

OO4109
Sint-Pieters-Leeuw - Stationsomgeving Ruisbroek
Wedstrijddossier

Volledige studieopdracht voor de opmaak van een masterplan voor de stationsomgeving van Ruisbroek, met inbegrip van een geïntegreerde studie naar scenario's voor financiële haalbaarheid van de realisatie

10 januari 2022

MIDI + WW
i.s.m.



IN DE STRATEN VAN RUISBROEK

Ruisbroek is een bijzondere plek. Wandelend door de straten krijg je vat op haar complexe geschiedenis, en de relatie tussen het dorpsleven en de economische en landschappelijke oorsprong van haar ruimtelijke structuur. Denk aan de voormalige boomkwekerij in de vruchtbare Boomkwekerijstraat of de gedraineerde beemden van de Zennevallei aan de beemdstraat, of de Textielnijverheid erlangs in de Fabriekstraat en Weverijstraat, de metaalindustrie in de Gieterijstraat... We herkennen ook een aantal alledaagse dorpsplekken, het kerkplein, de stationsstraat, de schoolstraat, kerkhof, die zich als vanzelfsprekend in deze ruimtelijke structuur passen.

Wat maakt Ruisbroek dan toch zo bijzonder? Wel, met de trein staan we op 7 minuten in Brussel-Zuid -, én de open ruimte van de Zennevallei en het Pajottenland ligt binnen handbereik. Door de aanwezigheid van een aantal grootschalige infrastructuren, zoals het GEN-netwerk, de fietssnelweg langs het kanaal, de autosnelweg in de vallei, heeft Ruisbroek een sterke relatie met de Brusselse metropool, weliswaar met een eigen autonomie en identiteit. Kan Ruisbroek, zoals ook elders in Vlaanderen de opgave is, terug een echt een karakteristiek dorp worden als onderdeel van een groter territorium? Het landschappelijk potentieel is evident: De langgestrekte dorpsstructuur van Ruisbroek ligt opgespannen tussen de Zennevallei en het kanaal Brussel-Charleroi. Het dorp begint en eindigt in de noord-zuid richting waar de natte valleigronde het kanaal raakt. Ruisbroek blijft zo een langgestrekt dorp dat niet meer uitdeint, maar zichzelf kan heruitvinden binnen de bestaande bouwblokkenstructuur. We vinden er dan ook een ruimtelijk zeer leesbare structuur van langse en dwarse straten waarlangs zich een dorpsweefsel van voornamelijk rijwoningen heeft ontwikkeld. De langse Fabrieksstraat (op de rand tussen veld en broek) en de dwarse Stationsstraat (tussen kerk en station/sluis) lagen aan de basis van dit raster.

Het moet gezegd, de industriële bloeiperiode van Ruisbroek lijkt wel al even voorbij. De sociale cohesie lijkt minder sterk, en de grootschalige infrastructuurwerken hebben luttelens achtergelaten. Bij elke infrastructuurgreep verdween er een stukje dorp, zonder dat er een betekenisvolle plek in de plaats kwam: het stationsplein verloor diens stationsgebouw; de oost-west verbinding met de overzijde van de Zenne werd overgenomen door het snelwegcomplex; de reservatiestrook voor het doortrekken van de snelwegafrit bleef een ruptuur in het weefsel; de woongebouwen aan het kanaal werden afgebroken haar de verbreding, en hetzelfde staat enkele woongebouwen vandaag te wachten bij het opschuiven van de sluis. De grootschalige infrastructuren denderen verder, maar wat met Ruisbroek? Sommige van de gapende wonden zijn vanzelf geheeld met luttelensweefsel als gevolg, maar soms is de wonde simpelweg open blijven liggen. Ruisbroek is heeft de grootschalige infrastructuren moeten ondergaan en is in die evolutie is ze haar identiteit wat zoekgeraakt.

Dat is precies de opgave waar we nu voor staan: het verzoenen van het dorp met de grote infrastructuurwerken, en dus haar positie in de metropool beter uitspelen, net door haar dorpsidentiteit te versterken. De sleutel daarvoor ligt in een project voor de ruime stationsomgeving. Met een masterplan op maat, dat enkele krachtlijnen en strategische ingrepen uitzet. Dat hoeft en kan geen allesomvattende visie te zijn die een kader vormt voor alle mogelijke projecten. Die stedenbouw bestaat niet langer. Wél kunnen we een masterplan bedenken met een straffe dorpsstructuur die de krachtlijnen duidelijk overbrengt – met architecturale precisie en een verbeeldende kracht -, maar tegelijkertijd ook de flexibiliteit in zich opneemt die veranderende randvoorwaarden (en partners), voorschrijdend inzicht, nieuwe ideeën en dergelijke toelaat. De stationsomgeving als een eerste stap van dorpskernversterking.

Enkele cruciale projecten staan reeds op til en zullen de gemeente willens nillens opnieuw doen transformeren: de verbeteringen van de NMBS aan het station, de verplaatsing van de sluis, de nieuwe driefonteinenbrug die reeds aangevat is... Of anders gezegd: er is een momentum van investering op komst dat we moeten aangrijpen om de gemeente te verbeteren door een geïntegreerd project na te streven. Het masterplan – en in extensie dus onze rol als ontwerpers – heeft daarom als eerste doel om de gemeente bij te staan in de opmaak van een visie die toelaat deze opkomende projecten integreren in het dorp.

In de volgende pagina's kaderen we deze visie. We starten met een korte terugblik, omdat een krachtig kader voor de toekomst steeds start vanuit een historische diepgang en complexiteit. Daarna kaderen we Ruisbroek in diens ruimere landschap en de ambities die we daarvoor vooropstellen. Vervolgens lichten we een eerste voorzet toe van die straffe dorpsstructuur, vertrekkende vanuit de stationsomgeving en de verschillende onderdelen die er deel van uitmaken. We tonen ook hoe die binnen die structuur nog verschillende ontwikkelingsscenario's mogelijk blijven, ook al tonen we nu een versie die de ambities misschien wel het best waarmaken.



Kerkstraat en-plein



Stationsstraat



Gieterijstraat



Wittehoedstraat - Boomkwekerijstraat



K. Gilson - Fabriekstraat



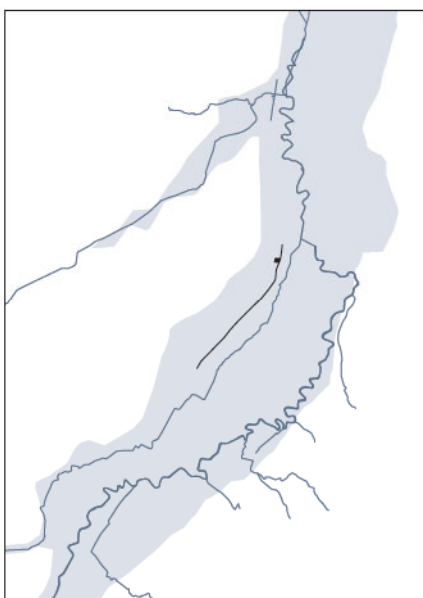
Spoorwegstraat

Het publiek domein van Ruisbroek wordt gevormd door de bouwblokken van hoofdzakelijk rijwoningen.

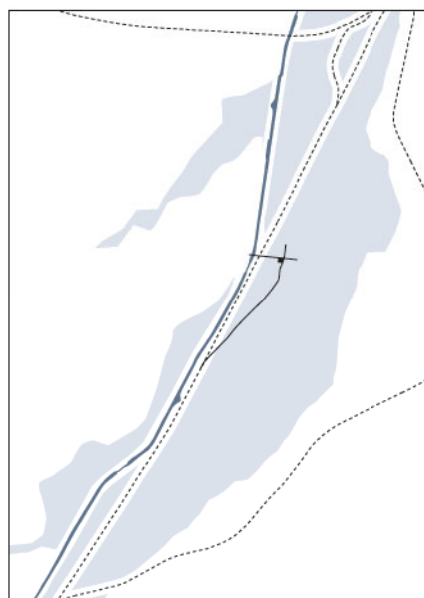
Eerder gesloten zichten openen eens de grootschalige infrastructuur de bovenhand nemen. Beide kwaliteiten moeten nu samen kunnen komen in een project voor de stationsomgeving van Ruisbroek.

Ruisbroek opgespannen tussen Zennevallei en Kanaal. De fabrieksstraat en de stationsstraat zetten de toon. De dorpsstructuur zet zich verder als een - zij het «wankel» - raster.

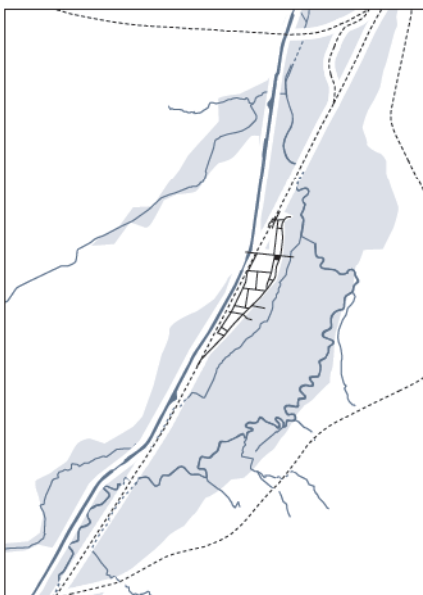
Het raster is af en kan niet verder uitdeinen voorbij kanaal en vallei en moet zich hernieuwen.



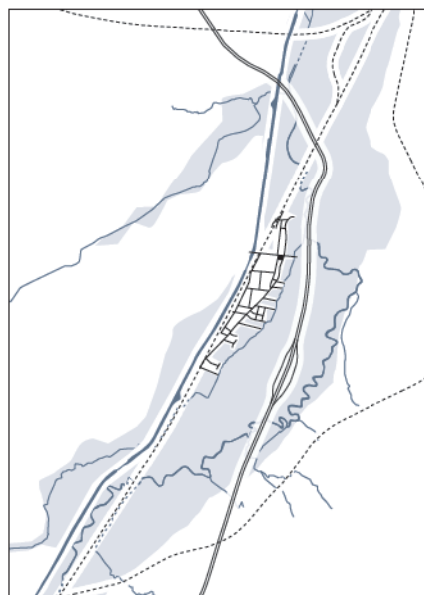
Ruisbroek in de vallei



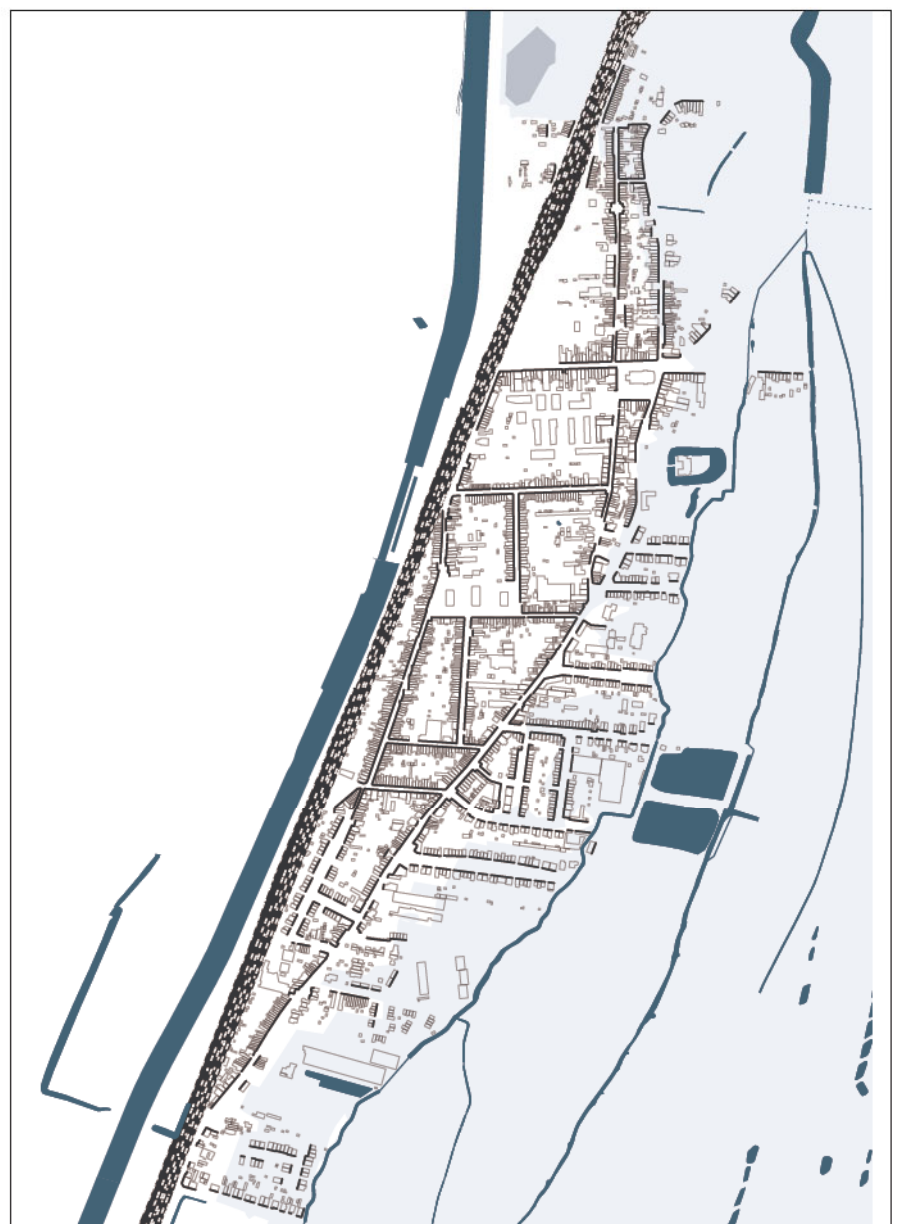
1837-1840: spoorlijn 96 en kanaal A-B-C



Ruisbroek ontwikkelt tussen kanaal-vallei



1977: bouw ring / E19 in de vallei



Kanaal

De ontwikkeling van het kanaal heeft een driedubbele impact:

