



## Stationsomgeving Ruisbroek

Opmaak van een masterplan voor de stationsomgeving van Ruisbroek, te Sint-Pieters-Leeuw

Open Oproep 4109

10 januari 2022



# 1. Inleiding

Het stedelijk landschap van Ruisbroek wordt gekenmerkt door een versnipperde ruimtelijke structuur die gegroeid is vanuit vier parallelle infrastructuren: de Bergensesesteenweg (N6), het Kanaal Brussel-Charleroi, de spoorlijn en de R0 Brussel. Elk van deze vier parallelle infrastructuren vormde de katalysator voor stedelijke ontwikkeling en genereerde een specifiek verstedelijkingspatroon.

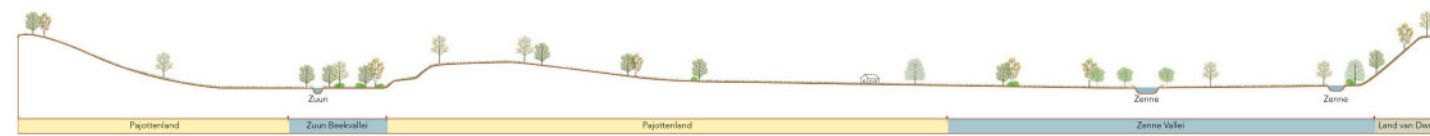
Ruisbroek is historisch ontstaan als een langgerekt straatdorp gelegen op de landschappelijke overgang van de Zennebeemden naar de hoger gelegen kouter. In de eerste verstedelijkingsperiode werd dwars op de langgerekte hoofdstraat een nieuw stratenpatroon van kleinere doodlopende straatjes die de kavelstructuur van de beemden volgde ontwikkeld.

Met de aanleg van de spoorlijn, en later het kanaal Brussel-Charleroi, volgde de ontwikkeling van industriële activiteiten langsheen deze nieuwe infrastructuur-as zich in een snel tempo op en werd het kouterlandschap tussen de vallei van de Zuunbeek en de Zennevallei geleidelijk ingenomen.

De aanleg van de R0 leidde op zijn beurt tot een nieuwe verstedelijkingsgolf als gevolg van de zeer goede bovenlokale bereikbaarheid. In deze verstedelijkingsperiode diende het kavelpatroon van de kouterpercelen als onderlegger voor een nieuw stratenpatroon. Vanuit deze landschappelijke onderlegger werd een systematische maasverkleining van het stratenpatroon toegepast. Dit verklaart de karakteristieke hoekverdraaiing in het stratenpatroon tussen het kanaal en de Bergensesesteenweg.

De opeenvolgende verstedelijkingsperiodes hebben gaandeweg geleid tot een stedelijk lappendeken met variërende dichtheden, intensiteiten en schalen van verstedelijking. Deze historisch gegroeide ruimtelijke versnippering zorg vandaag voor een enorme druk op zowel het ecologisch systeem van de valleien als de algemene leefbaarheid van de kernen.

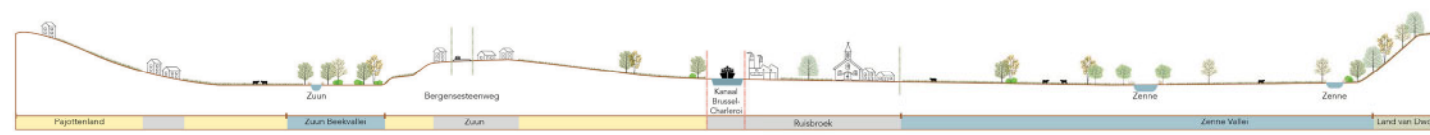
Daarenboven heeft de geleidelijke evolutie en opschaling van deze parallelle infrastructuren geleid tot drastische breuklijnen. Waar het kanaal en de spoorlijn in oorsprong ontwikkelings-assen vormden zijn deze gaandeweg geëvolueerd tot harde infrastructurele barrières die breuklijnen vormen in het potentiële netwerk van ecologische, functionele en recreatieve verbindingen tussen de vallei van de Zuunbeek en de Zennevallei.



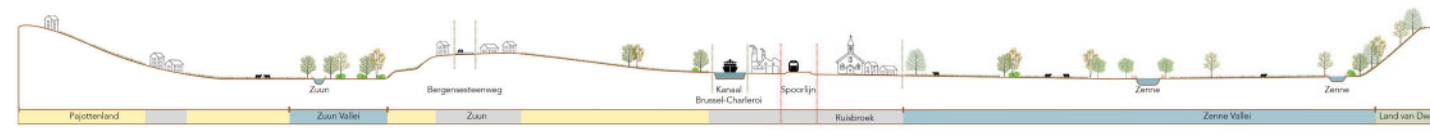
Twee valleien



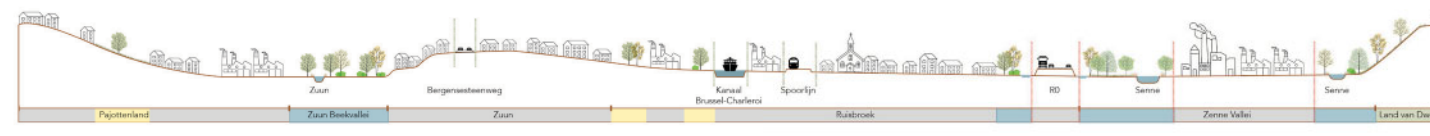
Bergensesesteenweg - 1710



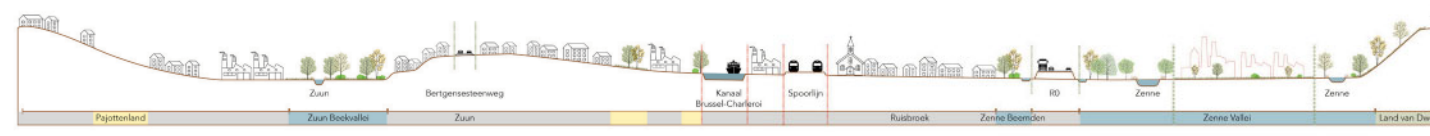
Kanaal Brussel - Charleroi - 1832



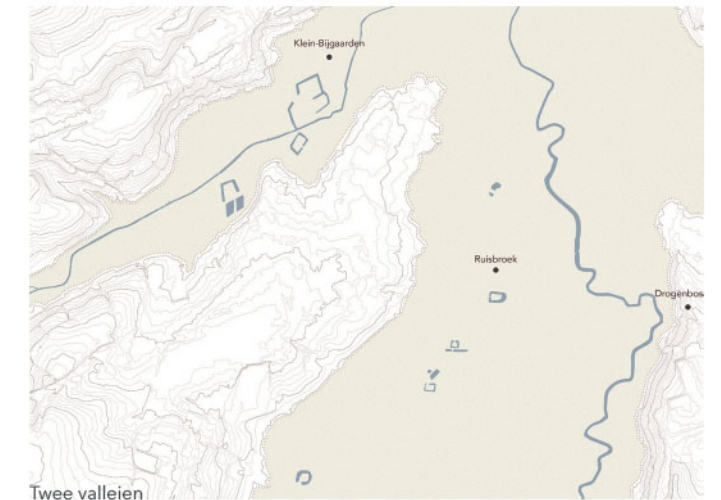
Spoorlijn - 1840



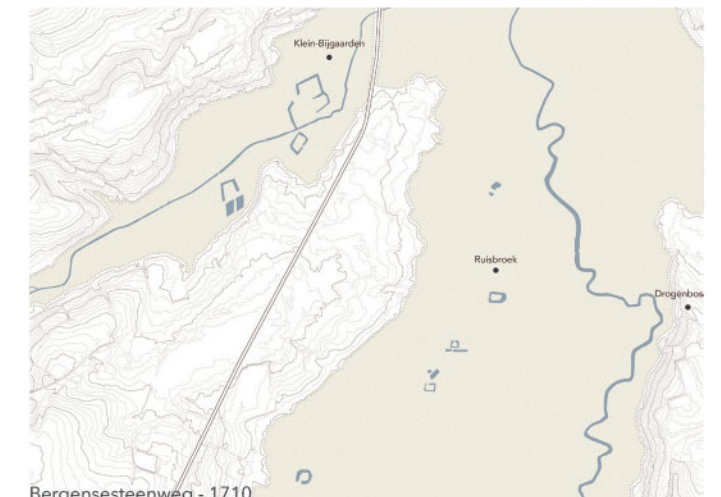
R0 Brussel - 1970 - 1980



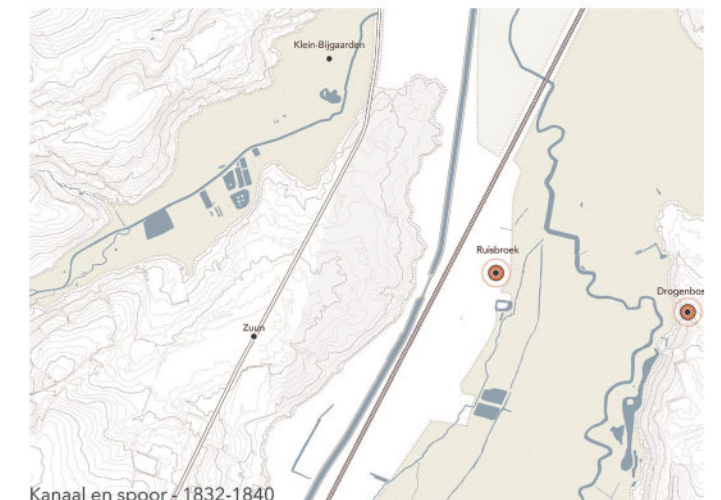
Opschalen van infrastructures



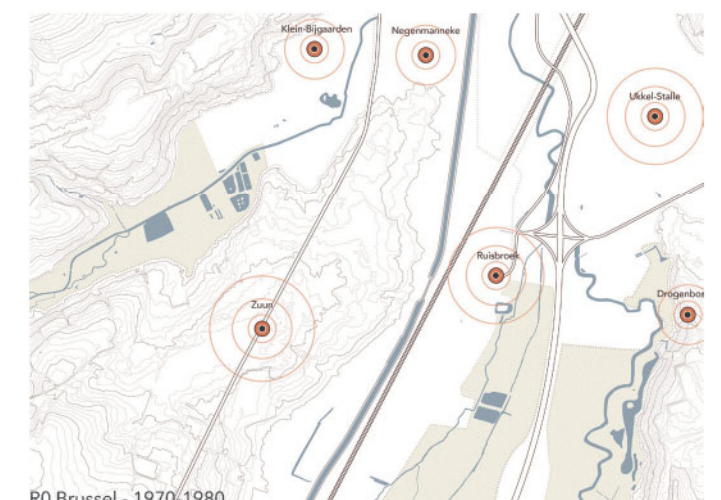
Twee valleien



Bergensesesteenweg - 1710



Kanaal en spoor - 1832-1840



R0 Brussel - 1970-1980



## 2. Problematiek

### Ecologische breuklijn

De Zuunbeekvallei en de Zennevallei worden van elkaar gescheiden door een nevenschikking van parallelle infrastructuur (gewestweg, kanaal, spoor en R0) die door hun intensiteit en schaalgrootte vanuit een ecologisch oogpunt compleet onoverbrugbaar zijn geworden.



### Stedenbouwkundige breuklijn

De spoorlijn vormt een harde fysieke barrière die het centrum van Ruisbroek compleet afsnijdt van het kanaal. Een miezerig spoortunneltje is de enige verbinding voor voetgangers en fietsers tussen het stationsplein en de kanaaloever. De ontstaansgeschiedenis van Ruisbroek hangt nauw samen met het kanaal. Het opschalen en intensiveren van de spoorlijn heeft het fabrieksdorp afgesneden van haar historische levensader.



### (On)leefbaarheid

Het doorgaand verkeer over het Sasplein, de Spoorwegstraat en de Stationsstraat zorgt voor zware verkeersoverlast, filevorming en fijnstofuitstoot in het centrum. In combinatie met de geluidsoverlast van doorrijdend treinverkeer heeft dit een enorme impact op de leefbaarheid van Ruisbroek. In de toekomst wordt de kruising over het kanaal t.h.v. het Sasplein opgeheven en vervangen door de Drie Fonteinbrug meer

noordwaarts, wat de verkeersleefbaarheid van het centrum ten goede komt. De discussie omtrent een bijkomende brugverbinding, de zogenaamde Bananenbrug, zou de verbeterde leefbaarheid als gevolg van de komst van de Drie Fonteinbrug opnieuw onderuithalen en is volgens ons ongewenst.



### Ondermaatse openbare ruimte

De stationsomgeving van Ruisbroek vormt vandaag een onbestemde "achterkant" van Ruisbroek dat bezwijkt onder de verkeers- en geluidsoverlast. De inrichting van de openbare ruimte is ondermaats. In die zin is het exemplarisch voor vele stationsomgevingen in Vlaanderen.



## 3. Globale visie

In onze globale visie voor Ruisbroek zetten we in op het realiseren van 3 hoofddoelstellingen, die in de mogelijke uitwerking van de studie een doorvertaling krijgen in 3 parallelle werksporen: het versterken van het groenblauwe netwerk (ecologisch-recreatief spoor), de uitbouw van een GEN-station (programmatorische spoor), en het opwaarderen van de publieke ruimte (stedenbouwkundig spoor). Deze drie werksporen zullen in het masterplan als welomlijnde onderzoekstrajecten worden onderzocht op hun technische en financiële haalbaarheid.

### Versterken groenblauw netwerk

In verschillende beleidsdocumenten wordt sterk ingezet op het versterken van de ecologische en recreatieve continuïteit tussen de vallei van de Zennevallei en de Zuunbeekvallei (oa. focusnota Sint-Pieters-Leeuw, Subsidiedossier groene verbindingen tussen Zuunbeek en Zennevallei,...). Zowel het ecologisch versterken van beide valleien (in langsrichting) als het creëren van een ecologische en recreatieve verbinding tussen beide valleien (in dwarsrichting) vormt daarbij een centraal thema. Voor het landschapsecologisch versterken van de valleien zijn verschillende instrumentaria van VLM en VMM beschikbaar. Het creëren van een landschappelijke dwarsverbinding met een ecologische en recreatieve functionaliteit is daarentegen veel minder evident en botst op de fysieke barrières van de infrastructuur.

### Uitbouwen GEN-station

In verschillende beleidsdocumenten wordt sterk ingezet op het uitbouwen van het station Ruisbroek tot een volwaardig GEN-station met alle bijhorende voorzieningen zoals parkings, kiss & ride zone, fietsenstallingen, multimodale bereikbaarheid (bus, fiets, auto, voetganger), ondersteunende voorzieningen (fietsherstelplaats, ...). Naast de noodzakelijke investeringen voor de uitbouw van een volwaardig GEN-station, zijn er bijzondere kansen om de stationsomgeving grondig te herprogrammeren met functies die als katalysator voor de verjonging van Ruisbroek kunnen werken. In de opdrachtomschrijving wordt gedacht aan infrastructuur voor hoger technisch onderwijs. Onze eigen eerste screening in het kader van deze wedstrijdprocedure wijst op een behoefte aan een bedrijfsverzamelgebouw voor de aangrenzende industriezones.

### Opwaarderen openbare ruimte

Het huidige stationsplein vormt een lawaaiige stenen vlakte zonder verblijfskwaliteiten. Naast de oorverdovende geluidsoverlast van passerende treinen mist het een duidelijke omranding en een programma om als kwalitatieve ontmoetingsruimte te kunnen functioneren. Daarenboven mist het stationsplein elke connectie met het kanaal, dat door de geplande verbreding de potenties heeft om als kwalitatieve oever te worden heringericht.

Deze drie werksporen vormen de ontwerpmatige basis voor het te ontwikkelen masterplan. Ieder werkspoor focust op één specifiek aspect van de stationsomgeving en zoomt daarbij uit zodoende de stationsomgeving van Ruisbroek correct te kunnen positioneren op ecologisch-recreatief vlak (type doelsoorten, type recreatieve verbindingen,...), programmatorisch vlak (type katalysator, type stations accommodatie,...) als stedenbouwkundig vlak (bebouwingstypologie, type verblijfsruimte,...)

De herwaardering van de stationsomgeving en de kanaalverbreding bieden een unieke kans om infrastructuurbarrière van het spoor en het kanaal met één ingreep op te lossen. Deze éénmalige kans moet volgens ons aangegrepen worden om de gewenste ecologische en recreatieve dwarsverbinding tussen beide valleien in één beweging mee te realiseren. In het ecologisch-recreatief spoor zullen de verschillende ruimtelijke, technische en financiële mogelijkheden worden onderzocht om de ecologische en recreatieve continuïteit tussen de beide valleien te faciliteren. In onderstaande structuurschets wordt een eerste voorstel gepresenteerd voor een parkbrugverbinding over het spoor en het kanaal.

