

Integraal Plan openbaar domein Stad Gent

"Methodiek" voor het opstellen van inrichtingsplannen

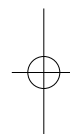
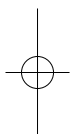


STAD GENT

KuiperCompagnons

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap
City & Regional Planning, Urban Design, Architecture, Landscape





Integraal Plan openbaar domein Stad Gent

"Methodiek" voor het opstellen van inrichtingsplannen

*mei 2006
738/300/81*



KuiperCompagnons

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap
City & Regional Planning, Urban Design, Architecture, Landscape





Voorwoord

De kwaliteit van de publieke ruimte staat volop in de belangstelling. Allerlei vakdisciplines zijn met veel overtuiging bezig de publieke ruimte in te richten en vorm te geven. Het is vooral de overheid die de publieke ruimte inricht en beheert. De Stad Gent is zich zeer bewust van deze taak.

Dat op hoog niveau wordt gewerkt aan de publieke ruimte bewijst het boek "Publieke ruimte een andere aanpak", geschreven in opdracht van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

Een treffend citaat hieruit:

"De publieke ruimte is een menselijke leefomgeving die ontmoeting mogelijk maakt, informatie verstrekt, emoties teweegbrengt, inspireert, zintuigen prikkelt, esthetisch genot biedt, historische en actueel maatschappelijke bespiegelingen voedt.....

In die zin is ze een culturele ruimte, vergelijkbaar met een theater, een museum, een concertzaal of met de verbeeldingswereld van een roman of een film. De publieke ruimte is uiteraard levensechte realiteit, maar kan geen argument zijn om ze buiten de cultuur te plaatsen. Ze is, afgezien van haar andere functies,

een instrument van cultuurbeleving en -ontwikkeling. Onderdelen van dat instrument zijn dus niet alleen 'functioneel' als ze een praktisch nut hebben, maar ook als ze het culturele aspect vervolledigen of ondersteunen." (Vlaamse Stichting Verkeerskunde, De vormgeving van de publieke ruimte, krachtlijnen voor een nieuwe aanpak.)



Inhoudsopgave

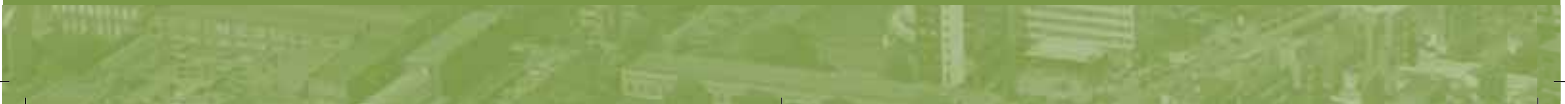
Deel 1: Planningscontext en Analyse 1

1.1. De opgave	2
1.2. Gemeentelijk beleid	4
1.2.1. Ruimtelijk Structuurplan Stad Gent	4
1.2.2. Mobiliteitsplan Stad Gent	6
1.2.3. Groenvisie	10
1.3. Integrale aanpak voor het openbaar domein van de Stad Gent	11
1.4. Sterkte/zwakte analyse	11
1.4.1. Sterke punten	12
1.4.2. Zwakke punten	13
1.5. Conclusies	14

Deel 2: Indeling naar ontwikkelingsperiodes en gebiedscategorieën 17

2.1. Indeling naar ontwikkelingsperiodes	18
2.1.1. Oude ontwikkelingsperiode	20
2.1.2. Midden ontwikkelingsperiode	22
2.1.3. Jonge ontwikkelingsperiode	24
2.2. Kenmerken inrichting openbaar domein per ontwikkelingsperiode	26
2.2.1. Oude ontwikkelingsperiode	26
2.2.2. Midden ontwikkelingsperiode	27
2.2.3. Jonge ontwikkelingsperiode	27
2.3. Indeling naar gebiedscategorieën	28
2.3.1. Definities gebiedscategorieën	28
2.3.2. Matrix ontwikkelingsperiodes - gebiedscategorieën	29
2.4. De analyses in beeld gebracht	30
2.4.1. Mobiliteitsstructuur	30
2.4.2. De groenstructuur	32
2.4.3. De ontwikkelingsperiodes	34
2.4.4. de synthesekaart	36

Deel 3: Scenario's voor ontwikkelingsperiodes per gebiedscategorieën	39
3.1. Inleiding	40
3.1.1. Nieuwe ontwerpambities voor de Stad Gent	40
3.1.2. Definities en aandachtspunten	44
3.2. Scenario's per ontwikkelingsperiode en gebiedscategorie	45
3.2.1. Oude ontwikkelingsperiode	46
A. Oude ontwikkelingsperiode: etaleringsgebied	48
B. Oude ontwikkelingsperiode: woongebied	52
C. Oude ontwikkelingsperiode: bijzonder gebied	54
D. Oude ontwikkelingsperiode: parken en landschap	55
E. Oude ontwikkelingsperiode: infrastructuur	56
3.2.2. Midden ontwikkelingsperiode	60
A. Midden ontwikkelingsperiode: etaleringsgebied	62
B. Midden ontwikkelingsperiode: woongebied	64
C. Midden ontwikkelingsperiode: bijzonder gebied	68
D. Midden ontwikkelingsperiode: parken en landschap	69
E. Midden ontwikkelingsperiode: infrastructuur	70
3.2.3. Jonge ontwikkelingsperiode	74
A. Jonge ontwikkelingsperiode: etaleringsgebied	76
B. Jonge ontwikkelingsperiode: woongebied	78
C. Jonge ontwikkelingsperiode: bijzonder gebied	82
D. Jonge ontwikkelingsperiode: parken en landschap	85
E. Jonge ontwikkelingsperiode: infrastructuur	86
3.2.4. Toekomstige ontwikkelingsperiode	92
3.3. Aandachtspunten bij de scenario's (functionele doelstellingen)	94
3.4. Communicatie	100
3.4.1. Interne communicatie	100
3.4.2. Externe communicatie	100
3.5. Tot slot	101
 Deel 4: Materialenfiches	 103
Samenstellen van een losbladig kaartensysteem (materialenfiches)	104



Deel 1 Planningscontext en analyse



1. Planningscontext en analyse

1.1. De opgave

Binnen de stad Gent willen we meer samenhang brengen in de inrichting van straten en pleinen. We denken daarbij niet alleen aan de indeling en de maatvoering van de verkeersvoorzieningen maar we willen ook nadenken over het soort verharding, de keuze van het straatmeubilair en de beplanting. Tegelijk willen we streven naar een zekere mate van afstemming van de inrichting op het specifieke karakter van de verschillende gebiedsdelen van de stad. In de historische stad hanteren we dus andere principes dan in de nieuwe gebieden, en ook handelszones, woonbuurten en winkelpromenades worden op een heel eigen manier benaderd.

De veelheid van ingrepen in het openbaar domein hebben soms een onsamenhangende inrichting tot resultaat. Vooral de veel voorkomende incidentele reparaties van het wegdek leggen vaak een storende claim op de eenheid van het straatbeeld en ook de grote verscheidenheid aan straatmeubilair, bewegwijzering en reclameuitingen maken het beeld er niet rustiger op.

We beschikken als Stad over een groot aantal facetnota's, waarin uitspraken worden gedaan

over een heel scala van onderwerpen met betrekking tot de inrichting van het openbaar domein. Deze nota's zijn opgesteld door de verschillende stadsdiensten en benaderen het openbaar domein dus vanuit diverse invalshoeken. Daardoor ontbreekt een samenhang tussen de diverse beleidsuitspraken.

We hebben behoefte aan een referentiekader bij het opstellen van inrichtingsplannen voor het openbaar domein. Een referentiekader zal de ontwerpen stroomlijnen door een zekere uniformering en standaardisatie in te voeren. Hierdoor ontstaat een grotere samenhang en dat kan de beeldkwaliteit en de leesbaarheid van de plek alleen maar ten goede komen.

Alle inrichtingsfacetten zullen als één samenhangend geheel in beschouwing worden genomen.

Als ambitie geldt een rustig straatbeeld zodat de architectonische kwaliteit van de bebouwing maximaal tot haar recht kan komen. Tegelijk zoeken we naar een goede afstemming tussen de plaatselijke verkeersfunctie en de specifieke betekenis van het betreffende wegvak. We streven hierbij naar een langetermijnaanpak, waarbij stukje en beetje meer samenhang ontstaat.



Deze studie moet in dit licht worden beschouwd. De studie geeft aan hoe het openbaar domein op een integrale manier kan worden aangepakt. De studie omvat een checklist met globale uitgangspunten die richtinggevend zijn en is te beschouwen als een aanzet tot een algemeen geldende aanpak van de vele opgaven (klein en groot). Vooral de methodiek staat hierbij centraal. De studie moet dus niet gezien te worden als een plan of een visie.

Als uitgangspunt is gekozen voor een zekere diversiteit.

We beschouwen veelkleurigheid als een kwaliteit, waarbij de dynamiek van de stad maximaal tot haar recht komt. Uiteraard kent ook dit een zekere begrenzing en wordt rekening gehouden met de traditie van de stad en het gebruik van streekeigen materialen.

In het kader van de voorbereiding van deze studie is een werkgroep samengesteld met een vertegenwoordiging van de diverse betrokken stadsdiensten. De voorbereiding is in twee stappen onder te verdelen. Bij de eerste stap lag het accent op informatie. Bij de tweede stap is nagegaan of de voorgestelde methodiek als instrument hanteerbaar is.

De werkgroep heeft tijdens haar eerste bijeenkomst een voorkeur uitgesproken voor een globale en brede aanpak. Onderwerp van de studie werd dus de stad als geheel, met onder-

zoek naar diverse types van gebieden. Dit betekent dat er dus niet gekozen is voor een diepgaande detailstudie van een minder omvangrijk gebied zoals bijvoorbeeld de Kuip.

Het Integraal Plan Openbaar Domein baseert zich op het Ruimtelijk Structuurplan Gent en vormt feitelijk een nadere uitwerking van de intenties die aangegeven zijn in het structuurplan. Het Integraal Plan Openbaar Domein is gericht op dynamiek en nodigt uit tot een dialoog. In het plan zijn basisprincipes verwoord, niet als een dictaat van bovenaf, maar als uitgangspunt voor discussie. Bij de uitwerking van de inrichtingsplannen rest dus nog voldoende ruimte voor inspraak en dialoog met de belanghebbenden.

Bij de opmaak van de studie hanteerden we volgende uitgangspunten:

- de spelregels zijn in eerste instantie gericht op een hoge gebruikskwaliteit voor zowel het openbaar vervoer, auto- en fietsverkeer als voor de voetgangers;
- het plan zal recht doen aan de eigen identiteit van de diverse stadsfragmenten. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de middeleeuwse binnenstad, de 19e eeuwse gordel, en de 20e eeuwse uitbreidingsgebieden;
- het plan wil de functies van de stad versterken, zowel als centrumgebied, als toe-



ristisch gebied, als woonomgeving en als kantoren- en bedrijvengebied;

- het Integraal Plan zal een inspiratiebron zijn voor ontwerpers. Het zal vanuit een analyse van de stad aanleidingen aanreiken voor nieuwe keuzen en hedendaagse ontwikkelingen.

Bij de opmaak van de plannen gaat het om een groot aantal facetten: de dimensionering van de (verkeers)ruimten, de wijze van afwatering, het oppervlaktemateriaal, de groen- en waterstructuur, de verlichting en het straatmeubilair.

Het Integraal Plan Openbaar Domein is uit drie delen samengesteld:

Deel 1 "Planningscontext en analyse".

Op grond van een verkenning en bestaande informatie is een overzicht opgesteld van sterke en zwakke punten. Het overzicht geeft de aspecten aan die in de studie moeten worden betrokken.

Deel 2 "Indeling naar gebiedscategorieën"

De stad wordt ingedeeld in verschillende gebiedscategorieën.

De ontwikkelingsperiode en het daarmee samenhangende tijdsbeeld is als richtinggevend beschouwd voor de keuze ten aanzien van de vormgeving en de stijl van de voorgestelde inrichtingselementen.

Deel 3 "Scenario's voor de verschillende gebiedscategorieën"

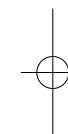
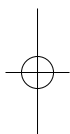
Dit deel bevat uitgangspunten voor het opstellen van inrichtingsplannen. Voor alle gebieds-

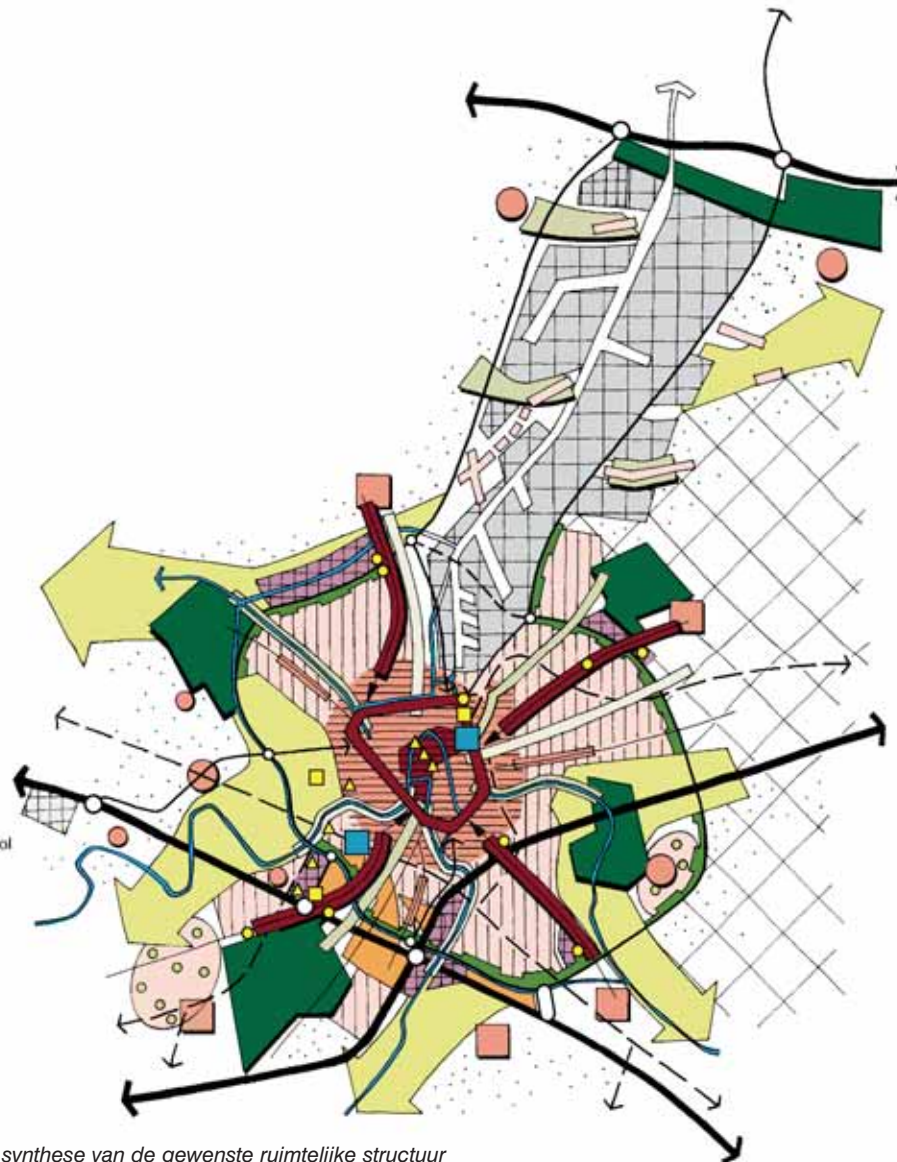
categorieën worden aandachtspunten en uitwerkingssuggesties aangegeven.

1.2. Gemeentelijk beleid

1.2.1. Ruimtelijk Structuurplan Stad Gent

Het Ruimtelijk Structuurplan Gent biedt een kader voor het stedelijk ruimtelijk beleid en geeft een visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Het kan tevens als toetsingskader worden ingezet om verantwoorde en samenhangende beleidsbeslissingen te nemen. Het Ruimtelijk Structuurplan Gent, goedgekeurd in april 2003, sluit aan op het "Provinciaal Structuurplan Oost Vlaanderen". Het plan omvat ondermeer een indeling naar ontwikkelingsperioden, geeft een beeld van de landschappelijke structuur in en rond de stad en bevat een synthese van de ruimtelijke structuur. Het Ruimtelijk structuurplan deelt de stad in verschillende deelgebieden in.





synthese van de gewenste ruimtelijke structuur

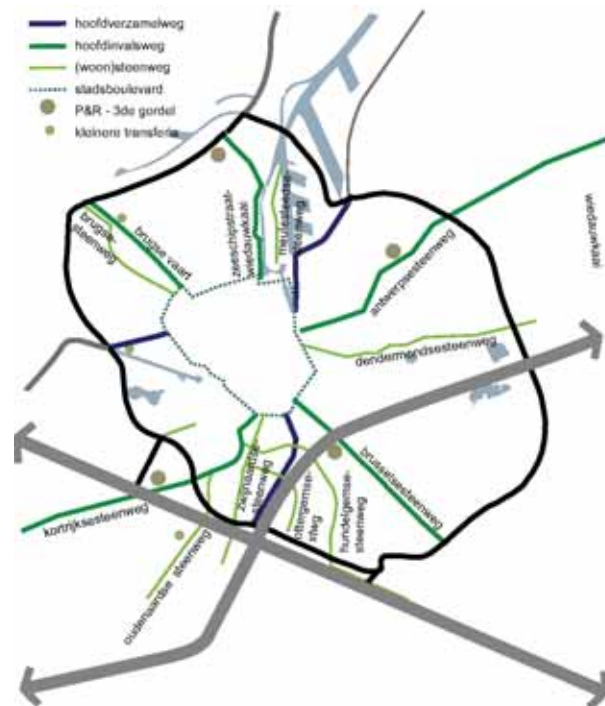
1.2.2. Mobiliteitsplan Stad Gent

Een belangrijke deelstudie van het Ruimtelijk Structuurplan Gent is het Mobiliteitsplan. Het Mobiliteitsplan vormt een referentiekader voor een duurzame mobiliteit. Het vormt de basis voor een verdere verfijning onder vorm verkeersleefbaarheidsplannen op wijk- of stadsdeelniveau.

