



KENNISCENTRUM
VLAAMSE STEDEN

interlokale vereniging

COMPLEXE STADSPROJECTEN

draaiboek

Naam website KCVS

INRICHTINGSPLAN OPENBARE RUIMTEN (2005)

Oorspronkelijke naam document

Inrichting Openbare Ruimten Kaarten

Project

Omgeving Sint-Pietersstation Gent

NMBS



Frankrijkstraat 85, B-1060 Brussel

STAD GENT



Woodrow Wilsonplein 1, 9000 Gent

VLAAMSE VERVOERMAATSCHAPPIJ DE LIJN



Entiteit Oost-Vlaanderen
Brusselsesteenweg 361, 9050 Gentbrugge

INFRABEL



Barastraat 110, B-1070 Brussel

MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP



Administratie Wegen en Verkeer
Gebow Portalis Bollebergen 2B bus12 9052 Zwijnaarde

STAD GENT

STATION GENT SINT-PIETERS

INRICHTING VAN DE OPENBARE RUIMTE IN DE
OMGEVING VAN HET STATION



STUDIE VERWEZENLIJKT DOOR

MET



Eurostation
Brogniezstraat 54, B-1070 Brussel

ATELIER DES PAYSAGES - Alain Marguerit

Romain Allimant, paysagiste assistant
9, rue de la Palissade 34 000 Montpellier - France
Tel : +334 67 58 67 07 - Fax : +334 67 58 70 27 - alain.marguerit@wanadoo.fr

TOELICHTINGSNOTA

VOORONTWERP

Augustus 2005

Statuut van dit document:

Vanaf 2006 starten de werken die de stationsomgeving van Gent Sint-Pieters moeten omvormen tot een nieuw kwalitatief stadsdeel.

De voorbije jaren werden een aantal voorbereidende studies en stadsontwerpen gemaakt. Het zgn 'synthesedocument' van maart 2005 (bijlage 5 bij het besluit van de Vlaamse Regering van 27 januari 2006) biedt een synthese van deze studies.

In 2005 liep een studie voor het publiek domein door de Franse landschapsontwerper Alain Marguerit. (bijlage 6 7 bij het besluit van de Vlaamse Regering van 27 januari 2006). Deze studie, die u nu inkijkt, geeft naast een kwalitatief inrichtingvoorstel voor het openbaar domein, ook een aantal aanpassingen t.o.v. het syntheserapport van maart 2005. Toch blijft het syntheserapport grotendeels overeind.

U leest beide documenten best in samenhang met elkaar.

Lees de concordantietekst (bijlage 7 bij het besluit van de Vlaamse Regering van 27 januari 2006) voor gedetailleerde informatie over de samenhang tussen dit document en het document Alain Marguerit.

1°HOOFDSTUK – DIAGNOSE OP SCHAAL VAN DE STAD

1. BESTAANDE TOESTAND

- Een station van de XIXde eeuw
- Vandaag, het station op stedelijke schaal
- Het Koningin Maria-Hendrikaplein en de Sint-Denijslaan

2. HET HERKWALIFICEREN VAN DE PLEINEN EN VAN HET STATION DOOR EUROSTATION

- Een doorgangstation
- Een nieuwe oostelijke ontwikkelingszone
- De omleiding van het autoverkeer
- Een nieuwe ruimtelijke verdeling van de diensten

3. CONCLUSIE: DE AANPAK VAN DE PUBLIEKE RUIMTE IN DE STATIONSOMGEVING

2°HOOFDSTUK – HET PROJECT, EEN AANKNOPINGSPUNT MET DE STEDELIJKE CONTEXT

1. VAN HET HISTORISCH PARK TOT HET “NATUURPARK”

2. EEN SEQUENTIEEL PROCES

- Een overzichtsplan van het project

3°HOOFDSTUK – HET PROJECT, INRICHTING VAN DE VERSCHILLENDE DEELGEBIEDEN

1. VAN HET HISTORISCH CITADELPARK TOT HET KONINGIN MARIA-HENDRIKAPLEIN: de Clementinalaan en de Astridlaan

- Plan deelgebied 1
- Inrichting van de Clementinalaan
- Inrichting van de Astridlaan

2. HET “CENTRAAL” PLEIN - KONINGIN MARIA-HENDRIKAPLEIN - SINT-DENIJSPLEIN - DE UITWISSELINGSPLEINEN OOST/WEST EN NOORD/ZUID

- Plan deelgebied 2
- Inrichting van de Fabiolalaan

3. HET INTERN ENTREEPLEIN, DE OOST/WEST VERBINDING EN DE TOEGANG TOT PARKING VAN HET STATION

- Plan deelgebied 2 bis
- Sneden

4. DE TUINKAMERS

- Plan deelgebied 3
- Sneden

5. HET “NATUURPARK” EN DE OVERSTEEK OVER DE LEIE

- Plan deelgebied 4
- Snede

4°HOOFDSTUK – HET PROJECT VAN HET KONINGIN MARIA-HENDRIKAPLEIN, HET SINT-DENIJSPLEIN, DE UITWISSELINGSPLEINEN OOST/WEST EN NOORD/ZUID

1. EEN LEESBARE ORGANISATIE, VOORTKOMEND UIT HET GEBRUIK
 - *Het tracé van de verkeersstromen*
 - *De hellingen*
 - *Het gebruik en de vloerafwerkingen*
2. EEN RUIMTE MET EIGEN KARAKTER, HOMOGEEN ZOWEL BINNEN ALS BUITEN
 - *Het stramien*
 - *Details van de tegelverdeling*
 - *Het referentieniveau: de trein*
 - *Transparantie en diepte*
3. EEN SYMBOLISCH EN EIGEN KARAKTER VAN DE STAD
 - *De tuinen (tuinkamers)*
 - . *Knowhow in tuinbouw*
 - . *De bodembedekkende tuinen*
 - . *Een structuur in lagen*
 - . *De beplante rustplaatsen*
 - *Het water*
 - . *De watergeulen*
 - . *De fonteinen*
 - . *Detail van de fonteinen*
4. PLEINPERSPECTIEVEN
 - *Koningin Maria-Hendrikaplein*
 - *Sint-Denijsplein*
5. VERKLEINDE KLEURPLANNEN
 - *Plan van de vloerafwerkingen*
 - *Overzichtsplan*
6. DE REFERENTIES
 - *Tegelverdeling van de vloerbedekkingen*
 - *Kasseien, betontegels*
 - *Betonstalen*
 - *Watergeulen*

1°HOOFDSTUK – DIAGNOSE OP SCHAAL VAN DE STAD

I – DIAGNOSE OP SCHAAL VAN DE STAD

1. DE BESTAANDE TOESTAND

Een station van de XIXde eeuw

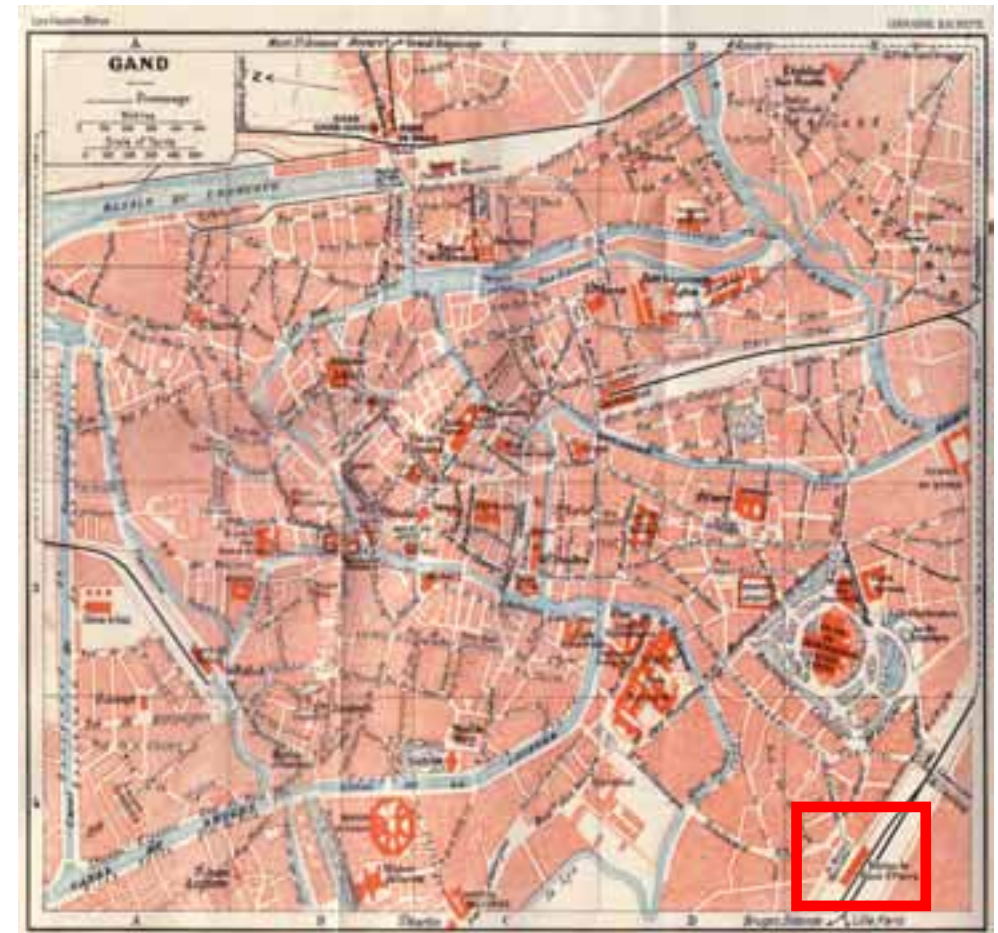
In de XIXde eeuw werd het station ten zuid-westen van de grenzen van de Stad Gent gebouwd. Het is één van de “stadspoorten”.



Kaart uit “LA NOUVELLE GEOGRAPHIE UNIVERSELLE”
Elysée Reclus, Editie 1879

“Naast de waterwegen en de kanalen kwamen de landwegen en de spoorwegen: van alle Belgische steden is Gent deze waar het grootste aantal spoorwegen samenkomen. Daarom is de hoofdstad van Oost-Vlaanderen de derde stad van het land geworden op vlak van bevolkingsaantal en blijft zij nog elk jaar groeien [...] Behalve haar fabrieken en havenbedrijven, heeft de Vlaamse stad een speciale nijverheid: het kweken van sierplanten. Nog meer dan Brussel en de andere steden van België, verdient Gent de naam van “Bloemenstad”. Haar botanische tuin is bewonderenswaardig; haar Floraliën zijn wonderlijk; rondwandelen op de bloemenmarkt of in de serres van de liefhebbers en de hoveniers is een feest.

Uittreksel uit ‘LA NOUVELLE
GEOGRAPHIE UNIVERSELLE’
Elysée Reclus ed.1879



Kaart uit de Gids Diamant ‘Belgique Hollande’ ed. Hachette 1927

I – DIAGNOSE OP SCHAAL VAN DE STAD

1. DE BESTAANDE TOESTAND

Vandaag, het station op stedelijke schaal

Sinds het bouwen van het station ontwikkelde de stad zich naar het zuiden. Daardoor bleef het station niet aan de grens van de stad, maar werd in het geheel van het huidig stedelijk stadsweefsel geïntegreerd.



Huidig voorplein van het station



Plan uit de Gids Toerisme, 2004, Stad Gent

I – DIAGNOSE OP SCHAAL VAN DE STAD

1. DE BESTAANDE TOESTAND




Het Koningin Maria-Hendrikaplein en de Sint-Denijslaan

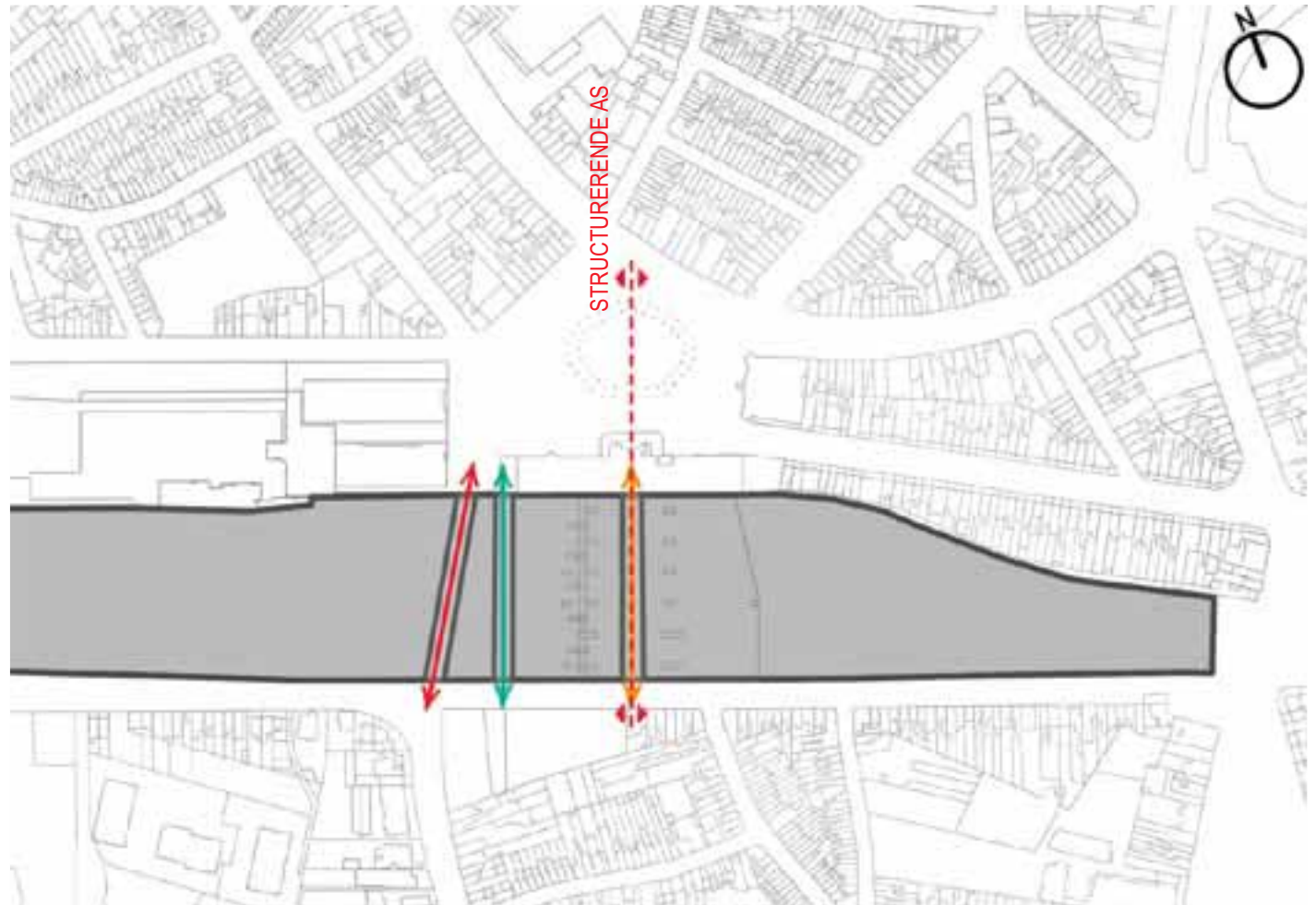
Het Koningin Maria-Hendrikaplein is gestructureerd volgens de éénzijdige noordelijke oriëntatie van het station. Dit gebouw is ontworpen als een gevelwand naar het plein. Op dit plein vinden alle overstappen tussen de verschillende vervoersmodi naar het station plaats. De verschillende lanen komen samen naar een centrale link.

Het plein werd voorzien van een circulair éénrichtingsverkeer, waardoor het veranderde in een multifunctionele ruimte. Na verloop van tijd, zijn het gebruik en het functioneren van het station veel ingewikkelder geworden. Vandaag is de doortocht noord/zuid omslachtig. De karakteristieken van de bouwwerken onder de sporen komen niet meer overeen met de gebruiksdensiteit.



Luchtfoto van actuele toestand

-  wagens
-  openbaar vervoer
-  voetgangers



I – DIAGNOSE OP SCHAAL VAN DE STAD

2. HET HERKWALIFICEREN VAN DE PLEINEN EN VAN HET STATION DOOR EUROSTATION

Een doorgangstation

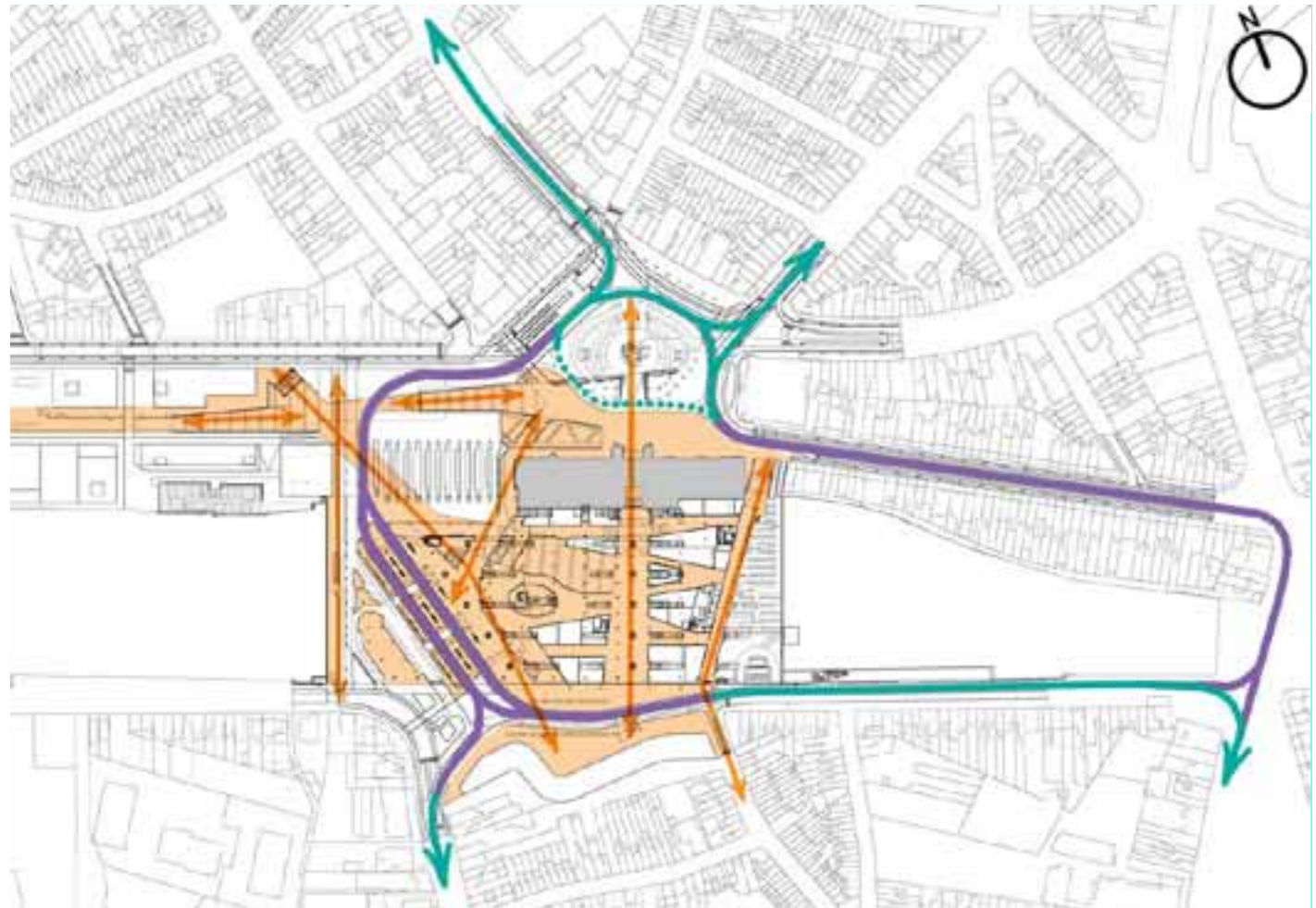
Eurostation voorziet in het herkwalficeren van het station en zijn omliggende openbare ruimte, zodat dit geheel de echte “toegangspoort” van de stad wordt.





