OO3905

DENDERLEEUW MASTERPLAN EN ONTWIKKELINGSSTRATEGIE WOLFSGRACHT

Offerte: Inhoudelijk deel
Fallow + ABCD

21/01/2021

Inhoud

Voorwoord
Als team zijn we erg geënthousiasmeerd door wens van de gemeente voor een ambitieuze en voorbeeldige aanpak voor de toekomst van deze strategische plek. De ontwikkeling van een nieuwe Wolfsgrachtwijk heeft door Denderleeuw's hoge knooppuntwaarde, de site haar landschappelijke troeven, en de nabijheid van verschillende voorzieningen een grote potentie om een voorbeeld van een veerkrachtige en kwalitatieve nieuwe levendige wijk te worden, waar het aangenaam wonen en vertoeven is. Daarnaast kan het project ook een zowel ecologische als recreatieve stapsteen worden in het ruimere Spoorlandschap en Denderleeuw's groenblauw netwerk.

Deze verschillende potenties, maar ook de bijhorende uitdagingen en randvoorwaarden willen wij als multidisciplinair team ten volle omarmen en vertalen in een kwalitatief masterplan en doordachte ontwikkelingsstrategie.

Procesbereidheid staat hierin centraal.
We hechten er ontzettend veel belang aan om in een volgende fase samen met de opdrachtgever de projectdefinitie en ambities verder aan te scherpen en het ontwerpproces verder uit te diepen met het betrekken van verschillende actoren.

Leeswijzer
De concepten en plannen die in deze bundel worden voorgesteld zijn een eerste aanzet. Het geheel moet gelezen worden als een tussentijds resultaat uit een eerste denk- en ontwerpoefening en onze interpretatie van de opgegeven projectdefinitie. De wijze van omgaan met de site en het programma vinden we in deze fase relevanter dan de uiteindelijke uitwerking. We willen daarom vooral enkele uitgangspunten naar voren schuiven die we belangrijk vinden.

1 Analyse 01

2 Visie 05

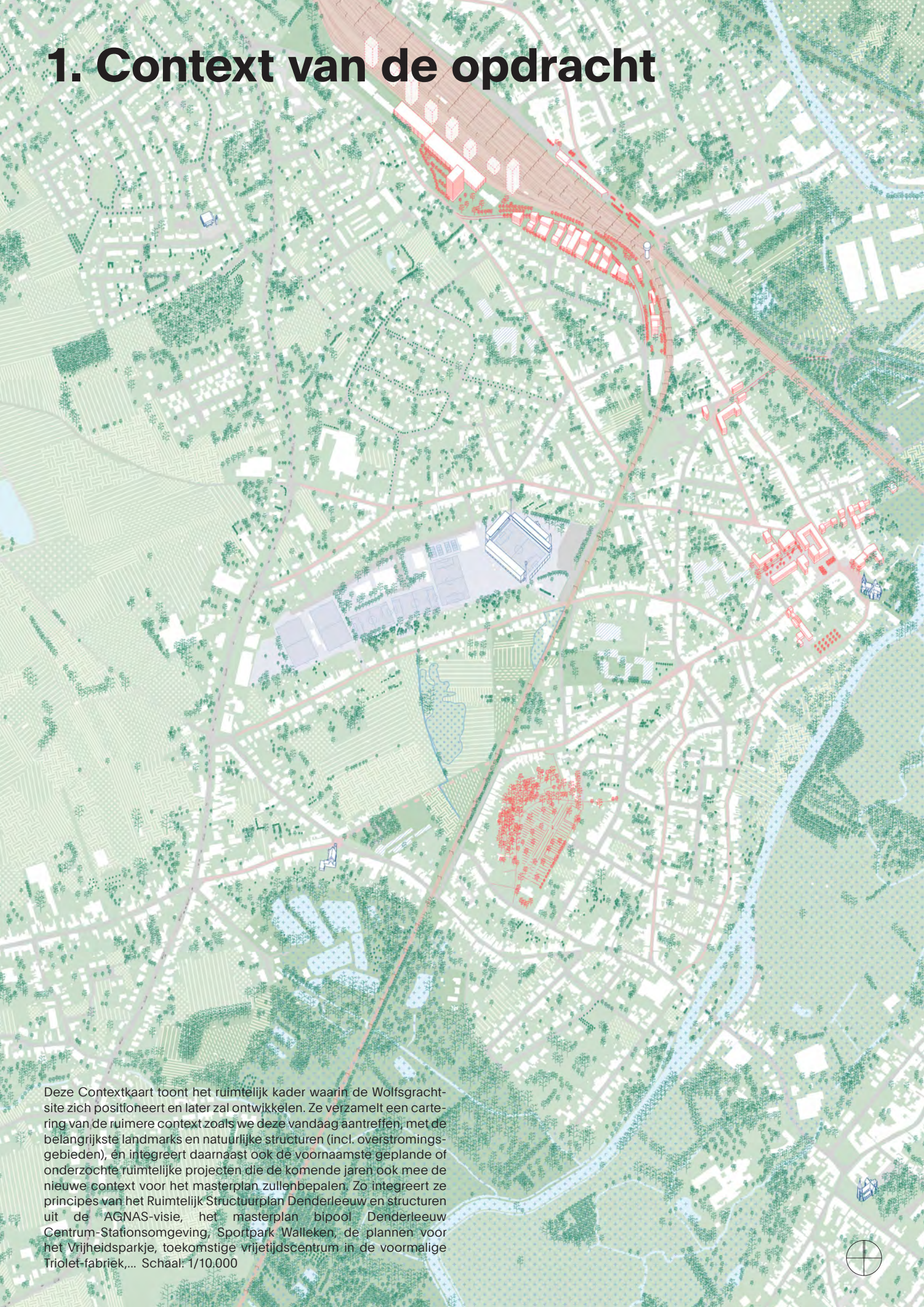
3 Ontwikkelingsstrategie 19

4 Duurzaamheid 21

5 Ontwerpteam 22

6 Financieel overzicht 23

1. Context van de opdracht

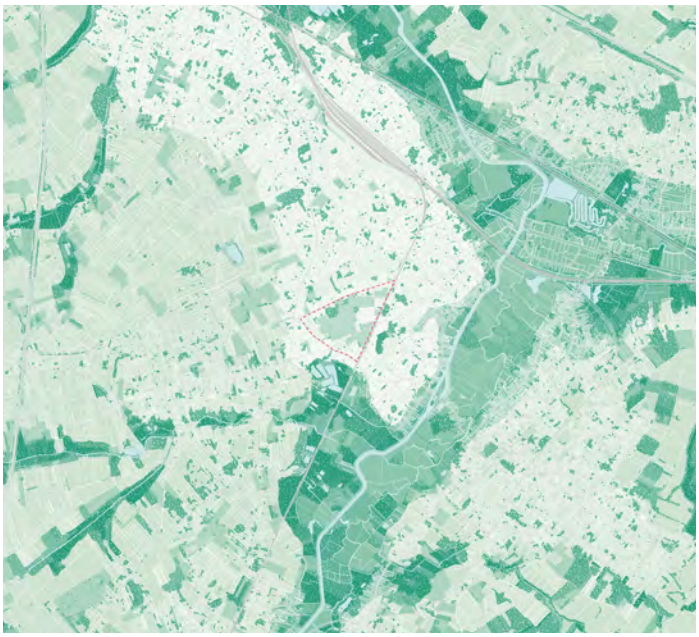


Deze Contextkaart toont het ruimtelijk kader waarin de Wolfsgracht-site zich positioneert en later zal ontwikkelen. Ze verzamelt een cartering van de ruimere context zoals we deze vandaag aantreffen, met de belangrijkste landmarks en natuurlijke structuren (incl. overstromingsgebieden), en integreert daarnaast ook de voornaamste geplande of onderzochte ruimtelijke projecten die de komende jaren ook mee de nieuwe context voor het masterplan zullenbepalen. Zo integreert ze principes van het Ruimtelijk Structuurplan Denderleeuw en structuren uit de AGNAS-visie, het masterplan bipool Denderleeuw Centrum-Stationsomgeving, Sportpark Walleken, de plannen voor het Vrijheidsparkje, toekomstige vrijetijdscentrum in de voormalige Triolet-fabriek,... Schaal: 1/10.000

Lezing & Ruimer kijken
We werpen vanuit een multiscalaire benadering een blik op de ruimere omgeving. De transformatie van de site heeft immers gelijktijdig een lokale en bovenlokale impact op zowel maatschappelijk als ecologisch en landschappelijk vlak.

Een ambitieus en kwalitatief project bouwt verder en wordt sterker vanuit een goed begrip van de ruimtelijk-maatschappelijke context. Hierbij bekijken we verschillende aspecten en bundelen we inzichten uit de vele lagen en hun onderlinge interacties als input voor de uitwerking van het masterplan en bijhorende ontwikkelingsstrategie. Voor het wedstrijdvoorstel deden we een eerste analyse van verschillende aspecten, dewelke in latere fase kan verdiept en uitgebreid worden. Enkele van de reeds onderzochte aspecten halen we hier naar boven via enkel kaarten.

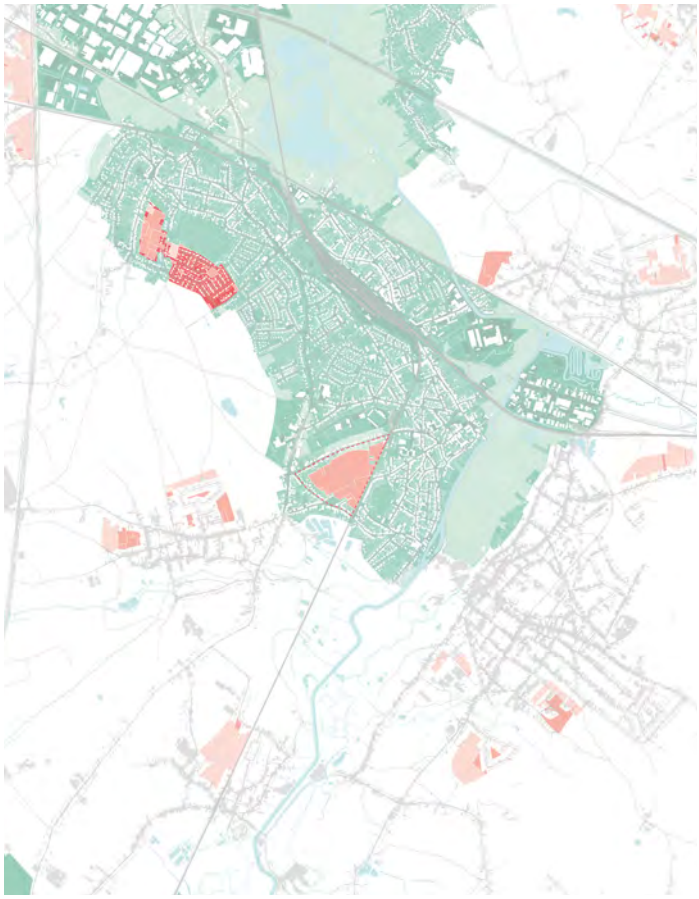
Historische relatie tot het landschap – Ferrariskaart (1777)
Historische kaarten tonen de sterke relatie tussen het bebouwde weefsel en het landschap. Zeer duidelijk is het open cultuurlandschap van de kouter en de deels beboste Dender- en beekvalleien. Ook is een kleinschalig productief landschap met rijke groententuinen dicht bij het bebouwde weefsel te zien. We vinden een spoor van de Wolfsgracht als houtkant langsheen deze afwateringsgracht. Radiale wegen verbinden de dorpskern van Denderleeuw met de open kouter en gehuchten als Iddergem, Huyssegem,… De Lindestraat langsheen de site is een van die radialen, maar ook de Landuitstraat vormt tot op vandaag een belangrijke lokale route met een van de weinige passages over de Dender.

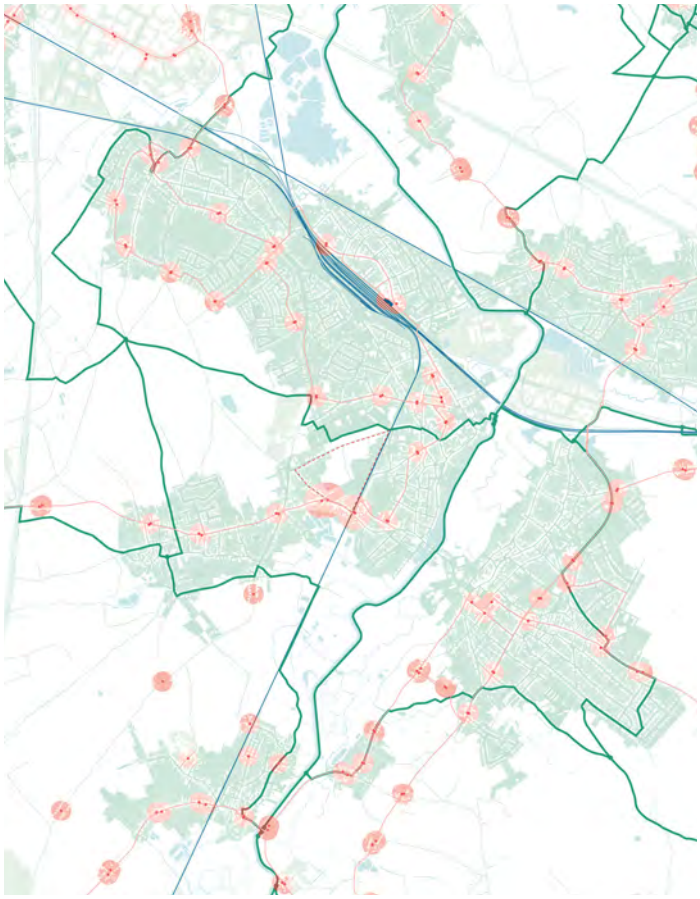


Ruimere landschapsstructuur
Denderleeuw wordt omringd door verschillende waardevolle landschappen. De brede Dendervallei en haar aftakkingen met hun (broek)bos- en watercomplexen zijn bepalend voor de bebouwde en open ruimtestructuur. In het oosten wordt de van Denderleeuw begrenst door de Dendervallei. In het westen herkennen we een open agrarisch Kouterlandschap tussen Iddergem en Welle, dat doorsneden wordt door enkel beekvalleien. Beide structuren hebben nog verschillende typische landschapselementen met hun eigen ecosystemen. Door de aanwezigheid van lintbebouwing rondom de site, de Steenweg in het westen en spoorweg in het oosten zijn er vandaag vooral restanten aanwezig, maar is er weinig tot geen directe connectie meer met deze omliggende systemen.

Hydro-topografisch landschap
De Dendervallei loopt van zuidwest naar noordoost. Doordat ze een breed overstromingsgebied heeft werd de vallei grotendeels bewaard van bebouwing. Fysisch zijn de groene verbindingen relatief onderbroken, maar op hydro-topografisch vlak is de site met haar zacht glooiend landschap met als centraal laagste punt de wolfsgracht en meer noordelijk een korte passage van de Waterlede-loop ondanks de doorsnijding van de spoorlijnen nog in zekere mate verbonden met het Denderlandschap. Af ten toe na zeer hevige regenval wanneer de Dendervallei overstroomt worden we opnieuw herinnert aan de ruimte voor de rivier en haar zijstromen. Op die dagen staat ook een aanzienlijk deel van het centrale landschap van de Wolfsgrachtsite onder water.