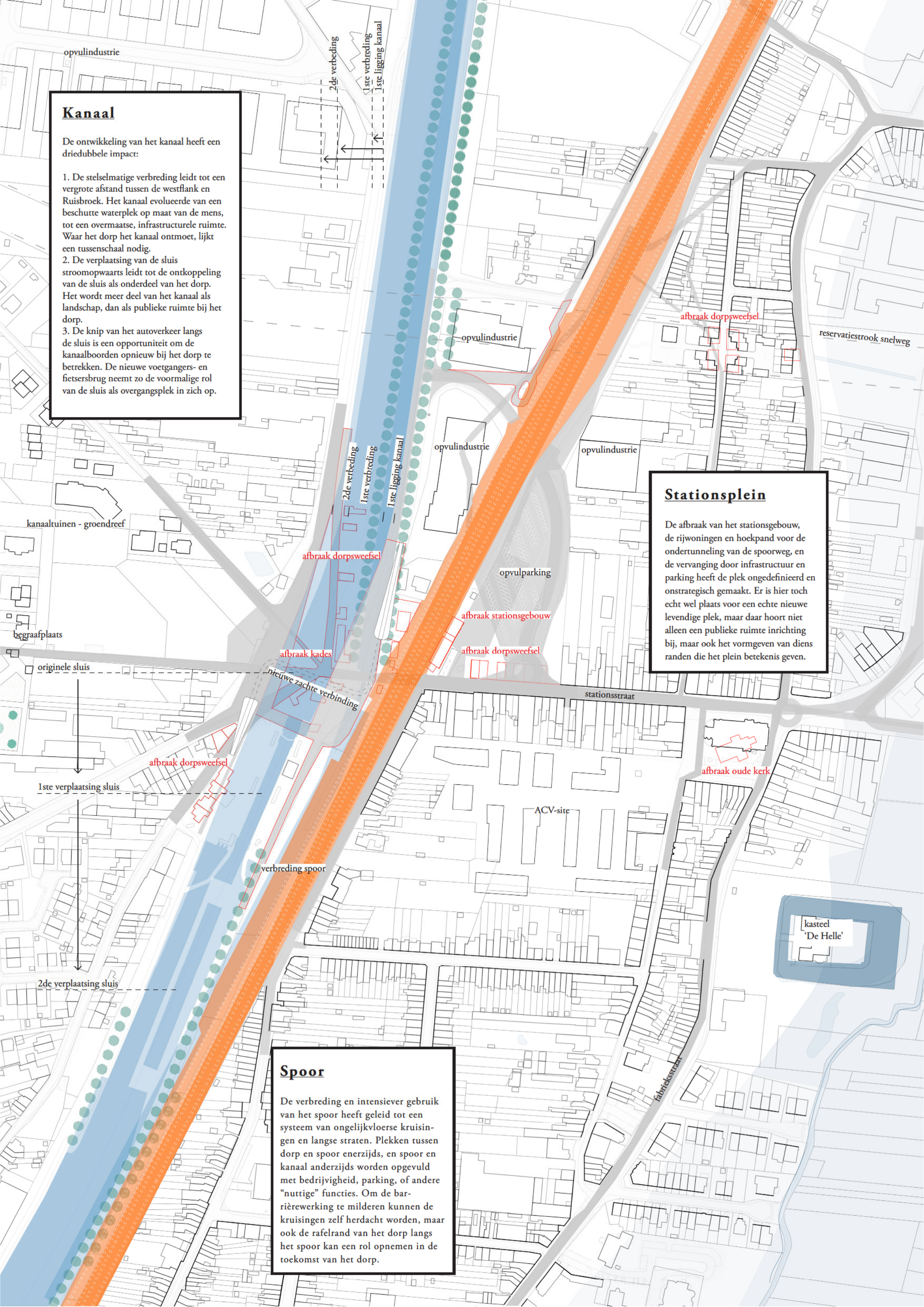
1. De stelselmatige verbreding leidt tot een vergrote afstand tussen de westflank en Ruisbroek. Het kanaal evolueerde van een beschutte waterplek op maat van de mens, tot een overmaatse, infrastructurele ruimte. Waar het dorp het kanaal ontmoet, lijkt een tussenschaal nodig.
2. De verplaatsing van de sluis stroomopwaarts leidt tot de ont koppeling van de sluis als onderdeel van het dorp. Het wordt meer deel van het kanaal als landschap, dan als publieke ruimte bij het dorp.
3. De knip van het autoverkeer langs de sluis is een opportuniteit om de kanaalboorden opnieuw bij het dorp te betrekken. De nieuwe voetgangers- en fietsersbrug neemt zo de voormalige rol van de sluis als overgangsplek in zich op.

Stationsplein

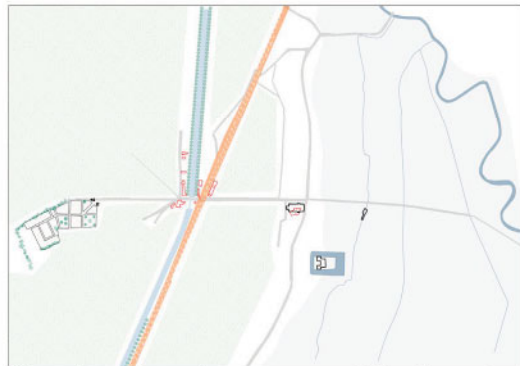
De afbraak van het stationsgebouw, de rijwoningen en hoekpand voor de ondertunneling van de spoorweg, en de vervanging door infrastructuur en parking heeft de plek ongedefinieerd en onstrategisch gemaakt. Er is hier toch echt wel plaats voor een echte nieuwe levendige plek, maar daar hoort niet alleen een publieke ruimte inrichting bij, maar ook het vormgeven van diens randen die het plein betekenis geven.

Spoor

De verbreding en intensiever gebruik van het spoor heeft geleid tot een systeem van ongelijkvloerse kruisingen en langse straten. Plekken tussen dorp en spoor enerzijds, en spoor en kanaal anderzijds worden opgevuld met bedrijvigheid, parking, of andere "nuttige" functies. Om de barrièrewerking te milderen kunnen de kruisingen zelf herdacht worden, maar ook de rafelrand van het dorp langs het spoor kan een rol opnemen in de toekomst van het dorp.



DORPSWEEFSEL EN INFRASTRUCTUUR



Na realisatie kanaal en spoor, quasi simultaan

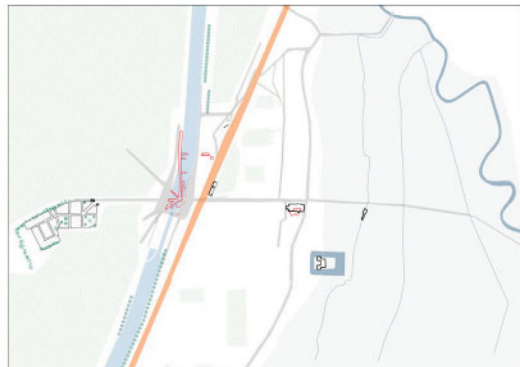


Eerste kanaal, +-1906



Gelijkvloerse spoorovergang en station

Kanaal, spoor, Fabrieksstraat en Zenne vormen duidelijke noord-zuid structuren, met dwars erop de stationsstraat als doorlopende publieke structuur tussen begraafplaats, kerk en Zenne. Kanaal en spoor vormen samen een nieuwe, doorwaadbare plek op mensmaat.



Verbreding kanaal, +- 1933-1950

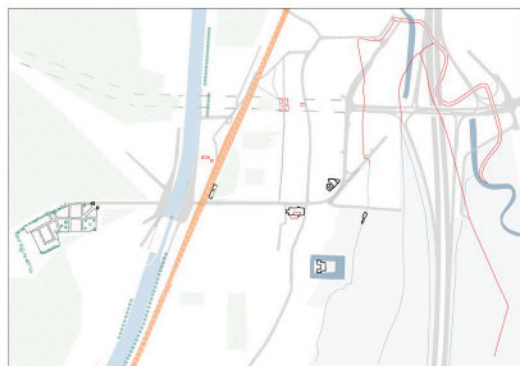


Een nieuwe schaal en industrialisatie, +-1950



Kanaalzicht, 2021

Bij de eerste verbreding van het kanaal gaat de evidente relatie met het dorp verloren. De overstekbaarheid voor de auto komt de kwaliteit van de publieke ruimte in relatie tot het dorp niet ten goede.



Aanleg van de E19 en aansluitingen.

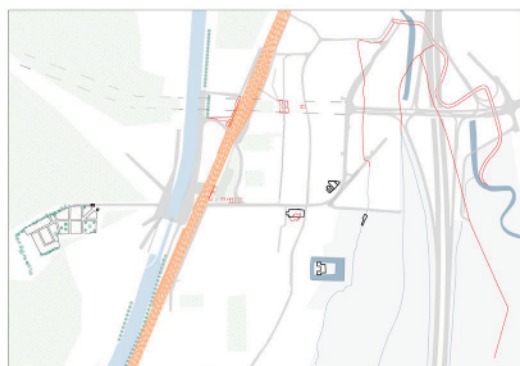


Nieuwe laanstructuur, +-1960



Structuurloze weginfrastructuur, 2021

De bouw van de snelweg is een complete schaalbreuk voor het dorp. Eerst met nieuwe kwalitatieve lanen waarop wel nog gewoon werd, daarna enkel maar in functie van mobiliteit in diens enge vorm.



Verdubbeling spoorlijn 96 voor HST, j. 90



Ondertunneling spoor voor doorstroming



Arbeiderswoningen langs spoor, 2021

De verdubbeling van de spoorlijn voor het gebruik voor hoge snelheidstreinen samen met stoptreinen zorgt voor een verdere lineaire organisatie langs de N-Z structuur. Overgebleven plekken tussen spoor en dorp vormen structuurloze lichamen langs het spoor.



Versillende invulprojecten die ruimte innemen



Invulindustrie op achtergebleven ruimte, 2021



Stationsparking langs de sporen, 2021

De tendens voor het omgaan met de veranderende condities, is het «opvullen» of «herbestemmen» van een achtergebleven ruimte. Daarmee blijft het dorp onaf en diens ruimtelijke structuur onstrategisch. Wanneer stoppen we deze invultendens?



Toekomstig verplaatsen sluis en kanaalverbreding



Streetbeeldstudie kanaal, 2015



Moelijke relatie kanaal-spoor, 2021

De tweede verplaatsing van de sluis trekt haar volledig los van het dorp. De voetgangers- en fietsersbrug is een puur infrastructurele ingreep - nog maar eens - die weinig structureel bijdraagt tot een leesbare dorpsstructuur.

<< Links: overleggen van de ontwikkelingsfases met de verschillende dorpsformaties.

3 AMBITIES VOOR RUISBROEK

De toekomst van de stationsomgeving ligt in diens sleutelrol om een relatie op te bouwen met de grootschalige infrastructuur: tussen kanaal en spoor, tussen spoor en dorp, tussen dorp en vallei. In het realiseren van deze relaties kan het dorp haar identiteit terugvinden én haar plaats in het territorium versterken.

Een heldere structuur...

Waar het dorp plaats heeft moeten maken voor de grootschalige infrastructuur, bleef het dorp “onaf” of waren remediërende ingrepen onstrategisch. Laten we die tendens nu omkeren. Plekken maken in plaats van plaats maken: laten we dorp en infrastructuur in elkaar laten schakelen door waardevolle plekken te maken. Een plek maken doen we niet enkel door de inrichting van de publieke ruimte, maar door ze een veelvoud van betekenis te geven als bestemming en als onderdeel van een collectieve structuur voor het dorp, een nieuwe dorpsstructuur.

We willen die plekken aan elkaar rijgen tot een echt wandelterritorium (met ruimte voor de fiets, natuurlijk, en bereikbaarheid voor de wagen, waar nodig). Daarvoor stellen we een duidelijke strategie voor om de barrièrewerking weg te werken. Nu zijn de verbindingen veelal “oplossingen” om de infrastructuur te kruisen, maar ze zijn niet bedacht als een publieke plaats, of als onderdeel van de dorpsstructuur. Dat lijkt ons cruciaal om aan echte dorpskernversterking te werken. Indien we zo'n continuïteit kunnen stimuleren door een eerste project op maat voor de stationsomgeving, dan zijn we reeds een eind op weg.

voor een metropolitaan dorp...

Ruisbroek lijkt in eerste instantie wat gewrongen tussen twee posities. Is het een dorp, of een onderdeel van de Brusselse metropool? Het is beide natuurlijk, maar dat is op dit moment niet heel leesbaar. De dorpscohesie lijkt, toch vanuit ruimtelijk oogpunt, wat te ontbreken, terwijl er eigenlijk geen uitgesproken visie lijkt te bestaan over hoe Ruisbroek zich verhoudt tot Brussel. De ambitie moet zijn om beiden expressie te geven in het Ruisbroek van de toekomst: meer dorp, en meer metropolitaan gericht. In het metropolitaan zijn, moet het dorp wél de bovenhand houden. Ruisbroek is geen satelliet van Brussel, wel een bestemming met eigen kwaliteiten.

De uitwisseling tussen dorp en metropool – zij het qua mobiliteit, programma's, functies... - gebeurt via de grootschalige infrastructuur. Het is rond de stations dat de functionele vermenging het hoogst kan zijn. Er is plek voor het dorpslokaal én voor een nieuwe hogeschool; men kan er droog wachten op de trein naar Brussel, terwijl ook de lokale scouts er de regen ontvluchten. Of men komt met de plezierboot toe aan het kanaal waar de Ruisbroekenaar nu makkelijk terecht kan voor de aangename avondzon. Wie toch nog met de auto komt of vertrekt, kan aan de nieuwe park and ride parking op de Humaniteitslaan terecht, aan het andere uiteinde van de dorpsstructuur, en staat in enkele minuten wandelen aan station of kanaal. De dorpsstructuur vormt zo de collectieve ruimte tussen dorp en de metropool.

tussen Zennebeemden en het kanaal!

