



# Klankbordgroep The Loop - 1

22 mei 2024 Verslag

Entiteit

Departement Bedrijfsvoering

Dienst Beleidsparticipatie – Dienst Stedelijke Vernieuwing

Contactpersoon

Ann Manhaeve

ann.manhaeve@stad.gent

## Verwelkoming en presentatie

De klankbordgroep is een gemengd samengestelde groep bestaande uit bewoners, bedrijven en eigenaars actief op en rond The Loop. We willen met een vaste groep betrokkenen samen de voorstellen uit de lopende studies bespreken. De inzichten van de klankbordgroep nemen we mee in de lopende trajecten en is bijkomende input voor de beleidsmakers om keuzes te maken. De klankbordgroep is dus bedoeld als werkoverleg. Het materiaal dat wordt getoond is werkmateriaal en ook in die zin te lezen.

Op deze eerste klankbordgroep willen we samen het ontwerpend onderzoek binnen het masterplan verder opbouwen. De focus ligt op drie inhoudelijke sporen:

1. Figuren van een ruimtelijk raamwerk
2. Programmavoorstellen om buurtidentiteit mee te bouwen
3. Landschap als drager van de open ruimte en mobiliteit

We starten de klankbordgroep met een presentatie ([link](#)).

## 1. Plenaire vragen

- Verschillende scenario's uit het traject over het herdenken van de E17 (Complex Project Viaduct Gentbrugge) voorspellen dat de Pégoudlaan drukker zal worden en breder zal moeten worden. Hoe wordt dit meegenomen in het masterplan voor The Loop? Het klopt dat beide trajecten afstemming vragen. In het mobiliteitsonderzoek in het masterplan The Loop wordt beroep gedaan op het Vlaams Verkeersmodel 2030, dat ook gehanteerd wordt voor bovenlokale Vlaamse mobiliteitsprojecten. Omgekeerd wordt in het Complex Project Viaduct Gentbrugge ook rekening gehouden met beslist beleid en projecten in ontwikkeling in de diverse betrokken gemeenten, dus ook met de lopende en geplande projecten op het grondgebied van de Stad Gent. Voor The Loop geldt op vandaag een RUP met ontwikkelingsrechten, deze worden bijvoorbeeld mee in rekening gebracht in de modellering binnen het project rond de E17. Voor het Complex Project liggen op vandaag nog te veel varianten op de tekentafel om hier in het Masterplan al concreet rekening mee te houden.
- Komt de klankbordgroep niet te laat in het traject? Het studieteam is al een tijd geleden begonnen met de opdracht.
- Het klopt dat het studieteam is aangesteld sinds september 2023. De tijd tot nu is echter nodig geweest om de complexiteit voldoende te doorgronden en ook om vanuit het studieteam een eerste voorstel ter bespreking te kunnen voorleggen. De

klankbordgroep komt zeker niet te laat. Al het materiaal dat vandaag wordt besproken is werkmateriaal en op nog geen enkele wijze gevalideerd of beslist.

- Worden de afspraken uit de dadingovereenkomst gerespecteerd?  
Dat is zeker het vertrekpunt. Een dading kan pas herzien worden mits akkoord van alle partijen.
- Wat is de afbakening voor het nieuwe RUP? In het vorige RUP zitten zones die nu niet in het projectgebied zijn meegenomen (bijvoorbeeld de omgeving van de Poolse Winglaan).
- De afbakening ligt nog niet vast. Er zal een eerste voorstel van afbakening gedaan worden in de startnota van het RUP (normaal voorzien in 2025). Dit zal gebaseerd zijn op de inzichten die er op dat moment uit het masterplan zijn.

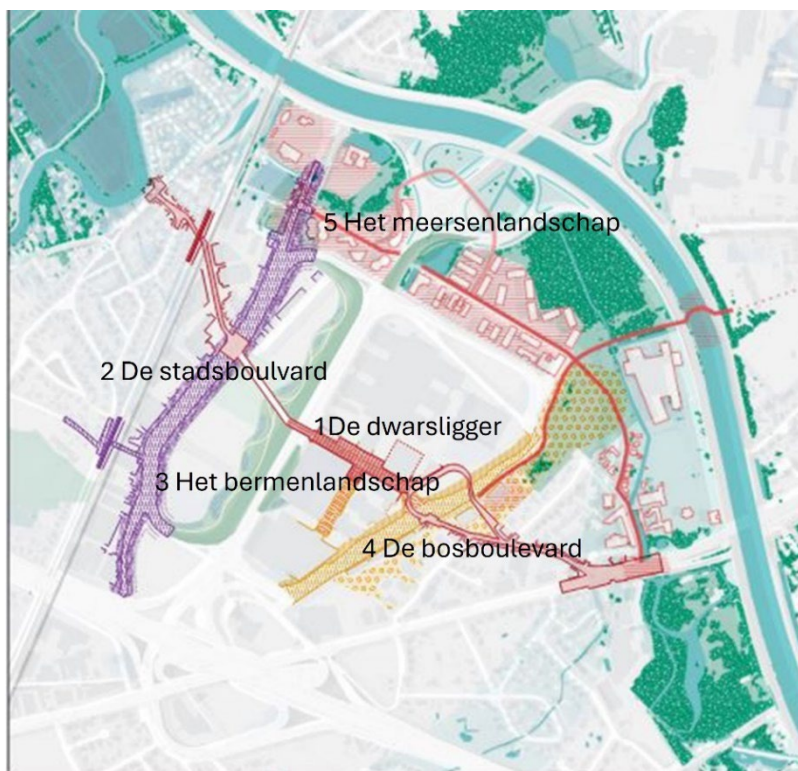
## 2. Werktafel ruimtelijke figuren

### Wie zit aan de werktafel

- 2 bewoners Poolse Winglaan (man en vrouw),
- 1 bewoonster van op The Loop,
- 2 bewoners uit omgeving (SDW),
- 1 lid Mina raad,
- 2 medewerkers van de Stad
- 1 afgevaardigde van ontwikkelaar Banimmoo
- 1 lid van het studieteam

### Achtergrond ruimtelijke figuren

In het masterplan worden 5 ruimtelijke figuren voorgesteld, die het gebied ruimtelijk structureren. Ze worden weergegeven op onderstaande kaart



