

3

Ontwerpend
Onderzoek



ONTSluitING VAN DE SITE

Het stadscentrum wordt ontsloten door de Koning Boudewijnlaan, de Brusselsesteenweg, de Elisabethlaan en de Albertlaan. Deze ringstructuur vormt de primaire ontsluiting rond het stadscentrum van Ninove.

Binnen het fijnmazig stadswefsel wordt een secundaire ontsluiting voorzien door middel van verkeersslussen. Dit om de stad te vrijwaren van doorgaand verkeer.

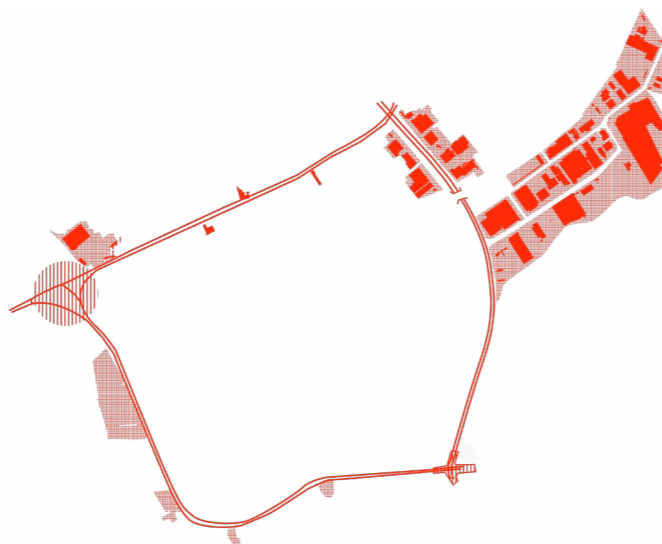
Het mobiliteitsplan dat in deze lussen voorziet, is slechts gedeeltelijk uitgevoerd. De stad stelt het model daarom in vraag en meent dat een revisie van het mobiliteitsplan noodzakelijk is.

De ontwikkeling van de Fabelta-site zal verkeer genereren van en naar de site. Dit verkeer dient op een efficiënte manier naar het hoger wegennet afgeleid te worden zonder het stadscentrum verder te belasten. Enkele pistes worden geschrapt:

- Een aftakking van de Boudewijnlaan is mogelijk, maar wordt minder wenselijk geacht. Het aanpalend signaalgebied wordt best gevrijwaard van nieuwe doorgaande wegen.
- De ambitie leeft om het kruispunt van de Boudewijnlaan en de Brusselsesteenweg niet verder te belasten. (AWV) Een verdere ontsluiting van de site op grote schaal wordt hier uitgesloten.
- De ontsluiting via de Burchtdam wordt geschrapt vanwege de smalle doorgang en het bochtig tracé.

De Mallaardstraat vormt met de bocht naar Nederwijk een rechtstreekse aansluiting op de Koning Boudewijnlaan. De site kan door middel van de Oude Kaaibrug gelinkt worden aan de Mallaardstraat of door een nieuw aan te leggen brug over de Dender.

De stad en W&Z hebben een overeenkomst afgesloten om een nieuwe brug te realiseren over de Dender. Deze ambitie wordt ook opgenomen in het Brownfieldconvenant ondertekend door de verschillende partners. De nieuwe 'derde brug' over de Dender en de aansluiting op de Mallaardstraat vormt de meest wenselijke piste om het verkeer afkomstig van verschillende ontwikkelingen in het noorden van de Burchtdamsite af te leiden naar het hoger wegennet.



NIEUWE WEGBRUG W&Z (voorontwerp)

Waterwegen en Zeekanaal heeft een voorontwerp uitgewerkt voor de realisatie van een nieuwe brug over de Dender. Het ontwerp vertrekt vanuit de volgende principes:

- De voorkeur gaat naar een vaste hoge brug, dit om de kostprijs van de onderhouds- en exploitatiekosten te drukken.
- De brug wordt aan één zijde van het terrein voorzien, dit om het terrein niet te versnipperen en later in grote gehelen te kunnen vermarkten.
- Er wordt een gemengd fiets- en voetpad aan beide zijden van de brug voorzien. Ook onder de brug wordt aan beide zijden een onderdoorgang voorzien.
- Er wordt een maximale helling van 4% bepaald (cf. fietsvademeccum), maar niet als prioritair beschouwd.
- Er wordt een overspanning voorzien van plusminus 40 meter.
- De vrije hoogte van het jaagpad (4.20m) is bepalend voor de hoogte van de brug. Daarboven wordt een pakket van 1m50 voorzien voor de constructie van de brug.
- Het huidige maaiveld (thv de aanlandingen) bedraagt gemiddeld 12 m TAW. De top van de brug komt zo op 17,85 m TAW
- Er wordt een bocht voorzien voor de aansluiting op de Fabriekstraat en een haakse aansluiting op de Mallaardstraat.
- De 'derde' brug over de Dender kan een deel van het vrachtverkeer aanwezig op de reeds bestaande bruggen in zich opnemen. Op die manier kunnen de bestaande bruggen ontlast worden en meer (of beter) gebruikt worden voor fiets- en voetgangersverkeer.

De derde brug vormt een meerwaarde voor de verdere ontwikkeling van de Burchtdamsite. Er worden door het studie bureau evenwel een aantal aandachtspunten geformuleerd:

- De 'derde brug' heeft een duidelijke impact op het terrein. Niet alleen qua ruimte-inname, maar ook op het stadsbeeld, het landschap langs de Dender en de mogelijke ontwikkelingen op de site. Deze thema's vormen belangrijke aandachtspunten binnen het ontwerpend onderzoek.
- Het schetsontwerp voor de derde brug is bedacht vanuit economische en constructieve logica's, maar introduceert weinig contextuele parameters of landschappelijke meerwaarden. De positie in relatie tot het stadslandschap is weinig uitgesproken. Deze en meerdere parameters vormen nochtans belangrijke elementen in het nadenken over de toekomstige ontwikkeling van de site.
- Bij verder onderzoek naar de inpassing en uitzicht van de derde brug moet onder andere gekeken worden naar de inpassing in het signaalgebied en de koppeling tussen de ruimte-inname van de brug en de (effectief) ontwikkelbare oppervlakte.

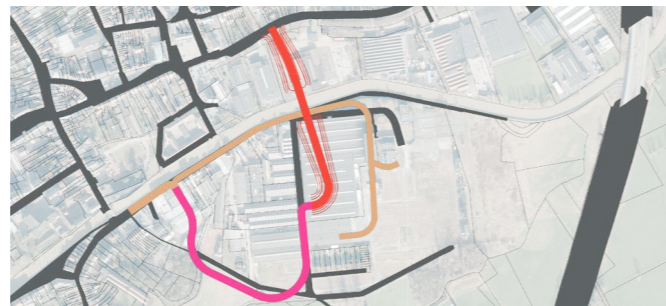
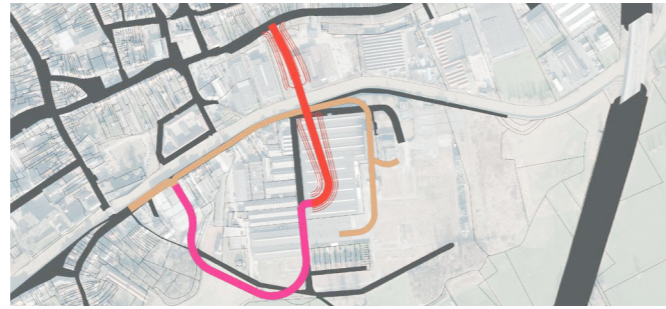


CONCLUSIES (bespreking mobiliteit 08/10/15)

De 'derde brug' vormt het startpunt voor discussie en overleg. Op basis van een reeks varianten worden een aantal doelstellingen in kaart gebracht:

1. De Oude-Kaai-brug wordt een fiets- en voetgangersbrug. (Visie vanuit de stad Ninove)
2. Het verkeersluw maken van de Désiré de Bodtkaai. (Visie vanuit de stad Ninove)
3. Een ontwikkeling waarbij de loodsen tijdelijk behouden kunnen blijven. (Als wens van Beaulieu Int. Group)
4. De voorkeur voor een vaste brug. (Vanuit financiële overwegingen en ifv exploitatiekosten door Waterwegen en Zeekanaal NV)
5. Ontwikkelingsopties uitwerken voor een scenario met een mobiele brug. (Als te onderzoeken op vraag van de Provincie en Beaulieu)
6. Het ontwikkelen van een duurzame verkeersarme wijk. (Als doelstelling vanuit de Provincie)
7. Het beperken van de impact van de brug en de ontwikkeling er rond op het omringend natuurlijk landschap. (Als doelstelling vanuit het signaalgebied)

De doelstellingen geven aanleiding om verschillende varianten te bedenken. Deze vormen de aanzet voor het uitwerken van drie scenario's.

**VARIANTEN VOOR DE BRUG****VASTE BRUG (W&Z)**

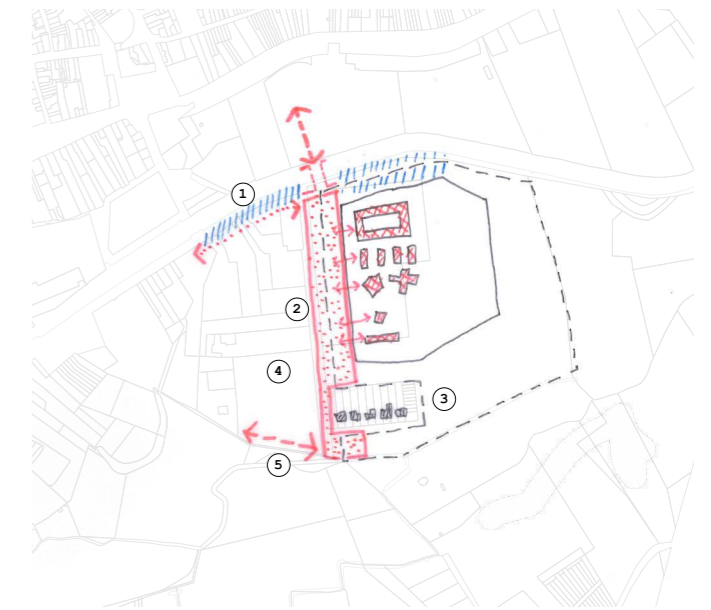
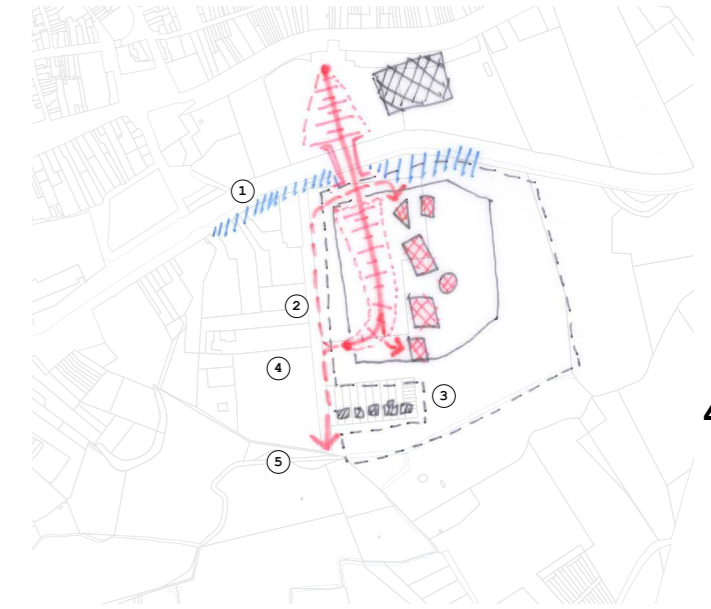
1. Autoluwe zone langs de Désiré de Bodtkaai.
2. Compacte ontwikkeling langsheen vaste brug. (aan de rechter zijde van de brug)
3. Vrijwaren van de grondgebonden woningen
4. Maximaal gebruik maken van de kop en uiteinde van de brug voor de ontsluiting van de site.
5. Al dan niet doorverbinden in een ruimer mobiliteitsnetwerk.

