

DE HORIZON



PROCESVERLOOP

De finaliteit van het proces is het opstellen van een masterplan. Het is in hoofdzaak een ontwerpproces, voorbereid in het ontwerpmatig vooronderzoek tijdens de wedstrijd.

Een ontwerpproces is een stapsgewijs keuzeproces, voorbereid door de ontwerper in samenspraak met het beleid en goedgekeurd door het beleid. In deze fase is de rol van de stad in hoofdzaak de rol van trekker van het project. De open oproep was daarvan reeds de eerste fase: het opzetten van het initiatief tot verandering van de spooromgeving. Net zoals de wedstrijd een voorbereiding is op het ontwikkelen van een masterplan is het masterplan een voorbereiding op de fase van uitvoering waarin de stad de rol van realisator opneemt. Het masterplan wordt ontwikkeld in drie stappen.

1. positiebepaling
2. projectvoorbereiding
3. projectoptimalisatie en voorbereiding realisatie

Hoewel de stappen elkaar chronologisch opvolgen overlappen ze elkaar en worden deels parallel aan elkaar doorlopen.

1 Positiebepaling

Bij de aanvang van het proces wordt de projectdefinitie scherp gesteld.

Aan de hand van het wedstrijdontwerp worden de doelstelling en de visie van de stad op het projectgebied scherp gesteld. Het projectgebied wordt afgelijnd en een tijdsperspectief voor het project wordt vooropgesteld.

2 Projectvoorbereiding

Het wedstrijdontwerp wordt als een pleitplan gebuikt om de verschillende actoren in gebied te consulteren, in het bijzonder De Lijn en NMBS, indien wenselijk ook reeds doelgroepen en gebruikers zoals bewoners, mindervaliden... Het doel is om de mogelijkheden en marges te ontdekken binnen het projectgebied. Als discussiemateriaal met deze actoren worden verschillende ruimtelijke en programmatische varianten en mogelijkheden aangereikt binnen de vooropgestelde strategie.

Het is essentieel om gedurende het hele proces deze actoren te informeren en consulteren in functie van de haalbaarheid van het project en om de betrokkenheid van de actoren te vergroten.

Daarnaast wordt door de stad het nodige materiaal verzameld en/of opgesteld: een opmeting van het plangebied, grondsonderingen, informatie inzake watertafels, het verkeersplan...

3 Projectoptimalisatie en voorbereiding realisatie

Aan de hand van de discussies met de stad (De Lijn en de NMBS) wordt het masterplan verfijnd en uitgewerkt.

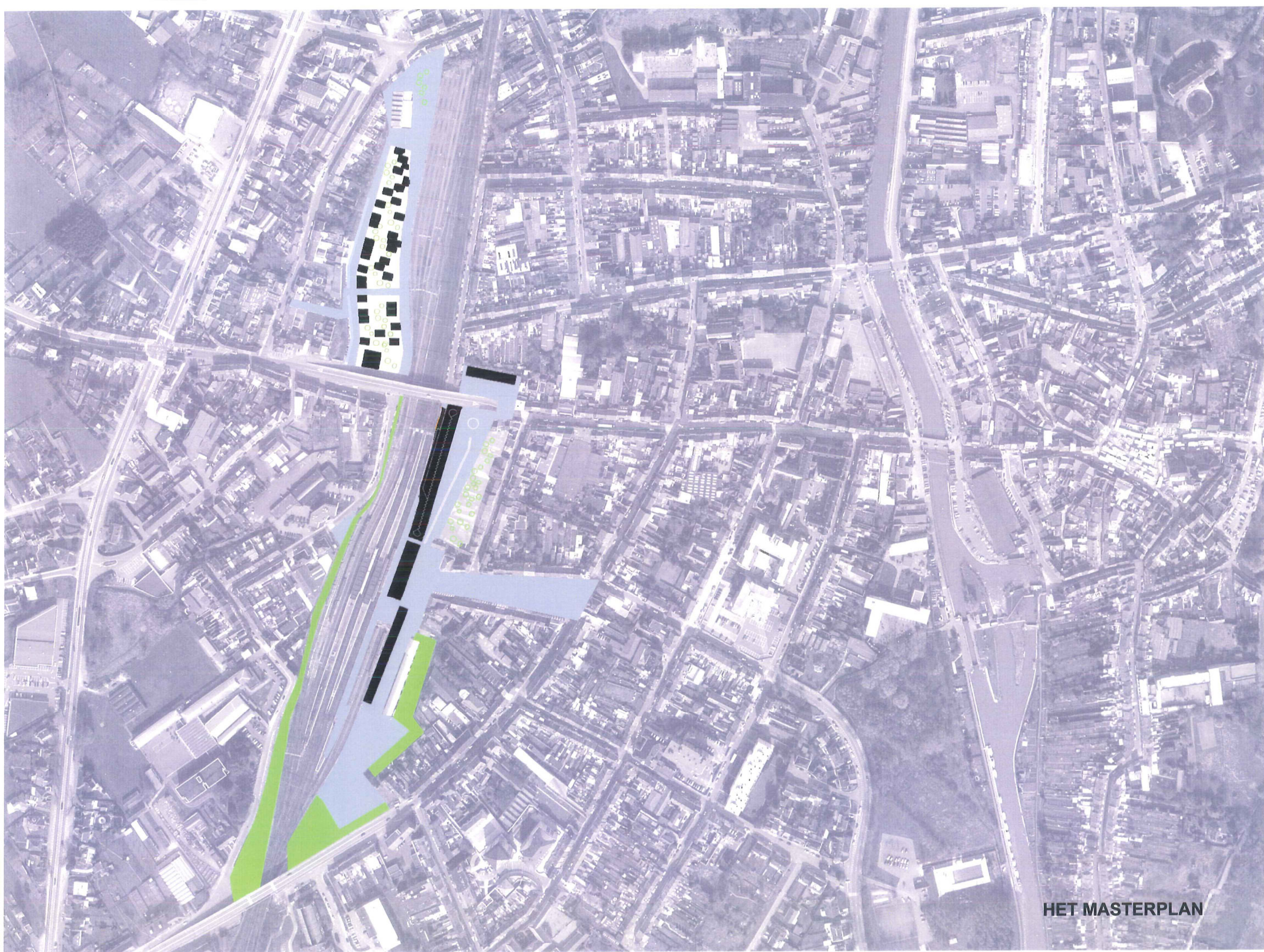
In deze derde fase van het project wordt bovendien de haalbaarheid van het project, zowel technisch, financieel, cultureel... getest en desgevallend bijgestuurd. Mogelijke deelprojecten worden afgebakend waarbij de sleutelprojecten op korte termijn worden gedefinieerd. In samenspraak met de stad wordt de wijze van uitvoeren van deze sleutelprojecten bekeken: overheidsinitiatief, subsidie via lopende programma's, PPS constructies.

	STAD	ONTWERPTEAM
Stap 1: positiebepaling, bepalen van de einddoelen	<ul style="list-style-type: none"> - Bepalen van de doelstelling en visie op het gebied - Projectdefinitie - Bespreken en bepalen van de afbakening van het projectgebied - Bespreken en bepalen van een tijdspectief 	<ul style="list-style-type: none"> - Analyse op schaal van de stad en de regio ifv het bepalen van de projectdefinitie - Bespreken en bepalen van de afbakening van het projectgebied - Bespreken en bepalen van een tijdspectief - Documenten: analyseplannen, schema's en diagrammen
Stap 2: projectvoorbereiding	<ul style="list-style-type: none"> - Overleg en discussie met de actoren, De Lijn, NMBS... - Verzamelen en aanleveren van basismateriaal - Bespreken van de ontwerpvoorstellen en het sturen van het proces door het nemen van ontwerpbeslissingen 	<ul style="list-style-type: none"> - Overleg en discussie met de actoren, De Lijn, NMBS... - Uitwerken en onderzoeken van verschillende ruimtelijke mogelijkheden en scenario's. - Bespreken van de ontwerpvoorstellen en het sturen van het proces door het onderzoeken van de ruimtelijke en programmatische mogelijkheden - Documenten: Documenten (tekeningen en/of maquettes) op verschillende schalen die de kwaliteiten van de verschillende scenario's en zijn onderdelen duiden
Stap 3: projectoptimalisatie en voorbereiding uitvoering	<ul style="list-style-type: none"> - Overleg met het ontwerpteam om het masterplan te verfijnen en te finaliseren - Consultatie in functie van de haalbaarheid van het project - In overleg met het ontwerpteam, definiëren van sleutelprojecten en projecten op korte termijn - Reflectie over de wijze van uitvoering van de deelprojecten 	<ul style="list-style-type: none"> - Overleg met het bestuur om het plan te verfijnen en te finaliseren - Consultatie in functie van de haalbaarheid van het project - In overleg met het bestuur, definiëren van sleutelprojecten en projecten op korte termijn - Reflectie over de wijze van uitvoering van de deelprojecten - Documenten: Beschrijving van het project - Overzichtsplannen (1/2000 tot 1/1000) die de coherentie van het project en de relatie tot het stedelijk weefsel tonen - Diagrammen van het functioneren van de deelaspecten (vb ontsluiting en bereikbaarheid van de verschillende delen...) - Deelaspecten (1/500 tot 1/100) waarin de kwaliteiten van de bouwtypes, de open ruimte en de landschappelijke ingrepen worden toegelicht.

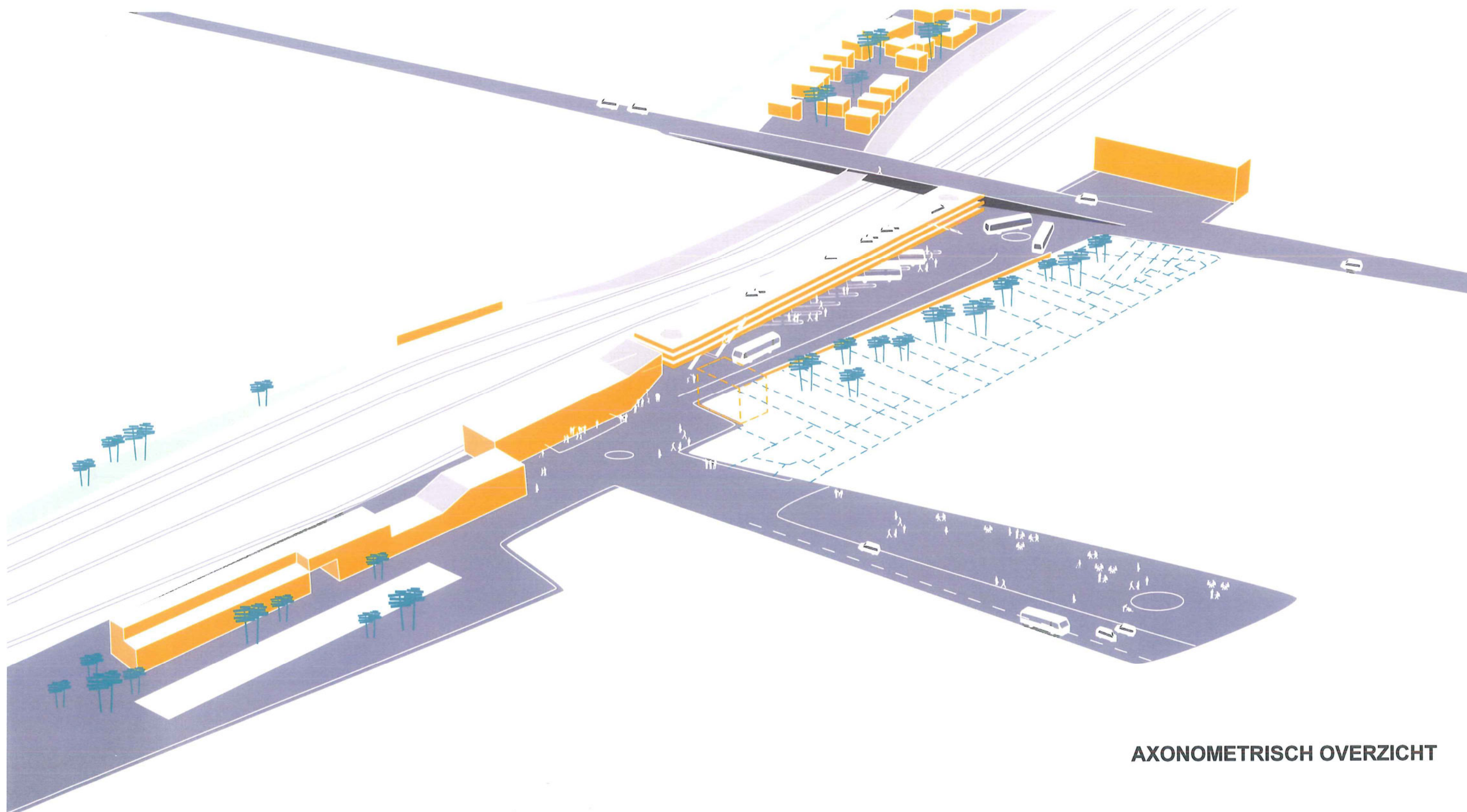
Het overleg met de verschillende actoren en in het bijzonder met de stad staan centraal. Het is belangrijk om in de fase van het masterplan de overleggroep niet te groot te maken zodat efficiënt en flexibel kan worden gewerkt aan het opstellen van het masterplan. Die kerngroep kan bestaan uit de burgemeester, de schepen stedenbouw, de verantwoordelijke van de dienst stedenbouw. Binnen deze groep wordt de evolutie en de inhoud van het plan bepaald. (frequentie elke drie a vier weken) Daarnaast worden De Lijn en NMBS op regelmatige basis geconsulteerd en op de hoogte gebracht van de evoluties binnen het project.

