



2025_CBS_04545 Inrichtingsplan Veld 12 Oost - The Loop - Kennisneming

Beslissing: Goedgekeurd in besloten vergadering van 22 mei 2025

Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:

Mathias De Clercq, burgemeester-voorzitter; Hafsa El-Bazioui, schepenen; Astrid De Bruycker, schepenen
Sofie Bracke, schepenen; Evita Willaert, schepenen; Joris Vandenbroucke, schepenen; Bram Van Braeckvelt, schepenen; Burak Nalli, schepenen; Filip Watteeuw, schepenen; Christophe Peeters, schepenen
Mieke Hullebroeck, algemeen directeur; Liesbet Vertriest, adjunct-algemeendirecteur

Bevoegd: Christophe Peeters

Juridisch kader

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

Het Decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017, artikel 56, §2.

De beslissing wordt genomen op grond van:

De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, Titel IV - Vergunningenbeleid, Hoofdstuk III Beoordelingsgronden, art. 4.3.1. en Titel II - Planning.

Motivering

1. Procesverloop

Het ontwerpproces werd opgestart met een internationale wedstrijd, gewonnen door het team XDGA-SWECO in de zomer van 2023.

Het jaar daarop volgde een intensief proces van informatieverwerking en ontwerp onderzoek.

Voorafgaand aan het eindrapport van het inrichtingsplan werden verschillende overlegmomenten gevoerd met de betrokken stadsdiensten. Het inrichtingsplan is het resultaat van een intensief overlegtraject waarbij volgende stadsdiensten werden bevroegd: Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning, Groendienst, Mobiliteitsbedrijf, Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen, Team Stadsbouwmeester, Dienst Beleidsparticipatie, Dienst Stedelijke Vernieuwing, Dienst Milieu en Klimaat en Dienst Economie. Daarnaast werden ook Farys, AWW en Brandweerzone centrum om advies gevraagd.

Op regelmatige basis werd ook teruggekoppeld in functie van parallel lopende projecten op de aanpalende velden:

- Masterplan The Loop (in opdracht van Stad Gent – ontwerpteam: Plusoffice)
- Holiday Inn
- Flanders Expo

Op basis van de verschillende adviezen werd het ontwerp aangepast en verfijnd met het eindrapport 'Inrichtingsplan The Loop – veld 12 Oost', finale versie opgemaakt op 20/12/2024 als resultaat.

2. Algemeen

2.1. Situering

The Loop bevindt zich in het zuiden van Gent, strategisch gelegen tussen de E40 Brussel-Oostende en de R4, de Gentse ring. Het gebied bevindt zich op fietsafstand van het station Gent-Sint-Pieters.

Het gebied is bereikbaar via het openbaar vervoer, namelijk tram 1 en verschillende buslijnen.

Het gebied wordt doorkruist door de Adolphe Pégoudlaan, die de E40 verbindt met de Gentse ring R4.

Het gebied is breed bekend dankzij publiekstrekkingen als Flanders Expo en IKEA, en is van ver zichtbaar dankzij de Arteveldetoren (kantoren KBC).

Deze inrichtingsstudie onderzoekt het ontwikkelingspotentieel van veld 12O, zone z7b van het RUP 'SDW-5 Handelsbeurs', en biedt hiervan een ruimtelijke vertaling.

Veld 12O bevindt zich op een strategische locatie tussen IKEA, ten zuiden, en Flanders Expo, ten noorden.

Aan de westelijke zijde wordt de site afgebakend door de Maaltekouter, een logistieke ader parallel aan de Adolphe Pégoudlaan. In het oosten wordt de begrenzing gevormd door de Henri Crombezlaan, die samen met de Louis Blériotlaan de ringweg vormt rond het gebied. Het verkeer op deze ringweg verloopt in enkele richting, met de klok mee.

De site is gunstig gelegen en beschikt over efficiënte ontsluiting via het openbaar vervoer en (boven)lokaal wegennet. Toch is het perceel vandaag de dag onderbenut en wordt ze gebruikt als maaiveldparking voor de aanpalende percelen.

2.2. Aanleiding

Het RUP SDW5-Handelsbeurs (2007) dient vandaag de dag als de ruimtelijke en juridische basis voor de ontwikkeling van veld 12O op The Loop. De voorziene infrastructuur is grotendeels gerealiseerd, waaronder de ringwegen en de tramhalte. Ongeveer 30% van de totale ontwikkelbare bruto vloeroppervlakte (BVO) werd ook reeds gebouwd: in 2008 werd IKEA geopend, in 2012 werd in het zuiden de Arteveldetoren voltooid, en in het noorden en het westen werd de afgelopen 15 jaar een strook met kantoren en woningen ontwikkeld.

Veld 12 oost en west, de meest centrale gebieden, blijven tot de dag van vandaag onontwikkeld, op de parkeerfaciliteiten van Flanders Expo, IKEA en Holiday Inn na. Oorspronkelijk werd op deze velden de bouw van een outletcentrum, Design Outlet Center (DOC), voorgesteld door

Grondbank The Loop. In 2012 werd hiervoor de socio-economische vergunning afgeleverd door het Gentse schepencollege, op voorwaarde dat het winkelcomplex complementair zou zijn aan het kernwinkelgebied. In 2017 werd het project echter afgevoerd door gebrek aan politiek draagvlak en het aflopen van de voorwaarden. Enkel het in- en uitrittencomplex van de parking werd uitgevoerd.

In de huidige toestand en visie wordt het gebied vooral beschouwd als een regionale snelweglocatie, gedomineerd door zware verkeersinfrastructuur. De aanwezige gebouwen, vooral kantoren en grote complexen, in combinatie met onaantrekkelijke, onafgewerkte tussenruimtes, leveren een vrij dood gebied op dat zijn ambitie om een levendige stationswijk te worden nog niet waarmaakt.

In 2021 werd een ambitienota opgemaakt voor The Loop. De ambitienota bevat geen ruimtelijk masterplan, maar beschrijft de ontwikkelvisie en strategie om te komen tot een nieuwe zuidelijke stationswijk. Er worden 6 ambities geformuleerd met meer aandacht voor zacht verkeer, groen en water.

In 2023 schreef Grondbank The Loop een internationale wedstrijd uit voor het opstellen van een inrichtingsplan voor veld 120, dat in september 2023 werd opgestart door het team XDGA-SWECO. De opmaak van de inrichtingsstudie gaat uit van Grondbank The Loop, waarbij de Stad de begeleidende rol opnam.

Veld 120 wordt ontwikkeld conform de voorwaarden van het RUP uit 2007, in afwachting van het nieuwe RUP.

Parallel werd ook de studie voor een nieuw masterplan voor het hele gebied van The Loop opgestart door het ontwerpteam Plusoffice/Traject. Dit zou moeten uitmonden in een nieuw RUP voor de delen van The Loop die nog niet ontwikkeld werden.

Al deze recente ontwikkelingen vormen een belangrijk keerpunt voor The Loop, die een nieuwe dynamiek in gang moeten zetten om de wijk te doen evolueren tot een dynamische en duurzame stedelijke omgeving. Veld 120 vormt het hart van dit stadsdeel.

Met dit inrichtingsplan voor de site wordt de ruimtelijke toekomstvisie voor de komende jaren vastgelegd, en wordt een kader gecreëerd waaraan toekomstige bouwprojecten zullen getoetst worden. Het kan op zijn beurt ook zekerheid bieden aan toekomstige stakeholders.

Het inrichtingsplan bevat ruimtelijke ambities en concrete ontwikkelingsprincipes op schaal van de site, met inrichtingsplannen die de bouwvelden en openbare/publieke open ruimte vastlegt.

Het bevat geen detailuitwerkingen, deze behoren tot het studiewerk bij de concrete bouwprojecten.

2.3. Randvoorwaarden

2.3.1. RUP

Het RUP SWD-5 Handelsbeurs (2007) dient vandaag de dag als de ruimtelijke en juridische basis voor de ontwikkeling van veld 120 op The Loop.

Volgende randvoorwaarden van de ontwikkeling van veld 120 vloeien hier uit voort (niet limitatief):

- Groene boulevard: In het noorden van de site wordt een zone van 25 à 30 m uitgewerkt als verkeersas voor fiets- en voetgangersverkeer in oost-west richting. Deze as zorgt ook voor de bereikbaarheid van de aangelegene gebouwen, en is over te dragen naar het openbaar domein.
- Het RUP legt een maximaal programma vast van 78.000 m² (na aftrek van een deel kantoren, die reeds werden gerealiseerd in de Arteveldetoren).
- Plint: Het RUP beschrijft het concept van het dek. Zo anticiperen de hoofdingangen van IKEA, Flanders Expo en Holiday Inn op een dek met een hoogte van 4,5 m ten opzichte van het maaiveld.
- Fiets- en voetgangersverbinding over de Adolphe Pégoudlaan (ten opzichte van de Pégoudlaan is er een vrije hoogte van 5,5 m nodig).

2.3.2. Mobiliteit

Een succesvolle ontwikkeling van veld 120 begint bij het ontwarren van en reageren op een complex landschap van aanwezige mobiliteitskwesaties en infrastructuurontwikkelingen.

