

wedstrijdbundel voor de opmaak van een masterplan, met inbegrip van een geïntegreerde studie naar scenario's voor financiële haalbaarheid van de realisatie.

Met veel interesse stellen we ons team 'plusofficearchitects - Endeavour - Anyways - Blue Strategy' kandidaat voor het uitwerken van de opdracht voor het masterplan van de Stationsomgeving van Ruisbroek. Voor u ligt een eerste visie voor een levendige en duurzame stationsomgeving. Deze visie is echter nog niet af. Daarvoor ontbreekt een belangrijk onderdeel in ons proces: de dialoog met de opdrachtgevers, de toekomstige gebruikers en de buurt. Deze bundel geeft een inzicht in onze benadering en de gemaakte aannames op basis van de expertise in ons team en de input uit de projectdefinitie. Uiteraard zal deze doorheen het masterplanningsproces transformeren en uitgroeien tot een gedragen masterplanvisie. De visie is ambitieus op het vlak van de mobiliteitstransitie, ontharding, klimaatadaptatie en ontwikkelingsstrategie, maar blijft realistisch als het gaat over investeringen in mobiliteitsinfrastructuur. Met die houding gaan we in deze conceptbundel aan de slag.



0041 - 09

Stationsomgeving Ruisbroek

Aerial Photography Henderyckx i.o.v. Provincie Vlaams-Brabant, render: Joris Bourgeois Architectural Visualisation

Ruisbroek in al haar facetten

De stationsomgeving van Ruisbroek is een plek met verschillende gezichten. De grote stedelijke infrastructuur die Brussel aankondigen, contrasteren er met het lokale karakter en kleinschaligheid van de dorpskern. Op deze plek onderzoeken we hoe we kernversterking en knooppuntontwikkeling kunnen combineren in de verdere ontwikkeling van Ruisbroek Station. We willen bij deze vraag niet van nul vertrekken. Daarom werd er in het kader van het wedstrijdossier een eerste belevingsonderzoek opgemaakt. Door middel van observaties en vele korte gesprekken kregen we een beter inzicht in het dagelijkse leven rondom de stationsomgeving. Zo spraken we met pendelaars, de buurtwerker, handelaars, passanten, Ruisbroek Droomt... om een duidelijk beeld te krijgen van wat momenteel leeft en speelt in Ruisbroek. De nadruk lag hierbij op het station en haar onmiddellijke omgeving. Hoe en door wie wordt het projectgebied vandaag gebruikt? Wat kenmerkt de omgeving? Wat is goed en wat kan beter? Waar liggen de kansen en noden? Daarbij brachten we in kaart wat huidige wensen en noden zijn. Het belevingsonderzoek 1.0 geeft ons zicht op de huidige identiteit en beleving en de werking van de aanwezige programma's. Het is een basis om op terug te vallen bij het bepalen van het toekomstig programma. We onderzoeken vier verschillende invalshoeken, die in zeker mate ook overlappen. Ze vormen een kader om het te ontwikkelen programma verder aan af te toetsen.

1. Huidige bewoners

Uit de interviews die we voerden tijdens het belevingsonderzoek capteerden we al enkele wensen van bewoners. Het is belangrijk om deze te (h)erkennen en verder mee aan de slag te gaan, gezien we vertrekken van een bestaande situatie en een realistisch toekomstbeeld willen bekomen. Uit de gesprekken kwamen concrete programma's naar voor zoals een buurtcentrum en of ontmoetingscentrum, lagere school, leer- & werkplek, bibliotheek, afhaalpunt of kleinhandel. Maar ook leverde het belevingsonderzoek meer inzicht in informele gebruiken zoals kajakken, vissen, joggen of skaten, die door een vernieuwde ontwikkeling niet in conflict mogen komen te staan maar waar we op voort willen bouwen.

2. Toekomstige bewoners

Het woonaanbod van Ruisbroek zal in de nabije toekomst worden uitgebreid. Nieuwe bewoners van deze woningen en andere woningen zullen voornamelijk uit vaak meer stedelijke plekken afzakken en kiezen voor meer betaalbare, rustigere of kindvriendelijkere woonomgevingen met goede bereikbaarheid naar Brussel & Halle. Een uitbreiding van het aantal bewoners betekent ook een uitbreiding van het bijhorende voorzieningsapparaat. Om antwoord te bieden op hun huidig "comfort" en ze ook Ruisbroek actief mee te laten beleven kunnen we o.a. inzetten op restaurants, koffiezaken, speciaalzaken, bio-winkels, crèches, scholen, na- & voorschoolse opvang,...

3. Pendelaars

Daarnaast onderscheiden we een groeiende groep pendelaars die in de toekomst gebruik zal maken van verbeterd aanbod aan openbaar vervoer, verbeterde infrastructuur en een aangename, levendige en veilige stationsomgeving. Vandaag stappen dagelijks meer dan 500 pendelaars op in Ruisbroek. Ook scholieren maken vaak gebruik van het station. Aangezien er geen middelbare school is in Ruisbroek, trekken velen 's morgens met de trein richting Halle of Brussel. Daarvan getuigen ook de her en der verspreide fietsen, bij gebrek aan goede fietsenstalling.

We kunnen inspelen op deze bestaande en aangroeiende groep door het aanbieden van ondersteunende (dagelijkse) diensten die combinatie met pendelen eenvoudiger maken en de omslag naar meer gebruik van duurzame mobiliteit kunnen verhogen. Hierbij denken we terug aan crèches, voor- en naschoolse opvang, maar ook aan meer winkels, kwalitatieve fietsenstallingen, huishouddiensten (was en strijk), een afhaalpunt,... Tenslotte kan de verblijfskwaliteit rondom de perrons verhoogd worden door extra overdekte zitelementen en meer groen.

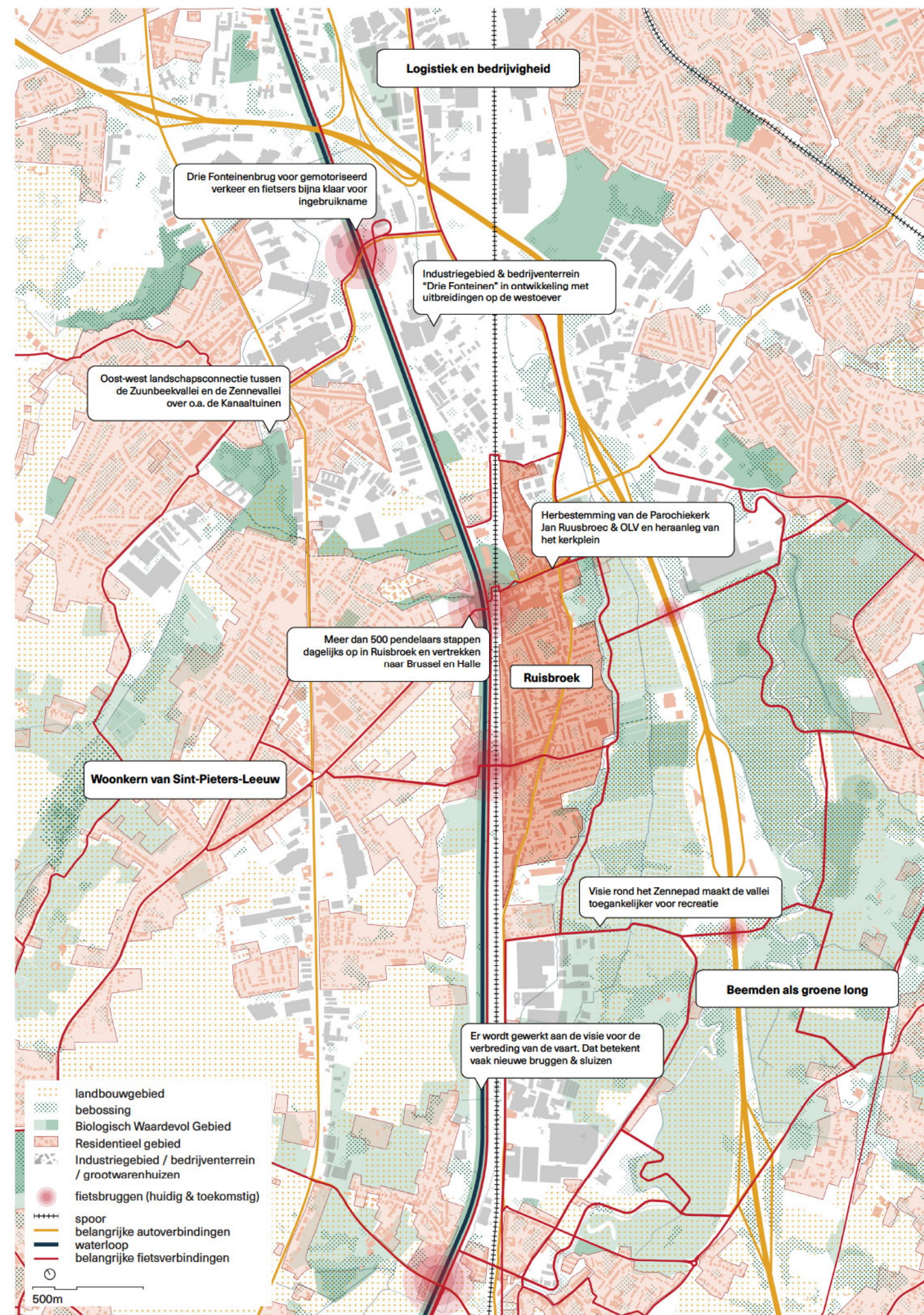
4. Metropolitane functies

Tot slot is er de kans om in de stationsomgeving de programma's te installeren die een functie vervullen binnen de stedelijke regio. Dat kan door de goede bereikbaarheid vanuit Brussel en Halle optimaal in te zetten. Naast de reeds aangegeven piste van een (technische) school kijken we hierbij ook verder om in te zetten op recreatieve aspecten. Het dorps karakter, in directe connectie met de groene valleien als uitstap, de snelle fietsverbinding en mogelijkheden tot watersport en bijhorende horeca maken daarbij kans. Het vernieuwen van de sluis- en stationsomgeving speelt hierbij een cruciale rol die de aantrekkelijkheid en appreciatie aanzienlijk kan verhogen. Het vormt het visitekaartje van Ruisbroek.

Naast het belevingsonderzoek gingen we ook op zoek naar het ruimtelijk DNA van Ruisbroek. In deze eerste lezing benoemen we enkele tendensen en de vragen die dat oproept.

Rijwonen en binnenhofwonen in Ruisbroek

Ruisbroek is een compacte kern tussen spoor en Lotbeek. Het bestaat uit een helder systeem van langgerekte perimeterbouwblokken met vooral arbeiderswoningen, gebouwd voor werknemers uit de textielnijverheid en de metaalsector in de 19de eeuw. Aan het station staan de meest statige rijhuizen als herkenbaar gevelfront naar het kanaal. Maar achter deze huizen schuilen vaak overmaatse binnengebieden met loodsen, pakhuizen, leegstaande fabrieken en depots. Op de ACV-site wordt het eerste inbreidingsproject uitgetekend dat van zo een binnengebied een woonplek maakt. Daardoor verschuift het woonaanbod



in Ruisbroek van het rijwonen naar het wonen in een binnengebied, met kleine tot middelgrote flats. Dankzij het station en door zijn ligging tussen de grootstad en het Pajottenland is de kans groot dat Ruisbroek een aantrekkelijke woonplek voor de toekomst blijft. Waar is de overgang naar collectief wonen wenselijk en welke soort publieke ruimte willen we daarmee uitlokken: bewoonde tuinen of nieuwe straten? Waar is de verappartementisering een middel om kwaliteit te verbeteren en waar dreigen straten te versmallen/vershralen?

Beemden als long voor het dorp

Vlak naast Ruisbroek bevindt zich de Zennevallei; een groot landschapsgeheel onder Brussel. Het is een antropoceen landschap, waar de aanwezigheid van menselijke ingrepen sterk opvalt. De vallei is ook nog eens de vector van grootschalige infrastructuur zoals het kanaal, de spoorweg en de E19. De laatste jaren wordt er onder impuls van het Strategisch Project Zennevallei gewerkt aan een actiever beheer en beleid, dat de biodiversiteit, het watersysteem, de belevingswaarde en recreatie moet verbeteren. Als klimaatrobuust systeem is het een troef voor de woonkwaliteit van Ruisbroek om dit waterbufferend verkoelende landschap zo vlakbij te hebben. De mogelijke instapplek vanuit het dorp naar dit valleigebied willen we als een groene vinger doortrekken tot aan het station. Ook het kanaal kan als groene drager een eigen landschap beleving toevoegen aan de publieke ruimte rond de stationsknoop.

Kanaal als brenger van nieuwe werelden

Aan de andere kant van Ruisbroek-station vinden we het kanaal Brussel-Charleroi terug. Rondom dit kanaal is er doorheen de jaren een wereld van sluisen, pakhuizen en industrie gebouwd. Maar de laatste jaren verwelkomt het ook steeds meer fietsers en wandelaars, en een fietssnelweg. Het water

is dus ook een drager van zachte mobiliteit en wordt er werk gemaakt van plekken met een hogere verblijfskwaliteit. Ook de laterale fietsinfrastructuur verbetert met betere aansluitingen op het lokale fietsnetwerk en fietsbruggen over het kanaal. De herlocalisatie van de sluis is een aanleiding om fietsgerichte stedenbouw krachtig uit te rollen met haar nieuwsoortige publieke ruimte. Het kanaal toont ons de weg, een fietsweg in dit geval, waar actieve modi de toekomst uitzetten.

Pajotten-woonlandschap

Wie dat kanaal oversteeft, komt terecht in een gefragmenteerd woonlandschap met grondgebonden woningen met hier en daar een snipper landbouwgrond. Ook dit landschap is in transformatie. Groepswoningbouwprojecten zoals 'de Kanaaltuinen' tillen de kern van Ruisbroek over het water met grondgebonden en gestapelde woningen. Het project zoekt wel naar de groene link tussen de Zennevallei en de Zuunbeekvallei en ambieert om de verblijfskwaliteit aan de kanaaloevers toe te voegen, maar ligt zo een waterplein wel aan de juiste kant? De zon schijnt langer op de oostelijke oever en daar liggen ook de kernfuncties. Wie verder naar het westen trekt, komt de Bergensesteenweg tegen, een drukke verkeersas met grootwarenhuizen, baanwinkels en depots.

Logistiek en bedrijvigheid

Ten noorden van centrum Ruisbroek ligt het bedrijventerrein 'Drie Fonteinen', een cluster van logistieke en industriële bedrijvigheid. In het voorjaar van 2022 zal een nieuwe brug over het kanaal ervoor zorgen dat ook de westkant van deze cluster beter ontsloten wordt. Deze link vormt dan meteen ook een belangrijke verbinding voor al wie vanuit het westen op de E19 wil geraken. Maar niet alleen de mobiliteitsinvesteringen rondom deze cluster kunnen voor Ruisbroek centrum een meerwaarde bieden, er kan ook gezocht worden naar partnerships voor het uitbouwen van een educatief programma in het centrum van Ruisbroek.



Sasplein en stationstunnel



Kantoren en bedrijvigheid met in de achtergrond de kerktoren



Een woonwijk op de westoever



De molens van Ruisbroek aan het kanaal



De tunnel vandaag

De tunnel is een snelle en druk gebruikte verbinding die beide sporen toegankelijk maakt en bovendien aantakt op belangrijke assen in het dorp. Fietsers, wandelaars, scooters en steppers maken er veelvuldig gebruik van, maar komen ook vaak met elkaar in conflict. De tunnel is donker, smal en muf en de haakse hoeken zorgen ervoor dat je niet ziet of er iemand aankomt. Ze biedt plek aan verscholen activiteiten (graffiti, alcohol, drugs, racen...) en verlaagt de perceptie van veiligheid. De verblijfskwaliteit kan verhoogd worden met extra zitelementen.