In het programmatorisch spoor zal een diepgaand onderzoek worden gevoerd naar de vraagzijde voor ondersteunende bedrijfsinfrastructuur, schoolinfrastructuur of andere programma's die als katalysator voor de stationsomgeving kunnen dienen. De aanbodzijde wordt via een ruimtelijke verkenning naar de beschikbare gronden en onderbenutte ruimtes gedaan en resulteert in architecturale volumestudies waarin de potentiële programma's worden vertaald. Beide onderdelen van het programmatorische spoor (vraag en aanbod) gebeuren parallel. In onderstaande structuurschets wordt een eerste volumetrische voorstel gepresenteerd dat de potentiële ontwikkelingsmogelijkheden inzichtelijk maakt.

In het stedenbouwkundige spoor zullen de verschillende ruimtelijke, technische en financiële mogelijkheden worden onderzocht om het stationsplein en het kanaal via een brede onderdoorgang te verbinden en de kanaalzone in te richten tot een kanaalpark. Daarnaast zal het ontwikkelingspotentieel voor nieuwe bebouwing langsheen de randen van het plein worden onderzocht. In onderstaande structuurschets wordt een eerste voorstel gepresenteerd voor de onderdoorgang onder de sporen, het kanaalpark en de nieuwe randbebouwing.



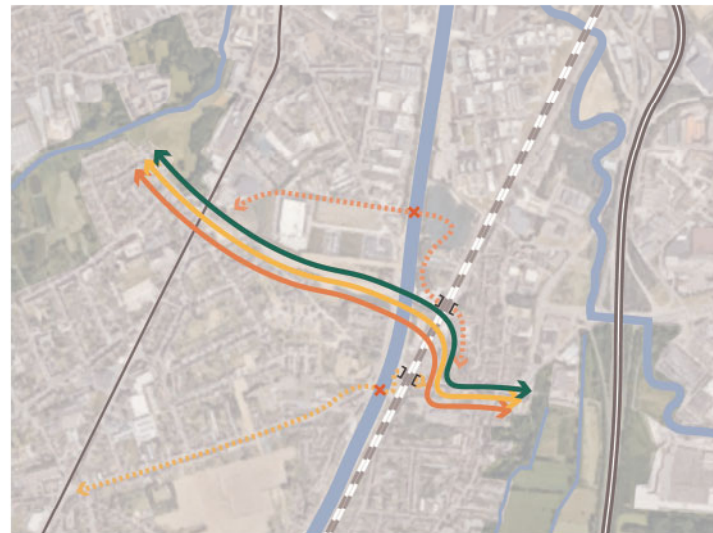
## 4. Ruimtelijke principes

In het ontwerpproces zijn verschillende varianten voor het ecologisch-recreatieve, het programmatisch en stedenbouwkundig spoor de tekentafel zijn gepasseerd. Uit dit cyclisch ontwerpproces hebben we drie overkoepelende ruimtelijke principes gedestilleerd die de krachtlijnen van onderstaand ontwerp vormen.

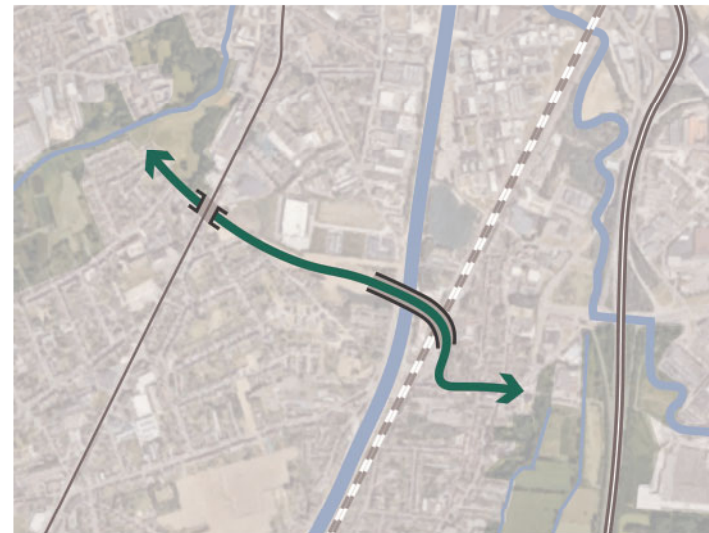
### Lineaire parkverbinding tussen Zuunbeekvallei en Zennevallei

Het eerste ruimtelijke principe betreft het creëren van een lineaire parkverbinding tussen Zuunbeekvallei en de Zennevallei. Het is een bewuste ontwerpkeuze om fietsers, wandelaars en ecologische corridors te bundelen in één robuuste parkverbinding in plaats van de verschillende modi ruimtelijk te spreiden in meerdere aparte voetgangersbruggen, fietsbruggen en ecotunnels (a). Deze lineaire parkverbinding tussen beide valleien dient zo continue mogelijk, zonder infrastructurele onderbrekingen.

De historische infrastructuurbarrières worden door middel van brede parkbruggen (spoor, kanaal) en ecologische onderdoorgangen (gewestweg) overbruggd (b). Het introduceren van een lineaire parkverbinding zal ruimtelijk structurerend werken voor de aangrenzende woonzones. Het netwerk van trage verbindingen zal zich heroriënteren op de nieuwe parkverbinding (c). Daarnaast zal de nieuwe parkverbinding de aangrenzende groenzones opladen met nieuwe spelvoorzieningen (d).



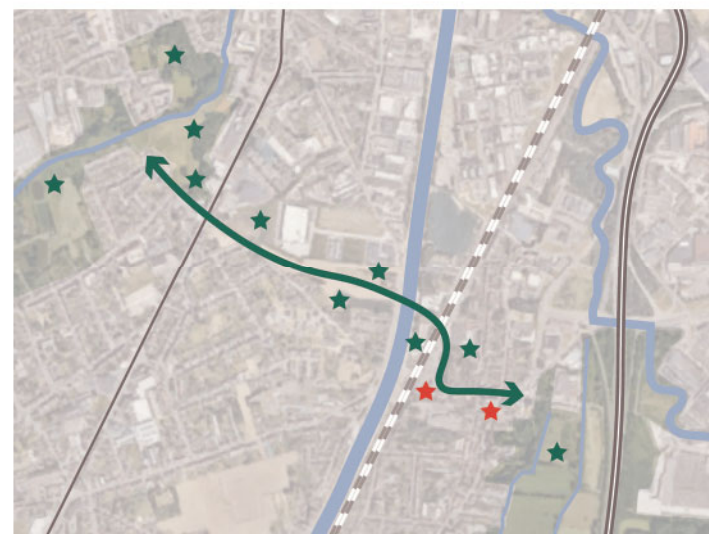
a) Bundeling versus spreiding



b) Continue verbinding



c) Structureren aangrenzende woonzones

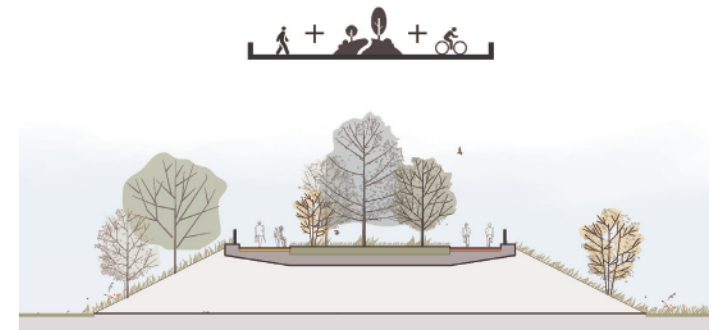


d) Opladen aangrenzende groenzones

### Multifunctionele parkbrug over kanaal en spoor

Het tweede ruimtelijke principe betreft het creëren van een multifunctionele parkbrug over het kanaal en het spoor. De parkbrug is ontworpen volgens een geïntegreerd typeprofiel waarbij een ecologische corridor, fietsverbinding en wandelverbinding wordt gecombineerd. Dit resulteert in een 20m brede betonnen brugstructuur (a). De aanloophellingen van de parkbrug worden in het volume van het gebouw geïntegreerd.

Om het spoor te overbruggen dient een minimale hoogte van 6 m te worden gehaald. Rekening houdende met een hellingspercentage van max. 4% resulteert dit in een hellingslengte van 150 m. Het integreren van een dergelijke lange hellingsbaan in het openbaar domein is zeer ruimteverslindend. Het integreren van de hellingsbaan in de architecturale vormgeving van het gebouw werkt kosten- en ruimtebesparend. (b)



a) Geïntegreerd profiel voor ecologie, fietsers en wandelaars

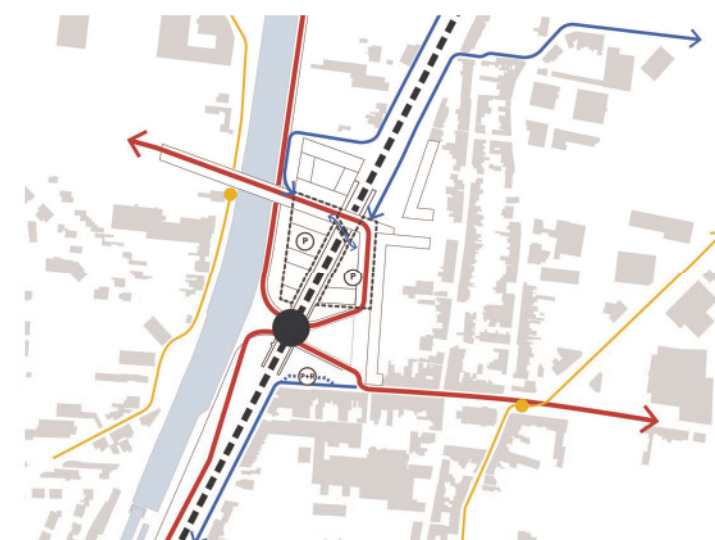


b) Geïntegreerde brughelling in gebouw

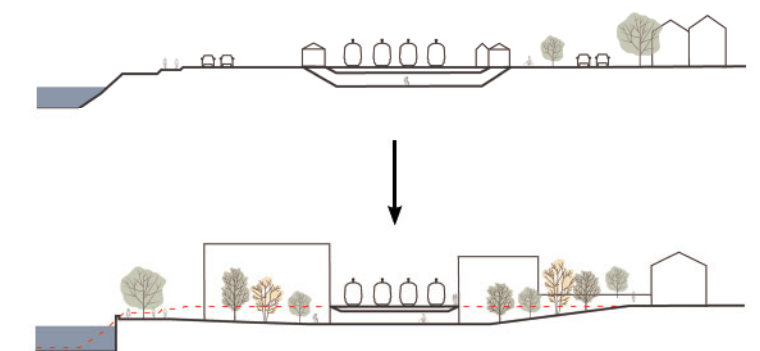
### Multifunctioneel transferium

Het derde ruimtelijke principe betreft het creëren van een multifunctioneel transferium. De uitbouw van een volwaardig GEN-station impliceert een optimale bereikbaarheid én verknoping van de stationsomgeving voor een zo breed mogelijk gamma aan verkeersmodi. De doorstroming van het autoverkeer wensen we te verhinderen in functie van de leefbaarheid van de stationsomgeving. De bereikbaarheid van het station voor auto's blijft te allen tijde gegarandeerd. Aan beide zijden van het spoor wordt een ondergrondse parking voorzien. De verbinding tussen beide parkeer garages gebeurt via de bestaande tunnel onder het spoor. (a)

De huidige voetgangerstunnel onder de sporen wordt vervangen door een brede onderdoorgang. De toekomstige kade van het verbrede kanaal ligt iets lager dan de sporen. Hierdoor is het mogelijk om met een uiterst minimale helling de fietssnelweg langs het kanaal onder de sporen door te verbinden met het stationsplein en de aanloophellingen richting de parkbrug. Het stationsplein wordt vormgegeven als een flauw hellend parklandschap met verblijfskwaliteiten en aangrenzende bebouwing die het plein omranden. (b)



a) Mobiliteitshub



b) Onderdoorgang onder spoor



## 5. Structuurschets op macroniveau

1. Wildersport
2. Wilderkasteel
3. Wildergroen
4. Pater Damiaanpark

5. Fiets- en ecotunnel Bergensesteenweg
6. Wilderplein
7. Ruysbroekveld
8. Begraafplaats

9. Kanaaltuinen
10. Parkbrug
11. Stationsplein
12. Kadepark

13. Stationsstraat
14. Kasteel van Ruisbroek
15. Vallei van de Zennebeemden

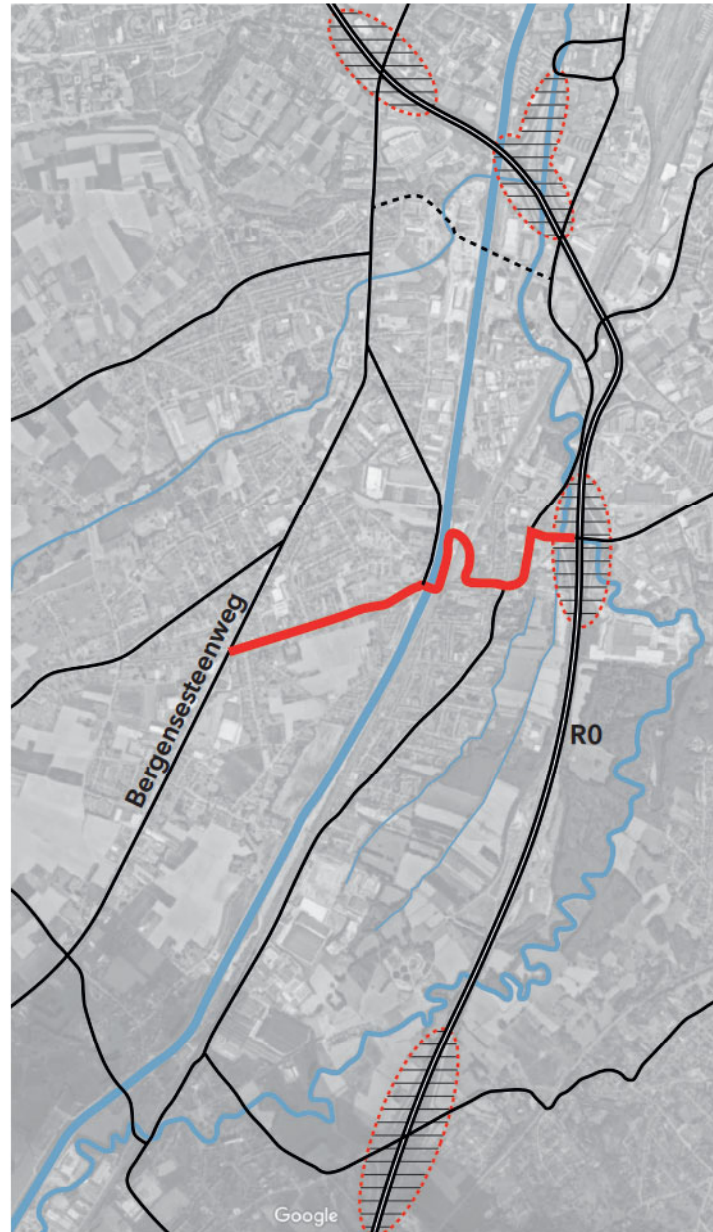




# Auto

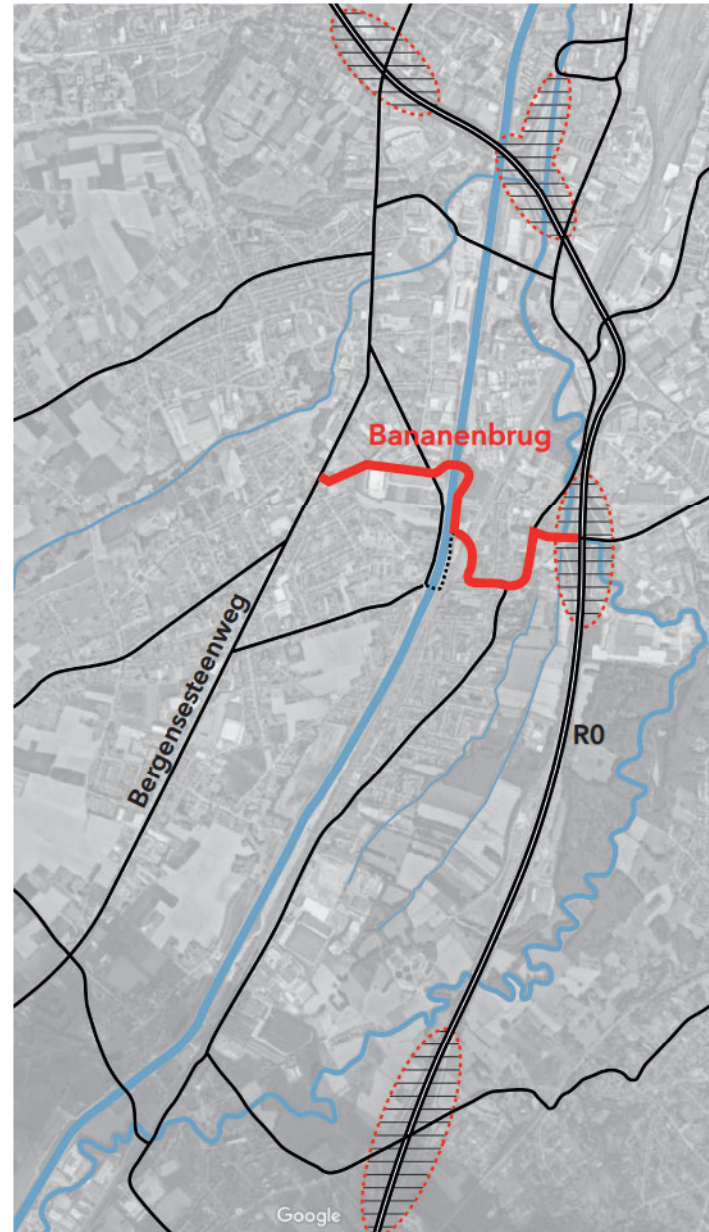
## Huidige ontsluiting

De huidige verkeersafwikkeling van de Bergensesteenweg (N6) naar de R0 doorheen Ruisbroek is problematisch. De intensiteit aan sluipverkeer op piekmomenten weegt zwaar op de leefbaarheid van het centrum. De korte opeenvolging van een kanaalbrug (Sasplein) met een spoortunnel (Stationsstraat) vormt een harde verkeersinfrastructuur dat alle potentiële verblijfskwaliteiten langsheen het kanaal ondermijnt.