De studie en het opstellen van het masterplan zal 3 maand (= 67.5 werkdagen) duren. Het honorarium die wij voorstellen is 50 000 euros exclusief BTW. Deze honorarium is inclusief de studies gemaakt door de landschap architect. Wij hebben zich gebaseerd op de KVIV normen – Fabi negociatie barema's met als ereloon 800 euro (exc. BTW) per dag voor de projectleider (hoofd van het bureau) en 450 euros (excl. BTW) per dag voor de assistenten.

Indien het blijkt tijdens het ontwerp proces dat andere disciplines moeten betrokken worden bij deze studie, en dit in overleg met de stad, dan moet er een extra budget worden voorzien door de stad voor de bijkomende consultants.



HET MASTERPLAN



AXONOMETRISCH OVERZICHT

Horizons Geeraardsbergen, Uitgangspunten en culturele duurzaamheid

Een ontwerphouding als masterplan.

Vanwege de aard van de opdracht en de planningscontext stellen we geen masterplan voor maar een strategie en ontwerphouding voor de spooromgeving. Het project is immers een pleitplan, een instrument om een gesprek te beginnen over het gebied met de NMBS, De Lijn, de stad... Bovendien is de planningscontext nog onzeker. In het verkeersplan dat wordt opgesteld wordt de ontsluiting van het gebied nog onderzocht. De zuidelijke ontsluiting, met een rechtstreekse aansluiting tussen het station en de ring over de sporen staat nog niet op punt, maar heeft een grote invloed op de evolutie van het spoorgebied.

We bekijken de spooromgeving vanuit de karakteristieke spanning in Geeraardsbergen tussen het stedelijk weefsel en het omliggende landschap. Enerzijds werken we op de vormgeving van de horizon¹ in het sporenlandschap. Die horizon hertekenen we door limieten aan te brengen waarmee de schaal, het open karakter en de lange perspectieven in het landschap worden benadrukt. Anderzijds herdefiniëren we de publieke ruimte langsheen de sporenbundels.

¹ Horizon in de betekenis van gezichtseinder, gezichtskring; Prisma woordenboek, Weynen – Weynen, uitgeverij spectrum, Utrecht 2001

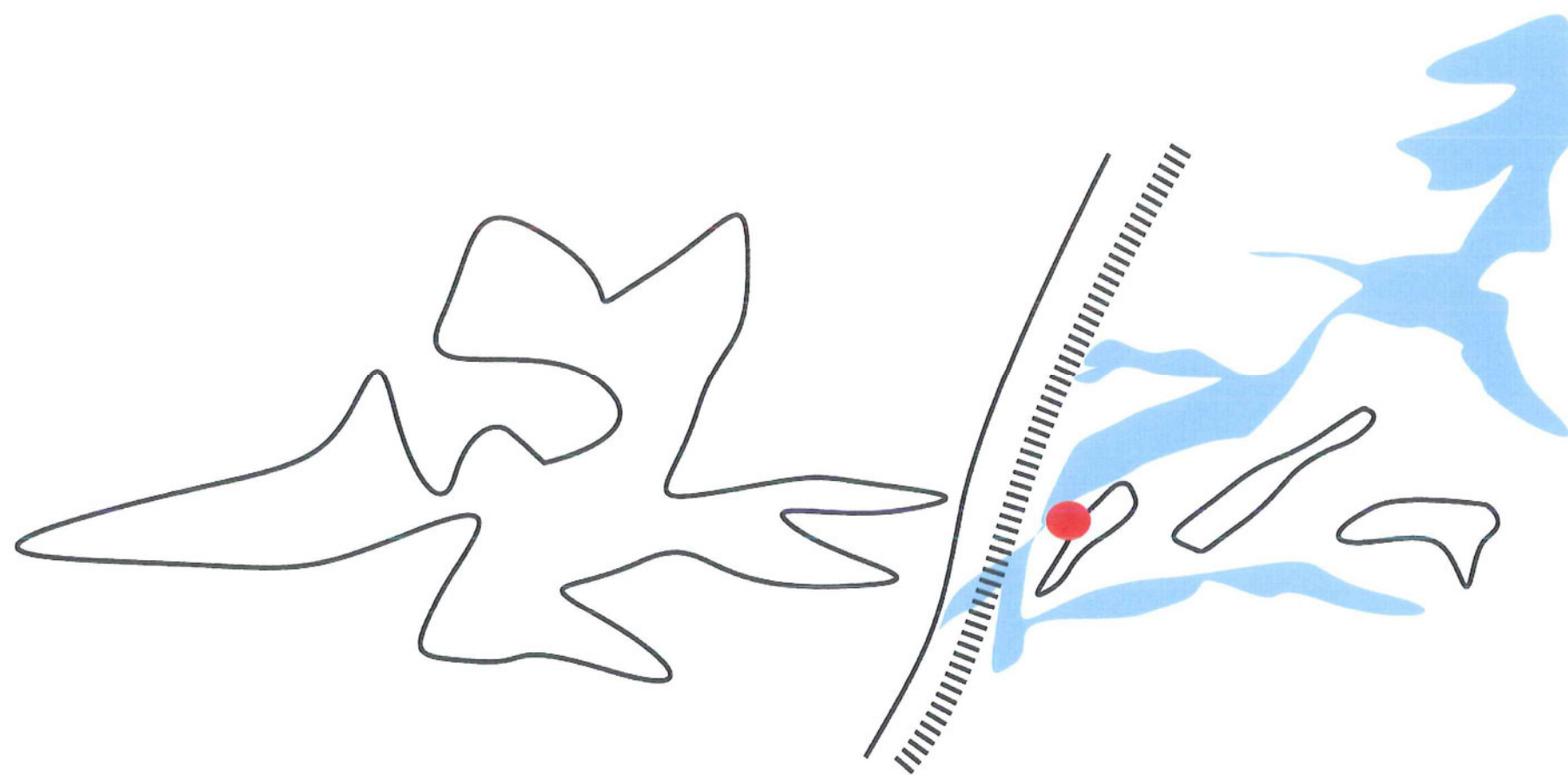


HET BUSPLEIN

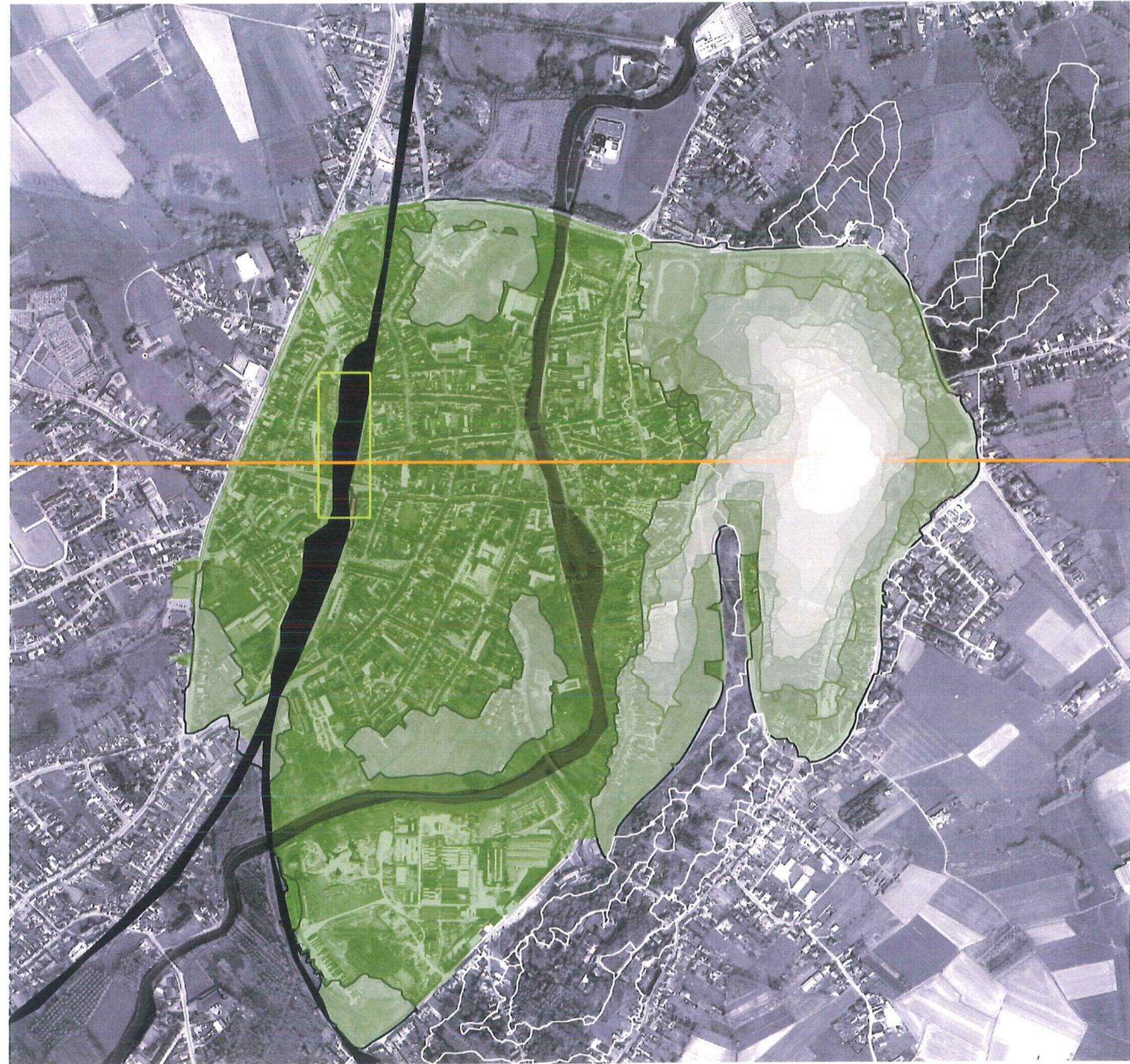
Geeraardsbergen en het landschap

De stedelijke omgeving van Geeraardsbergen wordt bepaald door het omringende landschap, in het bijzonder door de uitgesproken topografie van de Vlaamse Ardennen. Op kleine schaal – groot gebied- wordt Geeraardsbergen gekenmerkt door lange, parallelle landschapsstroken en infrastructuur: de heuvelrug met de berg, de vallei van de Dender, de sporenbundels en de Astridlaan.

In vergelijking met de meeste Vlaamse steden heeft Geeraardsbergen een vrij compacte vorm. Een stedelijke vorm die wordt benadrukt door het sluiten van de ring rondom de stad. Die ringstructuur verscherpt het contrast tussen de compacte stad en het landschap in tegenstelling tot de verneveling van het landschap in het westen en de lineaire bebouwing in het oosten. Het vervullen van de huidige driekwart structuur levert een stedelijke figuur op waarbinnen de spoorzone wordt opgenomen.