1. De **dwarsligger** (rode centrale figuur). Deze zorgt voor een connectie, niet enkel tussen oosten en westen van The Loop, maar ook met de omliggende buurten.
2. De **stadsboulevard** (huidige Blériotlaan). Het herdenken van deze omgeving moet toelaten dit deel van de ringweg te transformeren naar een stadsboulevard op schaal van de mens (vb meer oversteekbaarheid, betere verbinding met Sint-Denijs-Westrem, meer groen, andere wegprofieling, ...)
3. Het **bermenlandschap** is de structuur die de infrastructuur van de Pégoudlaan volgt. Een slimme inrichting van deze zone kan de leefbaarheid van de ontwikkelbare gebieden verhogen en biedt koppelkansen voor water, geluid, grondverzet, groen en landschap.
4. Langs de **bosboulevard**, in het oosten van The Loop zijn op vandaag heel wat grootschalige functies aanwezig (Ikea, Flanders Expo, ..). Aan de andere zijde van deze weg wordt gewoond, maar is zeker in het noorden ook heel wat groen aanwezig. Ook hier is de vraag hoe dit kan transformeren zodat bijvoorbeeld de oversteekbaarheid verbetert, als ook de verbinding en aansluiting met de omliggende buurt en de kwaliteiten van het bestaande groen.
5. Het **meersenlandschap** is het natte landschap in het noorden van The Loop (zone langs de Ringvaart). Hier wordt onderzocht hoe kan ingezet worden op een duurzame waterhuishouding en het versterken van de aanwezige biodiversiteit

### Impact van de ruimtelijke figuren op de omliggende buurten

- Wat betekent de bosboulevard voor de Putkapelstraat en de Poolse Winglaan? De vrees van enkele deelnemers is dat extra ontwikkelingen zoals wonen, werken, winkels en vrijetijd, extra verkeer zal genereren. Terwijl er vandaag al hinder is, alsook van de evenementen in Flanders Expo.
- Parallel met de ontwikkeling van The Loop zijn er in de ruimere buurt ook andere ontwikkelingen op til. Op verschillende plaatsen komen er meergezinswoningen bij. Deze zaken kunnen niet los van elkaar gezien worden.
- De omliggende wijken zijn niet voorzien op dergelijke ontwikkelingen. In de Poolse Winglaan is bvb geen voetpad, maar enkel een berm. Wijkcirculatie is er niet op aangepast. Er zijn geen parkeerplaatsen voorzien.
- Vanuit het masterplan is er geen ambitie om autoverbindingen te creëren met de randen / omliggende buurten van The Loop. Wel kan het gaan om verbindingen en shortcuts voor traag verkeer en de tram. Dat is een geruststelling voor de groep.
- Over de omliggende ontwikkelingen doet het masterplan geen uitspraak. Dat is algemeen stadsbeleid.
- Bij de ontwikkeling op het bouwveld tussen Ikea en Flanders Expo (veld 120) wordt onderzocht op welke manier de dwarsligger kan gerealiseerd worden.
- Aan de zijde van het station GSP is er toch wel een grote opening voor gemotoriseerd verkeer richting The Loop? Ja, maar de intensiteit en weggcapaciteit (Van Vaerenwyckweg) vermindert wel vanaf de R4 (richting GSP).

### Parkeren op The Loop

- Vroeger was The Loop één grote parking. Ondertussen wordt het ene veld na het andere afgenomen. Is het de bedoeling om met een autoluwe wijk te eindigen?

- Om op deze vragen te kunnen antwoorden hebben we de input nodig van de mobiliteitsstudie die momenteel nog loopt. Daar worden prognoses gemaakt. Wat is nodig? Welke modal split is mogelijk? Wat is de parkeerbehoefte? We verwachten deze info in de loop van het jaar.
- Er is veel parkeerdruk tijdens de Gentse Feesten, pendelverkeer, alle events in Flanders Expo, ... Dit wordt in kaart gebracht.
- Zijn er mogelijkheden voor dubbelgebruik? Hoe ga je weten in welke parking plaats beschikbaar is? Dat kan door een goed parkeermanagement. Daarin kunnen alle mogelijke digitale oplossingen aangewend worden. Bijvoorbeeld een app die aanduidt in welke parking er nog plaats is – om zoekverkeer te vermijden.

### **Wonen op de The Loop**

- Is dit een goede plaats om te wonen? Worden het studentenwoningen of permanente kwaliteitsvolle woningen?  
In het masterplan wordt ook onderzocht op welke manier permanente woningen kunnen voorzien worden en wat hiervoor de randvoorwaarden zijn.
- Op de maquette staan zowel bestaande, geplande (gele) als mogelijke nieuwe (roze) woningen. Maar kan men hier wel duurzame woningen bouwen rekening houdend met de vele evenementen, de bijbehorende geluidshinder en trillingen, de luchtkwaliteit, ... ? De vraag komt van bewoners uit zone Poolse Winglaan en Dutrieulaan. Zij getuigen over de lage frequentie geluiden die blijkbaar moeilijk tegen te houden zijn met geluidsisolatie. Lawaai van verkeer kan je buiten houden met driedubbel glas, maar van zodra je buiten komt, blijft het storend.
- En als de Pégoudlaan drukker wordt, krijg je een constante hinder zoals de E17 in Gentbrugge.
- Zowel de ontwikkelingen op The Loop als de drukkere Pégoudlaan zullen voor extra hinder zorgen. Hoe kan dit getemperd worden?
- De ontwikkeling is tegen de tijdsgeest. De site wordt doormidden gesneden door een snelweg en is omgeven door snelwegen en andere drukke wegen. Dit is iets heel anders dan bijvoorbeeld Dok Noord. Vooral in functie van de nieuwe woonontwikkelingen is er bezorgdheid over de verkeersoverlast.
- Er wordt ook geopperd dat geluidsschermen aan de E40 zeer goed werken.
- Het studieteam onderzoekt op vandaag op welke manier het lussysteem dat vandaag op The Loop aanwezig is kan herdacht worden. Door de lus is er op vandaag immers veel verkeer dat rondrijdt en dat dus niet perse via de kortste weg zijn bestemming bereikt. Zo komt op vandaag verkeer dat aan de oostzijde moet zijn ook langsheen de westzijde. Er wordt binnen het masterplan onderzocht of dit anders kan en wat hiervoor nodig is.

### **Pégoudlaan**

- Een lid van de Mina-raad stelt dat in de conclusie van het Complex Project E17 - Viaduct Gentbrugge alle scenario's voorspellen dat de Pégoudlaan drukker zal worden.  
De scenario's in het complex project E17 – Viaduct Gentbrugge dienen nog gemodelleerd te worden. Daarna kan je ontrafelen welke ingreep voor welke toename/afname zorgt. Waar is de grootste impact? Welk kruispunt? Op basis van die gegevens dienen keuzes gemaakt te worden. Dan zal ook duidelijk zijn wat de effectieve impact is op de Pégoudlaan.

- Hoe spoort dit met de timing voor The Loop? Eigenlijk heeft het Complex Project een impact op de hele stad en alle bijbehorende ontwikkelingen. Het zal binnen het Complex Project moeten bekeken worden hoe hiermee wordt omgegaan.
- Bestaat het gevaar niet dat men uiteindelijk het voorgestelde bermenlandschap langs de Pégoudlaan zal innemen indien in het complex project E17 zou blijken dat de Pégoudlaan zou moeten verbreed worden?
- Dit is een terechte bekommernis. Vandaag is er evenwel capaciteitsoverschot op de Pégoudlaan. Het probleem zit vooral bij de op- en afritten.
- Moet er ook niet nagedacht worden over een overkapping van de Pégoudlaan, ook omwille van de leefkwaliteit?
- Banimmo legt de bedoeling van de ontwikkeling op Veld 12 Oost uit. Er is sprake van een groene brede boulevard. Vandaar zou je de Pégoudlaan kunnen oversteken (voetgangers en fietsers).

