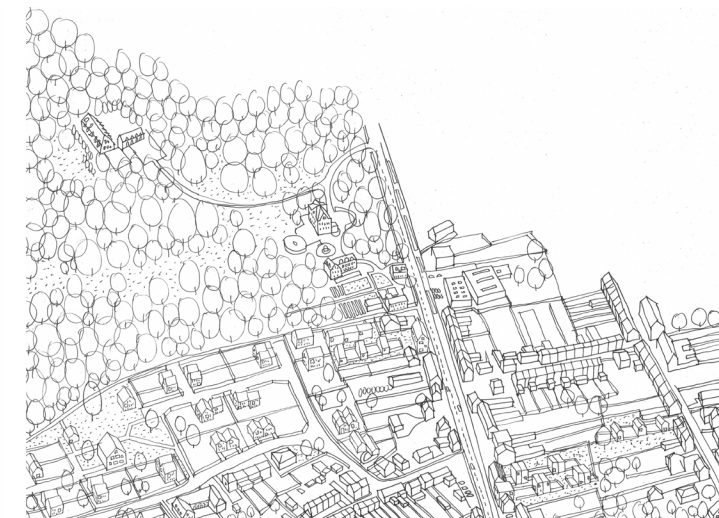
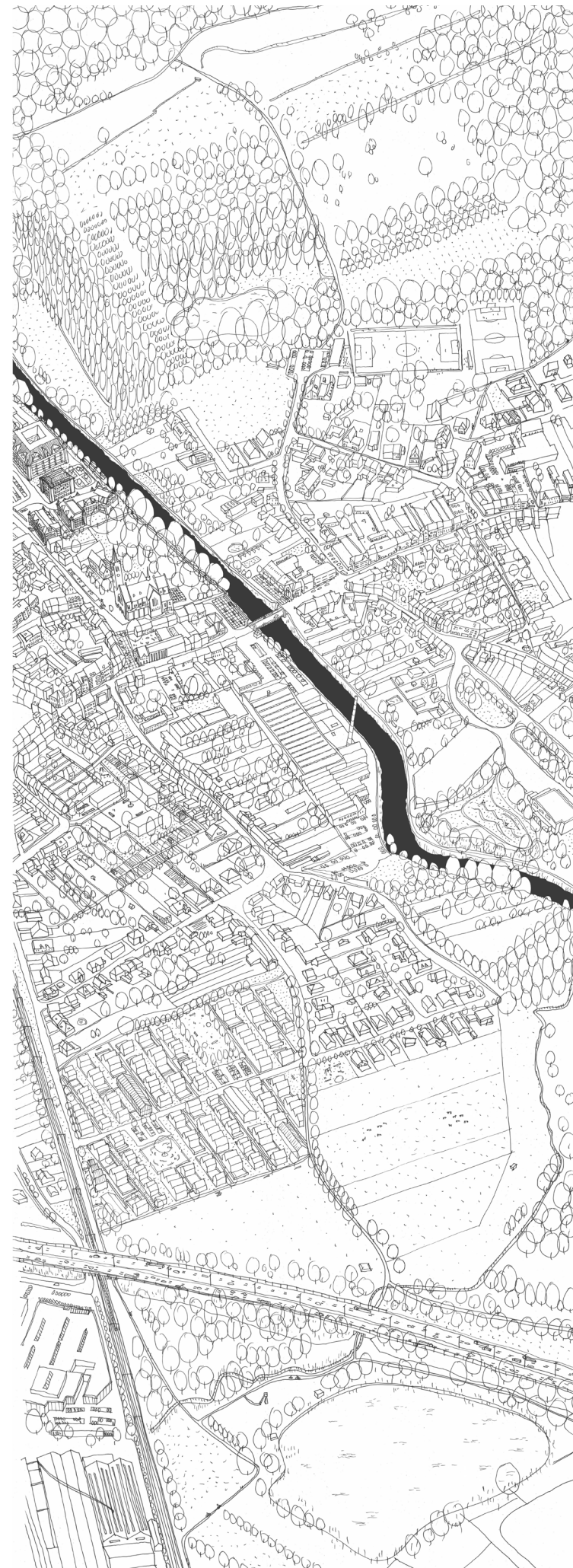
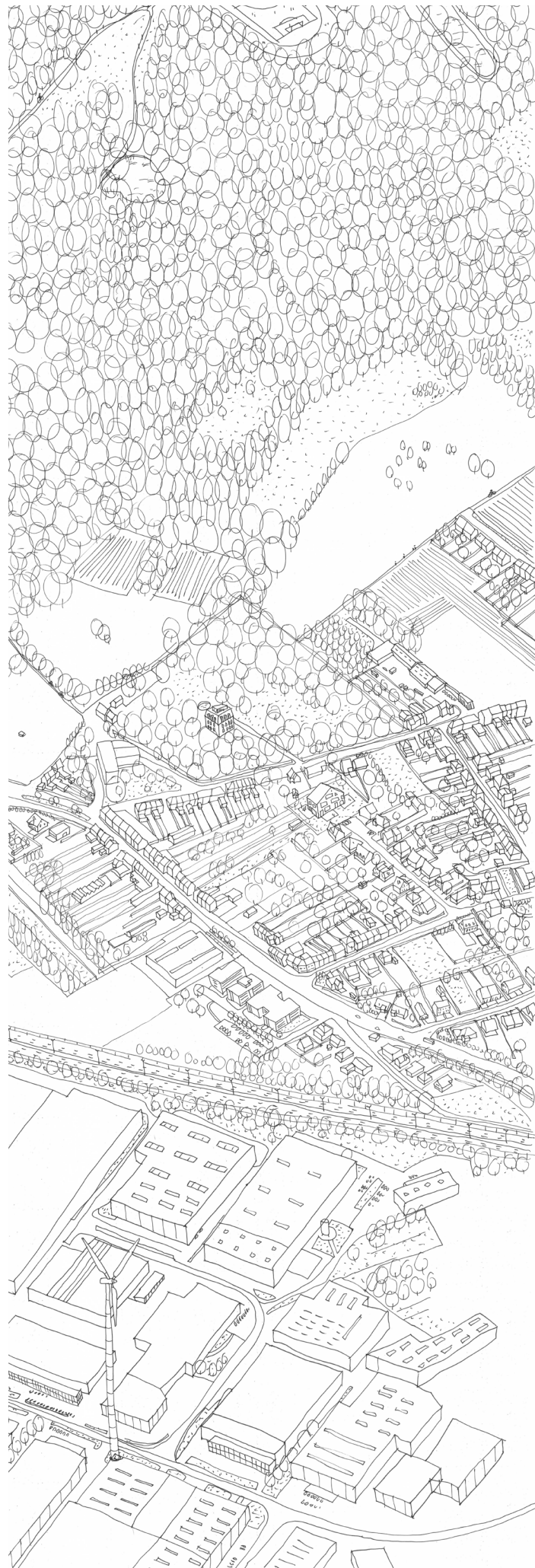


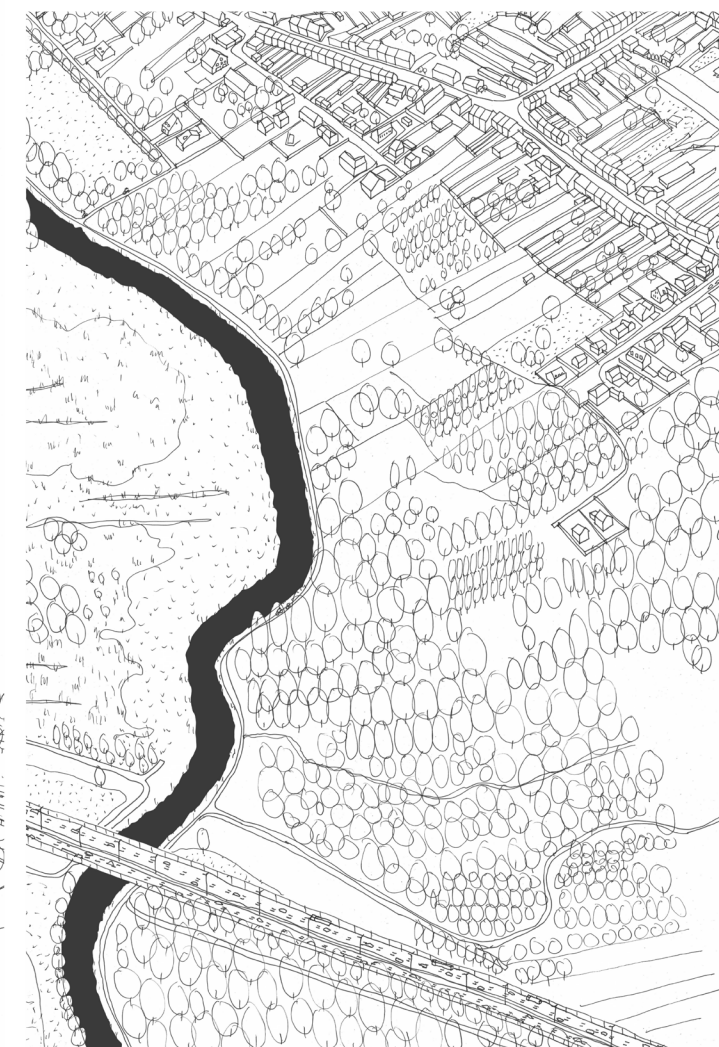


Aangenaam Verblijf Wonen Tussenin

Offerte 0029 2905 B

De volledige studieopdracht voor de opmaak (vast gedeelte), de uitwerking van de conceptstudie en/of de supervisie bij de realisatie van het masterplan Erembodegem te Aalst

14/06/2016



“Maar ... de hemel beware er ons voor moest het niet méér zijn dan dat: het is een plas, een zee, een chaos: het is het boek van al wat er op de kapellekensbaan te horen en te zien viel, van tjaar 1800-en-zoveel tot op deze dag” (De Kapellekensbaan, Louis Paul Boon)



luchtfoto - zicht over Erembodegem naar Stadspark en Aalst (fotograaf Jo De Coninck)

Opdracht = masterplan! Quid?

Erembodegem is een deelgemeente van Aalst. De ruimtelijke structuur van Erembodegem wordt gedomineerd door een aantal lijninfrastructuren die het verstedelijkt gebied doorkruisen: de spoorlijn Aalst-Denderleeuw, de autosnelweg E40 Gent-Brussel, de Dender, de Brusselbaan, de Geraardsbergsesteenweg en de Ninoofsesteenweg.

Met de opmaak van een masterplan wil de Stad Aalst een globale toekomstvisie voor Erembodegem ontwikkelen. Het moet resulteren in de herwaardering van Erembodegem en in een kwalitatieve woonomgeving. De Stad Aalst wil zo een impuls geven aan de leefbaarheid van dit stadsdeel en wil de identiteit ervan versterken. De visie moet een kader vormen voor toekomstige ruimtelijke initiatieven. Mobiliteit wordt aanzien als belangrijk aandachtspunt. Het is tevens de ambitie om in Erembodegem in te zetten op het groene en recreatieve karakter van de Dendervallei en maximale aandacht te hebben voor economie en werken.

Het structuurplan Aalst geeft aan dat Erembodegem dient te evolueren naar een complementaire stedelijke woonomgeving voor Aalst. Dit met hoge woonkwaliteit, een veelheid aan verweven functies en een hoge dynamiek.

De stad Aalst heeft volgende doelstellingen voor het masterplan naar voren geschoven:

- 1) *Het uitwerken van een strategie voor Erembodegem binnen het stedelijk gebied, zonder de leefbaarheid aan te tasten en door het karakter als deelgemeente te bewaren*
- 2) *Het stedelijk karakter van het centrum van Erembodegem uitspelen tegenover het landelijk karakter van de rand van Erembodegem*
- 3) *Het bekomen van een uitstraling en eenvormige aanblik van het openbaar domein in het centrum van Erembodegem*
- 4) *Het onder de aandacht brengen van de identiteit van Erembodegem*
- 5) *Het creëren van mooi en toegankelijk groen, voor elke doelgroep. Het uitwerken van een recreatieve groene zone in de overgang tussen Aalst en Erembodegem maakt hier onderdeel van uit (fietsen, sporten, waterfront recreatie, groene long, groene fietsverbinding,...).*
- 6) *Mobiliteit als essentieel aandachtspunt*
- 7) *Het aanbieden van meer ruimte om te ontmoeten door een doordachte inrichting van het openbaar domein en aangepaste infrastructuur voor het verenigingsleven*
- 8) *Het selecteren van cruciale sites die de leefbaarheid van Erembodegem kunnen verbeteren en deze ontwerpen (niet limitatief en bij wijze van voorbeeld : Jaagpad, ‘Gates’ site, Dekaply site, omgeving Louis Paul Boon school, pastorietuin, NMBS parking,...).*
- 9) *Het behouden en versterken van het ondernemerschap, zowel door een kwaliteitsvolle en gevarieerde kleinhandel in het centrum als in het regionale bedrijventerrein.*

Hoe lezen we Erembodegem?

Van bovenaf kunnen we Erembodegem lezen als een verstedelijkt landschapten zuiden van Aalst. De verstedelijking gebeurde voor groot stuk dwars op de Dendervallei. Er is op de rechteroever van de Dender ook een belangrijke uitloper van de verstedelijking parallel aan de Dender. We lezen met enige verbeelding een T-vormige figuur, een schuine T! De nabijheid van Aalst is opmerkelijk, net zoals de groenpool die Erembodegem quasi volledig omsluit.

De lineaire ontwikkeling dwars op de Dendervallei ten zuiden van Aalst is heel duidelijk afleesbaar in historische kaarten: Ferraris (1771-1778), Atlas der Buurtwegen (1841), Vandermaelen (1846-1854), en Popp (1842-1879). We herkennen de Keppestraat en in het verlengde de huidige Hogeweg & Jagershoek. We zien de Brusselbaan (ontstaan als heirbaan) parallel aan de Dender. Tussen Brusselbaan en Dender herkennen we ook de huidige Leuvestraat. Rondom laatste is de ontwikkeling zuidwaarts af te lezen, parallel aan en een 15 tal meter hoger, op de flank van de Dendervallei. In de historische kaarten zijn Ter Muren en de Erembodegemstraat wel te traceren maar is de ontwikkeling van gebouwen duidelijk later gekomen dan Keppestraat-Hogeweg-Leuvestraat.