De overstappen tussen de verschillende vervoersmodi, van voetgangers tot hogesnelheidstrein, vinden plaats in de zone van het nieuw station.

Het wordt een doorgangstation en verbindt het Koningin Maria-Hendrikaplein met het nieuw Sint-Denijsplein. De stad opent zich naar de zuidelijke wijken.



Nieuwe as noord-zuid



-  nieuwe voetgangersstromen
-  voetgangersgebieden
-  bestaand tramnetwerk
-  Netwerk Openbaar Vervoer in het Projectgebied

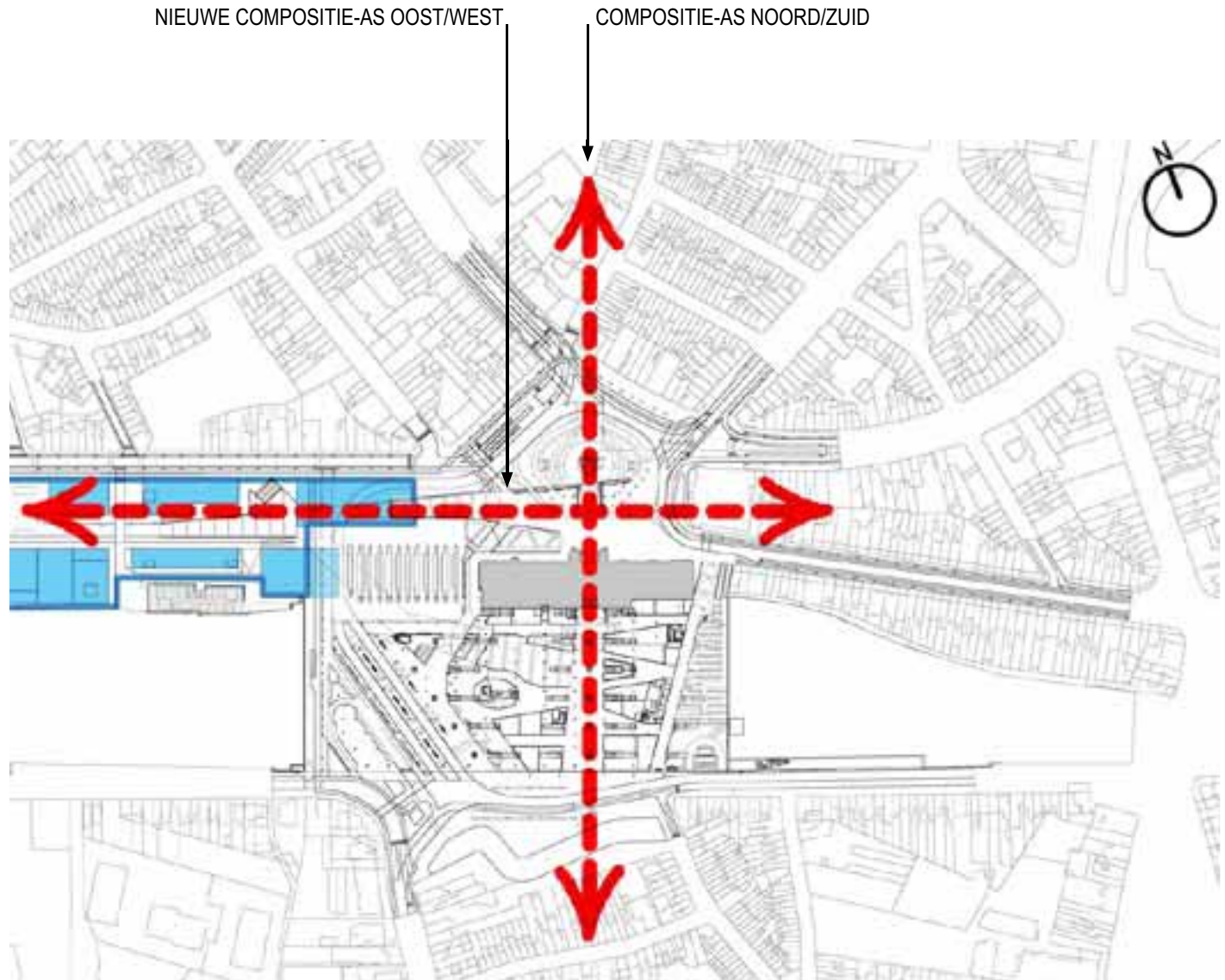
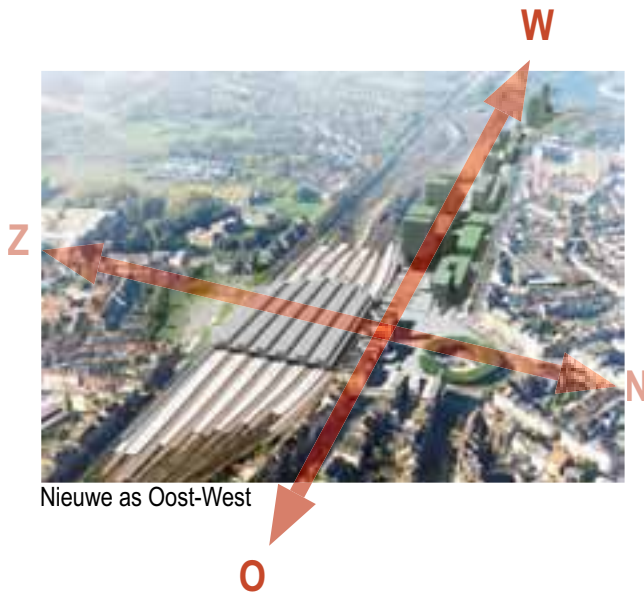
I – DIAGNOSE OP SCHAAL VAN DE STAD



2. HET HERKWALIFICEREN VAN DE PLEINEN EN VAN HET STATION DOOR EUROSTATION

Een nieuwe oostelijke ontwikkelingszone

Het project voor het moderniseren van het station, ontworpen door Eurostation, voorziet een totale opening van het station op niveau van de straat. Deze opening steunt op de oorspronkelijke as noord/zuid.

Om dit project te vervolledigen en aan de stedelijke ontwikkeling te beantwoorden wordt er een projectontwikkeling voorzien naar het westen tot aan de Leie. Hierdoor wordt een nieuwe compositie-as oost/west gecreëerd.



-  nieuwe gebouwen
-  omtrek van de nieuwe ontwikkeling

I – DIAGNOSE OP SCHAAL VAN DE STAD

2. HET HERKWALIFICEREN VAN DE PLEINEN EN VAN HET STATION DOOR EUROSTATION

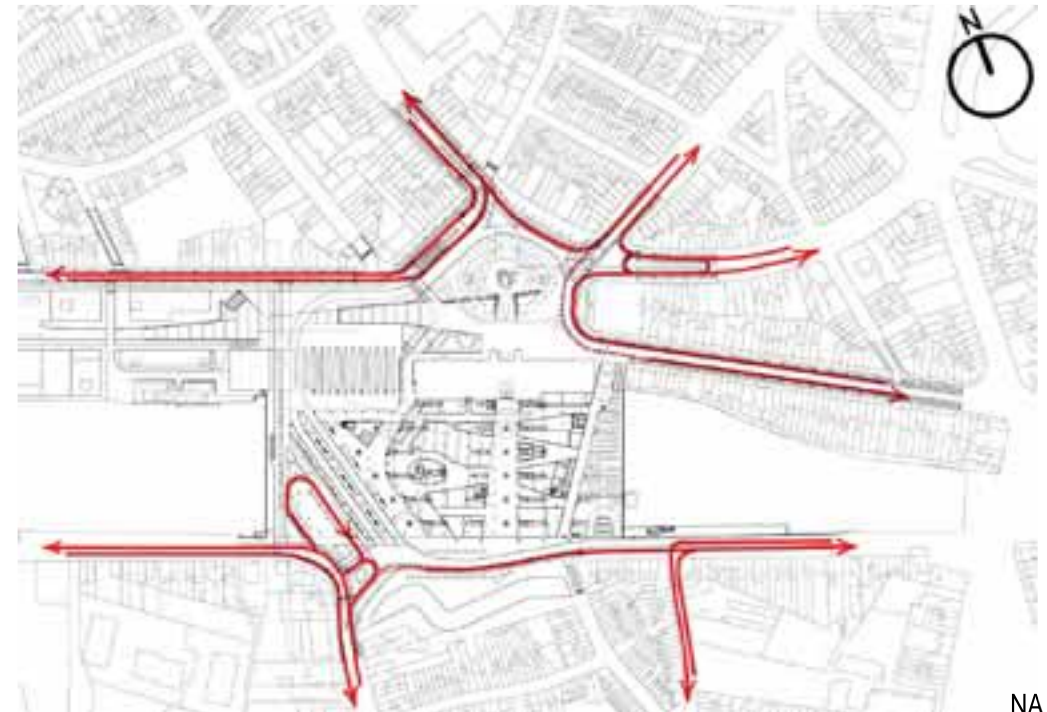
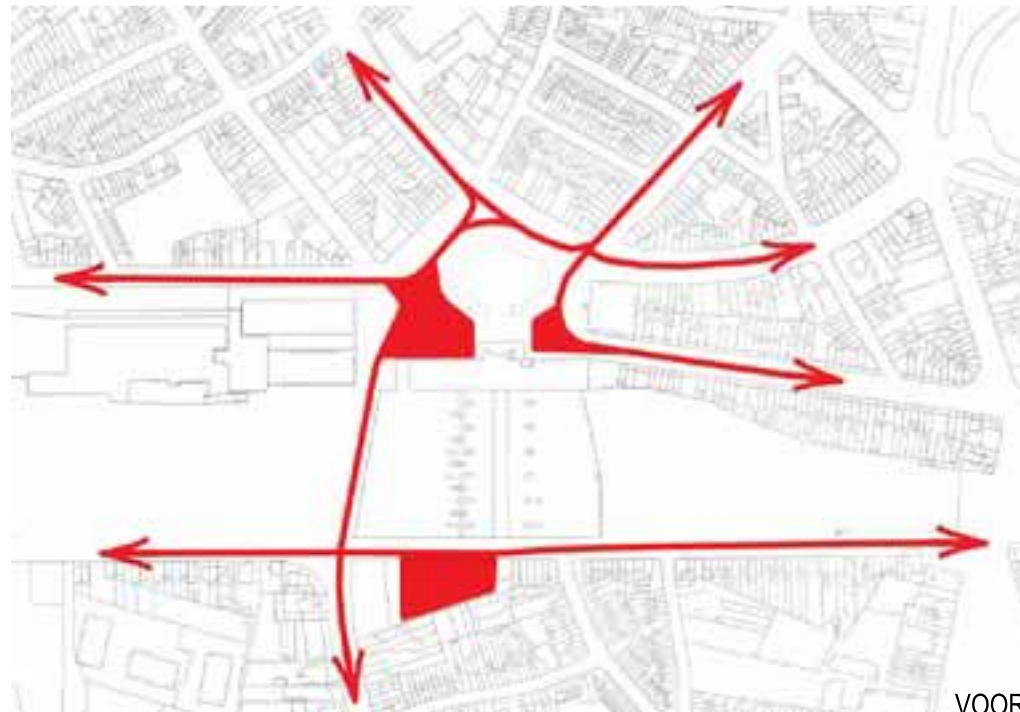
De omleiding van het autoverkeer

Het doel van het project is hier de nieuwe gecreëerde openbare ruimte te gebruiken voor de overstappen tussen de verschillende vervoersmodi (voetgangers, fietsers, openbaar vervoer). Het autoverkeer is opzettelijk omgeleid om de verbinding noord/zuid vrij te houden voor het openbaar vervoer.

Individuele voertuigen hebben toegang tot het station vanuit het noorden en het zuiden, maar hebben geen doorgang.

Ten zuiden van het project wordt er een nieuwe verbindingsweg uitgevoerd vanuit de Ring (R4) om toegang te verlenen tot een ondergrondse parking.

 auto's



nieuwe toegang



I – DIAGNOSE OP SCHAAL VAN DE STAD

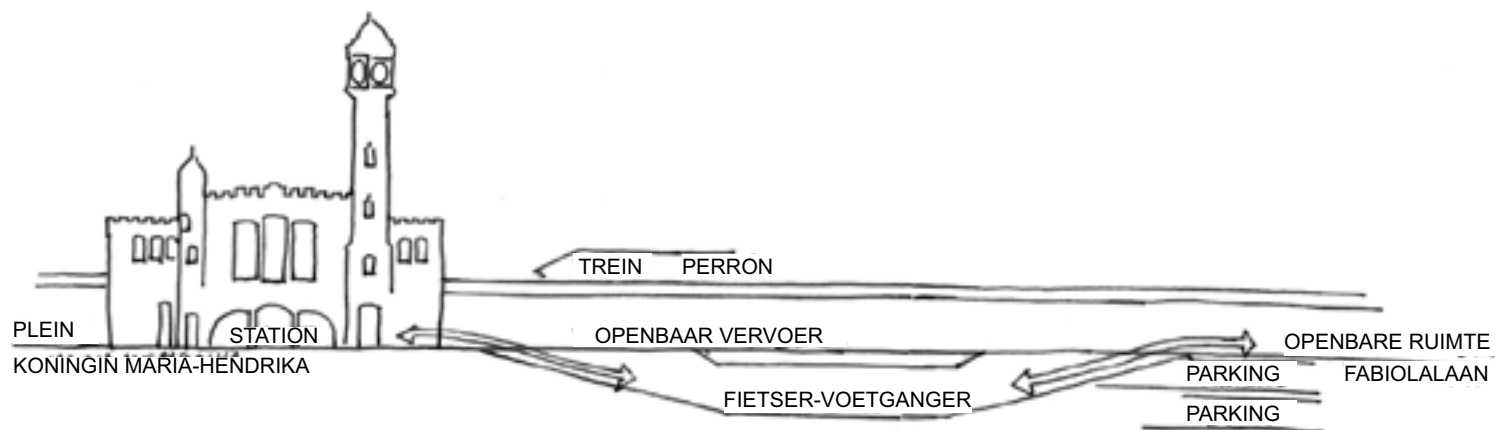
2. HET HERKWALIFICEREN VAN DE PLEINEN EN VAN HET STATION DOOR EUROSTATION

Een nieuwe ruimtelijke verdeling van de diensten

Om conflicten te vermijden tussen het openbaar vervoer (trams en bussen) en de voetgangers en fietsers worden ruime doorgangen voorzien onder het busstation en komen de trambanen ten westen van het Maria Hendrikaplein.

Vanuit deze onderste niveaus wordt de toegang naar de auto- en fietsenparkings van een directe verbinding met de treinperrons voorzien.

Het ontwerp van de openbare ruimte moet deze manier van functioneren leesbaar en aangenaam maken.



Principesnede

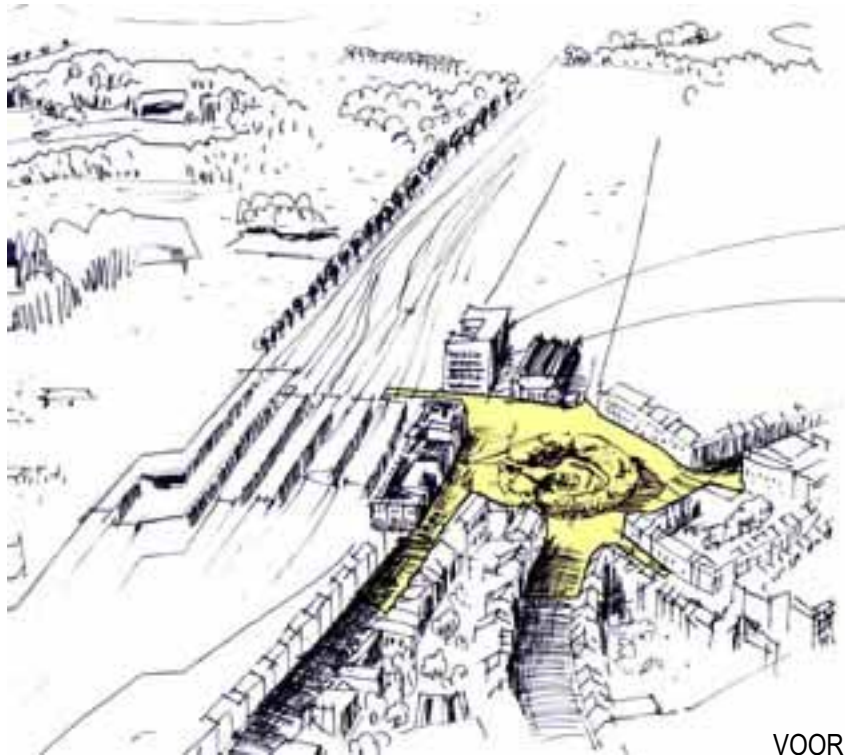
Het project van Eurostation voor de opwaardering van het station definieert nieuwe ruimtes aangepast aan het nieuw gebruik in functie van de verschillende soorten gebruikers.

Het Koningin Maria-Hendrikaplein en het Sint-Denijsplein zijn in verbinding en vervullen hun rol van “uitwisselingspleinen” oost/west en noord/zuid.