PARALLELE INFRASTRUCTUREN IN DE DENDERVALLEI



RELATIE TUSSEN DE STAD EN DE TOPOGRAPHIE

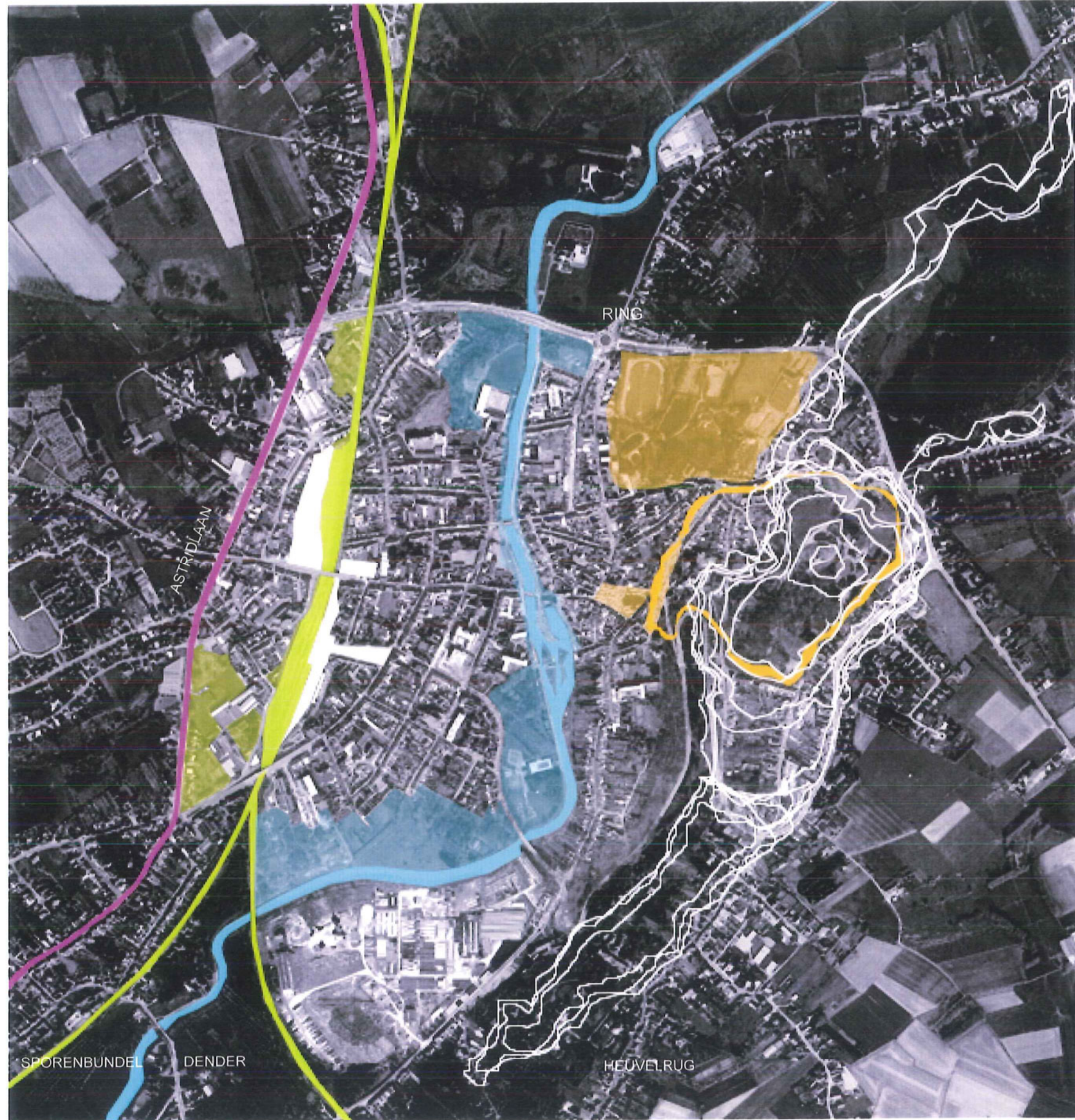


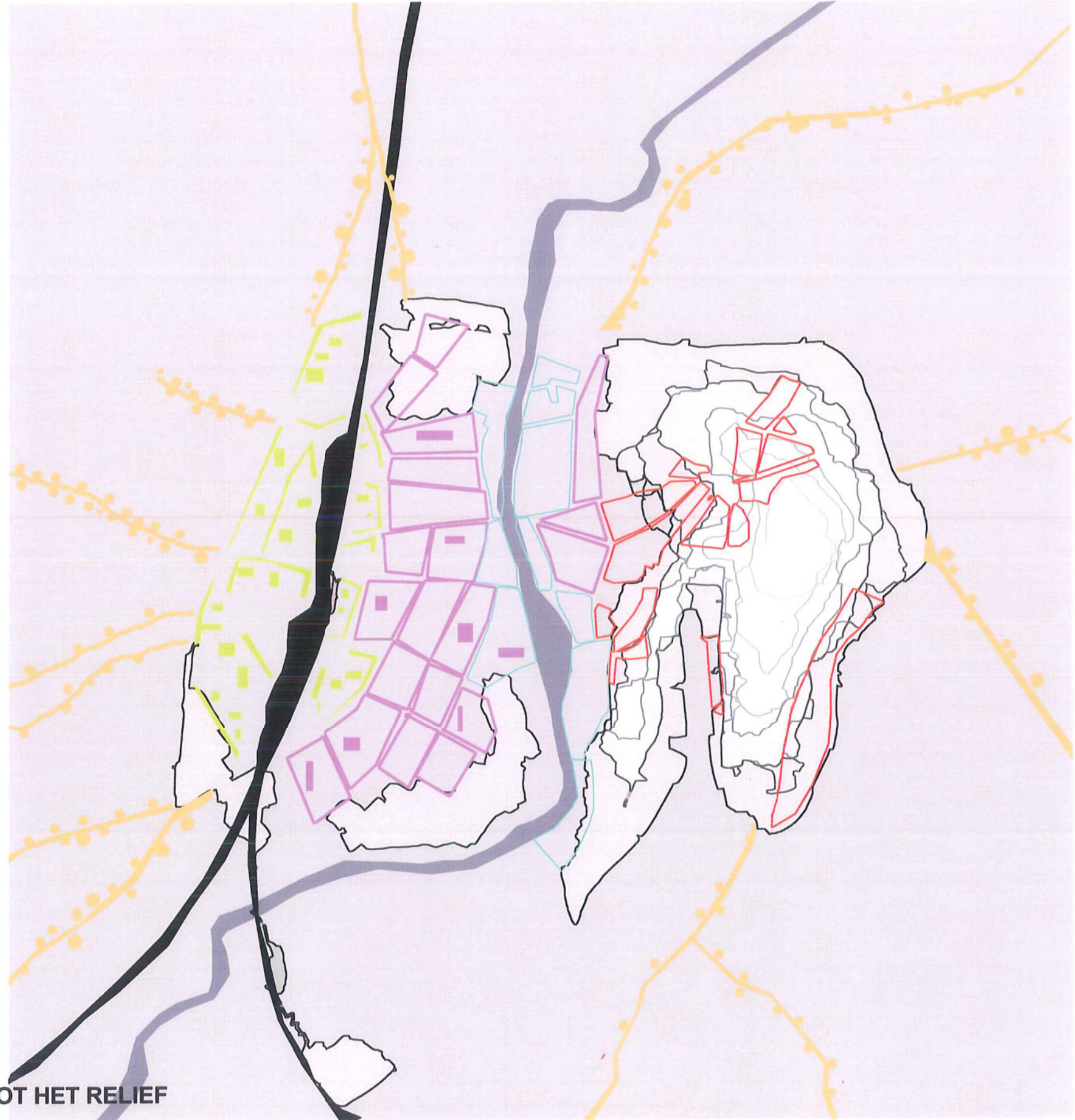
PARALLELE LANDSCHAPSSTROKEN EN INFRASTRUCTUREN