Het beeld van bovenaf leert ons ook dat Erembodegem heel erg verstedelijkt is geraakt. Barrières zoals de E40 en de spoorweg lijken erg dwingend. Ook de Brusselsebaan zorgt voor een barrièrewerking tov het meest oostelijke deel van Erembodegem. De Dender loopt doorheen de gemeente en vormt een natuurlijke barrière. Er zijn weinig tot geen relaties in de stedelijke omgeving naar de Dender te herkennen.



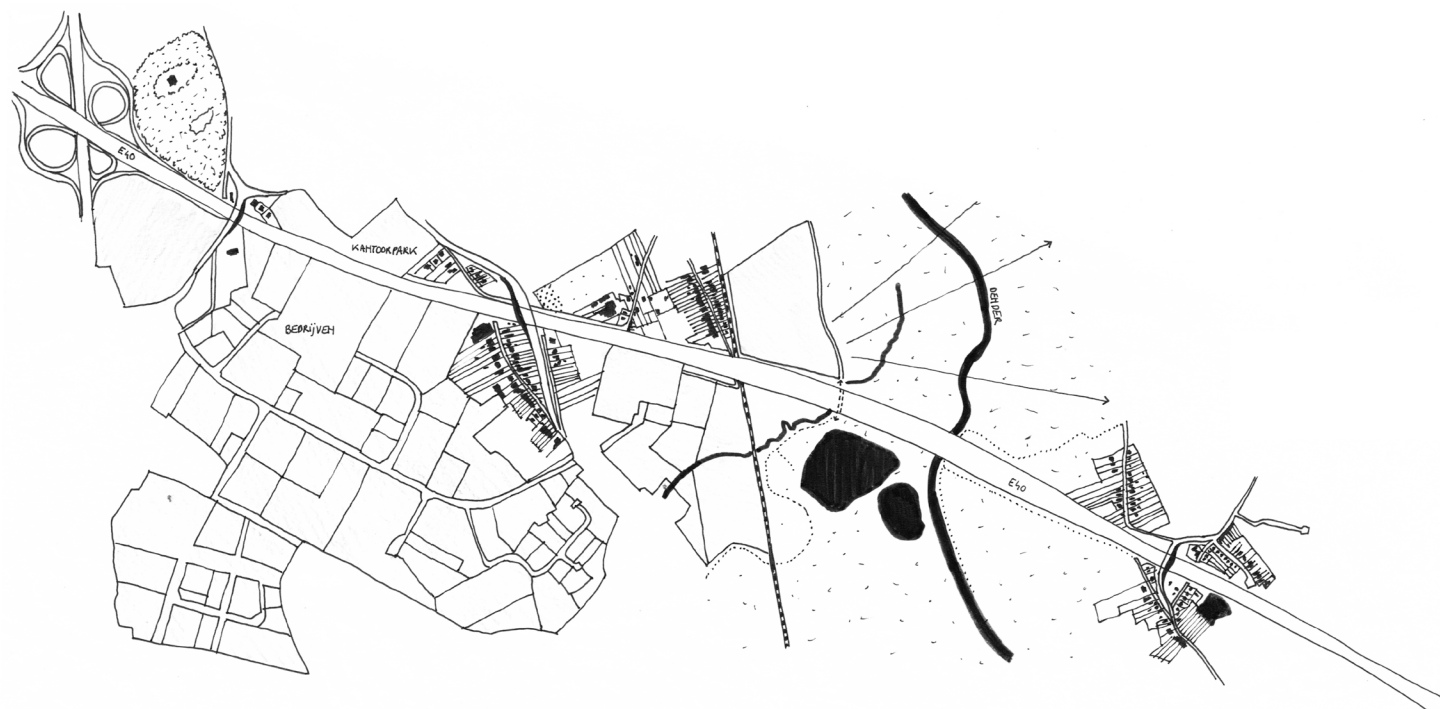
kaart Ferraris



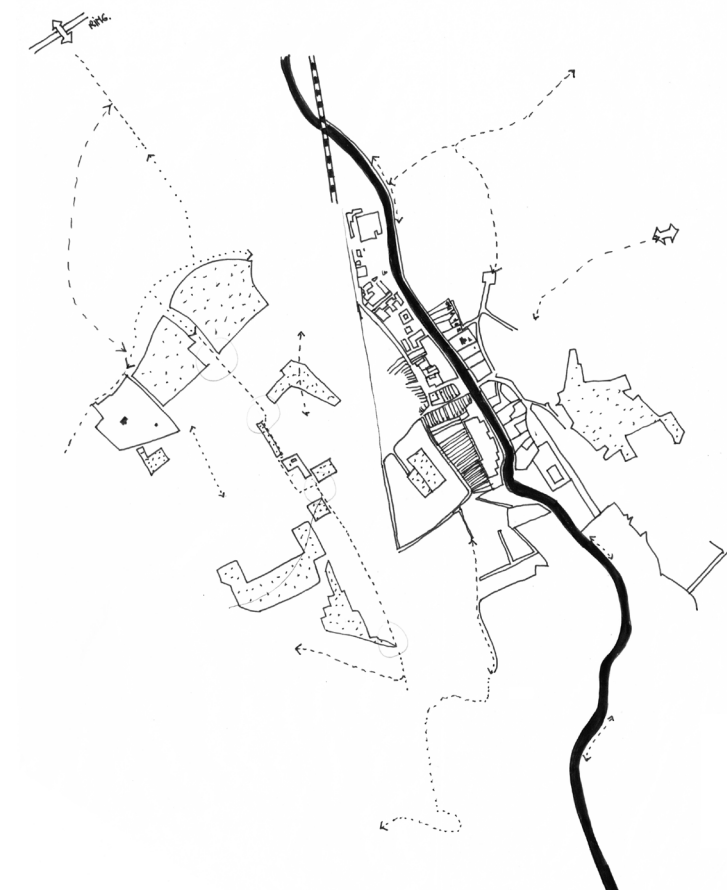
kaart Vandermaelen



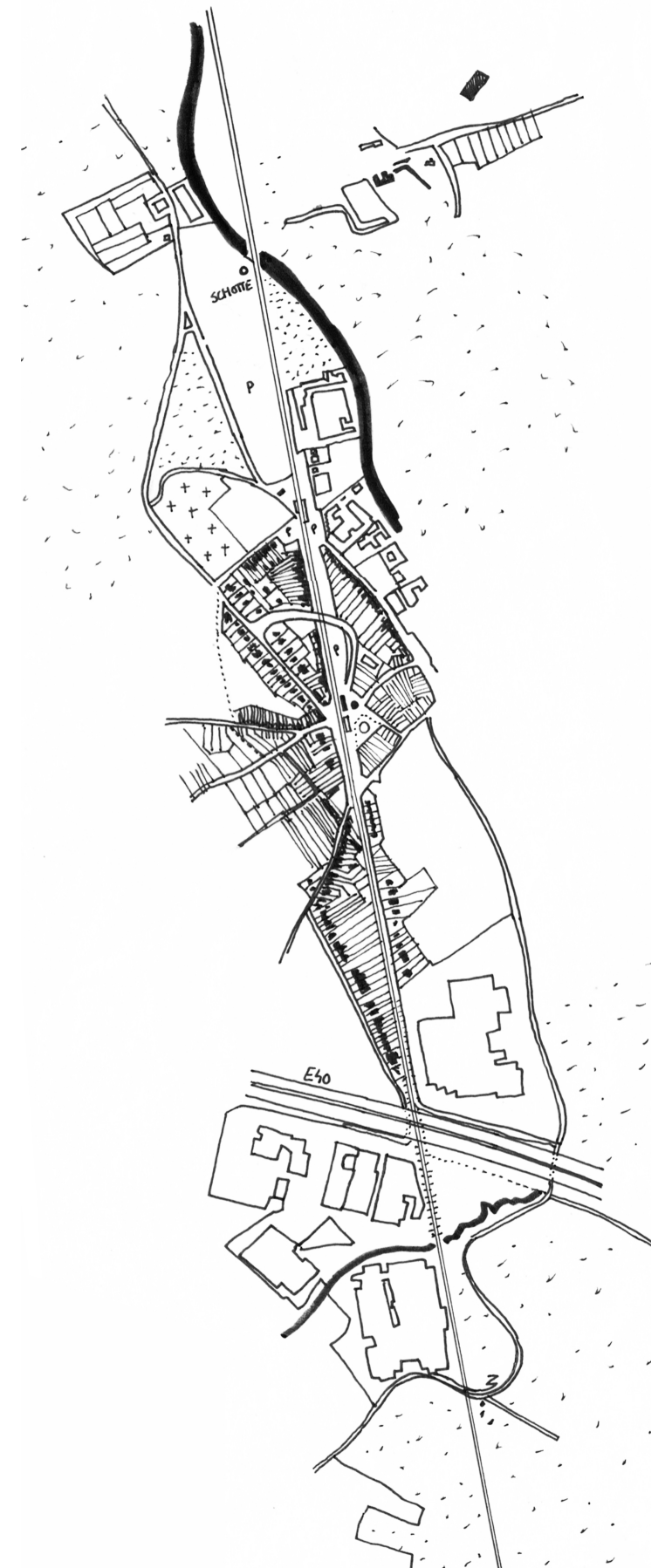
verkenning trage wegen dwars op de Keppestraat



ruimte van de snelweg



ruimte van de Dender



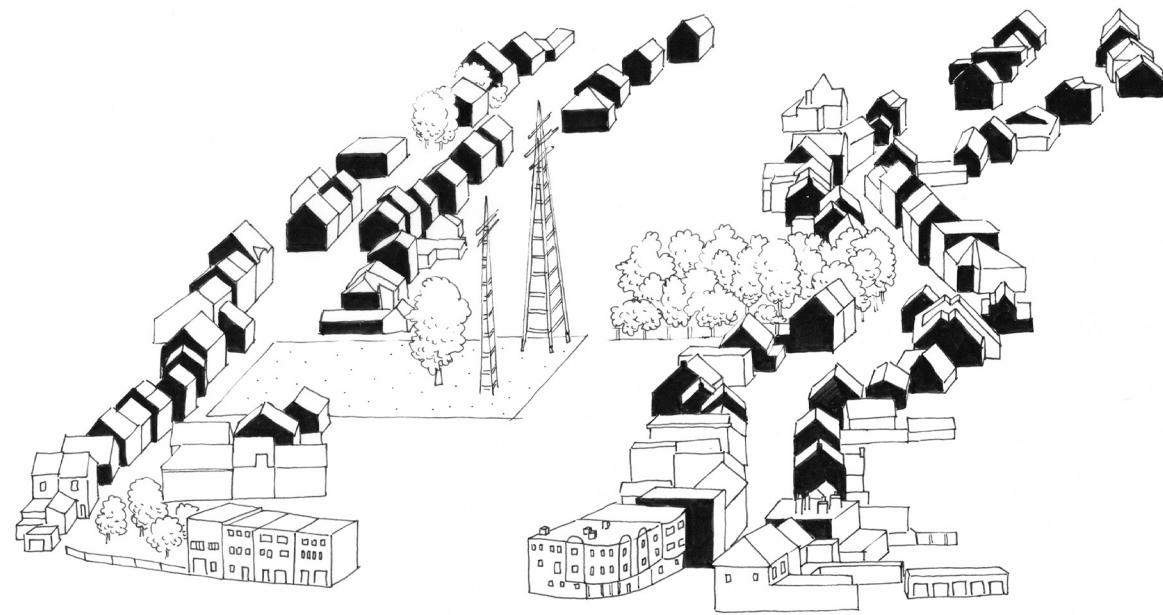
'eiland' tussen spoor en Dender

Wanneer we het lineaire verstedelijkte landschap nog wat verder ontleden komen we van west naar oost tot volgende elementen:

- 1) de wijk Ter Joden volledig afgesneden door de Geraardsbergsesteenweg
- 2) Het bedrijventerrein Zuid III en IV
- 3) E40 (met kantorenzone Keppekouter)
- 4) viertand Keppestraat, d'Uitseweg, Welleweg, Alfons van Maelelaan (deel van de T-vorm), met dwarse trage wegen
- 5) de Kapellekensbaan + kapel Ter Muren + site Schotte
- 6) de spoorlijn
- 7) het 'eiland' tussen het spoor en de Dender
de kerk, de kaai, site Gates, Ter Muren, het station
- 8) de Dender (jaagpad + kade + schoorstenen)
- 9) Hogeweg + Leuvestraat (deel van de T-vorm)
- 10) Brusselbaan
- 11) Jagershoek (deel van de T-vorm) + Heuvel + Rietstraat
- 12) Resschebeke en Ten Bos



lineaire T-vormige structuur vs. grote infrastructuren



ruimtelijke structuur d'Uitseweg

ruimtelijke structuur Keppestraat

Aangenaam Verblijf - Wonen Tussenin

De titel van ons voorstel, 'Aangenaam Verblijf - Wonen Tussenin', verwoordt de ambitie van het masterplan dat wij beogen. Het is een ambitie om in te zetten op het landschap in een sterk (schijnbaar volledig) verstedelijkte (bebouwde) omgeving die zich in een 'tussen'-ruimte bevindt, een ruimte zonder landschap in de zin van open en groene omgeving.

Met de gedetailleerde tekening van Erembodegem (cfr. bijlage) hebben we getracht 'Aangenaam Verblijf - Wonen Tussenin' te verbeelden. De tekening is geenszins een na te streven toekomstbeeld maar een middel om de agenda voor 'Aangenaam Verblijf - Wonen Tussenin' te ontleiden, een verkenning.