Het Mobiliteitsplan is een belangrijke onderlegger voor het opstellen van het Integraal Plan voor het openbaar domein. Vooral de functionele indeling van straten moet worden getoetst aan het Mobiliteitsplan.

Een analyse van de mobiliteitsproblematiek resulteert in volgende vaststellingen:

- de verplaatsingsbehoefte groeit door een hoger activiteitsniveau;
- het aantal autoverplaatsingen neemt sterk toe;
- de wegenhiërarchie is onvoldoende uitgewerkt;
- het openbaar vervoer blijft in een moeilijke marktpositie;
- er wordt te weinig gefietst;



Het Mobiliteitplan geeft het beleid aan met betrekking tot het autoverkeer, de parkeervoorzieningen, het fietsverkeer, het openbaar vervoer en de voetgangerszones.

Autoverkeer

Het wegen- en stratenstelsel wordt als volgt onderverdeeld:

- het hoofdwegennet heeft een internationale en bovenregionale verbindingsfunctie; het gaat om volwaardige autosnelwegen. Centraal staat een zo groot mogelijke doorstroming;
- de primaire hoofdwegen hebben een regionale verbindingsfunctie; de nadruk ligt op de verbindingsfunctie dus het optimaliseren van de verkeersfunctie staat voorop. Er wordt gestreefd naar zo weinig mogelijk rechtstreekse toegangen, een scheiding tussen verkeerssoorten (doorgaand en lokaal verkeer) en ongelijkvloerse kruisingen. Eventuele kruisingen kunnen worden uitgevoerd in de vorm van een rotonde;
- de secundaire wegen hebben een gebiedsontsluitingsfunctie en een lokale verbindingsfunctie; er worden twee categorieën onderscheiden. De eerste categorie heeft betrekking op wegen waarvan de gebiedsontsluitingsfunctie en de lokale verbindingsfunctie even belangrijk zijn. Bij de tweede categorie is de gebiedsontsluitingsfunctie ondergeschikt aan de plaatselijke

functie. Waar op deze wegen sprake is van aanliggende functies, primeert de verkeersleefbaarheid.

- lokale wegen hebben een lokale verbindingsfunctie; bij deze wegen staan verkeersleefbaarheid en veiligheid op de eerste plaats, boven de afwikkelingsnelheid van het verkeer.

Het hoofdwegennet, de primaire wegen en de secundaire wegen van eerste categorie met inbegrip van de stedelijke ringboulevard kunnen worden opgevat als onderdeel van de infrastructuurzone. Bij deze wegen staat de verkeersdoorstroming centraal. De overige ontsluitingswegen met inbegrip van de P-route als parkeerring zijn van essentieel belang voor de bereikbaarheid van het centrum. Deze wegen hebben naast een verkeersfunctie ook een verblijfsfunctie. Deze interne ontsluitingswegen zijn van belang voor de presentatie van het stadscentrum.

Parkeren

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de parkeervraag door woon-werkverkeer, door winkelbezoek, door toeristen en ten slotte door bewoners.

Woon-werkverkeer, winkelbezoekers en toeristen worden via een parkeerring, de P-route, naar de negen centrumgarages geleid. Bewonersparkeren vindt hoofdzakelijk plaats langs de kant van de weg.

Om de automobilititeit te beheersen en het auto-gebruik te ontmoedigen werden al heel wat maatregelen getroffen.

Zo bestaat er een gedifferentieerde parkeerorganisatie voor het hele gebied binnen de stedelijke ringboulevard. Buiten de parkeerring worden ondergrondse parkings aangelegd als vervanging van bovengrondse parkeerplaatsen. Binnen de parkeerring wordt overal betaald parkeren ingevoerd. Verdere invoering volgt, eerst in de zone tussen parkeerring en stedelijke ringboulevard, nadien ook in de residentiële zones buiten de stedelijke ringboulevard. De tariefstelling en parkeerduur beperking van parkeren in de stad wordt zo mogelijk toegesneden op de diverse doelgroepen.

Ondertussen wordt gestreefd naar een sterke P&R structuur, die gebaseerd is op de aanwezige tramassen.

De negen parkeergarages die bereikbaar zijn via de parkeerring liggen allemaal op toplocaties voor woonwerkverkeer, toeristisch verkeer en winkelbezoek. Voor deze parkings wordt uitgegaan van beperking van abonneenthouders. Voor bewoners is een goedkoop P-tarief ingesteld in de daluren. De grote ondergrondse parking aan het W. Wilsonplein (parking-zuid) heeft twee functies: hij doet dienst als centrum-parking én als kernstad-randparking.

Het Mobiliteitsplan voorziet in een uitbreiding van parkeervoorzieningen ter hoogte van de Reep/Seminariestraat en de Ramen.

In het gebied tussen de parkeerring en de stedelijke ringsboulevard wordt gestreefd naar het ontwikkelen van kernstad-randparkings. Deze parkeergarages zijn bedoeld voor bewoners en kunnen bovendien dienen als overloop van de parkings in het stadscentrum. Voor deze parkeergarages ligt het accent op abonnement-sparkings. Het gaat daarbij niet om additionele parkeercapaciteit, maar vooral om compensatie voor parkeerplaatsen die verwijderd worden van straten en pleinen.

Voorbeelden hiervan zijn de nieuwe parkings aan het St. Pietersplein en de Dampoort en de toekomstige parkings in de omgeving van het Gerechtshof, de Muidelaan en ter hoogte van Bellevue.

In de woonbuurten gelegen buiten de stedelijke ringboulevard wordt "wild parkeren" zoveel mogelijk tegengegaan. De Stad wil proactief werken door de bestaande parkeerplaatsen uit te breiden met een aantal buurtparkings.

Voor pendelaars tenslotte worden in de stads-rand voorzieningen met extra langparkeerplaatsen gerealiseerd.

Fietsverkeer

Het Mobiliteitsplan somt een aantal beleidssce-nario's op. Voorop staan verkeersveiligheid en sociale veiligheid. Er wordt gestreefd naar een fietspadennetwerk met samenhang en continuïteit. De belangrijkste bestemmingen in de stad, zoals scholen, het centrum, de werkomgevingen, het station, enz. moeten via fietsroutes bereikbaar zijn. De fietsroutes moeten zo direct mogelijk te zijn en beschikken over een aantrekkelijke inbedding en een zeker comfort. Het oversteken met de fiets van wegen met belangrijke autofunctie vormt een groot knelpunt.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen primaire fietsroutes, secundaire fietsroutes en recreatieve fietsroutes. De belangrijkste fietsroutes zijn de Oost-Westroute, Leiepromenade, de Floraroute en de Campusroute. Nieuwe routes zijn de Dorpenroute, de Westeringspoorroute, de Flanders Exporoute en de Drongenstationroute.

Het stallingsbeleid gaat uit van verplichte stallingplaatsen bij woningen, kantoren, openbare gebouwen en de creatie van bewaakte parkings op diverse plaatsen in de stad, zoals aan het St. Pietersstation, het Dampoortstation en in de Kuip (centrum).

Voetgangersverkeer

De voetgangerszone is te herkennen aan het verkeersbord "voetgangerszone". In het als zodanig aangegeven gebied hebben de voetgangers altijd voorrang. Alle andere weggebruikers (fietsers, openbaar vervoer, taxi's en besteldiensten) moeten zich aanpassen en stapvoets rijden. Volgens de nieuwe verkeersregeling hebben fietsers onbeperkt toegang tot het voetgangersgebied. Zij mogen er altijd en overal rijden, maar moeten de rechten van de voetgangers respecteren. In het voetgangersdomein lopen diverse tram- en buslijnen.

Openbaar vervoer

De Openbaarvervoerstudie voor de Gentse regio vormt de basis voor uitwerking van de openbaarvervoerstructuur van de stad. Het gaat daarbij om een integratie van de stedelijke trein-, tram- en busnetwerken met de grote overstapstations Sint-Pieters en Dampoort als bronpunten. Bij de uitvoering van de plannen kunnen een aantal buslijnen worden vervangen door nieuw te realiseren tramlijnen. Er is een actieprogramma "openbaar vervoer", dat ingedeeld is naar hoofd- en deelacties voor de korte, de middellange en de lange termijn.



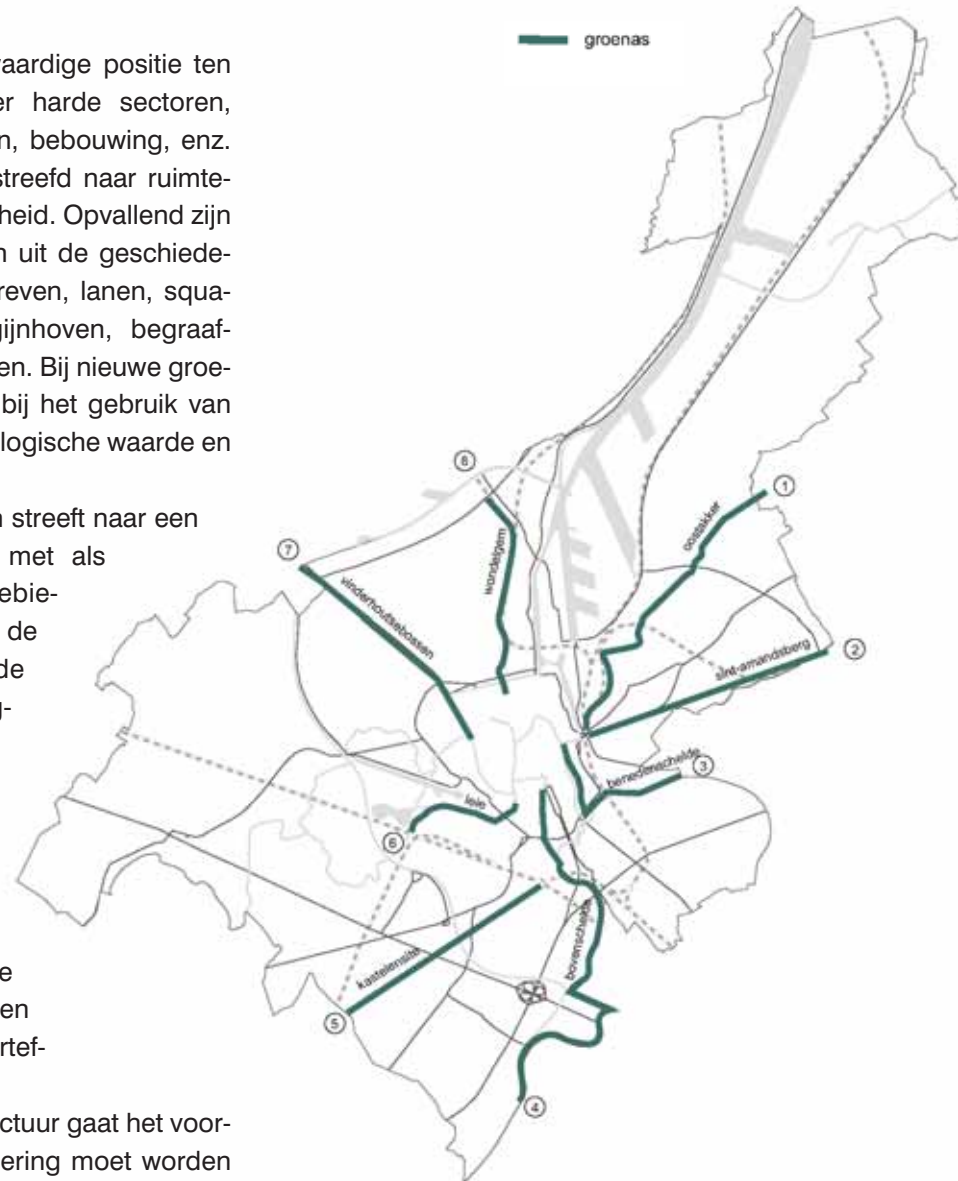
1.2.3. Groenvisie

Groen verdient een gelijkwaardige positie ten opzichte van andere meer harde sectoren, zoals verkeersvoorzieningen, bebouwing, enz. In het algemeen wordt gestreefd naar ruimtelijke eenheid en herkenbaarheid. Opvallend zijn de overgebleven elementen uit de geschiedenis, zoals kasteelparken, dreven, lanen, squares en dorpspleinen, begijnhoven, begraafplaatsen en botanische tuinen. Bij nieuwe groenaanplant ligt de voorkeur bij het gebruik van streekeigen soorten, de ecologische waarde en een extensief beheer.

Het Ruimtelijk Structuurplan streeft naar een vergroening van de stad met als actiegebieden: de valleigebieden, de vier groenpolen, de groene ring langs de Ringvaart, de stedelijke ringboulevard (R40) en de aanwezige groene stapstenen.

Verkeersleefbaarheidsplannen voor het gehele Gentse grondgebied geven aan bomen een belangrijke rol als visuele remmers en voor het creëren van poortefecten.

Bij een duurzame groenstructuur gaat het vooral om continuïteit. Versnippering moet worden tegengegaan. Het onverbrekkelijk bij elkaar



horen van groene en stedelijke functies veronderstelt een geïntegreerde aanpak bij de inrichting van de openbare ruimte.

Bij de keuze van nieuwe beplanting moet in principe worden aangesloten op de bestaande beplanting. Nadere afwegingen zijn mogelijk ten aanzien van landschappelijke, historische en esthetische aspecten maar ook, niet in de laatste plaats, omwille van fysische omstandigheden. Gepleit wordt voor eenheid en soberheid.

Groen wordt gezien als een contrasterend element tegenover bebouwing. Groen kan dienen als hulpmiddel bij het leesbaar maken van de aanwezige stedelijke opzet. Het kan de identiteit van een gebied ondersteunen door het spel van textuur, kleur, vorm, ritme, volume en ruimtewerking. Een aantal buurten vertonen een zekere eenheid in de groenopbouw. Die eenheid wordt bewaard en waar nodig hersteld. Op sommige plaatsen is de herkenbaarheid van de groenstructuur vervaagd of ontbreekt deze.

Conclusie:

De Stad Gent beschikt over een groot aantal beleidsplannen, materialenplan, mobiliteitsplan, verkeersleefbaarheidplan, plan openbaar vervoer, parkeergeleidingssysteem, lichtplan, plan kades en oevers, aanmeerplan, signalisatieplan, sanitairplan, plan straatmeubilair, horecabeleidsplan, strategisch-commercieel plan, enz.

Veel van deze plannen zijn ondergebracht in het Ruimtelijke Structuurplan Gent. Al deze plannen vormen een belangrijke basis bij het ontwikkelen van het Integraal Plan voor het Openbaar Domein.

1.3. Integrale aanpak voor het openbaar domein van de Stad Gent

Een goed openbaar domein in de stad is van grote betekenis, het vormt als het ware een decor van de stad waar het openbaar leven plaatsvindt, het is het visitekaartje van de stad, zorgt voor oriëntatie en dient de stedenbouwkundige, ruimtelijke en architectonische kwaliteiten te ondersteunen.

De Stad Gent bezit zeer veel kennis en know-how van haar openbaar domein. Er werden al veel plannen opgesteld, zoals in hoofdstuk 1.2.1 is omschreven.

1.4. Sterkte/zwakte analyse

Op 24 november 2004 heeft een verkenning plaatsgevonden van de historische stad en de omliggende 19e en 20e eeuwse gebieden. Op basis van deze verkenning is een globale sterkte/zwakte analyse opgesteld.



1.4.1. Sterke punten

- het cultuurhistorische karakter van de stad;
- de stedenbouwkundige structuur met de bebouwingsopzet en het stelsel van straten, pleinen, stegen, parken, enz.;
- de aanwezige terreinhoogteverschillen die tot verrassende zichtlijnen leiden;
- het waterstelsel in de stad;
- de parkeerroute met parkeervoorzieningen aan de rand van de historische stad;
- de inrichting van het openbaar domein waarbij veel natuursteen is gebruikt;
- de fraaie verscheidenheid en differentiatie van stedelijke ruimten.



touristische attracties



rijke historie



monumentaal karakter



duurzaam materiaalgebruik



diversiteit aan pleinen



water in de stad



duurzaam materiaalgebruik

1.4.2. Zwakke punten

- het ontbreken van samenhang in de groenstructuur;
- een onrustig straatbeeld vanwege een te opvallende specifieke materiaaltoepassing van inritten, van voetgangersoversteekplaatsen en van verkeersdrempels;
- de overdimensionering van veel wegen en straten, te brede asfaltprofielen;
- te weinig groen, straat- en laanbomen;
- de veelal onveilige en oncomfortabele situaties voor de fietsers;
- de staat van onderhoud bij verschillende wegen en straten.

