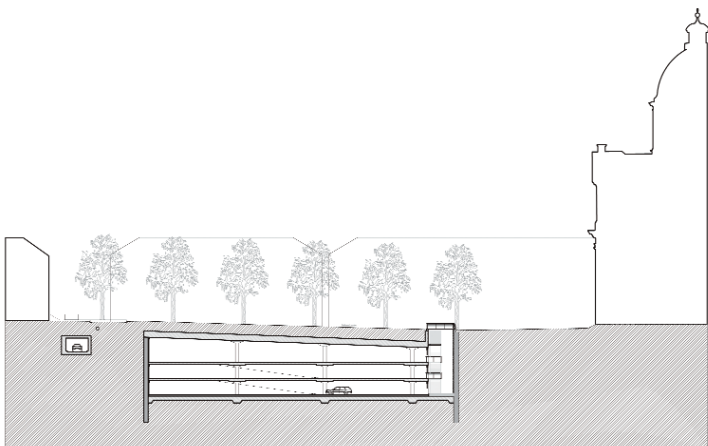


St.-Pietersplein, hoogtechnologisch gebouw onder de grond

In de provincie Oost-Vlaanderen is de bouw van 700 ondergrondse parkeerplaatsen onder het Sint-Pietersplein in het centrum van Gent, gekoppeld aan de heraanleg van het bovenliggende Sint-Pietersplein, zonder enige twijfel een van de meest spectaculaire projecten van de laatste jaren. Dit project, dat liep van 2003 tot en met 2006, omvatte de aanpak van een belangrijke open stedelijke ruimte, waar tal van manifestaties en evenementen plaatsvinden. De Tijdelijke Vereniging Abscis-VK Engineering leverde een uniek werkstuk af, waarbij hedendaagse ingrepen de historische gelaagdheden perfect integreren.



74



Bouwheer: Stad Gent
Architect: De Tijdelijke Vereniging Abscis - VK Engineering
Bouwplaats: Gent
Timing: Aanvang werken 2003 en einde werken 2006.
Opdracht: Renovatie plein en bouw ondergrondse parking
Fotografie: Marc Scheepers, Stad Gent & Abscis



Einde van stadsvlucht

Het probleem in Gent is hetzelfde als dat van alle andere steden, zowel klein als groot. Al sedert de jaren '60 neemt koning auto alle openbare ruimte die hij maar kan inpakken ook in. Het 200 bij 80 meter grote Sint-Pietersplein ontsnapte hier al evenmin aan.

Stilaan veranderde de mentaliteit en dat zie je onder meer in het Gentse stadscentrum. Het is heus geen toeval dat eerder toegegoede kanalen weer opengelegd worden of dat er flink wat gebouwen in de binnenstad worden gerenoveerd. De periode van de stadsvlucht is voorbij, de mens herontdekt integendeel de stedelijke ruimte, iets wat men in Gent al wat langer lijkt te beseffen dan elders.

Goed tien jaar geleden werd in de Oost-Vlaamse hoofdstad het mobiliteitsplan Gent-binnenstad geïntroduceerd. Het was het begin van een ingrijpend stadsvernieuwingproject dat tegemoet komt aan de noden van de menselijke bewoners. Voortgaand op dit elan besloot het Gentse stadsbestuur in 2002 om haar grootste plein om te vormen tot een multifunctioneel (evenementen)plein. Dat plein moest tegelijkertijd een antwoord geven op de ook in Gent stijgende parkeerdruk. Om de langparkeerders uit het stadscentrum en de woonstraten te halen, de campus- en fietsroute verkeersluwer te maken en parkeergelegenheid tijdens evenementen aan te bieden, moesten verdwenen bovengrondse parkeerplaatsen ondergronds gecompenseerd worden.

TV Abscis-VK Engineering

Voor het ruimtelijk concept en het ontwerp van de site met plein en parkeergarage deed men een beroep op de diensten van de Tijdelijke Vereniging Abscis-VK Engineering, twee bedrijven uit het Gentse. Daarbij stond Abscis in voor het ontwerp en gebeurde de volledige technische uitwerking van het dossier door VK Engineering.

