

WORK IN PROGRESS 3

Masterplan Voorhaven Gent

14 juni 2018

COLOFON



Initiatiefnemers:

De Nieuwe Voorhaven bvba
en De Gentse Voorhaven bvba
Voorhavenlaan 14A
9000 Gent
T +32 9 218 71 91
M +32 495 21 45 71
E dirk.valvekens@locus.be

De Voorhaven vzw
New-Yorkstraat 6
9000 Gent
T +32 9 218 71 97
M +32 475 33 66 00
E emile.braun@voorhaven.be

Opdrachthouder:

CLUSTER Landschap en Stedenbouw
Vrijheidstraat 32 bus 15
2000 Antwerpen
T +32 3 663 00 42
M +32 486 64 27 94
E info@clusterlandscape.be

Compagnie - O
Francis Catteeuw, architect
Korenmarkt 8 bus 201
9000 Gent
T +32 9 225 07 49
M +32 495 29 26 00
E francis@compagnie-o.be

INHOUD

1. Inleiding

1.1. Bestaande situatie

1.2. De Voorhaven, een beschermd stadsgezicht met beschermde monumenten

1.3. Schaalvergelijking en afmetingen binnen de site

2. Visie

2.1. Visie overheid en politici Stad Gent

2.2. Visie initiatiefnemers: twaalf-puntenplan

2.3. Toekomstvisie Voorhaven

2.4. Twaalf-puntenplan: Voorgestelde wijzigingen in detail

1. *Herstel oorspronkelijke cadans*
2. *Een sokkel van 1 km die enkel creatieve activiteiten herbergt*
3. *Losse gebouwen met tussenruimtes*
4. *Groene corridors nodigen buurtbewoners uit naar het water*
5. *Een ponton brengt de mensen bij het water*
6. *'Central Park', dwars op de New-Yorkstraat is een groene long*
7. *De Voorhavenlaan wordt een permanente speelstraat*
8. *Parkeren: achter het hek en ondergronds*
9. *Een paradijs voor fietsers en voetgangers*
10. *Grootste klimaatneutrale stadsgezicht van Europa?*
11. *Het inpassen van de sportloods*
12. *Implementeren van verlichting*

2.5. De Voorhaven, met creatieve sokkel en wonen in de hoogte

3. Uitwerking publieke ruimte Central park

3.1. Materialisatie en groenaanleg

3.2. Dwarsdoorsnede

4. Executive Summary

1. INLEIDING

De Voorhaven is het grootste beschermde stadsgezicht van Gent met 15 geklasseerde monumenten. De 1 km lange Voorhaven werd tussen 1880 en 1895 gebouwd door stadsingenieur en latere burgemeester Emile Braun aan de voet van het Kanaal Gent-Terneuzen. Hij gebruikte voor die tijd revolutionaire technieken en bouwmaterialen. In 1996 werd de Voorhaven beschermd. Ze is vandaag in Europa de best bewaarde 19de eeuwse haven. De Voorhaven is niet langer in gebruik als haven. Ze is evenwel nog volledig intact, op de afgebroken gesloten havenloodsen 21 en 24 na.

De Voorhaven is ondanks haar beschermde status weinig gekend en/of begrepen. Omwille van de grote afmetingen van de site en een aantal ongelukkige ingrepen en bouwwerken, is de Voorhaven op het terrein moeilijk te overzien. Een blik op Google maps geeft evenwel een heel ander beeld: de Voorhaven is erg herkenbaar, overzichtelijk en samenhangend.

<u>Geïntegreerde visie</u>

In deze bundel presenteren de erfgoedvereniging De Voorhaven VZW en de eigenaars van loodsen 20, 22 (deels) en 23 een geïntegreerde visie voor de ontwikkeling van de Voorhaven. We willen de de leesbare 'digitale Voorhaven' van Google maps ook op het terrein realiseren en opnieuw voelbaar maken waarbij de beschermde historische 19de eeuwse context gerespecteerd wordt.
De initiatiefnemers hebben een hele reeks juridische procedures tegen de stad Gent lopen. Deze werden steeds geïnitieerd ter bescherming van De Voorhaven. We zijn zeker bereid deze procedures te stoppen mits de stad Gent de ontwikkeling van de Voorhaven verder wil uitbouwen volgens de grote lijnen van deze bundel. Onze vraag is enkel om het afgesproken Public-private Partnership ook effectief als partners te kunnen uitvoeren en nauw samen te werken met de overheid om dit project te realiseren.

De voorstellen die we in deze bundel naar voor schuiven houden voor de stad Gent geen meerkost in. We verwachten eerder een reductie van de kost van de aanleg. Bestuurlijk zijn de voorstellen in deze bundel ook op korte termijn realiseerbaar: binnen de beschermde Voorhaven kan de vergunning gevende overheid afwijken van de bestaande uitvoeringsplannen ingevolge VCRO
art 4.4.6.

De bundel die hierbij voorligt is reeds een derde versie. We blijven regelmatig updates aan de Stad overmaken met verfijnde visies en aanvullingen.



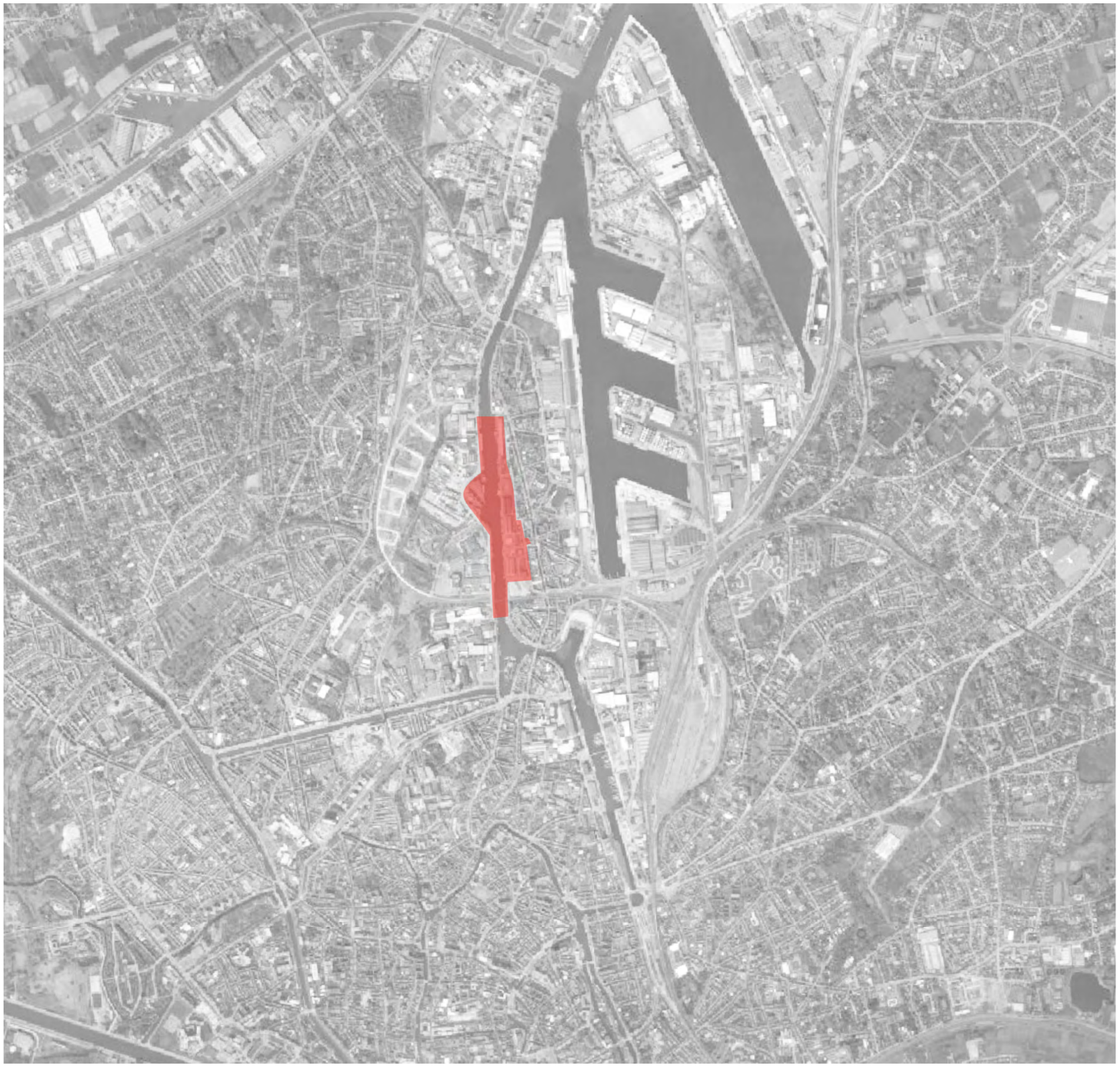
Voorhavenlaan 1910



Voorhavenlaan 1890



Voorhavenlaan 1976 - 1983



Situering uitgezoomd



Luchtfoto van de Voorhaven

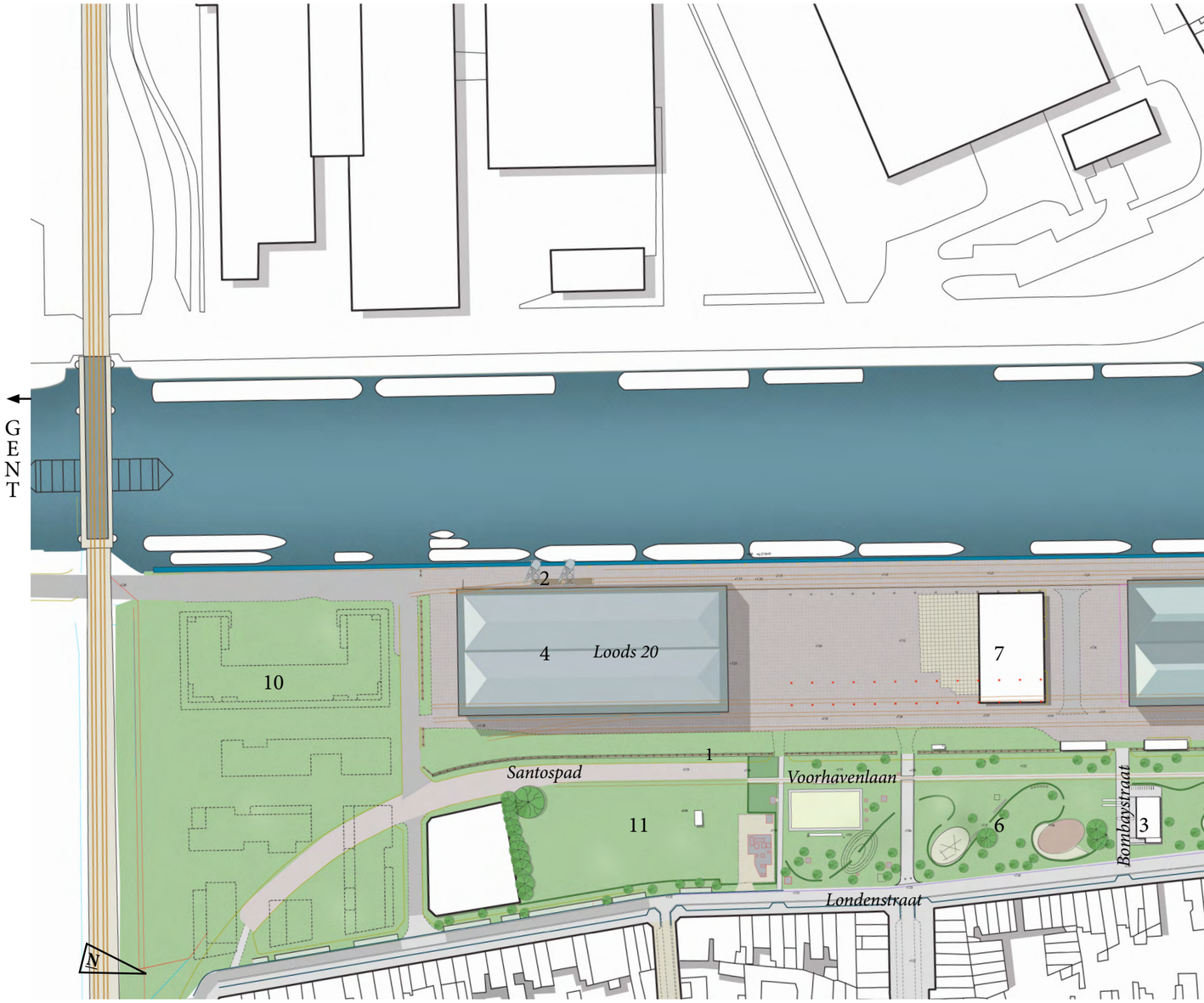
1.1. BESTAANDE SITUATIE

Tot op heden werden een reeks bouwwerken aan de Voorhaven uitgevoerd, die een keerpunt betekenden in het verval:

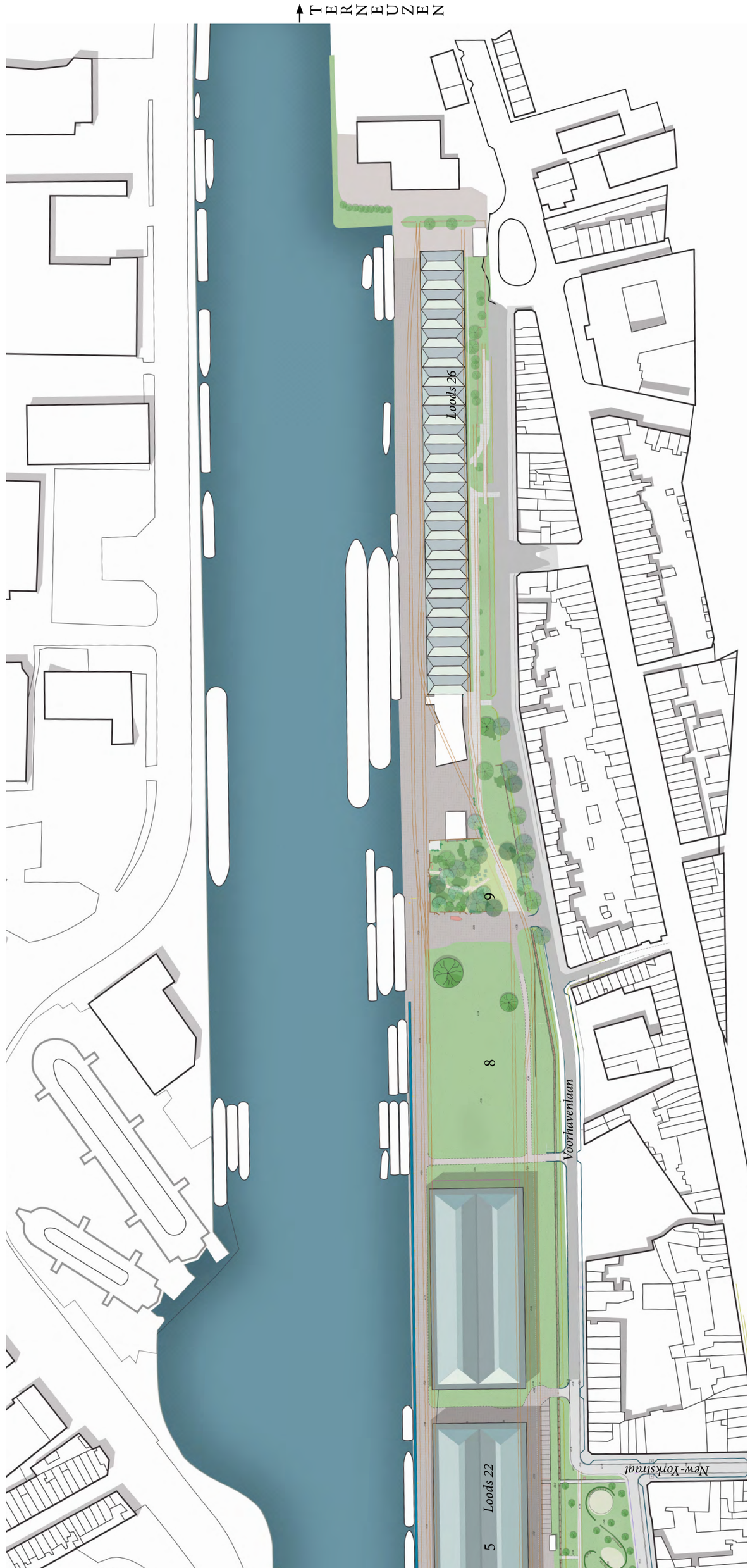
1. Het beschermde gietzijzeren hekwerk rond de site werd door de stad Gent gerestaureerd in 3 fases.
2. De beschermde havenkranen aan loods 20 werden door de stad Gent gerestaureerd.
3. De bakstenen wachthuisjes in het gietijzeren hekwerk ter hoogte van de Bombaystraat werden door de Stad Gent gerestaureerd.
4. Het stalen skelet en het dak van loods 20 werd door De Gentse Voorhaven bvba gerestaureerd.
5. Loods 22 werd in opdracht van De Nieuwe Voorhaven bvba gerestaureerd en verbouwd. Op de verdieping werden 22 ruime stadswoningen gerealiseerd. Op het gelijkvloers werken ongeveer 250 jonge mensen in creatieve bedrijven. Ook Loods 23 wordt op dezelfde wijze verbouwd en krijgt een ondergrondse parking voor ongeveer 120 wagens.
6. Tussen de Londenstraat, Voorhavenlaan en New-Yorkstraat werd de bestaande publieke open ruimte met sportpleinen heraangelegd tot het Voorhavenpark met goed gebruikte sportinfrastructuur (voetbal), minder gebruikte spelfaciliteiten en openbaar groen.

Verder wordt de Voorhaven en onmiddellijke omgeving gekarakteriseerd door een aantal terreinen, die in aanmerking komen voor verdere ontwikkeling.