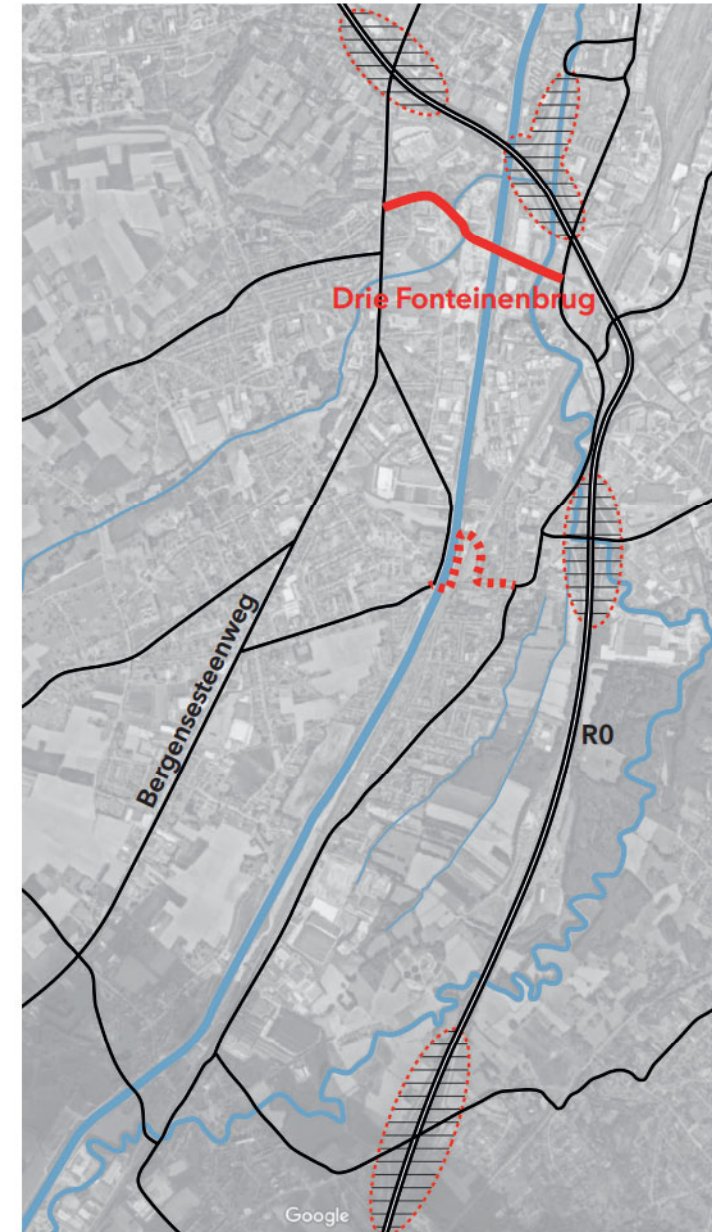
## Scenario Bananenbrug

Door de geplande kanaalverbreding verdwijnt de huidige kanaaloversteek ter hoogte van het Sasplein en wordt de nieuwe sluis meer zuidwaarts ingeplant. De in aanbouw zijnde Drie Fonteynenbrug vormt de nieuwe kanaalverbinding tussen de Bergensesteenweg de R0. De plannen voor een bijkomende noordelijke kanaaloversteek voor auto's (de zogenaamde Bananenbrug) is volgens ons onnodig en zelfs onwenselijk omdat hiermee het doorgaand verkeer in het centrum van Ruisbroek in stand wordt gehouden. Er is daarentegen wel nood aan veilige en comfortabele fiets- en voetgangersverbindingen over het kanaal.



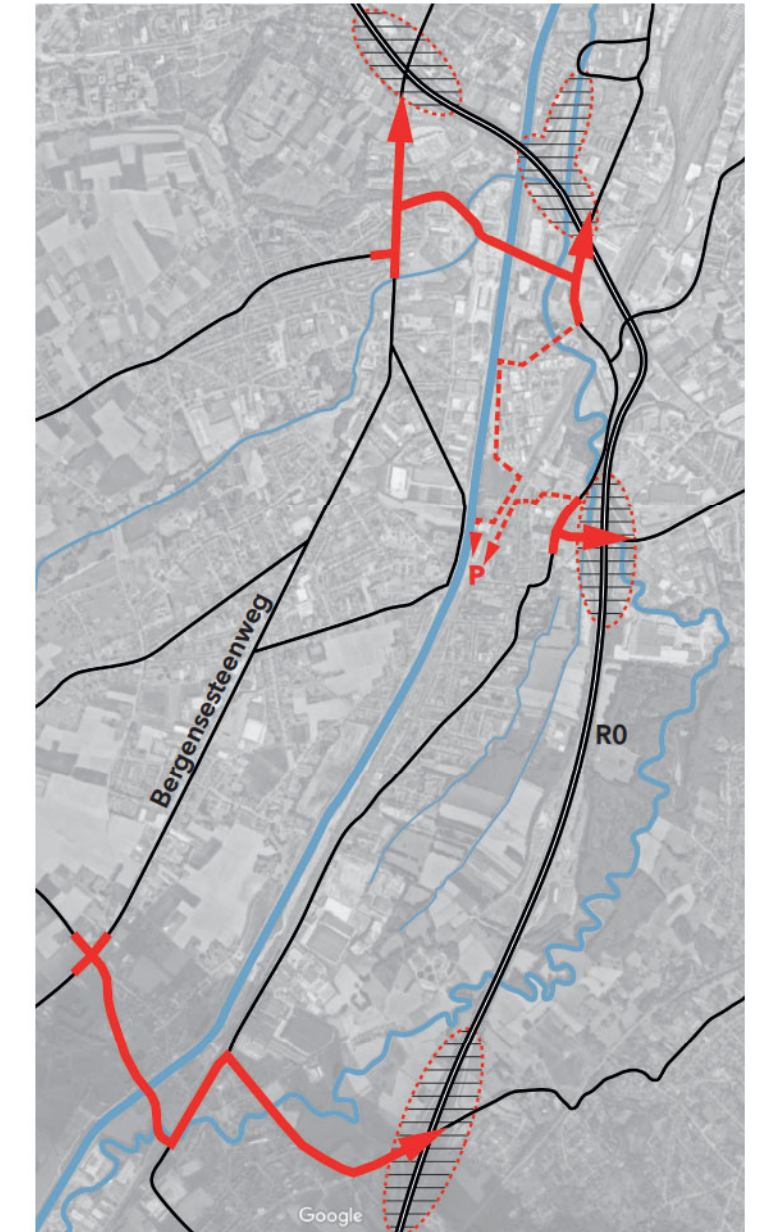
## Gewenste ontsluiting

Met de nieuwe Drie Fonteynenbrug in het noorden en de huidige kanaaloversteek aan de sluis van Lot ten zuiden is de afwikkeling van het autoverkeer tussen de Bergensesteenweg en de R0 voldoende gewaarborgd. We stellen voor een knip in doorheen het centrum in oostwest richting te realiseren zodat de toekomstige kanaaloevers vrij zijn van autoverkeer en heringericht kunnen worden als een kwalitatieve parkruimte.



## Bereikbaarheid R0 en Station

De bereikbaarheid van het station blijft uiteraard wel gegarandeerd, zodoende optimaal te kunnen functioneren als GEN station. Het station wordt via twee richtingen vanaf de R0 ontsloten. Aan de westzijde van het spoor wordt het station vanaf de N266 ontsloten langsheen De Bruyckerweg, Anderlechtstraat en Spoorstraat tot rechtstreeks in de ondergrondse parkeergarage. Aan de oostzijde wordt het station vanaf de N266 ontsloten via de Vortsesteenweg, Gieterijstraat en Wittehoedstraat.

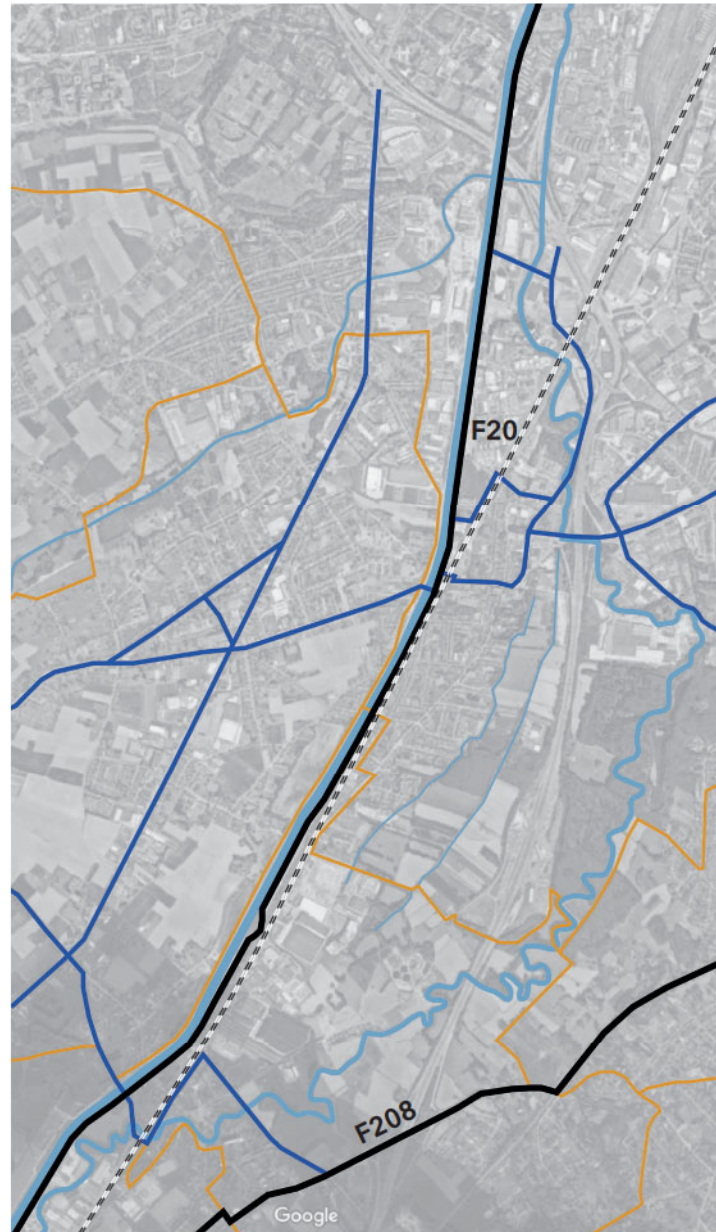




## Fietsers

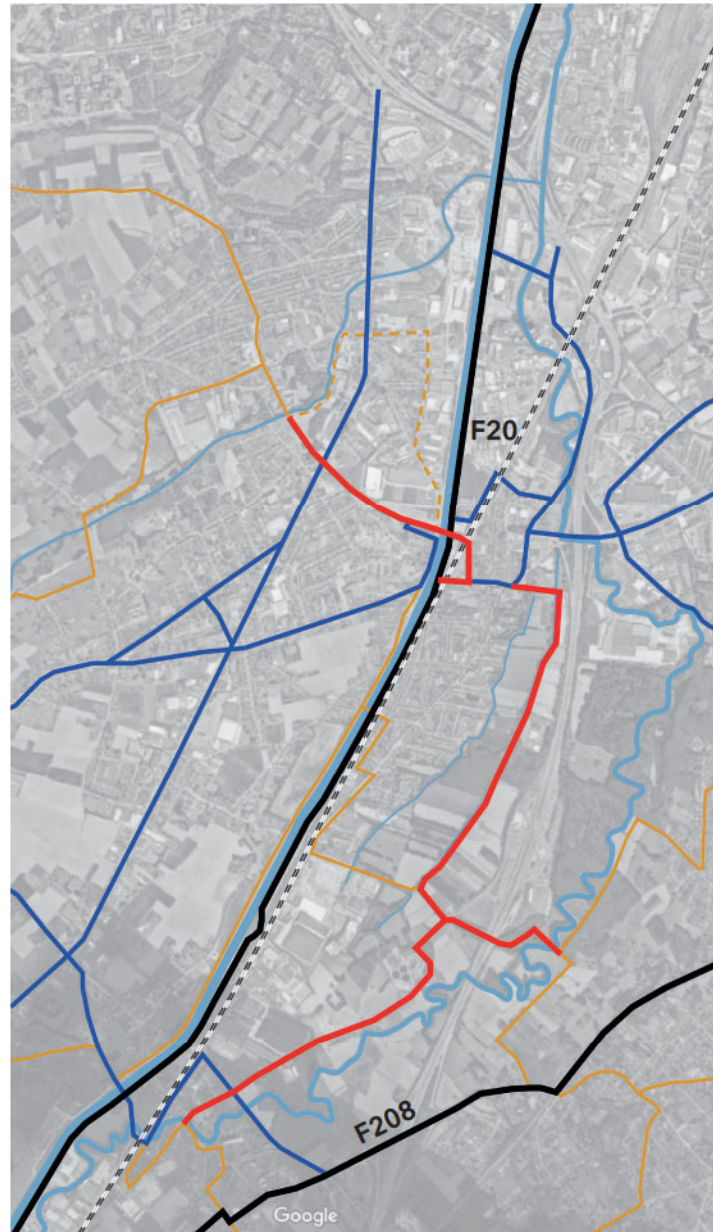
### Huidig fietsnetwerk

De huidige fietsverbinding tussen beide oevers van het kanaal en het centrum van Ruisbroek is zeer problematisch. De fietser dient eerst over het Sasplein te gaan om vervolgens, met de fiets aan de hand, het voetgangerstunneltje onder de sporen te nemen (aangezien de autotunnel niet geschikt is voor fietsers). Met het verdwijnen van het Sasplein is er nood aan een nieuwe fietsverbinding over het kanaal en biedt zich de opportuniteit om de barrièrewerking van de spoorbundel mee op te lossen.