Meer uitleg krijgen we bij Abscis ontwerpgroep, die gevestigd is in St.-Denijs-Westrem. Abscis ontwerpgroep is ontstaan in 1987 uit de samenstelling van het Atelier voor Architectuur en Design en medewerkers van het bureau Planinter, allebei uit Gent. Piet Van Cauwenberghe, één van de drie vennoten, leidt en begeleidt de onderzoek- en ontwerpfase van projecten. Voor het project St.-Pietersplein werd hij onder meer bijgestaan door Heinz Rigole, specialist stedenbouw en ontwerp publieke ruimte binnen de Abscis ontwerpgroep, die bestaat uit ruim dertig medewerkers. Beiden geven tekst en uitleg in naam van het projectteam St.-Pietersplein.

De sfeer tijdens het gesprek is alleszins opperbest, het bureau kreeg immers net te horen dat het project St.-Pietersplein in Madrid bij de laatste drie genomineerden behoorde voor de European Standard Parking Award. Dit op een totaal van 25 projecten voor de categorie New Car Parks. Dat de hoofdprijs uiteindelijk naar Maastricht ging, kon de pret niet bederven.

"Aanvankelijk was het de bedoeling om een ondergrondse parking met 1.000 plaatsen te maken", vertelt Piet Van Cauwenberghe. "Dat er uiteindelijk maar 700 plaatsen kwamen, heeft deels te maken met een beslissing van de universiteit Gent om eveneens een ondergrondse parking aan te leggen op de site Kantienberg. Er werd





geprobeerd om beide parkings te combineren op één plaats, maar dat lukte niet. De mogelijkheid blijft evenwel bestaan om de parking van 700 plaatsen in de toekomst uit te breiden tot 1.000 plaatsen, omdat er momenteel maar ongeveer drievierden van het plein ondergronds werd ingenomen.”

Plein jonger dan men denkt

Het plein zoals het er nu bijligt, was dus niet bepaald wat de opdrachtgever aanvankelijk voor ogen had. Het was onder andere de verdienste van Abscis en VK Engineering dat er veel meer kwam dan men initieel vroeg.

“Het plein zoals je het nu ziet”, haakt Heinz Rigole in, “was eigenlijk niet wat de stad Gent aanvankelijk voor ogen had. Men wilde wel een evenementenplein, maar men had hiervoor maar een beperkt budget. Het budget voor de ondergrondse parking was wel ruimer berekend.”

