



opdracht

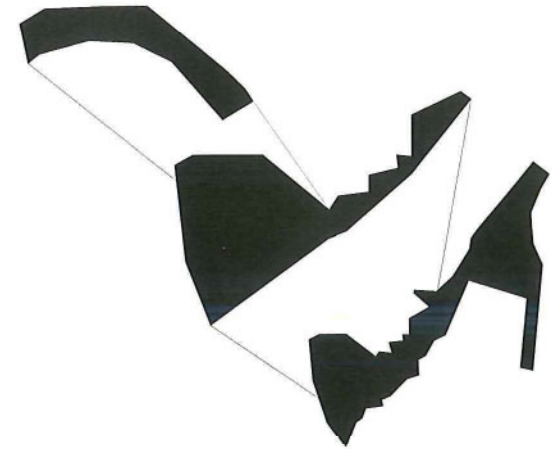
een visie over het geheel
drie delen
drie schalen
drie producten
strategie / masterplan / ontwerp

1. strategie is
// lange termijn kader
// bindend element tussen stads-
vernieuwingsprojecten
// bepalen van een structuur en
beeld voor de scheldeboorden

2. masterplan is
// 1/4 van deze ruimte
// 50% van de nieuwe ontwikkeling
in het scheldegebied
// de concretisering van strategie
// pioniersaanleg scheldegebied

3. ontwerp is
// schakel tussen de historische
binnenstad en scheldeboorden

voor de **realisatie** van de
verschillende projecten zal een
goede samenwerking noodzakelijk
zijn tussen de verschillende
stedelijke diensten, het
stadsbestuur en de direct betrokken
actoren, zoals de scholen, de
commerciële verenigingen en de
bewoners van Oudenaarde.



VISIE SCHELDEBOORDEN - 4

VAN CORRIDOR NAAR LINEAIRE ATTRACTOR - 5/6

PARKEREN & BELEVEN - 7/8

(HER-)ROUTING VERKEER - 9/10

PROGRAMMEREN TRACES - 11/12

HARD & ZACHT - 13/14

SYNTHESE - 15/18

VISIE 'DE HAM' - 20

3 GEBIEDEN - 21/22

SCHELDEBOORDEN - 23/24

BERM - 25/26

SMALLENDAM PARK - 27/28

SYNTHESE - 29/30

SMALLENDAM PARK - 32

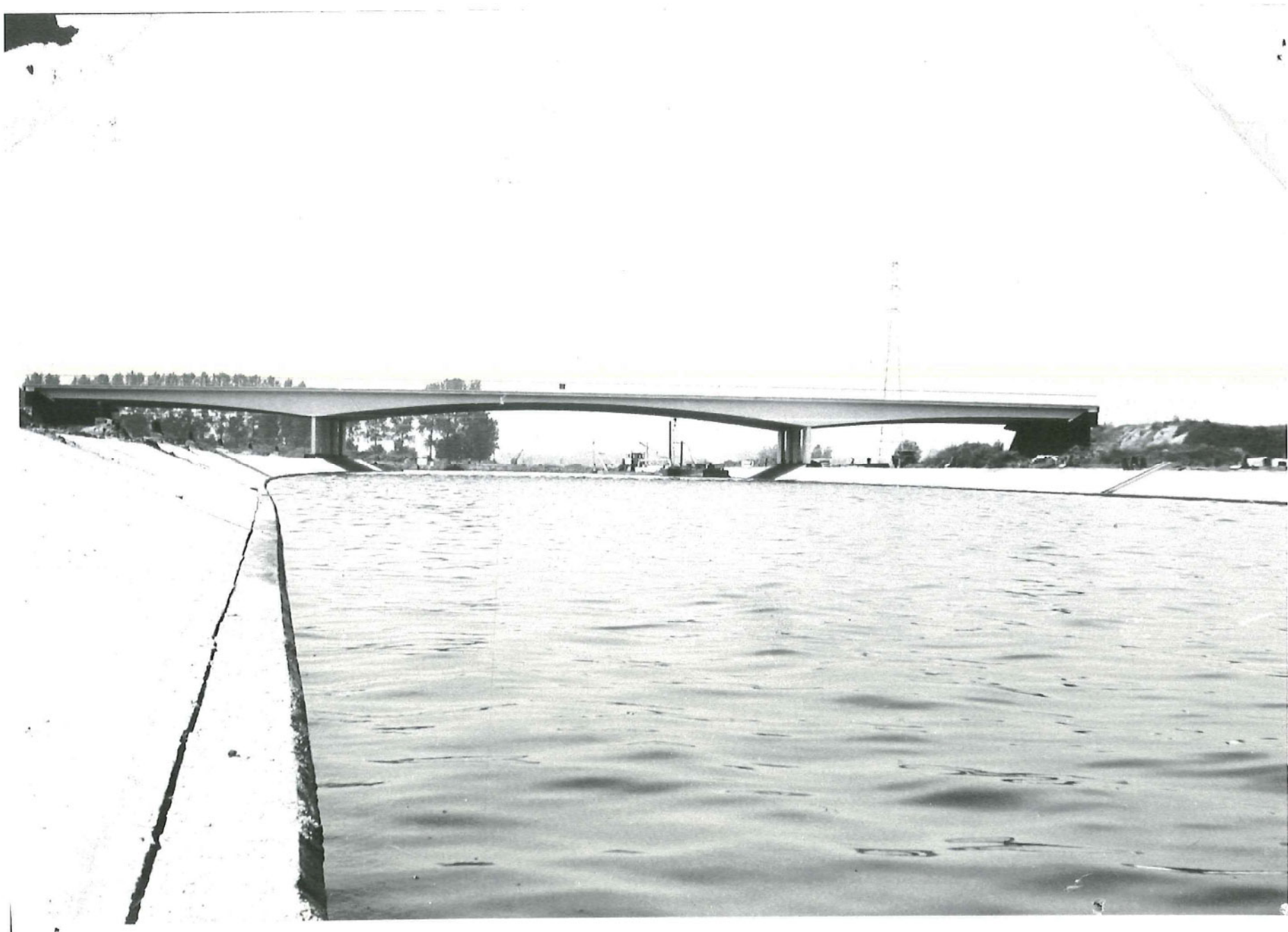
PRINCIPES - 33/36

SNEDE & PLAN - 37/38

SIMULATIE - 39/40

PRIJSKAART - 41/42

PROCES - 43/44



DE WATERSCHIEDSREGULERING IN DE SCHELDE

VISIE SCHELDEBOORDEN





VAN CORRIDOR NAAR LINEAIRE ATTRACTOR



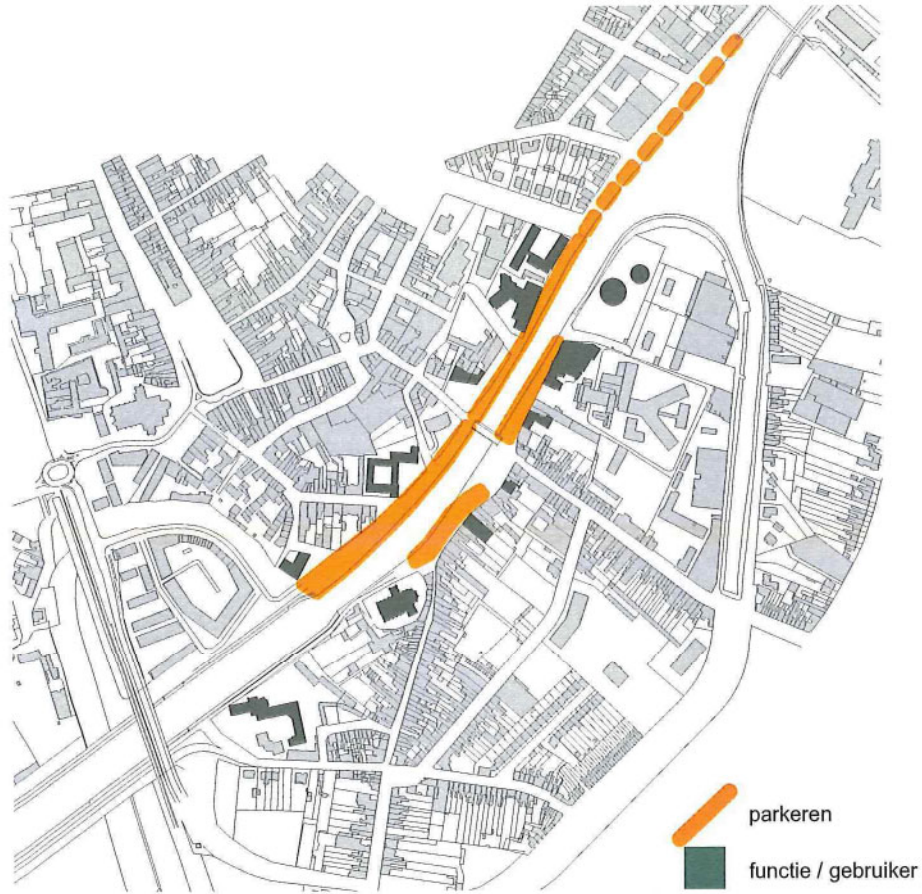


Een opvallende vaststelling bij de analyse van de Scheldeboorden in Oudenaarde is de geleidelijke overgang van een landelijk naar een stedelijk karakter. Dit gebeurt, ondanks de abrupte overgang van zachte naar harde kaaien, heel geleidelijk.

Een tweede belangrijk punt is de Schelde en haar geschiedenis. Het kanaliseren en rechtekken van de oude meanderende Scheldearmen is duidelijk afleesbaar in de rafelige randen van de bebouwing aan de Scheldeboorden.

Verder is er aan de Scheldeoever een lege corridor ontstaan die de vroegere perceelsgrenzen overstijgt en daardoor potentieel een groter gevoel van ruimtelijkheid kan bieden. De corridor wordt vandaag vooral ervaren als achterkant van de stad, een doorgangsruijme voor alternatieve verkeersroutes en een plek waar intensief geparkeerd wordt. Fietzers en voetgangers zoeken hun eigen weg terwijl bezoekers en bewoners de pas wordt afgesneden.

Het lijkt ons noodzakelijk het negatief beeld van de 'lege' corridor om te vormen tot een 'linear attractor'. Een open ruimte in de stad waar het aangenaam is om te wonen en te werken, te fietsen en te stappen, te spelen en te zitten.