MOBIELE BRUG

1. Autoluwe zone langs de Désiré de Bodtkaai.
2. Publieke strip ter hoogte van Fabriekstraat (afbraak loodsen na realisatie brug)
3. Vrijwaren van de grondgebonden woningen
4. De strip als ontsluiting voor de Fabelta en de Paraphane-site.
5. Al dan niet doorverbinden in een ruimer mobiliteitsnetwerk.

VASTE BRUG MEER OOST WAARDS

1. Autoluwe zone langs de Désiré de Bodtkaai.
2. Compacte ontwikkeling langsheen beide zijden vaste brug.
3. Vrijwaren van de grondgebonden woningen.
4. Maximaal gebruik maken van de brug voor de ontsluiting van de site.
5. Al dan niet doorverbinden in een ruimer mobiliteitsnetwerk.



3.2 / DRIE SCENARIO'S

SCENARIO 1

- De strip vormt een nieuwe publieke ruimte met een stedelijk karakter.
- De strip vormt een gedeelde ruimte voor de ontwikkeling van de Paraphane-site in het westen en de Fabelta-site in het oosten.
- De strip vormt een gemengde ruimte waar mobiliteit, groenvoorzieningen en recreatieve elementen een plaats krijgen.
- Er wordt een parkeerratio voorzien van 0,4 PPL/unit
- Loodrecht op de 'strip' worden vijf bouwzones voorzien.

44 BOUWOPGAVEN:

1. Grootchalig bouwblok rond collectieve tuinen (3-4-6 bouwlagen)
2. Oost-West georiënteerde tuin-woningen met collectieve en private buitenruimten (variatie van 2 tot maximaal 4 bouwlagen)
3. Vrijstaande woonblokken in een parkachtig landschap (tot 9 bouwlagen)
4. Aaneengesloten grondgebonden woningen van 2 bouwlagen met hun eigen voortuin aan een gemeenschappelijke groenruimte. Lokaal wordt ruimte voorzien voor appartementen en hoogte accenten tot 4 bouwlagen.
5. Bestaande half open bebouwing aan de kop van de Fariëkstraat

VOORZIENINGEN:

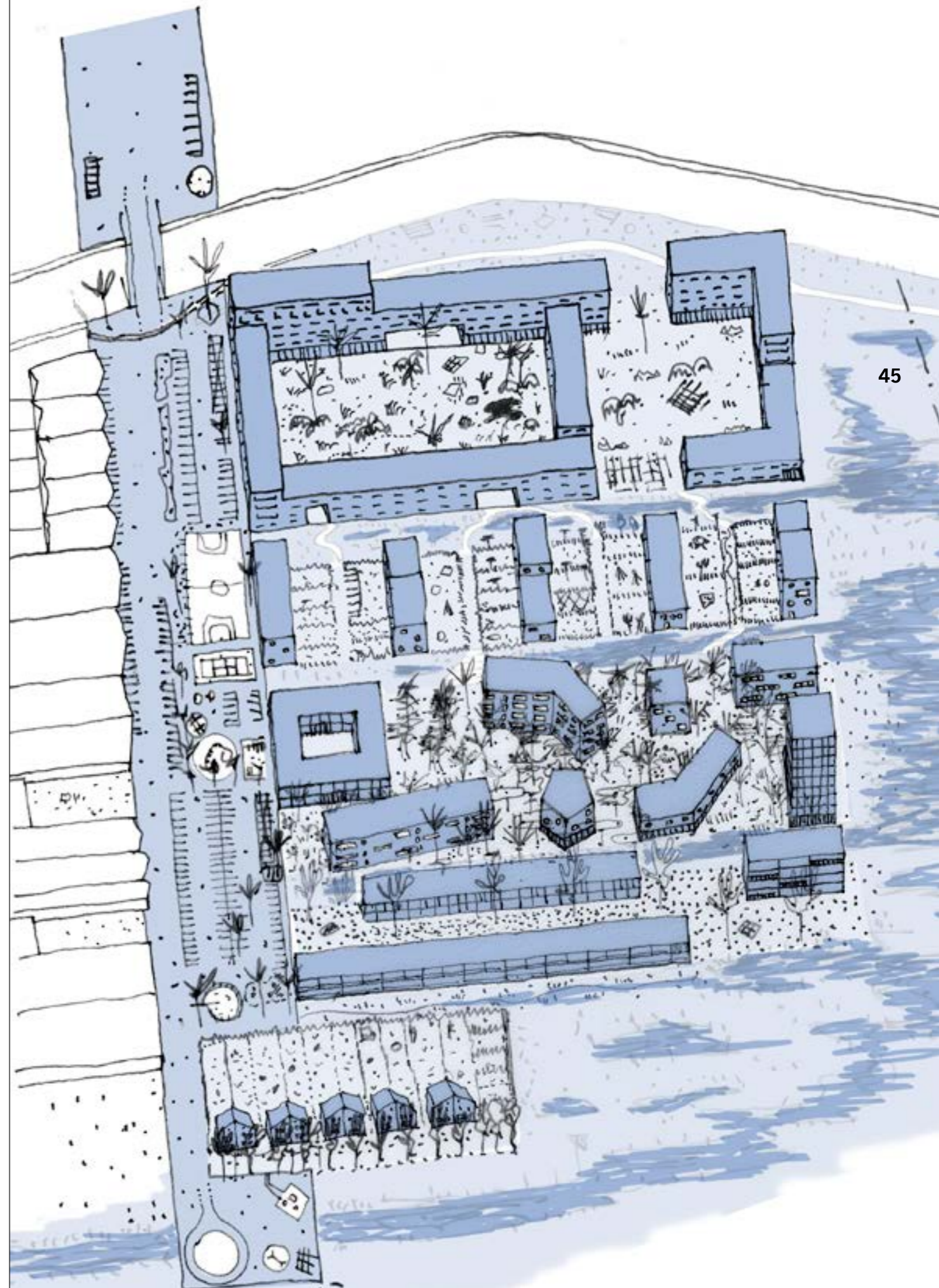
- Naast wonen wordt ook ruimte voorzien voor: zorg, lokale handel, ateliers, een buurtcentrum, een wasserette ... en meer.
- Deze functies worden in elk scenario opgenomen en vormen onderdeel van de nieuwe stadswijk.
- In dit scenario wordt een rust en verzorgingstehuis voorzien als deel van het bouwblok aan de Dender. Het programma kan inspelen op de collectieve tuin voorzien in het bouwblok.

WATER & LANDSCHAP:

- De bebouwing neemt afstand van de grens van het signaalgebied.
- Er wordt een 'wild', waterrijk landschap voorzien dat tussen de gebouwde zones kan doordringen tot aan de 'strip'.
- Binnen de bouwzones wordt een gevarieerd landschap voorzien van private en collectieve tuinen, parken en kleine pleintjes.
- Het landschap vormt een opeenvolging van doorwaadbare kleinschalige groenruimten in relatie tot gebouwde typologieën.

ONTSluitING NAAR DE STAD:

- Het project wordt ontsloten door middel van een mobiele brug.
- De mogelijkheid bestaat om de strip aan te takken op een interne ontsluitingslus rond het open ruimtegebied van de Burchtdamsite.
- De *Désiré de Bodtkaai*, wordt een autoluwe straat.
- Binnen de gebouwde zones wordt geen verkeer toegelaten.
- Doorheen de bouwblokken ontstaat een netwerk van pleinen en paden.
- De afstand van de voordeur tot aan de strip bedraagt max. 200 meter.



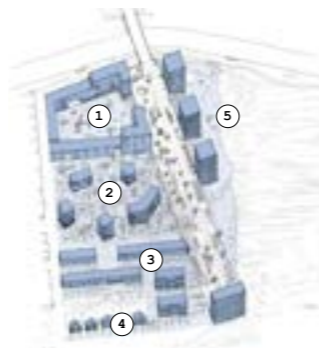
SCENARIO 2

- Het project wordt georganiseerd rond een centraal gelegen brugdek waaronder een publieke parking voorzien wordt.
- Het brugdek vormt een stedelijke 'boulevard' waar mobiliteit, groenvoorzieningen en recreatieve elementen een plaats krijgen.
- Rond deze centrale figuur wordt hoogbouw voorzien.
- Er wordt een parkeerratio voorzien van 0,4 PPL/unit
- Tussen de Fabriekstraat en het brugdek worden verschillende woontypologieën ingepast in een parkachtige omgeving.



46 BOUWOPGAVEN:

1. Grootchalig bouwblok rond collectieve tuinen (3-4-6 bouwlagen)
2. Vrijstaande woonblokken in een parkachtig landschap (tot 9 bouwlagen)
3. Aaneengesloten grondgebonden woningen van 2 bouwlagen met hun eigen voortuin aan een gemeenschappelijke groenruimte. Lokaal wordt ruimte voorzien voor appartementen en hoogte accenten tot 4 bouwlagen.
4. Bestaande half open bebouwing aan de kop van de Fabriekstraat
5. Woontorens met zicht naar het open landschap en de stad (9 bouwlagen)
6. Brede woontoren als beëindiging van de strip (8 bouwlagen)



VOORZIENINGEN:

- Naast wonen wordt ook ruimte voorzien voor: zorg, lokale handel, ateliers, een buurtcentrum, een wasserette ... en meer.
- Deze functies worden in elk scenario opgenomen en vormen onderdeel van de nieuwe stadswijk.
- In dit scenario wordt een rust en verzorgingstehuis voorzien als deel van het bouwblok aan de Dender. Het programma kan inspelen op de collectieve tuin voorzien in het bouwblok.



