

STADSVERNIEUWINGSPROJECT “DE NIEUWE LEIE” te RONSE



evr-Architecten bvba

Eeckhout, Van Den Broeke, Reuse
Visserij 260 9000 Gent
T 09 228 57 52
info@evr-architecten.be

i.s.m. Technum nv

Leiepark 18 9051 St-Denijs-Westrem (Gent)
T 09 240 09 11
www.technum.be
gent@technum.be

i.s.m. Denis Dujardin Omgevingen

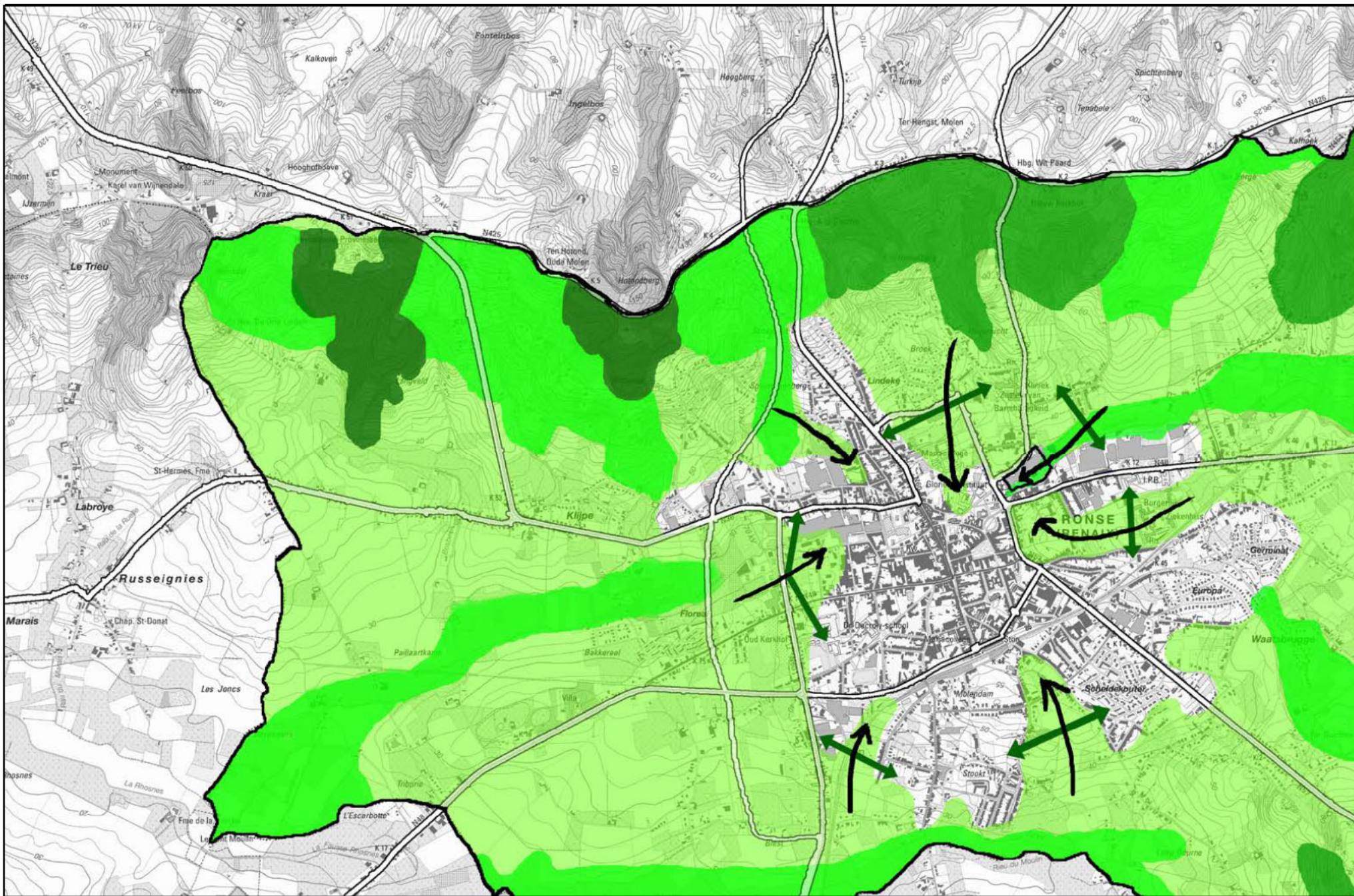
Jan Breydellaan 39 8500 Kortrijk
T 056 326 327
dujardin@pandora.be

0. INHOUD

1. INLEIDING - CONCEPTNOTA
2. STRATEGIE - ECOPOLIS
3. DRIE SPOREN - TJALLINGII
4. MOBILITEIT > ALGEMEEN
5. MOBILITEIT > BOVENLOKALE ONTSLUITING
6. MOBILITEIT > LOKALE ONTSLUITING
7. WATER
8. CONTEXT: ACTIVERING VAN DE CONTEXT
9. BODEM
10. BUITENAANLEG & TUIN
11. MASTERPLAN - TUIN
12. MASTERPLAN - TUIN + BEBOUWING
13. MASTERPLAN- BEBOUWING
14. MULTIFUNCTIONALITEIT ZALEN
15. CULTUREEL BEDRIJVENCENTRUM
16. DUURZAAM BOUWEN
17. KOSTENBEHEERSING
18. RAMING
19. WERKVOORSTEL VERDERE ORGANISATIE
20. HET BOUWPROCES
21. REFERENTIES
22. BIJLAGEN



STEDENBOUWKUNDIG ONDERZOEK



LEGENDE

De lobbenstad

Natuur:

A - gebieden:

de waardevolste delen v/h grondgebied

B - gebieden:

minder prioritaire gebieden, die nog heel wat kansen bieden voor de natuur

C - gebieden:

hoofdzakelijk agrarische delen, waarin de natuur een belangrijke nevenfunctie heeft of kan worden

voelbaar groen

bebouwde opp.



groene vingers



dwarse groene assen



1. INLEIDING - CONCEPTNOTA

Bij de uitwerking van dit plan lieten we ons inspireren door het werk van de Nederlandse Fries Sybrand Tjallingii, bioloog en planoloog / TU Delft . Zijn visie op een ecologische verantwoorde stedelijke ontwikkeling wekte onze interesse. Onlangs (april 05) was hij nog te gast op de Universiteit Gent op uitnodiging van de Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning. Zijn concept is opgebouwd rond een geïntegreerd stedelijk beleid waarin stad en land, auto en fietsers, bebouwing en groen samengaan.

In het werk van Tjallingii vind ons project een **theoretische onderbouw**. Deze onderbouwing laat ons toe om efficiënter om te gaan met schijnbaar onverzoenlijke tegenpolen als stad en land / natuur en bebouwing / mobiliteit en bewoning / cultuur en natuur.

De lobbenstad:

Stad en Platteland houden elkaar in evenwicht.

De stad werkt niet ver- stikkend omdat groene vingers tot in het centrum wijzen.