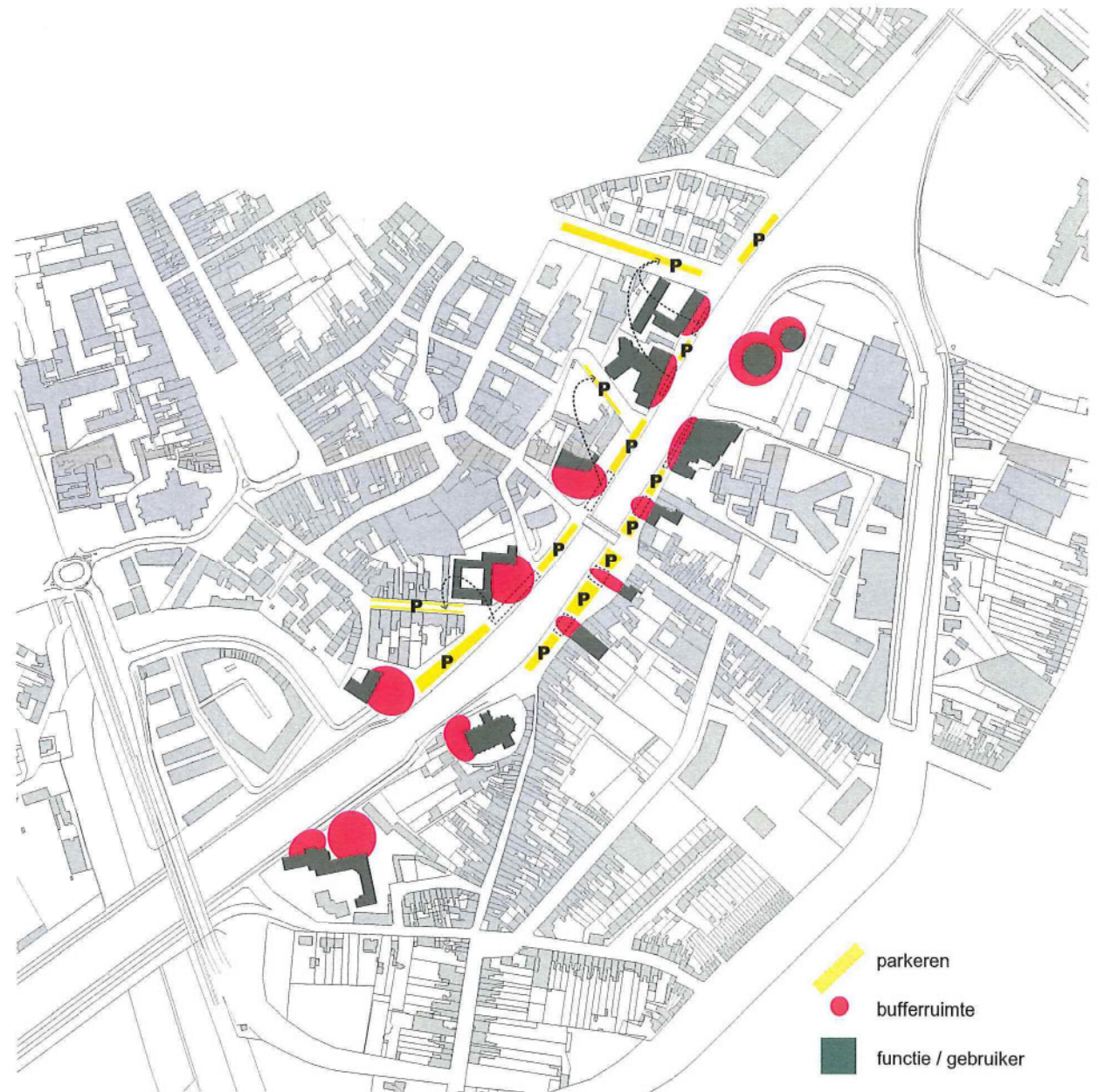


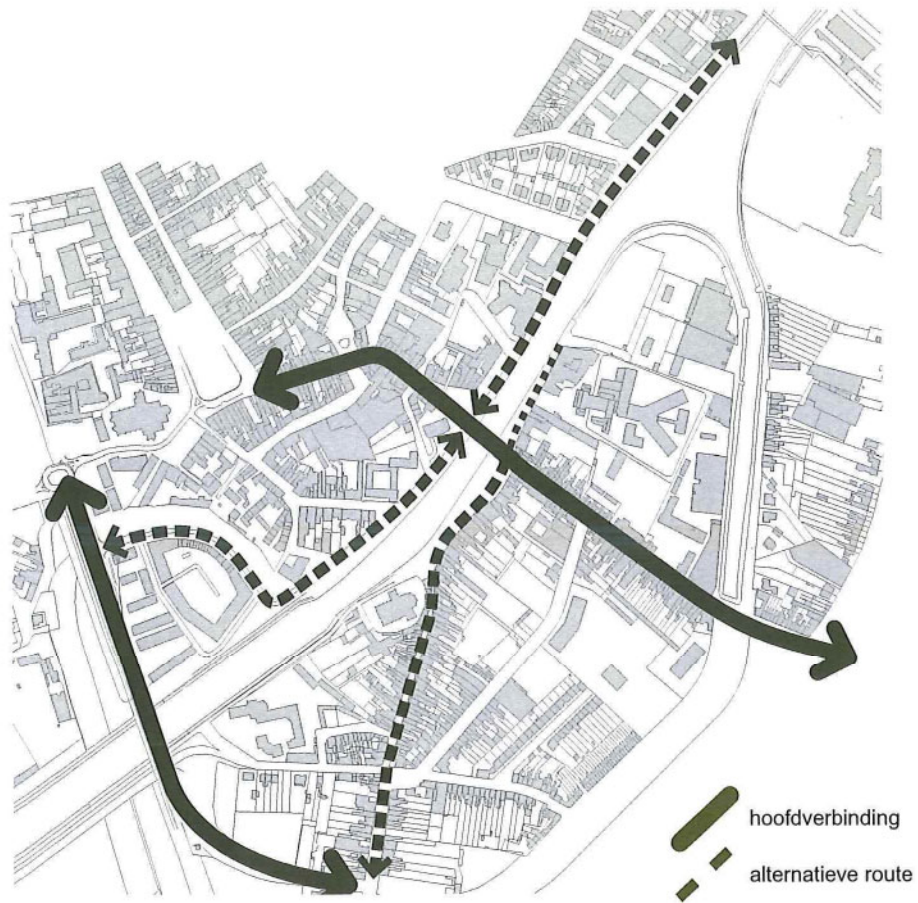
Het intensief parkeren op de Scheldekaaien claimt de ruimte op een heel drastische manier. De gebruikers van de aanliggende functies hebben nood aan ademruimte.

Waar nodig wordt een bufferruimte ingesteld om de lokale gebruikers de mogelijkheid te geven gebruik te maken van de Scheldeboorden. Een 'na-praat' buffer voor het justitiepaleis; een 'kiss- & ride' buffer voor het RVT; terrasjes voor de café's; een 'rituelen' buffer voor Pamele kerk; een 'verzamel' buffer aan het huis lalainge; enz.

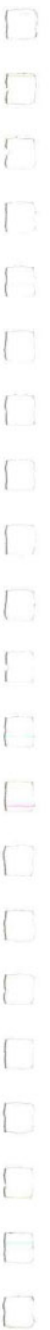
Het parkeren wordt waar mogelijk verplaatst naar de dwarsstraten, een parking in een binnengebied (scheldekop), intern in de eventuele nieuwe bebouwing of naar de rand van de stad.

De overblijvende parkeerruimtes worden aangelegd als vlakke stroken zodat bij bepaalde gelegenheden deze ruimtes tijdelijk kunnen ingenomen worden.





 **(HER-)ROUTING VERKEER**



De verkeersdruk is op bepaalde stukken van de Scheldeboorden vrij groot. Wanneer de doorgaande hoofdverbindingen afgesloten zijn, bv. tijdens marktdagen, dan krijgt de Scheldekaai de rol van alternatieve route toegediend.

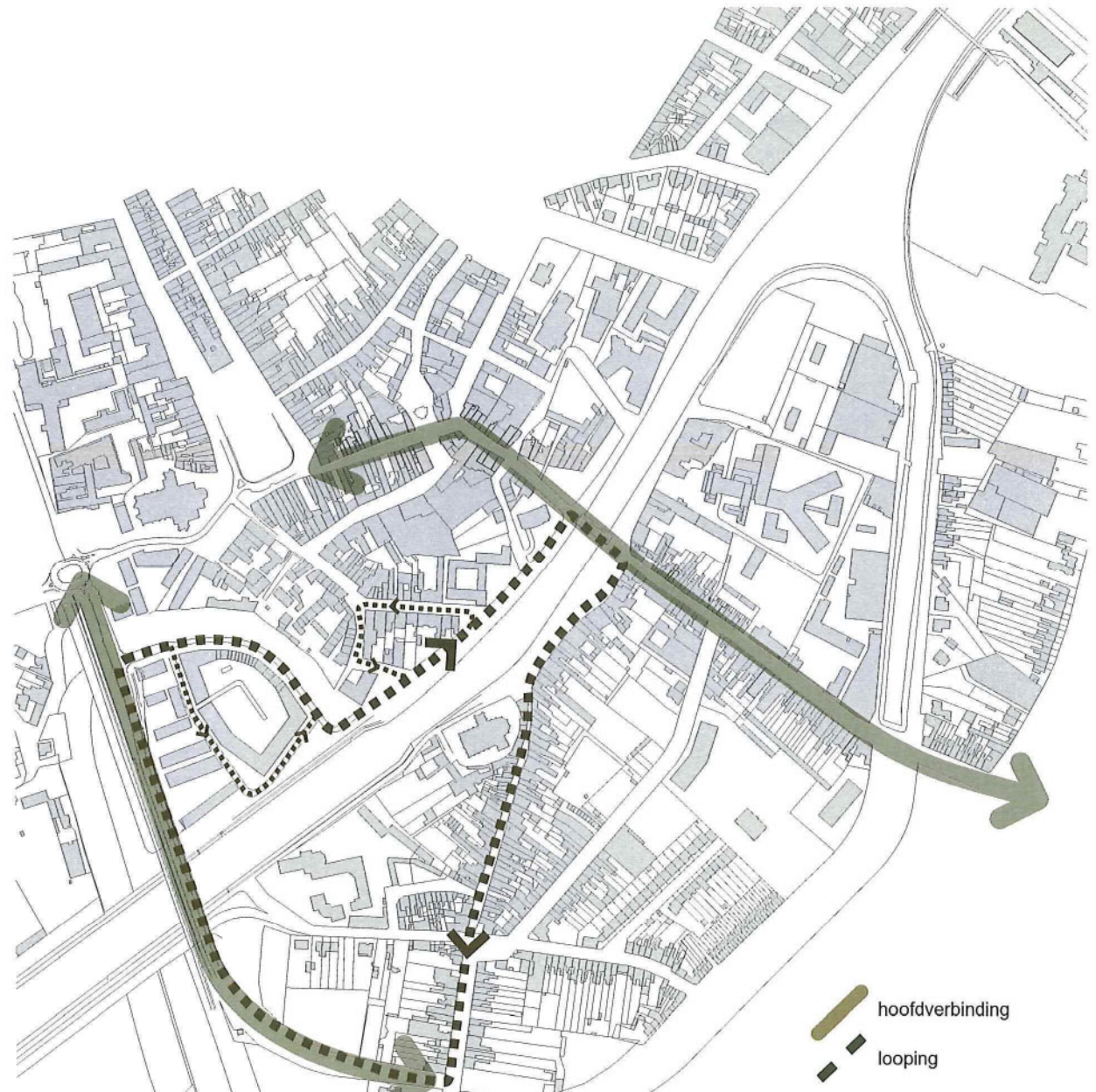
Dit gegeven gekoppeld aan de parkeerdruk maakt de Scheldeboorden onbruikbaar voor andere doeleinden.