De bredere verkeersproblematiek in de omliggende omgeving valt niet binnen het bereik van deze specifieke studie, maar vormt een centraal aandachtspunt binnen het overkoepelende masterplan voor The Loop.

Dit inrichtingsplan richt zich op het waarborgen van een soepele verkeersafwikkeling van en naar de site (in het bijzonder rondom het ingangcomplex voor de parking aan de Crombezlaan).

Vanuit de laatste MOBER (2015) wordt het aantal te voorziene parkeerplaatsen op veld 120 vastgelegd op 2.600 parkeerplaatsen, optimaal te benutten door efficiënt dubbelgebruik. Deze parkeerbehoefte wordt bepaald door:

- Parkeerplaatsen ten behoeve van het nieuw te realiseren programma op dit veld;
- Eventparkings ten behoeve van Flanders Expo;
- Parkeerplaatsen voor IKEA en Holiday Inn conform de hierover gemaakte contractuele afspraken.

2.4. Inhoud inrichtingsplan

2.4.1. Concept (ruimtelijke bouwstenen)

Uit de verschillende randvoorwaarden, ambities en ruimtelijk onderzoek, volgen enkele fundamentele ruimtelijke bouwstenen om te komen tot een nieuw ordenend raamwerk. Het raamwerk zorgt ervoor dat de open ruimte duidelijk gedefinieerd wordt, en de specifieke programmaonderdelen gebundeld worden en op een gestructureerde manier kunnen worden uitgebouwd.

Twee grote open ruimtes structureren hierbij de site:

- Groene boulevard: In het noorden van het veld vormt de groene boulevard de oost-west verbinding op schaal van The Loop. Deze as wordt de groene fiets- en voetgangersas, en

helt van de tramhalte naar de Adolphe Pégoudlaan, waar ze uitmondt in een fiets- en voetgangersbrug over de Pégoudlaan heen.

- Esplanade: De tweede as, de esplanade, verbindt de ingang van Ikea met het kopgebouw van Flanders Expo en vormt een groenblauwe verblijfsruimte voor het omliggend programma en de bredere buurt. De twee assen kruisen elkaar centraal in de oostelijke lob van The Loop, waar een levendig plein ontstaat als centrum van het gebied.

Uit deze compositie resulteren twee zones met elk een verschillend karakter en bestemming:

- Westelijke helft: Kenmerkt zich door zijn zichtbaarheid vanaf de Adolphe Pégoudlaan en de nabijheid van de Maaltekouter als belangrijke toeleveringsweg. Hier vinden retailgerichte activiteiten en eventueel de uitbreiding van IKEA hun plaats, harmoniërend met het karakter van de Adolphe Pégoudlaan en met de mogelijkheid voor opvallende billboardgevels. Deze zone biedt ook ruimte voor kantoren. Hier worden eveneens alle bovengrondse parkeerplaatsen ingepland. Op deze helft wordt één groot middelhoog bouwvolume voorzien met het retail- en parkeerprogramma. De kantoren vormen een verticaal hoogbouwaccent, en voor IKEA wordt verder onderzocht of de uitbreiding kan worden voorzien aan de achterzijde van de bestaande winkel.
- Oostelijke helft: Is meer afgeschermd van de drukke Adolphe Pégoudlaan en meer gericht op de residentiële wijk en de tramhalte. In deze zone wordt gekozen voor een laag tot middelhoog geheel van gebouwen, hier wordt ook gestreefd naar een maximum van groen op volle grond aan de Henri Crombezlaan. Hier wordt enkel ondergronds geparkeerd.

Elk veld wordt in zijn eigenheid versterkt en krijgt een eigen takenpakket toegewezen. Het raamwerk zorgt ervoor dat de specifieke programmaonderdelen gebundeld worden en op een gestructureerde manier kunnen worden uitgebouwd.

2.4.2. Programma

In het RUP staat veld 120 beschreven als een zone voornamelijk bestemd voor retail en leisure. Na het wegvallen van het Design Outlet Center werd de retail geherpositioneerd als type baanwinkel om concurrentie met het stadscentrum maximaal te vermijden, en verloor het aandeel leisure een groot deel van zijn relevantie.

Het voorstel gaat uit van 5 scenario's, met een voorkeursvariant. Bij allen wordt een groot aandeel gemeenschapsfuncties voorzien, met name volwassenenonderwijs.

Bij het voorkeursscenario blijft de retail behouden, het aandeel kantoren krimpt en kortverblijf en leisure worden volledig omgezet naar gemeenschapsvoorziening (campus volwassenenonderwijs).

	RUP	1.Voorkeurs-scenario	2.Basis-scenario	3.Kleine campus	4.Grote campus	5. Geen campus of IKEA
Kantoren	21.000 m ²	11.000 m ²	11.000 m ²	21.000 m ²	21.000 m ²	21.000 m ²

Retail	22.000 m ²	15.000 m ²	15.000 m ²	15.000 m ²	15.000 m ²	22.000 m ²
IKEA	0 m ²	7.000 m ²	7.000 m ²	7.000 m ²	7.000 m ²	0 m ²
Gemeenschap	0 m ²	45.000 m ²	45.000 m ²	15.000 m ²	30.000 m ²	0 m ²
Kortverblijf	5.000 m ²	0 m ²	0 m ²	5.000 m ²	5.000 m ²	5.000 m ²
Parking	2.600 ppl	2.600 ppl	2.600 ppl	2.600 ppl	2.600 ppl	2.600 ppl
Later te ontwikkelen	0 m ²	0 m ²	0 m ²	15.000 m ²	0 m ²	30.000 m ²
Leisure	30.000 m ²	0 m ²	0 m ²	0 m ²	0 m ²	0 m ²
TOTAAL	78.000 m ²	78.000 m ²	78.000 m ²	78.000 m ²	78.000 m ²	78.000 m ²

Noot van de OA: Eind januari 2025 nam Hogent/Syntra de beslissing zich niet op veld 120 te vestigen. Scenario's 1, 2 en 3 vallen hierdoor naar alle waarschijnlijkheid weg.

Ook wat betreft de verdere invulling van de onderwijscampus is er nog geen zekerheid: de voortrajecten voor de onderwijscampus werden opgestart, in de loop van 2026 wordt hierover een uitspraak verwacht.

Dit inrichtingsplan houdt de mogelijkheid open dat een deel van het programma niet ontwikkeld zal worden volgens het huidige RUP (variant 3 en 5). In dit geval is coördinatie nodig over welke alternatieven mogelijk zijn binnen het overkoepelend masterplan voor The Loop en het daaruitvolgend RUP.

Voor de levendigheid van de site vormt leisure een meerwaarde, indien nodig kan hier een klein aandeel leisure worden overgedragen van veld 12W.

IKEA

De uitbreiding van IKEA richt zich voornamelijk op twee delen van de winkel:

- een extern afhaalmagazijn: uitbreiding op eigen terrein en op veld 120;
- click & collect: in de parkeerplint van veld 120, die toegankelijk is voor hogere voertuigen uit de Maaltekouter.

2.4.3. Westveld: Retail – parking - kantoren

Het westelijke bouwveld aan de Adolphe Pégoudlaan meet 116 meter op 154 meter en is te groot om zonder opdelen bruikbaar en doorwaadbaar te zijn. Daarom wordt het bouwveld opgesplitst in twee delen met een centrale patio die zich van noord naar zuid uitstrekt. Deze patio fungeert als een verbindend element tussen de twee subvelden en biedt een aangename buitenruimte voor de gebruikers van parking, kantoren en retail.

De 2 subvelden worden functioneel onderscheiden:

- Aan de Adolphe Pégoudlaan: parkeerplaatsen en kantoren
- Aan de Esplanade: retail.

De keuze voor een rationeel bouwgrid en een vloerstructuur waar één vloer op twee kan verwijderd of toegevoegd worden, zorgt voor een flexibel gebouw dat de mogelijkheid biedt om in te spelen op veranderende behoeften en ontwikkelingen in de toekomst.

Binnen het bouwveld staat de kantoortoren los van de andere delen, dit is tevens het enige hoogbouwdeel binnen het project.

2.4.4. Oostveld: Campus

Het bouwveld gelegen in het oosten, aan de Henri Crombezlaan, biedt plaats aan het volwassenenonderwijs, met ruimte voor grote ateliers met daarboven kleinere lokalen en kantoren. Dit uit zich in een specifieke plint-bovenbouwarchitectuur.

Het gebied wordt begrensd door de esplanade in het westen, de boulevard in het noorden en de grens met IKEA in het zuiden. In het oosten vormen de gevels van de naburige gebouwen langs de Henri Crombezlaan de uitlijning. Deze heldere bouwlijnen zorgen voor een duidelijke afbakening van het gebied en dragen bij aan de ruimtelijke continuïteit langs de boulevard, esplanade en Henri Crombezlaan.

Aan de noordzijde, langs de groene boulevard, worden de adressen van de verschillende programma's gevestigd. Aan de zuidzijde vinden de logistieke bewegingen via de frontzone van IKEA plaats.

Er wordt binnen het bouwveld gestreefd naar een goede balans tussen de footprint en de open ruimte. Deze open ruimte is manifest groen en verspreid over het perceel.