### Gewenst fietsnetwerk

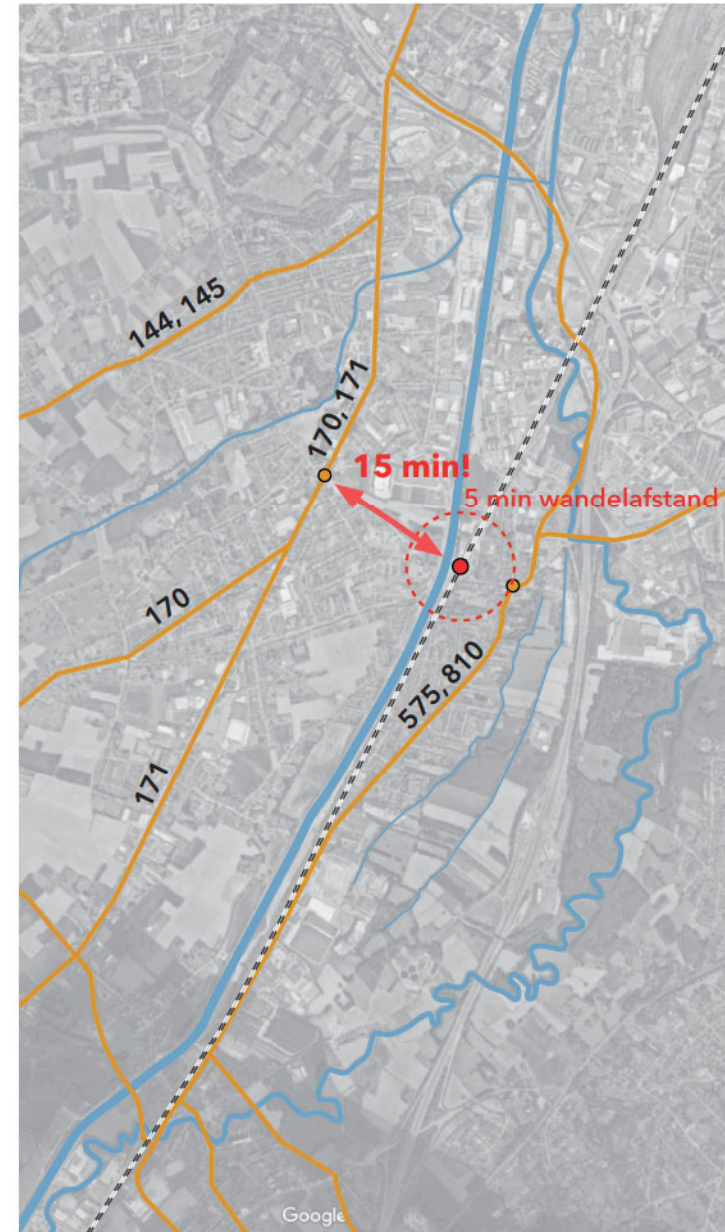
We wensen de fietsverbinding tussen beide oevers van het kanaal, en bij uitbreiding tussen beide valleien (Zuunbeekvallei en Zennevallei) drastisch te verbeteren. De barrièrewerking van de parallelle infrastructuren is immers het grootste pijnpunt in de ontwikkeling van Ruisbroek. We wensen een conflictvrije wandelverbinding te ontwikkelen tussen beide valleien. Deze conflictvrije fietsverbinding verbindt alle functionele en recreatieve fietsroutes aan de westzijde van het kanaal in één beweging met de fietssnelweg en het station aan de oostzijde van het kanaal.



## Bussen

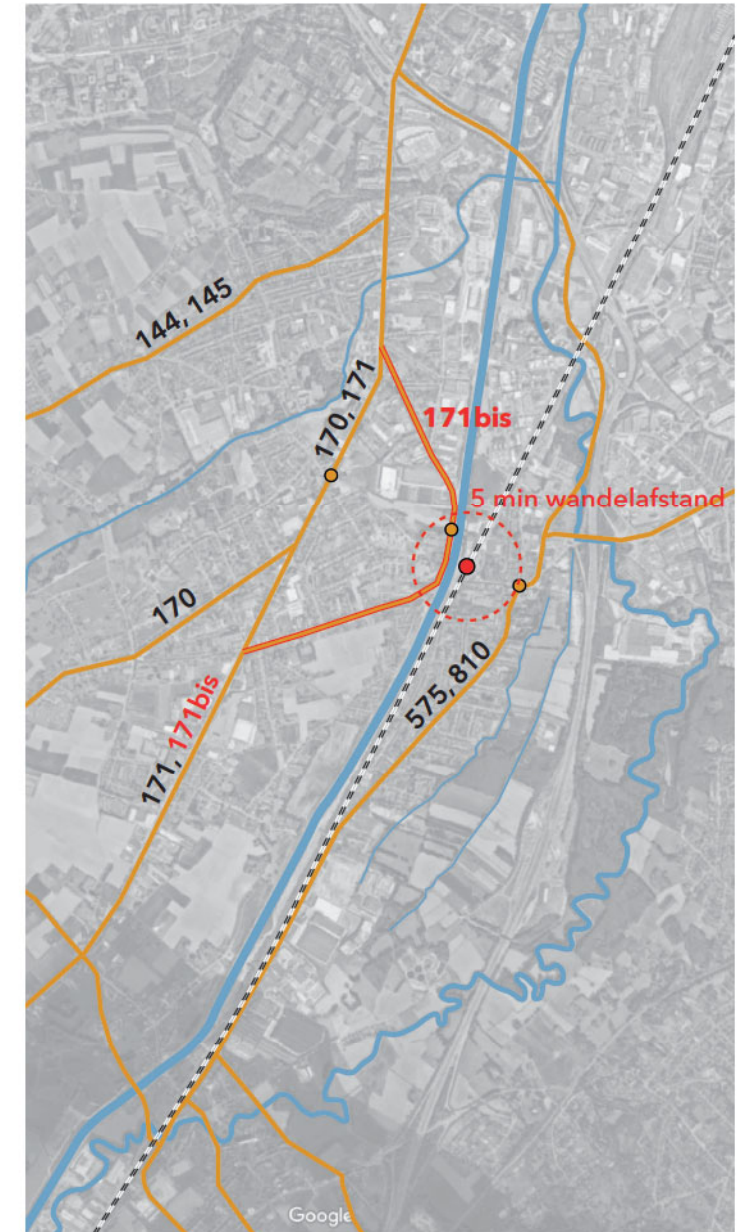
### Huidige busverbinding

Het station Ruisbroek wordt vandaag enkel langsheen de oostzijde ontsloten door Lijnbussen (lijn 575 en lijn 810). Aan de westzijde rijden de Lijnbussen over de Bergensesteenweg (lijn 170 en lijn 171). De wandelafstand tussen de dichtstbijzijnde bushalte en het station bedraagt 15 minuten. Door het specifieke historische stratenpatroon (onder een hoek van 45° t.o.v. kanaal en N6) is de herkenbaarheid van de wandelverbinding bovendien moeilijk onleesbaar.



### Gewenste busverbinding

We wensen één van beide busverbindingen over de Bergensesteenweg (lijn 170 of lijn 171) om te leiden langsheen de Ruisbroeksesteenweg en de Groot Bijgaarden Straat zodoende de wandelafstand naar het station te verkleinen. De nieuwe bushalte wordt voorzien onder de Parkbrug zodat er een directe verbinding ontstaat tussen de bushalte en het station.





## Voetgangers

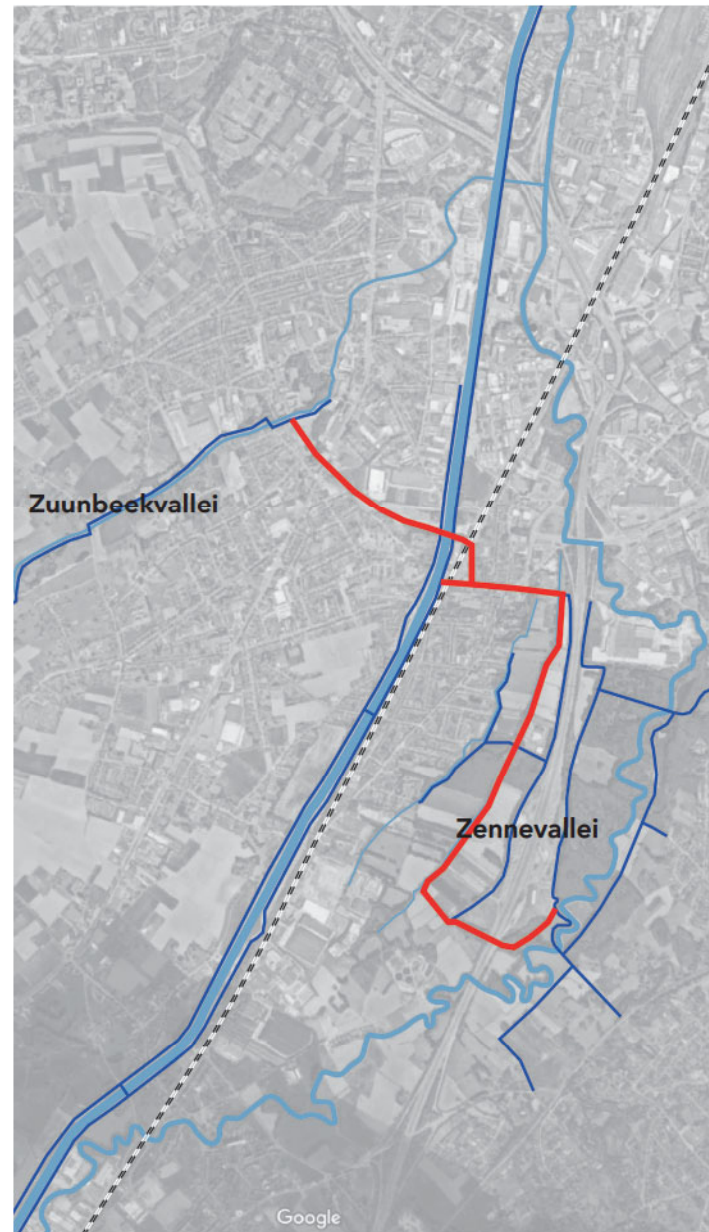
### Huidige wandelnetwerken

De belangrijkste recreatieve wandelnetwerken situeren zich langs de oevers van de Zenne en de Zuunbeek. De Zennebeemden kennen een meer uitgebouwd netwerk van wandelpaden. Het ontbreekt vandaag aan een veilige en comfortabele wandelverbinding tussen beide valleien.



### Gewenste wandelnetwerken

We wensen een conflictvrije wandelverbinding tussen beide valleien te ontwikkelen. Deze wandelverbinding vormt de missing-link die de verschillende infrastructuur barrières conflictvrij kruist en tevens een functionele wandelverbinding vormt tussen de aangrenzende woonwijken en het station.



## Ecologie

### Huidige ecologische structuur

De ecologische connectiviteit tussen de Zuunbeekvallei en de Zennevallei is problematisch. De samenvloeiing van beide valleien vindt plaats net onder het afrittencomplex 17. Stroomopwaarts worden beide valleigebieden door zware infrastructuur barrières van elkaar gescheiden. In het verstedelijkte veld tussen beide valleien bevinden zich nog tal van openruimte fragmenten. De meeste van deze openruimte fragmenten worden beleidsmatig bestemd als niet-bebouwbare ruimte. In het kader van het subsidiedossier "Groene verbindingen tussen Zuunbeek en Zennevallei" worden er concrete inrichtingsplannen voor deze resterende openruimte fragmenten opgesteld.

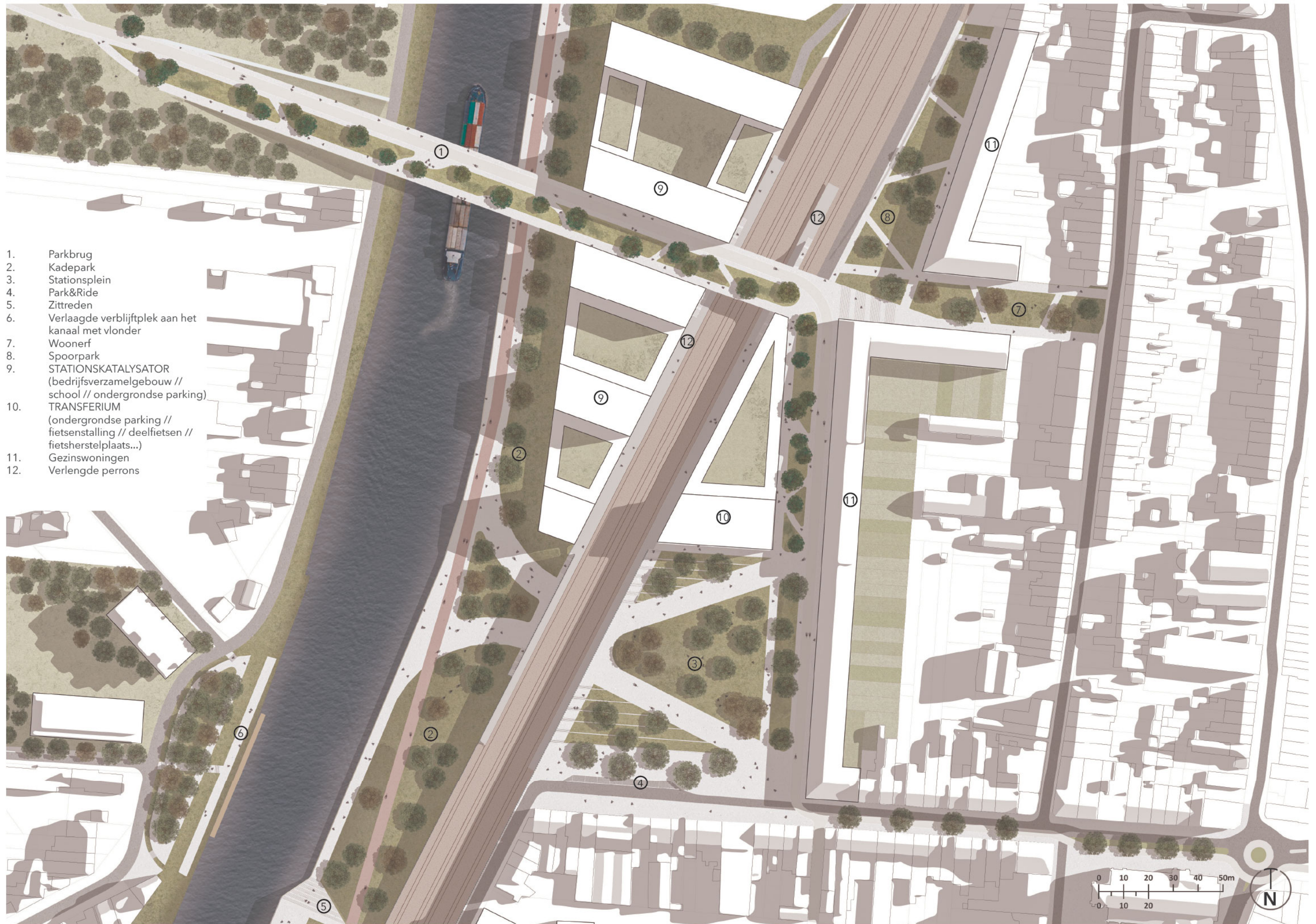


### Gewenste ecologische verbindingen

We wensen een conflictvrije ecologische verbinding tussen beide valleien te ontwikkelen. Deze ecologische verbinding is bedoeld voor kleinere doelsoorten van heet droge natuurtypen (insectachtigen, egels, vlinders,...) en waarvan de huidige barrières onoverbrugbaar zijn (kanaal, spoor, gewestweg). De nieuwe ecologische verbinding heeft niet enkel betekenis als corridor tussen twee beekvalleien, maar zorgt tevens voor een ontsnippering van alle tussenliggende openruimte fragmenten die vandaag als geïsoleerde natuureenheden verspreid liggen in het verstedelijkte veld.







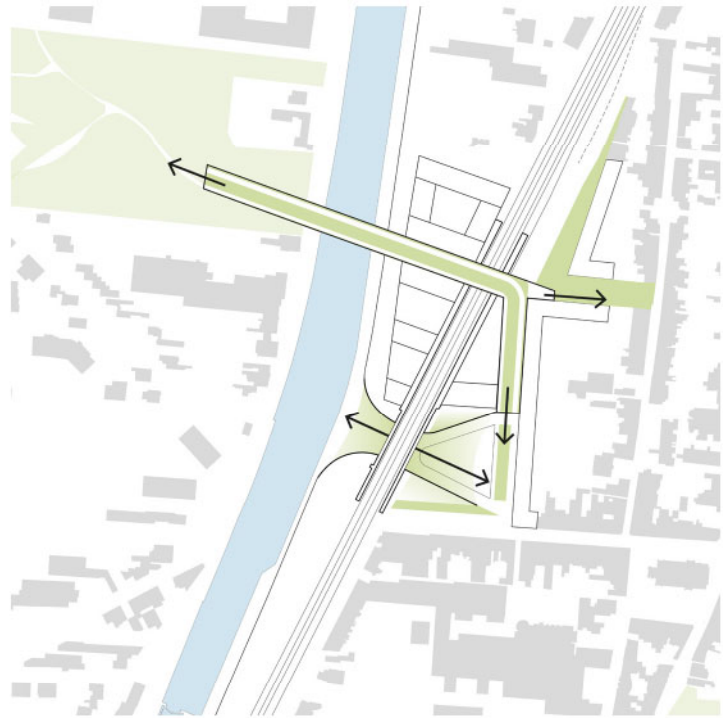
- 1. Parkbrug
- 2. Kadepark
- 3. Stationsplein
- 4. Park&Ride
- 5. Zittreden
- 6. Verlaagde verblijfplek aan het kanaal met vlonder
- 7. Woonerf
- 8. Spoorpark
- 9. STATIONSKATALYSATOR (bedrijfsverzamelgebouw // school // ondergrondse parking)
- 10. TRANSFERIUM (ondergrondse parking // fietsenstalling // deelfietsen // fietsherstelplaats...)
- 11. Gezinswoningen
- 12. Verlengde perrons



