

OO 4205

RUIMTELIJK MASTERPLAN

'Vestinggordel Dendermonde'

NERO + Buro Sant en Co

INLEIDING

SYSTEEMDENKEN

Aan het militair-strategisch vestingstelsel van Dendermonde, en bij uitbreiding de Wellingtonlinie ligt een ontwerp aan de basis.

De opeenvolgende ontwerpkeuzes die in het verleden gemaakt werden zijn niet gebaseerd op esthetische overwegingen maar op strategische en economische **AFWEGINGEN**.

In onze uitwerking voor een opwaardering van de huidige vestingwerken willen we een gelijkaardige afweging maken.

Door een strategische koppeling van ruimtelijke planning, stedenbouw, en landschapsarchitectuur aan sociaal-economische ontwikkelingsmogelijkheden ontstaan kansen die het 'plan' omvormen tot een 'project'.

Hierin liggen volgens ons duidelijke parallellen met de oorspronkelijke militaire uitgangspunten.

In de 'uitleg' van de vesten worden de contouren van de inundatiezones beïnvloed door het (micro-)reliëf van het onderliggende landschap.

De positie van de oostelijke forten op de belangrijkste invalswegen werden gekozen op basis van defensieve afwegingen en niet vanuit een abstracte geometrische beeldvorming.

Alhoewel de architecturale relicten vandaag het meest in het oog springen, willen we als ontwerpers net een parallelle rationaliteit inzetten om het verleden, inzichtelijk te maken, en de toekomst vorm te geven.

Door project te koppelen aan proces vermijden we dat het masterplan verwordt tot een van de vele "Papiere Bolwercken" (Charles van den Heuvel).

VESTINGSTAD

EEN CONCRETE UTOPIE?

Vestingbouw en de Ideale Stad.

Waar de architecturale relatie tusse vestingwerken en verbeelding van ideale steden reeds geruime tijd ondergraven werd, willen we de mogelijke analogieën toch nog even kort onderzoeken.

Na de geleidelijke introductie van bastions rond het midden van de 15e eeuw ontwikkelde zich parallel een theorievorming over 'allesomvattende' verdedigingssystemen.

De oorspronkelijke Renaissance traktaten focusten zwaar op de bijzonder 'regel-matige' ommuringen en uitbouwen, waarbij de geografische beperkingen in oorsprong vermeden werden.

Pas na het toelichten van de regelmatige perfectie werden deze aan de werkelijke geografische realiteit aangepast.

Een vanuit militair en economisch oogpunt ideale vesting beschermt de grootst mogelijke binnenruimte met zo min mogelijk kostbare bastions.

Aangezien de courtines door de steeds verdere verbetering van de flankverdediging ondergeschikt werden lag de nadruk (offensief en defensief) steeds meer op de bastions.

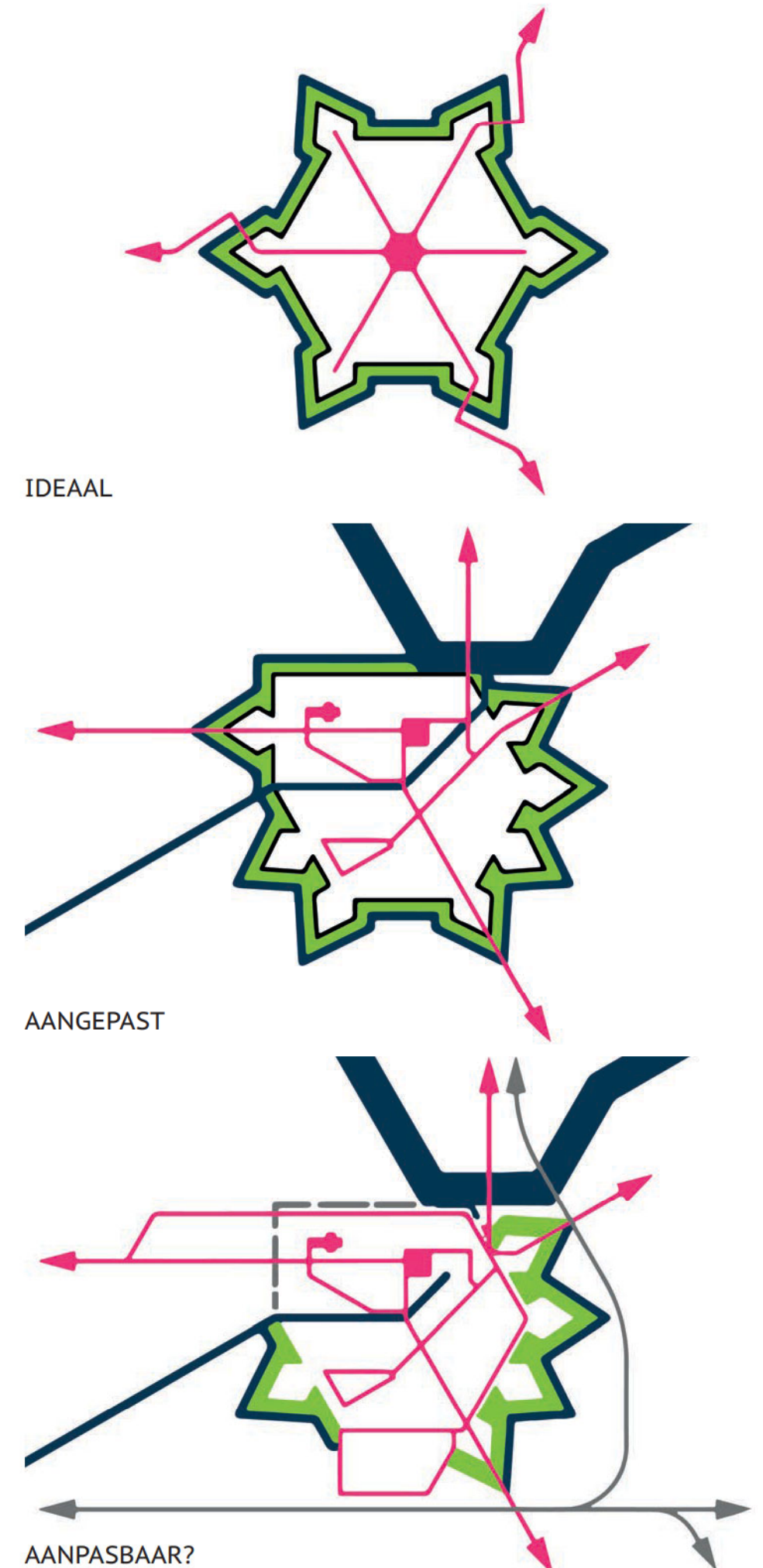
Niet de **OMTREK** was doorslaggevend maar de **KNOOPPUNTEN**.

Aangezien het mobiele aanvalsgeschut eenvoudig rondom de belegerde vesting kon worden verplaatst, was ook een goede verbinding tussen het centrum en bastions noodzakelijk.

Vanuit logistiek oogpunt domineerde hierdoor de **RADIAAL** de omtrek.

Doorheen de architectuurgeschiedenis werden de veelhoekige, radiale, fortificaties vergeleken met de ideale voorbeelden van de stadsbouwkunst.

Het lijkt ons belangrijk om de esthetische en symbolische dimensies die aan de basis lagen van deze kunstuiting zowel te onderkennen als te onderscheiden van de strategische rationaliteit.



Naast de 'schoonheid' die inherent is aan de mathematische rationaliteit dienen we ook de bouwkundige relictten in een juist perspectief te plaatsen willen we de vestingwerken niet reduceren tot iets wat ze nooit waren.

Waar er binnen de architectuur- en kunstgeschiedenis dus oorspronkelijk enige appreciatie was voor wiskundige grondplannen werd de aandacht voor de militaire 'architectuur' beperkt tot de al dan niet monumentale stadspoorten en/of haar ornamenten.

Dendermonde is een sprekend voorbeeld van deze historische miskenning.

De Mechelse en Brusselse poort zijn door een samenloop van omstandigheden (zie verder) (deels) bewaard gebleven. Van de Gentse Poort rest enkel 1 ornament. De functionele, ingenieurswerken (kazernes, bomvrije schuil- en opslagplaatsen, ...) kregen duidelijk niet de zelfde kunsthistorische waardering.

De sinds de 16e eeuw historisch gegroeide opdeling tussen civiel architect en militair ingenieur, tussen 'kunst' en 'techniek', bleef tot het laatste kwart van de vorige eeuw bepalend voor onze esthetische' waardering.

Het is pas vrij recent dat er binnen de stedenbouwkundige geschiedenis meer aandacht werd besteed aan de politieke, sociaal-economische en verdedigings-technische factoren die bepalend waren voor het tot stand komen van vestingwerken.

Willen we de vestingwerken naast een (mogelijke?) toeristische attractie ook inzetten om Dendermonde te verdedigen tegen de toekomstige uitdagingen, klimaattransitie, wateradaptatie, beheer, ecosysteemdiensten, ... dan is er mogelijk meer nood aan een technische, strategische, ingenieursmentaliteit; naast een esthetische lezing van relictten.

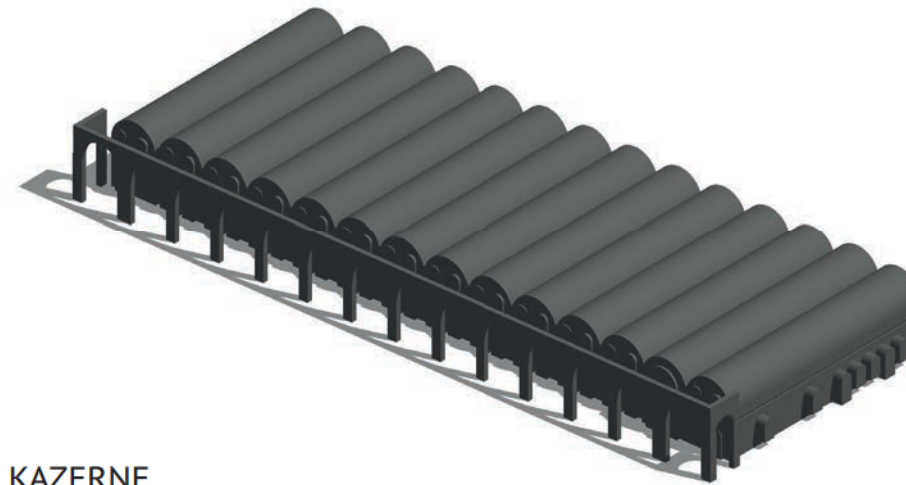
WAAIER

Water-'huishouding' was allesbepalend voor de oorsprong en de groei van Dendermonde.

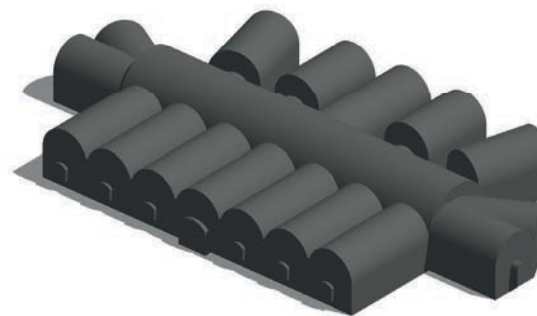
Het samenvloeien van de Dender in de Schelde creëerde de locus.

De wijze waarop het omliggende natte land werd gekoloniseerd de structuur.

NERO + Buro Sant en Co



KAZERNE



BATERIJ



BASTION

GENESE

In oorsprong bestond de versterking (burcht) uit een eiland dicht bij de monding van de Dender.

De Schelde beschermde de noordzijde, de Dender schermde de noord-westflank af. Met de introductie van de Oude Vest werd ook de oostzijde versterkt.

