

INGENIEURSBUREAU G. DERVEAUX N.V.

'De Braempoorf' BRABANTDAM 33 E, 9000 GENT  
TEL: (32) 09 233 00 11 - FAX: (32) 09 233 05 83  
E-MAIL: info@derveaux.be



BURO VOOR VRIJE RUIMTE

VISSERIJ 106, 9000 GENT  
TEL: (32) 09 225 56 65 - FAX: (32) 09 223 58 60  
E-MAIL: info@bwr.be

### 1 Doelstellingen en uitgangspunten

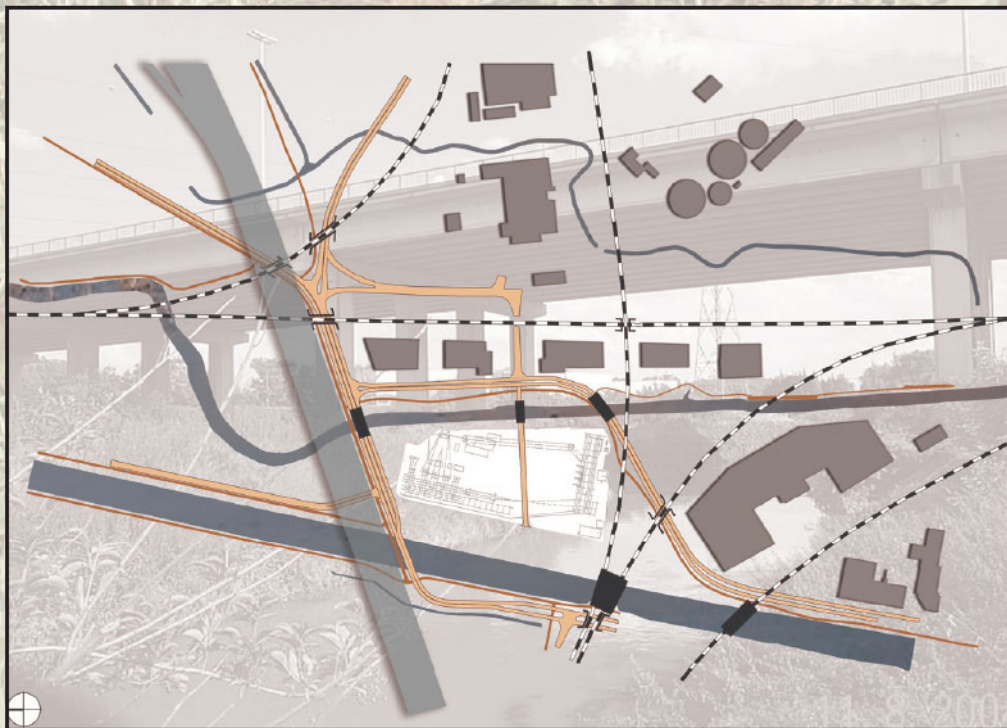
Het projectgebied is gelegen in het hart van 'Leuven Noord', een centrum van bedrijvigheid aan de rand van de stad. De '**ontwikkelingsvisie Leuven Noord**' voorziet in de herinrichting van de site met het oog op een vlottere verkeersafwikkeling en het bereikbaar maken van de Vaart voor bedrijvigheid (Inter Leuven). Belangrijk is hierbij dat de site een meerwaarde toebedeeld krijgt op het vlak van ruimtelijke en ecologische inrichting.

Zo wordt voorzien in een groene 'poort' tot de stad voor treinreizigers vanuit Brussel (lijn 36 en de HST-lijn), en in een groenas langs de Dijle voor fietsers die vanuit het noorden de stad naderen.

Ook werd een kmo-zone voor milieubedrijven voorzien in de zone tussen de Dijle en de spoorlijn Leuven-Mechelen.

De heraanleg van de Aarschotsesteenweg vormt dan ook een **sleutelement** binnen dit gegeven, waardoor de gehele site een nieuwe inrichting en een nieuw uitzicht zal krijgen.

Het gaat er dan ook om de uitwerking van de beide nieuwe bruggen te kaderen binnen het gegeven van dit mobiliteitslandschap met respect voor de draagkracht en groene inrichting van het gebied.



## 2 BRUGGEN OVER DE DIJLE

### CONCEPTNOTA

#### 2 Bestaand gegeven



Bij de uitwerking van dit project hanteren we de term 'mobiliteitslandschap'. Dat is, gezien vanuit het standpunt van de voetganger, een omgeving die een alomtegenwoordig gevoel van mobiliteit opwekt. De zogenaamde infrastructuuredriehoek kenmerkt zich door de overvloedige aanwezigheid van verkeersinfrastructuur: viaducten, bruggen, spoorlijnen, bermen, taluds, tunnels en waterwegen. Daar deze zich op een dergelijke kleine oppervlakte bevinden kunnen we spreken van een daadwerkelijk **'kluwen' van infrastructures**.

We bemerken de doortocht van de E314, de Aarschotsesteenweg, de HST-lijn, de spoorlijnen naar Mechelen, Aarschot en Brussel, en de fietsverbindingen die de stad ontsluiten naar Mechelen, Kampenhout, Rotselaar en Aarschot.



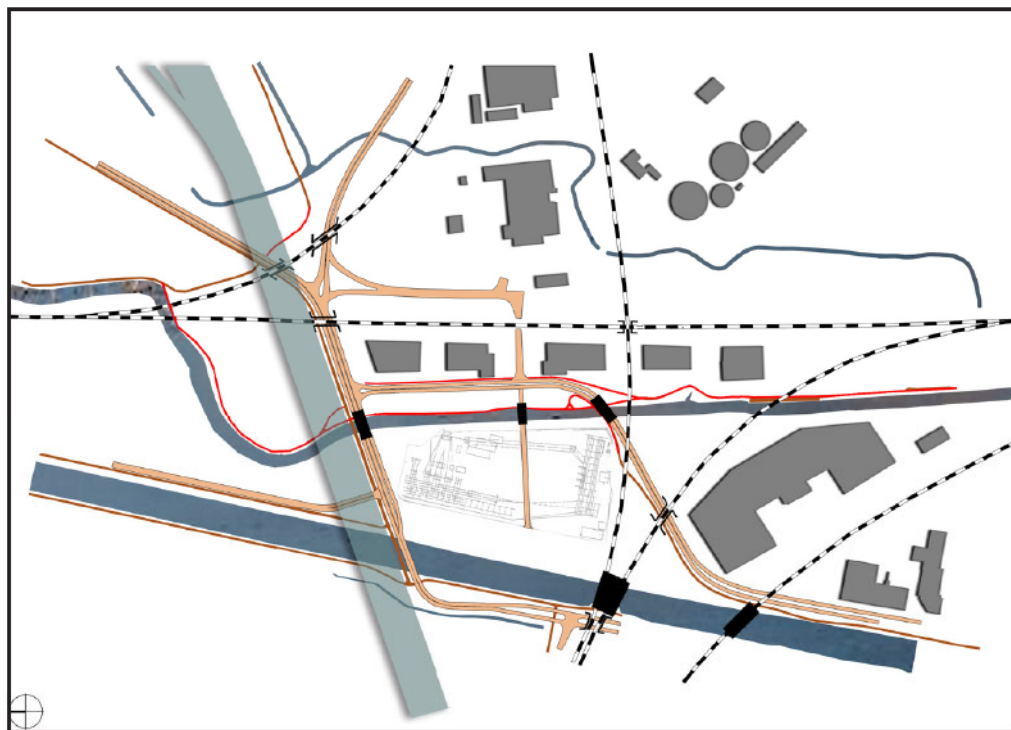
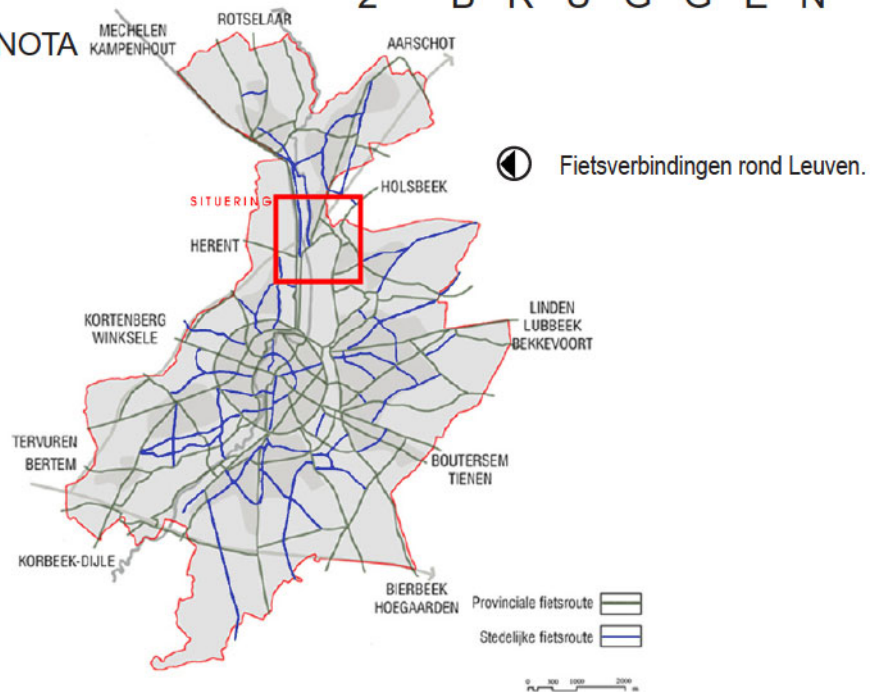
⦿ De viaduct, de spoorlijnen en de Dijle vormen zonder meer opvallende verschijningen in het projectgebied.

⦿ En ook het omvormingsstation van Elia is een onnatuurlijk element dat de identiteit van de site bepaalt.



## 2 BRUGGEN OVER DE DIJLE

CONCEPTNOTA



### 3 Concept-speerpunten

Dat deze overvloed aan infrastructuur conflicterend werkt bij de ontmoeting ervan met de voetganger-fietsers ligt voor de hand. Een belangrijke voorwaarde bij de herinrichting van de site zal dan ook bestaan uit het **minimaliseren van conflictsituaties** en het verzorgen van een passage die zo weinig mogelijk ongemakken kan veroorzaken.

Het Ontwikkelingsplan Leuven-noord voorziet in de organisatie van het fietsverkeer, komende vanaf het Vuntcomplex en de richtingen Aarschot en Mechelen, door middel van brede, vrijliggende fietspaden langs de hernieuwde Aarschotsesteenweg. Deze inrichting impliceert echter verschillende kruisingen die zowel voor het gemotoriseerd als het fietsverkeer hinderlijk kunnen zijn. (lichten, zebrapaden, ... )

We stellen dan ook voor om dit tracé licht te wijzigen, en te voorzien in onderdoorgangen onder de twee voorziene bruggen.

Hiertoe zouden we het fietspad integraal langs de Dijle laten lopen, waar het ten noorden aansluit op het reeds bestaande fietspad. Op deze wijze bekomen we een fietspad dat niet alleen aangenamer is voor de gebruiker (want weg van de Aarschotsesteenweg), maar eveneens dat **de Dijle als groenas** belangrijker wordt. Over het gehele traject wordt het aldus mogelijk om in een groene omgeving langs de Dijle te fietsen.

⦿ Mogelijke fietsverbinding langs de Dijle.

## 2 BRUGGEN OVER DE DIJLE

### CONCEPTNOTA

#### Speerpunten:

- het voorzien in een vlotte, conflictvrije verbinding voor langzaam verkeer, ingebed in het groen
- het heropwaarderen van de oevers van de Dijle als ecologisch waardevolle structuur en drager van het netwerk voor langzaam verkeer
- het voorzien in een groene poort voor het treinverkeer komende vanuit Brussel en Mechelen.
- de bouw van 2 bruggen die qua structuur en sfeer een toegevoegde waarde betekenen voor het mobiliteitslandschap

- ◐ De mogelijke doorsteek voor fietsers langs de Dijle onder de spoorweg Leuven-Mechelen ten noorden van de site.





De biologische waarderingskaart van de site.

4 Architecturale, landschappelijke en stedenbouwkundige uitwerking: masterplan groen in de infrastructuredriehoek.

#### 4.1 DAG : Ecologische structuur projectgebied

De problematiek van de site situeert zich in de verregaande **fragmentatie** ervan door de overmaat aan verkeersinfrastructuur. Noodgedwongen zijn we dus beperkt tot het aaneensmeden van verschillende 'eilandjes', eerder restruimten, tot een homogeen geheel, willen we een groene touch aan het gebied geven. Dit is geen sinecure, aangezien we niet alleen te maken hebben met sterk vervuilde en verharde ruimten, maar evenmin bestaat de mogelijkheid om groen te voorzien in de zones die in de schaduw van de viaducten of spoorbermen liggen. Beplanting vraagt namelijk drie condities om te kunnen overleven: licht, substraat en water. Onder de viaducten is er gebrek aan dit laatste element, zodat een volwaardig groene inbreng hier zowat onmogelijk is.