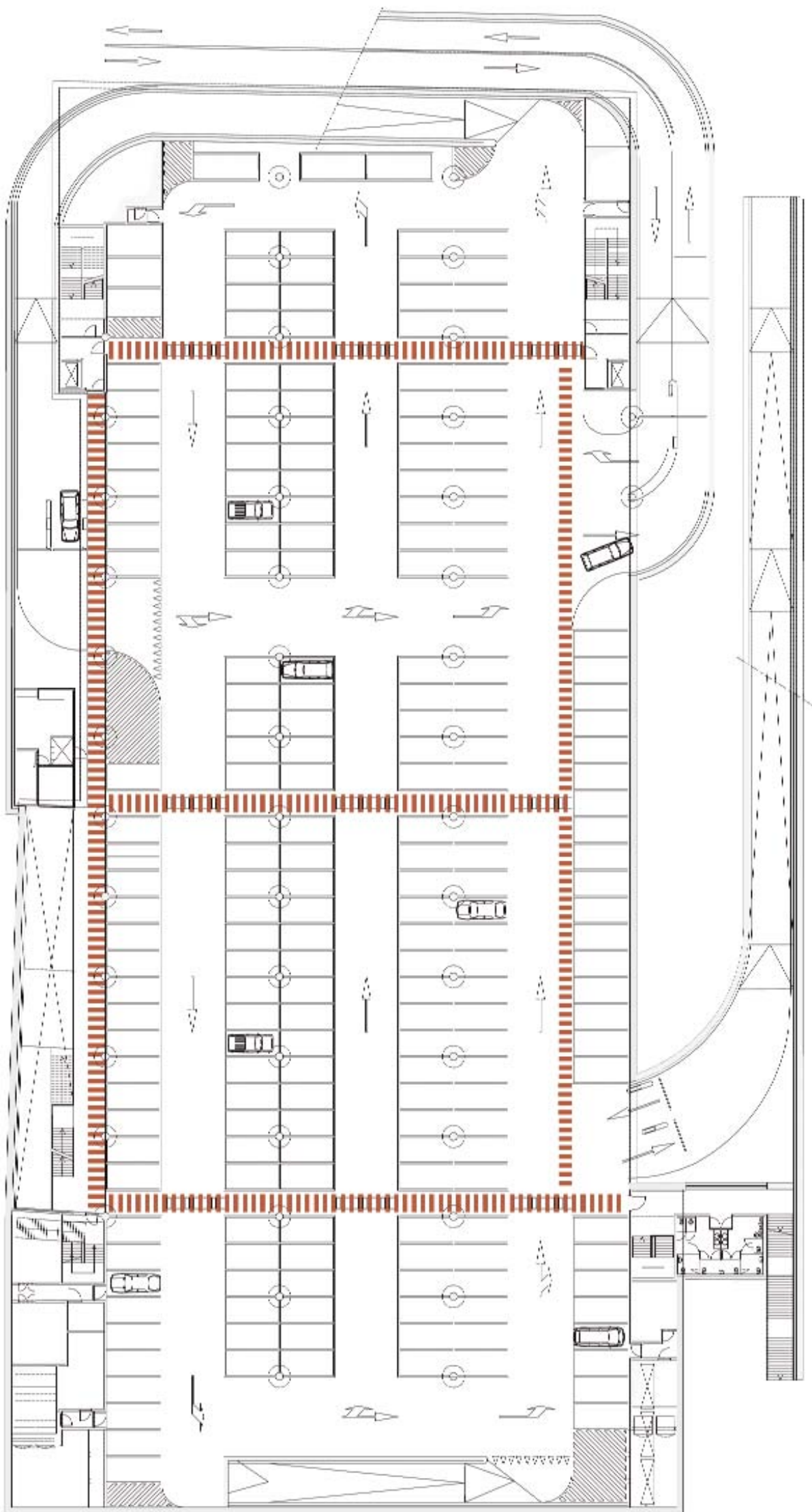
“We bleven de stad Gent plannen en schetsen voorleggen en hadden het geluk dat we een aantal ‘believers’ aan onze kant hadden, onder meer op de dienst Stedenbouw en bij Monumentenzorg. Zo konden we de geesten langzaam ‘keren’ en stellen we nu zelfs omgekeerd vast dat men fier is op wat er kwam”, lacht Piet Van Cauwenberghe. “Meer nog, alleen al het feit dat het project van eerste schets tot en met de uitvoering in een periode vier jaar werd uitgevoerd, is al een prestatie op zich. Daarbij hadden we het geluk dat er maar één opdrachtgever was en dat er dus geen conflicterende overheden waren.”

Het St.-Pietersplein is veel jonger dan men over het algemeen denkt. Het werd pas in 1848 aangelegd als een totaalconcept, waarbij de pleinvanwanden als belangrijke architecturale elementen functioneren. Kenmerkende elementen op het plein zijn de historische Sint-Pietersabdij en Sint-Pieterskerk. Rechtover de abdij ligt het Sint-Amandsplein. Opvallend aan de huizen die rond het plein zijn gebouwd, is dat alle naar het plein afhellende daken zijn bekleed met zwarte leien, waardoor de eenheid van deze plaats benadrukt wordt.

Vier meter hoogteverschil

Voor de werken aangevat konden worden, werd de bestaande toestand uitgebreid geanalyseerd. Allereerst stelde men vast dat er een opvallend groot overhoeks niveauverschil was van maar liefst vier meter, waarbij het hoogste punt ter hoogte van de Blandijnberg ligt. Verder moest er rekening gehouden worden met de centrale positie van de Sint-Pieterskerk. En uiteraard kon men er vooral niet omheen dat het St.-Pietersplein een belangrijke schakel in de ontstaansgeschiedenis van de stad vormde. Daarom voerden stadsarcheologen twee jaar lang onderzoek uit op deze plek. Zij vonden de funderingen van de vroegere Onze-Lieve-Vrouw parochiekerk met daarrond een groot kerkhof waar enorm veel skeletten werden teruggevonden. Ook troffen ze voor de bestaande St.-Pieterskerk de funderingen van een middeleeuwse kerk aan.