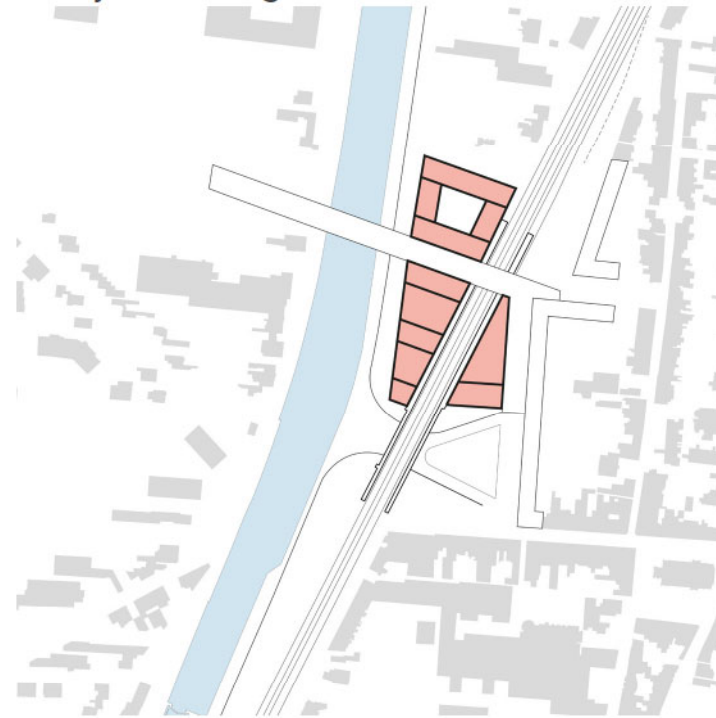


## 6. Structuurschets stationsomgeving

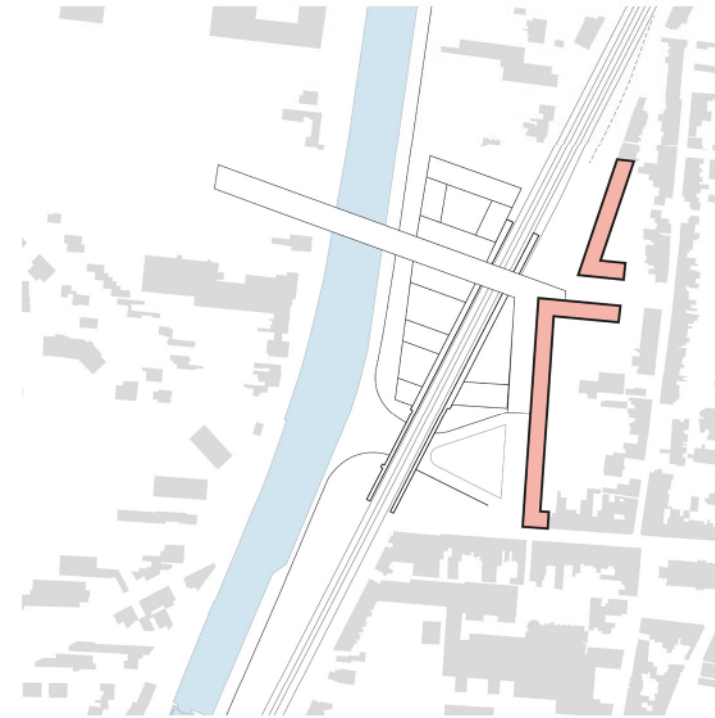
Spooronderdoorgang & Parkbrug



Ondergrondse parking // Transferium //  
Bedrijfsverzamelgebouw // School



Woonontwikkelingen



De connectie tussen het stationsplein en het kanaal wordt gerealiseerd door een nieuwe brede onderdoorgang onder de spoorbundel. Het stationsplein wordt in een licht hellend vlak aangelegd zodat fietsers vanaf de fietsnelweg in een vloeiende beweging onder de sporen door kunnen en verder door kunnen stijgen naar de parkbrug indien zij het kanaal wensen over te steken. Vanop het stationsplein vertrekt een licht hellende straat tot op het niveau van de parkbrug. Via een trap naar het oosten wordt de parkbrug tevens verbonden met de Gieterijstraat.

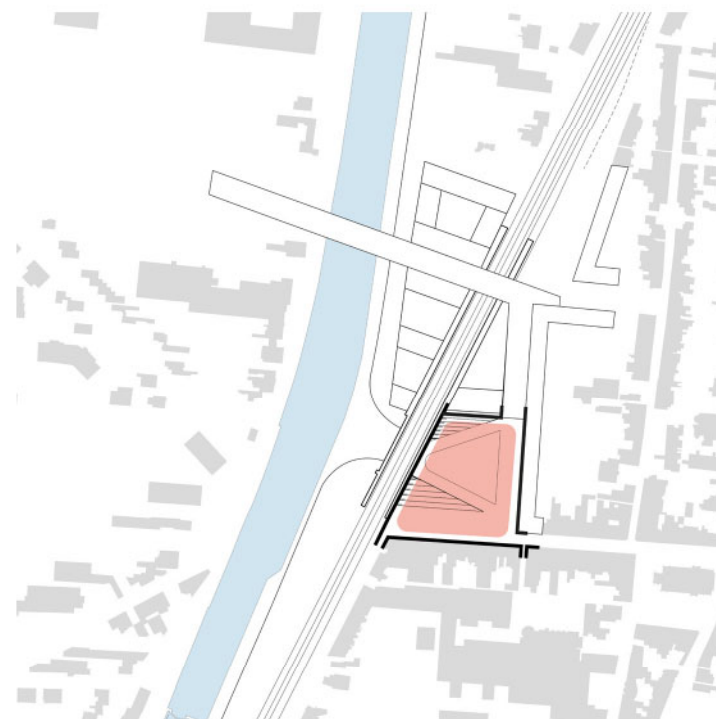
De zone tussen het spoor en het kanaal kan ontwikkeld worden als een stationskatalysator (school, bedrijfsverzamelgebouw, etc). De driehoekige zone ten oosten van het spoor kan ontwikkeld worden als een transferium zodoende de schaalspiong te kunnen maken naar een comfortabel GEN-station. Naast een ondergrondse parkeergarage wordt ruimte voorzien voor een grote fietsenstalling en ondersteunende functies.

De oostzijde van het stationsplein wordt afgewerkt met een nieuwe woonontwikkelingen. Deze woonontwikkelingen worden ontsloten via het stationsplein en een licht hellende straat naar de parkbrug. De nieuwe bebouwing vervolledigt het bestaande bouwblok van de Gieterijstraat en de Stationsstraat.

Toegankelijke perrons



Omranden stationsplein



Kanaalpark



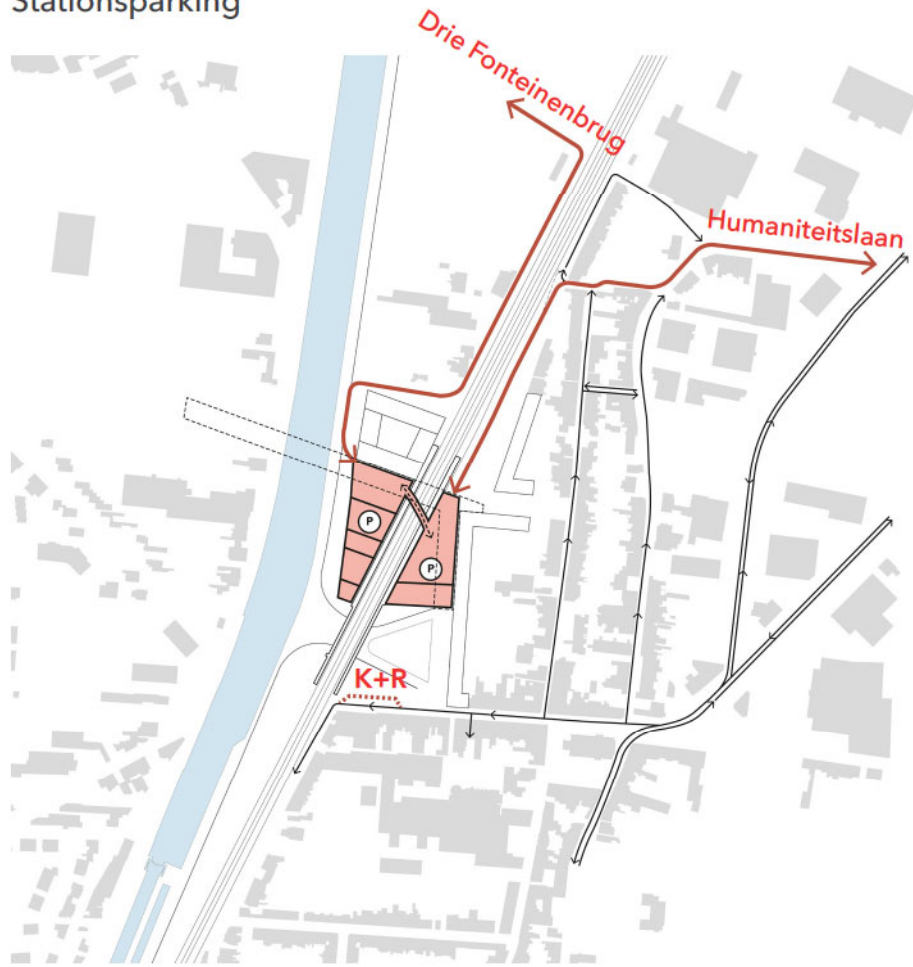
De perrons worden verlengd tot 265 m lengte. De toegankelijkheid wordt drastisch verbeterd door 8 nieuwe toegangen naar de perrons. Er worden 4 toegangen ter hoogte van de spooronderdoorgang voorzien, en 4 nieuwe toegangen vanaf de parkbrug.

Het nieuwe stationsplein krijgt een architecturale omranding langs de vier zijden. De bestaande huizenrij ten zuiden wordt aangevuld met nieuwe woonontwikkelingen ten oosten en de gevel van het transferium ten noorden. De westgevel wordt gevormd door een hoog geluidsscherm dat als een kwalitatieve architecturale gevel wordt uitgewerkt.

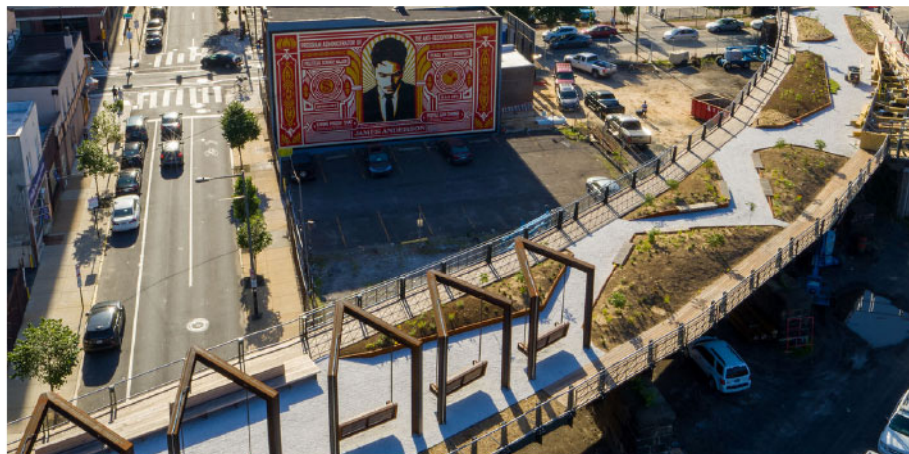
De zone tussen het spoor en het verbrede kanaal wordt ingericht als een verblijfspark. Langs de spoorlijn worden hoge geluidschermen voorzien. Door de licht verlaagde ligging ten opzichte van het spoor krijgt het park "rugdekking" en is het georiënteerd op het kanaal.



### Stationsparking

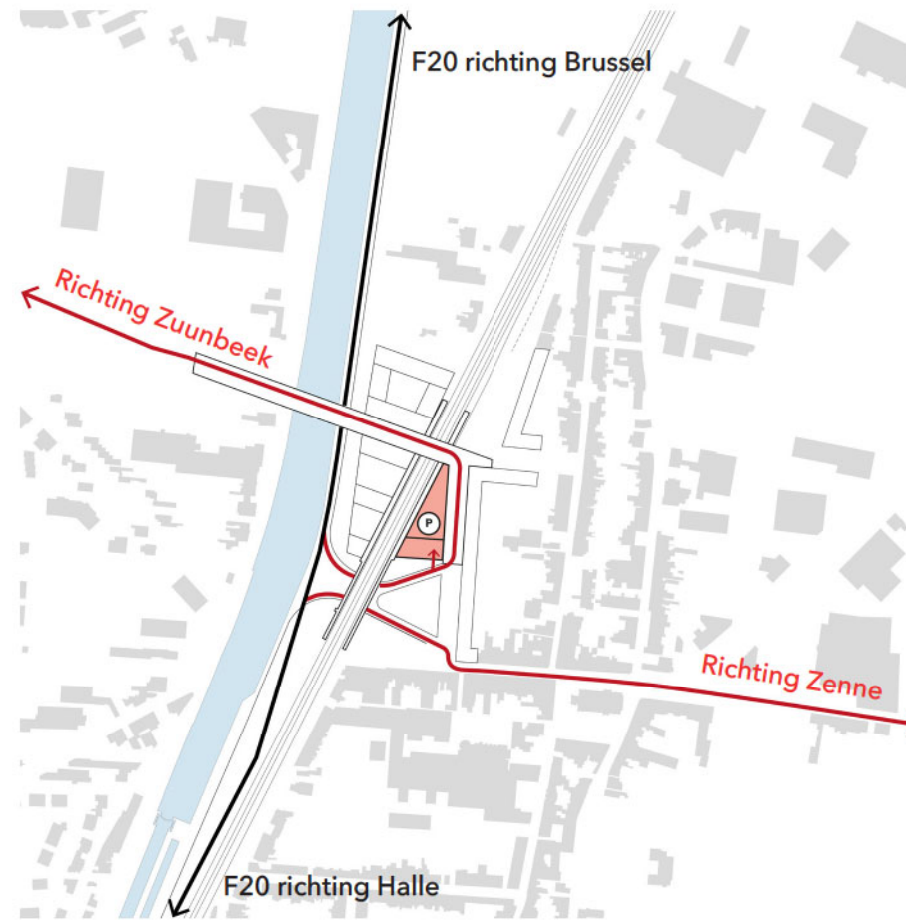


De stationsparking bestaat uit twee aparte ondergrondse parkeergarages van elk ca. 5.000 m<sup>2</sup> die onderling verbonden zijn via de bestaande tunnel onder de sporen. De ondergrondse parkeergarage biedt in totaal plaats voor ca. 285 parkeerplaatsen. De westelijke parking wordt ontsloten via de Spoorwegstraat en leidt richting de Drie Fonteinbrug. De oostelijke parking wordt ontsloten via de Wittehoedstraat, een kort stukje Gieterijstraat om vervolgens aan te takken op de Vorstsesteenweg. Mits een beperkte onteigening kan het wegprofiel van de Gieterijstraat worden geoptimaliseerd voor verkeer in twee richtingen.



Referentie: The Railpark van Philadelphia

### Fietsers

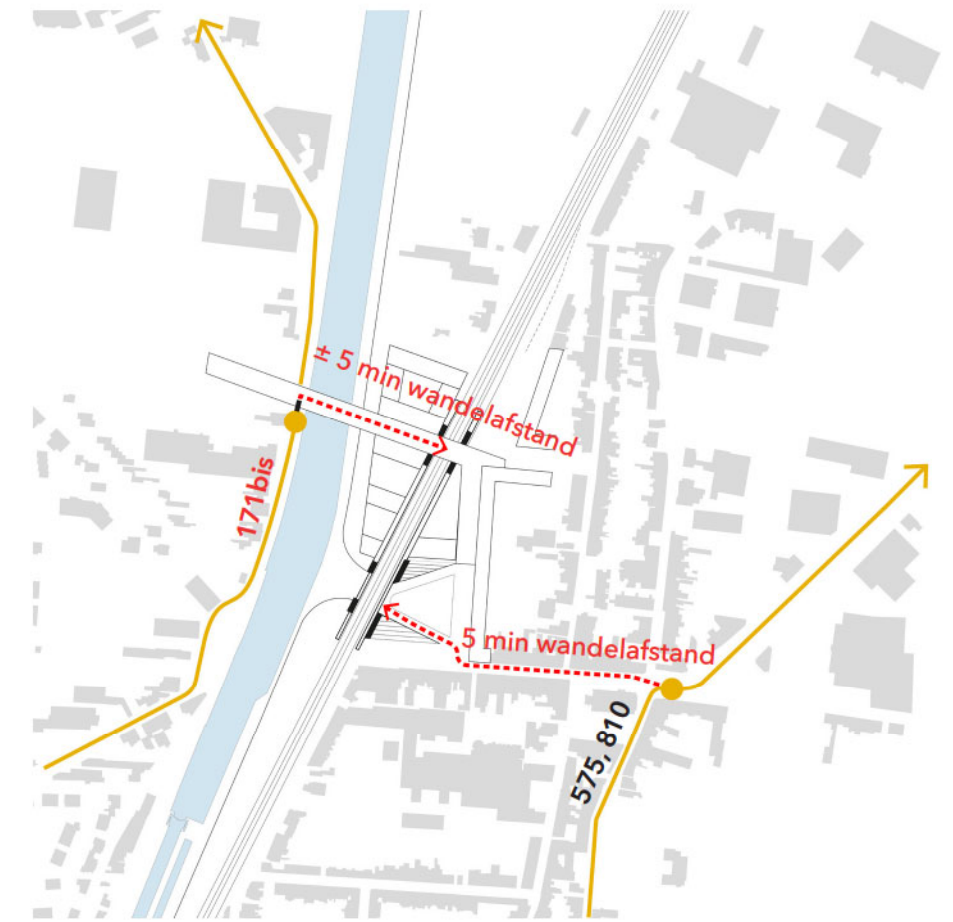


De fietssnelweg langs het kanaal wordt via een brede onderdoorgang onder de sporen verbonden met het centrum van Ruisbroek enerzijds, en via een licht hellende straat naar de parkbrug over het kanaal anderzijds. Door de vlotte en comfortabele verknoping van het fietsverkeer in vier windrichting kan het station ontwikkeld worden als mobiliteitshub.