#### Wat is mogelijk?

De introductie van planten en landschapselementen in de lege ruimten binnen de driehoek is een zeer aantrekkelijk middel om de negatieve effecten van de verkeersinfrastructuur te reduceren en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

Planten dringen de vervuiling van lucht, water en bodem terug, ze nemen schadelijke stoffen uit lucht en water op en bevorderen de afbraak van deze stoffen in de bodem. Begroeiing voorkomt bodemerosie, en landschapselementen als bomen en struiken werpen een dam op tegen het verkeersdrukte. De variatie aan planten is groot en ze gedijen in uiteenlopende milieus.

Tegelijkertijd vergroot begroeiing de landschappelijke en natuurlijke waarden van de geplande en ongeplande lege ruimten en ook de belevingswaarde ervan neemt aanzienlijk toe. De lege ruimten worden zo gevuld en krijgen een bestemming.



De gewenste groenstructuur rond de site.

**Wat zijn de knelpunten?**

## 1. Sterk verschillende milieus.

Planten hebben de capaciteit om de kwaliteit van lucht, water en bodem te verbeteren en de verkeersdruk te camoufleren. Deze functies moeten ze dan uitoefenen in sterk verschillende milieus, variërend van droog tot nat, en van bestrating tot gecultiveerde bodem. Onder de viaduct is de hoeveelheid water en soms licht een beperkende factor. In al deze milieus kunnen echter planten groeien. Welke planten waar kunnen groeien om de gewenste groene invulling te bekomen, is een dan ook een belangrijke randvoorwaarde.

## 2. Verantwoordelijkheden.

Vanuit het oogpunt van beheer en veiligheid zijn restruimten vrijwel altijd problematische gebieden. Het patchwork dat de eigendomsstructuur vormt (Vlaams Gewest, Nmbs, private terreinen, stad Leuven, privaat ...) omwille van de kwantiteit aan verkeersinfrastructuur, staat een coherent beleid in de weg. Niemand voelt zich verantwoordelijk voor het geheel en de bestuurlijke en sociale controle is er gering en er is geen duidelijkheid over de rol en de verantwoordelijkheden van de betrokken partijen. Ervaring met vergelijkbare problematiek in bijvoorbeeld binnen- of buitenstedelijke openbare ruimten leert dat een goed en wervend ruimtelijk ontwerp, partijen bij elkaar kan brengen, of middelen vrij kan maken, voor verdere uitwerking en voor versterking van bestuurlijk commitment.


## 3. Financiering van relevant onderzoek.

Er is een aantal plantensoorten in de literatuur beschreven die een of meer van de gewenste eigenschappen bezitten. Multifunctionele toepassing van planten is zonder meer mogelijk. Voor een goede praktijktoepassing van plantensoorten om de geschetste functies integraal te vervullen zal een onderzoek moeten worden uitgevoerd die een toespitsing is van bestaande literatuur om toepassingen te vinden voor de types 'extreme' landschappen voorkomend binnen de driehoek. Vervolgens kan een proeftraject worden bepaald op basis van ruimtelijke en bestuurlijke mogelijkheden. Vervolgens kan er met behulp van de plantkundige en bodemkundige gegevens en de stedelijke situatie een beeldend sterk ontwerp ontwikkeld worden. Al deze (toekomstige) onderdelen zullen gefinancierd moeten worden, en het is dan ook van belang om vooraf mogelijke routes van financiering te inventariseren.

**Welke informatie is nodig voor goede probleemschets?**

Toepassing van planten binnen de driehoek tegen vervuiling, stof en drukte is zonder meer mogelijk. Voor een goede probleemschets over het hoe, wat en waarom is nadere informatie met betrekking tot de gesignaleerde knelpunten nodig. Dit betreft:

1. Mogelijke voorselectie van plantensoorten op basis van fysiologische kennis over gewenste planteigenschappen (o.a. ongevoeligheid voor droogte en voor vocht, filtrerende eigenschappen) en combinaties van eigenschappen;
2. Nadere formulering van functionele programma's voor voorbeeldlocaties, bijvoorbeeld op knooppunten in de driehoek. Deze programma's dienen als grondslag voor de formulering van de ontwerpgegevens voor deze locatie.
3. Een nadere inventarisatie van de bestuurlijke verhoudingen;
4. Een nadere inventarisatie van mogelijke financiers voor relevant onderzoek.
5. In combinatie van punten 3 en 4 een traject van realisatie uitzetten

 De Dijle als ecologische groenas.



**Concept.**

Ons voorstel is om een overkoepelende structuur uit te werken die een homogene zone beslaat waarin een identiteitsversterkende groene ruimte vorm krijgt.

Analyse van de bestaande restruimten levert ons vier verschillende bodemprofielen op :

- de Dijle en haar oevers
- de natte weilanden langs de Dijle en de Vaart
- de drogere spoorwegbermen
- de kurkdroge ruimten onder de viaducten van de E341 en de toekomstige Hasseltbocht.

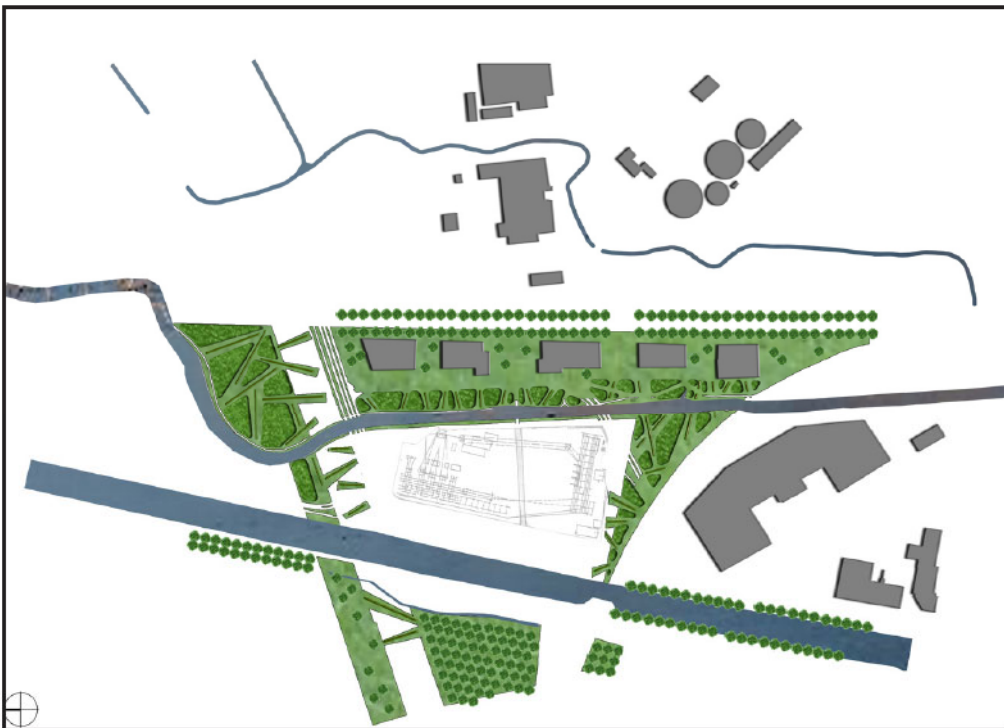
De aaneenschakeling van deze bodemprofielen levert echter een interessante structuur op met betrekking tot biologische soortenrijkdom. Het is algemeen bekend dat de grootste diversiteit aan fauna en flora voorkomt in de zogenaamde gradiëntzone; waar verschillende vegetatietypes in elkaar overlopen. Een gegeven dat we hier kunnen uitspelen.

Nu is het zo dat de belangrijkste in te lossen voorwaarde, om tot een homogene groene zone te komen, bestaat in het voorzien van groen onder de viaducten, zonder wat we nooit tot een aaneengesloten groene zone kunnen komen.

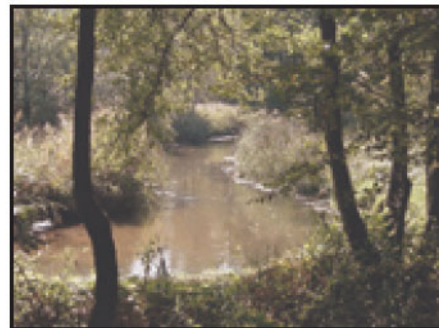
De oplossing bestaat in het verbinden van groenzones met waterrijke oppervlaktes. Het regenwater kan misschien niet doorheen het plafond van de bruggen, maar oppervlaktewater verplaatst zich evengoed horizontaal. Brengen we nu een structuur van grachten aan die in verbinding staan met water dan kunnen we effectief groen in deze quasi onbestembare ruimte inbrengen. Grachten kunnen mits de juiste beplanting een ongekeerde soortenrijkdom opleveren die met recht een meerwaarde oplevert voor de biologische structuur van het gebied. We denken in de eerste plaats aan riet (*Phragmites australis*), een tot 2 meter hoge waterplant, die zowel 's winters als 's zomers zeer mooi is.

We kunnen deze structuur eveneens doortrekken over de andere in te richten restruimten waardoor we een typisch gestructureerd landschap langs deze groenas ontwikkelen.

 Voorgestelde groenstructuur.







Denken we aan rietgrachten, dan denken we eveneens aan de zuiverende werking die deze plantensoort heeft op het water. Deze overkoepelende grachtenstructuur zou aldus haar steentje kunnen bijdragen tot enerzijds de zuivering van de Dijle, en kan anderzijds evenzeer instaan voor de zuivering van het afvalwater van de kmo-zone en alle andere nabijgelegen bouwwerken. Door de grachtenstructuur zo te organiseren dat het water er vrijelijk doorheen kan stromen wordt het geheel een gigantische bio-filter (zie kader).

Rondom de rietgrachten voorzien we blokken van inheemse heesters en bomen, zodat we een herinterpretatie van het bocagelandschap bekomen. Laten we nu langs deze grachten een strook vrij van beplanting (enkel ongemaaid gras en weidebloemen), dan voldoen we niet alleen aan de vereiste gradiëntzone maar kunnen we eveneens spelen met doorzichten in dit landschap. Doorzichten die opduiken in sequenties doorheen de groenmassa, en zo subtiele zichten realiseren.

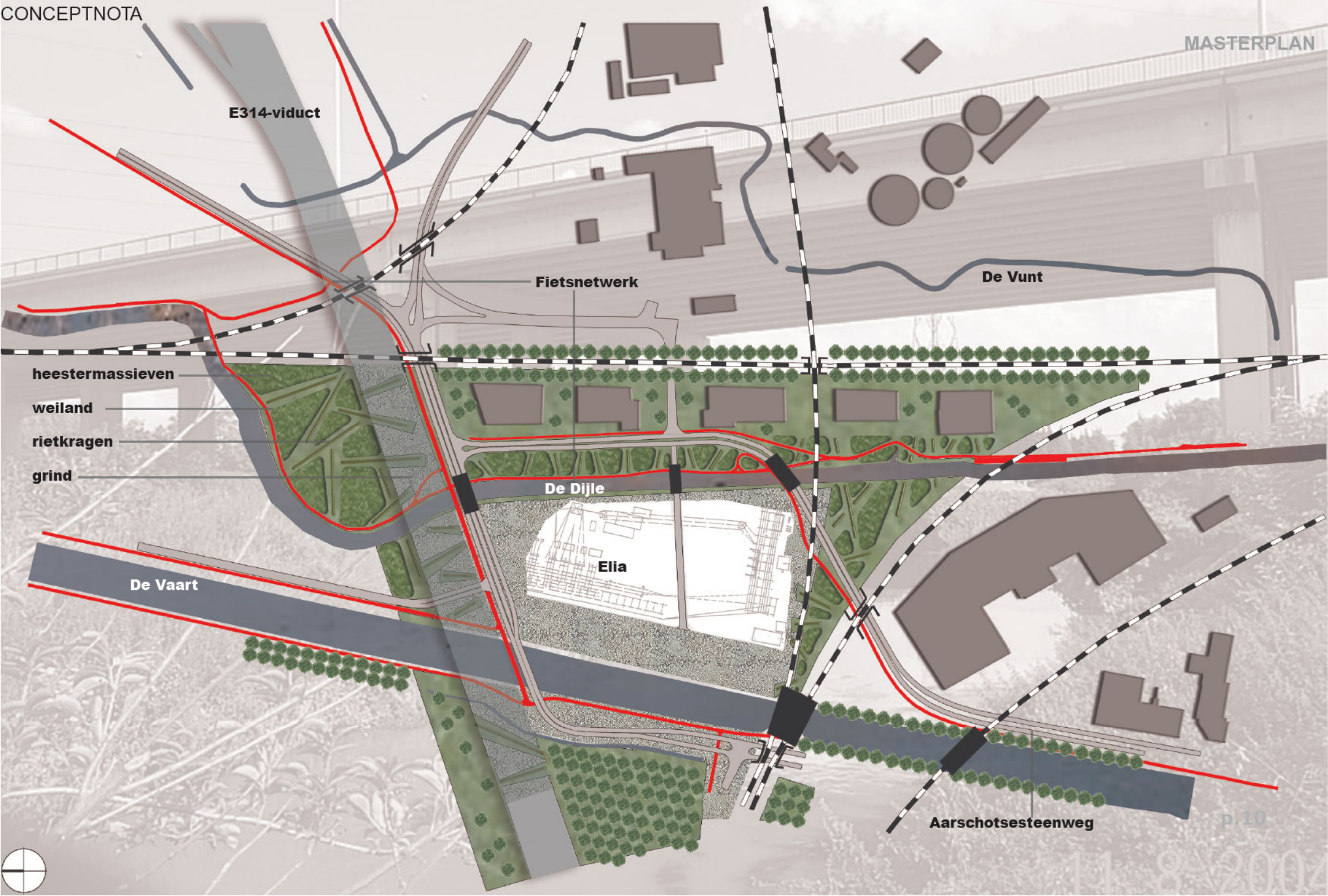
Door de dominante aanwezigheid van de infrastructuur is het onmogelijk om deze te verstoppen door middel van heesters en bomen. Hetzelfde geldt voor de elektriciteitscentrale die zodanig groot en hoog is dat zij nooit in groen ingebed kan worden. Beschouwen we deze nu als een bestaand gegeven dat we niet willen verstoppen, maar juist accentueren als het hart van de site. Schaamgroen heeft geen enkele zin, en maakt het geheel enkel maar rommeliger dan het al is. Boorden we de elektriciteitsmasten nu af met een grindzone, waardoor deze op een plateau komt te liggen, dan wordt het geheel een soort zichtlokatie, het kloppend hart van het mobiliteitslandschap.