Schaal kaarten: 1/60.000





Ruimtebeslag-verharding-woonuitbreidingsgebied
Ondanks een duidelijk herkenbare landschapsstructuur werd er heel wat open ruimte ingenomen door woonwijken en verkavelingen. Met een ruimtebeslag van 51% en 27% van het grondgebied bedekt met verharding zit Denderleeuw een stuk hoger dan het vlaams gemiddelde. Toch is er nog een 130ha aan planmatig bestemde 'bebouwbare grond' en nog niet aangesneden 'woonuitbreidings-gebieden' (Betonrapport, 2018). De 13h grootte Wolfsgrachtsite is hier deel van. Met haar strategische ligging binnen het 'afgebakend regionaal stedelijk gebied Aalst-Denderleeuw', en op een 1,5km van Denderleeuw station, en de nabijheid van vele voorzieningen is de site interessant voor een project met een hoog ruimtelijk rendement dat een wending geeft aan de omgang met ruimte. Het laatste woonuitbreidingsgebied worden dat hier wordt aangesneden?

Duurzame mobiliteitspotenties
Denderleeuw is een kruispunt van regionale verbindingen – zowel via het spoor als over de weg. De nabijheid van de site met slechts 1,5km tot Denderleeuw station dat met een frequentie van een trein om het kwartier zeer goed verbonden is met Brussel, Gent-Sint-Pieters en andere bestemmingen, is een grote sterkte en deel van de gemeente haar aantrekkingskracht. Daarnaast zijn er ook enkele buslijnen (lijn 31, 32, 33) die de site verbinden met Denderleeuw centrum en station, en de omliggende wijken, alsook verder lopen naar het westen en zuiden. Deze strategische ligging en goede verbondenheid met openbaar vervoer geven de site ook extra troeven en de verantwoordelijkheid om echt autoluw te worden ontwikkeld.

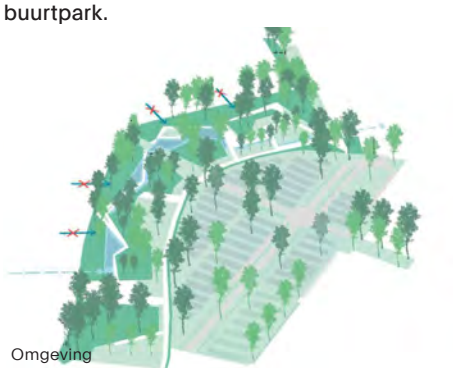
Schaal kaarten: 1/60.000

WOLFSGRACHT - DE KRUISING VAN VERSCHILLENDE GROENE FIGUREN

Buur

Deel van het Spoorlandschap - masterplan bipool Centrum-Stationsomgeving
Het voor de Wolfsgrachtsite misschien voornaamste aspect uit het masterplan bipool Centrum-Stationsomgeving is het bijdragen tot de realisatie van het Spoorlandschap. Dit wordt beschreven als "bestaande uit de combinatie van de spoorweginfrastructuurzelf en de onmiddellijke invloedssferen, gaande van fiets- en voetgangersverbindingen met begeleidende groenelementen, alsook onbebouwde percelen, en aangrenzende groene en recreatieve ruimten". Het Spoorpark moet eenmaal verder uitgewerkt en gerealiseerd uit verschillende deelprojecten een functionele en groene verbinding maken langsheen de spoorweg. Dit is dan ook een interessante richting om verder te zetten en de basis voor een fietsverbinding in boeiend groenomgeving van de Wolfgrachtsite naar Denderleeuw station, maar ook verder richting de Vlaamse Ardennen in het zuiden. Naast deze verbinding kan het Wolfsgracht project ook een belangrijke rol opnemen de ecologisch en landschappelijke kwaliteiten van dit spoorpark en haar directe omgeving.

Aansluiten op het nieuwe Vrijheidspark
Er is een duidelijke wens om het toekomstige Vrijheidspark te doen aansluiten op de open ruimte van de Wolfsgrachtsite, en zo ook de verdere verbinding te kunnen maken richting sportpark Walleken. Het ontwikkelde plan stelt een transformatie van deze tot op vandaag ongeclaimde ruimte voor. Als restant van een oude Dender-meander vinden we hier een boeiend alluviaal elzenbroekbos. Maar door rioleringsoverlopen in deze ruimte is de kwaliteit van deze natuur en ondergroei niet wat het zou kunnen zijn. Het nieuwe project maakt hier komaf mee en zal de ruimte ontwikkelen tot een kwalitatieve publieke ruimte en buurtpark.


Omgeving

Stapsteen/schakel in een groenblauw-grijze structuur.
Denderleeuw licht op de overgang tussen verschillende grootschalige landschappen: uitlopers van de Vlaamse Ardennen (zuiden), de Vlaamse vallei (noorden), en het Pajottenland (oosten). De strategische ligging en landschappelijke troeven bieden vele kansen om op verschillende vlakken en schalen een rol te spelen binnen de ruimere landschappelijke en verstedelijkte context. Het landschapspark van de Wolfsgracht zal zo deel uitmaken van een groter robuust groenblauwnetwerk tussen Dendervallei en open Kouterlandschap, en neemt een rol op als groene recreatieve ruimte voor het omringende weefsel. Zo draagt het project bij aan de realisatie en versterking van de groene corridor en fietsroute van het spoorlandschap. Als onderdeel van het versterkte en meer (bio)divers landschap op de Wolfsgrachtsite wordt het elzenbroekbos in het masterplan doorgetrokken in delen van de nattere zones. Zo bouwt het mee aan een sequentie van vochtige open en beboste landschappen tussen de Wolfsgracht en Dendervallei – gesteund op de aanwezige en verborgen blauwe structuren. Deze connectie legt daarnaast ook een recreatieve verbinding met Sportpark Walleken. Een andere ecologisch-recreatieve verbinding die interessant te versterken is zou een nieuwe connectie zijn langsheen de Onze-Lieve-Vrouw ten Nood kerk richting het natte Denderlandschap. Ook dichterbij willen we aandacht geven aan de goede aansluiting met de naastgelegen basisschool 't Landuiteke en ietwat verder situerende scholen en andere relevante sociaal-maatschappelijke functies uit de buurt die baat kunnen hebben met de ontwikkeling van deze nieuwe en breed toegankelijke groenruimte.

Wolfsgracht één van drie polen voor verdichting van Denderleeuw
De hoge knooppuntwaarde van Denderleeuw station op een beperkte afstand van de Wolfgrachtsite is haar grootste bovenlokale sterkte. Met ook de inbedding in een boeiend open ruimte landschap en de nabijheid van vele voorzieningen zou de Wolfsgrachtwijk één van de drie polen voor een kwalitatieve verdichting voor Denderleeuw moeten worden. Samen met het centrum en nieuwe ontwikkelingen aan de zuidkant van het station hebben deze drie plekken voldoende capaciteit om de woningnood en bijkomende voorzieningen op te vangen voor een ruime tijd. In samengaan met het bijdragen aan een ambitieuze modal shift zetten we hier in op het bepalen van een evenwichtige balans en integratie van de woonopgave met het maximaal vrijwaren van en waar mogelijk zelfs versterken van het open landschap dat de nieuwe woonontwikkeling structureert.

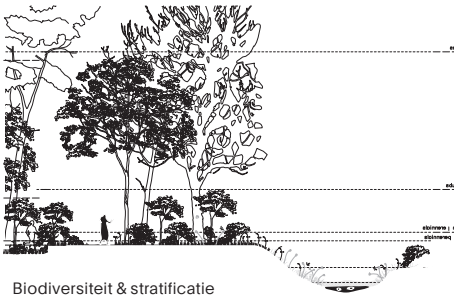
Wolfgracht als deel van een groter groen-blauw netwerk

2. Landschap stuurt

We vertrekken vanuit de valorisatie en vormgeving van een open een toegankelijk (cultuur)landschap dat verder bouwt op de aanwezige kwaliteiten en natuurlijke potenties van het gebied. Dit landschap structureert de nieuwe woonontwikkelingen, gekaderd binnen een ruimere landschappelijke en stedelijke context, en sluit het project aan op versterkte lokale en grotere landschappelijke verbindingen.

Het historisch landschap van open kouters, broekbossen in de valleien, en tussenin enkele wastines wordt als leidraad gebruikt voor de structuuropbouw van het landschap voor de Wolfsgracht. In de bestaande openruimte en de perseelstructuur vinden we nog vele waardevolle landschapselementen en -logica's. Zo vinden we nog onverharde buurtwegen, (verlande) afwateringsgrachten, open graslanden, rijke houtkanten en kleine bosjes. Deze historische en rijke landschapselementen worden versterkt en mee geïntegreerd in het nieuwe landschap als een levende herinnering van het ruimere landschap dat hier ooit was.

De aanpak is niet nostalgisch gericht, maar plaatst het landschap binnen de hedendaagse socio-ecologische en ruimtelijke context van Denderleeuw, en kijkt verder inspelend op toekomstige uitdagingen. Het zet geen stolp over de open ruimte maar plaatst ze binnen een nieuw vorm te geven kader, met als voornaamste uitdaging het integreren van een woonopgave met het maximaal vrijwaren en versterken van het open landschap.



Biodiversiteit & stratificatie

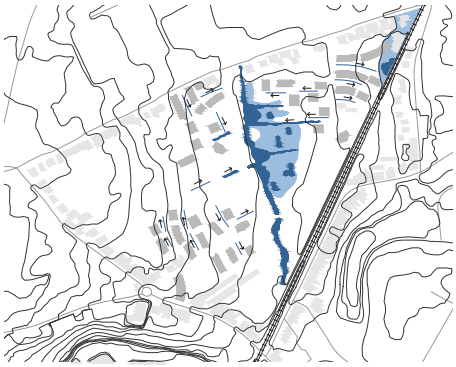
Cultuurlandschap in transitie
We zetten in op het beeld van een in transitie zijnde cultuurlandschap met meer gradiënten en verschillende biotopen. Hierbij wordt het grootste deel van het open landschap bewaard, met het versterken en hier en daar uitbreiden van de historisch elementen. Daaraan wordt bescheiden een nieuwe gelaagde vegetatie met een variatie in inheemse bomen, struwelen en kruidlagen toegevoegd om de diversiteit in landschapsbelevingen, gradiënten en biodiversiteitswaarden te verhogen.

Productief landschap
Het productief landschap met een huidig gebruik als voornamelijk grasland wordt verrijkt. Een hoogstamboomgaard (2) aansluitend op de Lindestraat en een midden in het landschap stellen we samen uit historische lokale rassen, en worden een plek waar inwoners met de rijkdom aan smaken, geuren. Ook het voorzien van de mogelijkheid voor bewoners van Denderleeuw om collectief of individueel te volkstuinieren in het landschapspark stimuleert meer sociale interactie en cohesie. (1)

Tenten AU, Maxwan

Boomrijke randen en bosfragmenten
Meer dense bosfragmenten worden aangeplant op strategische plaatsen om de kunstmatige grenzen van de site te vervagen.(5) Deze bosfragmenten en enkele solitaire bomen in het open landschap kaderen zichten en geven meer diepte en een breder gevoel van de ruimte tussen de drie woonbuurten.

Glooiend en hydrologisch landschap
Naast de natuurlijke zachte vallei met centraal de wolfsgracht (hoogte verschil van 7m tussen hoogste en laagste punt van de site) wordt het natuurlijke landschap ook meer divers gemaakt door enkele uitgravingen en microprofileringen. In de lager gelegen en overstroombare zones wordt zo een patchwork van nieuwe habitats met plaatselijke micro-klimaten gevormd. (3) Belangrijk uitgangspunt hierbij is de focus op biotische en abiotisch gradiënten. Vooral overgangszones van nat naar droog en van open naar gesloten vegetaties zijn uiterst interessante habitats, omwille van de specificiteit, maar ook omdat op die plaatsen een veelheid aan organismen uit aangrenzende habitats samenkomen en hun thuis vinden.



De profileringen hangen nauw samen met de wolfsgracht en logische plaatsen voor waterinfiltratie als antwoord op de huidige algemene verdrogingsproblematiek. De profileringen creëren doorheen het landschap lagere zones die plaatselijk hemelwater kunnen infiltreren. Door deze natuurlijke wadi's in verschillende dieptes te profileren, ontstaan verschillende duurtijden van tijdelijk oppervlaktewater en infiltratiecapaciteiten.

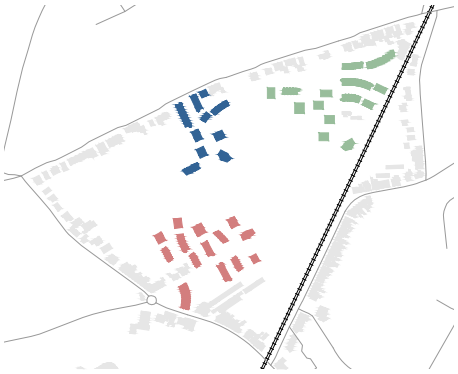
Op grotere schaal en in aansluiting met de ruimere omgeving kan het nieuwe landschap ook stormwaterdebieten capteren uit de omliggende wijken en straten. Tijdelijk komen dan grotere delen onder water.

Open en halfopen landschapstructuur
In de open en halfopen landschapsstructuur (her)introduceren we wastines. (4) Wastine is een bosachtig, historisch en, authentiek landschapsbeeld uit deze streek. Het is een zeer functionele en verrijkende landschapsvorm. We kunnen deze voorstellen als een halfopen landschap met een veelheid aan struwelen, open graslanden en mantelzoomvegetaties. Dit patchwork aan verschillende vegetaties en biotopen op een relatief kleine oppervlakte, wordt in stand gehouden door graasbeheer, waarbij dieren specifieke graaspatronen en doorgangen maken in het landschap en de successie naar een dense bosvegetatie voorkomen. Hier veronderstellen we een beheer die meer gericht is op het instandhouden en mogelijk maken van een dynamische natuur, eerder dan een klassiek parkbeheer die veelal gericht is op een eerder statisch eindbeeld. Door de 'ad random' patronen die ontstaan, worden deelruimtes gecreëerd op een natuurlijk ogende manier. Mits het creëren van de juiste context en objecten in de ruimte, ontstaan sfeervolle zones om te spelen, te ontmoeten en te verblijven. Deze sterke landschapsstructuur laat ook toe dat er nieuwe trage wegen spontaan zullen ontstaan zonder dat dit het uitgesproken concept zal verstoren.

Dit landschap bouwen we op door startaanplantingen die in de loop van de tijd spontaan mogen evolueren onder invloed van dieren en begeleidend menselijk ingrijpen. Het principe van de wastine is op die manier een vernieuwende kijk op parklandschap en parkbeheer, alsook een grote meerwaarde naar biodiversiteit en de verschillende ecosysteemdiensten. We gaan dus uit van een minder intensief natuurbeheer waarbij de vegetatie begeleid wordt, eerder dan van een klassiek parkbeheer en statisch eindbeeld.

2. Eén wijk, drie buurten

Opgebouwd vanuit de open ruimte en beleving
De introductie van nieuwe volumes in dit gaaf open landschap is geen eenvoudige opgave, en vraagt een precieze curatie. Het masterplan vertrekt daarom vanuit de perceptie en beleving van deze open ruimte, en de rollen die ze kan ontwikkelen in relatie tot de ruimere landschappelijke en verstedelijkte structuren. De bebouwing voor de nieuwe Wolfsgrachtwijk is gestuurd vanuit een landschappelijk kader. Hierbij wordt het open glooiend landschap centraal op de site gevrijwaard, en positioneren de wooneenheden zich errond, georganiseerd in drie doorwaadbare buurten.



De compositie van één Wolfsgrachtwijk met drie buurten zet in op de visuele relatie vanop en naar de site, en laat kansen voor ecologische verbindingen met de grotere groenstructuren, en eveneens de aanliggende (soms vrij diepe) tuinen. Deze opzet volgt enerzijds uit het centrale open landschap niet te willen ommuren met bebouwing (en zo verder af te scheiden van haar omgeving als een soort grote hortus conclusus), en anderzijds om niet één grote ontwikkeling als monoliet ergens in het landschap te positioneren. De organisatie van het wonen in drie buurten geeft het bijkomend voordeel van de ontwikkeling in duidelijke ontwikkelingsfasen te kunnen realiseren (zie ook Ontwikkelingsstrategie).