De groene wiggens brengen meer natuur bij het stadscentrum. Ze zijn aantrekkelijk voor wandel- en fietsrecreatie vlak bij de deur. De groene wiggens scheppen ook mogelijkheden voor aantrekkelijke en korte fietsroutes naar het centrum en hebben een gunstige invloed op stadsklimaat. Wanneer goed nagedacht wordt over patroon en proces kan de natuurwaarde én de sociale waarde van de groene vingers erg hoog zijn. In een lobbenstad is de waterketen de drager van de groene wiggens, de verkeersketen van de radiale stedelijke lobben. Met de lobbenstad, waarin de strategie van de twee netwerken wordt gehanteerd (water en verkeer) heeft Tjallingii een mogelijke uitweg geschetst uit de 'compacte stad discussie'. Stedelingen kunnen van twee walletjes eten: er is zowel groen in de buurt als zeer krachtig openbaar vervoer, en het centrum van de stad ligt binnen fietsafstand. Er zijn trouwens ook in de binnenstad mogelijkheden voor meer natuur in combinatie met hoogwaardige oplossingen voor milieuproblemen.

BRONVERMELDING :

Als bioloog startte Sybrand Tjallingii zijn beroepsloopbaan aan het bodemkundig instituut van de Universiteit Utrecht in de landschaps-ecologie. Stilaan verschoof zijn aandacht naar regionale planningsvragen. In 1975 stapte hij over naar de faculteit Bouwkunde van de TU Delft waar hij kennis maakte met stedenbouw. Hij ontdekte er dat water, veel meer dan bodem, een ecologische sleutelrol kan spelen bij het maken van plannen voor stedelijke gebieden, als drager van stedelijke ontwikkeling en vormgeving van openbare ruimten. In 1990 vertrok hij naar de groep stedelijke ecologie van het Instituut voor Bos- en Natuuronderzoek in Wageningen, nu Alterra, waar procesvragen van ruimtelijke ontwikkeling en openbare werken centraal stonden in zijn werk. Ondertussen werkte hij aan Ecopolis, een boek over duurzame stede-lijke ontwikkeling. In 1998 keerde hij terug naar TU Delft waar hij, vanaf 1998 part-time en sinds 2002 full-time, onderwijst en onderzoekt in duurzaam bouwen en duurzame stedenbouw. Ontwerpen met water en de rol van groenstructuren in stedelijke ontwikkeling zijn de belangrijkste thema's.

2. STRATEGIE - ECOPOLIS (TJALLINGII)

Aanleiding van de ECOPOLIS studie van TJALLINGII (1992) was de behoefte om internationaal, nationaal en lokaal antwoorden te vinden op de problematiek van milieu en stedelijke ontwikkeling. Steden worden algemeen beschouwd als oorzaak van vele sociale en ecologische problemen. Kunnen steden in de toekomst ook bron van oplossingen worden? En zo ja, welk is dan de daarbij best mogelijk te hanteren strategie. De studie werd gemaakt in opdracht van de Nederlandse Rijksplanologische Dienst (RPD) en leidde tot een rapport: 'Ecologisch verantwoorde Stedelijke Ontwikkeling'. In 1996 promoveerde Tjallingii aan de Technische Universiteit Delft met het proefschrift 'ecological conditions', grotendeels gebaseerd op dit denkwerk.

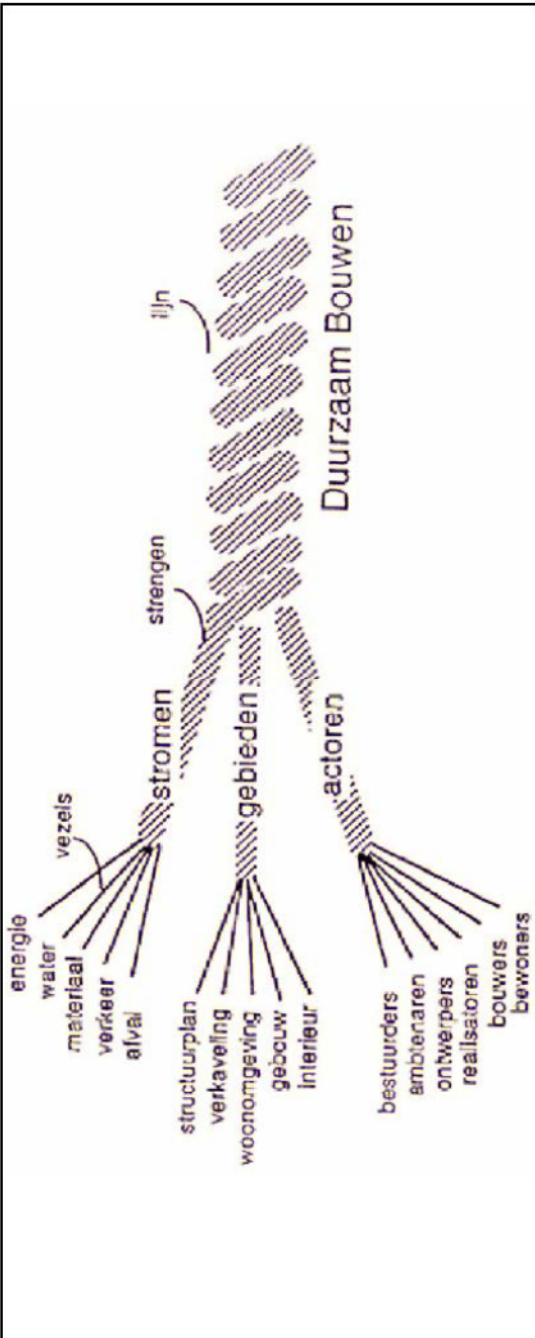
Het hele ecopolismodel bepleit een integrale aanpak: in een ecopolis dient men tegelijk vat te krijgen op stromen (energie, water, afval, verkeer, ...) en op de stedenbouwkundige kwaliteit van plekken, gebieden. Maar men dient zich te realiseren dat deze beide slechts kunnen wanneer er participanten zijn, dus wanneer de actoren meewillen. Sociologie dus, gekoppeld aan de ecologie.

In een ecopolis is aandacht voor stromen, plekken en participanten tegelijkertijd noodzakelijk. Pas dan is duurzaam bouwen en stedenbouw mogelijk.

Een stad die zodanig 'lekt' in al haar kringlopen dat ze haar problemen constant afwentelt naar elders of later, voldoet niet aan de aspiraties van een duurzame stad! Daaraan voldoet wel de stad die ter plaatse met bewoners en gebruikers problemen oplost. De ECOPOLIS-strategie gaat ervan uit dat een duurzame stad wordt opgebouwd uit ketenbouwstenen voor een duurzaam stromenbeheer; ruimtelijke bouwstenen voor een duurzaam beheer van gebieden en organisatorische bouwstenen voor een duurzame maatschappelijke organisatie. Zo komt men tot een verantwoordelijke, levende en deelnemende stad (cf. Figuur 1). Deze drie invalshoeken kunnen niet zonder elkaar. De essentie zit in het kiezen van het gezichtspunt. De uitdaging is dan om de verschillende ideeën met elkaar te combineren. Het product is een rijk geschakeerd ruimtelijk beeld, waarin een relatie is gelegd tussen verschillende typen stedelijke woon- en werkmilieus en een duurzame inrichting.

De rol van de groenambtenaren en – bestuurders ligt hoofdzakelijk in het leefbaarder maken van steden met behulp van groen, natuur en stedelijk landschap (Langeveld, 1995). In dit duurzame ruimtelijk beheer moet de groene sector evenzeer alle actoren betrekken. Verder heeft zij de taak andere sectoren te tonen dat groen een belangrijk instrument is bij het opnemen van de verantwoordelijkheid voor de kringlopen. Het is noodzakelijk de stap te maken van ecologie als ruimtevragers naar ecologie als inrichtingsprincipe.