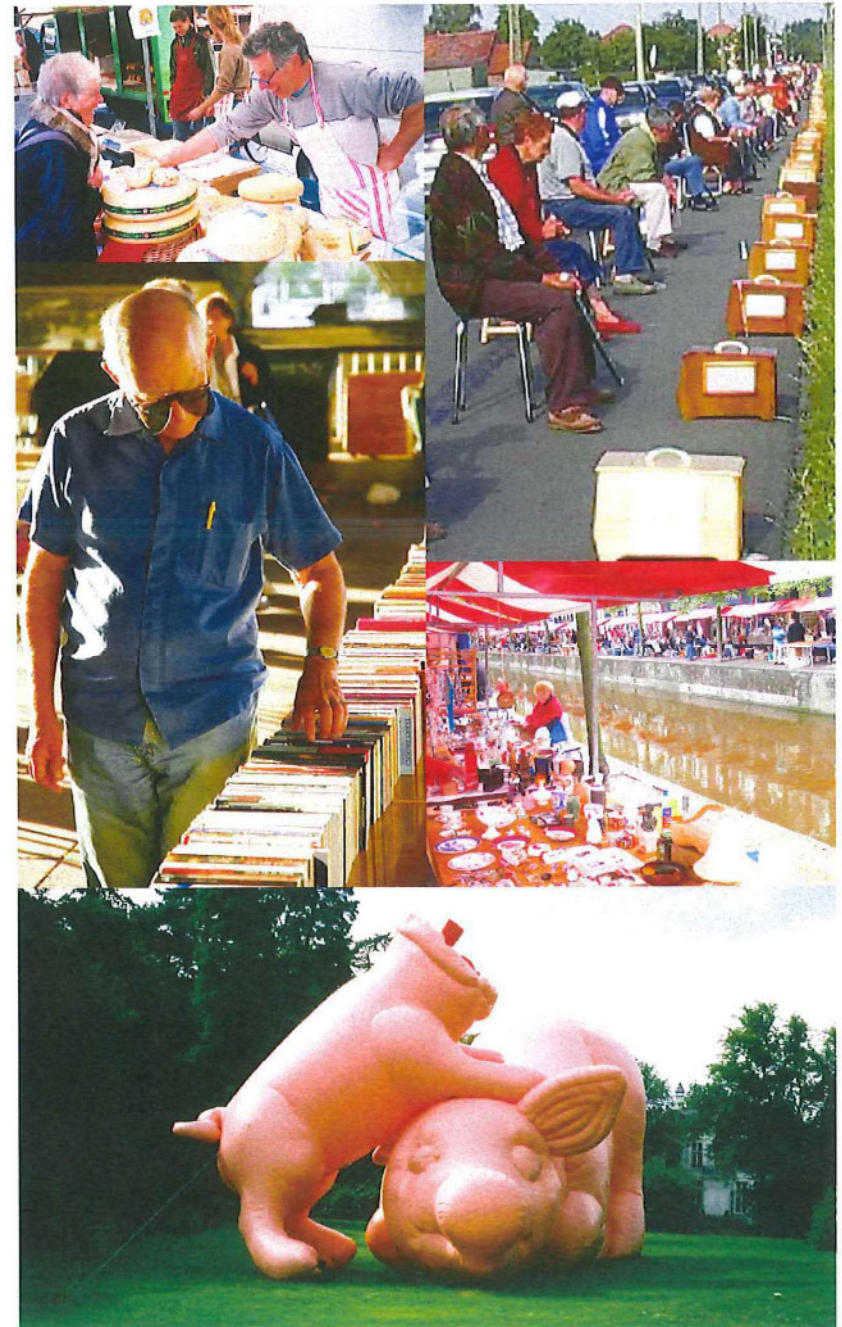
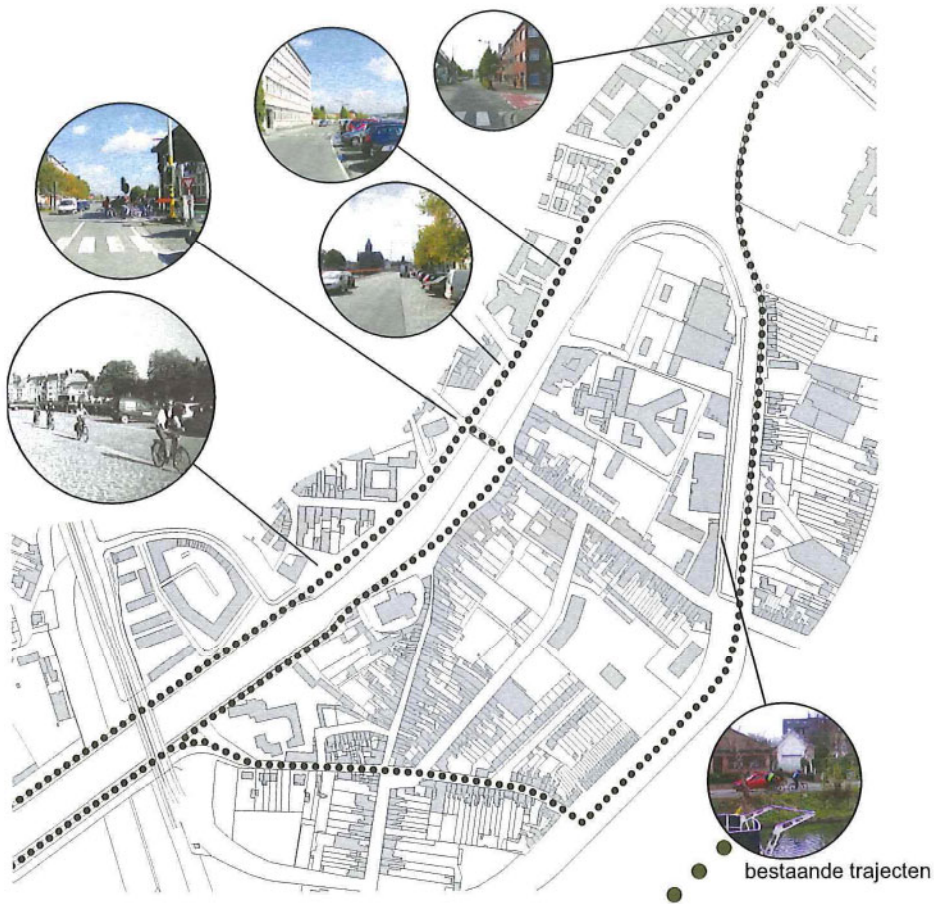
Naast het verlichten van de parkeerdruk dient ook het doorgaand verkeer drastisch te verminderen om de Scheldeboorden leefbaar en aangenaam te maken.

Het invoeren van een loopingsysteem kan daar bij helpen. Doorgaand verkeer blijft de grote assen volgen en wordt bij een gesloten brug of tijdens afgesproken periodes vroeger afgeleid, vanaf de Grote markt en het begin van de Bergstraat.

Lokale gebruikers en bezoekers volgen de looping om op hun bestemming te raken.

De verkeersdruk daalt en er is meer plaats voor bufferruimtes en langstrajecten. De Scheldeboorden worden veiliger en rustiger.





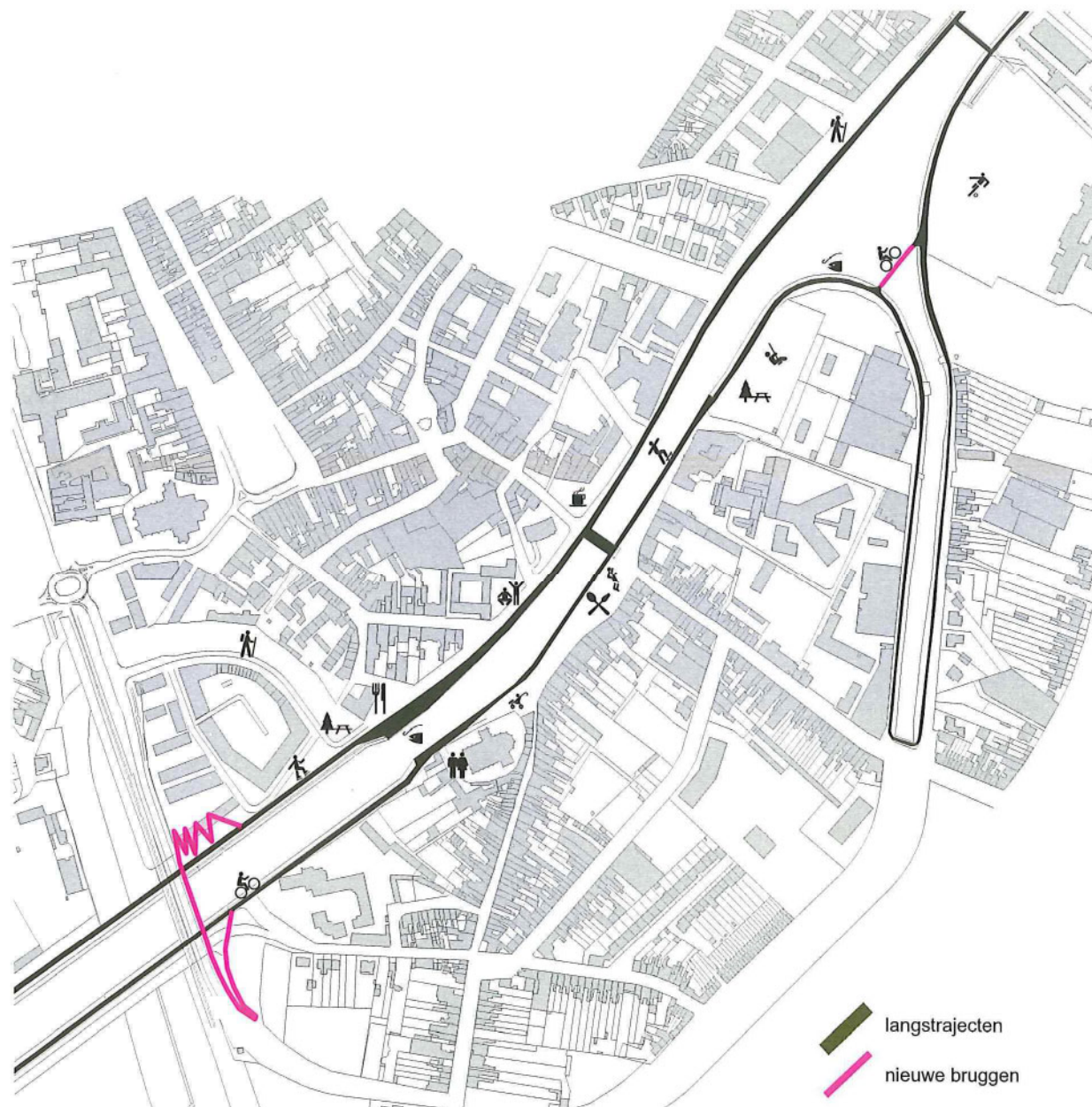
De doorgaande langtrajecten zijn verknipt of onbestaande. Fietzers en voetgangers zoeken hun weg tussen geparkeerde wagens, links en rechts van de weg en zelden langs de Scheldekaaien.