### Station Blériotlaan

- Zou een meerwaarde kunnen zijn voor de nieuwe ontwikkeling
- In het regionaal mobiliteitsplan is het onderzoeken van de haalbaarheid van het station op The Loop als een actie vermeld. Deze dient in eerste instantie opgenomen worden door Infrabel en NMBS.

### Ontsluiting

- Nieuwe bewoner heeft woonplek gekozen om dicht bij station te wonen (Dutrieulaan). Ontsluiting is belangrijk. De ruimtelijke figuren helpen om te navigeren als voetganger en fietser. Positieve ingrepen.
- Waar komt er dan een school? Is dat realistisch?  
Idee van in de Westkant de verschillende woonontwikkelingen met elkaar te verbinden. Aanbod creëren met ook ruimte voor kantoren, winkels, horeca, cinema, school, ...  
Verbindingen zijn belangrijk opdat men niet met de wagen via de grote omliggende wegen zou moeten rijden.  
Bedenken hoe het kan functioneren als een wijk, niet als een eiland zoals vandaag.
- Vanuit Poolse Winglaan: als de dwarsligger ook de Pégoudlaan kruist, komt het programma aan de westzijde heel dichtbij.

### Openbaar vervoer

- “De komst ervan wordt in rekening gebracht bij het verlenen van vergunningen, maar in de praktijk komt het niet.”
- “Er is een groot potentieel voor een bus op de as Rinkkaai, Patijntje, Fabiolalaan, Beukenlaan.” Die verbinding ligt op tafel bij de opmaak van het masterplan.

### Parkeren

- Komen er parkeertorens op The Loop? De vrees is dat die verkeer zouden aantrekken, terwijl we minder verkeer op The Loop willen om een leefbare wijk te maken.
- Verbindingen voor traag verkeer zouden gamechanger kunnen zijn: steeds meer mensen laten de auto dan staan.

- Als je 3500 woningen realiseert, kan je sturen op welk type bewoner (mobiliteitsprofiel) hier komt wonen.

### **Wie maakt de beslissingen voor The Loop?**

- De Stad maakt het RUP
- Maar de Stad doet dat in samenspraak met ontwikkelaars, eigenaars en stakeholders

### **Slotbeschouwingen**

- Een deelnemer noemt de toekomstvisie voor The Loop te weinig vernieuwend. Er komt groen, maar is dat aantrekkelijk? Is het niet meer van hetzelfde? Het blijft een eiland tussen verkeer en industrie. Is het voldoende ambitieus?
- Studieteam: hebben we de potentie en ambitie niet sterk genoeg verwoord? Er wordt in het masterplan echt gezocht naar kwaliteit, vertrekkend vanuit de bodem, zoektocht naar een kwaliteitsvolle omgeving om te wonen, en dat in verbinding met omliggende wijken. Gezien de schaal is er veel mogelijk.
- Komt er ook groen aan de oostzijde?  
Wel door middel van de bosboulevard en de ontwikkeling van Veld 12 Oost. Daarnaast wordt ook onderzocht hoe bestaande ontwikkelingen, zoals Flanders Expo ook kunnen bijdragen aan de ambities op langere termijn.
- Wat gebeurt er met de bestaande gebouwen?  
We integreren ze in de nieuwe wijk. De visie is op langere termijn en moet dus voldoende inspelen op de toekomst, bijvoorbeeld ook voor de bestaande gebouwen en op termijn verouderd zullen zijn en eventueel verbouwd of vervangen worden.

## **3. Werktafel programma**

Deze workshop gaat over de invulling van het masterplan, wat is het mogelijke programma, en welk gebruik beogen we?

### **Wie zit aan werktafel:**

- 3 bewoners (waarvan eentje toekomstig)
- 3 werknemers (waarvan 1 voormalige)
- 1 vertegenwoordiger van het middenveld (buurtcomité, werkgroep milieu en mobiliteit)
- 2 medewerkers van de Stad
- 1 lid van de stedelijke woonraad (en ook docent hogent)
- 1 afgevaardigde Syntra

### **Wie geniet van de buurt?**

- Iemand gaat naar Ikea, ook sporten

### **Wie vindt dat zijn basisbehoeften lokaal (The Loop en Sint-Denijs-Westrem) worden vervuld?**

- Ja, alles is in Sint-Denijs-Westrem aanwezig. Bewoner woont zelf in Afsnee.
- Mensen uit de Wings (gebouw) voelen zich zeer geïsoleerd, ze moeten heel de ringweg rond om brood te kopen in Sint-Denijs-Westrem.

- Langs de Kortrijksesteenweg heb je alles.
- Op The Loop is er nood aan lokale middenstand als de verbindingen met de omliggende wijken ondermaats blijven zoals op vandaag. Als deze verbindingen wel zouden verbeteren kunnen nieuwe bewoners gebruik maken van voorzieningen in Sint-Denijs-Westrem en op de Kortrijksesteenweg.
- De winkels zitten niet in wijk achter het tunneltje (Ernest Claeslaan), eerder wel langs de Steenaardestraat (daar is onder meer een bakker)
- Door de versmalling van Kortrijksesteenweg zal het nog moeilijker zijn om de band te versterken naar Sint-Denijs-Westrem dorp.

#### **Wie vindt dat Sint-Denijs-Westrem extra diensten zou kunnen hebben, dus waar zitten de noden?**

- Eventueel een bankautomaat
- Verder is er alles maar niet goed verdeeld
- Wat met nood aan buurtsporthal? Daar zou Sint-Denijs-Westrem wel nood aan hebben, maar daar is project lopende.
- Ghent Gaters is American football (zonder band met de wijk) die mogelijks zou kunnen geherlocaliseerd worden. Ook de tennisclub heeft nood aan een andere plek (zonevreemd). Die tennisclub heeft wel een sterke band met de wijk.

#### **Wie heeft The Loop in de laatste jaren gebruikt?**

- Best wel wat mensen

#### **Waar doen bewoners boodschappen?**

- Dorp Sint-Denijs-Westrem
- Kortrijksesteenweg
- Bewoner op 300m afstand van The Loop zegt niets te zoeken hebben op The Loop
- Voor de bewoners van The Loop moet je een bakker voorzien, maar niet voor de omwonenden want die hebben er niets te zoeken
- Kleinkind gaat naar school in Sint-Denijs-Westrem dorp

#### **Waar gaan werkenden lunchen?**

- Een werknemer meldt dat er 1 catering plaats in een kantoorgebouw (d'Office) op het einde van Poortakker is, en daar gaat men naartoe. De werknemer gaat er te voet naar toe (vanuit een andere werkplek op The Loop), dus 's morgens parkeert de wagen aan zijn kantoor en gaat dan te voet/fiets op The Loop naar de catering plaats.
- Iemand suggereert om geluidsschermen te zetten omdat hij het lawaai van de autostrade zeer stresserend vindt.