Elk van de drie woonbuurten ent zich op een van de vandaag vier brede visuele en fysieke toegangen tot de Wolfsgrachtsite. Deze toegangen zijn niet de enige zichten op het open landschap. Op verschillende plaatsen in de omliggende straten tussen de huizen door, over een haag heen, of door een soms open dan weer gesloten scherm van houtkanten langsheen de spoorweg ziet men de kwaliteiten van deze plek. Deze visuele doorwaadbaarheid is een leidend begrip in de organisatie van bouwvolumes voor het geheel van de drie buurten en behoud zo een ruime perceptie van de diepte van het open landschap, maar is ook sturend voor de interne doorwaadbaarheid binnen elke buurt.

Poorten tot de wijk en omgeving
De aansluiting op de omliggende straten zelf worden uitgewerkt als 'poorten' tot de site en haar landschap dat zichtbaar is vanop de straat. Deze poorten zijn niet allemaal gelijk. Zo sluit de zuidelijke buurt aan op de Landuitstraat met tegenoverliggend kerkje (dat een kerkplein ontbreekt) en de basisschool 't Landuiterke. Vandaag vinden we hier een bestaand pleintje met enkele bomen en struiken, een lus met een aantal parkeerplaatsen, een fontein en basketbalveldje op een niet erg leesbare manier samengebracht. Daarachter staan een aantal ondertussen waardevolle bomen die jaren terug in gridpatroon werden aangeplant. Het nieuwe project geeft deze beide ruimten een duidelijkere definiëring door het invoegen van een gebogen bouwvolume. Het creëert zo enerzijds een open pleintje met enkele bomen dat aansluit op de schaal van de omgeving, en anderzijds een nieuwe context voor het opwaarderen van het grid van bestaande bomen tot een buurtparkje. Dit parkje kan zowel dienst doen als ruimte voor ontmoeting, spel en ontspanning voor omwonenden en met het weghalen van de huidige betonnen scheidingselementen tijdens schooluren een beheersbare uitbreiding aan speelruimte bieden op de huidige speelplaats van basischool 't Landuiterke. Het volume dat het 'Landuitpleintje' een nieuwe gevel geeft, heeft een niet-residentiële sokkel die ruimte bied voor kleine handelszaken, lokaal supermarktje of horicazaak met zuid-west gericht terras. Ook is er plaats om in het deel naast het bestaande schooltje een kindercrèche te integreren die speelruimte kan delen met de basischool. Wagens voor het af en ophalen van kinderen of een kleine boodschap vinden ruimte voor kortparkeren langsheen de Landuitstraat. Langer parkeren kan door meervoudig gebruik met de parking cluster van deze wijk (zie ook bij Mobiliteit). Zo is hier ook plaats voor leerkrachten die met de wagen komen, en kan de bescheiden ruimte voor de huidige schoolpoort vrijgemaakt worden van auto's en een meer verwelkomende toegang worden.

De noordwestelijke buurt sluit aan op de Lindestraat en vormt een poort tot de site tegenover de doorgang tot het Sportpark Walleken. Het versterkt de verbinding en relatie tussen deze uitgebreide sportinfrastructuur en de nieuwe wijk. Aansluitend op de Lindestraat is er de mogelijkheid voor commerciële of collectieve ruimte ten dienste van de Wofsgracht wijk en omgeving.

De noordelijke buurt situeert zich het dichtst bij het centrum en station van de Denderleeuw. En sluit hier aan met de rest van het omliggende woonweefsel. De toegang is wat smaller dan de andere twee poorten. Een tweesporen pad met bomenrij erlangs geleidt de bewoner en bezoeker binnen in de buurt en het open landschap van de Wolfsgrachtsite.

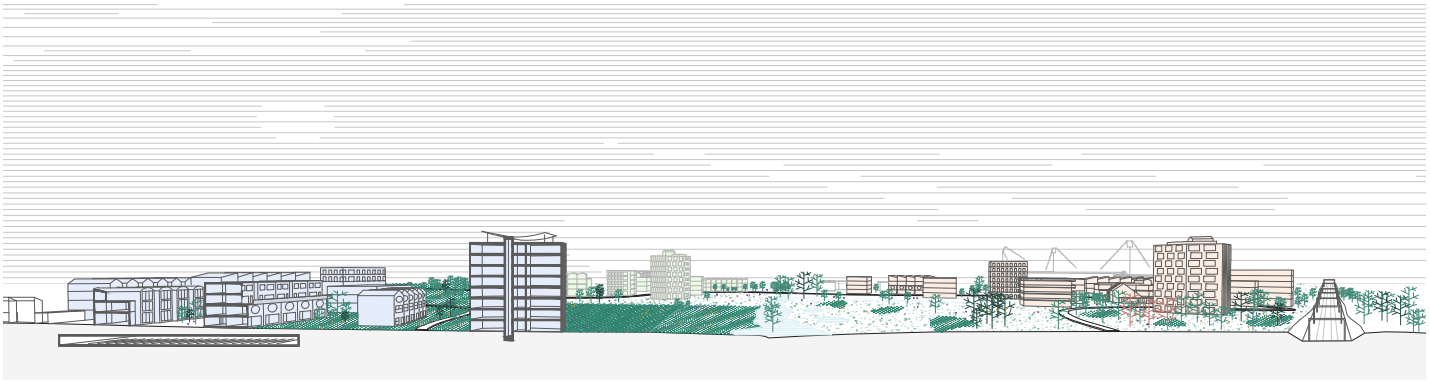
Doorwaadbare compositie van volumes
Binnen een buurt zijn de bouwvolumes georganiseerd in woonstroken die uitwaaieren in solitaire blokken (herinterpretatie van 'urban villa') met hun voeten in het landschap. Op deze manier ontstaat een fysiek en visueel doorwaadbaar geheel, en dringt het landschap diep door tot in de woonbuurten. De woonstroken bestaan uit grondgebonden woningen, met soms een of twee appartementen bovenop (zie Woontypologiën). Deze compositie van gebouwen cureert zichten en belevingen van het landschap vanuit zowel de publieke ruimte als de wooneenheden zelf. Er ontstaat een maximale relatie tot de open en groene ruimte.

Groen urbaan landschap
Bij de open ruimte tussen de woonblokken wordt iets meer aandacht gegeven aan de esthetisch-sensorische beleving van het landschap dan in de wijde open ruimte van de site. Deze groen-stedelijkere ruimten evolueren mee met de seizoenen en zetten in op een hoge verblijfskwaliteit en veelzijdige beleving in zowel de meervoudige opties voor gebruik, alsook de sensorische beleving van kleuren, geuren, spelende kinderen, zomeravond met de buren, een buurtfeest of plaats voor een rustig gesprek, …

Buurtpleintje als centrum van collectiviteit
Elk van de drie woonbuurten heeft zijn eigen centraliteit in de vorm van een groenplein(tje) met een specifiek karakter en uitstraling. Deze pleintjes, die soms geheel groen of (half)verhard zijn, onderscheiden zich doordat ze in het glooiend landschap van de site een perfect horizontaal oppervlak vormen dat interrageert met de gebouwen rondom.

Hosper Bulk

BLOKKEN
STROKEN



2. Actief & veilig bewegen

De afwezigheid of minstens duidelijke reductie van gemotoriseerd verkeer ten gevolge van de genomen corona-maatregelen toonden vele positieve effecten: minder geluidshinder, minder CO2-uitstoot, en zeker ook meer ruimte om te bewegen en gebruiken voor voetgangers en fietsers. Hier bestaat al langer een pleidooi voor. Vandaag lijkt echter het moment rijp om dit pleidooi in werking te stellen door meer ruimte voor actieve mobiliteit te voorzien en minder voor de wagen.

Kijkend naar de modale verdeling voor verplaatsingen in Denderleeuw, zien we dat vooral fietsen zwakker scoort in vergelijking met het Vlaams gemiddelde. Het project kan hier extra op inzetten en bijdragen aan een ambitieuze modal shift. Daarom geven we voldoende aandacht aan verschillende vormen van actieve mobiliteit en principes als nabijheid, bereikbaarheid, multimodaliteit én aan de kwalitatieve beleving van de ruimte(n) waardoor – en waarnaartoe mensen zich bewegen. Voor de mobiliteitsorganisatie van de nieuwe Wolfsgrachtwijk zetten we sterk in op het realiseren van een autoluwe en leefbare buurt waar wandelen en fietsen alledaags en vanzelfsprekend zijn. De auto is er eerder een periodieke bezoeker. Straten zijn in eerste instantie publieke ruimte. Ze geven plaats voor mensen en ontmoeting, en zijn slechts praktisch toegankelijk voor wagens voor het afzetten van boodschappen, verhuizen, of de bereikbaarheid voor hulpdiensten.

SYSTEEM VAN PADEN
(voetganger en fietser)
Een systeem van verschillende paden en routes met een eigen materialiteit organiseren de verschillende bewegingen van gebruikers in en doorheen de site. Er zijn enerzijds functionele en anderzijds recreatieve verbindingen - en de overlap van beiden - die uitdagen tot ontdekking van de verscheidene deelruimtes en ervaringen in het project. Elk van de paden en routes is opgebouwd vanuit een aandacht naar toegankelijkheid en beleving.

De Lus (1)
een lus-vormig hoofdpad voor voetgangers en fietsers verbindt de drie woonbuurten binnen het nieuwe project. Ze begeleidt ook de (hoofd)bewegingen doorheen een sequentie aan verschillende landschapskarakters en belevingen, en verbindt activiteiten in de open ruimte met het wonen. De lus zien we gematerialiseerd in een praktische 3m brede geborstelde cementbetonverharding.

Naalden (2)
Elke woonbuurt heeft één centrale naald die de toegang van de wagen tot de buurt regelt. Deze doodlopende toegangswegen loodsen wagens bij het betreden van de site snel naar geclusterde onder- of bovengrondse parkeergelegenheden.
Ze worden gematerialiseerd als een tweesporen pad met grasbetontegels erlangs om passage in twee richtingen mogelijk te maken. Deze materialiteit zet aan tot langzamer rijden en reduceert de dominante aanwezigheid van de wagen,

Woonerven (3)
Een beperkt aantal groene en aangename woonerven, loodrecht staand op de naald van een woonbuurt, verzorgen op een efficiënte manier de verbinding met de wooneenheden. Deze woonerven zijn ontworpen als ruime voetgangersomgevingen. Ze zijn toegankelijk voor auto's, maar deze zijn er te gast voor slechts laden en lossen aan de woning. Parkeren kan er niet. Woningen blijven uiteraard bereikbaar voor hulpdiensten.

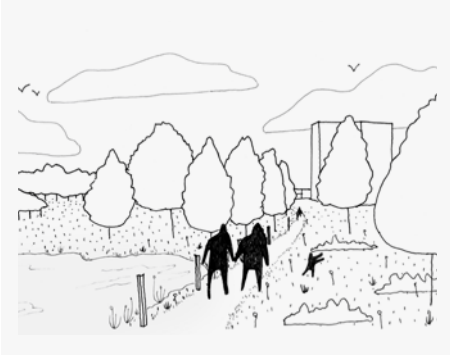
Trage wegen (4 & 5)
Een reeks half- of onverharde wegen in groene omgeving bouwt verder op de reeds aanwezige trage wegen met enkele nieuwe paden volgens de historisch agrarische structuur van deze plek. Ze zijn het

3
Graber Pulver Architekten

2
Vectris

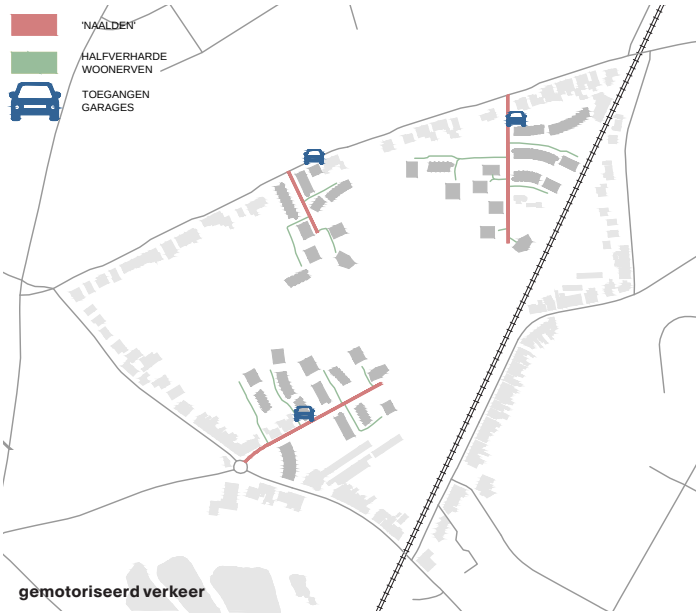
4

geheugen van de plek, een herinnering naar wat ooit was. De trage wegen, uitgevoerd in beige dolomiet, vormen een complementaire matrix die naast de Lus een andere doorwaadbaarheid van de site en ontdekking van haar landschap toelaat.

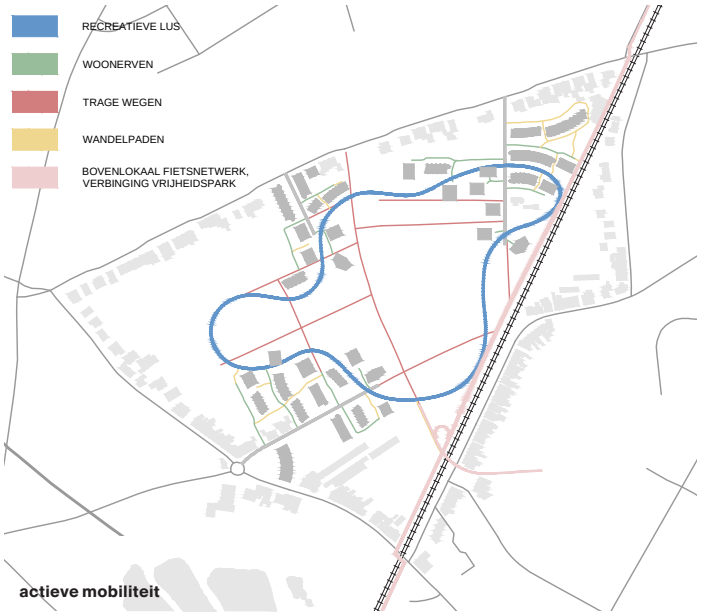


Op enkele plaatsen gaat een trage weg over in een vlonderpad, voor het oversteken van natte of vochtige delen van het landschap. (onverharde of halfverharding met beige dolomiet - in uitzicht aansluitend op de onverharde wegen)

De efficiënte organisatie van de paden geeft een beperkte verhardingsgraad in vergelijking tot generiek ontwikkelde woonwijken. Daarnaast worden verschillende verbindingen ook uitgevoerd in halfverhardingen om de nodige ondersteuningsbasis aan te bieden, maar gelijktijdig een groener karakter te kunnen doortrekken en waterdoorlatend te zijn.