Doorheen de eeuwen werd deze eerste aanzet van een verdedigende WAAIER verder uitgebouwd n wat nu de Noordlaan en de Leopoldlaan zijn.

Binnen de stadsmuren werd de zelfde waaier verfijnd. Niet om belagers op afstand te houden maar om de stad te 'verdedigen' tegen de alom aanwezige 'natte grond'.

Een vroege maar doordachte vorm van wateradaptatie.

POORTEN

De geografische verbinding van de stad met haar hinterland was bepalend voor de inplanting van haar invalswegen en de locatie van de poorten.

De Scheldebrug was de fundering voor de economische groei van Dendermonde en tegelijkertijd de reden waarom deze strategische locatie een sterk verdedigingsstelsel nodig had.

De brug was naast de Denderwaaier het belangrijkste element die het stratenpatroon definieerde.

Ze verbond de noord en de zuidoever van de Schelde en was het punt waar de straten vanuit de (oorspronkelijke) stadspoorten uiteindelijk samenkwamen.

Net in het doorheen de geschiedenis continue verschuiven van de stadspoorten ligt een belangrijk punt van onderzoek om de stad en haar (architectonische) militaire relictten te begrijpen en (opnieuw) te structureren.

In de wijzigende locatie van de poorten; haar resten (Mechelse en Brusselse Poort) en haar huidige afwezigheid (Gentse Poort) kan zowel het abstracte militaire systeem als de onderliggende geografische laag geduid worden.



NERO + Buro Sant en Co

TERRITORIUM

Historisch (sinds de introductie van het gebastioneerd systeem) is er steeds een onderscheid geweest tussen de zuidoostzijde van de stad en de westzijde.

De natuurlijke bescherming gecreëerd door het samenvloeien van de Dender en de Schelde heeft er steeds voor gezorgd dat het vestingsstelsel ten noorden van de Dender minder ontwikkeld was dan aan de zuidelijke oever.

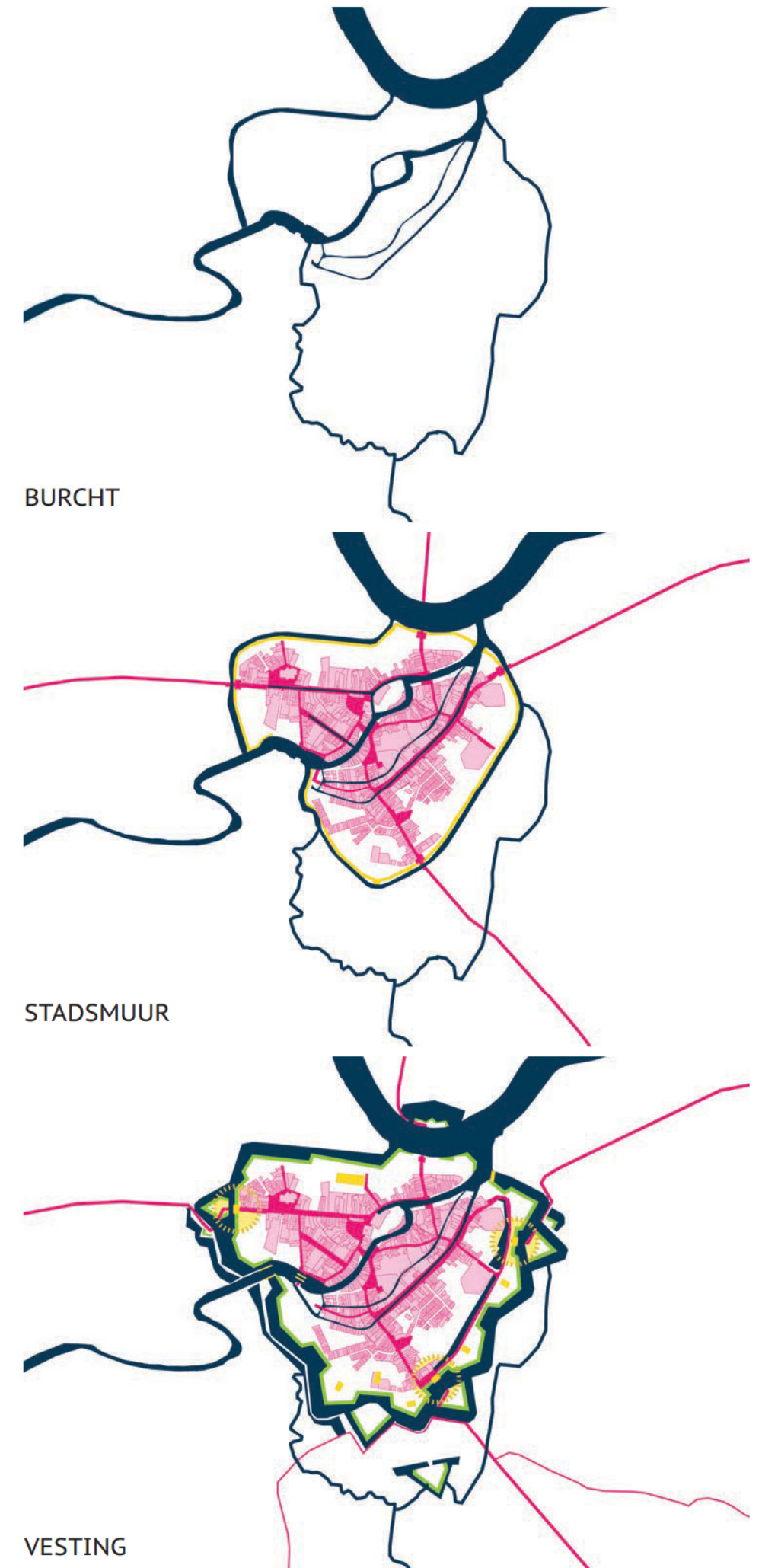
Deze landschappelijk – strategische onderlaag was bepalend voor de continue groei van het militair systeem en beslissend voor wat er vandaag nog rest.

Doordat het SYSTEEM aan de zuidoostzijde steeds verder (letterlijk in de diepte) werd uitgebouwd had dit ook een belangrijke impact op de poorten.

- De Brusselse Poort was de meest uitgebouwde versie van het geoptimaliseerde abstracte systeem. Deel van deze optimalisatie (flankerende beschutting) was het verschuiven van de poort t.o.v. de oorspronkelijke radialen intra en extra-muros.
- Daar de Mechelse Poort op haar noordflank reeds beschermd werd door de natte gronden van de Schelde is vooral de zuidzijde het diepst uitgebouwd. Ook hier werd de locatie van de poort verschoven t.o.v. de originele radialen.
- De Gentse Poort beschikte reeds eeuwen over een natuurlijke bescherming 'achter' de Dender en werd hierdoor niet in de zelfde mate verder uitgebouwd en belangrijker voor haar voortbestaan ook NIET verschoven op haar radiaal. Hier werd de oudere situatie (toen de bedreiging nog uit Gent kwam) behouden.

Het zijn de 'systematische' verschuivingen van de Mechelse en Brusselse Poort, uit de assen van de in- en uitvalswegen die er voor zorgden dat er vandaag nog relictten terug te vinden zijn.

Aangezien de Gentse Poort steeds in de as van de weg bleef staan werd deze na de demilitarisatie als een hinderlijk obstakel gezien en uiteindelijk vrij vlug geslecht.



ZONE NON AEDIFICANDI?

De oostelijke batterijen bevestigen de historische radialen. Hun vuurmonden bestreken de Mechelse steenweg (Batterij 1) en de Brussels steenweg (batterij 3).

Batterij 2 bestreek de nieuwe radiaal die ontstond door de introductie van de spoorweglijn.

De batterijen zijn de meest tekenende illustratie van het abstracte verdedigingssysteem waarbij de bastions primeren op de courtines.

Deze batterijen beschermen elkaar en de tussenliggende invalswegen zonder dat er enige nood is aan onderlinge verbinding.

Tussen de originele radialen ontstond ten zuidoosten doorheen de 19e eeuw langzaam een tangentieel netwerk dat in de 20e eeuw langzaam ingenomen werd door sub-urbane ontwikkelingen.

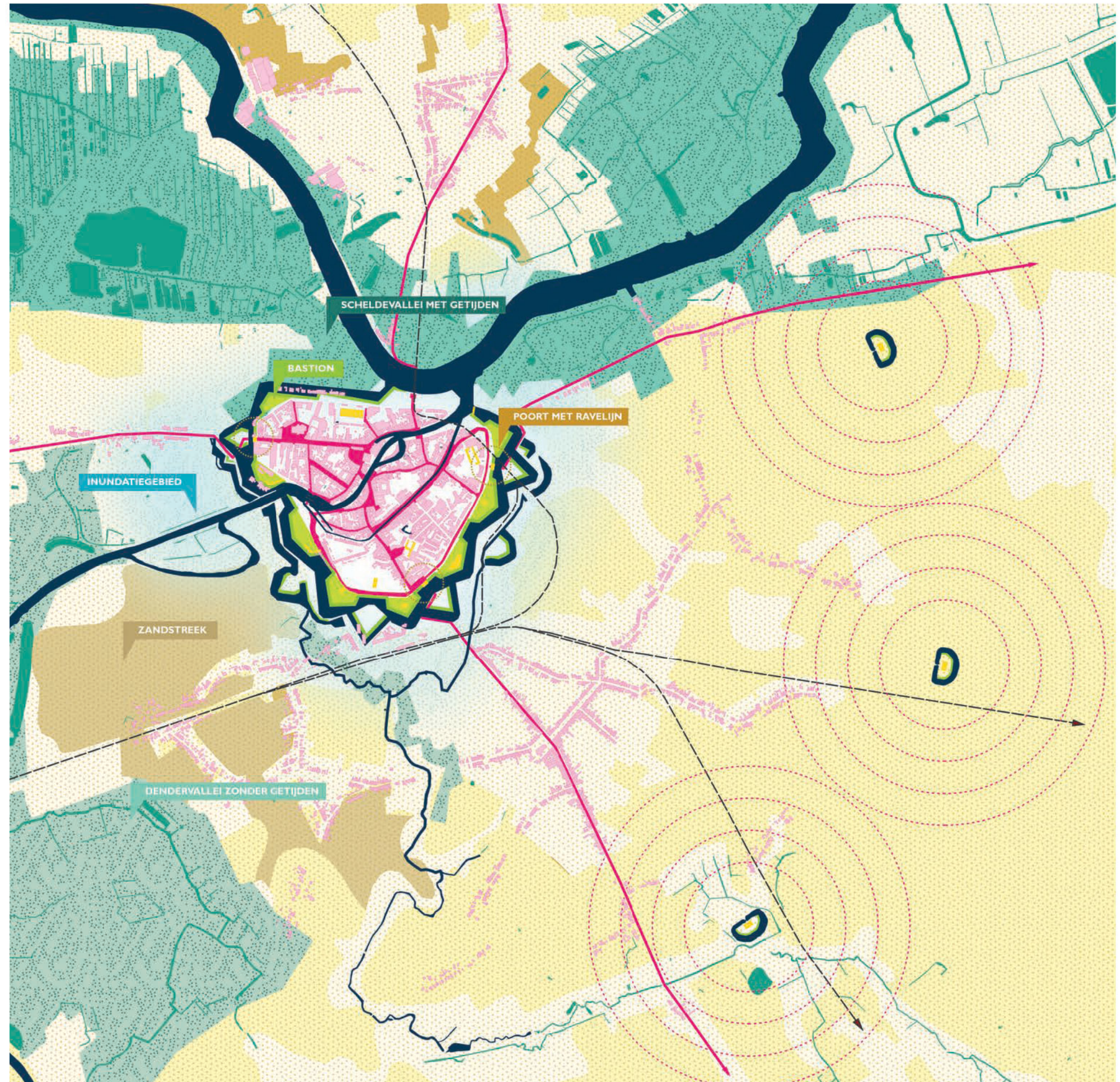
Hierbij was het terug de Dender en de Schelde die voorkwamen dat de buitencirkel 'gesloten' werd. Langs de Gentse steenweg is er enkel een beperktere lintontwikkeling op de droge gronden.