2.4.5. Concept Open ruimte

De open ruimte wordt opgebouwd door een primair kruisvormig patroon, dat wordt gevormd door de groene boulevard in oost-westrichting, en de esplanade in noord-zuidrichting. Beiden kruisen elkaar in een centraal verhard plein, met stedelijke kwaliteiten en een ontwerp dat een flexibel en meervoudig gebruik mogelijk maakt.

Dit kruis zorgt voor een duidelijke oriëntatie en structuur op de site. Binnen de bouwvelden bevinden zich ook secundaire open ruimtes. In het westelijke veld wordt dit uitgewerkt door middel van een doorwaadbare plint, op het oostelijke veld worden verschillende intieme en besloten tuinen voorzien die aansluiten op de open ruimte. In het oosten sluit het gelijkvloers van de campus aan op de open ruimte op het huidige maaiveldniveau.

Groene boulevard

- Openbare groen-as
- Brede groenstroken met hoogstammige bomen en dense grondbeplanting zorgen voor een bosachtig karakter.
- Centraal: breed fiets- en voetgangerspad, dat ook dienst doet als brandweerweg.

Esplanade

- Publieke groen-as

- Symmetrisch profiel met halfverharde paden voor voetgangers en een verharde strook voor fietsers en brandweer.
- Groen typeprofiel: Centrale deel wordt beplant met twee stroken bomen, waartussen groen, water, maar ook speeltuigen en ander buitenmeubilair een plaats vinden.
- Water typeprofiel: Centrale deel wordt ingericht met een centraal verdiept bekken, onder de vorm van vijvers of wadi's.

2.4.6. Mobiliteit en circulatie

Voetgangers

De site is voor voetgangers toegankelijk over de trambrug van de Henri Crombezlaan, en de toekomstige brug of bestaande tunnel onder de Adolphe Pégoudlaan.

Het grootste deel van de voetgangers komt echter in de toekomst wellicht uit de parking, die dus duidelijk verbonden wordt met de open ruimte via de canyon en de retailpoort. Zowel de groene boulevard als de esplanade worden gedeeld met fietsers en maken het mogelijk voor voetgangers om de verschillende delen van de site te bereiken. Ze kunnen ook gebruikmaken van het netwerk van kleinere open ruimtes die voor hen voorbehouden zijn, zoals de campustuinen, de retailpoort of de retailcanyon.

Fietsers

De site is voor fietsers toegankelijk over de trambrug van de Henri Crombezlaan en de toekomstige brug over de Adolphe Pégoudlaan. Ook de bestaande tunnel onder de Adolphe Pégoudlaan is in theorie toegankelijk, maar is weinig comfortabel voor doorgaande fietsers en wordt dus best vooral voorbehouden voor voetgangers. Fietsers begeven zich vooral op de groene boulevard, en in mindere mate op de esplanade of door de buffertuin.

Fietsenstallingen zijn aanwezig, verspreid door het gebied. Stallingen worden zo veel mogelijk overdekt voorzien in de verschillende gebouwen, zeker voor werknemers van de kantoren en studenten van de campussen. Voor andere bezoekers worden ook kleine stallingsvoorzieningen verspreid over de open ruimte. Er zijn deelfietsen voorzien aan de tramhalte, eventueel kunnen elders op de site ook voorbehouden stallingen hiervoor worden toegevoegd.

Personenwagens

De site is bereikbaar voor personenwagens via het bestaande ondergrondse inrittencomplex aan de Henri Crombezlaan. Deze is verbonden met de gestapelde parking aan de Adolphe Pégoudlaan en optioneel wordt een link gemaakt met de bestaande ondergrondse parking van IKEA. De bovengrondse parking aan de Adolphe Pégoudlaan wordt zichtbaar gemaakt via één of enkele grote hellingbanen.

Calamiteitenuitgangen kunnen worden voorzien aan de Maaltekouter. In dat geval zijn ze enkel toegankelijk bij blokkade van de hoofdinrit en eventueel om bij evenementen grote, gelijktijdige stromen te spreiden.

Logistiek

Voor logistiek (leveringen, ...) wordt de site ontsloten uit het westen, via de Maaltekouter. Onder de retailcanyon bevindt zich een logistiek centrum voor de verschillende retailunits. De plint moet voldoende hoog worden gedimensioneerd om deze stromen mogelijk te maken.

Grote leveringen voor de campus kunnen verlopen via de Maaltekouter, over de voorzone van IKEA naar een logistiek centrum in de campussen.

Vrachtverkeer, waaronder ook pakjesleveringen, wordt zo veel mogelijk vermeden over de groene boulevard en esplanade. Hiertoe kan worden gewerkt met een centrale logistieke hub voor alle gebruikers van de site onder de retail, maar ook pakjesautomaten en andere centrale voorzieningen behoren tot de mogelijkheden, op maaiveld of dekniveau.

Occasioneel verkeer

Occasioneel verkeer over de groene boulevard en esplanade wordt mogelijk gemaakt, maar beperkt. Via een helling aan de Maaltekouter is de boulevard bereikbaar voor postbezorging, ambulances en andere essentiële diensten. Door het voorzien van centrale pakjesautomaten kunnen pakjesdiensten worden geweerd en door het verspreiden van plaatsen voor gehandicapte mensen en drop-off doorheen de (ondergrondse) parking, wordt gemotoriseerd personenvervoer ook vermeden. In overleg met de stad kan toegangscontrole worden geïmplementeerd, om het karakter van de voetgangerszone te beschermen.

Parking

De parking is slechts indicatief ingetekend; om een concreter beeld te scheppen is meer inzicht nodig in de concrete eisen, fasering en verdeling van de parkeerplaatsen.

De hoofdtoegang en -uitgang zijn vastgelegd via het bestaande inrittencomplex aan de Crombezlaan. Een secundaire ingang kan worden gerealiseerd door de ondergrondse parking te verbinden met die van IKEA. Toegangen voor logistiek en hoge voertuigen worden voorzien aan de Maaltekouter.

Ontsluiting Flanders Expo (frontzone)

De aansluiting van Flanders Expo op de toekomstige ontwikkelingen werd meegenomen in het onderzoek, en de plannen sluiten aan bij de huidige infrastructuur en zijn ook flexibel genoeg voor de toekomstige ontwikkelingen.

Hoogteverschillen worden opgevangen door groene taluds en/of trappen.

Daarna werd ontwerpend onderzoek uitgevoerd naar het implementeren van een nieuwe uitrit voor de bestaande parkings in de frontzone van Flanders Expo. Er worden enkele opties uitgewerkt; om tot een definitieve oplossing te komen is verdere afstemming met Flanders Expo nodig.

2.4.7. Beeldkwaliteit

De visie op de beeldkwaliteit voor de site wordt uitgewerkt in een apart document.

In het eerste deel worden de bouwstenen van dit plan onderverdeeld in 4 structurerende thema's, die de basis vormen voor de beeldkwaliteit van de site:

- Open ruimte en biodiversiteit
- Morfologie en architectuur
- Mobiliteit en stromen
- Programma en gebruikers

In het tweede deel worden 8 karakteristieke plekken van de ontwikkeling getoond en toegelicht: de groene boulevard, het kruispuntplein en de esplanade, de campus, de canyon, het belevingsdak, de ondergrond, het billboard en de buffertuin.

In het derde hoofdstuk worden 14 karakteristieke elementen toegelicht: het naturalistisch karakter, de slanke natuurspaden, sport & spel, de open plekken, de (half)verharding, het oppervlaktewater, het patroon, de geprogrammeerde en verzorgde plinten, de tussenmaat & de tussenruimte, de vijfde gevel, de zichtbare circulatie, de eerlijke gevels, signalisatie & publiciteit, en de technische installaties.

2.4.8. Technisch dossier

Duurzaamheid van het project

Er wordt uitgegaan van een integrale strategie, waarbij de BREAAAM Communities standaard wordt gevolgd.

Er wordt ingezoomd op 4 grote duurzaamheidsaspecten, namelijk:

- Sociaal en economisch welzijn: belicht aspecten zoals akoestiek, overstromingsrisico's, lichtvervuiling en klimaatbestendigheid
- Grondstoffen en energie: zoomt in op duurzaam gebruik van grondstoffen
- Transport en mobiliteit: via mobiliteitsstudie
- Landgebruik en ecologie: toelichting van de ruimtelijke en biodiversiteitsaspecten van de site, alsook de recuperatie van regenwater

Mobiliteit op veld 120

Op basis van 3 scenario's wordt de verkeersgeneratie van veld 120 onderzocht en de opgelegde capaciteit van 2.600 plaatsen gecheckt. Er wordt hierbij ook gekeken naar de capaciteit van het toegangscomplex, om te vermijden dat hier files ontstaan.

Het inrichtingsplan doet echter geen uitspraken over de capaciteit en de doorstroming van de omliggende wegen, buiten het gebied.

Archeologisch onderzoek

Resultaten van eerder archeologisch onderzoek.

Zonnestudie

Resultaten studie.

2.4.9. Fasering

Om een flexibele en gefaseerde ontwikkeling mogelijk te maken kan elk programmaonderdeel apart worden gerealiseerd. Ook de opdeling van een programma in verschillende fases is mogelijk.

De bouw van een gebouw is steeds verbonden met de aanleg van de omringende open(bare) ruimte.