Plint Stationsplein

Charmante handelspanden getuigen van het historisch rijke handelsleven. Vandaag vinden we aan het Stationsplein nog slechts drie zaken terug. Omdat er leven is van 7u tot 20u, voeren ze een belangrijke sociale controle uit op het plein en zorgen ze voor begankenis. Ze bevorderen echter ook het alcoholgebruik en het mannelijk karakter van de publieke ruimte. Bovendien overheerst de auto de publieke ruimte. Doordat er geen fatsoenlijke leverzone bestaat, wordt de straat vaak geblokkeerd. Het verkeer uit de tunnel moet zich een weg banen tussen de geparkeerde auto's & de leverdiensten.



Smalle straten met rijwoningen in het centrum



De Zennevallei

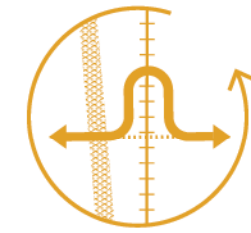
Beelden uit belevingsonderzoek 1.0 (Endeavour)

De vier knopen van Ruisbroek

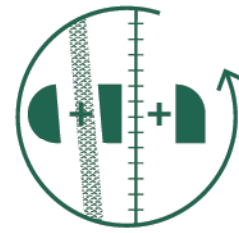
We ontdekken in deze opgave een aantal knopen die we moeten ontwarren. De stationsomgeving van Ruisbroek verknoopt immers heel wat diverse werelden: Het is een mobiliteitsknooppunt dat herdacht moet worden met de herinrichting van de sluis en de (geplande) bruggen over het kanaal, terwijl de mobiliteitstransitie zich langzaam voltrekt.

- Het is een scharnierplek tussen de wooncontext van Sint-Pieters-Leeuw (baandorp met verkavelingen) en Ruisbroek (perimeterbouwblokken met arbeiderswoningen en inbreidingsprojecten),
- Het is een toegangspoort tot een wereld van logistieke stromen en industrie, waar best veel mensen werken
- Het is een plek langs het kanaal waar de sluis en de brug een ritme geven aan de langgerekte oevers,
- Het is een prop in het landschap van de beemden en Zennevallei.
- Het is een overstapleuk voor heel wat treingebruikers

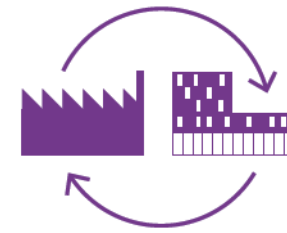
Net zoals in de architectuur, verdienen (bouw)knoepen extra aandacht in het ontwerpproces. We definiëren vier thematische knopen om wat structuur te brengen in de opgave, telkens met lichte nuances, de ene keer om de knoop strakker aan te kunnen trekken en intense verbinding te leggen, dan weer door de knoop te ontwarren en lucht te brengen in het kluwen. De **eerste knoop** die we willen ontwarren is die van de mobiliteit. De stationsomgeving van Ruisbroek wordt gekenmerkt door overmaatse mobiliteitsinfrastructuur; de rotonde van de Stationsstraat en de tunnel onder de sporen zijn overmaats eens de sluisbrug voor wagens verdwijnt. Daarom zetten we in op het maximaal hergebruiken van de huidige infrastructuur en schrappen we die infrastructuur die overbodig is. We geloven dat zulke ambitieuze keuzes kunnen leiden tot een slimmere en meestal goedkopere oplossingen. Als **tweede knoop** nemen we het landschap en de publieke ruimte onder de loep. Hier lijkt de bovenlokale ambitie te zijn om een oost-west landschapsverbinding tussen de Zennevallei en de Zuunbeekvallei te realiseren. Ook de sequens van publieke ruimtes (van kerk tot kanaal) volgt deze oost-west logica. We zoeken een verbindende figuur die dwars op de infrastructuurbundel spoor en kanaal staat. De **derde knoop** beschouwt de knoopwaarde van Ruisbroek en zijn relatie tot de metropolitane rand rond Brussel. Welk soort (educatief) programma kan de link tussen de dorpskern van Ruisbroek en de bedrijvzones rondom versterken? Welke partnerships kunnen hieruit groeien? We benoemen pistes die we verder doorheen het proces willen bewandelen. Voor de **vierde knoop** besteden we aandacht aan de wooncontext rondom Ruisbroek station. We willen ontdekken welke woonprogramma's complementair werken met het huidige en toekomstige woonaanbod en hoe de meerwaarde niet alleen financieel technisch maar ook maatschappelijk kan zijn.



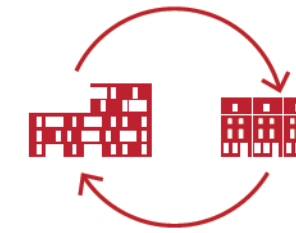
Knoop 1
Meer mobiliteit met minder infrastructuur



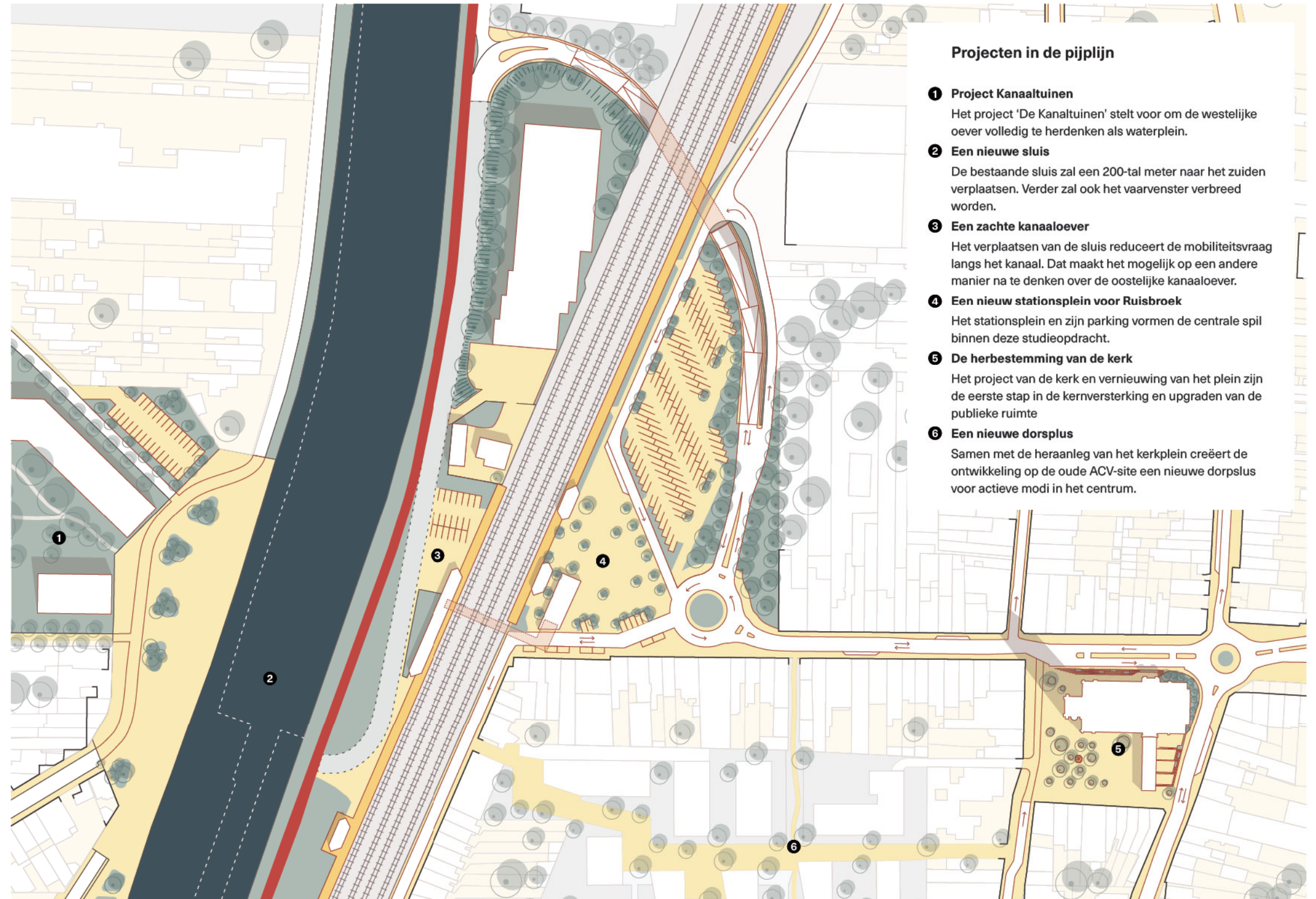
Knoop 2
Publieke ruimte verknoepen



Knoop 3
Leren werken & werkend leren



Knoop 4
Anders wonen aan het kanaal



Projecten in de pijplijn

- 1 Project Kanaaltuinen**
Het project 'De Kanaaltuinen' stelt voor om de westelijke oever volledig te herdenken als waterplein.
- 2 Een nieuwe sluis**
De bestaande sluis zal een 200-tal meter naar het zuiden verplaatsen. Verder zal ook het vaarvenster verbreed worden.
- 3 Een zachte kanaaloever**
Het verplaatsen van de sluis reduceert de mobiliteitsvraag langs het kanaal. Dat maakt het mogelijk op een andere manier na te denken over de oostelijke kanaaloever.
- 4 Een nieuw stationsplein voor Ruisbroek**
Het stationsplein en zijn parking vormen de centrale spil binnen deze studieopdracht.
- 5 De herbestemming van de kerk**
Het project van de kerk en vernieuwing van het plein zijn de eerste stap in de kernversterking en upgraden van de publieke ruimte
- 6 Een nieuwe dorpsplus**
Samen met de heraanleg van het kerkplein creëert de ontwikkeling op de oude ACV-site een nieuwe dorpsplus voor actieve modi in het centrum.

Meer mobiliteit met minder infrastructuur



Het contrast tussen de bescheiden dorps bebouwing en de erg stedelijke mobiliteitsinfrastructuur is voelbaar rond station Ruisbroek. In de jaren '70 werd de overweg in het verlengde van de Stationsstraat vervangen door een (te lage) tunnel met een grote rotonde. Die infrastructuur domineert het Stationsplein. Wie de sporen oversteeft, komt uit op de tweede stationsparking tussen kanaal en spoorweg in een wat onbestemde ruimte, met een kleine helling naar de sluisbrug over het kanaal. Wanneer de sluis op termijn verplaatst wordt, vervangen door een brug voor actieve modi, verandert de mobiliteit drastisch. De fiets- en wandelverbinding tussen Sint-Pieters-Leeuw en Ruisbroek krijgt voorrang, de gemotoriseerde verbinding loopt via de nieuwe brug en eventueel toekomstige Bananenbrug (zie voorkeursscenario streefbeeldstudie van De Vlaamse Waterweg). We benaderen de mobiliteitsknoop van dit multimodale station dan ook eerst op gemeentelijke schaal om dan in te zoomen.

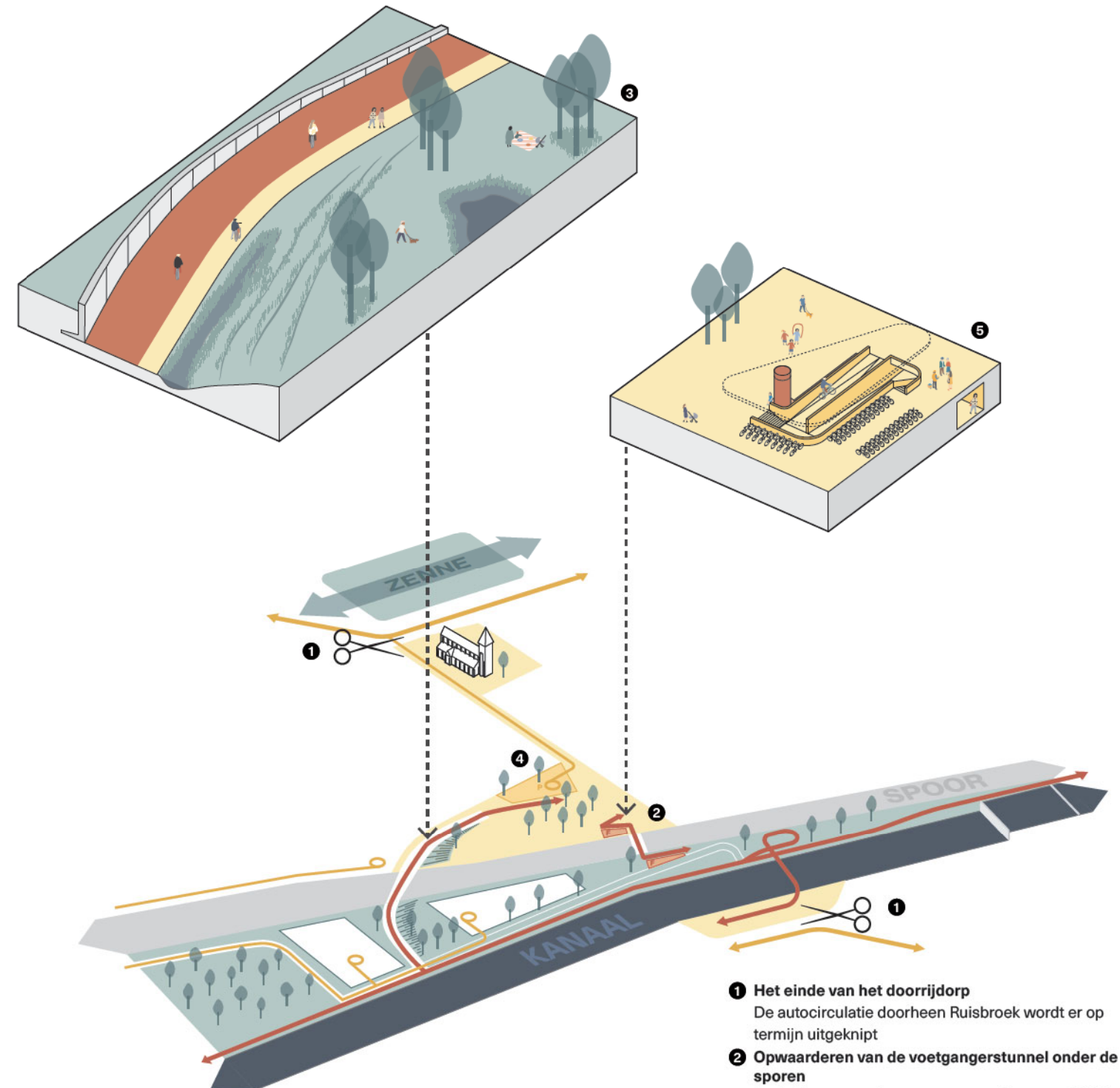
Nieuwe bovenlokale circulatiestrategie

Ruisbroek ligt tussen twee grote verkeersaders in de noord-zuid richting: de Bergensesteenweg en de E19 met spoor en kanaal als barrières ertussen. Tussen deze twee corridors liggen het kanaal en de spoorbundels als barrières. Deze twee assen trekken veel verkeer aan. Het op- en afrittencomplex van de E19 naast Ruisbroek vormt voor veel automobilisten een bestemming. Wie naar het grotere plaatje kijkt, merkt op dat de Drie Fonteinbrug in de toekomst de oost-westverbinding voor wagens zal vormen tussen deze twee assen. We vragen ons af of een extra autoverbinding over kanaal en spoor anderhalve kilometer zuidwaarts dan nog wel het investeren waard is. Er ligt daar niet alleen een kans om een hoop geld te besparen, het betekent tegelijk ook dat de publieke ruimte van Ruisbroek, van sluis tot kerk, ineens herbedacht kan worden als een autoluwe plek met hoge verblijfskwaliteit. Verkeer dat niet in de kern moet zijn maakt plaats voor de gebruikers van het centrum en de pendelaars. Zonder het gesprek met het lokale beleid en de hoge overheden, maken we nu een aanname om te illustreren wat zo een visie ons oplevert voor de stationsomgeving. Later - indien gewenst - kunnen we samen onderzoeken of de extra brug te verzoenen is met het concept. Het centrum van Ruisbroek zal daarnaast ook anders bereikbaar worden, met frequentere treinen en investeringen in de fietssnelweg. Maar die fietsinvesteringen gebeuren vandaag enkel op die fietsas zelf, terwijl er ook ingezet moet worden op het fietsvriendelijker maken van de zijwegen en laterale verbindingen die leiden naar die fietssnelweg. Het autoluwe centrum van Ruisbroek helpt om die fietscultuur echt helemaal te installeren, maar ook de route uit Sint-Pieters-Leeuw willen we bekijken.