Onteigening i.f.v. onderdoorgang Bergensesteenweg (links) en verbreding Gieterijstraat (rechts)

### Openbaar vervoer (bus + stationtoegangen)



De busverbinding over de Bergensesteenweg wordt via de Ruisbroeksesteenweg omgeleid langs het kanaal. Hierdoor wordt de wandelafstand naar het station drastische verkleind. Vanaf de parkbrug wordt een directe toegang tot het perron mogelijk gemaakt.



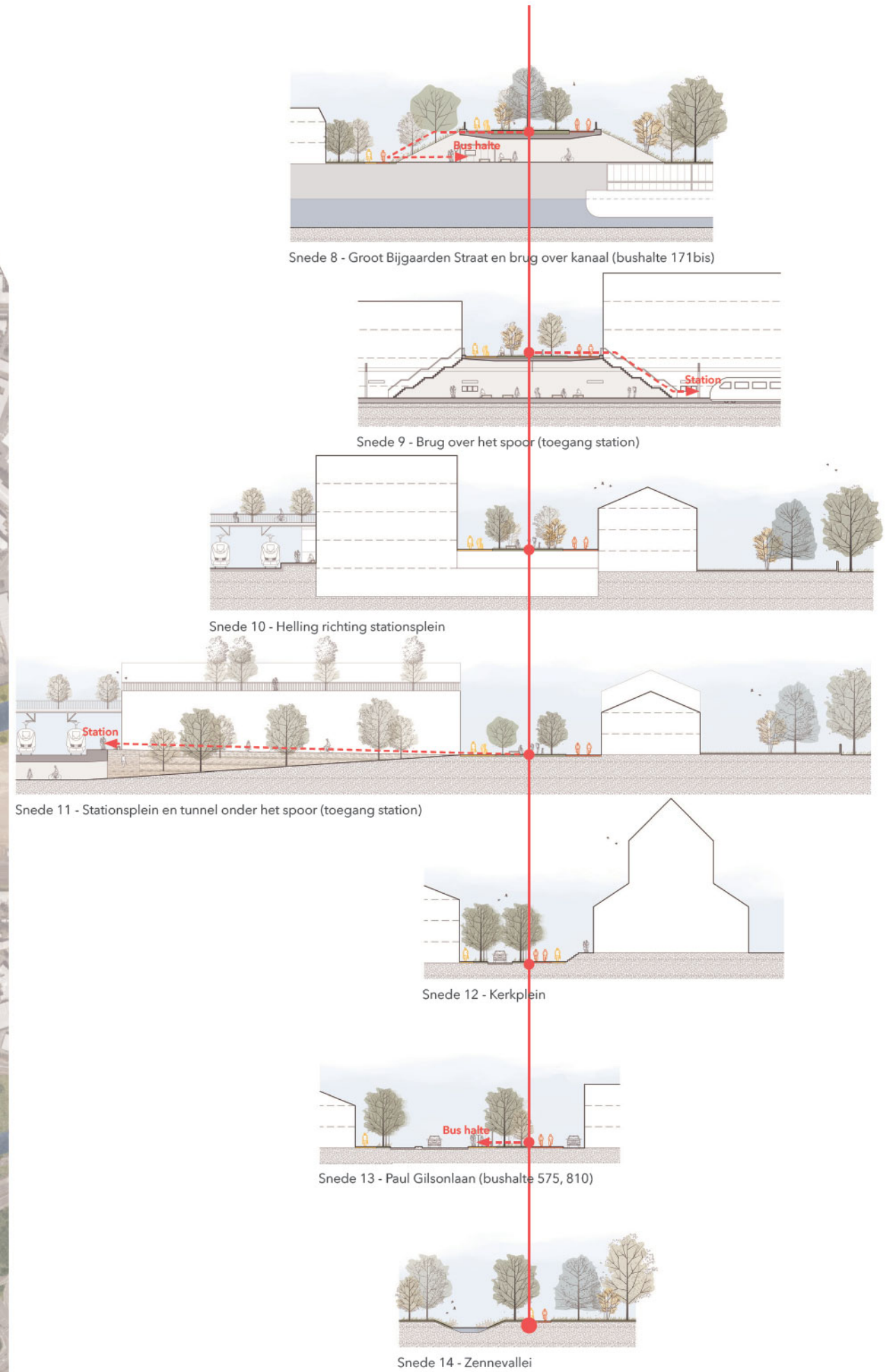
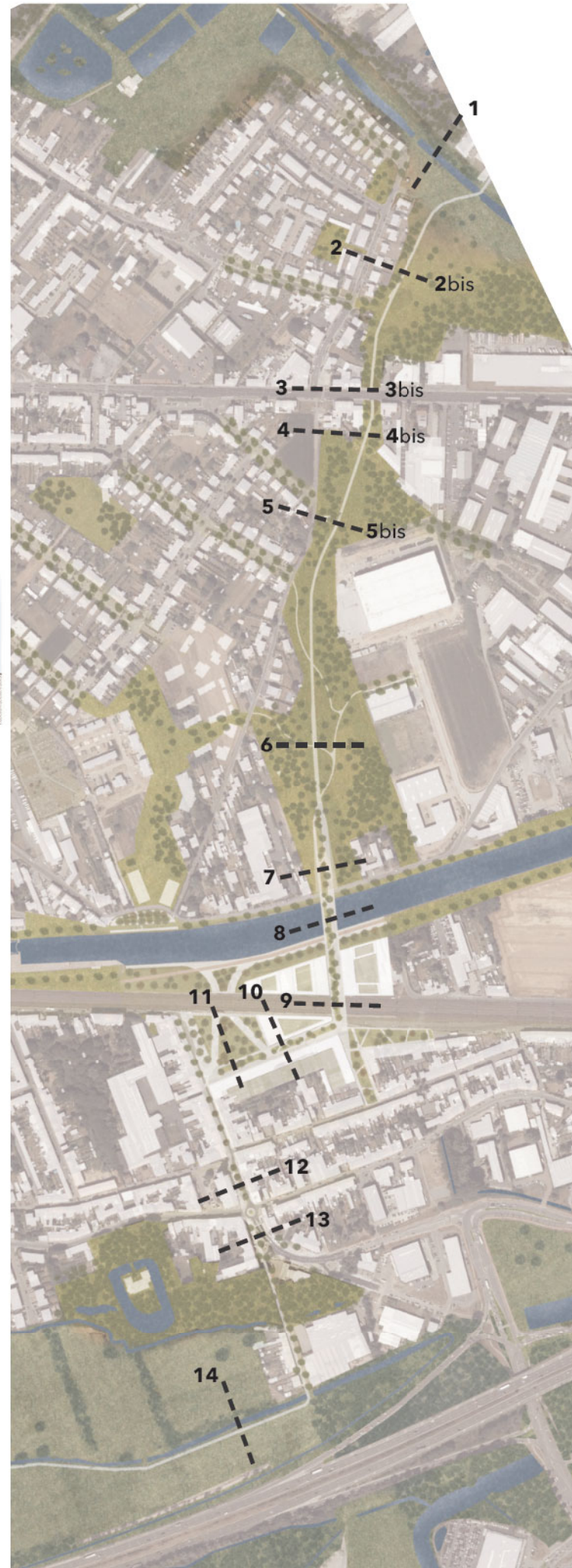
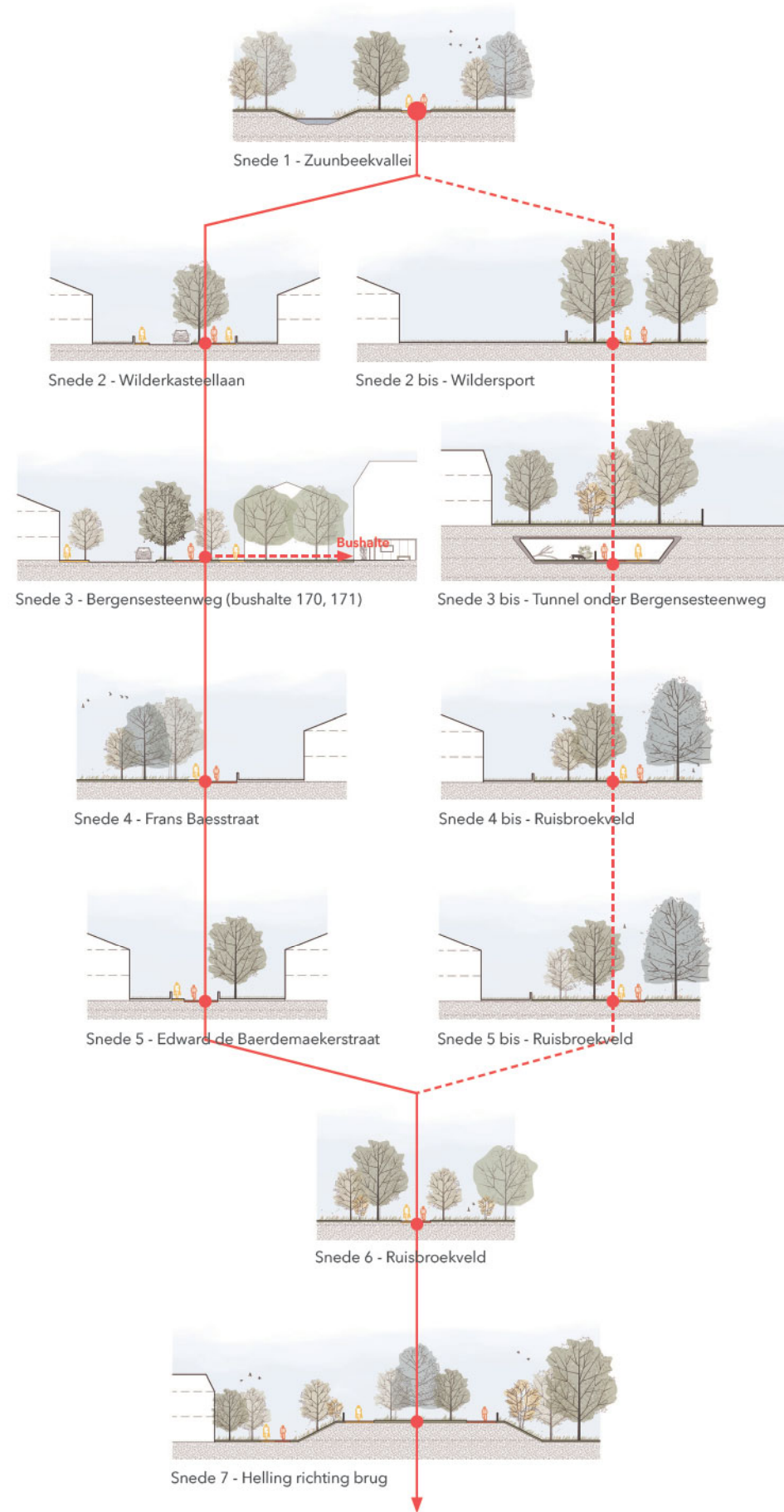
Referentie: Stationsplein van Apeldoorn