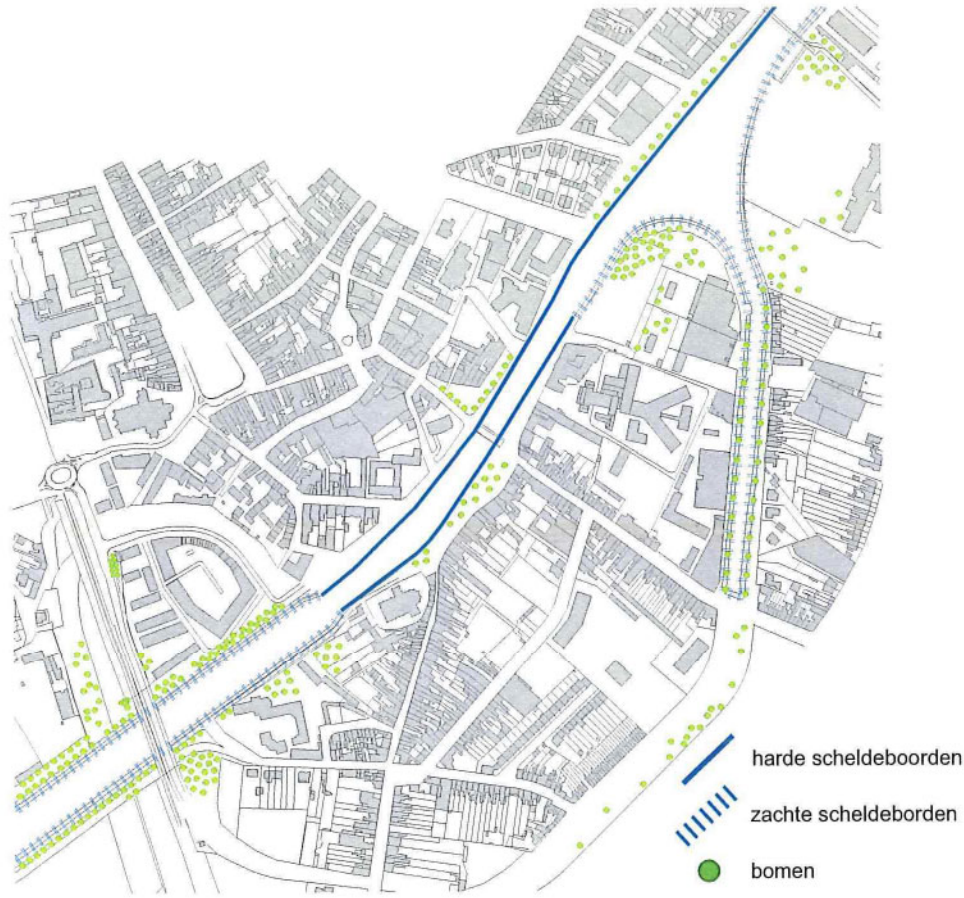
Het optimaliseren van deze trajecten houdt in dat er twee nieuwe fietsverbindingen komen: een brug die de Scheldekop met de doorgaande trekweg aan de jachthaven verbindt en een extra helling gelinkt aan de bestaande brug van de Casteleinstraat, die geïntegreerd is in de bestaande berm.

De zone vlak naast de Scheldekaaien met zicht op het water wordt gevrijwaard zodat flaneren of fietsen langs de Schelde ook in Oudenaarde een beleving wordt.

Fietsroutes die de Schelde volgen en Oudenaarde doorkruisen kunnen zo het hele traject vlak langs het water volgen.

Daarnaast bieden de verschillende nieuwe bruggen de mogelijkheid om de Scheldeboorden te ontsluiten via cirkeltrajecten en te gaan programmeren met allerlei lineaire functies. Van rommel-, boeken-, en biomarkten tot vinkenzettingen en beeldenroutes.





Het gebied wordt gekenmerkt door een geleidelijke overgang van een landelijk naar een stedelijk karakter. Bekijken we de opbouw van de kaaien dan is er een abrupte overgang van hard naar zacht. De aanwezigheid van groen in de stedelijke ruimte is daarbij zeer beperkt doordat het verkeer en het parkeren een groot deel van het terrein innemen.

Koppelen we de overgang van harde naar zachte kaaien aan de inplanting van de bomen dan merken we bijna dezelfde abrupte overgang. Lineaire, ritmisch opgebouwde bomenrijen in het landschappelijke en plaatselijke groepjes bomen in het stedelijke deel. Deze typische kenmerken kunnen dan ook als beeldbepalende elementen behouden blijven en zelfs versterkt worden.

Het landelijk lineair ritmisch bomenlint krijgt een uitbreiding aan 'de ham', aan de jachthaven en in het verlengde ervan. In de intensief gebruikte gebieden worden nieuwe groenelementen ingeplant (groen parkeren).

Zo ontstaat er een groene wand in de langse richting (die je al varend of fietsend ervaart), die tegelijkertijd ook nog voldoende transparantie biedt ten opzichte van de bestaande bebouwing en de diverse gebruikers van de publieke ruimte.





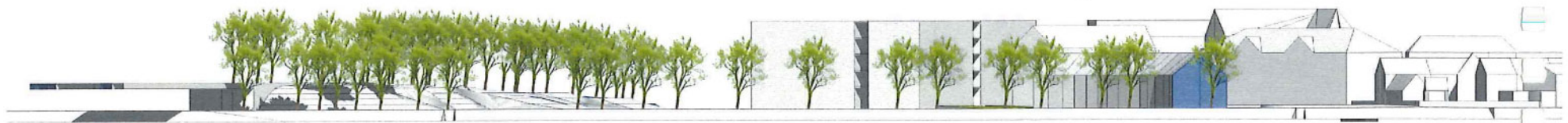


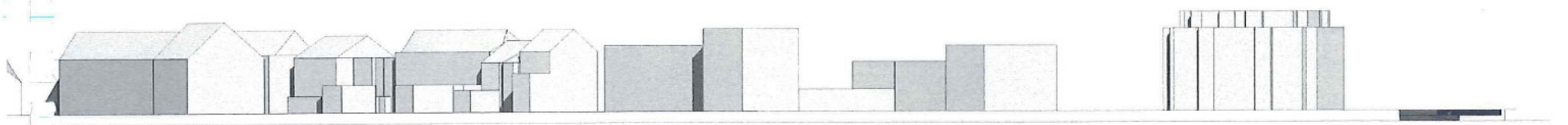
Het omkeren van het negatief beeld die de 'lege corridor' oproept naar een 'linear attractor' als 'publieks'-trekker voor de Scheldeboorden van Oudenaarde is de doelstelling van de voorgestelde ingrepen.

Een aantal ingrepen zijn noodzakelijk om de inherente kwaliteit van de ruimte bloot te leggen. De combinatie van minder verkeer en parkeren, meer ademruimte voor de gebruikers, meergroenenbetere langtrajecten geeft meer mogelijkheden om de ruimte te gaan benutten.

Deze basisprincipes vormen de onderlegger voor een verdere verfijning van deze strategie die door middel van een reeks ingrepen en projecten kan resulteren in een consistente verbetering van de structuur en beeldkwaliteit van de Scheldeboorden.

Deze strategie is afhankelijk van zowel een doorgedreven beleid op vlak van mobiliteit als de uitwerking van de verschillende stadsprojecten op 'de ham' en 'de Scheldekop'. Het systeem biedt een grote mate van flexibiliteit zodat het zich kan aanpassen aan de context en zodoende veranderingen of verschuivingen kan opnemen.