Kortom, we bekomen een doorlopende groenstructuur langsheen de Dijle en rondom de site waardoor het geheel naast een mobiliteitslandschap eveneens een natuurlijk landschap krijgt, in symbiose met de onnatuurlijke aanwezigheid van de infrastructuur en de elektriciteitscentrale.

# 2 BRUGGEN OVER DE DIJLE

CONCEPTNOTA

MASTERPLAN



E314-viduct

Fietsnetwerk

De Vunt

heestermassieven

weiland

rietkragen

grind

De Dijle

Elia

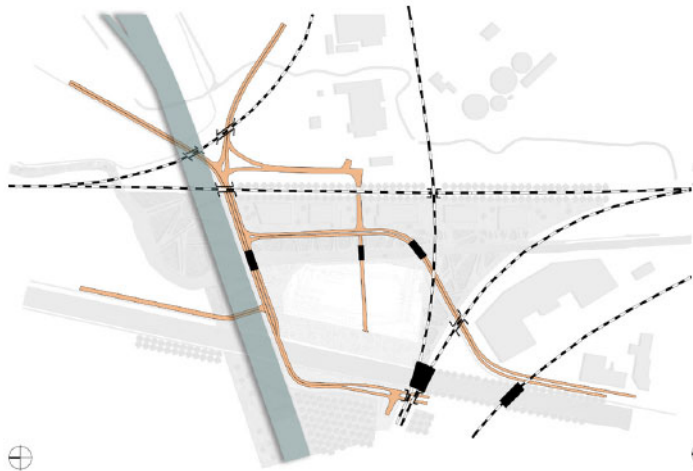
De Vaart

Aarschotsesteenweg

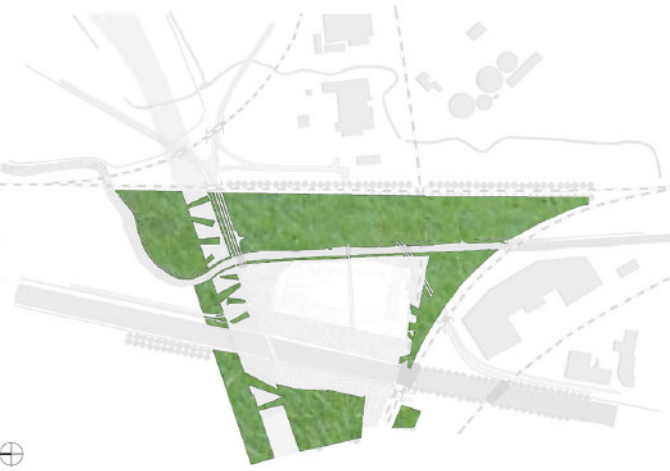
p.10



11-8-2004



1. VERKEERSINFRASTRUCTUUR



3. GROENSTRUCTUUR



5. RIETKRAGEN EN WATER



2. FIETSSTRUCTUUR

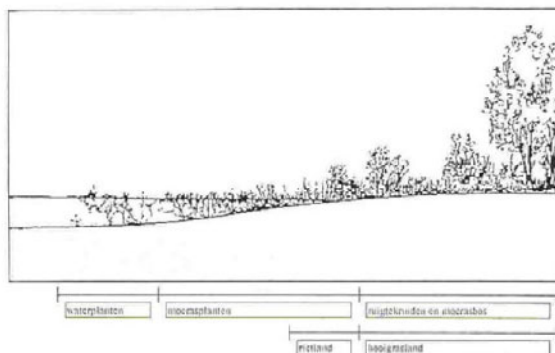


3. BOMEN EN HEESTERS

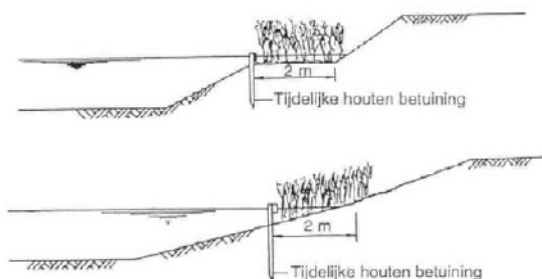


6. VERHARDING

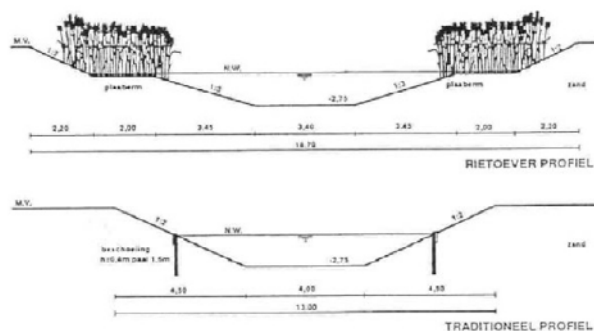
## Referentiebeeld



## Inrichtingsmogelijkheden



## Vergelijking rietoever - traditionele oever



## Helofytenfilter

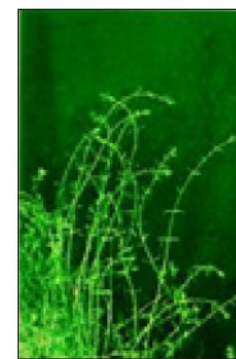
Helofyten zijn simpelweg waterplanten. In de context van de helofytenfilter bedoelen we waterplanten die wortelen in de bodem en goed bestand zijn tegen vervuild water. Een goed voorbeeld van een waterplant die aan die voorwaarden voldoet is **riet**. (*Phragmites australis*)

Een helofytenfilter is een vijver, bassin of kuip met waterplanten. De planten kunnen gewoon in zand staan, maar bijvoorbeeld ook in (tuinders-)steenwol. Door de toevoer van vervuild water en de afvoer van schoon water op een bepaalde manier aan te leggen, ontstaat er een langzame waterstroom door het filter en dus langs de wortels van de helofyten. Op deze wortels zitten bacteriën die zich voeden met de afvalstoffen uit het water en daardoor wordt het water geleidelijk aan schoner.

De toepassing die we hier voorzien is een verticale filter, waarbij het vervuilde water bovenin aangevoerd en onderin afgevoerd wordt, waardoor een verticale waterstroming ontstaat.

Een dergelijk filter hoeft in principe nooit te worden schoongemaakt. Planten, wortels en bacteriën zullen zich steeds vernieuwen.

Wel dienen de watertoe- en -afvoerbuizen zorgvuldig te worden aangelegd en van voldoende diameter te zijn om verstopping te voorkomen. In het najaar kan het riet worden gemaaid en kan het filter met het riet worden bedekt ter bescherming tegen vorst.



**Beplanting:**

Riet is zonder meer één van de belangrijkste helofyten. Riet is echter een stevige groeier met bovendien erg sterke wortels, waarmee zij echter niet geschikt voor te kleine filters en zelfs ongeschikt voor vijvers die d.m.v. folie zijn gevormd.

**Hoofdbeplanting:**

Riet, *Phragmites australis*, 200 – 250 cm  
 Kleine Lisdodde, *Typha angustifolia* 80 – 120 cm  
 Grote Lisdodde, *Typha latifolia* 100 – 150 cm  
 Mattenbies, *Scirpus lacustris*, 80 – 120 cm  
 Ruige Zegge, *Carex hirta* (eventueel, woekert)  
 Gele Lis, *Iris pseudacorus* 40 – 80 cm  
 Kalmoes, *Acorus calamus*, 20 – 30 cm

**Wintergroene aanvulling:**

Beekpunge, *Veronica beccabunga*, 10 – 20 cm  
 Lidsteng, *Hippuris vulgaris* 20 – 30 cm  
 Waternaaldkruid, *Crassula recurva*, 15 – 20 cm  
 Watermunt, *Mentha aquatica*, 10-90 cm

Door de inbreng van de juiste beplanting kan de biologische waarde van de Dijke sterk verhoogd worden.



## NACHT

## 4.2 NACHT : Virtuele poort tot de stad

In het Masterplan Leuven Noord is er sprake van het inrichten van een 'groene poort' tot de stad. Dit gegeven kunnen we echter sterker maken door te spelen met de bestaande gegevens.

De infrastructuur bepalen meer en meer de publieke ruimten, waardoor het **landschap in beweging** een essentieel onderdeel gaat uitmaken bij de beleving van de openbare ruimte. De verbinding tussen de statische ruimte en de dynamische beleving ervan stelt nieuwe randvoorwaarden aan de inrichting van het publiek domein. Het perspectief waaruit het ontwerp bepaald wordt vertrekt niet langer vanuit deze van de bewoner of voetganger, maar geldt evenzeer voor de stroom aan passanten die via de auto, trein andere vervoersmodi de site aandoen.

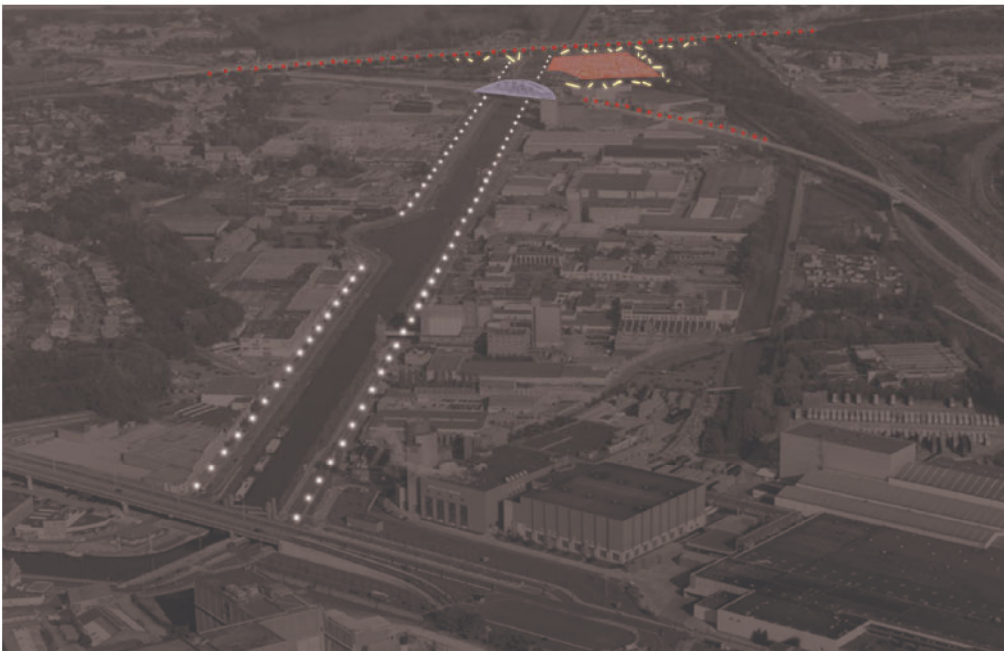
Spreken we dan van de creatie van een virtuele poort tot de stad; een duidelijk onderscheiden gegeven dat de bezoeker erop wijst dat hij het centrum nadert, dan is het interessant om eens te kijken naar op welke manier we de site kunnen valoriseren met respect voor de eigenheid ervan en het beeld van Leuven dat deze zou kunnen aanbieden.