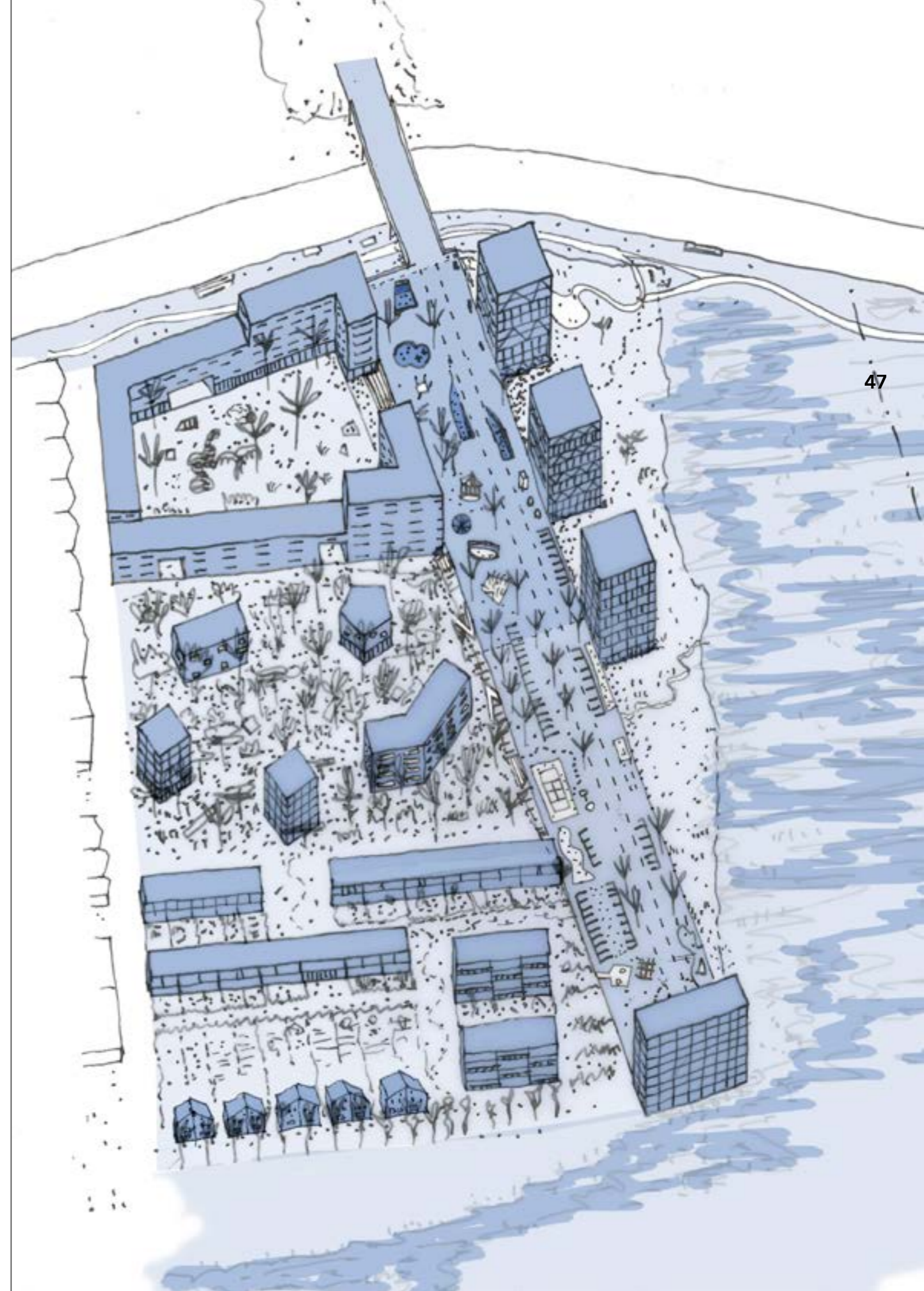
WATER & LANDSCHAP:

- De bebouwing neemt afstand van de grens van het signaalgebied.
- Er wordt een 'wild', waterrijk landschap voorzien dat doordringt tot aan de voet van de torens.
- Het brugdek vormt een grootchalig publiek domein (boulevard) waarlangs verschillende gebouwen een adres krijgen.
- Tussen de Fabriekstraat en de brug wordt een nieuw parkachtig landschap geïntroduceerd. De groenruimte wordt leesbaar gemaakt vanaf de Fabriekstraat.



ONTSLUITING NAAR DE STAD:

- Het project wordt ontsloten langs de Fabriekstraat en door middel van een vaste brug. Onder het brugdek wordt een publieke parking voorzien.
- De mogelijkheid bestaat om het brugdek aan te takken op een interne ontsluitingslus rond het open ruimtegebied van de Burchtdam-site.
- De *Désiré de Bodtkaai*, wordt een autoluwe straat.
- Binnen de gebouwde zones wordt geen verkeer toegelaten.
- Doorheen de bouwblokken ontstaat een netwerk van pleinen en paden.
- De afstand van de voordeur tot aan de brug bedraagt max. 150 meter.



SCENARIO 3

- Dit scenario tracht de vaste brug en de strip te combineren in één voorstel.
- De site wordt ontsloten via de vaste brug of via een link naar de Fabriekstraat. De strip vormt een centrale ruimte met een collectief karakter. Beide structuren worden onafhankelijk van elkaar ingepland waardoor meer ruimte wordt ingenomen.
- De strip vormt een gemengde ruimte waar mobiliteit, groenvoorzieningen en recreatieve elementen een plaats krijgen.
- Er wordt een parkeerratio voorzien van 0,4 PPL/unit



48 BOUWOPGAVEN:

1. Grootchalig bouwblok rond collectieve tuinen (3 tot 6 bouwlagen)
2. Vrijstaande woonblokken in een parkachtig landschap (tot 8 bouwlagen)
3. Aaneengesloten grondgebonden woningen van 2 bouwlagen met hun eigen voortuin aan een gemeenschappelijke groenruimte. Lokaal wordt ruimte voorzien voor appartementen en hoogte accenten tot 5 bouwlagen.
4. Bestaande half open bebouwing aan de kop van de Fabriekstraat
5. Collectieve plint en woontorens met zicht naar het open landschap en de stad (9 bouwlagen)



VOORZIENINGEN:

- Naast wonen wordt ook ruimte voorzien voor: zorg, lokale handel, ateliers, een buurtcentrum, een wasserette ... en meer.
- Deze functies worden in elk scenario opgenomen en vormen onderdeel van de nieuwe stadswijk.
- In dit scenario wordt een rust en verzorgingstehuis voorzien als deel van het bouwblok aan de Dender. Het programma kan inspelen op de collectieve tuin voorzien in het bouwblok.
- Onder de torens is plaats voorzien voor verschillende publieke functies.



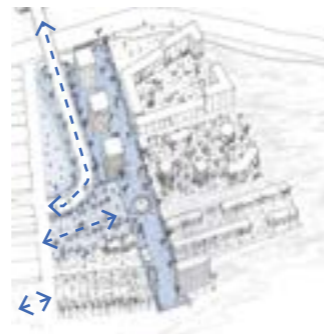
WATER & LANDSCHAP:

- De bebouwing neemt afstand van de grens van het signaalgebied.
- Er wordt een 'wild', waterrijk landschap voorzien dat tussen de gebouwde zones kan doordringen tot aan de 'strip'.
- Binnen de bouwzones wordt een gevarieerd landschap voorzien van private en collectieve tuinen, parken en kleine pleintjes.
- De ruimte tussen de Fabriekstraat en de strip wordt ingericht als de voortuin van het ontwikkelingsproject en geeft ruimte aan de infrastructuur nodig voor de ontsluiting van het project.



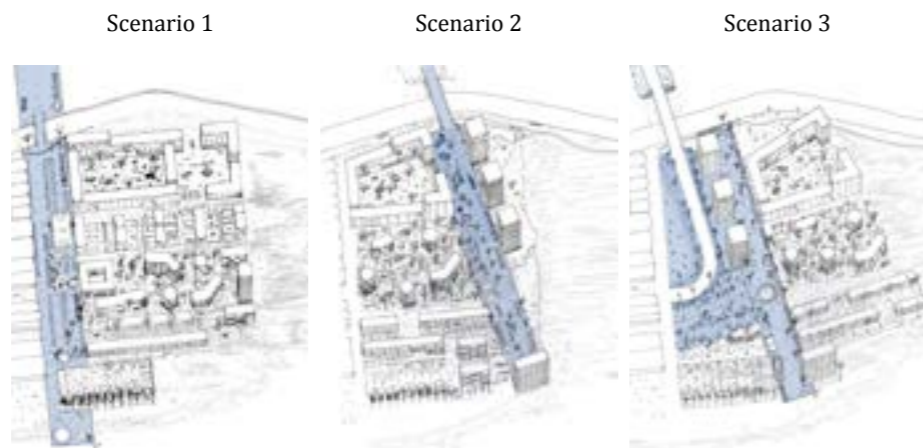
ONTSluitING NAAR DE STAD:

- Het project wordt ontsloten door middel van een vaste brug die de verbinding verzorgt tussen de Fabriekstraat en de Mallaardstraat.
- De mogelijkheid bestaat om de Fabriekstraat aan te takken op een interne ontsluitingslus rond het open ruimtegebied van de Burchtdamsite.
- De *Désiré de Bodtkaai*, wordt een autoluwe straat.
- Er wordt een centrale ruimte en een sokkel onder de torens ifv parkeren.
- Doorheen de bouwblokken ontstaat een netwerk van pleinen en paden.
- De afstand van de voordeur tot aan de strip bedraagt max. 150 meter.