#### **Voorstel van studiebureau: 2 programma's**

##### **70 % wonen -30 % economie**

Een 70/30 verdeling tussen wonen en aanvullende functies met beperkte economische activiteiten zet in op een versterking van het wonen in de globale mix van het gebied. Binnen het woonprogramma wordt ingezet op een diversiteit van het woonaanbod (zowel permanent wonen als studenten en shortstay), en een volwaardig voorzieningenaanbod voor het dagdagelijkse noden, aangevuld met enkele bijzondere buurtoverstijgende programma's. Denk hierbij aan een lagere school. Het economisch programma bestaat voornamelijk uit kleinere KMO's.

## 50% wonen -50% economische functies

Een 50/50 verdeling tussen wonen en werken is een programmascenario dat inzet op een 24/7 activatie. Naast ruimte voor wonen en werken wordt het programma aangevuld met (commerciële) wijkvoorzieningen als aanvulling op het aanbod van de omliggende wijken. Denk daarbij aan de lagere, maar bijvoorbeeld ook een middelbare school. De vlotte verbinding naar en het afstemmen met het omliggende voorzieningen apparaat is belangrijk. Binnen het ecomisch programma is ruimte voor zowel kennisbedrijven, kantoren en KMO's.

## Geloven de deelnemers in permanent wonen op The Loop? Scholen? Geloven ze vooral in kantoren? The Loop als laatste economisch interessante plek in Gent? Of sport?

- Oudere mensen gaan er nooit wonen
- Antwerpen Zuid of Oude Dokken: daar wonen vooral jongere mensen, maar voor oudere mensen blijft dat een ongezellige buurt
- Welke kwaliteiten zal je bieden, hoe zal je het inrichten? Om het voor wonen een interessante site te maken moet het kwalitatief zijn.
- Mensen van Sint-Denijs-Westrem zullen daar niet gaan wonen.
- Creëer een nieuwe site en trek nieuwe mensen aan. Kijk naar buitenlandse voorbeelden.
- Luchtkwaliteit en geluid zijn belangrijke aandachtspunten.
- Verbind de site met omliggende omgeving. Mobiliteit en ontsluiting zijn zeer belangrijk! Hoe zorg je dat je verder gaat dan de perimeter van The Loop.
- Bewoner van The Loop zegt: "Goed dat er aan toekomstvisie gewerkt wordt". Maar het verbreden van Pégoudlaan doet hem twijfelen, zal het nog wel leuk zijn? Heeft gekocht op The Loop.
- De Pégoudlaan is echt een grens. Trek West en Oost uit elkaar.
- De Pégoudlaan overkappen, daar was vroeger sprake van? Een plateau, overkapping als verbinding tussen west en oost, bijvoorbeeld meteen esplanade, met horeca en bomen erop.. In het RUP staat dit nog zo vertaald.
- De mogelijkheden om het geluid te bufferen worden nu onderzocht door Plusoffice. We weten al dat bij inpassen van een berm die ook effectief het geluid kan weren er een afstand nodig van ca. 35 meter afstand.
- The Loop = 2 aparte lobben, alles aan westkant is nieuwe stedelijke lob voor Gent
- Oost: doe daar geen wonen
- West: kan wel voor wonen, en ent het maximaal naar Sint-Denijs-Westrem. Het noordelijke tunneltje is gesloten voor auto's omwille van sluipverkeer, maar verbind het voor fietsen dat is het allerbelangrijkste. Maak geen nieuwe enclaves, het is nu al een eiland. Bewoner zegt: richting de Beukenlaan is er niets van voorzieningen. Dat is een verkaveling met amper een busverbinding. Dus oriënteer vooral richting station en de binnenstad, daar is openbaar vervoer. The Loop heeft eigenlijk een fantastische ligging.
- Kan er in het scenario 70-30 ook een middelbare school komen om levendigheid overdag te creëren? Nu wordt dit enkel in het scenario 50-50 voorgesteld. Bij 50-50 zijn er niet genoeg mensen om lokale voorzieningen te ondersteunen, vandaar het voorstel van Plusoffice voor een middelbare school. We moeten wel nog het mobiliteitsonderzoek afwachten, want hoe komen de scholieren naar school?
- In Sint-Denijs-Westrem was er een middelbare school en er was onvoldoende vraag om die middelbare school open te houden. Is een extra middelbare school op The



Loop dan niet overbodig? Maar scholieren kunnen ook vanuit Gent komen dus is misschien wel haalbaar.

- Bij 70 bewoners -30 economie creëer je een buurt met voorzieningen geënt op bewoners, bij 50-50 heb je minder een echte buurt maar eerder een mix (studenten, specifieke types van wonen) en daar passen andere functies die extra invulling geven bij. De middelbare school functioneert op stadsniveau.
- Maar Kortrijksesteenweg en de Voskenslaan: daar zijn al heel wat middelbare scholen, is het dan nog nodig op The Loop? Wordt in vraag gesteld
- 70-30 is er voldoende wonen om lokaal diensten te organiseren, is er voldoende kritische massa. Bij 50-50 met een middelbare school breng je er extra mensen naartoe. Dat kan ook nodig zijn, dat de omgeving naar The Loop komt. Dat is de essentie. School is daar voorbeeld van dit maar kan evengoed iets anders zijn.
- 50-50 zal meer op stedelijk niveau functioneren, als een 24/7 actieve stad. Een programma met de 70-30 krijgt ander karakter
- De aard van de site neigt niet naar een lokale extra wijk, maar biedt de mogelijkheid om een socio-economische wijk met een grote wervingskracht te worden. Daarom zou 50-50 beter zijn dan 70-30. Daar moet je op inspelen.
- Maar daar moet je dan wel een permanentie krijgen. Je moet echt permanent wonen hebben, ook voor 's avonds, weekends, vakantie. Bij studenten heb je dit veel minder. 50-50 of 70-30 maakt dan niet uit, maar zorg wel voor voldoende permanent wonen. Dus doe 50-50 maar laat volk ernaartoe trekken.