De dominantie van de verkeersinfrastructuur is dusdanig dat een 'groene' poort hier in het niets zou verdwijnen. Ook bevindt zich centraal het omvormingsstation van Elia, een element dat dit landschap van mobiliteit en bedrijvigheid nog sterker in de verf zet.

In de 'Ontwikkelingsvisie Leuven Noord' is eveneens sprake van het beaccentueren van de Vaart door middel van witte verlichtingspalen. Nemen we nu deze elementen samen, dan komen we eigenlijk tot een zeer voor de hand liggende oplossing; middels het benadrukken van deze overdaad aan infrastructuur en het omvormingsstation.

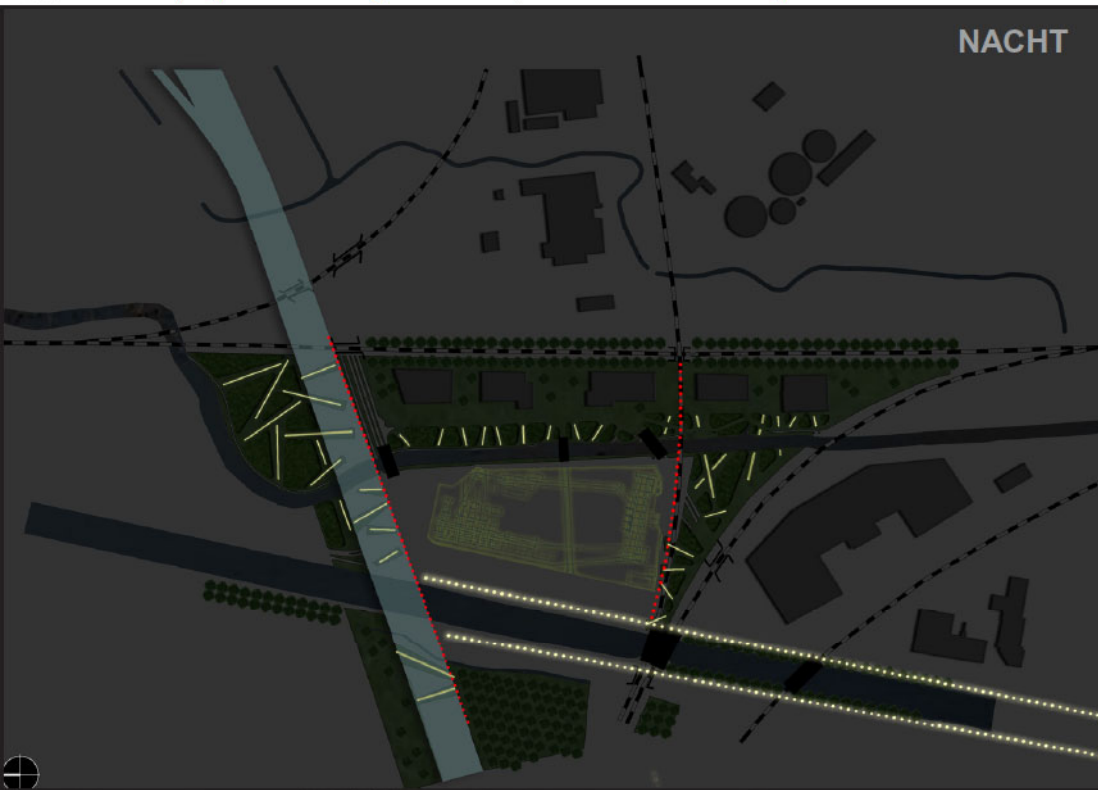
Door vanop de boorden van de viaducten zachte spots te richten op het omvormingsstation zal deze enerzijds lijken op te lichten in het donker, en anderzijds zullen de viaducten beaccentueert worden middels een lichtlijn, waardoor zij tot ver in de omtrek zichtbaarder worden.

 Leuven by night.



## CONCEPTNOTA

Leuven by night: de verlichting van de Vaart, de viaducten en de rietkragen.



En ook de nieuwe brug voor de HST over de Vaart vormt een opvallend element in de omgeving, dat op eenzelfde wijze kan verlicht worden en zo een baken wordt langsheen de Vaart.

Tot slot vinden we in de aangebrachte groenstructuur een derde mogelijkheid om de site te benadrukken. Door zachte spots aan te brengen langsheen de lijnen die gevormd worden door de rietgrachten kunnen we deze doen oplichten in het duister, waardoor zij ook 's nachts het landschap onder de viaducten verlevendigen.

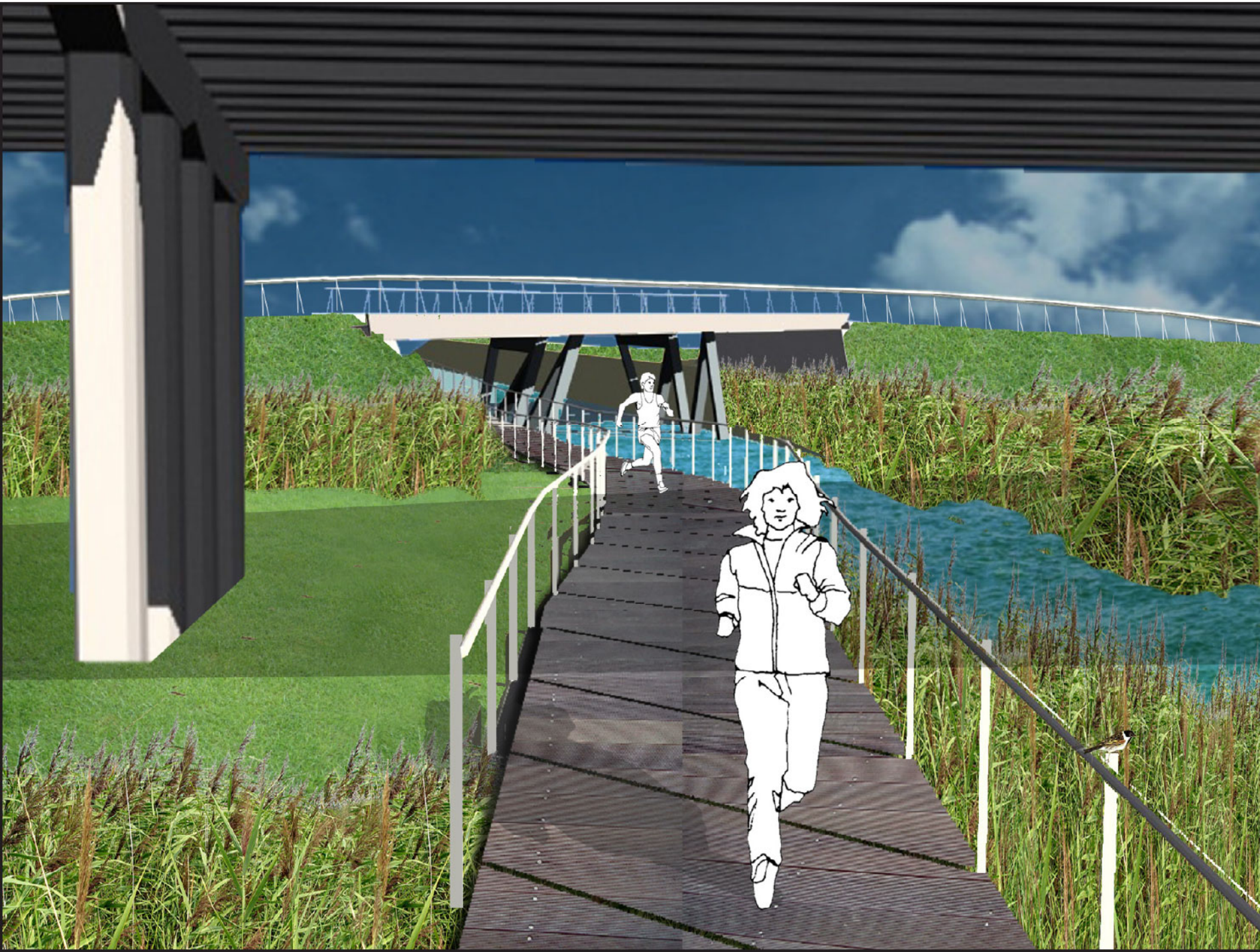
Ook is het mogelijk om, wat deze spots betreft, te voorzien in een breed kleurenpalet, en in een alternatie van deze kleuren, waardoor de elektriciteitsmasten, de verschillende infrastructuur en de rietkragen nu eens blauw, dan weer rood of geel oplichten in het duister.

Naar financiering toe lijkt het ons niet ondenkbaar dat Elia zou willen instaan voor de levering van de benodigde stroom (waar ze 's nachts een overschot aan hebben), en mogelijk zelfs de spots, aangezien het omvormingstation op deze wijze omgetoverd wordt tot een zichtlokatie bij uitstek



### 4.3 Conclusie

De herinrichting van de site voorspelt een dag en een nacht verschil. Overdag creëren we een maximaal groene en ecologische zone, die 's nachts in alle mogelijke kleuren oplicht uit het duister en van de site een baken maakt voor alle reizigers die de stad vanuit het noorden naderen.



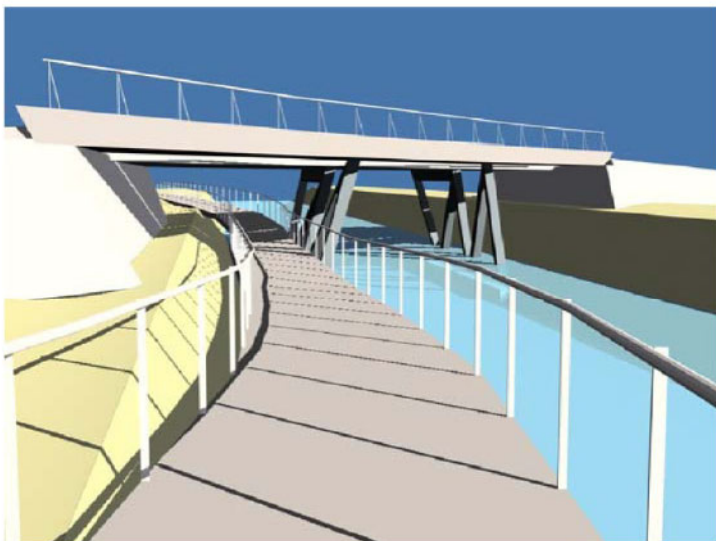
🕒 Zicht op de groene fiets- en wandelstructuur, los van de verkeersinfrastructuur



FIETSPAD NABIJ BRUG 1



FIETSPAD NABIJ BRUG 2



## 5. 2 BRUGGEN OVER DE DIJLE

Bij de hertracering van de Aarschotsesteenweg worden 2 nieuwe bruggen over de Dijle geconcipieerd.

### Fietspaden

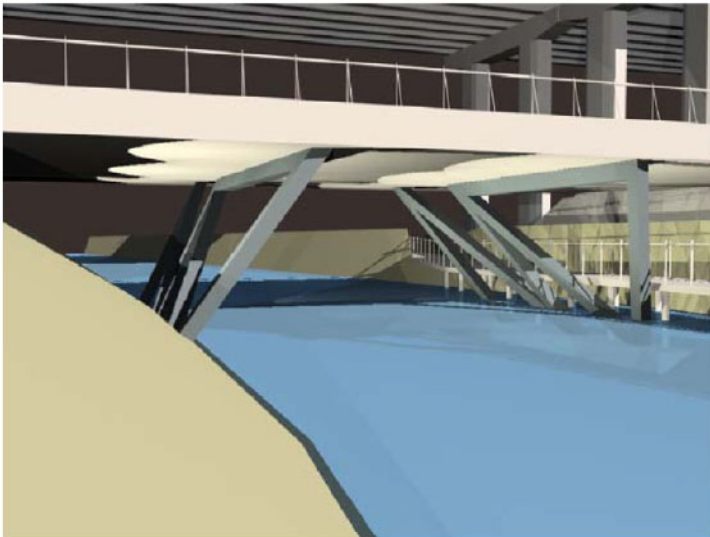
In het mobiliteitsplan en de 'ontwikkelingsvisie Leuven - Noord' wordt de doelstelling naar voor gebracht om 'het aandeel van gemotoriseerd verkeer te verminderen door het fietsverkeer te stimuleren voor kortere trajecten'. Hierbij wordt de nadruk gelegd op het ontwikkelen van comfortabele, gescheiden fietspaden.

In de hierbij ontwikkelde visie wordt de Dijle gezien als een te herwaarderen landschappelijk element.