Duurzame planning vraagt een integrale aanpak met gelijktijdige aandacht voor drie sporen, door het effectief behandelen van een levendige, verantwoordelijke en participerende stad. De ecopolis strategie levert een fundamenteel en omvattend kader aangezien het de drie basislagen van een stad - de ruimtelijke elementen, de interne processen en actoren - als pijlers heeft en oplossingen aangeeft om deze duurzaam te beheren en integreren.





3. DRIE SPOREN (TJALLINGII)

spoor 1 : gebieden

KWALITEIT VAN DE PLAATS – DE LEVENDE STAD

PLEK – IDENTITEIT - STEDENBOUWKUNDIGE KWALITEIT

plekken met meerwaarde

De stad moet aantrekkelijk zijn om in te verblijven. Het benutten van lokale ecologische potenties kan een bijdrage leveren aan een gezonde stad met verblijfsmogelijkheden voor zeer diverse mensen. Maar ook aan de identiteit van de stad als geheel.

De strategie van twee evenwaardige netwerken zorgt hierbij voor de duurzame dragers. Het bestaat uit een laagdynamisch eerder groen raamwerk waar rust en stabiliteit heerst (water, groen, recreatie, langzamere dynamiek) tegenover het rode netwerk waaraan hoogdynamisch functies (verkeer, bebouwing, industrie) worden gekoppeld. Beide netwerken zijn niet los te koppelen sturende dragers in een leefbare stad.

spoor 2 : beheersen van stromen

DE VERANTWOORDELIJKE STAD

EEN STAD MET EEN MINIMALE ECOLOGISCHE VOETAFDruk

Men kan een gebouw, een dorp, een stad zien als een blackbox, waar enerzijds stromen van energie, water en materialen ingaan en anderzijds afvalstromen uitkomen. (zie figuur 1 en 2 uit TJALLINGII, 1992 en 1996).

De instroom kan problemen veroorzaken aan de bron, milieuschade die door grondstoffenwinning wordt veroorzaakt. Bouwen en wonen veroorzaken ook putproblemen. Een stad loost afvalwater en afvalstoffen, er komen gassen vrij.

De stad moet ophouden met het achteloos doorschuiven van problemen naar hogere schaalniveaus of komende generaties. De stad moet hiertoe verantwoordelijkheid opnemen: het motto voor dit hoofdthema is 'de verantwoordelijke stad'.

Naast de ecologische verantwoordelijkheid is het sociale erg belangrijk: integratie van de zorg- en woonwijk door het creëren van een zeer aantrekkelijke stad met een optimale woon- en leefkwaliteit.

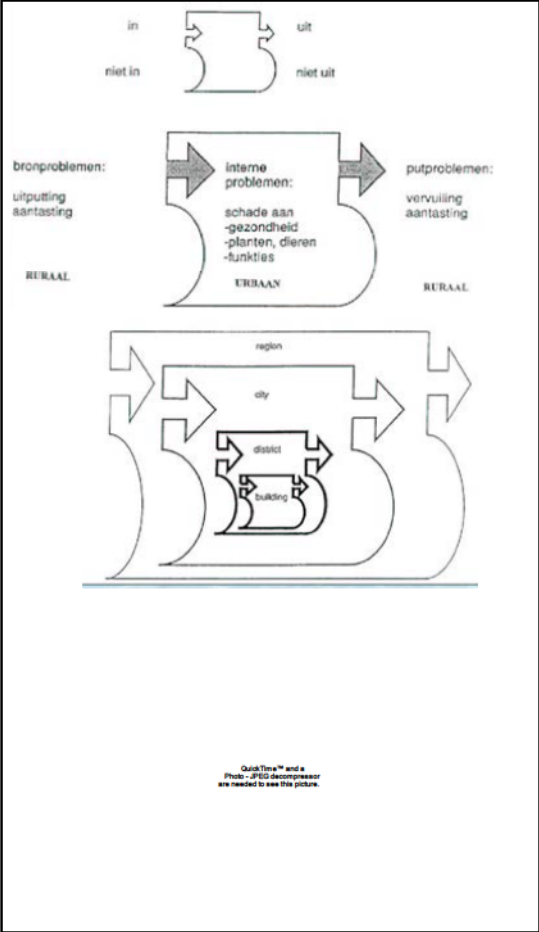
spoor 3 : actoren

DE PARTICIPERENDE STAD

BETROKKENHEID VAN ZOVEEL MOGELIJK MENSEN EN PARTIJEN, OPLOSSINGEN GESTEUND DOOR ZOVEEL MOGELIJK MENSEN.

De stad is er voor de mensen, maar de stad is ook van de mensen. Stedelijke (milieu)problemen zoals vandalisme, geluidshinder en afval, hangen samen met een te geringe betrokkenheid van mensen bij het milieu en bij hun stad. De betrokkenheid van mensen bij het beheer van de dagelijkse leefomgeving kan worden vergroot. Dat is nodig om de hierboven besproken strategieën van de 'verantwoordelijke' en de 'levende' stad kansen op slagen te geven.

Het motto voor dit hoofdthema is 'de participerende stad'. De beste strategie hiertoe is er één die mensen belooft als ze meedoen, niet noodzakelijk financieel maar ook door ze een aantrekkelijke omgeving te bezorgen in ruil voor eigen inspanningen .





doorsteek via Gebroeders Dopchiestraat

beekstraat - voorbij de site

station Ronse

STOP-principe invoeren vooral lokaal niveau:

wat staat voor **Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Personenwagen**

maw : kom als het even kan **te voet**, gebruik als dat niet lukt de **fiets**, neem het **openbaar vervoer** als de afstand wat groter wordt, en overweeg de **auto** pas als het openbaar vervoer ook niet gaat.



de bus voor iets langere afstanden

station Ronse - uitstekende overstap mogelijkheden

parking nabij De Kloef

4. MOBILITEIT > algemeen

DUURZAME MOBILITEIT

Duurzame mobiliteit vereist dat we voorzien in de mobiliteitsbehoefte van de huidige generatie, zonder het vermogen aan te tasten om te voorzien in de behoeften aan ruimte, natuur en een gezonde leefomgeving voor toekomstige generaties.

Verkeer en vervoer draagt voor **20%** bij aan de uitstoot van **broeikasgassen**. De kwaliteit van natuur en landschap gaat nog steeds hard achteruit in ons land. Deze constatering maakt duidelijk dat verder groeiende mobiliteit niet zonder bijsturing kan plaatsvinden. Voor het mobiliteitsbeleid geldt een krachtige internationale normstelling en uitvoering van de **Kyoto verplichtingen**. De groei van economie en mobiliteit mogen niet leiden tot meer milieubelasting.