1. de straat (landschap zonder landschap)

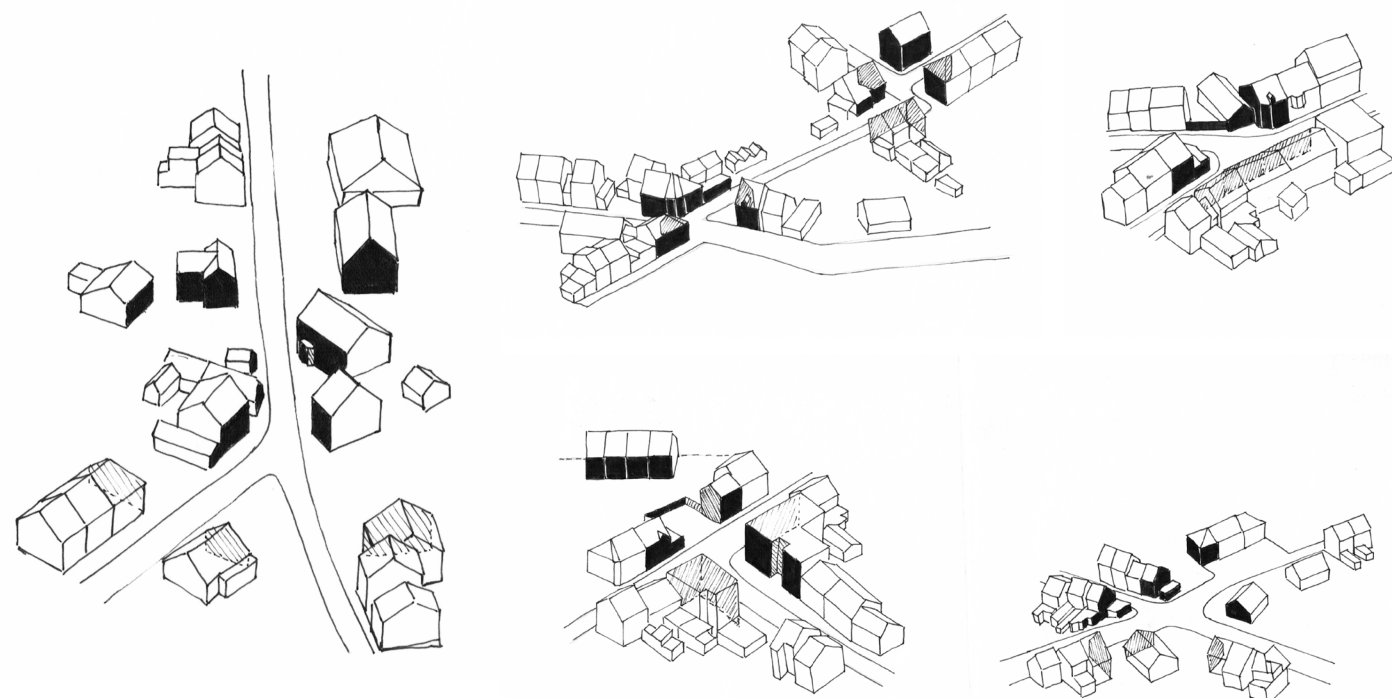
De verstedelijking heeft zich voltrokken langs de T-vormige as Keppestraat - Erembodegem dorp - Hoge Weg/Jagershoek en Leuvestraat.

We zien de as als een referentiepunt: de straat als publieke ruimte. De as moet een belangrijk tegengewicht vormen tov de verschillende aanwezige lijninfrastructuren (de spoorlijn Aalst-Denderleeuw, de autosnelweg E40 Gent-Brussel, de Dender, de Brusselbaan, de Geraardsbergsesteenweg en de Ninoofsesteenweg) die barrières vormen in het ruimtelijk weefsel.

De verschillende straten van de as hebben elk hun eigen kenmerken. Ze zijn historisch ontstaan en vormen een landschap op zich: het verloop, de vernauwingen, de verbredingen, het reliëf, de straatwanden, ... Zo heeft de Keppestraat een erg kenmerkend bochtig parcours met een 3-tal beperkte hoekverdraaiingen. Ook de Hoge Weg is bochtig. De bochten zijn langer en begeleiden het oplopend karakter weg van de Dender. De Leuvestraat loopt parallel aan Dender, waar men op de flank een geschikt parcours heeft gevonden. Ze loopt vanaf de Hogeweg op en loopt daarna terug af richting het open landschap.



Aalst en Erembodegem



hoekverdraaiingen en kruispunten
in de Keppestraat

Keppestraat

In de Keppestraat zien we een diversiteit aan woningtypes en een niet homogene straatwand. Door ontelbare verspringen van de gevellijn, door vernauwingen en verbredingen in het straatprofiel, de 3-tal bochten, de onregelmatige perceelsbreedte en -richting ontstaat een interessante ongeplande landschappelijkheid.

Recentere bouwactiviteiten, zoals samenvoeging van aantal percelen, afbraak van verouderde panden en vervanging door appartementsblokjes, lijken dit te verstoren.

In onze verkenning zijn we op zoek gegaan naar hoe met deze landschappelijkheid kan omgegaan worden en hoe de bouwinteresses kunnen aangewend worden voor de vernieuwing (renovatie/vervangbouw) van de straatwanden.

In de parallelle straten, d'Uitseweg, Welleweg, Alfons van Maelelaan, zien we een gelijkaardige ongeplande ruimtelijkheid. Het spontane, ongedwongen karakter intrigeert. Ter hoogte van de dwarse verbindingen van deze wegen ontstaan even intrigerende open en gesloten hoeken.

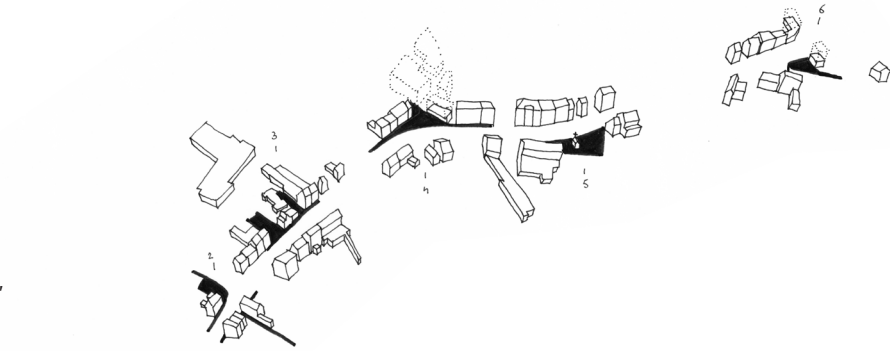
Het Station

Keppestraat, d'Uitseweg, Welleweg en Alfons van Maelelaan komen samen ter hoogte van de spoorlijn. In de straat is er vooral een focus gericht op het verlengde van de straat. Het perspectief wordt gevormd door de straatwanden, gesloten doch poreus. De straten monden samen uit in de open ruimte ter hoogte van het spoor. In de andere richting hebben we de omgekeerde ruimtelijke ervaring, nl. de overgang van een open naar een meer gesloten perspectief.

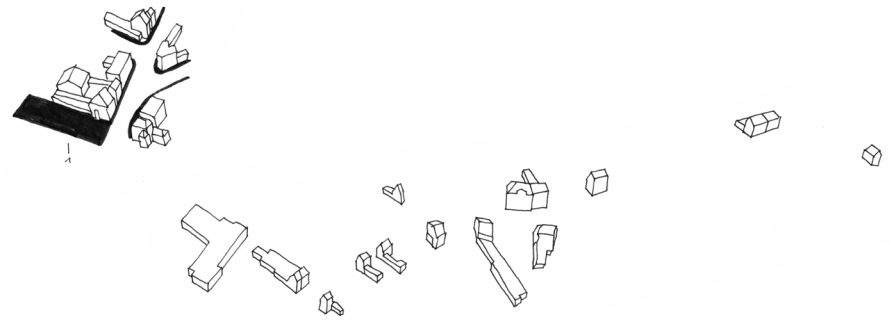


recente ontwikkeling Keppestraat - opening perspectief op stationsomgeving

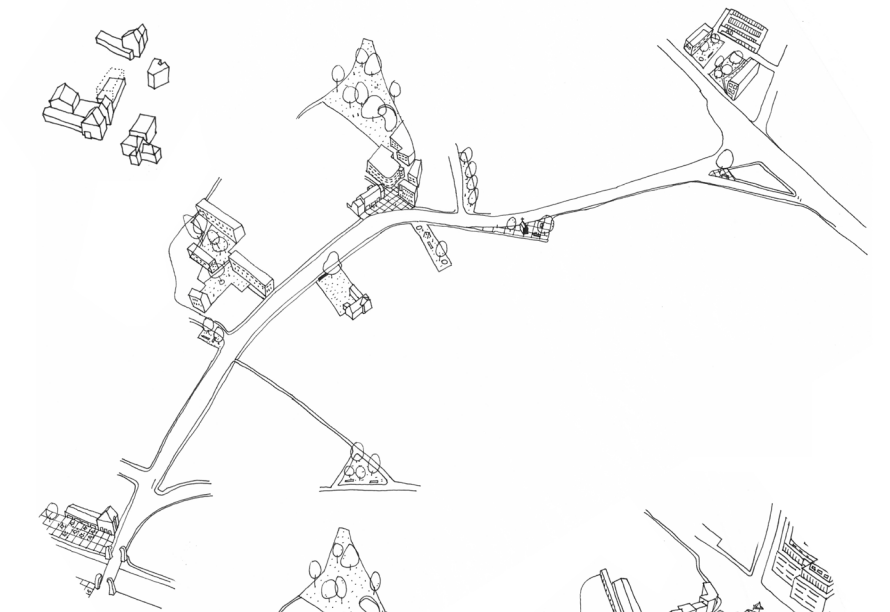
aangevuld winkelaanbod
geconcentreerd op de 'plekken'
Hoge Weg



huidig winkelaanbod
Hoge Weg



'plekken' in de
Hoge Weg



bestaande structuur
Hoge Weg



Erembodegem Dorp

De as wordt verdergezet via Erembodegem dorp. We zien een aaneengesloten straatwand met heel wat panden die afgelopen jaren nieuw werden opgetrokken.

In ons verkennend onderzoek trachtten we op de percelen die nog aangepakt worden in te zetten op een meer verticale geleding en een genereuze architectuur. Dit aanzicht vormt mee het beeld van de oplopende Hoge Weg die in Erembodegem Dorp in het blikveld komt.

De Dender

Ter hoogte van de Dender ontstaat op de T-vormige as terug openheid met enerzijds een perspectief op de Dendervallei én anderzijds een perspectief op de steil oplopende Hogeweg (dan wel Erembodegem dorp).

De Hoge Weg

In de Hoge Weg vinden we net als in Erembodegem Dorp een overwegend aaneengesloten bebouwing. Haar reliëf en bochtig parcours verwijzen naar het historisch ontstaan van deze weg dwars op de Dender, oplopend weg uit de Dendervallei.

In de Hoge Weg vindt men tal van bloeiende kleinhandelszaken die mee het karakter van de straat bepalen. Bij onze verkenningen werd bij de herinrichting van de Hoge Weg ingezet op de landschappelijke kwaliteiten van de weg, het reliëf en de bochten. De plekken in de Hogeweg waar ruimtelijk iets kon gebeuren, bijvoorbeeld de verbreding van het voetpad tot plekken voor ontmoeting, bleken geconcentreerd ter hoogte van kleinhandelszaken. Daar waar deze ruimtes voorheen werden ingezet voor het parkeren van voertuigen worden deze aangewend om plekken te maken. Het nieuwe profiel en de nieuwe inrichting bevestigt het statuut van de Hoge Weg als hoofdstraat. De kleinhandel wordt gesteund en groeit nog aan. Er ontstaan impulsen voor vernieuwing van het aanwezige en soms verouderde patrimonium.



zicht op Hoge Weg vanaf Erembodegem Dorp



zicht op structuren van de Hoge Weg, Leuvestraat en Brusselbaan (foto: Jo De Coninck)

De Brusselbaan

De Brusselbaan zorgt vandaag voor een belangrijke onderbreking op de T-vormige as. Er is weinig tot geen samenhang tussen Hoge Weg en Jagershoek. In ons onderzoek werd ingezet op een doorbreking van de Brusselbaan als corridor en werden relaties opgezocht naar het achterliggende stadslandschap.

Jagershoek

In de Jagershoek en vertakkingen Heuvel en Rietstraat komen we terug bij het thema van de woonstraat zoals dat het geval is bij de viertand aan de overzijde van het spoor, waaronder de Keppestraat. Ook in de Jagershoek zien we terug de kenmerkende bochtigheid.

In de Rietstraat worden we verder weg van de Jagershoek geconfronteerd met breder straatprofiel en hoofdzakelijk vrijstaande woningen.

Leuvestraat

De Leuvestraat loopt eigenlijk aan de bovenzijde van de Dendervallei en loopt ver door naar het zuiden waar ze eindigt in het open landschap van de Dendervallei. Het zijn de (landschappelijke) ingrediënten bij het nadenken over de mogelijke evolutie van deze weg.



Brusselbaan thv kruispunt Hoge Weg

2. Mobili-‘tijd’

Een aantal vaststellingen:

Cijfers uit de stadsmonitor 2014 leren dat Erembodegem erg autogericht is. Slechts 1,1% heeft geen auto! Woon-werkverkeer gebeurt hoofdzakelijk met de auto. Slechts 16,8% geeft aan de fiets zeer vaak/altijd te gebruiken. Het straatbeeld wordt vandaag gedomineerd door Koning Auto.

Uit de Stadsmonitor blijkt ook een grote ontevredenheid van de Erembodegemnaren omtrent mobiliteit & verkeer in het algemeen. Ook op publieke internetfora leest men daaromtrent veel kritiek en grote ontevredenheid. Men verwijst daarbij in grote mate naar het doorgaand verkeer (om moeilijke doorgang ten zuiden van Aalst te vermijden), het pendelverkeer én de slechte en onaantrekkelijke staat van de wegen en de publieke ruimte.

Vanuit Erembodegem is het centrum van Aalst met de fiets vlot bereikbaar op 10 minuten (3km). Het station van Denderleeuw is gelegen op net iets meer dan 10 minuten (3,7km). Vanuit het centrum van Erembodegem is bedrijventerrein Zuid met de fiets bereikbaar binnen de 10 min. Kinderen kunnen vanaf de Keppestraat naar de school in Leuvestraat fietsen in 5 min, te voet leggen ze dit traject of in 15 min. (1,4km).

Erembodegemnaren beschikken over zowel de voorzieningen langs de Brusselbaan als deze langs Ninoofse- als Geraardsbergsesteenweg. Het centrum van Aalst geldt als een complementaire aanvulling op vlak van voorzieningen.

Doordat een heel aantal lijninfrastructuren het verstedelijkt gebied doorkruisen zijn er negatieve gevoelens van isolement. Over het spoor en de Dender is er telkens één brug. Het zijn de enige verbindingen in de ontwikkeling oost-west. Dit is dan ook heel bepalend in de mentale beleving van deze verstedelijkte omgeving.

In een mobiliteitsstudie van Mint nv werd onderzocht in hoeverre de problematiek van het doorgaand verkeer kon opgelost worden.