EVOLUTIE VAN DE STAD VANAF DE HEUVELRUG NAAR DE NIEUWE INFRASTRUCTUREN

HAPERINGEN



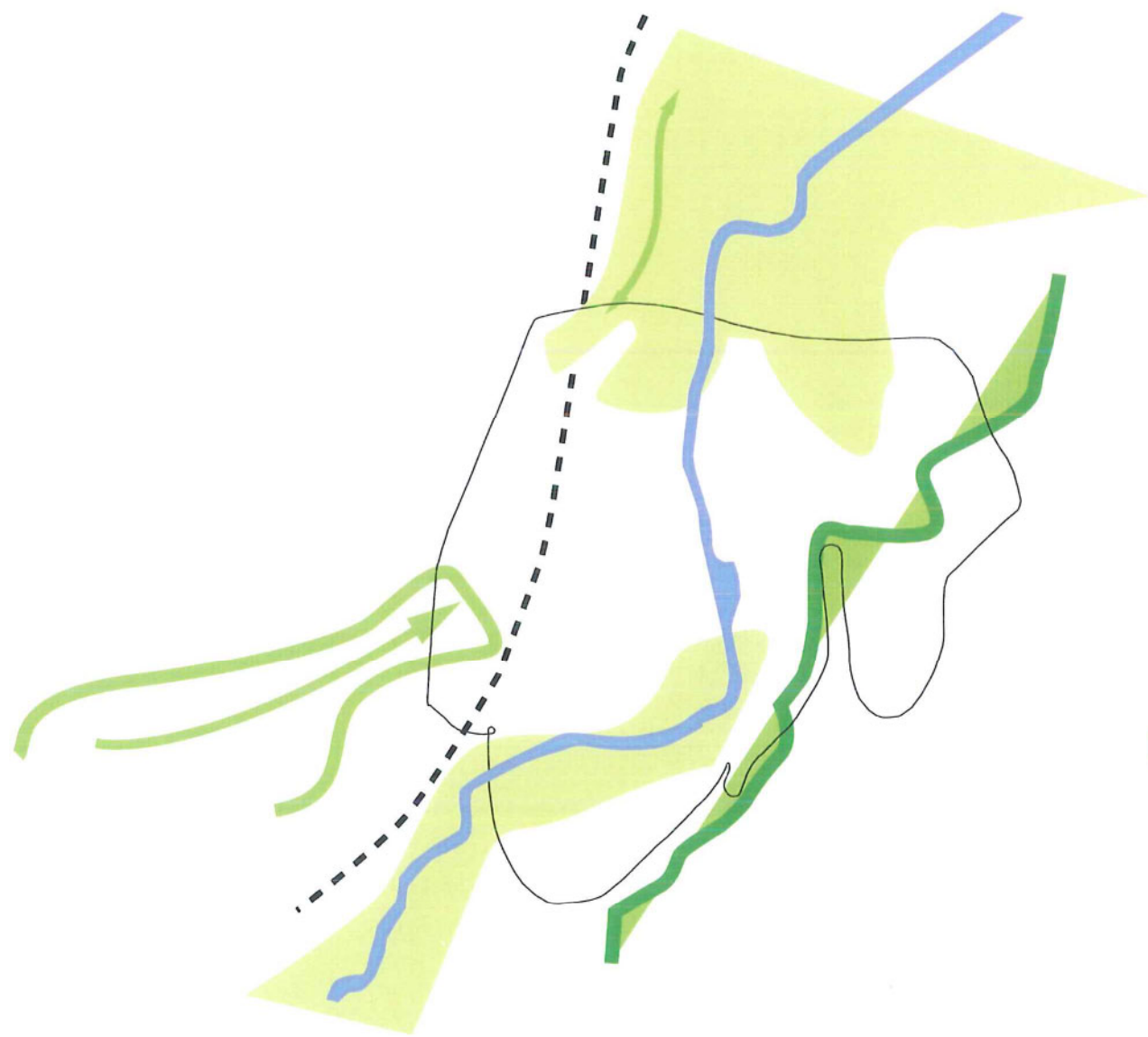


TYPES BOUWBLOKKEN IN RELATIE TOT HET RELIEF

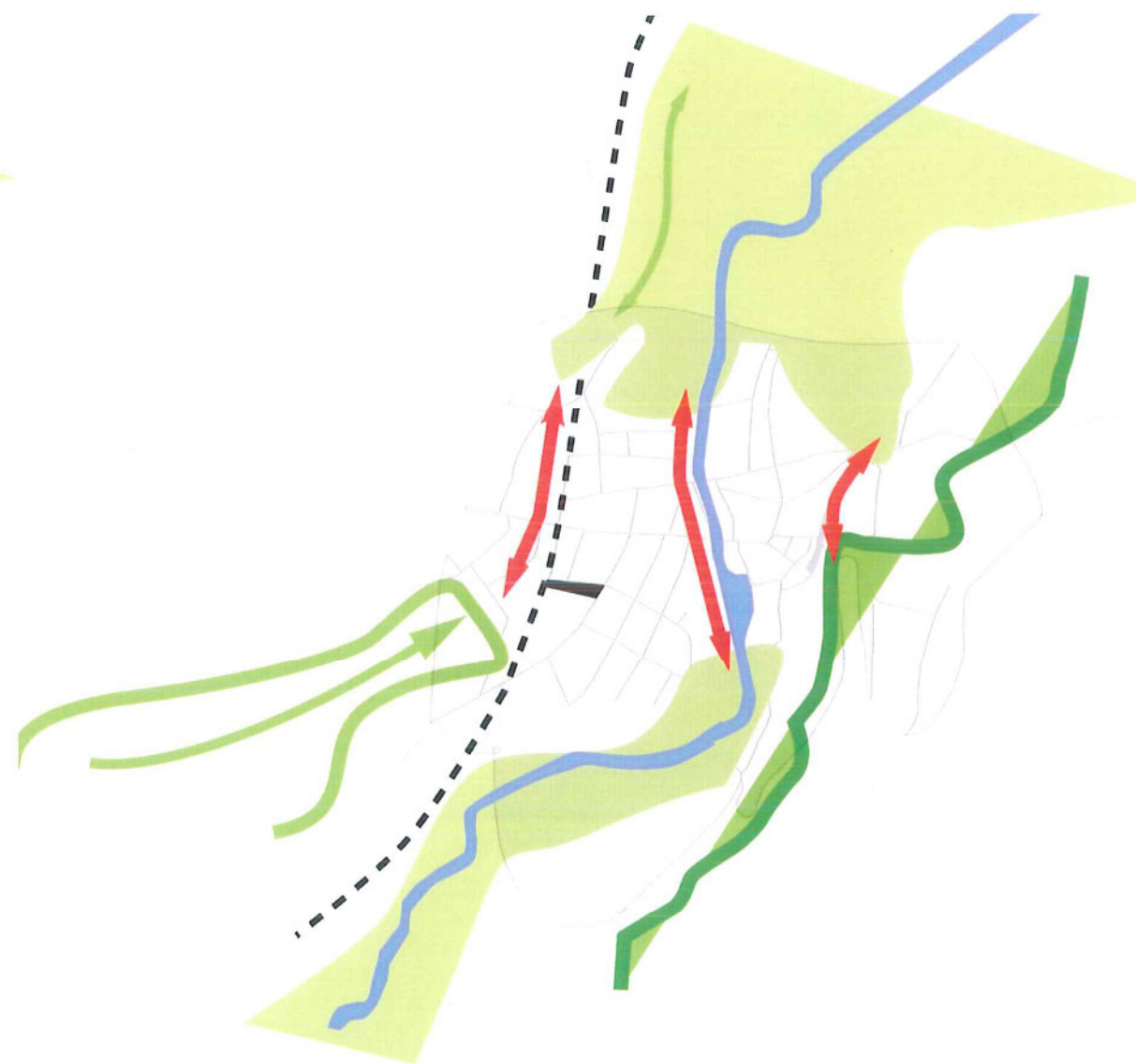
De haperingen

De ring is echter een poreuze limiet. Delen van het landschap in het noorden en zuiden worden ingesloten door de ring en krijgen een stedelijke, doorgaans recreatieve, bestemming. De ruimtelijke relaties tussen het stedelijk weefsel en deze landschapselementen gebeuren langsheen de landschapsstroken: langsheen de heuvelrug (tussen de markt en het recreatief domein via de vesten), langsheen de Dender (via de recreatieve paden en de vernieuwde kaaien. De rivier en de heuvelrug zijn geen barrières maar veeleer haperingen of drempels in het stedelijk weefsel. Haperingen die een specifieke open ruimte structuur hebben: de vesten die de heuvelrug flankeren en de afwisseling van groene en minerale oevers langsheen de Dender.

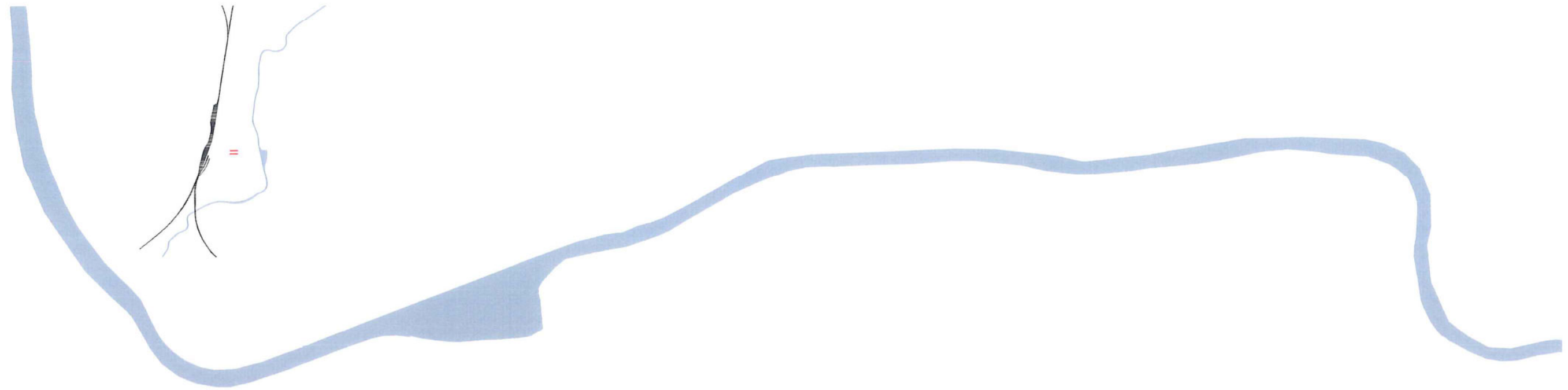
De open ruimte structuur langsheen de heuvelrug en de Dender complementeren we met een langgerekte stedelijke figuur langsheen de sporenbundels. De verschillende ingrepen in de spooromgeving: het busstation, het verdichten van de omgeving, het kantoorprogramma... worden ontworpen vanuit de vormgeving van de spoorbundels als een open landschap, in het bijzonder vanuit de beleving en de vormgeving van de spooroevers als nieuwe publieke ruimten.



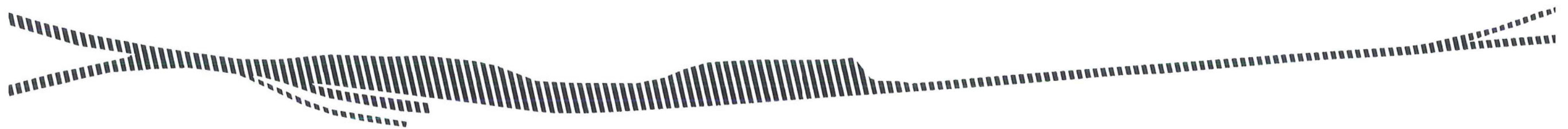
DE RING ALS POREUSE LIMIET



STEDELIJKE RELATIES LANGSHEEN DE HEUVELRUG EN DE DENDER



DE OEVERS VAN DE DENDER



SPOOROEVERS



OPEN RUIMTEN LANGSHEEN DE HEUVELRUG, DE DENDER, DE SPOREN EN DE ASTRIDLAAN



DENDER EN HEUVELRUG, HAPERINGEN IN HET HISTORISH STADSWEEFSEL

(tekeningen uit het archief van de bibliotheek)

De horizon

De stedelijke ruimten in Geeraardsbergen zijn geen conventionele, gesloten ruimten. Ze worden getekend door hun horizon: door de topografie, door de schaalconfrontaties tussen stad en landschap en door het perspectief op het omliggende landschap.

In de bovenstad levert dit, door de topografie, een dramatische horizon op tussen stad en landschap. De horizon beperkt zich niet tot de confrontatie tussen de markt en de muur of de zichten op de vesten. Bijna elke straat of steeg in de bovenstad wordt getekend door die horizon.

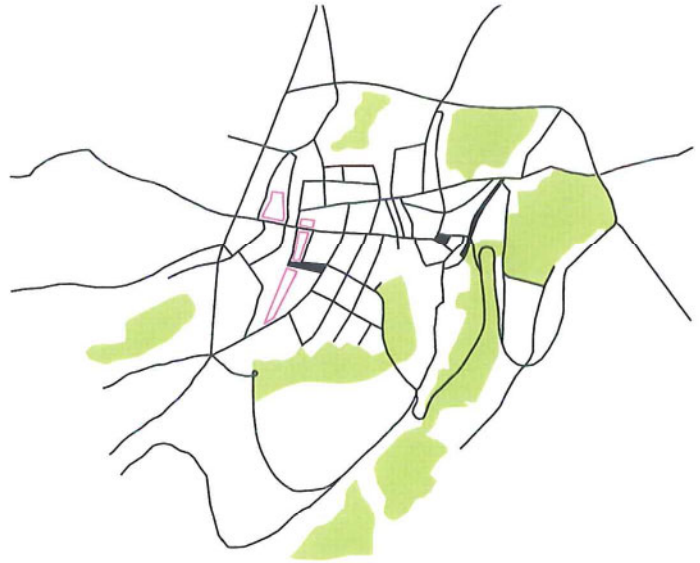
De topografie in de benedenstad is minder gearticuleerd waardoor de horizon veeleer bestaat uit een suggestie van openheid dan wel uit een openlijke confrontatie met het omringende landschap. De benedenstad is een meer introverte omgeving waarvan de horizon bescheiden blijft.

We beschouwen de spooromgeving in de benedenstad als een open landschap waarvan we de horizon hertekenen. Momenteel is de omgeving langsheen de sporen een verborgen omgeving. Een soort scharrelzone met louter functionele ruimten zoals parkings, ruimten langsheen en onder infrastructuren of restzones aan de achterkant van een bouwblok.

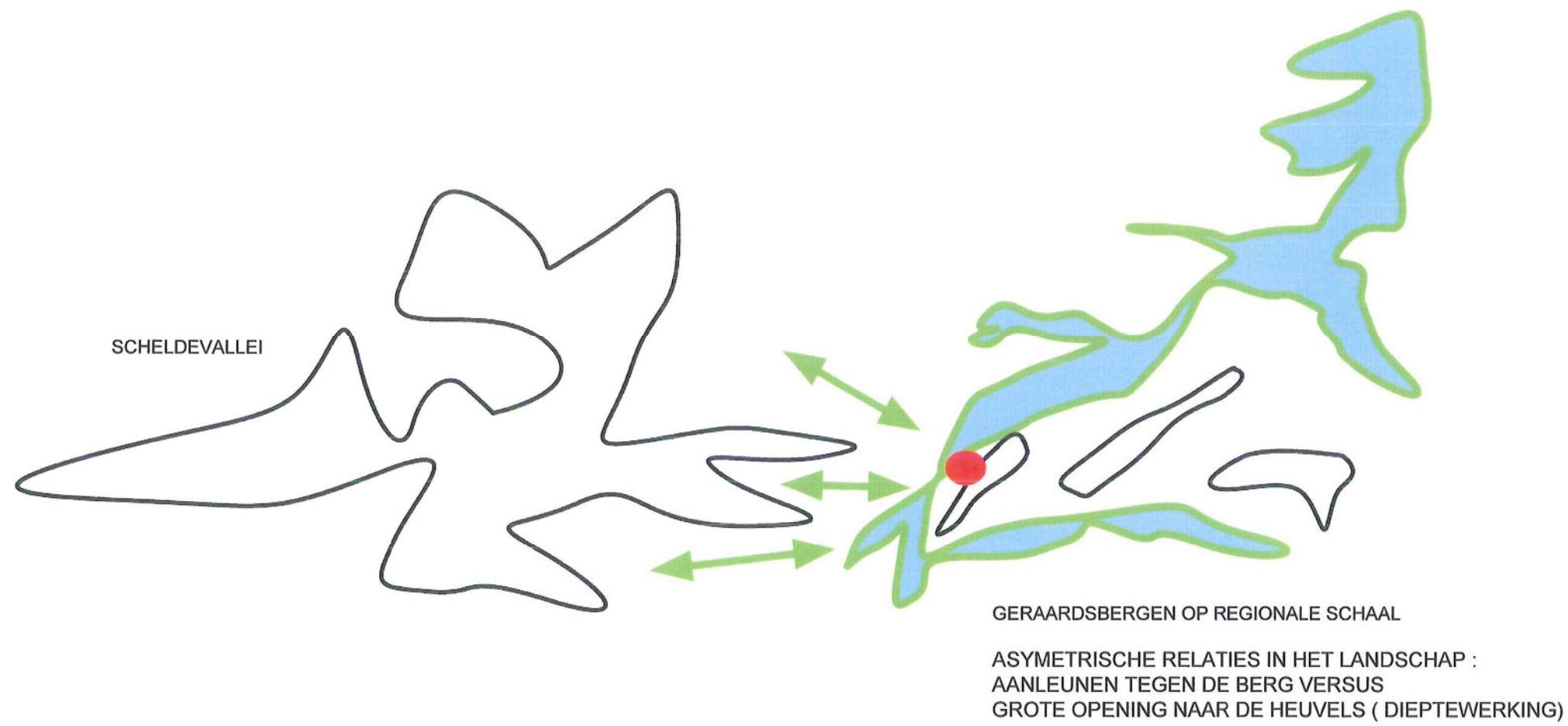
De sporenbundels worden een spoorlandschap door de spoorbermen te ontwerpen als nieuwe publieke ruimten vergelijkbaar met de oevers van de Dender of de ruimten langsheen de heuvelrug. Daartoe wordt het busstation verplaatst naar de noordzijde van het station. De langgerekte parking achter het bouwblok aan de Oudenaardsestraat wordt een busplein dat uitgeeft op het spoorlandschap. De betaalparking van de NMBS wordt een tuin. De berm aan de westzijde van de bundels is een kade die van de voetgangerstunnel onder de viaduct doorloopt en langsheen de huidige westparking aansluit op de Reepstraat.