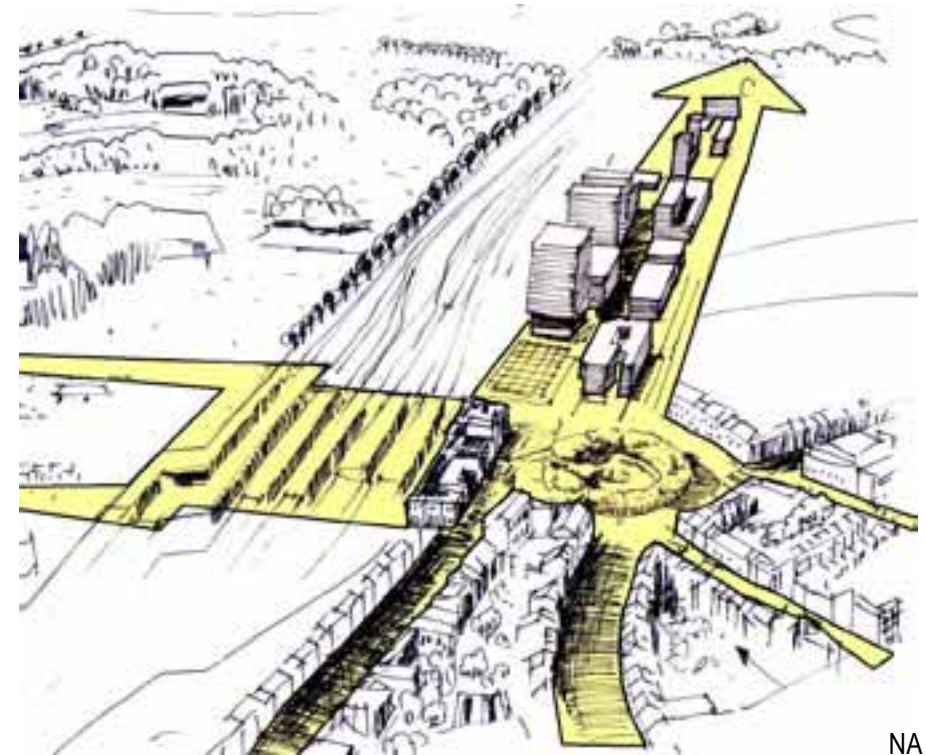
Het project van inrichting van het openbaar domein coördineert en harmoniseert volledig het geheel van de wijzigingen.



Studiezone van de openbare ruimte



VOOR



NA

2°HOOFDSTUK – HET PROJECT, EEN AANKNOPINGSPUNT MET DE STEDELIJKE CONTEXT



2. EEN SEQUENTIEEL PROCES

Het onderwerp van het huidig project is de inrichting van de openbare ruimte in de omgeving van het nieuw station Gent-Sint Pieters en van de westelijke projectontwikkeling langs de Fabiolalaan tot aan de Leie.

Een project van deze omvang moet steunen op een denkwerk dat ruimer is dan het contractueel kader om het project aan de stad en de omgevende wijken te koppelen.

Het project voor de openbare ruimte mag niet beperkt worden tot zijn eigen formalisatie, maar dient een globale stedelijke visie te vertalen, waarin de grote thema's van het stedelijk leven in evenwicht zijn.

De nieuwe uitwisselingspool rond het station moet zijn plaats nemen in de omliggende stedelijke structuur.

Zowel in het noorden als in het zuiden hebben de wijken zich ontwikkeld zonder specifieke organisatie.

Enkel de spoorwegen leggen een structurerende richting op, terwijl het station als een convergentiepunt ter plaatse van het Koningin Maria-Hendrikaplein fungeert.

Het project voor de inrichting van de openbare ruimte bevestigt deze twee karakteristieken: de lineaire en convergerende structurering.



Overzichtsplan van het project

- De lineaire structuur is versterkt door het creëren van een sterke verbinding tussen twee bestaande parken in de stad: het historisch Citadelpark ten oosten van het project (XIXde eeuw) en het "natuurpark" Blaarmeersen (XXste eeuw) ten westen van het project, en dit via de Fabiolalaan.

Doorheen het Koningin Maria-Hendrikaplein reikt deze nieuwe as tot aan de Astridlaan.

Op stedelijke schaal moeten deze verschillende ruimtes, in stappen behandeld volgens de karakteristieken van de programma's doorheen deze as, verenigd worden om geïdentificeerd en structurerend te worden.

- De convergerende structuur: op deze nieuwe as voortspruitend uit het vernieuwingsproject van het station convergeren alle stedelijke vervoermodi. Het doel van het project, voor de inrichting van de openbare ruimte, is het bekomen van een homogene ruimte, leesbaar op de verschillende perceptieschalen van de voetganger.

Terwijl het domein van elke vervoermodus (tram, bus, auto, fiets...) leesbaar is, verbindt deze nieuwe stedelijke openbare ruimte het Koningin Maria-Hendrikaplein, het station, het Sint-Denijsplein.

Het project moet de grote ruimtelijke omvang van het nieuw "centraal plein van het station Gent Sint-Pieters" vertalen.



3° HET PROJECT, INRICHTING VAN DE VERSCHILLENDE DEELGEBIEDEN

III – HET PROJECT, INRICHTING VAN DE VERSCHILLENDE DEELGEBIEDEN

1. VAN HET HISTORISCH CITADELPARK TOT HET KONINGIN MARIA-HENDRIKAPLEIN: de Clementinalaan en de Astridlaan

Plan deelgebied 1, 1/2000



III – HET PROJECT, INRICHTING VAN DE VERSCHILLENDE DEELGEBIEDEN

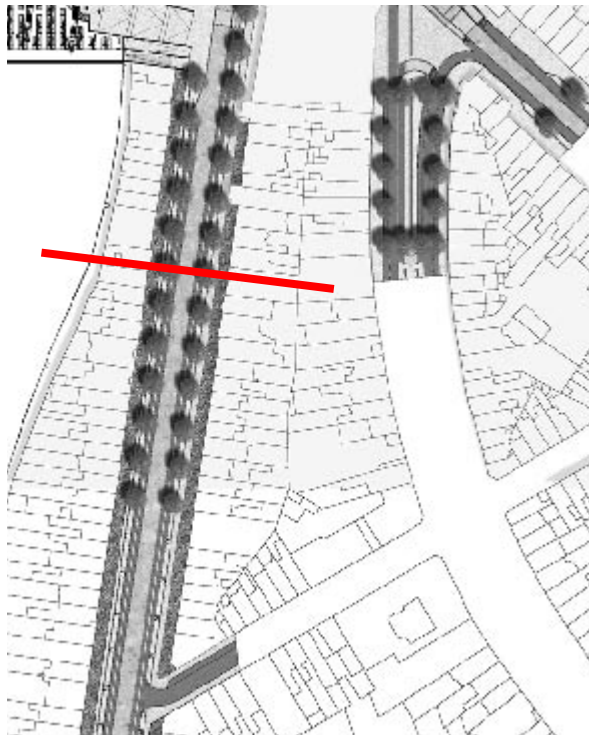
1. VAN HET HISTORISCH CITADELPARK TOT HET KONINGIN MARIA-HENDRIKAPLEIN: de Clementinalaan en de Astridlaan






Inrichting van de Clementinalaan

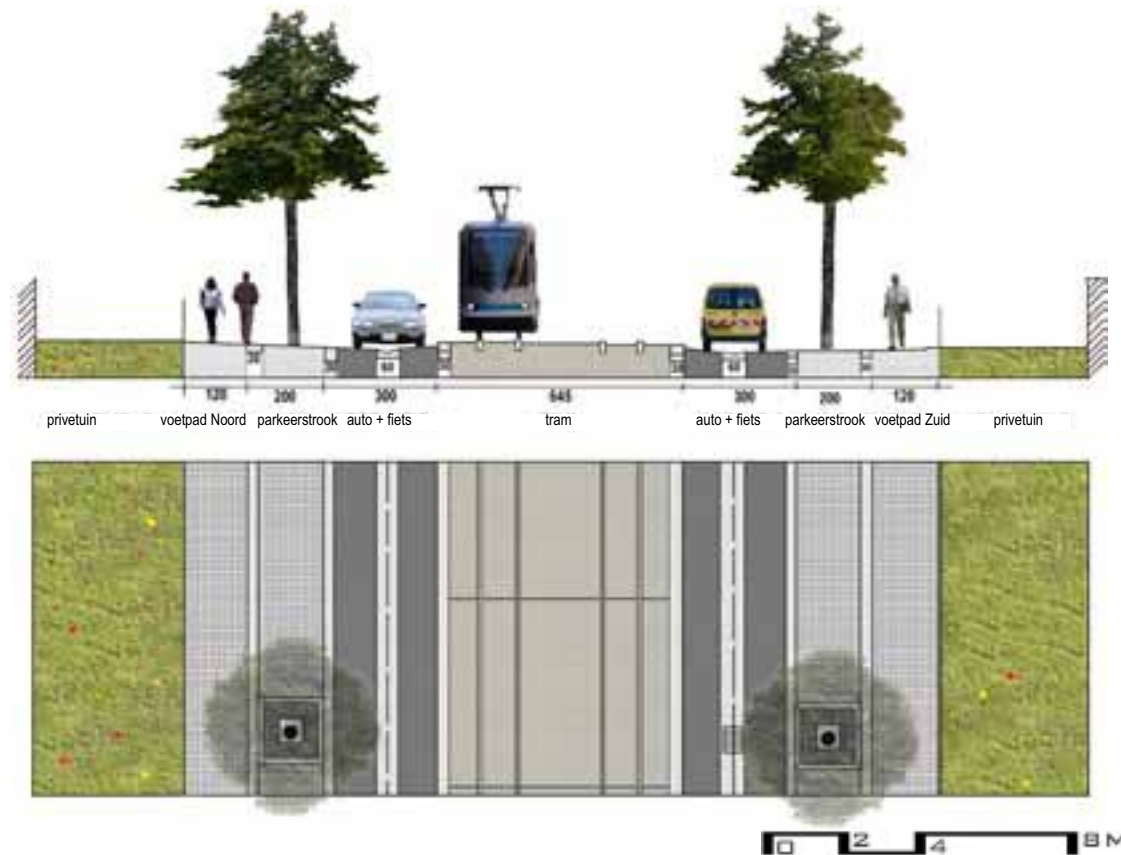
Langs deze laan gebeurt het autoverkeer in dubbele richting. Om zijn invloed te verminderen en het autoverkeer te beperken, is de wegenis voorzien van een centrale greppel.

Het voetpad, de parkeerplaatsen, en de uitlaadzones zijn niet gescheiden door verschillende niveaus: het geheel van alle verplaatsingen gebeurt op hetzelfde niveau.

Enkel de banen voor het openbaar vervoer zijn lichtjes hoger. Indien nodig worden de voetpaden beschermd door paaltjes.



-  kasseien graniet
-  boordsteen graniet
-  greppel graniet
-  KWS-verharding
-  kasseien porfier
-  uitgewassen beton met granietkorrels
-  watergeul
-  beplanting



III – HET PROJECT, INRICHTING VAN DE VERSCHILLENDE DEELGEBIEDEN

1. VAN HET HISTORISCH CITADELPARK TOT HET KONINGIN MARIA-HENDRIKAPLEIN: de Clementinalaan en de Astridlaan

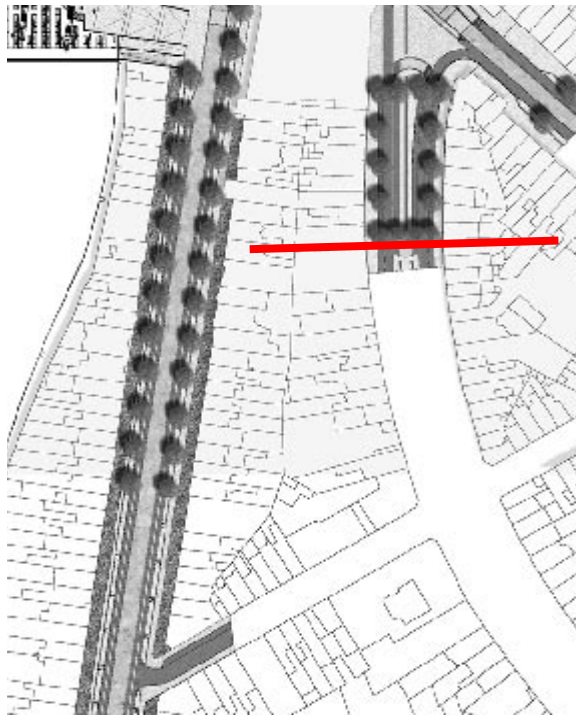
Inrichting van de Astridlaan

Langs deze laan gebeurt het autoverkeer in dubbele richting, aan beide zijden van een centrale ruimte. Deze is gereserveerd voor voetgangers, omrand met watergeulen en beplant met bebloemde struiken.

Het is hiermee de bedoeling om het Citadelpark te verlengen tot het Maria-Hendrikaplein.

Waar de Astridlaan in contact komt met het Maria-Hendrikaplein wordt deze centrale ruimte een zone voor kiss-and-ride. De wegenis is gelijk aan deze van de Clementinalaan.

De centrale greppel en de parkeerplaatsen, bekleed met graniet, zijn op hetzelfde niveau als de wegenis. De voetpaden en het beplant centraal wandelpad zijn verhoogd (over de hoogte van een bordsteen).



-  kasseien graniet
-  bordsteen graniet
-  greppel graniet
-  KWS-verharding
-  kasseien porfier
-  uitgewassen beton met granietkorrels
-  watergeul
-  beplanting



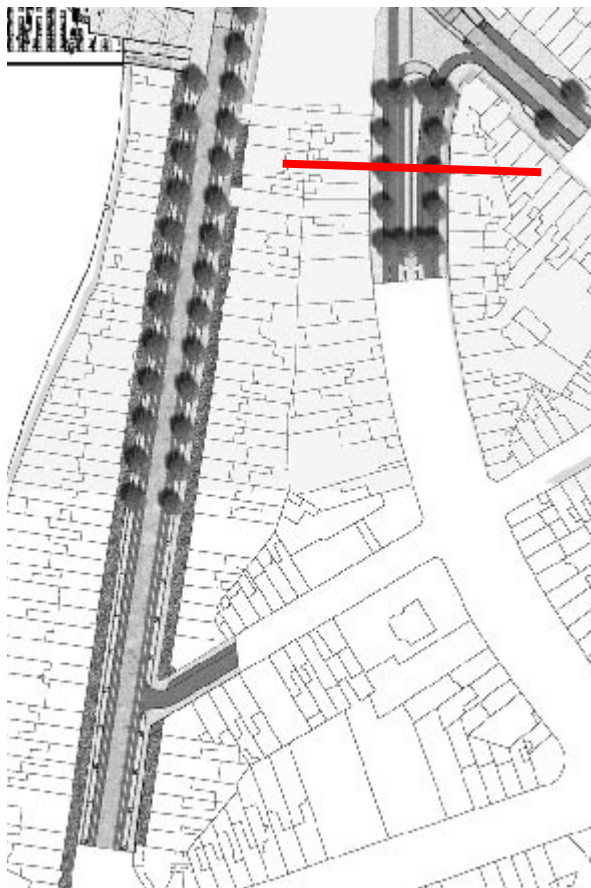
III – HET PROJECT, INRICHTING VAN DE VERSCHILLENDE DEELGEBIEDEN

1. VAN HET HISTORISCH CITADELPARK TOT HET KONINGIN MARIA-HENDRIKAPLEIN: de Clementinalaan en de Astridlaan

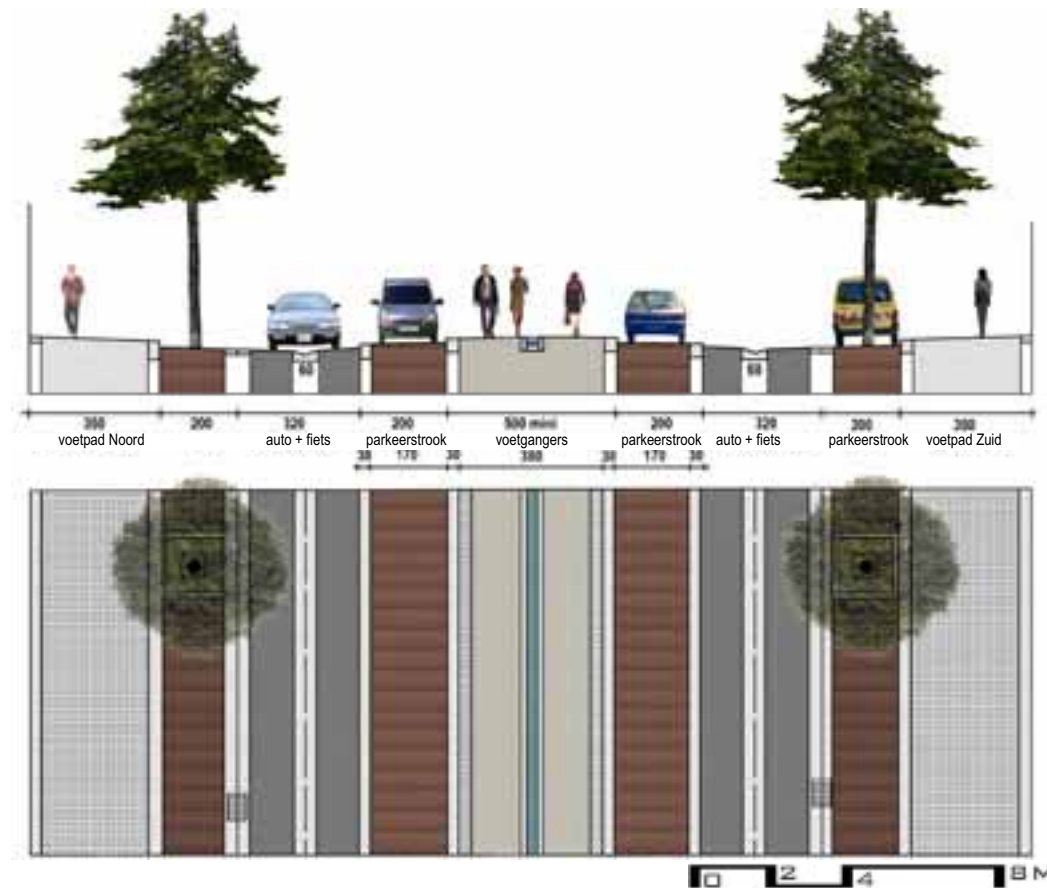
Inrichting van de Astridlaan

Om plaats te maken voor de parkeerzone van de kiss-and-ride komen de twee kanalen tesamen en vormen één uniek centraal kanaal.

Dit kanaal begeleidt de voetgangers tot aan het plein, waar hij verandert in een bekken met wateranimatie.