7. Ter hoogte van de afgebroken loods 21 werd eind jaren ’80 een KMO gebouw ‘EMR (elektromotoren)’ gevestigd. EMR is nog ter plaatse actief maar de afbraak van het bedrijfsgebouw is voorzien en de concessie beëindigd. De bestemming van dit terrein wordt thans bepaald door het bijzonder plan van aanleg (BPA) 23.
8. Ter hoogte van de afgebroken loods 24 bevindt zich vandaag een open en onbebouwd perceel. De bestemming van dit terrein wordt thans bepaald door het bijzonder plan van aanleg (BPA) 23.
9. Tussen de afgebroken loods 24 en loods 26 bevindt zich een open terrein. De stad Gent legt hier een parkje aan.
10. Tussen loods 20 en de spoorlijn 58, net buiten de beschermde Voorhaven, bevindt zich een open terrein dat in aanmerking komt voor ontwikkeling. Een eerste bouwfase is hier in uitvoering. De bestemming van dit terrein wordt bepaald door het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP 143).
11. Tussen de historische Voorhavenlaan (thans Santospad) en de Londenstraat bevindt zich ter hoogte van loods 20 een braakliggend terrein dat in aanmerking komt voor ontwikkeling. De bestemming van dit terrein wordt bepaald door het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP 143).



Bestaande situatie van de Voorhaven


TERNEUZEN
Loods 26
9
8
Voorhavenlaan
5
Loods 22
New-Yorkstraat

1.2. DE VOORHAVEN - EEN BESCHERMD STADSGEZICHT MET BESCHERMDE MONUMENTEN



Directeurswoning



Spoorwegbrug



Havenkranen



Havenloods 20



Metalen structuur loods 23



Brandweerkazene



Wachterslokalen



Droogdokken en betonnen afsluiting



Omheining met gietijzeren zuiltjes



Metalen structuur loods 26

Directeurswoning, werkhuis Beauval en beluik
ID: 10405

Spoorwegbrug
ID: 9511

Havenkranen 15 en 22
ID: 9559

Havenloods 20 met schippers- en brandpomp
ID: 9556

Brandweerkazerne en zestien personeelswoningen
ID: 18447

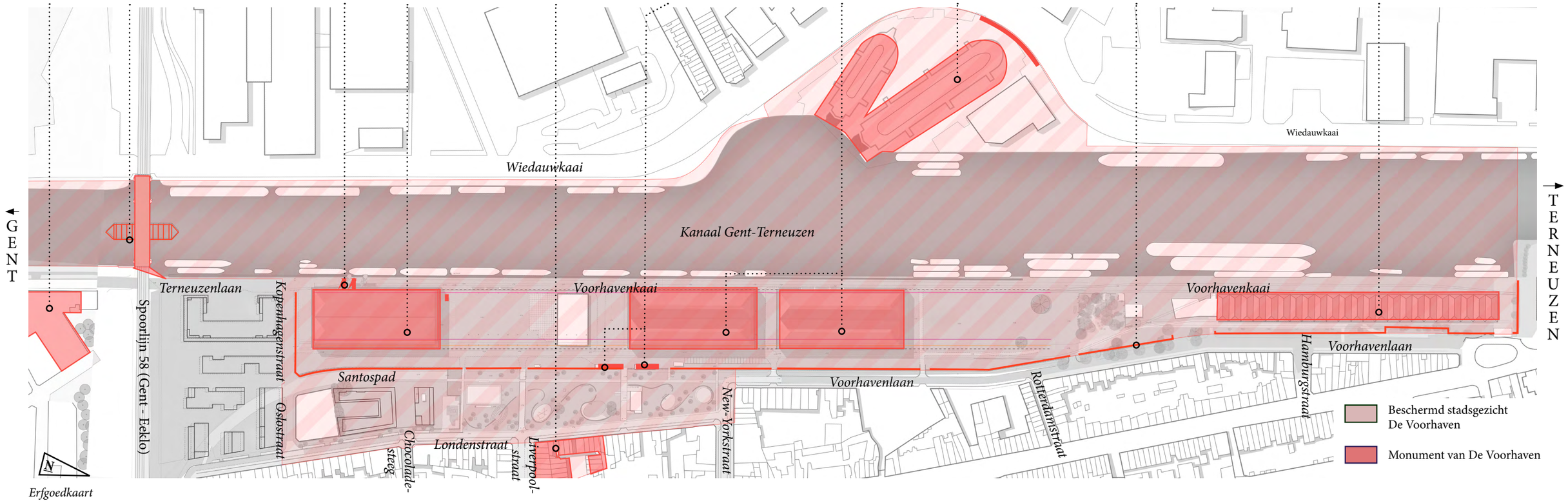
Wachterslokalen
ID: 9523

Metalen structuren van havenloodsen 22 en 23
ID: 9557

Droogdokken en betonnen afsluiting
ID: 9514

Omheining met gietijzeren zuiltjes
ID: 9555

Onderbouw en metalen structuur van havenloods 26
ID: 9558



Erfgoedkaart

1.3. SCHAALVERGELIJKING EN AFMETINGEN BINNEN DE SITE

Om een beeld te krijgen van de schaal van de Voorhaven wordt hieronder een vergelijking gemaakt met pleinen en kades van een vergelijkbare afmeting. Op de kaart daaronder staan de afmetingen van de loodsen en haar directe omgeving weergegeven.

Sint Pietersplein 215 meter

Kouter 190 meter

Plein loods 21 - 157 meter

Lengte van plein loods 21 ten opzichte van andere ruimtelijke structuren in Gent



Plein loods 21 - 157 meter



Kouter 190 meter



Sint Pietersplein 215 meter

Handelsdok 1170 meter

Voorhaven 1115 meter

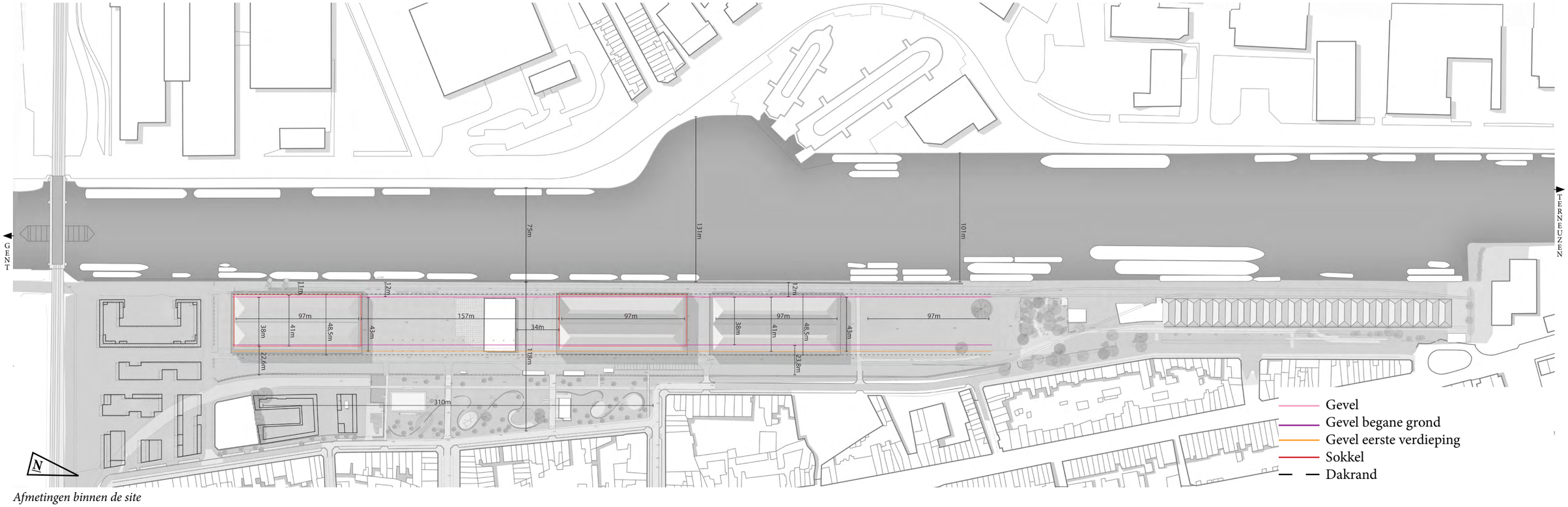
Lengte van de Voorhaven ten opzichte van andere ruimtelijke structuren in Gent



Voorhaven 1115 meter



Handelsdok 1170 meter



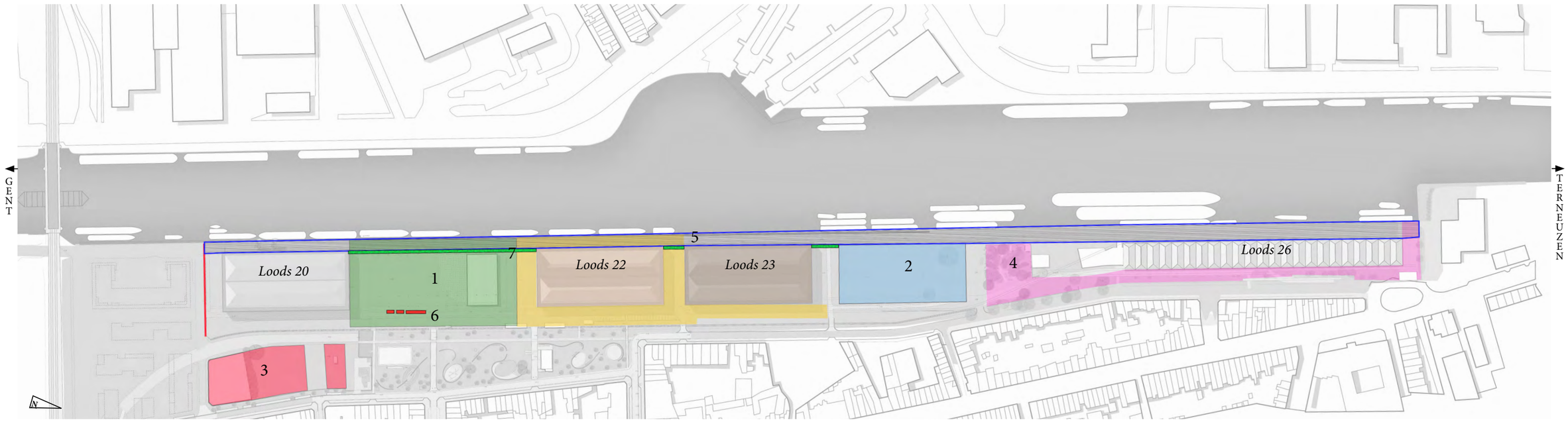
Afmetingen binnen de site

2.1. VISIE OVERHEID EN POLITICI STAD GENT

De intenties voor de ontwikkeling van de Voorhaven aan de zijde van de overheid en politiek lijken erg versnipperd en zijn geen getuige van een geïntegreerde visie op de beschermde Voorhaven en omgeving. Volgende projecten staan op til of worden gepland:

1. Voor het terrein van de afgebroken loods 21, gelegen tussen de beschermde loodsen 20 en 22, voorziet de stad de aanleg van een ruim stedelijk plein / park.
2. Voor het terrein van de afgebroken loods 24, gelegen tussen de beschermde loodsen 23 en 26, voorziet SoGENT een 100% woonproject. De geplande nieuwe gebouwen domineren in alle dimensies de omringende monumenten, beschermde gebouwen en infrastructuur.
3. De open ruimte tussen de historische Voorhavenlaan (thans Santospad) en de Londenstraat ter hoogte van loods 20 is eveneens voorzien voor (sociale) woningbouw.
4. Op het open terrein tussen loodsen 24 en 26 zal een buurtparkje worden gerealiseerd.
5. Tussen en rond bovenstaande gebouwen en ruimtes worden voetgangers-, fiets- en beperkte infrastructuur voor autoverkeer aangelegd. De kade wordt heraangelegd in maritieme sfeer.
6. Een aantal treinwagons waarvan de bestemming nog niet duidelijk is (in te vullen door buurtbewoners) worden vrij willekeurig op de site geplaatst.
7. Een pergola structuur met groen verbindt de historische loodsen.

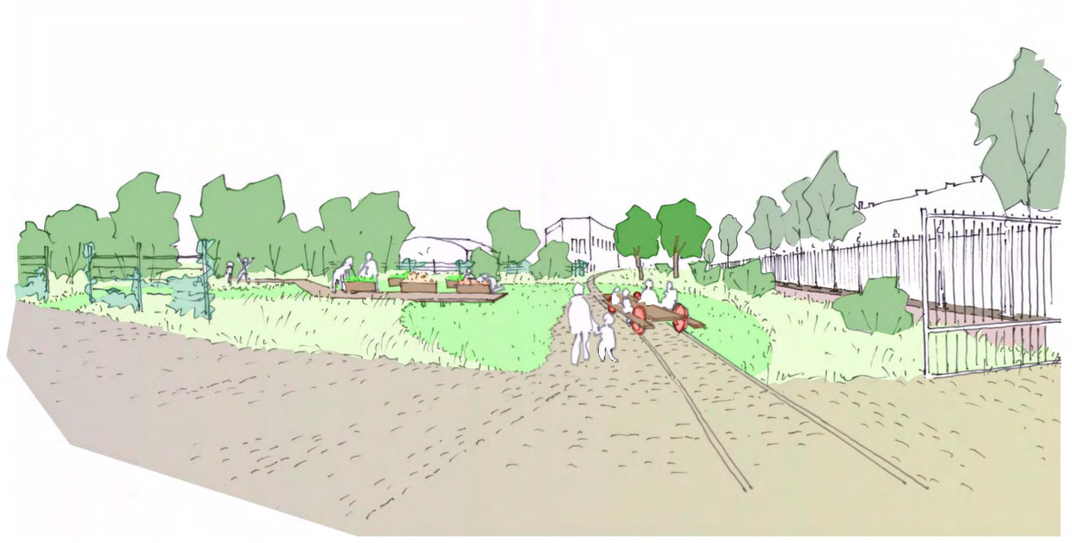
Deze projecten hebben eerder een opportunistische inslag, vertonen geen onderlinge samenhang en worden ontwikkeld los van de historische context van deze plek. Hooguit is er sprake van een anekdotische verwijzing naar het rijke verleden. Zo ontstaan ‘wat parkjes’ en ‘wat gebouwen’ en dreigt het grotere verhaal voorgoed verloren te gaan. Dit kan onmogelijk de bedoeling geweest zijn van de bescherming van de Voorhaven in 1996.



De visie van de overheid



1. Ruim stedelijk plein / park met verbindende pergola



4. Buurtparkje tussen loods 24 en 26



5. Heraanleg publieke ruimte i.f.v. traag verkeer



6. Te herbestemmen treinwagon

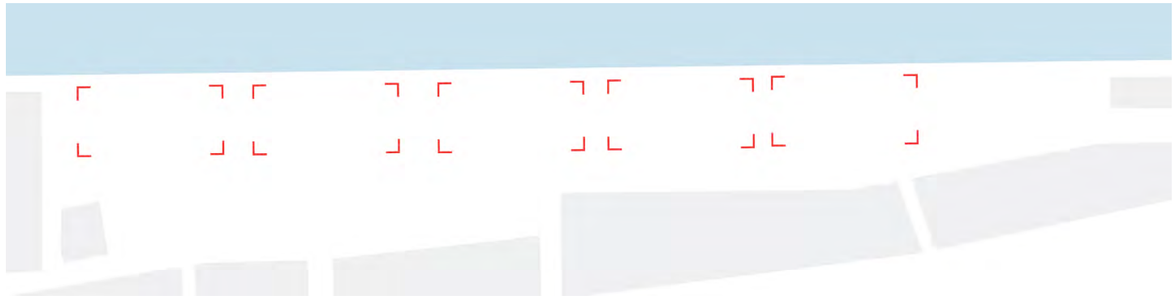
2.2. VISIE INITIATIEFNEMERS: TWAALF-PUNTENPLAN

Wij stellen in deze bundel een Voorhavenproject voor dat op het terrein invullingen voorziet in functie van een ruimer doel: de historische Voorhaven weer leesbaar te maken als één geheel met coherente en doordachte functionaliteit, waarbij de beschermde historische 19de eeuwse context gerespecteerd wordt.

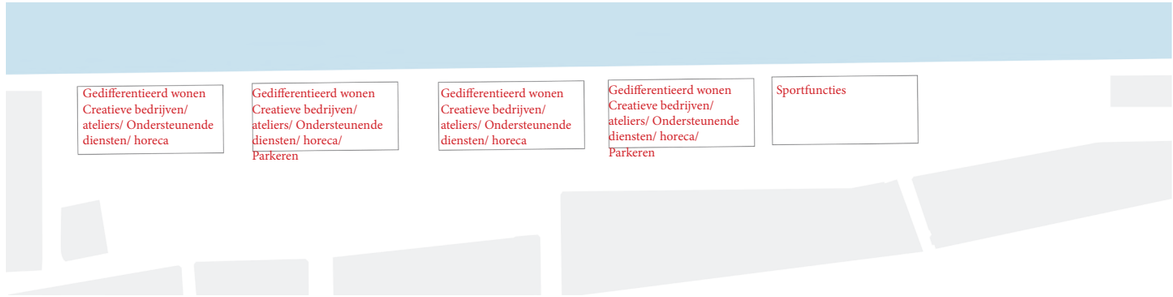
We stellen een haalbaar en buurtgedragen 12-puntenplan voor:

1. We herstellen de cadans van de oorspronkelijke loodsen door inplanting van nieuwe bouwwerken ter hoogte van de afgebroken loodsen 21 en 24. Deze bouwwerken krijgen een architectuur en dimensie die in evenwicht is met de historische loodsen 20, 22 en 23.
2. Over de gehele lengte van de Voorhaven (loods 20 tot en met loods 26, 1,1 km) krijgen de gebouwen (oud en nieuw) op het gelijkvloers tot op 6 meter hoogte Een andere functie dan wonen. Deze sokkel (tot 6 meter hoog) wordt enkel ingevuld met bruisende creatieve functies: new economy bedrijven, ateliers, campus etc. Er is ook plaats voor enkele buurtwinkels en ondersteunende complementaire horeca. De woonfunctie in de gebouwen langs de kade is enkel voorbehouden boven 6 meter (1ste verdiep loosden 20, 22 en 23).
3. De gebouwen aan de kade blijven los van elkaar en worden niet verbonden door een pergola of andere constructies. Het beschermingsbesluit van 1996 is gestoeld op en verwijst naar de bouwperiode van 1880-1890, toen de 6 monumentale loodsen, los stonden van elkaar.
4. Ruwweg om de 300 meter wordt loodrecht op de kaai een groene corridor voorzien die mensen uit de aangrenzende woonwijk naar het kanaal uitnodigt. Een nieuw knus centraal plein met bomen, op maat van de buurt, dwarst van de Londenstraat naar de kade tussen loodsen 21 (nieuwbouw) en 22 (beschermd monument).
5. Ter hoogte van de loodsen 21 en 22 ligt op het water langs de kade een ponton van 220 meter lang. Aan dit ponton kunnen vooral pleziervaartuigen aanmeren en is er ruim plaats voor de activiteiten van de zeescouts, die reeds jaren aanwezig zijn aan de Voorhaven ter hoogte van Loods 20.
6. Tussen de Londenstraat en de historische Voorhavenlaan (thans Santospad) wordt een lang samenhangend 'Central Park' aangelegd. Hier worden geen bijkomende woningen gebouwd. Het stapelhuis op de hoek van de Londenstraat en de Oslostraat wordt behouden en krijgt nieuwe functies.
7. De westzijde van dit 'Central Park' wordt gevormd door de (deels opnieuw aangelegde) historische Voorhavenlaan. De historische Voorhavenlaan wordt ingericht als (historische) permanente speelstraat met sport en spel uit de tijd van toen. Er kan enkel gewandeld en gespeeld worden. Er rijden geen fietsen, bromfietsen of auto's.
8. Het parkeren wordt deels ondergronds, deels bovengronds georganiseerd. Bovengronds verloopt alle parkeerverkeer, zowel publiek als privaat, achter het hekken, dus binnen de Voorhaven, met een minimale last voor de woonbuurt. Doorgaand autoverkeer is niet mogelijk, enkel parkerend bestemmingsverkeer. Op lange termijn kan al het parkeren ondergronds worden opgelost.
9. Er worden wandel- en fietsassen ingericht over de gehele lengte van de Voorhaven, zowel op de kade als tussen het hekwerk en de loodsen. Evenwel wordt de kade meer ingericht voor wandelen (traag fietsen is er mogelijk) en ligt het accent aan de zijde van het hekwerk op fiets-en parkerend autoverkeer.
10. Door toepassing van zonne-energie en geothermie wordt de Voorhaven zoveel mogelijk klimaatneutraal (zelfbedruipend in haar energievoorziening).
11. Op kaai 24 komen alle sportfuncties samen in de 'sportloods'. De loods heeft enkel een dakstructuur als bescherming tegen zon en regen. De zijkanten zijn volledig transparant.
12. We voorzien ook aangepaste straatverlichting langsheen de kade, aansluitend bij het historisch erfgoed.