“Het spreekt vanzelf dat de belangrijke historische gelaagdheid van deze ruimte zou opgenomen worden in het ontwerp van het plein, er



VERDIEPING -1

moest absoluut een stuk architectuur behouden blijven op het plein. Daarom hebben we sporen van vroegere bebouwing, van de Onze-Lieve-Vrouw parochiekerk en de Romaanse Abdijkerk, subtiel in het oppervlak van het plein gemarkeerd met inox lijnen”, stelt Piet Van Cauwenberghe. “Die visualiseren de vroegere opdeling van het plein. De positie van beide gebouwen valt af te lezen op een plan dat op de glaspanelen aan de beide betaalgebouwtjes werd geëist.”

“Bij het architectuurconcept wilden we een wisselwerking tussen de bovengrondse en ondergrondse architectuurelementen. De ondergrondse parkeergarage hebben we daarom ontworpen als een aangename en veilige publieke ruimte die via een vide, die exact even breed is als de kerk, voor de Sint-Pieterskerk in relatie staat tot het bovenplein. Via deze vide, krijgt de bezoeker op elk niveau een ‘maaiveldgevoel’. Dit maaiveldgevoel ontstaat doordat natuurlijk licht tot op de onderste verdiepingen reikt, dit fungeert als een soort ‘natuurlijk’ lichtbaken als hoofdontsluiting voor de parking. Doordat de dakplaat van de eerste ondergrondse verdieping de helling volgt van het bovengrondse plein ontstaat op verdieping -1 een plafond dat schuin oploopt van 2,40m tot 4,50m hoogte. Hierdoor ontstaat een soort ondergrondse polyvalente ruimte, met een extra ruimtebeleving, waar eventueel publieke activiteiten kunnen plaatsvinden.”