-  kasseien graniet
-  boordsteen graniet
-  greppel graniet
-  KWS-verharding
-  kasseien porfier
-  uitgewassen beton met graniëtkorrels
-  watergeul
-  beplanting



III – HET PROJECT, INRICHTING VAN DE VERSCHILLENDE DEELGEBIEDEN

2. HET “CENTRAAL PLEIN” - KONINGIN MARIA-HENDRIKAPLEIN – SINT-DENIJSPLEIN - UITWISSELINGSPLEINEN OOST/WEST EN NOORD/ZUID

Plan deelgebied 2, 1/2500



Dit deelgebied komt overeen met de pleinen rond het station. Het wordt in Hoofdstuk 4 gedetailleerd:
“HET CENTRAAL PLEIN - KONINGIN MARIA-HENDRIKAPLEIN - SINT-DENIJSPLEIN - UITWISSELINGSPLEINEN OOST/WEST EN NOORD/ZUID”



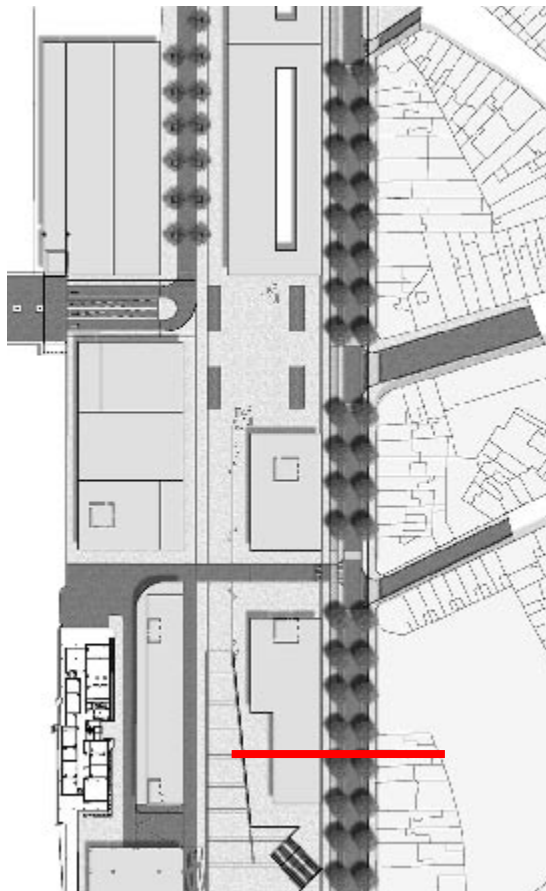
III – HET PROJECT, INRICHTING VAN DE VERSCHILLENDE DEELGEBIEDEN

2. HET “CENTRAAL PLEIN” - KONINGIN MARIA-HENDRIKAPLEIN – SINT-DENIJSPLEIN - UITWISSELINGSPLEINEN OOST/WEST EN NOORD/ZUID

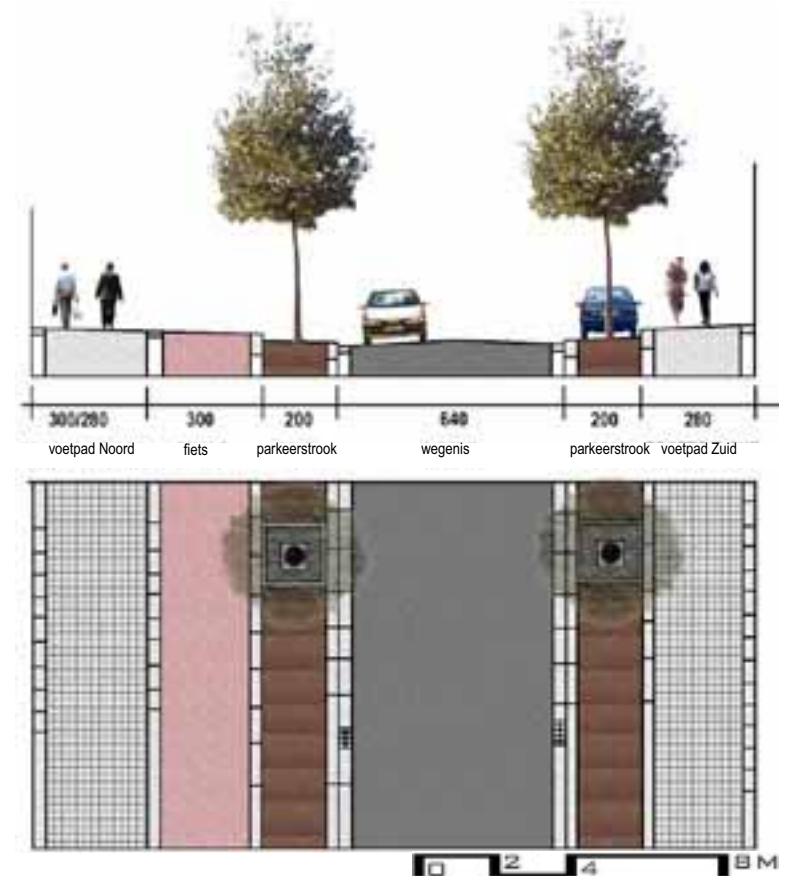
Inrichting van de Fabiolalaan

Het dwarsprofiel van de Fabiolalaan is éénvormig over het geheel van zijn tracé. Langs de wegenis zijn er parkeerstroken beplant met middelhoge bomen.

Het fietspad, in dubbele richting, is aan de zuidkant geplaatst om de verschillende kruispunten te vermijden, die aan het noorden toegang verlenen tot de stad. Op die manier bekomt men een rechtstreekse toegang tot het stationsplein en zijn fietsenstallingen.



-  kasseien graniet
-  boordsteen graniet
-  greppel graniet
-  KWS-verharding
-  kasseien porfier
-  uitgewassen beton met granietkorrels
-  watergeul
-  beplanting



III – HET PROJECT, INRICHTING VAN DE VERSCHILLENDE DEELGEBIEDEN

3. HET INTERN ENTREEPLEIN, DE NOORD/ZUID VERBINDING EN DE TOEGANG TOT DE PARKING VAN HET STATION

Plan deelgebied 2bis, 1/2000



Deze verbindingsruimte tussen het Koningin Maria-Hendrikaplein en de stadsontwikkeling in het Westen is een publieke ruimte, open en omkaderd door vier bekens met wateranimatie.

Hun oost/west oriëntatie vertaalt de richting van de openbare ruimte en de wil om het autoverkeer vanuit het zuiden te blokkeren.

Omdat deze ruimte zich op een sokkel (betonplaat) bevindt heeft hij een mineraal karakter, verlevendigd door wateranimatie en rotsen van ruwe kalksteen.

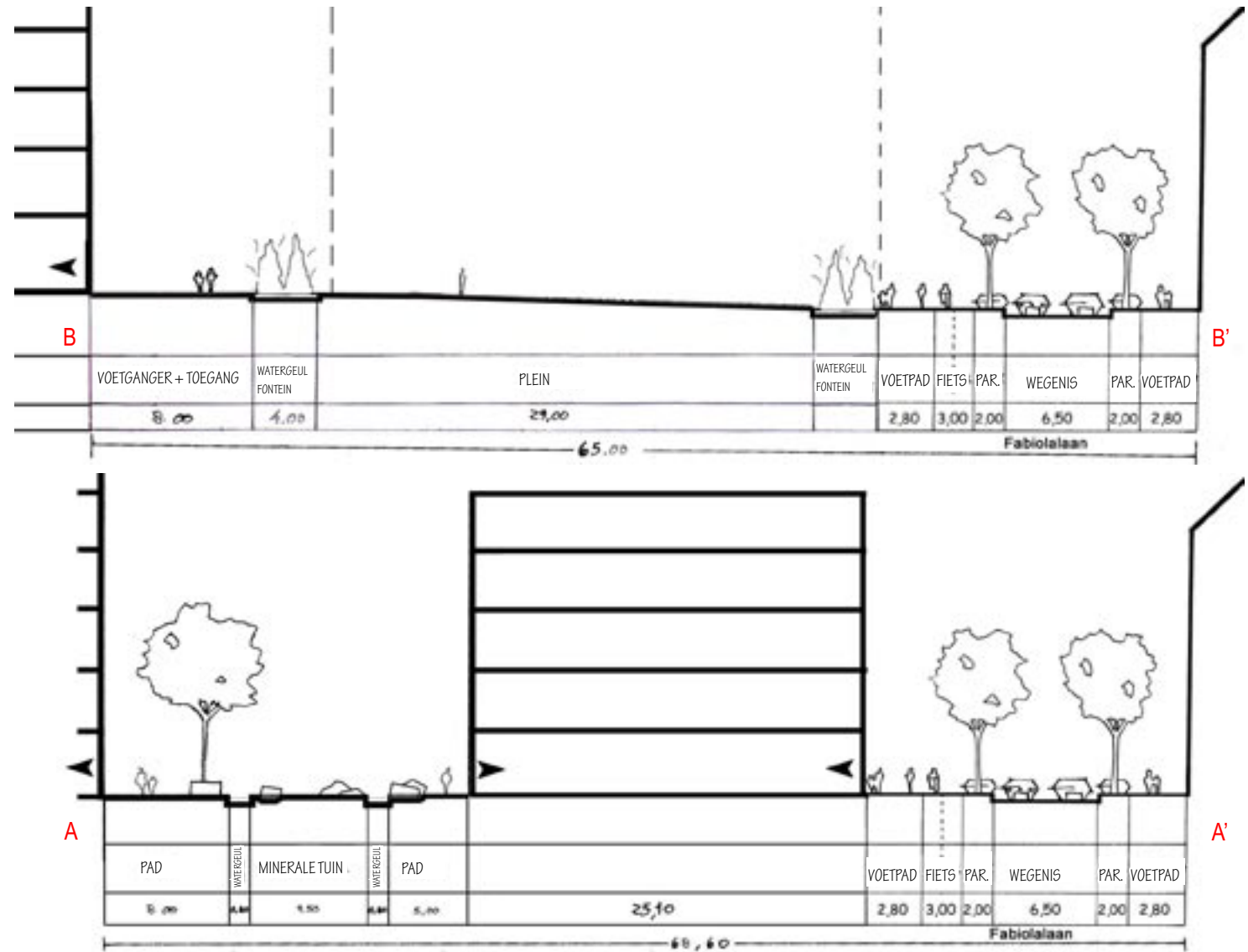
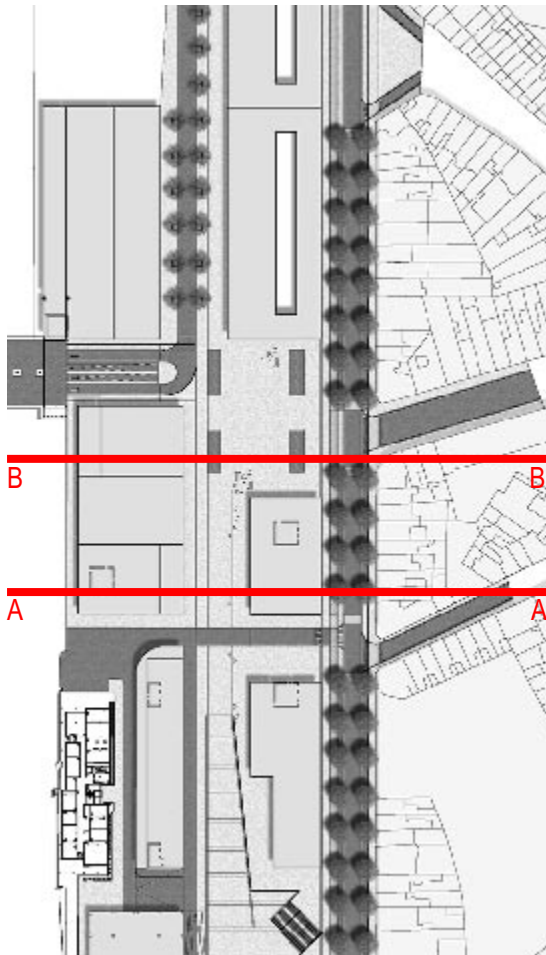
Het is een openbare ruimte waarvan het definitieve inrichtingsprogramma (kinderspeeltuigen, rustplaatsen...) afhangt van de toekomstige activiteiten die aan zijn periferie zullen plaats vinden.



III – HET PROJECT, INRICHTING VAN DE VERSCHILLENDE DEELGEBIEDEN

3. HET INTERN ENTREEPLEIN, DE NOORD/ZUID VERBINDING EN DE TOEGANG TOT DE PARKING VAN HET STATION

Snedes, 1/400



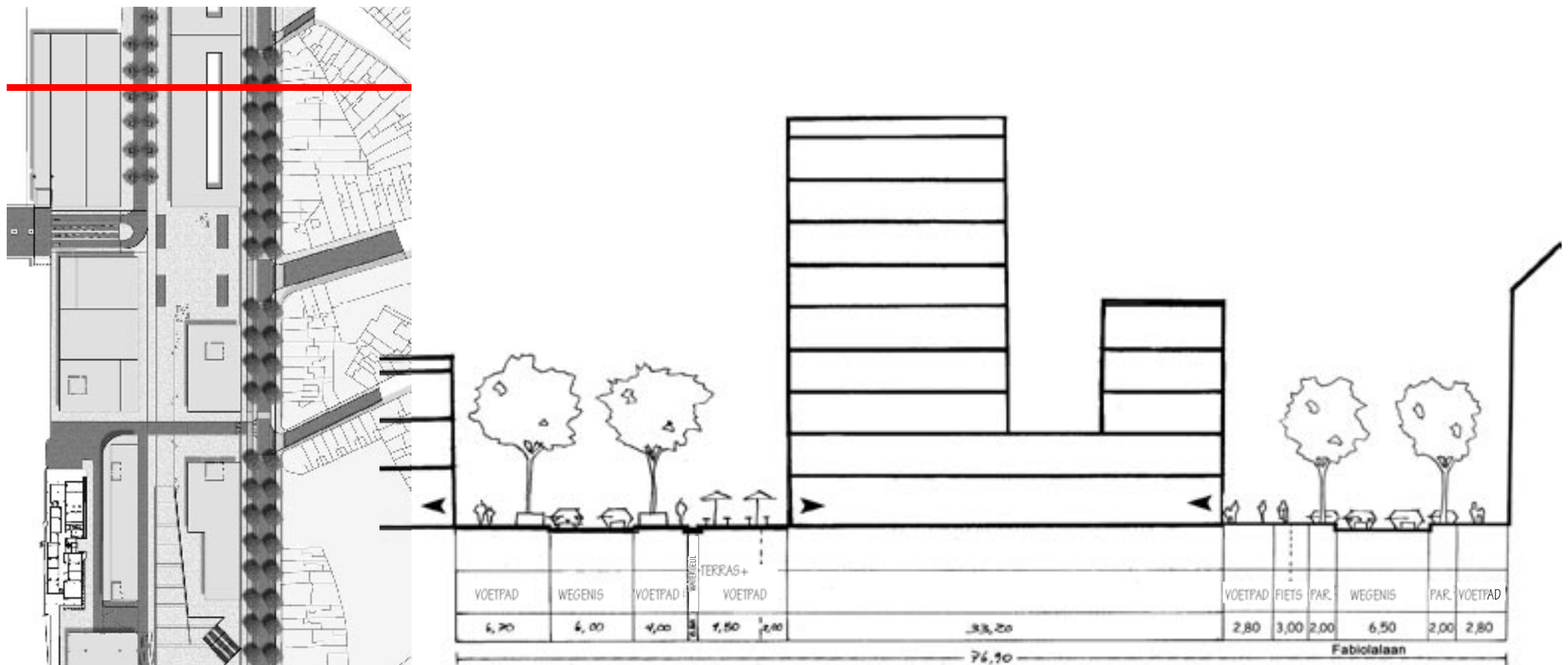
III – HET PROJECT, INRICHTING VAN DE VERSCHILLENDE DEELGEBIEDEN

3. HET INTERN ENTREEPLEIN, DE NOORD/ZUID VERBINDING EN DE TOEGANG TOT DE PARKING VAN HET STATION

Snede, 1/400

Deze verbindingsruimte wordt zowel door de voetgangers als door de voertuigen naar en van de wijken Ganzendries en Patijntje gebruikt. Het voetpad noord, naar het zuiden georiënteerd, is verfraaid met een watergeul en terrassen.

Het autoverkeer is “omkaderd” door bakken beplant met kleine bomen; het geheel is ingericht op de dakplaat van de ondergrondse parking.



III – HET PROJECT, INRICHTING VAN DE VERSCHILLENDE DEELGEBIEDEN

4. DE TUINKAMERS

Plan deelgebied 3, 1/2000



Deze ruimte wordt ontworpen om een plaats van uitwisseling tussen de huidige en de toekomstige inwoners te zijn. De verbinding oost/west voor de voetgangers is in

elk geval openbaar, continu en met een breedte van minimum 4m om de toegang voor de veiligheid- en onderhoudsvoertuigen toe te laten. De verbinding voor de fietsers is op de Fabiolalaan.

Het principe van deze inrichting is de afwisseling van tuinen (snede BB') en van beplante minerale ruimtes (met gestabiliseerd dolomiet) voorzien met hoogstambomen (snede AA'). Deze afwisseling staat in verband met die van de gebouwen. Dichtbij de spoorwegen gelegen, fungeren de gebouwen als

geluidsschermen. Naargelang het type bouwprogramma, kunnen de tuinen nabij de gebouwen residentieel zijn. De afwisseling private tuin - openbare tuin maakt het traject van de voetgangers zowel gevarieerd als veilig.