De verschillende programma's kunnen met hun eigen aandeel parking gebouwd worden; ook moet er steeds parking voorzien blijven voor IKEA en Holiday Inn.

Ook in tussentijdse fases wordt er gezorgd dat de open ruimte kwaliteitsvol is afgewerkt en onderhouden blijft.

3. Gecoördineerd advies

Vooreerst wensen we onze appreciatie uit te drukken voor het initiatief tot opmaak van dit inrichtingsplan. Een globale visie en toekomstperspectief over een samenhangend terrein laat toe om kleinere deelprojecten te kaderen in en te onderbouwen vanuit een ruimer geheel.

Het eindresultaat is een evenwichtig en kwalitatief inrichtingsplan dat de van toepassing zijnde stedenbouwkundige randvoorwaarden ter harte neemt, voldoende ambitie in zich draagt, en communiceert met parallel lopend ontwerpend onderzoek op The Loop en aanpalende sites. Het biedt zowel voor de initiatiefnemer als voor het stadsbestuur een houvast en de nodige garanties voor ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid bij een gefaseerde ruimtelijke ontwikkeling en het afleveren van omgevingsvergunningen.

Ook Team Stadsbouwmeester waardeert de inspanningen van de ontwerper om de inrichtingsstudie in de loop van het traject steeds verder te gaan verfijnen. De studie werd voorgelegd aan de Kwaliteitskamer en opmerkingen werden meegenomen.

Er ligt een helder plan voor, dat vanuit een eenvoudig basisschema en scherpe analyse is opgebouwd. Er wordt een interessante publieke ruimte gemaakt en de bouwvelden interageren op boeiende wijze met de omgeving. De inrichtingsstudie zet de bouwvelden klaar voor toekomstige bouwprojecten. Het synthesebeeld heeft een grote logica ten aanzien van de context, waarbij spitsvondig wordt omgegaan met het RUP.

De gecoördineerde adviezen van de stadsdiensten werden grotendeels verwerkt en opgenomen in het eindrapport. De definitieve versie van het inrichtingsplan betreft een verdere aanpassing en verfijning op basis van deze adviezen.

Er worden wel nog enkele bedenkingen geuit bij het inrichtingsplan. Bij de verdere uitwerking tot bouwprojecten zal rekening moeten worden gehouden met deze bemerkingen:

Stedenbouwkundige aspecten

- **Bouwhoogte:** De bouwhoogte van de kantoortoren van het ontwerp wijkt af van de voorschriften van het RUP Handelsbeurs (maximale bouwhoogte 20 m). Principieel kan akkoord worden gegaan met deze afwijking, gezien de in het RUP voorziene westelijke torenrij en de ruimtelijke inpasbaarheid van de toren binnen het inrichtingsplan voor veld 120. Hoger bouwen wordt verder onderzocht in het Masterplan (in opmaak) voor The Loop, en is een punt dat zeker aan bod zal komen in het nieuwe RUP; er wordt hier gestreefd naar een uniforme bouwhoogte voor de hoogteaccenten. Hiermee zal rekening moeten worden gehouden bij de verdere uitwerking, en zal zorgvuldig moeten worden gemotiveerd vanuit Ruimte voor Gent op het moment van de omgevingsvergunningsaanvraag.

- Op het ogenblik van het schrijven van deze nota weten we reeds dat varianten 1, 2 en 3 hoogst waarschijnlijk wegvallen, aangezien Syntra en Hogent de beslissing hebben genomen om zich niet op The Loop te vestigen. Hierdoor zal de footprint lager liggen dan bij de voorkeursvariant, waardoor meer ruimte overblijft voor infiltratie en een grote campustuin. Dit wordt positief beoordeeld.
- Het potentieel voor een beperkt recreatieprogramma wordt in de nota niet uitgewerkt, dit kan nochtans een interessant programma-element vormen op het vlak van medegebruik (parkeercapaciteit, levendigheid en attractiviteit van de site, complementaire energievraag, ...).
- Bij programmavariante 3 en 5 wordt vermeld dat er nog 15.000 m²/30.000 m² later te ontwikkelen is, waarvan het programma nog niet is vastgelegd. Voor het programma wordt verwezen naar het masterplan voor The Loop, doch strikt genomen maakt veld 12O geen deel uit van het masterplan. In dit geval zal een aangepast inrichtingsplan moeten worden opgemaakt; het masterplan biedt hier aanknopingspunten voor het verder in te vullen programma.
- Het centraal plein op de kruising van de boulevard en de esplanade is een zeer waardevol element. Bij verdere uitwerking van de bouwvolumes en gevels zou het goed zijn het plein explicieter te laten doorlopen ter hoogte van de gevels, zodat hier ook effectief ruimte ontstaat voor terrassen en inkompartijen.
- De helling aan de kantoortoren van de Maaltekouter naar de Groene Boulevard mag van de brandweer gesupprimeerd worden. Vanuit ruimtelijk standpunt sturen we aan op het schrappen van deze helling, om zo het bouwveld over de volledige lengte te laten aansluiten op de boulevard.
- Geen van de voorgestelde alternatieven wat betreft het implementeren van een nieuwe uitrit voor de huidige parkings in de frontzone van Flanders Expo in V12O is wenselijk, aangezien dit steeds een kruising tussen de groene boulevard en autoverkeer inhoudt; deze is nog bovengronds, noch ondergronds wenselijk. Om hier tot een definitieve oplossing te komen, is verdere afstemming nodig.

Team Stadsbouwmeester

- Menselijke schaal: Het plan moet bij verdere uitwerking op niveau van de mens dieper worden onderzocht. Op momenten van hoge intensiteit moet ruimte voorzien worden voor comfort en beleving, de ruimte moet aangenaam aan kunnen voelen. Als voorbeeld wordt verwezen naar het af te leggen traject tussen de parking en de retailfunctie, waarbij de kwaliteiten in de verschillende trajecten moeten worden gewaarborgd.
- Parkeren ondergronds versus ruimte voor water en groen: De sleuven aan straatzijde voor de toekomstige parkeervoorzieningen liggen klaar, met een grote bufferruimte voor de parking. De breedte en lengte zijn noodzakelijk voor het sorteren en de opstelcapaciteit voor voertuigen. Het zou boeiend zijn onder het oostelijk deel van de site ondergronds geen parkeren te voorzien. Daar ligt volgens de Kwaliteitskamer een enorme kans voor ontharding en vergroening, waterhuishoudingsvoorzieningen en bomen, uniek op The Loop.
- De Kwaliteitskamer wijst op de gewestelijke verordening hemelwater. Uit de praktijk blijkt dat ongeveer 10% van de private oppervlakte noodzakelijk is om water in de grond

te laten infiltreren, tegenwoordig een basisuitgangspunt bij projecten. De groene boulevard als openbaar domein inzetten is positief, maar deze kan bijgevolg niet worden ingezet als infiltratieruimte. Deze moet op privaat terrein worden opgenomen, niet in de openbare ruimte. Daarnaast moet niet louter worden gedacht aan ruimte voor water, maar ook voor groen.

- Karakter: De kwaliteitskamer adviseert de karakters van de groene ruimtes explicieter te benoemen. Er moet ruimte zijn voor water en groen, voor luwteplekken en toe-eigenbare ruimtes met een tuinkarakter. Daarnaast moet niet alle groenruimte worden voorzien als gebruiksgroen, in de stad is er eveneens nood aan wild en toegankelijk groen. De impact van het statuut zal grote gevolgen hebben voor de mogelijkheden, in bijvoorbeeld openbaar domein kan de private waterhuishouding niet worden opgevangen. Of de esplanade vormt een actieve, grote en verbindende ruimte. Kleinschaligheid zal daar wringen met de ruimte.
- Daglichttoetreding: De daglichttoetreding van bepaalde volumes baart nog zorgen, in de buik van de diepe volumes zal het pittig zijn voldoende licht te voorzien. Dit is een aandachtspunt voor de verdere architecturale uitwerking van de gebouwen.
- Schuifruimte: Het inrichtingsplan moet een basisdocument vormen voor toekomstige vergunningsaanvragen. Het inrichtingsplan is daarnaast geen vastgelegd instrument, en kan worden gewijzigd in de tijd. Er zijn echter nog grote onzekerheden over het programma. In voorliggende studie wordt een volume voorgesteld, waarbij een groot aandeel van het programma nog onduidelijk is. Dat heeft allicht grote impact op de finale mogelijkheden van het project. Het gaat over een inrichtingsplan met alternatieven, de verschillende combinaties moeten mogelijk zijn.
- Team Stadsbouwmeester dient betrokken te worden vanaf de fase naar concrete bouwprojecten wordt ingezet. Voor het ontwerp van de gebouwen wordt opnieuw een traject met de Kwaliteitskamer voorzien.