De horizon van dit open landschap wordt in belangrijke mate bepaald door de schaal van de viaducten. Die dwarse infrastructuur vullen we aan met een aantal volumes aan de oostzijde van de sporen die de langse richting van de spoorbundels benadrukken. De volumes, één op de betaalparking van de NMBS, één op het nieuwe busstation worden in dialoog met huidige stationsgebouw voorzien. Een derde volume wordt dwars op de spoorrichting geplaatst op de huidige parking langs de Oudenaardsestraat. Het volume sluit het oostelijk deel van het landschap. Op de kade aan de westzijde werken deze volumes als limieten, als een einder van het spoorlandschap. Aan de oostzijde kaderen de volumes de zichten op het spoorlandschap. Het volume op het busstation wordt op pilotis geplaatst waardoor het busplein een venster op de sporen krijgt. Het volume in de tuin wordt verschoven ten opzichte van het stationsvolume, tussen de volumes door wordt het perspectief op de sporen gekaderd.

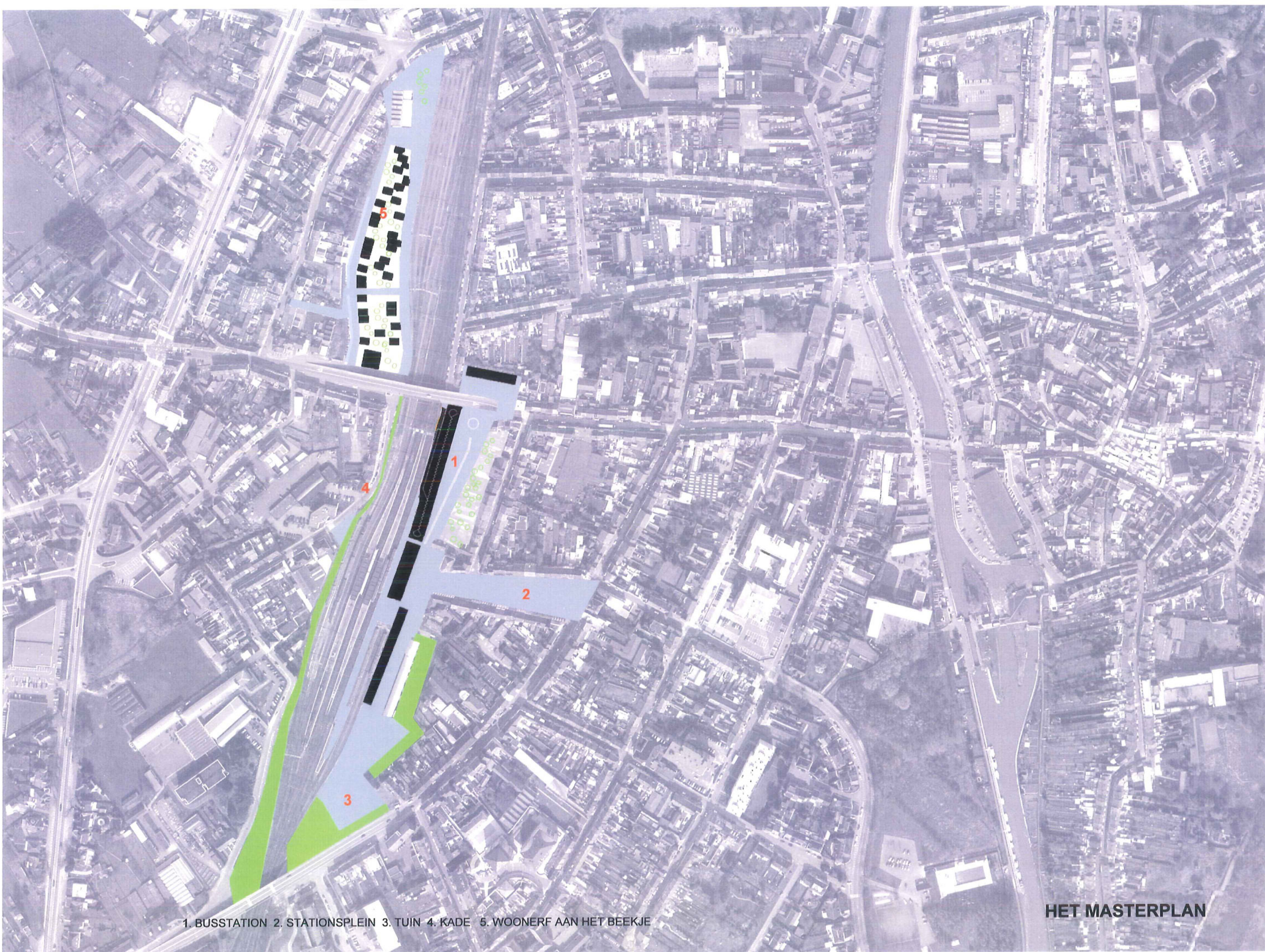
Het huidige stationsplein speelt een cruciale rol in de open ruimte figuur van de sporen. Het stationsplein en de markt zijn schijnbaar de twee enige conventionele publieke ruimten in Geeraardsbergen. Het zijn minerale ruimten met bebouwde randen. Publieke ruimten die in functie staan van een specifiek programma: het station, de kerk, het stadhuis... Toch hebben beide ruimten een hybride karakter in vergelijking met een traditionele markt of stationsplein. De markt loopt tegen 'de muur' aan en loopt in langse richting uit in de vesten. Een soortgelijke ruimtelijke relatie beogen we op het stationsplein. Het plein loopt tot het station en loopt in langse richting uit in de tuin en het busstation langsheen de sporen



DE HORIZON IN DE BOVEN- EN DE BENEDENSTAD



VERSCHIL TUSSEN DE HORIZON IN DE BOVEN- EN BENEDENSTAD



1. BUSSTATION 2. STATIONSPLEIN 3. TUIN 4. KADE 5. WOONERF AAN HET BEEKJE

HET MASTERPLAN



**DE MARKT EN HET STATIONSPLEIN :
TWEË CONVENTIONEËLE STEDELIJKE RUIMTEN**



BEIDEN RUIMTEN LOPEN UIT IN DE LANGSE RICHTING

Parkeren, kantoren en wonen.

De projectdefinitie voor de spooromgeving bestaat uit twee delen. Het rationaliseren van het parkeren in de spooromgeving en het verdichten van de omgeving langs de sporen.

Het parkeren gebeurt op dit moment verspreid en versnipperd over de hele omgeving. Het resultaat is een residueel en ondermaats gebruik van de stedelijke ruimte.

Daarom concentreren we de parkeerplaatsen aan de zijde van het station. Op die manier wordt niet alleen het ruimtegebruik geoptimaliseerd, het overstappen van auto op trein of bus gebeurt functioneel, in het verlengde van het station en de treinperrons. Twee plekken komen in aanmerking voor deze parkeerinfrastructuur: de tuin en het busstation.

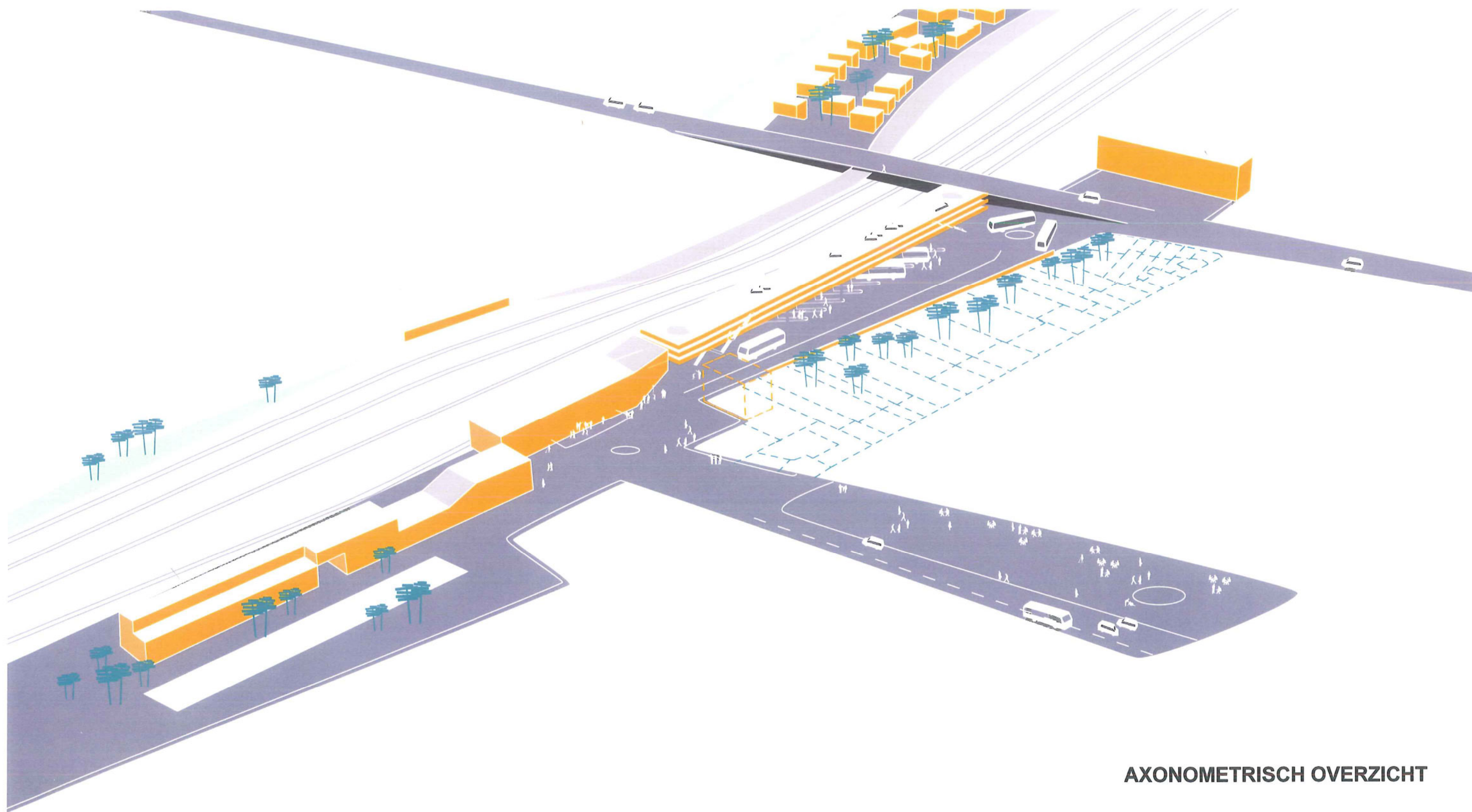
De keuze waar het grootste aantal wagens wordt voorzien is afhankelijk van het verkeersplan dat in opmaak is.

Doch, ongeacht het verkeersplan blijft de Oudenaardsestraat sowieso een belangrijke invalsweg naar het station, al dan niet aangevuld met een rechtstreekse zuidelijke verbinding met de ring.