### **Welk soort activiteiten vind je geschikt op The Loop?**

- Er is ruimte voor grootschaligheid, dus bijvoorbeeld een groot centraal park voor activiteiten, dat hebben we in Gent niet. In Antwerpen wel park Spoor Noord. Doe dat in Gent ook met de juiste programma's en je zal er mensen uit Gent naartoe laten trekken. Doe dat met studenten om de boel te doen leven en op te laden. Dit zal automatisch een trekker zijn om de site op te laden. Bijvoorbeeld studentenhuisvesting. Een deel van de studenten van upgrade blijft in vakantie op kot
- Maar je moet ook eigenaarschap creëren. Studenten trekken weg, zijn per definitie tijdelijk. Dus er zijn voldoende vaste inwoners nodig.
- Studenten geven levendigheid maar geen eigenaarschap en het eigenaarschap is cruciaal.
- Poolse Winglaan: huurappartementen zijn zichtbaar aan het verkommeren, eigenaars investeren wel.
- Eigenaarschap wil zeggen: er lange tijd wonen, dus huren of kopen maakt niet uit, maar wel intentie om er lang te blijven. Nu is The Loop super tijdelijk, bezoekers hebben geen verantwoordelijkheidsgevoel. Breng dat wel in.
- Upgrade zegt wel voor community gevoel te zorgen. Ze willen hun gebouwen transformeren als de nood er is.
- Maar het percentage kantoren is nu wel al hoog om voldoende vaste inwoners te kunnen inbrengen, zou nog wel net kunnen.
- In 70-30 zal je meer eigenaarschap krijgen, zoveel wonen is er momenteel niet op The Loop, dus zoek mensen die er graag zullen wonen, er zijn genoeg braakliggende plekken geweest waar mensen nu graag wonen, kijk naar de Oude Dokken.
- Wat is de aantrekking van Oude Dokken: weidsheid, ruimte, ademruimte, zicht, het water. Op The Loop kan je ook die open ruimte creëren, is mogelijk om de troeven van Oude Dokken in te brengen op The Loop

- Nu is The Loop eerder een economische site, en de stad heeft ook ruimte voor economie en startups nodig, zoals het Eiland Zwijnaarde
- Gent heeft een betaalbaarheidsprobleem op vlak van wonen en ook grote tekorten aan studentenhuisvesting. Dus The Loop leent zich er ook voor, daar kan je ook nog zinvolle mix creëren.

#### Welk soort activiteiten zullen mensen naar de site trekken?

- Soort Garrincha, virtueel autoracen, mensen zullen daar dan iets eten
- Oude Dokken heeft ook een economisch centrum dat mensen aantrekt, dus mix van wonen en sport en entertainment, cinemacomplex
- Grote klimzaal, want die van Blaarmeersen zit vol
- Sport is ook belangrijk voor mensen die op kantoor zitten op The Loop, ook voor studenten van de nieuwe campus Hogent/Syntra
- Werknemer Deloitte: woont helemaal ergens anders, kinderen kunnen er zorgeloos op straat spelen, alle voorzieningen zijn er, en als je jonge gezinnen op The Loop wil, moet dat daar ook kunnen. Heeft nu het gevoel opgesloten te zitten in een gebouw van The Loop, hij komt niet buiten, hij eet in het gebouw. Toen hij in de stad werkte, ging hij over de middag buiten en genoot van het stadsleven, ook na het werk kan je blijven hangen en nu totaal niet. Upgrade zal ook after works doen.
- Werknemers Deloitte wonen vooral in de buurt. In hun restaurant is er plaats voor 102 mensen en het zit altijd vol. In Deloitte Antwerpen in stadscentrum gaat iedereen buiten. Dus een eetgelegenheid op The Loop zou een groot verschil maken. Werknemers maken amper gebruik van Flanders Expo. Hun hoofdkantoor is op Zaventem dus de Holiday Inn op The Loop gebruiken ze evenmin. Gent is voor hen echt een lokaal kantoor.
- Willen mensen wel op hotel in The Loop? Wie zijn de gasten van het bestaande hotel? Zit daar een link met het bestaande programma op The Loop, bijvoorbeeld businessgasten? .
- Waarom zit Deloitte eigenlijk op The Loop? Bereikbaar, duurzaam gebouw, ook bij Upgrade is dit belangrijk, link met station belangrijk.

## 4. Werktafel mobiliteit en landschap

Wie zit aan deze werktafel:

- 5 bewoners van The Loop
- 2 werknemers van bedrijven op The Loop
- 1 persoon van een bewonersgroep (Leefbaar Drongen)
- 4 vertegenwoordigers van het middenveld (GMF, Reizigersbond, Fietsersbond, Natuurpunt)
- 1 persoon van een adviesraad (GECORO)
- 1 persoon voor sogent
- 2 personen voor Stad Gent (Beleidsparticipatie en Mobiliteitsbedrijf)
- 1 iemand van het studieteam

### 1. In verband met openbaar vervoer:

- Een werknemer van Deloitte meldt dat het bedrijf zich op The Loop heeft gevestigd met de belofte dat er een tramlijn zou worden gebouwd op The Loop. Die tramlijn zou ervoor zorgen dat Deloitte vlot bereikbaar zou zijn met het openbaar vervoer. Door gebrek aan middelen bij De Lijn is deze tramlijn niet uitgevoerd. Dat vormt een reëel probleem voor dit bedrijf.  
De Lijn meldde enkele jaren geleden dat zij de mogelijkheid onderzochten om een pendelbus op The Loop te laten rijden . Deze is nog niet gerealiseerd. Het is voor bedrijven als Deloitte problematisch dat de overheid haar beloftes niet nakomt en dat de verschillende overheden niet steeds op dezelfde lijn zitten. Een pendelbus om de verschillende bedrijven en functies met het station Gent-Sint-Pieters te verbinden zou al een goede eerste stap zijn.
- In kader van de vervoersmanagement studie kwam naar boven dat er een actieve vraag is vanuit de bedrijven op the Loop om een collectieve vervoersoplossing te voorzien in afwachting van hoogwaardig openbaar vervoer op langere termijn wetende dat er nu een oplossing voor de groeiende site nodig is. Het Mobiliteitsbedrijf bekijkt graag op welke manier ze dit mee zou kunnen faciliteren.
- De nood aan beter openbaar vervoer op The Loop is groot. Openbaar vervoer werd tot nu toe stiefmoederlijk behandeld vindt men.
- De vertegenwoordiger van GMF (en bewoner van Sint-Denijs-Westrem) stelt dat De Lijn eerdere beloften om een volledige lijn op de Loop te rijden niet nakwam. De huidige verbinding tot The Loop is bovendien relatief traag. Het huidige aanbod aan openbaar vervoer is ook niet aangepast aan de uitgesproken variatie in mobiliteitsvraag. Voor de bedrijven en woningen is ochtend en avond wellicht het meest gevraagd. Voor de Expo zorgen grote evenementen voor grote aantallen reizigers op andere momenten.
- Goed openbaar vervoer is ook van belang voor bewoners van The Loop.
- Een werknemer van een bedrijf op Poortakker (tegenover de autokeuring) vindt dat de tram zeker tot op Poortakker zou moeten komen. Dat is belangrijk voor bezoekers en werknemers van het bedrijf. Het is belangrijk dat die tram ook een snelle verbinding met het station / het stadscentrum biedt en niet eerst een lange rit langs andere bestemmingen maakt. Momenteel ontbreekt openbaar vervoer op het westelijke deel van The Loop. Het is belangrijk dat dat er komt.  
Indien er geen tramverbinding kan komen, zijn goede verbindingen voor fietsers en voetgangers tussen de tramhalte langs de N43 en Poortakker noodzakelijk.  
Bezoekers van het bedrijf kiezen momenteel soms gevaarlijke routes om naar het bedrijf te komen.
- De Reizigersbond vraagt om de plannen voldoende robuust te maken voor de toekomst. Zelfs als het openbaar vervoer naar The Loop momenteel niet kan worden verbeterd, is het belangrijk dat het masterplan en het RUP ruimte voorziet om dit eventueel in de toekomst wel te doen.
- Het is belangrijk om The Loop op een milieuvriendelijke manier te verbinden met de omgeving. Openbaar vervoer is daarvoor belangrijk. Als er meer OV op The Loop komt moet de omgeving er mee van kunnen profiteren. Daarom is de grote buslijn op The Loop die de volledige Loop bedient interessanter dan een korte die enkel het oosten of het westen bedient.
- De Reizigersbond stipt aan dat de beslissing over de realisatie van openbaar vervoer op The Loop niet door de Stad Gent kan worden genomen. Die organisatie vraagt om te onderzoeken of het mogelijk is om de verbinding tussen de huidige tramhalte en de rest van The Loop te verbeteren, bijvoorbeeld door lokaal hoog frequent openbaar vervoer of autonoom rijdende voertuigen.