Mobiliteit

- Autoparkeren: In het inrichtingsplan zelf (document 1) legt men vrij sterk de nadruk op de koppeling tussen de functies (vb retail) en 'hun bijbehorende parkeerplaatsen' die zich dan op hetzelfde niveau bevinden, verbonden door passerelles over de patio. De parkeervraag wordt hierin erg maximaal of vraagvolgend benaderd, met stellingen zoals 'dat (het parkeergebouw) een groot deel van de parkeervraag van het programma opvangt'. Ook voor de studenten wordt een behoorlijk parkeeraanbod gesuggereerd. Pas in de technische studie – mobiliteit (deel 3) gaat men dieper in op de te verwachten aantallen en wordt er specifiek over het parkeermanagement gesproken, waar alle parkeerplaatsen in moeten zitten. Bij verdere uitwerking moet meer de nadruk worden gelegd op de lage modal split (zeker voor werknemers), het dubbelgebruik van de plaatsen en het parkeermanagement. Het aantal parkeerplaatsen per functie/uitbating zal niet vraagvolgend zijn. De automatische koppeling tussen de parkeerplaatsen en de functies moet hierbij doorbroken worden, los van wie de parkeerplaatsen bouwt en beheert. Fasering en planning van de aantallen parkeerplaatsen: in de planning moet men niet enkel voldoende parkeerplaatsen voor de eigen functies van veld 120 inbouwen, maar ook rekening houden met de verplichtingen van het volledige parkeermanagement in relatie tot de ruimere planning van het hele gebied. De huidige grote maaiveldparking (parkings B en C) zullen niet kunnen instaan voor extra

parkeervolume voor veld 12O tijdens de bouw van hun 2e fase. Als deze parkings dan nog beschikbaar zijn, dienen zij om o.a. Flanders Expo te laten functioneren. Bovendien is de kans groot dat hier ook reeds ontwikkelingen bezig zijn bij de start van fase 2 van veld 12O.

- Fietsenstallingen: Over de fietsenstallingen is het inrichtingsplan nog te vaag. Volgende aandachtspunten moeten worden meegenomen bij verdere uitwerking:
 - Alle fietsenstallingen voor werknemers (en eventuele bewoners indien dit van toepassing zou zijn) moeten overdekt (of inpandig) en afsluitbaar zijn.
 - De fietsenstallingen voor studenten worden ook overdekt ingericht. Zij mogen ook afsluitbaar zijn (toegankelijk met studentenbadge of code), en zijn niet gemengd met de stallingen voor werknemers of bewoners.
 - De fietsenstallingen voor bezoekers zijn liefst overdekt. Toevallige bezoekers zullen hier niet zijn – mensen komen bewust naar deze omgeving.
 - Alle fietsenstallingen moeten voldoen aan de inrichtingsvoorwaarden voor fietsenstallingen van de Stad Gent. Dit impliceert een gemiddelde oppervlakte van 1,6 m² per plaats (hoog-laag rekken, incl. circulatieruimte).
- Groene boulevard: Het inrichtingsplan beschouwt de groene boulevard als een zone voor gemengd fiets- en voetgangersverkeer. Er moet echter rekening worden gehouden met grotere fietsstromen, waardoor een menging in deze zone niet meer wenselijk is. De groene boulevard gaat deel uitmaken van het BFF, en wanneer er op de westzijde studentenhuysvesting komt die richting Technologiepark (uitbreiding UGent) zullen willen fietsen, zal dit via deze as gebeuren. Veld 12O wordt een kruispunt voor de connectiviteit van de voetgangers en fietsers, binnen de verbindingen met de naastliggende wijken, waaronder de stationswijk. Bij verder uitwerking worden daarom best afgescheiden zones voor voetgangers en fietsers voorzien, omwille van de leesbaarheid en de doorstroming op de nodige momenten. Eventuele conflictsituaties tussen fietsers en bijvoorbeeld uitloopruimte bij evenementen op Flanders Expo, kunnen zo ook worden geminimaliseerd.
- In de groene boulevard wordt nu enkel rekening gehouden met een voetgangers- en fietsersverbinding naar veld 12W, met occasioneel medegebruik door nooddiensten. Het is nog steeds mogelijk dat een verlenging van de bestaande tramlijn 1 naar de westzijde gerealiseerd wordt om hoogwaardig openbaar vervoer aan deze westzijde te krijgen. Die verlenging kan dan enkel in de zone van de groene boulevard ingepast worden. Ook al is deze beslissing nog niet definitief genomen, moet in het verdere ontwerpproces met deze mogelijkheid blijvend rekening worden gehouden bij de verdere uitwerking van het openbaar domein.
- De capaciteit van de afslagstrook van de Ringweg dient niet enkel om de parking van 12O te vullen, aangezien ook de parking van Ikea hierop aansluit. Men zal door planning van de evenementen en sturing in het parkeermanagement moeten bewaken dat de meest optimale verdeling over de verschillende velden benut kan worden. Aangezien er op drukke momenten niet veel overschotcapaciteit op dit wegvak zal zitten, is het essentieel dat er zo min mogelijk afleiding aanwezig is voor de automobilisten, en dat de wayfinding optimaal aangeduid wordt.

Ontsluiting

- Er kan akkoord worden gegaan met één inrit en één uitrit voor vrachtverkeer op Maaltekouter. In functie van Ikea is er langs de Maaltekouter reeds een inrit voor bestelwagens, de uitrit is langs de andere zijde van de site gecombineerd met de uitrit van de parkings op Ikea. Indien er in functie van deze bestelwagens ook naar buiten dient gereden te worden via Maaltekouter dient deze uitrit gecombineerd te worden met de uitrit van veld 120.
- Ook voor de brandweer in- en uitritten kan maximaal akkoord worden gegaan met 1 brandweg die aansluit tussen Ikea en veld 120 (gecombineerd met de inrit voor Ikea) en 1 inrit tussen veld 120 en het hotel. Hier zijn bijgevolg 2 aansluitingen te schrappen.

Waterverhaal

- Elke deelfase moet afzonderlijk kunnen werken en voldoen aan de GSHV.
- Elk lot/perceel moet aan de GSVH voldoen binnen de eigen percelen, en de private last kan niet overgedragen worden naar het openbaar domein.
- Het waterverhaal is voor dit inrichtingsplan nog heel algemeen, en niet in detail uitgewerkt. Elke omgevingsaanvraag zal moeten voldoen aan de geldende GSHV waarbij gebruik van regenwater en infiltratie voorop staan.
- Ook de RWA-visie van Stad Gent / Farys voor de omgeving van Sint-Denijs-Westrem moet bij verdere uitwerking worden meegenomen, hierbij dient rekening gehouden te worden met de modellen van Farys. Mogelijks moet bijkomend buffer voorzien worden zodat niet méér water afstroomt naar het openbaar stelsel dan voorzien in de huidige RWA-visie als voor de toekomstvisie. Volgens deze visie is er voor veld 120 ook maar 1 aansluitpunt mogelijk
- Voor het openbaar domein dient te worden aangetoond dat de openbare verharding kan infiltreren binnen het openbaar domein. Wadi's met noodoverlopen naar een RWA-stelsel zullen hierbij noodzakelijk zijn. De inplantingen van de wadi's moeten zo worden voorzien dat natuurlijke afstroming van de verharding mogelijk is.
- Bij de verdere uitwerking moet een hydraulische nota opgemaakt worden een ICM-modellering om aan te tonen dat voldaan wordt aan de RWA-visie en niet meer water afstroomt dan voorzien.
- In de aanvraag zal een compensatie voor overstroming moeten verwerkt worden. Dit wordt wel vermeld in de nota hoe men dit zou kunnen oplossen, maar planmatig is dit niet verduidelijkt.
- Voor de locatie van de mogelijke nodige infiltratievoorzieningen worden voorstellen gedaan, maar zonder degelijke afmetingen op terrein is niet duidelijk of voldaan kan worden. Dit dient in detail bij de aanvraag uitgewerkt te worden. Men vermeldt wel wat noodzakelijk zal zijn, maar het is niet duidelijk of de voorstellen wel uitvoerbaar zijn op het terrein.

Groene boulevard (aanleg openbaar domein)

- Er dient maximaal op zoek gegaan te worden naar gecombineerd gebruik en beperken van verhardingen. Een centrale loper van 6m zou ruimschoots moeten volstaan om de te verwachten fietsers en voetgangers op te vangen. Pleinen ter hoogte van de aansluiting van de centrale privative esplanade en de toegangen tot de gebouwen zijn maximaal in te snoeren het strikt noodzakelijke.

- Deze zone dient aangelegd te worden in de standaard materialen die binnen het Gentse openbaar domein gebruikt worden. Voor zones voor voetgangers gaan we uit van klassieke betonstraatstenen, voor fietsers gaan we uit van geveegd beton. Wadi's worden voorzien in de onverharde ruimte. Halfverhardingen zijn maximaal te vermijden, als een verharding niet strikt noodzakelijk is wordt ze niet aangelegd. Ook patronen in de verhardingen wensen we niet toe te passen, deze ogen goed in het begin maar worden na herhaaldelijk herstel door nutsbedrijven in de meeste gevallen herschapen tot onleesbare mozaïeken.
- In tegenstelling tot wat in het beeldkwaliteitsplan vermeld staat dienen verhardingen met een langshelling ook nog steeds een dwarshelling te hebben. We willen het regenwater immers gespreid in de groenvakken laten lopen in plaats van dit geconcentreerd onderaan de helling op te vangen.
- Op de grafische plannen worden ook in de zone waar de ondergrondse inrit onder de Groene Boulevard loopt bomen ingetekend. Dit lijkt de juiste ambitie maar vraagt wel voldoende opbouw boven de dakplaat. Dit gaat hand in hand met de eis om een minimale dekking van 1,8 m te respecteren in de zone die overgedragen wordt naar het openbaar domein. De inname dient ook tot het strikt noodzakelijk beperkt te blijven, na de slagbomen dient men bijgevolg zo snel mogelijk de rijbanen naar het volwaardig privaat domein terug te plooiën.
- Eventuele keermuren (die maximaal te vermijden zijn) tussen private terreinen en de groene boulevard dienen privaat te blijven en kunnen bijgevolg ook geen fundering hebben onder openbaar domein.