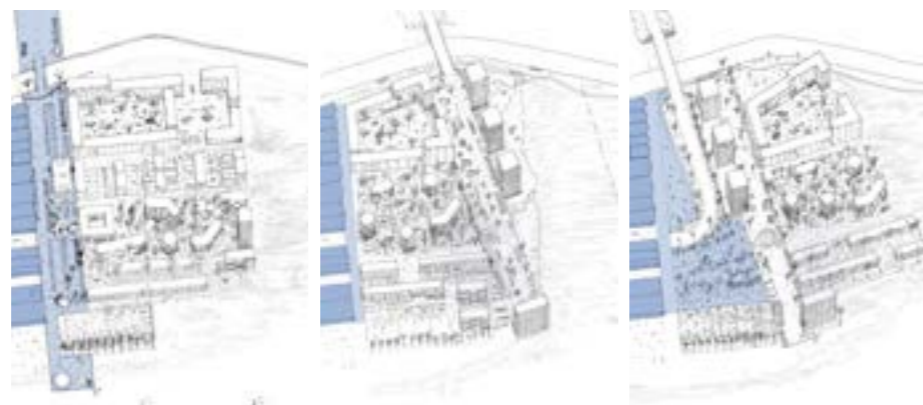
OMGEVING

*A/
DE STRIP ALS PUBLIEKE RUIMTE
BINNEN DE STADSKERN VAN NINOVE*

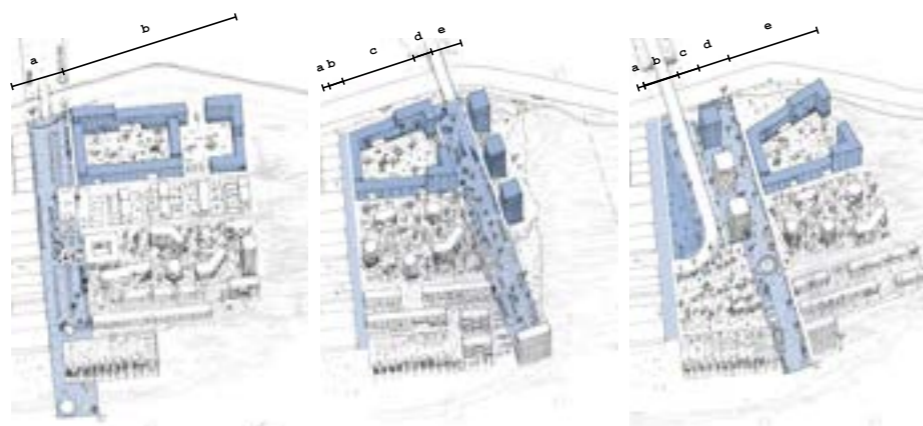


50

*B/
KANSEN VOOR DE PARAPHANE-SITE*



*C/
ONTWIKKELING VAN DE FABELTA-
SITE AAN DE DENDER*



*D/
RUIMTE-INNAME IN HET
SIGNAALGEBIED (& ONTWIKKELING
IN RELATIE MET HET PARK)*

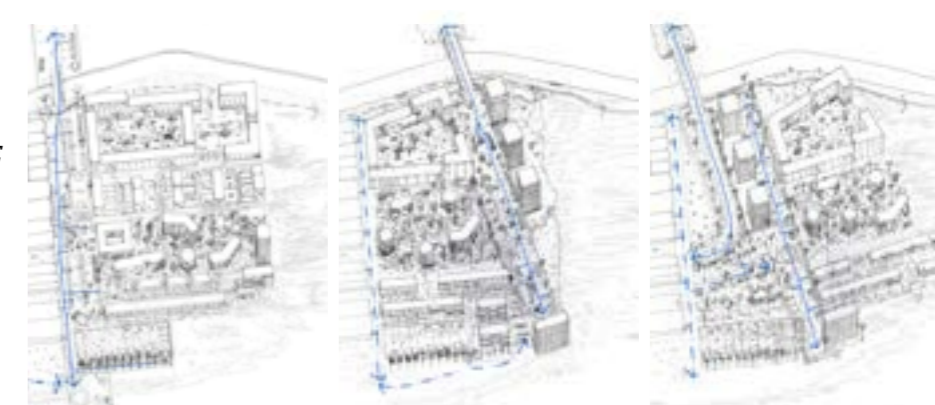


MOBILITEIT

*E/
FLEXIBILITEIT IFV HET
MOBILITEITSONDERZOEK*

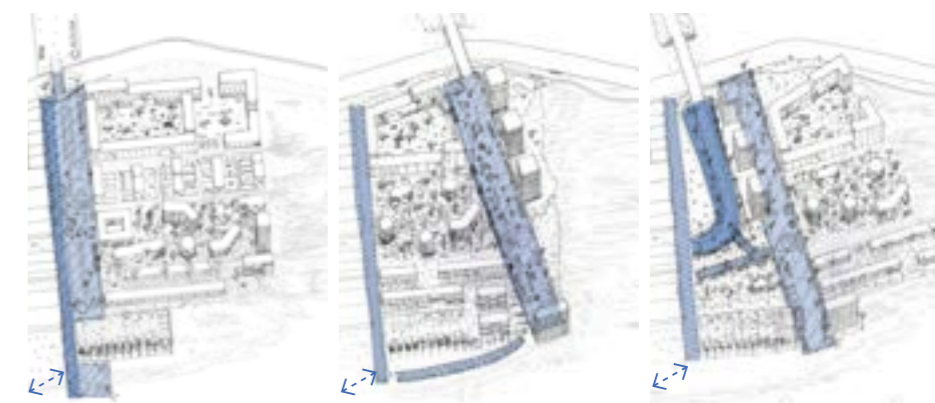


*F/
STREVEN NAAR EEN HELDERE
ONTSLUITINGSTRUCTUUR OP DE SITE*

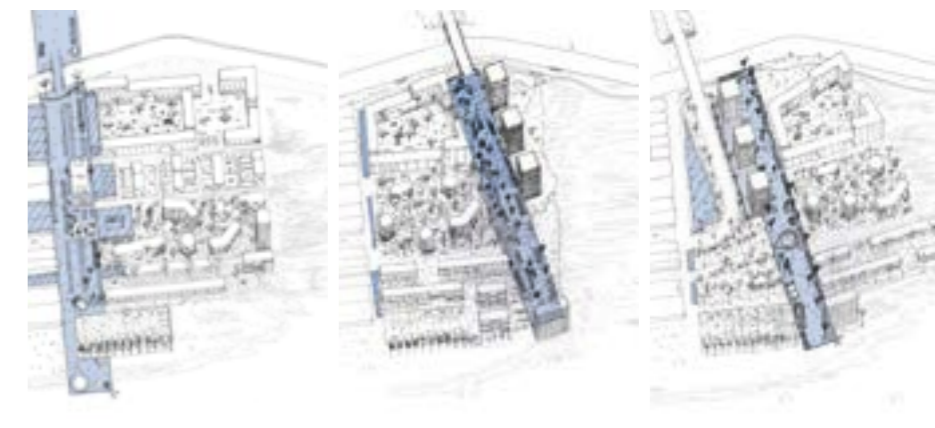


*G/
COMPACTHEID*

- indicatieve opp.: 1,2 ha
- indicatieve opp.: 2 ha
- indicatieve opp.: 2,6



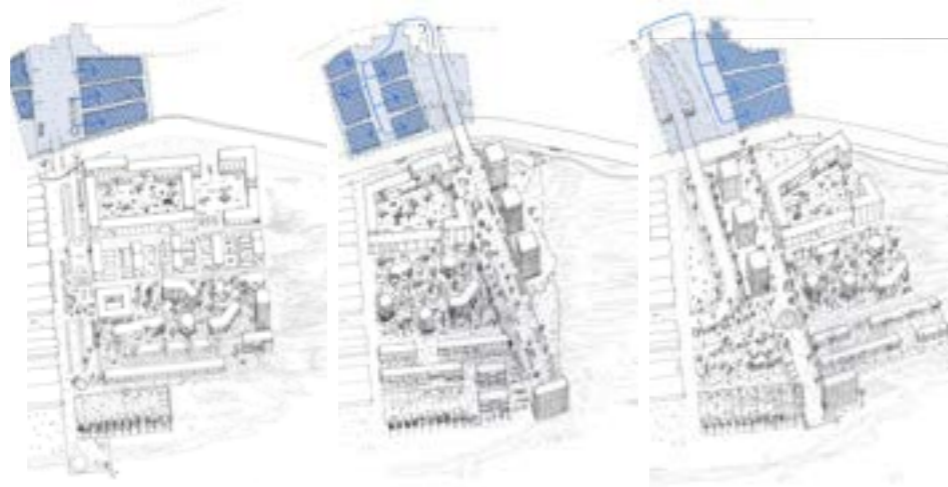
*H/
KANSEN VOOR PARKEREN*



51

RUIMTE-INNAME

**I/
VALORIATIE VAN HET
TERREIN VAN W&Z**

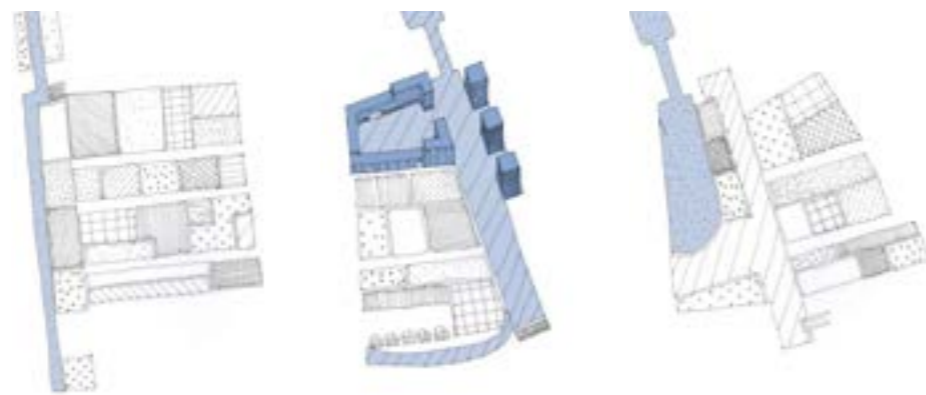


52

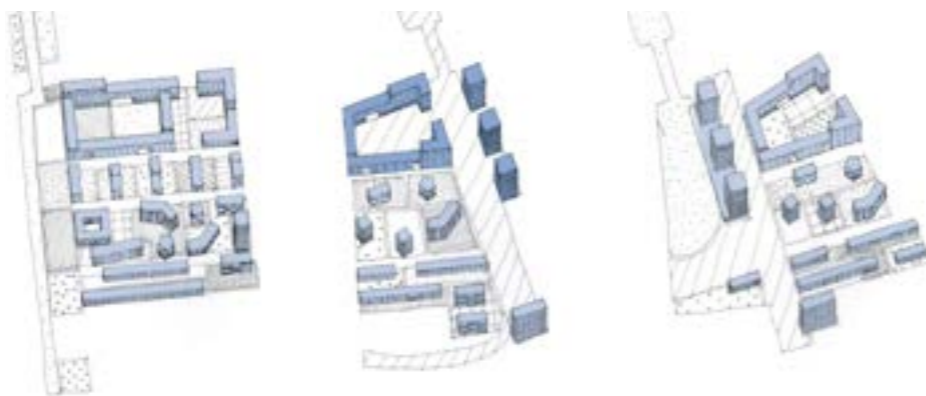
**J/
MOGELIJKHEID VOOR TIJDELIJK
GEBRUIK VAN DE LOODSEN**



**K/
MOGELIJKHEID TOT FASERING**

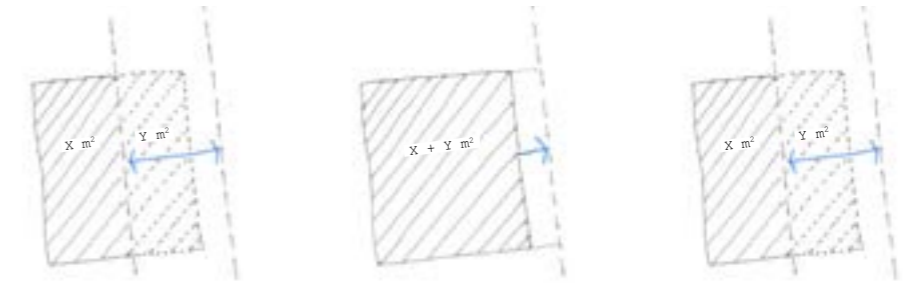


**L/
FLEXIBEL UITGIFTE-BELEID**



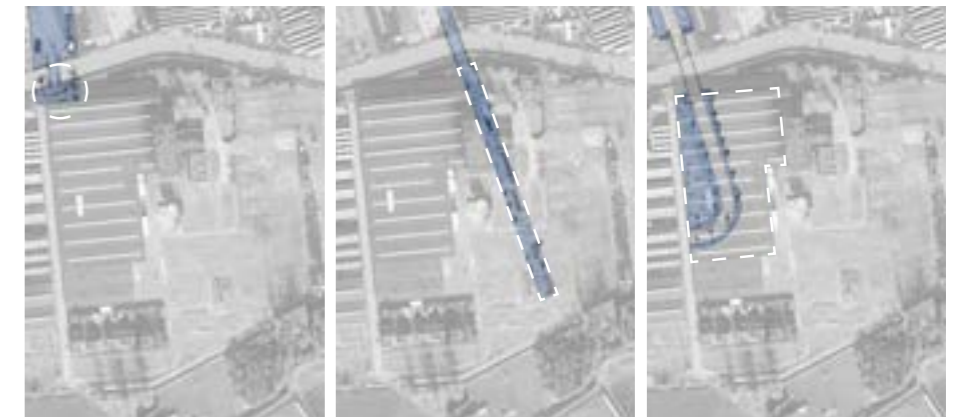
PROCES

**M/
ONTWIKKELING ALS PASMUNT**

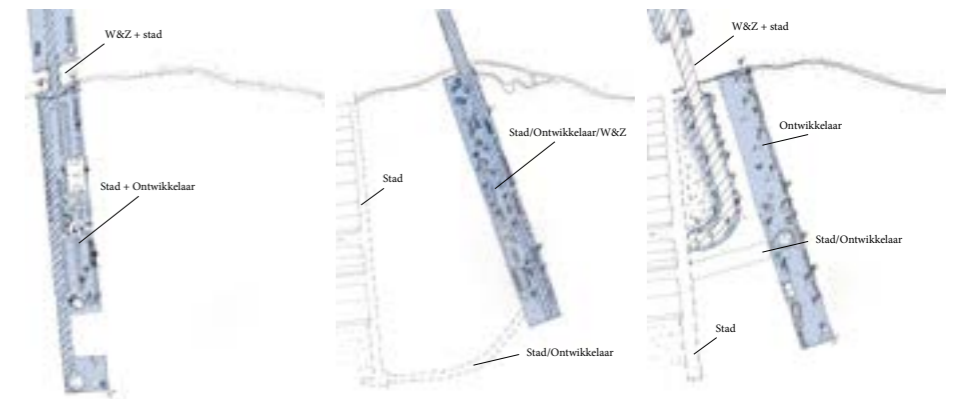


53

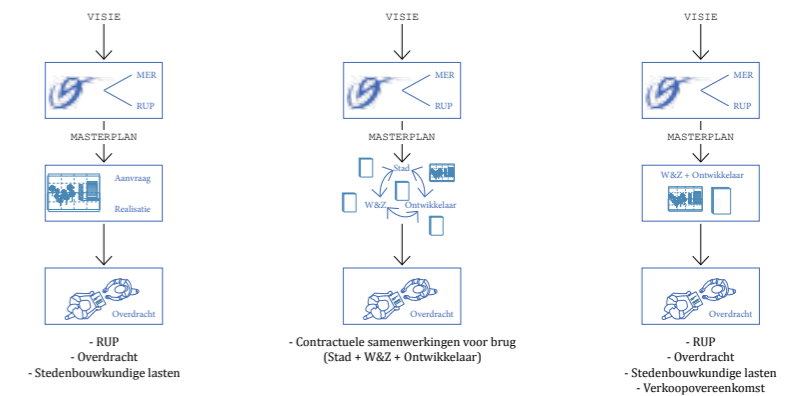
**N/
ONTEIGENINGEN IFV DE BRUG**



**O/
GEÏNTEGREERDE INVESTERING IN
HET PUBLIEK DOMEIN**



**P/
AL DAN NIET EENVOUDIGE
SAMENWERKINGSVERBANDEN**



AFWEGING & CONCLUSIE

OMGEVING:

Binnen de drie scenario's wordt telkens op een andere manier publieke ruimte toegevoegd binnen het stadscentrum van Ninove. Het eerste en tweede scenario geven aanleiding om de publieke ruimte en de infrastructuur op elkaar te betrekken. Het derde scenario legt de brug en de strip als twee afzonderlijke entiteiten naast elkaar. Er bestaat een voorkeur voor de scenario's die infrastructuur en publieke ruimte op elkaar betrekken. Dit principe wordt meegenomen in de verdere ontwikkeling van de scenario's.

54

Met de realisatie van de nieuwe brug ontstaat een verbeterde ontsluiting voor de hele Burchtdam-site. De drie scenario maken elk op hun manier kans. Het eerste scenario doet dat expliciet door een gedeelde ruimte te concipiëren als bemiddelaar tussen de twee ontwikkelingen. Het tweede scenario maakt een groene rand aan de Fabriekstraat, maar trekt de ontsluiting weg van de Fabriekstraat. Het derde scenario introduceert een parkachtige omgeving met een directe ontsluiting naar de Fabriekstraat. Scenario 1 en 3 leggen de circulatie centraal tussen de Fabelta- en de Parahane-site en maken daardoor meer kans voor de verdere ontwikkelingen van de ruimere omgeving.

De noordelijke rand vormt een front aan de Dender. Het eerste scenario maakt de ontwikkeling als één geheel kenbaar aan het waterfront en maakt ruimte voor een grootschalige publieke ruimte aan het water. De overige scenario's knippen het waterfront op in verschillende delen en zorgen voor een minder consistent beeld van de ontwikkeling aan het water. Het eerste scenario draagt de voorkeur weg.

Het signaalgebied en de randvoorwaarden die daarbinnen gelden vormen belangrijke onderleggers voor de ontwikkeling van de site. Het eerste scenario maakt ruimte voor water tussen de bebouwing tot diep in het perceel. Het twee en derde scenario doen dat ook, maar in mindere mate, er zullen daardoor maatregelen getroffen moeten worden zoals het maken van doorsteken door de brug e.a. We gaan er van uit dat de ontsluiting van het gebied ten alle tijde droog moet blijven en als een dam werkt tussen datgeen wat kan overstromen en beter niet overstroomt. Tijdens de besprekingen werd evenwel gesteld dat onder-tunneling van de infrastructuur de mogelijkheid biedt om ook achter de infrastructuur water een kans te geven. Dit element wordt meegenomen in de verdere uitwerking van de twee voorkeursscenario's. In de verschillende scenario's wordt gestreefd om de ontwikkeling in relatie te brengen met de omliggende groenruimte.