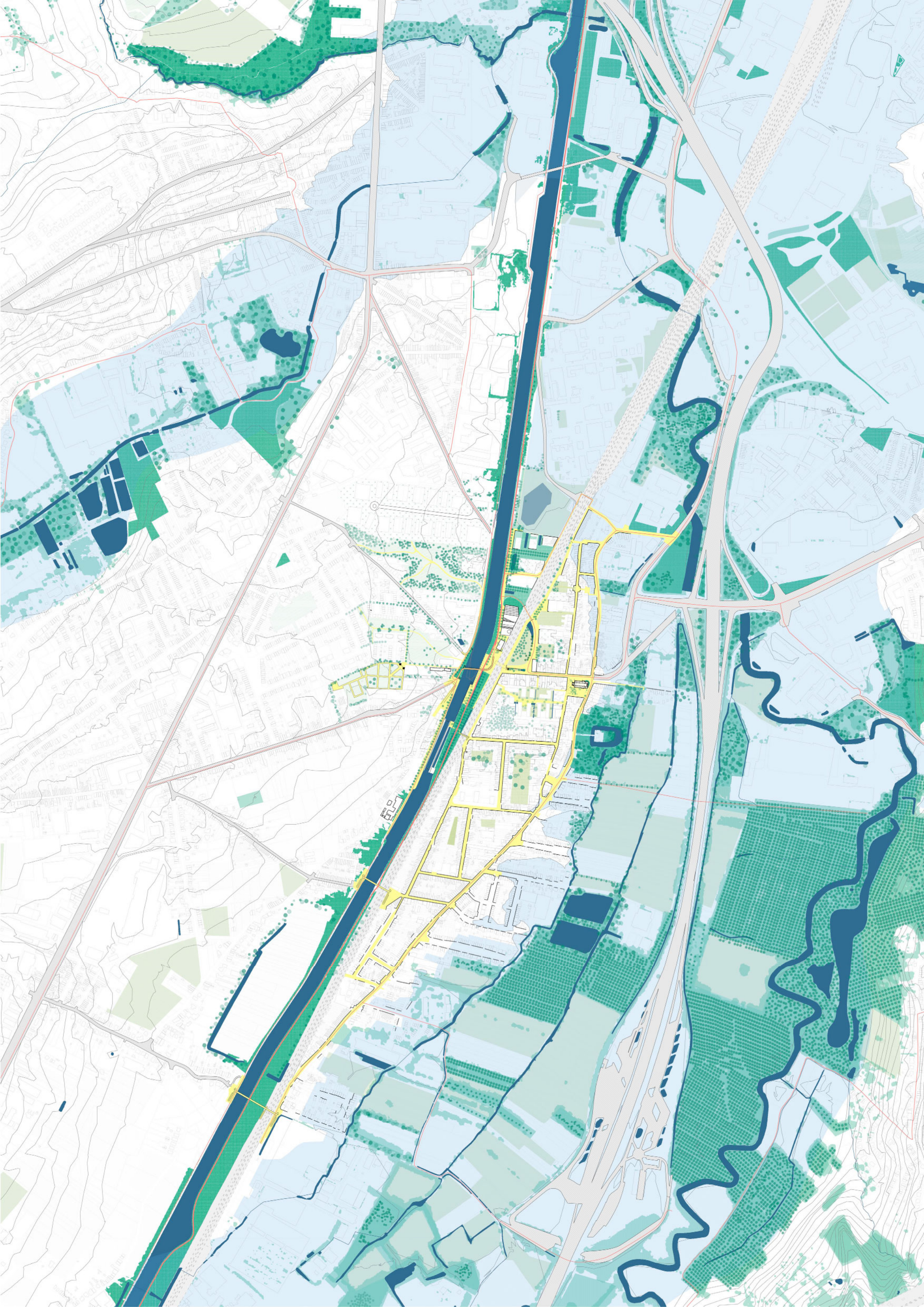
Het dorp ontstond aan de Zennebeemden en groeide naar het kanaal. Waar kanaal en de Zennebeemden elkaar kruisen, stopt Ruisbroek. Het is een evident landschappelijk kader.

Aan de Zennebeemden wordt op alle beleidsniveau's actief gewerkt. En terecht. De inbedding in de Zennevallei blijft de basiskwaliteit van het dorp. In alles wat we doen moet de Zennevallei en diens ecologisch en landschappelijk rijkdom sturend zijn voor de kwaliteit van het dorp. De directe relatie met het kanaal heeft Ruisbroek gaandeweg wat kwijtgespeeld. Zoals getoond hebben de opeenvolgende infrastructuraanpassingen en vooral spoorlijn 96 het kanaal ontkoppeld als rand van het dorp.

Het kanaal vormt een fantastische ruimte met een voornamelijk groen karakter tot aan Biestebroek waar het heel stedelijk wordt. Het is voornamelijk lineair van karakter, met punctueel een infrastructuuraccent aan de sluisen, gekoppeld aan een markante topografie die het hoogteverschil tussen beide niveaus oplost. Verder zuidwaarts worden deze sluiscomplexen steeds dramatischer.

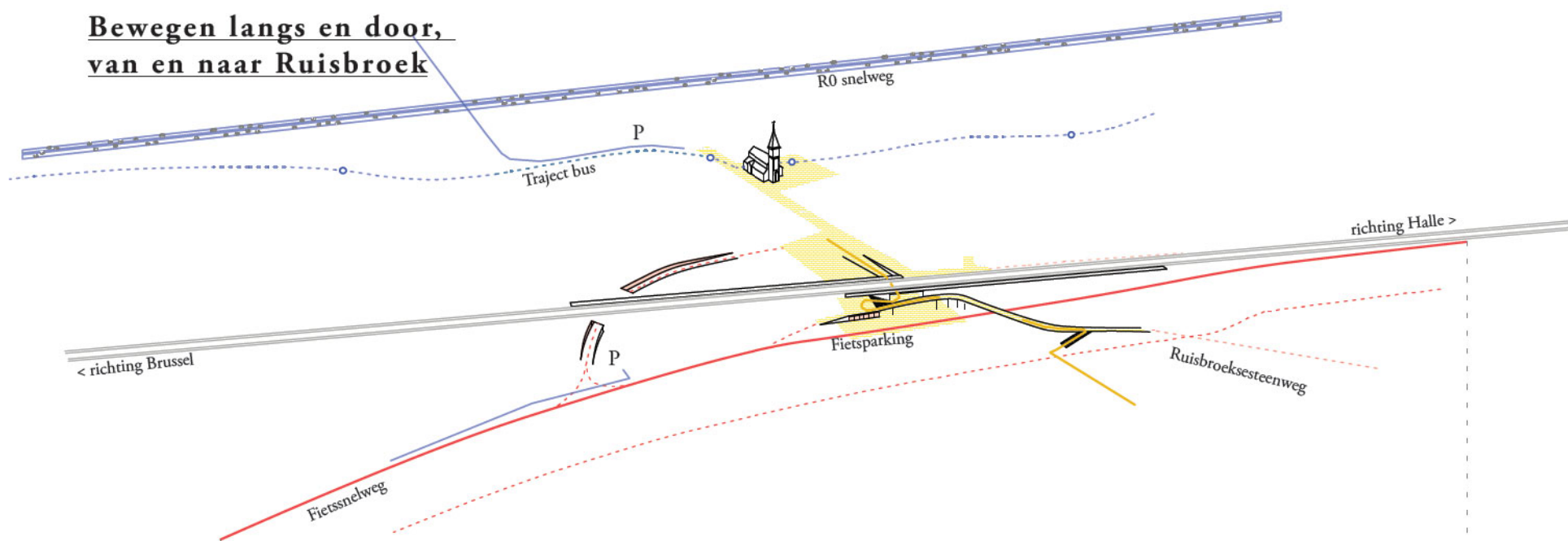
Ruisbroek zit dus opgespannen tussen twee zeer diverse groene structuren: een natuurlijke riviervallei met een indrukwekkende ecologie en een eerder artificieel – van bomerijen, taluds, grondterills van de uitgraving enzovoorts -, doch fantastisch groenfiguur. Een bijzonder positie, toch? Het dorp moet diens positie opnieuw innemen en na de opstart van de recuperatie van de Zennebeemden, ook de relatie met het kanaal aanhalen. De dorpsstructuur moet de continuïteit tussen beiden opnieuw mogelijk maken.



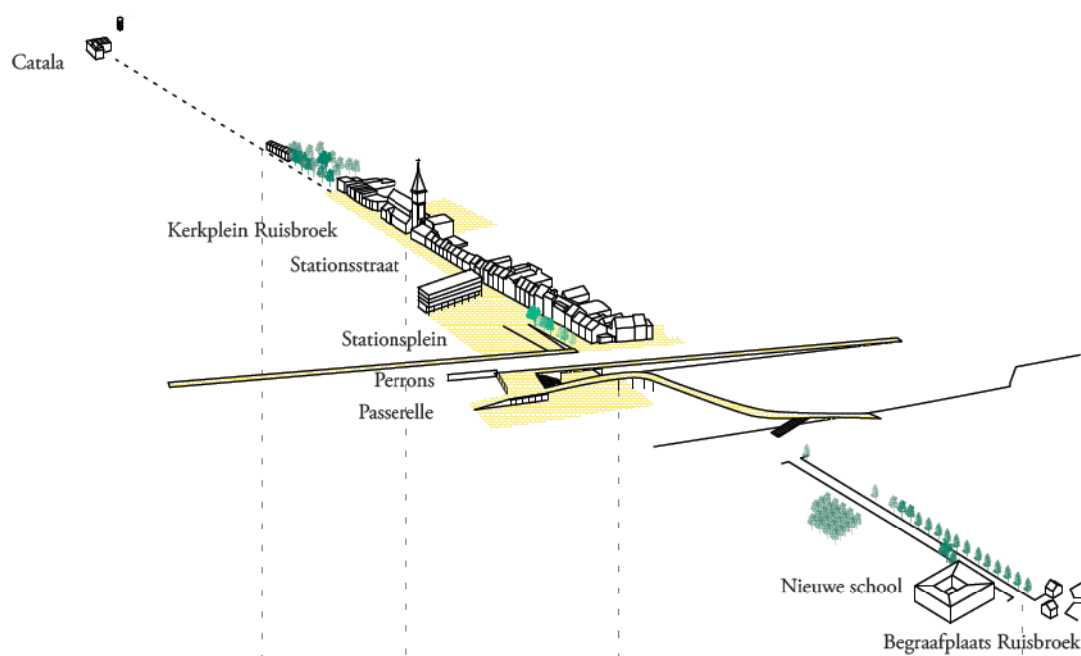


EEN RUIMTELIJKE KADER

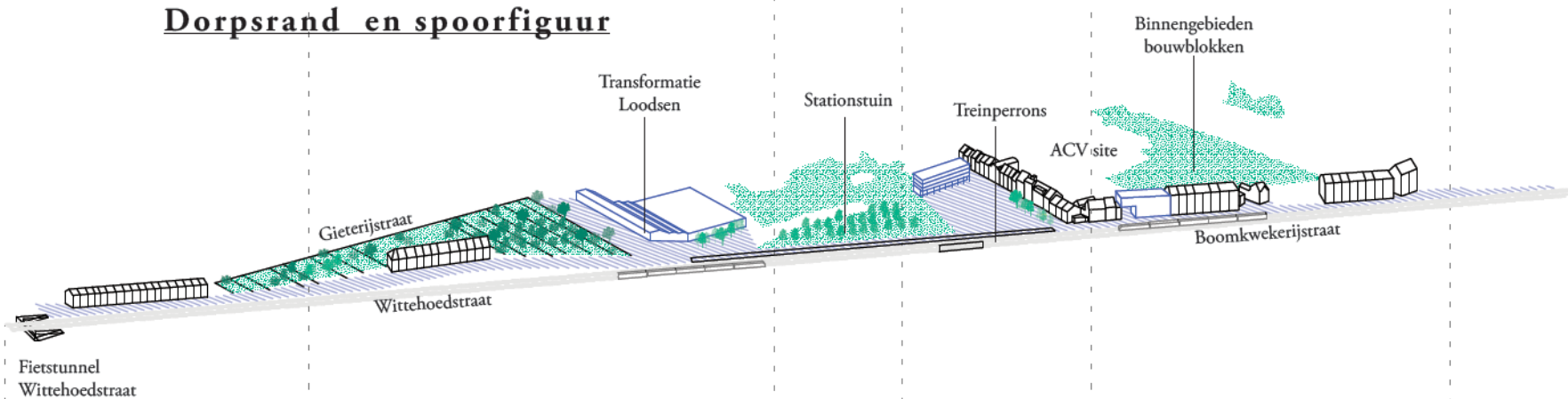
Bewegen langs en door, van en naar Ruisbroek