Groenaanleg

- Het voorontwerp van de groenaanleg zit goed. Bij verdere uitwerking moet er over worden gewaakt dat het voorgesteld groen gerealiseerd kan worden, en dat eventuele technische voorwaarden niet ten koste van de groenaanleg zijn.

Milieu en Klimaat

- Hemelwater: In overeenstemming met het beleidskader wateradviezen Provincie, dat door de Stad gevolgd wordt inzake overstromingsrisico, dient er compensatievolume voorzien te worden voor ophoging / bebouwing in overstroombaar gebied met middelgrote kans bij toekomstig klimaat. Gezien de kenmerken van mogelijke overstromingen (zie boven) ziet het ontwerpteam dit minstens deels op te lossen via waterretentiedaken. De gangbare interpretatie van compensatievolume is een lokale afgraving van het maaiveld op de site. We hebben er tijdens de bespreking op coördinatieoverleg 5/12/2024 dus op gewezen dat het idee van compensatie via waterretentiedaken af te toetsen is met de adviesinstantie in deze materie, nl. de Provincie. In het inrichtingsplan vinden we echter geen aanwijzingen dat dit al voorgelegd zou zijn. We dringen hier graag opnieuw op aan; als er toch op maaiveldniveau compensatievolume gerealiseerd moet worden, zal dit een aanzienlijke oppervlakte vergen, met impact op het inrichtingsplan tot gevolg.
- Bij verdere uitwerking zal er rekening gehouden moeten worden met de milieu-impact van materiaalkeuzes, aanpasbaar bouwen met het oog op flexibiliteit in de toekomst en duurzaam beheer van bouw- en sloopafval.

Brandweer

- Voor inrichtingsplan werd de grotere circulatie op de site bekeken, zonder verdere invulling en indeling van de gebouwen (retail en campus). Het resultaat hiervan is te zien op het schema voor de brandweer in de bundel. Zoals eerder meegegeven in de laatste communicatie via mail, kan de helling aan de kantoorstoren van de Maaltekouter naar de Groene Boulevard gesupprimeerd worden op voorwaarde dat er een keermogelijkheid voorzien wordt op het einde van de groene boulevard die doodlopend wordt. Het supprimeren van deze helling is ook vanuit stedenbouwkundig standpunt wenselijk.
- Er wordt aandacht gevraagd voor de inplanting van de bomen op de boulevard en de esplanade. De bomen mogen de bereikbaarheid van de gebouwen niet hinderen: bijvoorbeeld een volle dichte bomenrij tussen de brandweerweg en een gevel die bereikbaar moet zijn voor de brandweer kan niet. Punctueel bomen voorzien waar voldoende openingen zijn tussen de brandweerweg en de gevel kan echter wel. Onder de bomen die boven brandweerwegen komen moet minstens 4 m vrije hoogte worden voorzien.
- Bij de verdere verfijning en invulling van de bouwvelden moet blijvend aandacht worden gehouden dat de gebouwen voldoende bereikbaar blijven voor de brandweervoertuigen. Hier zijn er 2 mogelijke uitgangspunten: ofwel zijn de bereikbare gevels leidend en wordt de indeling/architectuur van de gebouwen hierop aangepast, ofwel wordt de bereikbaarheid aangepast aan de gewenste indeling. Een voorbeeld om dit duidelijk te maken: De blauw zone met commerciële ruimtes is bereikbaar via de esplanade. Als alle functies een gevel krijgen op deze esplanade volstaat de esplanade. Als deze zone wordt opgedeeld en eenzijdig programma krijgt aan de canyon/patio tussen beide gebouwen, zal ook deze bereikbaar moeten zijn voor de brandweer.
- Wat betreft fasering en perceelsgrenzen wordt het een uitdaging om alles op elkaar af te stemmen. In elke fase moeten de gerealiseerde gebouwen voldoende bereikbaar zijn voor de brandweervoertuigen, dit bij voorkeur op brandweerontsluitingen in openbaar domein of privaat op eigen terrein. Het is eenvoudiger om gebouwen te ontsluiten op eigen terrein, dan te regelen via erfdienstbaarheden op andere terreinen.

Bijkomende aandachtspunten:

- Op hoofdwegen is afleiding van bestuurders te vermijden, de gevel die als “Billboard” dienst zou doen is hier geen goed voorbeeld van, hoe soberder de afwerking van deze gevel hoe groter de focus van de bestuurders zal zijn op het verkeer. Hierbij moet ook rekening worden gehouden met de wetgeving rond reclamevoering langs gewestwegen.
- Faseerbaarheid: Het inrichtingsplan laat toe om het oost- en het westveld los van elkaar te ontwikkelen. Het is naar toegankelijkheid van de site toe echter belangrijk dat de volledige groene boulevard wordt uitgevoerd in een eerste fase.

Bijgevoegde bijlage(n):

- TheLoopV120_1_Inrichtingsplan_DIGITAL_FINAL.pdf
- TheLoopV120_2_Beeldkwaliteitsplan_DIGITAL_FINAL.pdf
- TheLoopV120_3_Technisch Dossier_DIGITAL_FINAL.pdf

Beslissing

Beslist het volgende:

Artikel 1:

Neemt kennis van het bij dit besluit gevoegde 'Inrichtingsplan The Loop – veld 12 Oost', opgemaakt door Grondbank The Loop – versie 20 december 2024.

Artikel 2:

Neemt kennis van het gecoördineerd advies opgemaakt door Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning dat is opgenomen in dit besluit en lijst een aantal opmerkingen op die samen moeten gelezen worden met het inrichtingsplan. Bij de verdere uitwerking tot bouwprojecten zal rekening moeten worden gehouden met deze bemerkingen:

Stedenbouwkundige aspecten

- **Bouwhoogte:** De bouwhoogte van de kantoortoren van het ontwerp wijkt af van de voorschriften van het RUP Handelsbeurs (maximale bouwhoogte 20 m). Principieel kan akkoord worden gegaan met deze afwijking, gezien de in het RUP voorziene westelijke torenrij en de ruimtelijke inpasbaarheid van de toren binnen het inrichtingsplan voor veld 12O. Hoger bouwen wordt verder onderzocht in het Masterplan (in opmaak) voor The Loop, en is een punt dat zeker aan bod zal komen in het nieuwe RUP; er wordt hier gestreefd naar een uniforme bouwhoogte voor de hoogteaccenten. Hiermee zal rekening moeten worden gehouden bij de verdere uitwerking, en zal zorgvuldig moeten worden gemotiveerd vanuit Ruimte voor Gent op het moment van de omgevingsvergunningsaanvraag.
- Op het ogenblik van het schrijven van deze nota weten we reeds dat varianten 1, 2 en 3 hoogst waarschijnlijk wegvallen, aangezien Syntra en Hogent de beslissing hebben genomen om zich niet op The Loop te vestigen. Hierdoor zal de footprint lager liggen dan bij de voorkeursvariant, waardoor meer ruimte overblijft voor infiltratie en een grote campustuin. Dit wordt positief beoordeeld.
- Het potentieel voor een beperkt recreatieprogramma wordt in de nota niet uitgewerkt, dit kan nochtans een interessant programma-element vormen op het vlak van medegebruik (parkeercapaciteit, levendigheid en attractiviteit van de site, complementaire energievraag, ...).
- Bij programmavariante 3 en 5 wordt vermeld dat er nog 15.000 m²/30.000 m² later te ontwikkelen is, waarvan het programma nog niet is vastgelegd. Voor het programma wordt verwezen naar het masterplan voor The Loop, doch strikt genomen maakt veld 12O geen deel uit van het masterplan. In dit geval zal een aangepast inrichtingsplan moeten worden opgemaakt; het masterplan biedt hier aanknopingspunten voor het verder in te vullen programma.
- Het centraal plein op de kruising van de boulevard en de esplanade is een zeer waardevol element. Bij verdere uitwerking van de bouwvolumes en gevels zou het goed zijn het plein explicieter te laten doorlopen ter hoogte van de gevels, zodat hier ook effectief ruimte ontstaat voor terrassen en inkompartijen.

- De helling aan de kantoortoren van de Maaltekouter naar de Groene Boulevard mag van de brandweer gesupprimeerd worden. Vanuit ruimtelijk standpunt sturen we aan op het schrappen van deze helling, om zo het bouwveld over de volledige lengte te laten aansluiten op de boulevard.
- Geen van de voorgestelde alternatieven wat betreft het implementeren van een nieuwe uitrit voor de huidige parkings in de frontzone van Flanders Expo in V120 is wenselijk, aangezien dit steeds een kruising tussen de groene boulevard en autoverkeer inhoudt; deze is nog bovengronds, noch ondergronds wenselijk. Om hier tot een definitieve oplossing te komen, is verdere afstemming nodig.