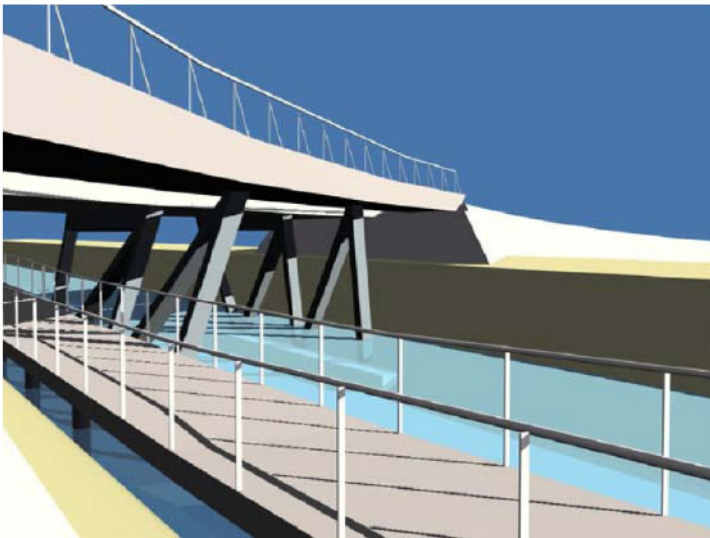
Vanuit die optiek wordt een fietspad ontworpen langs de rechteroever van de Dijle. Doorheen het stedenbouwkundig behandelde gebied is er weinig bestemmings-fietsverkeer, met uitzondering van de toekomstige KMO-zone. Het gaat hier voornamelijk om 'passage - fietsverkeer'. Het terrein tussen het nieuwe tracé van de Aarschotsesteenweg en de Dijle wordt ontworpen als groenzone. Het fietspad wordt volledig gescheiden van het nieuwe tracé van de Aarschotsesteenweg en ligt in het verlengde van het bestaande fietspad op de rechteroever van de Dijle.

Vanuit comfort- en veiligheidsredenen, worden de fietspaden onder de nieuwe te ontwerpen bruggen door geleid. De bruggen worden ontworpen vanuit het standpunt van de trage weggebruiker (fietser, voetganger). Teneinde de bruggen niet te laten stijgen met een hoger hellingspercentage dan strikt noodzakelijk worden de tracés van de fietspaden gedeeltelijk boven het wateroppervlak voorzien waardoor deze van de oever los komen.

TOTAALBEELD BRUG 1



TOTAALBEELD BRUG 2



### De bruggen

Bij het concipiëren van de bruggen wordt uitgegaan van 2 elementen.

Enerzijds wordt speciale aandacht geschonken aan de onder- en bovendoorgang van de fietsers.

De helling die dient overbrugd te worden, wordt zo klein mogelijk gehouden voor fietsers die de bruggen moeten oversteken. Hierom wordt de constructiehoogte tot een minimum herleid. Om dit te bekomen wordt de totale overspanning opgedeeld in 3. De 2 'dragende lijnen' die hiervoor nodig zijn worden zodanig ingeplant dat deze een zo gering mogelijke invloed hebben op de hydraulica van de Dijle en worden aldus onder helling geplaatst.

Per 'dragende lijn' worden 2 steunen voorzien om het wegdek met gemotoriseerd verkeer te ondersteunen en 1 steun om het fietspad te ondersteunen.

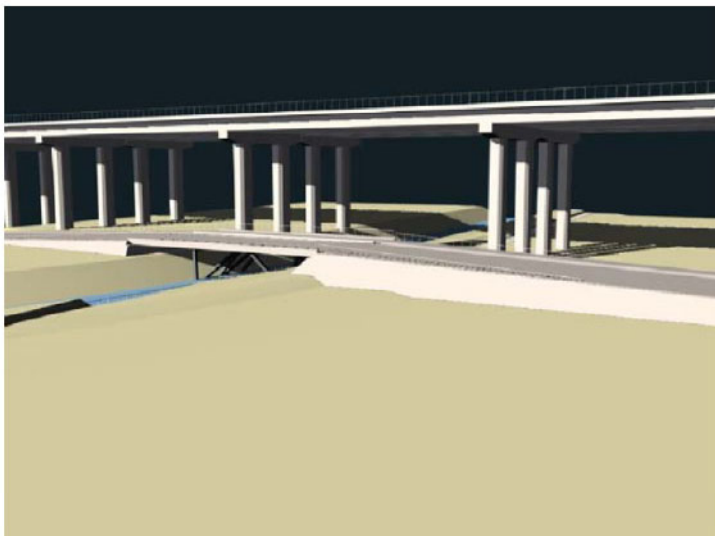
Het fietspad wordt volledig onafhankelijk van het wegdek voor gemotoriseerd verkeer ontworpen. Ten einde de steunen stabiel te houden worden deze samengebracht in een vakwerk van onvervormbare driehoeken.

Anderzijds wordt voorzien dat de Dijle uitgewerkt wordt als landschappelijk waardevol element waarlangs een nieuw aan te leggen fietspad wordt ontwikkeld.

Er wordt voor gekozen om de structuur van de bruggen slechts te tonen aan de onderzijde van de bruggen. Aan de bovenzijde is deze niet zichtbaar voor gemotoriseerd verkeer.

Het is pas vanop de fietspaden dat de structuur zichtbaar wordt. Aan de onderzijde gebeurt dit een door een onderdoorgang te voorzien van het fietspad dat op de rechteroever van de Dijle wordt ontwikkeld. Aan de bovenzijde door het tracé van de fietsersbrug volledig onafhankelijk te maken van het wegdek voor gemotoriseerd verkeer.

TOTAALBEELD BRUG 1



TOTAALBEELD BRUG 2



### Integratie in de omgeving

De bruggen over de Dijle bevinden zich in een gebied met een hoge dichtheid aan infrastructurele elementen. De meest bepalende zijn : het viaduct van de E314, de Dijle, de Leuvense vaart, de diverse spoorlijnen en de hoogspanningslijn met zijn diverse pilonen. Een aantal van deze elementen (ondermeer het viaduct van de E314 en het omvormingsstation van Elia) worden extra benadrukt met verlichting zoals voorzien in de voorgaande stedenbouwkundige nota. Hierdoor wordt het industriële karakter van de omgeving beklemtoond. Het gebruik maken van een betonnen vakwerk - structuur voor de bruggen kadert in dit industriële karakter van het gebied.

Daarbij is deze structuur hoofdzakelijk zichtbaar bij onderdoorgang onder de bruggen. Hierdoor wordt het ontwikkelen van het fietspad langs de Dijle en het opwaarderen van de rivier zelf als landschappelijk element beklemtoont.

Aan de bovenzijde is de structuur van de bruggen nauwelijks zichtbaar en gaat zij dan ook de concurrentie niet aan de met de reeds zeer nadrukkelijk structuren van de reeds aanwezige infrastructurele elementen.

In de stedenbouwkundige visie wordt gewerkt met het oplichten van bepaalde welgekozen 'industriële' elementen. In het ontwerp van de bruggen wordt daarop ingespeeld door de opening die ontstaat tussen fietspad en wegdek voor gemotoriseerd verkeer, te voorzien van verlichting. Hierdoor wordt zowel naar onder als naar boven toe een verlichte strook merkbaar.

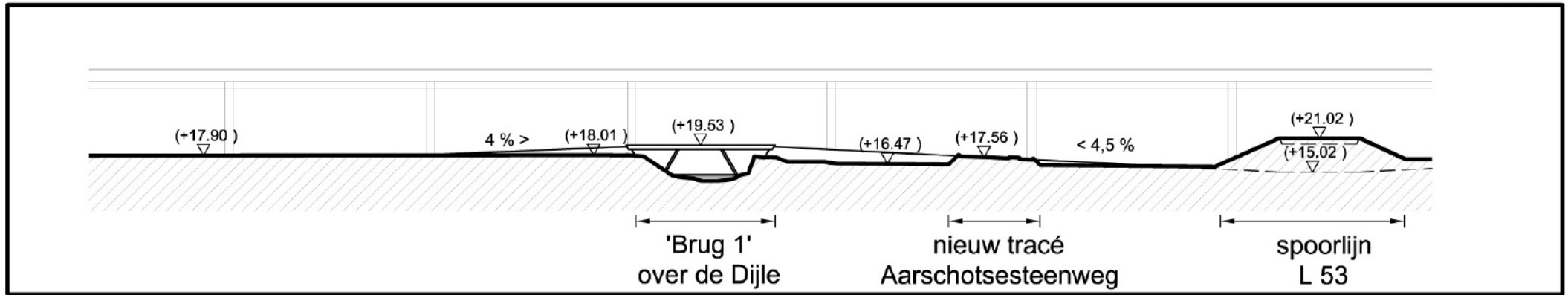
### Waterstanden

Bij navraag op het ministerie van Vlaamse Gemeenschap (Administratie Aminor, afdeling water) werd meegedeeld dat het recorddebiet van de Dijle op 30 augustus 1996, 30 m<sup>3</sup> bedroeg. Dit komt ongeveer overeen met een T.A.W peil van + 16m10. Dit betekent dat bij hoge uitzondering (een gebeurtenis met een frequentie van 1 maal op de honderd jaar) het fietspad op niveau 16m13 zou kunnen overstromen. In dit geval kan het tweede fietspad dat wordt aangelegd aan de Aarschotsesteenweg dienen om het fietsverkeer in dit geval op te vangen.

## TERREINPROFIELEN VAN DE NIEUW AAN TE LEGGEN WEGEN

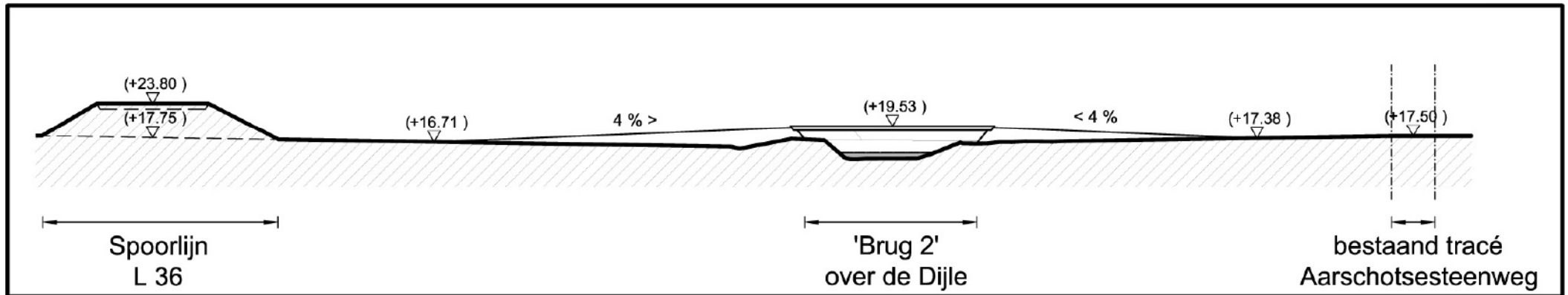
TERREINPROFIEL VAN NIEUW AAN TE LEGGEN WEG -  
EVENWIJDIG MET HET VIADUCT VAN DE E 314