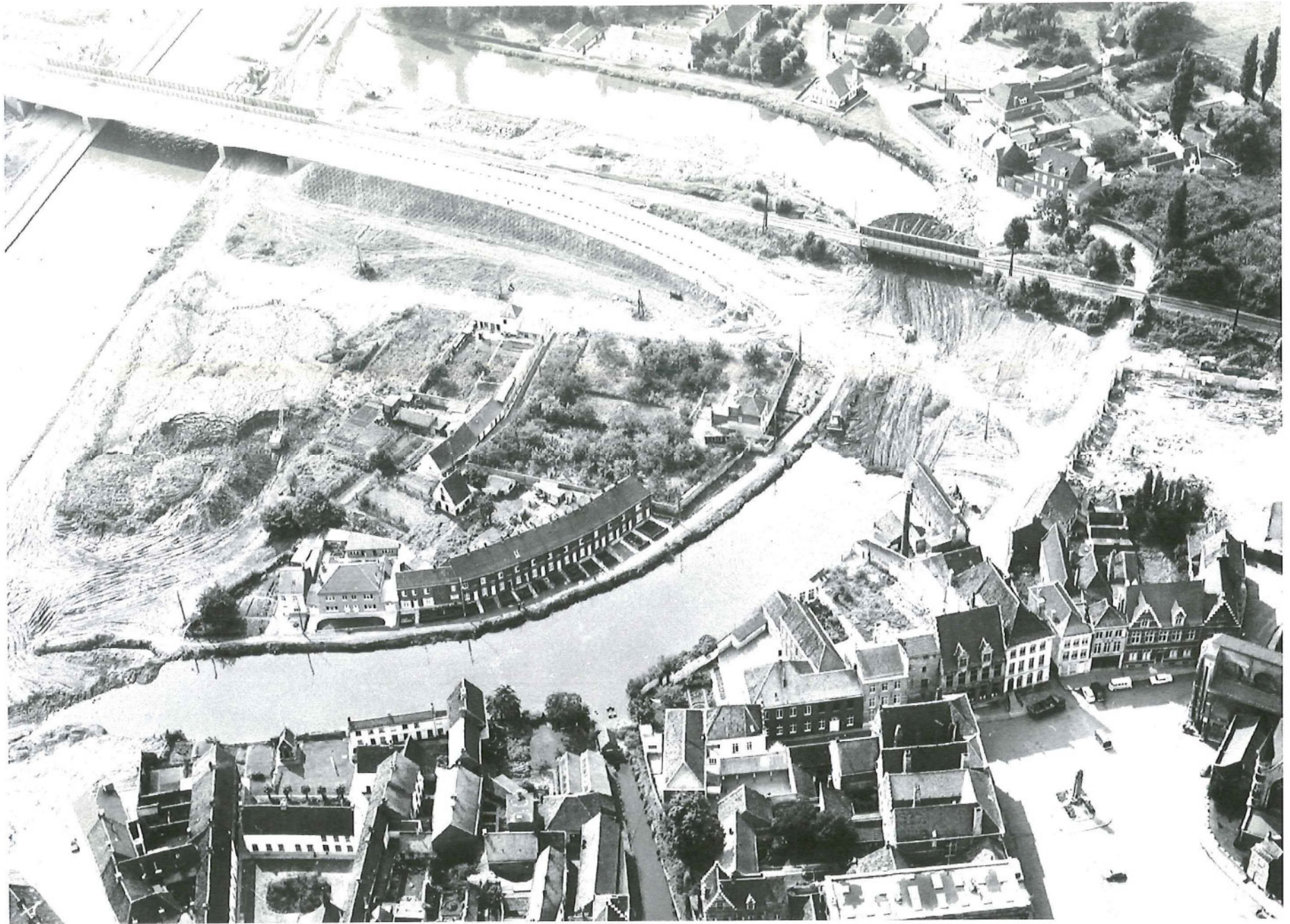




B

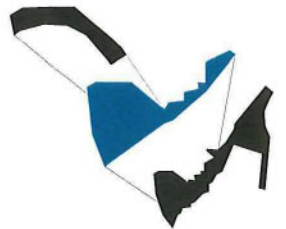


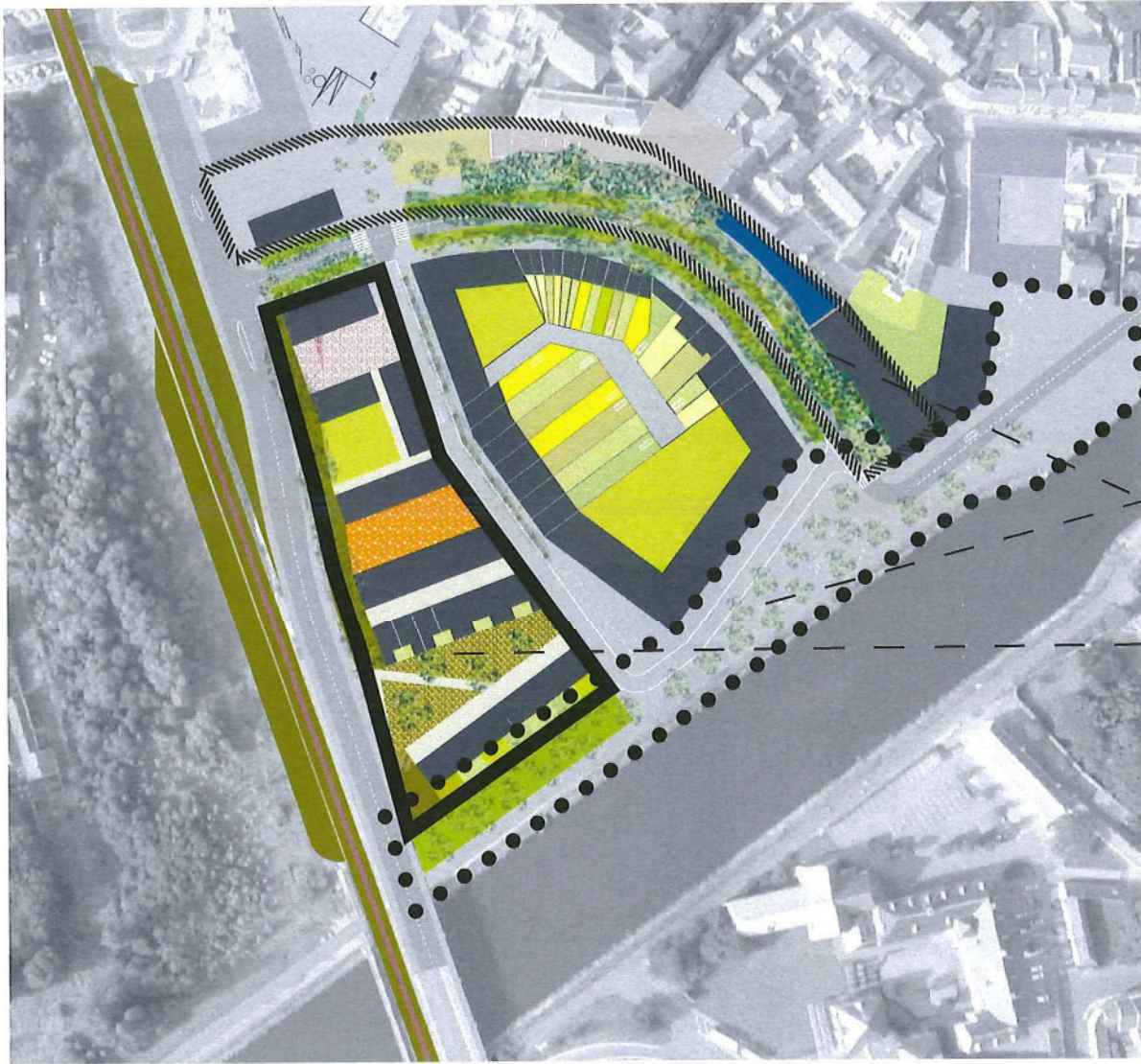
N



DE WERKZAAMHEID VAN DE WET

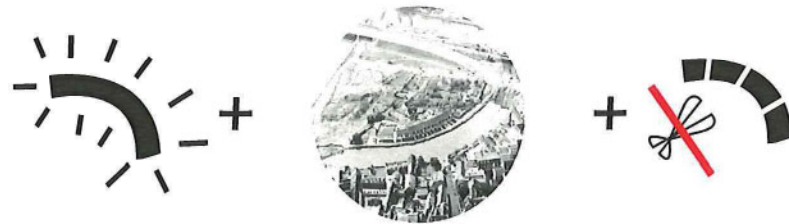
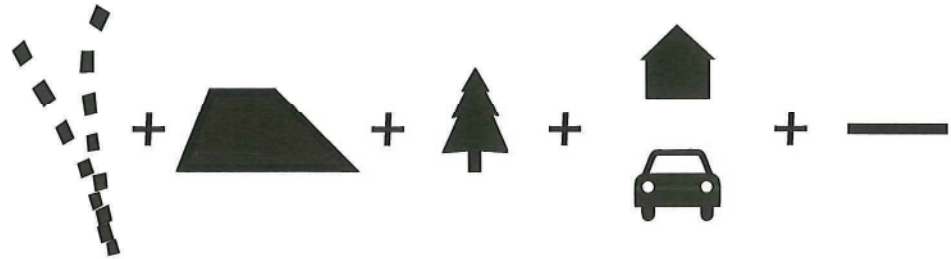
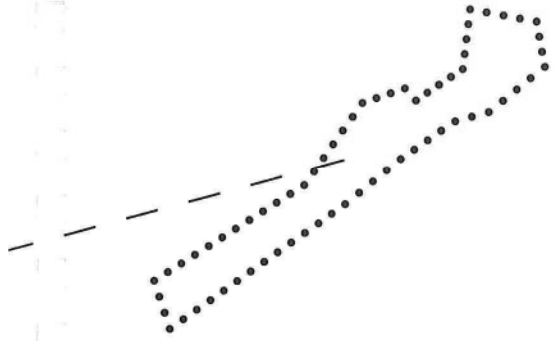
VISIE 'DE HAM'