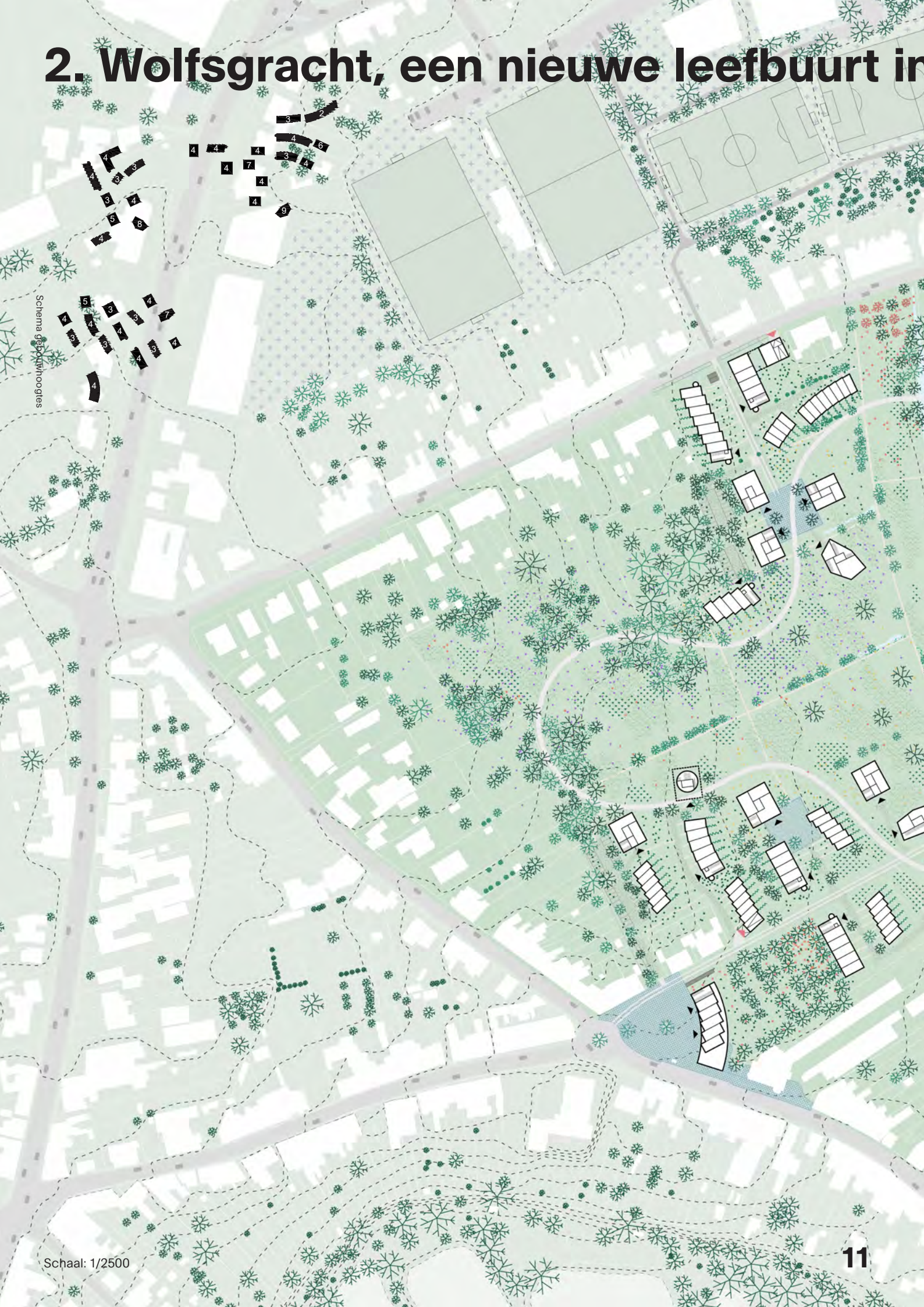


gemotoriseerd verkeer



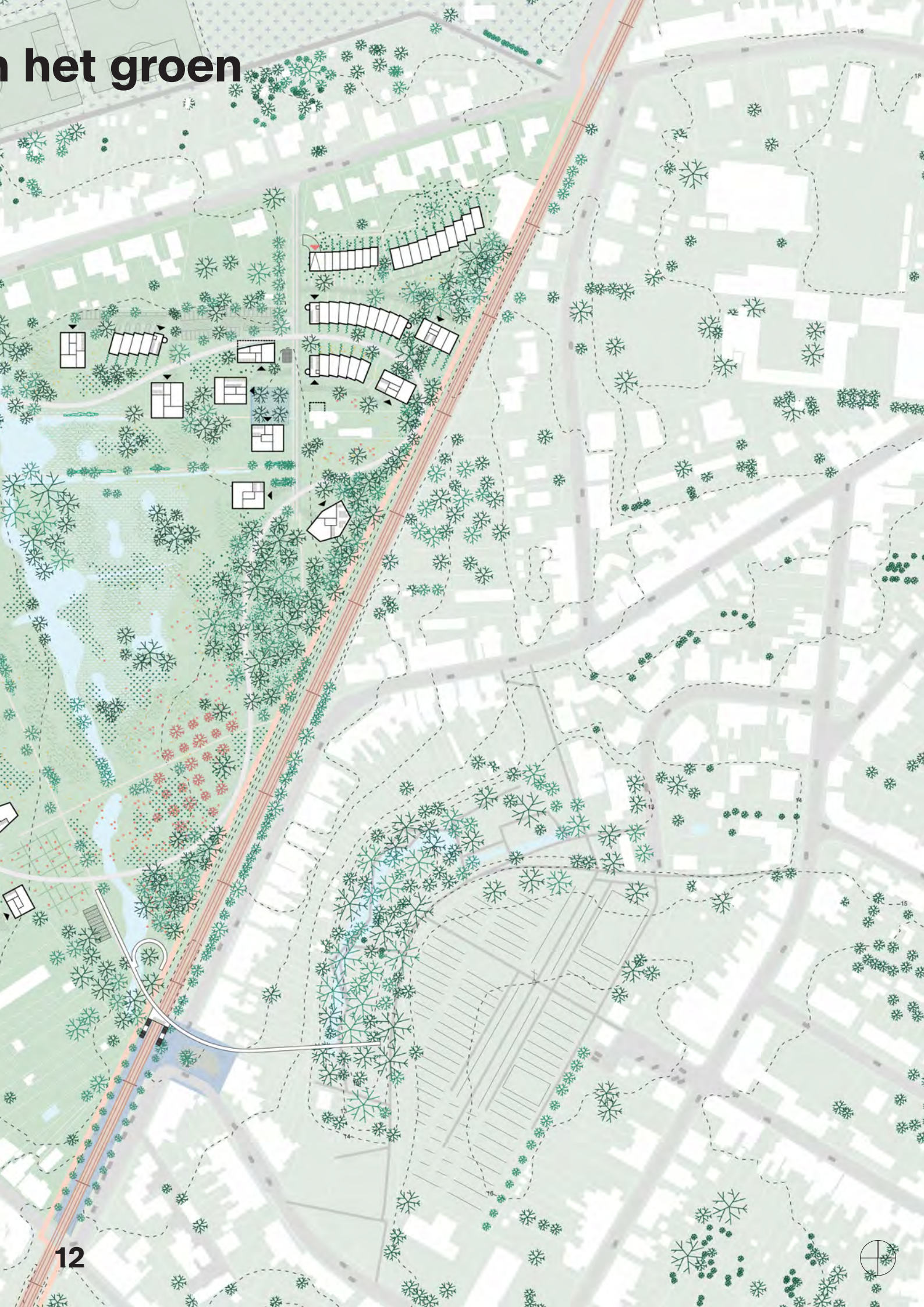
actieve mobiliteit

2. Wolfsgracht, een nieuwe leefbuurt in



Schaal: 1/2500

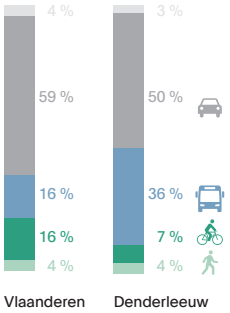
n het groen



2. Naar een modal shift

Herpositioneren van de wagen
In het leggen van de focus op een voetganger- en fietsvriendelijke woonomgeving krijgt de wagen een herziene en gereduceerde positie in de nieuwe Wolfsgrachtwijk, door onder meer volgende principes toe te passen:

- De site is zeer doorwaadbaar voor actieve mobiliteit. Er zijn geen doorsteken voor de wagen doorheen de site.
- Autoverkeer wordt bij toetreden van de site zo snel mogelijk naar geclusterde parkeergehelen gevoerd, en gescheiden van andere stromen. Elke buurt heeft één bovengrondse (voor bezoekers) en één ondergrondse (voor bewoners) parkeercluster.
- Parkeren voor de deur is niet mogelijk (met uitzondering van een 10-tal grondgebonden woningen gelegen bij de geclusterde buurtparkings)
- 'Woonerf-buurten': smalle autoluwe verbindingen en voetgangerszones verbinden de parkeercluster en de verschillende woningen. (zie systeem van paden, woonerven)
- Fiets- en voetgangersgerichte inrichting van de wooneenheden: praktische en toegankelijke inpandige (en afgesloten) ruimten bieden voldoende plaats voor (bak)fietsen, en ook kinderwagen of bolderkar.
- Publieke parkeerplaatsen voor bezoekers worden voorzien aan de kop van een woonbuurt. Aan de hand van een gericht gebruik van oppervlaktematerialen worden ze duidelijk aangegeven, maar gelijktijdig door hun positionering en groenaanleg zijn geparkeerde wagens onttrokken aan het direct oog.
- Inzettend op de modal shift wordt een gereduceerde parkeernorm gehanteerd, en zijn deelwagens mee opgenomen in de gehele woonontwikkeling.
- Er is een meervoudig gebruik mogelijk van bovengrondse parkeervoorzieningen: tussen wonen (bewoners/bezoekers) en enkele voorzieningen (bakker, slager, apotheek, buurtwinkeltje of buurt supermarktje, kindercrèche, lagere school, …)
- …



Modale verdeling naar dominant vervoermiddel (gemeentemonitor Denderleeuw, 2018)

MOBILITEITSSTRATEGIËN
Om in de nieuwe Wolfsgrachtwijk en haar nabije omgeving actieve mobiliteit te promoten en openbaar vervoer te versterken, vertrekken we vanuit het STOP-principe met enkele extra aandachtspunten.

Stappen – voetgangers
Om verplaatsingen te voet te stimuleren zetten we in op de doorwaadbaarheid van de wijk met verschillende voetpaden. Voor het ontwerpen voor voetgangers gaan we uit van kindvriendelijke ruimten, met ook aandacht voor de noden van mensen met een beperking en senioren (bv. aandacht voor hellingen en voldoende zitgelegenheden).
Ook zijn de nabijheid van functies en voorzieningen van groot belang. We bieden daarom gelijkvloerse ruimten aan aansluitend op de omliggende straten en occasioneel ook binnenin de wijk waar ruimte is voor niet-residentiële functies. De nabijheid maakt gemiddeld kortere verplaatsingen mogelijk die men dan ook vlug(ger) te voet of met de fiets aflegt.

Trappen – fietsers
Het gebruik van de fiets wordt sterk aangemoedigd dankzij aansluitingen op en toevoegingen aan het functionele fietsroutenetwerk. Zo zouden we een vlottere verbinding richting Denderleeuw station willen voorstellen langsheen de spoorweg in overleg met gemeente, provincie en Vlaamse overheid als onderdeel van het fietssnelwegennetwerk. Daarnaast suggereren we ook een nieuwe voetgangers- en fietsbrug over de sporen die een zachte verbinding maakt tussen het Vrijheidspark, de Wolfsgrachtsite en Sportpark Walleken.

Alle woningen zijn vlot bereikbaar met de fiets en er is een ruim aanbod aan fietsenstallingen voorzien (inpandig voor bewoners en in de publieke ruimte nabij de wooneenheden voor bezoekers

De Lus organiseert de hoofdzakelijke fiets- en voetgangersstromen binnen de wijk en geeft op verscheidene plaatsen aansluitingen op het ruimere fiets- en wandelnetwerk.

Openbaar vervoer
Vandaag is de site goed ontsloten door enkele buslijnen (lijn 31, 32, 33) die de site verbinden met Denderleeuw centrum en station, en de omliggende wijken, alsook verder lopen naar het westen en zuiden. De halte in de Landuitstraat sluit aan op het geherdefinieerde 'Landuitpleintje' dat hier de zuidelijke toegang tot de wijk markeert. Vlak langs de site situeert zich ook het Iddergem station. Hoewel hier vandaag gemiddeld 1 trein per uur stopt, heeft het station de potentie om een grotere rol te spelen in het bereiken van een modal shift.

Enkele ingrepen die we daarom voorstellen zijn de gecombineerde opwaardering van de stationsinfrastructuur (bv. een ruimere luifel voor wachtende passagiers op elk perron), de fietsersbrug tussen het Vrijheidspark, de Wolfsgrachtsite en het sportpark, en de mogelijkheid om uit te groeien tot een strategisch MobiPunt (Hoppin) voor de nieuwe wijk en omgeving.

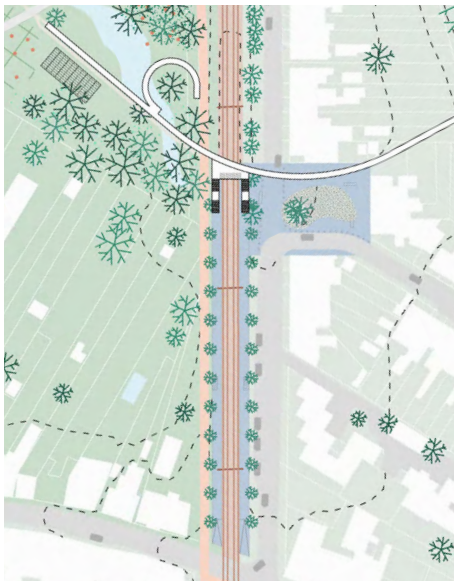
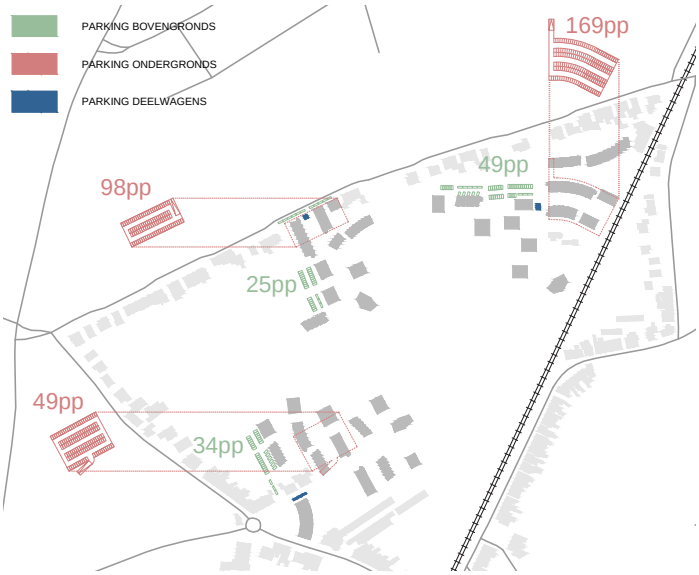


foto: Vlaams Bouwmeester

De bovenlokale grootste sterkte van de Wolfsgracht site is haar nabijheid van 1,5km tot Denderleeuw station dat zeer goede treinverbindingen heeft (o.a. 15-min tot Brussel-Zuid). Deze openbaar vervoer potenties bieden de wijk ook extra troeven en de verantwoordelijkheid om echt autoluw te worden ontwikkeld.

Autodelen
Door het voorzien van deelwagens, willen we gedeelde mobiliteit stimuleren en zo privaat wagengebruik ontmoedigen. De autodeelplaatsen zijn zeer goed bereikbaar en ook duidelijk zichtbaar, bovengronds, in de publieke ruimte. Het inzetten op deelwagens draagt bij tot het verminderen van het aantal (privé) auto's, en dus ook de plaats ingenomen voor het parkeren van wagens. We zien implementaties op schaal van de woonbuurten, interessanter dan op gebouwschaal, zoals ook hier en daar reeds toegepast wordt.
Om in de loop van de tijd een 10% van de inwoners te bereiken, maken we plaats voor 5-8 voertuigen verspreid in groepjes van 2-3



deelwagens per woonbuurt. Er kan met een lager aantal gestart worden, met het voorzien van de mogelijkheid om dit snel op te schalen.

Aandacht voor elektrische vervoersmodi
Om elektrische voertuigen aan te moedigen voorzien we enkele laadpalen. Voor auto's worden deze geïntegreerd op de parking-clusters. De laadpalen voor fietsers bevinden zich in de publieke ruimte en in de inpandige fietsenstallingen.