BRUG 1 (NABIJ E314)  
LANGSE SNEDE  
1/1000



TERREINPROFIEL VAN NIEUWE TRACE  
AARSCHOTSESTEENWEG

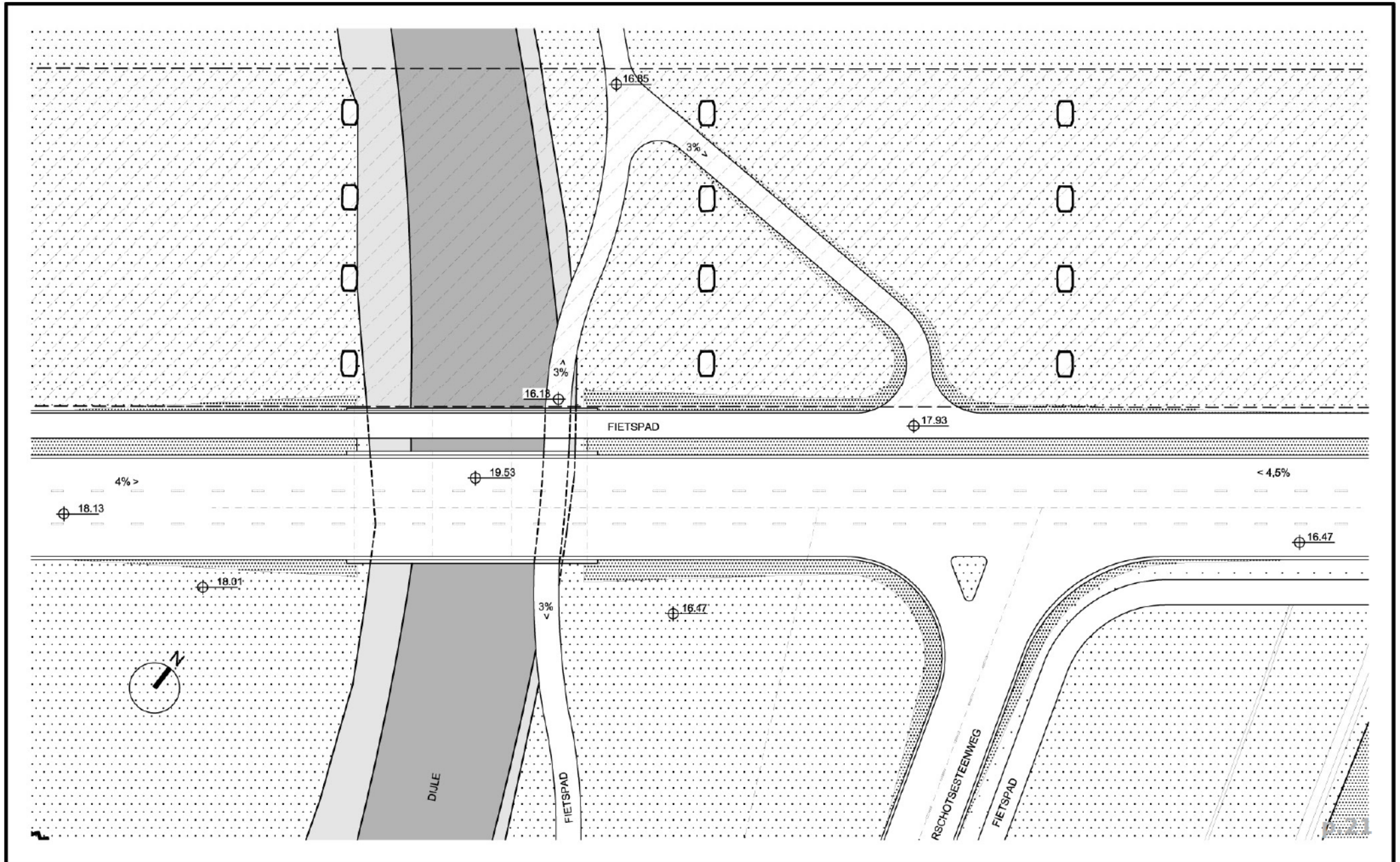
BRUG 2 (AARSCHOTSESTEENWEG)  
LANGSE SNEDE (ONTWIKKELING)  
1/1000



# 2 BRUGGEN OVER DE DIJLE

CONCEPTNOTA

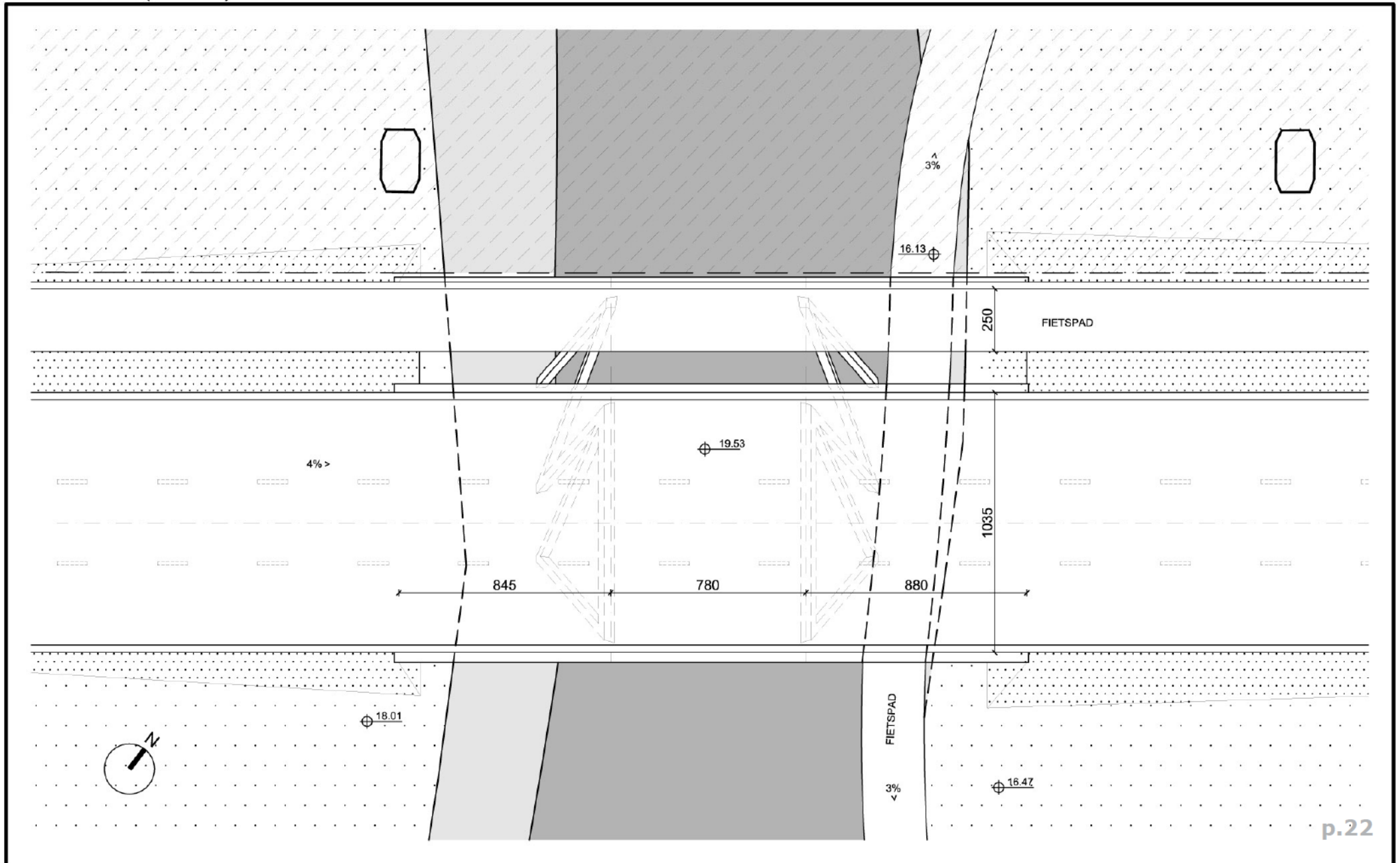
BRUG 1 (NABIJ E 314)  
GRONDPLAN - 1/500



# 2 BRUGGEN OVER DE DIJLE

CONCEPTNOTA

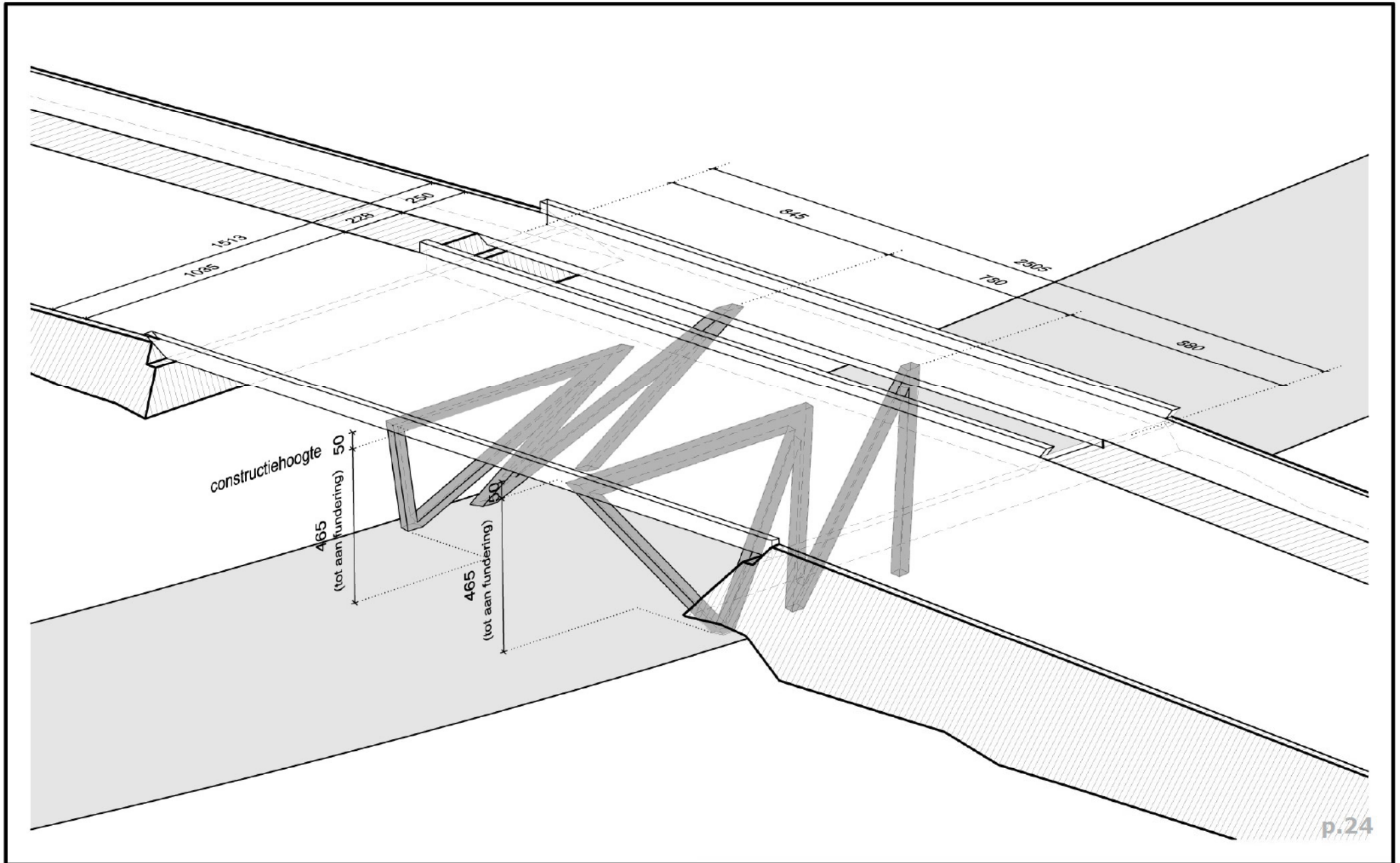
BRUG 1 (NABIJ E 314)  
GRONDPLAN (DETAIL) - 1/200