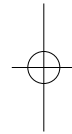
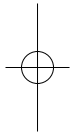


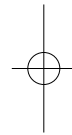
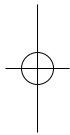
1.5. Conclusies

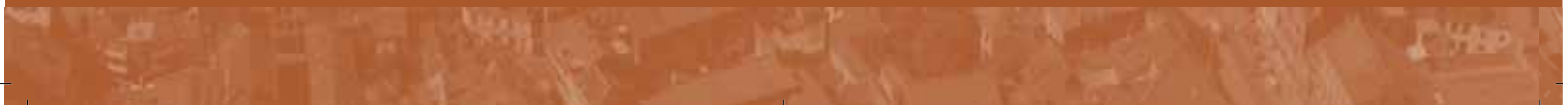
De stad biedt tal van kwaliteiten die aanleiding kunnen geven voor verdere ontwikkelingen. Aanleg en beheer van het openbaar domein vormen een integraal vraagstuk, waarbij alle relevante deelaspecten worden gebundeld en in samenhang met elkaar worden bestudeerd en op elkaar afgestemd.

Dit Integraal Plan verzamelt kennis en know-how en reikt hiertoe een visie en een methodiek aan.

Wanneer iedereen die bezig is met de inrichting en het beheer van het openbaar domein in de toekomst rekening houdt met de richtlijnen van dit Integraal Plan, dan leidt dit ongetwijfeld tot de inrichting van een kwalitatief hoogwaardig openbaar domein.







Deel 2 Indeling naar ontwikkelingsperiodes en gebiedscategorieën



2. Indeling naar gebiedscategorieën

2.1. Indeling naar ontwikkelingsperiodes

De ontwikkeling van een stad wordt in hoge mate bepaald door de tijdsfactor. De geschiedenis vormt de basis om de stad te kunnen lezen en begrijpen. De factor tijd maakt het mogelijk de stad te verdelen in diverse gebiedscategorieën. Dit zijn herkenbare stadsfragmenten met een specifiek karakter. Daarnaast is ook de functie van het gebied van groot belang. Zo heeft een winkelgebied een uitgesproken commerciële functie, het plein bij het stadhuis vervult ook een formele rol en in een woonomgeving primeert de woonfunctie. .

Bebouwde en onbebouwde ruimten vormen een twee-eenheid, zij hebben invloed op elkaar en kunnen elkaar ondersteunen en versterken. Om de inrichting van de onbebouwde ruimte (het openbaar domein) te bepalen, worden eerst de specifieke kenmerken, het karakter en de functie benoemd.

De ontleding van de stad en het benoemen van de plek vormen de basis voor de uiteindelijke beeldvorming van het openbaar domein. Als leidend principe geldt dat de architectuur van de bebouwing en de inrichting van het openbaar domein ondersteunend zijn voor de specifieke betekenis van een gebied. Benadrukking

van een gebiedseigen karakter van de diverse omgevingen zorgt voor een sterke en heldere presentatie. Deze werkwijze zal leiden tot een stadsbeeld dat recht doet aan zowel de geschiedenis als de dynamiek van Gent.

De stedenbouwkundige ontwikkelingsgeschiedenis volgt duidelijk de maatschappelijke ontwikkelingen. De middeleeuwse mens had aandacht voor Kerk en ambacht en was sterk gericht op een lokale economie, de verlichte mens stond aan het begin van de industriële revolutie, de negentiende-eeuwse mens werd geconfronteerd met het kapitalisme en maatschappelijke klassen en de tijd vóór en ná de oorlog kenmerkt zich door democratie, socialisme en woningnood. Ten slotte belanden we in de nieuwe tijd met een grote diversiteit naar bevolkingsgroepen, aandacht voor 'business' en een herwonnen begrip van cultuurhistorische waarden.

In de huidige opzet van de stad zijn de diverse uitbreidingsschillen goed te onderkennen. De indeling van de ontwikkelingsperiode is hierop gebaseerd. Op deze wijze ontstaat een globaal beeld van de historische topografie.



Natuurlijk zijn in het stedelijk gebied voortdurend omvangrijke ingrepen gebeurd, waarbij de stedenbouwkundige opzet is aangepast en getransformeerd. Denk maar aan bedrijfsterreinen die getransformeerd zijn tot woongebieden of reconstructies binnen het stedelijk gebied, waarbij complete nieuwe straten met aanliggende bebouwing zijn gerealiseerd.

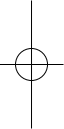
De stedenbouwkundige opzet kan worden getypeerd aan de hand van vier aspecten: de hoofdindeling van het stratenstelsel, de bebouwingsstructuur, de architectuur van de bebouwing en de inrichting van het openbaar domein.

2.1.1. Oude ontwikkelingsperiode

Aan het begin van de stadsontwikkeling van Gent staat de Portus Gandavium (Karolingische portus), die gelegen is aan de oostzijde van de stad. Vanuit deze eerste kern vindt de ontwikkeling plaats van de "Gentse Kuip" met daarin een centraal gelegen St. Baafskathedraal en op vier hoeken een kerk: de St. Jacobs in het noorden, de O.L. Vrouw (bij de St. Pietersabdij) in het zuiden, de St. Michielskerk in het westen en de St. Salvator bij de St. Baafsabdij in het oosten. Aan het eind van de 13e eeuw is Gent na Parijs de meest omvangrijke stad van Noord Europa. Na een teruggang in de 13e en de 14e eeuw vangt de Spaanse periode aan. Vanwege



fragment oude ontwikkelingsperiode



de godsdienstoorlog ontstaat een gebastioneerde vesting in de vorm van een driehoek, die tot aan het eind van de 18e eeuw gehandhaafd blijft. Tijdens de Oostenrijkse periode is sprake van een ontwikkeling tot handelsstad met de aanleg van de steenwegen richting Brussel, Kortrijk en Brugge. De afsluiting van de Schelde noodzaakt de aanleg van de Brugsevaart met de Coupure (1751). In 1781 is de vesting ontmanteld en zijn de stadspoorten gesloopt. In de Franse tijd ontstaan op deze plaatsen tolpoorten.

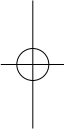
In het centrum van de middeleeuwse stad bevindt zich de Botermarkt en de Hoogpoort. Rondom deze ruimten liggen de belangrijkste burgerlijke gebouwen. Het stratenstelsel is in de vorm van een dambordpatroon met vele handelspleinen, zoals de Korenmarkt, de Gras- en Korenlei, de Groentemarkt en het Groot Kanonplein. Van belang zijn de uitgaande handelsrouten.

Het stedelijk gebied van vóór 1854 wordt gekenmerkt door een grote differentiatie in maatvoering van de openbare ruimten. Opvallend is het organische stratenbeloop met aaneengesloten bebouwing.

Het bebouwingsbeeld wordt bepaald door individuele panden met ambachtelijke architectuur. De kenmerkende architectuurstijlen zijn de renaissance, Lodewijk XIV en Lodewijk XV stijl. In de buurten is sprake van weinig verharding.

De markten, de handelskaden en de uitgaande wegen zijn belegd met natuurstenen kasseien.

Opvallend is de nogal ruime opzet van de stad met omvangrijke nog onbebouwde gebieden binnen de vesting.



2.1.2. Midden ontwikkelingsperiode

Er kunnen twee afzonderlijke perioden worden onderscheiden.

In de eerste periode wordt Gent het "Manchester" van het vasteland van Europa met verspreid gelegen fabrieksbebouwing. Vanwege de tolheffingen blijven de ontwikkelingen beperkt tot inbreidingen van de uitgestrekte 'open' terreinen binnen de Kuip. De bebouwing binnen de stadscontour vindt in eerste instantie plaats in de vorm van lintbebouwing langs de aanwezige landwegen.

Bepalende ontwikkelingsfactoren naast de bouw van de eerste spoorweg (1835) zijn de aanleg van een open verbinding met de Schelde via kanaal Gent Terneuzen en de ontwikkeling van de havendokken. De opkomst van het openbaar vervoerstelsel met treinstations en trambanen is zeer bepalend voor de ontwikkeling van de uitbreidingsbuurten.

In de tweede periode volgt het bebouwen van de bouwvrije zone rond de militaire citadel met het nieuw St.-Pietersstation en de aanleg van de Veldstraat, de Nederkouter en de Kortrijkse Poortstraat als winkelas, de aanleg van de Groot Britanniëlaan en de ontwikkeling van de Rabotwijk en de Brugse Poort.

Bovenstaande ontwikkelingen zorgen als geheel voor een negentiende-eeuwse schil. Belangrijke ingrepen in het bestaand stedelijk weefsel volgen uit het Zolikofer De Vigne Plan



fragment midden ontwikkelingsperiode

in 1889 met de ontwikkeling van de Vlaanderenstraat, de Limburgstraat en de Henegouwenstraat. Andere stedenbouwkundige maatregelen zijn de aanleg van het Van Duyseplein in 1895, de realisering van de Leopold II Laan, de St. Pieters-Aalstwijk en de ontwikkelingen voor de wereldtentoonstelling in 1917 met het Graaf de Smet de Nayerplein.

De maatschappij in de middenperiode kenmerkt zich door een onderscheid naar bevolgingsklasse. Dit komt ondermeer tot uiting door de 'stadspaleizen' rondom het St. Annaplein, het St. Pietersplein, St. Armanstraat, St. Pietersnieuwstraat, de Muinkkaai, aan weerszijden van de Place de la Station en het huidige Pr. Albertpark.

In schril contrast hiermee staan de omvangrijke arbeidersblokken, vaak ingevuld met complexen "rug aan rug" woningen. Het gaat daarbij om een reeks identieke huisjes, gebouwd rondom een gemeenschappelijke koer: de zogenaamde "beluiken".

In latere tijd wordt een begin gemaakt met grootse saneringsoperaties, waarbij de slechte woonsituaties plaatsmaken voor beter uitgeruste buurten. Rond 1870 is sprake van een stelselmatige rationele urbanisatie. Het bewust loslaten van de onderliggende landschappelijke rasters benadrukt de autonomie van de nieuwe wijken. De nieuwe buurten kenmerken zich door een hiërarchie naar brede en smalle straten en in het midden een plein als oriëntatiepunt. De kenmerkende architectuurstijlen zijn art deco en een aantal neostijlen.

De bouwstenen van de stedelijke structuur zijn traditionele bouwblokken in een rechthoekige vorm dan wel in de vorm van een taartpunt. Het gaat daarbij om aaneengesloten bebouwing met strakke voorgevelroolijnen.

De laatste fase van de middenperiode, de periode van 1933 tot 1945, wordt gekenmerkt door een regelmatig en parallel stratenstelsel. In deze tijd worden heel wat bouwcomplexen opgetrokken. Er wordt nog geen rekening gehouden met autobezit. De bouwblokken zijn breed en de woningen beschikken vaak over diepe achtererven. Er is weinig ruimte in het openbaar domein en de straten zijn relatief smal.

2.1.3. Jonge ontwikkelingsperiode

De periode 1945-1960 wordt gekenmerkt door suburbanisatie. De bebouwing zwemt uit in de periferie van de stad. Er is sprake van twee soorten ontwikkelingen: buurten met aaneengesloten rijwoningen en buurten met vrijstaande villa's.

In het noorden van de stad vindt een verdere ontwikkeling plaats van de haven. De open plekken in de stad worden benut voor inplanting van maatschappelijke voorzieningen, onder andere universiteitscomplexen, scholen, musea en ziekenhuizen. De bedrijven worden verplaatst naar de bedrijfsterreinen aan de rand van de stad.

In deze periode ontstaan ook grootschalige projecten. De Watersportbaan in Neermeersen vormt een prestigeproject van vier sociale huisvestingsmaatschappijen. Het gaat om hoogbouw met 1302 wooneenheden voor de opvang van de woningnood. Het traditionele bouwblok maakt plaats voor een open bebouwingsopzet. Karakteristiek zijn de vrijstaande anonieme gebouwen in een open voor ieder toegankelijk parklandschap. Een en ander is vormgegeven volgens de ideologie van de CIAM.

Bij de ontwikkeling is sprake van een groot scala aan woningtypen. Villadorpen met vrijstaande woningen, clusters met geschakelde eengezinswoningen in kleinschalige buurtjes

met doodlopende woonerfstraatjes en hoogbouw temidden van een open landschap. Opvallend is een aanpak met seriematige bouwsystemen. Voor de oplossing van parkeerproblemen ontstaan grootschalige parkeervlaktes, gebouwde parkeervoorzieningen en parkeerplaatsen op binnenhoven.

De binnenstad komt in een neergaande spiraal



fragment jonge ontwikkelingsperiode

door plaatselijke verkrotting, leegstand en verkeersoverlast. Rond 1980 ontstaat een nieuwe bewustwording, waarbij aandacht ontstaat voor de cultuurhistorische waarde van de stad. De kenmerkende architectuurstijlen zijn het post-modernisme en het brutalisme. De bouwstijl vormt een reactie op anonieme stedenbouw. In deze tijd krijgt marktconform bouwen meer



fragment jonge ontwikkelingsperiode na 1995 (Hollainhof)

nadruk. Er wordt gestreefd naar woningprojecten met veel uitstraling. Voorop staat een conceptuele aanpak met experimentele verkaveling en een diversiteit naar woonvormen. De esthetiek is een belangrijke architectonische factor. Om te komen tot een wervend totaalbeeld wordt grote zorg besteed aan de aanwezige kwaliteit van het openbaar gebied.

Bij de inrichting van de publieke ruimten wordt meervoudigheid nagestreefd. De publieke ruimte vormt bij uitstek de menselijke leefomgeving. De eigenheid van de ruimte moet recht worden gedaan. Het gaat daarbij om compositie naar samenhang, schaal, kleur en textuur. Er vindt een introductie plaats van industriële materialen versus traditionele, zoals natuursteen. De plannen krijgen een uitwerking naar tegengestelden: beweging versus rust, openheid versus geslotenheid, grootschaligheid versus kleinschaligheid, relaties tussen groen, water en steen.

Ontwikkelingen van na 1995 hebben allemaal betrekking op terreinen die hun oorspronkelijke functie verliezen. Zo ontstonden bijvoorbeeld nieuwe woonbuurten op voormalige havenreinen of werd agrarisch gebied aangesneden om er een nieuwe wijk te bouwen.

2.2. Kenmerken inrichting openbaar domein per ontwikkelingsperiode

De onderstaande kenschets vormt de basis voor de verschillende inrichtingsscenario's.

2.2.1. Oude ontwikkelingsperiode

- Gesloten bouwblokken met afzonderlijke plekken voor de bijzondere gebouwen
- Organisch gegroeid stratenstelsel met wisselende straatbreedtes
- Individuele bebouwing
- Goederenvervoer over water
- Het voorkomen van op zichzelfstaande enclaves, zoals begijnhoven, kloosters, etc
- Straatprofiel op één niveau
- Het gebruik van streekeigen materialen
- Stenen kades en markten
- Weinig boombeplanting



2.2.2. Midden ontwikkelingsperiode

- Gesloten bouwblokken en stroken verkaveling
- Orthogonaal stratenstelsel met brede rechte straten met eindperspectief
- Individuele bebouwing dan wel complex bebouwing
- Goederenvervoer over de weg
- Functionele enclaves, zoals: universiteit, kazerne- en bedrijfsterreinen
- Onderscheid naar rijbanen en verhoogde voetpaden
- Naast streekeigen materiaal ook toepassing van betonelementen en asfaltverharding
- Veelal parkeren langs de kantsteen
- Groen als onderdeel van de stedenbouwkundige opzet



2.2.3. Jonge ontwikkelingsperiode

- Stadsweefsel deels open en deels gesloten
- Diverse verkavelingsprincipes
- Verkeersstelsel met onderscheid naar verkeerssoorten
- Complexgewijze bebouwing en omvangrijke projecten
- Erfgebieden en doorgaande wegen
- Heterogene bebouwing langs invalswegen met baanwinkels
- Toepassing van betonsteen en asfalt verharding
- Het openbaar domein met meerdere niveaus
- Gescheiden vervoersstroken
- Open parkgebieden



2.3. Indeling naar gebiedscategorieën

2.3.1. Definities gebiedscategorieën

Binnen elke ontwikkelingsperiode kunnen verschillende gebiedscategorieën worden onderscheiden (zie kaart 1):

Voor de gebiedscategorieën gelden de hierna volgende definities:

A. Etaleringsgebied:	Een gebied waar publieke voorzieningen in belangrijke mate aanwezig zijn en een uitstraling hebben naar de omgeving (openbaar domein)
B. Woongebied:	Een gebied waarin wonen de hoofdfunctie is en waar sprake is van bestemmingsverkeer (bewoners, gebruikers)
- hoge dichtheid:	De bebouwing is over het algemeen sober van uitvoering en het gebied kent een hoge verkavelingsdichtheid met kleinere achtererven
- lage dichtheid:	De bebouwing heeft overwegend een voorname architectuur, het gebied kent een lage bebouwingsdichtheid met grotere percelen met veelal (voor-) en achtererven
C. Bijzonder gebied:	Op zichzelf staande gebieden met een specifieke functie, zoals een handelszone, bedrijfsterrein, kantoren, universiteitsterrein, ziekenhuis, hoge woongebouwen, etc. Deze gebieden beschikken over een oude homogeniteit naar vorm of functie en interne samenhang
D. Parken en landschap:	Op zichzelf staande onbebouwde enclaves, zoals parken, grootschalige plantsoenen, begraafplaatsen, sportparken, etc.
E. Infrastructuurzone:	Een gebied waar sprake is van doorgaand verkeer van en naar stedelijke voorzieningen en/of parkeergarages, valt soms samen met de routes voor het openbaar vervoer.