De onderliggende geografie –hydrografie beschermde hier de relatie tussen de vesten en het historische landschap van de Dender.

Waar de introductie van het station en de spoorwegbundel verantwoordelijk was voor het verdwijnen van een groot deel van de vestigwerken (het optimaal uitgebouwd systeem) rond de Brusselse Poort, voorkwam de spoorlijn richting noorden tegelijkertijd dat de sub-urbane ontwikkeling ten oosten de stad al te dicht benaderde.

Binnen de nieuwe grens van de spoorwegbundel werd hier een stukje origineel vestenlandschap beschermd.

We denken dat in het verbinden van een onderbouwde morfologische lezing van de stad en haar genese met de uitgangspunten van een 'ideaal' vesting-SYSTEEM voldoende aanknopingspunten liggen voor een OPWAARDERING van de Dendermondse vesten.



KRIJTLIJNEN VOOR HET MASTERPLAN.

I. HET LANDSCHAPSPARK - VERBINDEN.

Alhoewel de vesten landschappelijk de stad Dendermonde nog steeds (deels) omringen is hun onderlinge samenhang EN hun relatie met de ruimte extra muros vandaag onderontwikkeld.

We willen deze samenhang terug leesbaar maken.

Door te verbinden en verknopen waar dit relevant is en door het introduceren van een 'benadering' vanuit het omliggend landschap, de daarin verweven buurten en wijken buiten de kern, en de verder afgelegen randgemeenten.

II. DE WATERSTAD – ADAPTATIE

Waar de waaiersstructuur van Dendermonde historisch gegroeid is uit een lokale variant van de 'Grachtengordel' is dit vandaag noch voor de bezoeker noch voor de inwoners duidelijk.

Er liggen volgens ons kansen om dit onderliggend water-adaptatie systeem terug te activeren om de stad voor de toekomst klimaat-robust te maken.

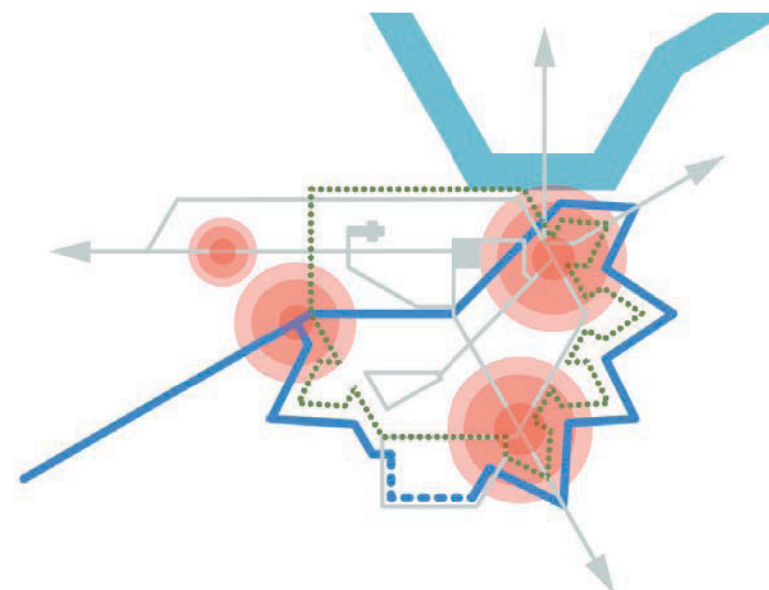
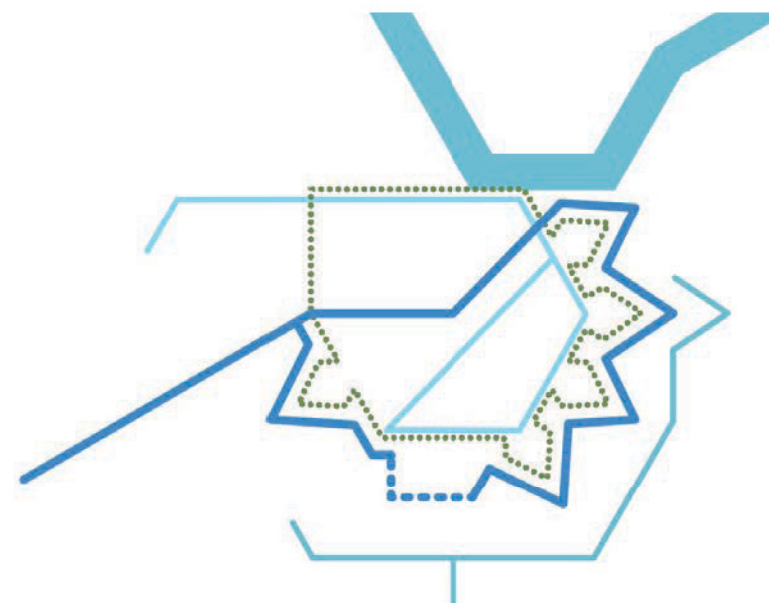
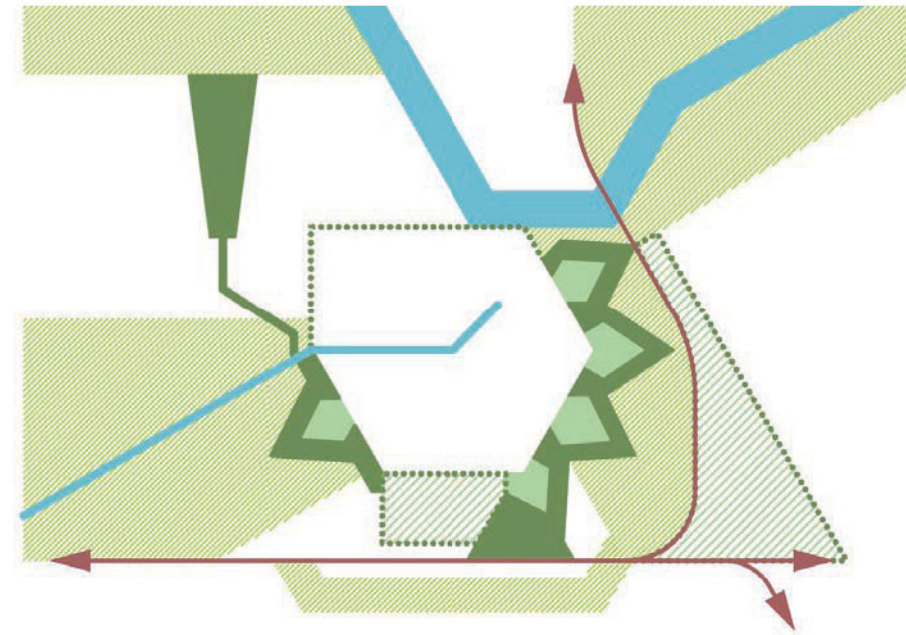
III. STADSPOORTEN – VERKNOPEN

De oude stadspoorten verbonden de economische kern met haar omringende hinterland en de ruimere buitenwereld.

De overgang tussen binnen en buiten was steeds identificeerbaar, traceerbaar.

Vandaag is deze overgangsruiimte onderontwikkeld.

We willen deze grensconditie terug inzetten om intra en extra muros terug te identificeren en in te zetten als strategische locaties voor toekomstige ontwikkelingen.



I. HET LANDSCHAPSPARK - VERBINDEN.

De radialen van de steenwegen hebben de ruimte buiten de stadswallen ingedeeld in een reeks duidelijk te onderscheiden zones.

Door het onderkennen van deze zones en hun identiteit te versterken kunnen we eveneens de verbindingen intra en extra muros vorm geven.

- Het Scheldelandschap maakt deel uit van een geografische eenheid die de stad Dendermonde ver overstijgt. We willen de ecologische kwaliteit van deze ruimte versterken door de Scheldeoevers te vrijwaren en te integreren. Het onderscheid tussen 'natuurlijk' landschap en stedelijke ruimte markeert de grensconditie. Om de historische strategische (en huidige ecologische) rol van dit Schelde landschap verder te verduidelijken kan overwogen worden om ook de zone ten noorden van de Mechelsesteenweg door middel van een bestemmingswijziging te optimaliseren (zie verder niet invasieve ingrepen).

- De zone nabij de stad, tussen de Mechelse en de Brusselse steenweg, werd door de introductie van de spoorweg afgeschermd van stedelijke verdichting. Tegelijkertijd zorgde het tangentele wegenpatroon tussen deze steenwegen, buiten de spoorwegbundel, voor een steeds verdergaande suburbane ontwikkeling.

We zien mogelijkheden om extra fijnmazige radiale 'sluipwegen' doorheen de barrière van het spoorwegtalud te introduceren die de zorgcampus en de wijken buiten de stad, voor de zachte weggebruiker optimaal verbinden. Hierdoor wordt een 'Central Park' gecreëerd op het snijvlak van stad en buitenwijken.

- De introductie van het station heeft een groot deel van de zuidelijke vesten geslecht en vormt een blijvende infrastructurele barrière. Door de Vondelbeek te verbijzonderen en ook aan de zuidzijde een stations-paviljoen te voorzien die de onder of boven doorgang over de sporen markeert kunnen we een nieuw ADRES introduceren voor Sint-Gillis en deze verder betrekken bij de stad.

- De zone tussen de spoorweg en de Oude Dender is net door de laatste gevrijwaard van stedelijke verdichting en behoudt haar cultuurhistorisch landschappelijke identiteit. Het ontbreken van verbindingen heeft deze ruimte beschermd. Het lijkt ons aangewezen dit te bestendigen.
- De hydro-morfologische onderlegger heeft er voor gezorgd dat er ten westen van de stad enkel een uitgedikte lintontwikkeling parallel met de Gentse Steenweg is gegroeid. In deze zone lijkt het ons aangewezen om waar mogelijk (ecologische) tangenten te introduceren die de verbinding maken tussen de natuur van de Dender en de wetlands van de Schelde.

Hierin wordt een hedendaagse productieve-recreatieve invulling gekoppeld aan de landschapsvisie die de basis vormde voor oorspronkelijke vesten.

In het ontwerp van de vestinggordel is de VERBEELDING t.o.v. aanvaller en verdediger duidelijk te onderscheiden. Elk heeft een eigen PERSPECTIEF: een rationeel panorama voor de verdediger, geënceneerde collages voor de belager.

Om de aanvaller te misleiden werd de vesting zo veel als mogelijk in het omliggende picturale landschap geïntegreerd.

Hierbij werd cf. de Engelse landschapstijl het de geografische ruimte verondersteld de 'natuur' te representeren.

In realiteit was deze natuur volledig onderworpen aan een ENSCENERING die d.m.v. een verhalend programma tegelijkertijd toonde en verborg.

De genie-ingenieurs gebruikten de zelfde artistieke, picturale middelen als de ontwerpers van de Engelse landschapsschool om de belagers te leiden en misleiden.

We willen deze zelfde encenering inzetten om zowel voor bezoekers als voor de bewoners van Dendermonde de vesten terug tastbaar te maken.



II. DE WATERSTAD – ADAPTATIE

Hierbij kan een onderscheid gemaakt worden tussen een 4-tal 'beheer(s)bare' lagen.

- De Schelde maakt deel uit van een geografisch systeem dat de stad en de provincie overstijgt. De impact van het Sigma-plan en Landschapspark Scheldevallei betekent dat lokale verbindingen, beleidsmatig en infrastructureel, werk van lange duur is.