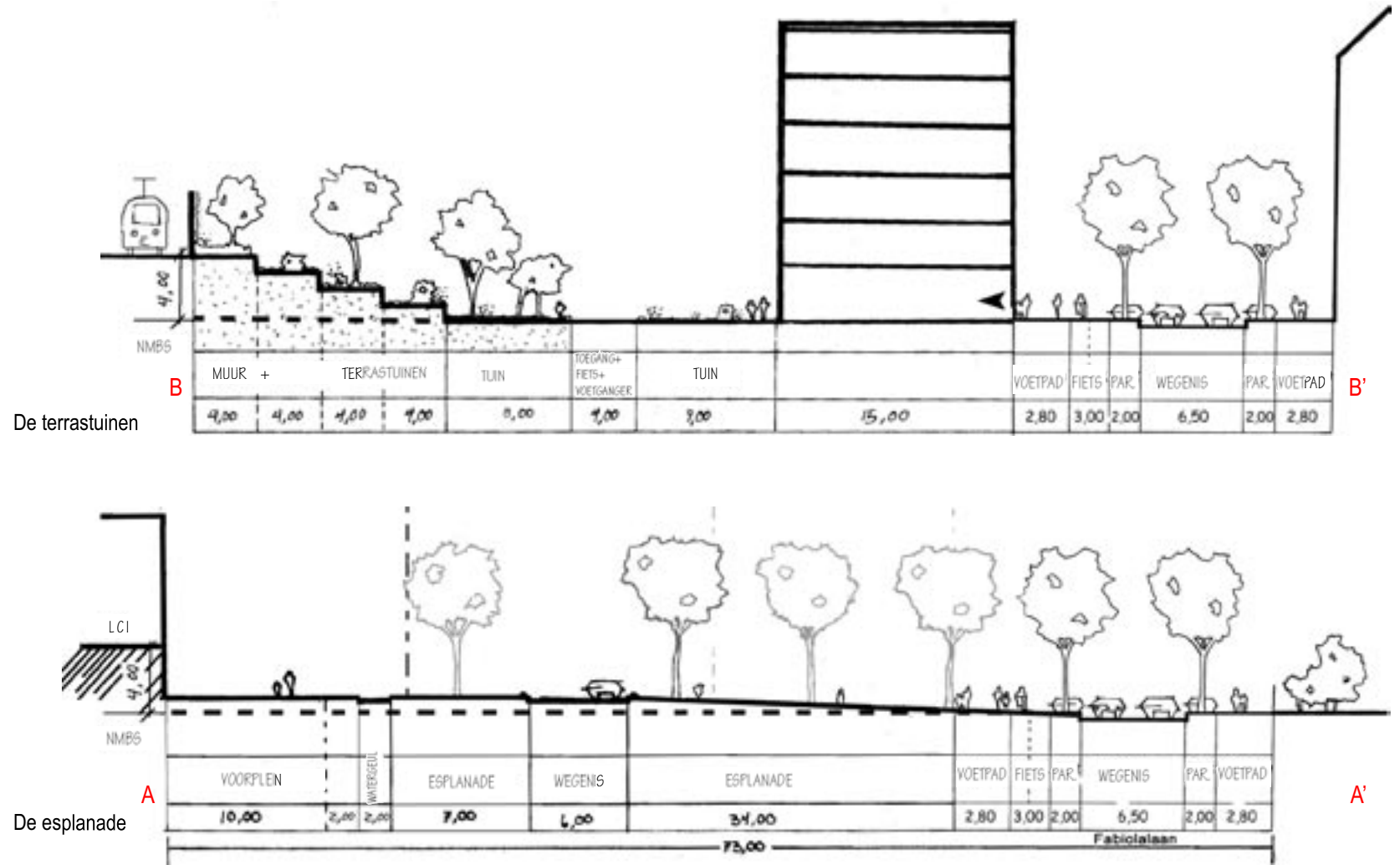
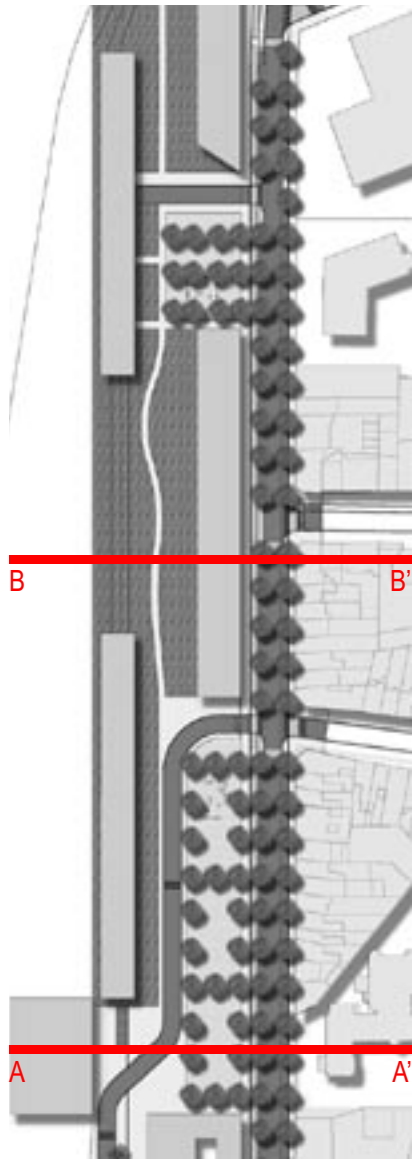
Het gebruik van de pleinen voor het spelen of voor allerlei activiteiten kan met de inwoners onderhandeld worden. De verbindingsweg kan over zijn gehele lengte plaatselijk voorzien worden met beplante rustplaatsen (zie blz.41).



III – HET PROJECT, INRICHTING VAN DE VERSCHILLENDE DEELGEBIEDEN

4. DE TUINKAMERS

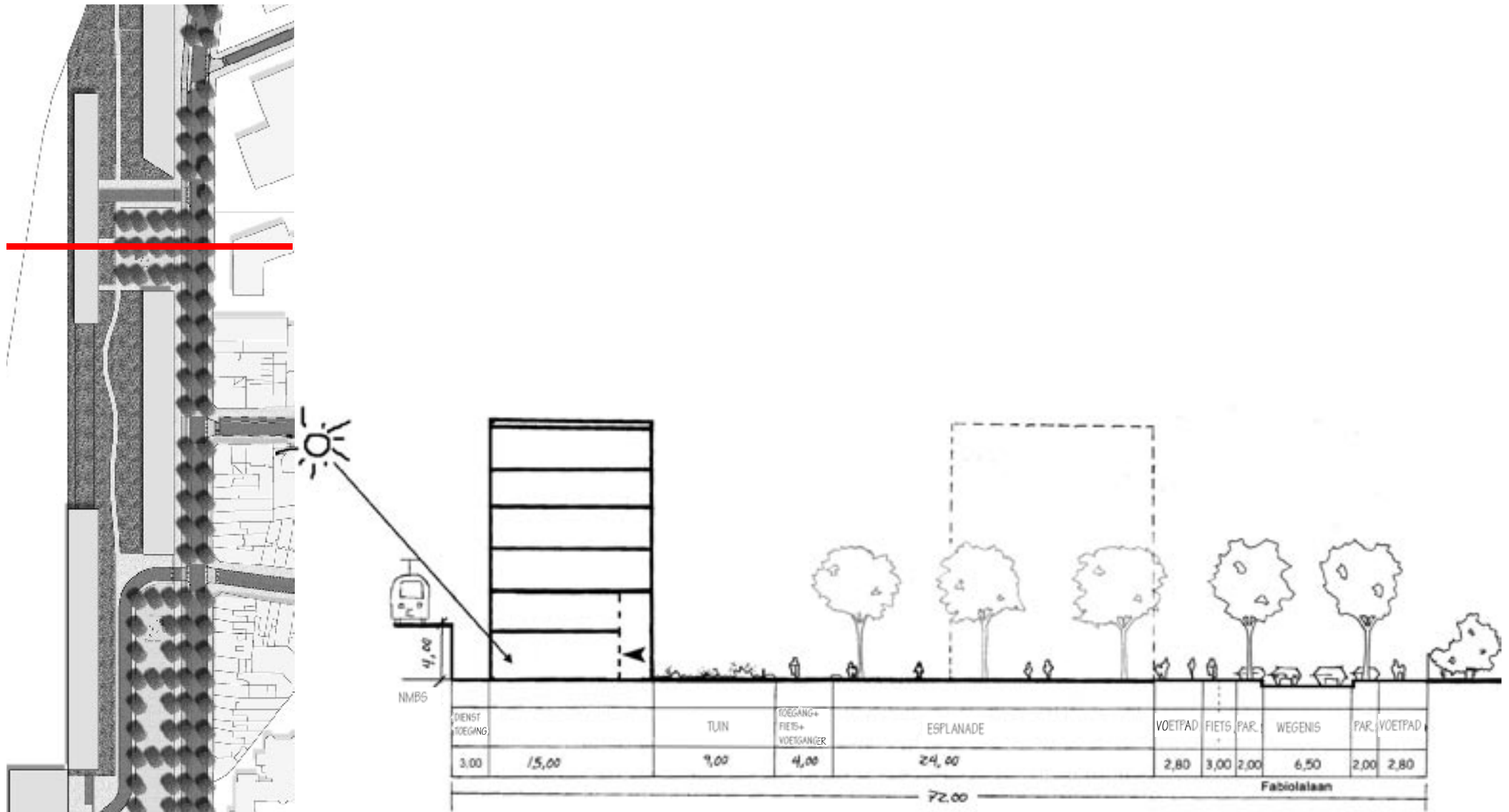
Snedes, 1/400



III – HET PROJECT, INRICHTING VAN DE VERSCHILLENDE DEELGEBIEDEN

4. DE TUINKAMERS

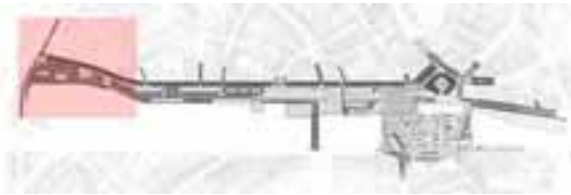
Snedes, 1/400



III – HET PROJECT, INRICHTING VAN DE VERSCHILLENDE DEELGEBIEDEN

5. HET “NATUURPARK” EN DE FIETSBRUG OVER DE LEIE

Plan deelgebied 4, 1/2000



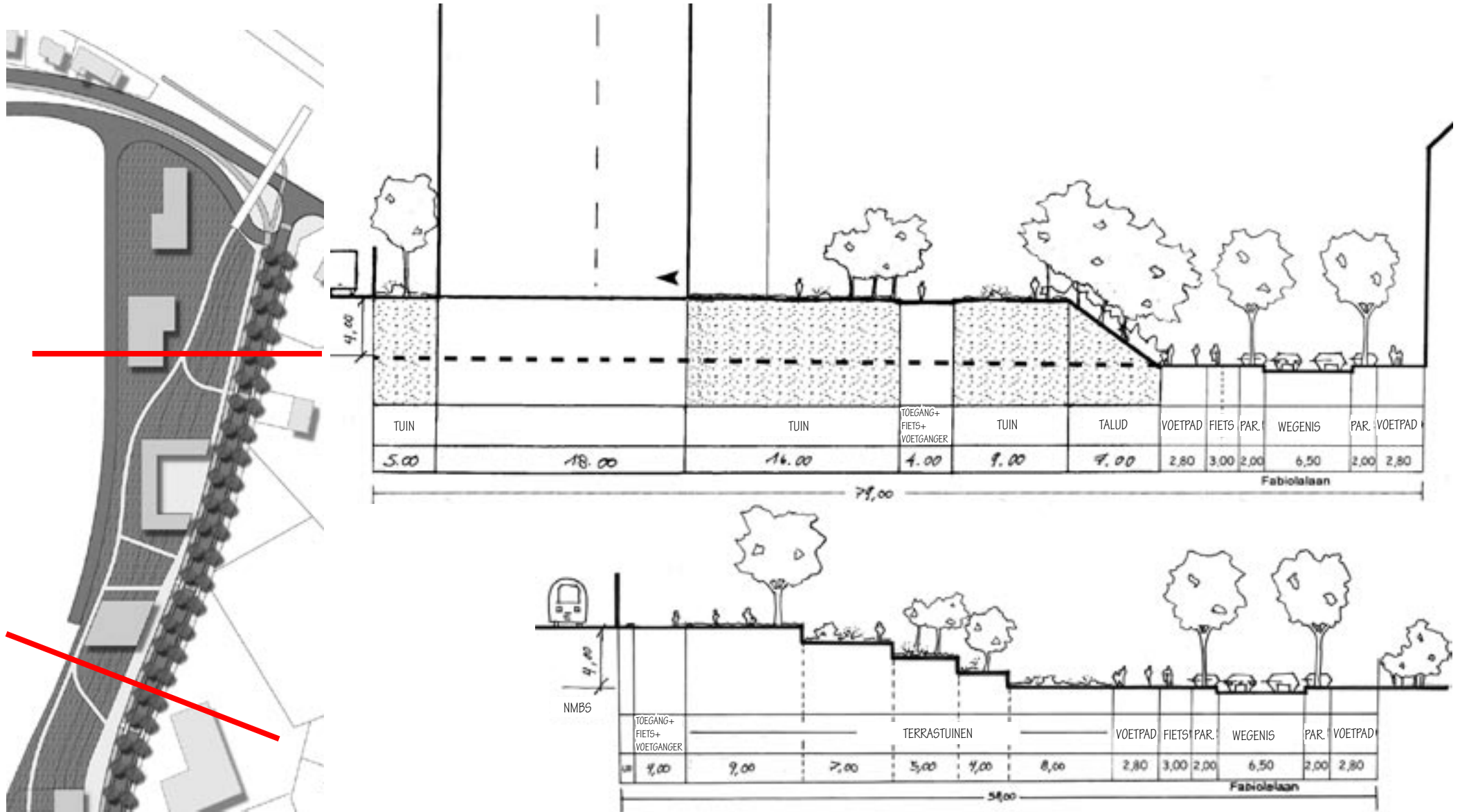
Aangezien de toegang naar de activiteiten horend bij de NMBS en naar de nieuwe gebouwen direct gewaarborgd wordt vanuit de Gordunakaai, kan de openbare ruimte als tuin behandeld worden en gereserveerd worden voor de voetgangers om toegang te geven tot de voetgangersbrug naar het Blaarmeersenpark .



III – HET PROJECT, INRICHTING VAN DE VERSCHILLENDE DEELGEBIEDEN

5. HET “NATUURPARK” EN DE FIETSBRUG OVER DE LEIE

Snede, 1/400



4°HOOFDSTUK – HET PROJECT VAN HET KONINGIN MARIA-HENDRIKAPLEIN,
HET SINT-DENIJSPLEIN,
DE UITWISSELINGSPLEINEN OOST/WEST EN NOORD/ZUID






Het tracé van de verkeersstromen

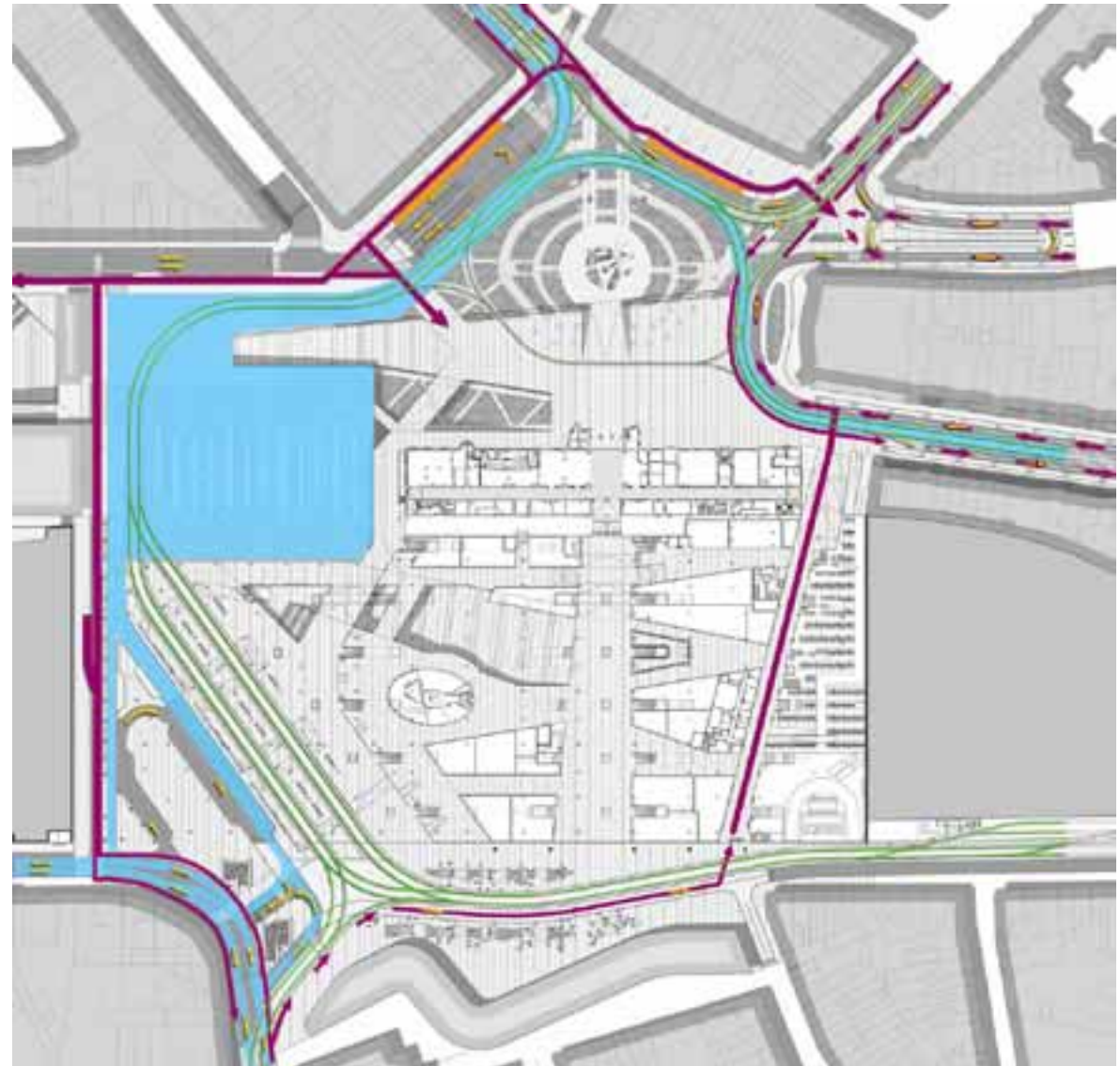
Het Koningin Maria-Hendrikaplein en het Sint-Denijsplein, verbonden door het nieuw station onder de sporen, vormen “het nieuw centraal plein van het station Sint Pieters”.

Alle verkeer wordt gereorganiseerd teneinde de voetgangersstromen vanuit het stadscentrum in het noorden en vanuit de wijken ten zuiden van het station te bevorderen.

De centrale ruimte van het centraal plein wordt volledig vrijgemaakt: de fietsers, het openbaar vervoer en de voertuigen worden in de periferie gehouden.

Aldus wordt de toegang naar de verschillende types van openbaar vervoer veilig gemaakt voor de voetgangers.

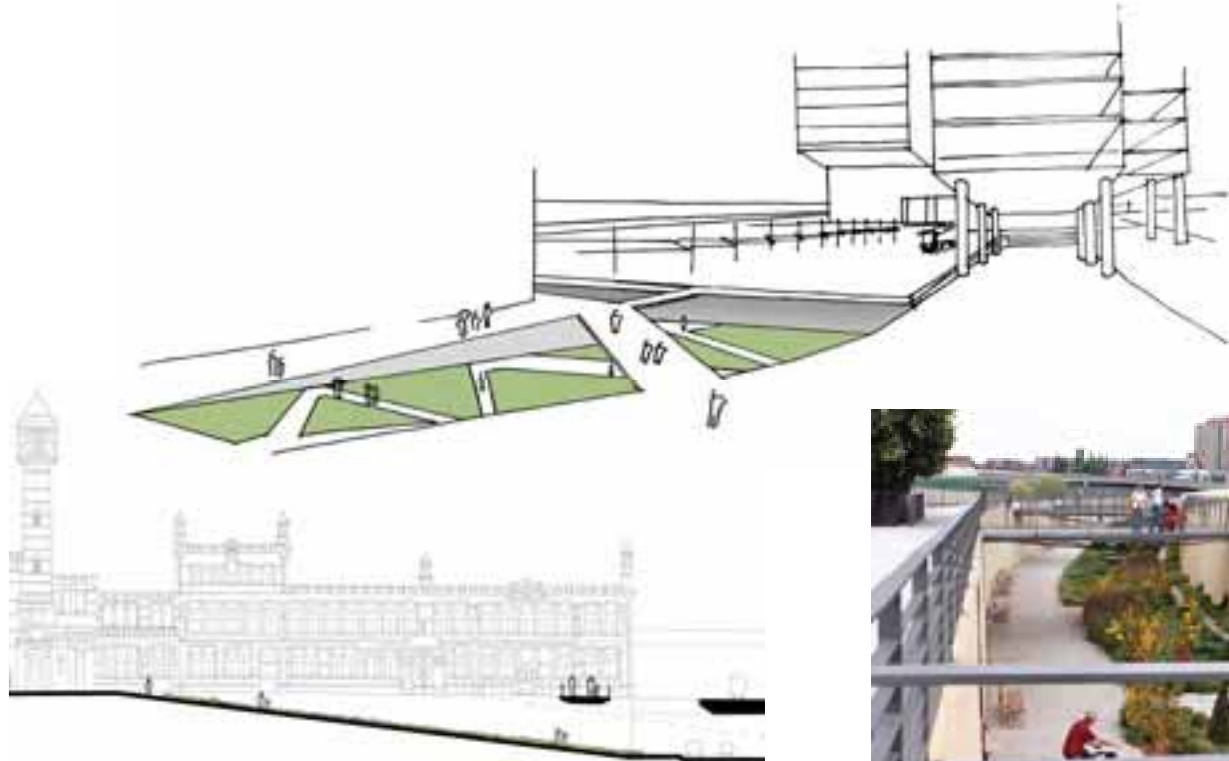
-  leveringen
-  wagens
-  trams
-  fietsen
-  bus



1. EEN LEESBARE RUIMTELIJKE ORGANISATIE, VOORTKOMEND UIT HET GEBRUIK

De hellingen

Hellingen openen de bodem van het Koningin Maria-Hendrikaplein teneinde op een natuurlijke manier een veilige doorgang onder de platformen van het openbaar vervoer te realiseren voor de voetgangers. Zij worden uitgenodigd naar progressieve en samenhangende afdalingen met een groene toets.