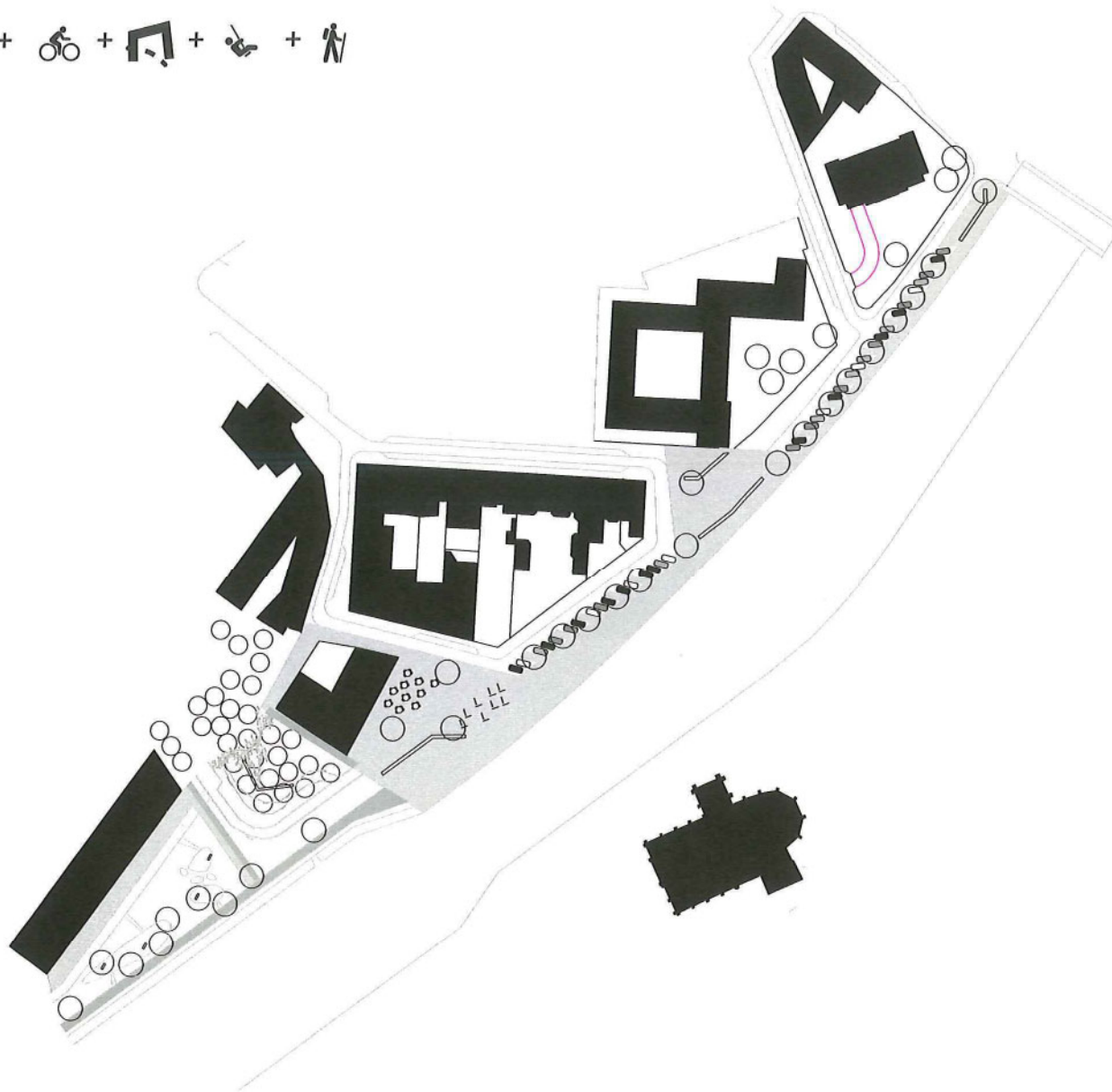




 **3 GEBIEDEN**







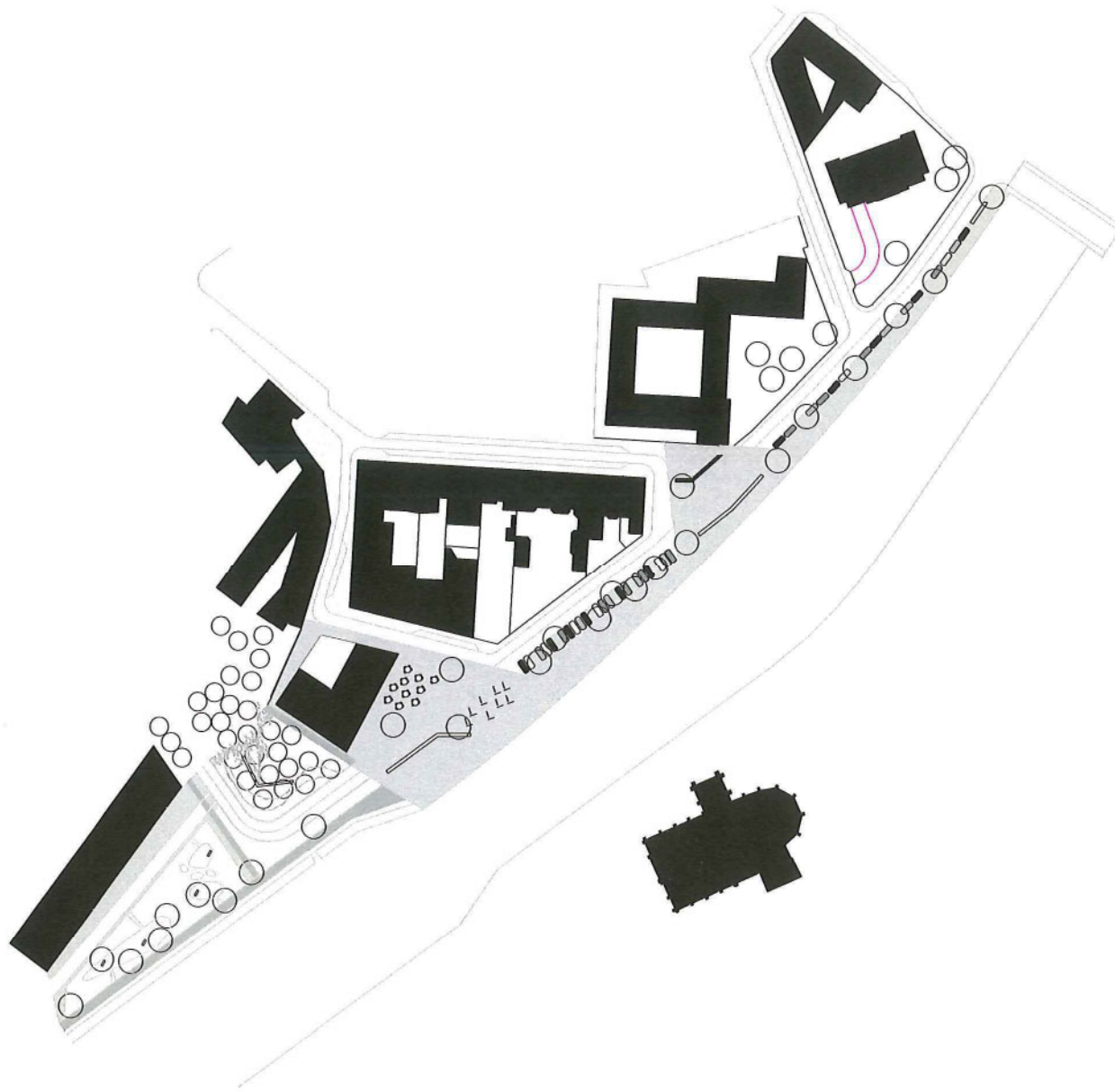
De inrichting van de Schelde boorden is een concretisering van de uitgestippelde strategie. Specifieke functies krijgen een bufferruimte; parkeer- en verkeersruimte krijgen een compactere oplossing zodat de realisatie van langtrajecten aan het water mogelijk worden.

De smallendam vormt een schakel tussen stedelijk en landelijk. Lineaire, ritmische boom-structuren gaan hier over naar een fragmentair lint. Op dit knooppunt kantelt de verhouding tussen harde en zachte materialen en de intensiteit van het gebruik van de ruimte.



SCHELDEBOORDEN

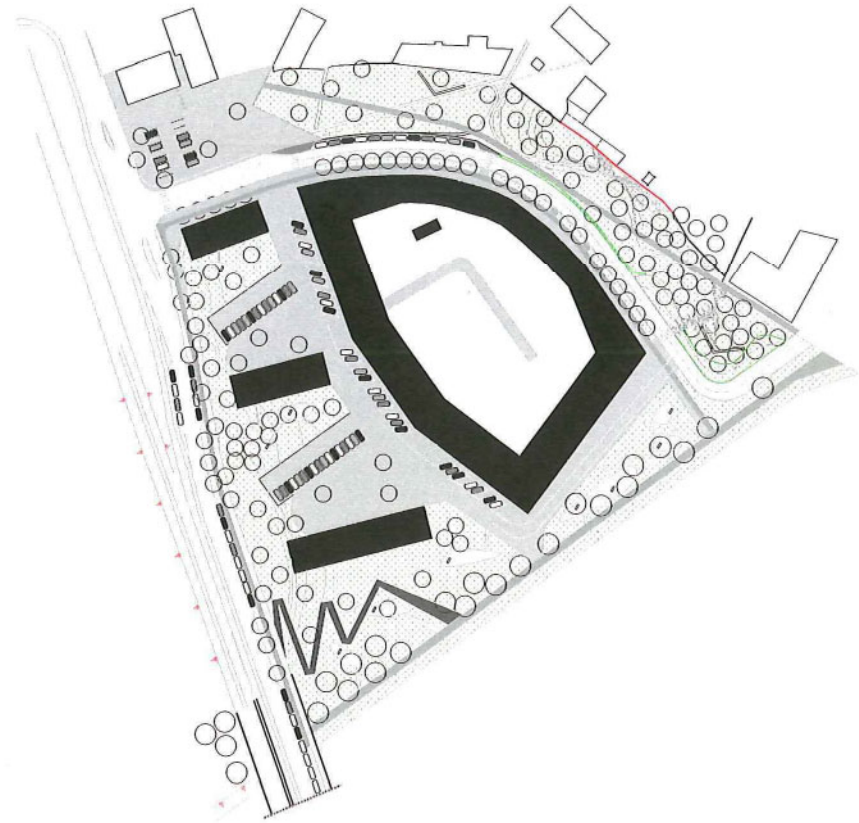
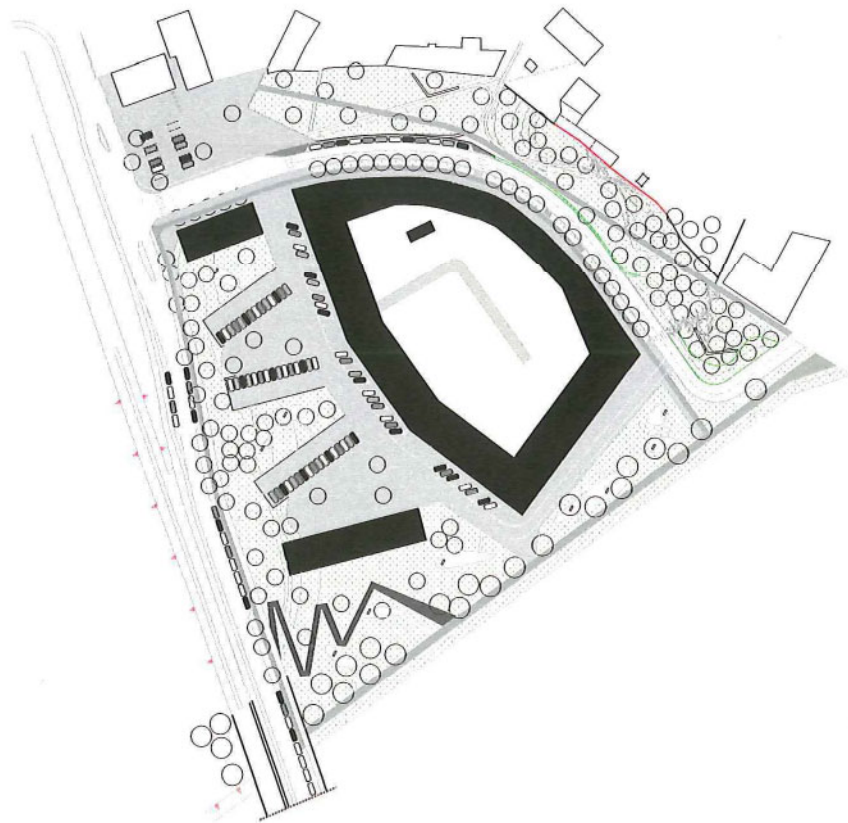
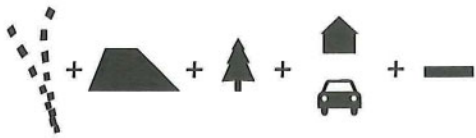


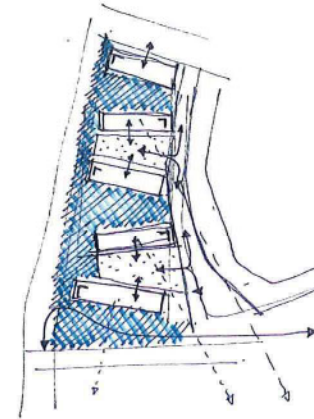
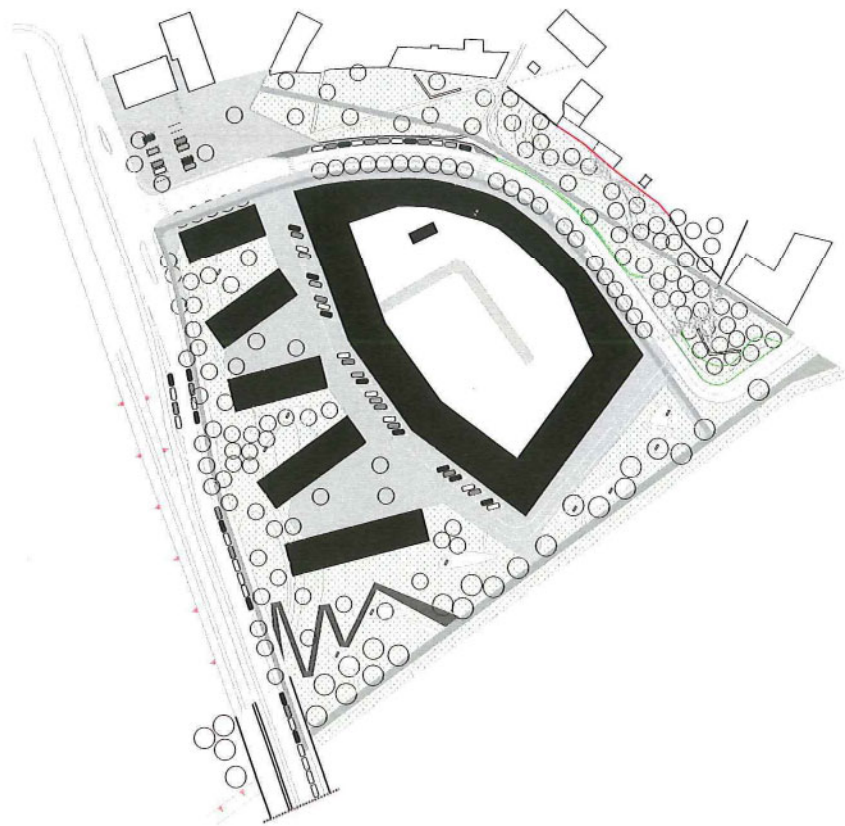


Het verharde gebied heeft een **intensief** gebruik. Ter plaatse van de vooropgestelde bufferruimtes wordt dit verharde gebied verhoogd uitgevoerd om de verkeersstroom te breken.