- De Vondelbeek maakte historisch deel uit van het inundatiesysteem en zorgt vandaag nog steeds periodiek voor wateroverlast. Dit vraagt om een aangepaste integratie die ruimte biedt voor waterberging en rekening houdt met periodieke onvoorspelbare klimaatinvloeden.

- Zowel de Oude Dender als de vestinggordel is een gesloten gecontroleerd systeem. Door deze gordel te sluiten waar mogelijk ontstaat een robuuste structuur met een even robuuste capaciteit om ingezet te worden als drager en buffer.

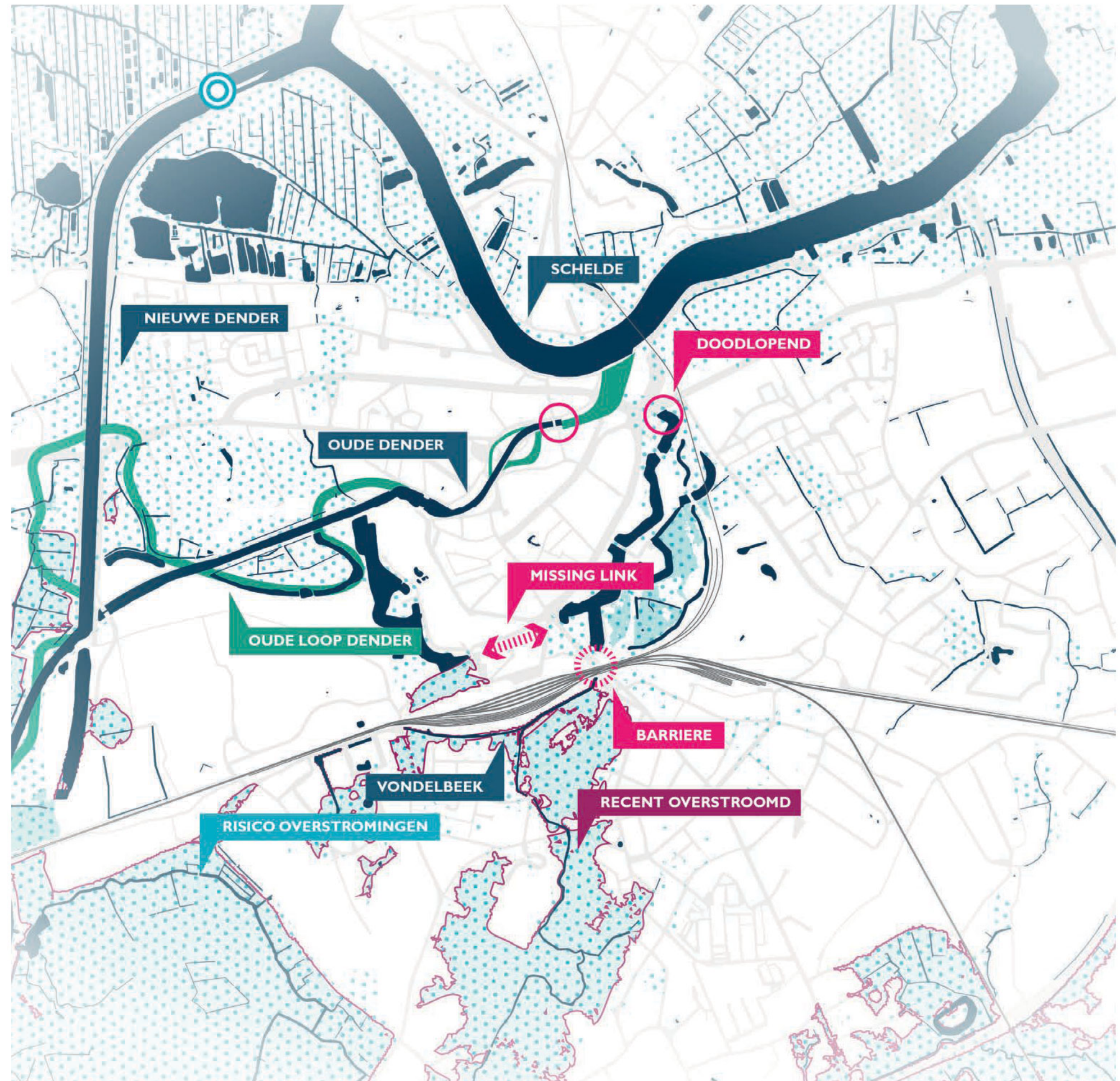
- Binnen de vesten kan de oude grachtenstructuur terug geactiveerd worden als zowel beeldbepalend als regulerend systeem. Zo kan op de Oude Vest het oppervlaktewater terug ingezet voor zowel afvoer van de omliggende verharding als buffer in periodes van droogte. Ook stadsboulevard kan d.m.v. SUDS de originele vestinggrens tegelijkertijd verbeelden en een infiltratiecapaciteit introduceren.

- een structurele koppeling tussen deze watersystemen biedt mogelijkheden om de stad ook in de toekomst te vrijwaren van (klimatologische) bedreigingen.

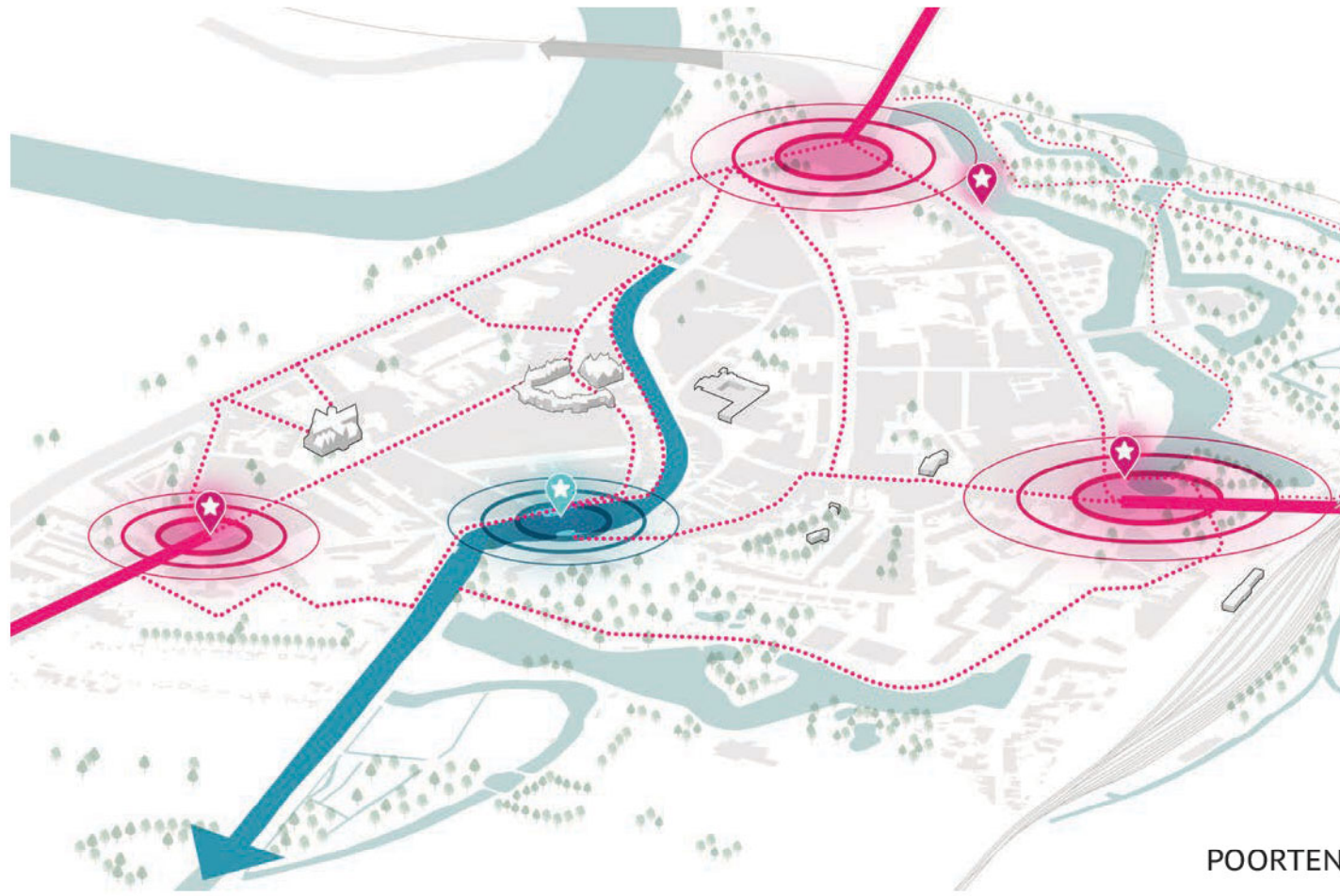
Net de gecontroleerde capaciteit van de vesten en de oude Dender kan een rol spelen in het opvangen van de pieken van de Vondelbeek en /of het oppervlaktewater van de binnenstad.

Hierdoor kan een hiërarchisch 'waterplan' uitgebouwd worden: waar mogelijk wordt geïnfiltreerd via lokale straten of door het ontharden van binnengebieden; waar minder infiltratie mogelijk is wordt het regenwater via verzamelstraten (vb. Oude Vest) afgevoerd naar de parkzones en waterstructuren van de vestinggordel.

Hierdoor wordt deze laatste terug PRODUCTIEF voor de stad.



III. STADSPOORTEN – VERKNOPEN



POORTEN



BASTIONS

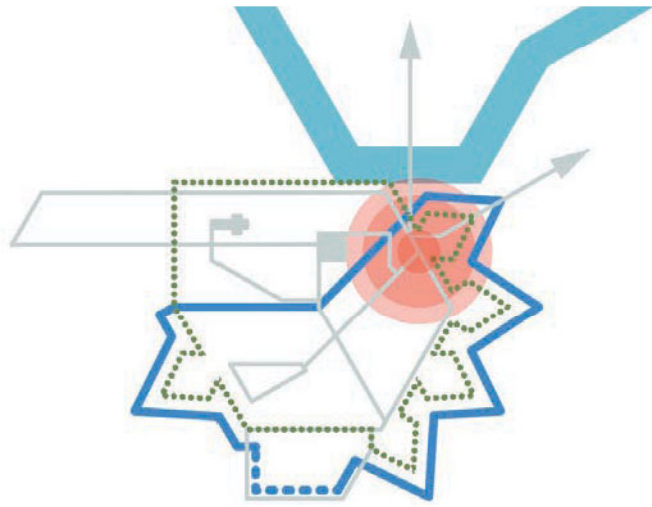


RING



SYSTEEM

III A KNOOPPUNT 1: MECHELSE POORT



De Mechelse poort is ook vandaag nog het belangrijkste knooppunt in de stad.

De Scheldebrug verbindt de beide oevers maar zorgt tegelijkertijd samen met het spoorwegtalud voor een begrenzing richting Baasrode.

De stadsboulevard zorgt voor een tweede barrière, de Scheldeoever is een onbestemde plek, het bouwblok aan de Papiermolenstraat was en is een restant zonder identiteit.

Met onze ingreep willen we tegelijkertijd de identiteit van deze grensconditie versterken en een ADRES introduceren.

De stadsboulevard wordt de overgangszone tussen een natuurlijk en stedelijk landschap.

Dit gebeurt door de zone buiten de boulevard terug te integreren in het natuurlijk geografisch ecosysteem van de Schelde en de boulevard zelf om te vormen tot een water-adaptieve buffer met een eigen kunstmatige biotoop.