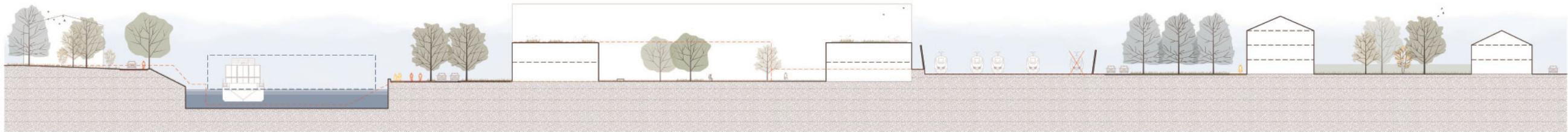


# Snedes valleiverbinding

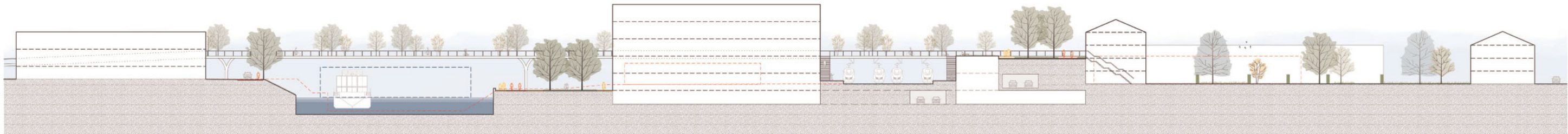




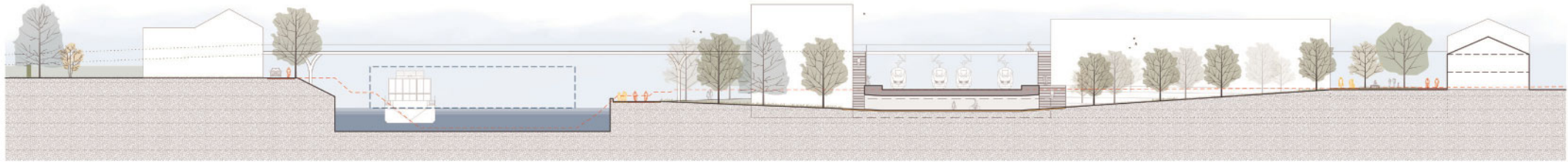
# Snedes kanaal en stationsomgeving



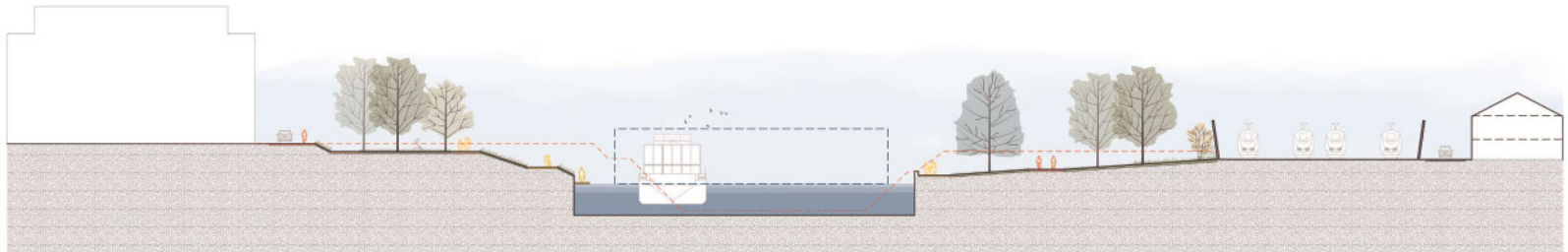
Snede 1



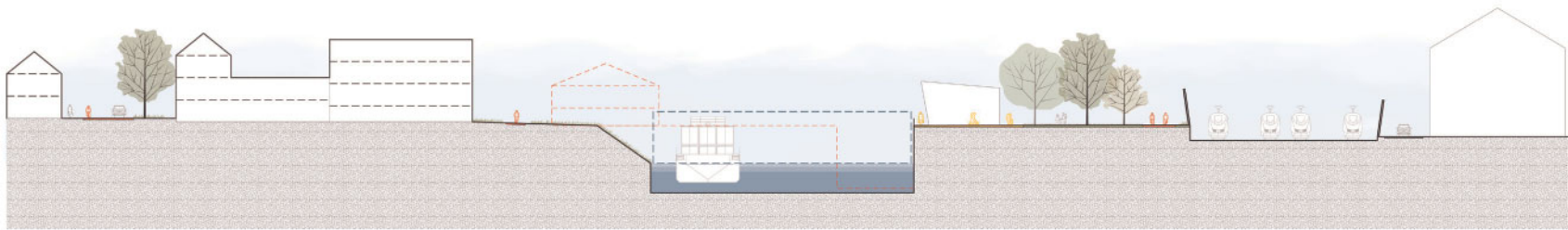
Snede 2



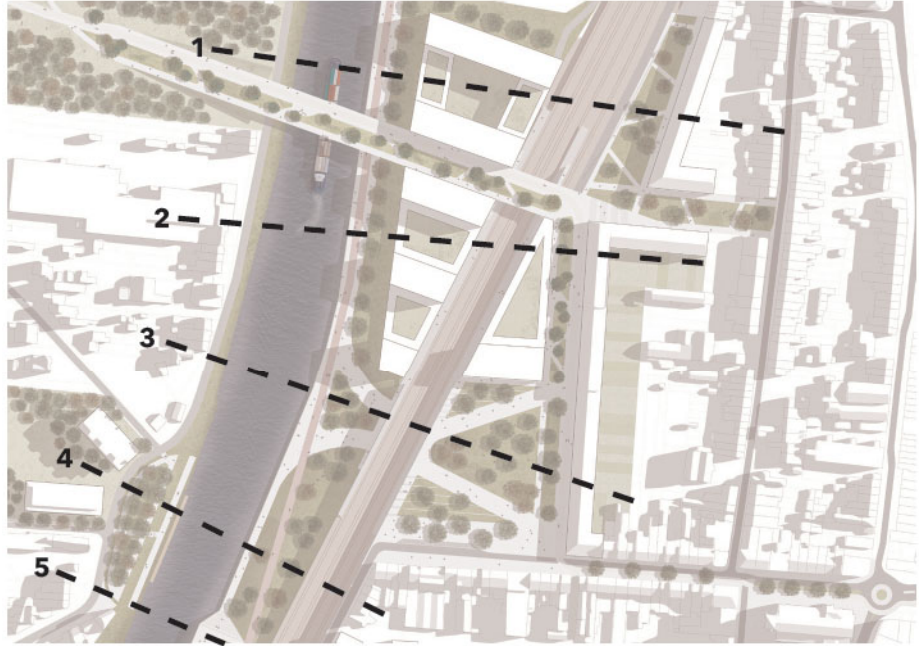
Snede 3



Snede 4



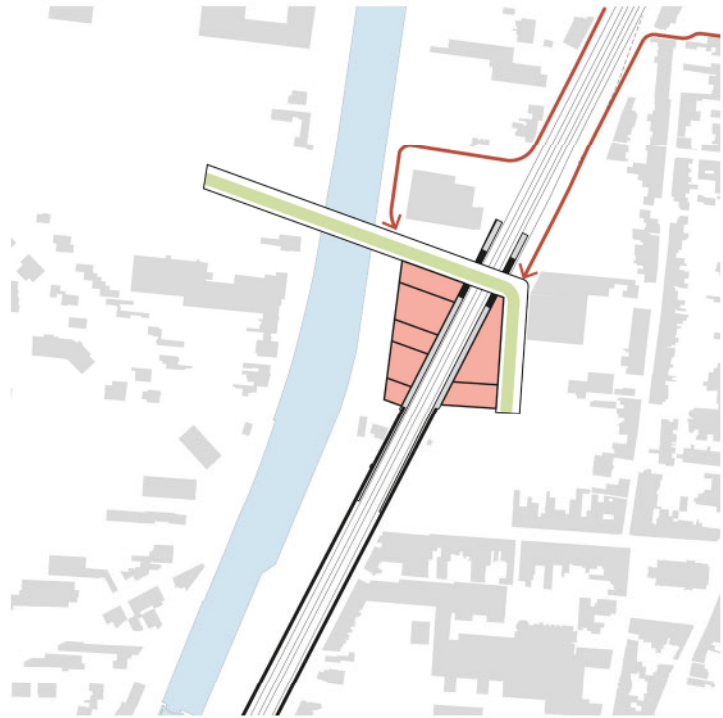
Snede 5



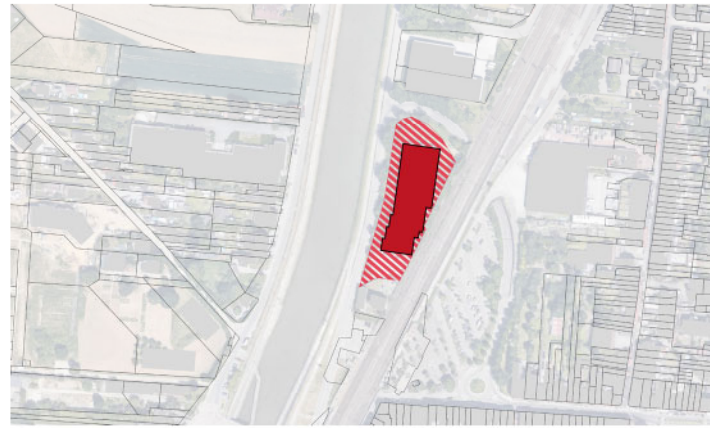


# 7. Fasering

## Fase 1



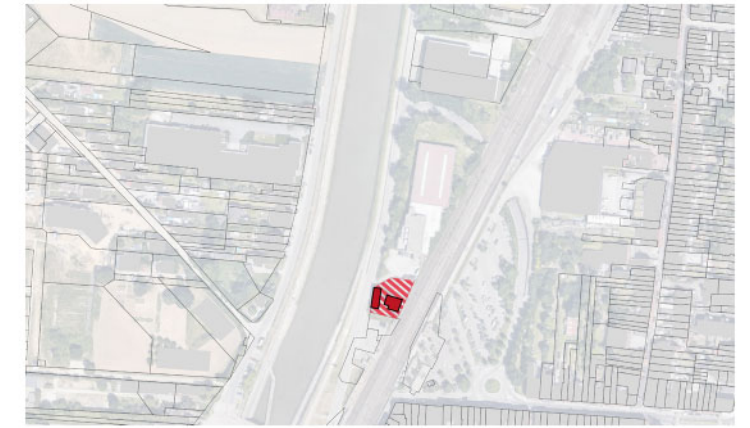
In de eerste fase worden de loodsen tussen het spoor en het kanaal onteigend en herontwikkeld. De volumetrie van het nieuwe bouwvolume bestaat uit maximum 5 bouwlagen met een ondergrondse parkeergarage. Het vaste gedeelte van parkbrug kan integraal deel uitmaken van de architectuur van het gebouw. Op het stationsplein wordt een driehoekig transferium voorzien waarvan het oostelijk deel van het dak een hellende straat richting de parkbrug vormt.



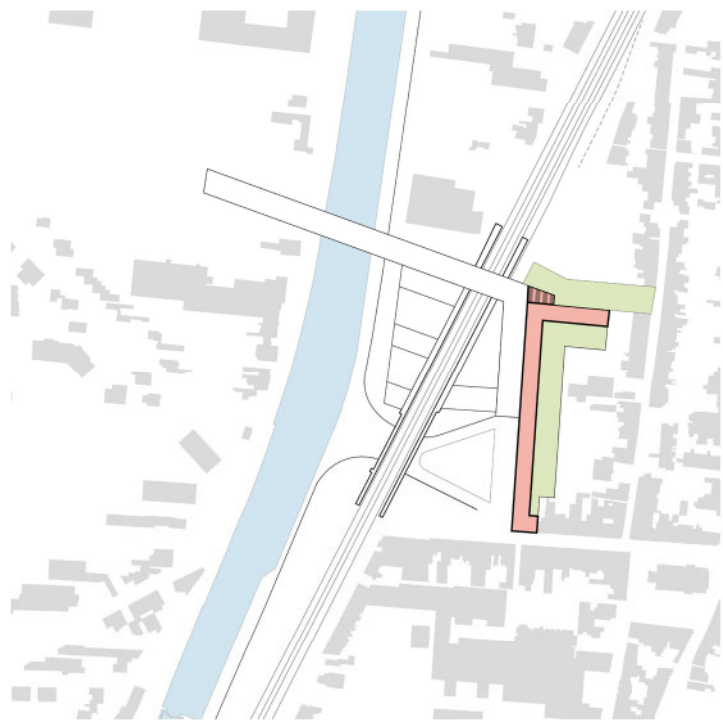
## Fase 2



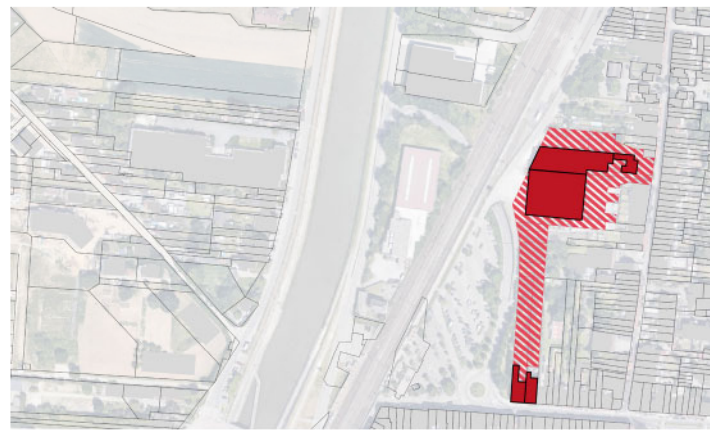
In de tweede fase wordt de brede doorgang onder de spoorbundel gerealiseerd. Hiervoor dient de onteigening van het vrijstaande witte huis te gebeuren. De herinrichting van de kanaaloevers tot een kwalitatief parklandschap kan pas gebeuren bij de geplande werken voor de kanaalverbreding in 2030.



## Fase 3



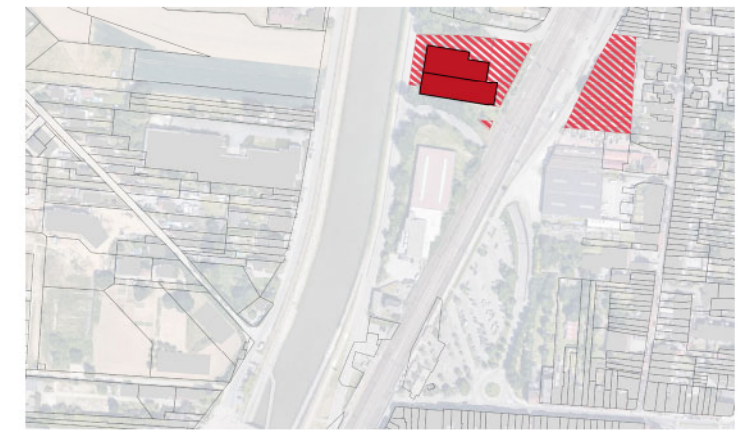
In de derde fase worden de woonontwikkelingen aan de oostzijde van het stationsplein gerealiseerd. Hiervoor dienen twee woningen op de hoek van de Stationsstraat, enkele tuinen van diepe percelen en de loodsen van Cogam NV te worden onteigend en herontwikkeld.



## Fase 4



In de vierde fase wordt de loods ten noorden van de parkbrug herontwikkeld. De volumetrie van het nieuwe bouwvolume betreft maximum 5 bouwlagen en kan aansluiten op het nieuwe maaiveld van de parkbrug. Aan de oostzijde van het spoor wordt de Wittehoedstraat vervolledigd met nieuwe eengezinswoningen die het bouwblok sluiten. We wensen te onderzoeken of het mogelijk is om het korte rangeerspoor parallel aan de Wittehoedstraat uit dienst te nemen en in te richten als buurtpark.