Het vrijwaren van een vrije zone aan de waterzijde is essentieel om de langstrajecten te kunnen verwezenlijken. De grootte van de overblijvende parkeerzones is afhankelijk van de wijze van circuleren. Indien parkeren primeert op het verkeerssysteem dient men over te gaan naar een enkelrichtingssysteem. Indien het verkeerssysteem primeert dan dient men een sterker gereduceerd parkeerprogramma te realiseren.

Het 'zachte' gebied wordt getypeerd door een groene, moeilijk doordringbare structuur. Smalle paden, een fietsbrug, eilanden in het groen en elementen aan het water vormen een aanvulling op het hoofdzakelijk **extensief** karakter van dit gebied. Het gebruik van deze ruimte is occasioneel, informeel of zeer lokaal gericht op de aanpalende woningen.

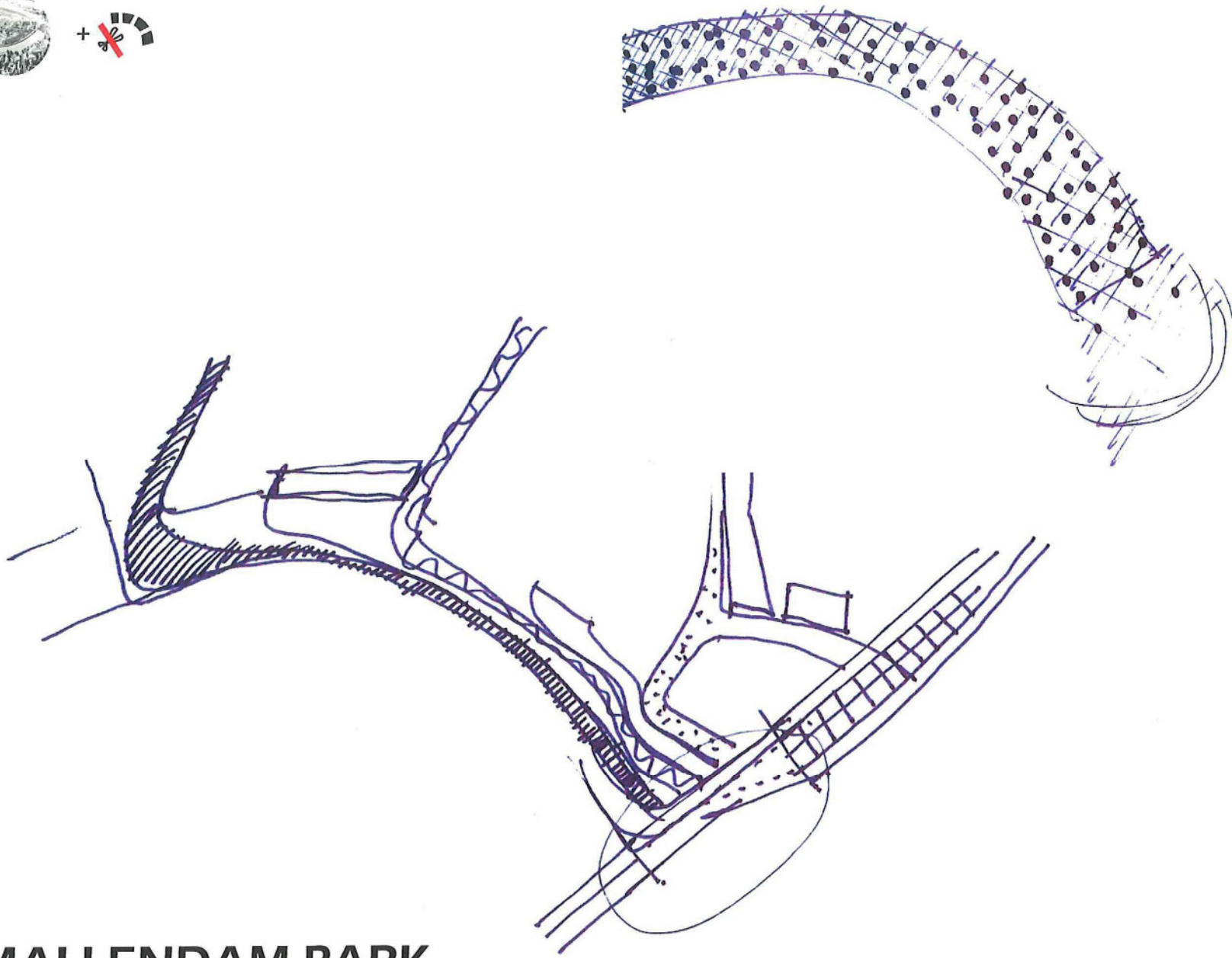


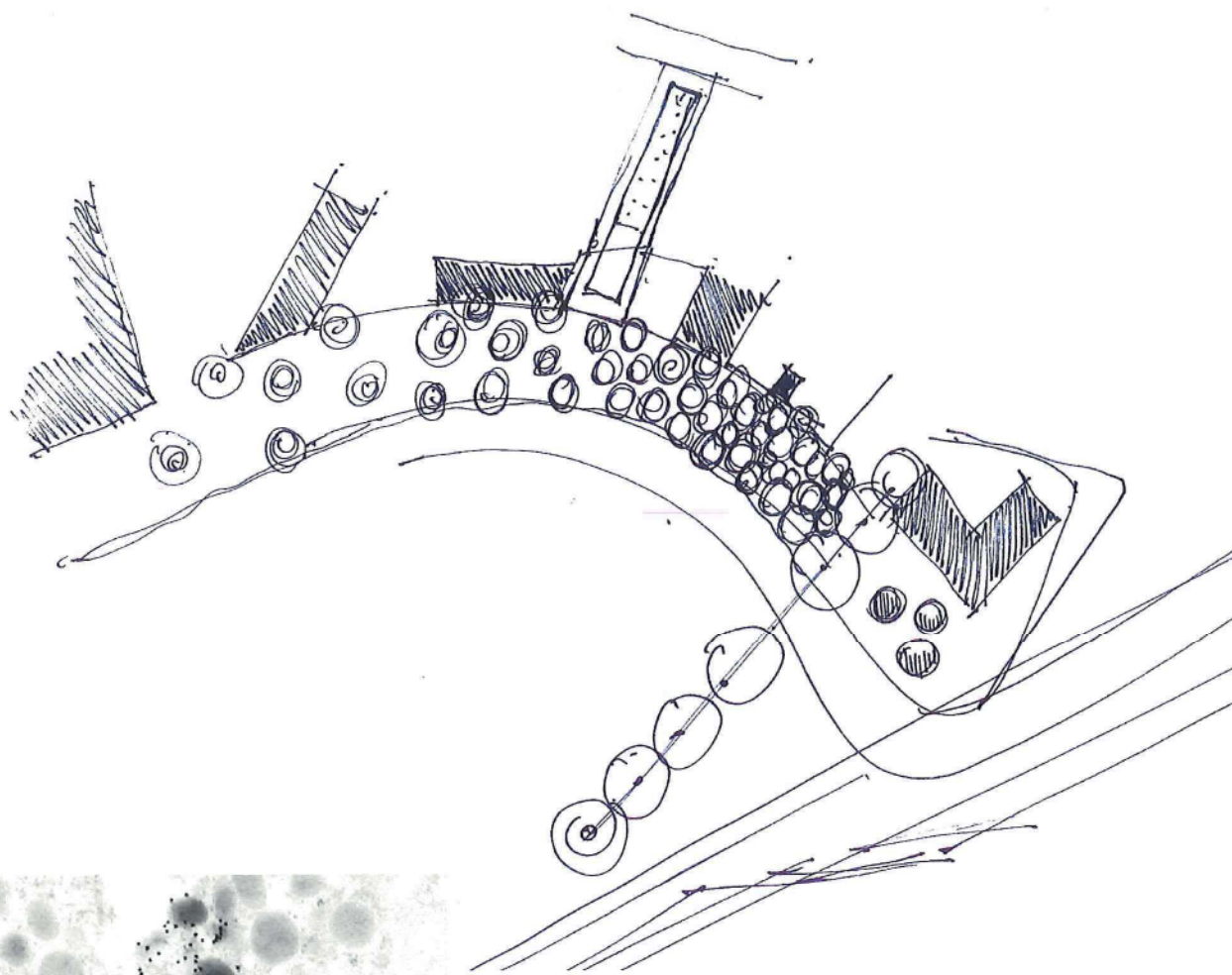


De visie op het bermgebied bouwt verder op de 'cadans' beschreven in het masterplan van Technum. Het rijgt de groene structuur van de berm aan de verharde structuur van de lokale woonstraat. De geschrante geplaatste woongebouwen vormen de schakel tussen deze twee gebieden. De groene ruimten gericht naar het berm landschap geven een geborgen privater karakter, terwijl de verharde ruimte de fronten vormen voor deze nieuwe woningen en zich richten naar de woonstraat.

Een belangrijke ingreep die we willen toevoegen is de verplaatsing van de helling van de fietsbrug naar de Scheldeboord. Het is voor de continuering van de trajecten cruciaal om deze helling duidelijk herkenbaar en zichtbaar te maken. Daarom wordt het frontgebouw terugwijkend ingeplant om voldoende ruimte te geven aan een langzame fietsvriendelijke helling.

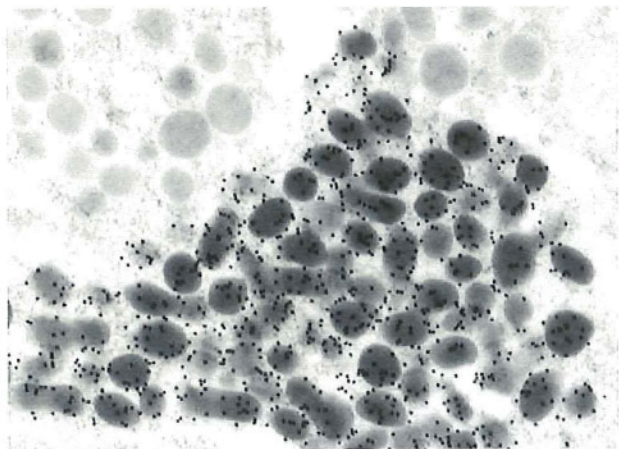
Gezien de parkeerdruk in de stadskern en de reductie van het parkeren op de kaaien, kan dit gebied (heden parking) gefaseerd ontwikkeld worden met een gedeeltelijk behoud van het parkeren. Door het oppervlakte aandeel van het parkeren te koppelen aan de footprint van de toekomstige gebouwen kan het autoaandeel in de verschillende fases in balans gehouden worden.





De smallendam is, met zijn langgerekte, gebogen vorm, gewrongen tussen de versnipperde randen van de stadskern en de gebogen lintbebouwing van de oude arbeidershuisjes, een relikwie uit het verleden. Alles verwijst naar de oude stroom die voor het rechtekken van de Schelde langs de rand van de stad meanderde. De plek is leeg, net zoals het vroeger altijd geweest is.

Een park op de smallendam moet op een neutrale manier omgaan met die plek en zijn mistige verleden. Zoning in functie van een eventueel nieuw programma is niet gewenst. Wel moet het park een maximale doorstroom garanderen naar de Scheldeboorden. Het moet zich laten vormen door zijn randen, gebruikers en bezoekers. Het park ontvouwt zich, laat zich lezen als één element, één vlak, onder een deken van groen die opbouwt in densiteit. Van functioneel en open tot dicht en geborgen.