MOBILITEIT:

De drie scenario's gaan uit van de realisatie van een nieuwe brug. Er bestaan telkens kans om via een lus rond het open ruimtegebied (hart van de Burchtdamsi-

te) ook andere sites te bedienen. Scenario 1 en 3 bieden kans om deze lus rechtstreeks aan te takken op de Fabriekstraat. Binnen scenario 2 dient dit te gebeuren langs de bestaande grondgebonden woningen, ten zuiden van het projectgebied. Dit lijkt evenwel minder wenselijk. Scenario's 1 en 3 scoren beter daar het verkeer langs deze woningen vermeden wordt.

De nieuw te realiseren brug, de Fabriekstraat en de interne ontsluiting van de site zorgen samen voor een helder ontsluitingssysteem. In scenario 1 worden deze drie elementen in één ruimte samen gebracht, ze zorgen voor de leesbaarheid van de site en de ontsluiting op grotere schaal. In het tweede scenario worden interne ontsluiting en brug (zonder de Fabriekstraat) samen gebracht. In het derde scenario worden deze elementen ruimtelijk van elkaar gescheiden.

De hoeveelheid ontwikkelbare oppervlakte en de typologieën blijven min of meer gelijk doorheen de verschillende scenario's. Het ontsluitingssysteem verschilt sterk. Op basis van de scenario's kan een eerste inzicht gegeven worden in de oppervlakte nodig voor circulatie en publieke ruimte. Scenario's die minder ruimte innemen scoren beter.

In de drie scenario's bestaan kans voor parkeren in relatie met de publieke ruimte. In scenario's 1 en 3 bestaan ook kans om onder de aangrenzende bebouwing overdekte parkeermogelijkheden te voorzien. In scenario 2 worden overdekte parkeerplaatsen voorzien onder het brugdek.

RUIMTEINNAME:

Het terrein van W&Z aan de overzijde van de Dender biedt verschillende type ontwikkelingskansen die nauw samenhangen met de keuze van het type brug. Op basis van de besprekingen met de de partners en op aanvraag van W&Z werd beslist om dit criterium niet verder te behandelen.

De loodsen aanwezig op het terrein zijn momenteel in gebruik en leveren dus opbrengsten voor de ontwikkelaar. In functie van de ontwikkeling van het terrein kan het interessant zijn om de loodsen tijdelijk te behouden of gefaseerd weg te nemen. Binnen scenario 1 en 2 valt een strategie te bedenken voor de gefaseerde ontmanteling van de loodsen, binnen scenario 3 dienen de loodsen van meet af aan te verdwijnen.

Met de ontwikkeling van de site zal een belangrijke hoeveelheid woningen op de markt aangeboden worden. Het lijkt wenselijk om de ontwikkeling van de site te faseren om op die manier de reële nood aan woningen op gelijke tred te volgen. Scenario 1 en 3 laten dit éénvoudig toe. Het tweede scenario vraagt om een meer integrale ontwikkeling die mee de financiering van de parking en het brugdek bekostigen. Het tweede scenario is daarom minder

flexibel. Dit thema sluit nauw aan op het uitgiftebeleid dat doorheen de verschillende scenario's gevolgd kan worden.

PROCES:

Met de ontwikkeling van de site zullen investeringen gemaakt worden in het aangrenzend publiek domein. Door meer te ontwikkelen kan bijgedragen worden aan de realisatie. De drie scenario's laten toe meer of minder te ontwikkelen.