- De Reizigersbond vindt dat de huidige tramhalte te ver ligt van de bestemmingen op The Loop. Gentspoort plan een tramhalte aan de KBC. Ook die zal voor de bedrijven op het westelijke deel van The Loop te veraf gelegen zijn.
- In één van de voorstellen wordt een nieuwe brug onderzocht die over de Ringvaart gaat, richting Schoonmeersen. De Reizigersbond vraagt zich af of de nieuwe brug zou aantakken op de Schoonmeersstraat. Dan zouden niet alleen voetgangers en fietsers maar ook openbaar vervoer langs die brug kunnen passeren.
- Leefbaar Drogen, een bewonersgroep die de aanleg van een nieuw op- en afrittencomplex in Drogen opvolgt, vraagt zich af wat de geplande Hoppinpunten zijn in de omgeving van The Loop en vindt dat die best worden geïntegreerd in de plannen.

## 2. In verband met mogelijke geluidshinder:

### Het bermenlandschap

Het bermenlandschap is de structuur die de zware infrastructuur van de Pégoudlaan volgt en de verbinding zoekt met ecologisch waardevolle gebieden noord en zuid. Ze heeft tegelijk een technisch nut als een ecologisch potentieel en kan dienen als een lineair park.

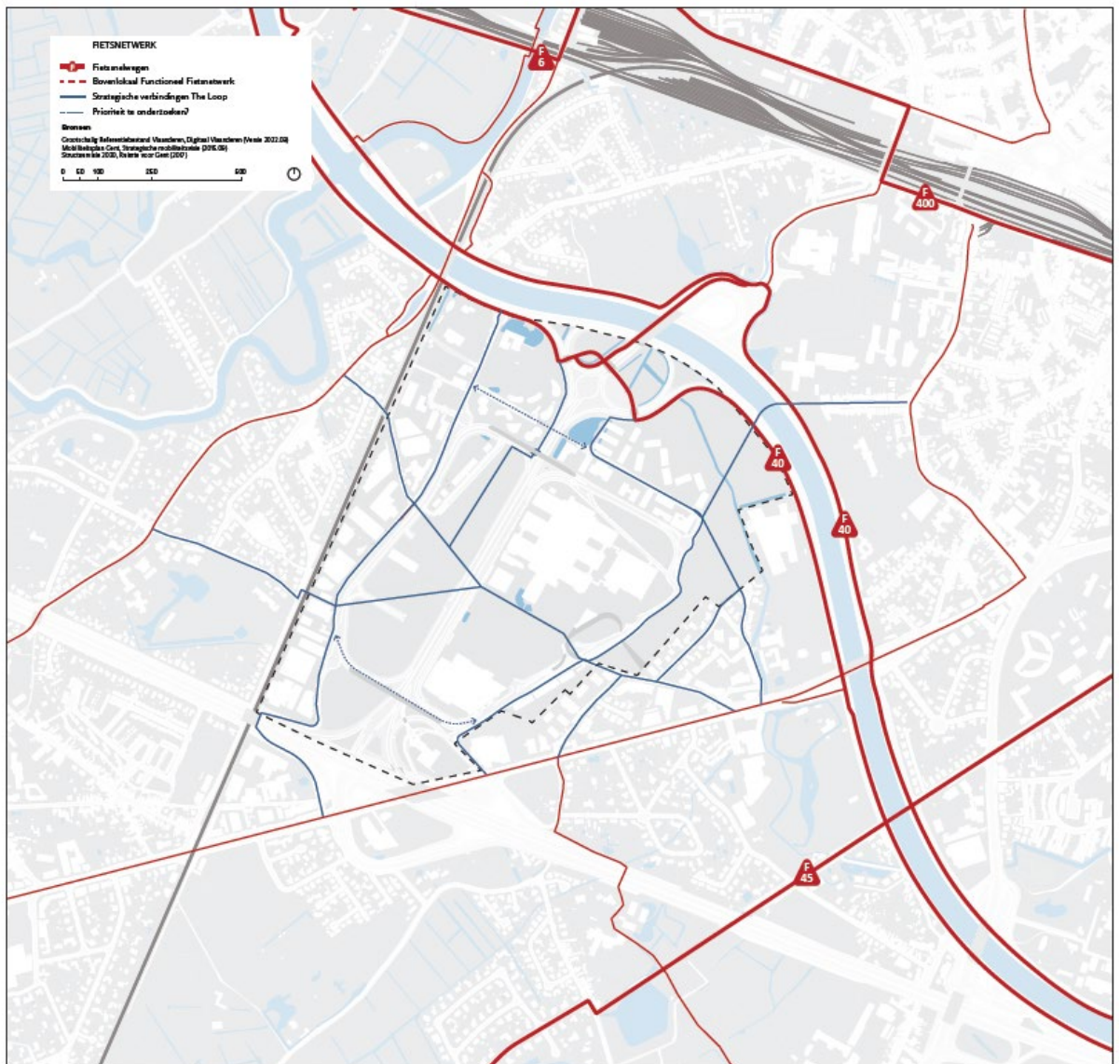
#### Ambities:

- De leefbaarheid van de ontwikkelbare gebieden verhogen door het opwerpen van een geluidsborm.
- Maximaliseren van de koppelkansen van de berm. De brede berm inzetten als:
  - \* Geluidswal
  - \* Ecologische corridor
  - \* Hemelwaterinfiltratiezone
  - \* Lineair bermenpark
  - \* Depot voor grondverzet



- Een bewoner van het oostelijk deel van The Loop (de buurt van de 'bosboulevard') vraagt zich af of het geluid van Flanders Expo kan 'terugkeren' naar de woningen in die buurt als het tegen de berm langs de A. Pégoudlaan zou 'botsen'. Het studieteam antwoordt dat het gebouw van Flanders Expo dat zal verhinderen. De bewoner vult aan dat de meeste evenementen op Flanders Expo die geluidsoverlast veroorzaken, langs de kant van de woningen plaatsvinden. Die geluidsborm zal deze geluidsoverlast niet kunnen temperen. Deze bewoner heeft weinig last van die geluidshinder door de goede geluidsisolatie van haar woning. Veel burendaarentegen klagen wel over deze geluidsoverlast. Het studieteam antwoordt dat deze geluidshinder eventueel wat kan worden getemperd door het planten van bomen tussen Flanders Expo en de woningen.
- Een bewoner stelt voor om de tram langs woningen én kantoren te laten passeren om de mobiliteit op The Loop te verbeteren.