De ruimte die in het westen vrij komt door het concentreren van het parkeren, wordt verdicht op schaal van de omgeving. Het project voor het bouwblok Reepstraat, Vooruitzichtstraat, Ezelberg is een voorbeeld van de manier waarop andere terreinen langsheen het sporenlandschap kunnen worden verdicht: zoals de schoolsite in het zuiden of het terrein dat momenteel gebruikt wordt voor kolenopslag en het stationeren van locomotiefs.

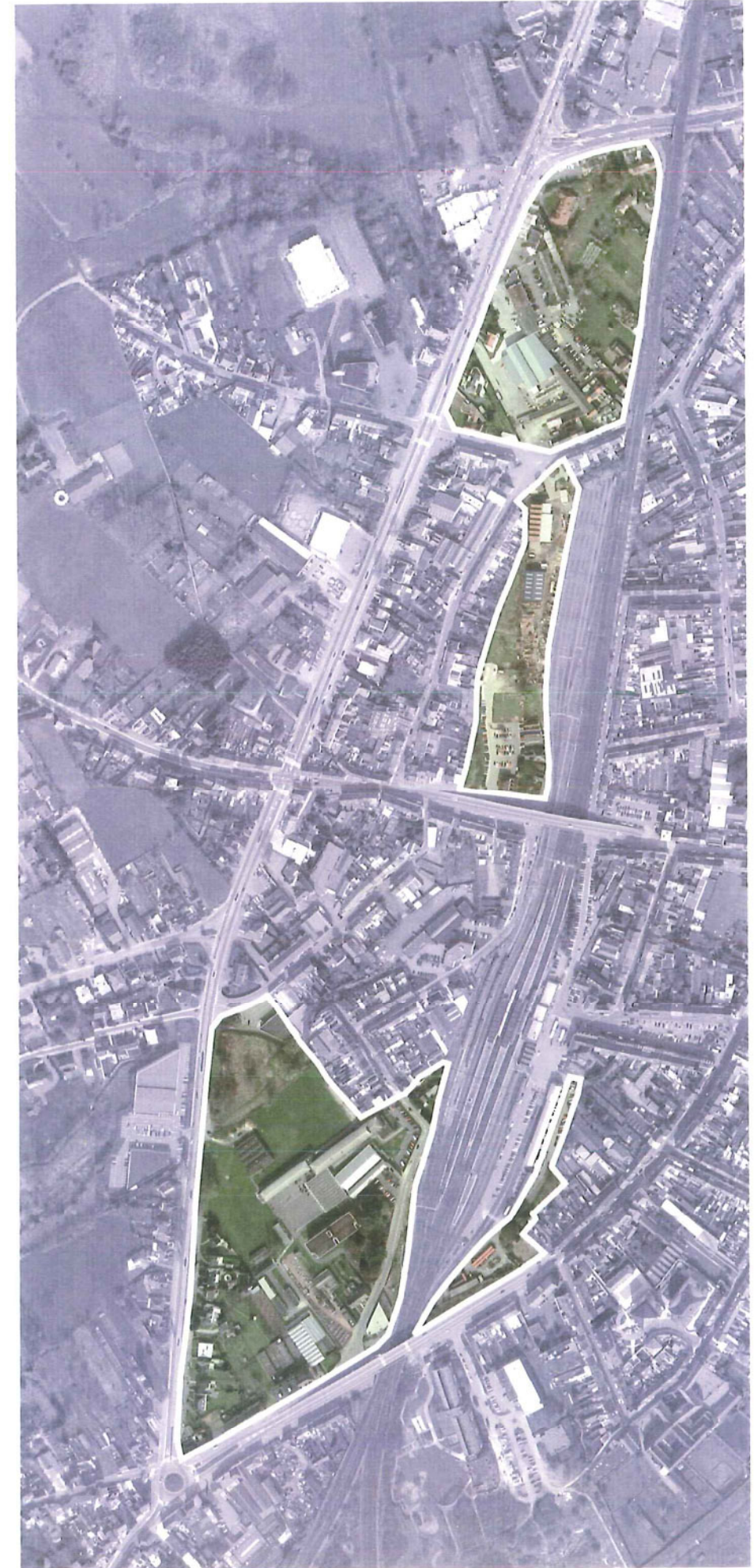
Kantoor/parkeertuin

Om de ruimte van de spooroevers te accentueren wordt op de betaalparking van de NMBS een volume voorzien parallel aan het bestaande kantoorgebouw van de NMBS. Door de wat geïsoleerde positie van het terrein komt hiervoor enkel een kantoorfunctie in aanmerking. Het gebouw wordt zo gepositioneerd ten opzichte van de bestaande bebouwing en het station dat de ruimte voor het station doorloopt en uitmondt in het busstation. De ruimte is continue maar gearticuleerd in drie specifieke plekken. In een latere fase kan op het terrein voor kolenopslag en locomotieven een parkeertuin worden voorzien rechtstreeks aangesloten op de nieuwe ring. Het is een landschappelijke parking, een nieuwe verblijfsruimte langsheen de sporen.



AXONOMETRISCH OVERZICHT

POTENTIELE PLEKKEN VOOR VERDICHTING



Stationsplein

Het stationsplein wordt heringericht door de verkeersruimte op het plein te reduceren tot een straat aan de zuidkant van het plein. Aan de noordkant sluit de pleinruimte direct aan op de bebouwing. Deze ruimte is constant bezond en herbergt de buitenruimte van de aanliggende functies.

Bij de herwaardering van haar patrimonium kan de NMBS overwegen om het station te vervangen door een hedendaags gebouw. Het project voor een nieuw station biedt de mogelijkheid om de relatie tussen het spoorlandschap en het stationsplein te herzien.

Het huidige station staat parallel aan de spoorbundel, een richting die de driehoekige ruimte van het stationsplein negeert. Daardoor benader je het station schuin vanuit de stad en krijg je vanuit het station geen direct perspectief op het plein en de stad.

Door de bouwlijn van een nieuw station te draaien in functie van het driehoekig plein wordt deze relatie gecorrigeerd. Bovendien wordt daardoor de ruimte voor het station een overgangsruimte tussen het driehoekig plein, het station, het busstation en de kantoor/parkeertuin. Meteen kan ook de aansluiting tussen de treinperrons en het busstation worden herzien. De kantoren en loketten van het station moeten aan de zuidkant worden voorzien zodat de loketzaal en de bushaltes direct op elkaar aansluiten.



1906



2006



voyageurs

station train



voyageurs + voitures + bus

station train

HISTORISCH STATIONSPLEIN : MINERALE RUIMTE

HUIDIG STATIONSPLEIN : VERKEERSTECHNISCHE RUIMTE



HISTORISCH STATIONSPLEIN : MINERALE RUIMTE



HUIDIG STATIONSPLEIN : VERKEERSTECHNISCHE RUIMTE

Busstation

Het busstation is een driehoekige ruimte. Langs de sporen wordt de ruimte begrensd door een volume dat van de Oudenaardsestraat tot aan het station loopt. De tegenoverliggende zijde bestaat uit tuinmuren. Net zoals het landschap van de Dender wordt het spoorlandschap niet enkel gekarakteriseerd door grote landschappelijke elementen maar ook door het kleinschalige groen van tuinen en koeren. De korte zijde van de ruimte wordt gevormd door een volume langs de Oudenaardsestraat.

Binnen deze driehoekige ruimte kunnen verschillende configuraties van het busstation worden getekend. Momenteel vinden we een busstation met een doorlopend perron en haltes loodrecht op de sporen de meest efficiënte configuratie voor de reizigers. In deze configuratie dienen voetgangers geen verkeersruimte voor bussen of auto's te kruisen. De buskade ligt onder het volume langs de sporen zodat de reizigers een comfortabele, beschutte wachtplaats hebben. De kade is ruim genoeg om een aantal kleinere programma's op te nemen. In overleg met De Lijn moet worden bekeken wat de meest efficiënte configuratie van het busstation is in functie van de rijtijden, buslijnen en wachttijden; en in functie van het gewenste type busstation.

Het volume boven de buskade, langs de sporenbundel heeft aan de spoorzijde een helling: een comfortabele voetgangers- en fietsverbinding tussen het station en de viaduct. Het volume is driehoekig, transparant en wordt momenteel gedacht als een parkeergebouw, direct toegankelijk van de viaduct. Om een maximum aantal parkeerplaatsen te kunnen voorzien en voldoende lichttoetreding in het gebouw te verzekeren liggen de parkeerooppervlakten in helling. Vanuit het gebouw hebben voetgangers een directe toegang tot de helling aan de spoorzijde en bijgevolg tot de bus- en treinperrons. In functie van de horizonwerking wordt het gebouw zo smal mogelijk gehouden. Daardoor blijft de capaciteit van het gebouw beperkt tot 300 voertuigen.

De verkeersafwikkeling wordt aan beide zijden van de viaduct voorzien, zodat het stationsplein gevrijwaard blijft van het pendelverkeer en de bussen en auto's elkaar niet langer kruisen over het stationsplein. Dit heeft als gevolg dat de open ruimte aan de voet van de viaduct langs de Oudenaardsestraat in hoofdzaak een verkeersplein wordt. Een ruimte die wordt gedefinieerd door het hogere volume parallel aan de straat.

Indien de grondwaterproblematiek het toelaat kan een parkeerinfrastructuur voor 500 wagens onder het busstation worden voorzien. In deze variant wordt het 15 meter brede gebouw langs de sporen een kantoorcomplex.



