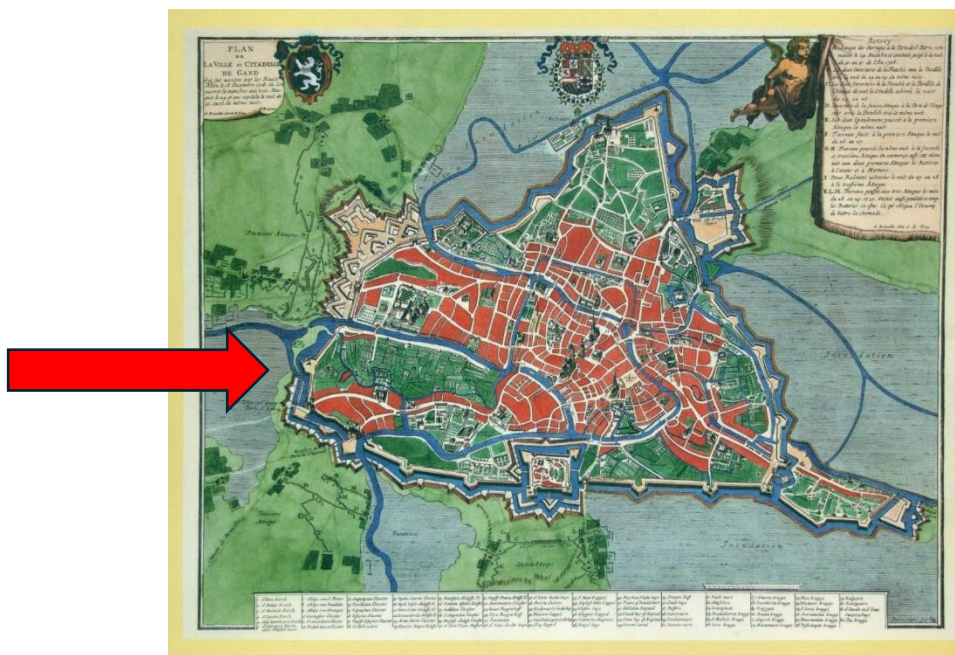


Een parking aan Gent Zuid.

Voor en na de Gentse verkiezingen was de uitbreiding van de parking aan Gent Zuid een hot item. De combinatie van liberalen en socialisten in de lijst "Voor Gent" vinden de parking Zuid te klein. Een drastische uitbreiding is nodig om bestaande parkings in te zetten om de tsunami van fietsen onderdak te geven. Vaak wordt vergeten dat het belang van de site Gent Zuid niet is ontstaan door de auto maar door het openbaar vervoer, de bouw van het treinstation Gent Zuid. Een beslissing van halfweg de 19^{de} eeuw heeft een impact tot in de 21^{ste} eeuw. Een betere kennis van het ontstaan van Gent en haar ontwikkelingsgeschiedenis maakt duidelijk dat de geografische gegevens van groter belang zijn dan de opeenvolgende politieke beslissingen. Iedereen zou een bezoek moeten brengen aan het STAM om het wezenlijke van deze nederzetting te begrijpen vooraleer een oordeel te vellen. Wie kan zich nog voorstellen om met de auto dwars door Gent te rijden of te parkeren op de Graslei?

Gent heeft een erg complexe stedelijke opbouw, gemodelleerd door de samenvloeiing van twee rivieren. Inzicht hebben in de geografie van een stad is noodzakelijk om opeenvolgende veranderingen te begrijpen. Keuzes werden gemaakt die bepaald werden door de mogelijkheden of beperkingen van de geografie. Antwerpen ligt aan de bocht van een rivier, Gent op de samenkomst van twee waterlopen. In de loop der eeuwen kon men hieraan niets veranderen.