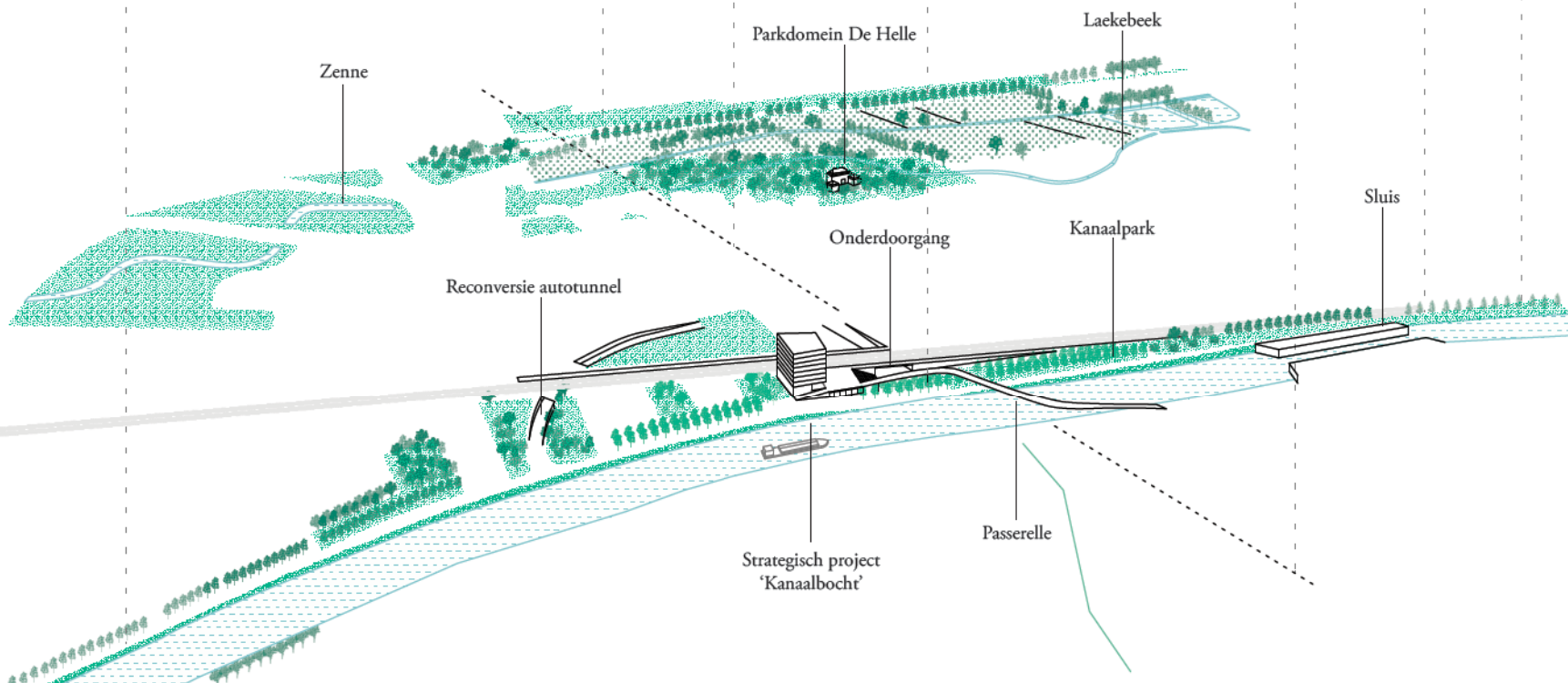
Dwars door de vallei



Dorpsrand en spoorfiguur



Tussen beemd en kanaal





De passerelle biedt een fantastisch overzicht

Tussen beemd en kanaal

De geplande verplaatsing van de sluis in Ruisbroek en de daarbij horende (auto)verbindingen tussen oost- en westkantkant, betekent dat we het karakter van het kanaal ter hoogte van Ruisbroek grondig kunnen herdenken, op het vlak van landschappelijk karakter, publieke ruimte en mobiliteit.

Het kanaal is in eerste instantie een landschappelijke figuur, (historisch rijen populieren). In Ruisbroek grijpen we de verbreding tussen kanaal en spoor aan voor de realisatie van een kanaalpark, waarbinnen een aantal nieuwe ontwikkelingen en de nieuwe sluis een plek kunnen vinden. Het park krijgt geleiding en karakter in relatie tot de sterk variërende topografie. Door de helling richting sluis op te schuiven, creëren we de mogelijkheid voor een plek aan het water. Het grondverzet wordt zo veel mogelijk lokaal opgevangen en geeft expressie aan het kanaalpark. De strategische positie in de bocht van het kanaal wordt uitgespeeld met een gebouwd accent, dat het perspectief vanuit noord en zuid beëindigd.

Dorpsrand / spoorfiguur

Voor het kanaal zit nog de vermaledijde spoorlijn als breuk. Maar, ze zal er altijd zijn en is zelf ook een bestemming. We kunnen er maar beter vrede mee nemen en er de kwaliteiten uit halen en versterken als onderdeel van het dorp. Waar het spoor de bouwblokkenstructuur van Ruisbroek snijdt, blijven rafelranden en losse fragmenten en rijen arbeiderswoningen achter. Door hun eenzijdige relatie met het spoor is de ruimtelijke kwaliteit soms beperkt, maar tegelijk bieden ze ruimte voor betaalbaar wonen en talloze informele praktijken in de achtertuinen. Dat wensen we te koesteren en bestendigen.

De Wittehoedstraat en Boomkwekerijstraat verkrijgen een groener karakter en worden opnieuw met elkaar in verbinding gebracht. Ter hoogte van het station krijgen ze meer ademruimte dankzij een publieke tuin ter hoogte van het station. Het perron richting Halle wordt georganiseerd als een volwaardige voorzijde van het stationplein en -tuin. Door de autotunnel in te richten als fietsstraat en een van de tunnelranden te verzachten wordt ook deze verbinding landschappelijk geïntegreerd. Onder een langgerekte luifel worden de wachtruimte, automaten en fietsenstalling georganiseerd. Gericht kunnen nieuwe projecten voor collectief wonen ingeschoven worden, ten minste als ze ook een bijdrage leveren aan de ruimtelijke kwaliteit van de rafelrand. De nieuwe gebouwen aan de overzijde van het spoor richten zich ook op de tuin, waardoor deze het dorp en metropolitane met elkaar verzoent.

Dwars door de vallei

Met het verplaatsen van de sluis wordt ook het autoverkeer dat nu Ruisbroek dwars geknipt. Deze ingreep maakt het mogelijk om de dorpskern te herdenken en de verblijfskwaliteit drastisch te verhogen, zonder de bereikbaarheid te hinderen. De verkeerssituatie wordt immers sterk vereenvoudigd. Plots ontstaat er een potentieel aangename verblijfsruimte van kerkplein tot kanaalboorden.

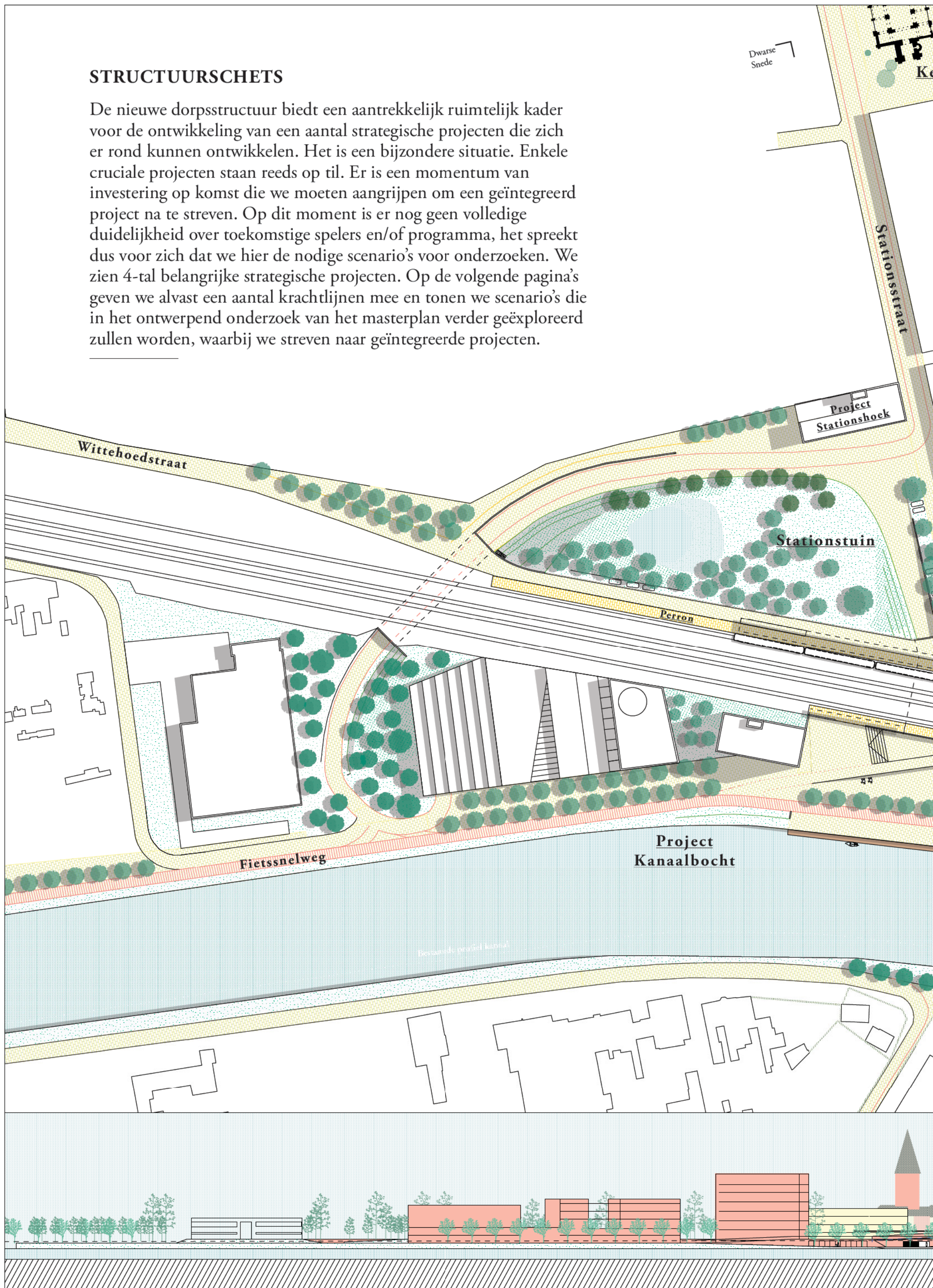
De Stationsstraat kan zo opnieuw haar rol opnemen als belangrijkste dwarse verbinding, over de vallei heen. Het huidige stationsplein wordt grondig herbekeken en beter vormgegeven: een gemengd project richt zich op het plein en werkt een blinde gevel af. De treinperrons integreren zich als vanzelfsprekend in de publieke ruimte: als rand van de stationstuin, als balkon naar het kanaal en kanaalpark. De aanpassingen aan de kanaalboorden zijn aanleiding om ook de stationsonderdoorgang beter te integreren. Zo worden een aantal karakteristieke dorpsplekken gedefinieerd en aan elkaar gekoppeld: Kerkplein, Stationstuin, kanaalboorden, via de nieuwe school tot aan de begraafplaats: een opeenvolging van van groene plekken van laag naar hoog in de vallei. Ruisbroek komt zo opnieuw aan het kanaal te liggen! De nieuwe fietsbrug pikt de oriëntatie van de stationsstraat op.

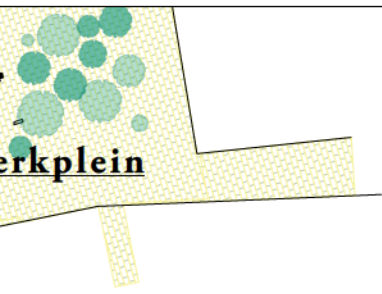
Bewegen langs en door Ruisbroek

De stationsstraat wordt een autoluwe zone, opgespannen tussen kerk en kanaal, een wandelgebied dat bus en trein verbindt, met voorzieningen voor autoparkeren aan haar uiteindes. De autotunnel wordt ingezet voor plaatselijk verkeer en snelle fietsverbinding. De verruimde spoorwegonderdoorgang wordt een royale gedeelde ruimte. Fietsparkings en mobipunt worden strategisch voorzien vlakbij het station.