Het einde van het doorrijdorp

Het wegdenken van de autoverbinding doorheen Ruisbroek en tot over het kanaal biedt heel wat kansen. Aan de oevers van het kanaal kunnen grote delen van het Sasplein onthard worden. Is dat niet de ideale plek om een Oeverpark te bedenken waar de Ruisbroekenaars kunnen wandelen, skaten of joggen en waar de laatste avondzon opgevangen wordt?

En wat met de autotunnel onder de sporen? Haar vrije hoogte van 2,50 meter en milde hellingen maken deze tunnel een perfecte fietstunnel. De sporen oversteken als fietser zal nog nooit zo gemakkelijk zijn geweest. Die tunnel kan verbeterd worden door sommige keermuren als groene helling vorm te geven en meer daglicht te vangen voor de tunnelwanden onder het spoor. Ook een lichtinterventie kan de beleving een enorme upgrade geven. We herbruiken dan wel de tunnel, maar met een krachtige lichtinterventie als upgrade van de publieke beleving. Er zijn nog wel winsten te boeken. De overgedimensioneerde rotonde op het Stationsplein maakt plaats voor een andere mobiliteitsgebruiker en het wegprofiel van de Stationsstraat tot aan de kerk kan worden herdacht tot een trage straat met gemengd verkeer.



- 1 Het einde van het doorrijdorp**
De autocirculatie doorheen Ruisbroek wordt er op termijn uitgeknipt
- 2 Opwaarderen van de voetgangerstunnel onder de sporen**
De hellingen worden aangepast, er komt een luifel en een lift
- 3 Brede tunnel**
De tunnel wordt opgewaardeerd met glooiende hellingen en meer daglicht
- 4 Een bereikbare parking voor wagens**
De parkeerfunctie van het plein wordt naar de buitenzijde verplaatst
- 5 Upgraden van het aantal fietsenstallingen**
Aan beide kanten van de sporen wordt het aantal fietsenstallingen opgetrokken

Aankomen in Ruisbroek station

Analyse van de circulatiestrategie

Het in vraag stellen van de bovenlokale circulatiestrategie en het voorstellen van een mogelijke knip voor gemotoriseerd verkeer doen we niet zomaar. We voerden een woonwerk- en woonkernanalyse uit met als focus de oost-west connectie over het kanaal, de sporen en door het centrum van Ruisbroek.

De woon-werk analyse toont aan dat de snelweg R0 en de N6 Bergensesteenweg de grote assen zijn die het woon-werkverkeer noord-zuid van en naar Brussel leiden. Ook de as Karel Gilsonstraat-Kerkplein die via de Paul Gilsonlaan en Humaniteitslaan aansluit op de R0, draagt heel wat verkeer, hij verzamelt in het centrum de bewoners van Ruisbroek die naar Brussel rijden, en omgekeerd trekt hij wat verkeer naar het industrieterrein langs de Jozef Huysmanslaan. Voor de fietsers naar het werk zien we duidelijk dat de fietssnelweg F20 langs het kanaal in het netwerk een belangrijke functie heeft. De brug over het kanaal speelt hier een rol: naar Brussel splitst het fietsverkeer in een stroom aan elke kant van het kanaal – deels te verklaren door bestemming en deels door werken en een omleiding van lange duur aan de Drie Fonteinbrug. Die brug zal trouwens het alternatief zijn voor oost-west verkeer voor een groot deel van de verplaatsingen die nu over de brug van het sas lopen.

Om het belang van die brug beter te kunnen inschatten, maakten we onderstaande woonkernanalyse. We leren hieruit dat het knippen van de brug over het sas en ze vervangen door een andere voor autoverkeer geen noodzaak is, maar het heeft uiteraard wel gevolgen voor de bereikbaarheid van Ruisbroek en ook voor Zuun en Sint-Pieters Leeuw. Voor het woon-werk verkeer is de impact wellicht eerder beperkt, want die is eerder radiaal naar Brussel. Voor alle andere motieven zoals winkelen, cultuur, vrije tijd, iemand bezoeken etc. kunnen we wel stellen dat er lokaal een impact voelbaar zal zijn. Er zijn evenwel voldoende alternatieven op niet al te grote afstand voor het autoverkeer – we sluiten het dorp niet af door de brug te knippen en ze lokaal niet te vervangen. Voor fietsers is de brug wél belangrijk. De afstanden die men aflegt per fiets zijn kleiner, en dus is de maaswijdte liefst zo klein mogelijk om de fietsmobiliteit zo flexibel mogelijk te kunnen inzetten. De afstanden per fiets worden aanzienlijk groter in de oost-west relatie als de brug niet zou worden vervangen voor fietsers. De bereikbaarheid van het station van Ruisbroek is uiteraard ook belangrijk. Het aandeel van de fiets als voortransport geniet daarbij voorrang ten opzichte van de wagen. Dus is het verantwoord om een selectieve toegang per wagen te voorzien en ervoor te zorgen dat je per fiets vanuit de hele omgeving makkelijk en comfortabel er kan geraken en dat er fietsenparking is aan weerszijde van de sporen.

Parkeerstrategie & multimodaliteit

Zowel voor wagens als voor fietsen is kwalitatieve parking nodig aan de belangrijkste bestemmingspolen. Bij het station én bij de nieuwe ontwikkelingen in de stationsomgeving is er een parkeeropgave. Een kritische analyse van de herkomst van de reizigers (zoals plusoffice-Anyways momenteel in opdracht van de NMBS uitvoert voor de Remy- en Ymeriasite rond het station van Wijnmaal) zal bij de studie kunnen uitmaken in welke mate er een modale verschuiving kan komen naar meer fietsen. Niet alleen is dat goed voor het ruimtebeslag en dus de kost van de parking maar ook voor de verdere verduurzaming van het station en zijn omgeving. De 135 wagens die vandaag aan het station staan vormen op zich geen probleem, maar de ruimte die ze nu innemen is ook waardevol voor de ontwikkeling van publieke ruimte en bouwprojecten.

Het meervoudig gebruik van de pendelparking door bezoekers en bewoners moet zeker worden onderzocht – welke functies komen er daarvoor in aanmerking en hoe passen ze in de ruimte en het dorpsweefsel? We maken de parkeerbalans voor het centrum rekening houdend met de lopende en geplande projecten (kerkplein, woningbouw) en maken voor de parkeerbehoefteberekening gebruik van de online tool van het Nederlandse CROW.

Een belangrijke randvoorwaarde voor de nieuwe en parkeeroplossing is ook het betalend maken ervan. Uit andere stationsomgevingen weten we dat dit een invloed heeft, waarbij er ook over moet worden gewaakt dat er geen verschuiving ontstaat naar het woonweefsel of op plaatsen waar niet wenselijk is. Het parkeerregime voor het station en haar omgeving worden op elkaar afgestemd om zo 'de juiste wagen op de juiste plaats' te bekomen. Een systeem van bewaking en registratie voor de stationsparking, parkeersensoren en "slimme" elektrische laadpunten maken deel uit van een architectuur van ITS (intelligente transport systemen) oplossingen die zal worden opgemaakt en zich inschrijft in het werk dat Digitaal Vlaanderen volop uitrolt en die in de toekomst ook voor de nodige data moeten zorgen om het beleid bij te sturen.

Naast de parkeerbehoefte en de parkeerbalans die er uit moet volgen wordt ook verder in de toekomst gekeken. Wat is de – realistische - rol die autodelen kan spelen? Voor wie is dat dan: bewoners of (nieuwe) werknemers? Maakt een publieke autodeel oplossing het meest kans of is het eerder een besloten vorm van autodelen? In overleg met de gemeente bespreken we de bestaande of lopende initiatieven van autodelen en evalueren of de kritische succesfactoren aanwezig zijn of kunnen worden gecreëerd. De komst van twee grote woonprojecten in de nabijheid van het station, namelijk Kerkeveld en de Kanaaltuinen, opent perspectieven voor de parkeerstrategie. In Kerkeveld zullen 60 extra parkeerplaatsen ondergronds worden voorzien voor externe buurtbewoners. Bij de Kanaaltuinen komen er 44 publieke parkings bij in twee parkeerhavens aan het kanaal. Op termijn kan de parkeerbezetting van de Stationsparking dus dalen.

Wat fietsparkeren betreft voorzien we sowieso in een geïntegreerde publieke fietsenparking aan weerszijde van het spoor, goed ontsloten door het fijnmazige fietsnetwerk – meer ontvecht ten opzichte van gemotoriseerd verkeer dan vandaag, dankzij de knip van de brug van het sas. Voor de bewoners en bezoekers/werknemers van nieuwe ontwikkelingen moeten er ook fietsenparkings worden voorzien - deels publiek en deels privaat.

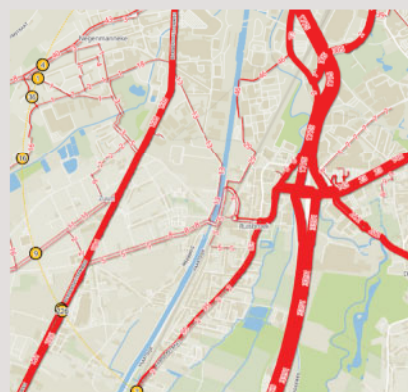
In een eerste voorstel kiezen we ervoor om parkings voor wagens te herschikken en te reduceren. We gaan van 135 publieke parkings naar een 80-tal betalende parkings. Het aantal fietsparkings stijgt van 73 naar 250. Uiteraard verdienen deze cijfers nog verder onderzoek tijdens het proces en willen we een verdere dialoog opzetten met de juiste partners.

Woon-werk-analyse

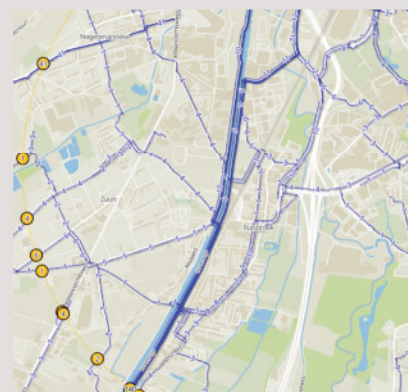
Onderstaande figuren tonen de berekende routes van woon-werk verkeer op basis van de data van de FOD mobiliteit van 2017. Het zijn effectieve autoverplaatsingen (figuur 1) en fietsverplaatsingen (figuur 2) die dagelijks worden gemaakt door pendelaars. Woon-werk verkeer is volgens het OVG goed voor 15% van het totale aandeel in alle verplaatsingen, bij het autoverkeer alleen is dat nagenoeg 20%, bij de fiets 16%.

Woon-kern-analyse

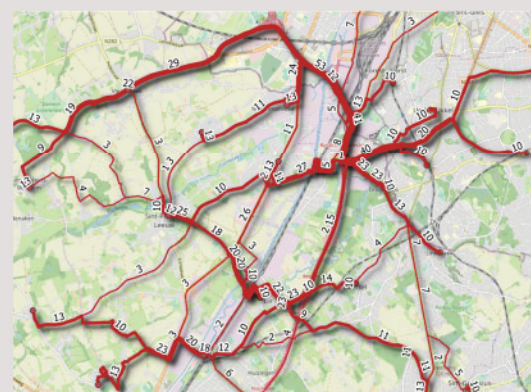
Dit is een berekening van de trajecten tussen de woonkernen aan weerszijde van het kanaal: we maakten een selectie van 10 woonkernen links en 13 woonkernen rechts van het kanaal. In elke woonkern wordt één punt gekozen dat we als centroïde van deze kern beschouwen. Zo bekomen we dus een routeberekening van 10x13=130 verbindingen. Omdat alle verbindingen het kanaal over moeten is het resultaat – een cijfer tussen 0 en 130 - een graadmeter van het belang van de bestaande bruggen over het kanaal en onder of over de sporen voor de verbinding van die woonkernen (figuur 3). Hoe groter het cijfer dat wordt bekomen hoe méér woonkernen verbonden zijn over deze brug. De brug van Ruisbroek-sas (27) heeft vooral voor het verkeer van Zuun en Sint-Pieters Leeuw naar Ruisbroek zélf uiteraard (10 van de 27), maar verder voor iets grotere afstand ook naar Drogenbos en Ukkel een belangrijke rol. Buizingen (20) en Lot (30) in het zuiden en de R0 (53) zélf in het noorden zijn de belangrijkste alternatieven om het kanaal en de spoorlijn te kruisen.



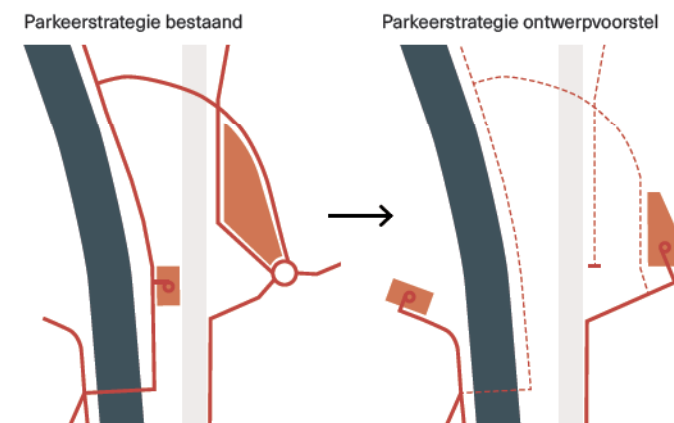
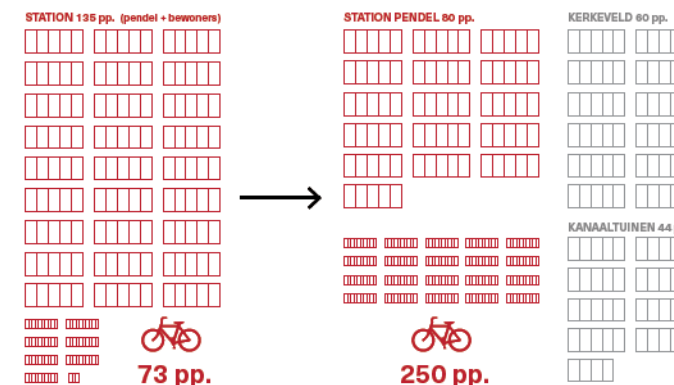
Figuur 1 - effectieve autoverplaatsingen



Figuur 2 - effectieve fietsverplaatsingen



Figuur 3 - woonkernanalyse



Barrières overwinnen

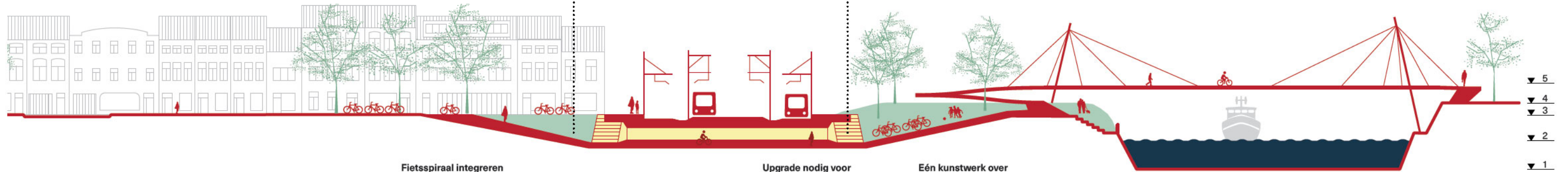
3 SCENARIO'S

De sporen/kanaal bundel vormt vandaag niet alleen een ruimtelijke barrière, ook een sociale. Het verplaatsen van de sluis en het verhogen/verbreden van het vaarvenster van het kanaal zorgt ervoor dat een nieuwe fiets- en voetgangersbrug zal nodig zijn over het kanaal. We willen immers geen mobiliteit verminderen door de knip, maar wél verduurzamen. Los van het herbruik van de autotunnel als fietsroute, is de vraag hoe we de sporen zullen oversteken als voetganger en fietser, een verder onderzoek waard tijdens de opmaak van het masterplan. We bespreken alvast drie mogelijke pistes: een nieuwe brede tunnel creëren, één brug over kanaal en spoor bedenken of de bestaande tunnel opwaarderen. Elke piste heeft haar voor- en nadelen.