Oude kaart Gent met Schelde Meersen waar de treinen konden binnendringen in Gent / Stadsarchief Gent Zwarte Doos / cover Historische Atlas van Gent uitgeverij SUN



Zoals in vele Europese steden heeft de komst van de "Ijzeren Weg" een immense impact gehad op het stedelijk weefsel met gevolgen tot in de 21^{ste} eeuw. Steeds werd gezocht naar locaties om zo diep mogelijk binnen te dringen in de stad. De situatie in Gent was optimaal. Aan de zuidzijde waren er geen mogelijkheden, wel aan de oostzijde. De meersen van de Nederschelde waren nooit bebouwd en werden gebruikt als bleekweiden, bijgevolg de optimale site om de treinen te laten aankomen. In de opeenvolgende decennia, van 1880 tot 1914, werd de verbinding gemaakt tussen het Zuid en de Sint Michielsbrug, de belangrijkste stedenbouwkundige operatie van een oost-west as. ¹



Zicht op de Scheldemeersen met aankomst van de trein (Tekening Stadsarchief Gent), inplanting van station Gent Zuid en voorgevel station Graaf van Vlaanderenplein (postkaart verzameling Marc Dubois)

Er veranderde veel toen de beslissing werd genomen om een nieuw station te bouwen op de lijn Brussel – Oostende. In geen enkele stad in België werd op een zo drastische wijze een station verplaatst. Dit liet toe

om in de nabijheid de grote internationale expositie van 1913 te organiseren. In plaats van een kopstation werd het station een halte en gelijktijdig de motor van de stedelijke ontwikkeling in zuidelijke richting. Dit werd nog versterkt door de uitbreiding van de havenactiviteiten in het noorden. De afstand tussen stadscentrum en station Gent Sint Pieters is groot, een tramverbinding was de oplossing op het tracé van de Kortrijkse Poortstraat en de Kortrijkse Steenweg. De eens rustige Veldstraat, tussen Korenmarkt en Kouter, met twee prachtige 18^{de} eeuwse panden, werd “de” winkelstraat en ook de bedding van een tramlijn. In welke Belgische stad rijdt de tram met een maximale lengte van 30 meter door de belangrijkste winkelstraat? Nergens!

Het station Gent Zuid verloor haar functie en werd in de jaren '30 gesloopt. Er werden plannen gemaakt om het nieuw park te combineren met bebouwing, van exporuimte tot een aantal woontorens. Na 1945 bouwde men het EGW gebouw, kantoren en promotie van het Gentse stadsbedrijf voor Elektriciteit, Gas en Water.

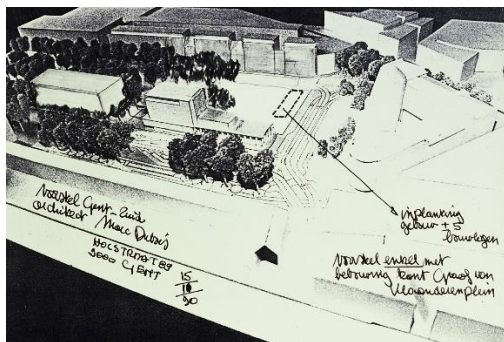
Toen na 1945 het koninkrijk van de auto aanbrak was de voormalige spoorwegbedding het ideaal tracé voor de auto. Met een imposante fly-over boven de Schelde en de treinverbinding Gent-Sint Pieters Dampoort werd de auto naar het stadshart gebracht via Ledeborg. Met de bouw van de UCO toren werd de nieuwe stadspoort visueel gemarkeerd. Men kwam Gent binnen, de textielstad. Vergeet niet dat Ledeborg tot 1977 niet Gent was, Ledeborg heeft tot op heden een ander postnummer: 9050!

Wie met de auto aan het Zuid aankwam kon vervolgens dwars door Gent rijden zoals dit eeuwen het geval is geweest. De Vlaanderenstraat richting Sint Baafs werd een oververzadigde aorta. De wijk met dynamische activiteiten verloederde gaandeweg.