2.3.2. Matrix ontwikkelingsperiodes - gebiedscategorieën

	A. Etaleringsgebied (plein, straat)	B. Woongebied (hoge en lage dichtheid)	C. Bijzonder gebied (handelszone, bedrijfsterrein, kantoren, universiteit, ziekenhuis, hoogbouw etc)	D. Parken en landschap (structuurbepalend, op zichzelf staand)	E. Infrastructuurzone
1. Oude ontwikkelingsperiode	X	X	X	X	X
2. Midden ontwikkelingsperiode	X	X	X	X	X
3. Jonge ontwikkelingsperiode	X	X	X	X	X

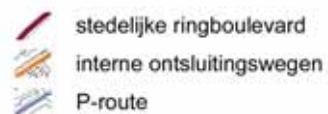
2.4. De analyses in beeld gebracht

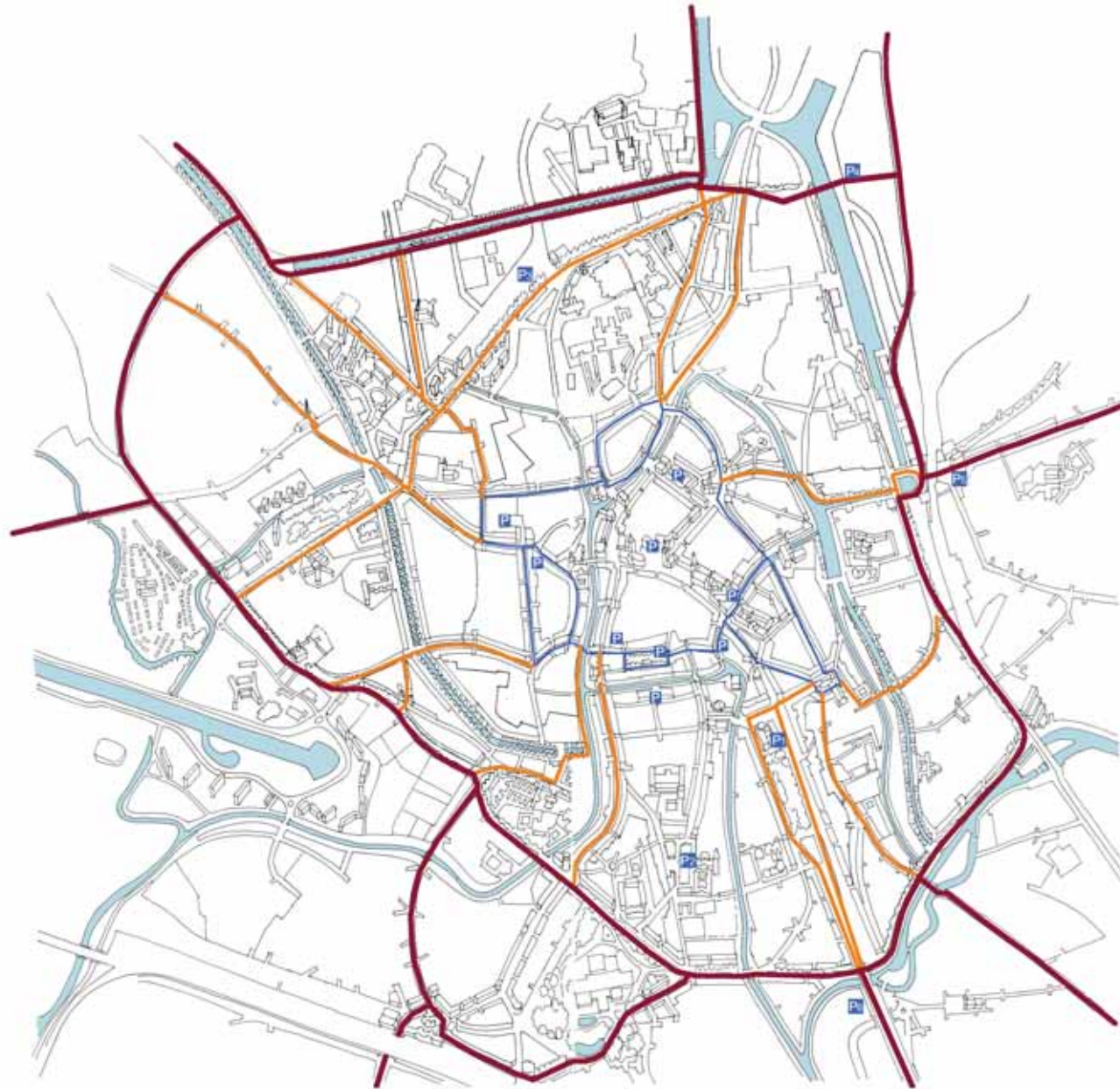
2.4.1. Mobiliteitsstructuur

De bovenstaande tekening geeft de grote mobiliteitsstructuur weer die relevant is voor de integrale visie openbaar domein. De stedelijke boulevard, de interne ontsluitingswegen en de P-route zijn hier de bouwstenen van. Deze wegen worden ingericht met de nodige aandacht voor de vlotte doorstroming van mechanisch verkeer ook al bevinden ze zich bijv. in de oude ontwikkelingsperiode.

De aansluiting van de stedelijke ringboulevard op wegen van een hogere orde is een onderdeel van het onderdeel infrastructuur. Kenmerkend bij de inrichting van deze wegen is dat deze afgestemd dienen te zijn op een vlotte en veilige verwerking van het verkeer.

Waar de interne ontsluitingswegen uitmonden op de stedelijke ringboulevard kunnen bakens komen, waarmee de toegang tot het stadscentrum wordt aangegeven. Deze bakens kunnen de vorm hebben van een lichtbaken, een markant gebouw of een reclame zuil.





2.4.2. De groenstructuur

In de groentekening is uitgegaan van indeling die in de groenvisie is aangegeven. Er wordt een onderscheid gemaakt naar vier categorieën:

- de groenassen als recreatieve groene verbindingen tussen de stad en het omliggend landschap;
- de boulevardbeplanting, waarmee de begrenzing van de stad anno 1860 wordt gemarkeerd;
- de boomstroken aan weerszijden van de kanalen ter completering van het oorspronkelijke beeld;
- de verspreid in de stad gelegen parken en sportcomplexen, die fungeren als groene stapstenen.

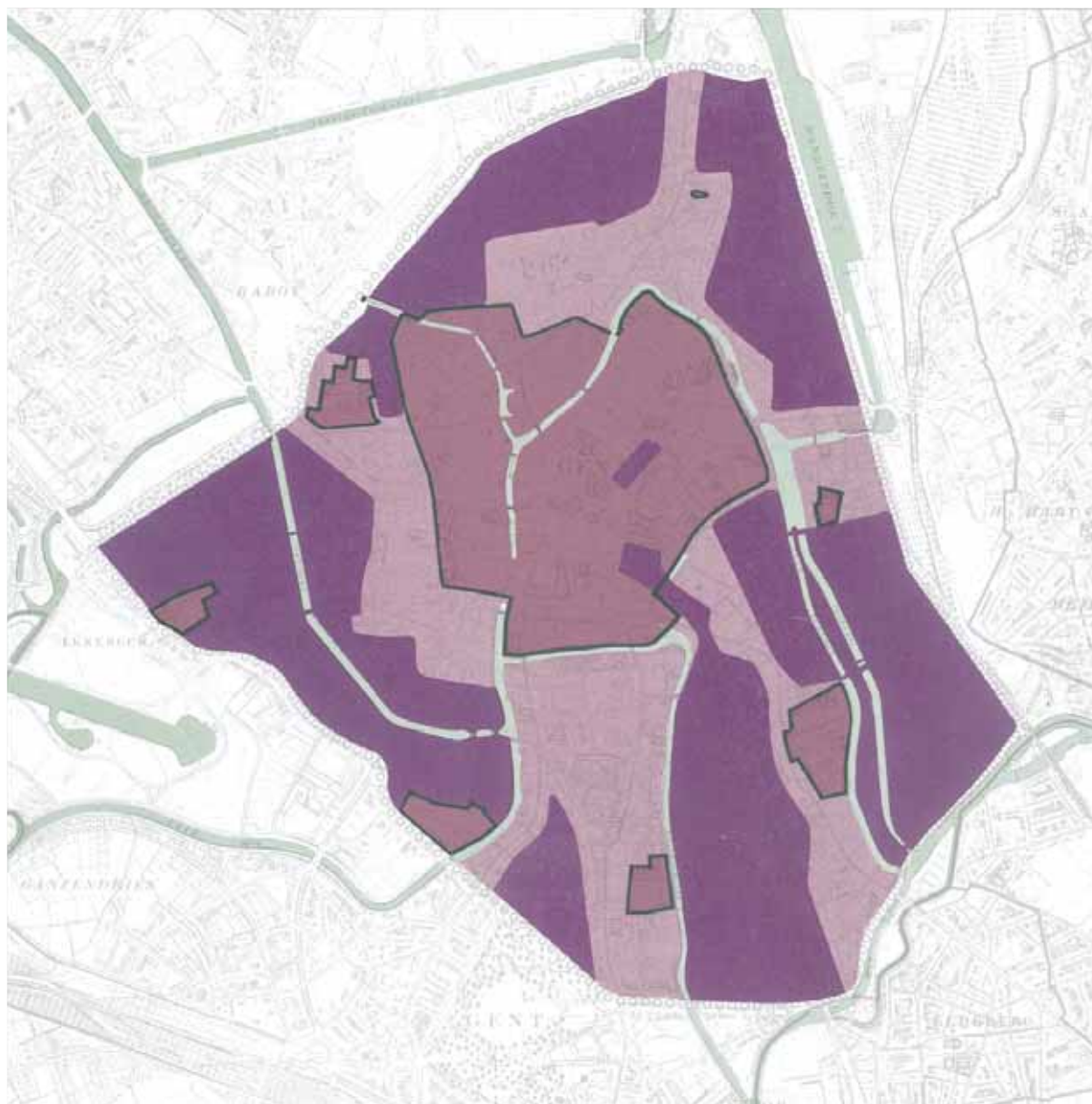
- 
- boulevardbeplanting, markering begrenzing stad ca. 1860
 - boomstroken aan weerszijden van kanalen
 - parken en sportcomplexen
 - groene assen, verbinding omliggend landschap



2.4.3. De ontwikkelingsperiodes

De indeling is naar historische kernen, 17de- en 18de- eeuwse site en 19de- en 20ste- eeuwse site. De eerste 2 categorieën (gebied voor 1870) vallen onder de Oude ontwikkelingsperiode. De 19de- en 20ste- eeuwse site (de ontwikkelingen tot aan 1940) vallen onder de Midden ontwikkelingsperiode.

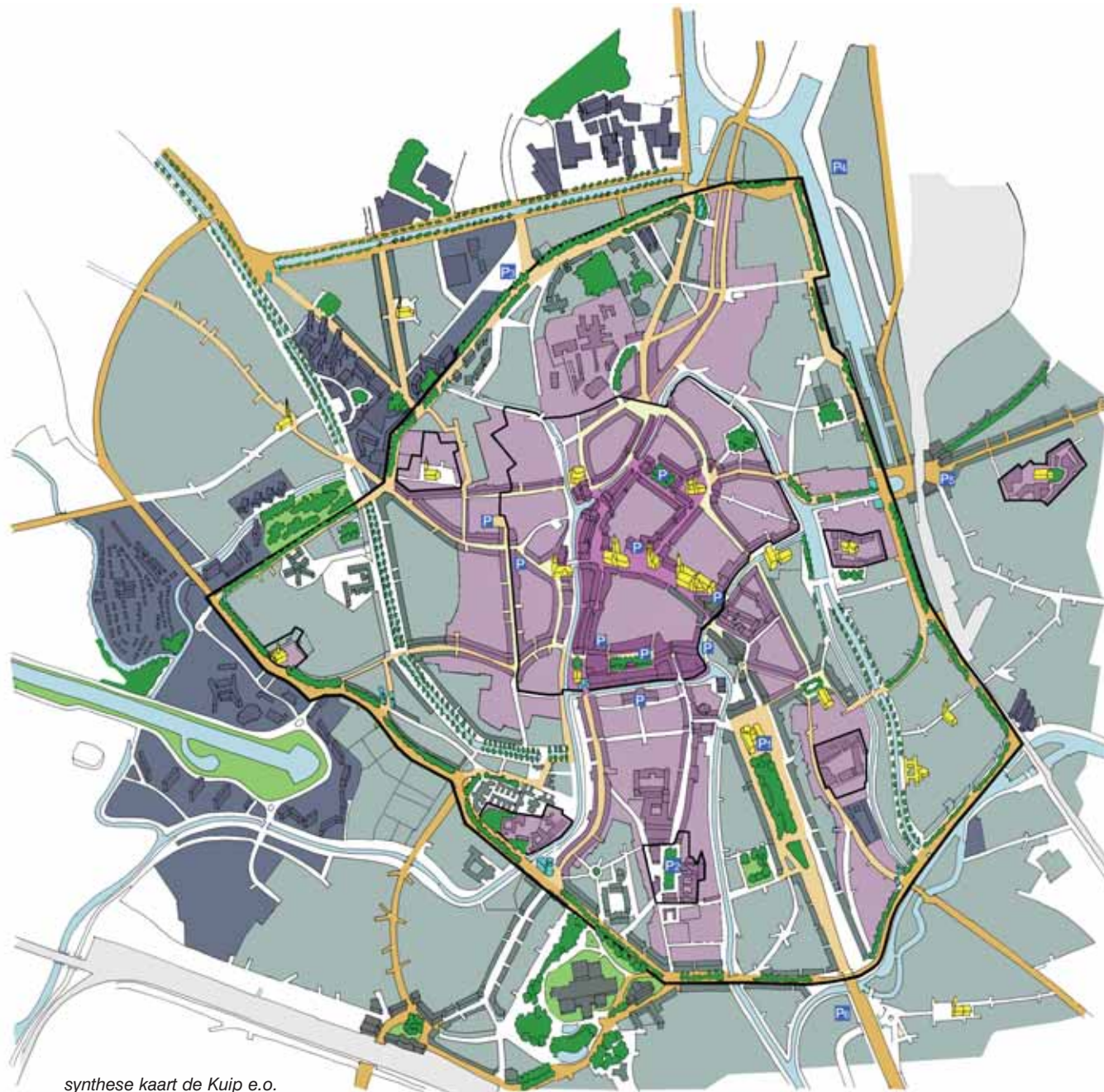




2.4.4. De synthesekaart

De synthesekaart onderscheidt de bijzondere gebouwen en complexen in de stad. De kaart geeft ook de aanwezige waterpartijen en de bestaande groenstructuur weer. In het beeld is de hoofdinfrastructuur te zien met de accentpunten waar men het centrum binnenkomt. De kaart geeft een grove indeling van de gebieden naar tijdsperiodes van ontwikkeling: de Oude, Midden en Jonge ontwikkelingsperiodes. Op de kaart zijn de verschillende ontwikkelingsstappen met een zwarte lijn aangegeven. Het centrumgebied met winkels en andere centrumvoorzieningen is als etaleringsgebied aangegeven. Ook beide spoorwegstations zijn terug te vinden. De kaart geeft een integraal beeld en vormt als zodanig een indicatie van de diverse sferen, die men aantreft. De kaart wordt gebruikt als basis bij de verdere uitwerking van de verschillende scenario's.

-  oude ontwikkelingsperiode etaleringsgebied
-  oude ontwikkelingsperiode woongebied
-  midden ontwikkelingsperiode etaleringsgebied
-  midden ontwikkelingsperiode woongebied
-  jonge ontwikkelingsperiode woongebied
-  begrenzing stad circa 1860
-  historische kernen
-  boulevardbeplanting, markering begrenzing stad ca. 1860
-  boomstroken aan weerszijden van kanalen
-  parken en sportcomplexen



synthese kaart de Kuip e.o.



Deel 3 Scenario's voor de verschillende gebiedscategoriën



3. Scenario's voor de ontwikkelingsperiodes per gebiedscategorieën

3.1. Inleiding

In dit deel worden scenario's ontwikkeld met betrekking tot de inrichting van het openbaar domein, zowel naar materiaalgebruik als naar typologie van de ruimte. De scenario's baseren zich op de gebiedscategorieën die in het vorige hoofdstuk werden uitgewerkt.

3.1.1. Nieuwe ontwerpambities voor de Stad Gent

Voorafgaand aan het ontwerpen van een inrichtingsplan is een principiële keuze nodig met betrekking tot de ontwerphouding: het afstemmen op het specifieke karakter van het betreffende stedelijk gebied of het kiezen van een nieuwe "eigenzinnige" ambitie.

De problemen die zich in bebouwde gebieden voordoen zijn zeer uiteenlopend en er wordt dan ook heel scala van plannen opgemaakt. Het kan gaan over een plaatselijke reparatie van het wegdek, over het veranderen van de inrichting van het openbaar gebied of over de omvorming van een stedenbouwkundige opzet met nieuwe bebouwing en een nieuw wegensysteem. Soms verliest een gebied in haar geheel de oorspronkelijke functie, zoals wanneer een

nieuwe woonbuurt wordt ingericht op de plaats van een voormalig haventerrein of wanneer agrarisch land wordt omgezet in een nieuwe uitbreidingswijk.

Er kan dus een onderscheid worden gemaakt van ingrepen naar de volgende categorieën: consolidering, herindeling en herstructurering. Bij **consolidering** wordt de bestaande stedenbouwkundige opzet gehandhaafd. Er is sprake van het verhelpen van slijtage dus zonder dat de gebruiksoepzet wordt gewijzigd.