Om de brug te kunnen realiseren zal een deel van de site verworven moeten worden. Scenario 1 (met een mobiele brug), vraagt minimale verwervingen. Scenario 2 (met een vaste brug) vraagt een gedeeltelijke werving, met behoud van de loodsen. Scenario 3 (met een vaste brug) vraagt een gedeeltelijke verwerving en het afbreken van de loodsen.

De ambitie werd reeds aangehaald om infrastructuur en publiek domein maximaal op elkaar te betrekken. Dit geeft kans om de investeringen in het openbaar domein te bundelen en meerwaarden te realiseren op het terrein. In Scenario 1 bestaat een integrale aanpak waarin W&Z, stad en ontwikkelaar samen een nieuw publiek domein realiseren. In Scenario 2 en 3 zullen de partners alleen of in combinatie met anderen hun eigen doelstellingen moeten realiseren. Het lijkt aangewezen om de verschillende investeringen te bundelen om meerwaarde te creëren en samen te werken aan een nieuw publiek domein.

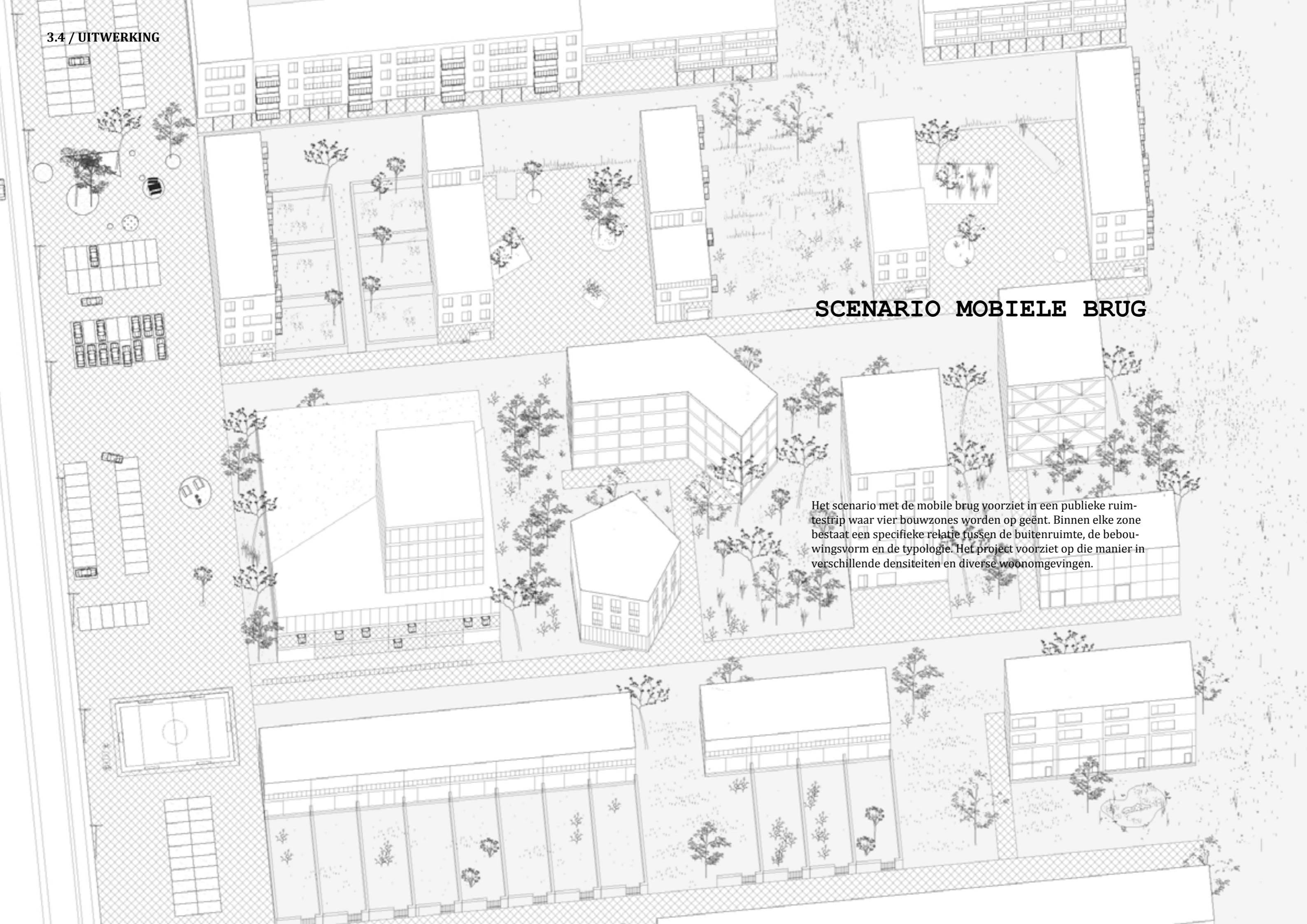
De manier waarop kan worden samengewerkt lijkt een belangrijk aandachtspunt voor het welslagen van het project. Scenario 2 vraagt een intense samenwerking tussen de verschillende partners. Het realiseren van een brug, waarvan de aanlanding een publiek domein vormt met daaronder overdekt parkeren is geen alledaagse opgave. Scenario 1 vraagt eveneens een intense samenwerking, daar de opgaven aan elkaar grenzen, ze kunnen evenwel hun eigen ritme volgen en eenvoudig afgestemd worden op elkaar. Scenario 3 legt de elementen uit elkaar, afstemming is daarom nodig.

CONCLUSIE:

Vanuit deze afweging ontstaat een voorkeur voor scenario 1. De ruimtelijke inpassing, de manier waarop verschillende typologieën worden geïntroduceerd, de ruimte-inname van het project, de figuur van de strip en meer, vormen troeven die op heel wat bijval kunnen rekenen.

De scenario's die uitgaan van een vaste brug zijn minder overtuigend. Er wordt beslist om de aandachtspunten over te nemen en een nieuw scenario uit te werken met een vaste brug. Er wordt vertrokken van de vaste brug zoals ingetekend in het voorontwerp van Waterwegen en Zeekanaal. In het volgend hoofdstuk worden deze scenario's verder uitgezet.

55



SCENARIO MOBIELE BRUG

Het scenario met de mobile brug voorziet in een publieke ruimtestrip waar vier bouwzones worden opgeënt. Binnen elke zone bestaat een specifieke relatie tussen de buitenruimte, de bebouingsvorm en de typologie. Het project voorziet op die manier in verschillende densiteiten en diverse woonomgevingen.

FABRIEKSTRAAT

Een profiel voor de straat

De Fabriekstraat vormt deel van de 'strip'. Binnen het profiel worden een aantal maten uitgezet. Er wordt een dubbele richting voor gemotoriseerd verkeer voorzien, ruimte voor voetpaden en een fietspad dat gebufferd wordt tov de doorgaande weg. Hoe de rijweg gematerialiseerd wordt, kan bepaald worden in overleg met de stad en in functie van een masterplan voor de inrichting van de publieke ruimte. Er wordt naar gestreefd de materialiteit van de strip door te trekken van gevel tot gevel.

58

voetpad	rijbaan (30km/u)	buffer	dubbel fietspad	voetpad
1,5m	6,0m	0,75m	2,5m	1,5m



Fabriekstraat, Ninove

STRIP

Een nieuw publiek domein

De 'strip' vormt een stedelijke publieke ruimte met recreatieve- en verblijfsfuncties. Een deel van de parkeeropgave wordt voorzien in het publiek domein. De bestaande bebouwing op de kop van de Fabriekstraat vormt een uitzondering op de figuur. De strip zoals ingetekend in dit scenario is 37 meter breed en 290 meter lang. Goed voor een totale oppervlakte van ongeveer 11.000 m².



links: Burle Marx, Copacabana Beach
rechts: New Road, Brighton

PARKING

Een gevarieerd parkeeraanbod (ratio 1,09)

Er wordt een gevarieerd parkeeraanbod voorzien. (1) Op de strip wordt plaats gemaakt voor parkeren in open lucht en ruimte voor autodelen (cf. cambio e.a.). Dwars op de strip en in combinatie met de bouwopgaven worden twee parkeergarages voorzien. (2) Een half verzonken parkeergarage onder de meest dichte bouwzone in het Noorden. (3) Een parkeergarage, meer centraal in het gebied, waar ook garageboxen mogelijk zijn.

Indicatieve hoeveelheden:

- (1) 143 parkeerplaatsen
- (2) 186 parkeerplaatsen
- (3) 142 parkeerplaatsen



links: parc de billancourt, parijs
midden: zilverzijde, den haag
rechts: new road, brighton

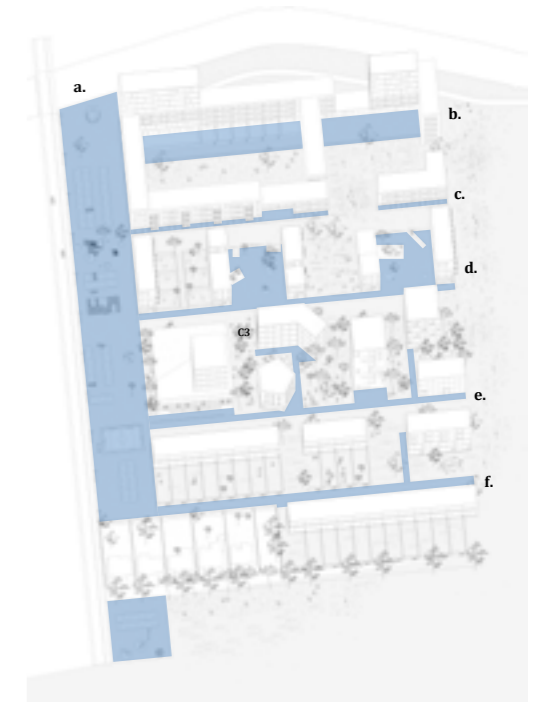
ONTSLUITING

Diverse ontsluitings-typologieën

Er dit scenario wordt een minimale 'overstromingsvrije' ontsluiting voorzien op 12,40 meter TAW. We onderscheiden: (a) de strip, (b) een esplanade bovenop de collectieve parking, (c) een gaanderij als uitsparing in het bouwvolume, (d) de erven, tussen de dwarse bebouwing en het pad dat deze verbindt, (e) een verhoogde padenstructuur naar de verschillende bouwblokken, (f) een tuinpad als verbinding naar de verscheidne grondgebonden woningen.

59

In dit scenario werd een indicatieve oppervlakte ingetekend van ongeveer 17.300 m².



links: park Lafayette, Detroit
rechts: Schwarzpark, Basel

NATTE ECOLOGIE

Ruimte voor water

Tussen de bouwzones wordt een 'wilde' natuur voorzien met een beperkt maaibeheer. Er wordt ruimte voorzien voor wadi's en grachten om het bufferend vermogen van het landschap te verhogen. Water wordt een beeldbepalend element voor de ontwikkeling. De ruimte zoals ingetekend in dit scenario bepaalt 3 zones met een totale oppervlakte van ongeveer 10.500 m². De zones zijn telkens 200 meter lang en variëren van 17 tot 20 meter breed.