We stellen voor om de huidige infrastructuurwerken aan het verkeersknooppunt een vervolg te geven in een stedelijke ingreep die deze (louter) infrastructurele ingreep overstijgt.

Buiten de stadsboulevard kunnen een beperkt aantal minimale ingrepen de historische gelaagdheid terug zichtbaar maken.

Momenteel wordt 1 zijde van de "monnik en beer" terug vrij gegraven.

Door ook de zijde van de oude Dendermonding uit te graven wordt de rationaliteit van deze sluis meteen duidelijk.

Deze verdere uitgraving kan eveneens ingezet worden als een archeologische 'testsleuf' die de (mogelijke) resten van de Spaanse citadel opspoorde.

Deze citadel op het grensvlak tussen Schelde en stad kan ingezet worden om het territoriale fietsnetwerk een focus punt te geven.

Dit kan bescheiden door een landschappelijke markering of meer ambitieus door een Scheldepaviljoen als landmark.

Binnen de stadsgrenzen voorzien we een strategisch project dat dit knooppunt een identiteit geeft.

Door ook hier de louter infrastructurele ingreep van de fietsonderdoorgangen om te vormen tot een verlaagd waterplein kan de Dender een volwaardig eindpunt krijgen.

Het afwerken van het bouwblok Papiermolenstraat biedt de mogelijkheid om een ondergrondse stadsparking te financieren.

Het verknopen van de fietsroutes biedt mogelijkheden voor een riant fietsparking gekoppeld aan publieke functies aan het waterplein.



De nieuwe waterpartij van de Oude Vest wordt hier terug verbonden met de Dender.

Uit de historische analyse blijkt dat de 19e eeuwse Mechelse poort om militair technische redenen werd verschoven naar haar eigen bastion.

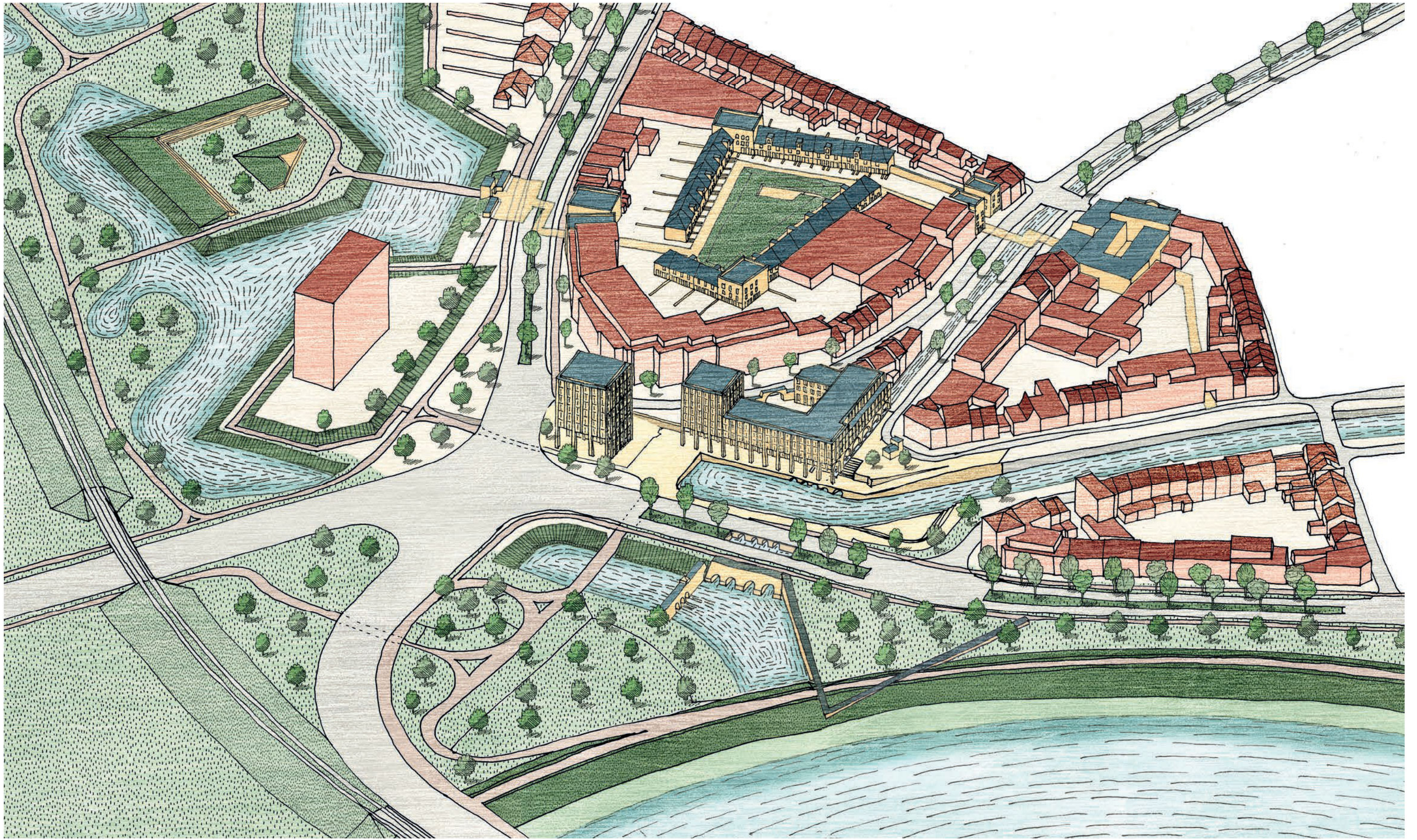
Dit zorgde er voor dat deze enerzijds werd gevrijwaard maar anderzijds dat deze in een niemandsland kwam te staan.

Door de logica van binnen en buiten brug deels te reconstrueren worden de relictten opgenomen in een fiets netwerk.

Binnen het bouwblok liggen op langere termijn mogelijkheden om de poort ook binnen de stad op te nemen binnen een fijnmazig netwerk die publieke en commerciële functies verbindt.

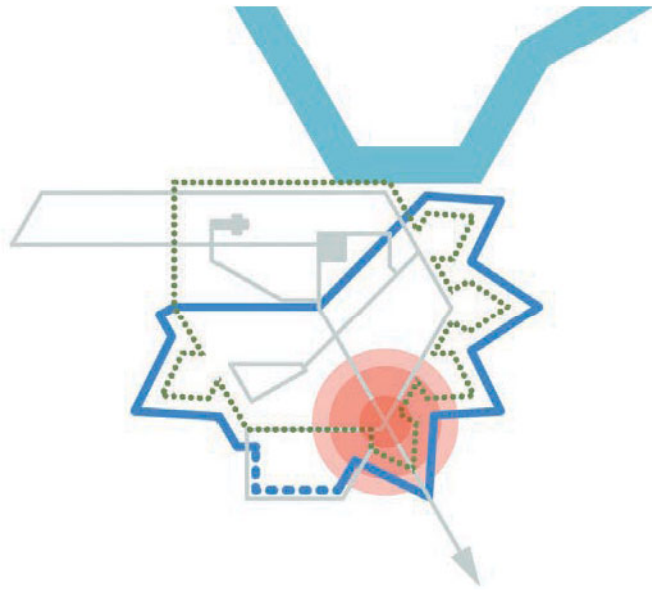
Door ook hier een half-ondergrondse parkeermogelijkheid te koppelen aan een rendabel inbreidingsproject worden de supermarkten geïntegreerd.

(We begrijpen dat de huidige realisatie van de brandweerkazerne deze laatste ingreep niet meteen mogelijk maakt. De uitvalsweg voor de spoeddiensten rechtover de relictten van de Mechelse poort maken een toeristische integratie van deze relictten zonder flankerende maatregelen op korte termijn ook minder evident?)



ADRES

III B KNOOPPUNT 2: BRUSSELSE POORT



Waar ons voorstel voor de Mechelse poort vooral inzet op het bijsturen van reeds geplande werken willen we voor de Brusselse poort anticiperen op infrastructuurwerken die nog gepland worden.

Ook hier werd de 19e eeuwse poort verschoven t.o.v. de invalsweg en later geïntegreerd in een parkomgeving versneden door infrastructuur.

Door de watervlakken van de vesting terug te introduceren ontstaat ook hier terug een robuuste structuur die deze poort een identiteit geeft en koppelt aan een geïntegreerde mobiliteitsvisie.

Alhoewel een ontwarren van de verkeersknoop t.h.v. de Brusselsestraat deze kandidaatstelling overstijgt willen we gelijkaardig aan de Mechelse poort enkele elementen aanleveren die mogelijk inzetbaar zijn.

Net als voor de Mechelse poort suggereren we een veilige zachte fietsverbinding d.m.v. een verlaagd maaiveld.

De fietsers en voetgangers worden vanaf het Station door een park geleid. De nieuwe watervlakte wordt hierdoor tastbaar en beleefbaar.

Ook hier zorgt een verlaagd waterplein voor luwte en een ontmoetingsplek.

Door de verlaagde maaivelden worden de verschillende parkzones met elkaar verbonden tot 1 geheel.

Dit park wordt ook hier d.m.v. waterpartijen verbonden met het Stationsplein.

Deze waterstructuren zorgen voor een veilige scheiding tussen de verkeersstromen en verwijzen subtiel naar de door de introductie van het station weggeveegde vesten.

De parkruimte maakt doorheen het stations-bouwblok een verbinding met de Campus van het GO! en de westelijke vesten.

Het contrast tussen de statige woningen aan de Stationslaan met hun typische 'Hollandse' gevels en de vrijstaande hoogbouw volumes wordt versterkt door het bouwblok te vervolledigen met een bescheiden stads-inbreidingsproject die de oude vestingwerken traceert.

Aan de zuidzijde van de sporenbundel kan op middellange termijn eveneens een duidelijk adres geïntroduceerd worden door de nieuwe passerrel een passende beëindiging te geven d.m.v. een paviljoen aan de Vondelbeek zoals voorzien in het Masterplan van MAAT.

Een doordachte vormgeving kan subtiel verwijzen naar het weggeveegde bastion en introduceert ook een duidelijk ADRES voor de Sint-Gilliszijde.

Er valt volgens ons te onderzoeken of na de realisatie van de passerrel de bestaande tunnel naar de perrons niet te recupereren valt als fietstunnel waardoor de Vondelbeek geïntegreerd wordt in een verder uitgebouwd zacht netwerk.