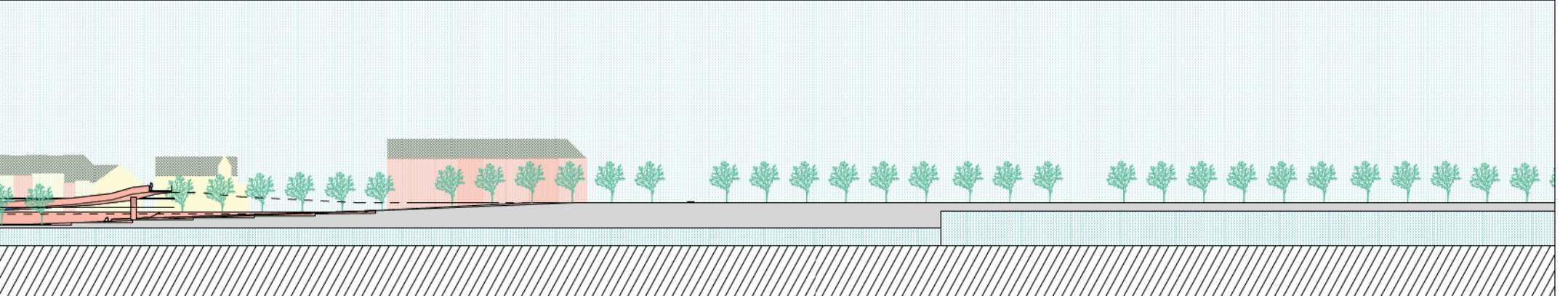
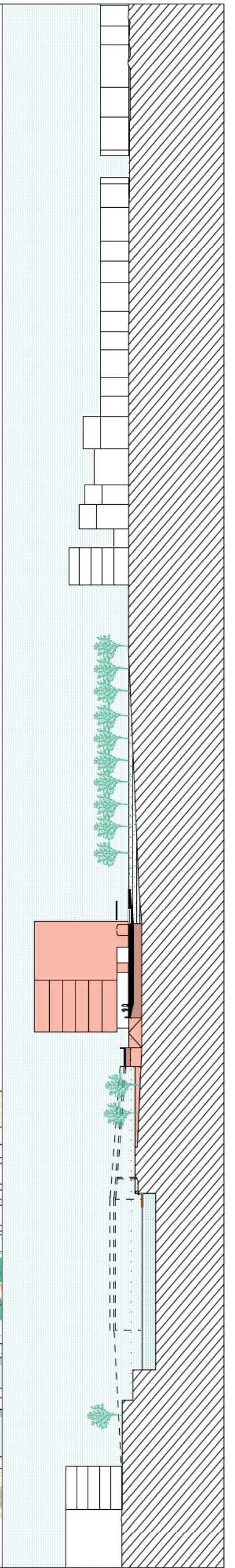
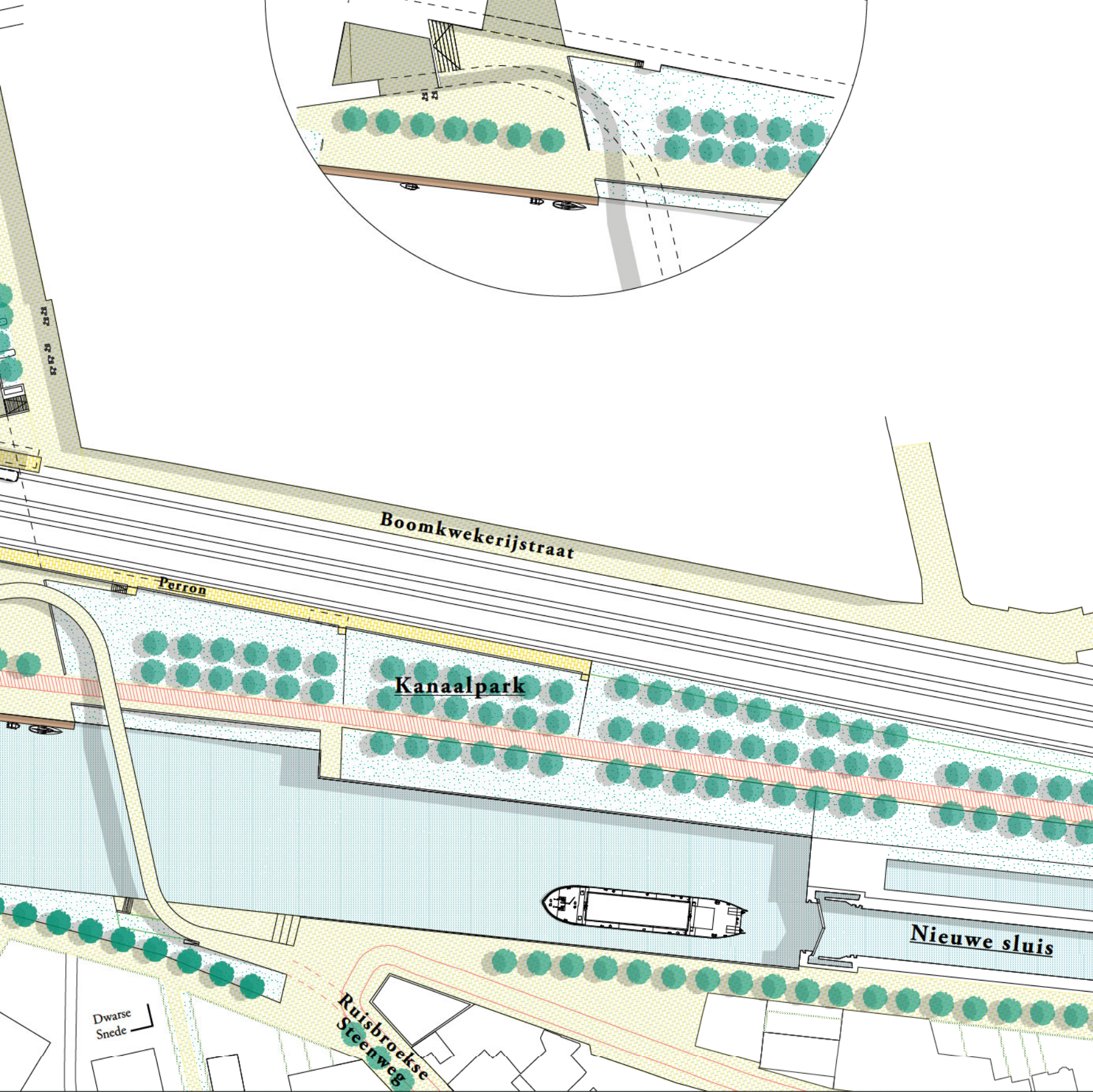
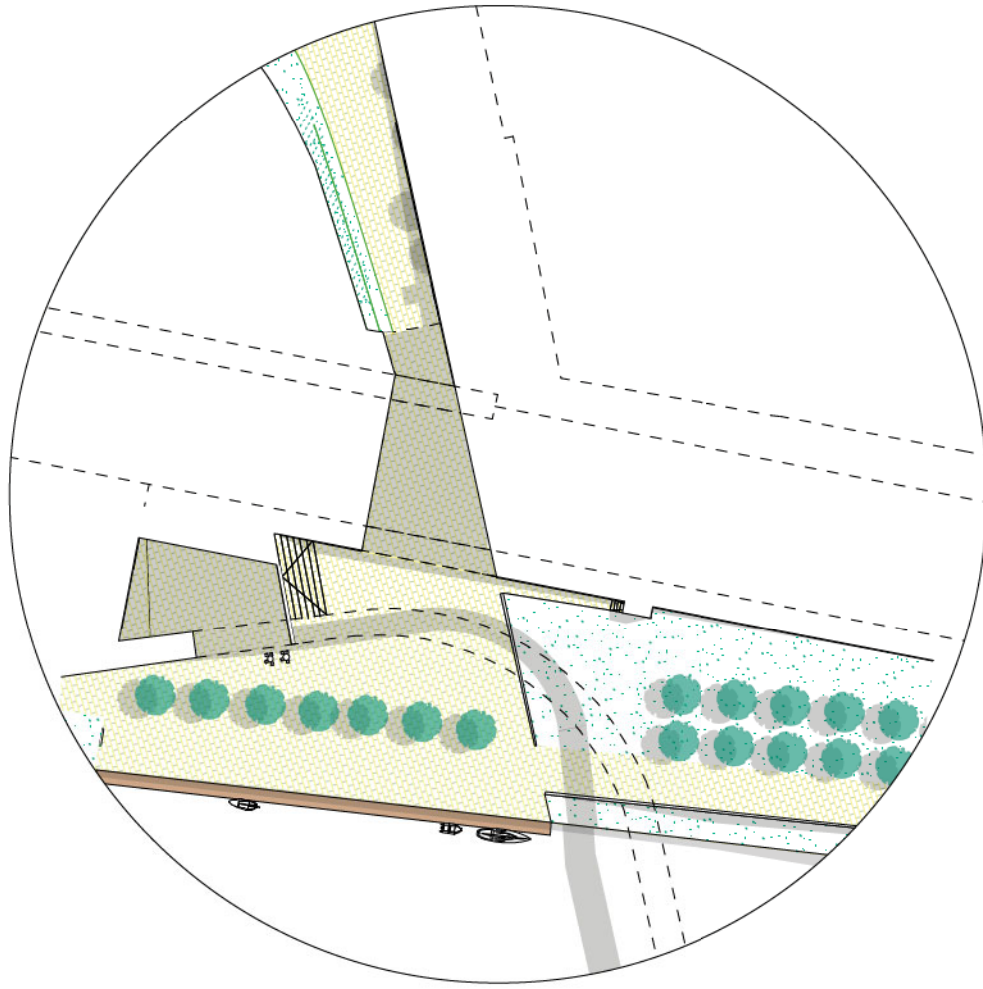
STRUCTUURSCHEETS

De nieuwe dorpsstructuur biedt een aantrekkelijk ruimtelijk kader voor de ontwikkeling van een aantal strategische projecten die zich er rond kunnen ontwikkelen. Het is een bijzondere situatie. Enkele cruciale projecten staan reeds op til. Er is een momentum van investering op komst die we moeten aangrijpen om een geïntegreerd project na te streven. Op dit moment is er nog geen volledige duidelijkheid over toekomstige spelers en/of programma, het spreekt dus voor zich dat we hier de nodige scenario's voor onderzoeken. We zien 4-tal belangrijke strategische projecten. Op de volgende pagina's geven we alvast een aantal krachtlijnen mee en tonen we scenario's die in het ontwerpend onderzoek van het masterplan verder geëxploreerd zullen worden, waarbij we streven naar geïntegreerde projecten.

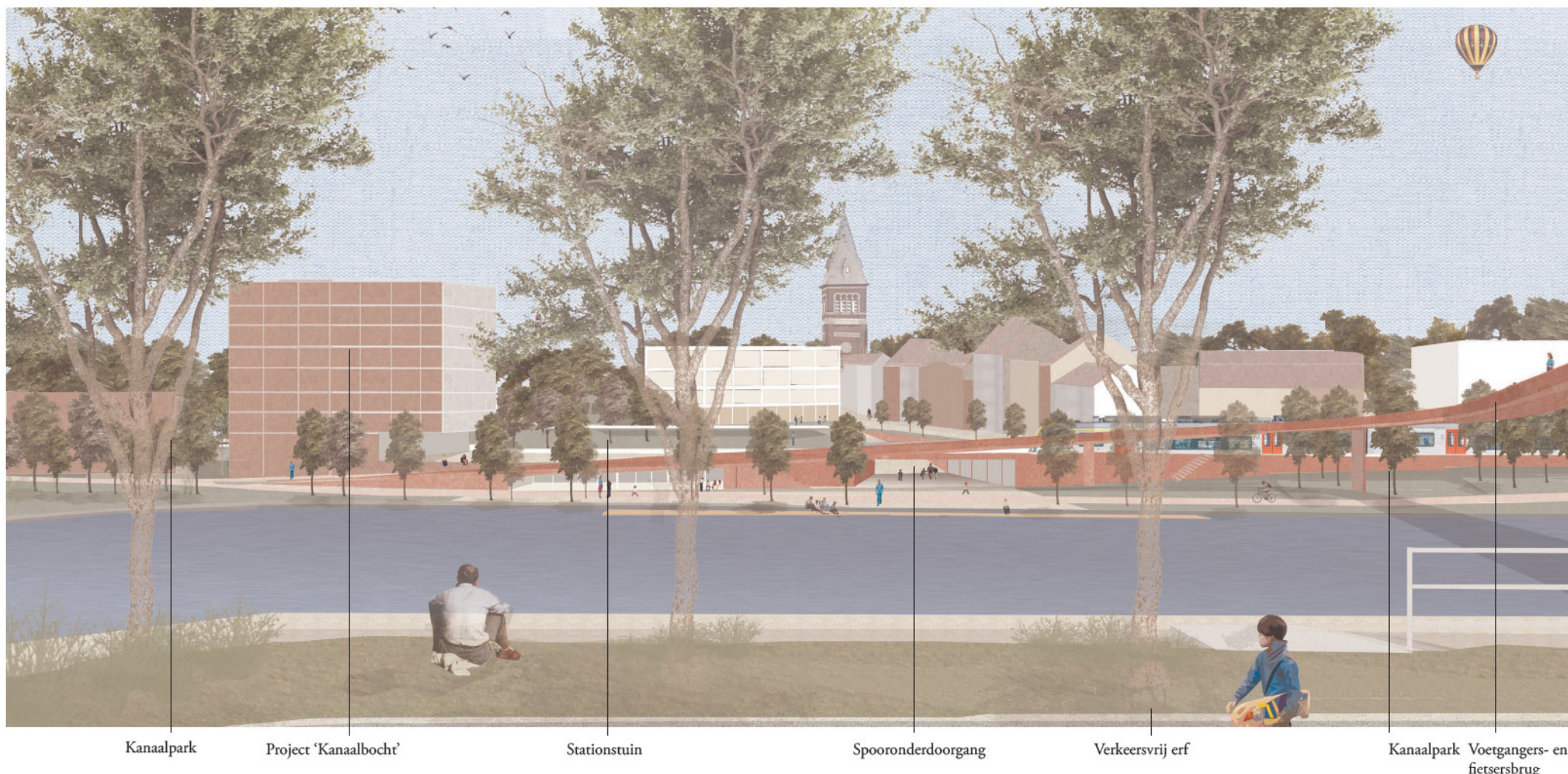




Spoorwegonderdoorgang



EEN STRATEGISCH PROJECT TUSSEN KANAAL EN SPOOR



Ten noorden van de dorpskern bevindt zich tussen spoor en kanaal een spievormige, programmatorisch gemengd stadsdeel, dat bestemd is als industriegebied. Het is de zuidelijke uitloper van de Drie Fonteinenvan industriezone, waarvoor een GRUP in opmaak.

We zien hier een groot potentieel, als uitwisseling tussen productieve zone en Ruisbroek dorp, als raakvlak van het metropolitane met het dorps. Op langere termijn zou de hele zone tot aan de rand van de vallei (Allnex) kunnen transformeren, als coherente figuur tussen kanaal en spoor. Dit hangt natuurlijk nauw samen met een aantal

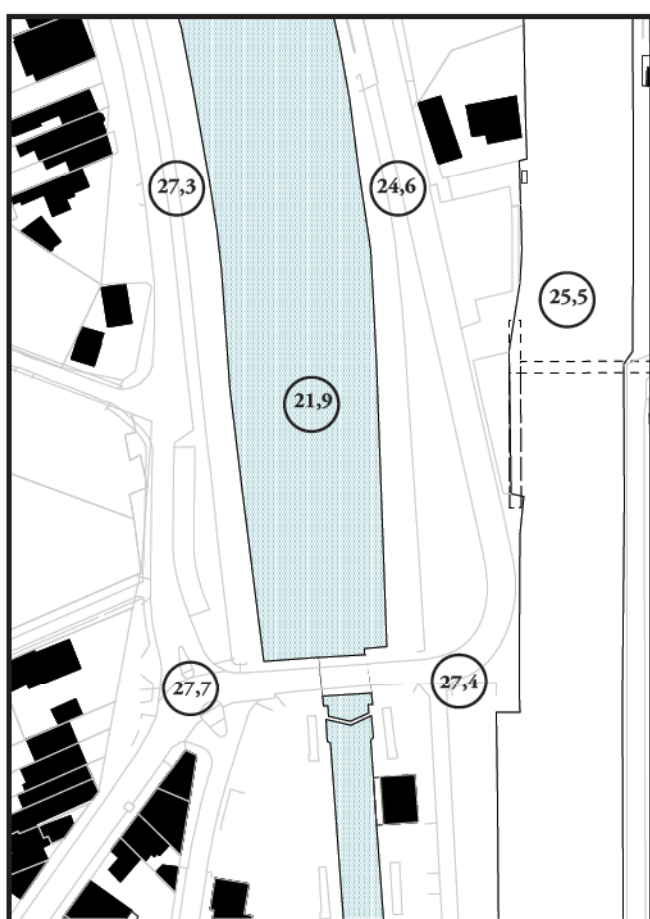
mobilitieitskeuzes. Binnen de scope van dit masterplan belichten we de 'kop' van deze spie, het project 'Kanaalbocht', en de nieuwe passerelle over het kanaal.