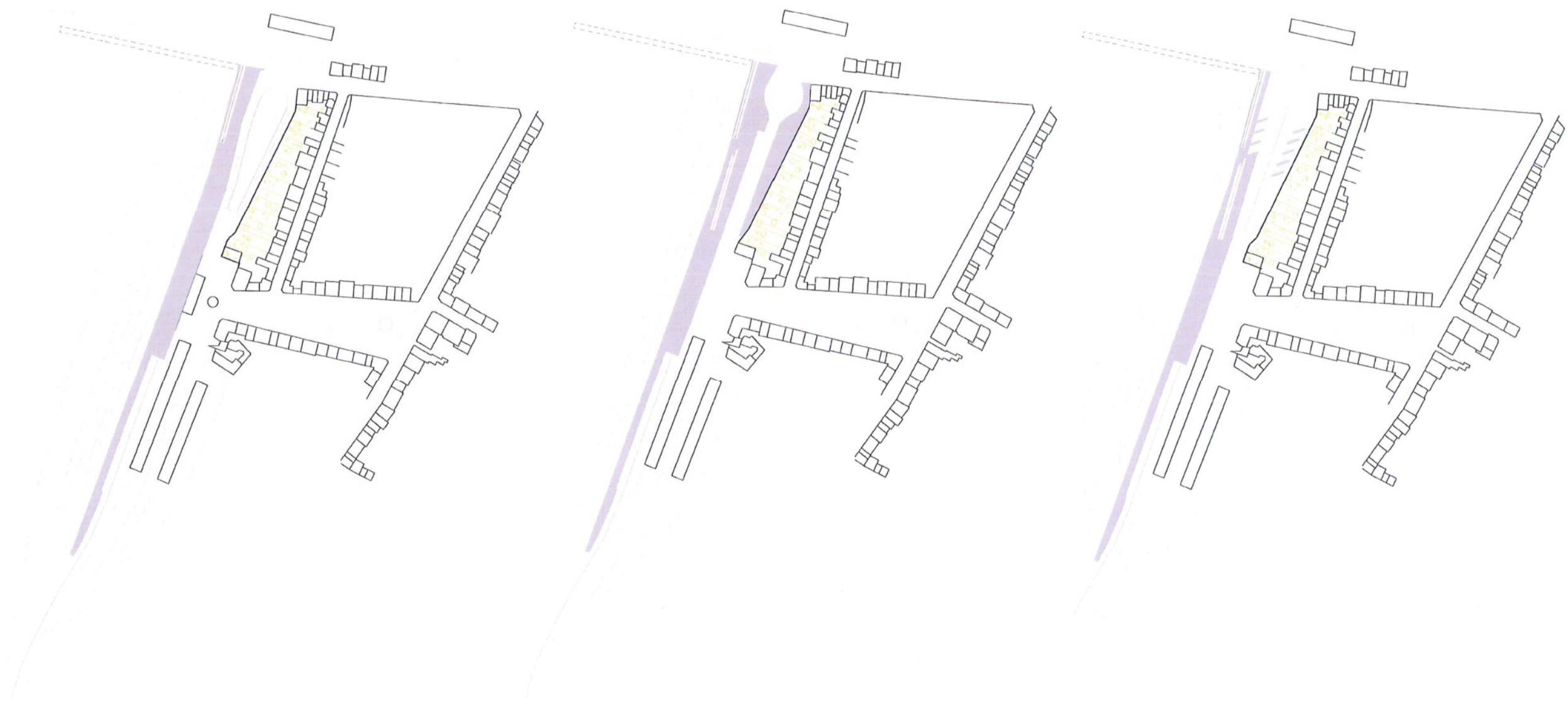
1. BUSSTATION 2. STATIONSPLEIN 3. TUIN 4. KADE 5. WOONERF AAN HET BEEKJE



OVERZICHTSPLAN – ZOOM STATIONSPLEIN EN PRINCIPEDOORSNEDE OVER BUSSTATION EN TUIN



HET BUSPLEIN



MOGELIJKE CONFIGURATIES VAN HET BUSSTATION



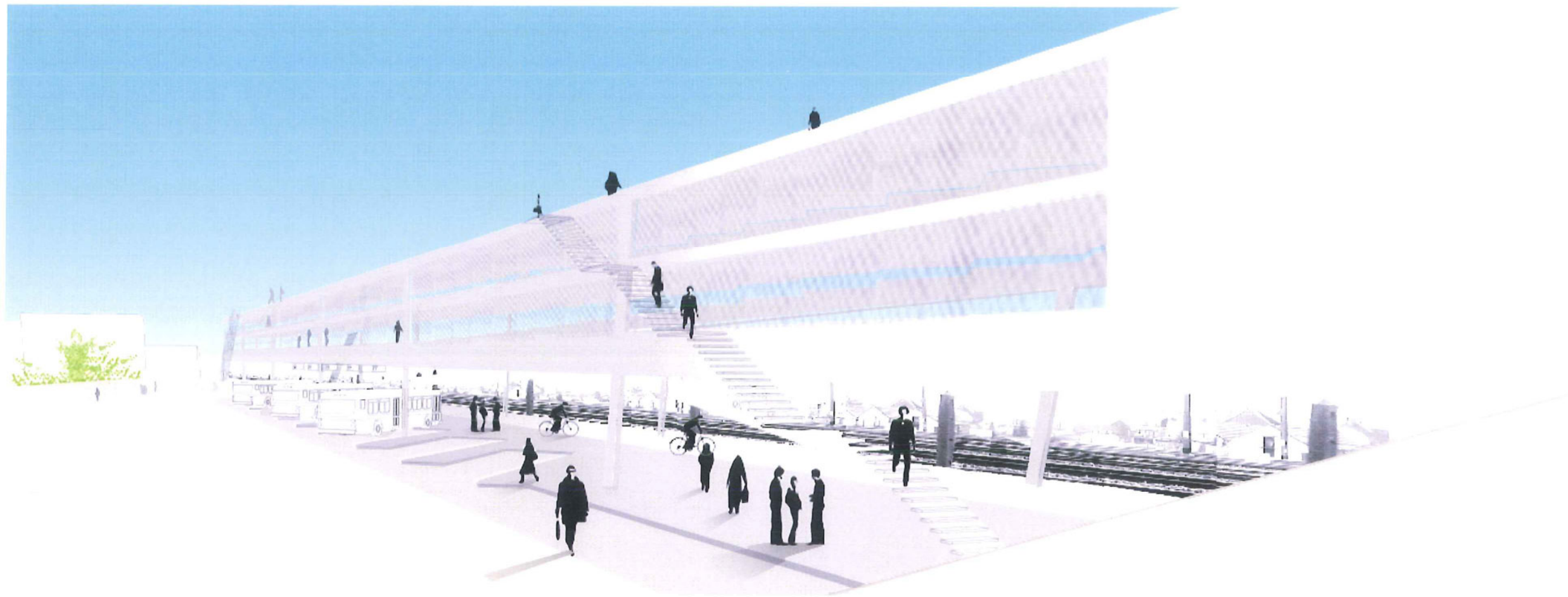
HUIDIGE TOESTAND

- LIJN 11
- LIJN 71-72-73, 76, 77, 87, 161
- LIJN 13, 16, 17, 49
- LIJN 74

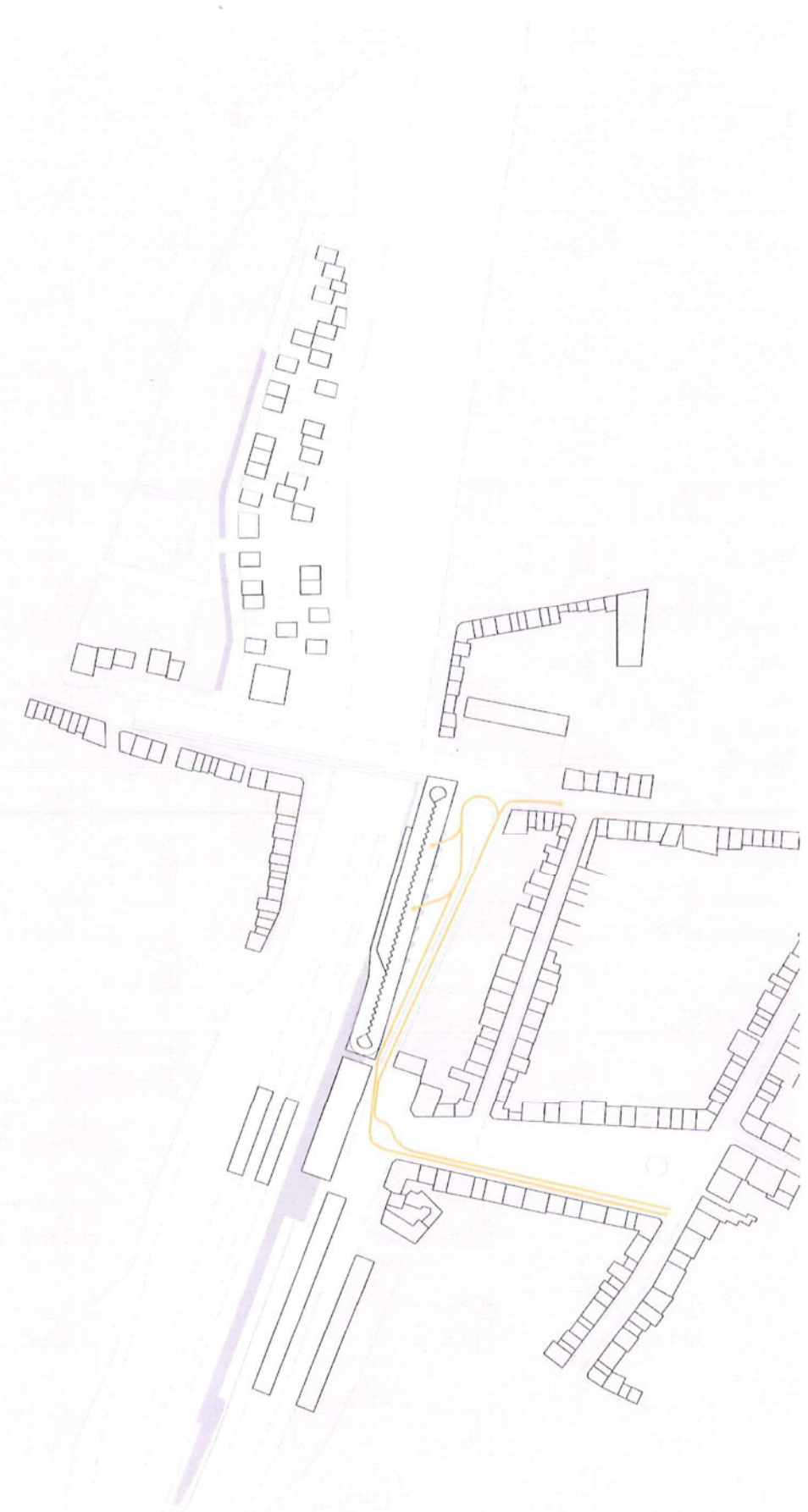


NIEUWE TOESTAND

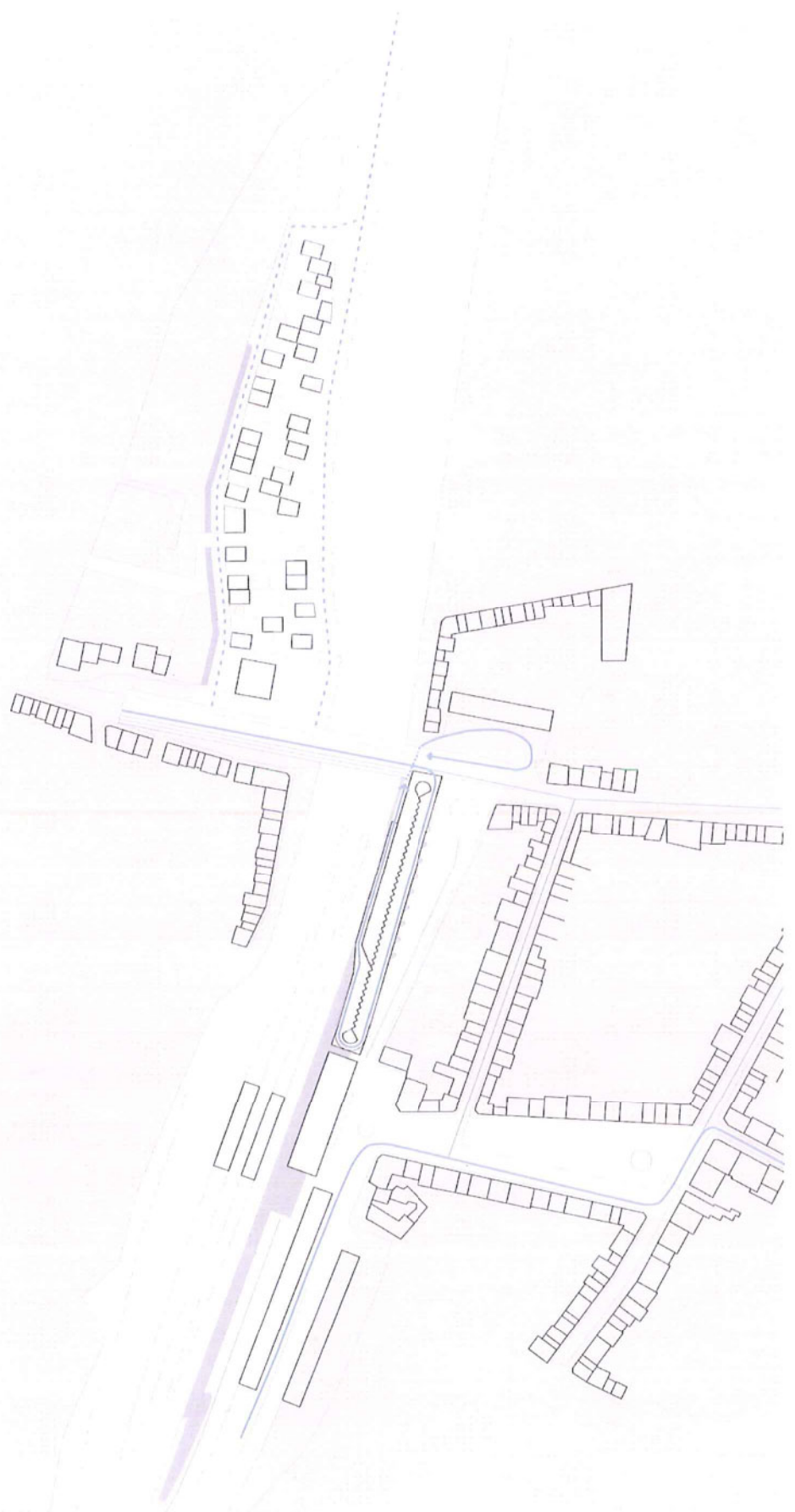
MOGELIJKE INVLOED OP DE BUSTRAJECTEN DOOR HET NIEUWE BUSSTATION



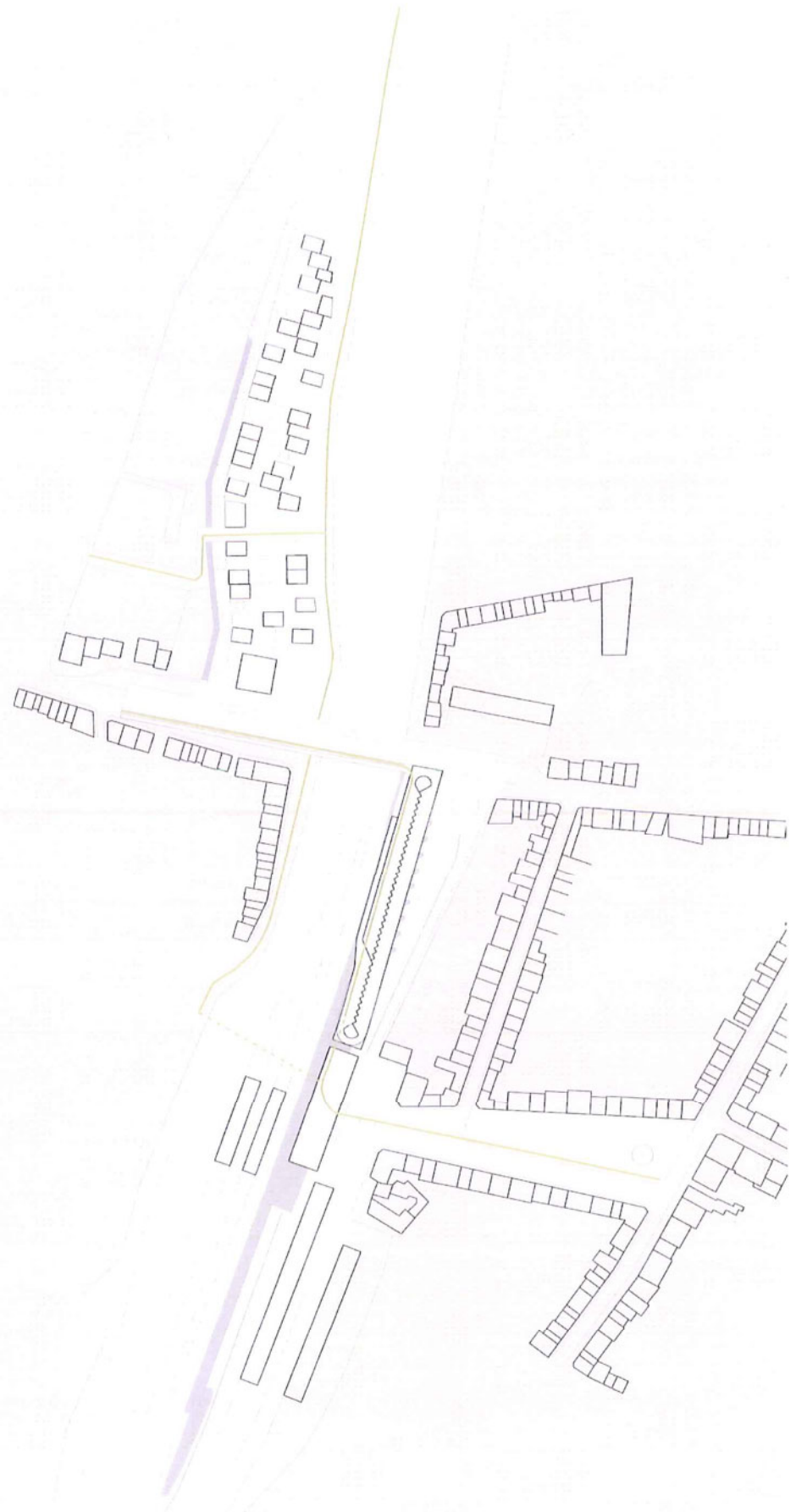
HET BUSPLEIN



BUS



AUTO'S



VOETGANGERS

BEWEGINGEN OVER DE SITE



VOETGANGERS EN FIETSERSVERBINDING

Bouwblok

Het bouwblok Reepstraat, Vooruitzichtstraat, Ezelberg wordt verdicht met woningen. Dit bouwblok is een hybride blok: een schil van lintbebouwing, vrijstaande bebouwing, grotere industriële volumes en landschapsfragmenten staan naast elkaar. Het informele en open karakter van het blok blijft bewaard door een open bouwblok te ontwikkelen: een bouwblok met diagonale zichten doorheen het blok.

Twee open ruimten vormen het ruimtelijk kader voor de verdichtingoperatie in dit blok.

De eerste ruimte is de kade langsheen de spoorbundel. Het is een hoofdzakelijk minerale ruimte met beplante micro ruimten. Met dit minerale lint verzekeren we de ruimtelijke samenhang van de westelijke spoorberm. De tweede open ruimte neemt het beekje in het midden van het blok op. Het is een