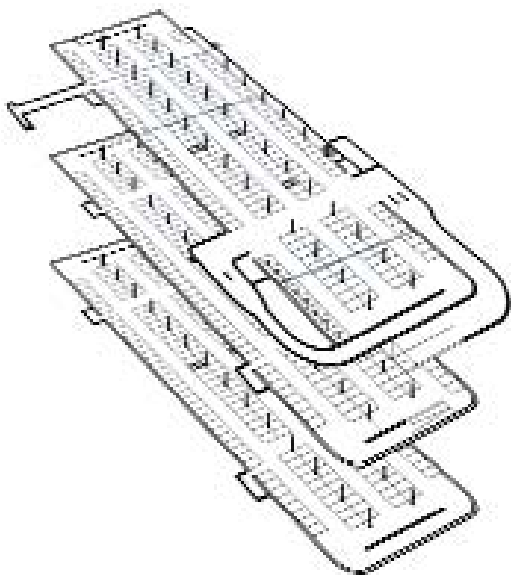
Sterk maaiveldgevoel

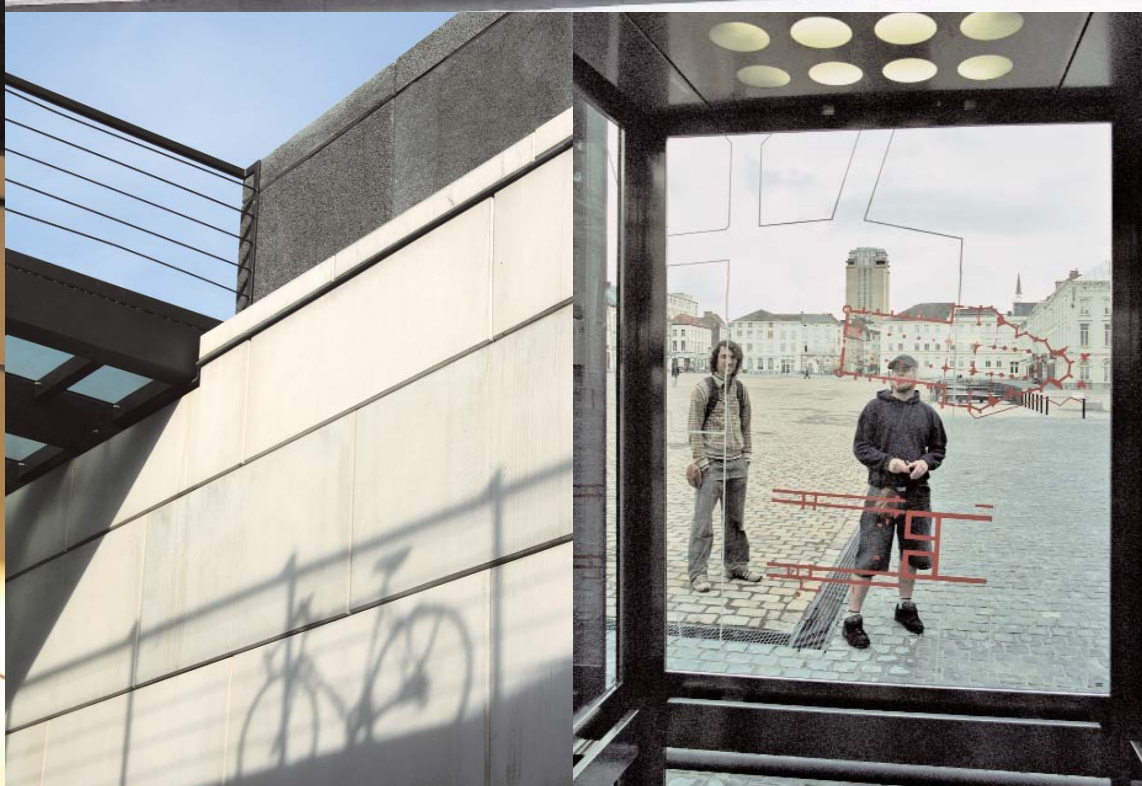
“Het ‘maaiveldgevoel’ is bijzonder sterk bij deze parking”, vult Heinz Rigole aan. “Zelfs op de -3 valt er nog zoveel licht binnen dat op de bodem van de vide een begroeiing met varens kon voorzien worden. Hierdoor krijg je nooit een keldergevoel. Boven de dakplaat werd bovendien maar liefst twee meter grond voorzien om tegemoet te komen aan een vraag van de stad. Met wilde absoluut dat er overal bomen konden geplant worden en dat de wortels van die bomen diep genoeg konden gaan. In het ontwerp zijn er alleen aan de noordzijde driemaal zes bomen voorzien, waardoor er een bomen-groep is die een verblijfsruimte met petanquevoorzieningen vormt onder een diffuus bladerdek. De bomen werden op een raster geplaatst dat de inrichting van de foer niet hypothekeert. Door het feit dat er twee meter grond boven de parking ligt, vormt ook de verankering van circustenten geen enkel probleem.”

Bekijken we het plein zelf, dan merken we dat het prima voldoet aan een aantal cruciale uitgangspunten. De bedoeling van het concept was onder meer de initiële historische kwaliteiten versterken, het omvatten van een assimilatie van historische gelaagdheid en de activering van het gebruik van de openbare ruimte. Daarnaast moest de architectuur van het plein, de gevels en de aanliggende (historische) gebouwen, zowel boven- als ondergronds, als geheel worden benaderd en moest het plein er rekening mee houden dat het langs een belangrijke as voor openbaar vervoer tot de stad ligt. Tot slot was het ook de bedoeling dat het plein een rustpunt werd in de stad, met een voldoende vrije en multifunctionele inrichting om zo ruimte te geven aan al dan niet nieuwe stedelijke activiteiten en attracties.

“De opdracht kan je eigenlijk opdelen in drie delen: de parking en het plein, het publieke sanitair en de integratie van archeologische vondsten in het plein”, verduidelijkt Piet Van Cauwenberghe. “Neem







de integratie van archeologische vondsten op het plein. Zoals we eerder al aangaven, blijven tekeningen in inoxlijnen de plaats van vroegere gebouwen aangeven, maar er is meer dan dat. Als je de panoramische liften verlaat, dan merk je dat je kijkt op de contouren van de vroegere bebouwing op het plein. In de liften hebben we, in samenwerking met de Dienst Archeologie van de stad Gent, een 12 meter hoge fotomontage gemaakt, die van helemaal beneden, op niveau -3, tot boven reikt. Onderaan vertrekken we van de 9de-10de eeuw en al naargelang je stijgt, naderen we het heden. Deze montage is verre van een klassieke tijdsbalk. Aan de hand van beelden krijgt de bezoeker een idee van de historische gelaagdheid van deze stadsruimte."