MobiPunt (Hoppin*)
We willen inzetten op intermodaliteit en onderzoeken in welke mate een Mobipunt/ Hoppin kan gevormd worden waarbij de doelgroep ruimer is dan de gebruikers van de nieuwe woonwijk. Het Iddergemstation of de omgeving van het voetbalstadium zijn mogelijke te onderzoeken plekken voor een MobiPunt dat zowel de nieuwe wijk als ruimere omgeving zou kunnen bedienen.

Privaat transport - Parkeren
Het aantal wagens en de dominantie van de auto in de publiek ruimte wordt verminderd in ons voorstel. Dit doen we door onder meer geen doorstroom van autoverkeer te voorzien in de site, parkeren op een geclusterde manier te organiseren waardoor meervoudig gebruik makkelijker wordt.

In het wedstrijdontwerp werken we vanuit een overtuiging van een noodzakelijke modal shift waarvoor de Wolfsgracht vele aanwezige potenties heeft om op verder te bouwen met een gemiddelde parkeernorm van 1.0 (0.8 bewoners – ondergronds, en 0.2 bezoekers - bovengronds). In verder overleg met de gemeente en intercom-munale dient dit in een volgende fase verder te worden afgesproken.

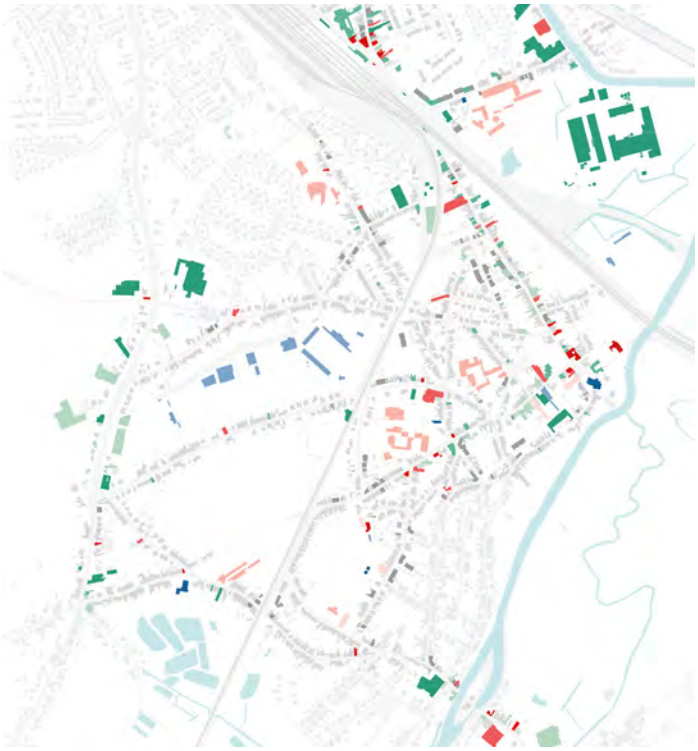
2. Voor meer collectiviteit

Multiscalaire vormen van collectiviteit
De inzet van het masterplan op collectiviteit gaat voorbij de meer gekende polyvalente binnenruimte, maar biedt een diversiteit aan schalen, vormen en ruimten van collectiviteit op verschillende locaties binnen het project, de arm uitreikend naar de ruimere omgeving.

Collectiviteit op schaal van de wijk
Het bestaande woonlandschap in Denderleeuw bestaat voornamelijk uit woonwijken en verkavelingen van individuele eenheden reagerend op een gecreëerd beeld van het ideale wonen. Dit beeld en deze woonvorm voldoen echter al een tijd niet meer aan de hedendaagse en toekomstige socio-ecologische uitdagingen. Er is nood aan een diverser aanbod dat meer collectiviteit integreert.
De ruimtelijk meest impactvolle vorm van collectiviteit voor de Wolfsgrachtwijk is het streven naar compactheid in de introductie van een zekere kritische massa aan wooneenheden. Door niet te zeer horizontaal te ontwikkelen, maar gaan stapelen en in te zetten op meervoudig gebruik en het delen van zowel buiten- als binnenruimten boeken we hier letterlijk ruimtelijke winsten, en behouden zo meer open en publieke ruimte.

Voorbij kijkend aan de uitdaging van een verdere demografische groei van Denderleeuw en het opvangen van een deel van de hieraan verbonden woonopgave in de kwalitatief landschappelijke context van de Wolfsgrachtsite kunnen we dit ook zien als een opportuniteit voor een maatschappelijk-ruimtelijke omslag. Dit in voobeeldwaarde van het project naar een andere vorm van woonontwikkeling met beperkte footprint en een minimum aan verharde ruimten. Maar ook is kwalitatief wonen een belangrijk onderdeel van een goed functionerende samenleving – de mate van collectiviteit in de publieke -, en ook private ruimte speelt hierin een belangrijke rol.
Het is een zoeken naar het juist samengaan van individuele woonwensen gekoppeld aan collectieve maatschappelijke uitdagingen, doelstellingen en vernieuwde levensvormen.

Collectiviteit zit ook ingebed in de keuze van de ontwikkelingsvorm – en opdrachtgeverschap voor delen van de nieuwe wijk: hiertoe behoren cooperatieven, bouwgroepn, co-housing initiatieven, Community Landtrust (CLT) modellen, en andere afgeleide vormen hiervan. … door grondverwerving deels of volledig uit te schakelen



Potentie voor een 15-minutenwijk
Door de goed nabijheid van verschillende functies en voorzieningen als: (voedings) winkels, scholen, binnen- en buiten recreatievoorzieningen, … hebben inwoners van de Wolfsgracht zo goed als alle dagelijkse benodigdheden binnen een bereik van minder dan een kwartier fietsen. Door daarnaast ook verder in te zetten op de beleving en kwaliteit van de publieke en private ruimten in deze nieuwe wijk heeft ze alles in huis om te ontwikkelen binnen het concept van de 15-minutenwijk. Dit gemak stimuleert mensen ook om meer te voet of met de fiets te doen. Het nieuwe aantal bewoners crëert gelijktijdig een grotere vraag naar voorzieningen, alsook een kritische massa voor het betaalbaar introduceren van collectieve functies, zowel voor de nieuwe inwoners zelf, alsook voor omwonenden uit de ruimere omgeving. Aansluitend op de Lindestraat en Landuitstraat – met nieuw pleintje wordt er ruimte voorzien voor complementaire lokale voorzieningen of commerciële functies, niet in competitie met het verder te heropwaarderen centrum. Zo oa. bijvoorbeeld ook een kindercrèche die hier een plaats kan krijgen naast de bestaande basisschool.

RUIMTEN VAN EN VOOR COLLECTIVITEIT
Binnen in het project het project krijgt collectiviteit verschillende ruimten en vormen zoals onder andere:

Collectief woonerf
'Straten' zijn in het masterplan in eerste instantie publieke ruimte. Hun ontwerp focust op mensen en ontmoeting, en geeft extra aandacht aan een kindvriendelijke omgeving en voldoende rustelementen voor senioren. De wagen is er te gast in een voetgangersomgeving.

Groen-pleintje als verzamelaar
Het centrale groenplein(tje) in elk van de drie woonbuurten verzamelt verschillende toegangen van de solitaire woonblokken rondom, en collectieve functies en gebruiksruimten op het gelijkvloers van deze blokken. Zo is er onder meer aan elk groenpleintje een polyvalente ruimte voorzien, die men kan uitlenen voor een privaat- of buurt-feestje of dinner voor een groep groter dan in de woning of appartement van de gastheer of -vrouw kan.

De ook voor de ruimere omgeving toegankelijke collectieve functies als een maakatelier, co-working ruimte, leveringspunt (interessant aansluitend op de omliggende straten, vb. nabij de school) kunnen zich hier situeren.

Samen delen
Maar ook tussen enkele – of één gebouw zijn er vormen van delen en collectiviteit, voor bv. praktische zaken met een ruimte voor gedeeld materiaal als een boor, hamer, ladder, … maar ook gedeelde was- en droogruimten zijn mogelijk. Daarnaast is het ruim dimensioneren van circulatie soms ook interessant om zo meer ruimte te creëren voor informele ontmoeting en samenzijn bij de trappenhal of gallerij met uitzicht.

Groendaken
Ondanks de hoog kwalitatieve en groene publieke ruimte en een boeiend landschap op de begane grond heeft elk van de buurten ook enkele toegankelijke groendaken. Deze gaan van algemeen toegankelijk om te genieten van de zon en het zicht op de wijdere omgeving, tot een plek met ruimte waar bijen gehouden kunnen worden.

Deze collectieve ruimten moeten zich steeds herkenbaar en uitnodigend positioneren, als gastvrije en aantrekkelijke ruimten aansluitend en waar mogelijk in een zeer open relatie tot de kwaliteiten van de publieke ruimte buiten.

Productief- en speellandschap
Het landschap is algemeen toegankelijk en wordt tot tegen de gebouwen doorgetrokken. Het is een landschapspark en grote tuin van alle bewoners en ook de ruimere omgeving. Hier en daar is er ook extra aandacht naar collectieve gebruiken zoals de volkstuintjes en pluktuin met boomgaard langs de lus en de Lindestraat. Of ook het meervoudig gebruik van het parkje nabij de school (die ook mogelijk bereid is haar binnenruimte soms beschikbaar te maken), of het spel en ontdekking in de bosaanplant ingericht als speelbos.

2. Woontypologieën

Typologische variatie binnen elke buurt
De gehele Wolfsgracht wijk en elk van de drie woonbuurten bestaat uit een evenwichtige en gevarieerde mix aan woontypologieën. Er is oog voor marktconforme en vernieuwende woonvormen gericht op brede doelgroep en met voldoende aandacht voor wonen met kinderen en voor senioren. Het ontwerpvoorstel doet een eerste aanzet vanuit een vlugge marktstudie. Voor het uiteindelijke masterplan zal dit verder worden bekeken in samenspraak met de gemeente (ook inzake aandeel sociaal en/of betaalbaar wonen). Ook tijdens de ontwikkeling in fasen kan worden bijgestuurd naargelang wijzigende marktvraag en nood.

Algemeen is er voor zowel Vlaanderen als Denderleeuw meer nood aan groter aanbod en hogere diversiteit aan woontypologieën om verschillende levensstijlen en collectieve woonvormen mogelijk te maken. Een nieuwbouwwijk als het Wolfsgrachtproject moet hierin een belangrijke rol opnemen als voorbeeldproject en mee sturen op de diversiteit van het woonaanbod – want ook dit stuurt mee de vraag.

De diverse woontypologieën in dit project weerspiegelen een dynamiek tussen volledige individualiteit tot meer collectiviteit – samen en apart. Aan de ene kant is er de mogelijkheid van individualiteit waarvan ook uitdrukking in de architectuur, personnalisatie van materialen en mogelijke evolutie van huiselijke plannen. Aan de andere kant is er het streven naar een gemeenschapsgevoel te creëren dankzij het ontwerp van de buitenruimte, het integreren van collectieve ruimten en functies op het gelijkvloers of dak, en circulatieruimten die hun puur functionele doel overstijgen.

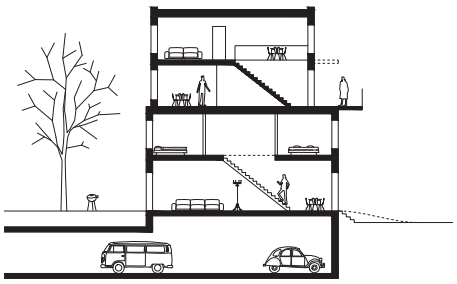
Voor elk van de drie wijken, toekomend vanaf de omliggende straten via de 'naald' (zie hiervoor - Systeem van paden) komen we de het omliggende weefsel in relatie staande 'woonstroken' tegen. Deze vorm varieert tussen een reeks rijwoningen, en geschakeld wonen. Verder van de randen, meer naar het open landschap van de site toe, soms aan de ene of andere kant van de lus, vinden we gestapelde woonvormen in de vorm 'solitairen'. Deze compacte blokken in het landschap van gemiddeld 4 bouwlagen hoog (laagbouw) profiteren van een prachtig uitzicht op het landschap. Hun gespreide compositie laat ruimte voor verschillende zichten vanuit en naar de dieper in de buurten gelegen woongebouwen. Aan het einde van de 'naalden' vinden we een uitzondering tussen de solitaires met tot 7 à 9 lagen (middelhoogbouw) en een meer vrijevorm.

WOONSTROKEN – rijwoningen en geschakeld wonen
Inspelend op topografie, opengaande zichten en in relatie tot een hiërarchie aan paden passen de woonstroken zich aan naar hun omgeving en het ruimere landschap. De woonstroken kennen twee varianten waarbinnen verschillende typologieën mogelijk zijn.

rijwoning
aaneengeschakelde grondgebonden woningen met drie verdiepingen. Een andere variant kan bestaan uit 2 appartementen binnen de zelfde structuur, en wordt gecombineerd met een verticale circulatiekern -afhankelijk van zijn dimensie met meervoudige gebruiksruimte- geeft ook toegang geeft tot een collectief dak.

geschakeld wonen
introduceert een vernieuwende woontypologie die grondgebonden wonen combineert met enkele appartementen bovenop. De grondgebonden woningen hebben her net zoals de rijwoningen een aantal individuele eigenschapen: hun eigen private toegang, een eigen groene buiten ruimte (voor en achteraan), en eigen interne verticale circulatie tussen leef en slaap niveau. De appartementen bovenop worden bediend door een galerij die aan één of beide zeiden is verbonden met een trap en liftkoker. Variaties werken met duplex- of enkele appartementen. En één of twee galerijen. Op het gelijkvloers worden ruime en praktische fietsenstallingen voorzien, daarnaast of erboven is er plaats voor gemeenschappelijke ruimte. De galerij zelf heeft een ruimere breedte zodat ze ook als gebruiksruimte gezamenlijk tussen buren kan dienen.

Voor beide woonstrook systemen worden de tussenwanden niet geheel als dragende wanden opgebouwd. Hierdoor is er een grotere aanpasbaarheid en het mogelijk units horizontaal aan elkaar te schakelen zonder al te complexe breekwerken.