Bij **herindeling** gaat het om de verandering van de indeling van het openbaar gebied voor een veiliger verkeersafwikkeling of de verbetering van de verblijfskwaliteit.

Bij **herstructurering** gaat het om een structurele wijziging in de stedenbouwkundige opzet al of niet in samenhang met een functietransformatie. In dit verband kan worden gedacht aan de omvangrijke nieuwbouwplannen in de stad, zoals de Hollainhof, de nieuwe toekomst van het havengebied/fabriekscomplexen, dan wel de uitbreiding van de dorpskernen die bij Gent behoren.

Voor de eerste twee categorieën geldt een afstemming op de tijdskenmerken van het spe-



cifieke gebied dus het ontwerpen van inrichtingsplannen met een afstemming op de Oude, Midden en Jonge ontwikkelingsperiode.

Waar sprake is van herstructurering gelden dan weer eigentijdse ambities. Bij deze nieuwe ambities ligt de nadruk op een geïntegreerde en integrale aanpak waarbij bebouwing en openbare ruimte samen worden bestudeerd. Er wordt gestreefd naar een wisselwerking tussen publieke ruimte en de ruimtelijke context waarbij de eigentijdse cultuur in al zijn vormen tot uiting kan komen. Dat de samenleving gediversifieerd en meervoudig is, vormt één van de uitgangspunten.

De keuzen in het ontwerp worden niet op zuiver functionele gronden gemaakt. Bij inrichtingsplannen kan het accent liggen bij zelfexpressie met aandacht voor zelforganiserend vermogen. De ontwerphouding moet aansluiten op een hedendaagse opvatting van het leven, die gestoeld is op een brede beeldingswereld. De inrichting dient niet alleen functionaliteit en praktisch nut. Van toenemend belang zijn oorspronkelijkheid en zeggingskracht.

Opzichtig vormgegeven publieke ruimten komen voor, evenals ingehouden concepten met een grote mate van neutraliteit. Huidige aandachtsvelden zijn: de uitbouw van het

openbaar vervoer, het verhogen van de sociale veiligheid, de aandacht voor de cultuurhistorische factor, de verbetering van de herkenbaarheid en de identiteit van woonbuurten en ten slotte de aandacht voor ecologische thema's. Ideeën daaromtrent zijn een benadrukking van de groene longfuncties, introductie van mengvormen van parktypologieën (pleinruimten, parkplantsoenen, waterpartijen en natuurreserveaten).

De volgende voorbeelden gelden ter illustratie.

- Stadsruimten toegesneden op eigentijdse vrijetijdsbeleving met een wisselend gebruik dat kan variëren naargelang het seizoen, zoals: tijdelijke marktplaatsen, ruimte voor flaneren, hangplekken en toeristische uitzichtpunten.
- Binnentuinen als "groene" enclaves in de "stenen" stad met een nadruk op zachte materialen zoals gras-, grind- en houtsnippers. Op zonnige dagen dienen ze tot werken pauzeplekken voor kantoorpersoneel.
- Stationpleinen met snelle verbindingen tussen de verschillende onderdelen van het transferium, treinperrons, bushaltes, ondergrondse parkings, fietsstallingen met hellingbanen, roltrappen en overdekte routes met horeca en handel.



Het ervaren van een ruimte hangt niet enkel af van de ruimte zelf maar wordt ook bepaald door de verhouding tot de omliggende ruimten. In bepaalde gevallen gaat het zelfs om uitgesproken contrasten tussen de publieke ruimte en haar omgeving: een groen park in een stenen omgeving, een stille enclave in de drukte van de stad, licht versus donkerte, openheid versus beslotenheid, grootschaligheid versus kleinschaligheid.

	A. Etaleringsgebied (plein, straat)	B. Woongebied (hoge en lage dichtheid)	C. Bijzonder gebied (handelszone, bedrijfstreken, kantoren, universiteitsgebied, zeehaven, woonbouw etc.)	D. Parken en landschap (structuurbegleitend, op zichzelf staand)	E. Infrastructuurzone
1. Oude ontwikkelingsperiode	X	X	X	X	X
2. Midden ontwikkelingsperiode	X	X	X	X	X
3. Jonge ontwikkelingsperiode	X	X	X	X	X

definities van de gebiedscategorieën

A. Etaleringsgebied	Een gebied waar publieke voorzieningen in belangrijke mate aanwezig zijn en een uitstraling hebben naar de omgeving (openbaar domein)
B. Woongebied:	Een gebied waarin wonen de hoofdfunctie is en waar sprake is van bestemmingsverkeer (bewoners, gebruikers)
	- hoge dichtheid: De bebouwing is over het algemeen sober van uitvoering en het gebied kent een hoge verkavelingsdichtheid met kleinere achtererven
	- lage dichtheid: De bebouwing heeft overwegend een voorname architectuur, het gebied kent een lage bebouwingsdichtheid met grotere percelen met veelal (voor-) en achtererven
C. Bijzonder gebied:	Op zichzelf staande gebieden met een specifieke functie, zoals een handelszone, bedrijfsterrein, kantoren, universiteitsterrein, ziekenhuis, hoge woongebouwen, etc. Deze gebieden beschikken over een oude homogeniteit naar vorm of functie en interne samenhang
D. Parken en landschap:	Op zichzelf staande onbebouwde enclaves, zoals parken, grootschalige plantsoenen, begraafplaatsen, sportparken, etc.
E. Infrastructuur:	Een gebied waar sprake is van doorgaand verkeer van en naar stedelijke voorzieningen en/of parkeergarages, valt soms samen met de routes voor het openbaar vervoer.

3.1.2. Definities en aandachtspunten

In dit hoofdstuk worden scenario's beschreven voor de afzonderlijke gebiedscategorieën zoals in de hieronder afgebeelde matrix aangegeven.

Te behandelen aspecten voor de scenario's (fysieke zaken);

- bestratingsmateriaal; natuursteen, betonklinkers/-tegels, asfalt, halfverharding, kantstenen, etc.;
- afwatering; straat- en trottoirkolken, molgoten, roostergoot;
- verlichting; lichtmasten, gevelarmatuur, hangarmaturen, sfeerverlichting;
- meubilair; bewegwijzing, schuilhuizen, openbaar toiletten, telefooncellen, taxi-oproepplaatsen;
- zitmeubilair, paaltjes, afvalbakken, terrassen, uitstallingen, reclame, verkeersborden, spelelementen, nutsvoorzieningen (kasten), enz.;
- groen en water; bomen, struiken, vaste planten, een- en meerjarigen, gras, zachte oevers, harde oevers, civiele kunstwerken, enz.

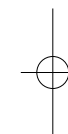
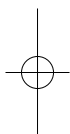
De volgende aandachtspunten (functionele doelstellingen) worden per scenario verder uitgewerkt. Ze worden toegelicht in paragraaf 3.4.

- openbaar vervoersafwikkeling
- parkeerbeleid

- winkelbeleid
- horecabeleid
- speelruimtebeleid
- beleid sociale veiligheid
- fietsbeleidsplan
- toegankelijkheid
- evenementen/markten/feesten
- toeristische routes
- bewegwijzing
- beheer
- vaarroutes
- beeldende kunst
- groenvisie/harmonisch Park- en Groenbeheer
- lichtstudie Stad Gent
- infrastructuur
- monumentenbeleid
- beschermd stadsgezicht en landschappen

In deze matrix wordt teruggekeken naar het verleden waarbij drie ontwikkelingsperioden worden onderscheiden.

Daarnaast is het van belang ook uitgangspunten te formuleren voor gebieden die pas in de toekomst worden ontwikkeld. Deze worden gegroepeerd onder de noemer, "Nieuwe ambities". "Toekomstige ontwikkelingsperiode".



3.2. Scenario's per ontwikkelingsperiode en gebiedscategorie

Bij het uitwerken van de diverse scenario's is rekening gehouden met de oorspronkelijke kenmerken, zoals: de tijdsperiode, aard, gebruik (functie) en betekenis van het betreffende gebied.

Bij iedere ontwikkelingsperiode is een materialenmatrix opgenomen die een beeld geeft van de toe te passen materialen in het openbaar domein. Het zijn hoofdgroepen die de grote lijnen vastleggen. Verfijningen op detailniveau gebeuren geval per geval. Zo wordt voor elke nieuwe situatie telkens opnieuw soort en maatvoering bepaald, worden de detailleringen en de profielopbouw binnen de beschikbare ruimte vastgelegd enz. uiteraard binnen de uitgangspunten zoals in de matrix aangegeven. Toekomstige plannen zoals het meubileringsplan, verlichtingsplan, materialenplan, enz. worden aan deze matrix getoetst.

Voor de drie ontwikkelingsperiodes is een matrix opgesteld, waarbij met name de Midden ontwikkelingsperiode van ca. 1860-1945 de periode is waar de factor tijd van cruciale betekenis is voor het onderscheid tussen het toepassen van natuur- of betonsteen. Om die reden zie je dan ook meerdere kruisjes aangegeven in de matrix.



3.2.1. Oude ontwikkelingsperiode

De Hiernaast afgebeelde materialenmatrix moet niet gezien worden als plan maar als richtinggevend ambitie welke als basis dient voor verdere uitwerking.

Concretisering en verfijning van de bestratingsmaterialen zal in deel 4 worden beschreven en als een losbladig kaartensysteem worden toegevoegd.

De keuze voor het straatmeubilair dient aan te sluiten bij de Gentse standaarddisering.

Matrix basismateriaal
Oude ontwikkelingsperiode

	A. Etaleringsgebied	B. Woongebied (hoge dichtheid)	Woongebied (lage dichtheid)	C. Bijzonder gebied	D. Parken en landschap	E. Infrastructuurzone
Lokale wegen						
• asfalt						X
• natuursteen						X
• betonklinkers						
Lagere orde wegen, straten, kades						
• asfalt		X	X	X		
• natuursteen		X	X	X		
• betonklinkers						
Parkeren						
• kasseien (hergebruik)	X	X	X	X		X
Fietspaden						
• asfalt / betontegels, rood					X	X
Pleinen, voetgangersgebieden						
• natuursteen	X					
• betontegels						
Voetpaden						
• natuursteen		X	X	X		X
• betontegels		X	X	X		X
• asfalt				X	X	
• openverharding (grind / split)				X	X	
Afwatering						
• kantsteen, natuursteen		X	X	X		
• kantsteen, beton						X
• molgoot, natuursteen	X			X		
• molgoot, beton						
• roostergoot	X					
Oevers						
• kademuur	X				X	
• groen talud	X				X	
Bomen						
• straat, laan, solitairbomen	X	X	X	X	X	X
Verlichting						
• mast, gevel, hang, sfeerverlichting	X	X	X	X	X	X
Erfafscheiding						
• hekwerk						
• tuinmuur						
• haag						
Straatmeubilair						
• natuursteen, metaal	X	X	X	X	X	X
• beton, metaal, hout, kunststof, glas				X	X	X

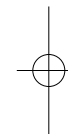
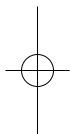
*referentie bestratingsmateriaal**referentie meubilair**referentie groen*

A. Oude ontwikkelingsperiode: etaleringsgebied

Het scenario spreekt zich uit over de beeldvorming van straten en pleinen waar openbare en toeristische functies, zoals winkels, horeca, musea, etc. in belangrijke mate aanwezig zijn. Door gebruik te maken van homogeen materiaal (natuursteen) waarvan de maatvoering, kleur en structuur afhankelijk is van de betekenis van de plek wordt het historische karakter van het domein benadrukt. De keuze valt hier op inlandse steensoorten omdat die ook in het verleden werden toegepast. Het kan gaan om eenvoudige natuursteen, zoals blauwe hardsteen voor kasseien of platines en zandstenen plavuizen in kleine formaten en grove afwerking. Het kan ook dure natuursteen betreffen zoals: graniet en porfierplaten en platines, grotere formaten en platen met een gladde, meer verfijnde afwerking.

De materiaalkeuze van het meubilair zal overwegend uit metaal bestaan, waarbij gietijzer de voorkeur krijgt dan wel RVS of staal al dan niet met een kleurcoating. De vormgeving en kleur zullen worden afgestemd op het betreffende tijdsbeeld van de stad. Er wordt gestreefd naar een goed evenwicht tussen zowel het historische karakter als de eigentijdse uitstraling van de plek.

De toepassing van groen is afhankelijk van de betekenis van de plek en de beschikbare ruimte. Soms kan het gebruik van mobiel groen gewenst zijn, bijvoorbeeld als de ruimte ook voor manifestaties gebruikt wordt.



Uitgangspunten:

- maximale ruimte voor voetganger
- ruimte voor evenementen
- natuursteen bestrating
- lijnvormige afwatering
- verplaatsbaar groen
- Gents meubilair
- belichting van markante gebouwen



Uitgangspunten:

- maximale ruimte voor voetganger
- natuurstenen bestrating
- lijnvormige afwatering
- verplaatsbaar groen
- Gents meubilair
- aanlichten van markante gebouwen
- uitstalling en reclame gecontroleerd



Onderstaande schema's geven een beeld van de wijze waarop de grensafbakening van een plein, straat, gracht of steeg kan worden

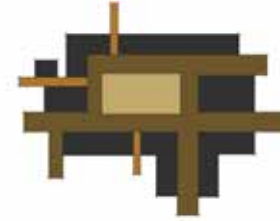
bepaald. Deze afbakening is nodig bij het kiezen van de overgang tussen diverse materialen in het grondvlak.



routes ondergeschikt aan plein



plein langs doorgaande route



plein met rondom doorgaande routes



referentie ondergrondse nutsvoorzieningen



principes lichtstudie Stad Gent



B. Oude ontwikkelingsperiode: woongebied

Het scenario betreft een beeldvorming van een woongebied waar sprake is van bestemmingsverkeer door bewoners en overige gebruikers. De inrichting van de woonstraten zal het historische karakter benadrukken door gebruik te maken van veel natuursteen. Het gaat om eenvoudige natuursteen, zoals blauwe hardsteen voor kasseien of platines en zandstenen plavuiten in kleine formaten en grove afwerking, maar ook om dure natuursteen, zoals: graniet en porfierplaten en platines, grotere formaten en platen met een gladde, meer verfijnde afwerking.

De parkeerbehoefte moet per plandeel worden onderzocht waarbij bekeken wordt of dit in het openbare domein kan worden ingepast. Bijzondere aandacht moet worden gegeven aan de wijze van parkeren en de overgang van privé naar openbaar gebied, bijvoorbeeld door meer groen, geveltuintjes, stoepjes, etc. In het profiel worden zo min mogelijk kantstenen toegepast waardoor een vlakke vloer ontstaat met afwatering door middel van straatkolken. Verlichting en meubilair zijn eenvoudig van vorm en bestaan uit hout en metaal, met een voorkeur voor de toepassing van gietijzer dan wel RVS of staal met al dan niet een kleurcoating.



Uitgangspunten:

- eenvoudige natuurstenen bestrating
- afwatering in het midden
- geveltuinen en bloembakken
- de bank op straat
- verlichting aan de gevel
- evt. inpassen van parkeerplaatsen



- Natuursteen, voetgangersgebied
- Natuursteen, molgoot

C. Oude ontwikkelingsperiode: bijzonder gebied

Het scenario omschrijft de beeldvorming van een op zichzelf staand grootschalig gebied met een specifieke functie, zoals bijvoorbeeld een universiteit, ziekenhuis of een gebied met religieuze bestemming.

Als voorbeeld voor het scenario is het Klein Begijnhof in beeld gebracht. De inrichting van een bijzonder gebied kan op zichzelf staan en het karakter ervan ondersteunen en versterken. Uiteraard zal het gebruik van materialen worden afgestemd op het historische tijdsbeeld van het complex, wat in deze periode neerkomt op het gebruik van natuursteen als verharding. Het gebruik van overige materialen, vormgeving, kleur en groen is verder afhankelijk van de functie en karakter van het betreffende complex/gebouw. In het voorbeeldscenario Het Klein Begijnhof is met name het groene karakter van de diverse binnenhoven van groot belang.



D. Oude ontwikkelingsperiode: parken en landschap

Het scenario omschrijft de beeldvorming van op zichzelf staande onbebouwde enclaves, zoals parken, grootschalige plantsoenen, begraafplaatsen en sportparken. In de historische stad betreft dit met name een aantal parken, zoals het Muinkpark. De parken uit deze tijdperiode hebben een eigen specifieke detaillering, inrichting en materiaalkeuze. Wanneer een herinrichting van parkonderdelen noodzakelijk is, kan het specifieke karakter bepalend zijn voor de ontwerpkeuzen, hoewel ook naar een geheel nieuw en eigentijds concept kan worden gewerkt.



E. Oudeontwikkelingsperiode: infrastructuur

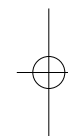
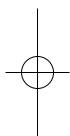
Het scenario omschrijft de beeldvorming van een zone waar sprake is van doorgaand verkeer van en naar stedelijke voorzieningen en/of parkeergarages. Deze zone valt soms samen met de routes voor het openbaar vervoer. De hier bedoelde infrastructuur betreft alleen de secundaire en lokale wegen, zoals aangeduid in het Mobiliteitsplan, de wegen van lagere orde maken hier geen deel van uit.