We bekijken kort een aantal ontwikkelingspistes voor deze percelen. Ze hebben een zeer strategische locatie, zo wel op het vlak van bereikbaarheid, zichtbaarheid en landschappelijke kwaliteit. Hierdoor lijkt een grootschaliger project mogelijk, indien het kwalitatief wordt ingebed in het nieuwe kanaalpark. Een project op schaal van het kanaal, maar dat tegelijkertijd de link met het dorp maakt.

De gemeente onderzoekt een educatief programma, met focus op technische opleidingen. Deze locatie lijkt hiervoor geschikt, als een hernieuwde uitwisseling tussen dorp en nijverheid. Een Incubator voor kleine bedrijven en bedrijvigheid kan een interessant aanvullend programma zijn dat op dezelfde percelen een plaats kan krijgen (Bedrijvencentrum Zennevallei). Ook in Brussel wordt er werk gemaakt van gemengde ontwikkelingen (Zemu/Ogsmo). Een woonprogramma lijkt hier wel van minder belang.

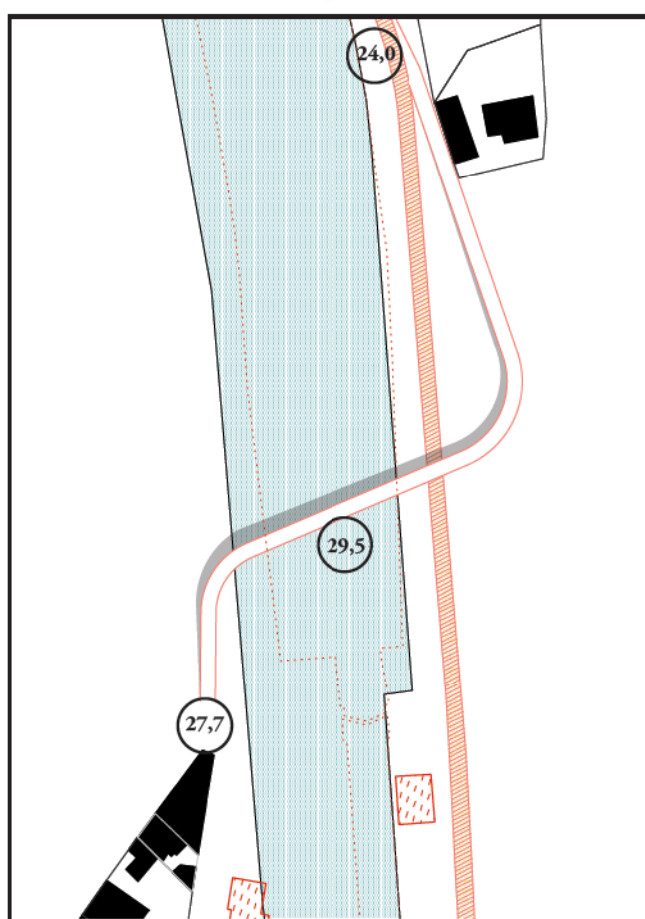
Fiets- en voetgangersbrug

bestaande toestand



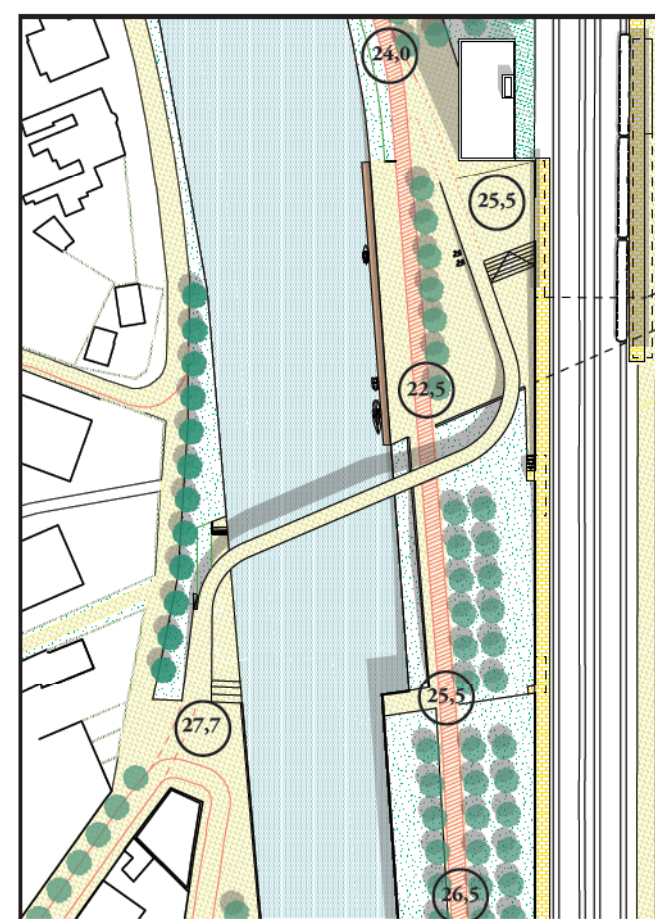
Er is reeds een duidelijk verschil in hoogtepeil tussen beide oevers. Dit willen we inzetten om de aanloophellingen te optimaliseren. Een eerste inschatting van fietsersstromen leert dat de verbinding tussen de fietssnelweg aan de oostzijde met de Ruisbroeksesteenweg (richting Sint-Pieters-Leeuw) wellicht de belangrijkste fietsverbinding is.

autonome ontwikkeling



Het masterplan laat de constructie van de fietsersbrug toe, los van de voortgang van de deelprojecten aan haar beide uiteindes.

geïntegreerde ontwikkeling

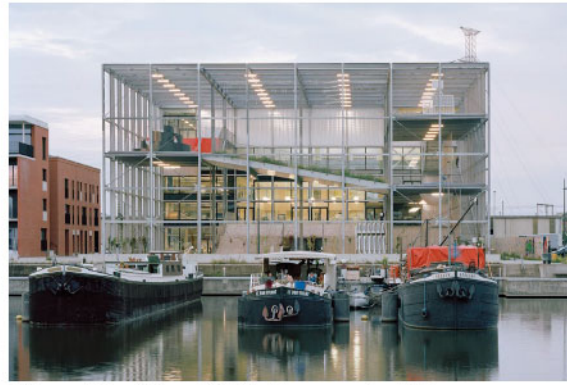


Een integratie van de brug met de deelprojecten levert een kwaliteitswinst op. De landing krijgt meer ruimte, de lengte wordt gevoelsmatig korter, en er is plaats voor ondersteunende fietsinfrastructuur. (fietsparking, fietsherstel)

Referenties



Voetgangersbrug Covilhã - Carrilho da Graça. Een elegante constructie die de aandacht trekt door haar raffinement.



Meloep School Gent, XDGA. Een gemengd publiek programma (school- en sportinfrastructuur) in relatie tot het water.



Molens van Ruisbroek. Het grootste gebouw van het dorp, op maat van het kanaal.



Stationsomgeving Aarschot - West 8. De passerelle en fietsparking wordt geïntegreerd in het publieke domein.



Provinciehuis Leuven - Gonçalo Byrne & Wit Architecten. Een groot maar geleed gebouw, ongeveer dezelfde voetafdruk als het project 'Kanaalbocht'.



Publieke tuin Niel Toulouse - Michele Miquel. Het Kanaalpark ontleend haar identiteit aan haar markante topografie die de spoorweg soms aan het oog onttrekt..

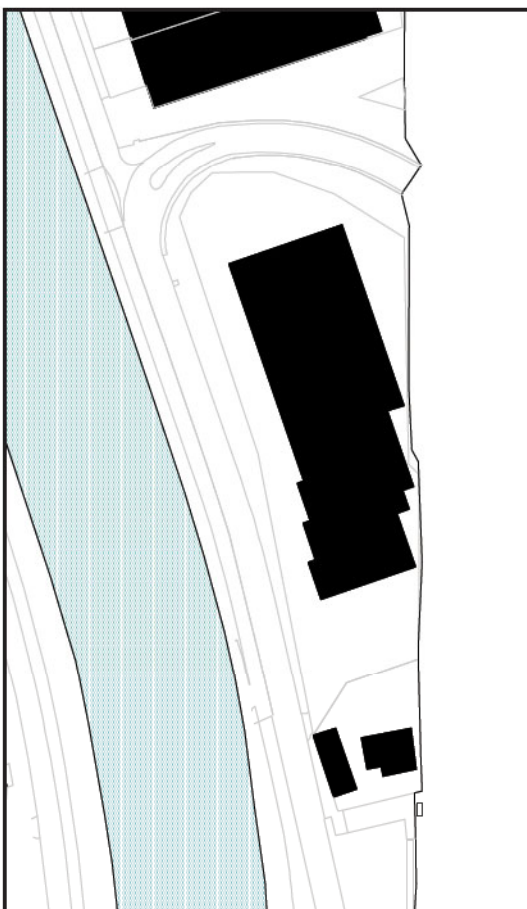
Schaalonderzoek

Een beknopte schaalvergelijking van relevante schoolinfrastructuur leert dat zowel een compact gebouw (ref. 1) als onderdeel van een gemengd project, als een grootschaliger schoolgebouw mogelijk zijn (ref. 2 & 3). Een landschappelijke campustypologie (ref. 4 & 5) lijken gezien de schaal van de site minder relevant.



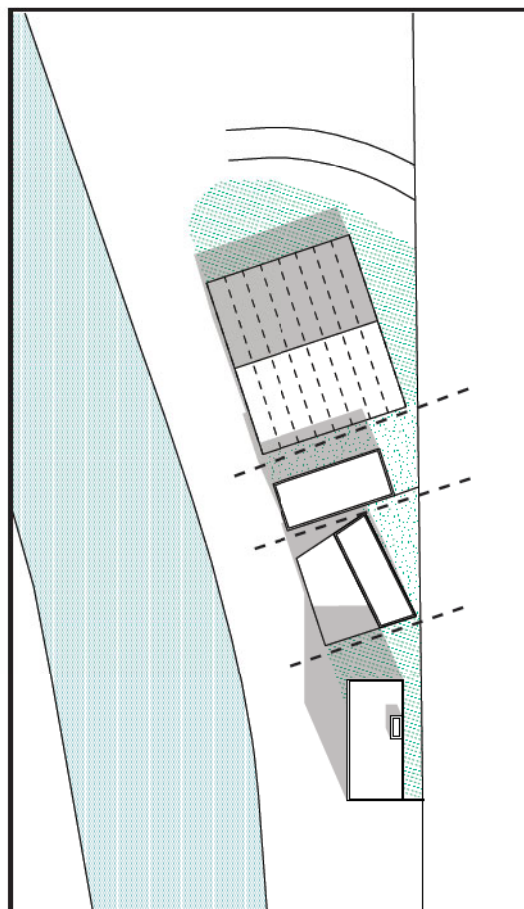
Kanaalbocht

bestaande toestand



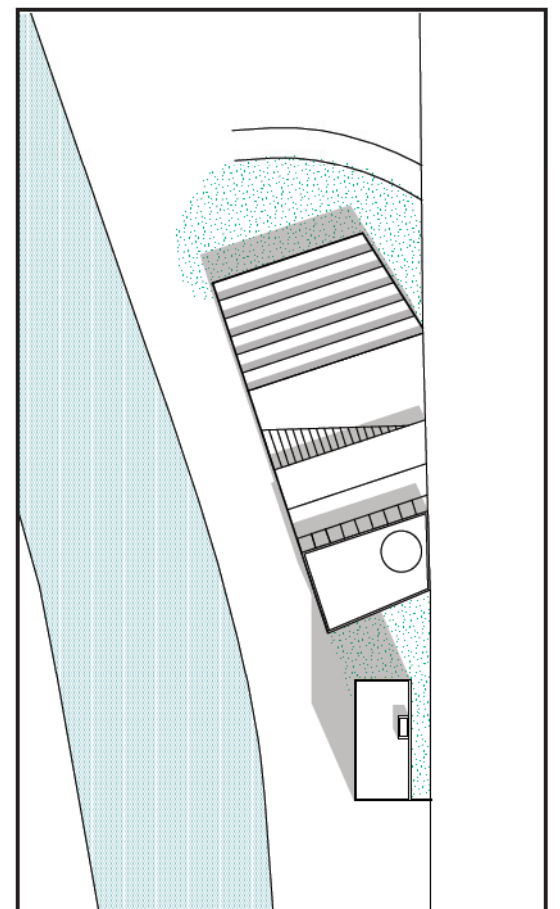
Op deze percelen bevindt zich momenteel een oude woning (nr. 6), en een groothandelaar in professionele machines (nr. 7). Zeker van de woning lijkt een transformatie op relatief korte termijn mogelijk. Het masterplan houdt dus best rekening met een fasering van de herontwikkeling, waarbij dit perceel aan het stationsplein als eerste aan bod komt.

autonome ontwikkeling



Een gefaseerde ontwikkeling blijft mogelijk. De belangrijkste voorwaarde is de inbedding in en bijdrage tot het kanaalpark. Een gemengd project (educatie / productie) blijft mogelijk door nevenschikking, waardoor de complexiteit verminderd.

geïntegreerde ontwikkeling



Een grootschalige ontwikkeling, bv. voor een educatief programma is zeker mogelijk. En zekere geleiding van het project is aangewezen. In de sokkel kunnen productieruimtes en een stationsparking een plaats vinden. De nabijheid van de sporenbundel hoeft geen nadeel te zijn: door het gebouw deels te oriënteren naar de sporen krijgt het stationsplein een 3de gevel, en profiteert het project mee van het zicht op de stationstuin.