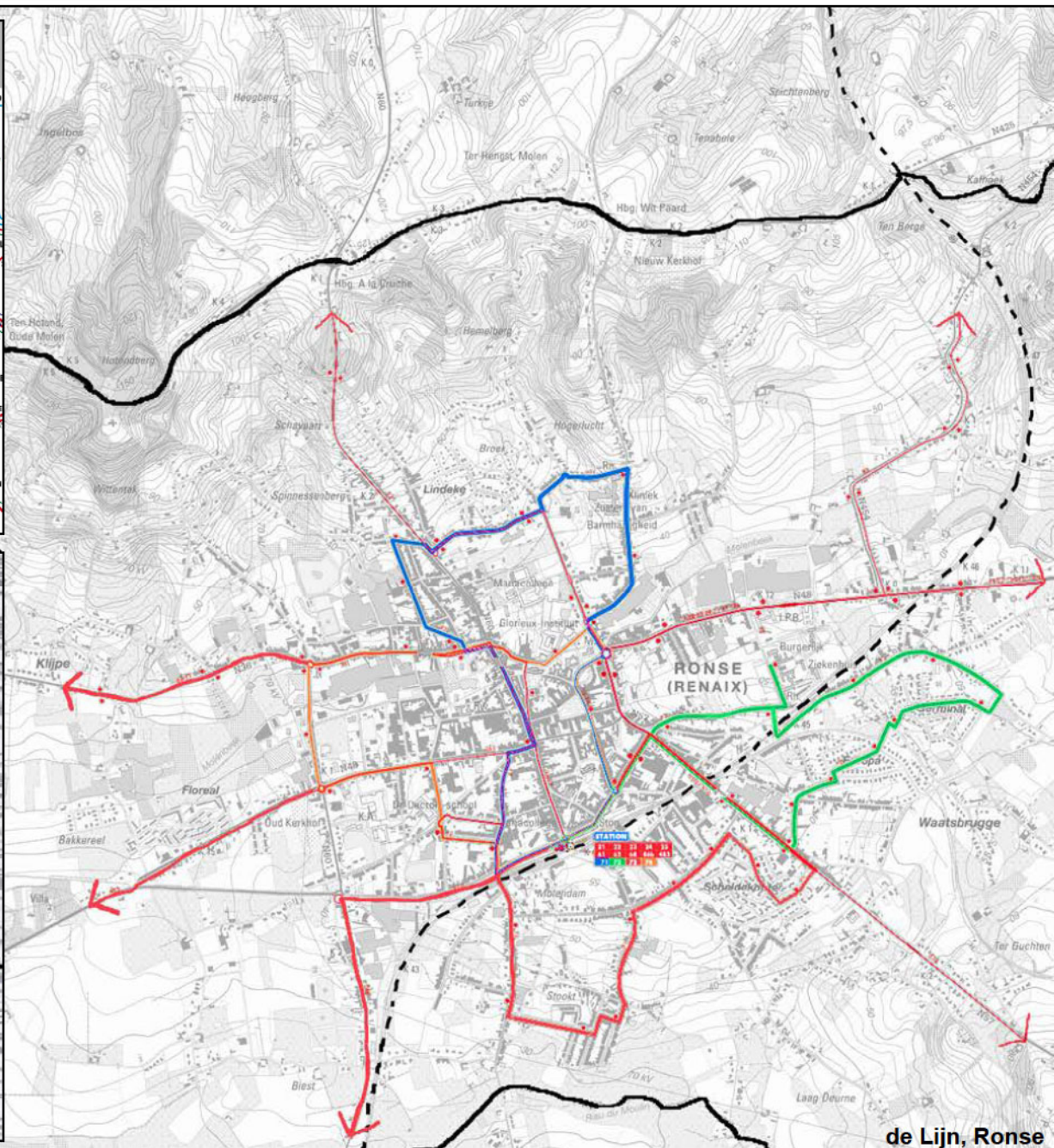
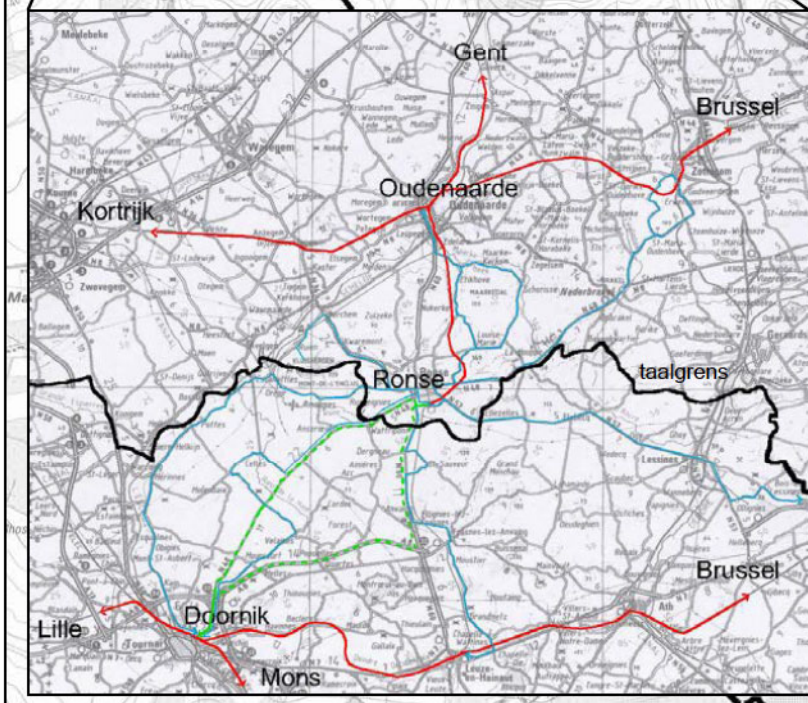
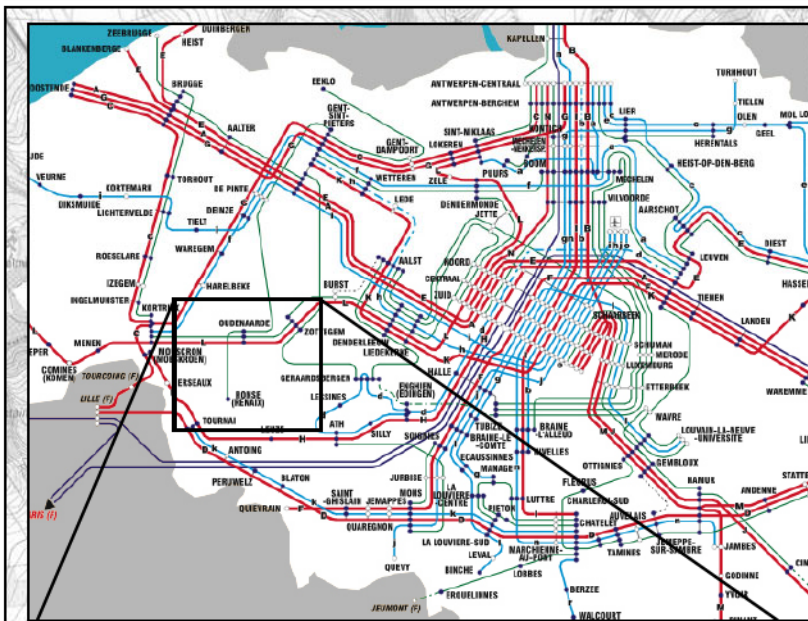
SLIM MOBIEL

Het starten van elk nieuw project verandert het mobiliteitsgedrag van mensen. Terecht wensen we dit project alle succes toe. Dit betekent een bloeiend project met veel bezoekers en met een **extra mobiliteitsdruk** voor Ronse. De wijze waarop mensen dit project bezoeken kunnen we voor een deel mee sturen. Dit op de verschillende schaalniveaus: lokaal en bovenlokaal.