Bij de inrichting van het rijbaangedeelte in het historische (kern)gebied rijzen wel eens problemen met betrekking tot de technische eisen die aan de infrastructuur worden gesteld. Het gaat daarbij zowel om maatvoering als materiaalgebruik. Toch gaan wij in dit scenario uit van een natuursteen als basismateriaal, waarbij bijzondere uitvoeringstechnische eisen aan het materiaal en de toepassing moeten worden gesteld. Met name de aansluiting op de tramrails stelt specifieke uitvoeringseisen. Indien natuursteen in bijzondere gevallen om technische redenen niet kan worden toegepast kan als uitzondering asfalt of beton (voor het rijgedeelte) worden gebruikt.

Afwatering vindt plaats langs kantstenen naast de rijbaan. De toepassing van straatbomen is afhankelijk van het beschikbare profiel. Indien voldoende ruimte aanwezig is kunnen straatbomen de infrastructuur ondersteunen en zo meer onderlinge samenhang in de stedelijke structuur brengen.

Uitvoering van de voorzieningen voor openbaar vervoer, zoals perrons, masten, verlichting, schuilhuizen, enz. is voor de gehele stad hetzelfde. De ontwikkelingsperioden van de stad zijn hier ondergeschikt aan.

Kleurgebruik, materiaal en vormgeving van het meubilair worden aangepast aan de historische omgeving.



Uitgangspunten:

- comfortabele bestrating (oa. fietsroutes)
- natuurstenen voetpaden
- afwatering langs boordsteen
- P-route asfalt rijloper
- duidelijke aanduiding P-route
- waar mogelijk groen inpassen
- uitstallingen- en reclamebeleid
- waar mogelijk gevelverlichting gebruiken



Uitgangspunten:

- comfortabele natuurstenen bestrating
- afwatering langs boordsteen
- ruimte voor groen benutten
- uitstallingen- en reclame beleid
- openbaar vervoer eenduidig



- Natuursteen, voetgangersgebied
- Natuursteen rijloper

Relevante aandachtspunten Oude ontwikkelingsperiode	A. Etaleringsgebied	B. Woongebied	C. Bijzonder gebied	D. Parken en landschap	E. Infrastructuurzone
openbaar vervoer afwikkeling	X				X
parkeerbeleid	X	X	X		X
winkelbeleid	X				X
horecabeleid	X				X
speelruimtebeleid	X	X	X	X	
beleid sociale veiligheid	X	X	X	X	X
fietsbeleid	X	X	X	X	X
toegankelijkheid	X	X	X	X	X
evenementen/markten/feesten	X	X	X	X	
touristische routes	X	X	X		X
bewegwijzering	X	X	X	X	X
vaarroutes	X				
beheer	X	X	X	X	X
beeldende kunst	X	X	X	X	X
groenvisie/harmonisch Park- en Groenbeheer	X	X	X	X	X
lichtstudie Stad Gent	X	X	X	X	X
infrastructuur	X	X			X
monumenten beleid	X	X	X	X	X
beschermd stadsgezicht en landschappen	X	X	X	X	X

3.2.2. Midden ontwikkelingsperiode

De Hiernaast afgebeelde materialenmatrix moet niet gezien worden als plan maar als richtinggevend ambitie welke als basis dient voor verdere uitwerking.

Concretisering en verfijning van de bestratingsmaterialen zal in deel 4 worden beschreven en als een losbladig kaartensysteem worden toegevoegd.

De keuze voor het straatmeubilair dient aan te sluiten bij de Gentse standaarddisering.

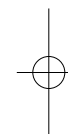
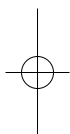
Matrix basismateriaal
Midden ontwikkelingsperiode

	A. Etaleringsgebied	B. Woongebied (hoge dichtheid)	Woongebied (lage dichtheid)	C. Bijzonder gebied	D. Parken en landschap	E. Infrastructuurzone
Lokale wegen						
• asfalt						X
• natuursteen						
• betonklinkers						
Lagere orde wegen, straten, kades						
• asfalt		X	X	X		
• natuursteen						
• betonklinkers		X	X	X		
Parkeren						
• kasseien (hergebruik)	X	X	X	X		X
Fietspaden						
• asfalt / betontegels, rood						X
Pleinen, voetgangersgebieden						
• natuursteen	X					
• betontegels	X	X	X	X		
Voetpaden						
• natuursteen	X					
• betontegels	X	X	X	X		X
• asfalt					X	
• openverharding (grind / split)					X	
Afwatering						
• kantsteen, natuursteen				X		
• kantsteen, beton		X	X	X		X
• molgoot, natuursteen	X			X		
• molgoot, beton	X			X		
• roostergoot	X			X		
Oevers						
• kademuur	X			X	X	
• groen talud	X	X	X	X	X	
Bomen						
• straat, laan, solitairbomen	X	X	X	X	X	X
Verlichting						
• mast, gevel, hang, sfeerverlichting	X	X	X	X	X	X
Erfafscheiding						
• hekwerk			X	X		
• tuinmuur			X	X		
• haag		X	X	X		
Straatmeubilair						
• natuursteen, metaal						
• beton, metaal, hout, kunststof, glas	X	X	X	X	X	X

*referentie bestratingsmateriaal**referentie meubilair**referentie groen*

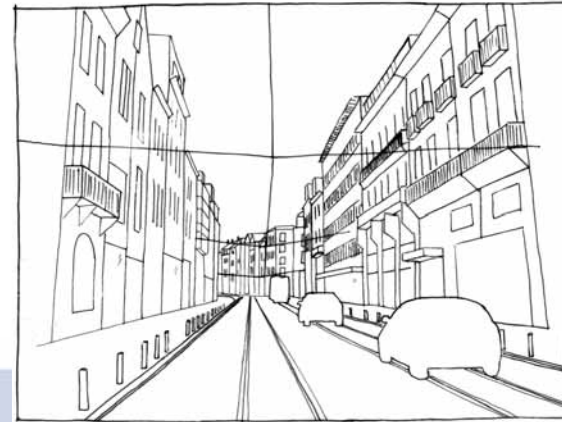
A. Midden ontwikkelingsperiode: etaleringsgebied

Het scenario omschrijft de beeldvorming van straten en pleinen waar openbare en toeristische functies, zoals winkels, horeca, musea, etc. in belangrijke mate aanwezig zijn. De inrichting van het openbaar domein zal het karakter van de periode waarin het plan is ontstaan versterken en ondersteunen. De midden ontwikkelingsperiode omvat de periode van ca. 1860 tot 1945. Dit betekent dat grote karakterverschillen per deelgebied mogelijk zijn, zodat enige diversiteit bij het gebruik van materialen gewenst is. Er kunnen gebieden zijn waar natuursteen volledig tot z'n recht komt, terwijl elders het gebruik van betonmaterialen in bijzondere maatvoering en kleur de juiste keuze blijkt. Hetzelfde geldt voor het gebruik van meubilair en groenvoorziening. De functie van de plek, de schaal van de ruimte en de tijdsperiode bepalen uiteindelijk de keuze van de inrichting.



Uitgangspunten:

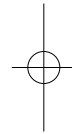
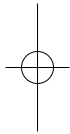
- comfortabele natuurstenen bestrating
- afwatering langs boordsteen
- uitstallingen- en reclame beleid
- openbaar vervoer eenduidig



*B. Midden ontwikkelingsperiode: woongebied***Woongebied met een hoge dichtheid**

Het scenario omschrijft de beeldvorming van een woongebied met een hoge dichtheid waar sprake is van bestemmingsverkeer door bewoners en overige gebruikers. Bijzondere aandacht bij de inrichting van de woongebieden is de profielopbouw van de gehele ruimte, meer ruimte voor de voetganger, een betere ordening van de parkeerplaatsen en meer ruimte voor groen eventueel in combinatie met speelvoorzieningen. Indien het benodigde aantal parkeerplaatsen een te grote belasting is voor het woongebied wordt onderzocht of dit op de (achter)terreinen in de nabijheid opgelost kan worden.

De geschikte materiaalkeuze kan worden afgeleid uit de matrix.



Uitgangspunten:

- de rijloper voor de auto beperken
- parkeerzones hebben eigen bestratingsmateriaal
- indien mogelijk brede speelstoepen van betontegels
- asymmetrisch profiel gericht op maximale bezonning
- meer groen in de straat
- hier en daar bomen in parkeerstroken
- stimuleren geveltuinen
- verlichting op schaal van de voetganger



Woongebied met een lage dichtheid

Het scenario omschrijft de beeldvorming van een woongebied met een lage dichtheid waar sprake is van bestemmingsverkeer door bewoners en overige gebruikers. Karakteristiek voor deze gebieden is dat veel woningen een garage hebben en dat parkeren dus op het eigen erf kan. Rijwegen zijn overgedimensioneerd en bezoekers parkeren op de rijweg. Het scenario gaat uit van minder brede wegen met apart aangegeven parkeerplaatsen en meer ruimte voor groen en straatbomen. De geschikte materiaalkeuze kan worden afgeleid uit de matrix.

*bestaand profiel; overgedimensioneerde wegen**nieuw profiel; overmaat toebedelen aan groen*

Uitgangspunten:

- wonen in een groene straat/laan
- eventueel overmaat toebedelen aan groen
- parkeerzones hebben eigen bestratingsmateriaal
- stimuleren groene erfafscheidingen
- verlichting op schaal van de voetganger

 Betontegels, voetpad Betonklinkers / Asfalt, rijloper Kasseien, parkeerstrook

C. Midden ontwikkelingsperiode: bijzonder gebied

Het scenario omschrijft de beeldvorming van een op zichzelf staand grootschalig gebied met een specifieke functie, zoals bijvoorbeeld een universiteit, ziekenhuis, handelszone, bedrijfsterrein of een kantorencomplex.

Zoals in de andere tijdsperioden kan de inrichting van een bijzonder gebied op zichzelf staan en het karakter ervan benadrukken.

Het toe te passen materiaal wordt afgestemd op de uitstraling van de gebouwen.

Voor het overige wordt verwezen naar de matrix.



*D. Midden ontwikkelingsperiode: parken
en landschap*

Het scenario omschrijft de beeldvorming van op zichzelf staande onbebouwde enclaves zoals parken, grootschalige plantsoenen, begraafplaatsen en sportparken. Voorbeelden van parken uit deze periode zijn het Citadelpark en het Koning Albertpark. . De inrichting van parken uit deze tijdperiode heeft een eigen specifieke detaillering, inrichting en materiaalkeuze. Bij een eventuele noodzakelijke herinrichting van parkonderdelen wordt het specifieke karakter behouden en nieuwe keuzes moeten daarop worden afgestemd. Als richtinggevende beeldvorming is een collage van diverse parken afgebeeld.



E. Midden ontwikkelingsperiode: infrastructuur

Het scenario omschrijft de beeldvorming van een zone waar sprake is van doorgaand verkeer van en naar stedelijke voorzieningen en/of parkeergarages. Deze valt soms samen met de routes voor het openbaar vervoer.

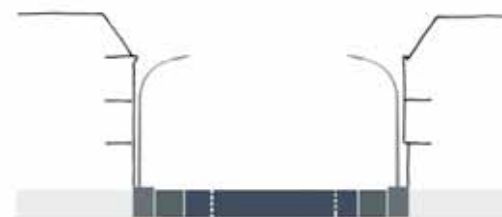
De hier bedoelde infrastructuur betreft alleen de secundaire en lokale wegen, zoals aangegeven in het Mobiliteitsplan, de wegen van lagere orde maken hier geen deel van uit.

Bij de keuze van de basisverharding voor de voetpaden kan nog een verfijning worden aangebracht. Een gebied dat in de ontwikkelingsperiode valt van eind 19e eeuw zou mogelijk nog uit natuursteen kunnen bestaan. Voetpaden in gebieden na de 19e eeuw worden uitgevoerd in betontegels.

De wegen en de fietspaden worden uitgevoerd in asfaltverharding (fietspaden rood) en indien sprake is van langspaarkeerplaatsen worden deze in natuursteen (kasseien) uitgevoerd.

Afwatering gebeurt langs kantstenen naast de rijbaan. De toepassing van straatbomen is afhankelijk van het beschikbare profiel. Indien voldoende ruimte aanwezig is kunnen straatbomen de infrastructuur ondersteunen waardoor meer onderlinge samenhang in de stedelijke structuur ontstaat. Uitvoering van de voorzieningen voor het openbaar vervoer, zoals perons, masten, verlichting, schuilhuizen, enz. is

voor de gehele stad hetzelfde. De ontwikkelingsperioden van de stad zijn hier ondergeschikt aan.



bestaand profiel; alle ruimte voor de auto



nieuw profiel; vernauwen van het profiel

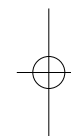
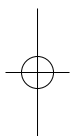
Uitgangspunten:

- groene toegang tot de stad
- onderscheid materiaaltoepassing naar verkeerssoort
- veilige en comfortabele fietspaden
- poortvormige lichtmasten als toegang tot de stad



	Betontegels, voetpad		Asfalt , rijloper
	Betontegels / Asfalt rood, fietspad		Kasseien, parkeerstrook

Relevante aandachtspunten Midden ontwikkelingsperiode	A. Etaleringsgebied	B. Woongebied	C. Bijzonder gebied	D. Parken en landschap	E. Infrastructuurzone
openbaar vervoer afwikkeling	X				X
parkeerbeleid	X	X	X	X	X
winkelbeleid	X				X
horecabeleid	X				X
speelruimtebeleid	X	X	X	X	
beleid sociale veiligheid	X	X	X	X	X
fietsbeleid	X	X	X	X	X
toegankelijkheid	X	X	X	X	X
evenementen/markten/feesten	X		X		
touristische routes	X	X	X	X	X
bewegwijzering	X		X	X	X
vaarroutes					
beheer	X	X	X	X	X
beeldende kunst	X	X	X	X	X
groenvisie/harmonisch Park- en Groenbeheer	X	X	X	X	X
lichtstudie Stad Gent					X
infrastructuur	X	X			X
monumenten beleid	X	X	X	X	X
beschermd stadsgezicht en landschappen	X		X	X	X



3.2.3. Jonge ontwikkelingsperiode

De Hiernaast afgebeelde materialenmatrix moet niet gezien worden als plan maar als richtinggevend ambitie welke als basis dient voor verdere uitwerking.

Concretisering en verfijning van de bestratingsmaterialen zal in deel 4 worden beschreven en als een losbladig kaartensysteem worden toegevoegd.

De keuze voor het straatmeubilair dient aan te sluiten bij de Gentse standaarddisering.

Matrix basismateriaal
Jonge ontwikkelingsperiode

	A. Etaleringsgebied	B. Woongebied (hoge dichtheid)	Woongebied (lage dichtheid)	C. Bijzonder gebied	D. Parken en landschap	E. Infrastructuurzone
Lokale wegen						
• asfalt						X
• natuursteen						
• betonklinkers						
Lagere orde wegen, straten, kades						
• asfalt		X	X	X		
• natuursteen						
• betonklinkers		X	X	X		
Parkeren						
• kasseien (hergebruik)	X	X	X	X		X
Fietspaden						
• asfalt / betontegels, rood						X
Pleinen, voetgangersgebieden						
• natuursteen	X					
• betontegels	X					
Voetpaden						
• natuursteen						
• betontegels		X	X	X		X
• asfalt				X	X	
• openverharding (grind / split)				X	X	
Afwatering						
• kantsteen, natuursteen				X		
• kantsteen, beton		X	X	X		X
• molgoot, natuursteen				X		
• molgoot, beton	X			X		
• roostergoot	X			X		
Oevers						
• kademuur	X			X	X	
• groen talud	X	X	X	X	X	
Bomen						
• straat, laan, solitairbomen	X	X	X	X	X	X
Verlichting						
• mast, gevel, hang, sfeerverlichting	X	X	X	X	X	X
Erfafscheiding						
• hekwerk			X	X		
• tuinmuur			X	X		
• haag		X	X	X		
Straatmeubilair						
• natuursteen, metaal						
• beton, metaal, hout, kunststof, glas	X	X	X	X	X	X



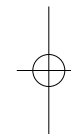
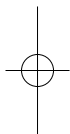
referentie bestratingsmateriaal



referentie meubilair



referentie groen



A. Jonge ontwikkelingsperiode: etale- ringsgebied

Het scenario omschrijft de beeldvorming van straten en pleinen waar openbare en toeristische functies, zoals winkels, horeca en andere openbare gebouwen in belangrijke mate aanwezig zijn. De inrichting van het openbaar domein zal het karakter en functie van het gebied versterken en ondersteunen. De toepassing van de basismaterialen kunnen zeer divers zijn en in hoofdzaak bestaan uit moderne materialen en kleuren overeenkomstig de voorstellen in de matrix.



bestaand profiel; alle ruimte voor de auto



nieuw profiel; overmaat toebedelen aan de voetganger

Uitgangspunten:

- meer ruimte voor de voetganger
- parkeerzones hebben eigen bestratingsmateriaal
- gebruik van bloembakken
- openbaar vervoer eenduidig
- uitstallingen- en reclamebeleid



Natuursleen / Betontegels, voetgangersgebied



Betonklinkers / Asfalt, rijloper

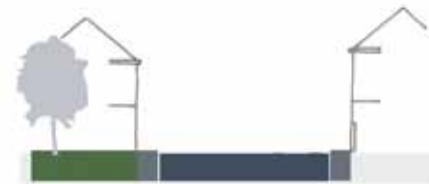
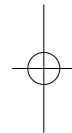
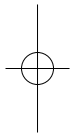


Kasseien, parkeerstrook

*B. Jonge ontwikkelingsperiode: woongebied***Woongebied met een hoge dichtheid**

Het scenario omschrijft de beeldvorming van een woongebied met een hoge dichtheid waar sprake is van bestemmingsverkeer door bewoners en overige gebruikers. Bijzondere aandacht bij de inrichting van de woongebieden is de profielopbouw van de gehele ruimte. Meer ruimte voor de voetganger, een betere ordening van de parkeerplaatsen en meer ruimte voor groen, eventueel in combinatie met speelvoorzieningen. Indien het benodigde aantal parkeerplaatsen een te grote belasting is voor het woongebied wordt onderzocht of dit op de (achter)terreinen in de nabijheid opgelost kan worden.