60

TYOLOGIE + LANDSCHAP

1. Het bouwblok

Binnen het scenario worden 4 bouwzones voorzien. De eerste zone bestaat uit een bouwblok georganiseerd rond een reeks binnentuinen (a,b). De hoogte varieert van 4 tot 6 bouwlagen met hier en daar hoogteaccenten tot 8 bouwlagen. Binnen het bouwvolume kunnen verschillende typologiën voorzien worden zoals grondgebonden woningen, duplexen, en andere appartementsvormen. De mogelijkheid bestaat om in dit bouwblok ook een rust en verzorgingstehuis te voorzien.

2. Tuinwoningen

De tweede bouwzone wordt bepaald door brede open ruimten waarin private tuinen, collectieve tuinen en kleinschalige erven een plaats krijgen. Doorheen deze open ruimten worden publieke doorgangen voorzien. De open ruimten worden afgewisseld met bebouwde zones die zich oost-west oriënteren. De hoogte van de bebouwde zones varieert van 2 tot maximaal 4 bouwlagen. Binnen het bouwvolume worden grondgebonden woningen en doorzonappartementen voorzien. Door de bouwvolumes en open ruimten af te wisselen grenst elke woning telkens aan twee verschillende typen buitenruimten.

3. Woonpark

In het 'woonpark' worden woonblokken voorzien van 1 tot maximal 7 bouwlagen. De gebouwen voorzien in riante lobbies die mee het publiek domein verlevendigen. De ruimte tussen de bouwblokken wordt voorzien als een bosrijk landschap. Het landschap vormt een filter tussen de bouwvolumes en is publiek toegankelijk of op verschillende punten doorwaadbaar. De volumes vormen vrijstaande elementen waarvan de footprint de bovenliggende verdiepingen bepaalt. Het woonblok aan de kop vormt daar een uitzondering op en voorziet in een dubbel hoge plint waarin functies en parkeerplaatsen een plaats kunnen vinden.

61



Hosper, Egelshoek



Triamant, Hasselt - Landtong, Rotterdam
Convento das Bernardes - Leieboorden, Kortrijk



Groenkwartier, Antwerpen - Baugruppe, Duitsland
Vondelpark, Utrecht



Schwarzpark, Basel

4. Linten

De vierde bouwzone neemt de bestaande half-open bebouwing op de kop van de Fabriekstraat mee in zich op. De bebouwing wordt aangevuld met grondgebonden woningen met 2 bouwlagen. De woningen worden voorzien van een eigen private tuin en worden maximaal naar het zuiden gericht. Op de kop wordt een hoogteaccent voorzien met maximaal 4 bouwlagen. Hier kunnen appartementen en grondgebonden woningen een plaats vinden. De linten worden onderbroken om doorgangen mogelijk te maken naar de aanpalende bouwzone.

62



Park Lafayette, Detroit

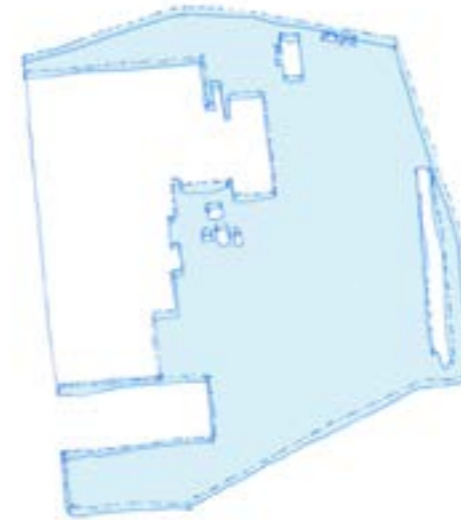
5. Denderlandschap

De ruimte buiten het projectgebied wordt voorzien als een ruige natuur met een beperkt maaibeheer. Het gebied sluit aan op de centrale open ruimte van de Burchtdamsite en kan ingezet worden voor verschillende doeleinden, gaande van lichte vormen van recreatie tot weiden en weiden met grazers. De ruimte wordt open gehouden om maximaal kansen te laten voor water. Langs de Dender wordt een dienstweg doorgetrokken die mee gebruikt kan worden als fietspad.



Denderlandschap, Ninove

WATERTOETS



De site heeft een totale oppervlakte van 95.508 m², waarvan 32.066 m² bebouwd. (29.184 m² + 493 m² + 2.389 m²) De overstroombare oppervlakte kan bepaald worden als het verschil tussen deze twee en bedraagt 61.442 m². 28.643 m² van deze oppervlakte is verhard.

Het gemiddeld niveau van de site wordt bepaald op 12 m TAW. Het maximum overstromingspeil wordt bepaald op 12,40 m TAW. Het hoogteverschil bedraagt 40 centimeter. Het totaal volume dat gebufferd kan worden, wordt berekend als het hoogteverschil vermenigvuldigd met het overstroombaar oppervlak. Het volume bedraagt: 24.577 m³. (0,4 m * 61.442 m²)

Bij de ontwikkeling van de site dient het overstroombaar volume minstens geëvenaard te worden of indien mogelijk verhoogd worden. In dit scenario worden enkele maatregelen genomen:

- (a) de ruimten tussen de bouwzones en de tuinen binnen de bouwzones worden op het huidige niveau behouden en kunnen mee het bergend vermogen van de site verhogen.
- (b) de toegangspaden, en de strip worden verhoogd om een droge toegang tot de bouwopgaven te garanderen.
- (c) de bebouwing wordt opgetild van het maaiveld de vloerpeil wordt op 12,70 TAW voorzien.

Er wordt geschat dat met de huidige intekening 66.500 m² kan worden vrijgehouden. Dit betekent een verhoging tov de initiële oppervlakte die slechts 61.442 m² bedraagt. De overstroombare oppervlakte zou verhoogd kunnen worden door eventueel ook parkings overstroombaar te maken.

Het lijkt minder wenselijk om de ruimte onder de woningen overstroombaar te maken. Dit zou leiden tot heel smalle ruimten die moeilijk te realiseren zijn en het E-peil van de woningen negatief beïnvloedt. (*) Het uitbouwen van een kelderverdieping behoort evenwel tot de mogelijkheden.

(*)=12,70 meter - 12,00 = 70 cm, in deze ruimte dient evenwel isolatie, een vloerplaat en afwerking voorzien te worden, samen goed voor een pakket van: 15+22+10 cm = 47. De ruimte die overblijft bedraagt 70cm -45 cm= 25 cm.



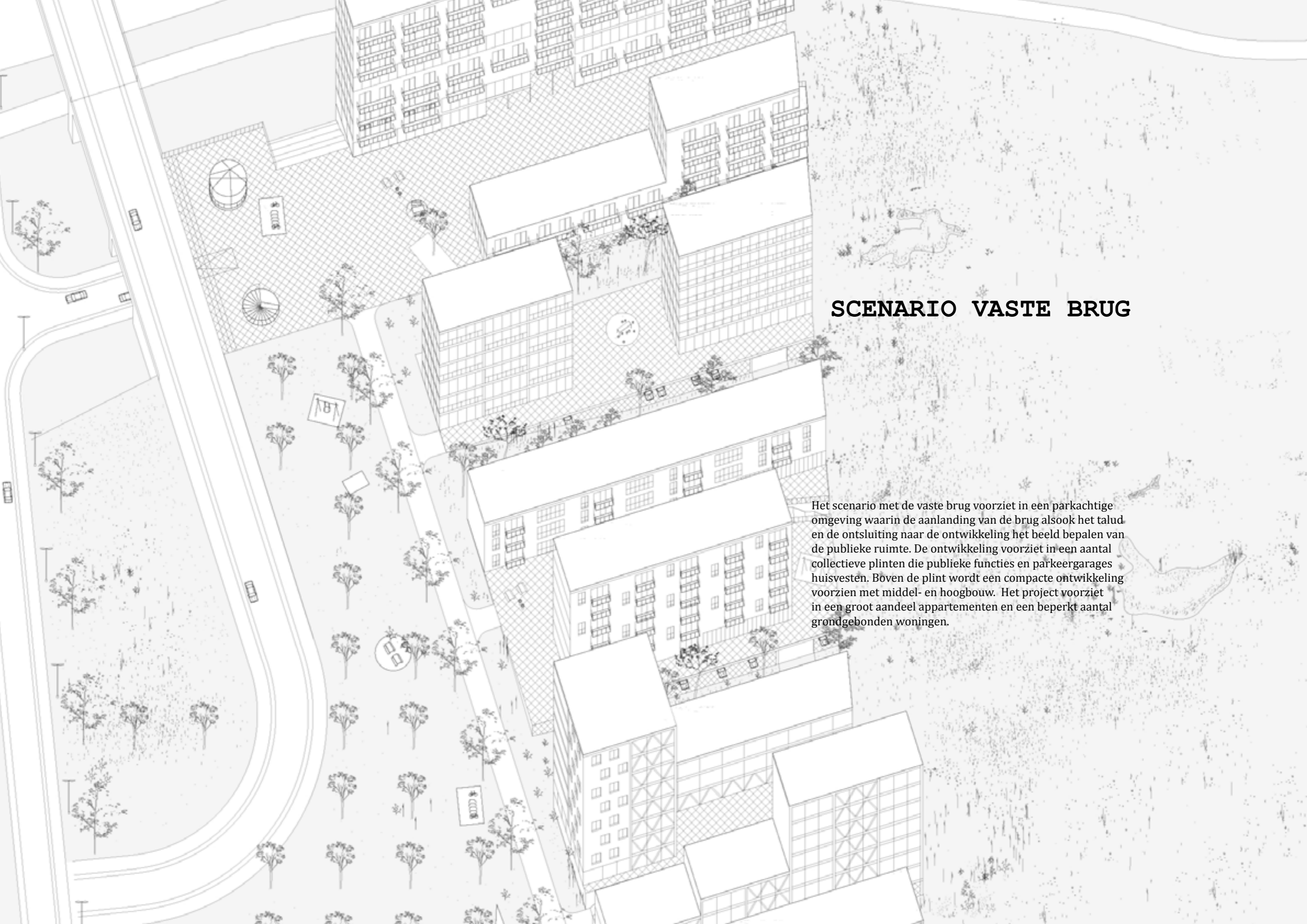
Overstroming Burchtdamsite, Ninove

63

OVERZICHT

64





SCENARIO VASTE BRUG

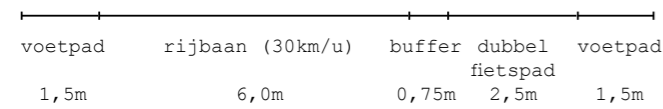
Het scenario met de vaste brug voorziet in een parkachtige omgeving waarin de aanlanding van de brug alsook het talud en de ontsluiting naar de ontwikkeling het beeld bepalen van de publieke ruimte. De ontwikkeling voorziet in een aantal collectieve plinten die publieke functies en parkeergarages huisvesten. Boven de plint wordt een compacte ontwikkeling voorzien met middel- en hoogbouw. Het project voorziet in een groot aandeel appartementen en een beperkt aantal grondgebonden woningen.