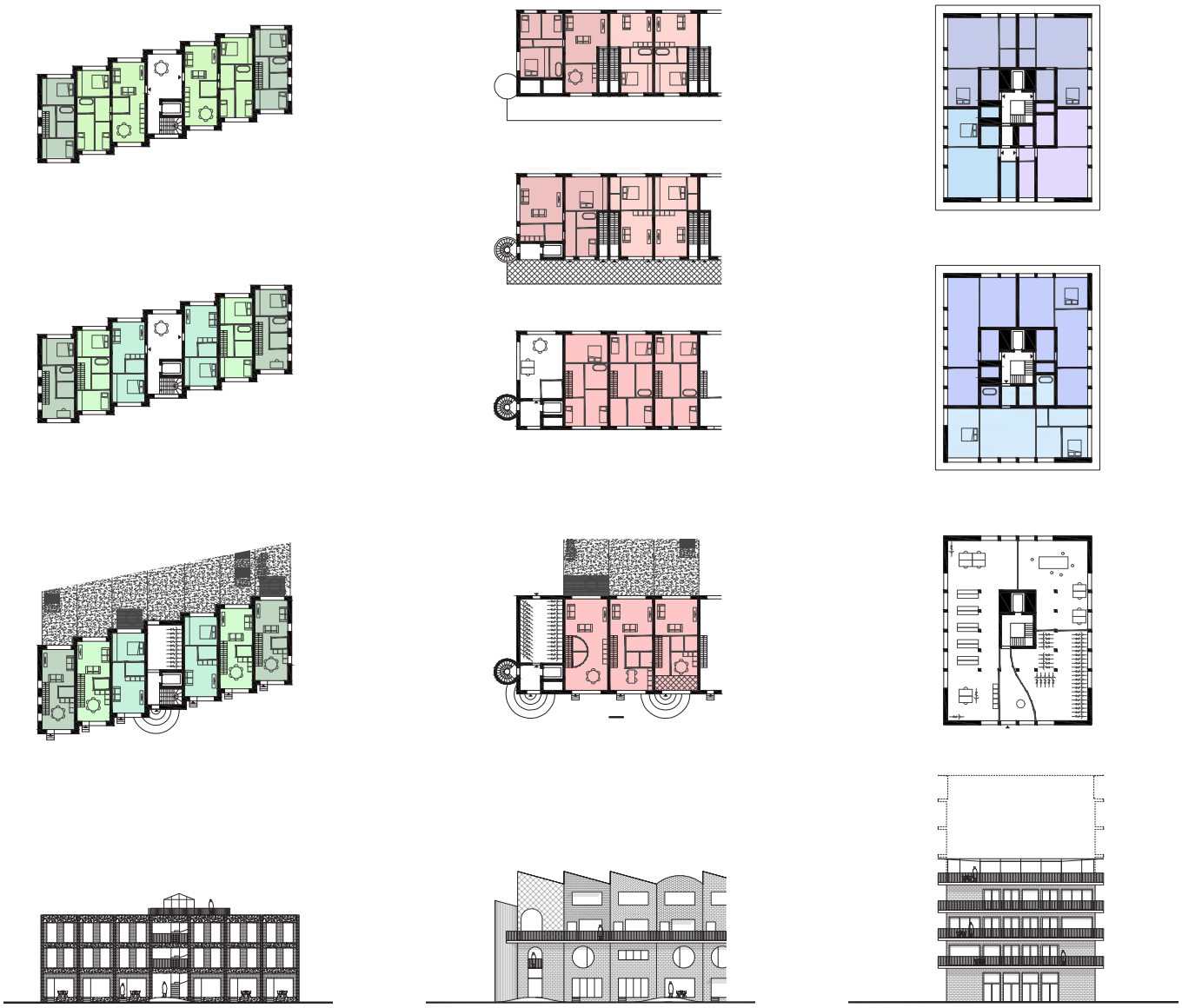


WOONBLOKKEN – solitairen
Naast het grondgebonden wonen, meer 'in' het landschap vinden we compacte soms hogere woonblokken met centrale circulatiekern. Deze blokken, ook wel 'solitairen' genoemd, variëren in aantal lagen en voetafdruk, en bieden een appartementen van verschillende grootten. De solitairen worden hier voorgesteld vanuit een structureel skelet met centrale kern – met lift, trap en schachten waarrond de natte cellen zich verzamelen. De kern en dragende gevel laten een zeer flexibel plan toe dat op verschillende manier kan worden ingevuld, en ook aanpasbaarheid op lange termijn toelaat.

Door hun compacte vorm hebben de solitairen in tegenstelling tot de woonstroken geen duidelijke oriëntatie en gaan ze in dialoog met het landschap in verschillende richtingen. Ook bij de solitaire zijn de daken soms toegankelijk voor een complementaire ontmoetingsplek voor bewoners en bezoekers met prachtig zicht op het landschap en de ruimere omgeving.

Een uitzondering in de rechthoekige solitairen zijn de meer expressieve woonblokken aan het einde van elke naald. Deze meer vrij-gevormde solitairen kunnen op de hogere verdiepingen hogere marktwaarde appartementen aanbieden. Daarnaast laten de andere modellen toe om afhankelijk van de nood en wensen verschillende gradiënten van betaalbaar of sociaal wonen te integreren noodzakelijk kwaliteitsverlies. Alle wooneenheden hebben minstens twee gevels – met uitzondering van een erg beperkt aantal studio's- en een maximale relatie tot de landschappelijke kwaliteiten en zichten op de site.

Types	opp	aantal	%
Buurt Noord		**210**	**100%**
Rijwoningen	136	18	9%
Grondgebonden woningen	132	20	10%
Studio's	53	38	18%
Appartementen 1 slk	70	55	26%
Appartementen 2+ slk	95	79	38%
Buurt Noordwest		**120**	**100%**
Rijwoningen	136	12	10%
Grondgebonden woningen	132	14	12%
Studio's	53	20	17%
Appartementen 1 slk	70	32	27%
Appartementen 2+ slk	95	42	35%
Buurt Zuid		**156**	**100%**
Rijwoningen	136	23	15%
Grondgebonden woningen	132	15	10%
Studio's	53	21	13%
Appartementen 1 slk	70	45	29%
Appartementen 2+ slk	95	52	33%



Graber Pulver Architekten

Immolog Arkitekter

Shift Architecture

Collectief Noord

FM2

Trau e.a.

3. Ontwikkelingsstrategie

WAARDE(N)BEPALING
De voornaamste uitdaging van deze opdracht is het bepalen van een evenwichtige balans en integratie van een woonopgave met het maximaal vrijwaren van en waar mogelijk zelfs versterken van het open landschap.

Valorisatie van de gronden (residuele grondwaardemethode)
De waarde van de ontwikkelingsgrond wordt bepaald door vele parameters en vormt dus geen vaststaand gegeven, noch per m² terrein, noch per m² BVO of per unit. Een eerste doorrekeningen van enkele basisvarianten, dewelke in latere fasen verder verfijnd worden, toonde aan dat de gestelde gemiddelde residuele grondwaarde van 30.000 euro per wooneenheid hier moeilijk gehaald kan worden. Dit is zeker het geval wanneer we de nutsinfrastructuur en landschapswerken mee opnemen in de berekening van de realisatiekosten (als deze in de residuele grondwaardeberekening dus op conto van de ontwikkelaar komen). Dit volgt hoofdzakelijk uit de gemiddelde hedendaagse marktwaarde die in Denderleeuw niet zo hoog is, in combinatie met een grootschalige ontwikkeling waar verkoopsprijzen typisch iets lager liggen. Dit heeft tot gevolg dat er bij een ontwikkeling van een 240-tal wooneenheden te weinig potentiële inkomsten zijn uit verkoop van grond (of grondaandelen na verlenen opstalrecht) om de gemaakte en toekomstige investerings- en verwervingskosten van rond een 7,2 miljoen euro te recupereren.

Daarboven wensen we met dit project een meerwaarde te creëren om ambities op stedelijke schaal te realiseren. Het aansnijden van dit woonuitbreidingsgebied dient te worden ingezet als een hefboom voor het in gang zetten van een ruimere positieve transformatie van het weefsel in Denderleeuw. Uit verschillende ontwerpmatige oefeningen en eerste berekeningen constateren we dat de site meer aankan dan een 240-tal wooneenheden met tegelijkertijd nog voldoende ruimte vrij latend voor een kwalitatief open landschap. Als gezonde bovengrens van deze eerste evenwichtsoefeningen voor een ontwikkelingsproject met meerwaarde en aandacht voor het landschap belandde we rond een 500-tal wooneenheden. Hierdoor zorgen we ervoor dat er na verkoop nog marge is voor investeringen als:

- Het optimaliseren van het ontwerp (dichtheden, programma, collectieve voorzieningen, kwaliteit groenaanleg, …)
- Het opleggen van een hoger aandeel betaalbaar wonen in het project
- Het opleggen van stedenbouwkundige lasten (compensatie verharding, meer speelruimte voor de school, …)

- Het opleggen van bijkomende infrastructuurwerken (opwaardering Iddergem stationnetje, met voetganger – en fietsersbrug (in samenwerken met NMBS), fietsverbindingen,...
- Deelname aan een onthardingsproject door de ontwikkelaar, het financieel afromen van meerwaardes om als intercommunale en gemeente met de meerwaarde zelf (enkele van deze) zaken ontwikkelen

Het bijsturen en uiteindelijk bepalen van het aantal te realiseren wooneenheden en de daaraan gekoppelde gewenste inkomsten en potentiële meerwaarde zijn integraal onderdeel van de goede dialoog met de opdrachtgever. Hierbij moet de inzet op een gezonde balans tussen het opnemen van een woonopgave en de vrijwaring van het landschap steeds meegenomen worden. Als team zetten wij onze beschikbare kennis en expertise in om Solva en de gemeente hierin te begeleiden. We doen voorstellen en sleutelen in samenspraak aan het programma, de dichtheden, of de ontwikkelingslasten, om de residuele grondwaarde en uiteindelijke inkomsten te brengen tot een gewenst minimum.

REALISEREN VAN DE ONTWIKKELINGSVISIE
Elementen die in overweging genomen moeten worden bij het nadenken over een algemene ontwikkelingsstrategie zijn de volgende:

Voorinvesteringen
Het kan interessant zijn om als gemeente zich te verbinden tot een aantal voorinvesteringen in de omgeving, bijvoorbeeld op vlak van rioleringswerken, ontsluiting van de site, verbeterde zachte verbinding met het station, opwaardering van Iddergem stationnetje (MobiPunt), of een verbinding over de spoorweg met het vrijheidspark.

Ook vroegtijdige landschapsaanplantingen overwegen is interessant zodat de aanplant reeds kan verder groeien en zich aanpassen voorafgaan aan het intreden van de inwoners. Dit geldt uiteraard slechts voor het landschap dat geen of weinig impact van de constructiefase zal ondervinden. Deze voorinvesteringen, of enkele hiervan, kunnen de grondwaarde van de ontwikkeling gevoelig doen stijgen, omdat de commitment van de gemeente duidelijk is en het ontwikkelingsrisico hiermee sterk kan dalen.

In elk geval laat de berekeningswijze van de 'residuele grondwaardeberekening' toe om efficiënt in te schatten op welke manier er door gemeente Denderleeuw zelf meerwaarde gecreëerd kan worden, bijvoorbeeld via bovenstaand beschreven voorinvesteringen. De elementen waarop de gemeente zelf impact, heeft, zijn:

- De opmaak van een kwalitatief en ondubbelzinnig RUP zorgt voor een laag vergunningsrisico en dus een hogere grondwaarde
- Samenwerking van gemeente Denderleeuw in een grondcoalitie met een ontwikkelaar toont de commitment van de gemeente en verlaagt verder het risico voor de ontwikkelaar, met hogere grondwaarde tot gevolg
- Het voorzien van kwalitatieve oplossing vlakbij de site, zoals goede ontsluiting en vlotte /veilige verbinding voor voetgangers en fietsers met het station. Dit heeft een positieve impact op de verkoopsprijzen, en dus ook op de grondwaarde

Fasering van de ontwikkeling
Omwille van de schaal van de ontwikkeling (wedstrijdvoorstel circa. 500 wooneenheden, 486 in plan) zal het zowel ruimtelijk als markttechnisch zo goed als zeker niet

toelaten om in 1 fase te ontwikkelen. De fasering van een grootschalig project is een strategische oefening. Een aantal investeringen van de grondexploitatie dienen namelijk meteen uitgevoerd te worden, waardoor een eerste fase vaak minder rendabel is dan de volgende fasen. Er dient nagedacht te worden over welke delen eerst gefaseerd worden, zodat de ontwikkeling zo snel mogelijk een positieve perceptie meekrijgt in Denderleeuw, waarbij interfaserisico's met de latere fasering vermeden dienen te worden. Zo is het belangrijk het grootste deel van de landschapsuitvoering reeds mee te nemen bij de eerste ontwikkelingsfase. Door de lus en het landschap reeds te realiseren is de interne en externe zachte ontsluiting, alsook de landschapsbeleving al verzekert en voelen nieuwe bewoners vanaf het begin zich echt wonend in een kwalitatief landschap.

Er zit een belangrijke afweging in de keuze om de faseringen al dan niet toe te wijzen aan verschillende ontwikkelaars. Enerzijds zijn er schaalvoordelen op vlak van aanleg van infrastructuur en programma in geval 1 ontwikkelaar het geheel ontwikkelt. Anderzijds kan de marktwerking beter worden uitgespeeld als de verschillende fases apart in de markt worden gezet. Het kan de gemeente ook toelaten om zelfs nog het ontwikkelbare programma van de latere fases aan te passen indien de noodzaak zich daartoe voordoet.

In geval van een gespreide verkoop dient een grondcoalitie te worden opgezet tussen de ontwikkelaar van de eerste fase en de gemeente die eigenaar blijft van de gronden van de andere fases. Een aantal infrastructuurwerken (waterhuishouding, interne ontsluiting, aanleg parkzone,...) dienen al in eerste fase uitgevoerd te worden, wat mogelijk aanleiding zal geven tot het opzetten van een grondenbank tussen de gemeente en de ontwikkelaar van de eerste fase.

Voor een project zoals hier voorgesteld stellen we voor te werken in drie fasen (één per buurt), of eventueel vier fasen - waarbij buurt noord (groen) in twee fasen wordt opgedeeld. Dit gezien het beter is om niet meer dan ongeveer 50 units per jaar te verkopen, waardoor buurt noord al snel aan een verkoopstermijn van meer dan vier jaar zit; te lang voor één fase. We willen de ontwikkeling starten met de buurt die het dichtst bij het centrum en station van Denderleeuw is gelegen. Deze buurt sluit goed aan op het omliggende woonweefsel en heeft een vlotte verbinding via de Lindestraat tot de rest van Denderleeuw. Een eerste ontwikkeling hier zal er goed in slagen om de site bij de start als geheel op de kaart te zetten. Een niet uitgesloten optie is om te starten met de zuidelijke buurt, die connecteert met een mini-centrum rond het station, het bestaande schooltje en de kerkomgeving Iddergem.

Samenwerkingsvorm met ontwikkelaar(s)
Het is belangrijk voor Solva en gemeente Denderleeuw om keuzes te maken over de mate waarin zij betrokken wil blijven in de ontwikkeling zelf. Dit kan gaan van beperkte betrokkenheid (verkoop onder voorwaarden na opmaak RUP) tot sterke betrokkenheid in een volledige PPS (klassieker of voor delen meestappend in een coöperatieve ontwikkeling). In een PPS-samenwerking behoudt de gemeente veel meer zeggenschap tijdens de ontwikkeling, bijvoorbeeld in geval van wijzigende marktsituatie of wijzigende publieke noden. Via een samenwerking tussen de gemeente en de ontwikkelaar in een PPS-constructie kan de gemeente ook mee genieten van stijgende verkoopsprijzen in latere fasen van het project. Om deze reden lijkt het aangewezen dat de gemeente ook blijft participeren.

Verkoop, geven van opstalrecht, participeren in (coöperatieve) ontwikkeling
De gemeente kan kiezen tussen het eenvoudig verkopen van de grond onder ontwikkelingsvoorwaarden, maar kan ook kiezen voor het geven van een opstalrecht, of voor delen mee te participeren in een coöperatieve ontwikkeling of werken met community landtrust (clt) principe (erfpacht-gebaseerd). In een coöperatieve of clt-ontwikkeling behoudt de gemeente de grondeigendom (voor die delen). Bij opstalrecht wordt de grond finaal als grondaandeel mee verkocht bij verkoop van de constructie. Dit laatste zorgt voor een meer geleidelijke inkomst uit verkoop van grond en geeft ook de mogelijkheid om als publieke instantie mee te genieten van de eventuele up-side van de ontwikkeling, bijvoorbeeld in geval van hogere verkoopsprijzen.

Indien het ontwikkelingsproject gekoppeld kan worden aan een onthardingsproject elders in de gemeente, kan overwogen een grondcoalitie op te zetten met de eigenaar(s) van de zone waar onthard wordt. Hierbij kunnen deze laatste hun gronden inbrengen in een grondenbank die ook de ontwikkelingsgronden omhelst. De inkomsten uit verkoop van de grondaandelen van de finale realisatie kan dan verdeeld worden onder de verschillende eigenaars van de grondenbank, met een aandeel dat afhankelijk is van de inbrengwaarde van de te ontharden gronden.

Werkwijze residuele grondwaardemethode

Bij de uitvoering van een opdracht hanteert Stadim een eigen berekeningsmodel als framework voor de waardering en analyse van het onroerend goed waarbij zowel de beschikbare eigen referenties als de meer algemene financieel-economische parameters, zoals financiële rentevoeten en inflatie, het kader schetsen.