### 3. In verband met fietsers en voetgangers:



- Een bewoner van het oostelijk deel van The Loop (de buurt van de 'bosboulevard') mist een oversteek voor zacht verkeer over de A. Pégoudlaan. Vanaf de P&R kan je als voetganger wel het tunneltje gebruiken, maar dat voelt niet veilig aan. Bovendien kom je dan uit op een parking waar het niet duidelijk is naar waar je moet wandelen. Gebruik van dit tunneltje met de fiets is gevaarlijk.
- Meerdere deelnemers, waaronder de Fietsersbond, appreciëren de verbeteringen voor fietsers die de laatste jaren op The Loop zijn gerealiseerd. Voor voetgangers is dat jammer genoeg veel minder het geval, vinden zij. Er is dan ook een grote nood aan betere voorzieningen voor voetgangers.
- Goede verbindingen voor fietsers en voetgangers tussen de tramhalte langs de N43 en Poortakker zijn noodzakelijk.
- Een werknemer van een bedrijf op Poortakker (tegenover de autokeuring) vraagt zich af of de mogelijke nieuwe fietsbrug wel op een goede plek is ingetekend. Door de nieuwe ontwikkelingen zal het zwaartepunt van The Loop veel meer aan de westelijke zijde van de A. Pégoudlaan komen te liggen. Een fietsbrug in het verlengde of in de buurt van de 'stadsboulevard' zou ook voor de activering van die boulevard interessant zijn. Iemand anders vindt dat een extra fietsbrug vooral nodig

is naast de site van Maria Middelaes.

Het studieteam meldt dat de voorgestelde fietsbrug vooral dient om de huidige fietsroute langs de V. Vaerwyckweg te optimaliseren.

Het Mobiliteitsbedrijf merkt op dat de afstand tussen station Gent-Sint-Pieters en het begin van Poortakker (ter hoogte van de autokeuring) slechts 1,7 km bedraagt. Vanaf die plek vormt de Poortakker een goede fietsverbinding op The Loop.

- De Fietsersbond stelt dat een groot aantal bijkomende fietsverbindingen wenselijk zijn op The Loop (de stippellijnen op de schets hierboven). Op die manier zouden de verschillende fietspaden beter met elkaar verbonden kunnen worden. Er zouden momenteel veel middelen beschikbaar zijn voor de aanleg van fietspaden en -bruggen.
- De Fietsersbond vraagt of Natuurpunt akkoord gaat met de aanleg van een fietspad langs het natuurgebied (Vossenbos) dat zij in eigendom hebben. Natuurpunt bevestigt dat zij hun akkoord hebben gegeven voor de aanleg van dat fietspad aan de rand van natuurgebied. Iemand anders merkt op dat een fietspad langs of door Vossenbos geen goed idee is.
- De Fietsersbond merkt op dat er voor het gebouw van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) fietsuggestiestroken liggen terwijl het lijkt alsof daar voldoende ruimte is voor een echt fietspad. Men vraagt of het mogelijk is om in die zone afgescheiden fietspaden te voorzien. Sogent antwoordt dat het fietspad is vergund en zal worden aangelegd wanneer de bouwwerven in die zone zijn afgewerkt.
- Kan het fietspad aan Deloitte worden verbonden met de 'te onderzoeken fietsverbinding' (in stippellijn op het schema) tussen de 2 woonontwikkelingen?
- Een bewoner van de H. Dutrieuxlaan vraagt om in te zetten op wandellussen op The Loop. Nu moeten bewoners die een wandeling willen maken dezelfde route heen en terug volgen. Zij wandelt soms naar het natuurgebied en waardeert het groen en de rust langs die route.
- Een bewoner van de H. Dutrieuxlaan vraagt zich af of de geplande fietsroute naar de nieuwe fietsbrug de rust van bewoners niet zal verstoren. Is er echt nog nood aan deze fietsroute?
- Deloitte benadrukt dat een bijkomende fietsersbrug over de Ringvaart belangrijk is.
- Een bewoner van de H. Dutrieuxlaan vraagt om creatief om te gaan met de verschillende functies en ruim gebruik mogelijk te maken. Kan bijvoorbeeld skaten worden toegestaan in de (lege) parkings in het weekend? Kunnen de parkeerplaatsen en laadpalen van bedrijven in het weekend gebruikt worden door bewoners en hun bezoekers?
- Een bewoner van de H. Dutrieuxlaan vreest dat de nieuwe parkeertoren extra wagens zal aantrekken dichtbij de nieuwe woonontwikkelingen in het noorden van The Loop.
- In Drongen-Baarle zal de Vlaamse Overheid een nieuwe fietsbrug bouwen, langs een vernieuwde brug van de E40 over de Leie. Deze fietsroute vormt een interessante verbinding voor mensen die van verder komen. Het lijkt interessant om die fietsroute te verbinden met The Loop. Die kan een bijkomende snelle verbinding vormen, naast de fietssnelweg F40.

#### 4. In verband met vervoer per wagen:

- Een bewoner vraagt zich af of er wel voldoende aandacht wordt geschonken aan de nood van bewoners en vraagt expliciet om die niet uit het oog te verliezen.