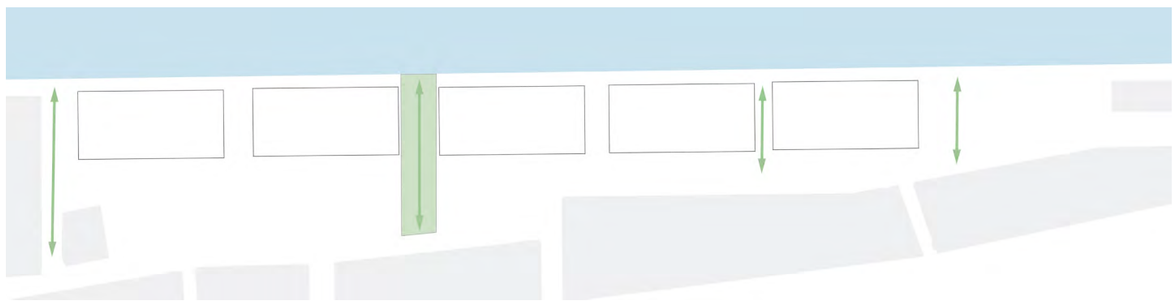
De initiatiefnemers willen dit ambitieuze project graag samen en in permanent overleg met de buurt en overheid realiseren.



1. Herstellen van de candans in de loodsen

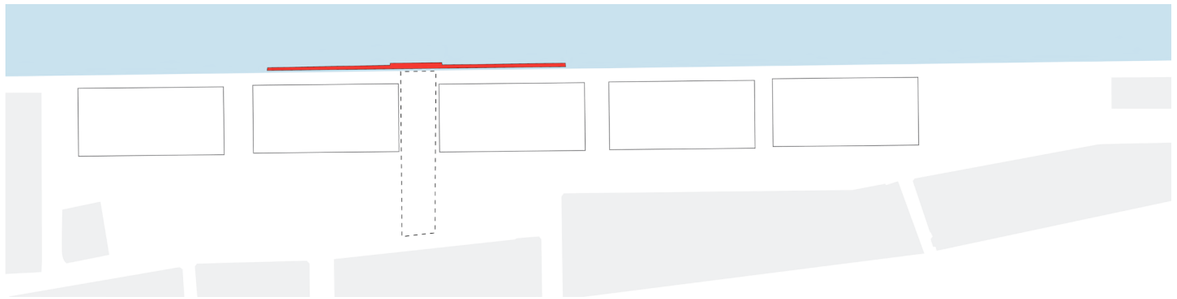


2. Programma in de sokkel

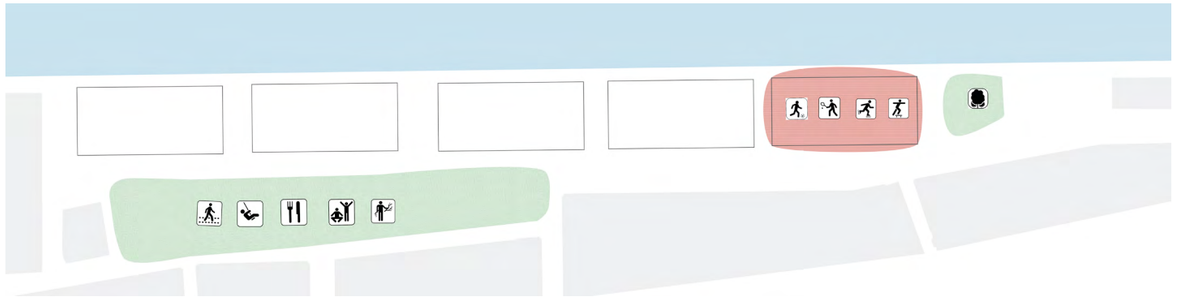


4. Groene corridors naar het water

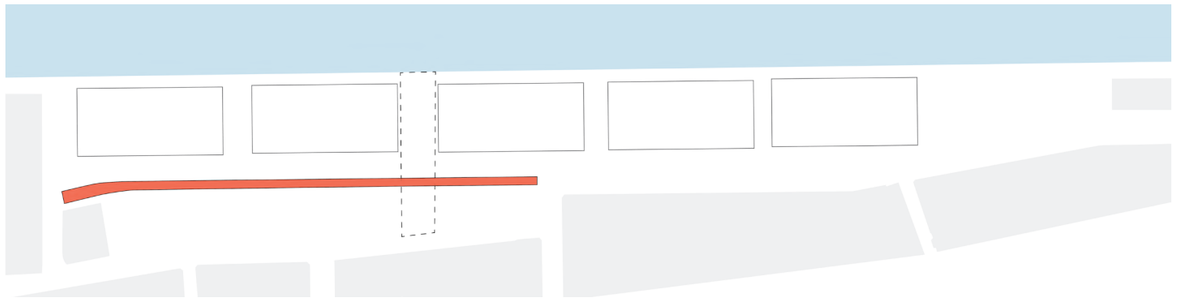
Nummers 3, 11 en 12 komen later in detail aan bod.



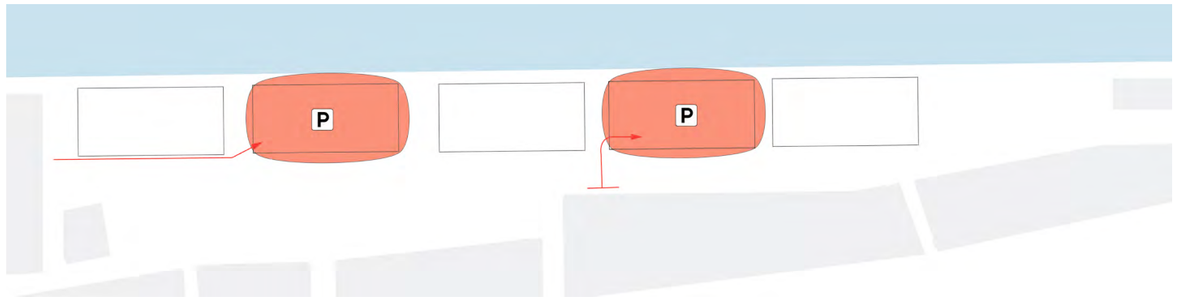
5. Ponton naar het water



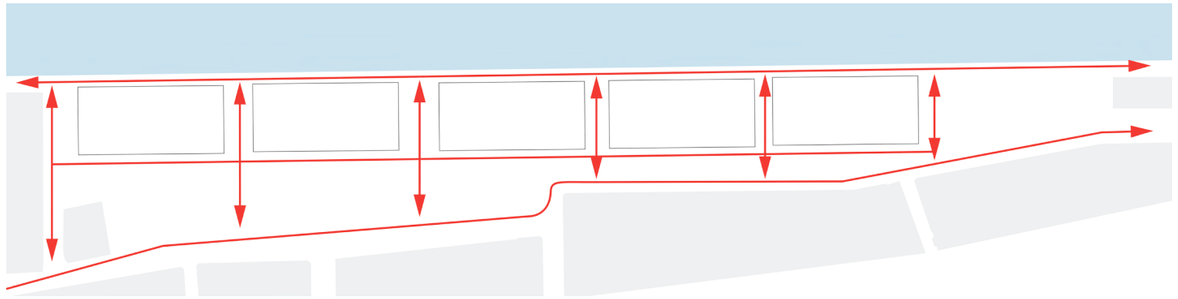
6. Central park en sportloods (11)



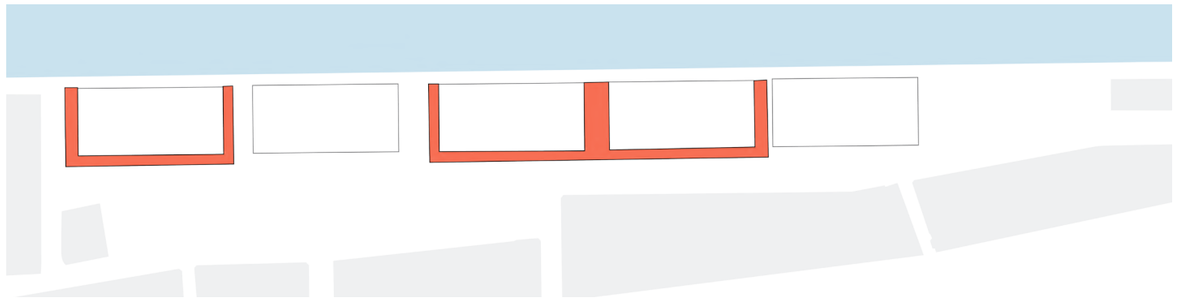
7. Speelstraat



8. Ondergronds parkeren onder 2 loodsen

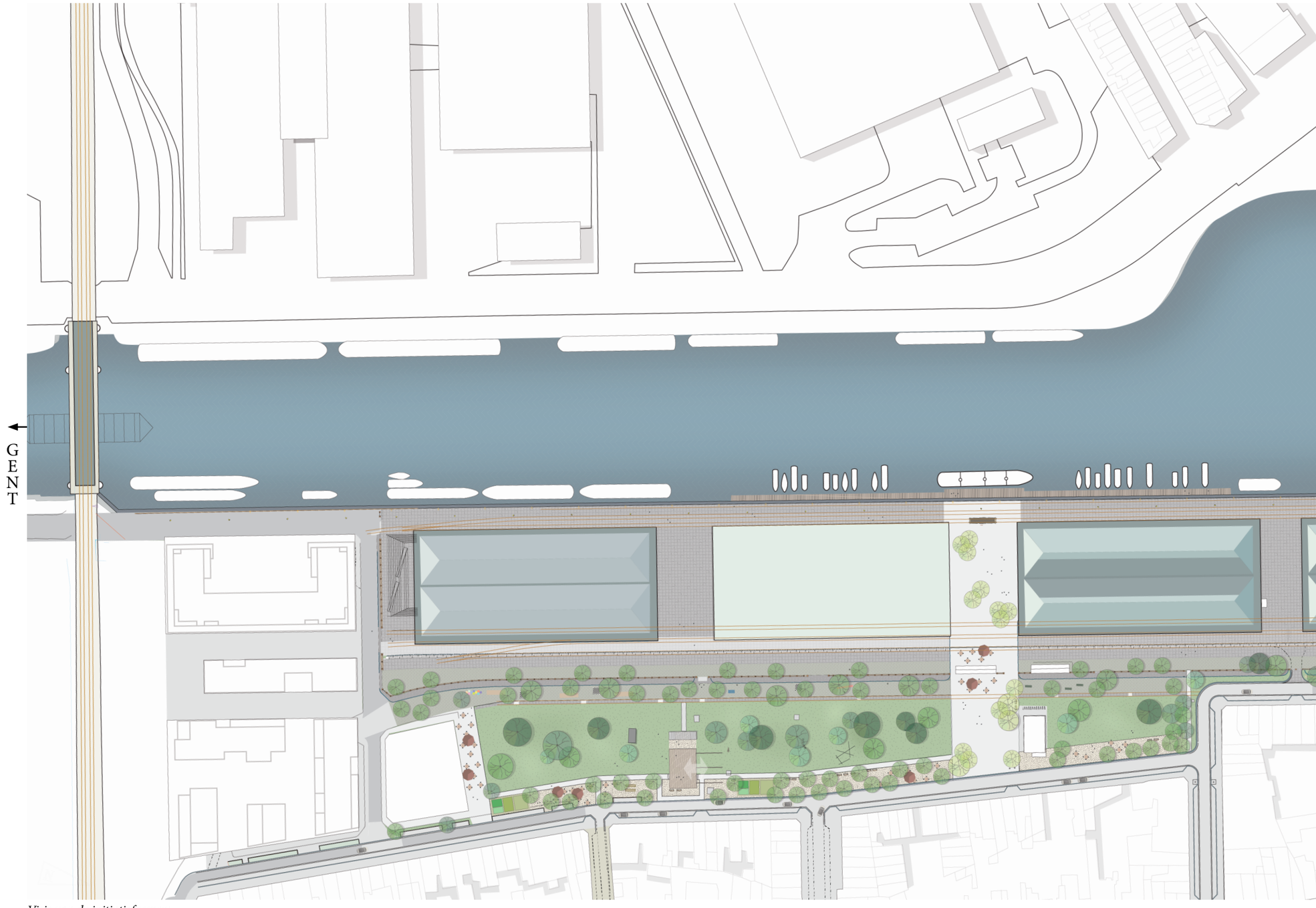


9. Wandel en fietsassen



10. Geothermie

2.3. TOEKOMSTVISIE VOORHAVEN



Visie van de initiatiefnemers



TERNEUZEN

2.4. TWAALF-PUNTENPLAN: VOORGESTELDE WIJZIGINGEN IN DETAIL

1. Herstel oorspronkelijke cadans

We herstellen de cadans van de oorspronkelijke loodsen door inplanting van nieuwe bouwwerken ter hoogte van de afgebroken loodsen 21 en 24. Deze bouwwerken krijgen een architectuur en dimensie die in evenwicht is met de architectuur van de historische loodsen 20, 22 en 23.

Tussen 1886 en 1895 werden aan de Voorhaven 5 grote gesloten havenloodsen 20 t.e.m. 24 (*inventaris onroerend erfgoed ID: 88930*) gebouwd. Deze loodsen waren de grootste objecten aan de Voorhaven en vormden een zichtbepalende rij van ruim 600 meter lang. Rond 1985 besloot de Stad Gent om de loodsen 21 tot en met 24 af te breken om er KMO gebouwen te vestigen. Eerst werd loods 21 gesloopt tussen 1985 en 1990 om er op de vrijgekomen concessiegrond elektromotoren bedrijf EMR te vestigen. In 1990 werd loods 24 gesloopt. Voor dat terrein werd geen gebruiker gevonden. Ook voor loodsen 22 en 23 was er een afbraakvergunning maar die werd niet uitgevoerd, nadat de initiatiefnemers het havenbedrijf van de Stad Gent daarvan konden overtuigen.

Op het grondperceel van de afgebroken loods 21, tussen loodsen 20 en 22, wil de stad vandaag het gebouw van EMR afbreken. Ze wil er een park aanleggen met de dimensies vergelijkbaar met de Kouter. Op het thans onbebouwde grondperceel van de afgebroken loods 24 plant SoGENT een drietal woongebouwen. De geplande woongebouwen zijn hoger en breder dan de historische loodsen ernaast en worden deels gebouwd bovenop de beschermde laadsporen van de Voorhaven.

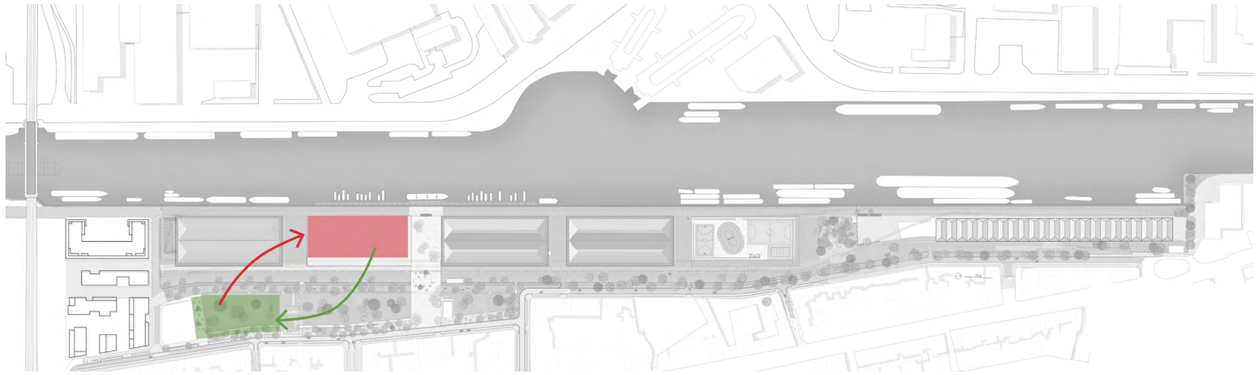
De initiatiefnemers stellen een alternatieve invulling voor voor de gronden van de voormalige loodsen 21 en 24. Opdat elke bezoeker op het terrein de Voorhaven terug als één geheel zou lezen, stellen we voor om nieuwe gebouwen op te richten op deze twee gronden. Zo wordt de cadans van de oorspronkelijke gebouwen hersteld. De nieuwe gebouwen ’21’ en ’24’:

- hebben een gabarit dat in geen enkele dimensie groter is dan de bestaande beschermde gesloten havenloodsen 20, 22 en 23.
- hebben een afgewogen hedendaagse architectuur en proberen geenszins de oorspronkelijke gebouwen te imiteren
- hebben een vergelijkbaar gabarit dan de havenloodsen; de vloer van de ‘eerste’ verdieping bevindt zich op 6 meter hoogte (cf. loodsen 20, 22 en 23). Er wordt ‘verwezen’ naar de dakvormen en volumes van de loodsen 20, 22 en 23.
- hebben op het gelijkvloers geen woonfunctie; hier bevinden zich enkel creatieve activiteiten. (tot 6 meter hoogte).
- krijgt woonfunctie boven 6 meter, compatibel met de activiteiten op het gelijkvloers; in gebouw 21 zijn de woningen voornamelijk gericht op jonge bewoners die op zoek zijn naar nieuwe en originele en betaalbare woonvormen.
- hebben, zo de stad dit wenst of oplegt (tegen de achtergrond van een toekomstgerichte mobiliteit), (half)ondergrondse parkeervolumes.