De Vlaamse Regering voert het **STOP-principe** in haar mobiliteitsbeleid, wat staat voor : **S**tappen, **T**rappen, **O**penbaar vervoer, **P**ersonenwagen. Met andere woorden : kom als het even kan te voet, gebruik als dat niet lukt de fiets, neem het openbaar vervoer als de afstand wat groter wordt, en overweeg de auto pas als het openbaar vervoer ook niet gaat.

Studies wijzen uit dat het aantrekken van voetgangers en fietsers naar stedelijke centra een grote surplus geven en dit o.a. ook **sterk economisch**. Zij verblijven veel langer in de stad en maken gebruik van de verschillende voorzieningen (winkels, musea, historische gebouwen...), kosten minder en brengen meer op.

In dit opzicht pleiten we ervoor de mobiliteit bovenlokaal en lokaal gericht te sturen. Zodat we het stedelijk landschap vanuit een duurzame mobiliteit verder kunnen vormgeven.



LEGENDE

regionale openbaar vervoer structuur

-  trein
-  snelbus
-  streekbus

de Lijn, Ronse

-  buslijnen
-  spoorweg



5. MOBILITEIT > bovenlokale ontsluiting

- Hoe bereik je Ronse als bezoeker? met de trein, bus, personenwagen.
- Hoe sturen we dit tot een WIN-WIN oplossing.

TREIN

De rit met de trein naar Ronse is een groene belevenis. Ronse heeft een verbinding met de voornaamste Vlaamse steden. Merkwaardig is dat de **taalgrens** Ronse **afsnijdt** van Wallonië. In dit opzicht is het eindstation van Ronse een unicum in België : eindstations komen eigenlijk slechts voor in de buurt van de landsgrens. De wandeling van het station naar het projectgebied gaat door het commerciële centrum naar de cultuuras.

Gewenste ontwikkeling :

Een belangrijke duurzame ontsluiting kan via het spoor gebeuren.

We raden aan om :

- een dagtrip Vlaamse Ardennen via Ronse bij de NMBS aan te kaarten,
- de overstap van trein naar fiets kan beter uitgewerkt worden, aanduiding + communicatie fietsverhuur waar ? (nu via dienst toerisme mogelijk, doch hoe kom je dit te weten)
- in het station ontbreken goede lockers,
- laatste trein om 22u (week) en 21u15 (weekend)

Belangrijk :

- hoe minder auto's hoe vlotter verkeer,
- bezoekers via het openbaar vervoer naast fietsers en voetgangers verblijven langer in de stad (winkels, restaurant, musea,....) en zijn cultureel en commercieel gezien interessantere bezoekers.

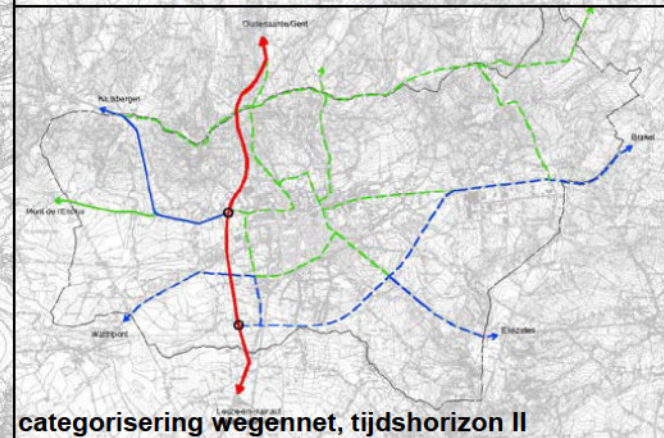
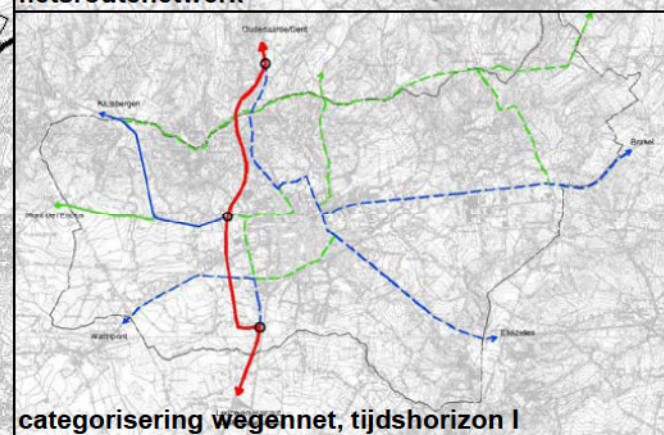
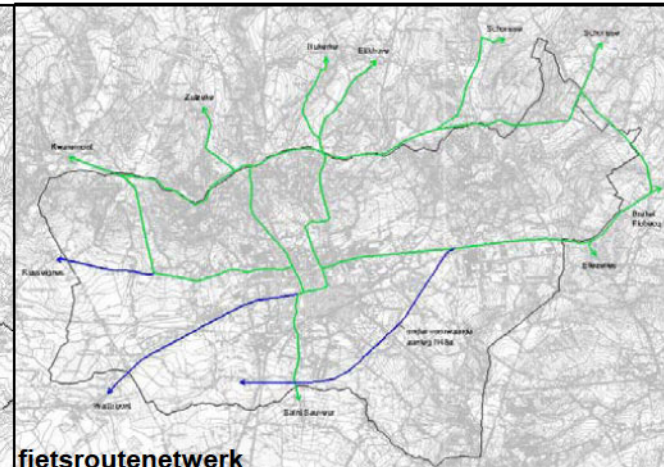
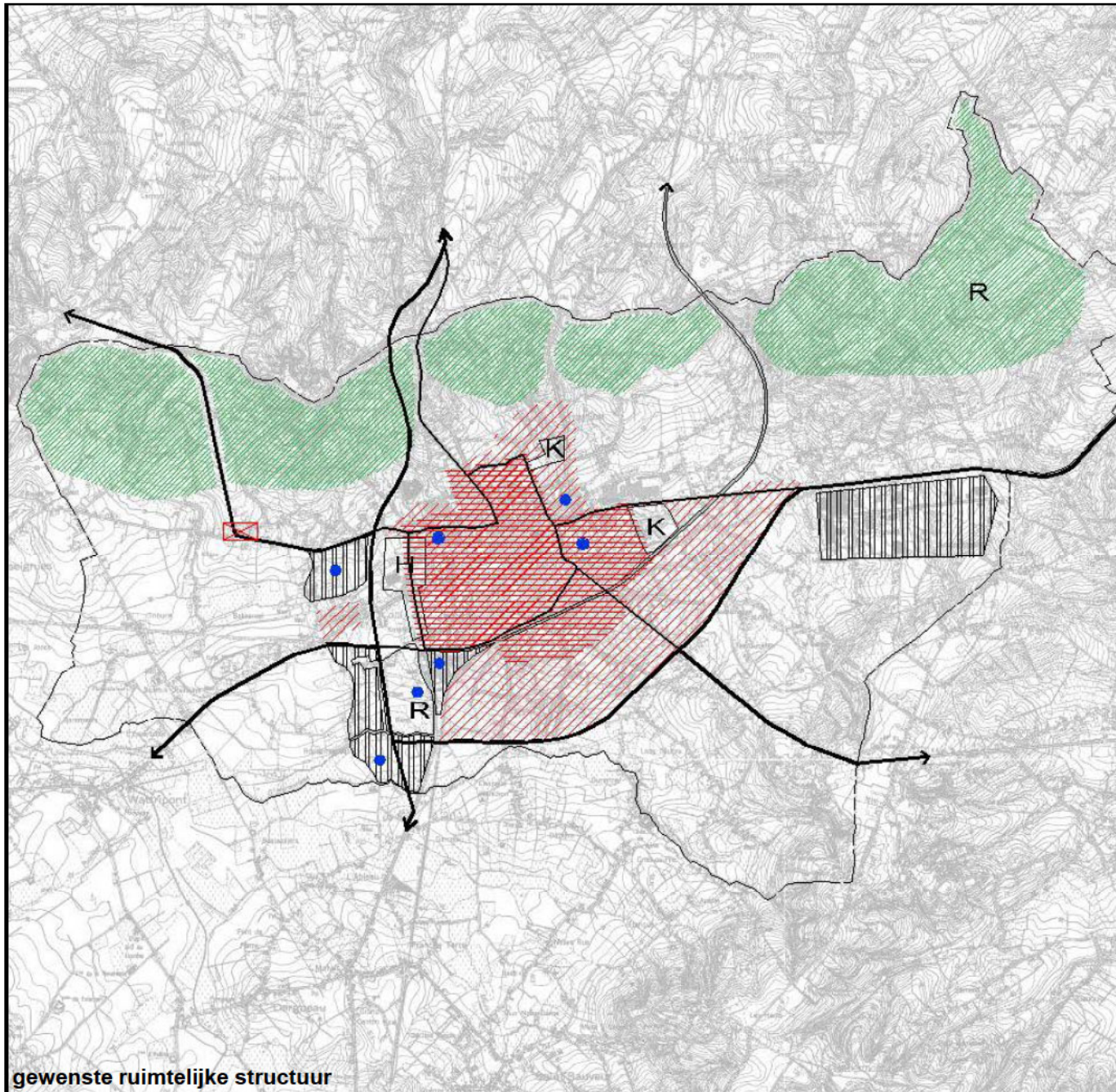
BUSSEN, SNELBUS, AUTOCARS, BELBUS