EEN STRATEGISCH PROJECT TUSSEN SPOOR EN DORP



Stationsstraat

Passerelle

Spooronderdoorgang & kanaalboorden

Perron richting Brussel

Project Kanaalbocht

Nieuw hoekgebouw

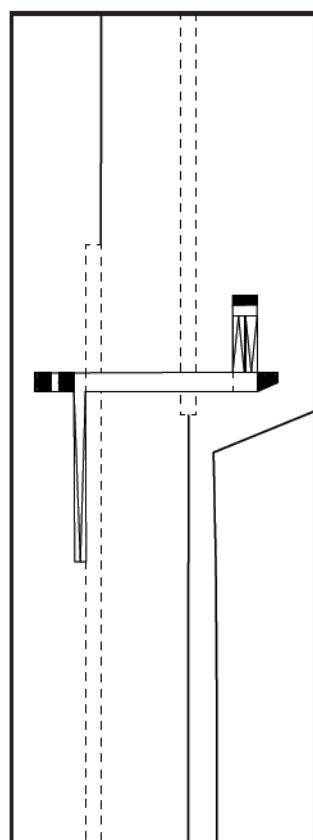
De relatie tussen dorp, spoor en kanaal raakte grondig verstoord, maar kan worden hersteld door een paar strategische ingrepen: het verbeteren van de spoorwegerdoorgang, en het omvormen van een groot deel van het stationsplein tot stationstuin. Het stationsplein wordt beter vormgegeven door een nieuw gemengd project aan de Stationsstraat (dat een blinde gevel afwerkt), en door de integratie van de perrons bij het publieke domein.

Het afwerken van blinde gevel aan de stationsstraat met een gemengd project lijkt vanzelfsprekend, welliswaar als ook het rond punt wordt herbekeken. Een publiek of commercieel gelijkvloers lijkt op deze belangrijke plek aangewezen, met wonen gericht op de tuin en kanaal op de verdiepingen.

Een ontwikkeling op de terreinen van de Nmbs is misschien minder vanzelfsprekend. Het lijkt aangewezen om deze ruimte open te houden, en in te zetten op de ontwikkelingsvelden langs het kanaal.

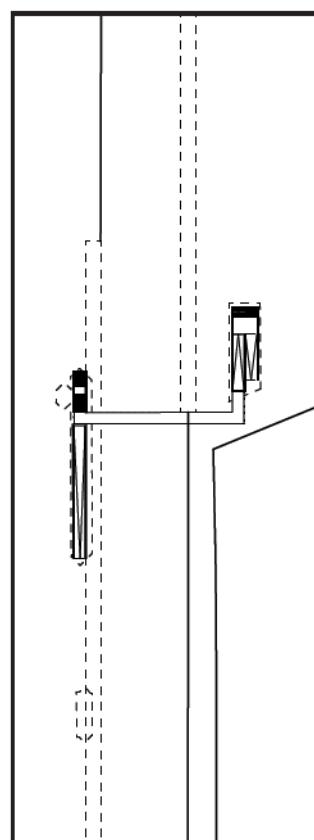
Spoorwegerdoorgang

bestaande toestand



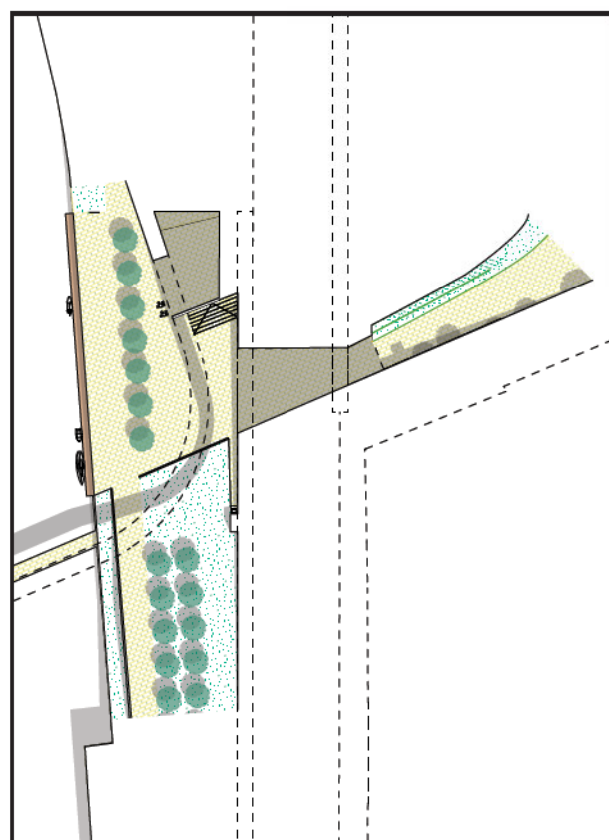
De bestaande stationsinfrastructuur heeft weinig ruimtelijke kwaliteit en voldoet niet aan de toegankelijkheidsnormen. De onderdoorgang is bijzonder smal en donker, de huidige positie deels onder de straat is niet ideaal. De bestaande luifels dragen niet bij tot leesbare structuur.

autonome ontwikkeling



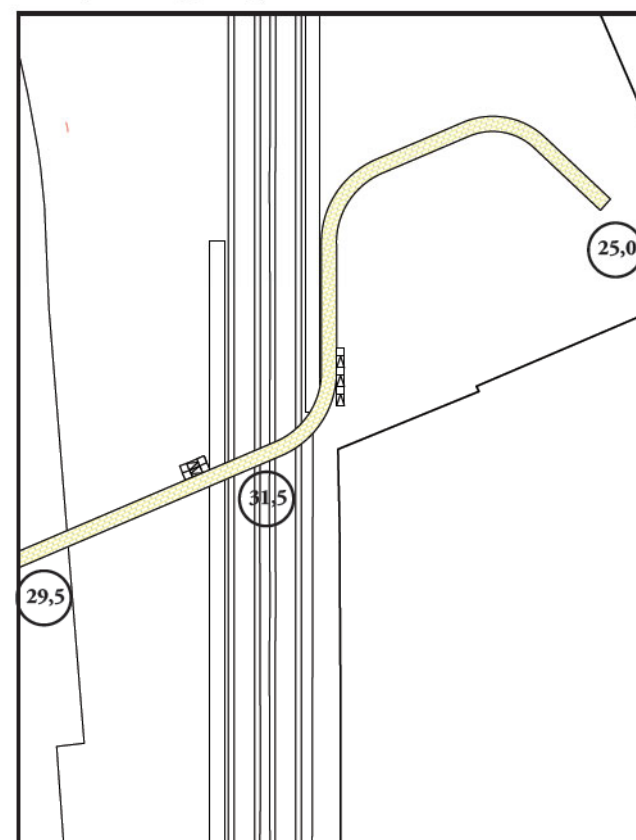
De Nmbs plant nu al een investering om de perrons te verhogen, en de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit te verbeteren. In een minimumscenario lijkt het verbreden van de tunnel en het herschikken van de toegangstrappen en -hellingen prioritair, om zo de relatie tussen ondergrond en bovengrond te verbeteren.

geïntegreerd project



Met het verplaatsen van de sluis staat een grootschalige operatie op stapel. Door dit te koppelen aan de verlaging van de kanaalrand en het openwerken van de onderdoorgang verbetert de relatie dorp-kanaal fundamenteel. Talrijke voorbeelden tonen aan dat een ruime onderdoorgang d.m.v. prefabconstructies op een snelle en kostenefficiënte manier onder bestaande sporen kunnen worden geschoven. Aan de dorpskant kan door een zachte insnijding in het stationsplein het hoogteverschil overwonnen worden, op een evidente manier ingebed in de publieke ruimte.

een spoorwegbrug?



Een scenario waarbij de tunnel vervangen wordt door een brug, als verlengde van de fietsbrug, hebben we niet bij voorbaad uitgesloten. Echter leert het ontwerp onderzoek ons dat de complexiteit en ruimtelijke impact significant stijgen, en de aanlooplegtes onnodig lang worden. De nodige vrije hoogte stijgt van XXm tot XXm. Een geslaagde integratie in het publieke domein wordt dus minder evident.

Referenties



Cent'ral Vorst - B architecten. Een hoekgebouw met een uitnodigend gelijkvloers activeert de straat en werkt een blinde gevel af.



Parc Drei Echelen Luxemburg - Michel Desvignes Paysagistes. Een groene ruimte die lokaal ook intensiever gebruik toelaat.



Stationsomgeving Bornem - A33 Architecten. Een directe relatie tussen plein en perron integreert de stationsomgeving in het dorp.



Krugerpark Borgerhout. Dit drukgebruikte buurtpark krijgt vorm door haar bebouwde en bewoonde randen. Het kwam in de plaats van een volledig bouwblok.

parking / parktuin

bestaande toestand



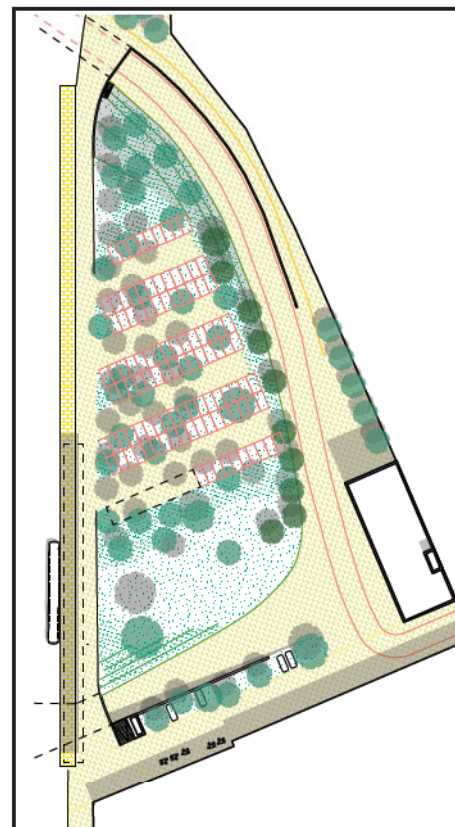
De aanleg van het publieke domein van het stationsplein dateert van de jaren '90, in het kader van de aanleg van de hogesnelheidslijn XX. Vandaag is de publieke ruimte is versnipperd en onoverzichtelijk, en schijnbaar louter georganiseerd in functie van automobiliteit. De verblijfskwaliteit is beperkt. We zetten in op het drastisch vereenvoudigen van de autocirculatie op het plein.

ingroening en ontharding



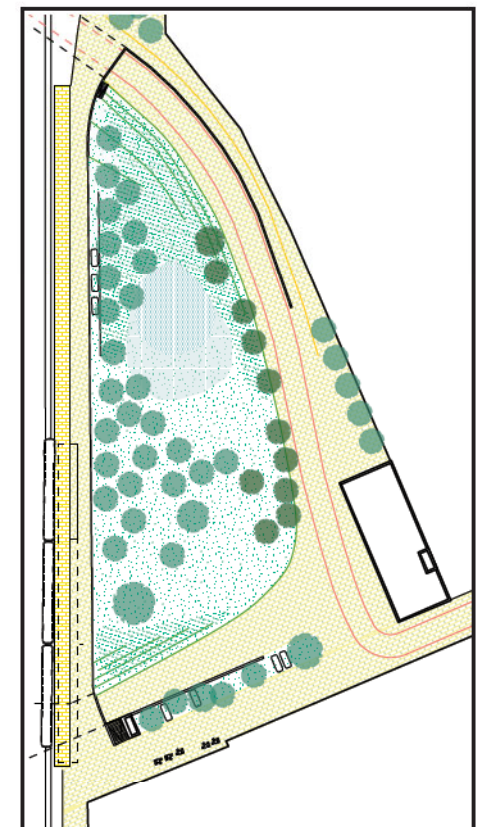
Ook met het behoud van de huidige organisatie van de parking is reeds een grondige ingroening en ontharding mogelijk.

herorganisatie



In het projectvoorstel maken we een aantal duidelijke keuzes: een ruim stationsplein met de nodige openheid, en een stationstuin die het plein mee vormgeeft. De parkeernood zal in de toekomst inkrimpen, waardoor we een heraanleg kunnen voorzien waar wagens te gast zijn in de tuin. Sowiso is de bezetting in het weekend nu ook al minimaal. Het spoorwegperron fungeert eveneens als rand aan het plein, en verzamelt een aantal faciliteiten voor het station: fietsenparking, automaten, schuilruimte. Voor de fietsenparking valt een groeiscenario te voorzien.

geïntegreerd project



Via een ruiloperatie kan de stationsparking volledig kan opgevangen worden in de naastgelegen ontwikkeling van het project 'Kanaalbocht'. Hierdoor kan het grootste deel van het stationsplein onthard en beplant worden: een echte stationstuin voor de Ruisbroekenaren!

DORP OP MENSENMAAT: DUURZAME MOBILITEITSVISIE

STAPPERS

Ruisbroek als samenhangend verblijfsgebied

Het centrum van Ruisbroek en de stationsomgeving wordt als één samenhangend verblijfsgebied gezien, de dorpsstructuur. Dit gebied wordt als één grote zone 30 afgebakend, en misschien op langere termijn stukken ervan als wandelzone met integratie fiets. De weg over het sluiscomplex wordt vervangen door een fiets- en voetgangersbrug. Hierdoor zal ook het doorgaand verkeer in het centrum van Ruisbroek sterk verminderen. Dit biedt kansen om het openbaar domein van Ruisbroek meer af te stemmen op voetgangers. Hierbij kan worden gedacht aan een meer erfachtige aanleg van gevel tot gevel zonder compartimentering van de straten. Vanuit het station van Ruisbroek wordt ingezet op goede looproutes van en naar de belangrijkste bestemmingen in de buurt. Toekomstige herbestemmingen van sites zoals bv de Catalasite liggen op loopafstand. Bij aanleg van een fiets- en voetgangersbrug over de E19 ontstaat een directe looproute vanuit het station naar de Catalasite.