Om de hier vooropgestelde gebouwen meer tastbaar te maken heeft Compagnie O (architecten van loodsen 22 en 23) van de initiatiefnemers de opdracht gekregen om een voorstel tot volumestudie uit te werken voor de gebouwen ’21’ en ’24’.



Collage van het toekomstige aanzicht van de Voorhaven door Compagnie-O



Herstel van het vollume van de oorspronkelijke loods

2. Een sokkel van 1 km die enkel creatieve activiteiten herbergt

Over de gehele lengte van de Voorhaven (loods 20 tot en met loods 26, 1,1 km) krijgen de gebouwen (oud en nieuw) op het gelijkvloers tot op 6 meter hoogte geen woonfunctie. Deze sokkel (tot 6 meter hoog) wordt enkel ingevuld met bruisende creatieve functies: new economy bedrijven, ateliers, campus etc. Er is ook plaats voor enkele buurtwinkels en ondersteunende complementaire horeca. De woonfunctie in de gebouwen langs de kade is enkel voorbehouden boven 6 meter.

In Loodsen 22 en 23 hebben de projectontwikkelaars ervoor gekozen om op het gelijkvloers enkel jonge en creatieve bedrijven te vestigen. De vervallen Voorhaven kreeg er op die manier niet enkel mooie gebouwen bij maar vooral een bruisende groep van overwegend jonge mensen, die werken aan de wereld van morgen. Vanuit de buurt kwamen enkel positieve reacties. Projectontwikkeling moet de ambitie hebben om een omgeving of een hele buurt te sturen in de richting die de maatschappij van morgen nodig heeft. Projectontwikkeling moet steeds een middel zijn, nooit een doel op zich.

De stad ambieert met haar projecten voor de vrijgekomen gronden van loodsen 21 en 24 enkel om 'meer mensen te doen wonen' en 'de mensen meer groen te geven'. Dat is misschien een nobel doel op zich maar het stuurt geenszins de wijk of de buurt in de richting van toekomstgericht stedelijk werken en wonen, gedragen door honderden jonge en dynamische mensen.
De initiatiefnemers hebben met het voorliggende plan deze ambitie wel. Ze kiezen ervoor om over de gehele lengte van de Voorhaven een bruisende activiteitenSOKKEL te maken. Wonen enkel boven de 6 meter.

De sokkel bestaat niet alleen uit kantoren voor new-economy bedrijven. Het gelijkvloers van de nieuwe gebouwen kan ook ingevuld worden door een open geheel van ateliers (6 meter hoog) waar een mengeling van kunstenaars, maakbedrijven, maar ook jeugd- en scoutsactiviteiten (o.m. zeescouts), en aangepaste horecafuncties (bv microbreweries) hun plaats kunnen vinden. Naar dergelijke ruimtes is er erg veel vraag en dergelijke activiteiten verlevendigen de buurt, verversen de ziel.

Wonen wordt doelbewust enkel boven 6 meter voorzien. 6 meter is de hoogte die het gelijkvloers van de monumentale gesloten havenloodsen werd toebemeten. De initiatiefnemers realiseren op deze hoogte in loodsen 22 en 23 woningen. De facto liggen deze woningen dus op een 'tweede verdieping' wanneer men dit vergelijkt met een gabarit van de gewone huizen in de straat. Waar bewoners er vaak een NIMBY (Not In My BackYard) gedrag vertonen tegen elke verstoring van het wonen (buurtresto, winkeltje etc. - liever niet naast MIJN deur) zorgt de hoogte van het wonen boven 6 meter ervoor dat er voldoende contactafstand is. Zo worden de activiteiten beneden veel minder als storend aangevoeld en wordt NIMBY gedrag omgezet in YIMBY (**Yes** In My Back Yard).

De initiatiefnemers vinden dat het project KAAI 24 van SoGENT net op dat vlak een onaanvaardbare breuk te weeg brengt in de continuïteit van de Voorhaven. Door wonen te voorzien tot op het gelijkvloers zal men een 'NIMBY' mentaliteit introduceren in het centrum van de Voorhaven. De bewoners zullen ongeveer alles storend ervaren wat op de kaai en in de omgeving gebeurd, wat niet strookt met hun ongebreideld uitzicht op het water.

Het spreekt voor zich dat ook de open loods 26 (*inventaris onroerend erfgoed ID: 88931*) en de bestaande Waterfront gallery perfect en onmiddellijk in het plaatje van de creatieve sokkel kunnen passen: de open loods 26 kan daarbij een tweede stadshal worden met activiteiten die de Gentenaars vanuit de stad naar het meest noordelijke deel van de Voorhaven trekken zoals bijvoorbeeld Park Spoor Noord in Antwerpen.



Huidige kade Voorhaven


Uitzicht vanaf een loft Voorhaven



Referentiebeeld: kade in Antwerpen


Referentiebeeld: kade in Alkmaar

3. Losse gebouwen met tussenruimtes

De gebouwen aan de kade blijven los van elkaar en worden niet verbonden door een pergola of andere constructies. Het beschermingsbesluit van 1996 is gestoeld op en verwijst naar de bouwperiode van 1880-1890, toen de 6 monumentale loodsen, los stonden van elkaar.

De sites Tolhuis en Voorhaven met inbegrip van delen van de rails werd in 1996 beschermd als dorpsgezicht omwille van het algemeen belang gevormd door de: ***"industrieel-archeologische waarde*** als voorbeeld van havenaanleg uit de periode 1880-1890 inzonderheid omvattende: waterwerken, gebouwen, kunstwerken, installaties, een specifieke straatverharding en specifieke functionele ruimtelijke organisatie uitgevoerd volgens de toen heersende opvattingen en noden."

Zo lezen we letterlijk in het beschermingsbesluit. De specifieke ruimtelijke organisatie van de 5 gesloten havenloodsen 20 tem 24 werd in de periode 1880-1890 bepaald door de noodzaak om elke 100 meter tussen deze gebouwen een open ruimte van minstens 20 meter te laten. Immers een aaneenschakeling van de gebouwen hield toen veel te grote risico's in inzake brandoverslag. Pas 30 jaar later werden de loodsen door gewapende betonnen (toen een nieuwe techniek) tussengebouwen aan mekaar gehangen. Deze tussengebouwen hadden geen brandbare materialen meer en dus konden de loodsen 20 tem 24 aan elkaar worden gehangen, ook op de eerste verdieping.

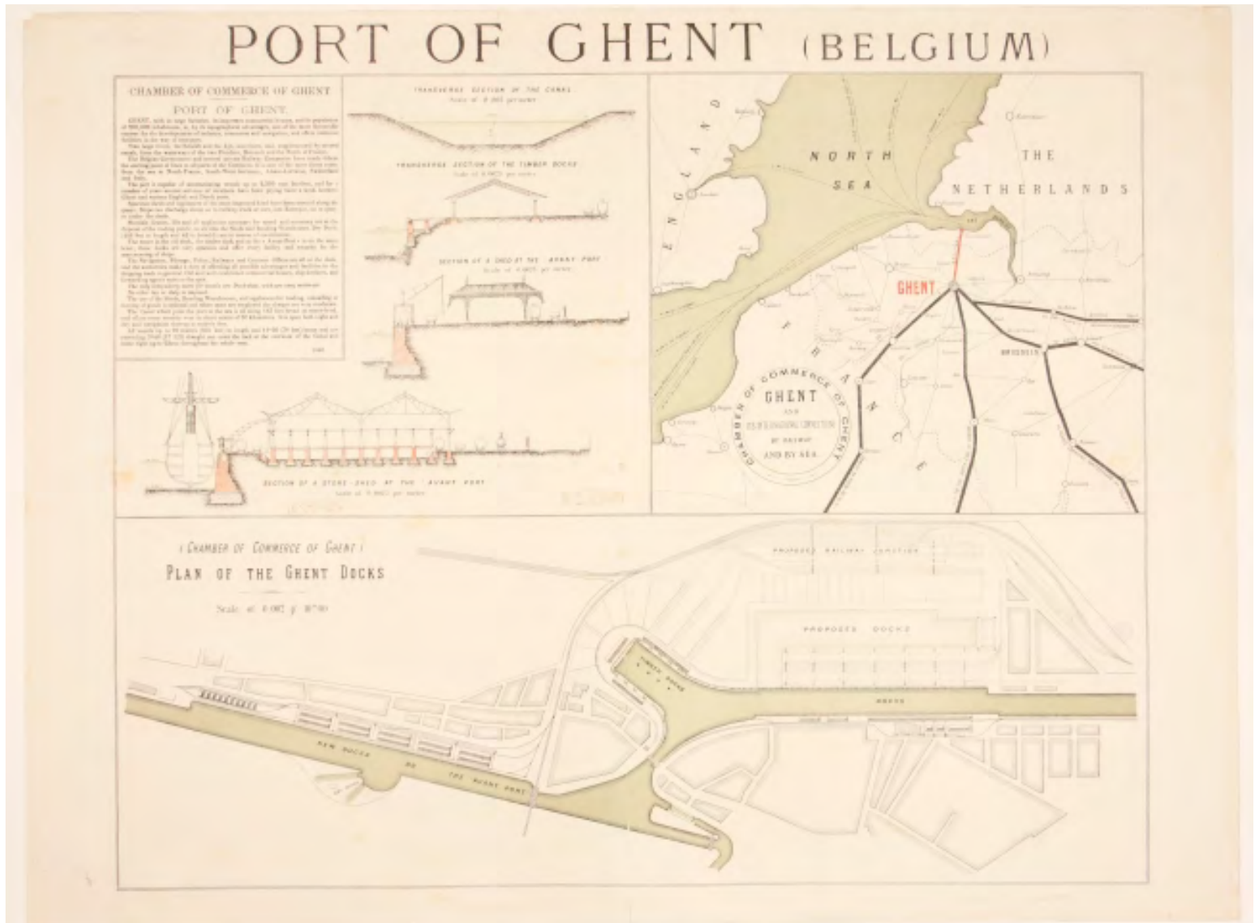
Omdat het beschermingsbesluit zeer specifiek verwijst naar de periode 1880 - 1890 en niet naar de periode 1910-1920 als basis voor de bescherming werden ondertussen reeds volgende werken uitgevoerd, in de jaren volgend op het besluit:

- De niet beschermde betonnen tussenloods 23A tussen loods 22 en 23 werd **eind 2003** gesloopt door de Stad Gent (SOB, thans SoGENT).
- Het karkas van de beschermde gesloten loods 20 (*inventaris onroerend erfgoed ID: 88930*) werd in **2005** gerestaureerd waarbij de luifels rondom het gebouw, zoals ze in 1880 - 1890 werden gebouwd, terug werden aangebracht. Toen in de periode 1910-1920 de tussengebouwen werden geplaatst werden deze luifels verwijderd om plaats te maken voor de betonnen tussengebouwen. Loods 20 werd dus consequent gerestaureerd volgens het beschermingsbesluit van 1996, verwijzend naar 1880-1890 en niet naar 1920
- Ook de oudste van de vijf gesloten havenloodsen (*inventaris onroerend erfgoed ID: 88930*), loods 22 werd in **2008 tot 2010** gerestaureerd conform het uitzicht van deze loods bij haar bouw in 1886. Na de afbraak van de betonnen tussenloods 23A in 2003 konden de oorspronkelijke luifels aan de noordzijde terug worden aangebracht, consequent met het beschermingsbesluit van 1996.
- Ook voor loods 23 werd door de Stad Gent, mits goedkeuring van Onroerend Erfgoed een bouwvergunning afgeleverd. Ook bij loods 23 zullen de oorspronkelijke luifels van de loods terug worden geplaatst, conform de verleende bouwvergunning, verwijzend naar de oorspronkelijke bouwwijze anno 1890. Loods 23 wordt ondertussen volop gerestaureerd.
- Loodsen 22 en 23 staan na afbraak van de tussenloods 23A in 2003 dus terug los van mekaar zoals in 1880 - 1890 en zullen na restauratie terug de karakteristieke luifels van toen krijgen.

De Stad Gent wijkt nu plots af van de tot dusver gevolgde piste van restauratie: gezien de loodsen rond 1920 aan mekaar gerijgd werden tot misschien wel het langste gebouw in Gent, wil de Stad nu de gebouwen terug aan elkaar hangen door pergola constructies te bouwen tussen de loodsen. Spijtig genoeg zijn dit historisch onjuiste en met het beschermingsbesluit niet conforme structuren. Mocht Onroerend Erfgoed deze structuren vergunnen zou dit een verontrustend evolutie zijn, zo vinden de initiatiefnemers van deze bundel.
Wij stellen voor om de reeds 15 jaar aangehouden lijn, conform met het beschermingsbesluit van 1996, refererend naar de periode 1880 - 1890 aan te houden. Het beschermingsbesluit verwijst immers niet naar de periode 1920 om het industrieel archeologisch belang te motiveren.



Voorhaven 1915 - Loodsen zitten nog aan elkaar vast



Historische kaart van de haven van Gent 1886

4. Groene corridors nodigen buurtbewoners uit naar het water

Ruwweg om de 300 meter wordt loodrecht op de kaai een groene corridor voorzien die mensen uit de aangrenzende woonwijk naar het kanaal uitnodigt. Een nieuw knus centraal plein met bomen dwarst van de Londenstraat naar de kade tussen loodsen 21 (nieuwbouw) en 22 (beschermd monument).

Aan de zuidzijde van de Voorhaven, net over de spoorweg lijn 58 wordt het zogenoemde Makelaarspark gerealiseerd. Ook tussen loods 24 en loods 26 voorziet de stad een groen parkje. Ook op de noordelijke kop van de Voorhaven zijn er aan de Meulestedekaai bomen aanwezig, die een corridor met een groen scherm vormen. Tussen het Makelaarspark en het parkje aan loodsen 24/26 is er evenwel geen link tussen de wijk en het water voorzien. Wanneer nu terug een gebouw 'loods 21' gebouwd wordt ter hoogte van de open ruimte daar (zie hoger onder punt 3.4.1.) dan ontstaat een zeer interessante mogelijkheid om een link tussen buurt en water te maken tussen loods 21 en 22 (waar ooit de thans afgebroken betonnen tussenloods 22A stond).

In plaats van een (te) groot 'oversized' plein/park (ruwweg even groot als de Kouter of het Sint-Pietersplein) te maken ter hoogte van loods 21 langs het water, stellen de initiatiefnemers van deze bundel voor om een plein met groene accenten te maken, dwars op het kanaal, zodat dit plein het kanaal verbindt met de Londenstraat, centraal tussen de New-Yorkstraat en Liverpoolstraat. Deze beide straten sluiten naadloos aan op de Meulesteedsesteenweg en achterliggende straten (Manchesterstraat, Dukkeldamstraat, Sint-Theresiastraat en Vorkstraat) die alle diep in de wijk doordringen.

Een dergelijk plein zou een grotendeels met kasseien verhard plein zijn. Tussen de Londenstraat en de historische Voorhavenlaan kunnen kasseien met brede grasvoegen gebruikt worden (of net niet om het plein meer body te geven). Tussen het hekwerk en het kanaal kunnen gezaagde kasseien gebruikt worden die een zeer glad oppervlak geven.

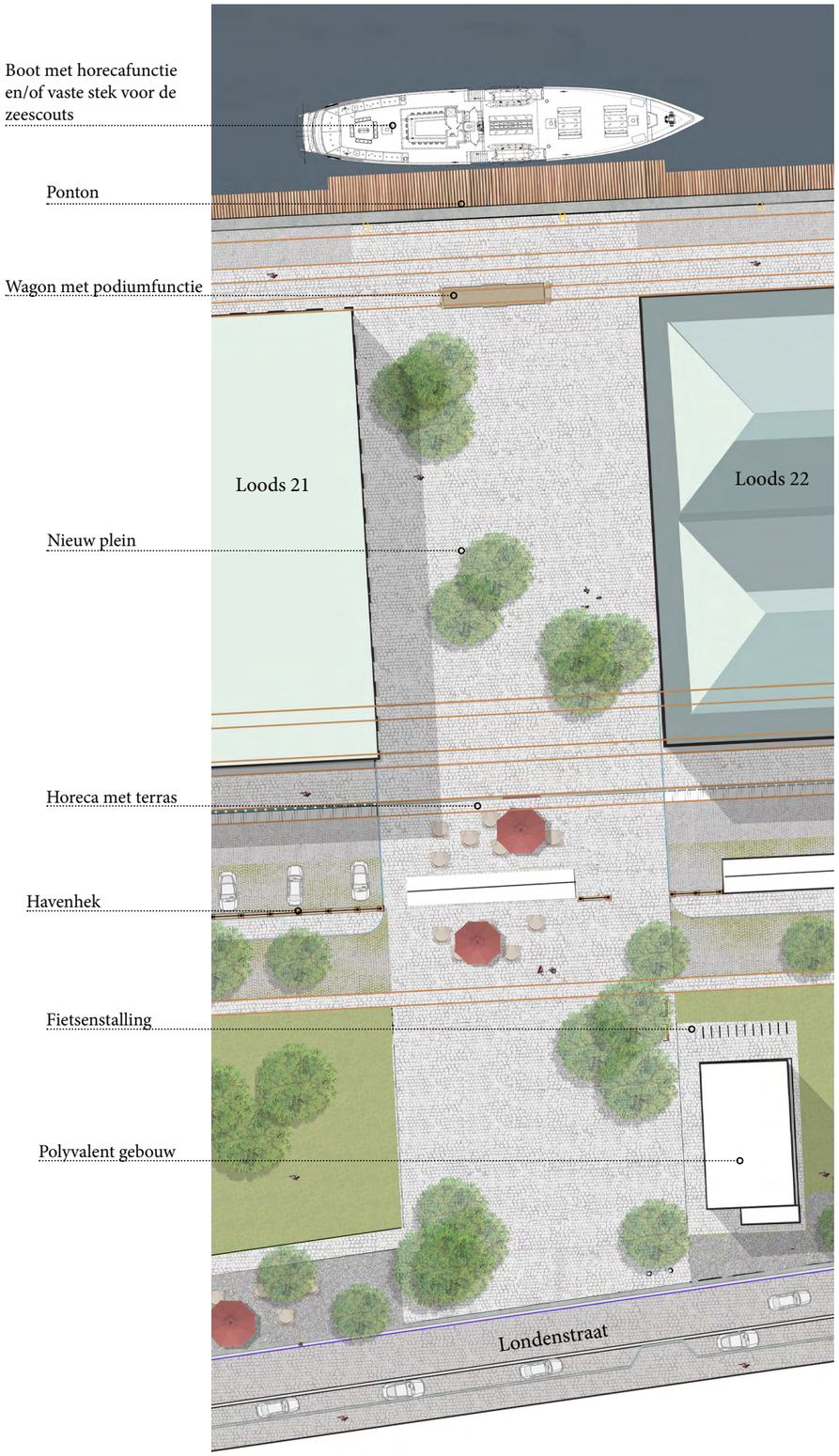
We stellen voor om op weloverwogen plaatsen op het plein een 10 tot 15-tal *Ginkgo biloba* bomen te planten. Deze 'fossiele bomen' worden veelvuldig gebruikt in parkaanleg in grootsteden over de hele wereld (b.v. in New York). In Gent komen ze weinig voor maar onder meer in het Maaltepark staan er *Ginkgo* bomen. Deze bomen zijn niet wintergroen. Hun bladen zijn zwaar en worden prachtig felgeel in de herfst. Doordat ze zo zwaar zijn waaien ze bijna niet weg maar vormen ze een compacte cirkel van gele bladen aan de voet van de bomen. Zo ontstaat in de herfst op het plein een patchwork van gele cirkels. Deze bomen groeien traag en zullen over vele jaren meer en meer aanwezig zijn op het plein. In de winter is het plein erg doorzichtig en luchtig, in de zomer een beschaduwde oase. Het aanbrengen van een niet-endogene soort op het verharde plein is een belangrijk statement, verwijzend naar het internationale kader van de historische haven, temidden van het park waar enkel endogene boomsoorten geplant worden (zie verder, punt 3.4.6.).