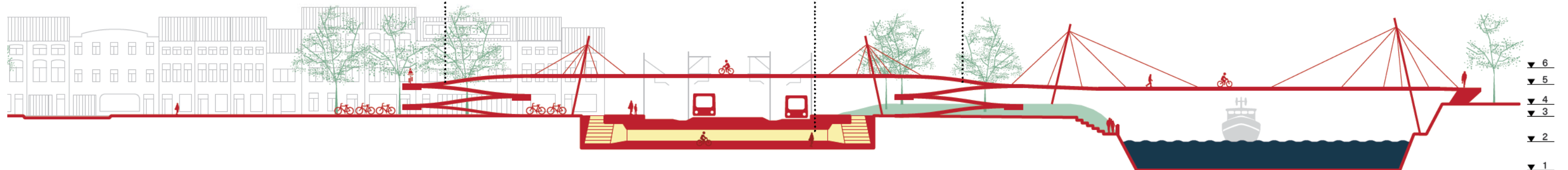
Hoogtes

- 1. Bodem kanaal 17,9 mTAW ; 2. Waterspiegel kanaal 21,9 mTAW ;
- 3. Stationsplein 25,5 mTAW ; 4. Linkeroever 27,2 mTAW ;
- 5. Brugdek kanaal 30,0 mTAW = 7,20m vaarvensterhoogte ;
- 6. Brugdek sporen 32,5 mTAW

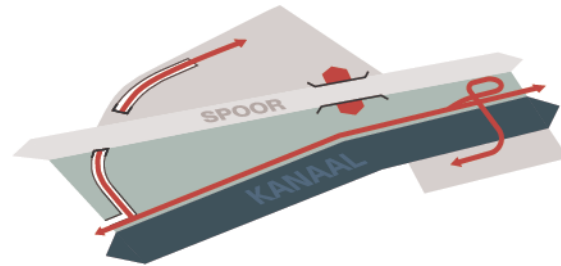
Een nieuwe, brede tunnel



Eén brug over kanaal en spoor

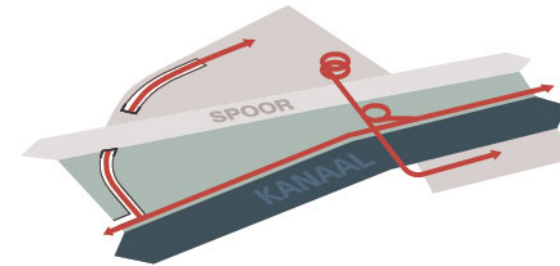


1. Een nieuwe, brede tunnel



Een eerste optie is om de stationstunnel te bedenken als een brede onderdoorgang waarbij het landschap aan beide kanten mee de helling in glooit. Het doel is om een visuele connectie te creëren onder de sporen door. Het Stationsplein met deels verlaagde zone reikt met andere woorden tot aan de kanaaloever. Het voordeel van deze oplossing is dat het spoor niet meer als een barrière aanvoelt. Voetgangers en fietsers krijgen voldoende ruimte om onder de sporen door te bewegen. De brede tunnel wordt dan meteen ook het station: ticket-automaten, fietsenstallingen of pakjesautomaten krijgen een plaats in de tunnel. Aan de kant van het kanaal zal het tracé van de fietssnelweg mee met de sporen deze tunnel oversteken, zodat het lagere niveau van de tunnelmond aansluit op het topografisch niveau van de kanaaloevers. Dit is een kostelijke keuze, en door de verplichte hoogte van de kanaaloever levert dit geen lange zichtassen op.

2. Eén brug over kanaal en spoor



Een verbinding over de sporen is ook mogelijk en vergt minder infrastructuurwerken aan de spoorbundel. Deze brug steekt het kanaal over op de plaats waar de sluis vandaag zit om vervolgens meer noordelijk over de sporen te krullen. We kiezen dit tracé omdat de hoogteverschillen dankzij de bestaande brughoofden beperkt blijven. De uitdaging zit in het hoogteverschil van zes meter dat overwonnen moet worden om vanop het Stationsplein tot over de sporen te geraken. Dat kan relatief compact worden opgelost door een fietsspiraal te creëren. Ook de aankoppeling met de fietssnelweg tussen spoor en kanaal kan met een fietsspiraal opgelost worden. Op de linkeroever wordt er afgedaald door middel van een rechte helling. Deze oplossing is elegant omdat het één kunstwerk is maar de impact op het stationsplein is een aandachtspunt.

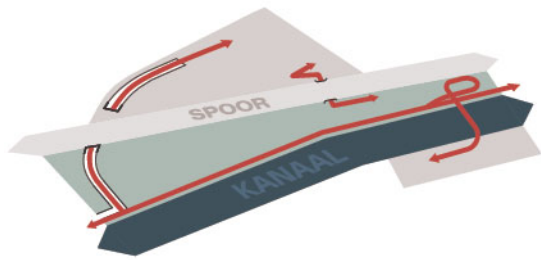


Referenties

- 1. Een brede landschappelijk ingepaste tunnel voor voetgangers en fietsers die ook toegang biedt tot de perrons van Jessheim Station.
- 2. De Byens Bro brug in Odense (DK) vormt ook een luifel voor de fietsenstalling onderin, Gottlieb Paludan Architects.
- 3. Slanke spoortunnel met lucht en licht, Roskilde (DK) Station.
- 4. Voorstel voetgangersonderdoorgang onder het Çekirge plein.

Barrières overwinnen

3. De bestaande tunnel opwaarderen



Een derde mogelijkheid is om de huidige smalle tunnel onder de sporen te behouden maar op te waarderen. De hellingen en trappenpartijen kunnen worden aangepakt zodat de integrale toegankelijkheid van het station wordt gegarandeerd. Liften zouden kunnen worden toegevoegd, maar brengen ook een hoge beheerskost met zich mee. Dat soort investering moet dus goed worden afgewogen doorheen het proces. De belevingskwaliteit van de tunnel kan worden verbeterd door ze opnieuw aan te kleden, en ook betere verlichting en lichtkoepels te voorzien. We voorzien nieuwe luifels aan weerskanten van de tunnel met aandacht voor comfortabele fietsenstallingen. Extra zitelementen zorgen ervoor dat pendelaars beschut kunnen wachten op hun trein. Het blijft de bedoeling dat de grote stroom (snelle) fietsers in de eerste plaats onder de sporen doorrijden via de andere tunnel. Daardoor kiezen we ervoor om de tunnel niet te verbreden, waardoor de investeringen beperkt blijven. Die tunnel is immers op maat van de snelle fietser, terwijl de stationstunnel voetgangers en fietsers mengt.

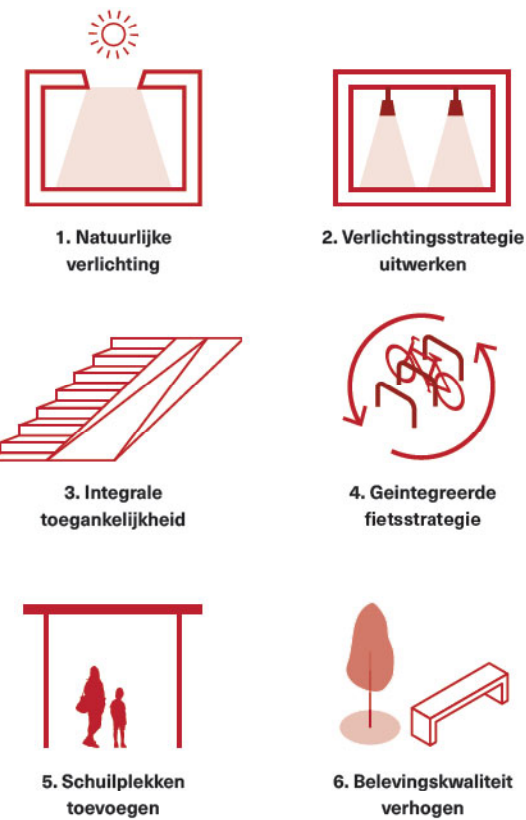
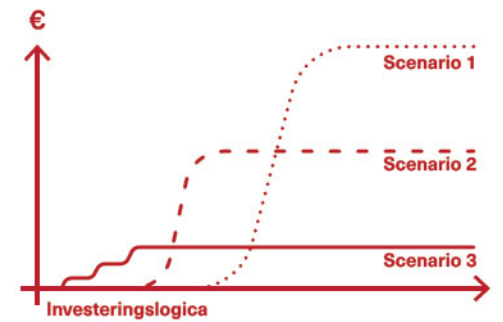
Hoogtes

- 1. Bodem kanaal 17,9 mTAW ; 2. Waterspiegel kanaal 21,9 mTAW ;
- 3. Stationsplein 25,5 mTAW ; 4. Linkeroever 27,2 mTAW ;
- 5. Brugdek kanaal 30,0 mTAW = 7,20m vaarvensterhoogte

Haalbaarheid van de verschillende scenario's

Elke piste heeft haar voor- en nadelen. Het eerste scenario weet in één slag zowel een landschappelijke connectie te creëren als de integrale toegankelijkheid te garanderen. Anderzijds is dit een dure optie die een eenmalige investering vereist, waarbij tijdens de gehele werf het treinverkeer ernstig gehinderd zal worden. Het tweede voorstel waarin één brug over sporen en kanaal wordt voorzien, nestelt zich op zijn beurt foutloos binnen een hoog-performant fietsnetwerk. Toch betekent dat evenzeer een hoge én eenmalige investering die bovendien - omwille van de lokale topografie en nodige vrije hoogte boven de sporen - vraagt om zeer lange hellingsbanen en fietsspiralen. Deze zullen uiteraard een sterke visuele impact hebben op de eerder kleinschalige omgeving.

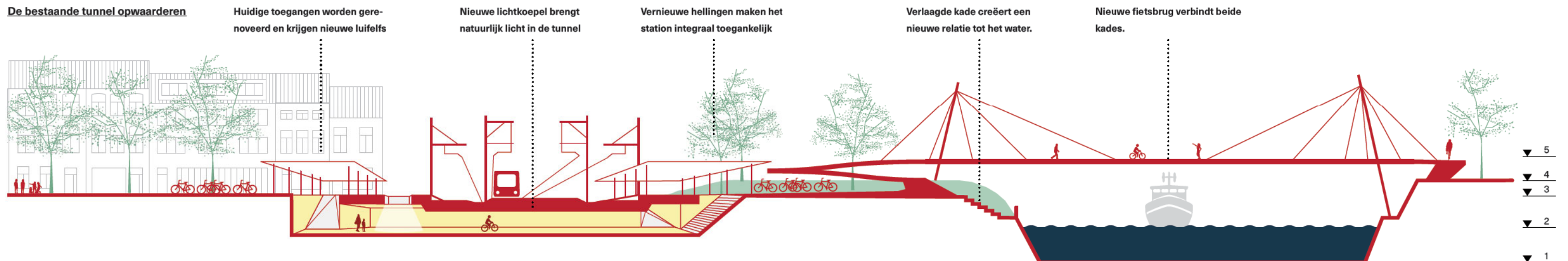
Het derde scenario daarentegen stelt openlijk de vraag of er geen nood is aan een meer circulaire en gefaseerde aanpak. Hierbij wordt ingezet op het herbruiken van de bestaande verkeersinfrastructuur en deze waar en wanneer nodig in verschillende fases op te waarderen. De noodzakelijke ingrepen om de bestaande infrastructuur op te waarderen zijn bovendien kleinschaliger en eenvoudiger van aard dan bij de andere pistes. Dit resulteert op zijn beurt in lagere investeringen. We maken in deze bundel een eerste voorzichtige keuze, die in een masterplan proces én in dialoog met de andere partners best opnieuw onderzocht worden. Hoe dan ook bestaat er de mogelijkheid om al op korte termijn een aantal ingrepen te testen of zelfs te realiseren, zoals bepaalde knippen in het verkeer of het omvormen van de bestaande tunnel voor personenverkeer naar een fietstunnel.



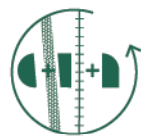
Referenties

- 1. Voetgangerstunnel Schiedam werd onder handen genomen door er nieuwe verlichting, zitelementen en een klimmuur aan toe te voegen.
- 2. Nieuwe verlichtingsinstallatie voor de voetgangerstunnel in Schinveld.
- 3. Opwaardering van de Kruisstraattunnel (Eindhoven) m.b.v. verlichting en kunst, Rake Lijnen
- 4. Luifel op het Marktplaatsplein van Oedelem: bushalte, fietsenstalling en podium, Orizon Architectuur
- 5. Voetgangersgedeelte van de Cuyperspassage (Amsterdam) bekleed met licht materiaal (Delfts Blauw)

De bestaande tunnel opwaarderen



Publieke ruimte verknopen



Een straat loopt, een plein ligt*

In Ruisbroek lijkt het Stationsplein echter ook te lopen. Het doel van het plein is vandaag vooral bewegen, en in mindere mate verblijven. Het is een plek van haast en anonimiteit. Dat is ook hoe het plein in de eerste plaats bedacht lijkt te zijn: het is het resultaat van de ruimte die nodig is om de autotunnel te laten uitmonden aan deze kant van de sporen. Historisch gezien is er hier nooit sprake geweest van een pleinfunctie of markt, er stond eerst zelfs een stationsgebouw. Door de publieke ruimte onder handen te nemen, kunnen we de choreografie van de gebruikers hier veranderen en een plek maken. Het stationsplein als een knoop van publieke ruimtes en niet enkel een verkeersknoop. Dat willen we breder doen dan enkel op het Stationsplein. Laten we van het kanaal naar het kerkplein wandelen. We willen het centrum van Ruisbroek en dus ook het stationsplein immers opspannen tussen de wateroever en de kerk. De figuur die zo ontstaat kan de verschillende grote investeringen in een kernversterking verankeren in het dagdagelijkse gebruik: een kerk als ontmoetingsplek met een groener plein voor allerlei activiteiten, een vernieuwde stationsstraat waar je graag door wandelt, een verbeterd stationsplein dat meer dan een parking mag zijn, en een groen park aan het kanaal waar hangplekken voor jonge en oude gebruikers inpassen. Deze oost-west figuur kan ook een ecologische rol opnemen in het verbinden van het groensysteem: van Zennevallei tot aan het Kanaal. Daardoor ondersteunen we de rol die het station kan spelen als instappoort voor landschapsbeleving en exploratie van het groene open ruimte. Deze toeristische dynamiek kan een positief effect hebben op het horeca potentieel van de dorpskern.