Foto's P. de Roo

Maquette: de hellingen van het Koningin Maria-Hendrikaplein

Maquette: de beplante helling

Nieuwe tuin van de Kanselarij in Berlijn

Het gebruik en de vloerafwerkingen


De verdeling van de verschillende activiteiten en het gebruik en de plaats van elke vervoermodus zijn identificeerbaar door een differentiatie van de vloerafwerkingen. Er worden grote ruimtes gecreëerd voor de voetganger, waardoor hij de prioriteit op de auto's en fietsers krijgt.

OVEB = Openbaar Vervoer op Eigen Bedding

-  KWS-verharding _____ AUTO
-  uitgewassen beton _____ OPENBAAR VERVOER met bussen op eigen bedding
-  kasseien in graniet _____ VOETGANGER, OVEB, AUTO met tram op eigen bedding
-  kasseien in porfier _____ AUTO
-  kasseien +tegels in graniet _____ VOETGANGER
-  beton _____ VOETGANGERSDOORGANG in zone OVEB
-  gestabiliseerd dolomiet _____ VOETGANGER
-  gezandstraald beton (rood) _____ FIETS
-  tuin met sierteelt
-  tuin met bodembedekkers
-  watergeul, fontein
-  bruisende en majestueuze fontein
-  rotspartijen




Het gebruik en de vloerafwerkingen

 uitgewassen beton _____ Openbaar Vervoer op Eigen Bedding




 kasseien in graniet _____ VOETGANGER, OVEB, AUTO



 beton _____ Voetgangersdoorgang in zone Openbaar vervoer



 kasseien + tegels in graniet _____ VOETGANGER



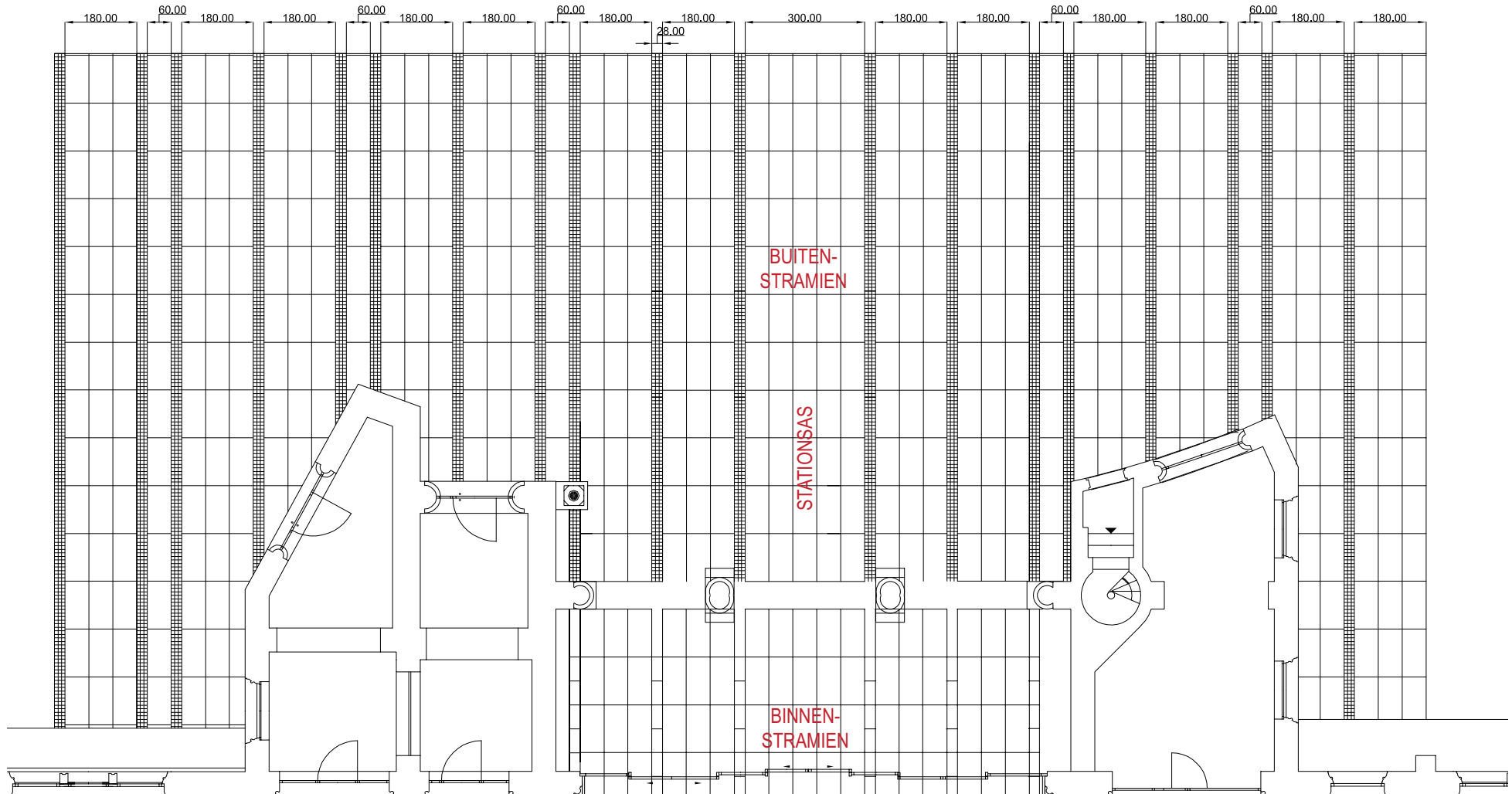
2. EEN RUIMTE MET EIGEN KARAKTER, HOMOGEEN ZOWEL BINNEN ALS BUITEN

Het stramien

Het centraal plein van het station wordt leesbaar door een homogene behandeling van het geheel van het voetgangersgebied.

Een vloerbedekking in wit graniet (type Berrocal uit Portugal) strekt zich uit zowel binnen (buiten huidig station) als buiten, volgens een regelmatig stramien. Door het gebruik van twee modules,

de kassei 8cm x 8cm en de tegel 60cm x 120cm, tekent het stramien zich af volgens een ritme van stroken van tegels van 60cm of 180cm gescheiden door een lijn van 28cm in kasseien. De historische centrale as wordt, zoals in het huidige station, door een strook van 5 tegels (dus 300cm breed) aangeduid.

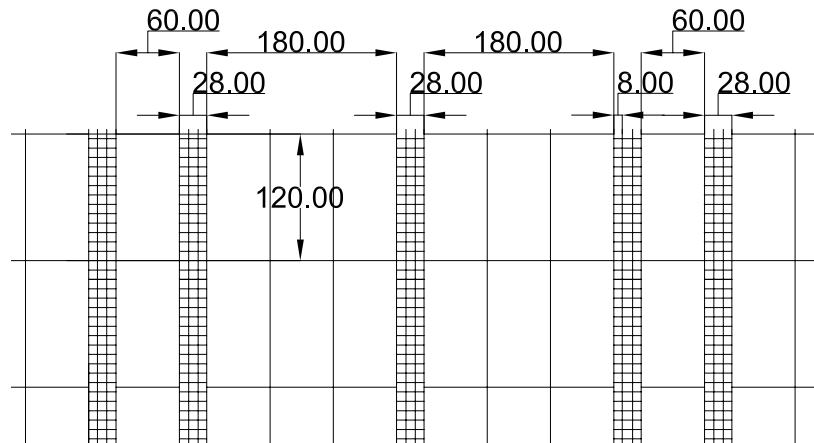


2. EEN RUIMTE MET EIGEN KARAKTER, HOMOGEEN ZOWEL BINNEN ALS BUITEN

Details van de tegelverdeling.

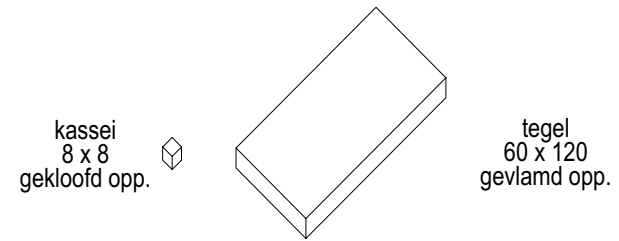
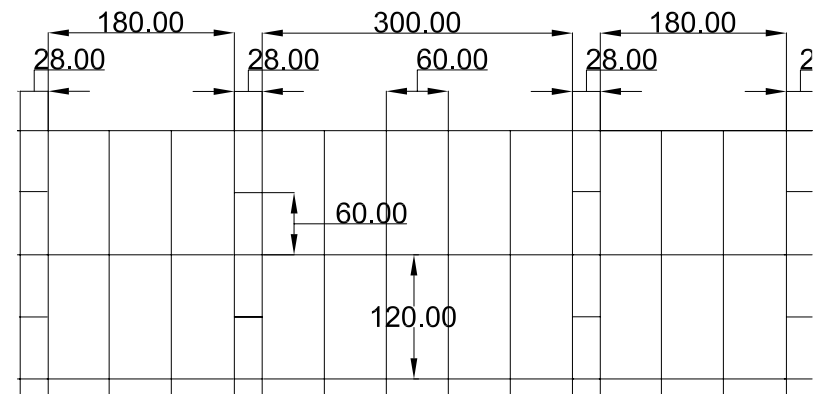
STRAMIEN BUITEN - AS VAN HET STATION

Het stramien buiten het station is samengesteld uit banden van 28cm (8x3 + 4 voegen van 1 cm) breed met gekloven kasseien (8x8 cm) in graniet 28x60cm (voegen inbegrepen) en gevlamde graniettegels 60x120cm.

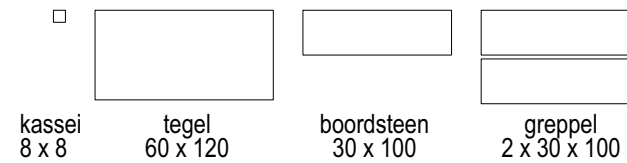


STRAMIEN BINNEN - AS VAN HET STATION

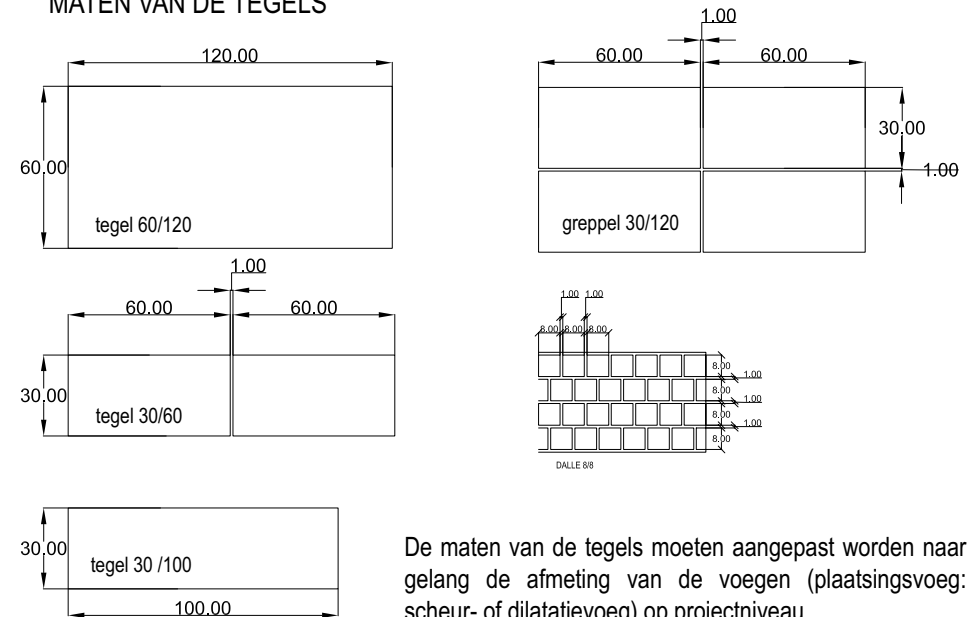
Het stramien in het station is samengesteld uit banden van 28cm breed, gevlamde graniettegels 60x120cm.



2 MODULES VOOR ALLE RUIMTES VOOR VOETGANGERS



MATEN VAN DE TEGELS



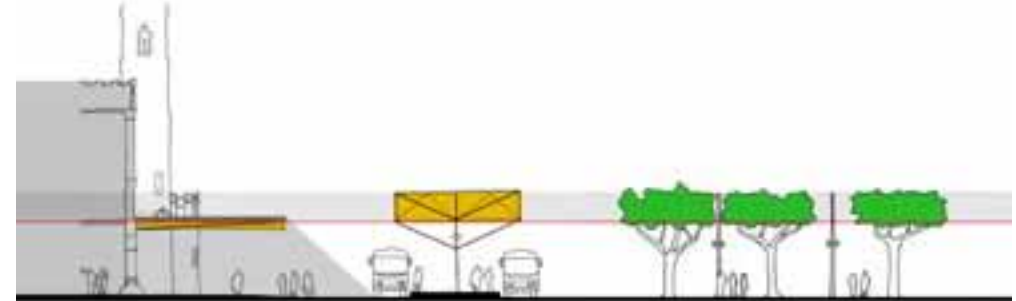
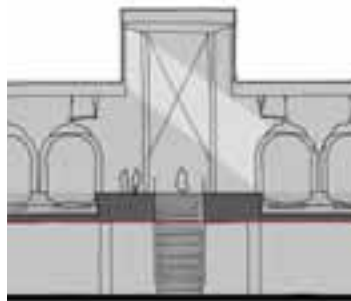
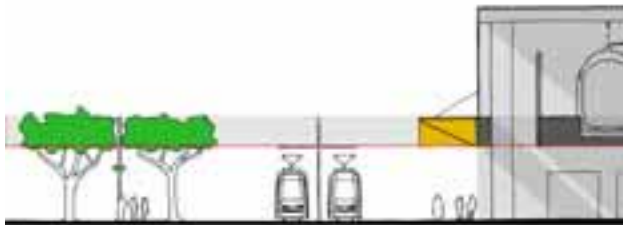
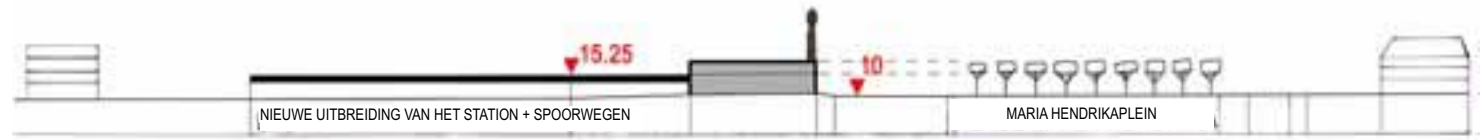
De maten van de tegels moeten aangepast worden naar gelang de afmeting van de voegen (plaatsingsvoeg: scheur- of dilatatievoeg) op projectniveau.

2. EEN RUIMTE MET EIGEN KARAKTER, HOMOGEEN ZOWEL BINNEN ALS BUITEN

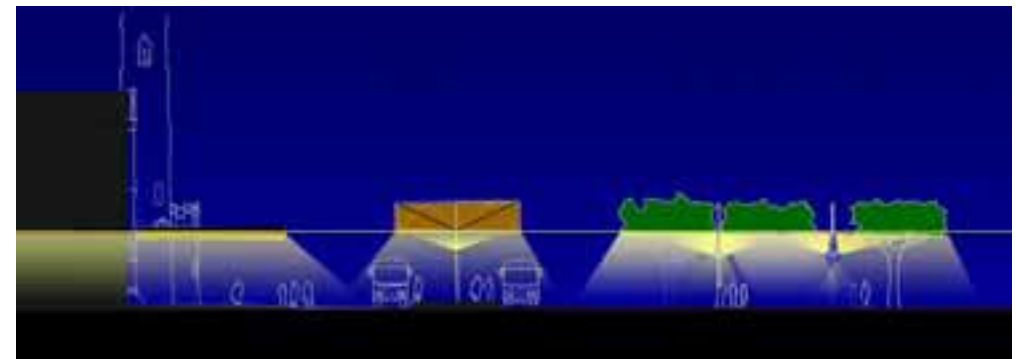
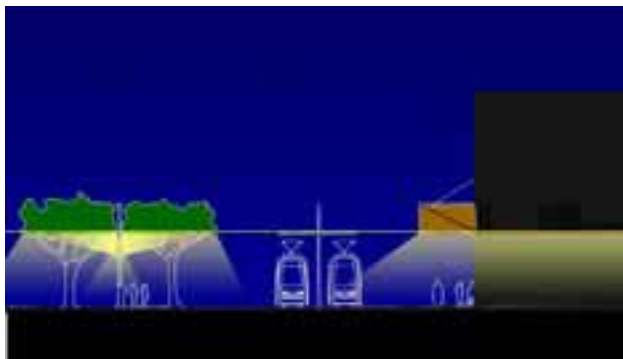
Het referentieniveau: de trein

Het vloerniveau van de reïnsoren wordt verlengd op het Koningin Maria-Hendrikaplein door de luifel van de stationsingang, waar de bomen onderaan vlak gesnoeid worden. Dit referentieniveau creëert schaduw overdag en licht 's nachts.