Door de Ginkgo's weloverwogen te plaatsen is er op het plein voldoende plaats om b.v. ook marktjes, evenementen en de jaarlijkse kermis bij het buurtfeest in mei te laten plaatsvinden. We stellen ook voor om op de kop van dit plein aan het kanaal trappen naar het water te brengen die uitmonden op een ponton (zie verder, punt 5). Centraal op het ponton voorzien we tevens een permanente aanlegplaats voor de zeescouts. Midden op het plein op het laadspoor (zijde loodsen) langs het water voorzien we verder om een lage treinwagon te plaatsen. Deze kan gebruikt worden om op te spelen maar kan tevens dienst doen als podium wanneer er evenementen op het plein worden georganiseerd.

Centraal op het plein staat een van de beschermde wachterslokalen (*inventaris onroerend erfgoed ID: 200735*). Dit lokaal heeft een erg transparante architectuur met vele ramen aan de oost- en de westkant van het plein. Daardoor kan dit een ideale plaats zijn voor een beperkte horecazaak met terrassen centraal op het plein, in functie van weersomstandigheden enkel aan de oost- of westzijde of beide. Een dergelijke zaak kan erg complementair zijn bij de bestaande werking van het jeugdhuis aan de Bombaystraat, de speelstraat (zie verder, punt 3.4.7.) en de activiteiten binnen de sokkel van de Voorhaven in loodsen 21 en 22 (creatieve bedrijven).

We vinden het idee van de stad om een groene corridor ter hoogte van loods 24/26 in te planten zeer goed. We zien dit ook als een uitgelezen plaats om een aantal treinwagons te plaatsen. Historisch stond op deze plaats ook ooit een geleiderail op een staalstructuur die toeliet om de kranen tussen loodsen 24 en 26 door te laten rijden. Hier staat de door de stad vooropgestelde pergolastructuur daarom wel op zijn plaats. We stellen ook voor om de havenkranen 15 en 22 (*inventaris onroerend erfgoed ID: 200734*) naar deze plek te verhuizen. Daardoor ontstaat een interessante omgeving voor spel en verpozing, waarbij men in een historisch correcte context het gebruik van de Voorhaven in een latere periode (1920 en later) kan aflezen. De kranen 15 en 22 vormen op hun huidige inplantingsplaats een anomalie: de gieken van de kranen uit 1920 of later botsen tegen de gerestaureerde luifels (anno 1880 - 1890) en brengen bezoekers in verwarring: deze combinatie is immers onbruikbaar en werd dan ook nooit zo gebruikt.

Dit werd aan VZW De Voorhaven tijdens Open Monumentendag 2016 ook door verschillende bezoekers gemeld. In totaal bezochten die dag meer dan 750 geïnteresseerden De Voorhaven en namen deel aan verschillende activiteiten (meer info op www.voorhaven.be).



Plein met Ginko`s naar het water



Referentiebeeld: Wildverband van bomen op het plein



Referentiebeeld: Ginkgo bilboa



Referentiebeeld: Houten ponton aan het water



Referentiebeeld: Houten ponton aan het water



Referentiebeeld: Natuurstenen/ kasseien op het plein



Referentiebeeld: Ginkgo biloba bladvorm

5. Een ponton brengt de mensen bij het water

Ter hoogte van de loodsen 21 en 22 ligt op het water langs de kade een ponton van 220 meter lang. Aan dit ponton kunnen vooral pleziervaartuigen aanmeren en is er ruim plaats voor de activiteiten van de zeescouts.

In eerdere plannen voor de Voorhaven werd telkens voorzien in activiteiten langs en aan het kanaal. Dergelijke activiteiten horen ook thuis in een oude haven bij de opwaardering ervan. Er is bovendien een serieuze vraag van buren en omwonenden naar aanmeerplaatsen. Gezien de nabijheid van de binnenstad, de vlotte aansluiting zonder sluizen naar Terneuzen, de Moervaart en de Leie, vormt de Voorhaven een uitstekende locatie als aanmeerplaats voor pleziervaartuigen.

De initiatiefnemers stellen dan ook voor om langs de loodsen 22 en het nieuwe gebouw '21' een ponton op het watervlak te leggen. Dit ponton zou via een reeks trappen bereikbaar zijn aan de westkant van het centrale plein (zie hoger, punt 3.4.4.) van de Voorhaven. Het ponton zou vooral gebruikt worden om er kops kleine pleziervaartuigen aan te meren, wat een leuk schouwspel vormt voor alle buurtbewoners en voor bezoekers uit de binnenstad.

Centraal op het ponton voorzien we tevens een ruime vaste stek voor de Zeescouts, die een rol kunnen spelen in het beheer van het ponton en de aanmeerrechten. De zeescouts kunnen hier naast hun sloepen tevens een grotere boot of schip aanmeren die een clubhuis kan vormen maar tevens een beschermende buffer vormt tussen kanaal en plein ter hoogte van de trappen. Bij voorkeur heeft een dergelijke boot masten, zodat men vanuit de Londenstraat, dicht bij de wijk, de aanwezigheid van het kanaal kan voelen. Vandaag is de nabijheid van het kanaal Gent - Terneuzen immers weinig voelbaar wat dieper in de wijk.



Uitsnede plein met ponton aan het water

6. 'Central Park', dwars op de New-Yorkstraat is een groene long

Tussen de Londenstraat en de historische Voorhavenlaan (thans Santospad) wordt een lang samenhangend 'Central Park' aangelegd. Hier worden geen bijkomende woningen gebouwd. Het stapelhuis op de hoek van de Londenstraat en de Oslostraat krijgt een nieuwe functie.

Binnen het RUP 143 wordt voorzien om een reeks woningen te bouwen tussen de Oslostraat, de historische Voorhavenlaan (thans Santospad), de Londenstraat en het technische station van Aquafin. Daarbij zouden een hele reeks bewoners van de Londenstraat nieuwe overburen krijgen aan de westkant. Zij zouden niet alleen hun uitzicht op de open ruimte verliezen, maar ook financieel inboeten door daling van de waarde van hun woningen door de komst van tegenovergelegen woningen

De initiatiefnemers stellen voor dat dit perceel onbebouwd blijft en deel gaat uitmaken van een langgerekt 'Central Park' tussen de historische Voorhavenlaan (Santospad) en Londenstraat. Op die wijze wordt de centrale parkzone uitgebreid en coherent. Spelen en genieten van groen vinden verder van het kanaal plaats, wat veel meer veiligheid biedt. De bewoners van de Londenstraat houden daarbij hun open zicht zonder overburen. Er is vraag van de bewoners van de Londenstraat om hier op permanente basis moestuinen en volkstuintjes te realiseren.

Als compensatie voor het verdwijnen van de woningplannen worden woningen gebouwd boven 6 meter op het perceel van de voormalige loods 21, waar het door de stad geplande park niet wordt aangelegd (zie hoger, punt 3.4.1.). Op het gelijkvloers van dat perceel is plaats voor creatieve ateliers, bedrijven en andere initiatieven die van de Voorhaven een bruisende corridor aan het water maken.

Onze visie is tevens coherent met het aan de verkoop/aankoopakte (9/9/2002) toegevoegde schrijven van de directie Onroerend erfgoed, waarbij gesteld wordt dat de zone binnen het beschermde stadsgezicht binnen Voorhavenlaan, Londenstraat en New-Yorkstraat niet in aanmerking komt voor de inplanting van nieuwe woonblokken.

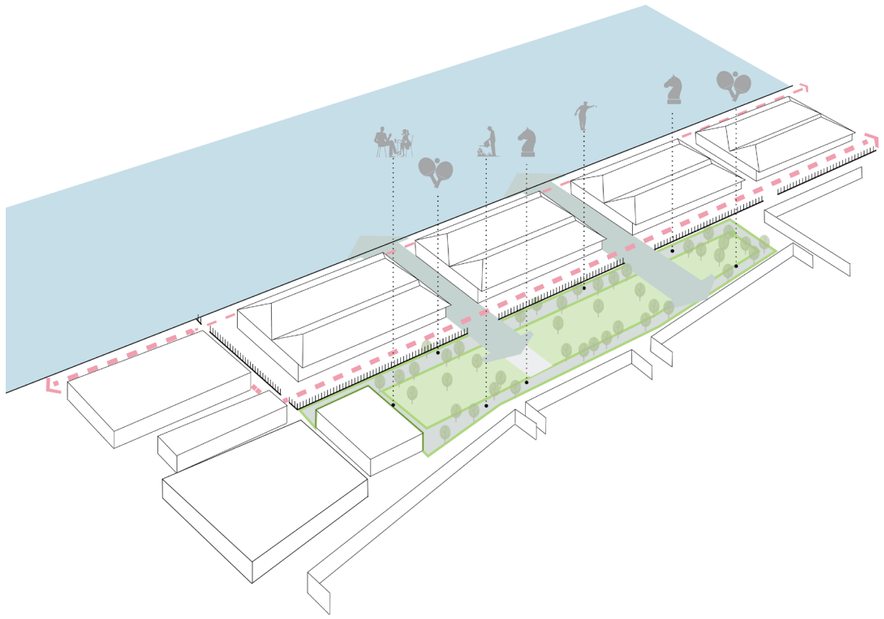
Het hier geformuleerde voorstel kan enkel gerealiseerd worden mits nog te onderhandelen aankopen, verkopen en eventuele grondruil tussen de Stad Gent, De Nieuwe Voorhaven bvba en de huidige eigenaar van het perceel tussen Santospad (historische Voorhavenlaan) en Londenstraat ter hoogte van loods 20. Een nieuw RUP dient de gewijzigde functies ter hoogte van beide percelen vast te leggen.

Inrichting 'Central Park'

Het concept achter het langgerekte groene park is opgebouwd uit verschillende lagen. Allereerst is er natuurlijk de ritmiek in de loodsen met aan weerszijden van de gebouwen twee doorlopende wegen waar gemotoriseerd verkeer gebruik van kan maken. Tussen de loodsen zijn enkele dwarsverbindingen naar het water toe die de langgerekte structuur van het park doorbreken en richting het water trekken.

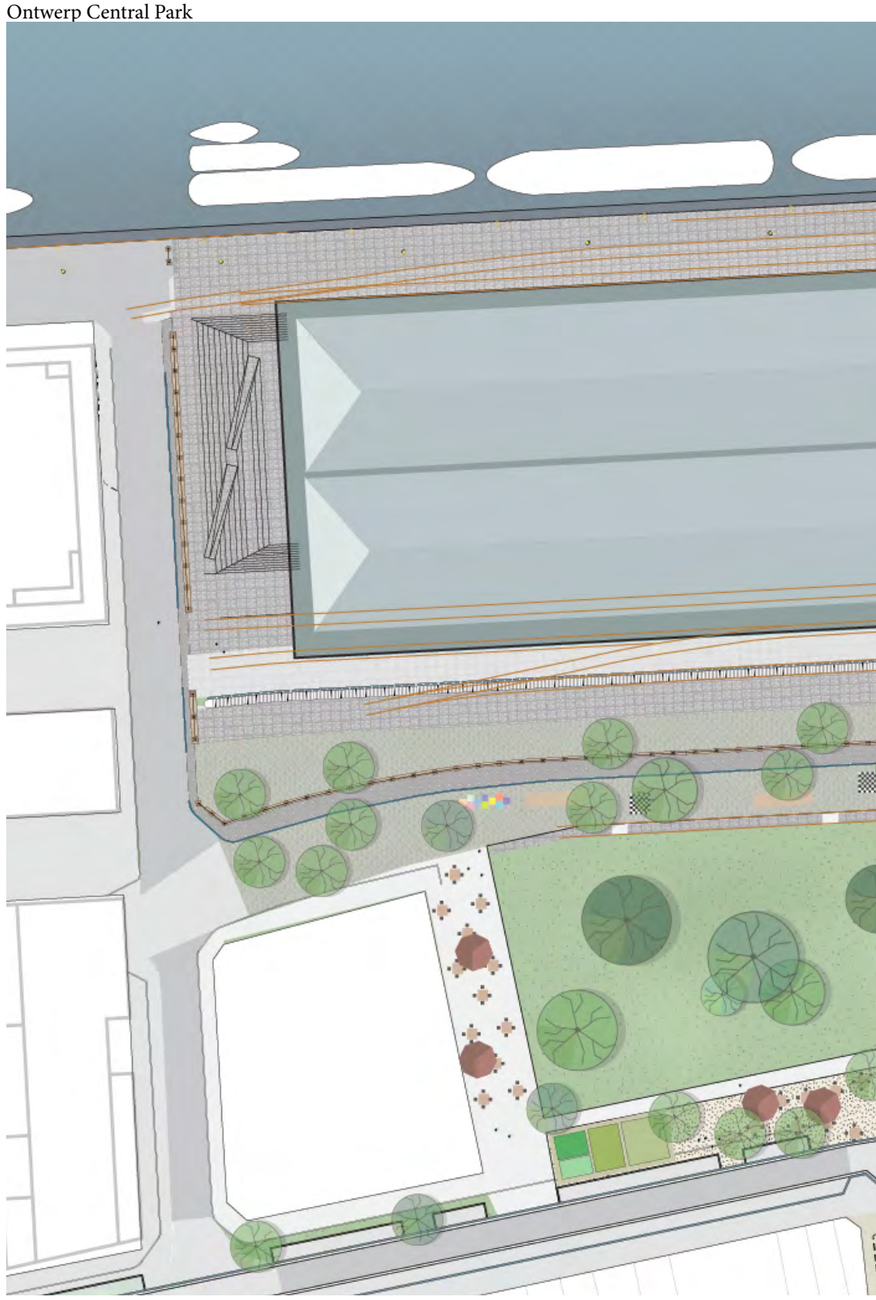
Aan de randen van het park komen stroken waar zich een verscheidenheid aan functies bevinden. Aan de kant van de loodsen vertaalt zich dat in een ¨speelstraat¨ met speelelementen zoals schaakspellen, een wip, petanquevelden, etc. Aan de kant van de Londenstraat bestaat de strook uit terrassen en moestuintjes waar de omwonenden gebruik van kunnen maken. Ook in het park zelf zijn er verschillende speelelementen en polyvalente infrastructuren die de zone opladen.

Een van de dwarsverbindingen naar het water strekt zicht uit tot aan de Londenstraat in de vorm van een langgerekt plein met horecavoorziening voor omwonenden. Ten zuiden van het park, ter hoogte van loods 20, is er een terras met ruimte voor horeca. Het voetbalveld wordt opgenomen in de algemene sportinfrastructuur in Loods 24. Zo ontstaat er centraal een grote groene zone die gebruikt kan worden als picknickweide of trapveld.



Schema nieuwe voorzieningen Central Park

Ontwerp Central Park



Uitsnede Central park


Londenstraat

7. De Voorhavenlaan wordt een permanente speelstraat

De westzijde van dit 'Central Park' wordt gevormd door de (deels opnieuw aangelegde) historische Voorhavenlaan. De historische Voorhavenlaan wordt ingericht als (historische) permanente speelstraat. Er kan enkel gewandeld en gespeeld worden. Er rijden geen fietsen, bromfietsen of auto's.

De historische Voorhavenlaan werd bij de aanleg van het Voorhavenpark onterecht verwijderd, zo oordeelde de raad voor vergunningsbewisting recent. Als de kasseistraat aan de Londenstraat diende behouden te worden dan zo ook zeker de Voorhavenlaan. Ter hoogte van loods 20 is deze historische Voorhavenlaan vandaag nog steeds integraal aanwezig. In de plannen van de stad wordt deze straat in kasseistenen uitgerust als openbare parking met voornamelijk dwarsparkeren.

De initiatiefnemers van deze bundel wensen de Voorhavenlaan helemaal terug te brengen, ook tussen loods 20 en de New-Yorkstraat. Vandaag is in deze zone de historische Voorhavenlaan uitgebroken en vervangen door een smalle gazonstrook met bomen, zonder verder gebruik. We stellen voor om de historische Voorhavenlaan terug volgens het oorspronkelijke gabarit aan te leggen in kasseien.