Een netwerk van verbindingen is aanwezig. Ronse kreeg op 1 januari 2003 een nieuw stadsnet met een belbus en de versterking van de bestaande buslijnen.

Ronse treedt tevens op als 3^{de} betaler om mobiliteit via De Lijn te bevorderen.

Gewenste ontwikkeling :

- vervoerverbinding naar Leuze per spoor of snelbus
- link met Wallonië verbeteren
- centrale vaste parkeerplaatsen voor autocars





LEGENDE


gewenste ruimtelijke structuur

-  weg
-  spoorweg
-  stedelijk gebied
-  stadscentrum
-  bedrijven
-  handel
-  recreatie
-  kliniek
-  cluster
-  bossen
-  strategische projecten

fietsrouten netwerk

-  bovenlokale functionele routes
-  overige bovenlokale routes

categorisering wegennet

-  primair 1
-  secundair 1
-  secundair 2
-  lokaal 1
-  lokaal 2
-  schakelpunt



bron: Mobiliteitsplan Ronse, Technum nv

5. MOBILITEIT > bovenlokale ontsluiting

FIETS

Ook bovenlokaal kan er verder gepleit worden voor fietspaden, tussen grotere gebieden.

De fiets blijft een topper in kwalitatieve en duurzame mobiliteit (stil, goedkoop, democratisch ...).

Gewenste ontwikkeling :

- netwerk van recreatieve fietspaden verder uitbouwen
- aantrekken bezoekers via dit circuit
- de voorziene subsidies zijn groter dan de vraag

AUTO

Ook hier weer het grenseffect. De aanleg van de N60 stopt. Alle verkeer moet op een of andere manier door Ronse. De stadsring maakt voorlopig dat een vlotte afwikkeling mogelijk is.

Gewenste ontwikkeling :

- aanleg van de nieuwe N60
- toegang tot het project gebied via de stadsring
- stadsring verder uitbouwen tot stadsboulevard met groene kralen

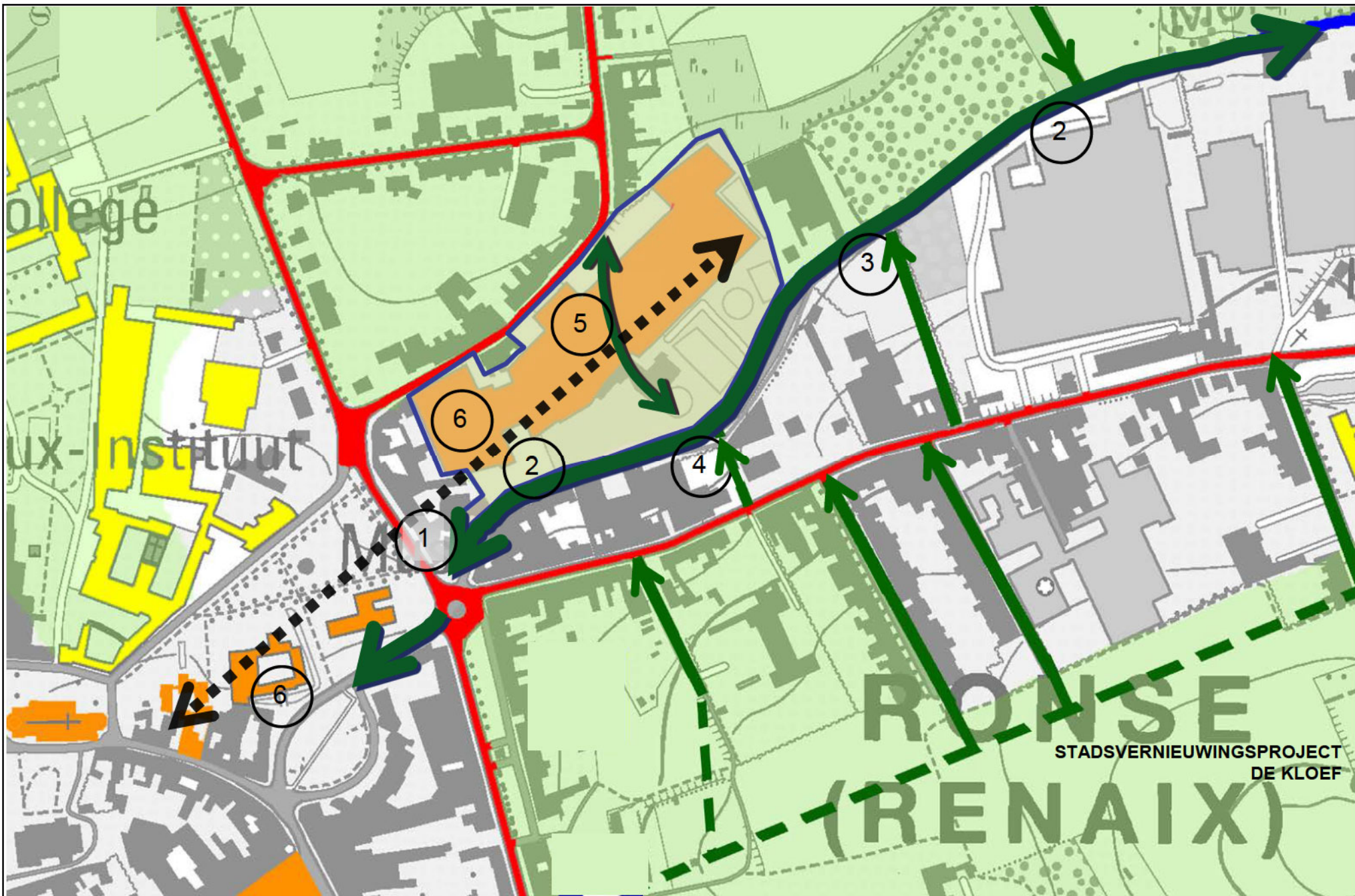
(zie ook verder)

CONCLUSIE

De auto krijgt meer en meer een andere plaats en functie. Ook in Ronse is dit nu reeds voelbaar. Het is wenselijk deze tendens bewust verder te zetten en ook duurzame mobiliteit op bovenlokaal gebied te promoten.