Team Stadsbouwmeester

- Menselijke schaal: Het plan moet bij verdere uitwerking op niveau van de mens dieper worden onderzocht. Op momenten van hoge intensiteit moet ruimte voorzien worden voor comfort en beleving, de ruimte moet aangenaam aan kunnen voelen. Als voorbeeld wordt verwezen naar het af te leggen traject tussen de parking en de retailfunctie, waarbij de kwaliteiten in de verschillende trajecten moeten worden gewaarborgd.
- Parkeren ondergronds versus ruimte voor water en groen: De sleuven aan straatzijde voor de toekomstige parkeervoorzieningen liggen klaar, met een grote bufferruimte voor de parking. De breedte en lengte zijn noodzakelijk voor het sorteren en de opstelcapaciteit voor voertuigen. Het zou boeiend zijn onder het oostelijk deel van de site ondergronds geen parkeren te voorzien. Daar ligt volgens de Kwaliteitskamer een enorme kans voor ontharding en vergroening, waterhuishoudingsvoorzieningen en bomen, uniek op The Loop.
- De Kwaliteitskamer wijst op de gewestelijke verordening hemelwater. Uit de praktijk blijkt dat ongeveer 10% van de private oppervlakte noodzakelijk is om water in de grond te laten infiltreren, tegenwoordig een basisuitgangspunt bij projecten. De groene boulevard als openbaar domein inzetten is positief, maar deze kan bijgevolg niet worden ingezet als infiltratieruimte. Deze moet op privaat terrein worden opgenomen, niet in de openbare ruimte. Daarnaast moet niet louter worden gedacht aan ruimte voor water, maar ook voor groen.
- Karakter: De kwaliteitskamer adviseert de karakters van de groene ruimtes explicieter te benoemen. Er moet ruimte zijn voor water en groen, voor luwteplekken en toe-eigenbare ruimtes met een tuinkarakter. Daarnaast moet niet alle groenruimte worden voorzien als gebruiksgroen, in de stad is er eveneens nood aan wild en ontoegankelijk groen. De impact van het statuut zal grote gevolgen hebben voor de mogelijkheden, in bijvoorbeeld openbaar domein kan de private waterhuishouding niet worden opgevangen. Of de esplanade vormt een actieve, grote en verbindende ruimte. Kleinschaligheid zal daar wringen met de ruimte.
- Daglichttoetreding: De daglichttoetreding van bepaalde volumes baart nog zorgen, in de buik van de diepe volumes zal het pittig zijn voldoende licht te voorzien. Dit is een aandachtspunt voor de verdere architecturale uitwerking van de gebouwen.
- Schuifruimte: Het inrichtingsplan moet een basisdocument vormen voor toekomstige vergunningsaanvragen. Het inrichtingsplan is daarnaast geen vastgelegd instrument, en kan worden gewijzigd in de tijd. Er zijn echter nog grote onzekerheden over het

programma. In voorliggende studie wordt een volume voorgesteld, waarbij een groot aandeel van het programma nog onduidelijk is. Dat heeft allicht grote impact op de finale mogelijkheden van het project. Het gaat over een inrichtingsplan met alternatieven, de verschillende combinaties moeten mogelijk zijn.

- Team Stadsbouwmeester dient betrokken te worden vanaf de fase naar concrete bouwprojecten wordt ingezet. Voor het ontwerp van de gebouwen wordt opnieuw een traject met de Kwaliteitskamer voorzien.

Mobiliteit

- **Autoparkeren:** In het inrichtingsplan zelf (document 1) legt men vrij sterk de nadruk op de koppeling tussen de functies (vb retail) en 'hun bijbehorende parkeerplaatsen' die zich dan op hetzelfde niveau bevinden, verbonden door passerelles over de patio. De parkeervraag wordt hierin erg maximaal of vraagvolgend benaderd, met stellingen zoals 'dat (het parkeergebouw) een groot deel van de parkeervraag van het programma opvangt'. Ook voor de studenten wordt een behoorlijk parkeeraanbod gesuggereerd. Pas in de technische studie – mobiliteit (deel 3) gaat men dieper in op de te verwachten aantallen en wordt er specifiek over het parkeermanagement gesproken, waar alle parkeerplaatsen in moeten zitten. Bij verdere uitwerking moet meer de nadruk worden gelegd op de lage modal split (zeker voor werknemers), het dubbelgebruik van de plaatsen en het parkeermanagement. Het aantal parkeerplaatsen per functie/uitbating zal niet vraagvolgend zijn. De automatische koppeling tussen de parkeerplaatsen en de functies moet hierbij doorbroken worden, los van wie de parkeerplaatsen bouwt en beheert. Fasering en planning van de aantallen parkeerplaatsen: in de planning moet men niet enkel voldoende parkeerplaatsen voor de eigen functies van veld 120 inbouwen, maar ook rekening houden met de verplichtingen van het volledige parkeermanagement in relatie tot de ruimere planning van het hele gebied. De huidige grote maaiveldparking (parkings B en C) zullen niet kunnen instaan voor extra parkeervolume voor veld 120 tijdens de bouw van hun 2e fase. Als deze parkings dan nog beschikbaar zijn, dienen zij om o.a. Flanders Expo te laten functioneren. Bovendien is de kans groot dat hier ook reeds ontwikkelingen bezig zijn bij de start van fase 2 van veld 120.
- **Fietsenstallingen:** Over de fietsenstallingen is het inrichtingsplan nog te vaag. Volgende aandachtspunten moeten worden meegenomen bij verdere uitwerking:
 - Alle fietsenstallingen voor werknemers (en eventuele bewoners indien dit van toepassing zou zijn) moeten overdekt (of inpandig) en afsluitbaar zijn.
 - De fietsenstallingen voor studenten worden ook overdekt ingericht. Zij mogen ook afsluitbaar zijn (toegankelijk met studentenbadge of code), en zijn niet gemengd met de stallingen voor werknemers of bewoners.
 - De fietsenstallingen voor bezoekers zijn liefst overdekt. Toevallige bezoekers zullen hier niet zijn – mensen komen bewust naar deze omgeving.
 - Alle fietsenstallingen moeten voldoen aan de inrichtingsvoorwaarden voor fietsenstallingen van de Stad Gent. Dit impliceert een gemiddelde oppervlakte van 1,6 m² per plaats (hoog-laag rekken, incl. circulatieruimte).
- **Groene boulevard:** Het inrichtingsplan beschouwt de groene boulevard als een zone voor gemengd fiets- en voetgangersverkeer. Er moet echter rekening worden gehouden

met grotere fietsstromen, waardoor een menging in deze zone niet meer wenselijk is. De groene boulevard gaat deel uitmaken van het BFF, en wanneer er op de westzijde studentenhuysvesting komt die richting Technologiepark (uitbreiding UGent) zullen willen fietsen, zal dit via deze as gebeuren. Veld 12O wordt een kruispunt voor de connectiviteit van de voetgangers en fietsers, binnen de verbindingen met de naastliggende wijken, waaronder de stationswijk. Bij verder uitwerking worden daarom best afgescheiden zones voor voetgangers en fietsers voorzien, omwille van de leesbaarheid en de doorstroming op de nodige momenten. Eventuele conflictsituaties tussen fietsers en bijvoorbeeld uitloopruijnte bij evenementen op Flanders Expo, kunnen zo ook worden geminimaliseerd.

- In de groene boulevard wordt nu enkel rekening gehouden met een voetgangers- en fietsersverbinding naar veld 12W, met occasioneel medegebruik door nooddiensten. Het is nog steeds mogelijk dat een verlenging van de bestaande tramlijn 1 naar de westzijde gerealiseerd wordt om hoogwaardig openbaar vervoer aan deze westzijde te krijgen. Die verlenging kan dan enkel in de zone van de groene boulevard ingepast worden. Ook al is deze beslissing nog niet definitief genomen, moet in het verdere ontwerpproces met deze mogelijkheid blijvend rekening worden gehouden bij de verdere uitwerking van het openbaar domein.
- De capaciteit van de afslagstrook van de Ringweg dient niet enkel om de parking van 12O te vullen, aangezien ook de parking van Ikea hierop aansluit. Men zal door planning van de evenementen en sturing in het parkeermanagement moeten bewaken dat de meest optimale verdeling over de verschillende velden benut kan worden. Aangezien er op drukke momenten niet veel overschotcapaciteit op dit wegvak zal zitten, is het essentieel dat er zo min mogelijk afleiding aanwezig is voor de automobilisten, en dat de wayfinding optimaal aangeduid wordt.

Ontsluiting

- Er kan akkoord worden gegaan met één inrit en één uitrit voor vrachtverkeer op Maaltekouter. In functie van Ikea is er langs de Maaltekouter reeds een inrit voor bestelwagens, de uitrit is langsheen de andere zijde van de site gecombineerd met de uitrit van de parkings op Ikea. Indien er in functie van deze bestelwagens ook naar buiten dient gereden te worden via Maaltekouter dient deze uitrit gecombineerd te worden met de uitrit van veld 12O.
- Ook voor de brandweer in- en uitritten kan maximaal akkoord worden gaan met 1 brandweg die aansluit tussen Ikea en veld 12O (gecombineerd met de inrit voor Ikea) en 1 inrit tussen veld 12O en het hotel. Hier zijn bijgevolg 2 aansluitingen te schrappen.