Deze straat in kasseien zou evenwel een erg groen aspect krijgen: tussen de voegen van de straat krijgen grassen en kruiden vrij spel. De bomen die de stad heeft aangeplant in deze straat blijven op dezelfde plaats behouden, bv in open cirkels van gras, en krijgen alle kansen om te groeien. Enkel de historische stoep langs het hekwerk wordt als een continu wandelpad en zitboord aangelegd in gevoegde kasseien.
Het (groene) straatvlak zelf (ongevoegde kasseien met grasvoeg) wordt ingericht als een historische speelstraat. De focus ligt er op spelen van weleer, verwijzend naar de historische omgeving van de Voorhaven. Hier worden midden op de oude rijweg allerlei kleinere en grotere spel terreinen en -objecten gemaakt. Petanquebanen, schaakspelen met grote schaakstukken, schaaktafels, hinkelspel etc. krijgen er hun plek. Bikkels, knikkers, petanqueballen, jojo's, scoubidou etc. maar ook moderne doe-spelen als Kubb etc. zijn verkrijgbaar in het wachtershuisje op het stedelijke plein (zie hoger, punt 2.4.4.). Vrijwilligers, bijvoorbeeld ouderen uit de buurt, kunnen hierbij helpen. De kasseien en de oude straat blijven visueel leesbaar en hebben zo enkel een verbindende rol tussen de nieuwe functie van groen en spel. De speelstraat sluit naadloos aan met het 'Central Park' en vormt er een aantrekkelijk onderdeel van.

Voor alle duidelijkheid kan in deze historische speelstraat enkel gespeeld en gewandeld worden. De speelstraat is niet toegankelijk voor auto's, fietsen en bromfietsen.

Uitwerking

Ten westen van het havenhek krijgt de parking een plek op de kasseien met grasvoegen. Aan de andere kant van het havenhek is er een voetpad dat aansluit aan de speelstraat. Deze speelstraat geeft ruimte aan een wip, enkele petanquevelden en grote schaak- en damborden. Tussen de speelstraat en het grote grasveld loopt en finse looppiste tussen de bestaande spoorrails.

Het grote grasveld wordt open gehouden zodat er veel ruimte is voor sport en spel. Enkele bomen bieden beschutting wanneer mensen er willen picknicken. Daarnaast zijn er nog enkele andere diverse functies verspreid over het grasveld, zoals een pingpongtafel.

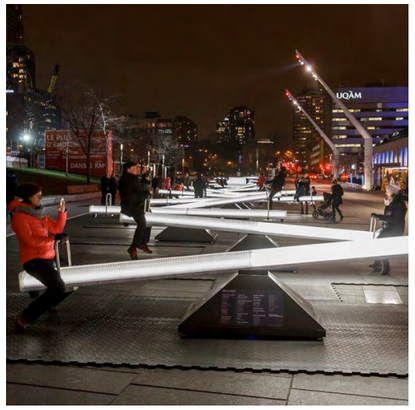
Aan de zijde van de Londenstraat krijgen bijkomende moestuinen en terrassen een plek. Deze plekken zijn specifiek gericht op de buurtbewoners. De terrassen kunnen gebruikt worden om samen te komen met vrienden, terwijl de extra moestuinen meer buurtbewoners bij elkaar kunnen brengen.



Speelstraat met park



Referentie: schaken



Referentie: wip



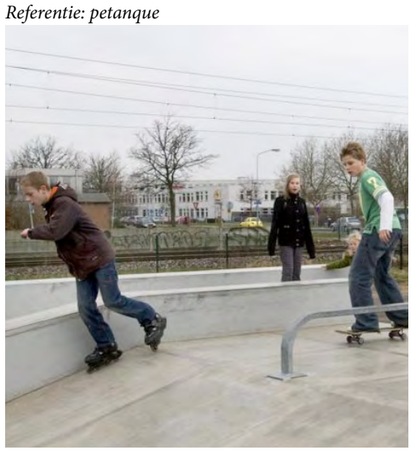
Referentie: petanque



Referentie: Moestuinen in bakken



Referentie: Terrassen



Referentie: Skateparkje

8. Parkeren: achter het hek en ondergronds

HET PARKEREN WORDT DEELS ONDERGRONDS, DEELS BOVENGRONDS GEORGANISEERD. BOVENGRONDS VERLOOPT ALLE PARKEERVERKEER, ZOWEL PUBLIEK ALS PRIVAAT, ACHTER HET HEKKEN, DUS BINNEN DE VOORHAVEN. DOORGAAND AUTOVERKEER IS NIET MOGELIJK, ENKEL BESTEMMINGSVERKEER.

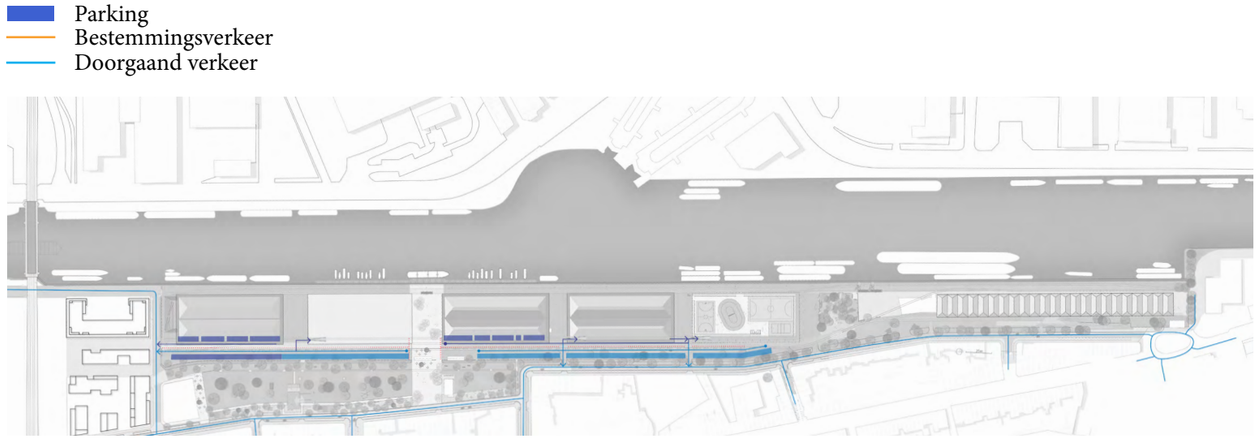
In de onmiddellijke omgeving van de Voorhaven zijn momenteel al redelijk veel ondergrondse parkeerplaatsen voorzien: het project NEO aan de Voorhavenlaan heeft 43 ondergrondse parkeerplaatsen. Voor het project LOODS 23 zijn er 100 ondergrondse parkeerplaatsen voorzien. Voor het pas vergunde project aan de Voorhavenlaan 22? zijn er 35 ondergrondse parkeerplaatsen voorzien. In het project KØPENHAVN aan het kanaal binnen RUP143 zijn er 200 ondergrondse parkeerplaatsen voorzien. Ook op de terreinen van de afgebroken loodsen 21 en 24 kan ondergronds parkeren worden voorzien, als de stad dit wenst. In functie van de komst van zelfrijdende voertuigen mag evenwel een revolutie verwacht worden inzake parkeren (en het verminderen van de noodzaak hiervan). Een stad voorbereid op de toekomst moet misschien eerder een voorzichtig beleid voeren, gericht op de minimale verstoring van de ondergrond.

In de voorliggende plannen van de stad wordt bij RUP143 ter hoogte van loods 20 op de historische Voorhavenlaan een parking aangelegd. Aan loods 22 voorzag de stad het verdwijnen van alle parkeerplaatsen en zou er een finse looppiste moeten worden aangelegd. Aan loods 23 en het project kaai 24 zou dan weer een dubbele rij parkings moeten komen. Ter hoogte van het plein aan loods 21 zou geen parkeren worden toegestaan.

De initiatiefnemers van deze bundel stellen voor om het parkeren erg eenduidig en eenvoudig te organiseren aan de Voorhaven: alle parkeerfaciliteiten worden voorzien BINNEN het historische hekwerk van de Voorhaven. Zoals bij de verkoop van de loodsen 20, 22 en 23 in 2002 werd overeengekomen wordt er, om de lineaire structuur van de Voorhaven te onderlijnen, in deze studie voorgesteld om langs de binnenzijde van het historische hekwerk, kops parkeren toe te laten over de hele lengte van de Voorhaven langsheen loodsen 20 tot en met 24. Enkel ter hoogte van het plein tussen gebouw 21 en loods 22 (zie hoger; punt 3.4.4.) wordt niet geparkeerd langs het hekwerk. Tussen de kopse parkeerplaatsen wordt onregelmatig een plaats overgeslaan om er bomen in te planten.

Een rijweg in gevoegde kasseien van 6 meter breed laat de auto's toe om de lineaire parking langs het hekwerk te bereiken. Deze parkeerrijweg loopt langsheen het hekwerk van loods 20 tot en met loods 24 maar is onderbroken ter hoogte van het plein tussen gebouw 21 en loods 22. De parkeerrijweg loopt dus telkens dood op het plein en kan derhalve enkel gebruikt worden voor parkerend autoverkeer en voor leveringen aan de bedrijven en ateliers van de Voorhaven.

Ook onder de luifels van loodsen 20 en 22 kan geparkeerd worden op privé terrein. Evenwel stellen initiatiefnemers voor om onder de luifels zones te voorzien voor toekomstgerichte mobiliteit. Hier staan auto's van deelsystemen ter bschikking, kunnen wagens elektrisch worden geladen en zijn voldoende fietsenstallingen voorzien. Bezoekers hebben geen toegang tot deze parkeerplaatsen. Het beperkt aantal elektrische wagens die onder de luifels van loodsen 20 en 22 parkeren krijgen een toegang via een 6 meter brede fietscorridor (zie verder; punt 3.4.9.) die vlak langs de loodsen wordt aangelegd. De automobilisten die hier parkeren kunnen enkel toegang krijgen tot de fietscorridor via een automatisch intrekbare paal. Het zijn dus 100% regelmatige gebruikers die weten dat hier enkel stapvoets gereden kan worden met een 100% prioriteit voor fietsers en voetgangers. Deze toegangswegen zijn kort (telkens 100 meter aan loodsen 20 en 22) en zijn met parkeerremmers gescheiden van de publieke parkeerrijweg.



Schematische voorstelling van de routes voor gemotoriseerd verkeer

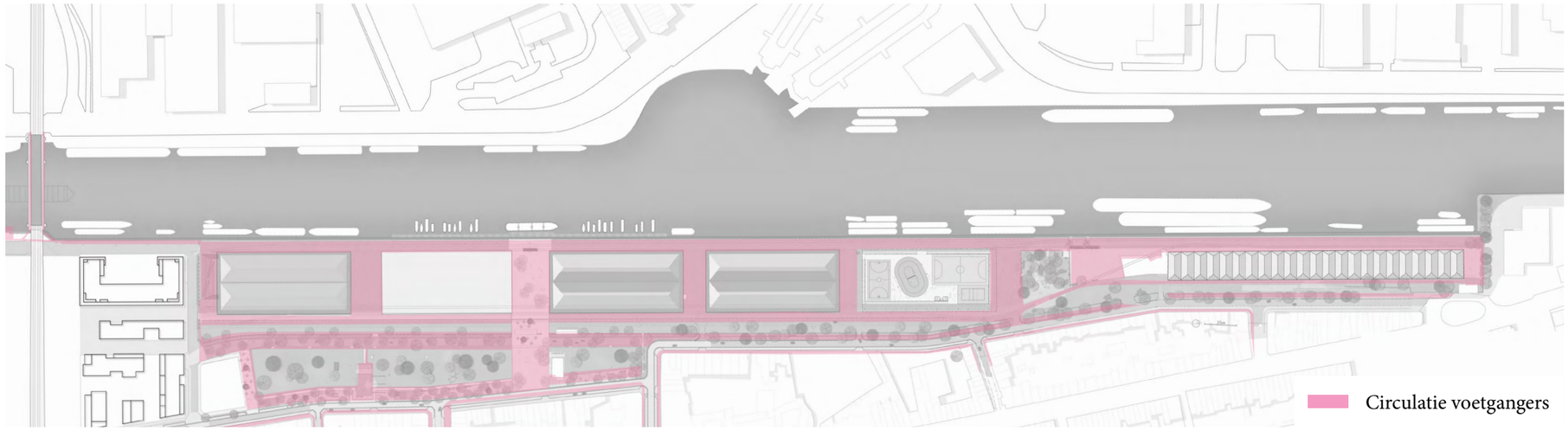
9. Een paradijs voor fietsers en voetgangers

Er worden wandel- en fietsassen ingericht over de gehele lengte van de Voorhaven, zowel op de kade als tussen het hekwerk en de loodsen. Evenwel wordt de kade meer ingericht voor wandelen (traag fietsen is er mogelijk) en ligt het accent aan de zijde van het hekwerk op fietsen.

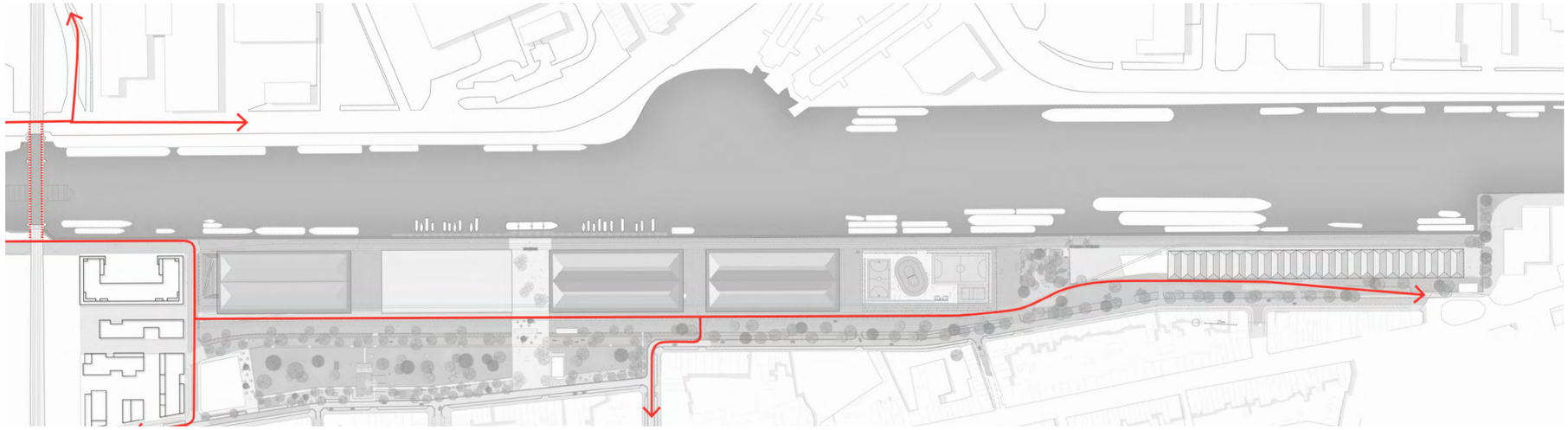
Vooral voetgangers en fietsers moeten vlot hun weg van en naar de Voorhaven kunnen vinden. In plaats van een echt fietspad te maken en echte wandelpaden aan te leggen aan de Voorhaven (binnen het beschermd hekwerk) voorzien we dat het hele gebied doorwaadbaar is voor fietsers en voetgangers. Door variaties in het materiaalgebruik wensen we evenwel het gebruik van de kade zelf en de as tussen het beschermde hekwerk en de loodsen en gebouwen te sturen.

Op de kade zelf voorzien we klassieke kasseien, vol gevoegd, die eerder door wandelaars en minder door fietsers gebruikt zullen worden. Enkel fietsen aan lagere snelheid (b.v. aan lage snelheid naast een voetganger) is er mogelijk. (Elektrisch) fietsen aan hoge snelheid (30 - 45 km/u) zien we langs de Wiedauwkaai en de Port Arthurlaan.

Gezaagde kasseien vinden we terug langs de ingangen van de loodsen en gebouwen aan de kant van de Voorhavenlaan. Ze vormen er over een breedte van 6 meter een ideale ondergrond voor fietsers, die zich gescheiden van het parkerend autoverkeer vlot van noord naar zuid en omgekeerd kunnen bewegen. Enkel elektrische wagens die onder de luifel een toegewezen parkeerplaats huren, kunnen de 6 meter brede fietscorridor gebruiken om te parkeren aan loodsen 20 en 22.



Circulatie voetgangers



Fietsverbindingen

10. Grootste klimaatneutrale stadsgezicht van Europa?

Door toepassing van zonne-energie en geothermie wordt de Voorhaven zoveel mogelijk klimaatneutraal(zelfbedruipend in haar energievoorziening).

De Voorhaven heeft een aantal karakteristieken die toelaten om er een grotendeels of volledig klimaatneutrale zone van te maken. De Stad Gent heeft de mogelijkheid om van haar grootste beschermde stadsgezicht en van de eigenschappen van de beschermde gebouwen binnen dat gebied gebruik te maken om een 100% propere energievoorziening te realiseren. De combinatie van klimaatneutraliteit en erfgoed zou enig zijn in Europa.

De Voorhaven is gelegen in een gebied dat zeer geschikt is voor de toepassing van geothermie. Bij geothermie wordt warmte uit de aardbodem gerecupereerd, gecomprimeerd en vervolgens gebruikt om er 's winters lokalen en gebouwen mee te verwarmen. Omgekeerd kan in de zomer bij het koelen van lokalen en gebouwen de afgevoerde warmte in de grond worden gestopt. Om geothermie efficiënt te kunnen toepassen moet men koelen in de zomer en verwarmen in de winter. Enkel zo krijgt men de juiste balans en houdt men de bodem het hele jaar op een vaste temperatuur van ongeveer 12-14 graden. Het is niet goed om b.v. alleen maar te verwarmen (in onze gematigde klimaatzone is dat bij enkel residentieel gebruik meestal het geval; er is immers geen of weinig vraag naar koelen in woningen.)
Aan de Voorhaven is ongeveer de helft van het volume van de loodsen 20, 22 en 23 in gebruik door of bestemd voor kantoren en lokalen die wel koeling kunnen gebruiken in de zomer. Loods 22 werd in 2008 op het gelijkvloers reeds uitgerust met een vloerbuizen systeem dat vloerverwarming maar ook vloerkoeling toelaat. Vandaag wordt enkel de vloerverwarming gebruikt maar er is ook vraag naar vloerkoeling in de zomer.