CONCEPTNOTA

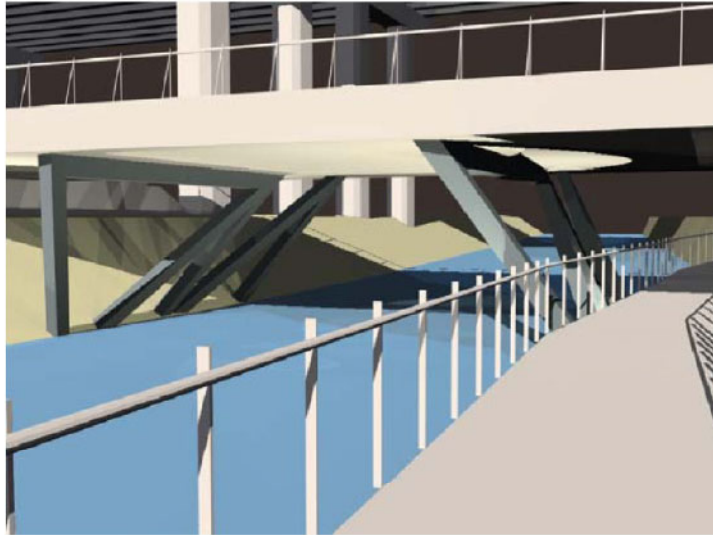
BRUG 1 (NABIJ E 314)  
AXONOMETRIE



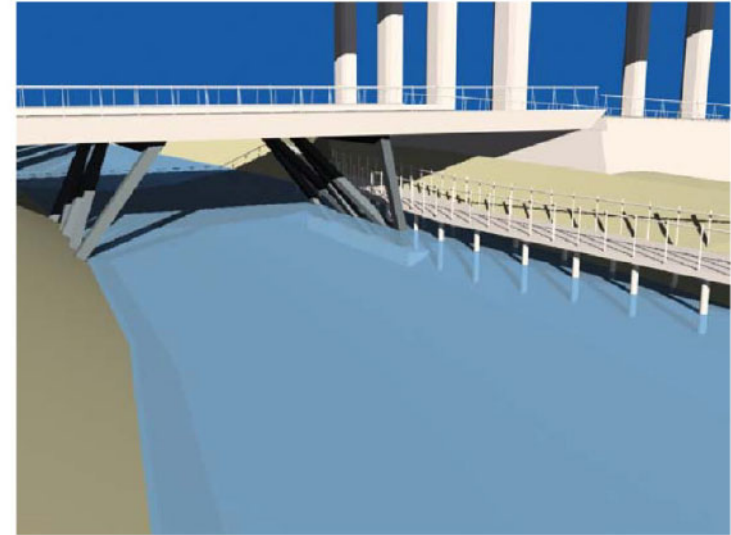


BRUG 1 (NABIJ E 314) - PERSPECTIEVEN

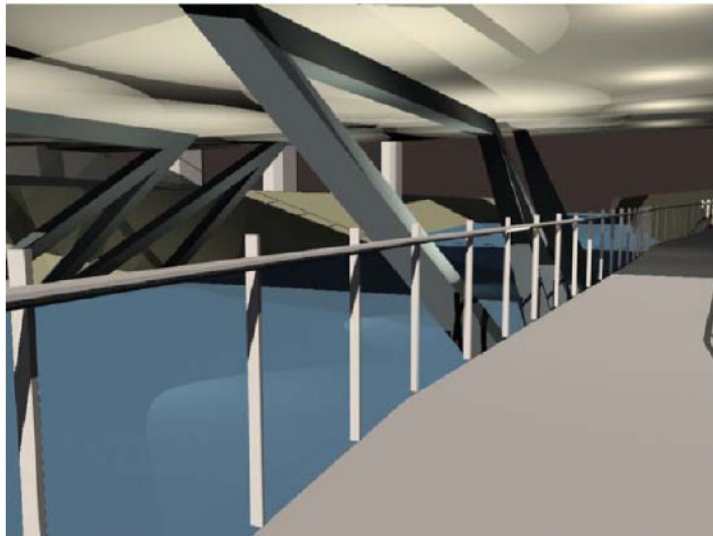
PERSPECTIEF VAN OP FIETSPAD ONDER BRUG



TOTAALBEELD VAN NIEUWE BRUG EN FIETSPAD



PERSPECTIEF VAN OP FIETSPAD ONDER BRUG



NIEUWE BRUG T.O.V. BESTAANDE VIADUCT

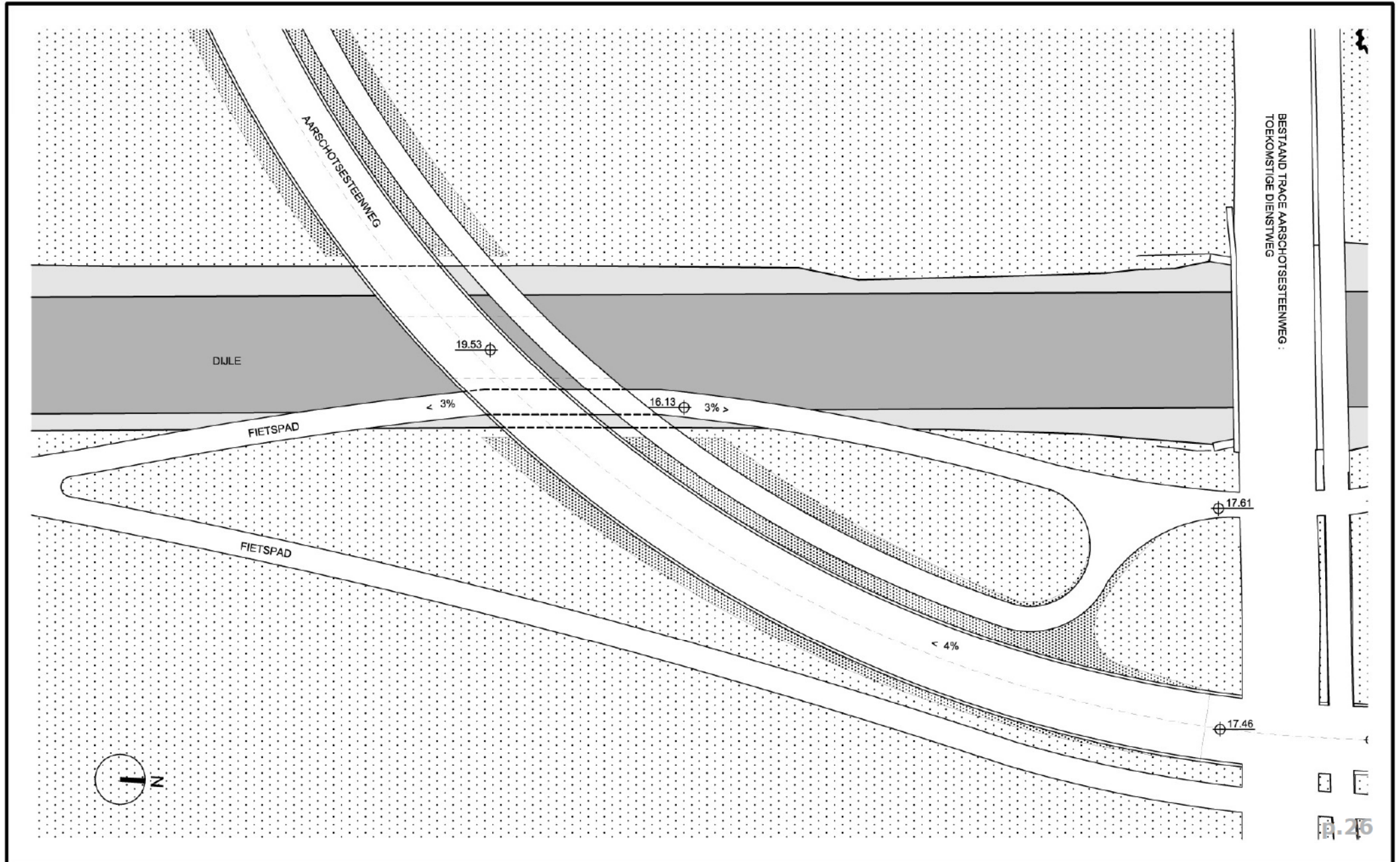


# 2 BRUGGEN OVER DE DIJLE

CONCEPTNOTA

BRUG 2 (AARSCHOTSESTEENWEG)

GRONDPLAN - 1/500

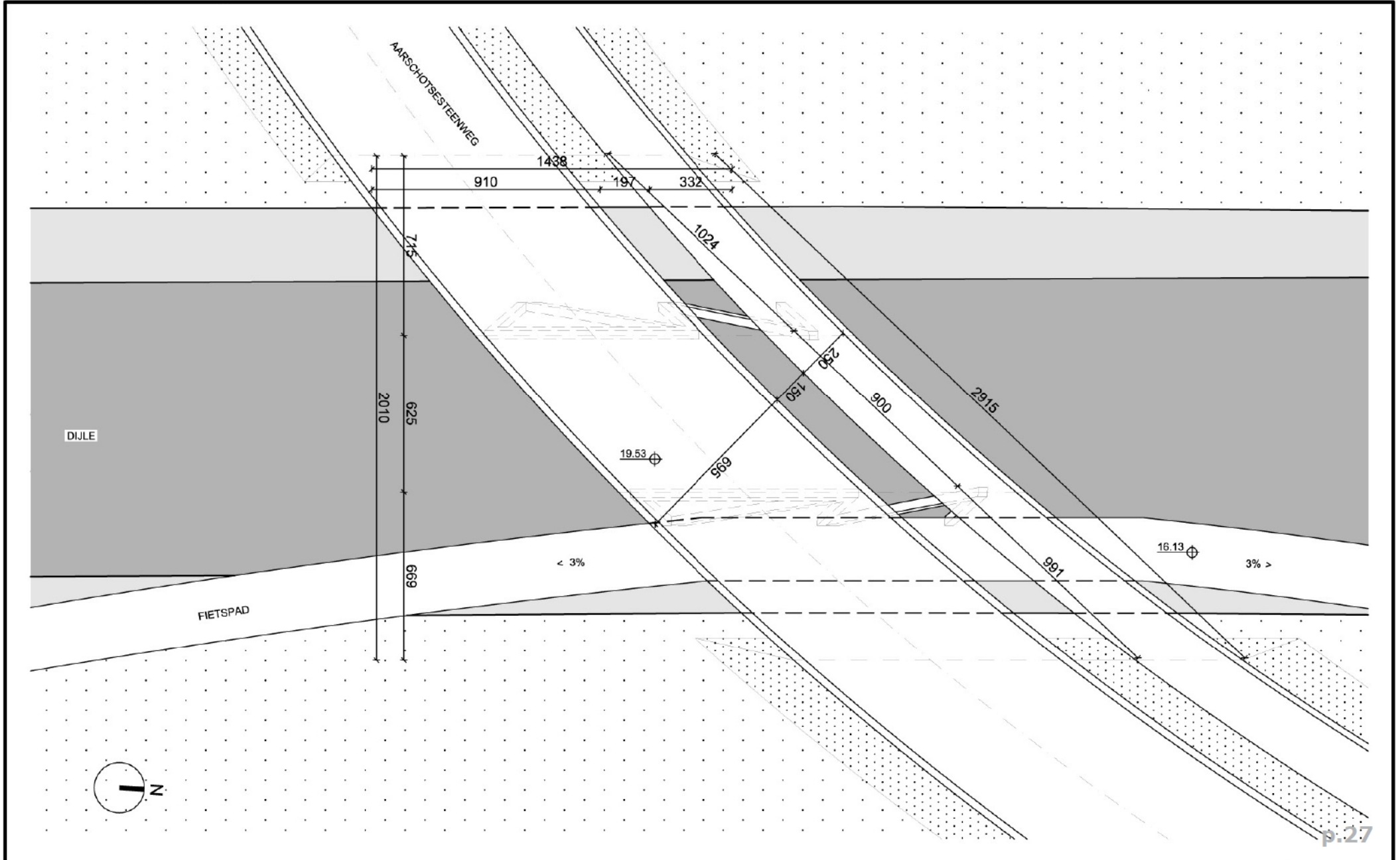


# 2 BRUGGEN OVER DE DIJLE

CONCEPTNOTA

BRUG 2 (AARSCHOTSESTEENWEG)