"Ondanks het feit dat het plein met zijn om en bij de 16.000 m² oppervlakte een bijzonder groot aaneengesloten geheel vormt, kunnen er subtiel een aantal deelruimten worden onderscheiden", gaat Heinz Rigole verder. "Tussen de voorgevel van de Sint-Pieterskerk en de vide werd een 'ceremonieel' plein voorzien met groot formaat 'grezplatinen', dat met zijn okerbeige kleur aansluit bij de architectuur

van de kerk. Voor het middenplein gebruiken we dezelfde natuursteen, maar dan in kasseiformaat. Hier werd met open splitvoegen gewerkt. De kasseien, die 14 cm dik zijn, kunnen op deze plaats heel gemakkelijk weggehaald worden, waardoor een goede verankering van pylonen van onder meer circustenten mogelijk wordt. Voor het plaveien van de pleinranden werden dan weer basaltplatinen gebruikt, die door hun kleur een harmonisch geheel vormen met de zwarte dakvlakken rond het plein. Ten noorden van het plein werd een bomengroep voorzien, met zitgelegenheid en ruimte voor terrassen. Ook al wordt het plein doorsneden door een belangrijke openbare vervoersas, toch blijft door de keuze van materialen en kleuren een harmonisch geheel bestaan. Ook de bovengrondse borstweringen hebben een zwarte kleurtoon, waardoor het plein 'groeit uit zijn omgeving'."

Uitzicht zo onbelast mogelijk

Op het plein werd er alles aan gedaan om het uitzicht zo onbelast mogelijk te houden. Er werd gewerkt met transparante glazen betaalgebouwtjes (uitgang Kantienberg en uitgang Overpoort), in combi-



natie met de ontsluiting van de parking (primair in, secundair in en uit) in het zuidelijke deel van het plein en met een bushalte stadinwaarts. Aan de overkant, de noordzijde, bevindt zich een rustruimte onder een bomengroep. De westelijke pleinrand voorziet in een terraszone voor cafés en restaurants en, aangrenzend aan de verkeersas stadinwaarts, de langsliggende primaire uitrit richting Kunstlaan.

De totale inrichting van het plein is polyvalent. We treffen er onder meer 37 wegneembare en verplaatsbare banken aan. Ook de afzetpaaltjes en de 62 fietsenstallingen zijn wegneembaar indien het plein volledig ingenomen wordt door de Halfvastenfoor.

“Je merkt er amper wat van, maar eigenlijk is dit project een hoogtechnologisch gebouw dat onder de grond steekt”, besluit Piet Van Cauwenberghe. “Zo is er de rookafzuiging met in het plein verwerkte roosters aan de noordzijde (Blandijn) en de integratie van een technische verdieping op de -1 ter hoogte van de zijwand van de primaire inrit. In geval van brand kan de rook naar de primaire inrit worden geblazen en weggevoerd via de zijwand. De volledige brand- en rookinstallatie gebeurt door middel van grote ventilatoren in vier schachten op de hoeken van de parking. Bij brand worden deze ven-

tilatoren elektrisch gestuurd, zodat deze al naar gelang de plaats lucht aanzuigen of afvoeren, en een snelle rookevacuatie mogelijk maken. Tegelijk dient het hele systeem ook voor verluchting en luchtverversing bij detectie van CO- en LPG-gassen. Bij brand worden tevens volledig automatisch brandgordijnen neergelaten aan de vide. Ook de technieken voor de foor merk je nauwelijks op, deze zijn geïntegreerd in de borstweringen op het plein. Ondergronds, op de kop van de vide, is een hoogspanningscabine en noodgroep voorzien. Bovendien hangen er in de parking zelf meer dan 100 camera's en is er altijd een bewaker aanwezig.”

Vandalisme neemt af

“Het enige probleem tot dusver is dat men er tot onze verbazing in slaagde om bijzonder zware betonnen banken toch omver te gooien, zelfs stukken van om en bij de 800 kilogram. Nu, sedert de opening in oktober 2006 stellen we gelukkig vast dat het vandalisme beetje bij beetje afneemt. Dat heeft wellicht voor een groot stuk te maken met gewenning aan de nieuwe situatie. Een nieuwe omgeving roept in het begin gemakkelijk wat weerstand op bij mensen en dat zal hier niet anders geweest zijn.”