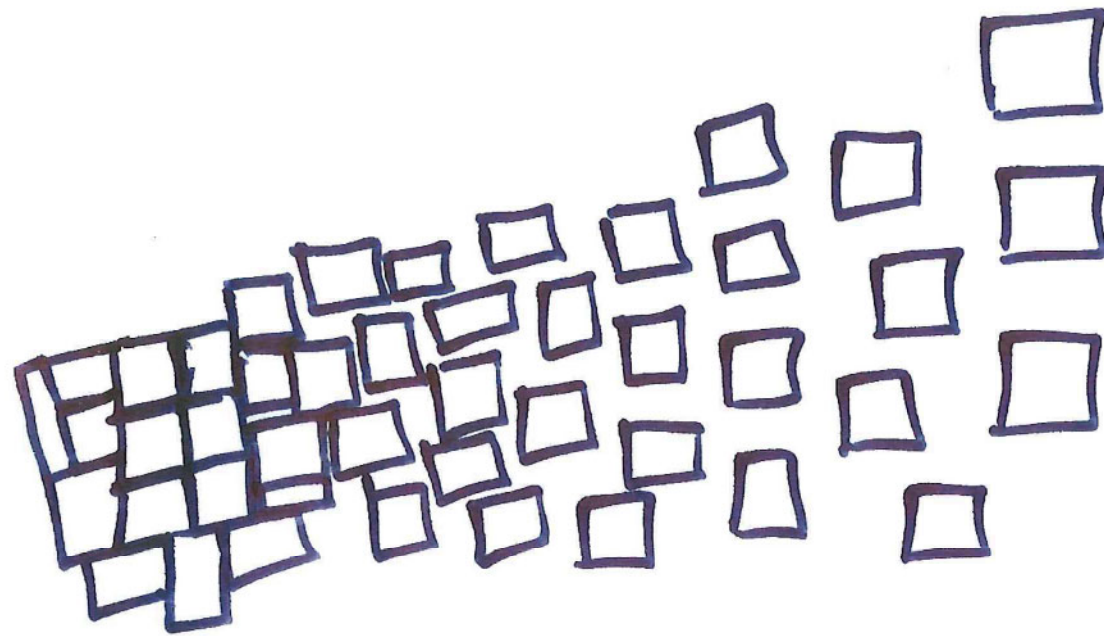




SMALLENDAM PARK

SMALLENDAM PARK





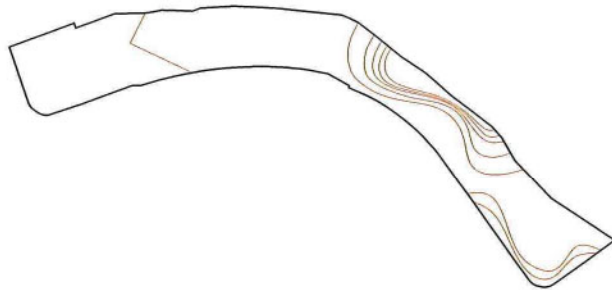
De keuze voor één element, één vlak en één bomengroep is het resultaat van de zoektocht naar een sterk element dat de sterk variërende context kan trotseren.

De doorstroming naar de Scheldeboorden primeert op het programmeren van de parkstrip. De elementen die worden opgenomen in het park zijn functies die de Scheldeboorden niet kunnen realiseren (geborgenheid) of die in directe verband staan tot de rand van het park (school, horeca,...).

De uitwerking van deze uitgangspunten geeft verder vorm aan dit park door het invoegen van een aantal lokale accenten, zonder afbreuk te doen aan de totale ervaring van de ruimte.

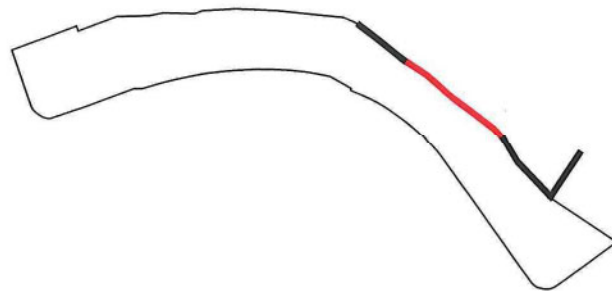


RELIEF



Het plaatselijk wijzigen van het relief geleidt de gebruiker door het park. Het terrein evolueert van vlak en zichtbaar naar geborgen en beschermend. Ter plaatse van de bewaarde scheldemuur wordt het terrein 1,25m verlaagd.

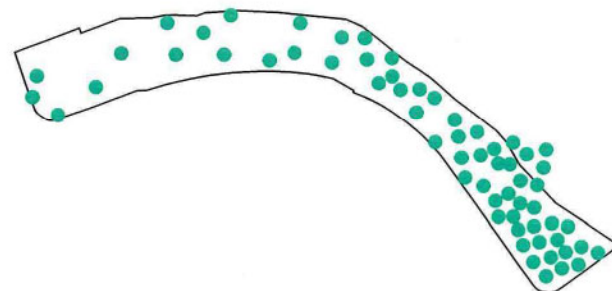
SCHELDEMUUR



De oude Scheldemuur wordt in ere hersteld en maakt mee deel uit van het park. De muur verwijst naar het verleden en dient tegelijkertijd als (een lokale) afbakening van het nieuwe park.



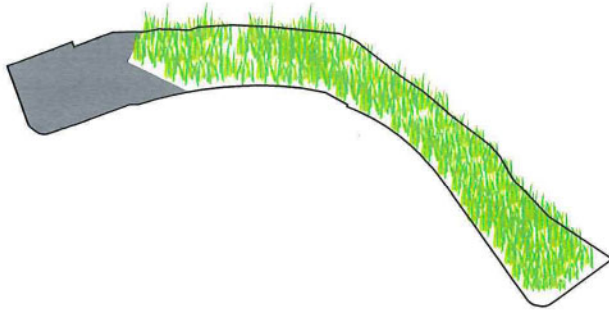
BOMEN



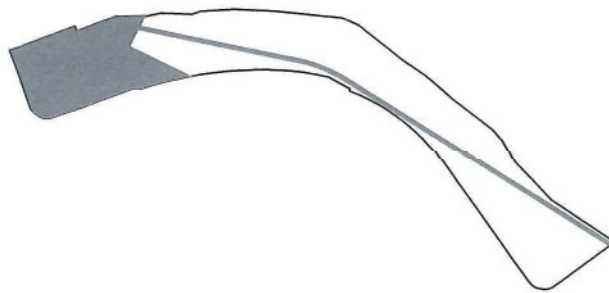
De densiteit van de bomen neemt toe naarmate men de Schelde dichtert nadert. Het vrije open karakter laat spelen en evenementen toe. Naarmate de densiteit in bomen stijgt is er meer geborgenheid. Als 'beloning' krijgt de gebruiker die via het park komt aan de Scheldeboord een zee van ruimte te zien.



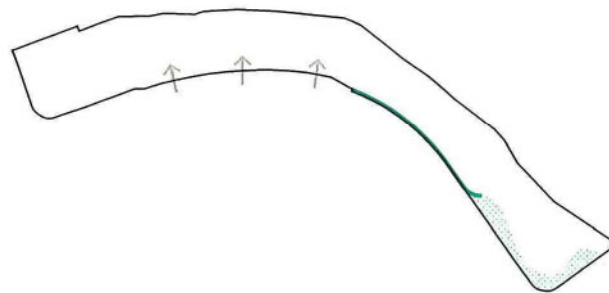
HARD | ZACHT



FIETSVERBINDING + VOETPAD



AFSCHERMING + GELEIDING

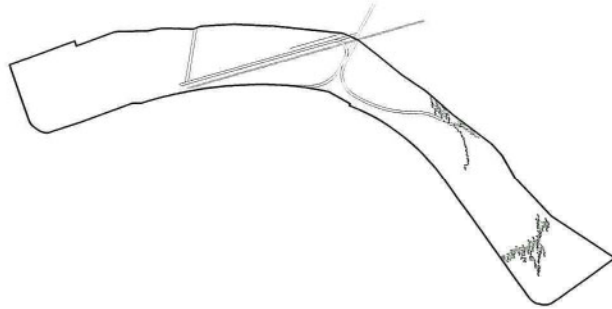


Ondercheid tussen hard en zacht. Het verharde plein in herbruikte kasseien verdraagt parkeren, evenementen, tenten. Het grasvlak laat spelen, sporten, zitten toe.

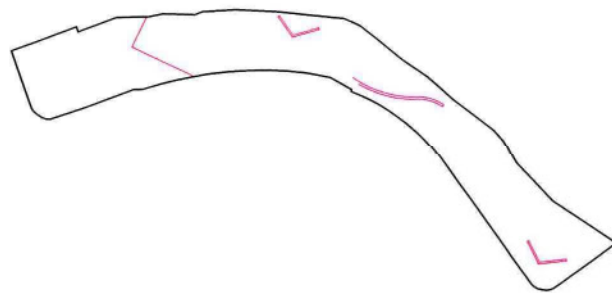
De snelste weg is de kortste weg. Wie wil kan alternatieve routes bedenken of zich laten meevoeren door de verschillende geleiders in het park. De snelle route is in een glad, snel, fietsbaar materiaal.

Bescherming en geleiding van de zwakke gebruikers. Een beukenhaag dient als buffer tussen fietspad en rijweg. Wilde ongemaaide grassen maken de hoek van het park moeilijk doorgaanbaar en geleiden de gebruikers terug naar het fietspad of naar de oversteekplaats via de stapstenen. De kiss & ride zone loopt over in het park en vormt een 'mechanische' buffer.

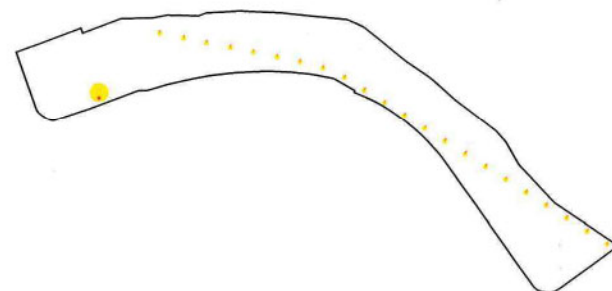
LOKALE VERBINDINGEN



ZITELEMENTEN



VERLICHTING



De lokale verbindingen worden als speelse elementen in het park ingepast. Ze bieden de gebruikers verschillende routes en mogelijkheden. De materialen van de paden verschillen. Van vijfhoekige betonnen stapstenen tot boomschors, keien, klinkers en gewassen beton.

Het park biedt verschillende mogelijkheden om te zitten. Een verhoogde bordsteen, betonnen L-vormige zitbanken, een pad die door de glooiing in het terrein zitelement wordt.

De verlichting in het park wordt aangepast aan het gebruik. Op het verharde deel komt één centraal lichtpunt om ruimte vrij te houden. Het fietspad wordt verlicht door een L-vormig armatuur die de fietser of voetganger begeleidt over het gehele traject. Daarnaast worden verspreid over het park up-lighters geplaatst onder de bomen. Deze gebruiken de zilverkleurige berkenstammen als reflector.