informele ruimte die toegang geeft tot de woningen, vergelijkbaar met een woonerf. De aanleg van deze ruimte wordt gedacht in functie van de waterproblematiek binnen het blok. De twee ruimten verbinden de Oudenaardsestraat met de Reepstraat, aangevuld met twee dwarsverbindingen tussen de sporenbundel en de Reepstraat

De zone tussen de kade en het beekje heeft een dubbele ontsluiting en bijgevolg een dubbele voorkant. De maatvoering in deze zone wisselt van breed aan de Oudenaardsestraat tot smal aan de Reepstraat. Hierdoor kunnen de percelen op verschillende manieren worden bebouwd: langs de kade, langs het beekje of aan beide zijden op één perceel. Het is een flexibel systeem waarin de bestaande woonvolumes en industriële panden kunnen worden opgenomen.

Het resultaat is een informele omgeving waarvan het openbaar domein overloopt in de voor en achtertuinen van de woningen, vergelijkbaar met de woningen ten noorden van het bouwblok. De private tuinen dragen op die manier bij aan het landschappelijke karakter van de spooromgeving.

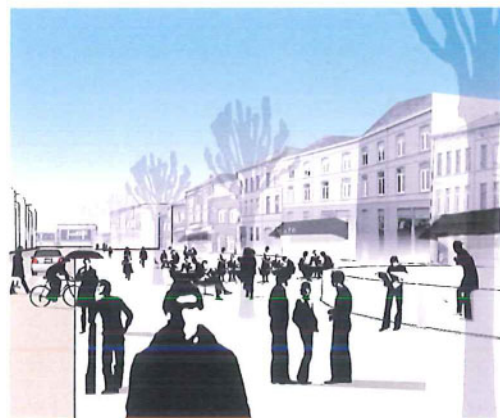


HYBRIDE BLOK AAN DE WESTZIJDE VAN DE SPOREN

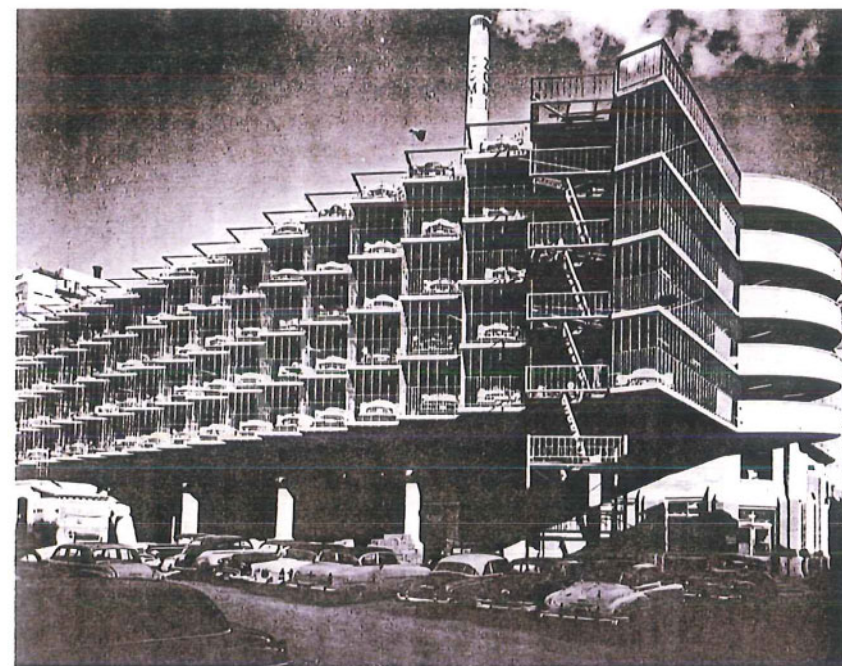
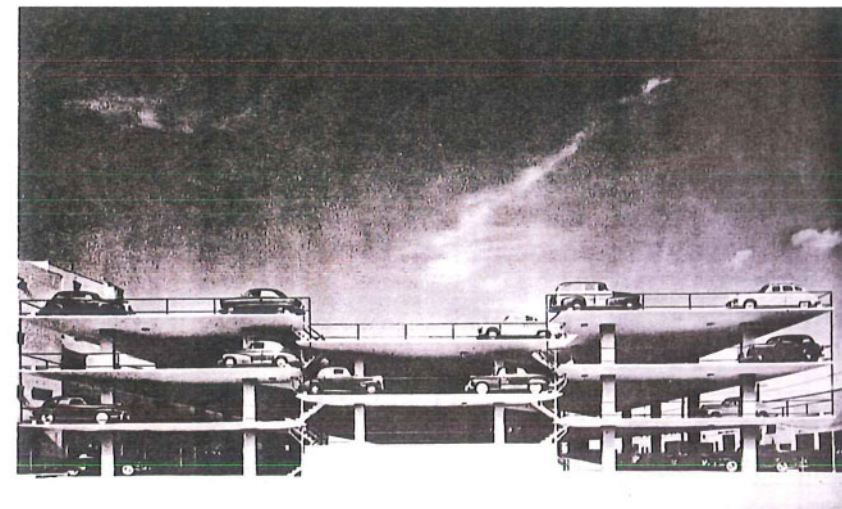


DE KADE

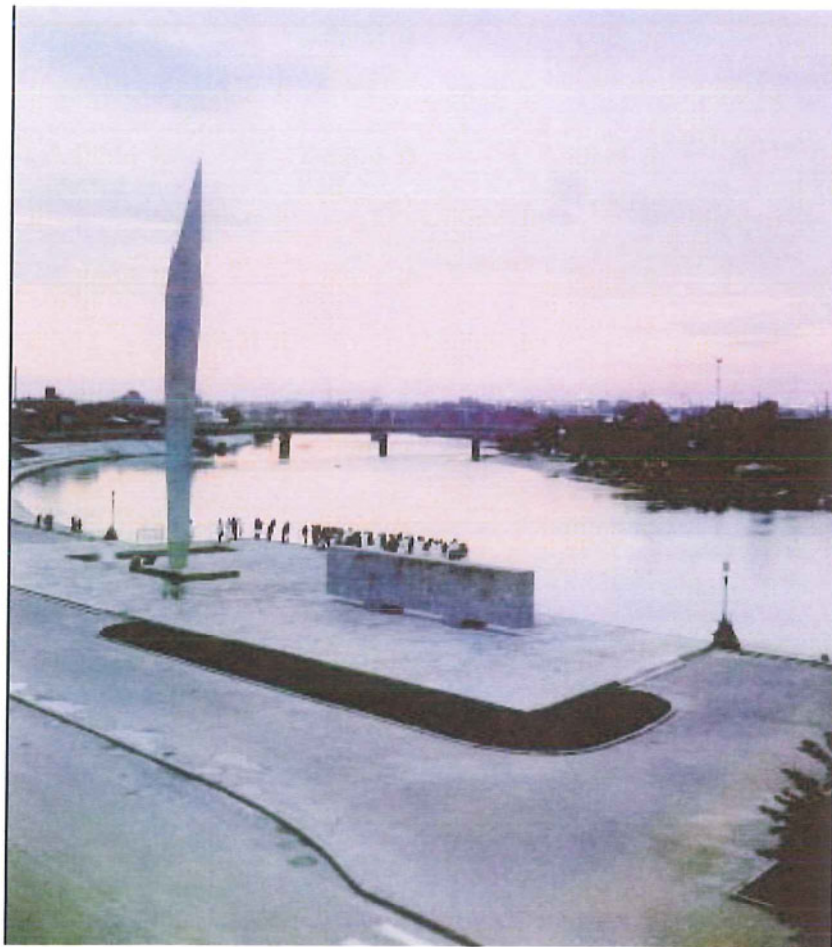
REFERENTIEBEELDEN



REFERENTIES VOOR HET STATIONSPLEIN



REFERENTIES VOOR HET LANG UITGESTREKT GEBOUW LANGS HET BUSPEIN



REFERENTIES VOOR DE KADES LANGS DE SPOORWEG



REFERENTIES VOOR DE KADES LANGS DE SPOORWEG



GERAARDSBERGEN