De geschikte materiaalkeuze kan worden afgeleid uit de matrix.

*bestaand profiel; alle ruimte voor de auto**nieuw profiel; overmaat komt ten goede aan de voetganger*

Uitgangspunten:

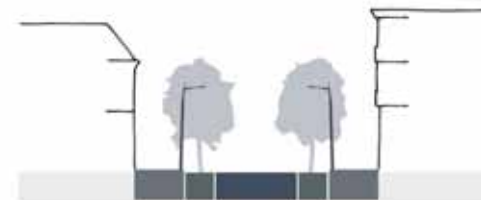
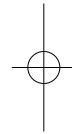
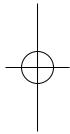
- meer groen in de straat
- ruimte voor auto beperken
- extra ruimte voor bewoners
- parkeerzones hebben eigen bestratingsmateriaal
- ruimte om te spelen
- stimuleren geveltuinen
- verlichting op schaal van de voetganger



Woongebied met een lage dichtheid

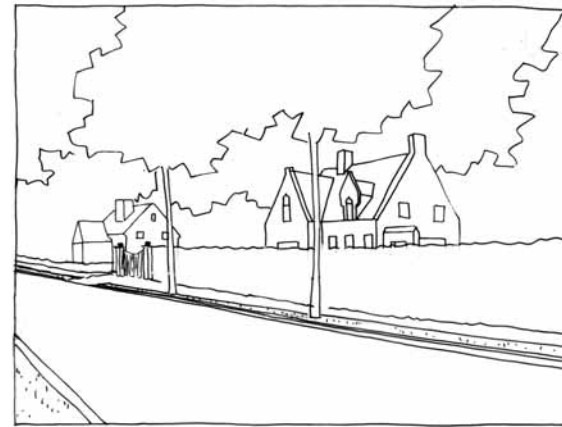
Het scenario omschrijft de beeldvorming van een woongebied met een lage dichtheid waar sprake is van bestemmingsverkeer door bewoners en overige gebruikers. Karakteristiek voor deze gebieden is dat veel woningen een garage hebben en dat parkeren dus op het eigen erf kan. Rijwegen zijn overgedimensioneerd en bezoekers parkeren op de rijweg. Het scenario gaat uit van minder brede wegen, parkeerplaatsen zijn apart aangegeven en meer ruimte is er voor groen en straatbomen.

De geschikte materiaalkeuze kan worden afgeleid uit de matrix.

*bestaand profiel**nieuw profiel; overmaat toebedelen aan groene bermen als entree*

Uitgangspunten:

- wonen in een groene omgeving
- ruimte voor auto beperken
- parkeren in hoofdzaak op eigen terrein
- overmaat toebedelen aan groen
- stimuleren groene erfafscheidingen
- verlichting op schaal van de voetganger

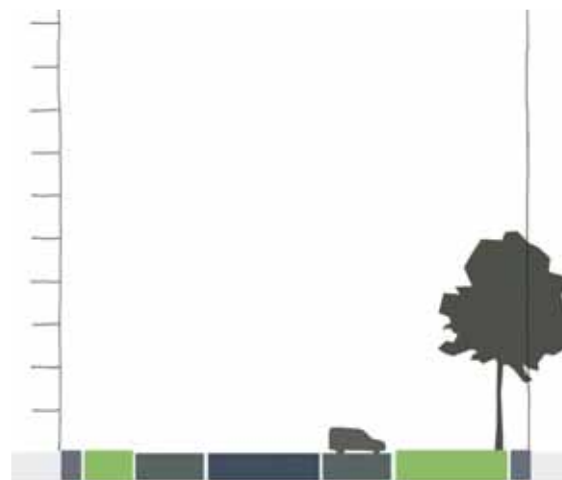


C. Jonge ontwikkelingsperiode: bijzonder gebied

Het scenario omschrijft de beeldvorming van een op zichzelf staand grootschalig gebied met een specifieke functie, zoals bijvoorbeeld een universiteit, ziekenhuis, handelszone, bedrijfsterrein, kantorencomplex of hoogbouwwooncomplex. Evenals in de andere tijdsperioden kan de inrichting van een bijzonder gebied op zichzelf staan en het karakter van het desbetreffende gebied benadrukken.

Het toe te passen materiaal wordt afgestemd op de uitstraling van de gebouwen.

Voor het overige wordt verwezen naar de matrix.



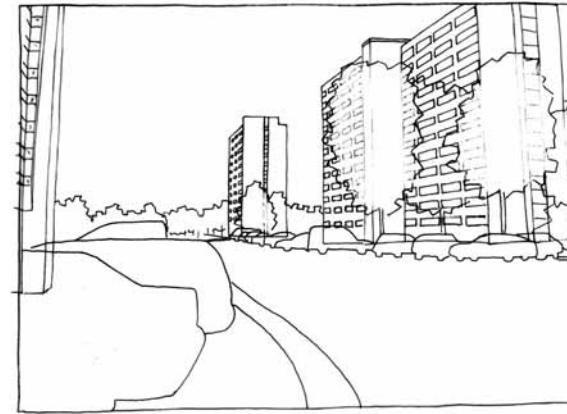
bestaand profiel; flatgebouwen op een parkeerplein



nieuw profiel; groen woongebied van menselijke schaal

Uitgangspunten:

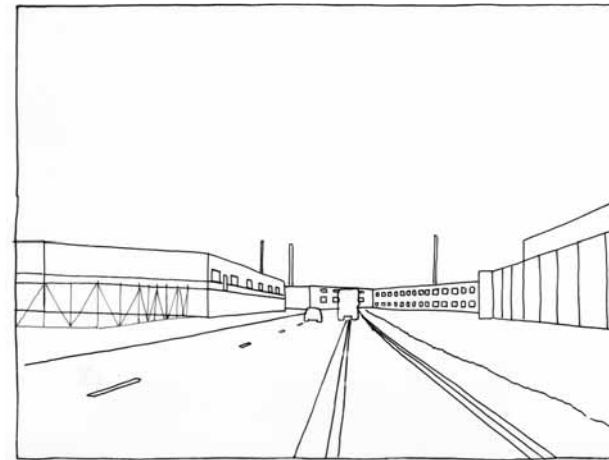
- wonen in een groene omgeving
- ruimte voor auto beperken
- parkeerzones hebben eigen bestratingsmateriaal
- ruimte om te spelen
- schaal van het groen afstemmen op de gebouwen
- verlichting op schaal van de voetganger



- Betontegels, voetpad
- Betonklinkers / Asfalt, rijloper
- Kasseien, parkeerstrook

Uitgangspunten:

- werken in een groene omgeving
- heldere indeling wegprofiel
- veilige ruimte voor fiets en voetganger
- comfortabel verlichtingsniveau



	Betontegels, voetpad		Asfalt, rijloper
	Betontegels / Asfalt rood, fietspad		Kasseien, parkeerstrook

D. Jonge ontwikkelingsperiode: parken en landschap

He scenario omschrijft de beeldvorming van op zichzelf staande onbebouwde enclaves, zoals parken, grootschalige plantsoenen, begraafplaatsen, sportparken en volkstuinencomplexen. Voorbeelden zijn het sportcomplex Blaarmeersen en het Keizerspark.

De inrichting van parken uit deze tijdsperiode hebben een eigen specifieke detaillering, inrichting en materiaalkeuze. Bij een eventuele noodzakelijke herinrichting van parkonderdelen wordt het specifieke karakter behouden en nieuwe keuzes worden daarop afgestemd. Als richtinggevende beeldvorming is een collage van diverse parken afgebeeld.

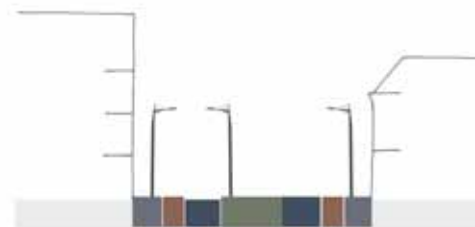


E. Jonge ontwikkelingsperiode: infrastructuur

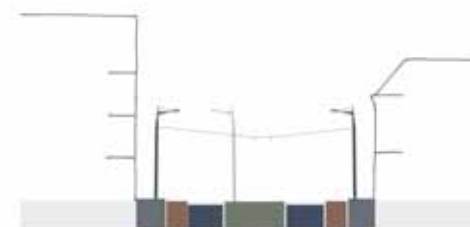
Het scenario omschrijft de beeldvorming van een zone waar sprake is van doorgaand verkeer van en naar stedelijke voorzieningen en/of parkeergarages. Deze valt soms samen met de routes voor het openbaar vervoer. De hier bedoelde infrastructuur betreft alleen de secundaire en lokale wegen, zoals aangeduid in het Mobiliteitsplan. De wegen van lagere orde maken hier geen deel van uit.

De basisverharding voor de voetpaden bestaat uit betontegels, wegen en fietspaden worden in asfalt aangelegd (fietspaden rood), en indien sprake is van langspaarkeerplaatsen dan gebeurt dit in natuursteen (kasseien).

Afwatering gebeurt langs kantstenen naast de rijbaan. De toepassing van straatbomen is afhankelijk van het beschikbare profiel. Indien voldoende ruimte aanwezig is kunnen straatbomen de infrastructuur ondersteunen waardoor meer onderlinge samenhang in de stedelijke structuur ontstaat. Uitvoering van de voorzieningen voor openbaar vervoer, zoals perrons, masten, verlichting, schuilhuizen, enz. is voor de gehele stad hetzelfde. De ontwikkelingsperiodes van de stad zijn hier ondergeschikt aan.



bestaand profiel; auto op verhoogde trambaan, fietser op niveau met voetganger



nieuw profiel; elke verkeerstroom een eigen niveau

Uitgangspunten:

- zoeken naar ruimte voor groen
- elke verkeersstroom een eigen bestratingsmateriaal
- veilig en comfortabele fietspaden
- openbaar vervoer eenduidig
- vrije trambaan waar mogelijk
- vrije trambaan in beton of gras



	Betontegels, voetpad		Asfalt, rijloper
	Betonklinkers / Asfalt rood, fietspad		Beton / Gras, vrije trambaan



bestaand profiel; onveilige situatie voor de fietser



*nieuw profiel; veilige fietspaden en overmaat naar
groene berm*

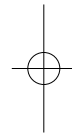
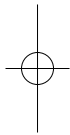


Uitgangspunten:

- groene toegang tot de stad
- elke verkeersstroom een eigen bestratingsmateriaal
- veilige en comfortabele fietspaden
- poortvormige lichtmasten als toegang tot de stad
- parkeerzones hebben eigen bestratingsmateriaal



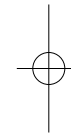
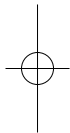
Relevante aandachtspunten Jonge ontwikkelingsperiode	A. Etaleringsgebied	B. Woongebied	C. Bijzonder gebied	D. Parken en landschap	E. Infrastructuurzone
openbaar vervoer afwikkeling	X				X
parkeerbeleid	X	X	X		X
winkelbeleid	X				X
horecabeleid	X				X
speelruimtebeleid	X	X	X	X	
beleid sociale veiligheid	X	X	X	X	X
fietsbeleid	X	X	X	X	X
toegankelijkheid	X	X	X	X	X
evenementen/markten/feesten	X		X		
touristische routes	X		X		
bewegwijzering	X		X	X	X
vaarroutes					
beheer	X	X	X	X	X
beeldende kunst	X	X	X	X	X
groenvisie/harmonisch Park- en Groenbeheer	X	X	X	X	X
lichtstudie Stad Gent					
infrastructuur	X	X	X		X
monumenten beleid	X	X	X	X	X
beschermd stadsgezicht en landschappen			X	X	X



3.2.4. Toekomstige ontwikkelingsperiode

Recente ontwikkelingen in de Jonge ontwikkelingsperiode hebben voornamelijk betrekking op gebieden die hun oorspronkelijke functies verliezen, zoals bijvoorbeeld een nieuwe woonbuurt op een voormalig haventerrein, of de omzetting van agrarisch gebied in nieuwe woonwijk.

Voor het ontwerpen van de inrichting van het openbaar domein is een principiële keuze nodig met betrekking tot de ontwerphouding: het afstemmen op het specifieke karakter van het betreffende stedelijk gebied of het kiezen van een nieuwe "eigenzinnige" ambitie.



*referentie bestratingsmateriaal**referentie meubilair**referentie groen*

3.3. Aandachtspunten bij de scenario's (functionele doelstellingen)

De volgende aandachtspunten zijn mee van invloed op de beeldvorming van de openbare ruimte.

■ Verkeersruimten

50 dan wel 70 km-gebied: parkeren niet op rijbaan, voorrangsweg of -kruispunt, scheiding wegvakken, kruisingen eventueel ongelijkvloers, verkeerslichten over het algemeen aanwezig, openbaar vervoer incidenteel, fiets suggestiestroken of afzonderlijke fietspaden, trottoirs met oversteekvoorzieningen (verkeerslichten of ongelijkvloers).

50 km-gebied: bij voorkeur parkeren in vakken, voorrangskruispunt, bij voorkeur geen scheiding van wegvakken, gelijkvloerse kruisingen, verkeerslichten over het algemeen niet aanwezig, openbaar vervoer bij voorkeur buiten rijbaan, fietspaden buiten de rijbaan, trottoirs met oversteekvoorzieningen.

■ Verblijfsgebieden

30 km-gebied: bij voorkeur parkeren in vakken, geen voorrangsmaatregel, geen scheiding wegvakken, gelijkvloerse kruisingen, geen verkeerslichten, incidenteel openbaar vervoer, fietsvoorzieningen gemengd met gemotoriseerd verkeer met uitzondering van hoofd fietsroutes, afzonderlijke trottoirs, snelheidsverlagende voorzieningen zijn aanwezig.

Stapvoets: parkeren in vakken, geen voorrangsmaatregel, geen scheiding wegvakken, gelijkvloerse kruisingen, geen verkeerslichten, geen openbaar vervoer, fietsvoorzieningen gemengd met ander verkeer, snelheidsverlagende voorzieningen zijn aanwezig.

■ Openbaar vervoersafwikkelingen

Een belangrijk onderdeel in het Mobiliteitsplan Gent vormt het



aspect Openbaar Vervoer, een goede doorstroming van het tram- en busvervoer is in sterke mate bepalend voor de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. Voor verbindingen vanuit de regio naar de binnenstad is behalve reistijd en frequentie ook de herkenbaarheid en leesbaarheid van het systeem belangrijk. Een goede inpassing in het openbaar domein is noodzakelijk, waarbij het aspect veiligheid met name in de voetgangersgebieden extra aandacht vraagt.

■ Parkeerbeleid

Onderdeel van het Mobiliteitsplan is het Parkeerconcept Stad Gent. Parkeren is cruciaal bij de beheersing van de automobiliteit. Aandachtspunten blijven het parkeren in het centrum voor toeristen, woon-werkverkeer in de stad maar ook de leefbaarheid in de woon-

buurten. Goede parkeernormen en richtlijnen zijn onontbeerlijk, de inrichtingsplannen dienen te worden getoetst aan het Mobiliteitsplan.

■ Winkelgebied

In het Strategisch-commercieel plan voor Gent worden uitvoerig nieuwe kansen voor de Gentse detailhandel beschreven. Het betreft een toekomstvisie gericht op het stimuleren van handelactiviteiten in de binnenstad en de kernen van de deelgemeenten wat uiteindelijk de aantrekkelijkheid van de stad zal vergroten.

Het inrichten van het openbaar domein dient deze ambitie te ondersteunen en te versterken.



■ Horecabeleid

"Hier wordt geleefd" is het motto van het Horecabeleidsplan voor Gent, een ambitieus plan dat een voedingsbodem vormt voor de toeristische en culturele ontwikkeling van de stad. De horecaondernemingen "claimen" ruimte voor terrassen in het openbaar domein en voor de levendigheid van de stad zijn ze van groot belang. De uitvoering van de terrassen moet aangevraagd worden, waarbij maatvoering, uitstraling, reclame, luifels, e.d. dienen overeenkomstig de



bestaande verordeningen in een vergunning worden vastgelegd.

■ Speelruimtebeleid

Kinderen spelen altijd en overal. Speelruimte kan daarom niet als iets apart in het openbaar domein benaderd worden. In een woonbuurt is er nood aan voldoende kwalitatieve speelterreinen, afgestemd op bestaande plaatselijke noden. Daarnaast kunnen andere speelaanleidingen (bespeelbare kunst, straatmeubilair, waterpartijen, enz.) geïntegreerd worden in het openbaar domein. Een kapstok voor de inrichting van speelruimte is de idee van het speelweefsel. Vertrekpunt hierbij is een netwerk van formele en informele (speel)plekken en (verkeersveilige)routes van en naar deze plekken. De basisvoorwaarden voor de bespeelbaarheid van de woonomgeving zijn betrokkenheid, veiligheid, bereikbaarheid, herbergzaamheid, herkenbaarheid en de samenhang tussen deze elementen.