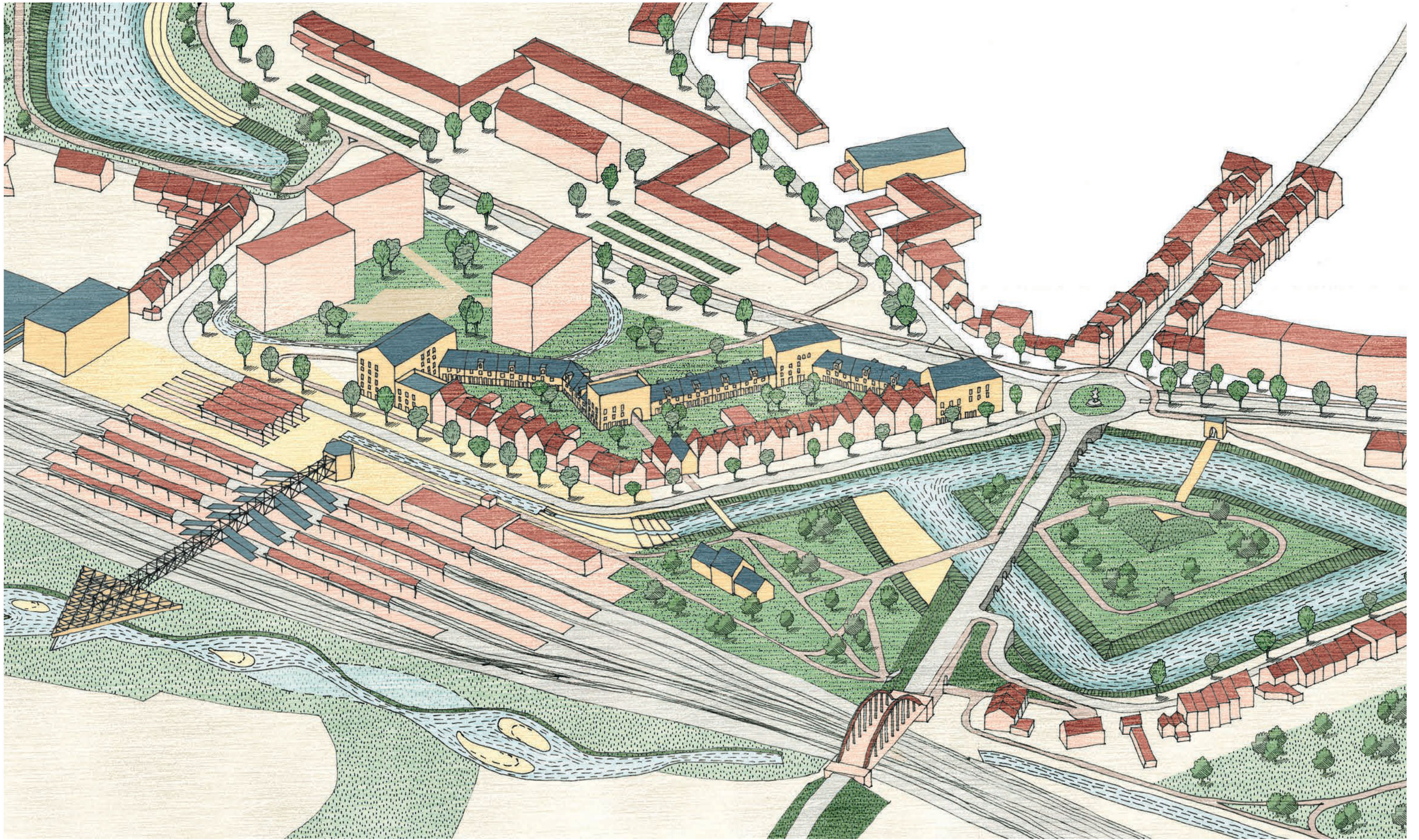
Van hieruit kan parallel met de radiale spoorlijnen een fiets-en wandelroute uitgezet worden richting de Oostelijke Forten.

Het is de af te leggen afstand die hun rol en betekenis beleefbaar maakt.

De bottleneck van de Vondelbeek vergt een gefundeerd hydrologisch onderzoek en het lijkt ons in deze fase voorbarig om hier nu (zonder technische onderbouwing, cijfers of overleg met Infrabel) concrete uitspraken over te doen.

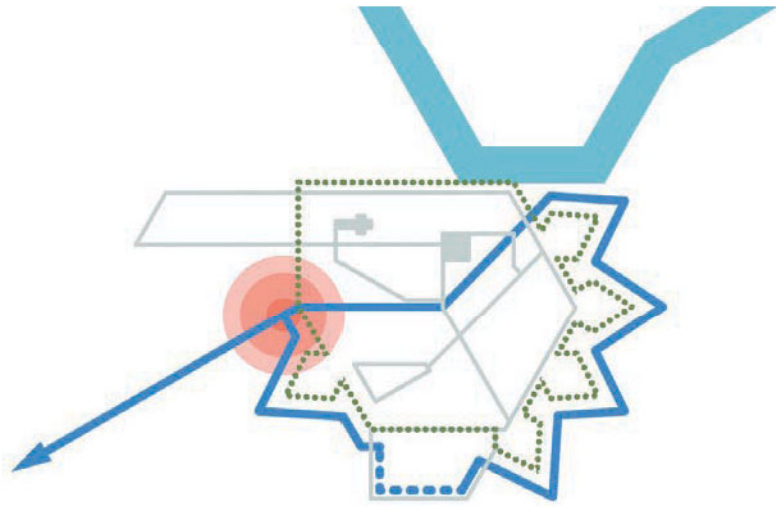
De vesten bevatten een aanzienlijke buffercapaciteit die deze bottleneck kunnen oplossen als er in overleg met Infrabel extra verbindingen onder de spoorbundel kunnen gerealiseerd worden.

Op deze wijze kan op verschillende punten een verbinding tussen de Vondelbeek en de vesten gerealiseerd worden en het volume en debiet van de beek opgevangen.



STADSPARK ALS ENTREE

III C KNOOPPUNT 3: DENDER POORT



De westelijke zone van de vestinggordel ten zuiden van de Dender kent een specifieke identiteit.

De (Oude) Dender heeft er historisch steeds voor gezorgd dat hier geen tangentiële verbindingen mogelijk waren waardoor hier een robuust stuk landschap gevrijwaard werd van (woon-)ontwikkeling.

De 'staart' van de Dendermondse waterwaaier heeft er ook in geresulteerd dat ook aan de stadszijde de ontwikkelingen, met uitzondering van het Begijnhof, lange tijd beperkt werden.

Pas vrij recent is deze zone omgevormd tot een onderontwikkeld campuslandschap met vrijstaande grootschalige gebouwen (GO! en FOD).

De overdaad aan open ruimte, de relatie met de aangrenzende natuur en de potentiële recreatieve ontsluiting van de Oude Dender genereert mogelijkheden voor natuurrecreatie.

Een ruimtelijke koppeling tussen de door de provincie geplande natuur-educatieve zone en een bescheiden stadsstrand lijkt ons hier te overwegen.

De oevers voor de campus van GO! zijn nu reeds het meest geactiveerde deel van de vestingen aangezien ze dagelijks gebruikt worden door de scholieren.

De nitraatvervuiling door het visvoer vergt een transitietraject om de natuurzones aan beide zijden van de vesten te vrijwaren en te regenereren.

De nabijheid van het station (met eveneens voldoende parkeergelegenheid) biedt kansen voor een project dat een meerwaarde biedt voor de kern en de omliggende gemeenten.

Verschillende vormen van toeristische recreatie kunnen hier samenkomen.

De (uiteindelijke) verbinding van de oude met de nieuwe Dender biedt mogelijkheden voor een bescheiden jachthaven binnen de kern.

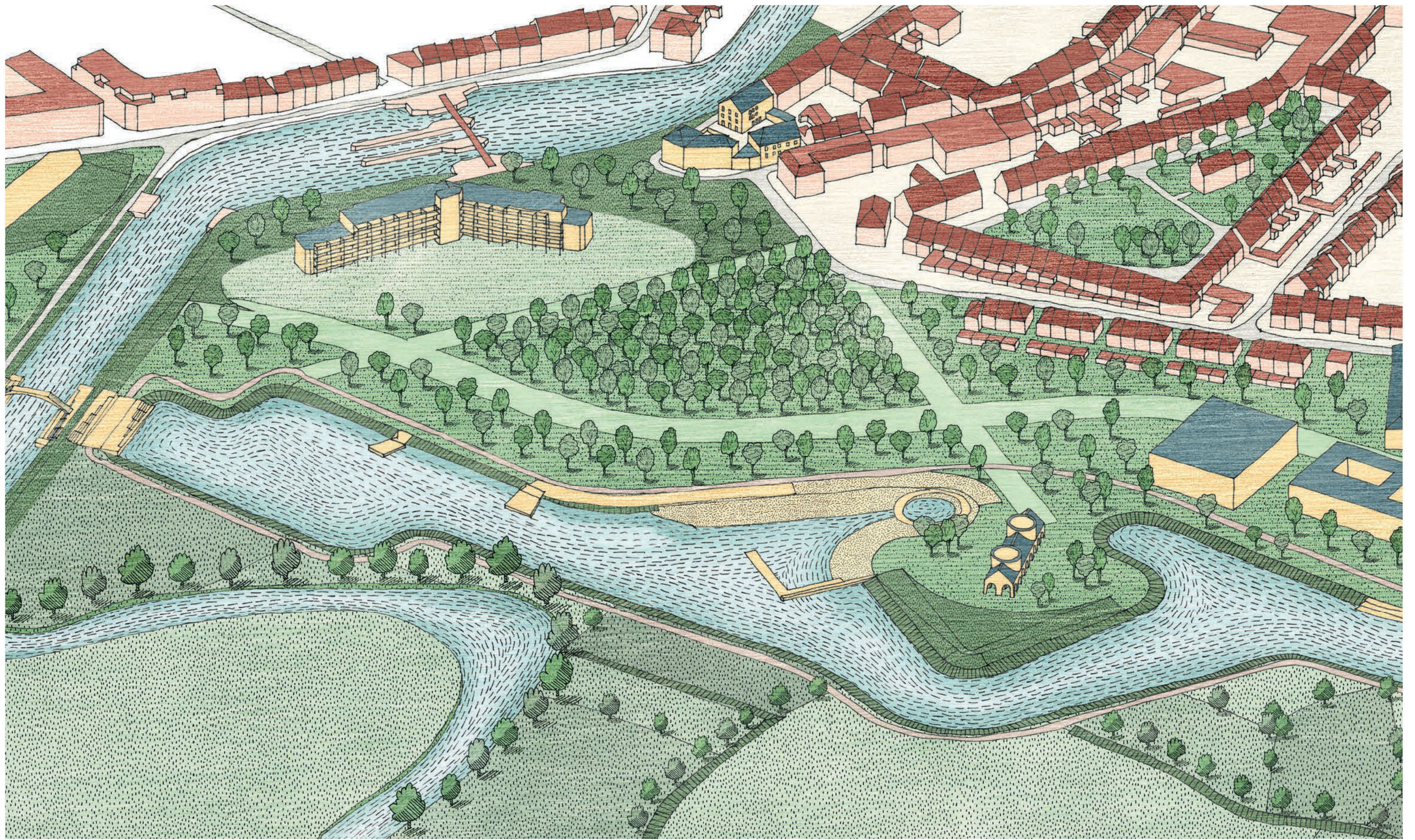
Een kanohelling (of sluis) kan de vesten verbinden met de Oude Dender waardoor een lokaal watervlak verbonden wordt met een territoriaal netwerk.

Het Lunet Brusselse Forten biedt op langere termijn (na vrijgeven van rechten noodwoningen) mogelijkheden om een strandpaviljoen te combineren met een volwaardig natuur-educatief-informatie-centrum dat de programmatorische en ecologische relatie tussen kern, water en landschap duidt.

De ecologische en recreatieve corridors kunnen indien gewenst doorgetrokken worden richting en voorbij de Gentse Poort.

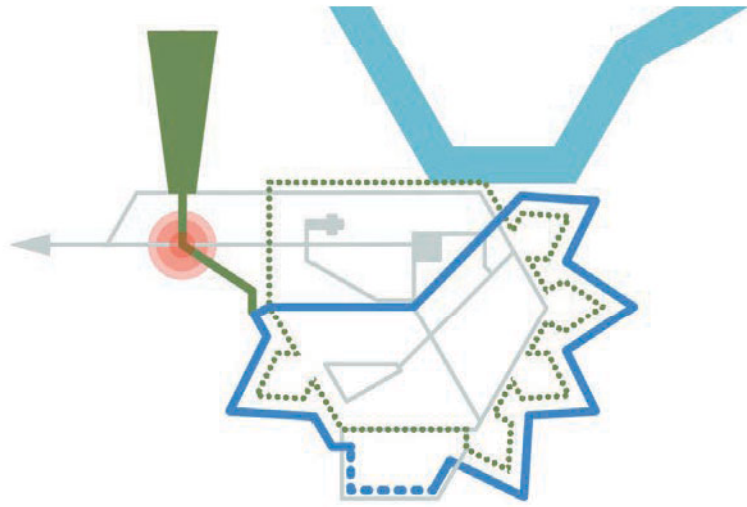
Op langere termijn kan het gebouw van FOD een nieuwe bestemming krijgen die aansluit bij dit recreatieve landschap.