FABRIEKSTRAAT

Een profiel voor de straat

De Fabriekstraat kan, indien wenselijk opnieuw worden aangelegd. Er wordt een dubbele richting voor gemotoriseerd verkeer voorzien, ruimte voor voetpaden en een fietspad dat gebufferd wordt tov de doorgaande weg. Onder de de nieuw aan te leggen vaste brug wordt een onderdoorgang voorzien om het verkeer afkomstig van de parking af te leiden naar de Fabriekstraat.

68



Fabriekstraat, Ninove

'BRUG'

Infra en landschap als een nieuw publiek domein

De aanlanding van de brug, het talud, de ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer en de padenstructuur bepalen samen een parkachtige omgeving die de ontwikkeling van de Paraphane-site en de ontwikkeling op de Fabelta-site uit elkaar leggen. Infrastructuur en park vormen één gïntegreerde opgave.

(a) brug zoals ingetekend door W&Z, (b) stedelijke publieke ruimte op de kop, (c) brede onderdoorgang, (d) landschappelijk park als buffer en verblijfsruimte met een indicatieve oppervlakte van 10.000 m², (e) ontsluiting voor traag verkeer, (f) overstroombaar gedeelte ivf waterberging met een indicatieve oppervlakte van 8.000 m².



Leieboorden, Kortrijk
Noorderlaan + Park Spoor Noord, Antwerpen

PARKING

Een gevarieerd parkeeraanbod (ratio 1,09)

De plint voorziet in de nodige parkeervoorzieningen en ruimte voor autodelen. De plint wordt gerealiseerd op het maaiveld, deels ingecapseld door het talud van de vaste brug. De plint wordt onderverdeeld in een vier-tal zones die mee bepaald worden door de fasering en de bouwopgaven er bovenop. In dit scenario worden voorlopig 420 parkeerplaatsen ingetekend goed voor een totale oppervlakte van ongeveer 15.000 m².

Indicatieve hoeveelheden:

- (a) platform 5500 m²: ± 150 ppl
- (b) platform 1400 m²: ± 40 ppl
- (c) platform 3300 m²: ± 80 ppl
- (d) platform 4800 m²: ± 150 ppl



Hafencity, Hamburg
Ruggächer, Zürich

ONTSLUITING

De ontsluiting ivf gemotoriseerd verkeer gebeurt op het maaiveld. In het glooiend park-achtige landschap en bovenop de plint worden publieke ruimten en paden voorzien:

(a) op de plint ontstaan semi-publieke ruimten waarop de individuele bouwblokken een adres krijgen, (b) vanop het verhoogd maaiveld worden verbindingen voorzien naar het omliggend landschap, (c) tussen de plinten worden groene doorsteken voorzien, (d) tussen de bebouwing en het park wordt een brede doorgang voorzien, (e) dwars op deze doorgang worden ontsluitingen doorheen het park voorzien.

69



Java-eiland, Amsterdam
Ilôt Saint Maurice, Lille

TUSSENLANDSCHAP

Tussen de bouwzones wordt een 'wilde' natuur voorzien in helling. Deze vormen doorgangen naar het omliggend landschap en groene spaties tussen de dichter bebouwde oppervlakten. De ruimte zoals ingetekend in dit scenario bepaalt 3 zones met een totale oppervlakte van ongeveer 4.300 m². De zones variëren van 75 tot 92 meter lang en variëren van 15 tot 20 meter breed.

70

TYPOLOGIE

Gevariëerde hoogbouw tussen twee landschappen

Bovenop de plinten worden verschillende bouwvolumes voorzien. De hoogte varieert van minimaal 2 tot maximaal 8 bouwlagen. Binnen deze volumes worden hoofdzakelijk appartementen voorzien en een beperkt aantal woningen met rechtstreekse toegang vanaf het verhoogd maaiveld.

In dit scenario wordt expliciet gekozen voor middel- en hoogbouw. Het is denkbaar om hoger te bouwen om op die manier de volumes verder uit elkaar te zetten. Een andere piste kan er in bestaan om meer diverse typologieën te voorzien en te onderzoeken hoe die op een interessante manier gekoppeld kunnen worden aan de plint. Daar er momenteel geen duidelijke voorkeur bestaat tussen de verschillende scenario's werd dit niet verder onderzocht.



Callot B1 housing, Nantes



Ruggächer, Zurich
Java-eiland, Amsterdam

Binnen de stuurgroep bestaat interesse om hoogbouw een kans te geven op de site. De aanleidingen zijn divers:

- Hoogbouw laat een ontwikkeling toe met een hogere densiteit. Een hogere densiteit kan bijdragen tot het activeren van het publiek domein en een meer stedelijke ruimte met voorzieningen en aanvullende functies.
- Hoogbouw laat toe om om minder ontsluiting en nutsvoorzieningen aan te leggen in de publieke ruimte. De publieke ruimte kan daardoor vrijer geconcipieerd worden.
- Hoogbouw laat toe woonunits te voorzien met een uniek zicht op het open landschap en het stadslandschap van Ninove.
- Hoogbouw biedt de mogelijkheid om meer kostenefficiënt en compact te bouwen. Compact bouwen heeft een positief resultaat op het E-peil van de individuele woningen.



Kanaal, Wijnegem
Hafencity, Hamburg



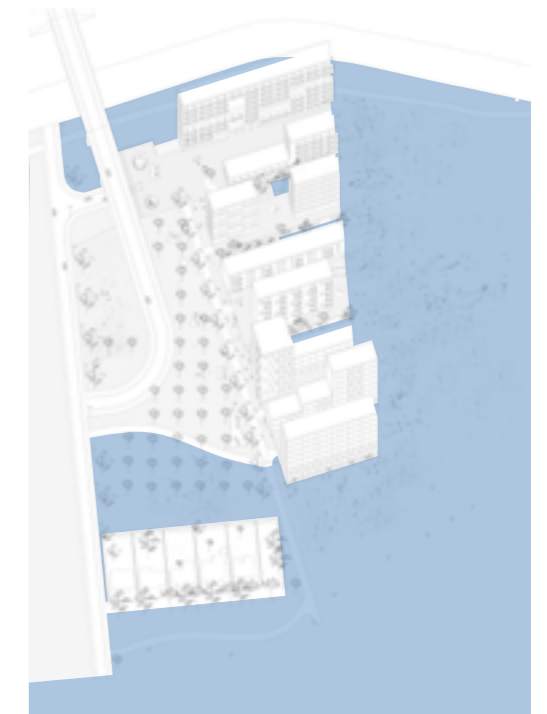
Anco, Turnhout
A-park, Zurich

WATERTOETS

De site heeft een overstroombare oppervlakte van 61.442 m². Het totaal volume dat gebufferd kan worden bepaald op 24.577 m³. (zie watertoets voor het scenario met een mobiele brug). In dit scenario worden enkele maatregelen genomen:

(a) de ruimten tussen de bouwzones kunnen gedeeltelijk overstromen, daar ze deels in helling liggen wordt dit evenwel beperkt, (b) een deel van de parkachtige omgeving aan de voet van de brug kan mee overstromen. (c) de plint wordt voorlopig als niet overstroombaar ingetekend, daar kan evenwel van afgeweken worden.

Er wordt geschat dat met de huidige intekening 62.000 m² kan worden vrijgehouden. Dit betekent een verhoging tov de initiële oppervlakte die slechts 61.442 m² bedraagt.



Overstroming Burchtdamsite, Ninove

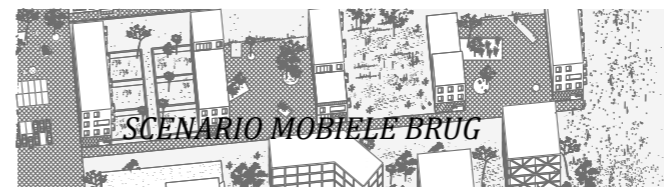
71

OVERZICHT



3.5 / KEUZE MAKEN

KEUZEMATRIX



De keuze van het gewenste scenario hangt nauw samen met de overeenkomsten die gemaakt kunnen worden tussen de verschillende partners. In de periode, volgend op deze studie zullen de verschillende partners overeenkomsten trachten

te sluiten om een haalbaar scenario te kiezen waar samen aan verder gewerkt kan worden. Het ontwerpend onderzoek tracht in die zin een aantal ontwikkelingspistes scherp te stellen en het debat te openen rond de wenselijke ontwikkeling van de site.

74

BRUG

De keuze van het type brug vormt een belangrijk aandachtspunt. Er dient een overeenkomst te bestaan over de meerkosten die eventueel nodig zijn en wie ze opneemt.

/

mobiel

vast

75

WATERTOETS (overstroombaar)

Het overstroombaar volume dient groter of gelijk te zijn aan het huidige volume. De ambitie kan verhoogd worden in functie van het scenario en de gewenste ontwikkeling.

± 24.500 m³

24.500 m³ ≤ ± 26.000 m³

24.500 m³ ≤ ± 25.000 m³
(of meer indien men met overstroombare kruipkelders werkt of hellingen wegwerkt)

ONTWIKKELING

Binnen de twee scenario's wordt een vergelijkbare oppervlakte ontwikkeld, in functie van de lasten en lusten kan de bebouwbare oppervlakte geëvalueerd worden.

± 25.500 m²

± 45.000 m²

± 45.000 m²

V/T

De dichtheid van de gewenste ontwikkeling heeft een rechtstreeks verband met de typologieën en het ontwikkelingsmodel.

± 0,3

± 0,8

± 2,45

TYPOLOGIE

Binnen de scenario's worden verschillende typologieën voorzien. Diversiteit en hoogbouw vormen belangrijke toetsstenen om de gewenste ontwikkeling te bepalen.

loods

divers
(woon/zorg, woonpark, strips, grondgebonden, commercieel ...)

appartementen en andere typologieën
(woon/zorg, appartementen, commercieel ...)

PUBLIEKE RUIMTE

De publieke ruimte in de twee scenario's verschillen sterk van elkaar, deze kunnen de keuze voor het gewenste type ontwikkeling mee sturen.

geen

stedelijk plein +
gevarieerde groenruimte

geïntegreerde groene aanlanding
+ verhoogd maaiveld

PARKEREN

De scenario's voorzien elke in een aangepast parkeersysteem. De keuze van het parkeersysteem bepaalt in sterke mate de keuze voor het scenario en de typologie.

bedrijfsparking

stedelijk plein +
parkeergebouwen

plint als parkeergebouw

X

X