Stationsplein als spons

We maken van het Stationsplein een echt plein, waar de auto te gast is en de voetganger en fietser voorrang hebben. Zo blijft het tracé van het stukje Stationsstraat tot aan de Boomkwekerijstraat behouden, maar wordt het wegprofiel geïntegreerd in het plein. Kiss+Ride plekken en laden en lossen blijft zo mogelijk vlakbij de perrons. De pendelparking wordt verplaatst naar de rand van het plein. Er wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met het behoud van de bestaande bomen. Fietsenstallingen worden toegevoegd onder een centrale luifel zo dicht mogelijk bij de sporen. Het precieze ontwerp van deze fietsenstalling is afhankelijk van de keuze voor een brug of tunnel over of onder de sporen. Die luifel moet vooral een verzamelplek zijn, er komen allerlei gebruiken samen: toegang tot de spoorwegonderdoorgang, fietsen stallen,

*Bernard Dewulf, De Standaard, 7 augustus 2021

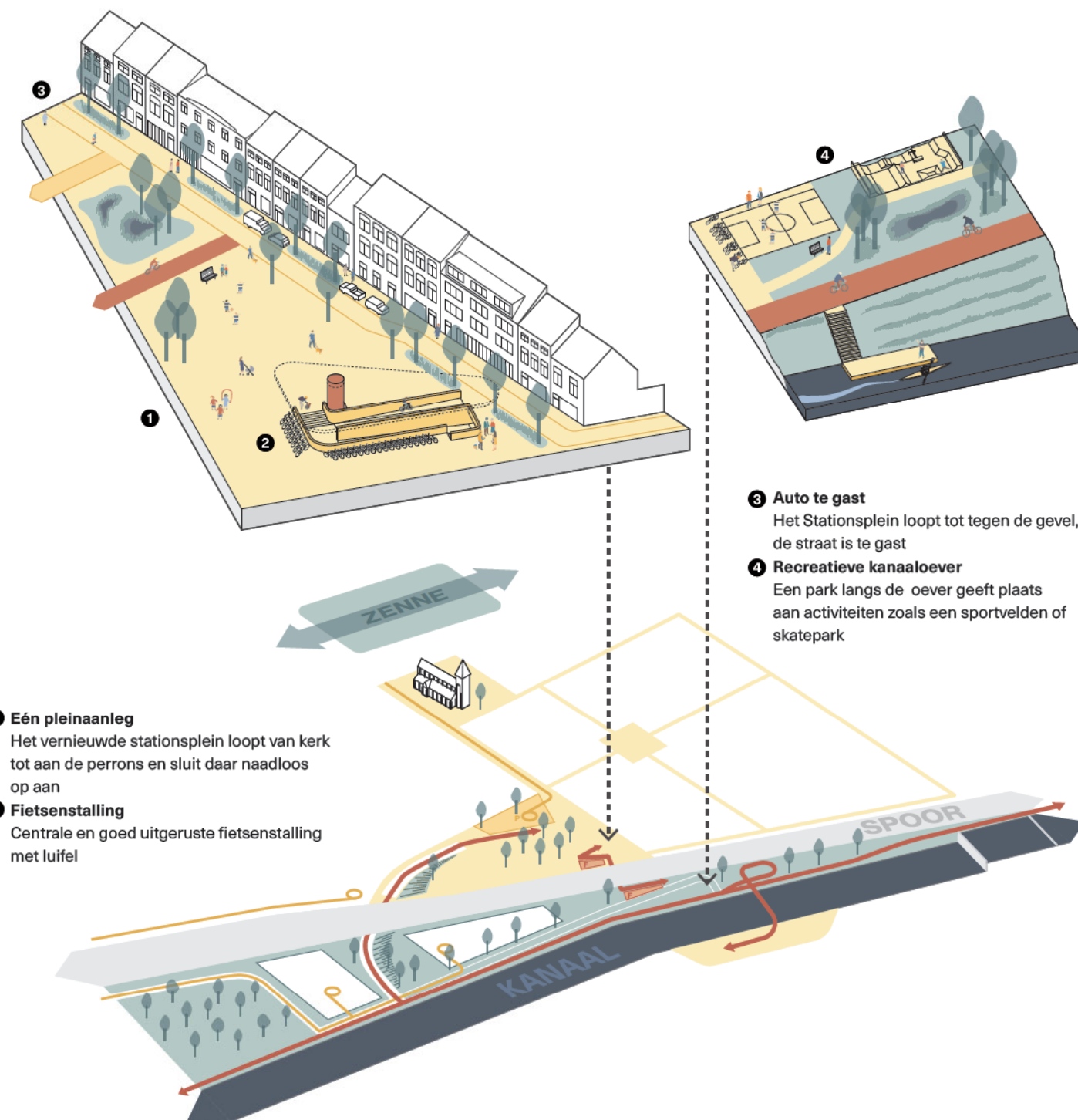
wachtplekken en zitbanken, informatie, en het ophalen van pakjes uit de post-muur. Die services zijn belangrijk om zowel het comfort van reizigers te vergroten maar ook het plein voldoende op te laden met diverse gebruiken. Ze trekt als een spons de gebruikers aan en zorgt zo voor een zwaartepunt op het plein dat nauwelijks gebouwde randen heeft. Tenslotte wordt er ook ingezet op het vasthouden en trager afvoeren van het oppervlaktewater door wadi's, groenpartijen en onderfunderingen in te zetten als deel van het watersysteem. Het plein kan een belangrijke rol opnemen in een verbetering van de waterhuishouding van het centrum met beleefbare wadi's op het plein en een waterbuffervat geïntegreerd in de luifel met aftappunt (water als common).

Kanaaloevers

Door het knippen van het autoverkeer over de sluisbrug, komt er heel wat ruimte vrij op deze oever van het kanaal. We willen hier inzetten op recreatie, verblijven en biodiversiteit. Voor de huidige en toekomstige bewoners van Ruisbroek zou het een meerwaarde zijn om extra ruimte voor buitenrecreatie te hebben, aangezien die in de dorpskern van Ruisbroek vandaag schaars is. Op de kanaaloever zou je moeten kunnen fietsen, joggen, de hond uitlaten of skaten. We zetten daarnaast ook in op winddichte zitplekken en een vernatuurlijking van de kanaaloevers. Misschien nodigt deze plek fietsers op de fietssnelweg ook uit om even te rusten en een halt te houden in Ruisbroek. Er is mogelijkheid om een kajak steiger te integreren als vertrekplek.

Stationsstraat

Verderop kan het straatprofiel van de smalle Stationsstraat tussen kerk en Stationsplein herbedacht worden. Door de knip voor wagens aan de sluis, verandert het statuut van deze straat. Ze wordt dan ook meegenomen in de filosofie van de pleinaanleg van het Stationsplein: auto te gast. Wagens en fietsers delen de rijbaan, een snelheidsregime van 30km/u laat dat immers toe en is voldoende veilig als de infrastructuur er ook op ontworpen is. Zo wordt er meer ruimte gecreëerd voor voetgangers en kan de beleving van de stationsstraat beter. Veel inwoners bereiken het station immers te voet. Een breed voetpad maakt de functionele verbinding tussen het station en de poort tot het Zennepad. Door de autoluwe ontwikkeling van de ACV-site, ontstaat er zelfs een nieuwe publieke ruimte-logica: een nieuwe dorpslus voor voetgangers en fietsers. Een blokje rond doen, zal in de toekomst een stuk veiliger en aangener worden. En toch blijft de pendelparking bereikbaar voor wagens.



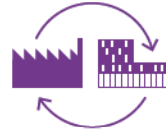
- 1 Eén pleinaanleg**
Het vernieuwde stationsplein loopt van kerk tot aan de perrons en sluit daar naadloos op aan
- 2 Fietsenstalling**
Centrale en goed uitgeruste fietsenstalling met luifel
- 3 Auto te gast**
Het Stationsplein loopt tot tegen de gevel, de straat is te gast
- 4 Recreatieve kanaaloever**
Een park langs de oever geeft plaats aan activiteiten zoals een sportvelden of skatepark



Referenties

- 1. Trappenpartij aan de Dijle-oever, Zandpoortvest, Mechelen, OMGEVING.
- 2. Zonneluifel met oplaadpunt voor elektrische fietsen en fietsreparatie, Dorpsplein Eeklo, Buro 4D.
- 3. Autoluwe dorpskern van Waarschoot, Standaert Projecting.

Leren werken & werkend leren

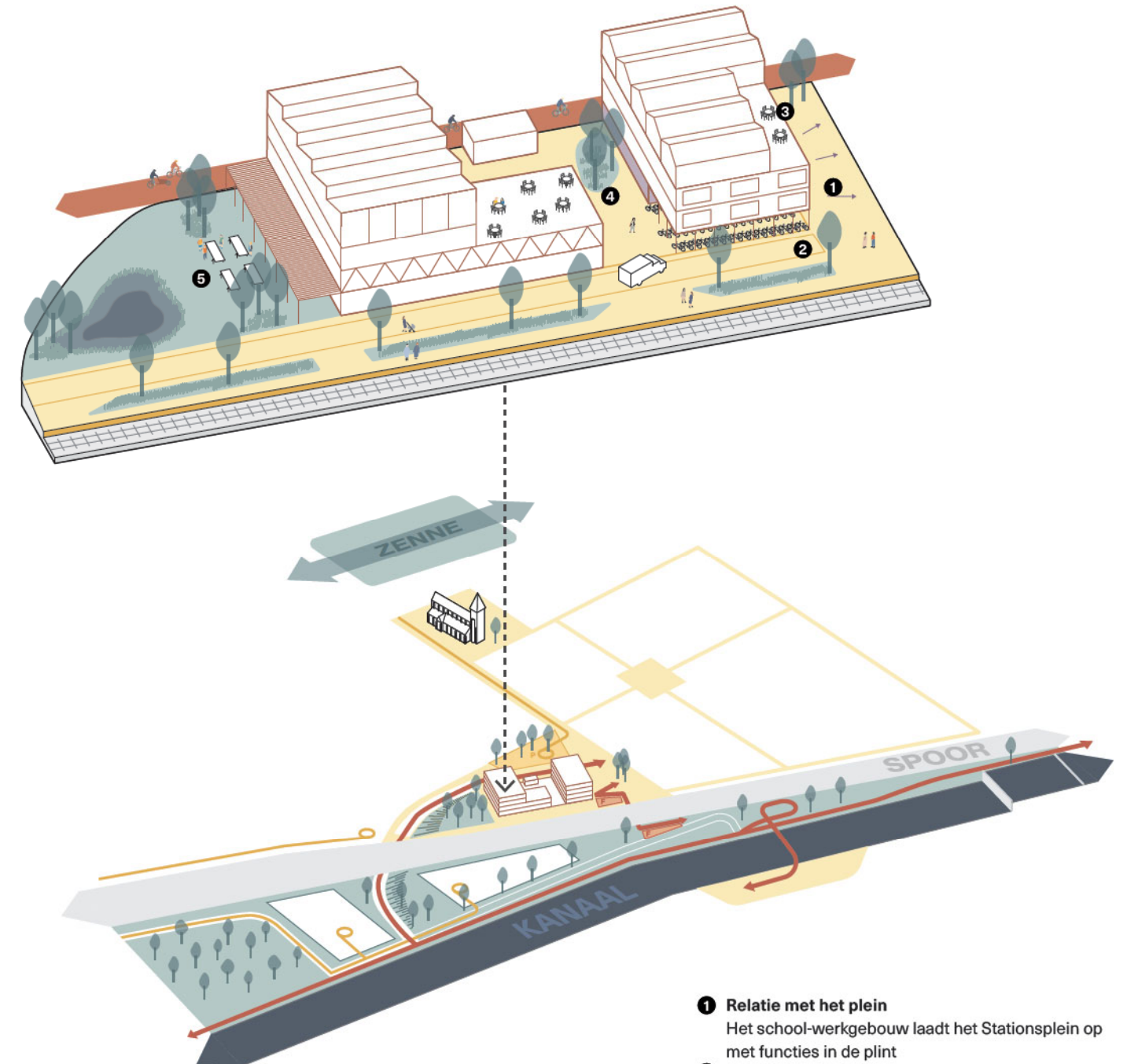


Een andersoortig programma op het plein

Het Station van Ruisbroek is een interessante plek om een andersoortig programma te realiseren, net daar waar het pajottenland de Brusselse rand raakt. Zo een programma moet complementair werken met de kern van Ruisbroek. We kiezen ervoor het huidige stationsplein aan te duiden als plek zodat de toevoeging kernversterkend kan werken en echt deel uitmaakt van de dorpskern van Ruisbroek. Door komst van een nieuwe functie kan er nieuw leven worden geblazen in de plinten van de historische panden op het plein en krijgt de stationsomgeving een nieuwe, actieve rand. Het installeren van een andersoortig programma is echter geen nieuw idee. In vooronderzoek in 2014 en 2017 was er al sprake van een Cultuur- en Congrescentrum (CCC) of een creatieve hub. Vandaag denken we eerder in de richting van een educatieve component. Een secundaire school met een technisch of STEM-profiel kan niet alleen inspelen op de noden van goed opgeleide technische profielen in de regio, het laat ook toe om sterke banden te leggen met de de bedrijvigheid rondom, daar kunnen interessante synergieën ontstaan. Er zijn verschillende pistes mogelijk die verder in het masterplan uitgediept kunnen worden.

De Drie Fonteincluster vormt een belangrijke economische pool met bedrijven die sterk variëren in schaal. Naast de elektriciteitscentrale Drogenbos (Electrabel) en de chemiereus Allnex, vinden we er handelaren in auto-onderdelen, bouwmaterialen, houtbewerking, verwarmingstoestellen, verpakkingsmaterialen, voedingsmiddelen en drukwerk terug.

Een technische school gericht op deze sectoren zou een meerwaarde kunnen zijn. Maar we kunnen hier ook een stap verder in gaan: het educatief programma kan een opleidingscentrum zijn dat levenslang leren ondersteunt. Avondonderwijs, bijscholing en gespecialiseerde opleidingen in samenwerking met deze bedrijven heeft daarnaast ook een mobiliteitsvraag die complementair is met die van een station. Dat soort opleidingscentra vormt ook meteen een ontmoetingsplek en kruispunt tussen verschillende bedrijven. Een specifiek opleidingscentrum gericht op innovatie en tech in sterke relatie met één partner (bvb. Siemens Huizingen) behoort ook tot de mogelijkheden, naar het voorbeeld van de GO! Opleiding in auto/bus/truck techniek vlak bij de Volvo trucks fabriek in Oostakker of de Houtbewerking-opleidingen in Maasmechelen die nauwe banden hebben met het beroepsveld als na-opleidingscentrum gesteund door de bewerkingsmachine-producenten. Ook de suggestie om programma te integreren dat pendelaars ondersteunt, hernemen we hier. Een crèche is een mogelijke piste voor de gelijkvloerse verdieping aan het stationsplein. Al deze pistes willen we verder in het masterplan onderzoeken in samenspraak met de gemeente, de NMBS, de POM Vlaams-Brabant en andere actoren indien nodig.



- 1 Relatie met het plein**
Het school-werkgebouw laadt het Stationsplein op met functies in de plint
- 2 Fietsenstalling op de kop**
Een grote fietsenstalling wordt in de sokkel van het gebouw geplaatst en laten dubbel gebruik toe
- 3 Atelierdak gericht naar het plein**
Het bovenste verdiep kan een open structuur zijn. In het geval van een fietsbrug over de sporen, kan die hieraan aansluiten
- 4 Doorwaadbare campus**
De gebouwen worden zo geplaatst dat zichten en doorgangen mogelijk blijven
- 5 Maaktuin**
Aan de kant van de tunnel kan de tuin worden toegeëigend door de school



Referenties

- 1. Open maakatelier, Vitsø Headquarters, Vitsø & Martin Francis, Royal Leamington Spa
- 2. Middelbare school van Weiden, Karamuk Kuo
- 3. Blue Bottle Coffee Cafe, Schemata Architects, Tokyo

Anders wonen aan het kanaal



Een woonwereld tussen sporen en kanaal

In Ruisbroek komen er straks heel wat inwoners bij. Het project van de Kanaaltuinen staat in de steigers en de ACV-site zal op termijn ook ontwikkeld worden. Beide projecten bieden compacte, individuele woonunits aan. Het ene project zet meer in op grondgebonden wonen, het andere meer op gestapeld wonen. Beide projecten worden dan ook ontwikkeld in een andere context: niet alleen de ruimtelijke morfologie verschilt, ook het sociaal demografisch profiel van de inwoners. Dat is historisch gegroeid door de aanwezigheid van de sporen en het kanaal.