De bestaande bomen van het Koningin Maria-Hendrikaplein zijn in deze structuur geïntegreerd; hun gebladerte wordt onderaan verwijderd teneinde het referentieniveau vanuit alle toegangspunten leesbaar te maken, zicht te hebben op de gevel van het huidige station en om de zon naar de nieuwe tuinen te laten



OVERDAG



'S NACHTS

IV – HET PROJECT VAN HET MARIA-HENDRIKAPLEIN, HET SINT-DENIJSPLEIN, DE UITWISSELINGSPLEINEN OOST/WEST EN NOORD/ZUID

2. EEN RUIMTE MET EIGEN KARAKTER, HOMOGEEN ZOWEL BINNEN ALS BUITEN

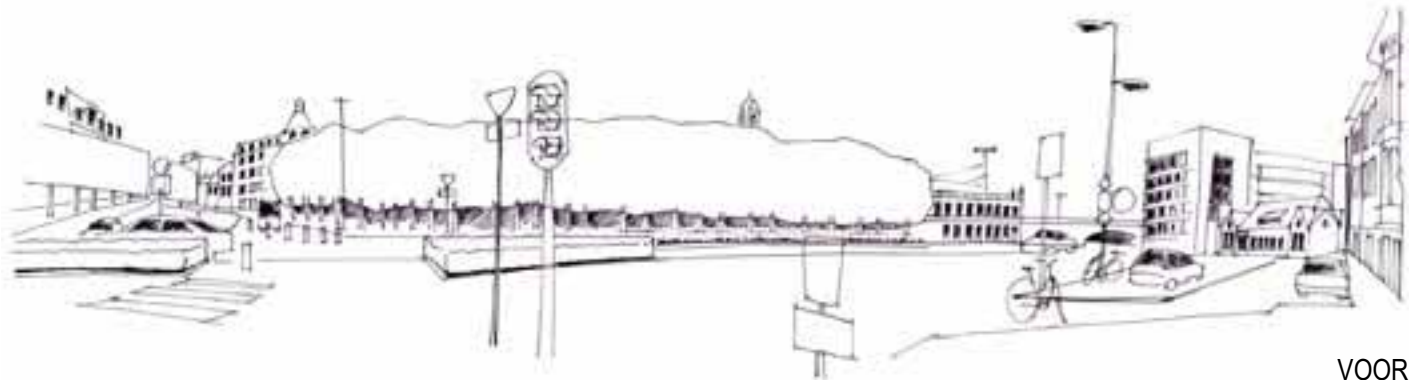
Transparantie en diepte

Aangezien de voetganger in het middelpunt van de inrichting is, moet hij het geheel van de ruimte kunnen waarnemen en de capaciteit hebben om zich snel te verplaatsen. Op waarnemingshoogte (80cm tot 4m50),

moet de ruimte maximaal vrij zijn van elke visuele hinder. Daarom wordt deze tussenlaag vrijgehouden in het ontwerp van de minerale ruimte en vooral van de tuinen. In de onderste laag, van 0 tot 1,20m, vindt men tuinen met een rijke en gevarieerde vegetatie. De bovenste laag, met hoogstambomen, zal tot 4,50m vrijgemaakt worden, terwijl het gebladerte zich vanaf dan ongedwongen kan ontwikkelen.



Gent, Belfortplein



VOOR



Koningin Maria-Hendrikaplein



NA

3. EEN SYMBOLISCH EN EIGEN KARAKTER VAN DE STAD

De tuinen.

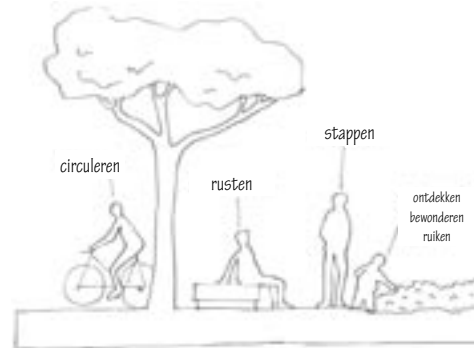
.Knowhow in tuinbouw

De tuinbouw, traditionele en actuele economie van Gent, wordt benadrukt.

“Vandaag waarborgt Gent de afzetmogelijkheid van een belangrijke regionale tuinbouwactiviteit, die ongeveer 2.000 ondernemingen omvat in een straal van 15 km gevestigd (vooral ten noordoosten van de stad gelokaliseerd), waarvan de naam “bloemenstad“. Een groot deel van de productie wordt in de hele wereld geëxporteerd.”

Uittreksel uit Guide Vert, Michelin Editions des Voyages, 2003

Het geheel omvat 4000 m² tuinen. Elk groot tuinperceel wordt onderverdeeld in perken waar de Gentse ondernemingen kunnen tentoonstellen. Men kan via pleintjes en paden door deze tuinen heen of er verblijven. Het is een plaats vol beweging, waar, volgens de seizoenen, de Gentse knowhow in de tuinbouw zich tentoon stelt.



3. EEN SYMBOLISCH EN EIGEN KARAKTER VAN DE STAD

De tuinen

.De bodembedekkende tuinen

Rond de sierteeltuintjes, die zich onder het lover van de platanen van het Maria-Hendrikaplein situeren, verlengen de bodembedekkende tuinen de plantensfeer van het plein op alle overgebleven ruimtes die ontstaan zijn door circulatie.

Deze tuinen, beplant met sterke en doorlevende bodembedekkers, vragen slechts weinig onderhoud. Ze belemmeren nergens het noodzakelijk zicht op de verschillende oversteken. Ze versterken de duidelijkheid van de passages.

Voorbeelden van bodembedekkers.



Hedera Helix 'Hiberica'



Hedera Helix 'Hiberica'



Pachysandra Terminalis 'Variegata'



Shibatea Kumasaca



3. EEN SYMBOLISCH EN EIGEN KARAKTER VAN DE STAD

De tuinen.

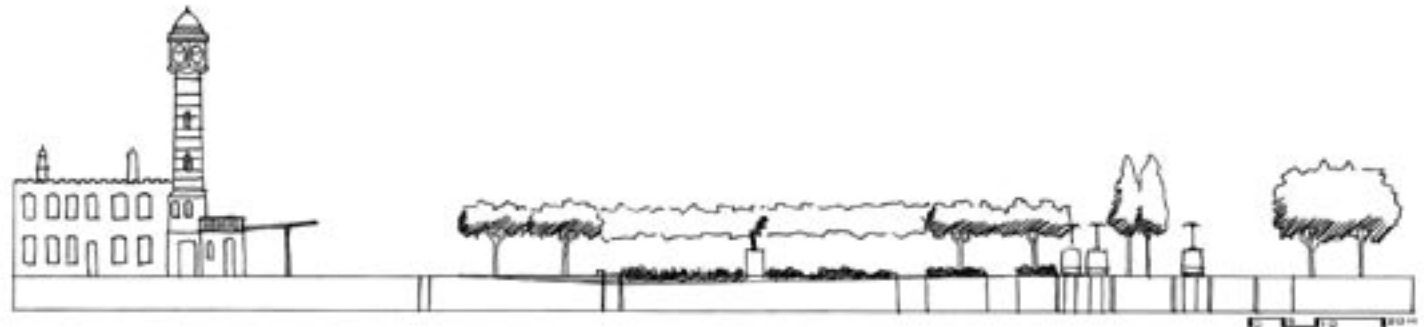
.Een structuur in lagen

De meeste aanplantingen moeten gerealiseerd worden met een hoge plantaardige laag die de zichten vrijhoudt en een lage plantaardige laag die de zintuigen op een gevarieerde manier prikkelt.

Een intermediaire struiklaag zal gebruikt worden om bepaalde zichten te kaderen.

De hoge laag bestaand uit hoogstambomen is bijgevolg permanent en de lage laag verandert volgens de seizoenen. Deze lagen vertalen de rijkdom en de complexiteit van de tuin en de plantenwereld.

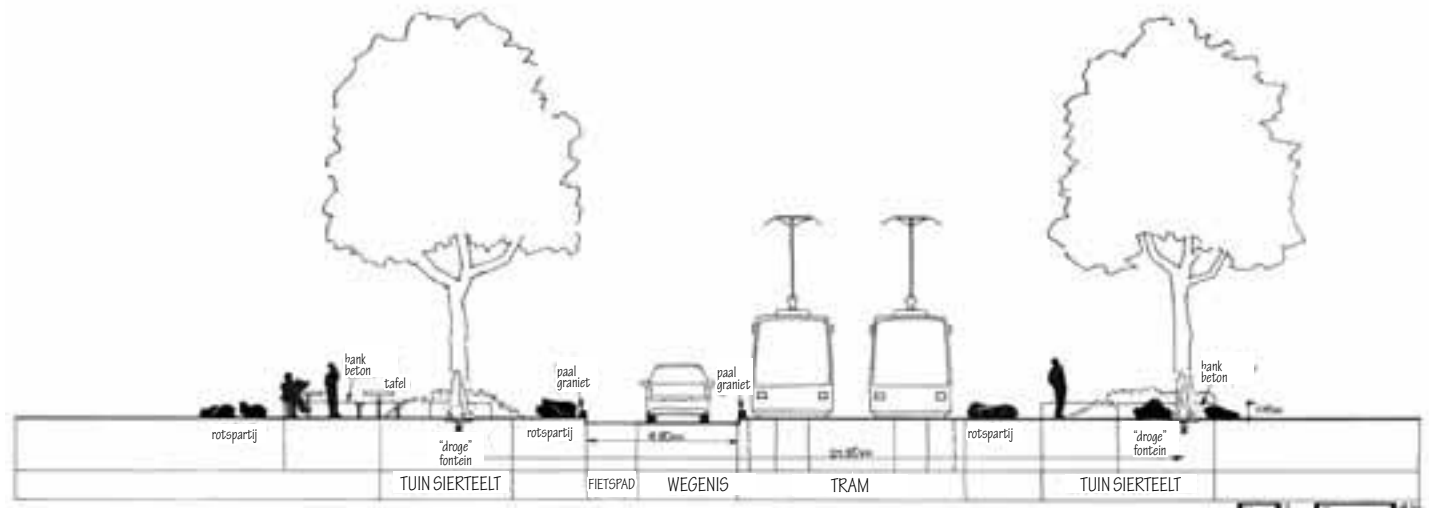
Er bestaan talrijke manieren om de beplantingen in te perken en te beheersen, en dit kan een middel zijn om een symbolisch karakter aan het station Gent Sint-Pieters als ontvangstruimte te geven.



SNEDE KONINGIN MARIA-HENDRIKAPLEIN



De huidige bloemperken van het Koningin Maria-Hendrikaplein



SNEDE SINT-DENIJSPLEIN

3. EEN SYMBOLISCH EN EIGEN KARAKTER VAN DE STAD

De tuinen.

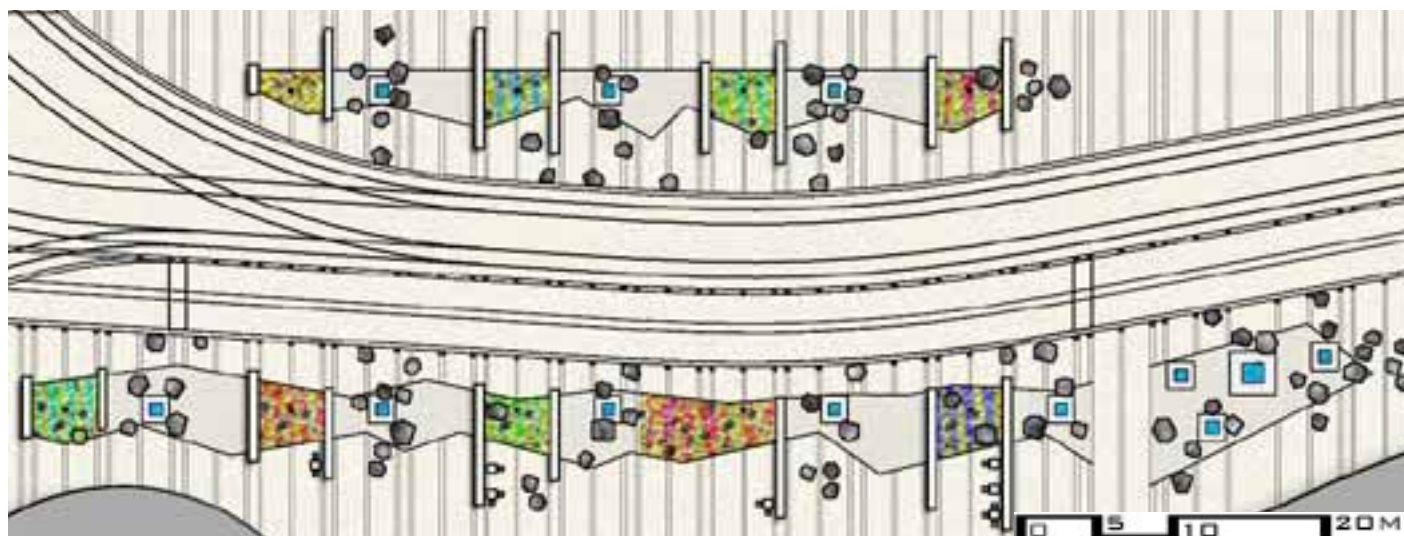
.De beplante rustplaatsen

Het Sint-Denijsplein wordt gekarakteriseerd door zijn kloven in de bodem in de oost/west richting. Het stramien van de vloer wordt verbroken om plaats te maken voor banken, bomen en fontein. Deze elementen worden specifiek gecombineerd om het rusten en het spelen van de kinderen op dit nieuw zuid-georiënteerd plein te bevorderen.

Dit type inrichting is samengesteld uit plantaardige elementen, zoals bomen en lage struiken, en uit minerale elementen, zoals banken, tafels, rotsen, speeltuigen... Aldus vormt hij een duidelijk herkenbaar geheel dat men onder diverse vormen zou kunnen reproduceren in de openbare ruimte van de oost/west verbinding, langs de Fabiolalaan.



Sint-Denijsplein



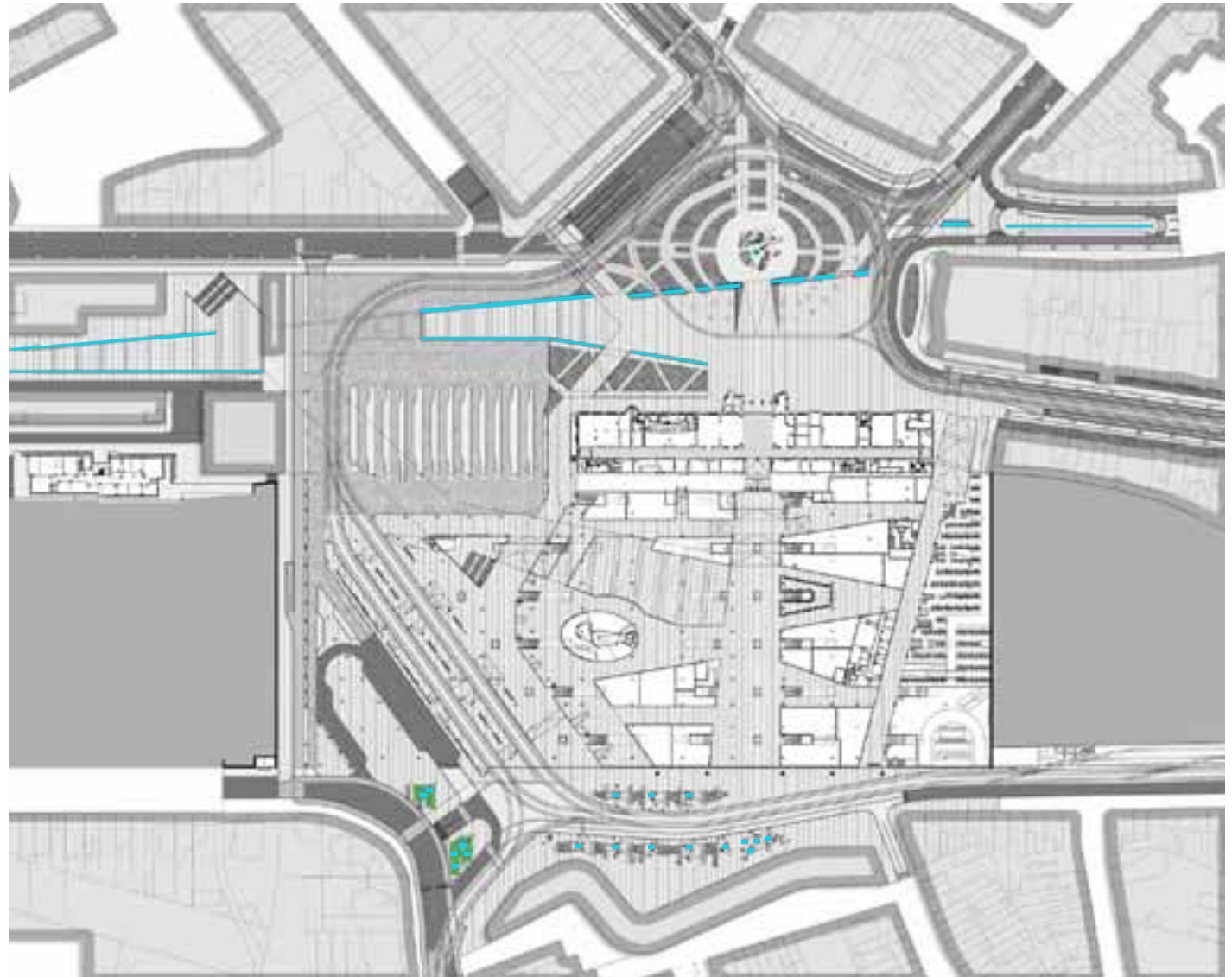
Beplante rustplaatsen




3. EEN SYMBOLISCH EN EIGEN KARAKTER VAN DE STAD

Het water

Op het Koningin Maria-Hendrikaplein, vult de aanwezigheid van het water het bestaande centraal beeldhouwwerk “Stadspoort” aan, dat de samenvloeiing van de Leie en de Schelde symboliseert. In de vorm van watergeulen en bekkens, bakent het water de verschillende ruimtes af en versterkt de nieuwe oost/west richting.