Gent Zuid Voormalig EGW gebouw uit de jaren '50 / Winkel- en kantoorcomplex, een post modernistisch ontwerp met weinig kwaliteiten Architectenbureau Bontinck & architectenbureau Bernard Van Acker, foto Marc Dubois

In de jaren '80 werd de iconische zaal "Colosseum" gesloopt en verwierf de firma Maes een geheel bouwblok om er een shoppingscentrum te bouwen gecombineerd met een administratief centrum voor de Provincie. Architectonisch is het een miskleun van formaat. De gehele operatie aan het Zuid werd een commerciële mislukking en met de bouw van het administratief Twin gebouw werd ook het zicht op het park vernietigd. In 1990 deed ik een voorstel om het zicht op het Zuidpark vanaf de Kuiperskaai te behouden en de nieuwbouw voor Gent te bouwen in het verlengde van het EGW gebouw. Op deze wijze zou het Graaf Van Vlaanderenplein, tegenover de monumentale gevel met de Zaal Capitool, meer betekenis krijgen. Stedenbouwkundig werd het echter een grote flater, waar dit plein overgaat in het Woodrow Wilsonplein is onduidelijk. Het stadsbestuur bleef bij het verouderd concept van het Twin gebouw. Dit was de beslissing van de toenmalige socialistische burgemeester Gilbert Temmerman.



Een mislukte tweeling

Het Gentse stadsbestuur heeft grootse bouwplannen : een nieuw administratief centrum.

WIE in de negentiende eeuw per trein naar Gent kwam, arriveerde in het Zuidstation. De monumentale lange gevelrij aan het Graaf van Vlaanderenplein getuigt nog altijd van de belangrijkheid van deze plek : een waardig architectonische welkoming. Begin deze eeuw bouwden men het Sint-Pietersstation op de lijn Brussel-Oostende en wordt het kopstation Zuid rond 1930 getimeneerd. De verplaatsing van het station heeft ingrijpende gevolgen op de stedelijke ontwikkeling : de stad ontwikkelt zich zuidwaarts en de eens levendige buurt rond het Zuidstation verkrot stilaan. De verlaten spoorwagbedding wordt in de jaren dertig een stadspark waarvan een groot gedeelte in de jaren zestig wordt opgeofferd voor de aanleg van de belangrijkste invalsweg : een snelweg die de auto zo snel mogelijk moet leiden naar het stadshart.

Op het einde van dit park bouwden men in de jaren vijftig het EGW-gebouw, het kantoor van het voormalig Gentse energiebedrijf. Volgend jaar verbouwt men dit gebouw tot hoofdbibliotheek.

Het EGW-ontwerp van architect *Géo Boninckx* bestaat in feite uit twee identieke bouwvolumes verbonden met een open galerij met bovenaan een grote fries van de beeldhouwer *Joef Canté*. De rechtervleugel aan de zijde Rooseveltplein is nooit opgetrokken. Voor het huidige SP/PVV-bestuur is de tijd aangebroken om dit „tweelingproject“ definitief af te werken en men is van oordeel dat deze locatie de geschikte plaats is

voor een nieuw administratief complex. Wat met het bestaande patrimonium in de binnenstad moet gebeuren weet nog niemand, een zorg voor later ! Er is zelfs geen studie gemaakt om na te gaan of het Zuid wel de geschikte locatie is. In naam van allerlei besparingen wordt alles gecentraliseerd terwijl met de nieuwe informatica en communicatie een dergelijke concentratie voorbijgestreefd is. De bevolkingsgerichte decentralisatie wordt definitief afgevoerd.

Het stadsbestuur laat er geen twijfel over bestaan, haar prioriteit is de snelheid waarmee dit dossier moet afgehandeld worden. Een zorg voor de kwalitatieve aspecten is duidelijk bijkomstig. Gezien de benarde toestand van de stadskas treedt het bestuur niet op als bouwheer : via een formule van leasing wordt het project van 850 miljoen gerealiseerd door het Gemeentekrediet. De ontwerper is *Dirk Boninckx*, de „SP-shuissarchitect“ voor grote projecten.