Waterverhaal

- Elke deelfase moet afzonderlijk kunnen werken en voldoen aan de GSHV.
- Elk lot/perceel moet aan de GSVH voldoen binnen de eigen percelen, en de private last kan niet overgedragen worden naar het openbaar domein.
- Het waterverhaal is voor dit inrichtingsplan nog heel algemeen, en niet in detail uitgewerkt. Elke omgevingsaanvraag zal moeten voldoen aan de geldende GSHV waarbij herbruik van regenwater en infiltratie voorop staan.
- Ook de RWA-visie van Stad Gent / Farys voor de omgeving van Sint-Denijs-Westrem moet bij verdere uitwerking worden meegenomen, hierbij dient rekening gehouden te

worden met de modellen van Farys. Mogelijks moet bijkomend buffer voorzien worden zodat niet méér water afstroomt naar het openbaar stelsel dan voorzien in de huidige RWA-visie als voor de toekomstvisie. Volgens deze visie is er voor veld 12O ook maar 1 aansluitpunt mogelijk

- Voor het openbaar domein dient te worden aangetoond dat de openbare verharding kan infiltreren binnen het openbaar domein. Wadi's met noodoverlopen naar een RWA-stelsel zullen hierbij noodzakelijk zijn. De inplantingen van de wadi's moeten zo worden voorzien dat natuurlijke afstroming van de verharding mogelijk is.
- Bij de verdere uitwerking moet een hydraulische nota opgemaakt worden een een ICM-modellering om aan te tonen dat voldaan wordt aan de RWA-visie en niet meer water afstroomt dan voorzien.
- In de aanvraag zal een compensatie voor overstroming moeten verwerkt worden. Dit wordt wel vermeld in de nota hoe men dit zou kunnen oplossen, maar planmatig is dit niet verduidelijkt.
- Voor de locatie van de mogelijke nodige infiltratievoorzieningen worden voorstellen gedaan, maar zonder degelijke afmetingen op terrein is niet duidelijk of voldaan kan worden. Dit dient in detail bij de aanvraag uitgewerkt te worden. Men vermeld wel wat noodzakelijk zal zijn, maar het is niet duidelijk of de voorstellen wel uitvoerbaar zijn op het terrein.

Groene boulevard (aanleg openbaar domein)

- Er dient maximaal op zoek gegaan te worden naar gecombineerd gebruik en beperken van verhardingen. Een centrale loper van 6m zou ruimschoots moeten volstaan om de te verwachten fietsers en voetgangers op te vangen. Pleinen ter hoogte van de aansluiting van de centrale privatieve esplanade en de toegangen tot de gebouwen zijn maximaal in te snoeren het strikt noodzakelijke.
- Deze zone dient aangelegd te worden in de standaard materialen die binnen het Gentse openbaar domein gebruikt worden. Voor zones voor voetgangers gaan we uit van klassieke betonstraatstenen, voor fietsers gaan we uit van geveegd beton. Wadi's worden voorzien in de onverharde ruimte. Halfverhardingen zijn maximaal te vermijden, als een verharding niet strikt noodzakelijk is wordt ze niet aangelegd. Ook patronen in de verhardingen wensen we niet toe te passen, deze ogen goed in het begin maar worden na herhaaldelijk herstel door nutsbedrijven in de meeste gevallen herschapen tot onleesbare mozaïeken.
- In tegenstelling tot wat in het beeldkwaliteitsplan vermeld staat dienen verhardingen met een langshelling ook nog steeds een dwarshelling te hebben. We willen het regenwater immers gespreid in de groenvakken laten lopen in plaats van dit geconcentreerd onderaan de helling op te vangen.
- Op de grafische plannen worden ook in de zone waar de ondergrondse inrit onder de Groene Boulevard loopt bomen ingetekend. Dit lijkt de juiste ambitie maar vraagt wel voldoende opbouw boven de dakplaat. Dit gaat hand in hand met de eis om een minimale dekking van 1,8 m te respecteren in de zone die overgedragen wordt naar het openbaar domein. De inname dient ook tot het strikt noodzakelijk beperkt te blijven, na de slagbomen dient men bijgevolg zo snel mogelijk de rijbanen naar het volwaardig privaat domein terug te plooiën.

- Eventuele keermuren (die maximaal te vermijden zijn) tussen private terreinen en de groene boulevard dienen privaat te blijven en kunnen bijgevolg ook geen fundering hebben onder openbaar domein.

Groenaanleg

- Het voorontwerp van de groenaanleg zit goed. Bij verdere uitwerking moet er over worden gewaakt dat het voorgesteld groen gerealiseerd kan worden, en dat eventuele technische voorwaarden niet ten koste van de groenaanleg zijn.

Milieu en Klimaat

- Hemelwater: In overeenstemming met het beleidskader wateradviezen Provincie, dat door de Stad gevolgd wordt inzake overstromingsrisico, dient er compensatievolume voorzien te worden voor ophoging / bebouwing in overstroombaar gebied met middelgrote kans bij toekomstig klimaat. Gezien de kenmerken van mogelijke overstromingen (zie boven) ziet het ontwerpteam dit minstens deels op te lossen via waterretentiedaken. De gangbare interpretatie van compensatievolume is een lokale afgraving van het maaiveld op de site. We hebben er tijdens de bespreking op coördinatieoverleg 5/12/2024 dus op gewezen dat het idee van compensatie via waterretentiedaken af te toetsen is met de adviesinstantie in deze materie, nl. de Provincie. In het inrichtingsplan vinden we echter geen aanwijzingen dat dit al voorgelegd zou zijn. We dringen hier graag opnieuw op aan; als er toch op maaiveldniveau compensatievolume gerealiseerd moet worden, zal dit een aanzienlijke oppervlakte vergen, met impact op het inrichtingsplan tot gevolg.
- Bij verdere uitwerking zal er rekening gehouden moeten worden met de milieu-impact van materiaalkeuzes, aanpasbaar bouwen met het oog op flexibiliteit in de toekomst en duurzaam beheer van bouw- en sloopafval.

Brandweer

- Voor inrichtingsplan werd de grotere circulatie op de site bekeken, zonder verdere invulling en indeling van de gebouwen (retail en campus). Het resultaat hiervan is te zien op het schema voor de brandweer in de bundel. Zoals eerder meegegeven in de laatste communicatie via mail, kan de helling aan de kantoorstoren van de Maaltekouter naar de Groene Boulevard gesupprimeerd worden op voorwaarde dat er een keermogelijkheid voorzien wordt op het einde van de groene boulevard die doodlopend wordt. Het supprimeren van deze helling is ook vanuit stedenbouwkundig standpunt wenselijk.
- Er wordt aandacht gevraagd voor de inplanting van de bomen op de boulevard en de esplanade. De bomen mogen de bereikbaarheid van de gebouwen niet hinderen: bijvoorbeeld een volle dichte bomenrij tussen de brandweerweg en een gevel die bereikbaar moet zijn voor de brandweer kan niet. Punctueel bomen voorzien waar voldoende openingen zijn tussen de brandweerweg en de gevel kan echter wel. Onder de bomen die boven brandweerwegen komen moet minstens 4 m vrije hoogte worden voorzien.
- Bij de verdere verfijning en invulling van de bouwvelden moet blijvend aandacht worden gehouden dat de gebouwen voldoende bereikbaar blijven voor de brandweervoertuigen. Hier zijn er 2 mogelijke uitgangspunten: ofwel zijn de bereikbare gevels leidend en wordt de indeling/architectuur van de gebouwen hierop aangepast,

ofwel wordt de bereikbaarheid aangepast aan de gewenste indeling. Een voorbeeld om dit duidelijk te maken: De blauw zone met commerciële ruimtes is bereikbaar via de esplanade. Als alle functies een gevel krijgen op deze esplanade volstaat de esplanade. Als deze zone wordt opgedeeld en eenzijdig programma krijgt aan de canyon/patio tussen beide gebouwen, zal ook deze bereikbaar moeten zijn voor de brandweer.

- Wat betreft fasering en perceelsgrenzen wordt het een uitdaging om alles op elkaar af te stemmen. In elke fase moeten de gerealiseerde gebouwen voldoende bereikbaar zijn voor de brandweervoertuigen, dit bij voorkeur op brandweerontsluitingen in openbaar domein of privaat op eigen terrein. Het is eenvoudiger om gebouwen te ontsluiten op eigen terrein, dan te regelen via erfdienstbaarheden op andere terreinen.

Bijkomende aandachtspunten:

- Op hoofdwegen is afleiding van bestuurders te vermijden, de gevel die als “Billboard” dienst zou doen is hier geen goed voorbeeld van, hoe soberder de afwerking van deze gevel hoe groter de focus van de bestuurders zal zijn op het verkeer. Hierbij moet ook rekening worden gehouden met de wetgeving rond reclamevoering langs gewestwegen.
- Faseerbaarheid: Het inrichtingsplan laat toe om het oost- en het westveld los van elkaar te ontwikkelen. Het is naar toegankelijkheid van de site toe echter belangrijk dat de volledige groene boulevard wordt uitgevoerd in een eerste fase.

2025_CBS_04545 - Inrichtingsplan Veld 12 Oost - The Loop