‘Uit onderzoek bleek dat er enkel oplossingen te vinden zijn die ofwel onbetaalbaar zijn ofwel met maatregelen die veel nadelen hebben waardoor er geen draagvlak voor gevonden kan worden. In het masterplan moet rekening gehouden worden met de bestaande intensiteiten en mag men er van uitgaan dat deze zullen blijven.’
(uit de projectdefinitie)

Twee vragen

We stellen ons de vraag wat een fundamentele transitie kan teweeg brengen? Daarbij wordt niet enkel een puur verkeerstechnische maatregel afgewogen, maar een maatregel die deel is van een geïntegreerd verhaal, waar ook de mogelijke ruimtelijk transformatie deel van uitmaakt.

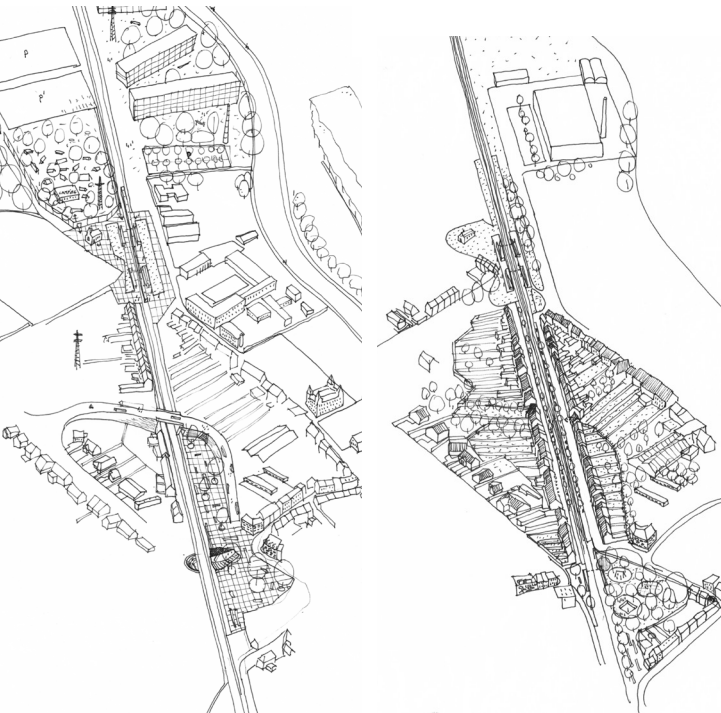
De tweede vraag die we ons stellen is of het gevoel van isolement niet kan ingezet worden als een positief gegeven? En of dat isolement niet op bepaalde manier net kan worden versterkt?

Transformatie

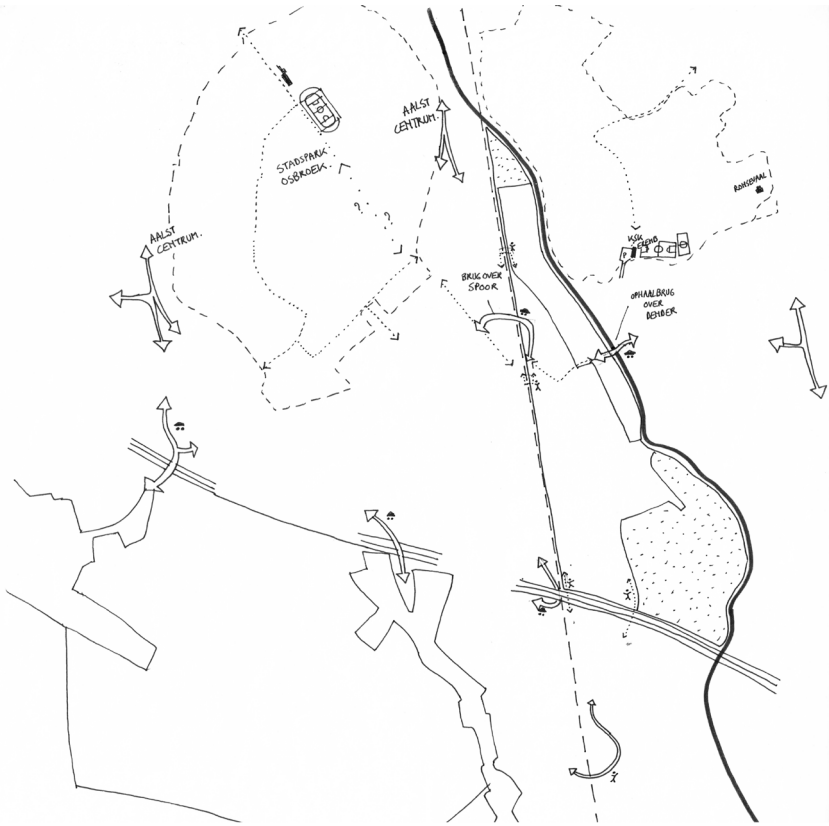
Daarom reserveren we de Kaardeveldwegbrug voor openbaar vervoer en traag verkeer. Het knippen van de brug vraagt een collectieve mentaliteitswijziging. Door de beslissing kan nagedacht worden over de transformatie van de brug en het inzetten ervan als een landschappelijke object. Aan het knippen van de brug zijn nadelen verbonden. Gewoontes dienen te worden herzien maar men kan inzien dat evidenties soms relatief zijn. De winsten halen de overhand!

De omgeving kan getransformeerd worden en mobiliteit krijgt een ruimere betekenis. Naast de auto voor specifieke verplaatsingen, kan het gebruik van de fiets en de straat als wandelas op de voorgrond komen.

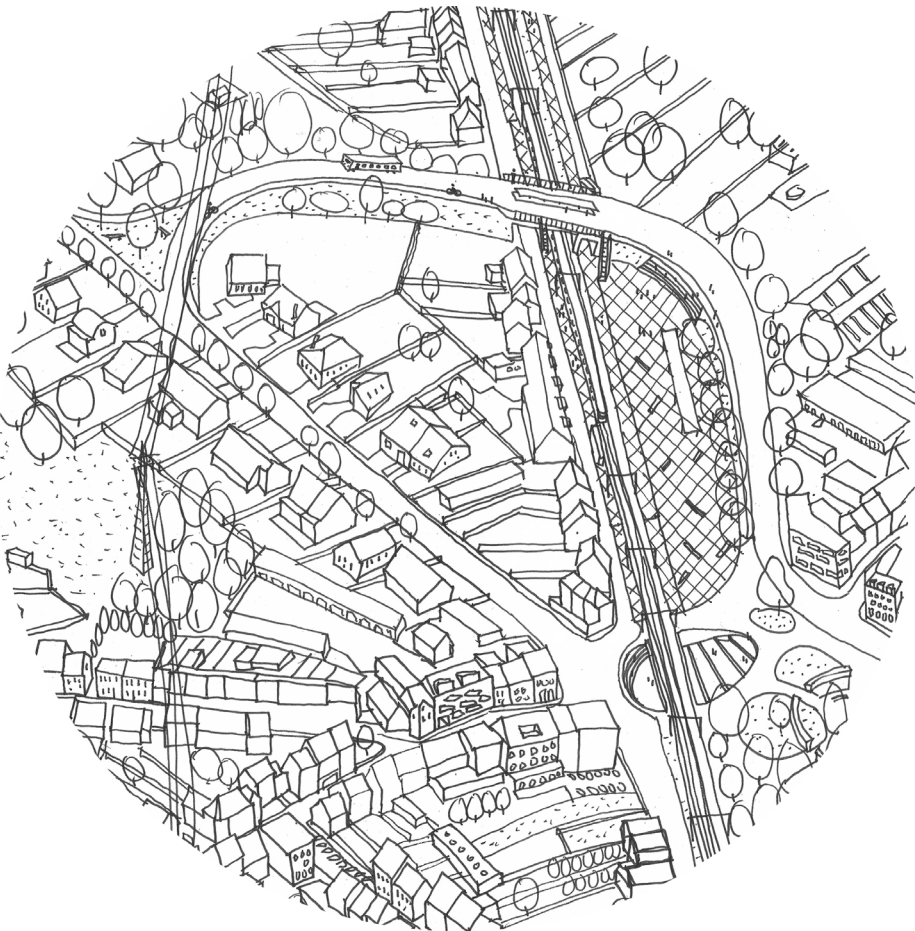
In overleg met de Lijn zou de dienstverlening herbekeken kunnen worden en aangepast ingezet worden op het lineair verstedelijkt gebied. Er kan gedacht worden aan een circulaire verbinding met Aalst en een andere verbinding met Affligem-Denderleeuw. Erembodegem is een lijn in deze verbinding waarbij diverse plekken worden aangedaan: bedrijventerrein Zuid, Keppestraat, station, Dorp, Dender, Hoge Weg, Jagershoek.



onderzoek naar de transformatie van de Kaardeveldwegbrug



isolement vs. maximale bereikbaarheid



zoom op de transformatie van de Kaardeveldwegbrug

2. Wonen Tussenin

Het is een ambitie van de stad Aalst om de dualiteit tussen stedelijkheid en landelijkheid als troef uit te spelen. Om de mogelijke betekenis van landelijkheid in deze context te begrijpen verwijzen we naar een interessante stelling van Paul Vermeulen:

“De tegenstelling stad/platteland vervormt zich in de Nevelstad tot een tegenstelling tussen een objectief en een subjectief feit, tussen een planningsgegeven en een verlangen, tussen vogelvlucht en micro-ervaring. Waarom zou de planner meewarig doen tegen de fermettebewoner met zijn slecht geïmiteerd accent? Vergist deze slechte acteur zich als hij in het klein koestert wat op grote schaal verloren is? Drukt hij niet een ervaring uit - hoe broos ze ook is - die het cultiveren waard is?

Maar toch staat hij ons tegen. Als hoeder van het verschil deugt hij niet. Niet zijn verlangen maakt hem ongeschikt, maar zijn ondermaatse vertolking ervan. Zijn verlangen naar het platteland neemt de vorm aan van een huis - het huis dat hem door zovele netwerknomaden is voorgedaan -en aan dit huis herkent hij vervolgens het platteland. Maar hij ziet niet dat achter deze stereotiepe vorm het platteland verdwijnt.

Dus bedreigen zowel de objectieve abstractie van de planner als het subjectieve stereotype van de fermettebewoner de contextuele rijkdom van de Nevelstad. Beiden geloven de waarheid een dienst te bewijzen door eenduidigheid na te streven. Beiden bestrijden de paradox, liever dan hem te incorporeren.

Binnen het netwerk de opties aanscherpen. De taferelen kleuren, de contrasten ophogen, de kiemen tot wasdom brengen. De stad, de weg, het platteland, en van deze drie talloze schakeringen cultiveren, en hun oneindige verbindingen articuleren. Dat zou een programma kunnen zijn om de Nevelstad te construeren. Want al deze contrasten zijn constructies. Landelijkheid is een constructie. Een mentale constructie in de eerste plaats, een bouwwerk waarmee wij onze ervaring vorm geven, een identiteit die tussen ons oprijst en greep op ons krijgt, een tussenmenselijke vorm, om een term van de schrijver Witold Gombrowicz te gebruiken.”

(Platteland in de Nevelstad, Oase 60, p.106-107, 2002)

Erembodegem beschik over een veelvoud aan ingrediënten om een kwalitatieve en identiteitsvolle omgeving te vormen: de Dendervallei, de nabijheid van Aalst, fietsverbindingen met Aalst, aanwezigheid van de groenpool Osbroek, Gerstjens, stadsrandboos Erembald, Wellemeersen-Kapellemeersen, aanwezigheid van ruimte voor bedrijvigheid (oa. bedrijventerreinen Zuid), een station, ruimte voor wonen, ruimte voor recreatie (o.a site Schotte), levendige kleinhandelsstraat Hoge Weg, ...

Wonen tussenin verwijst natuurlijk naar de dichotomie stad/platteland maar doelt in feite op het wonen dat zich kan afspelen tussen de (infra-) structuren die we in Erembodegem aantreffen:

- Tussen Aalst en het te verbeelden platteland.
- Tussen de groenpool in.
- Tussen de verschillende lijninfrastructuren,
- Tussen de Dender en het spoor,
- Tussen Brusselbaan en Ninoofsesteenweg,
- Tussen site Schotte en site Gates,
- Tussen stadspark en industriepark,
- Tussen Gent en Brussel...

In onze verkenning zijn we op zoek gegaan naar de (stads)landschappelijke kwaliteiten van de bestaande woonontwikkelingen en hebben we gekeken hoe we daarmee kunnen omgaan en hoe we het geheel kunnen versterken. Hoe we kunnen intensifiëren en activeren. We hebben oog voor het particuliere van het wonen en gaan op zoek naar het collectieve. We verkennen de mogelijkheden tot openheid. Of we trachten te zien hoe poriën in het stadsweefsel werken en kunnen ingezet worden in functie van een open en collectief stadslandschap.