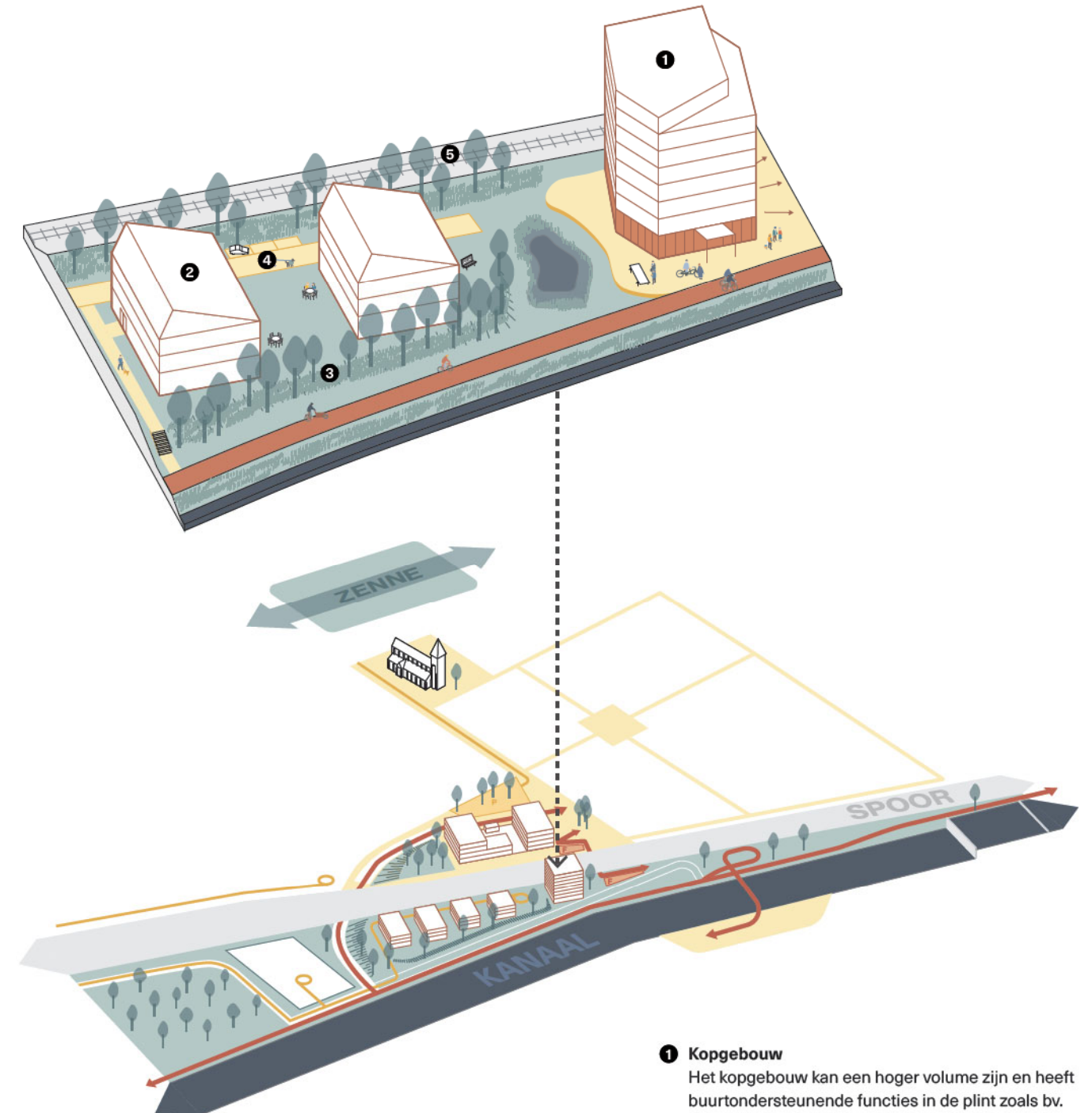
Daartussenin denken we dat een specifiek woonprogramma als scharnier tussen deze werelden kan fungeren. Tussen kanaal en spoor op de Tourex-site zijn er heel wat troeven die kunnen worden uitgespeeld: de directe relatie met het kanaal, de nabijheid van Ruisbroek centrum en de hoogwaardige mobiliteit langs de sporen en de fietsnelweg. Het project moet een relatief hoge woondichtheid hebben om het kritische massa en body te geven, anders riskeren we een enclave te bouwen die niet kan overleven. Het project moet het centrum Ruisbroek immers over de sporen trekken.

De woongebouwen worden in een sequens dwars op het kanaal geplaatst. Zo blijven doorzichten van en naar het kanaal altijd mogelijk en ontstaan er heel wat bijzondere tussenruimtes. Tussen de fietsnelweg en de site ligt een lokaal topografieverschil van twee meter, hetgeen de privacyrelaties ten goede kan komen. De auto-ontsluiting van deze wijk leggen we aan de achterkant parallel met de spoorbundel, zodat de kwaliteit van de publieke ruimte aan het kanaal verhoogd kan worden. Meer richting de sluis bevindt

zich het kopgebouw, dat met haar voeten wel aansluit op het niveau van de publieke ruimte. De plint van dit kopgebouw kan een buurtondersteunende functie bevatten, denk maar aan een buurthuis, fietscafé of lokale kruidenier. Het doet dienst als een ontmoetingsgebouw tussen afgescheiden buurten aan de andere zijde van de spoorwegtunnel/brug.

Het woonprogramma is bijzonder van aard. We stellen voor om hier niet te kiezen voor de klassieke ontwikkeling aan het kanaal zoals je die elders (bvb. Vilvoorde) ziet. Deze site moet een voortrekkersrol spelen. We zetten maximaal in op flexibiliteit en collectiviteit. Zo denken we aan kangoeroewonen, collectief wonen voor éénoudergezinnen, friends-appartementen, grote gezinswoningen of kleine studio's met deelruimtes, afbouwoningen... Dit kan een gecontroleerde experimentele ruimte zijn die haar locatie-troef inzet niet enkel om winst te maken voor een investeerder maar ook een maatschappelijke bijdrage leveren. Wat die meerwaarde precies is willen we tijdens het masterplan met het bestuur definiëren in relatie tot hun woonbeleid.

Een ander bijzonder aspect aan deze mogelijke ontwikkeling is haar mobiliteit. Als voetganger, fietser en pendelaar is deze plek hyper-bereikbaar, als autobestuurder iets minder. Daarom pleiten we om duurzame mobiliteit van in het begin mee te nemen bij de verdere ontwikkeling en het voorbeeld te stellen: Hoe kan je goed wonen in Ruisbroek zonder wagen, of toch nauwelijks een wagen. In plaats van per woning 20m² voor wagens te voorzien, kunnen we deze ruimte eisen, maar als mobiliteitsruimte... voor het stallen van bakfietsen, deelwagens of steps, voor het manoeuvreren van fietsen door liften en hallen tot aan de voordeur, voor herstelplekken...



- 1 Kopgebouw**
Het kopgebouw kan een hoger volume zijn en heeft buurtondersteunende functies in de plint zoals bv. een fietscafé
- 2 Dwars op het water bouwen**
Een sequens van woongebouwen wordt dwars op het water geplaatst om zichten te vrijwaren
- 3 Talud tussen wonen en de oever**
Het natuurlijke topografieverschil wordt handig gebruikt om privacyrelaties op te lossen
- 4 Auto-ontsluiting**
De auto-ontsluiting van de woningen wordt naast het spoor geplaatst
- 5 Akoestiek**
In het woonproject wordt bijzondere aandacht besteed aan de akoestische barrière naar de sporen



Referenties

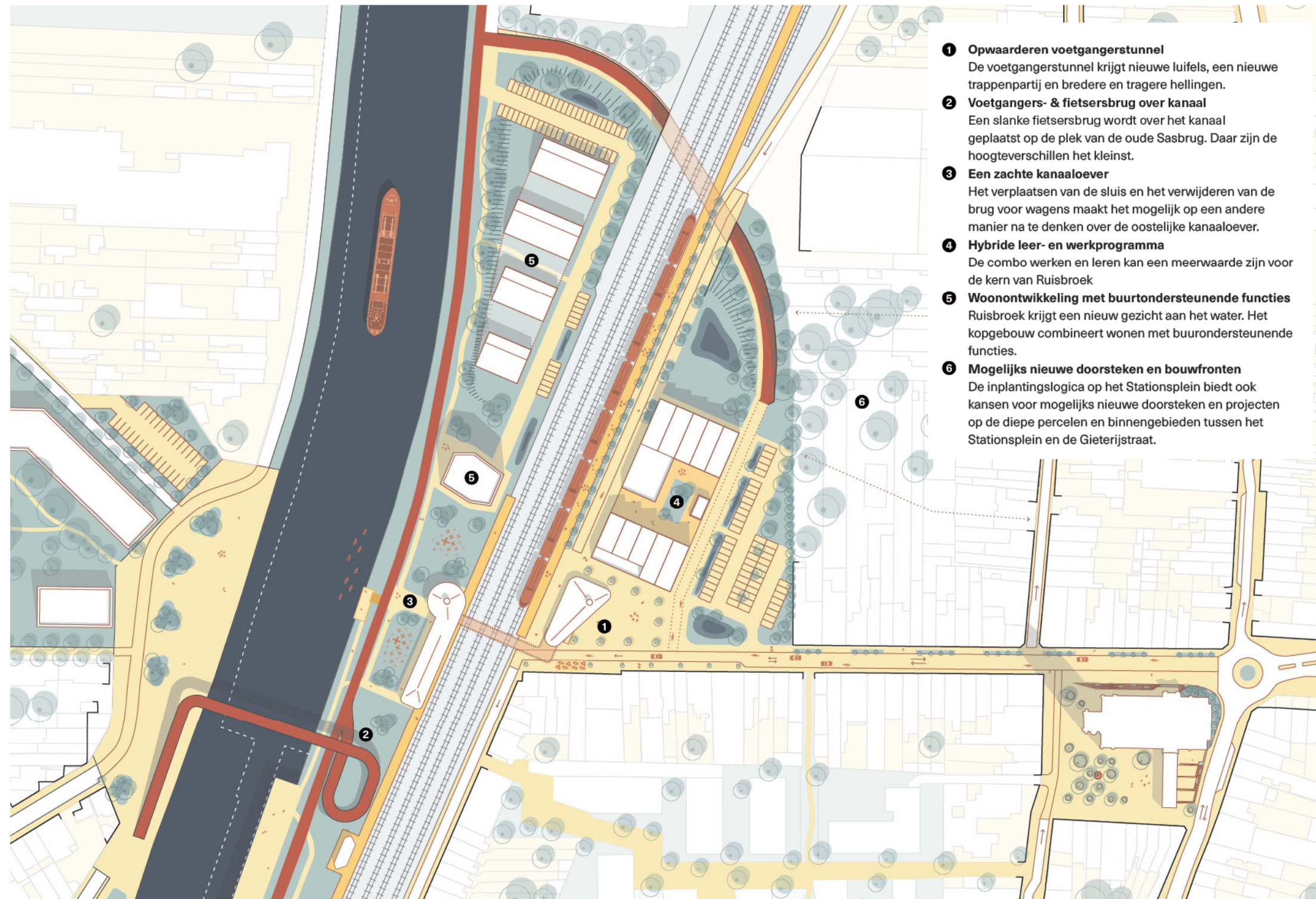
1. Reconversie fabriekssite tot woningen, Ampe Trybou Architecten, Vaartstraat Oudenburg
2. Woonproject Oude Dokken, BLAF Architecten, Gent
3. Kloosterhof Pamele, noa architecten, Oudenaarde

Voorkeursscenario 0.5

Knopen we al deze thema's aan elkaar, dan bekomen we een eerste aanzet voor een voorkeursscenario, die we in deze wedstrijd fase versie 0.5 dopen. Dit voorstel geeft een inzicht in onze benadering en de gemaakte aannames op basis van de expertise in ons team en de input uit de projectdefinitie. Uiteraard zal deze doorheen het masterplanningsproces transformeren en uitgroeien tot een gedragen voorkeursscenario (versie 1.0, 2.0,...).

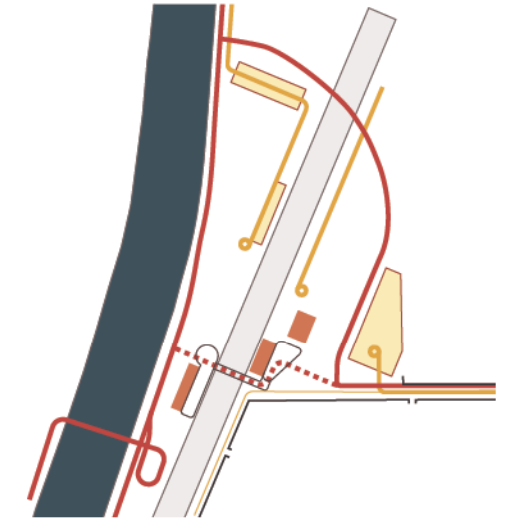
Het voorkeursscenario toont al een aantal keuzes die nog niet zo vast staan als ze zijn ingetekend. We kiezen er bijvoorbeeld voor om de bestaande voetgangerstunnel op te waarderen (scenario 3). Natuurlijk zijn de andere voorgestelde pistes ook te bewandelen. Hetzelfde geldt voor de bouwopgave. Zonder een uitgedacht programma en verder onderzoek is een eerste volumetest willekeurig. Daarom benaderen we de 4 knopen eerder als thematische visiesporen, eerder dan een

plaats specifieke scenario's. Er is wel de duidelijke ambitie om het bouwblok tussen de Stationsstraat, Gieterijstraat en Wittehoedstraat af te werken, met een hoger volume aan het kanaal als kop. Daarnaast is het masterplan ook een onthardingsproject. De stationsomgeving heeft vandaag een verhardingsgraad van 70%. We stellen de ambitie om binnen de projectperimeter te streven naar een verhardingsgraad van 50% (de sporenbundel niet meegeteld).

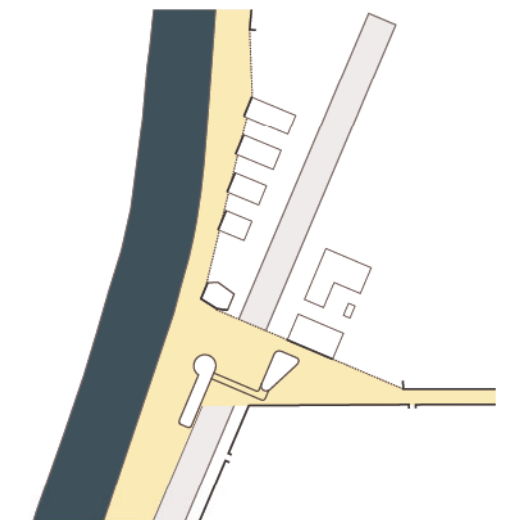


- 1 Opwaarderen voetgangerstunnel**
De voetgangerstunnel krijgt nieuwe luifels, een nieuwe trappenpartij en bredere en tragere hellingen.
- 2 Voetgangers- & fietsersbrug over kanaal**
Een slanke fietsersbrug wordt over het kanaal geplaatst op de plek van de oude Sasbrug. Daar zijn de hoogteverschillen het kleinst.
- 3 Een zachte kanaaloever**
Het verplaatsen van de sluis en het verwijderen van de brug voor wagens maakt het mogelijk op een andere manier na te denken over de oostelijke kanaaloever.
- 4 Hybride leer- en werkprogramma**
De combo werken en leren kan een meerwaarde zijn voor de kern van Ruisbroek
- 5 Woonontwikkeling met buurtondersteunende functies**
Ruisbroek krijgt een nieuw gezicht aan het water. Het kopgebouw combineert wonen met buurtondersteunende functies.
- 6 Mogelijks nieuwe doorsteken en bouwfronten**
De inplantingslogica op het Stationsplein biedt ook kansen voor mogelijks nieuwe doorsteken en projecten op de diepe percelen en binnengebieden tussen het Stationsplein en de Gieterijstraat.

1. Nieuw circulatieschema gericht op zachte mobiliteit



2. Een leesbare publieke ruimte van kanaal tot kerk



3. We ontharden 20% over de gehele projectzone



Klimaatrobuuste en integraal toegankelijke publieke ruimte.

Meer in detail kiest het voorkeursscenario resoluut voor een klimaatrobuuste en integraal toegankelijke stationsomgeving. Hiervoor werden in de eerste plaats de bestaande hellingen naar de voetgangerstunnel verlengd en verbreed volgens de integrale toegankelijkheidsnormen. Verder werden de trappenpartijen geherorganiseerd om de verschillende flowlooptijnen zo comfortabel mogelijk te accommoderen. Daarnaast werd ook de tunnelingang verbreed enkel op het plein zelf. Zoals eerder aangehaald is drastisch ingrijpen in de spoortunnel zelf een zeer dure en onpraktische ingreep die het treinverkeer gedurende lange tijd zwaar beïnvloedt. Tot slot werd ook de algemene helling van het stationsplein zo herwerkt dat het naadloos, zonder trappen of hellingen, kan overlopen in de perrons.