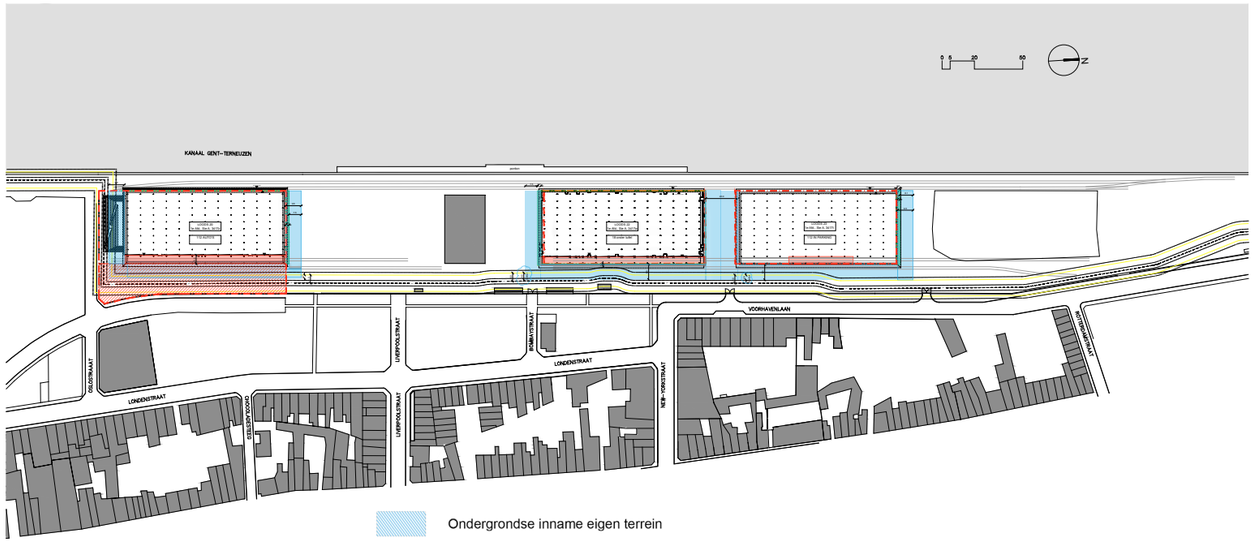
Aan de Voorhaven kan/mag er tot 150 meter diep geboord worden, wat meer capaciteit geeft dan gemiddeld. Een geboorde installatie is duur maar heeft een gegarandeerde levensduur van minstens 50 jaar. Loods 20 beschikt over genoeg private grond rond het gebouw om geothermisch gekoeld en verwarmd te kunnen worden (minstens deels, b.v. voor het gelijkvloers).

We laten momenteel berekeningen uitvoeren om dit te onderzoeken. Aan de loodsen 22 en 23 is er onvoldoende mogelijkheid om op eigen terrein voldoende grondboringen uit te voeren.

Een beperkte grondruil tussen de stad en de eigenaars van de loodsen 20, 22 en 23 is hier een uitkomst. Ook voor de stad kan dit een goede zaak zijn, bv. door de parkeerstrook langs het hekwerk aan loods 20 terug te verwerven. De huidige situatie, waarbij er een verschillende eigendomsstructuur is op de terreinen rond loods 20 en de andere loodsen is absurd. Deze verschillen zijn een gevolg van de verschillende bestemming van de gronden, waarbij ter hoogte van loods 20 een outlet centre was voorzien met parkeren op eigen privaat terrein rondom.

In het geval van een grondruil of verkoop van grond kunnen alle publieke doorgangsrechten, ook deze langs loods 20, worden vastgelegd onder de vorm van erfdienstbaarheden. De ontwikkelaars zullen een vrijblijvend voorstel van grondruil aan de Stad Gent overmaken.

Anderzijds bieden de luifels van de loodsen 20, 22 en 23 grote oppervlakten, waar volledig buiten het gezichtsveld vanop het maaiveld, tussen de schilddaken en op de luifels ongeveer 2.000 m2 zonnepanelen per loods kunnen worden geplaatst. Deze kunnen worden aangesloten op krachtige TESLA powerpack batterijen die stroom kunnen voorzien voor tal van toepassingen (verlichting, huishoudelijk gebruik, ventilatie etc.).



Geothermiekaart Compagnie 0 rond de loodsen

11. Het inpassen van de sportloods

SOGent, het stadsontwikkelingsbedrijf van de stad Gent wil op de site van de voormalige LOODS 24 een geheel van sociale, budget- en koopwoningen bouwen. Een dergelijke inplanting brengt evenwel een ongepaste breuk in het midden van de Voorhaven. Wonen op het gelijkvloers onderbreekt de activiteiten sokkel die we willen bewerkstelligen. Bewoners vinden buitenstaanders aan hun terrassen veelal hinderlijk. De continuiteit van de kaai en de hele Voorhaven wordt daardoor gebroken. Dat willen we allerminst.

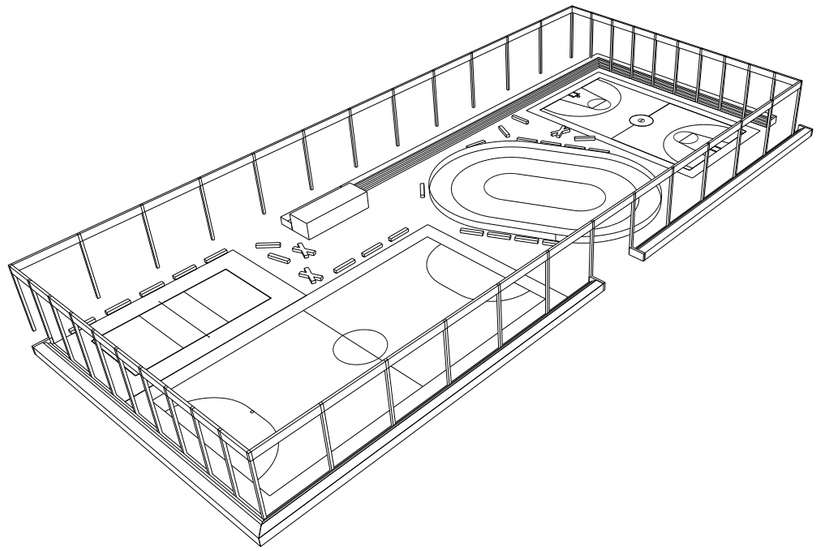
SOGent verwierf recent ook de fietsenherstelplaats net ten noorden van de Voorhaven, tegenover loods 26. Daar heeft de stad steeds voorgehouden een sportinfrastructuur voor de buurt te willen bouwen. Maar mits een recent 'RUP wonen' met woonprojecten verspreid over de hele stad wordt ook hier opnieuw gekozen voor (sociale) woningen in plaats van buurtvoorzieningen. Hier zullen ongeveer 75 woningen gebouwd worden.

Door deze nieuwe verwerving door SOGent ontstaat er een fantastische nieuwe mogelijkheid om de vroegere ambities voor bovengenoemde sportinfrastructuur naar het terrein van de voormalige LOODS 24 over te brengen. Op die plaats is deze invulling zeer wenselijk omdat die daar bijdraagt tot de activiteiten sokkel die we hierboven (ref.) hebben besproken.

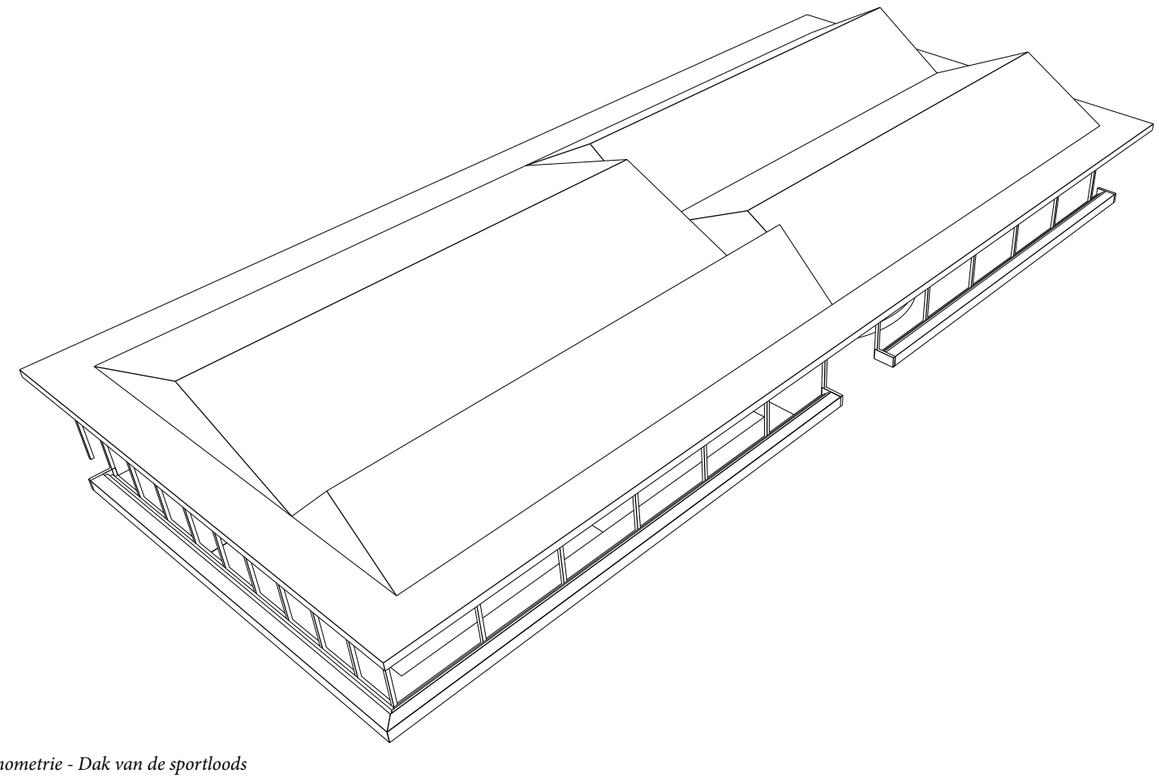
Als referentie tonen we een aantal beelden uit Brooklyn Bridge Park in Brooklyn, NYC. Daar werden oude stalen skeletten van vervallen loodsen gerecupereerd om er een geheel van sportinfrastructuur in onder te brengen. De loodsen fungeren louter als 'afdak' en zijn zijdelijngs volledig transparant. Het dak zorgt enkel voor beschutting tegen regen en zon. Het dak zou zoveel mogelijk de vorm krijgen van de andere loodsen. Evenwel wordt het gebouw gerealiseerd met hedendaagse technieken, grid en materialen.

De footprint van de oude loods 24 kan bij de inplanting van de sportloods 24 gerespecteerd worden. Ondanks dat de sportactiviteiten op het maaiveld (op niveau van de omgeving) liggen, stellen we voor om ook de sokkel van de loods 24 terug te simuleren. Deze kan aan de binnenzijde fungeren als lage tribune (ideaal voor sportzakken etc.) en buffer voor ballen etc. Aan de buitenzijde geeft dit het beeld van de oude sokkel van loods 24 maar je kan er op vele plaatsen doorwandelen.

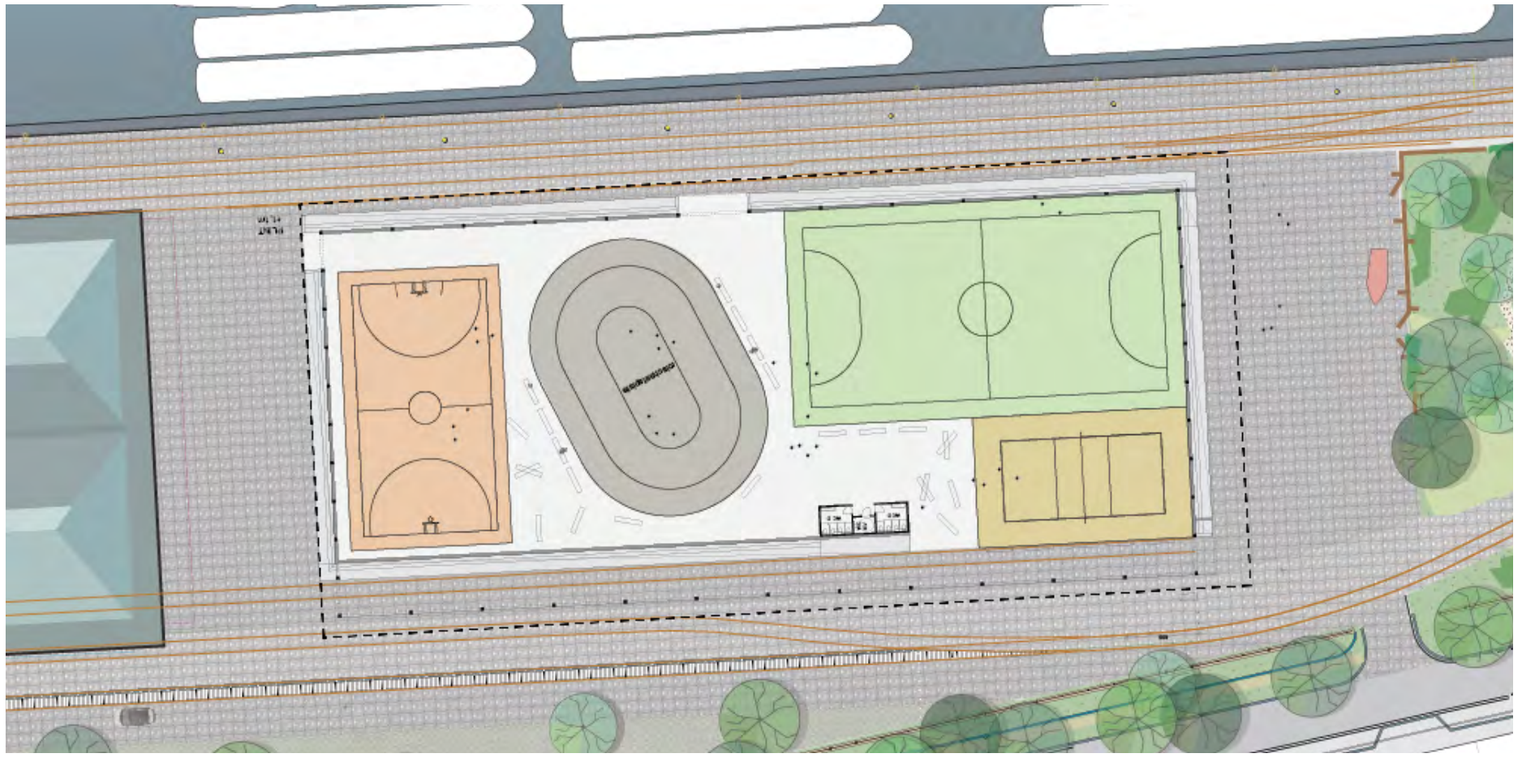
We voorzien het voetbalpleintje aan de Londenstraat naar de sportloods 24 te verplaatsen, zodat aan de Londenstraat plaats komt voor een echt park met meer groen, transparantie en rust. In Brooklyn Bridge Park (Pier 6?) treffen we ook een bijzonder populaire rolschaatsbaan aan (rolschaatsen worden er verhuurd vanuit een 's nachts afsluitbare container), kaatsbanen (erg populair), basket, voetbal, tennis en andere activiteiten. De activiteiten kunnen ook in noordelijke richting onder de loods 'uitsteken' en richting buurtparkje evolueren.



Axonometrie - Sportloodsen ingezoomd



Axonometrie - Dak van de sportloods



Overdekt sportpark met voetbal, tennis en een skatebaan



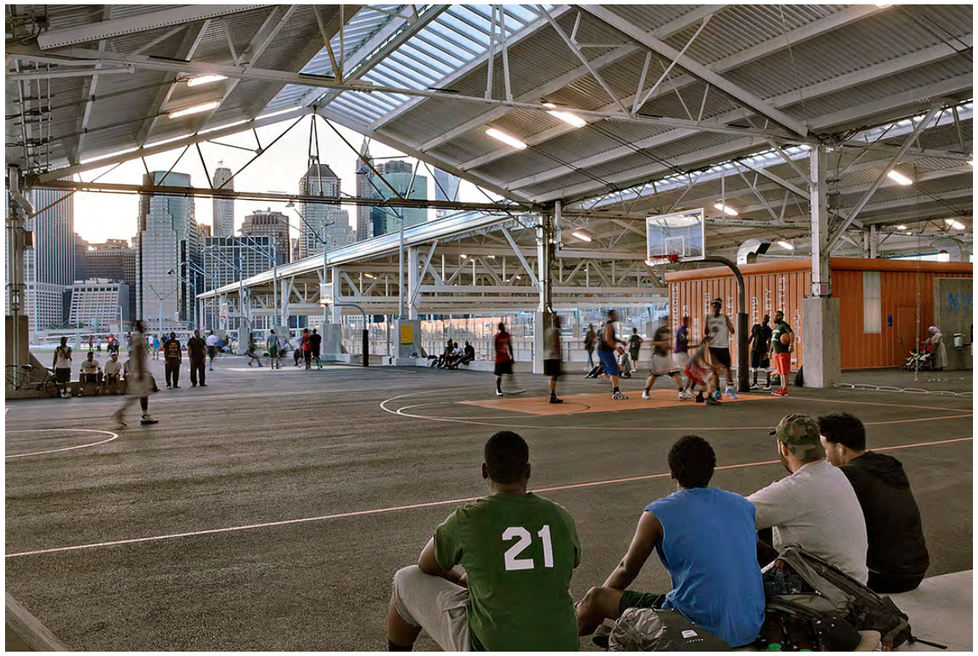
Referentiebeeld: MUOTO



Zoom collage van het toekomstige aanzicht van de Voorhaven door Compagnie-O



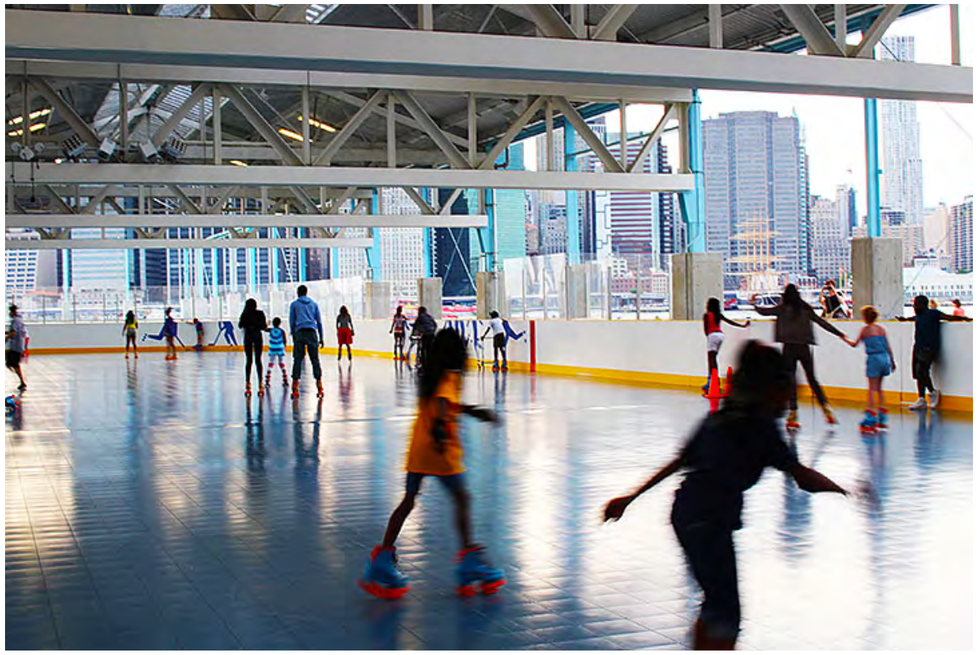
Referentiebeeld: Brooklyn bridge park pier 1