Wonen Tussenin

- oude verkavelingen

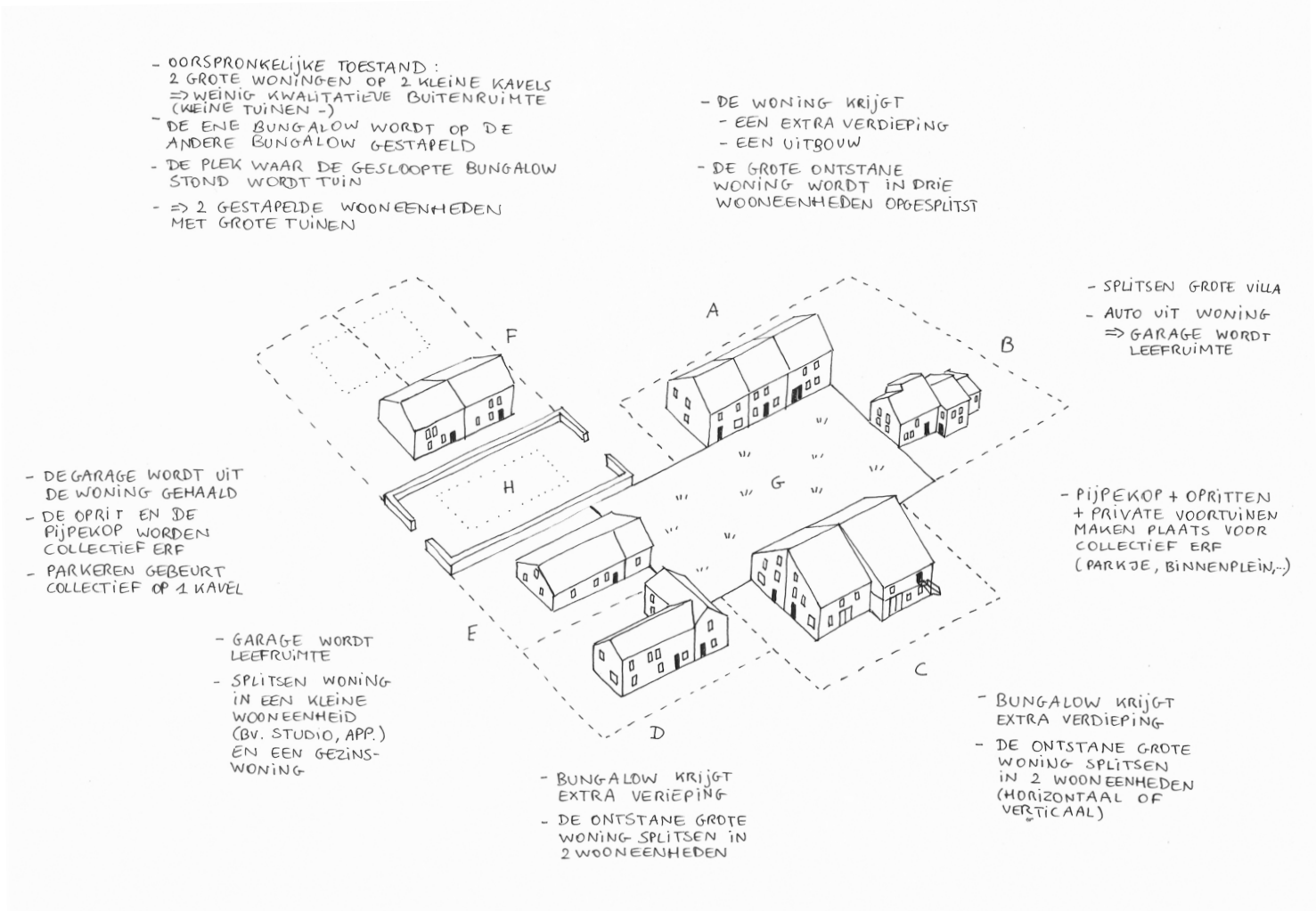
In tweede lijn achter de lineaire ontwikkeling viertand
Keppestraat - Hogeweg - Leuvestraat - Jagershoek liggen
tal van verkavelingen met eengezinswoningen. In bepaalde
gevallen betreffen het bungalows die veel ruimte innemen.
De verkavelingen zijn erg versteend en de particuliere kavels
keren zich af van het publiek domein.

De betreffende woningen raken verouderd en men kan zich
vragen stellen over de toekomst van deze woningen en bij
uitbreiding van de verkaveling an sich. De vraag stelde zich
of de verkavelingen en de woningen niet kunnen aangepast
worden. Of de verkoopbaarheid gegarandeerd of verhoogd
kan worden en tegelijk de verkaveling landschappelijker
kan worden ingezet. Er wordt ingezet op opdeling van
de villa's (villa + studio/kangoeroewonen/2 halfopen
woningen/3 woonentiteiten met gemeenschappelijke tuin),
samenvoeging van percelen, groepering van parkeervlaktes
tot parkeerhaven,

scenario's Ronsevaal



wijk Ronsevaal

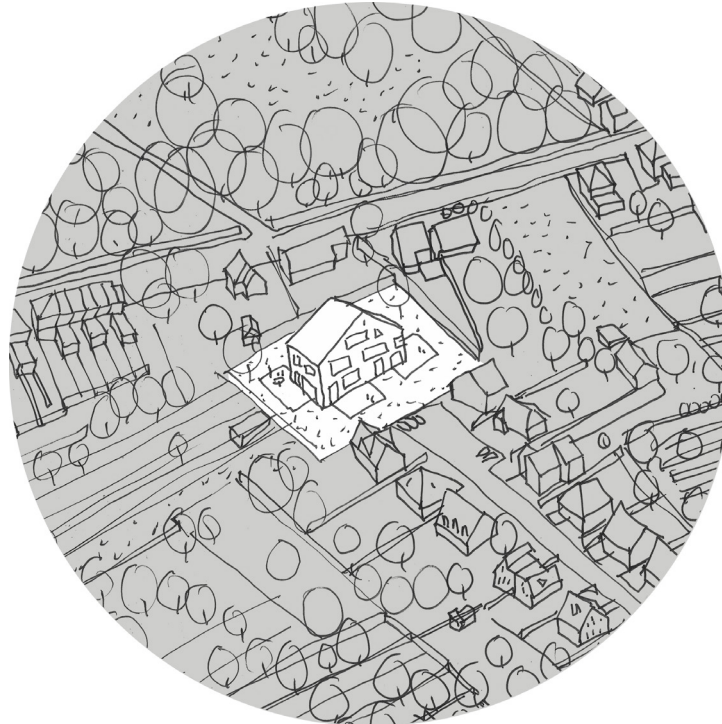


- onbebouwde percelen en leegstaand

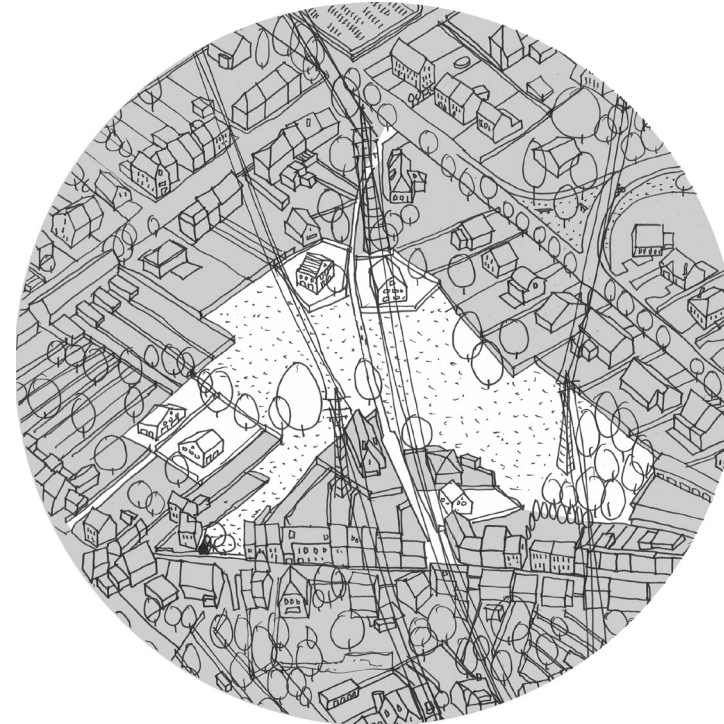
In het stadswefsel zijn nog diverse percelen onbebouwd, is er her en der leegstand en verloedering. Er is gezocht naar invulling van deze percelen als eerste vorm van verdichting van het stadslanschap.

- bestaand patrimonium

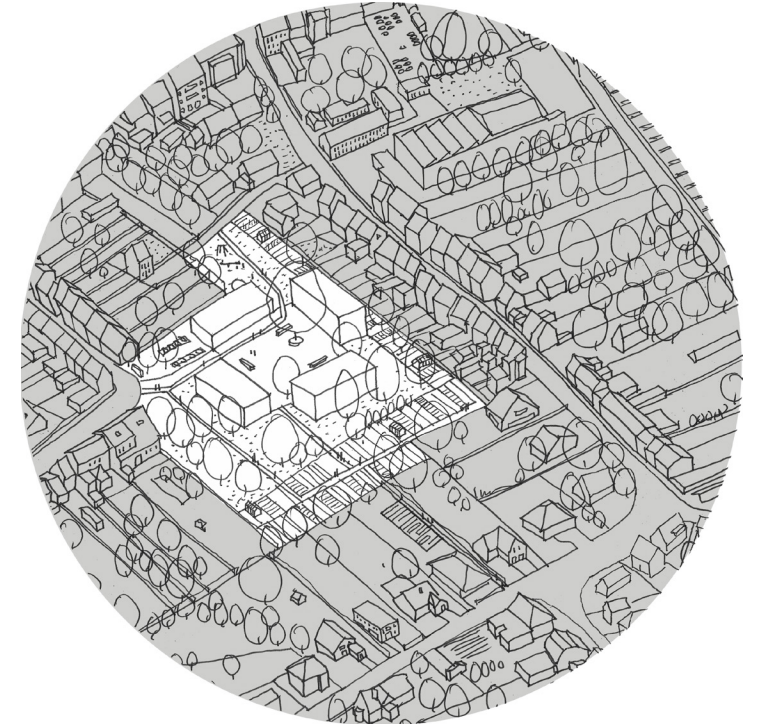
In het stadswefsel is er veel bestaand patrimonium dat eigendom is van particulieren. Het is een belangrijke taak om ook na te denken over de toekomst van dat patrimonium. Het betreft een patrimonium waar geen betrokkenheid of potentiële betrokkenheid is van professionele spelers. De bouwactiviteit dient geïnitieerd en verbeeld door particulieren. Er kunnen impulsen gegeven worden en de particuliere bouwactiviteit kan mee het wonen tussenin vormgeven.



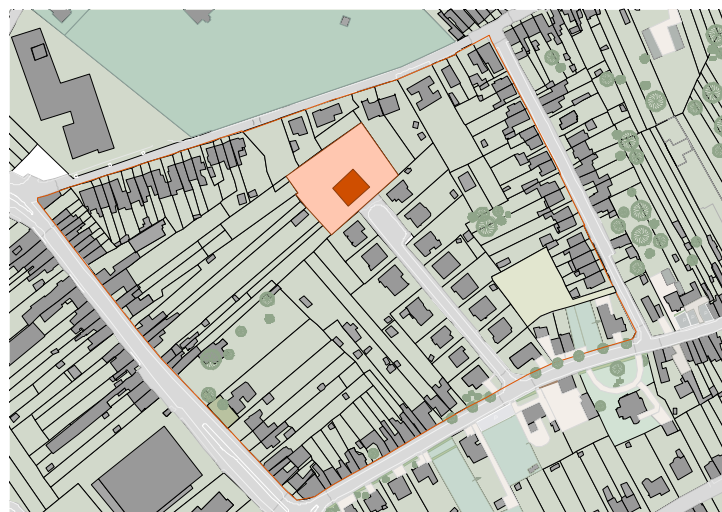
meervoudig wonen op pijpenkop thv Kepestraat



binnengebied thv Vanmaelestraat



meervoudig wonen op voormalig fabrieksterrein

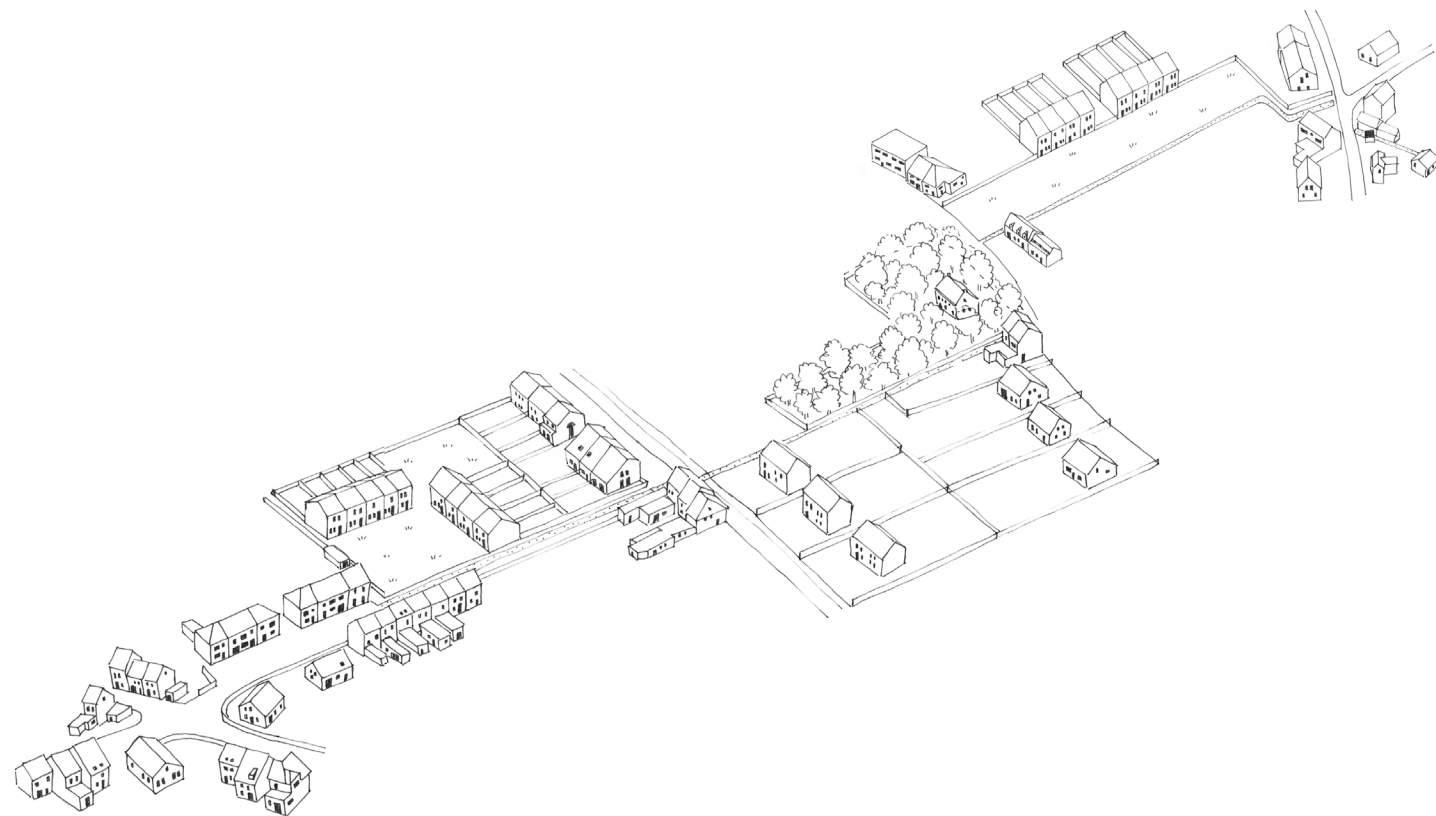


- meervoudig wonen

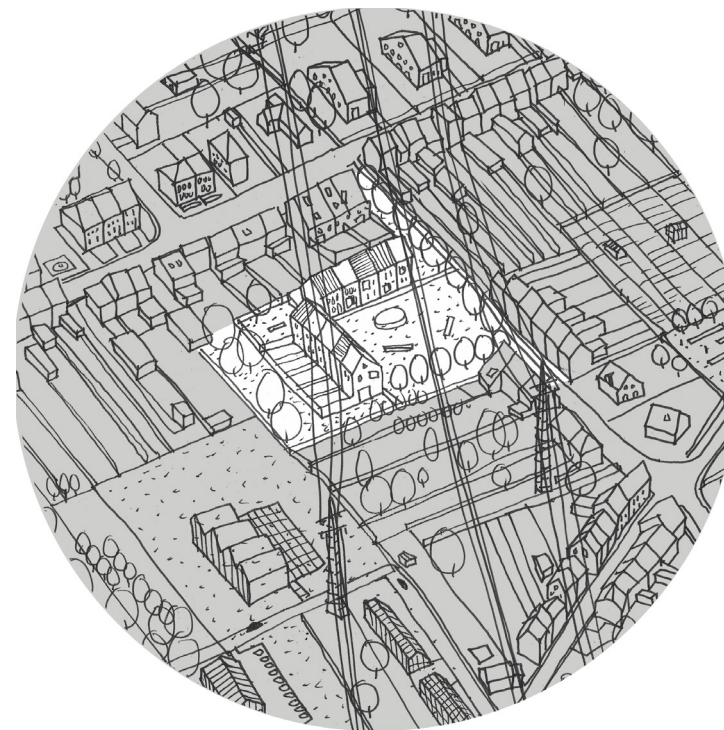
- In de verkenning zetten we algemeen in op de kleine korrel en grondgebondenheid. Dit betekent niet dat de professionele bouwactiviteit wordt gefnuikt. Er is ruimte voor het zogenaamde meervoudige wonen waarmee ook een diversiteit aan woningtypes kan aangeboden worden maar met een ruimtelijke kwaliteit hoger dan de kleine appartementsblokjes die men in het straatbeeld ziet verschijnen.