RECREATIEF LANDSCHAP

III D KNOOPPUNT: 4 GENTSE POORT



RECONSTRUCTIE?

Uit de historische-morfologische analyse werd duidelijk waarom de Gentse Poort steeds de zwakkere schakel in de vestengordel was en waarom deze in tegenstelling tot de 2 andere poortgebouwen niet als relict bewaard kon worden.

Net in dit verdwijnen wordt de logica van het vestingsysteem en haar continue aanpassingen inzichtelijk gemaakt.

We opteren er voor om deze 'afwezigheid' te bevestigen en geen artificiële reconstructie na te streven.

HERDEFINIEREN!

We herdefiniëren de 'poort' door deze 90° te roteren en d.m.v. ecologische, waterhuishoudkundige corridor een verbinding te maken tussen de traceerbare resten aan de Tragel en het Scheldelandschap van de Sint-Onolfsdijk.

Ook hier kan een wateradaptatie ingreep een meerwaarde betekenen voor de Sint-Christianastraat en verder naar de Nieuwburcht.

Het bescheiden monument voor de Gentse Poort blijkt uiteindelijk een treffende verbeelding van een levende geschiedenis.





STRUCTUURSCHETS

ACTIEPLAN

Een masterplan kan inspireren maar biedt op zich geen garanties voor transitie.

Naast een plan is er nood aan een strategische visie die de ruimtelijke voorstellen activeert en productief maakt.

Voor dit actieplan willen we 4 praktijken voorstellen die samen kunnen zorgen voor een realiseerbaar project.

1. STRATEGIE

Voor deze studie hebben we een aantal versterkte steden bezocht en overlegd met de lokale actoren (Den Bosch; Leiden (Vrienden van het Singelpark); project Septentrion (CAUE Noord-Frankrijk)).

Uit deze vergelijking blijkt dat de plannen steeds even ambitieus waren / zijn; de middelen om deze te realiseren van een totaal andere orde.

Alhoewel we niets dan bewondering kunnen hebben voor de realisaties bij onze noorderburen moeten we, denken we, de realistische inschatting maken dat de gehanteerde budgetten (voor uitvoering EN voor beheer) in de lokale context van Dendermonde, voor 2030, moeilijker te verzamelen vallen.

Hierdoor wordt er best een onderscheid gemaakt tussen wat op korte termijn wel haalbaar en maakbaar is en wat op langere termijn kan bijdragen aan de verdere ontwikkeling van het vestenlandschap.

Door in ons masterplan de focus te verleggen van het sluiten van de cirkel naar het inzetten op poorten en radialen lijkt het ons eenvoudiger om op korte of middellange termijn 1 of meer geconcentreerde ingrepen te realiseren die de vesten versterken en een aanzet kunnen geven voor een verdere uitbouw.

De zones tussen de poorten kunnen een iets lagere dynamiek kennen of d.m.v. kleinere ingrepen (zie speciale eenheden) reeds opgenomen worden in een overkoepelend verhaal.

Deze aanpak sluit aan bij de verschillende AANVALSZONES zoals voorzien door het stadsbestuur.

2. TACTIEK

Voor de 4 poorten voorzien we steeds een koppeling tussen de behouden relict en de ruimere landschappelijke en stedenbouwkundige context.

Hierdoor worden deze relict letterlijk en figuurlijk uit hun isolement gehaald.

De boog van een oude poort is pas leesbaar voor de geïnteresseerde bezoeker als ook zijn relatie tussen binnen en buitenbrug, waterpartij, ... tastbaar gemaakt wordt.

En als de poort ook intra en extra muros ergens toe leidt.

Tegelijkertijd zijn we van oordeel dat het herstel van dit erfgoed een productieve rol kan, moet, spelen in de beleving van de huidige stad.

Door (op langere termijn) de Mechelse Poort via het binnengebied van het bouwblok terug te integreren in het stedelijk weefsel wordt haar poortfunctie meteen inzichtelijk.

Tegelijkertijd kan een opwaardering van dit binnengebied bijdragen aan de ontharding en vergroening van de binnenstad; ruimte creëren voor wateradaptatie, minimaliseren van een hitte-eiland-effect.

En genereert een 'opwaardering' financiële middelen (PPS – DBFM) om het herstel van het erfgoed mogelijk te maken. Deze specifieke tactiek is mogelijk voor alle bouwblokken binnen de stad.

Door naast de bestaande 4 voorgestelde hoofdradialen steeds een fijnmazig netwerk doorheen de bouwblokken te voorzien die (steeds) uitkomt op één van de voormalige bastions kunnen de vesten stap voor stap betrokken worden op het centrum.

Door de poorten te koppelen aan infrastructuurwerken en private ontwikkelingsmogelijkheden ontstaat er een dynamiek die het mogelijk maakt projecten te sturen en te financieren.

Door anderzijds de interventiezones te lokaliseren zijn er mogelijkheden om deze duidelijk te definiëren en te begroten.



3. SPECIALE EENHEDEN

Naast de tactische ingrepen willen we een toolbox introduceren die het mogelijk maakt op kleinere schaal gericht ingrepen mogelijk te maken die én sneller te plannen en te realiseren zijn, én beperktere budgetten vergen.

De 'civiele ingenieurs' gebouwen van het militair systeem kennen een specifieke eigenheid die meteen herkenbaar is en overal toepasbaar.

We willen een gelijkaardige functionele aanpak voorstellen voor de puntsgewijze ingrepen verspreid over en rond de stad.

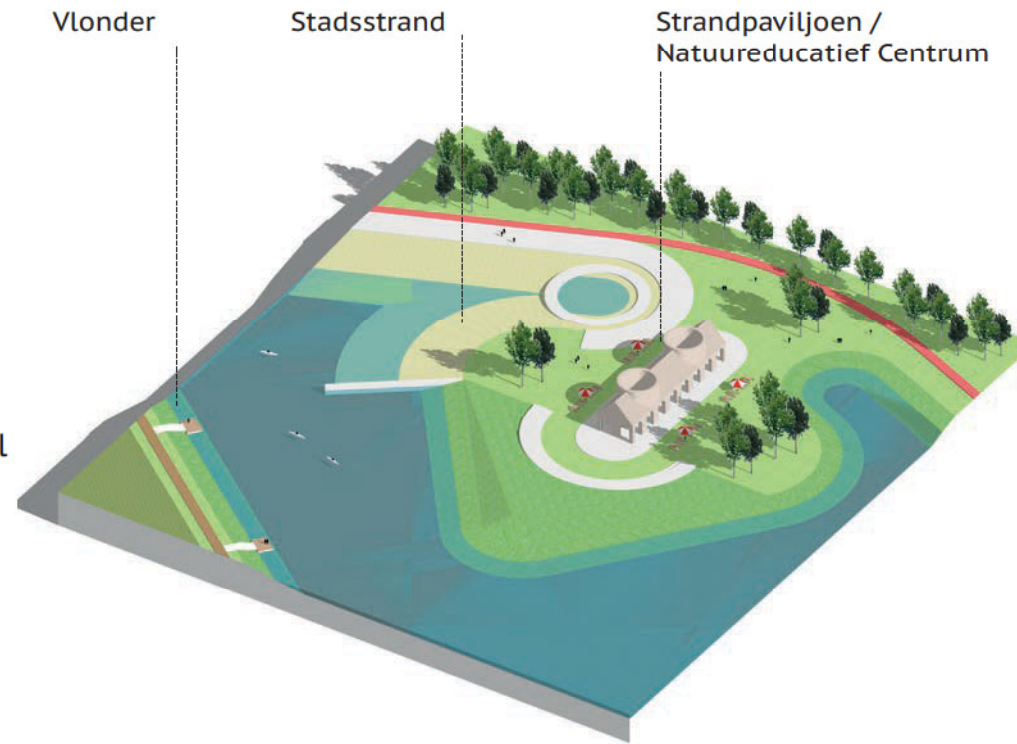
- Een duidelijk onderscheid tussen intensief en extensief beheerde (groen-) ruimte
- Daaraan gekoppeld een duidelijk onderscheid tussen materialisatie van aankleding publieke ruimte.
- Eenheid in vormgeving voor architecturale ingrepen (vb. verder bouwend op typische tongewelven van de civiele architectuur).

De ruimtelijke ingrepen verbonden aan de vesten dienen ook voor bezoekers zonder (digitale) gids herkenbaar te zijn.

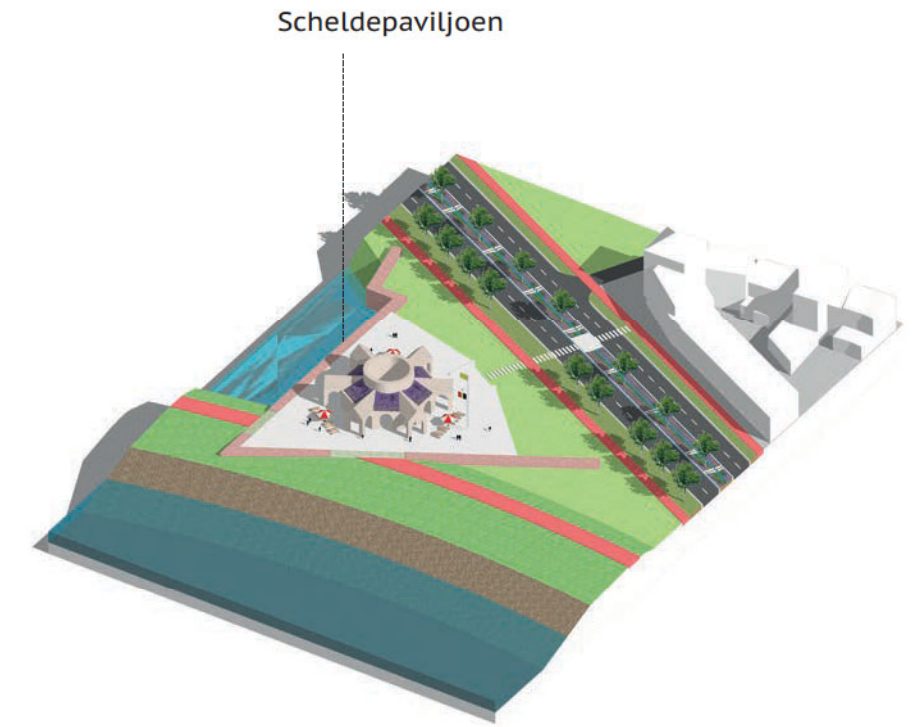
Hiervoor introduceren we een vorm van ALLITERATIE.

Door een duidelijk UNIFORM onderscheid tussenaankleding en beheer kan de (toevallige) bezoeker zelf verbanden leggen die bijdragen aan het begrijpen van de onderliggende systematiek van de (oude) vesten.