GRONDPLAN (DETAIL) - 1/200

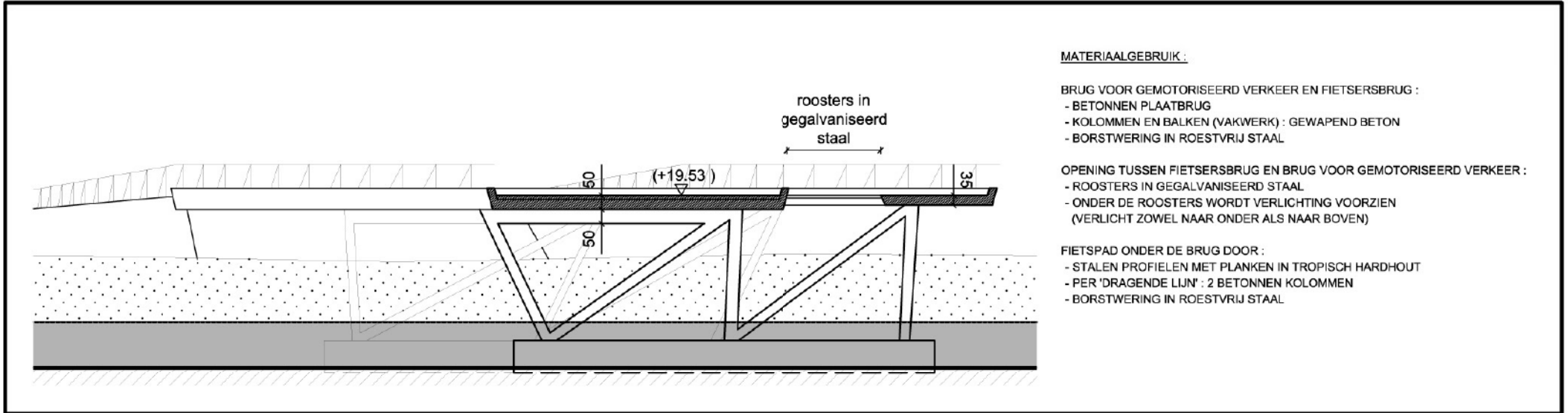


# 2 BRUGGEN OVER DE DIJLE

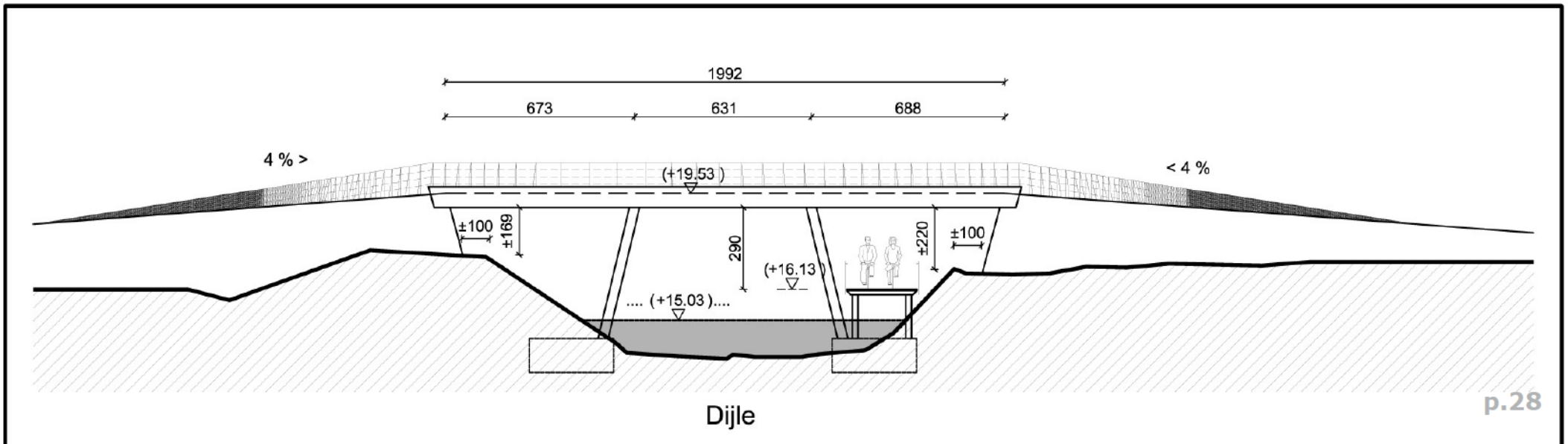
CONCEPTNOTA

## BRUG 2 (AARSCHOTSESTEENWEG) SNEDE EN AANZICHT

DWARSE SNEDE - 1/200



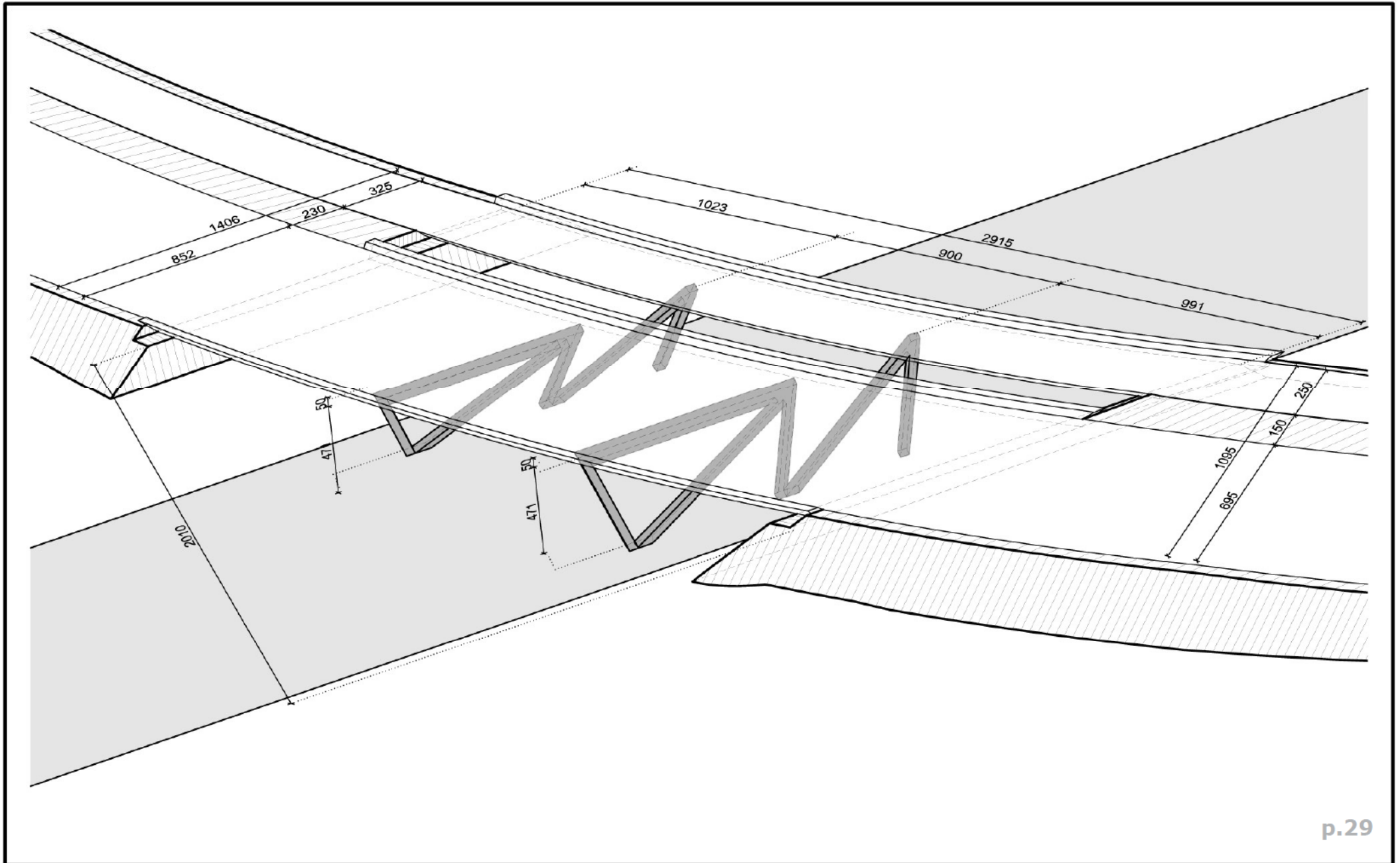
AANZICHT - 1/200



# 2 BRUGGEN OVER DE DIJLE

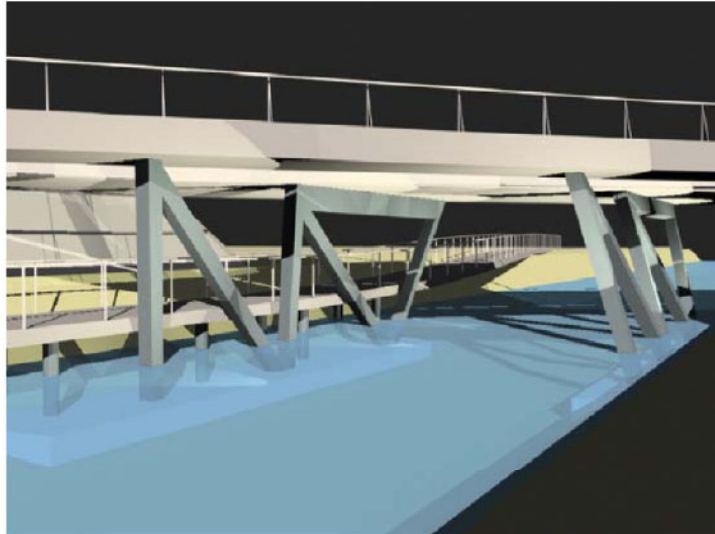
CONCEPTNOTA

BRUG 2 (AARSCHOTSESTEENWEG)  
AXONOMETRIE

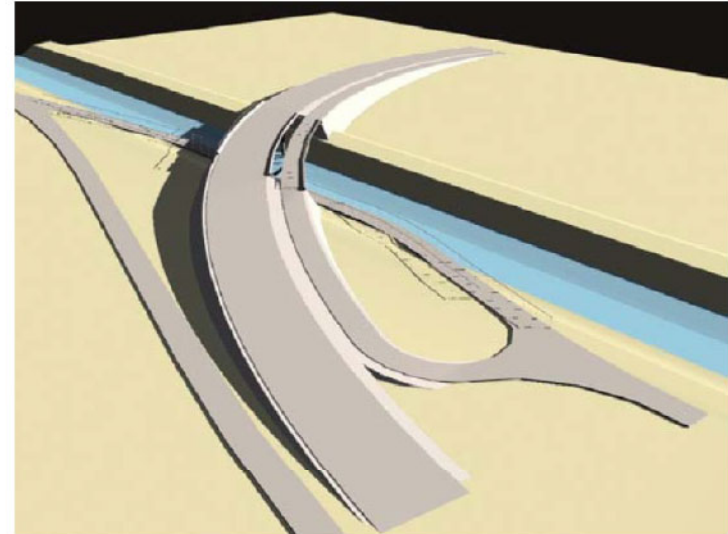


BRUG 2 (AARSCHOTSESTEENWEG) - PERSPECTIEVEN

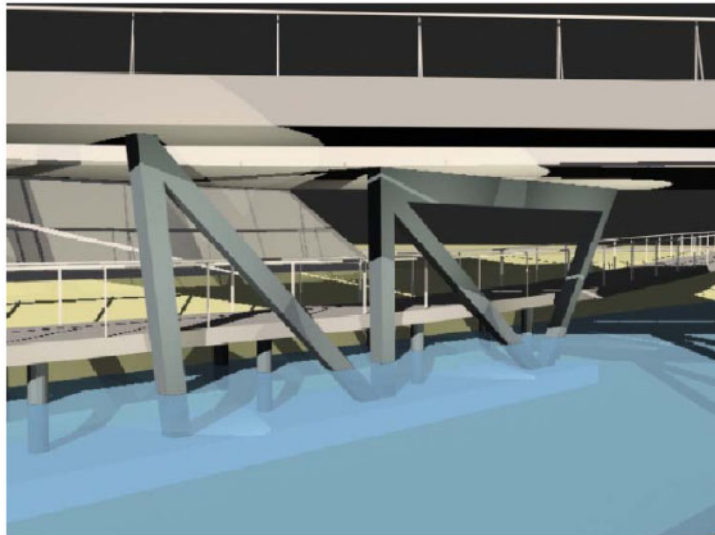
PERSPECTIEF VAN NIEUWE BRUG EN FIETSPAD



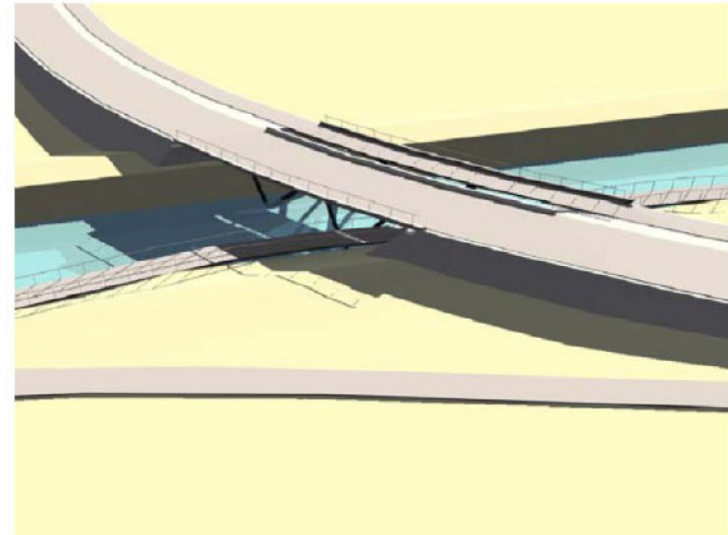
TOTAALBEELD VAN NIEUWE BRUG EN FIETSPAD



PERSPECTIEF VAN NIEUWE BRUG EN FIETSPAD



TOTAALBEELD VAN NIEUWE BRUG EN FIETSPAD





### AANPASSEN BESTAANDE BRUG OVER DE DIJLE

In het kader van de heropwaardering van de Dijle en het aanleggen van een nieuw fietspad langs de rechteroever van de Dijle, zien wij de bestaande brug op het huidige tracé van de Aarschotsesteenweg als een landschappelijk her op te waarderen element. Het is duidelijk dat de brug in de loop van de geschiedenis een aantal transformaties, vooral verstevigingen om goederenverkeer mogelijk te maken, heeft ondergaan.

Afhankelijk van de toekomstige plannen voor dit tracé, zien wij een aantal mogelijkheden :

1. Indien de functie van de huidige weg vervalt, verliest ook meteen de brug zijn relevantie en stellen wij voor deze te slopen.
2. Indien het huidige tracé een functie blijft hebben, eventueel als dienstweg voor Inter Leuven, stellen wij voor om de brug in ere te herstellen en volgende aanpassingen door te voeren :
  - de huidige borstwering wordt verwijderd en vervangen door een lichtere constructie
  - de nutsleidingen die nu aan de rand van de brug zijn bevestigd, worden gedemonteerd en omgeleid ofwel onder de Dijle door, ofwel ingewerkt in een nieuw te voorzien kanaal aan de bovenzijde van de brug
  - de bestaande gewelven worden in de mate van het mogelijke, weer zichtbaar gemaakt, hersteld en schoon gemaakt.

CONCEPTNOTA OPGEMAAKT TE GENT OP 14 SEPTEMBER 2004 DOOR:

INGENIEURSBUREAU G. DERVEAUX N.V.



'De Braempoot' BRABANTDAM 33 E, 9000 GENT  
TEL: (32) 09 233 00 11 - FAX: (32) 09 233 05 83 - E-MAIL: [info@derveaux.be](mailto:info@derveaux.be)

LANDSCHAPSARCHITECTUUR - BURO VOOR VRIJE RUIMTE



VISSERIJ 106, 9000 GENT  
TEL: (32) 09 225 56 65 - FAX: (32) 09 223 58 60 - E-MAIL: [Info@bvvr.be](mailto:Info@bvvr.be)