Maar bovenal zien we voor de stationsomgeving een belangrijke rol weggelegd als klimaatrobuuste en waterneutrale publieke ruimte. Naast de onthardingsopgave is er ook een duidelijke opgave voor het opvangen en vertraagd afvoeren van hemelwater en het drukken van het hitte-eiland effect. Hiervoor werd er maximaal ingezet op zowel het behouden van de bestaande bomen als het toevoegen van toekomstbomen en beleefbare wadi's. Maar ook de gebouwen en nieuwe luifels spelen een belangrijke rol binnen dit verhaal. Zo integreren beide luifels een waterbuffer die het water van de daken opvangt en via een kraantje opnieuw kan verdelen. Water krijgt zo ook een functionele betekenis als een common. Bovendien kan er binnen het nieuwe circulatieschema ook nagedacht worden over een heraanleg van de stationsstraat met eveneens meer ruimte voor het blauwgroene netwerk.

Aan de andere kant van de spoorbundel vinden we gelijkaardige opgaves. Door het knippen van de autoroute zijn hier dan ook de grootste winsten te boeken op vlak van nieuwe groenruimtes. Deze overmaat aan groenruimte willen we actief programmeren als publiek park met recreatieve functies zoals een skatepark en speelweefsel. Ook hier verliezen de klimaatadaptieve rol van deze groenruimte niet uit het oog. De kanaaloever krijgt luwere hellingen zodat de biodiversiteit en ecologische waarde een boost krijgen. Het hogere volume aan de Tourex-site gaat een bijzondere relatie aan met deze plek, de plint ontvangt een buurtondersteunende functie. Daarenboven is het het ook een unieke kans voor Ruisbroek om opnieuw met de voet aan het water te staan door bijvoorbeeld op sommige plaatsen de kanaaloever tot op waterpeil te verlagen. In dit voorstel werd een eerste worp gewaagd, maar uiteraard zouden wij dergelijke vragen met veel plezier doorheen het masterplanningsproces samen verder verfijnen en stroomlijnen.



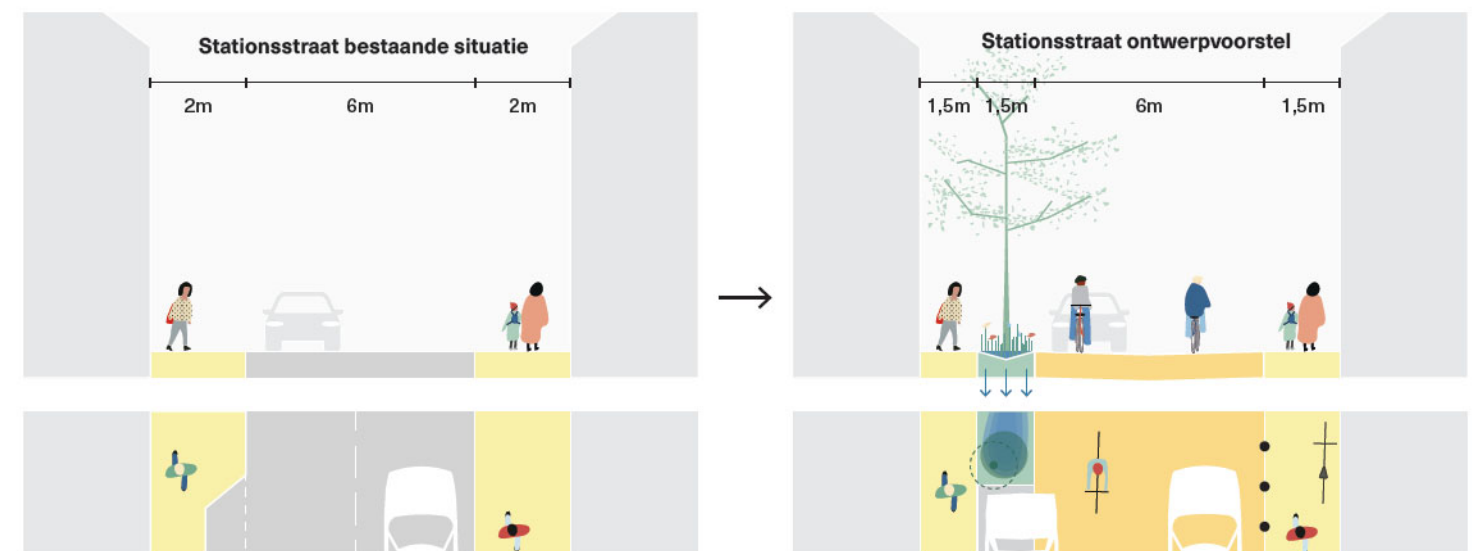
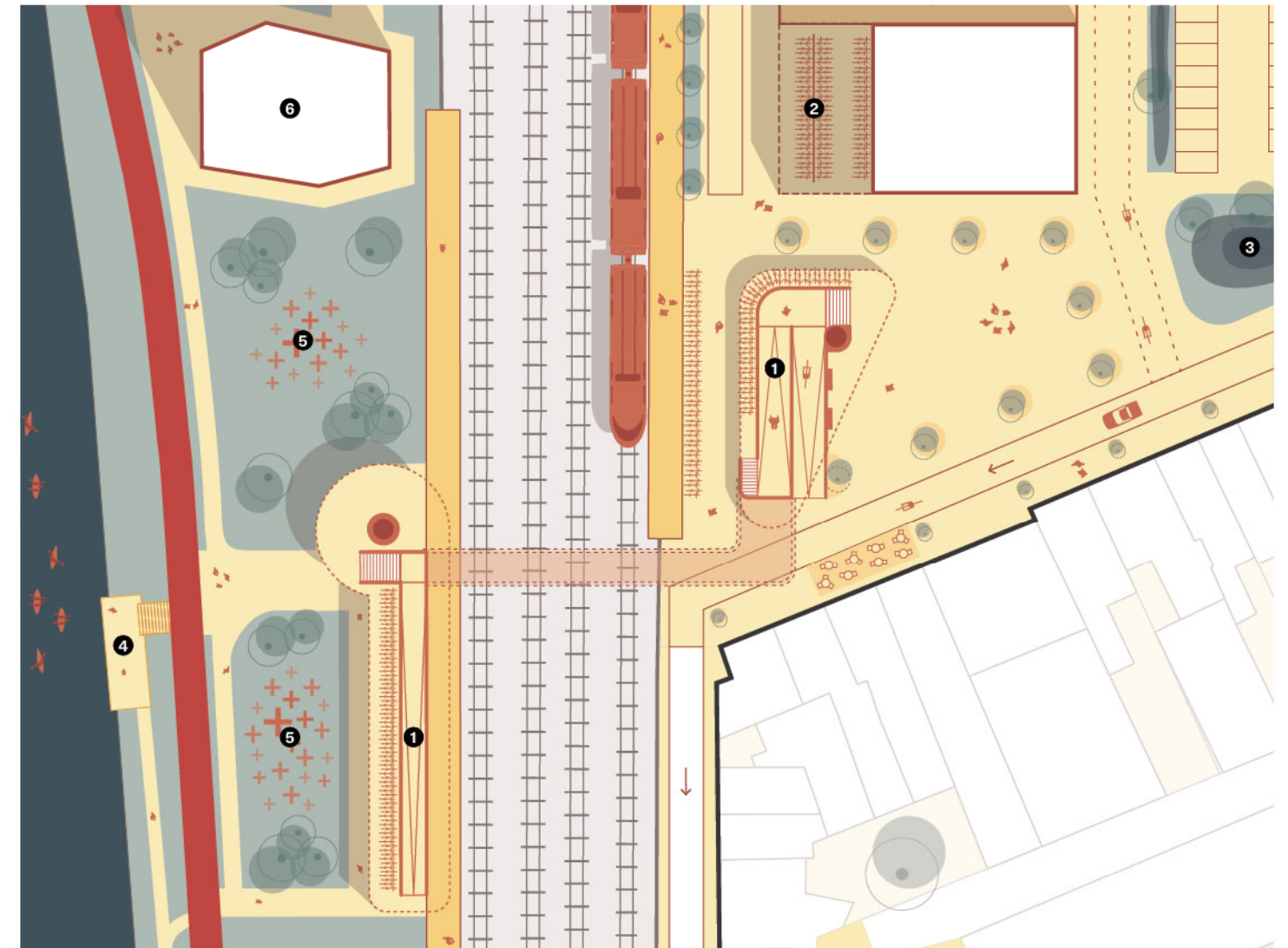
Referenties

1. Luifels en lokale topografieingrepen zorgen voor een duidelijke en overzichtelijke fietsenstalling, Nørreport Station, Kopenhagen, COBE.
2. Luifel voor het tramstation, Zürich.
3. Ruimte voor hemelwaterinfiltratie op het dorpsplein, Wadi in de Harkstraat, Amsterdam.
4. Activering en verlagening van de kanaaloever in Berlijn, Duitsland, ontwerp onderzoek door Paper Planes

- 1 Integrale toegankelijkheid**
De hellingen en trappenpartijen worden herdacht met aandacht voor actieve modi.
- 2 Fietsparkeren**
Voor de stationsomgeving wordt een geïntegreerde en uitbreidbare fietsparkeerstrategie bedacht.

- 3 Beleefbare wadi's**
Het opvangen en bufferen van hemelwater speelt een cruciale rol op het plein.
- 4 Nieuw gezicht aan het water**
Het verlagen van de kanaaloever tot op waterpeil zet ruisbroek opnieuw met de voeten aan het water.

- 5 Recreatieve kanaaloever**
Nieuwe functies als sportvelden, skatepark, speelweefsel,... laden de kanaaloever op.
- 6 Kopgebouw**
Het kopgebouw laadt mee de kanaalzone op door zijn actieve plint met buurt-ondersteunende functies.





Vlindermodel 0.5

We volgen hetzelfde stramien voor het vlindermodel knoop- en plaatswaarde: ook dit model zal doorheen het proces verder worden verfijnd afhankelijk van de keuzes die worden gemaakt in elk van de deelprojecten. Voorlopig zetten we het vlindermodel in als visie-element waarin we tonen waar we prioritair op inzetten en wat mag blijven zoals het is. Daarbij denken we dat het van belang is dat de vlinder in evenwicht kan vliegen: de linker- en rechtervleugel zijn best even groot. Anders bekomen we louter een plek van transit, of een plek met een te groot voorzieningenapparaat zonder mobiliteitsoplossing.

Knoopwaarde

Voor de eerste indicator (1.1, fietsinfrastructuur) zetten we hoog in. Ruisbroek ligt tenslotte vlak naast een drukbefietste fietssnelweg. Het uitbreiden en upgraden van fietsinfrastructuur en ondersteuning is een must. We verhogen de VITO-score van 0,14 naar 0,2 (bij aanname) en brengen de aanwezigheid van de fietssnelweg in rekening. We verhogen het aantal fietsenstallingen van 73 naar 250 en voegen een fietspunt en deelfietsen toe. Dat resulteert in een score van +- 8,5. Vergelijken we met benchmark gemeenten als Mortsels-Oude God en Kontich (gelegen nabij een fietssnelweg), dan liggen deze scores in dezelfde lijn (9,5 en 7,1 respectievelijk).

Indicator 1.2 (Collectief netwerk) zal in de toekomst licht stijgen met een verbeterde treindienstverlening in het GEN-netwerk. Ook de buslijnen en stopplaatsen kunnen beter worden ingericht met hogere herkenbaarheid aan de kerk en de westoever. We nemen aan dat de factor stijgt van 2,8 naar +-4,0, wat in lijn ligt met de benchmarkgemeenten. We pasten daarom de indicatoren van nabijheid-centraliteit, graadcentraliteit, spilcentraliteit, connectiviteit en potentiële reizigersgroep aan.

Wat de derde indicator betreft (1.3 wegennetwerk) kiezen we er bewust voor om de waarde te laten dalen. Het masterplanvoorstel gaat uit van een knip voor gemotoriseerd vervoer over het kanaal en herschikt en reduceert het aantal parkings voor pendelaars. Vullen we deze getallen in in de tabel, zakt de waarde van 7,5 naar 6,25. De linkervleugel van het vlindermodel toont dus vooral een modal shift: meer fietsinfrastructuur en openbaar vervoer, minder gemotoriseerd vervoer.







Plaatswaarde

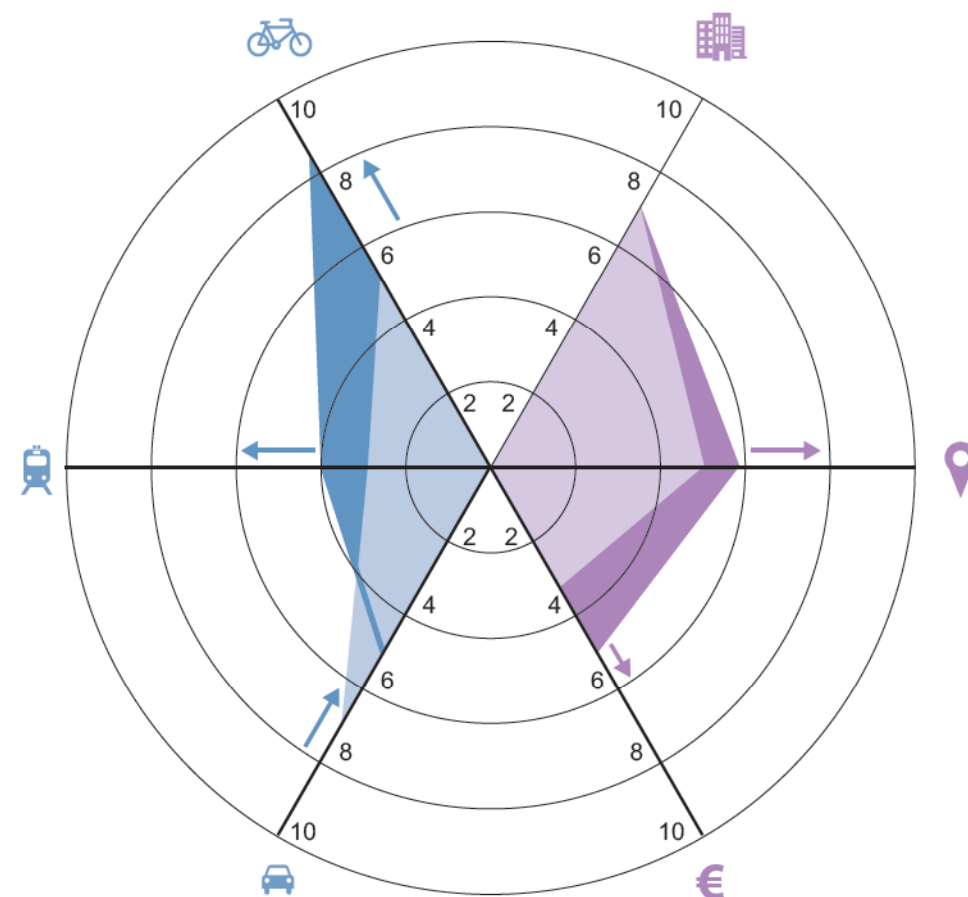
Voor indicator 2.1 van de plaatswaarde (voorzieningenniveau) behouden we de score van 7,5 van het VITO. Het voorzieningenapparaat rondom het station zal een upgrade krijgen en er komen heel wat inwoners bij, maar dat zal de waarde van VITO berekend per vierkante hectare weinig veranderen. Daarnaast (h)erkennen we Ruisbroek als dorp en heeft het geen zin om een metropolitaan voorzieningenniveau toe te kennen aan deze plek.

We voegen extra programma toe rondom de stationsknoop, dat wil zeggen dat indicator 2.2 (nabijheid) zal stijgen. Een eerste inschatting van de oppervlaktes leert ons dat er 6.000m² leer-werk oppervlakte bijkomt en 7.000m² woonontwikkeling. We splitsen het hybride leer-werk programma op in 3000m² bedrijfsoppervlakte, terwijl we voor de andere 3000m² aannemen dat er een educatieve functie bijkomt gelijk aan de nabijheidswaarde van een hogeschool. De bebouwingsdichtheid komt dan uit op 3,49 voor 300m perimeter en 4,76 voor de 1200m perimeter, terwijl de oppervlakte bedrijfsgebouwen stijgt naar 39.607m² op de 300m perimeter en 1.423.768m² op de 1200m perimeter. Tenslotte voegen we het equivalent van een hogeschool toe. De indicator 2.2 stijgt van 4,80 naar 5,90.