- Bewoners van The Loop die zich met de wagen willen verplaatsen, voelen zich sterk afgesloten van de omgeving. De verbinding met het dorp van Sint-Denijs-Westrem zou bijvoorbeeld veel beter kunnen. Nu is het zeer moeilijk om na het werk met de auto boodschappen te doen in Sint-Denijs-Westrem en daarna naar huis te rijden. Sint-Denijs-Westrem is ook zeer druk door het vele doorgaande verkeer.
- Een bewoner vindt het jammer dat de tunnel aan de Buchtenstraat is afgesloten voor autoverkeer. Hij begrijpt dat dit nodig was om sluipverkeer te verhinderen. Dit heeft echter wel tot gevolg dat bewoners van The Loop '10 keer rond The Loop moeten rijden' om naar hun bestemming (bv hun werk) te rijden. Ook werknemers van de bedrijven op het oostelijke deel van The Loop moeten daardoor omrijden. Bovendien zou dit tunneltje voor een betere verbinding met Sint-Denijs-Westrem kunnen zorgen.
- Een bewoner van de Amelia Earhartlaan meldt dat die straat vol staat met fout geparkeerde wagens. Er wordt te weinig ingezet op flankerende maatregelen (bijvoorbeeld openbaar vervoer) om alternatieven voor de wagen aantrekkelijker te maken.
- Een bewoner gaat ervan uit dat er minder autoverplaatsingen nodig zullen zijn als er meer voorzieningen op The Loop komen.
- Een bewoner van de H. Dutrieuxlaan vindt dat de veiligheid op de P&R te wensen overlaat.
- De reizigersbond vraagt om de P&R groter te maken en haalt Antwerpen Linkeroever als voorbeeld aan. Daar kan je je parkeerplaats reserveren. Dat is een interessante piste. Die P&R moet ook voldoende dicht bij de tramhalte liggen.
- Een bewoner van de H. Dutrieuxlaan stelt dat de link tussen The Loop en het stadscentrum belangrijker is dan die tussen The Loop en Sint-Denijs-Westrem.
- Om de verbinding met Sint-Denijs-Westrem te verbeteren wordt gedacht aan een doorsteek voor fietsers en voetgangers onder/over de spoorweg ter hoogte van de Steenaardestraat. De vertegenwoordiger van het GMF (en bewoner van Sint-Denijs-Westrem) vraagt zich af of dit wel nuttig is. Zijn de bewoners en gebruikers van The Loop wel geïnteresseerd in deze verbinding? De voorzieningen, winkels, diensten, scholen enz zijn veel talrijker in de richting van het station Gent-Sint-Pieters. Iemand anders stelt dat hij als bewoner de connectie met Sint-Denijs-Westrem wel mist.
- Een vertegenwoordiger van Leefbaar Drogenen stelt dat de R4 allicht meer zal belast worden na de realisatie van de Oosterweelverbinding. Hierdoor zal The Loop (en het op- en afrittencomplex in Drogenen) een 'flessenhals' vormen voor het verkeer en kunnen daar files ontstaan. Bij congestie op The Loop vormt de N466 momenteel de 'overloop'. Het is belangrijk dat de functie van de A. Pégoudlaan als hoofdverbinding tussen de R4 en de E40 wordt behouden.
- Iemand stelt dat niet alle studenten met de fiets of het openbaar vervoer komen. Het aantal studenten dat met de wagen komt, wordt onderschat. Als er studenten op The Loop komen, zal het aantal auto's er nog toenemen. Daarbij houdt men er best rekening mee dat de capaciteit op de R4 ook beperkt is.
- Iemand stelt dat de parkeermogelijkheden voor kantoren op The Loop voldoende aandacht moeten krijgen.

## 5. Andere opmerkingen:

- Een bewoner mist voorzieningen voor bewoners op The Loop en denkt daarbij aan een koffiebar, een marktje, een restaurant ... Iemand merkt op dat Upoffice net is geopend.

- De vertegenwoordiger van GMF (en bewoner van Sint-Denijs-Westrem) stelt dat de verdere ontwikkeling van The Loop als woonwijk maar ook als plaats om te werken inderdaad nauw samenhangt met een goede mobiliteit richting station Gent-Sint-Pieters, zoals beschreven in de ambities voor The Loop. Een treinhalte op de spoorweg zou bijvoorbeeld ook een uitstekend middel zijn om The Loop te ontsluiten, vooral bij grote evenementen.
- De vertegenwoordiger van GMF (en bewoner van Sint-Denijs-Westrem) vraagt zich af of een kabelbaan een mogelijke oplossing zou bieden. Die heeft het voordeel dat het nodige personeel beperkt is. De frequentie van de cabines is door op- en afnemen van de kabel snel regelbaar net als in skistations. Elektronische regeling ervan is mogelijk naargelang vraag van reizigers. Een kabelbaan heeft bovendien zijn eigen bedding die allicht vlotter te plaatsen valt dan een tramlijn.
- De vertegenwoordiger van de GECORO stelt dat mobiliteit een belangrijke uitdaging vormt voor The Loop. Het gaat daarbij over alle modi: voetgangers, fietsers, auto's, openbaar vervoer ... Dit vormt een kernprobleem voor de ontwikkelingen op The Loop. Een goede MOBER zal hiervoor cruciaal zijn.  
Het Mobiliteitsbedrijf antwoordt dat zij zich hiervan bewust zijn en actief meewerken aan de opmaak van het masterplan en het RUP.
- Natuurpunt vraagt meer aandacht voor de leefbaarheid op The Loop en verwijst daarvoor naar de 3-30-300 regel<sup>1</sup>. Groen is belangrijk voor de gezondheid van mensen, zowel voor bewoners als voor werknemers van de bedrijven.  
Ook omwille van de klimaatverandering zal het belangrijk zijn om verharding zoveel als mogelijk te beperken. Dit heeft ook een positieve impact op de hittestress en de waterhuishouding. The Loop is immers gevoelig voor overstromingen.
- Een bewoner van de 'Maaltewijk' (de buurt tussen de N43 en de bedrijven) vraagt wat de precieze afbakening is van het projectgebied. Maakt de Maaltewijk er deel van uit? Maakt de woonbuurt aan de overzijde van de N43 er deel van uit?  
Het studie bureau legt uit dat de precieze afbakening van het masterplan en het RUP wordt onderzocht.
- Een bewoner van de 'Maaltewijk' vindt dat ontmoetingsplaatsen ook aandacht verdienen. Deze zijn immers belangrijk voor de leefbaarheid. Zo zou de Putkapel, het oudste gebouw van Sint-Denijs-Westrem, hierbij een rol kunnen spelen.  
Het studieteam merkt op dat ontmoetingsplekken deel uitmaken van de voorzieningen op The Loop. Die komen in een latere fase aan bod.

## 5. Plenaire terugkoppeling

Tijdens een plenaire terugkoppeling werden de belangrijkste conclusies van de werktafels herhaald:

Werktafel ruimtelijke figuren

- Bezorgdheden mobiliteit
- Geluid (mobiliteit en events)
- Parkeren (zoekparkeren en pieken)
- Verbindingen maken (positief)

<sup>1</sup> Volgens deze vuistregel kan je in een aangename woonwijk 3 bomen zien vanuit je woning, is de straat voor 30% ingenomen door bladerdek en heb je binnen 300m afstand een buurtpark.



- Bezorgdheid kwalitatief wonen!!

#### Werktafel programma

- Doorsteken belangrijk
- Geen aanvulling nodig op Sint-Denijs-Westrem
- Nood aan eigenaarschap: waarom goed wonen? Studentenwoningen of permanent?
- Economie van de stad
- Grootschalige events
- Vraag naar kleinschaligheid van de ruimte

#### Werktafel mobiliteit en landschap

- Leefbaarheid bestaande wijken
  - Kleinschaligheid
  - Ontmoeting
  - Connectie met omliggende wijken
  - Groen