Ook de westzijde van het kanaal met het Sasplein sluit aan op het verruimd centrumgebied en voetgangersgebied van Ruisbroek. Bezoekers krijgen meteen het gevoel in het centrum van Ruisbroek aan te komen. Via de fiets- en voetgangersbrug en vernieuwde spoorwegonderdoorgang sluit men aan bij het centrum van Ruisbroek. Een autoluwe kern op maat van voetgangers en fietsers zal ook zachte modi van mobiliteit aanmoedigen.

Station Ruisbroek als groene halte en verknoping met Zennepad

We selecteren het station van Ruisbroek als groene halte. Wandelaars en fietsers die hier met de trein toekomen kunnen instappen op een wandeling die aansluiting geeft op een ander station in de buurt bv Lot, Beersel. Op die manier kan de wandelaar grotere wandeltrajecten maken zonder steeds te moeten terugkeren naar zijn startplaats. Bij het station van Ruisbroek wordt voorzien in de nodige informatieborden met info over de streek, de wandelmogelijkheden en andere voorzieningen.

TRAPPERS

Fiets – en wandelbrug over het kanaal en autovrij Sasplein

De huidige weg over het sluiscomplex wordt vervangen door een fiets- en voetgangersbrug en sluit aan op de Ruisbroeksesteenweg, Petrus Basteleusstraat en Galgstraat. Op die manier ontstaat een directe fietsverbinding tussen Sint-Pieters-Leeuw, het station en Drogenbos, Ukkel. De fietsroute sluit ook aan op de fietssnelweg langs het kanaal en wordt verknoot met de fietsbrug. Het station en de fietsbrug vormen daarbij een belangrijk scharnier. Via een autovrij Sasplein kunnen fietsers ook op een veilige manier aansluiting krijgen op de Edward De Baerdemaekersstraat en de Groot-Bijgaardenstraat.

Verbeteren fietsinfrastructuur in de stationsomgeving

De bestaande voetgangerstunnel onder de spoorweg wordt breder en toegankelijker gemaakt. Reizigers die met de fiets komen kunnen via deze onderdoorgang met de fiets aan de hand de fietsenstallingen bereiken. Deze onderdoorgang wordt wel geen doorgaande fietsroute. De bestaande wegtunnel onder de spoorweg zal zijn verkeersfunctie voor een groot stuk verliezen: de onderdoorgang zal enkel nog dienen voor plaatselijk verkeer. De tunnel wordt ingericht als fietsstraat en fungeert als schakelroute tussen de fiets- en voetgangersbrug over het kanaal, de fietssnelweg en de N261. Op termijn is het ook de bedoeling om de N261 te ontdebellen via een fietsbrug over de E19.

Veilige en comfortabele fietsenstallingen

Het masterplan voorziet in voldoende veilige en afsluitbare fietsenstallingen. Voor de reizigers die met een duurdere elektrische fiets naar het station komen is het wenselijk om deze te kunnen stallen in een afsluitbare fietsenstallingen. Ook voor bedrijven in de buurt kan het interessant zijn dat personeel zijn eigen fiets of bedrijfsfiets veilig kan stallen aan het station.

In het masterplan wordt aan de westzijde van de spoorweg voorzien in overdekte fietsenstallingen onder het maaiveld, toegankelijk vanaf de fietssnelweg. Aan de oostzijde wordt eveneens voorzien in comfortabele fietsenstallingen.

OPENBAAR VERVOER

Inzetten op fiets-trein combinatie

Het gebied is vrij goed ontsloten met de trein. De naaste kernen en bedrijvenzone liggen op loop- en fietsafstand van de stations. Het ontbreekt echter aan goed natransport. Daarom pleiten we voor deelfietsen nabij de stations om zo de last mile naar de bedrijvenzones mogelijk te maken. Dit is ook zo het geval voor het station van Ruisbroek.

Verlengde Stallestraat als OV-as doortrekken tot het station
Langsheen de Verlengde Stallestraat zijn aan de buitenzijde busbanen voorzien. De OV-as zou ook kunnen worden doorgetrokken tot aan het station van Ruisbroek. Doordat het doorgaand verkeer wordt geweerd in het centrum van Ruisbroek kan ook de doorstroming voor de bus verbeterd worden. In de plannen van de vervoerregio is een verknoping van de Lijn met het station van Ruisbroek niet voorzien, maar een aansluiting met een lijn van de MIVB is wellicht mogelijk.

AUTO

Drie Fonteynenbrug als hoofdonsluiting voor Sint-Pieters-Leeuw en Drogenbos

De Drie Fonteynenbrug die momenteel in aanleg is zal ook een aansluiting krijgen op de Bergensesteenweg. Naar aanleiding van de Drie Fonteynenbrug werden verschillende scenario's doorgerekend met een verkeersmodel. Één van de scenario's bestond er ook in om naast de Drie Fonteynenbrug een aparte brug te voorzien voor de ontsluiting van Ruisbroek ter vervanging van de brug aan het Sas (bananenbrug). Uit de modelstudie bleek dat twee bruggen op een korte afstand van elkaar te weinig verkeer zouden verwerken voor de investering die daar tegenover staat. Op een lange afstand tussen Sint-Pieters-Leeuw en Brussel heeft een verbinding via Drie Fonteynen maar een beperkte omrijfactor. Voor bewoners van Ruisbroek die zich van west naar oost willen verplaatsen is er voor de auto uiteraard wel een omrijbeweging maar wordt dit gecompenseerd door in te zetten op een veiliger openbaar domein voor fietsers en voetgangers.

Naar een nieuwe aansluiting met de Humaniteitslaan en ontlasting kruispunt Grote Baan

In de ontsluiting van het gebied komt al het verkeer samen op het kruispunt Grote Baan- P. Gilsonlaan en Verlengde Stallestraat. Een nieuwe ontsluiting via de bestaande brug van de E. Pathéstraat kan de toegankelijkheid van de bedrijvenzone rond de P. Gilsonlaan verbeteren. De verwachting is dat dit voor een ontlasting van het kruispunt Grote- Baan- Verlengde Stallestraat zal zorgen van 40 % en vormt een alternatief voor vrachtverkeer bij calamiteiten.

Autoluwe stationsomgeving

Doordat het doorgaande verkeer wordt verplaatst naar de Drie Fonteynenbrug ontstaat een autoluwe stationsomgeving. Dit biedt kansen om een aantrekkelijker openbaar domein in te richten.

Parkeren beter organiseren

Er wordt ingezet op twee parkings voor het station van Ruisbroek. Aan de oostzijde van het spoor kan de huidige parking voorlopig blijven bestaan, maar op termijn gereduceerd worden tot een kleine parking voor autodelen. Bij een ontwikkeling tussen kanaal en spoor kan onderzocht worden of deze deels als publieke parking kan dienstdoen. Aan de westzijde van het kanaal onderzoeken we de mogelijkheid van een tweede parking die kan worden gebruikt voor bezoekers van het station maar ook voor bezoekers van het centrum van Ruisbroek. Het station van Ruisbroek zet vooral in op een goede bereikbaarheid met de fiets en te voet gaan en een beperkte P+R functie. Aan het station van Lot wordt reeds door de werkvennootschap geïnvesteerd in een P+R parking. Indien een P+R parking van een zekere schaal gewenst is in Ruisbroek, zou deze best bij het snelwegcomplex worden voorzien, op 5 minuten wandelen van het station, door de autoluwe, aangename stationstraat.

Spoorwegstraat losgekoppeld van de Stationsstraat

De bedrijvigheid langs de Spoorwegstraat wordt ontsloten naar de Humaniteitslaan en losgekoppeld van de Stationsstraat. Hierdoor ontstaat ook een veiligere aansluiting van de fietssnelweg met de tunnel onder de spoorweg die we als fietstunnel inrichten.

Knip Groot-Bijgaardenstraat en autovrij Sasplein

Aan de westzijde van het kanaal voorzien we een 'knip' in de Groot-Bijgaardenstraat zodat een autovrij Sasplein ontstaat waar de fiets- en voetgangersbrug op aansluit. De woonkern tussen het kanaal en de Bergensesteenweg wordt ontsloten via twee ontsluitingslussen.

- Ruisbroeksesteenweg- Meerweg
- Edward de Baerdemaekersstraat -Groot-Bijgaardenstraat

VLINDERDIAGRAM

Het station van Ruisbroek kan nog een sterke evolutie doormaken als knoop én als bestemming. Vanwege de strategische ligging en korte reistijd tot Brussel, lijkt een hogere frequentie interessant om de uitwisseling te intensifiëren. Als knoop kan het verder gerationaliseerd worden. Zoals beschreven in het stuk hierboven, wordt de omgeving van het station afgestemd op zacht verkeer. Autoparkeren kan, maar wel indien het een collectief doel heeft en in balans is met de omgeving. Dan denken we in eerste instantie aan autodelen. Bij een mogelijke eerder (groot) stedelijke ontwikkeling zou een autoparking geïntegreerd kunnen worden voor beperkt bestemmingsverkeer.

Als knoop lijkt het station van Lot op dit moment beter uitgerust als een "park and ride" station met de auto. Ruisbroek lijkt veel meer potentieel te hebben als "bike and ride" station voor de directe omgeving. Toch zou een "park and ride" zin kunnen hebben indien ze georganiseerd kan worden bij de snelweg, op stapafstand van het station via de – in de toekomst - autoluwe stationsstraat.

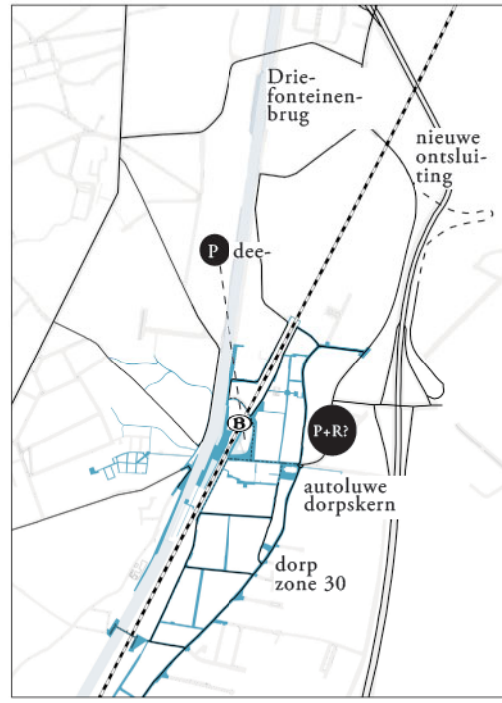
In het vlinderdiagram vertaalt zich dat in een sterke toename van het traag netwerk. Dat is de grote winst die zeker gemaakt kan worden. We suggereren een toename van de performantie van het collectief netwerk terwijl het autonetwerk eerder status quo lijkt te blijven (ondanks een zekere reductie van parkeerplaatsen, blijft de waarde gelijk)

Maar we willen vooral ook sterk inzetten op het station als bestemming. In eerste instantie door in te zetten op een dorpskernversterking die van Ruisbroek zelf een bestemming maakt. Daarenboven kunnen verschillende functies werken als uitwisseling tussen de het grootstedelijke en het dorps: kanaalactiviteiten van sluis tot sluis; een hogeschool met sportfunctie... We zetten ook sterk in op de ecologische en landschappelijke kwaliteiten van de Zennevallei die van Ruisbroek eveneens een unieke bestemming maken. De kwalitatieve transformatie van Ruisbroek zal een zekere vastgoedstijging met zich meebrengen, maar de betaalbaarheid van de woningen is hier een directe aanleiding tot geweldige diversiteit. Ook deze kwaliteit kan best behouden worden (vandaar beperkte stijging vastgoed).



Wegennet, bestaande toestand

- Wegen, bestaand
- Mogelijke toevoeging verkeer
- Autoluw
- Prioritair zacht



Wegennet, streefscenario: doorgaand verkeer is niet langer mogelijk over stationsplein en sluis; autoluwe dorpskern; zone 30 in het dorp; P+R aan snelwegarm?



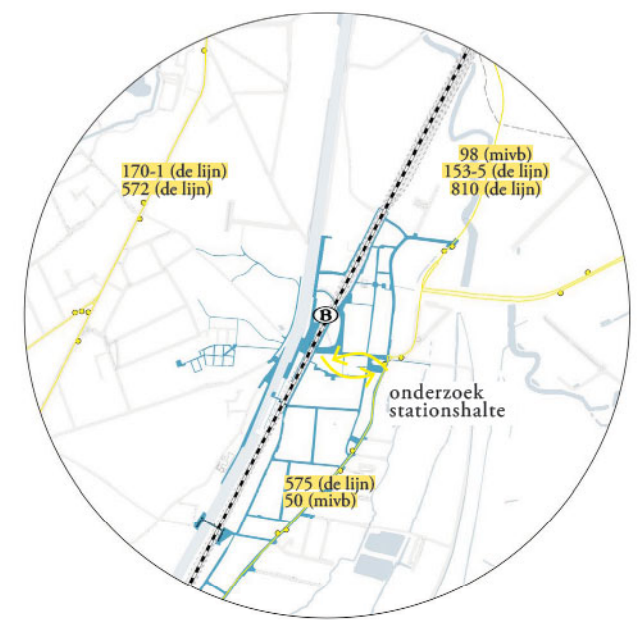
Wegennet, dubbele brug: de zogenaamde «bananenbrug» lijkt volgens verkeersmodel weinig toegevoegde waarde te creëren



Visie voor stappers: een continue autoluwe publieke ruimte met zone 30 die overlopen in wandelnetwerken rond de dorpskern.



Visie voor trappers: zeer kwalitatieve fietsverbindingen die aanwezig zijn uitbouwen. Bestaande autotunnel wordt fietsstraat en verbindt zo oost- en westflank dwars op de



Visie op Openbaar Vervoer: de halte stationsplein is voldoende interessant als verbinding naar station indien de stationsstraat als autoluwe verblijfplek wordt ingericht. Anders kan de bus tot aan station (tijdelijk?)