De grondwaarde vormt in principe de onbekende factor, waar via het berekeningsmodel naar gezocht wordt. Hierbij wordt uitgegaan van het argument dat de grondwaarde wordt bepaald door de functiemogelijkheden eigen aan de locatie, de potentiële economische functionaliteit. Elke grond heeft een projectwaarde, heeft sterke en zwakke punten. De analyse hiervan biedt een aanduiding in welke mate het realiseerbare project de grond op die locatie rentabiliseert.

Het bepalen van de waarde van de grond is bijgevolg in het gehanteerde berekeningsmodel geen zuivere input van gegevens afkomstig uit databanken of vergelijkingspunten. De waarde van de grond is de resultante van de communicerende vaten van het model: bepaling van de normale netto-huur en de geactualiseerde huuropbrengsten enerzijds en de verkoopwaarde van de gebouwen anderzijds (residentiële units, commerciële plinten, parkeerplaatsen,...).

Van deze totale opbrengst worden een aantal kosten in mindering gebracht, om te komen tot de 'residuele grondwaarde'. Het betreft alle kosten van grondexploitatie (bouwrijp maken, aanleg wegenis, aanleg ontsluiting, aanleg parkzones,...) en alle kosten van realisatie (naakte bouwkosten, erelonen, verzekeringen, stedenbouwkundige lasten,...). Verder worden ook verkoopkosten en intrestkosten (op aankoop grond en realisatie bouw) in minder gebracht. Ten slotte wordt ook nog een ontwikkelingsmarge in mindering gebracht van de totale opbrengst. Deze marge is afhankelijk van de grootte van het project, het vergunningsrisico, het bouwrisco en het marktrisico. Deze bedraagt doorgaans tussen 12 en 24% van de totale stichtingskosten,

Kortom, op basis van het berekeningsmodel van Stadim kan de waarde berekend worden van de site in haar huidige staat, maar ook van het economisch potentieel van de site en dit zal resulteren in een correcte benadering van de waarde van de grond. Deze methode laat vooral toe om snel de impact op de grondwaarde te kennen van bepaalde parameters waar gemeente Denderleeuw zelf impact op heeft. Het gaat hier bijvoorbeeld om ontwikkelbare functies, dichtheden, parkeernormen, stedenbouwkundige lasten (natura of financieel,...) en zelfs ontwikkelingsmarge en verkoopkosten.

4. Duurzaamheid

Als ontwerpteam geloven we dat duurzaamheid zeer breed kan gaan. In elk project zoeken we naar de juiste balans tussen keuzes en hun impact op mensen, het milieu en middelen – dit zit ook vervat in de steeds meer gekende filosofie van de 3P's: Planet (ecologische duurzaamheid), People (sociale duurzaamheid), Profit (economische duurzaamheid).
Een duurzaam project is véél meer dan het gebruik van duurzame materialen of een energetisch efficiënt ontwerp, maar heeft ook aandacht voor aspecten zoals beheer, onderhoud en gebruik, gezondheid, comfort, beleving, materialen, sociale cohesie, veiligheid, ... Belangrijk voor een duurzaam masterplan is dat ruimte- en mobiliteitsvraagstukken, ecologische, sociaal-economische en andere maatschappelijke uitdagingen samen en in relatie tot elkaar worden meegenomen in de opmaak van het plan.

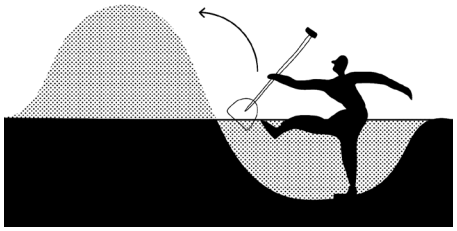
Tijdens het ontwerpproces en de daar op volgende stappen wordt gezocht naar een geschikte balans tussen deze duurzaamheidswaarden, de noden en wensen, en het beschikbare budget. Rekening houdend met de algemene duurzaamheidsprincipes willen we volgende zaken wat extra aandacht geven in dit project:

Duurzaamheidsmeter Wijken
Als tool in het ontwerpproces willen we de 'Duurzaamheidsmeter Wijken' meenemen om de duurzaamheid van het project op bepaalde momenten af te toetsen in vergelijking met referentiewaarden. En zo verder te verscherpen waar het project kan verbeteren en in ambitie verhogen in het streven naar een echt voorbeeldproject. De evenwichtsoefening tussen de woondichtheid en uitwisseling met de ontwikkelingsstrategie vormen ook deel van de ontwerpopgave en zoektocht naar de optimale duurzaamheids-economische balans. Wel belangrijk is om een coherente lijn te volgen om tot een duurzaam project te komen. Een verfijning en gezamenlijk scherpstellen van de ambities aan het begin van de opdracht is daarom belangrijk. De lat kan hoger worden gelegd, maar zou eigenlijk niet mogen verlagen.

Modal Shift
De hoge knooppuntwaarde van Denderleeuw station en de beperkte afstand van 1,5km van de site hiernaartoe maken samen met de nabijheid van vele voorzieningen de site zeer relevant om serieus in te zetten om het streven naar een ambitieuze Modal Shift en een reeks bijhorende ingrepen en mobiliteitsvoorzieningen.

Brede ruimtelijk-maatschappelijke impact
Door haar strategische ligging en landschappelijke troeven kan de huidige site een sterke ruimtelijke en maatschappelijke impact hebben op haar nabije en ruimere omgeving. Samen met de andere verdichtingspolen van Denderleeuw centrum en de stationsomgeving zou de ontwikkeling op deze site verder aansnijden van open ruimte in de ruimere omgeving moeten proberen te voorkomen. Daarnaast stellen we voor de bijkomende verharding door het nieuwbouw project te koppelen aan ontharding en vergroening elders – vb. groenere as realiseren tussen Denderleeuw centrum en Sportpark Walleken.

Gebalanceerd grondverzet
Bij een project van deze schaal wordt er heel wat grond uitgegraven voor funderingen en ondergrondse parkeergarages. We stellen voor bergruimte op te nemen bij de woningen en collectief op het gelijkvloers, om grondverzet waar mogelijk te reduceren. Het wel aanwezige grondverzet plannen we volledig in balans vinnen de site, volgens het 'cut and fill' principe. Het grondvolume wordt niet uitgespreid over het hele wolfsgracht terrein, maar wordt beperkt tot het lokaal uitgraven en ophogen van de zones waar er wordt ontwikkeld en de open ruimte door de werffase al zal aangetast zijn.



Biodiversiteit verhogen
In eerste instantie gaat het hier om meer diverse natuur te maken, waarbij we ook sterk inzetten op het verhogen van de biodiversiteit op de site. Er zijn hier dus verschillende kansen om ecologische meerwaarde te creëren. We combineren betekenisvolle natuurcreatie met een krachtig groen kader voor de beoogde activiteiten. Voor het landschapsontwerp wordt een gelaagde vegetatie opgebouwd, waarbij vegetatievormen zoals wastine een beperkt beheer nodig hebben. Het beheer van een site als deze is niet gericht op een statisch eindbeeld van vegetatie, maar gaat om met de natuurlijke dynamieken van het landschap.

Waterbeheer
regen- en grijswater; overstroming is integraal te bekijken tussen de site en haar directe omgeving. Bij zware regenval wordt overvloedig regenwater opgevangen in poelen in het open landschap en wadi's tussen de gebouwen in de woonbuurten waarna het kan infiltreren in de bodem.
De Wolfsgracht overstromd af en toe, maar kan met het openhouden van het centraal lager gelegen landschap meer opvangen en vertraagd laten afvoeren, en zo ook wat druk van de omgeving wegnemen.
We volgen volgende principes:

- maximaliseren van rechtstreekse infiltratie in de bodem via wadi's (Water Afvoer Door Infiltratie)
- maximaliseren alternatieven voor leidingwater (door recuperatie van regenwater van de woonblokken)
- geen lozing van hemelwater in de riolering (buffering), te bekijken of ook enkele omliggende woningen meer naar de Wolfsgrachtsite kunnen afwateren.
- het gebruiken van gebufferd regenwater voor een natuurlijk waterspeelelement (met filter), dat na het spel in de bodem kan infiltreren. (educatief onderdeel van de ruimere watercyclus)

Energie
Een nieuwbouwwijk heeft de mogelijkheid gemakkelijker nieuwe duurzame energie-technische systemen te integreren. Echter moeten we in eerste instantie focussen op het
reduceren van de behoefte: Compact organiseren van de bouwblokken, met aandacht voor de goede oriëntatie van de woningen, doordacht gebruiken van logisch ontwerp (benutten thermische massa, etc.), en de relatie tot technieken …

Op vlak van hernieuwbare energie zetten we de niet als toegankelijk groendak ingerichte daken in voor zonnesystemen. Verwarming kan uitgewerkt worden in een netwerk van grondwarmtepomen (de mogelijkheden van diepere geothermie op deze site zijn te onderzoeken). Daanraast is ook energie en (rest)warmte delen een te onderzoeke piste (vb. appartementen bovenop klein supermarktje aan het Landuitpleintje)

De schaal van de buurt laat toe om een lokaal (kleinschalige) warmtenet uit te bouwen. In eerste reflectie kan dit op een gedecentraliseerde manier, met verbonden units per buurt. Maar er kan de mogelijkheid worden open gelaten op later aan te sluiten op een groter warmtenetwerk voor een ruimer deel van Denderleeuw.

Bewuste keuze nieuwe materialen
Bij de keuze van de materialen houden we zoveel mogelijk rekening met de milieu-impact van de voorgestelde materialen, en potentiele herbruikbaarheid.

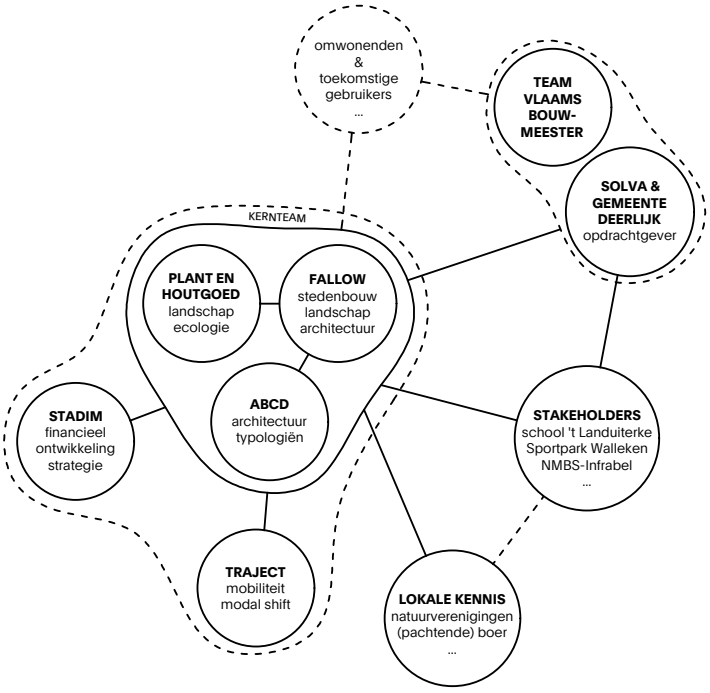
Flexibiliteit en aanpasbaarheid
Een duurzame wijkontwikkeling moet in staat zijn te kunnen inspelen op veranderingen in de ruimtelijk-maatschappelijke context – maar haar hoofdlijnen en opzet blijven behouden.

Het project in haalbare fasen en een ingebouwde adaptiviteit definieert mee de randen van de site, aansluitend op de omgeving en via het toevoegen van functies die meer leven brengen in de buurt.
Daarnaast is het flexibel en laat toe dat naastgelegen percelen kunnen aansluiten.

5. Ontwerpteam

Fallow en ABDC melden zich met dit dossier samen aan voor de 'Volledige studieopdracht voor het opmaken van een masterplan en een ontwikkelingsstrategie voor het gebied Wolfsgracht te Denderleeuw'. We bundelen hiermee expertise in stedenbouw, landschapsarchitectuur, en architectuur. Om de breedte van de ontwerpopgave aan te pakken versterken we dit kernteam met expertise in biodiversiteit en groenbeheer via Plant en Houtgoed, en op vlak van mobiliteit via Traject, en financiële expertise via Stadim.

De waarde van de samenwerking vertrekt vanuit een gedeelde kijk op publieke ruimte, landschap en de bebouwde omgeving. Daarnaast delen we een sterke aandacht voor de context, waarbij we voortbouwen op de aanwezige kwaliteiten en deze verder naar boven brengen in het gelijktijdig reageren op de (boven)lokale uitdagingen en noden. Hierbij vertrekken we van een veelzijdige analyse van de site maar ook haar positie binnen een ruimere context.



ORGANISATIE VAN HET TEAM
kernteam
De kern van het team bestaat uit de nauwe samenwerking en goede dynamiek tussen Fallow, ABCD en Plant & Houtgoed. De intersses en expertises van deze bureau's overlappen, maar ieder neemt in het proces wat meer de leiding in zijn voornaamste praktijkveld. Het masterplan wordt in volgende fase verder uitgewerkt in de verderzetting van een gezamenlijke dialoog tussen de stedenbouw, landschap en reflectie op vernieuwende woonvormen.

Fallow
Fallow coördineert en leidt het ontwerp van het masterplan, en vormt ook het hoofdcontact voor de opdrachtgever.

Fallow is een jonge en diverse groep ontwerpers uit Brussel dat zich toespits op de ruimtelijke aspecten van maat- schappelijke en ecologische uitdagin- gen met een veelzijdige interesse in het open veld van architectuur, landschap en stedenbouw. Fallow is ontstaan uit de samenwerking van Matthias Salaets en Michaël Stas. Samen bouwen ze verder op ervaringen vanuit verschillende projecten bij kantoren als Elding Oscarson (SE), 51N4E (BE), en Studio Paola Viganò (BE), als ook van bij Departement Omgeving (BE), en vanuit betrokkenheid in het hoger onderwijs en academisch onderzoek.

ABCD
ABCD focust op de architectuur, typologieën en duurzaamheidsaspecten op schaal van het gebouw.

In 2015 richtten Yannick Vergnaud en Oliver Majcher A.B.C.D. op. Met Xaveer de Geyter Architects, Kempe Thill en Adolf Krischanitz als leerschool, telt A.B.C.D. nu een team van vijf personen en is het operationeel in Brussel, Wenen en Bratislava. Haar expertise ligt in het domein van huisvestingsontwikkelingen, infrastructurele ingrepen en stedenbouwkundige vernieuwingen binnen het historisch stadsweefsel.

Hun samenwerking ambieert een bijdrage te leveren aan het publieke en architectonische debat door middel van contextueel ontwerp, voortvloeiend uit een maatschappijkritische houding en begrip voor sociale en stedelijke ontwikkelingen. Daarbij schuwen wij de provocatie niet, vaak om trends te duiden of tegenstrijdigheden aan het daglicht te brengen, voortvloeiend uit diepgravende analyses, met als doel een passend antwoord te vinden op sociaal, economische problemen die grenzen aan de praktijken van de architectuur en stedenbouw.

Plant en Houtgoed
Plant en houtgoed leidt de landschapsinrichting, ecologische en hydrologische aanpak.

Plant & Houtgoed werkt op het raakvlak tussen mens en natuur. Ze ontwikkelen concepten voor een (bio)diverse wereld, ontwerpen duurzame landschappen en bouwen en beheren deze natuurvriendelijke omgevingen en projecten. Ze leggen niet alleen een sterke focus op ecologische duurzaamheid door een doorgedreven kennis van ecosystemen en het gebruik van autochtoon plantgoed en lokale houtsoorten. Ze willen volwassenen en kinderen een aangename en stimulerende omgeving aanbieden waarin ze kunnen leven, werken en ontspannen.