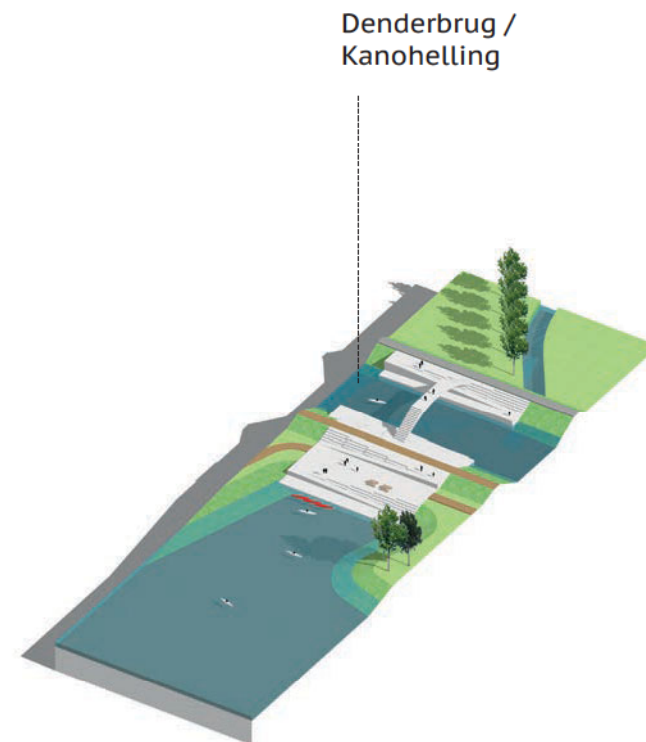
De (lopende) projecten voor de Bomvrije Kazerne, Bastion V en IX kunnen hierbij geïntegreerd worden.



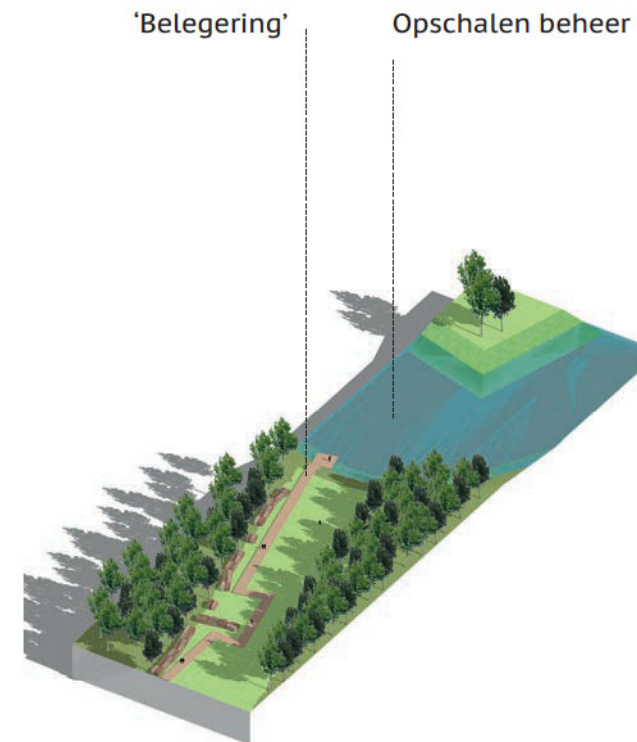
LUNETTE OPLADEN MET PROGRAMMA



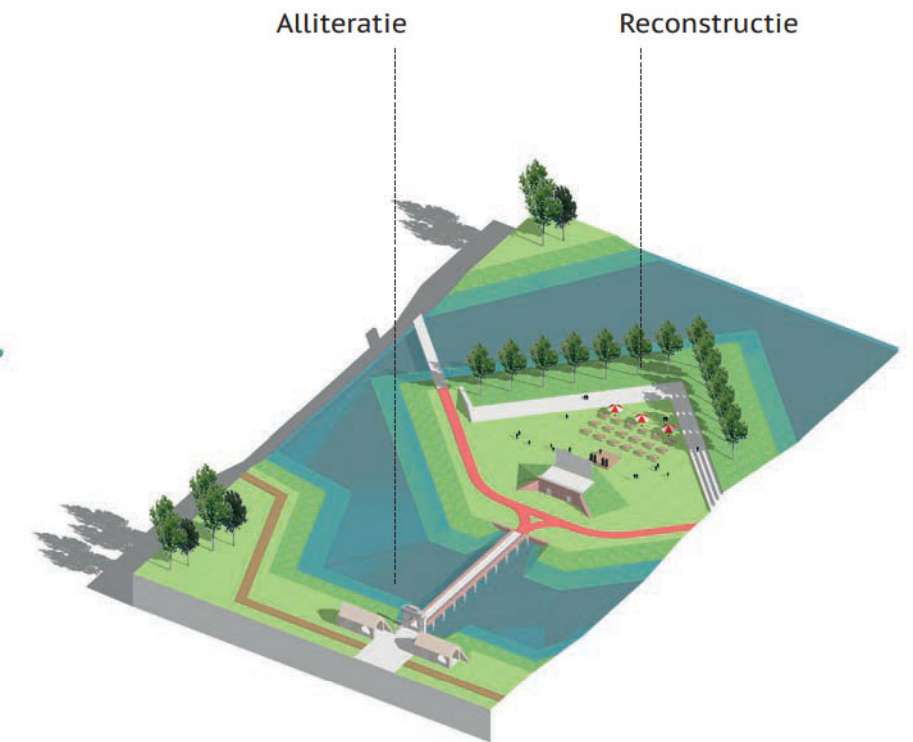
INTRODUCEREN VAN ANKERPUNTEN



VERBINDEN



ZICHTLIJNEN EN BEHEER



VERBINDEN EN OPLADEN

4. NIET INVASIEVE INGREPEN.

Naast concrete interventies d.m.v. realisaties is er nood aan een stedenbouwkundig instrumentarium waarbij toekomstige (private) initiatieven kunnen bijdragen aan het versterken van de leesbaarheid van de vestinggordel.

Dit kan op verschillende manieren.

- **verordenend:**

Het gebastioneerd systeem steunde op de totale overzichtelijkheid van de omringende ruimte voor de verdediger.

In Den Bosch is dit meteen duidelijk in de relatie tussen de vesten en Het Bossche Broek.

Bij een wandeling rond Dendermonde viel ons vooral op dat zowel binnen als buiten de stad elk perceel voorzien was van zijn eigen, al dan niet transparante, afsluiting (vb. paplaurier voor Bastion IX).

Het lijkt ons vrij eenvoudig om, na een participatietraject, eenvormigheid voor deze grenzen te introduceren, die op langere termijn de beeldvorming van de vesten versterken.

- **Bestemmingswijziging (nudging):**

op gerichte plekken kan door middel van een bestemmingswijziging bijgedragen worden aan het optimaliseren van de identiteit van de vesten.

Indien gekoppeld aan een (financiële) meerwaarde kan dit als productief instrument ingezet worden.

De zone met baanwinkels ten noorden Mechelse steenweg, speelde een belangrijke rol in het verdedigingssysteem.

Deze zone kan vandaag ook de benadering van de stad (waar deze begint en eindigt) verduidelijken en het Schelde landschapspark ondersteunen.

Door een bestemmingswijziging (met waardevermeerdering) te koppelen aan vb. een onderbouwde (ontwerpend onderzoek) collectieve woontypologie kunnen de private eigenaars, perceel per perceel, mogelijk overtuigd worden om hun commerciële activiteit in een meer gepaste context verder te zetten.

NERO + Buro Sant en Co

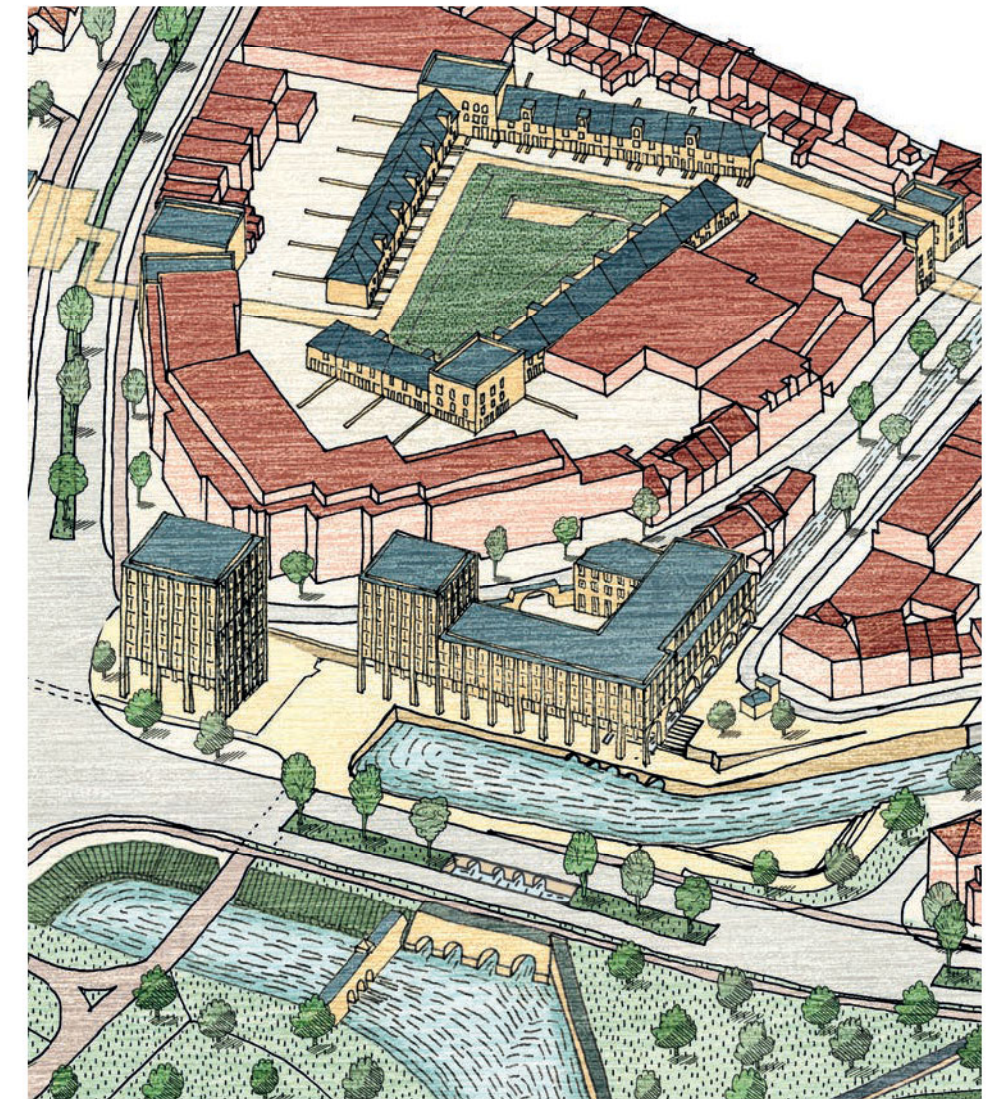
- **Sturend:**

vandaag bevinden de stedenbouwkundige diensten, vergunningverlenende overheid zich in een reactieve rol. Ze kunnen private initiatieven enkel beoordelen.

Er is volgens ons een mogelijkheid om dit om te vormen tot een proactieve rol door middel van het huidig masterplan, al dan niet gekoppeld aan een Beleidsmatig Gewenste Ontwikkeling .

Zo kan vb. per bouwblok te onderzocht worde welke rol deze speelde in het vestingverhaal en op welke wijze er toekomstige inbreidingsmogelijkheden vorm gegeven kunnen worden.

Dit 'BEELDKWALITEITSPLAN' kan daarna ingezet worden voor omgevingsaanvragen binnen een duidelijk afgebakend gebied.



Het Bossche Broek.



Singelpark



OPGEMAAKT DOOR:

NERO BVBA
architectuur en stedenbouw

sint markoenstraat 28
9032 WONDELGEM - GENT
+32 (0)9 220 10 58

WWW.NERO.BE

BURO SANT EN CO
Landschapsarchitectuur

Binckhorstlaan 36 - Unit M3.55
2516 BE Den Haag
+31 (0)70 3463786

www.santenco.nl