De laatste indicator (2.3 Vastgoedprijs) heeft vandaag een waarde van 3,75 volgens Realo. Door de komst van een residentieel programma uit de projecten van de Kanaaltuinen en Kerkeveld, zal deze waarde al stijgen. Het masterplan voegt extra andersoortige woonvormen toe, waardoor het woonaanbod ook in de breedte wordt uitgebreid. Daarnaast zal de nieuwe publieke ruimte en de verduurzaming van de mobiliteit een boost geven aan deze factor. We nemen dus aan dat deze indicator stijgt naar 5,0.

Bekijken we het totale plaatje, dan zien we dat de knoop- en plaatswaarde evenwichtig stijgen: De knoopwaarde gaat van 5,21 naar 6,27, de plaatswaarde stijgt van 5,35 naar 6,13. Daarbij merken we op dat de linkervleugel asymmetrischer groeit dan de rechtervleugel omdat we sterk inzetten op fietsmobiliteit.

					
Traagnetwerk.....8,5	Collectiefnetwerk.....4,0	Wegennetwerk.....7,5	Voorzieningen.....7,5	Nabijheid.....5,9	Vastgoedwaarde.....5,0
Fietsenstalling.....250	Opstappers.....535	Parkeerplaats.....80	Niveau.....Goed	Voorzieningen	
Fietspunt.....1		Hoofdweg.....7,5	Bedrijven	Bedrijven	
Deelfietsen.....1		Primaireweg.....0	Onderwijs	Onderwijs	
Fietsnelweg.....5		Secundaireweg.....2,5			



Knoopwaarde 6,27

- Huidige situatie
- Geplande ontwikkeling

Plaatswaarde 6,13

- Huidige situatie
- Geplande ontwikkeling

Transitieplan

Het voorkeursscenario dat nu voorligt heeft enkele duidelijke voordelen voor verdere ontwikkeling. Het scenario kan gemakkelijk opgedeeld worden in verschillende behapbare werven. De concrete volgorde daarvan kunnen we bij opmaak van het masterplan reeds bespreken. Zo kunnen we een stappenplan uitzetten dat onder meer door acties en tijdelijke invullingen garandeert dat de stationsomgeving geen onaangename ruimte wordt tijdens de uitvoering van de werken. Het risico dat de ene beslissing de andere al te veel vertraagd of zelfs onmogelijk maakt wordt beperkt. Zo kunnen het benoemen van quickwins die we halen uit de verschillende participatiemomenten de transitie verbeteren. We benoemen er hier reeds enkele voorbeelden.

Quickwins & Acties

De Zomer Van Ruisbroek

We geloven in een 'Zomer van Ruisbroek' als tijdelijk evenement die elke zomer op rij het potentieel van autoluwe ruimte bij het station en de kanaaloever kan tonen. Op deze wijze hopen we het draagvlak voor zulke transitie stapsgewijs op te bouwen door een tijdelijke autoknip te voorzien samen met tijdelijke inrichting en activiteiten. Tijdens dit evenement kan de publieke ruimte van het stationsplein en de kanaaloever actief ingezet worden met een bijvoorbeeld een zomerbar, spel en skate-activiteiten, culturele programmaties, voetbal op groot scherm enz. Ondernemers kunnen eventueel daarbij aanvullend reeds via pop-ups marktpotentieel testen. De zomer van 2022 is echter te vroeg om reeds een uitgebreid programma te voorzien. Wel achten we het mogelijk om de eerste editie te doen bij autoloze zondag op 22 september of tijdens de jaarmarkt. We maken van dit moment ook gebruik om breed te communiceren over het masterplan en input te verzamelen van een bewoners aan de hand van een infomarkt ter plaatse.

Deze tijd is echter beperkt om een groot draagvlak te creëren. Om een effectieve gedragsverandering te bekomen en groot draagvlak te creëren is het nodig deze knip gedurende een

langere tijd door te voeren in combinatie met toegankelijke activiteiten die een breed draagvlak opbouwen. We willen lokale actoren zoals Buurthuis 1601, Ruisbroek Droomt of de Leeuwse Wielertoeristen betrekken om een eerste editie op poten te zetten. Op die manier wordt de knip een evidentie. Door regelmatige activiteiten te organiseren die het gebruik van de brug extra stimuleren wordt het een aantrekkelijke en bruisende plek die een echte meerwaarde kan vormen. Deze "evenementenbrug" heeft de kans letterlijk beide delen van ruisbroek te verbinden. Maar kan ook tijdens werken aan het sasplein of stationsplein een belangrijke en volwaardige vervanger worden.

Fietsenstallingen

Momenteel is er een groot tekort aan (kwalitatieve) fietsenstallingen in en rond het station. Het voorzien van veilige, overdekte stallingen op een zichtbare toegankelijke plaats als voorproef voor wat komen zal kan al de eerste mensen over de streep trekken om meer gebruik te maken van fiets (eventueel in combinatie met openbaar vervoer). Het plaatsen en voorzien van deze infrastructuur is een snelle en goedkope manier om al eerste veranderingen voelbaar te maken en eerste kenteringen te veroorzaken in de omslag naar duurzamer gebruik.

Ontharding en vergroenen

uitbreken en planten van groen is een eenvoudige manier om het beeld eenvoudig te veranderen. Door dit samen met buurtbewoners of enthousiastelingen te doen wordt bovendien bijgedragen aan de sociale cohesie. We kunnen het lokale initiatief 'Ruisbroek Klimt' uitbreiden naar 'Ruisbroek breekt uit' om de onthardingsoperatie in eerste instantie echt cocreatief aan te pakken.

Matchmaking autodelen

Veel auto's staan lange tijd stil en worden slechts sporadisch gebruikt. Door na te gaan wie zijn/haar auto af en toe wel kan missen, ontstaan kansen om de parkeer capaciteit te doen dalen en ontstaat ruimte voor groen, spel, sport en ontmoeting. De gemeente kan daar een actieve rol in opnemen met steun van de provincie en zo de mobiliteitstransitie zelf mogelijk maken en voor meer mobiliteit van de inwoners zorgen.

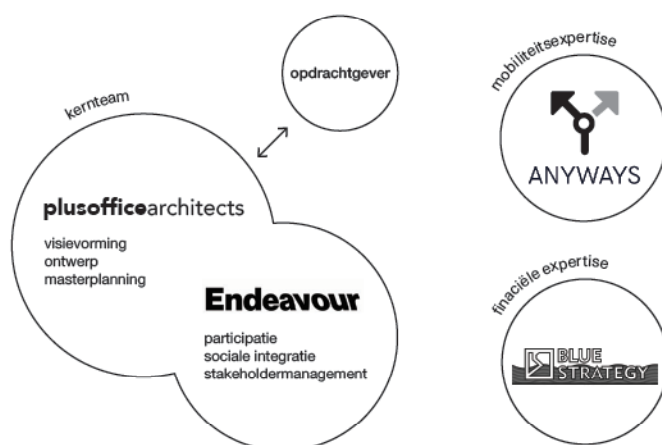


Referenties

1. Proeftuinen Ontharding: Vlaanderen Breekt Uit! Infomarkt en tijdelijke invulling Evence Coppélaan Genk
2. Speelstraat in Menen

Teamsamenstelling

plusoffice en Endeavour bundelen de krachten voor deze boeiende studieopdracht voor de opmaak van een masterplan voor de stationsomgeving van Ruisbroek, met inbegrip van een geïntegreerde studie naar scenario's voor de financiële haalbaarheid van de realisatie. Het team plusoffice (visievorming, ontwerp, masterplanning) en endeavour (participatie, sociale integratie en stakeholdermanagement) wensen voor deze opdracht samen te werken met Anyways voor de mobiliteitsexpertise en -tools en Blue Strategy voor de financiële expertise.



Het team plusoffice + endeavour heeft ruim ervaring met breedgedragen transitieopgaves in diverse contexten, waaronder ook stationsomgevingen. Zo voltooiën ze op dit moment het masterplan voor de openbare ruimte rond Gent-Sint-Pieters, één van de drukste stationsomgevingen in ons land, in dialoog met zowel buurtbewoners en actiegroepen, stadsdiensten, De Lijn en de NMBS. Ook in de L-ABO studie die het team plusoffice-Endeavour-Anyways voor de Augustijnenlaan-Belgiëlaan-Olympiadelaan maakt voor de transitie van Herentals speelt de stationsomgeving een belangrijke rol. Het masterplan voor de stationsomgeving van Ruisbroek is dan ook een uitdagende ontwerp vraag waarvoor het team de krachten graag opnieuw bundelt om tot een fris en uitdagend plan te komen. Anyways werkt al jaren aan diverse stationsomgevingen van alle mogelijke schaalgroottes over het hele land en werkt ook met plusoffice en endeavour samen voor Herentals. Dat deze opgave ook zeker een sociale uitdaging vormt, zijn we als team rotsvast van overtuigd. Endeavour voerde in opdracht van VOP belevingsonderzoek naar 4 Vlaamse stationsomgevingen. Daarnaast herkent Endeavour een parallel met eerder verricht sociaal-ruimtelijk onderzoek in Liedekerke, dat als dorp net als Ruisbroek, door de goede treinverbinding in de sociale invloedsfeer van de hoofdstad beland. Voor het financiële aspect van de opdracht versterken we ons team met de expertise van Blue Strategy die de vastgoedlogica en nodige berekeningen op zich neemt.

Plusoffice-Blue Strategy verzorgde eerder al de visie voor de ontwikkeling van het Kwade Gat binnengebied in Wommelgem, inclusief onderhandelingen met eigenaars, ontwikkelaars met grondpositie en hogere overheden. We willen inspelen op de noden van de bewoners, het bestuur en de verdere ontwikkeling van de kern. Zo vertrekken we van de stationsknoop als onderdeel van de duurzame mobiliteitstransitie en gaan op zoek naar een ruimtelijke kwaliteitssprong voor de omwonenden én passanten.

plusofficearchitects

plusofficearchitects is een ontwerpteam voor architectuur en stedenbouw, gevestigd in Brussel. plusofficearchitects combineert architectonisch en stedenbouwkundig ontwerp in één en hetzelfde team. Dat heeft een aantal voordelen, omdat we meteen op verschillende schalen kunnen werken. Zo brengen we grondige stedenbouwkundige analyse, proces- en overlegregie en kennis van het planningsinstrumentarium samen met bouwervaring, duurzame technieken en architecturaal ontwerpend onderzoek. Bovendien zijn we vertrouwd met de integratie van mobiliteitsvraagstukken in het ruimtelijk denken en hebben we ervaring in participatieve trajecten bedenken om een breed draagvlak te ontwikkelen en in dialoog te gaan met verschillende betrokken actoren. We streven een onderzoekende ontwerpaanpak na; elk project is voor ons een kans om bestaande noties over bouwen, publieke ruimte en natuurlijke systemen opnieuw te onderzoeken en te bevragen. Met plusoffice kunnen we zowel ontwerpexpertise als participatie ervaring aanbieden. Als team werken we al jaren aan uiteenlopende stedenbouwkundige opgaves waarbij de participatietrajecten als een rode draad doorheen onze werkwijze is geweven. Het zit in ons DNA om als ontwerpers in dialoog te treden met erg uiteenlopende groepen actoren, van hogere overheden, tot experts buiten (inhoudelijke expertise bv.) en binnen het gebied (bewoners, buurtwerkers, lokale ambtenaren...). Door onze jarenlange ervaring in projecten met complexe organisatiestructuren en participatievragen kunnen we ons team voor deze opdracht slank houden en de beschikbare middelen inzetten om sterke inhoudelijke bijdragen te leveren.

plusofficearchitects breidt haar kerntaak als architect uit door het werken in teamverband voor bepaalde opdrachten. We geloven in het "samen sterk" principe, in het bijzonder voor complexe bouwprojecten. Daarvoor versterken we ons team met consultants; studiebureau's, landschapsarchitecten,... afhankelijk van de specifieke noden van de opdracht. Zowel in binnenland als buitenland hebben we ervaring in het samenwerken met multidisciplinaire bouw- en ontwerpteam. Bovendien streven we telkens naar een expertise die doorheen het hele ontwerp loopt, van keuzes over inplanting tot ecologische materialen en energiezuinige installaties. We zijn ervaren in het verbinden van grotere transitieopgaves met de lokale noden die bewoners ervaren en houden ervan beide te linken in een bijzonder verhaal dat ambitieus durft te zijn.

Endeavour

Omdat onze steden en omgeving steeds transformeren en uitbreiden, worden we geconfronteerd met urgente demografische, ecologische en sociale uitdagingen. Endeavour gelooft dat het onze verantwoordelijkheid als ruimtelijke professionals is om de juiste kaders te voorzien om deze uitdagingen gezamenlijk aan te gaan. Dit vraagt om een radicaal omdenken van de manier waarop ruimte wordt geproduceerd en georganiseerd; om de bestaande methoden, processen en systemen voor het ontwerpen, plannen, programmeren en beheren van onze omgeving opnieuw uit te vinden of aan te passen. Om een beter begrip te ontwikkelen van hoe ruimte wordt gebruikt, ervaren en begrepen is het nodig om stemmen en kennis van burgers en verschillende beroepsgroepen te versterken en te betrekken die anders niet gehoord worden in het ruimtelijk debat. NDVR wil een podium creëren voor een open dialoog over onze collectieve toekomst. Endeavour voerde de afgelopen 7 jaar meer dan 100 projecten uit in België, Nederland, Luxemburg en Frankrijk, vaak in samenwerking met architectuur- en stedenbouwbureaus. Voor deze opdracht zal Endeavour vertegenwoordigd worden door Jonas De Maeyer en Jiska Gysels.

Anyways

Anyways is niet zomaar een klassiek mobiliteit-studiebureau. Als strategische denkers zijn ze betrokken bij diverse projecten met open gebruikersdata en vormt fietsmobiliteit een van de speerpunten in hun werk. Recent ontwikkelde Anyways een handige online routezoeker (Bike for Brussels) en een web-based onderzoekstool gebaseerd op data van woonwerk verplaatsingen van de FOD mobiliteit. Door de data te combineren met een routeplanner ontstaat een inzicht in hoe het weg- en fietsnetwerk wordt gebruikt voor deze specifieke verplaatsingsbehoefte. Door gebruikersdata en ruimtelijke netwerken met elkaar te verbinden trachten ze steeds op innovatieve manier de mobiliteitstransitie voort te sturen richting meer duurzaamheid.

Blue Strategy

Door hun ruime ervaring aan zowel publieke als private kant bezit blue strategy een unieke en ruime kijk op elk project. Blue Strategy stelt op basis van de noden van het project een team van specialisten samen en waakt over het goede verloop van het proces. Het is belangrijk om alle betrokken partijen en gebruikers bij een project op de juiste tijdstippen te informeren en inspraak te geven. Naast het verhogen van het draagvlak is het onze overtuiging dat deze openheid de projecten ook kwalitatief verbetert. Wij voeren in samenspraak met de opdrachtgever de regie van het project. Steven Ducatteeuw is voor alle aspecten van het project het unieke aanspreekpunt. De sleutel tot een succesvol project is het vooraf opsporen, analyseren en kwantificeren van mogelijke risico's alsook het nemen van gepaste maatregelen. Het hoofddoel is en blijft het bekomen van een kwalitatief project. Realistische uitgangspunten gecombineerd met de nodige flexibiliteit zijn onze troeven en leiden tot het beste resultaat.



Referenties

1. Groepsdiscussie rondom de werkmaquette gedurende een FieldOffice in het kader van het masterplan Bijloke, Gent.
2. Toekomstwandeling Nijlen: Dorpen na de Betonstop.
3. Making Mutsaerd: gebruiksbevraging en co-creatiesessies.
4. DNA van de dorpen: Sint-Lodewijk: een participatieve week met meerdere workshop en een eindtentoonstelling.