Het project is een formalistisch, erg banaal ontwerp dat niet eens het niveau haalt van een studentewerk. Het gebrek aan professionaliteit waarmee architect en bestuur een project van een dergelijke omvang aanpakken, lart elke verbeelding. De verbindingsgalerij is ingepakt in een gigantische, vijf verdiepingen hoge beglaasde ruimte. In het afgeronde volume op de hoek bevinden zich de loketfuncties. Het kantoorgedeelte

Dirk Boninckx, EGW-ontwerp : formalistisch en erg banaal.

met negen bouwlagen ligt aan de Rooseveltplein. In totaal bezit het complex 12.000 m² netto vloeroppervlakte.

De maquette toont goed de zwakte van het ontwerp, zowel architectonisch als stedenbouwkundig. De architect creëert aan de uitvalsweg een kokereffect en ontleent aan tientallen appartementen het zicht op het park. Vermoedelijk is architect Boninckx nog nooit door de Brusselse Weststraat gereden. Van het oorspronkelijk idee „een twingebouw“ te realiseren blijft weinig over. Men houdt zich vast aan het achterhaalde Plan van Aanleg om het project zo vlug mogelijk te realiseren en alle discussies te ontwijken.

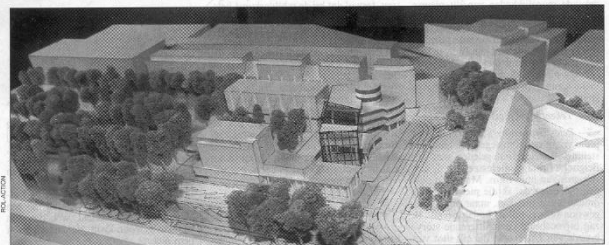
Indien er toch in dit park gebouwd moet worden is de enige te verantwoorden inplanting het verlengde van het EGW-gebouw. Het Graaf van Vlaanderenplein wordt dan visueel op een correcte wijze afgesloten en zo elimineert men het probleem aan de andere zijde zoals in het voorstel Boninckx. Dat de stad en de architect zelfs niet een coherente stedenbouwkundige visie ontwikkelen voor deze site is angstaanjagend en illustreert hoe amateuristisch belangrijke stedelijke toevoegingen aangebracht worden.

Hopelijk beslist het Gemeentekrediet dat er een blunder van formaat in de maak is, en dat het op zoek moet naar ontwerpers met grotere architectonische talenten. Zijn die niet in Gent te vinden, dan moeten ze maar van elders komen. De monopoliepositie die architect Boninckx nu in Gent inneemt is verre van gezond.

Als zijn gebouwen een kwalitatieve bijdrage betekenen voor Gent zou ze hierop weinig kunnen aanmerken maar meestal gaat het om peilerende verschijningen in het stadslandschap.

Van een architectuurbeleid gericht op kwaliteit is in deze stad geen sprake. Architectuur als buur.

MARC DUBOIS ■



KNACK — 12 december 1990

KULTUUR 135

Voorstel Gent Zuid: Dubois 15 november 1990 / Marc Dubois, Een mislukte tweeling in KNACK 12 december 1990

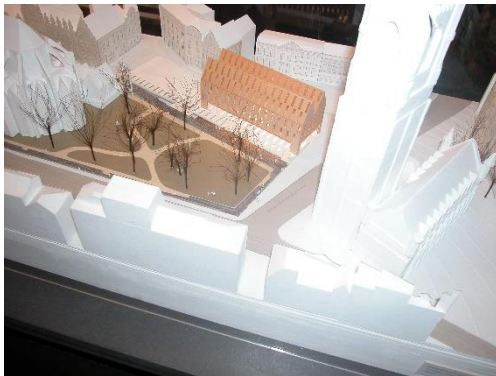
Wat glashelder is, dank zij het circulatieplan is de binnenstad leefbaarder geworden. De auto's zijn vervangen door wandelende en fietsende

Gentenaars en meer en meer toeristen. En nog zijn er mensen die zeuren en fulmineren wanneer men het woord circulatieplan uitspreekt. Kan u zich even voorstellen de auto te parkeren op het Sint Baafsplein, tegenover het Stadhuis of op de Korenmarkt. Zelfs op de Gras- en Korenlei waren er parkeerplaatsen. Boven de Leie bouwde men een parking! De enige oplossing was een drastische ingreep om het verval van de stad te keren.