Referentiebeeld: Bridge Park, Brooklyn, NYC (basketvelden)



Referentiebeeld: Bridge Park, Brooklyn, NYC (basketvelden)



Referentiebeeld: Bridge Park, Brooklyn, NYC (rolschaatspiste)



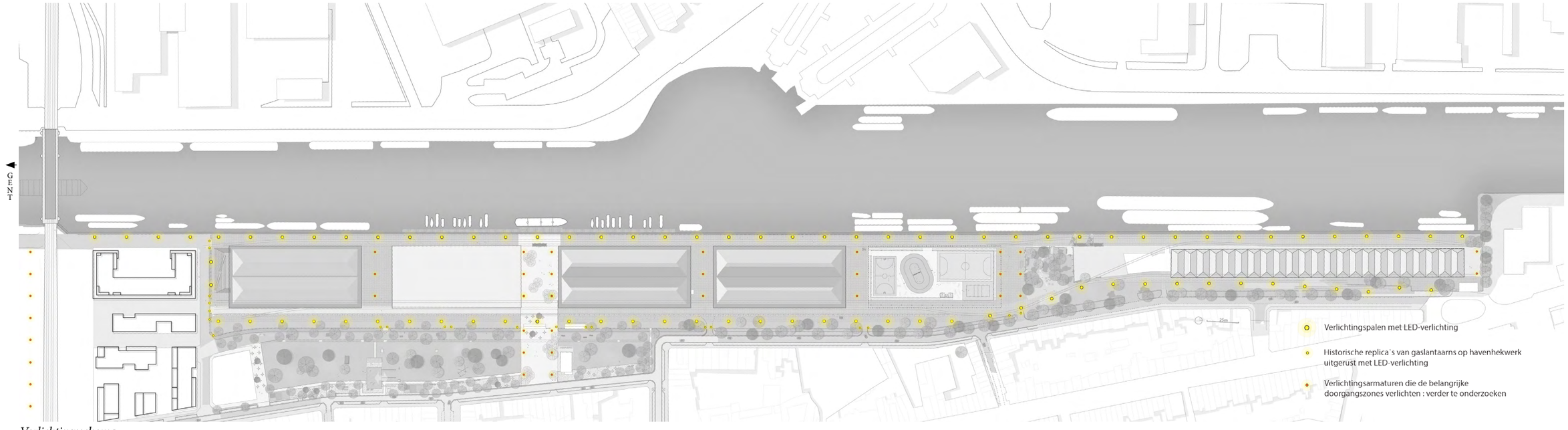
Referentiebeeld: Bridge Park, Brooklyn, NYC (Avondbeeld)

12. Implementeren van verlichting

Samen met de vertegenwoordigers van Onroerend Erfgoed, de Stad Gent en Eandis is er ter plaatse vastgesteld dat de openbare verlichting onmogelijk op of vlak bij de loodsen geplaatst kan worden. Dit zou 's avonds resulteren in een tegenlicht dat de loodsen, en dus ook de aanblik van de Voorhaven, volledig doet verdwijnen. Het enige bevredigende resultaat ontstaat wanneer de openbare verlichting op palen wordt geplaatst en voldoende verwijderd is van de gebouwen, zowel aan kant van het kanaal als aan de straatzijde.
Locus stelt het shuffle armatuur voor. Dit hedendaags armatuur is optimaal in harmonie met de omgeving. Bovendien brengt de Shuffle een verhoogde veiligheid (camera, luidspreker, wifi, …), en maakt laden van elektrische fietsen mogelijk. Het is bovendien de ideale verlichting voor deze historische site omdat het verwijst naar de oorspronkelijke gaslantaarns, toelaat de beschermde monumenten te bekijken zonder te verblinden, op de historisch correcte plaats kan geplaatst worden en de historische ritmiek van de loodsen respecteert.



Collage voor verliching aan de Voorhaven



Verlichtingsschema

3 UITWERKING PUBLIEKE RUIMTE CENTRAL PARK

3.1. Materialisatie en groenaanleg

In het ontwerp zijn kasseien het voornaamste gebruikte materiaal voor verharding. Deze worden zo nu en dan onderbroken door de historische spoorlijnen die het plangebied doorkruisen. Op specifiek gekozen plekken, zoals bij de speelstraat, zorgen grasvoegen tussen de kasseien voor een groenere uitstraling van de verharding. Tussen de speelstraat en de grasvelden is er een finse looppiste.

De strook met terrassen en moestuinen aan de overzijde van het park, langs de Londenstraat, bestaat voornamelijk uit halfverharding waarin bomen verwerkt zijn en ruimte vrij gelaten is voor de moestuinen. Het plein, tussen het water en de Londenstraat en haaks op het park, bestaat uit gezaagde kasseien waarin boomspiegels zijn opengelaten, zodat bomen er plek kunnen krijgen en zo zorgen voor een groene begeleiding richting het water. Centraal zijn er vier grote grasvelden met bomen.

Er zijn weinig bestaande bomen, dus waar mogelijk worden deze dan ook behouden. Het bomenbestand wordt verder aangevuld met een mix van eiken, wilgen en essen. Deze bomen hebben een hoge ecologische waarde en een lange levensduur. Hierdoor kunnen ze ver uitgroeien en later de nodig beschutting bieden. De bomen langs de parkeerplekken dragen best geen noten of vruchten zodat mogelijke beschadiging van auto's wordt vermeden.



Referentiebeelden voor Bomen op plein



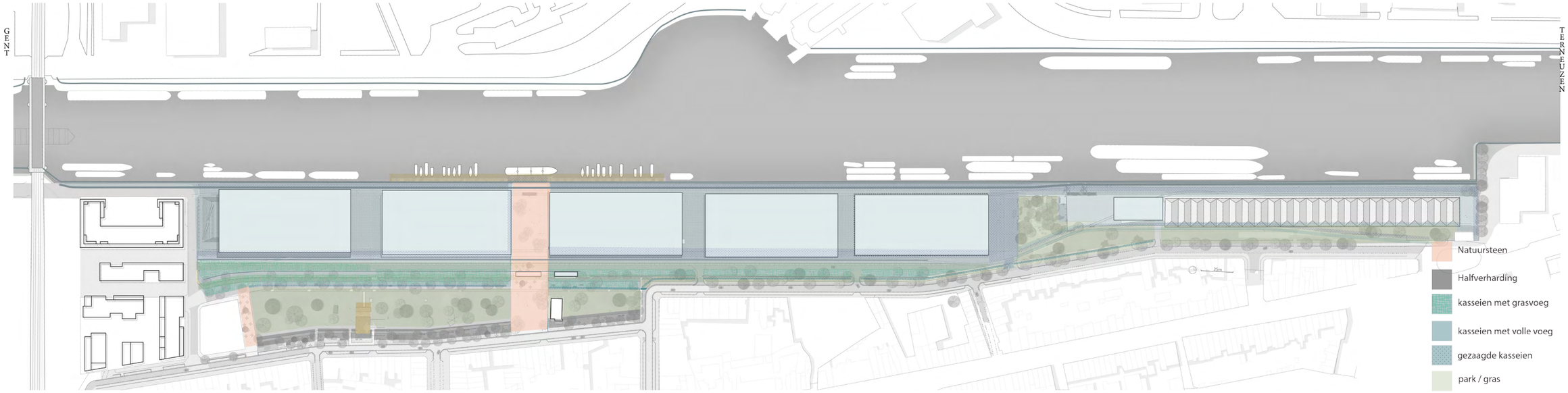
Referentiebeelden voor Bomen op plein



Referentiebeelden voor kasseien met grasvoeg



Referentiebeelden voor kasseien met grasvoeg



Materialisatieschema



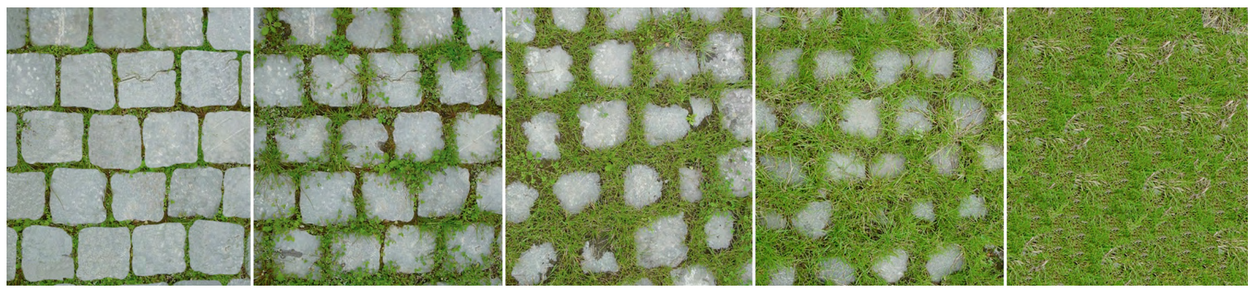
Gezaagde kassei



Overgang gezaagde naar gewone kassei



Gewone kassei



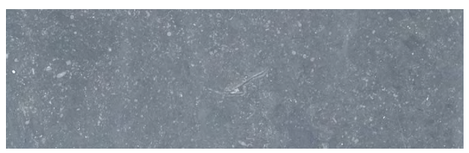
Gradaties in grasvoegen



Natuursteen



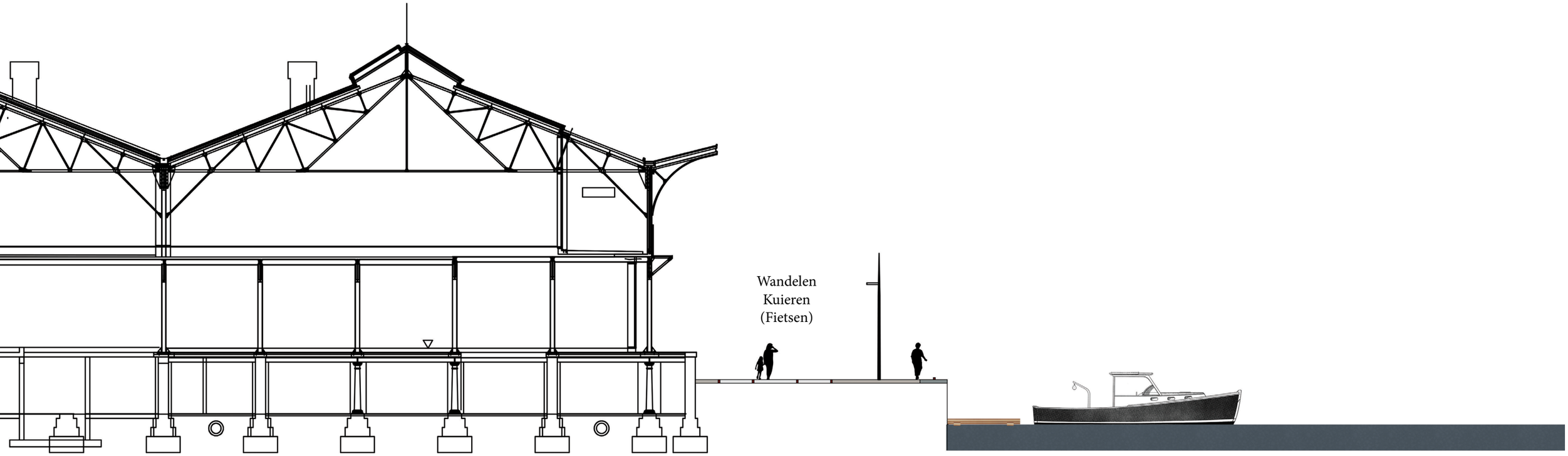
Halfverharding - split



Blauwe hardsteen

3.2. Dwarsdoorsnede

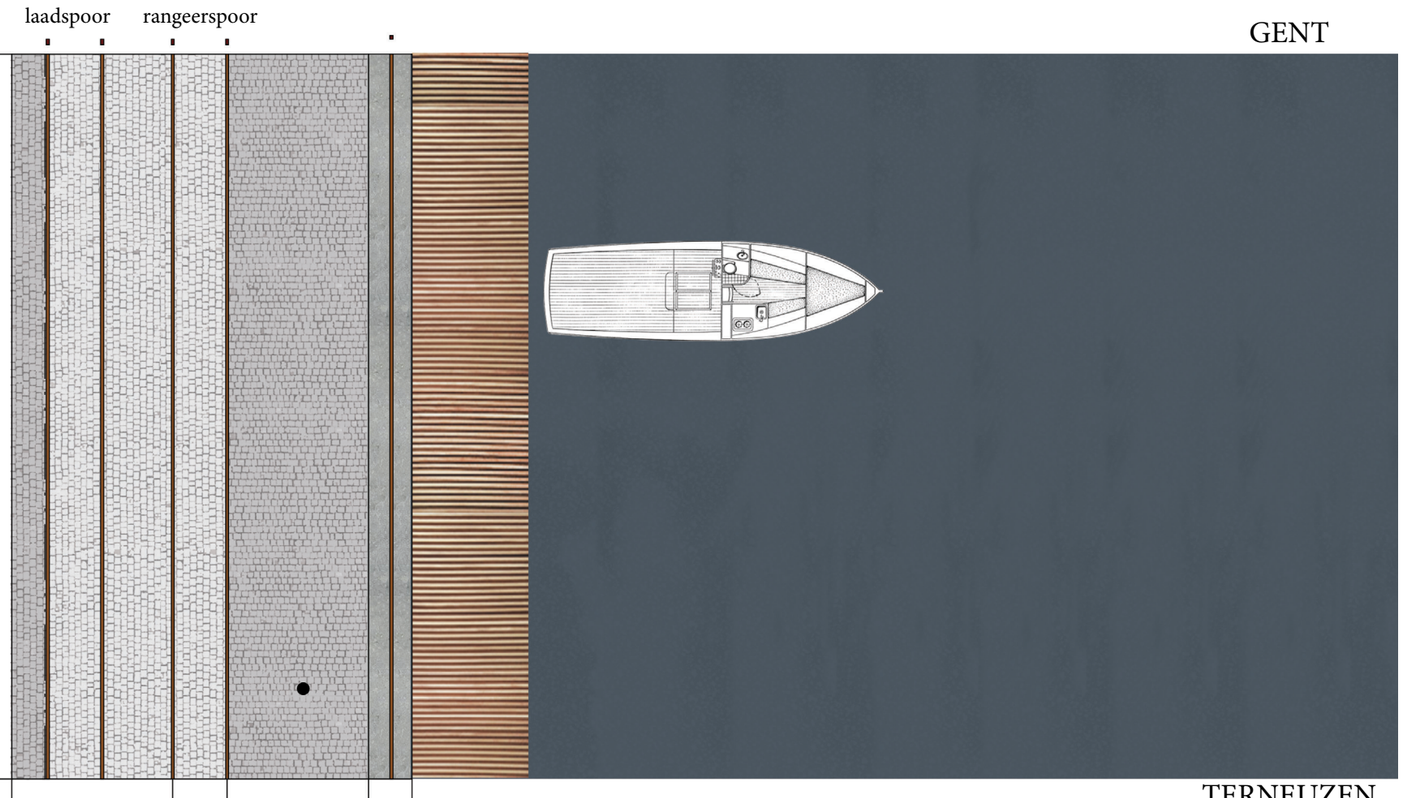




Loods 21

Kade

40981 | 999 | 1500 | 1949 | 1500 | 4533 | 673



kassei met volle voeg | gezaagde kassei met volle voeg | kassei met volle voeg | blauwe hardsteen | houten ponton

GENT

TERNEUZEN

4. Executive Summary

Het hier voorgestelde project voor de Voorhaven voorziet op het terrein invullingen in functie van een ruimer doel:

- Het opnieuw leesbaar maken van de historische Voorhaven als één geheel met coherente en doordachte functionaliteit, zodat de buurt de noodzakelijke troeven verwerft met het oog op de maatschappij van morgen;
- Het respecteren van de beschermde historische 19de eeuwse context van De Voorhaven volgens het beschermingsbesluit van 1996 verwijzend naar de bouwperiode van 1880-1890. Hierdoor kan het rijke verleden van het toen 'katoengekke' Gent (wat een belangrijke stempel op de stad heeft gezet) optimaal bewaard blijven.
- Aangenaam wonen, ontspanne en werken mogelijk maken in een hedendaagse stedelijke context.

Het 10-puntenplan in dit document uiteengezet, respecteert het erfgoed in overeenstemming met het beschermingsbesluit (punten 1,2 en 3), spelen in op acute behoeftes van buurtbewoners zoals groen, speelstraten, contact met water (punten 4, 5, 6 en 7) en onderschrijft de visie van de stad Gent om ook aan de Voorhaven voetgangers en fietsers voorrang te geven op het autoverkeer (punten 8 en 9) en om klimaatneutraal te ontwikkelen (punt 10).

De juridische procedures die de initiatiefnemers van dit document tegen de stad Gent hebben lopen, werden steeds geïnitieerd met bovenstaande doelstellingen voor ogen. Mits dit voorstel door de stad Gent positief onthaald wordt, zijn we meer dan bereid deze procedures stop te zetten en nauw samen te werken om dit project te realiseren.

De voorstellen die we in deze bundel naar voor schuiven houden voor de stad Gent geen meerkost in. We verwachten eerder een reductie van de kost van de aanleg.