Betekenis van deze basisvoorwaarden:

- met betrokkenheid wordt bedoeld participatie van jeugd en volwassenen, sociale controle, beheer, verzorging en tolerantie;
- veiligheid omvat verkeer, water constructie en aanleg van speelterreinen (cfr. regelgeving KB speelterreinen en speeltoestellen);

- met bereikbaarheid wordt bedoeld de relatie woning-woonomgeving en speelplekken, routes en de speelactieradius;
- met herbergzaamheid wordt bedoeld beschutting en intimiteit;
- herkenbaarheid heeft te maken met overzichtelijkheid en duidelijkheid, afwisseling en uitdaging;
- samenhang slaat op de verwevenheid van voorzieningen en ruimtes, op langzaamverkeer routes en op de evenwichtige spreiding van voorzieningen.

■ *Sociale veiligheid*

Je veilig voelen in het openbaar domein is belangrijk, een goed afgewogen inrichting kan hiertoe een bijdrage leveren. Aspecten als openbare verlichting, overzichtelijkheid, e.d. moeten op een juiste wijze worden betrokken bij de inrichting van het openbaar domein.



■ *Fietsbeleidsplan*

In het Mobiliteitsplan wordt ruime aandacht besteed aan de mobiliteit van de fietser. Na een analyse van de

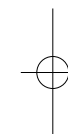
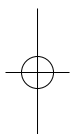


knelpunten worden aanbevelingen gedaan voor een samenhangende fietsstructuur in de stad. Er wordt onderscheid gemaakt in primaire, secundaire en recreatieve fietsroutes. Bij het opstellen van de diverse inrichtingsplannen voor het openbaar domein wordt rekening gehouden met de fietsroutes die in het Mobiliteitsplan worden voorgesteld. De benodigde ruimte en uitvoering is afhankelijk van de functie en het karakter van het betreffende fietspad. Op geëigende plekken komen voorzieningen om de fiets te stallen. Er zal een onderscheid gemaakt worden tussen verspreid gelegen fietsstalling en centrale fietsparkings: overdekt dan wel in de open lucht, bewaakt dan wel onbewaakt. De vormgeving ervan wordt zoveel mogelijk afgestemd op het overige straatmeubilair.

■ *Toegankelijkheid*

Naar een Integraal Toegankelijk Openbaar Domein, onder deze titel is een rapport opgesteld door het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap Departement Leefmilieu en Infrastructuur. In dit rapport wordt aangegeven dat toegankelijkheid voor iedereen noodzakelijk wordt geacht. Vanuit deze gedachte zijn criteria opgesteld voor een integraal toegankelijkheid voor het openbaar domein.

Plannen voor de inrichting van het openbaar domein moeten aan deze criteria voldoen.



■ *Evenementen, markten, feesten*

In het Ruimtelijk Structuurplan Gent is de belangrijke toeristische betekenis van de stad beschreven. De vele historische monumenten en gebouwen dragen hieraan bij. In de stad worden vele evenementen, markten en feesten georganiseerd. Met name evenementen en markten leggen een claim op het openbaar domein. De diverse evenementen en markten stellen eisen aan de inrichting en de bereikbaarheid van de plek maar ook veiligheid en controle door politie en overige diensten is van groot belang.



■ *Toeristische routes*

Indien het openbaar domein onderdeel is van een toeristische route is aandacht nodig voor voldoende breedte van het voetpad en het comfort van het toegepaste bestratingmateriaal. In dit verband wordt ook verwezen naar een goede inpassing van de toeristische bewegwijzering.

■ *Bewegwijzering*

Een bewegwijzeringsstelsel op diverse schaalniveaus is nodig voor wat betreft de diverse stadsdelen, parkeervoorzieningen, voetgangersverbindingen, openbaar vervoer, fietspadennetwerk en toeristisch belangrijke voorzieningen. Een deel van deze voorzieningen wordt beschreven in de notitie "Integrale aanpak voor het openbaar domein van de stad Gent". Algemeen kan worden gesteld dat bewegwijzering een ondersteunend middel is en niet een doel op zich. Enige beperking in aantal en onderlinge afstemming van de verschillende diensten is gewenst.



■ *Waterroutes*

De rol van de waterroutes situeert zich zowel op het vlak van de eigenlijke gebruikswaarde (met specifieke vormen van water- en oeverrecreatie zoals surfen, duiken, enz.) als op het vlak van beleefingswaarde (met het water en de oevers als recreatieve omgeving). Naast het water in het hoger vermelde centrale gebied, bieden Leie, Schelde, het Kanaal Gent-Oostende, het Verbindingskanaal, het Zeekanaal en de Moervaart verschillende mogelijkheden.



Voor wat betreft de watergangen met een groene oever is het van belang dat het zicht op het water niet vanaf de kant wordt belemmerd door bijvoorbeeld te hoog opgaand groen, haagjes worden gesnoeid tot een maximale hoogte van 60 cm of worden vervangen door een open hekwerk (indien dit vanwege de veiligheid noodzakelijk is).

■ *Beeldende kunst*

Gent is een stad waar de participatie van de bevolking aan het culturele leven hoog in het vaandel staat.



Om die reden kiest Gent dan ook om een stad van deelnemers te zijn. Kunst in de publieke ruimte wordt dan ook concreet vormgegeven en gestimuleerd door de Dient Kunsten. Bij het opstellen van inrichtingsplannen voor het openbaar domein wordt kunst dan ook integraal in de planvorming betrokken.

■ *Beheer*

Het beeld van het openbaar domein wordt bepaald door de keuze van het materiaal, de duurzaamheid, de wijze van gebruik, maar ook het onderhoudsniveau. Veel wegen zijn korte tijd na heraanleg al opnieuw vuil en onverzorgd, door bijvoorbeeld kauwgomvlekken, wegverzakkingen, breuken, etc. Het beheeras-

pecten speelt dus een belangrijke rol bij het bepalen van het basismateriaal in de planvorming.

■ *Groenvisie/Harmonisch Park- en Groenbeheer*

Open groene ruimten worden opgevat als volwaardig onderdeel



van de stedelijke ruimte, zij zijn structuur- en beeldbepalend. In 2004 is een groenvisie opgesteld waarin naast enkele hoofdlijnen voor de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen van de groenstructuur ook principes zijn aangegeven voor de inrichting en het beheer. De groenvisie vormt een denkkader en is richtinggevend bij de opmaak van ontwikkelingsplannen. Naast deze groenvisie is een beheervisie Harmonisch Park- en Groenbeheer opgesteld, waarin uitgangspunten, visie en principes voor beheer van het groen worden beschreven.

■ *Monumentenbeleid*

De Stad Gent onderscheidt drie beleidsvelden met betrekking tot de bescherming van historisch-cultureel en landschapelijk erfgoed.

Op de eerste plaats beschikt de Stad Gent over



een uitgebreid monumentenregister van alle waardevolle panden en objecten. Deze zijn als zodanig aangeduid vanwege hun schoonheid, hun betekenis, van voor de wetenschap of hun cultuurhistorische waarde. Bij het monumentenregister gaat het vooral om objectbescherming. Per object is een omschrijving opgenomen en een beschrijving van de te beschermen waarden.

■ *Beschermde stadsgezichten en landschappen*

De Stad Gent telt tachtig beschermde stadsgezichten. Beschermde stadsgezichten zijn groepen onroerende goederen, die van algemeen belang zijn wegens hun schoonheid, hun onderlinge ruimtelijke en structurele samenhang dan wel hun wetenschappelijke of cultuurhistorische waarde. In een beschermd stadsgezicht zijn vaak een of meerdere monumenten vertegenwoordigd.

Deze beschermde stadsgezichten bevinden zich zowel in de Kuip: het historische centrum van Gent, als daarbuiten, in de 17e, 18e, 19e en 20e eeuwse site en in de historische kernen, die aan de Stad stad zijn toegevoegd. Vaak gaat het om gebieden van geschiedkundig belang. Deze gebieden geven informatie over



het ontstaan van de huidige stadsopzet, die tot uitdrukking komt door occupatiepatronen en bebouwing.

Tenslotte is in het Ruimtelijk Structuurplan Gent een drietal kaartbeelden opgenomen: een eerste kaart met cultuurhistorische landschapselementen (zie kaart 51), een tweede met relictten van de traditionele landschappen (zie kaart 52) en een derde met actueel determinerende historische relictten in het stadslandschap (zie kaart 53). In het laatstgenoemde kaartbeeld wordt onderscheid gemaakt naar onderdelen met een markante stedenbouwkundige structuur, naar architecturale ensembles en naar architecturale en stedenbouwkundige gehelen.

■ *Lichtstudie Stad Gent*

Voor de binnenstad van Gent is een lichtstudie opgesteld voor het Architecturaal patrimonium en van het openbaar domein. De gedetailleerde lichtstudie beoogt vooral de identiteit, de lectuur en de gebruiks- en beleefingswaarde van een stad te optimaliseren en te versterken.



3.4. Communicatie

3.4.1. *Interne communicatie*

De communicatie over de projecten moet voor alle betrokkenen naar tevredenheid verlopen. Slechts dan zullen de resultaten uitvoerbaar zijn. De communicatie zal zo georganiseerd moeten worden dat alle betrokken diensten en andere belanghebbenden direct en indirect mee doen.

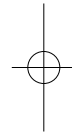
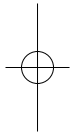
Dit kan worden bereikt door het organiseren van twee informatiestromen. Eén stroom is bedoeld om inhoudelijke informatie over het project met de betrokken diensten uit te wisselen en de besluitvorming hiervan (interne communicatie). De andere stroom is bedoeld om van anderen belanghebbenden informatie van belang voor het project te verkrijgen (externe communicatie).

Verweving van beide stromen zal het project voor alle betrokken tot leven brengen en draagvlak voor de realisatie creëren.

3.4.2. *Externe communicatie*

Communicatie en inspraak zijn inclusieve aandachtspunten bij zowel een structuurplan als bij de ruimtelijke uitvoeringsplannen van projecten. De stad Gent zal net als in het verleden per belangrijk project telkens een openbare overleggronde met bevolking organiseren. Aanvullend aan deze projectmatige benadering bereidt de

Stad Gent momenteel de "gebiedsgerichte werking" voor die een belangrijke permanente overlegstructuur met de wijken zal inhouden. Deze gebiedsgerichte werking zal niet enkel van toepassing zijn op het RSG maar op veel meer beleids- en uitvoeringsplannen.



3.5. Tot slot

In het voorwoord is aangegeven dat de Stad Gent zich zeer bewust is van de noodzaak een overkoepelende visie te ontwikkelen voor de inrichting van de publieke ruimte. De opgave was niet om een plan te maken voor het openbaar domein van de stad, de opgave was wel om een visie op te stellen, een referentiekader, waarmee een samenhang ontstaat tussen aanpak en uitvoering. Uiteindelijk zijn het spelregels voor alle spelers die een rol hebben bij het opstellen van plannen voor het openbaar domein. De voorgestelde werkwijze "methodiek" zal uiteindelijk moeten leiden tot een kwaliteit van het openbaar domein waar Gent recht op heeft.





Deel 4 Materialenfiches



4. Samenstellen van een losbladig kaartensysteem (materialenfiches)

In deel 4 wordt de studie gecompleteerd met een overzicht van de te gebruiken bestratingsmaterialen. Deze uitwerking krijgt vorm door het opstellen van een gebiedsgerichte materialencatalogoog, met aanwijzingen van de toe passen bestratingsmaterialen.

Niet de veelheid van de voorgestelde materialen is belangrijk maar wel een keuzeselectie van algemeen toegepaste kwalitatieve materialen.

De materialenfiches bestaat uit een losbladig kaartensysteem en is opgezet op basis van de onderscheiden ontwikkelingsperiodes en gebiedscategorieën.

Hiernaast is een voorbeeld van een materialenfiche weergegeven. Deze zal verder worden uitgewerkt in het materialen plan van de stad.



Oude ontwikkelingsperiode: etaleringsgebied

Lokale wegen		Materialen			Bijzonderheden
• asfalt • natuursteen • betonklinkers					
Lagere orde wegen, straten, kades					
• asfalt • natuursteen • betonklinkers					
Parkeren		kasseien			
• kasseien (hergebruik)	X				- halfsteensverband, kleur en formaat kan onderling enigszins van elkaar verschillen - in bijzondere gevallen kan het parkeren onderdeel zijn van de pleinverharding
Fietspaden					
• asfalt / betontegels, rood					
Pleinen, voetgangersgebieden		hardsteen	graniettegels	platiënen	
• natuursteen • betontegels	X				- type, formaat, kleur en patroon is afhankelijk van de belangrijkheid van het plein
Voetpaden					
• natuursteen • betontegels • asfalt • open verharding (grind/split)					
Afwatering		molgoot natuursteen	lijngoot	roostergoot	
• kantsteen natuursteen / beton • molgoot natuursteen / beton • roostergoot / lijngoot	X X				- pleinen bij voorkeur in rooster- / lijngoot uitvoeren i.v.m. horizontale afwerking

Algemeen

Details: zie CROW handboek Gent

Overig: zie handboek voor het plaatsen van de objecten in de publieke ruimte, zie lichtplan, zie materialenplan voor de Gentse binnenstad

Colofon

Dit document is een publicatie van:

Stad Gent

Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning
Woodrow Wilsonplein 1
9000 Gent
tel 09 266 78 90
fax 09 266 78 99
www.gent.be

Opdrachtgever:

Karin Temmerman,

Schepen van Stedenbouw en Mobiliteit

Projectleiding en coördinatie:

Stad Gent

Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning
(Philippe Van Wesenbeeck, Marc Pinte en
Herman Rosseau)
Administratief Centrum Woodrow Wilsonplein 1
9000 Gent

Ontwerpers:

KuiperCompagnons

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap B.V.
Van Nelle Ontwerpfabriek
Schiegebouw
Van Nelleweg 6060
3044 BC Rotterdam
tel 010 433 00 99
fax 010 404 56 69
e-mail: kuiper@kuiper.nl
www.kuiper.nl



Met medewerking van:

Dienst Architectuur

Dienst Coördinatie

Dienst Economie

Dienst Gebiedsgerichte werking

Dienst Monumentenzorg

Dienst Stadsarcheologie

Dienst Sociale voorzieningen en gehandicapten

Dienst Wegen, Bruggen en waterlopen

Groendienst

Mobiliteitsdienst

Parkeerbedrijf

Open Oproep

Vlaams Bouwmeester

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap

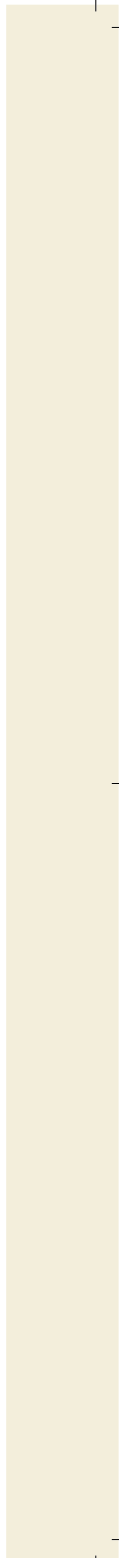
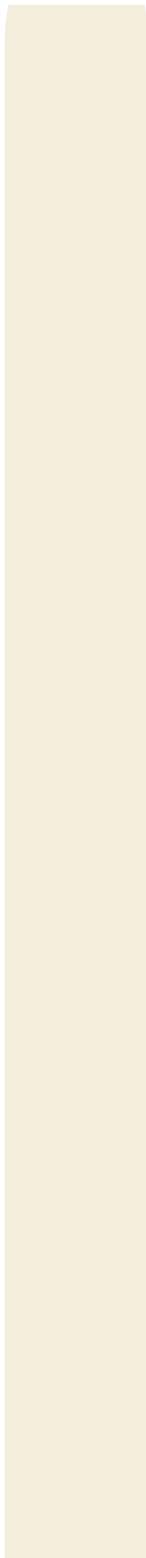
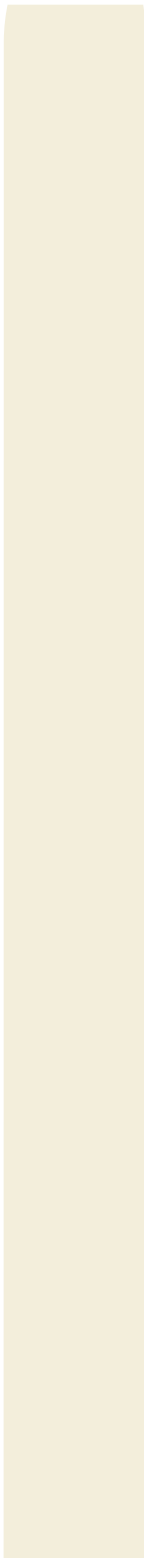
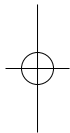
Koning Albert II – Laan 20 bus 9, 1000 Brussel

e-mail: Bouwmeester@vlaanderen.be

Gesubsidieerd door:

Interreg IIIB North Sea project “The Liveable City”





KuiperCompagnons

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap
City & Regional Planning, Urban Design, Architecture, Landscape

Goedgekeurd door het college
van burgemeester en schepenen
in zitting van ... 2.5. JAN. 2007.....
De adjunct-stadssecretaris
Danny Van Campenhout

Integraal Plan openbaar domein Stad Gent

"Methodiek" voor het opstellen van inrichtingsplannen

mei 2006
738/300/81



European Regional Development Fund Interreg IIB
North Sea Region



Interreg North Sea Region

KuiperCompagnons

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap
City & Regional Planning, Urban Design, Architecture, Landscape