Op het Sint-Denijsplein is het water, onder de vorm van majestueuze en plaatselijke fontein, een onmisbaar element van het beeld van dit nieuw zuid georiënteerd



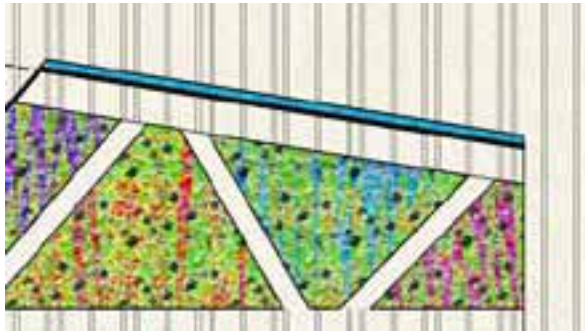
-  Gekanaliseerd water
-  majestueuze en “droge” fontein
-  bruisende fontein

3. EEN SYMBOLISCH EN EIGEN KARAKTER VAN DE STAD

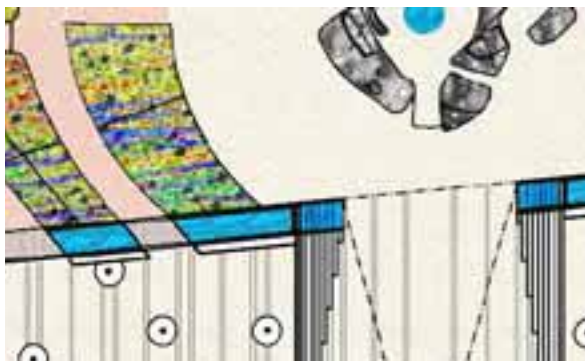
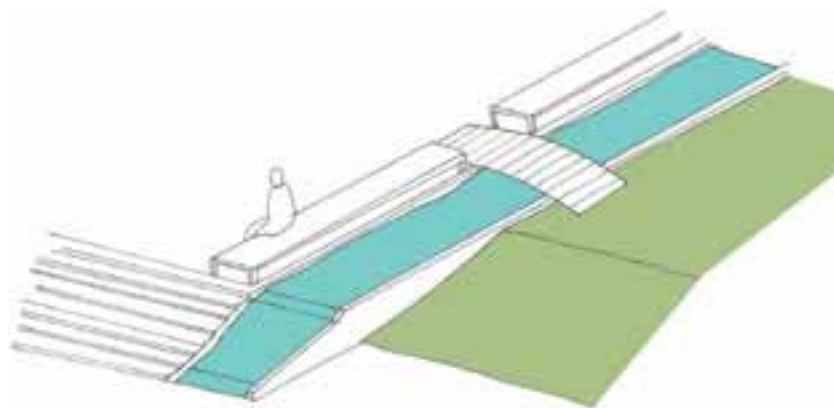
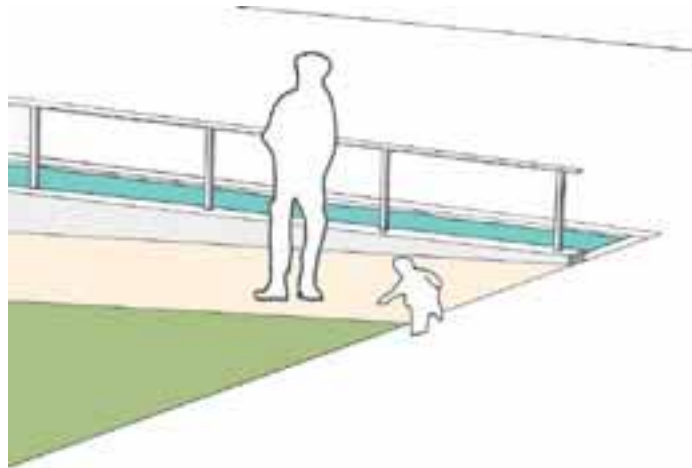
Het water

.De watergeulen

Het gekanaliseerde water laat toe om de bepalende richtingen van de inrichting te structureren. De open kanalen verbinden de plaatselijke inrichtingselementen en begeleiden de wandelaar naar de paden. Hun tracé versterkt de oost/west richting.



Beplante helling



Watergeul - bekken



Stadscentrum van Freiburg



Stadscentrum van Freiburg



Stadscentrum van Freiburg

3. EEN SYMBOLISCH EN EIGEN KARAKTER VAN DE STAD

Het water

.De watergeulen

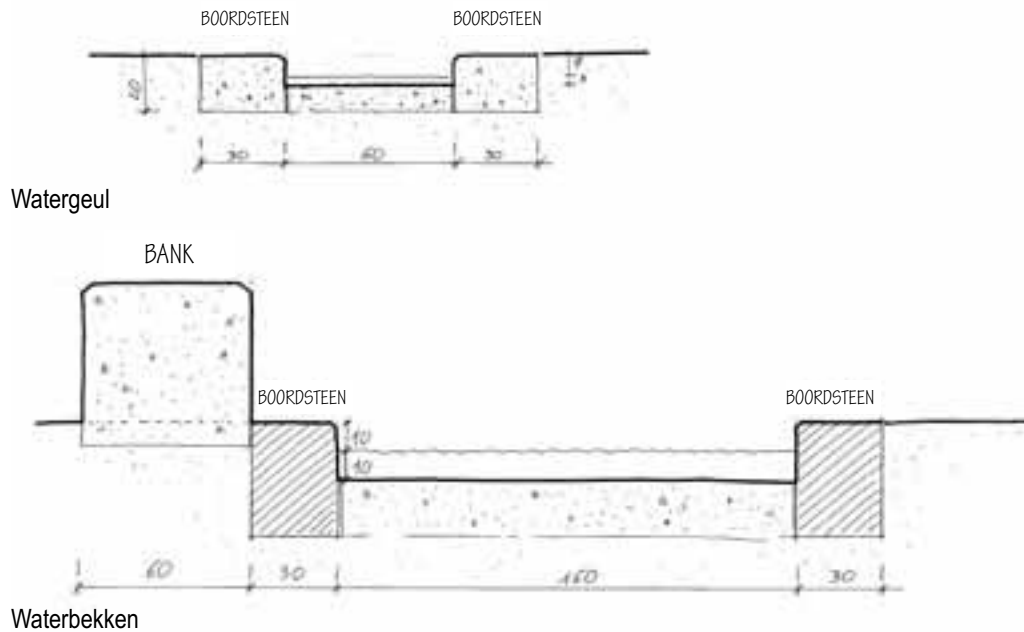
Hetzij onder vorm van een eenvoudig waternetwerk op de circulatiezones of hetzij verbreed tot bekken om af te bakenen en een levendige interface te creëren tussen 2 ruimtes, bevestigen de watergeulen de nieuwe oost-west-as.

Er stroomt water door met een laag debiet ,dat niet gerecycleerd of behandeld is en opgepompt wordt uit het bekken van de Schelde en de Leie; er is geen sprake van fonteinen; er is weinig onderhoud en zijn aanwezigheid draagt bij tot de kwaliteit en netheid van de plaatsen.

Deze werken zijn ontsproten uit een inheems gebruik en niet uit een technologisch artefact.



Jean-Max Llorca, Lyon



Waterbekken

3. EEN SYMBOLISCH EN EIGEN KARAKTER VAN DE STAD

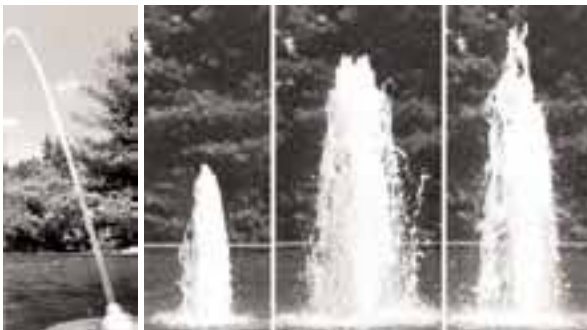
Het water

.De fontein

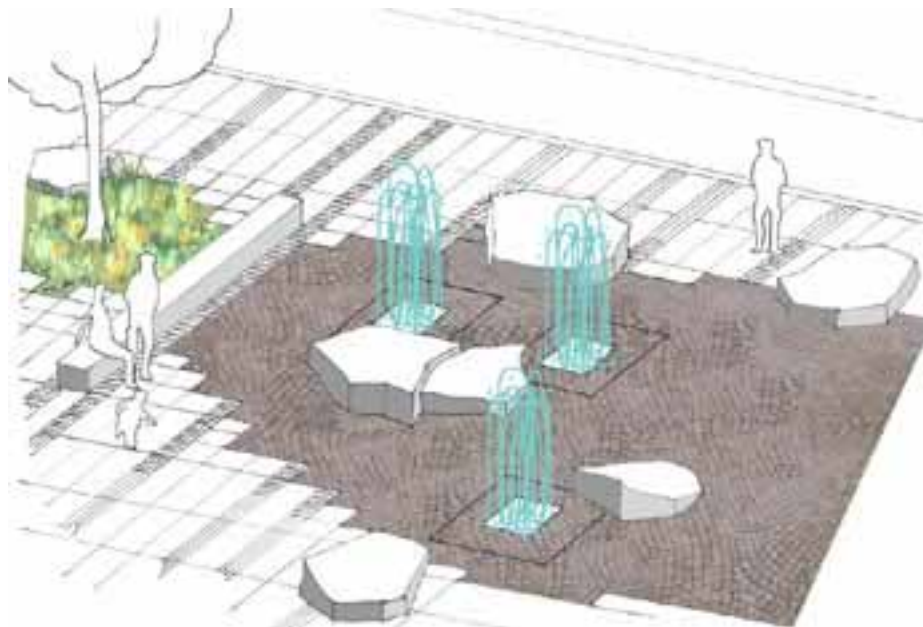
Zoals bij de fontein van de “Stadspoor” op het Koningin Maria-Hendrikaplein, accentueert het water dat opwelt uit de majestueuze fonteinen op het Sint-Denijsplein het symbolisch karakter van de pleinen.



De 'Stadspoor'



Jumping Geisers



De “droge” fonteinen van het Sint-Denijsplein



Majestueuze fontein: stationsplein van Grenoble



“Droge” fontein: tuin van Vaux en Velin



Bruisende fontein , Plein van Salon de Provence

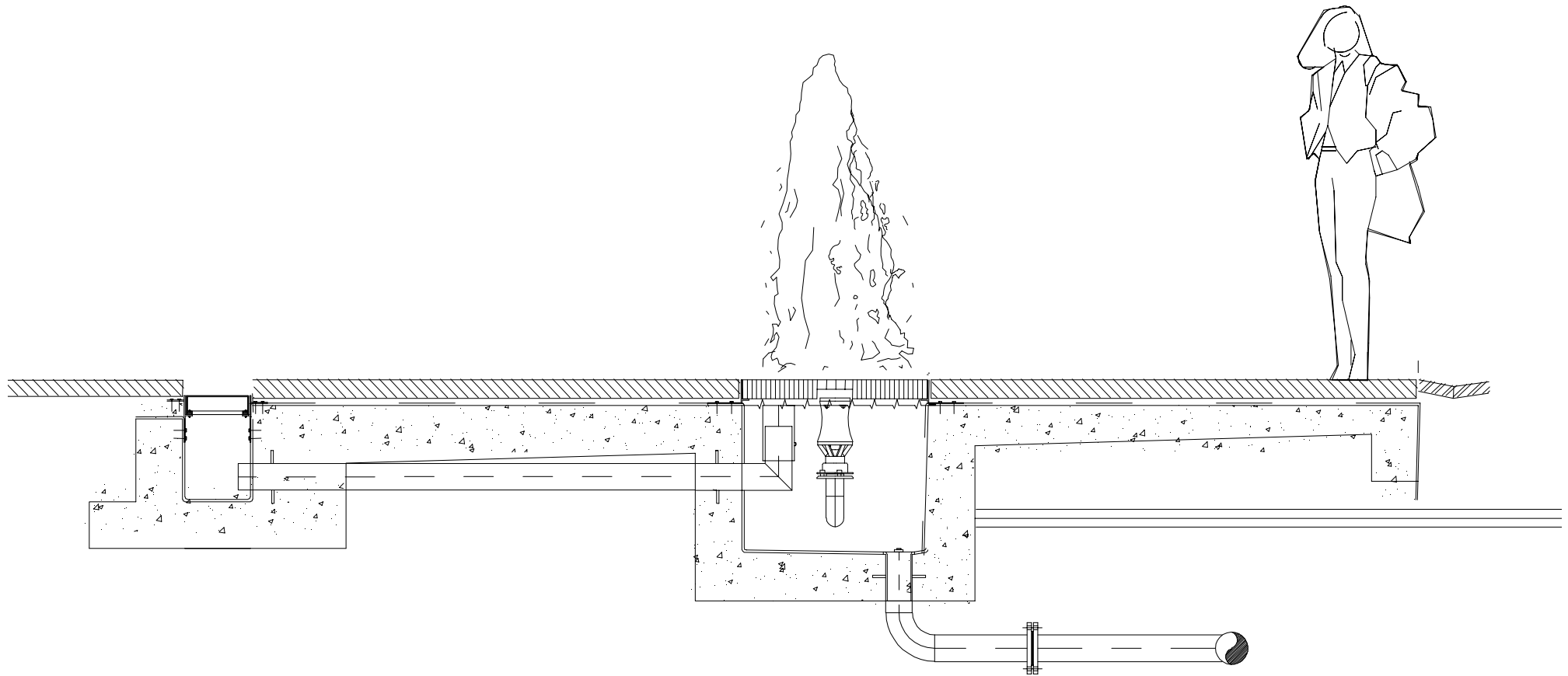
Het water

.Detail van de fontein

Details van Jean Max Llorca, fonteinier.

“DROGE” FONTEIN

1-2 m hoogte .



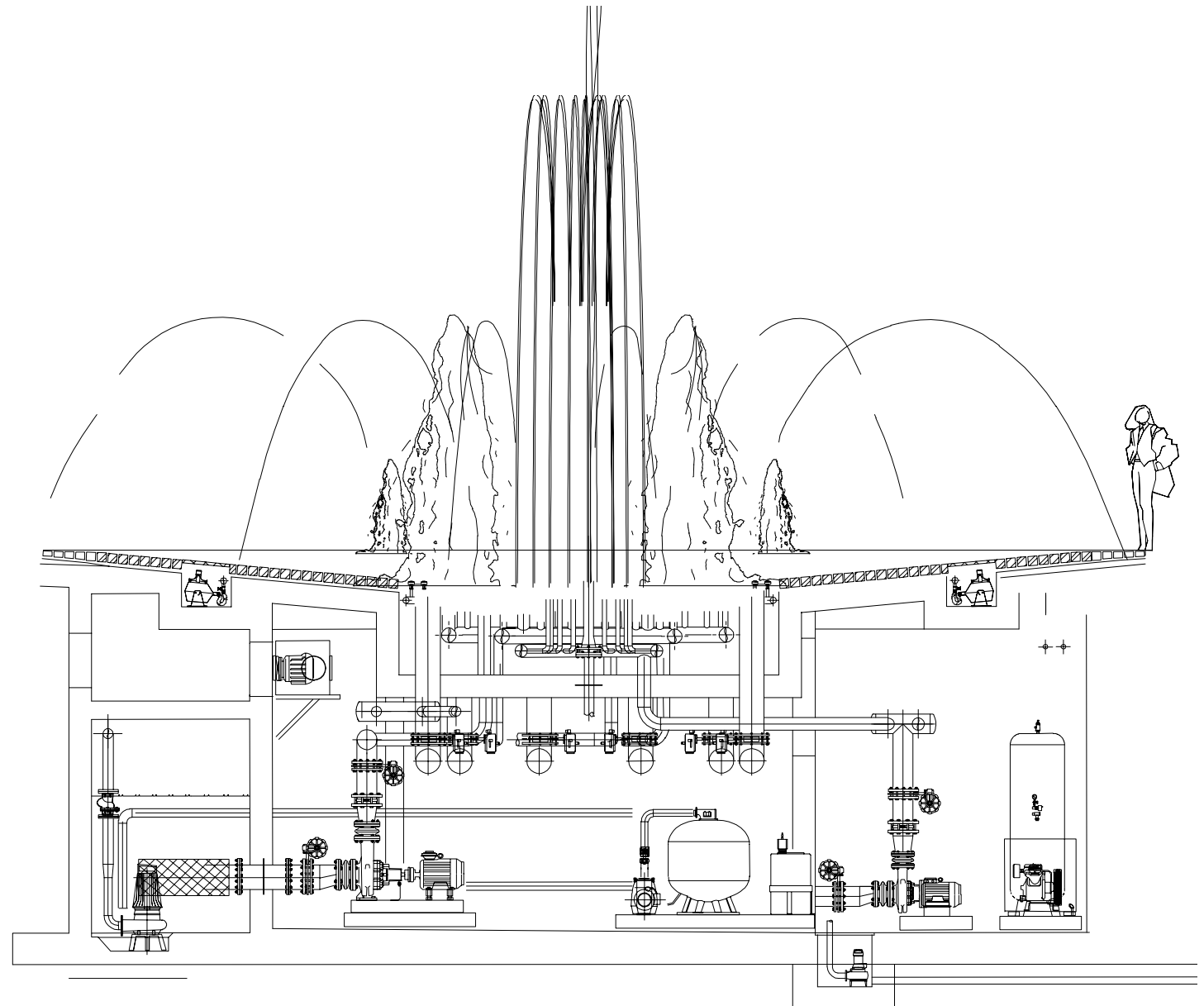
3. EEN SYMBOLISCH EN EIGEN KARAKTER VAN DE STAD

Het water

.Detail van de fonteinen

Details van Jean Max Llorca, fonteinier.

MAJESTUEUSE FONTEIN : 20m hoogte





Koningin Maria-Hendrikaplein



Sint-Denijsplein



Plan van de vloerafwerkingen

-  KWS-verharding
-  uitgewassen beton met granietkorrels
-  kasseien in graniet
-  kasseien in porfier
-  kaseien+tegels in graniet - voetgangers
-  beton
-  gestabiliseerd dolomiet
-  gezandstraald beton
-  tuin met sierteelt
-  tuin met bodembedekkers
-  watergeul, fontein
-  bruisende fontein en majestueuze fonteinen
-  rotspartijen



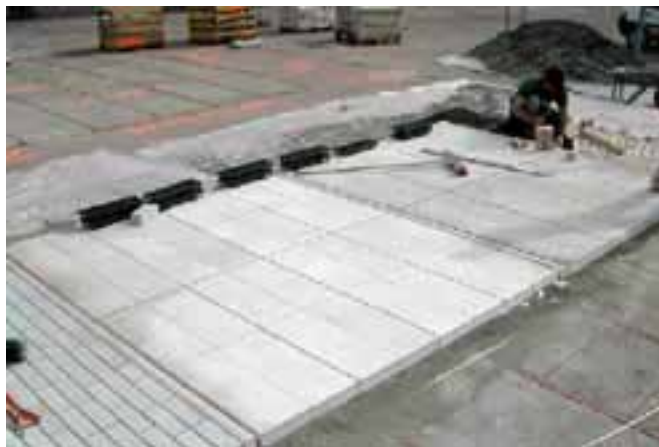
Overzichtsplan

-  KWS-verharding
-  uitgewassen beton met granietkorrels
-  kasseien in graniet
-  kasseien in porfier
-  kasseien+tegels in graniet - voetgangers
-  beton
-  gestabiliseerd dolomiet
-  gezandstraald beton
-  tuin met sierteelt
-  tuin met bodembedekkers
-  watergeul, fontein
-  bruisende fontein en majestueuze fonteinen
-  rotspartijen



Tegelverdeling van de vloerbedekkingen

PLACE DE JAUDE, CLERMONT-FERRAND



Tegelverdeling van de vloerbedekkingen

VIVIER MERLE , LYON



6. DE REFERENTIES

Kasseien, betontegels



6. DE REFERENTIES

Betonstalen.



6. DE REFERENTIES

Watergeulen.

