

Gents Milieu Front

Gents MilieuFront vzw
(GMF)
Dampoortstraat 81
9000 Gent
09 430 03 90
info@gentsmilieufront.be
BE0416 645 979
RPR:
ondernemingsrechtbank
Gent afd. Gent
www.gentsmilieufront.be



18/03/2026

Onderwerp: RUP 180 The Loop

Geachte,

Gents MilieuFront heeft enkele opmerkingen bij de startnota rond de plannen voor The Loop. U vindt ze hieronder beknopt toegelicht.

Met vriendelijke groeten,

Bouke Billiet
beleidsmedewerker Gents MilieuFront
bouke@gentsmilieufront.be

[1/ Mobiliteit - Ontsluiting nieuwe woonzone](#)

[2/ Mobiliteit - Parkeren](#)

[3/ Mobiliteit - Pégoudlaan](#)

[4/ Groen & leefbare woonkwaliteit](#)

[5/ Sociale woningen](#)

[6/ Scope](#)

[7/ Bodem en grondwater](#)

1/ Mobiliteit - Ontsluiting nieuwe woonzone

Het originele RUP uit 2007 had óók de ambitie om de omgeving goed te verbinden met de rest van de stad via openbaar vervoer en fiets. Dat is niet gebeurd. Bij uitvoering van het huidige plan, dat als actualisatie dient van het oude en dat bovendien als doel heeft om een woonbuurt te maken van de site, is die mobiliteitsnood nog een stuk hoger, maar er zijn geen garanties dat de nodige tram, fiets- en voetgangersvoorzieningen er komen. Voor een autoparking zijn er daarentegen wel al duidelijke plannen. Pijnlijk, voor een stad die tot voor kort geroemd werd als fietsstad in wording.

De site dreigt dus ontwikkeld te worden als autogedomineerde plek, net wat de modal shift - tot nader order nog altijd een ambitie van lokale en hogere overheden - wil vermijden.

‘Hoogwaardig openbaar vervoer’ - we nemen aan dat hiermee een tram wordt bedoeld? - dreigt afgezwakt te worden naar collectief vervoer (een bus ingelegd door een bedrijf, en dus niet eens ingebed in het reguliere openbaar vervoer).

Wat betreft de tram: het is nog een behoorlijke wandelafstand naar de halte vanuit bepaalde delen van de nieuwe zone. Het verdient aanbeveling om te bekijken of het verder doortrekken en een extra tramhalte voorzien een beter scenario is dan de busscenario's.

Dit stuit mogelijk op de ambitie om veel te bouwen om ervoor te zorgen dat eenieders ontwikkelingsrechten geëerd worden. Dit hoort niet de eerste en voornaamste bezorgdheid te zijn.

GMF is bang dat de Stad een afgesneden wijk aan het creëren is, met alle gevolgen vandien.

2/ Mobiliteit - Parkeren

Het is een goede zaak dat de Stad het parkeermanagement zo veel mogelijk in handen neemt. De Stad wil van 80 naar 50 procent autoverplaatsingen. GMF vraagt om deze ambitie op te krikken - waarom zou deze plek zoveel auto-intensiever moeten blijven dan andere?

3/ Mobiliteit - Pégoudlaan

Het insleuven van de Pégoudlaan als inrichtingsalternatief is nu niet meegenomen. Tijdens een overleg met onder meer de programmaregisseur kreeg GMF hierover de uitleg dat daarvoor geen ruimte zou zijn. GMF vindt dat die onmogelijkheid moet blijken uit grondig onderzoek dat in het dossier wordt opgenomen. Een 'verkeersriool' zou immers een goede zaak zijn voor de tramconnectie en voor de luchtkwaliteit.

GMF vraagt om het insleuven/overkappen van de Pégoudlaan als ernstig alternatief te onderzoeken.

4/ Groen & leefbare woonkwaliteit

De meersen worden bestempeld als 'ruggengraat voor een groenblauw netwerk'. De ambitie luidt 'maximaal behoud en versterking'. Klinkt goed, maar van dat versterken is weinig terug te vinden in de plannen.

Waarom worden er geen huidige verharde gronden in het meest laaggelegen historische gebied herbestemd tot natuur/groen om de meersen deels te herstellen, en ontwikkelingsrechten geruild? Want er wordt toch onderzocht om meer ontwikkelingsrechten (hoger bouwen) op andere plekken op The Loop mogelijk te maken?

Wat met de huidige enorm hoge verhardingsgraad: kunnen daar geen hogere ambities worden gesteld?

En, de Natuurherstelwet en de extreme urgentie rond de klimaatontwrichting indachtig: Gent heeft meer groen nodig, en in het bijzonder bomen die groot en oud mogen worden. Zonder stevige en verankerde ambitie hierover is er geen sprake van een 'toekomstbestendige invulling' (p.50). Het is niet duidelijk of de 3+30+300-doelstellingen rond stedelijke vergroening gehaald worden in de nieuwe woonzone, laat staan op The Loop in zijn geheel.

De benodigde groenruimte (ook ondergronds) moet geëxpliciteerd worden, en het verdient aanbeveling om de mogelijkheden te bekijken om bepaalde groenzones nu al aan te planten zodat nieuwe bewoners meteen waardevol groen om zich heen vinden.

GMF maakt zich zorgen over hitte, luchtkwaliteit en geluidsoverlast in deze omgeving. We vragen bijzondere aandacht voor het hitte-eilandeffect, de - actuele - klimaatvoorspellingen indachtig. Het vele beton voor alle autoinfrastructuur die door en langs het gebied loopt heeft een zeer negatieve impact, en zal niet binnen de beoogde tijdshorizon van het RUP verdwijnen.

5/ Sociale woningen

Men voorziet 20 procent sociale woningen en 20 procent budgethuur. Die cijfers zijn het totaaldoel van de Stad. Is het in nieuwe ontwikkelingen dan niet nodig om een hoger cijfer na te streven? Hoe haal je anders het einddoel?

6/ Scope

Het plan doet niks aan de grote hallen: die zijn weliswaar in gebruik, maar waarom wordt niet onderzocht of daarop verhoogd kan worden? (Zo deed men het in Frankfurt.) GMF pleit ervoor om het RUP dus uit te breiden, net als de terreinen met autoparking die nog niet bebouwd gaan worden.

7/ Bodem en grondwater

Op p.85 van de startnota lezen we dat er geen nader onderzoek gepland wordt rond bodem (en kennelijk ook niet rond grondwater), omdat er toch al veel gebouwd en verhard werd. GMF is het hiermee niet eens; de ambitie van het RUP mag niet zijn om - z gezegd - verwaarloosbaar negatieve effecten te aanvaarden (in een gebied dat op vlak van milieu en klimaat al behoorlijk geteisterd werd). De ambitie moet zijn om waar mogelijk te zorgen voor verbetering. Er moet dus - uiteraard - wél aandacht gaan naar bodem en grondwater.