Geen parking in het stadshart

Een combinatie van centrum- en randparkings is een keuze die veel Europese steden hebben gemaakt. In de loop der jaren kwamen in de Gentse binnenstad verschillende parkings. De parkings onder de Kouter en achter de Veldstraat liggen dicht bij de drie Gentse torens. Voor de heraanleg van de zone tussen Sint Niklaaskerk en het Belfort werd door het stadsbestuur geëist dat er onder het nieuw plein een parking moest komen.

De architecten Robbrecht, Daem en Van Hee voorzagen een bebouwing om de stedelijke leegte enige verhouding te geven. Het niveauverschil liet toe een restaurant aan te brengen met een terras aan de zuidzijde. De oppervlakte van groen verdubbelde. De ondergrondse parking werd door de architecten afgewezen met als gevolg dat hun project gediskwalificeerd werd en zij geen vergoeding kregen voor hun studie. Uiteindelijk werd de parking weggestemd door de Gentenaars via een volksraadpleging. Nadien werd een tweede wedstrijd uitgeschreven zonder parking. Uiteindelijk konden Robbrecht, Daem en Van Hee het basisconcept realiseren. Dat er op de bebouwing kritiek kwam was te verwachten, in naam van de Gentse democratie werd door velen erg smalend gesproken over de "schaapstal". Ondertussen heeft iedere Gentenaar kunnen vaststellen dat de ruimte onder dit stedelijk dak gebruikt wordt voor een veelheid aan activiteiten, van muziek, betogingen tot vaak een informele drink op vrijdagmorgen van de koppels die net voordien hun ja woord gaven in het Gentse Stadhuis.



Een stad vol fietsen

Het stadsbestuur en de partij Groen heeft de stad vaak uitgeroepen tot de fietsstad van België. Dat men zoveel mogelijk mensen op de fiets wil krijgen is gezond maar daarbij moet men ook de consequenties aanvaarden. Auto's hebben parkeerplaatsen nodig maar ook de fietsen! Kan U zich even voorstellen dat een buitenlandse toerist aankomt in Gent Sint Pieters en via zijn GSM de naam leest van het Maria Hendrikaplein. Wat ziet hij, een bos van fietsen en een aantal bomen. Zo ontvangt Gent zijn buitenlandse gasten! Wie het station van Leuven of Brugge verlaat ziet geen fietsen omdat men op tijd heeft ingezien dat er ook een probleem zou ontstaan om fietsen te parkeren! De transformatie van Gent Sint Pieters is een drama in het kwadraat. Niet enkel de tijdsduur van de werken is onverantwoord ook een aantal gekozen architectonisch keuzes die de kostprijs lieten aanzwellen. De onduidelijkheid van de fietsenstalling onder de sporen is een bewijs van een gebrek aan visie wat er met fietsen moet gebeuren. Het stadsbestuur heeft zich jaren geleden in de zak laten zetten door de Belgische Spoorwegen door een vergunning te geven aan een mega autoparking waar geen fietsers uit de binnenstad welkom zijn. Leuven als grote studentenstad heeft de juiste keuze gemaakt. Het gaat om visie, om ruimtelijke planning.

Een aantal parkings in Gent zijn in handen van *Interparking*, een zeer lucratieve investering op lange termijn. Het voorstel om een aantal parkings voor te behouden voor fietsers zal wel een grote impact hebben op de stedelijke begroting. Een privé bedrijf zal zeker compensatie vragen en parkings in beheer van de stad zullen hun inkomsten zien verminderen. Of gaat men parkeergeld invoeren voor fietsers? Of GAS boetes uitschrijven voor verkeerd geplaatste fietsen? De vrijheid die de automobilist kreeg in het verleden wordt nu vervangen door een wild parkeren van fietsen. Wat zeker een pluspunt is geweest is dat Gent geen vergunning gaf voor deelsteps. De gevolgen zouden niet te overzien zijn geweest.