- binnengebieden en trage wegen
(poriën van het stadslandschap)

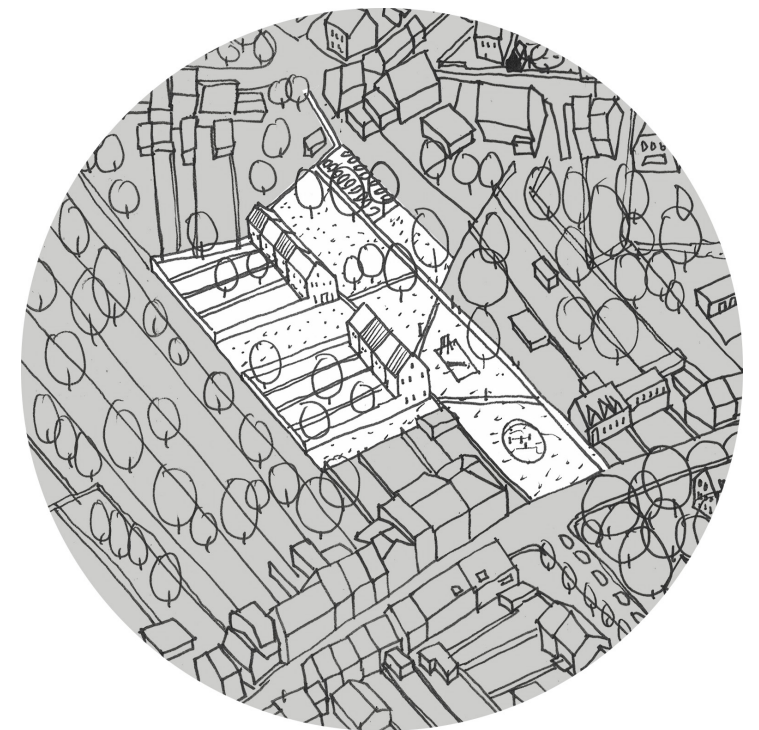
In de poriën van het stadslandschap, in binnengebieden en langs trage wegen, bestaan opportuniteiten om het landschappelijke van het wonen te versterken en beperkt te verdichten. Door coalities te zoeken met aanpalende of achterliggende percelen ontstaan betere/grotere mogelijkheden: doorsteken dwars op lineaire as, gedeelde ruimte, openheid, zichten, aanleidingen voor een architectuur, verdichting, Er dienen zich kansen aan om collectieve woonvormen te introduceren.



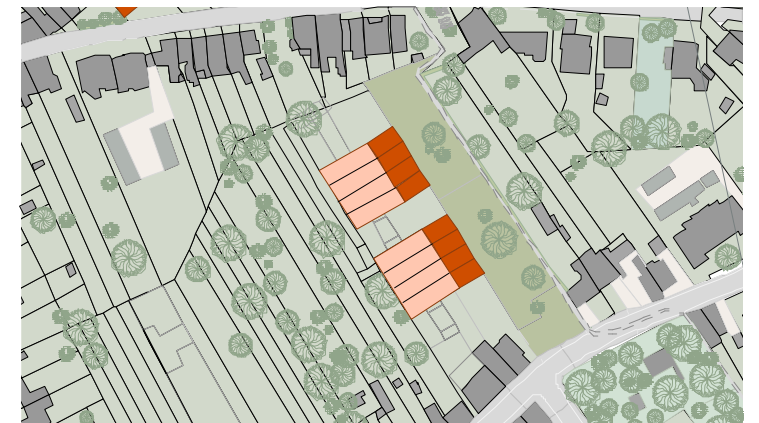
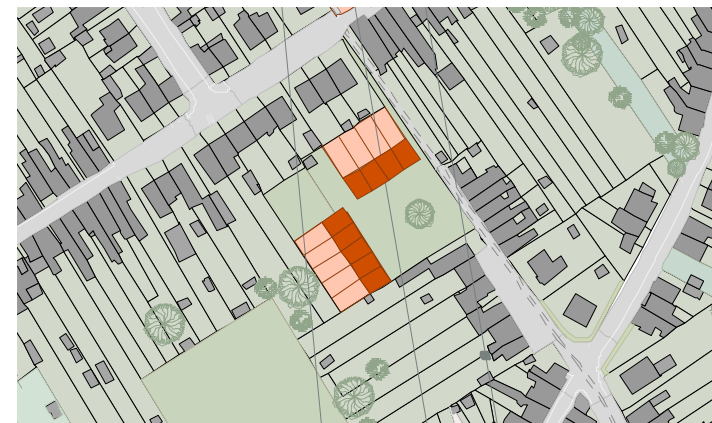
ontwikkelingen dwars op Keppestraat, d'Uitseweg
en Alfons Vanmaelestraat langs trage weg



collectief woonerf langs trage weg

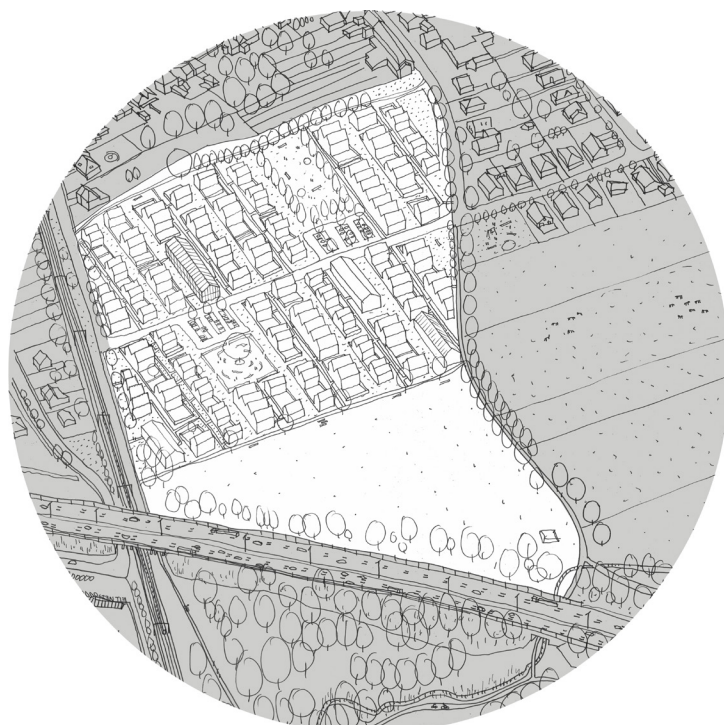


collectief woonerf langs trage weg



- sites Gates en Louis Paul Boon School

Op site Gates en Louis Paul Boon School zijn er mogelijkheden tot herinrichting. Op deze sites kan vrijer nagedacht worden omdat deze een zekere schaal hebben. Hier kan nagedacht worden over een inrichting die in se landschappelijk is. In de omgang met de randen wordt de samenhang opgezocht met de situatie van de omgeving.



woon-werk-verkaveling op voormalige site Gates



verdichting Louis Paul Boon schoolsite

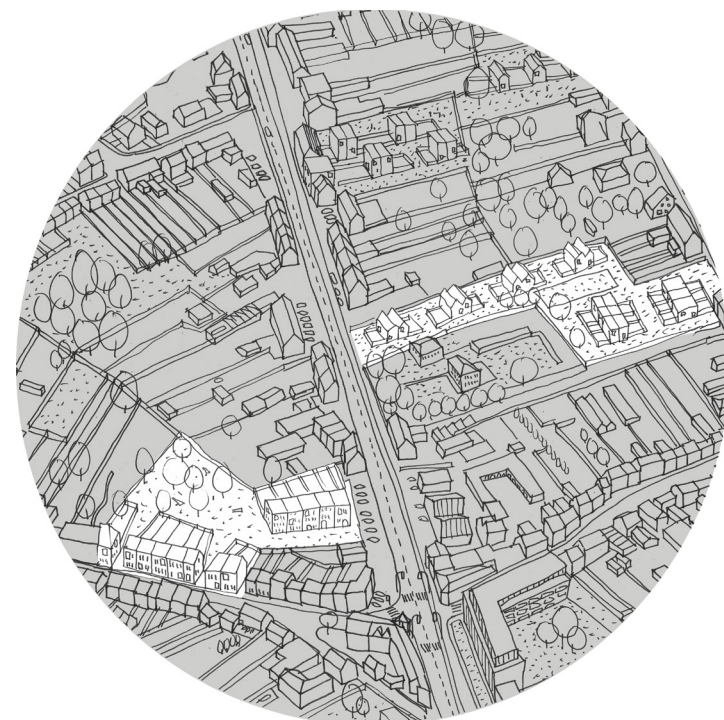


- Brusselbaan

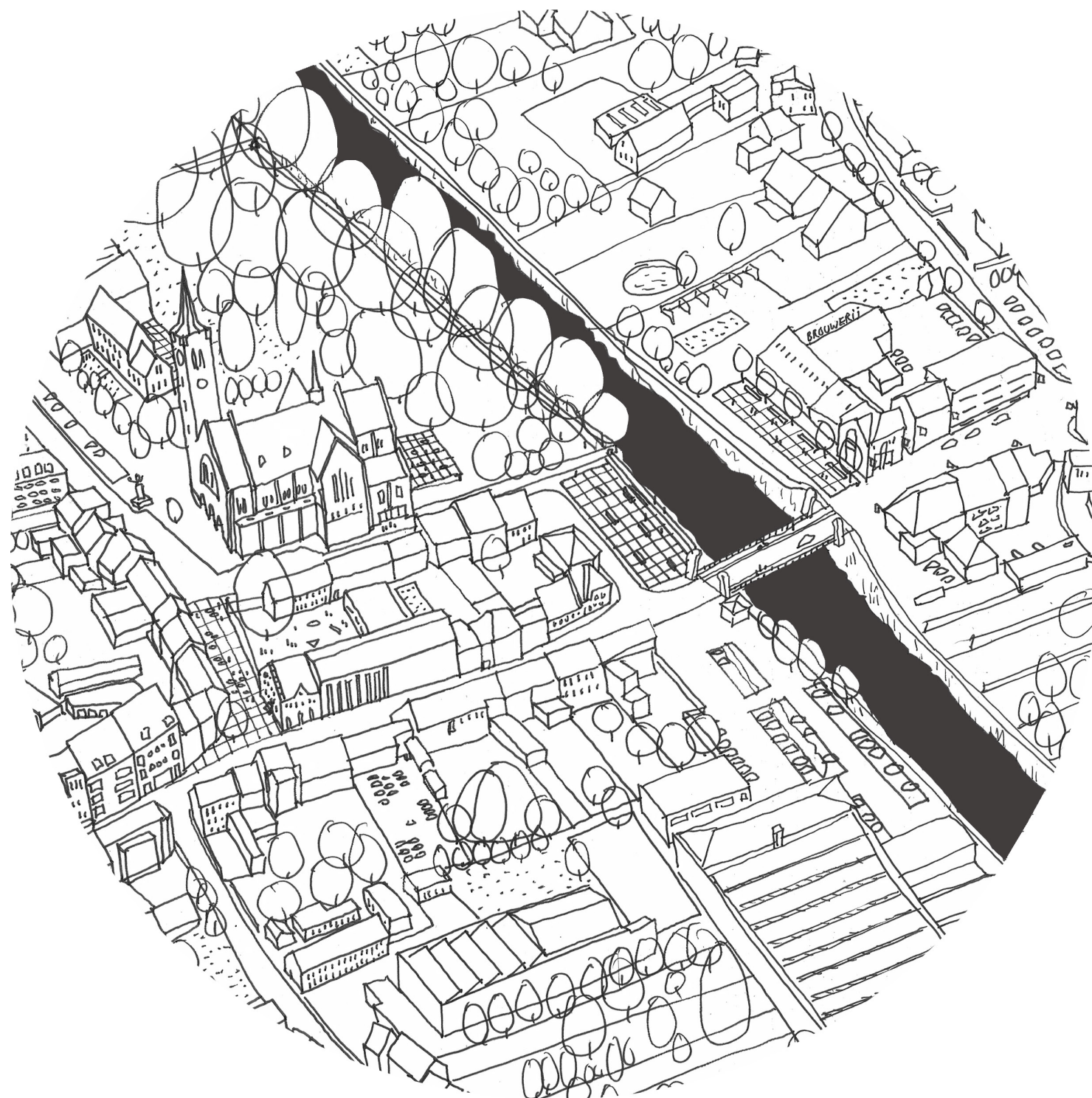
Ter hoogte van de Brusselbaan is er vandaag een langse vertrapte ontwikkeling. Veel bebouwing is sterk verouderd of leegstaand. Er zijn een belangrijk aantal laagwaardige appartementsgebouwen. Bij de verkenning wordt ingezet op een vernieuwing met nadruk op dwarse ontwikkeling waardoor transparanties ontstaan naar de achterliggende ruimte. Er wordt ingezet op een diversiteit aan wonen, winkelen en werken.



dwarse woonontwikkeling op Brusselbaan



dwarse woonontwikkeling op Brusselbaan



zoom op de Denderbrug

3. De Dendervallei

Erembodegem is in de eerste plaats een verstedelijking dwars op de Dender. De ligging aan de Dender kan men zoals al aangegeven herkennen aan het landschappelijke van diverse straten. Door de verstedelijking is dat vandaag weinig voelbaar. Zaak is die landschappelijkheid opnieuw te erkennen en in de verf te zetten.