IN SAMENWERKING MET
Traject
Traject verzorgt het mobiliteitsmanagement en stappen naar een Modal Shift

Traject staat voor een vraaggerichte aanpak van mobiliteit, ook bekend als "mobiliteitsmanagement". Dit komt erop neer dat alle mobiliteitsvraagstukken worden bestudeerd en behandeld vanuit de behoeften van specifieke bestemmingen en doelgroepen. Ze bieden een complete dienstverlening aan in verkeer, vervoer en mobiliteit. Traject heeft ruime ervaring met effectstudies, regionale en gemeentelijke mobiliteitsplanning, parkeerstudies, vervoersmanagement en communicatieprojecten, zowel binnen de Vlaamse als Europese context.
Traject hanteert een totale visie op mobiliteit, een visie waarbij, naast het verkeerstechnische aspect, ook de gebruiker (bv. bewoner, bezoeker, …) meer in beeld komt. De nadruk ligt op het proces van veranderingsbegeleiding naar een duurzame mobiliteit.

Stadim
Stadim staat in voor de uitwerking van de ontwikkelingsstrategie en vooral de financieel technische aspecten hiervan.

Stadim is een progressieve en onafhankelijke vastgoedadviseur in de Benelux-regio. Wij voorzien analyses, waarderingen en consultancy services voor alle types vastgoed in elke fase van de vastgoedcyclus. Met een multidisciplinair team van meer dan 25 experten hebben ze een gevarieerde portfolio aan kennis. Elke waardering, strategische beslissing, projectanalyse en marktstudie is gebaseerd op uitgebreide expertise en unieke vastgoedgegevens die we gedurende de jaren hebben verzameld. Door de brede kennis vanuit verschillende delen en aspecten van vastgoed en wijkontwikkeling kan Stadim gericht en doordacht advies aanbieden voor de uitwerking van een strategische en adaptieve ontwikkelingsstrategie voor de Wolfsgrachtsite.

6. Plan van aanpak

Als team dragen we openheid en dialoog hoog in het vaandel. Samen met de opdrachtgever, exper-ten, stakeholders, maar ook omwonenden en lokale verenigingen willen we een dialoog aangaan om een gedragen ontwikkelingsvi-sie voor de site uit te werken waarmee iedereen zich optimaal kan iden-tificeren. Het gemeentebestuur en Solva zien we hierin niet louter als opdrachtgever waaraan gerap-porteerd wordt maar als actieve gesprekspartner met wie we samen een ontwikkelingsvisie uitzetten, en ondersteu-ning kan bieden in het bereiken van relevante stakeholders en belanghebbenden.

Bijgevoegde tijdlijn geeft een indicatief planningsvoorstel voor de uitvoering van de studieopdracht dat op het moment van gunning en in samenspraak met de bouwheer geëvalueerd zal worden. Hierin zijn vier fases opgenomen waarin afwisselend de blik verruimd wordt om daarna te synthetiseren.

Fase 1: Definiëren ambities en randvoorwaarden - verbreden
In deze fase zetten we een verbredingsope-ratie in. Het wedstrijdvoorstel nemen we als basis om een open dialoog op gang te trekken en het zichtveld te verbreden. Twee belangrijke begrippen die we hanteren zijn ambities en randvoorwaarden.

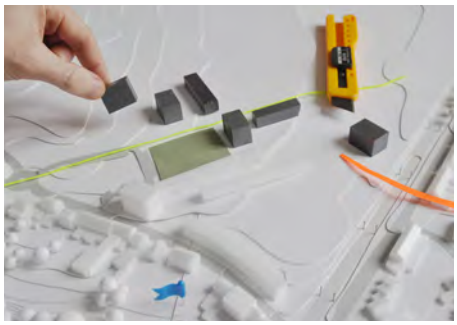
In het wedstrijdvoorstel schuiven we een heel aantal ambities naar voor zoals duurzame mobiliteit, bouwshift, ontharding, biodiversiteit, etc... Deze ambities worden in de eerste fase in dialoog met de gemeente en Solva geconcretiseerd in duidelijke spelregels voor het masterplan. Vragen zoals: “op welk type mobiliteit zetten we in”, of “hoe ver gaan we in het aantreken van biodiverstiteit?” nemen we mee en kunnen het voorbeeldstellende karakter van deze ontwikkeling bepalen. We vinden het belangrijk dat alle partijen een volledig beeld krijgen op beslissingen die genomen worden. De aan-wezigheid van experten (planeconomen, mobiliteitsexperten, ecologen, ...) die afhankelijk van het onderwerp input geven is belangrijk in deze discussies.

Simultaan aan het definiëren van de ambities toetsen we bij sleutelactoren af aan welke randvoor-waarden voldaan moet worden. Randvoorwaarden zijn eerder concrete probleemstellingen en oppor-tuni-teiten met een ruimtelijke of organisatori-sche impact op het uiteindelijke masterplan. Zo kunnen we nagaan of er vanuit Infrabel interesse is in een brug die de twee perrons van de treinhalte Iddergem met elkaar verbindt, of hoeveel speelruimte en welke invulling het naburige schooltje wenst als uitbrei-ding. Mogelijke actoren om te betrekken zijn o.a. Vrije Basisschool ‘t Landuiterke, NMBS/Infrabel, Sportpark Walleken,...

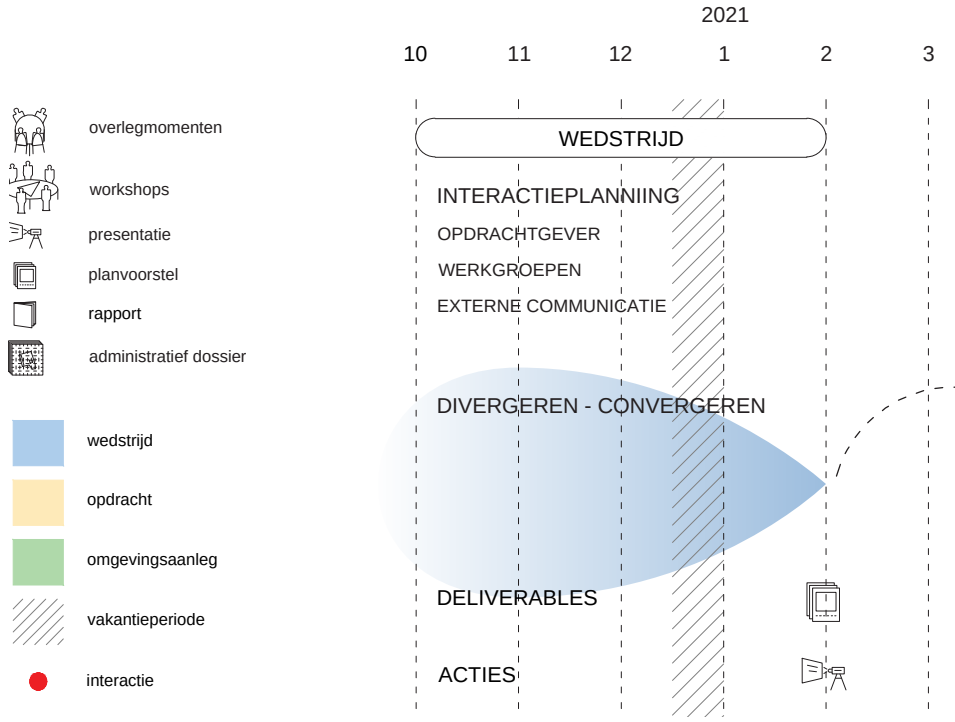
Om de ambities en randvoorwaarden voldoende te kunnen bespreken met een reeks aan actoren, maar ook genoeg op elkaar te kunnen af stemmen, stellen we voor te werken aan de hand van werk-groe-pen. De werkgroepen kunnen thematisch opgebouwd worden en zowel de ambities als de rand-voorwaarden per thema bevatten. Zo kan een werkgroep opgestart worden rond duurzame mobiliteit, waarin zowel de ambities als randvoorwaarden samen behandeld worden met de gemeente, een reeks aan experten en belangrijke sleutelactoren.

We stellen voor om minimum 3 werkgroe-pen te organiseren in deze fase (bijvoor-beeld rond mobiliteit, wonen en publieke ruimte. De verdere vormgeving kan samen met de opdrachtgever bepaald worden.

Timing: april-juni 2021
Overleg: Startoverleg, 2 overlegrondes in 3 werkgroepen
Output: Grafisch rapport met een weerslag van de genomen beslissingen in de drie werkgroepen.



Fase 2: Uitwerking voorontwerp - scherpstellen
Na een periode waarin we ons kijkveld verbreedden, wordt in deze fase opnieuw gesynthetiseerd. De uitgelijnde ambities en randvoorwaarden worden in een aantal iteraties vertaald in een samenhangend en realistisch plan voor de nieuwe buurt. Indien nodig worden in deze fase nog vervolgge-



sprekken (al dan niet per werkgroep) voortkomend uit fase 1 ingepland.

Timing: juni-september 2021
Overleg: regelmatige overlegmenten met opdrachtgever, interne gesprekken met experten, eventueel verder overleg in werkgroepen.
Output: Eerste gecoördineerde draft van het Masterplan voorgesteld in een compacte bundel en pre-sentatie

Fase 3: Extern communiceren
In deze fase willen we de vergaarde kennis overbrengen. In samenwerking met de gemeente worden een aantal belanghebbende partijen (verenigingen, omwonenden, ontwikkelaars,…) uitgenodigd om infomomenten bij te wonen. Infomomenten kunnen in tal van vormen georganiseerd worden zoals pre-sentatieavonden, infomarktjes of brochures. In deze fase is het belangrijk om op een begrijpbare ma-nier de complexiteit van het project uit te leggen en een correct verwachtingspatroon te handhaven. Naast informeren willen we ook vooral luisteren naar de input van derde partijen en feedback of eventuele weerstand in kaart brengen.

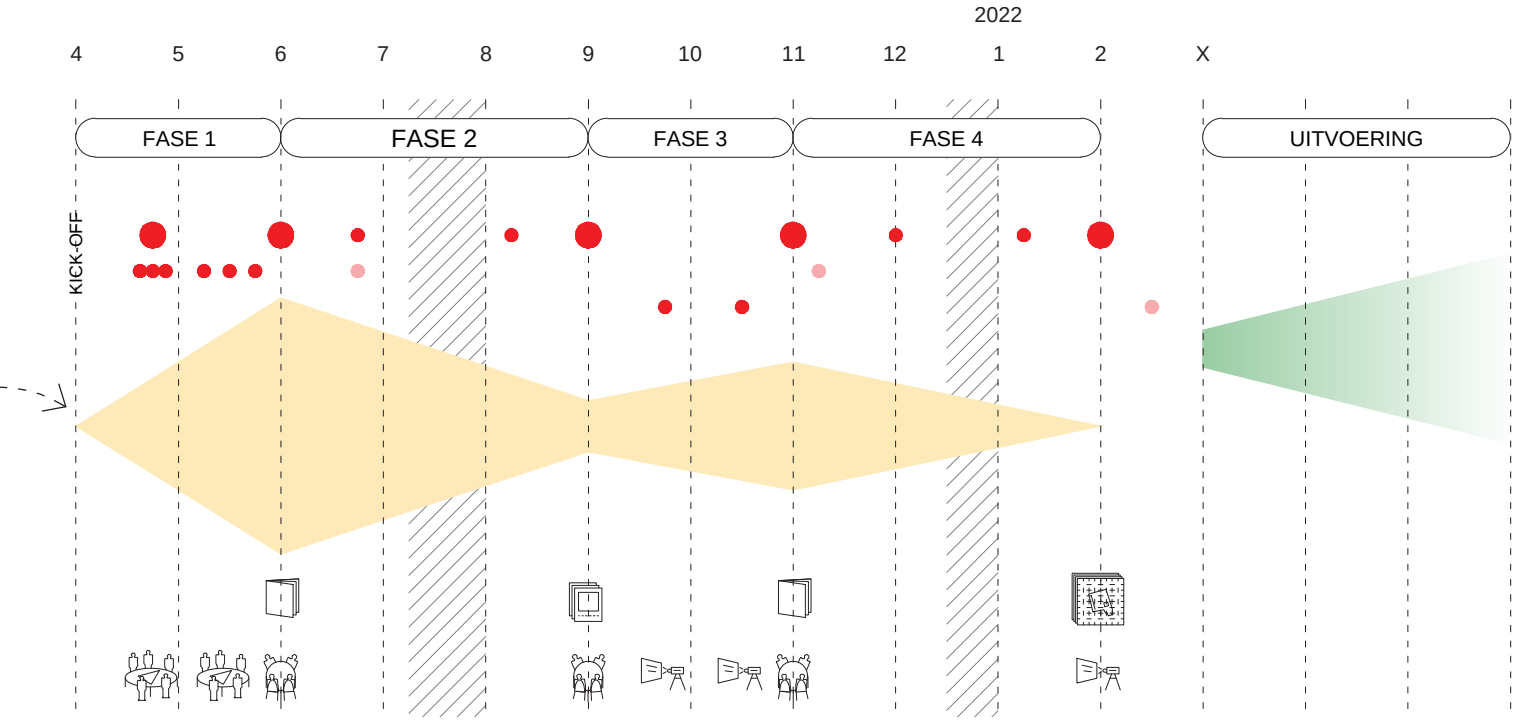
Als team geloven we sterk in burgerparticipatie om een draagvlak te creëren voor ruimtelijke transforma-tie. Graag zouden we in samenspraak met de opdrachtgever dit luik als extra opdracht toevoegen aan de projectdefinitie en zo de burger meer inspraak te geven in bepaalde deelaspecten van het ontwerp. Een goede opportuniteit is de programmatie van de open ruimte. Binnen het team is er voldoende erva-ring in het begeleiden van dergelijke trajecten, maar ook kan hiervoor een expert ingeschakeld worden.

Timing: september-november 2021
Overleg: twee infomomenten belanghebbenden/omwonenden
Output: verslag van input verkregen uit te informatiemomenten

Fase 4: Uitwerking definitief ontwerp
In deze fase wordt de input uit fase 3 verwerkt tot een definitief ontwerp. Het ontwerpteam bundelt de ingewonnen informatie tot een overzichtelijk pakket aan werkpunten dat in samenspraak met de gemeente en Solva vertaald wordt in een nieuw plan. Daarbij is het belangrijk dat het ambitieniveau dat vastgelegd werd in fase 1 onder externe druk niet af zwakt, maar dat de input net een verrijking en verfijning kan zijn voor het project. Aan het einde van deze fase wordt tenslotte een uitgebreid en wervend document geproduceerd dat als basis kan dienen voor het opstellen van een nieuw RUP. Daarnaast bieden we ondersteuning in de verdere communicatie met bewoners en ontwikkelaars door het aanleveren en selectie grafisch materiaal.

Timing: november 2020-januari 2022
Overleg: Regelmatige overlegmenten met opdrachtgever, interne gesprekken met experten
Output: Finale Masterplan uiteengezet in een wervend document

Transparantie
Om een open onderlinge dialoog te faciliteren, ook in tijden wanneer het niet altijd vanzelfsprekend is om fysieke workshops te houden, stellen we het gebruik van de applicatie Miro voor. Miro is een digi-taal whiteboard waarin ieder vanop zijn/haar computer thuis wijzigingen kan maken die onmiddellijk zichtbaar zijn voor alle gebruikers. Op het Miro-board wordt belangrijke info omtrent het ontwerp ge-structureerd weergegeven om een vlotte onderlinge communicatie tussen het ontwerpteam mogelijk te maken. We stellen voor om de bouwheer toegang te verlenen tot dit platform zodat die in real-time vorderingen in het project kan volgen. Ook kan de bouwheer actief deelnemen op het platform door zelf materiaal toe te voegen, opmerkingen en aantekeningen te maken, etc.



Contactpersoon:
Michaël Stas (Fallow)
Sans Souci straat 141
1050 Brussel

+32 478 22 18 57
info@fallow.eu

www.fallow.eu