Parkings in of aan de rand van de stad

In De Standaard van 14 oktober benadrukte professor Kobe Boussauw (VUB) dat parking Gent Zuid niet aan de rand van de stad ligt en dat een grote uitbreiding niet wenselijk is. Zoals ik reeds benadrukte is de optimale site van Gent Zuid bepaald in de 19^{de} eeuw. Christophe Peeters verwijst naar Brugge maar vergeet te vertellen dat deze grote parking ligt op de binnenring van Brugge. Gent Zuid is net een pijpenkop in een verkaveling!

Gent heeft een nieuwe parking aan de rand van de stad in het verlengde van het Zuid. In plaats van een ondergronds gebeuren werd in Ledeberg, juist naast de afrit een bovengrondse autosilo gebouwd voor 500 plaatsen.



Nieuwe parking Ledeberg Architectenbureau Havana plus ingenieursbureau Bollinger+Grohmann / Maquette van parking op een complexe site.

Op een uiterst moeilijk terrein slaagde het Gent architectenbureau Havana erin, samen met het befaamde internationaal ingenieursequipe van Bollinger+Grohmann, een beeldbepalend en elegant volume te creëren. De Gentse fotograaf Filip Dujardin beschreef in *De Standaard Magazine* (9 november) de kwaliteiten van de nieuwe parking. Meer dan terecht, het is één van de mooiste parkings in België. Geen ondergronds labirint maar een bovengronds bouwproject met een sculpturale dimensie. Een mooie verwelkoming van Gent met zelfs bovenaan een uurwerk. In de selectie projecten die in aanmerking kwamen voor de Gentse Architectuurprijs 2024 was deze parking niet eens weerhouden, met het argument dat het te veel beton is en niet valt te recycleren. In de media werd smalend gedaan over de lage bezettingsgraad, maar als men geen actieve promotie inzet kan men niet verwachten dat automobilisten direct voor deze parking zullen kiezen. Per maand neemt de bezetting toe en de piste

om een aantal plaatsen te reserveren om de autodruk in Ledeberg te verminderen valt te onderzoeken.

Neem eens deze parking in Ledeberg, de verwonderd zal groot zijn bij deze ervaring. De parking onder Gent Zuid is onaangenaam en de parkeerplaatsen zijn erg smal. Dit heeft iedereen reeds ervaren, geen comfort en toch de volle pot betalen. Velen zullen zeuren dat het te ver ligt van de binnenstad. Waar ligt het probleem, niet de gekozen locatie naar te weinig verbindingen die De Lijn kan aanbieden. Een betere tram of bus verbinding is noodzakelijk. Het moet zoals in Zürich, hoe dichter in stad parkeren, hoe duurder. Jaren terug riep men in Gent moord en brand bij het invoeren van de grote voetgangerszone, de binnenstad zou doodbloeden. Juist het omgekeerde gebeurde. Dat er een aantal handelszaken verdwenen en meer horeca in kwam is de plaats. Toen ik veertig jaar geleden in de binnenstad kwam wonen waren er in mijn straat nog twaalf kleine winkels, nu nog twee. Dit heeft niets met parkings of lussenplannen te maken, op veertig jaar is de retail ingrijpend veranderd, zeker de laatste jaren door de verkoop via internet.

De stad is een levend organisme dat zich aanpast aan gewijzigde maatschappelijk evoluties en tendensen waarop het individu geen impact heeft. Juist dit gevoel van snelle veranderingen resulteert bij velen in een onbehagen, dat er geen pak meer is op wat zich voordoet. Maar dit is juist het gegeven van de moderniteit, elke ontwikkeling heeft voor- en nadelen voor de samenleving maar ook voor het individu.

Marc Dubois, architect HonF RIBA

November 2024

¹ Marc Dubois, *Harmonie in de stedelijke ruimte / Albrecht Dürer zag Gent anders!*, in: *Harmonie(t) in de Architectuur*, uitgave van Provinciebestuur Oost-Vlaanderen, 2018, pp. 38-69.