Door het netwerk van trein en bus beter in te schakelen ontstaat een ruim aanbod van mogelijkheden om Ronse op verschillende manieren te bereiken.

Door meer en betere keuzes kan de belasting van het wegennet dalen.





6. MOBILITEIT > lokale ontsluiting

- hoe verbinden we het stedelijk weefsel met het projectgebied ?
- hoe is de ideale ontsluiting, voor langzaam verkeer tov de auto ?

De stad als verblijfsruimte

Ronse deed reeds veel inspanningen om een **kwalitatief verblijfsgebied** verder uit te bouwen. Het projectgebied paalt aan deze verblijfsruimte en kan er in de toekomst aan toegevoegd worden. Het lijkt ons het beste op lokaal niveau het **STOP-principe** verder uit te bouwen en dit ook ruimtelijk uit te werken. Dit kan door het trage verkeer (groene routes / Stappen en Trappen) duidelijk te structureren naast het personenverkeer (rode routes / Openbaar vervoer en Personen auto's).

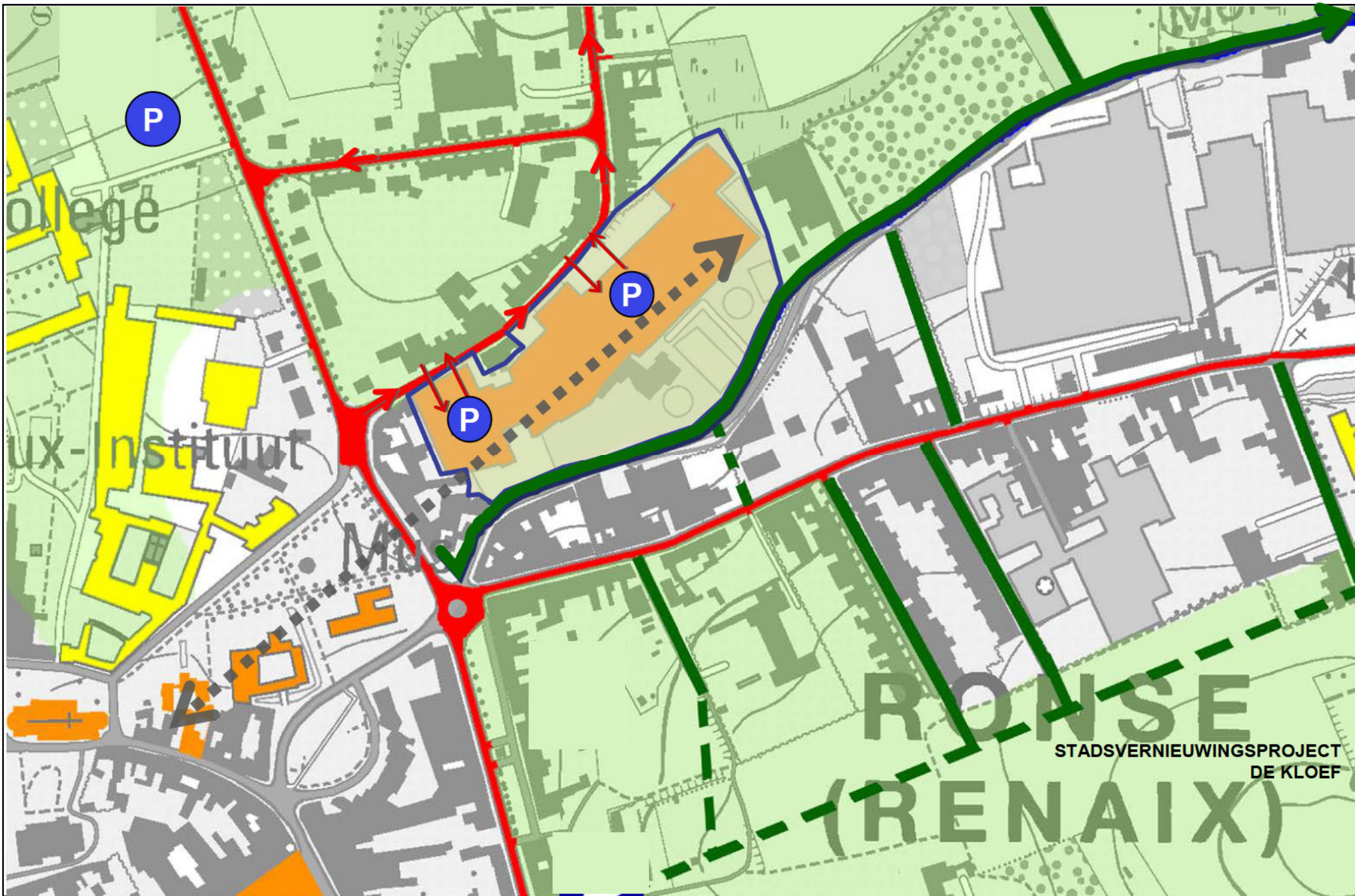
GROENE ASSEN

Steegjes, Trage wegen (fietsers, voetgangers, inwoners, bezoekers)

Ronse heeft nog verschillende kleine verbindingswegels. Ze worden nog intensief gebruikt en maken deel uit van een oud looppatroon waarlangs bewoners de kortste weg zochten naar hun bestemming. Ook het project 'De Nieuwe Leie' willen we koppelen in het patroon van de langzame paden en tevens verbinden met het stadsvernieuwingsproject De Kloef. Ook in dit project werd de ontsluiting via trage wegen grondig onderzocht.


Verder uit te werken of te onderzoeken voorstellen :


1. poortfunctie
 - culturele as en groene as koppelen
 - scharnierpunt
2. beekstraat
 - uitbouwen als recreatieve groene as
 - enkel lokaal verkeer voor aanpalenden
 - ontsluiting terrein voor voetgangers en fietsers
 - koppeling met wandel- en fietspaden / Sint-Hermes route en pad naar Muziekbos
3. uitwerking doorsteek via Gebroeders Dopchiestraat met beekstraat, aandacht voor:
 - inrichting van de straat
 - breder looppad met verlichting
 - verbreden brugje over beek
4. uitwerking koppeling via Ninovestraat Appartementsgebouw
 - nieuw te realiseren koppeling
 - met doorsteek naar projectgebied
5. paden door het projectgebied
 - nieuw te realiseren doorsteek
 - confrontatie project met bewoners
6. fietsen
 - fietsaccommodatie: fietsenstalling
 - fietsverhuur
 - witfietsen



LEGENDE

gewenste ruimtelijke structuur

 groene as:
LAAGDYNAMISCH NETWERK
voetgangers, fietsers
(lokaal verkeer)

 rode as:
HOOGDYNAMISCH NETWERK
bezoekers, laden en lossen



6. MOBILITEIT > lokale ontsluiting

RODE ASSEN

**Toegang project gebied, parkeren, laden en lossen
(auto's, autocars, leveringen, ...)**

We onderzochten verschillende mogelijkheden om de meest gunstige ontsluiting te bekomen.
We lieten ons adviseren door de verkeersdeskundige van Technum die het mobiliteitsplan van Ronse ontwierp,
en de Rohm – mobiliteitsambtenaar.