Ook de Dender zelf is in het huidige stadslandschap weinig tot niet aanwezig. Er zijn geen grote gestes nodig om Dendervallei meer uit te buiten. De mogelijkheden liggen voor het grijpen.

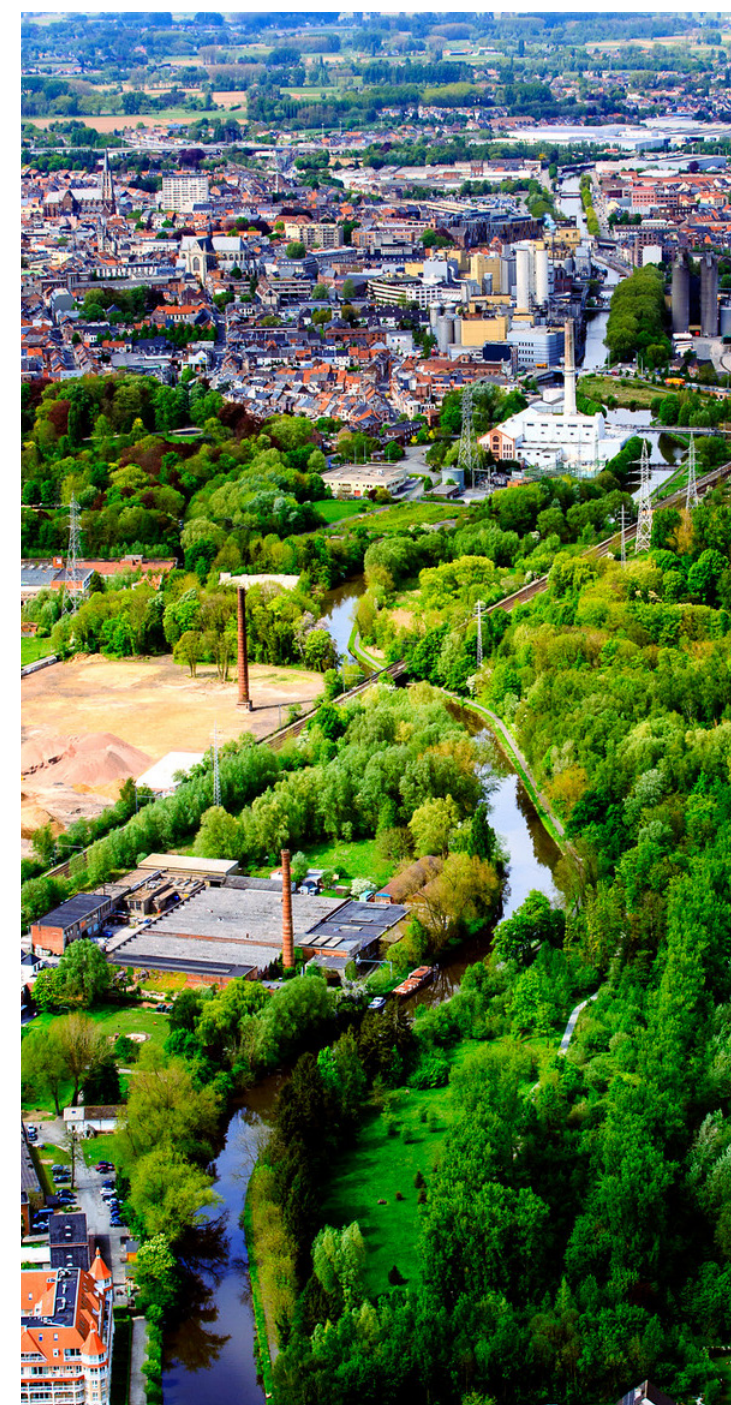
Met de realisatie van de residentie Denderhof is aantal jaren terug een kans gemist om een sterke verbinding te realiseren tussen de publieke ruimte voor de kerk en de Dender.

Het verzorgen van en inzetten op het jaagpad is een duidelijk actiepoint. Verder stellen er zich een aantal opportuniteiten die kleinschalig zijn. In de aanleg van de kaai kan er relatie gelegd worden met de Dender. Op de hoek van de Hogeweg en het jaagpad kan bijvoorbeeld De Brouwerij een plek krijgen aan de Dender.

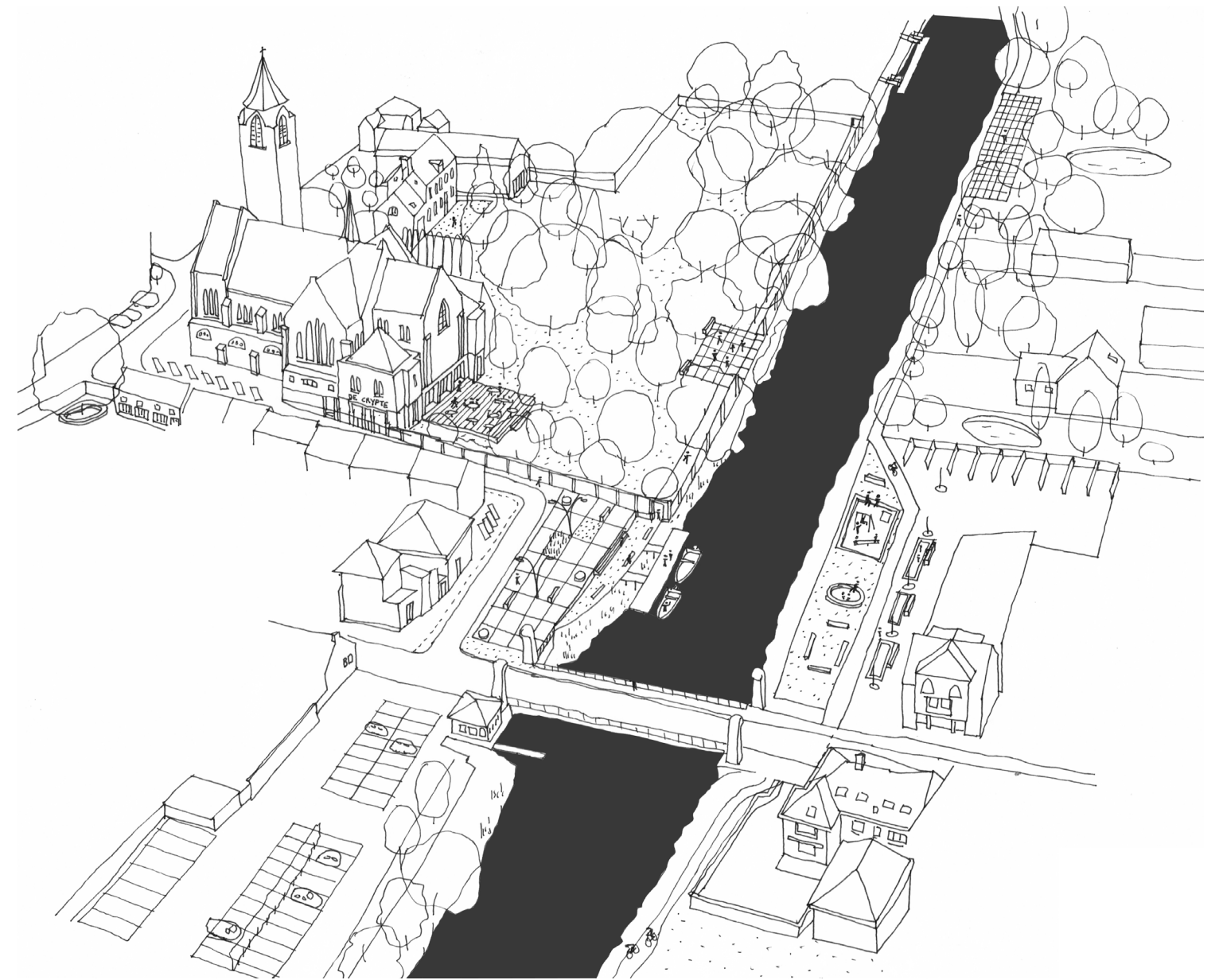
De pastorietaan paalt aan de Dender. In overleg met de Kerkelijke instanties kan bekeken worden hoe deze publiek kan ingezet worden. De Onze-Lieve-Vrouw-Hemelvaartkerk is een kerk met vele mogelijkheden naar neven- of herbestemming. Ze kan een belangrijke rol spelen in relatie tot de publieke ruimte ter hoogte van Ter Muren en de Dendervallei. Een nevenbestemming met publieke functies kan ook zorgen voor een betere en in functie van de toekomst meer gegarandeerde lokale verankering van de Katholieke gemeenschap.

Op de kop van het 'eiland' begrensd door de spoorweg aan de ene zijde, en de Dender aan de andere zijde huist nog industriële activiteit. Het gebied is overstromingsgevoelig maar biedt potentie als gebied voor recreatie in verbinding met de site Schotte aan de overzijde van het spoor.

Langs de Dender vormen de oude gerenoveerde fabrieksschouwen bakens in het stadslandschap.