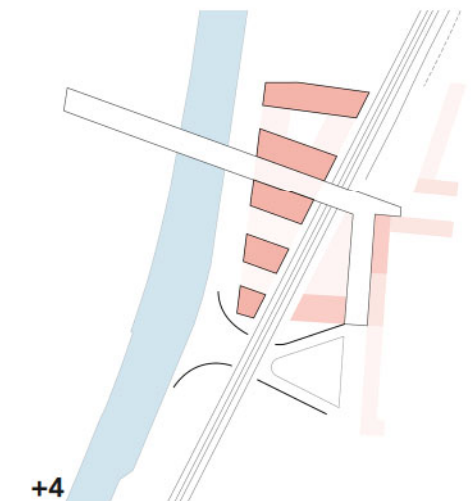
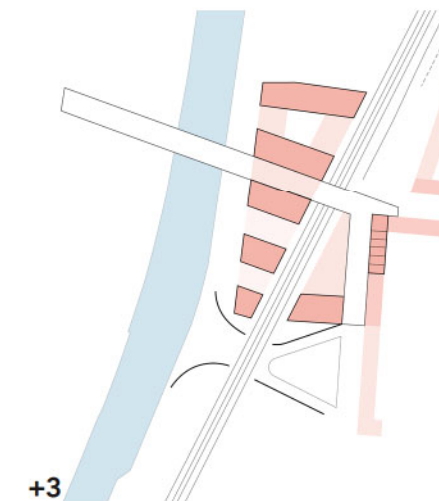
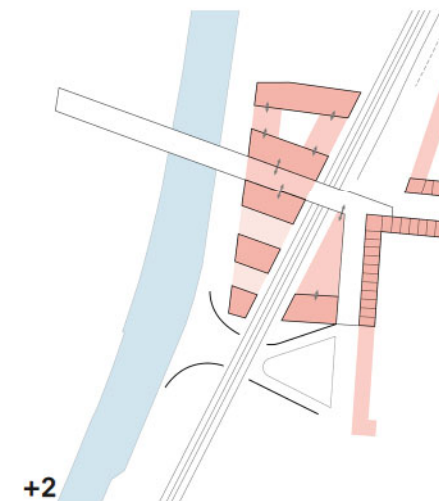
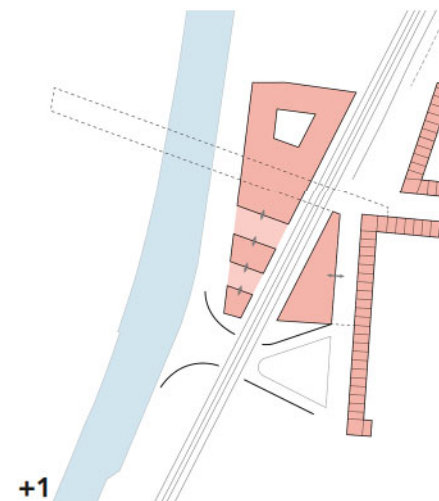
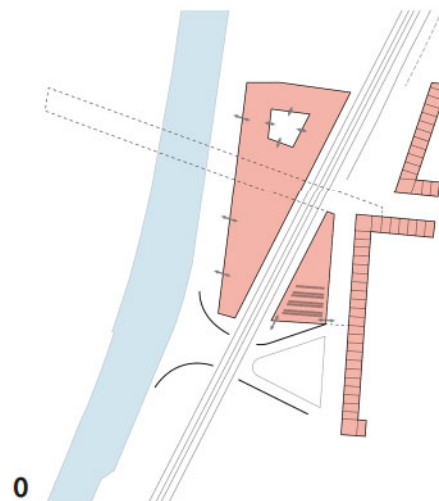
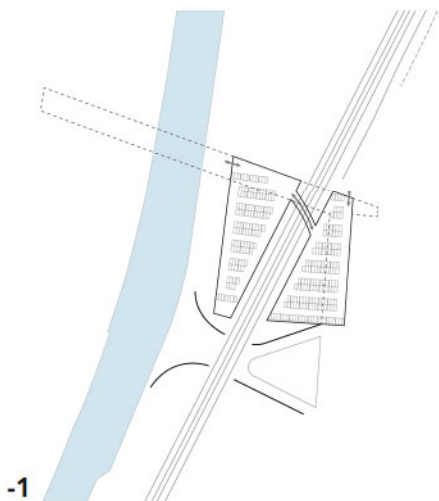
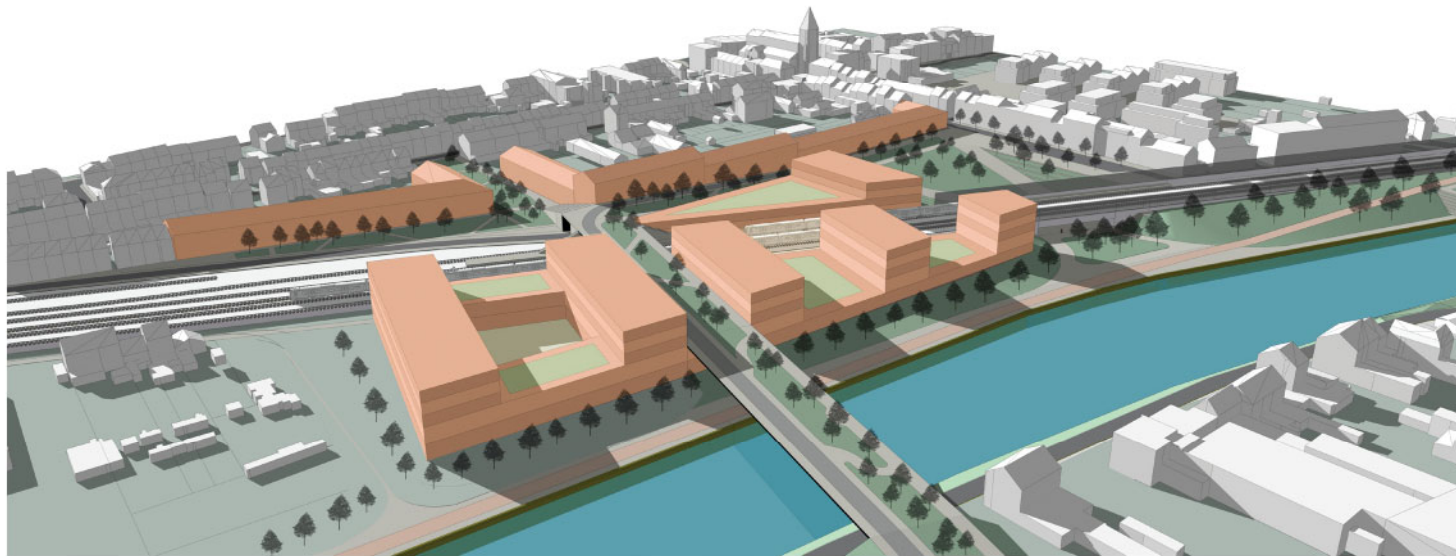
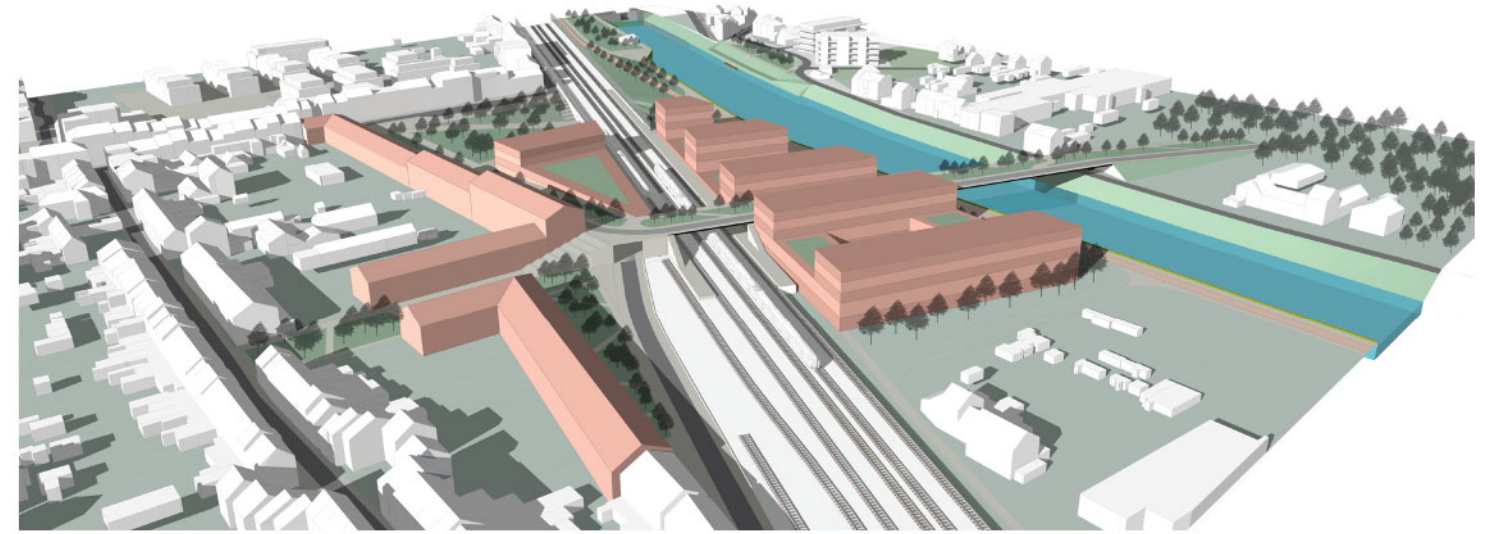
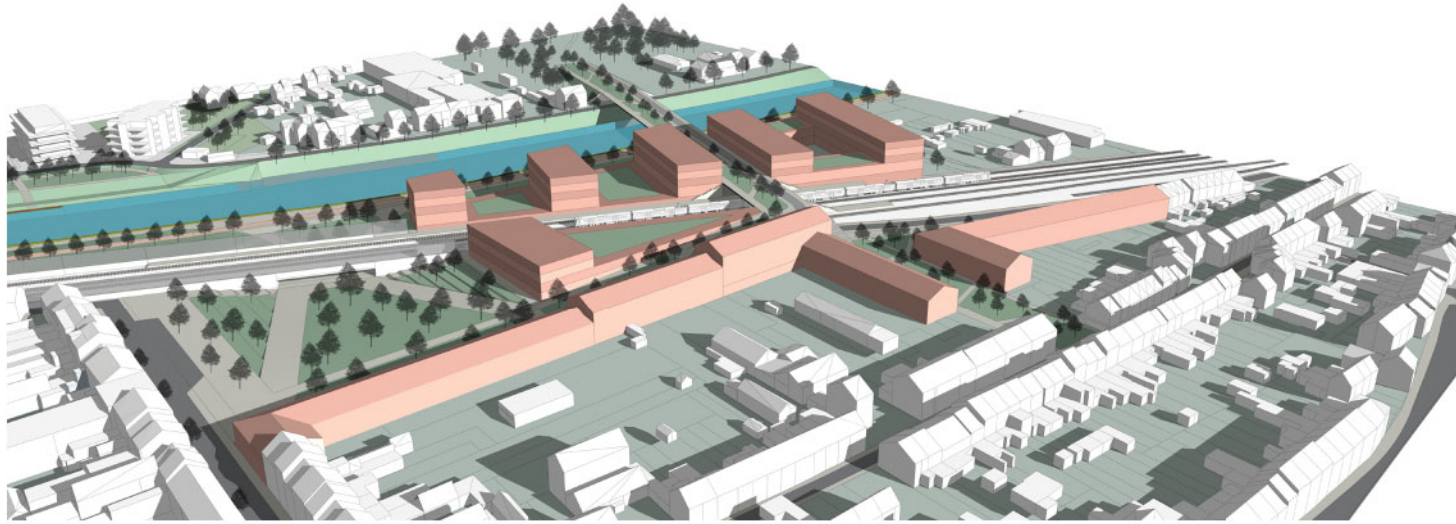






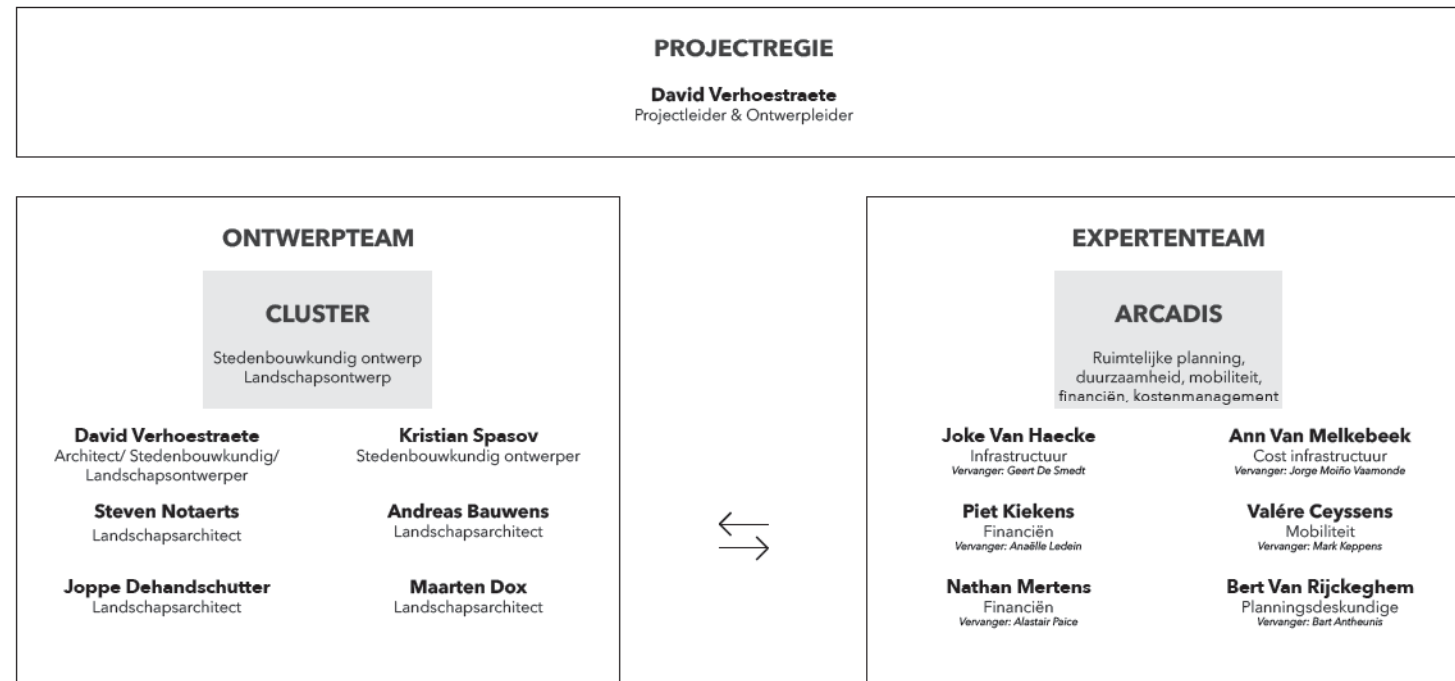


## 8. Conceptuele volumestudie





# 11. Teamsamenstelling



## Ruimtelijk ontwerp

### (stedenbouw, infrastructuur en landschap)

#### David Verhoestraete

David is architect, stedenbouwkundige en landschapsarchitect. Hij heeft 20 jaar ervaring landschapsonwerp, infrastructuurontwerp en ontwerp publieke ruimte. Zijn loopbaan wordt gekenmerkt door een kruisbestuiving tussen academisch onderzoek en de ontwerppraktijk. Hij is oprichter en zaakvoerder van het ontwerp bureau CLUSTER en is gespecialiseerd in complexe infrastructurele en landschappelijke ontwerp opgaven.

#### Kristian Spasov

Kristian is stedenbouwkundige, afgestudeerd aan de Technische Universiteit Delft en heeft inmiddels meer dan 10 jaar ervaring in landschapsonwerp, infrastructuurontwerp en ontwerp publieke ruimte. Hij werkt momenteel op de landschappelijke inpassing van de nieuwe hoogspanningslijn Ventilus en aan de Stormvloedkering van de achterhaven van Oostende.

#### Steven Notaerts

Steven studeerde in 2020 als tuin- en landschapsarchitect af aan de Erasmus Hogeschool Brussel. Na een stageperiode als landschapsarchitect bij Regionaal Landschap Pajottenland & Zennevallei ging hij in 2020 bij CLUSTER aan de slag. Hij werkt momenteel op de herinrichting van de R0 Noord en meer specifiek op de overkapping van Laarbeekbos.

#### Joppe Dehandschutter

Joppe is afgestudeerd als tuin- en landschapsarchitect aan de Hogeschool Gent in 2018. Hij is sterk in het gebruik van GIS als een analysetool en weet deze inzichten vlot om te zetten in een visie. Hij werkt momenteel op de overkapping van de Ring van Antwerpen (Ringpark Lobroekdok en Ringpark Noordkasteel) en het ontwerp van de geluidsschermeen van Aalter.

## Infrastructuur

### Joke Van Haecke

Vanuit haar dubbele werkervaring zowel in de privésector (studiebureau) als bij de overheid (stad Antwerpen) heeft Joke een duidelijk inzicht in de verwachtingen van een publieke opdrachtgever ten aanzien van zijn dienstverlener. Het is voor haar dan ook de uitdaging om zowel het proces van de studieopdracht, met als eindproducten de E&B-bestekken, als de dienstverlening "backoffice" mee te organiseren en te structureren. Door aandacht te hebben voor de "interne" noden van opdrachtgever en stakeholders (o.a. rapportages, besluitvormingsmomenten, beleidsvragen, budgetopmaak, planning en presentaties), kunnen we de organisatie van de opdrachtgever ook echt versterken en is er effectief sprake van een coproductie die de klassieke dienstverlening overstijgt. Met haar 10jaar ervaring binnen de overheid werd Joke bovendien ook letterlijk geconfronteerd met de nazorg (onderhoud, beheer en LCC) van de gerealiseerde projecten, optimalisaties van ogenschijnlijk kleine details tijdens de ontwerp- en uitvoeringsfase kunnen de onderhoudskosten sterk beperken en het onderhoudsgemak vergroten.

## Mobiliteit

### Valère Ceyskens

Als projectmanager verkeer heeft Valère zeer ruime ervaring inzake het mobiliteitsgebeuren. Opmaak mobiliteitsplannen, streefbeeldstudies, MOBERS, verkeersveiligheidsplannen, verkeerssimulaties, verkeerslichtenregelingen, start- en projectnota's... Valère is als architect ook zeer gedreven en bedreven in het ruimtelijke aspect van alle ontwikkelingen zoals inrichting openbare ruimten, beleidsvorming en ruimtelijke ontwikkelingen, .... Een grote dosis passie gecombineerd met technisch doorzicht maken van hem een expert die van alle markten thuis is.

## Planningsdeskundige

### Bert Van Rijckeghem

Bert deed ervaring op als landschappelijk en stedenbouwkundig ontwerper bij SUM en Iris Consulting. Bert werkt sinds 2006 bij ARCADIS Belgium en heeft een uitgebreide ervaring in het opstellen, coördineren en adviseren van ontwerpstudies en alternatievenafweging, het procesmanagement van complexe integrale projecten (gebiedsontwikkeling en lijninfrastructuur), afbakeningsprocessen stedelijke gebieden, structuurplanningsprocessen en complexe vergunningsaanvragen. Bert was als projectleider betrokken bij verschillende afbakeningsstudies, structuurplannen, complexe RUP's, grootschalige infrastructuurontwerpen, ontwerp van publieke ruimtes en inrichtingsplannen. Hij kan hierbij goed inspelen op de bestuurlijke / maatschappelijke gevoeligheden van de omgeving. Doorheen zijn jarenlange ervaring heeft Bert ook een specifieke expertise opgedaan in de wetgeving betreffende ruimtelijke ordening (Vlaamse Codex) en de relatie met andere sectorale wetgevingen. Deze kennis wordt binnen ARCADIS ingezet bij tal van integrale projecten.

## Financiële haalbaarheid

Het Real Estate Advisory team van Arcadis zal actief meewerken aan het project. Het team omvat experts met uitgebreide ervaring in plannings-, ontwikkelings en uitvoeringstrajecten van stedenbouwkundige projecten.

Voor dit project kunnen onder meer de volgende aspecten van belang zijn:

- Het uitvoeren van haalbaarheidsonderzoeken, waarbij een afweging wordt gemaakt van sociale, economische, en ecologische factoren
- Het adviseren bij, en het opzetten van, ontwikkelingsstrategieën bij gebiedsontwikkeling. Dit zowel via klassieke aanbesteding als in PPS (D&B, DB(F)M, DBFM(O))
- High-level marktstudies
- Audits en assessments (energy audits, technische audits, ESG assessments, carbon assessments)
- Advies op het vlak van projectmanagement: cost management, risk management, design management, etc.

### Piet Kiekens

Piet Kiekens is burgerlijk ingenieur bouwkunde, afgestudeerd met specialisatie civiele techniek - verkeerskunde. Hij breidde zijn kennis uit door het volgen van een master-na-masteropleiding stedenbouw, en is sindsdien erkend als ruimtelijk planner. Piet werkt sinds 2008 bij Arcadis. Sindsdien heeft hij heel een ruime ervaring opgedaan bij het begeleiden van publieke en private partijen m.b.t. gebiedsontwikkelingen binnen de bebouwde ruimte, onder meer stedelijke projecten en de (her)ontwikkeling van bedrijventerreinen. Dit omvat haalbaarheidsstudies, herstructureringsdossiers, ruimtelijk-economische analyses, ruimtelijke uitvoeringsplannen en effectenrapportages. Als projectleider en consultant staat Piet in voor het aanreiken van innovatieve oplossingen en helpt hij de klant bij het maken van, moeilijke, strategische keuzes. Dit resulteert in uitzonderlijke resultaten voor zowel Arcadis als de klant.

## Kosten infrastructuur

### Ann Van Melkebeek

Ann is sinds 2014 actief bij Arcadis als Cost & Performance Excellence Manager, maar blikt terug op een jarenlange internationale ervaring als Project Manager. Binnen Arcadis focust Ann zich op het opbouwen van een cost management aanpak, het assisteren in reviews en second opinion reporting van budgetbegrotingen en prijsramingen van diverse cross-Business Line projecten. Vanuit een analytische en creatieve invalshoek weet Ann complexe management-vraagstukken op procesmatige en communicatieve wijze te herleiden tot essentiële en uitzonderlijke oplossingen. Dankzij haar analytische aanpak heeft ze reeds bij projecten zoals R4 OW, Leie-as, Fietsostrade Antwerpen-Lier transparante haalbaarheids- of voorontwerpramingen gemaakt