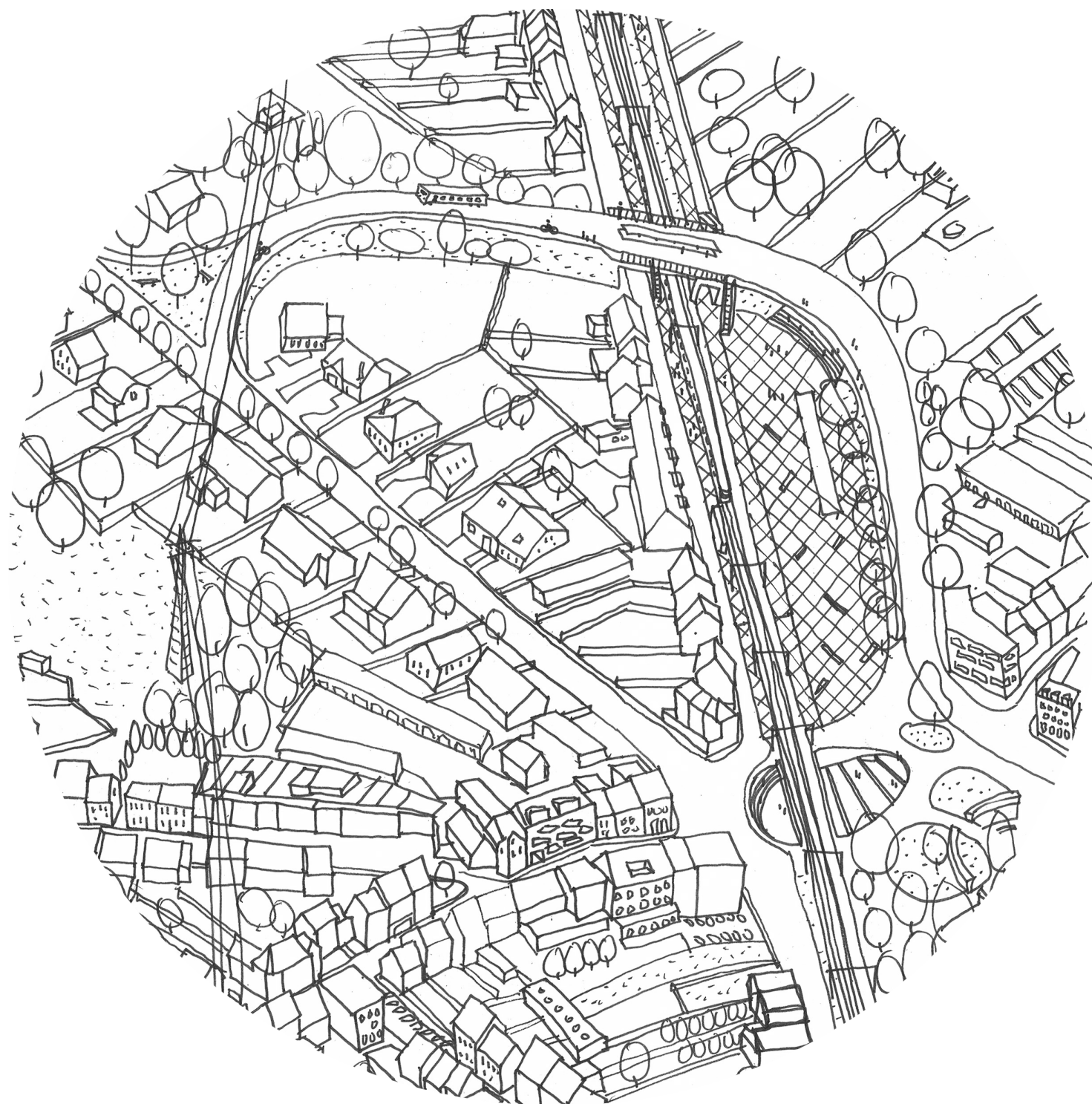
Dendervallei



verkenning omgeving Denderbrug



simulatie Kaai feesten



zoom op de nieuwe
stationsomgeving

4. De spoorlijn en het station

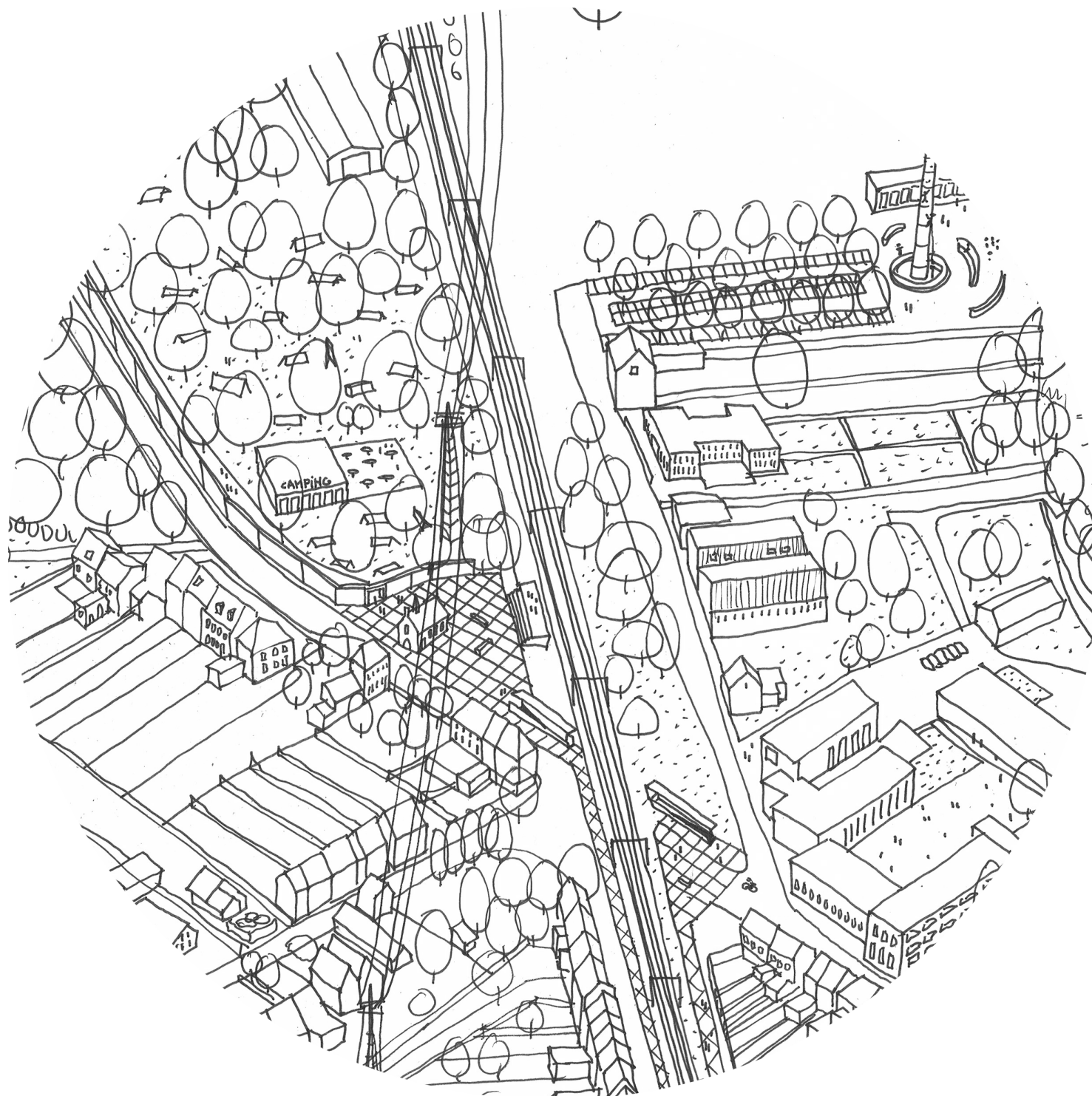
De stationsomgeving is vandaag een sombere plek die gedomineerd wordt door geparkeerde voertuigen. De gebouwde omgeving vertoont nog steeds de littekens van de aanleg van de spoorlijn.

Het profiel van Ijzerwegstraat en het kruispunt Keppestraat-Ijzerwegstraat-Burgemeester de Cocklaan kan aangepast worden. Dit geeft impulsen voor de vernieuwing van het bestaande patrimonium.

In de verkenning zetten we in op de kleine korrel, op landschappelijkheid en permeabiliteit. De porositeit die nog getuigt van de littekens veroorzaakt door de aanleg van de spoorweg, geeft aanleidingen om het woonlandschap te activeren.

Het station trekt vandaag veel pendelaars aan die er de wagen gratis kunnen parkeren. Er zijn plannen om de huidige parking uit te breiden. Het lijkt erop dat het probleem van Aalst en Denderleeuw in Erembodegem moet worden opgelost.

De doortocht van het hoogwaardig vervoermiddel de Trein krijgt in onze verkenning een waardig decor, dat van het collectief en open woonlandschap. Pendelaars die met de auto naar het station komen kunnen de auto achterlaten op de parking Schotte, slechts 500m verwijderd van de nieuw opstapplaats. De Kaardeveldwegbrug vormt naar voorbeeld van station Antwerpen Zuid de verbinding tussen beide perrons én met uitzicht over de open plek.



zoom op kapel Termuren

5. Schotte - Ter Muren - brug Kaardeveldweg - de Dender - kapel TerMuren - Kapellenkensbaan

In het boek van Louis Paul Boon steekt Odineke de 'ijzeren weg' bovengronds over ter hoogte van de Termurenlaan aan de ene zijde en de Kapellekensbaan aan de andere zijde. Ze steelt er het geld uit het offerblok van de kapel Ter Muren.

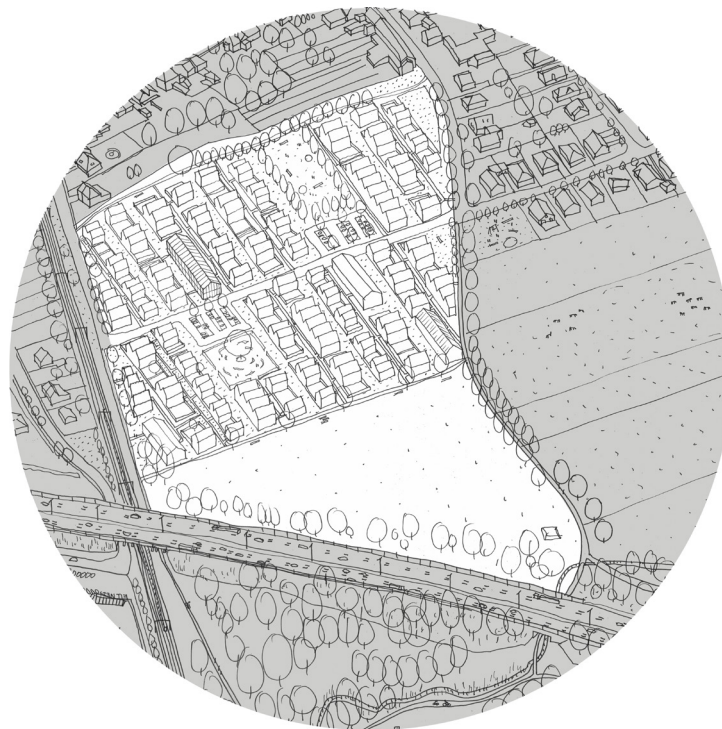
Een nieuwe onderdoorgang onder de 'ijzeren weg' verbindt in ons verkennend onderzoek de Kapellekensbaan en de Ter Murenlaan, samen met een beperkte aanleg rond de kapel. Site Schotte, kapel Ter Muren, de Kapellekensbaan, de Ter Murenlaan, het plein voor de kerk krijgen opnieuw samenhang. Dit publiek domein kan via de pastorietaan verbonden worden met de Dender en via een pad langs de 'ijzeren weg' is er een verbinding met de omgebouwde Kaardeveldwegbrug mogelijk.



zicht op Termurenlaan



kapel Termuren



woon-werk verkaveling op
voormalige site Gates

6. Brusselbaan

We zoeken naar de mogelijkheden tot doorwaadbaarheid van ter hoogte van de Brusselbaan. We zien diverse mogelijke coalities ontstaan tussen eigenaren van percelen aan de Brusselbaan en achterliggende percelen. We zoeken naar ontwikkelingen dwars op de baan ipv langs, waardoor transparanties ontstaan.

Op de Brusselbaan ter hoogte van Erembodegem kan de idee van wonen tussenin voelbaar worden.

7. Site Gates

Een tijd geleden verliet het bedrijf Gates de site aan de Zwalmkouter. We onderzochten de mogelijkheden van herverkaveling. Er is ruimte voor wonen en werken.

Er is ruimte voor diverse types woningen, er is ruimte voor kleinschalige kantoren voor kleine ondernemers en thuiswerkers, er is ruimte voor kleine KMO's (type schrijnwerker, metaalbewerker, steenkapper, ...).

Ter hoogte van de E40 is er een groene ruimte die als buffer werkt.

8. Site Welleweg

Ook aan de Welleweg zochten we ook voor de schijnbaar verloren terreinen tegen de geluidsmuren van de E40 een zinvolle inrichting. De openheid die er ontstaat vanaf de Welleweg inspireert voor een verkaveling met ruimte voor bedrijvigheid waarbij de huidige percellering de inplanting bepaalt. Tegelijk is het de aanleiding om openheid en doorzichten in de verkavelingen te behouden. De diepte in het landschap wordt behouden.

9. Erembodegem Zuid

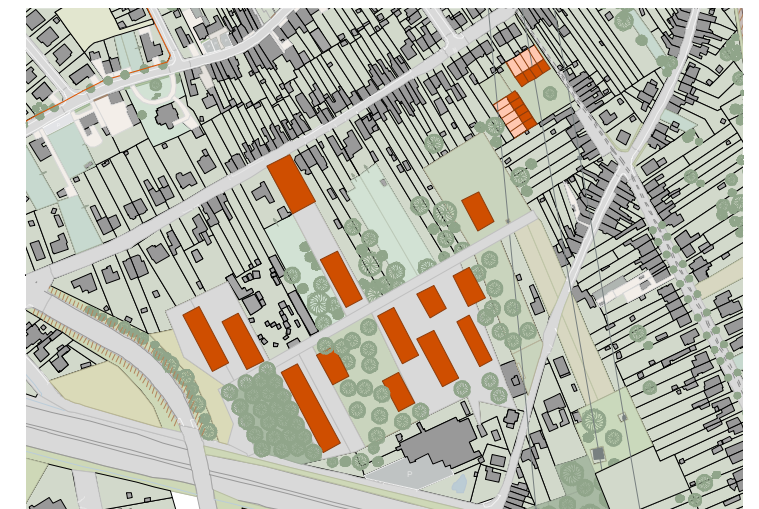
De nabijheid van Erembodegem Zuid is voor het stadslandschap 'wonen tussenin' een troef. Het zou interessant zijn als Solva, als beheerder, zou bestuderen hoe het terrein in de toekomst verder kan evolueren met de nodige aandacht voor de (landschappelijke) verblijfskwaliteit op het terrein.



site Welleweg



bedrijvigheid op site Welleweg



Raming projectkosten

(incl. project-en bureaukosten en
overleg opdrachtgever, excl. BTW)

1. ontwikkelen plan van aanpak (1,4%)

in overleg met opdrachtgever
incl. consultatie expert procesvoering
budget intern: 750,00 euro
budget extern: 750,00 euro

2. samenstellen van labo ‘Aangenaam verblijf en wonen tussenin’ (1,8%)

consultatie van potentiële leden
samenstelling en presentatie ervan aan opdrachtgever
budget intern: 1250,00 euro
budget extern: 750,00 euro

3. opstellen definitief plan van aanpak (2,5%)

incl. consultatie expert procesvoering
budget intern: 750,00 euro
budget extern: 2.000,00 euro

4. labo ‘Aangenaam verblijf en wonen tussenin’ (50%)

ontwerpend onderzoek
organisatie labo
aandeel externe experts
budget intern: 30.000,00 euro
budget extern: 25.000,00 euro

5. participatie (13%)

budget intern: 1.750,00 euro
budget extern: 12.500,00 euro

6. ontwerpend onderzoek publieke ruimte (20%)

publieke ruimte Brug + station
publieke ruimte site Schotte - Kapellekensbaan - kapel Ter Muren + as Ter Muren
Dendervallei
budget intern: 20.000,00 euro
budget extern: 2.000,00 euro

7. Masterplan (11,3%)

finaliseren studie
budget intern: 12.500,00 euro

Totaal, 1 tot 7
110.000,00 euro excl. BTW
(61% intern/39% extern)

supervisieopdrachten tegen uurtarief (cfr. bestek):
85 euro/excl. BTW

Algemene aanpak van duurzaamheid

‘De crux lijkt mij dat architecten het collectieve belang thematiseren. Duurzaam stadsontwerp kan nooit voortkomen uit particulier initiatief alleen. Het probleem van energieopwekking zou bijvoorbeeld op de schaal van een blok of een buurt kunnen worden gesteld. Mensen kiezen nooit alleen voor een huis. Ze kiezen voor een woonomgeving. Het makerlaars cliché is dat de waarde van een huis door de drie factoren locatie, locatie en locatie wordt bepaald. Architecten moeten een scherp oog hebben voor de stedenbouwkundige kwaliteit van de woningen. Met kennis van duurzaamheidstechnieken, maar ook moeten ze in staat zijn om het over stadsesthetiek te hebben en uiteindelijk gaat het erom om op een verantwoorde manier te onderhandelen over beelden, technieken en functionaliteit.’

(Bouwen aan de menselijke leefomgeving, Hans Van der Heijden, in Stedebouw en Architectuur nov 2014, n° 7, p30-33)

Duurzaamheid gaat voor ons in de eerste plaats over het ambitieniveau van het project. Nog meer dan voor een architectuurproject is een duidelijke ambitie voor een masterplan het uitgangspunt inzake duurzaam ontwerpen.

In deze verkenning zijn we op zoek gegaan naar een antwoord op de vraag naar toekomstige ontwikkeling en betekenis van de ruimtelijke omgeving Erembodegem. Het antwoord hebben we gezocht en gevonden in het zoeken naar openheid, ruimte voor het collectief, verwevenheid van wonen en werken, duurzame verplaatsingen, verbeelding van het landschap, ...

Een andere belangrijk principe is de dialoog met de betrokkenen (de opdrachtgever en de bewoners van de stad). De dialoog moet leiden tot inhoudelijke verdieping en grotere betekenis. Het is een belangrijke stap in zinvolle en dus duurzame uitwerking van een vooropgestelde ambitie.

Naast deze hoofdprincipes hebben wij evident ook nodige aandachtvoorduurzamewaterhuishouding,energieproductie, afvalverwerking, afvalstromen, transportmodi, verkorting voedselketens, biodiversiteit ...