Voorstellen verkeersontsluiting:

- beekstraat niet gebruiken voor gemotoriseerd verkeer
 - belangrijkste reden: huidig rond punt laat intensiever in- en uitgaand verkeer NIET toe, de hoek met de Ninovestraat is te scherp, hierdoor zouden 5 wegen op dit kruispunt uitkomen = te hoge belasting
 - enkel lokaal verkeer toelaten, geen doorgaand verkeer
 - toegang ook voor brandweer en speciaal vervoer evenementen blijft
 - beekstraat kan zich ontwikkelen als groene as
- Wolvestraat
 - lokaal verkeer, éénrichtingsstraat,
 - aanpassing profiel + rooilijn
 - toegang tot 2 verschillende parkings
 - uitgaand verkeer via Sint Ambrosiusstraat, éénrichtingsstraat
 - dienstentogang

Onderzoek parkeren:

Onderzoek belasting van de site door parkeren / nu hoge opp. van de site.

Onderzoek bij andere Culturele Centra leert ons:

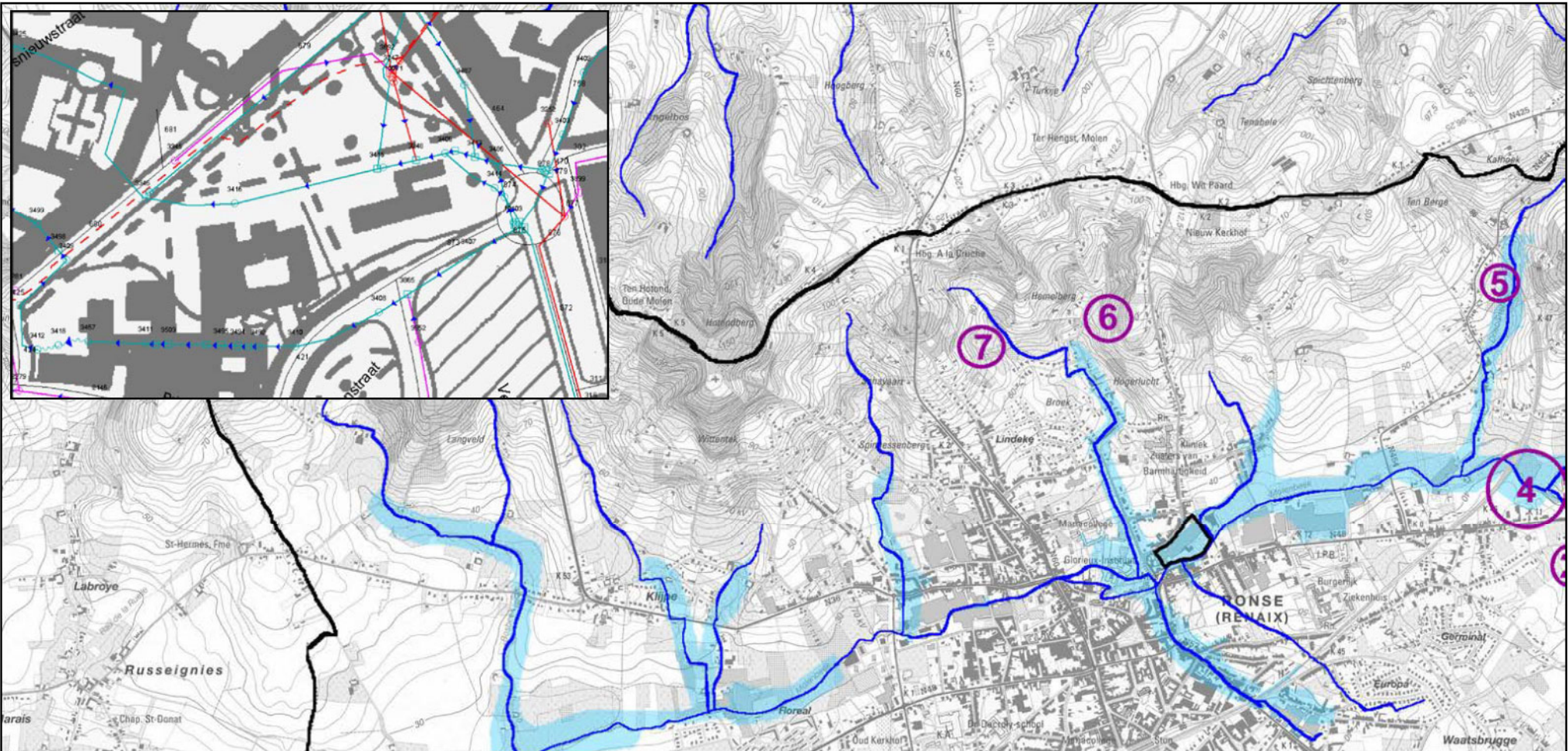
- dat deze parking slechts een **beperkt** deel van de tijd **volledig** gebruikt wordt
- dat de reeds genoemde maatregelen de **verkeersdruk** kunnen doen **afnemen**

We stellen daarom 2 parkings voor:



- een permanente parking (1) en
- een tijdelijke toegankelijke parking (2) voor grotere evenementen, met ook andere functies
- totaal: de gevraagde parkings zijn zeker gerealiseerd zijn

Over-flow parkings ?

- een extra studie zou kunnen uitmaken of een reeds bestaande parking als een overflow parking zou kunnen dienst doen, (bvb parking Instituut Glorieux)
- in ieder geval zal bij de verdere uitwerking door de ROHM een mobiliteitseffectenrapport (Mober) gevraagd worden



LEGENDE

-  risicozones overstromingen
-  waterlopen
-  geplande bergingbekkens



7. WATER

Strategie van de twee netwerken

Uit deze planningsstrategie ontstaan twee belangrijke sturende dragers.

- een hoogdynamisch netwerk met functies als verkeer, dienstverlening, bedrijven, (rode assen)
- een laagdynamisch netwerk met functies als natuur, water, recreatie, wandelen, fietsen (groene assen)

Beiden netwerken hebben verschillende snelheden en functies. Door ze bewust te gebruiken in ruimte en tijd, kunnen ze duurzaam aangestuurd worden waardoor de stad verder aan kwaliteit wint.

Water en Natuur

Het groene netwerk heeft als hoofdstructuur het water en draagt functies als natuur.

De molenbeekvallei is een uniek gebied die cultuur historische en natuurlijke aspecten verenigt. De molenbeek was eigenlijk een levensader voor de stad Ronse. Ten onrechte verdwijnt ze ondergronds, net aan het projectgebied waardoor in het centrum de beek volledig afwezig is.

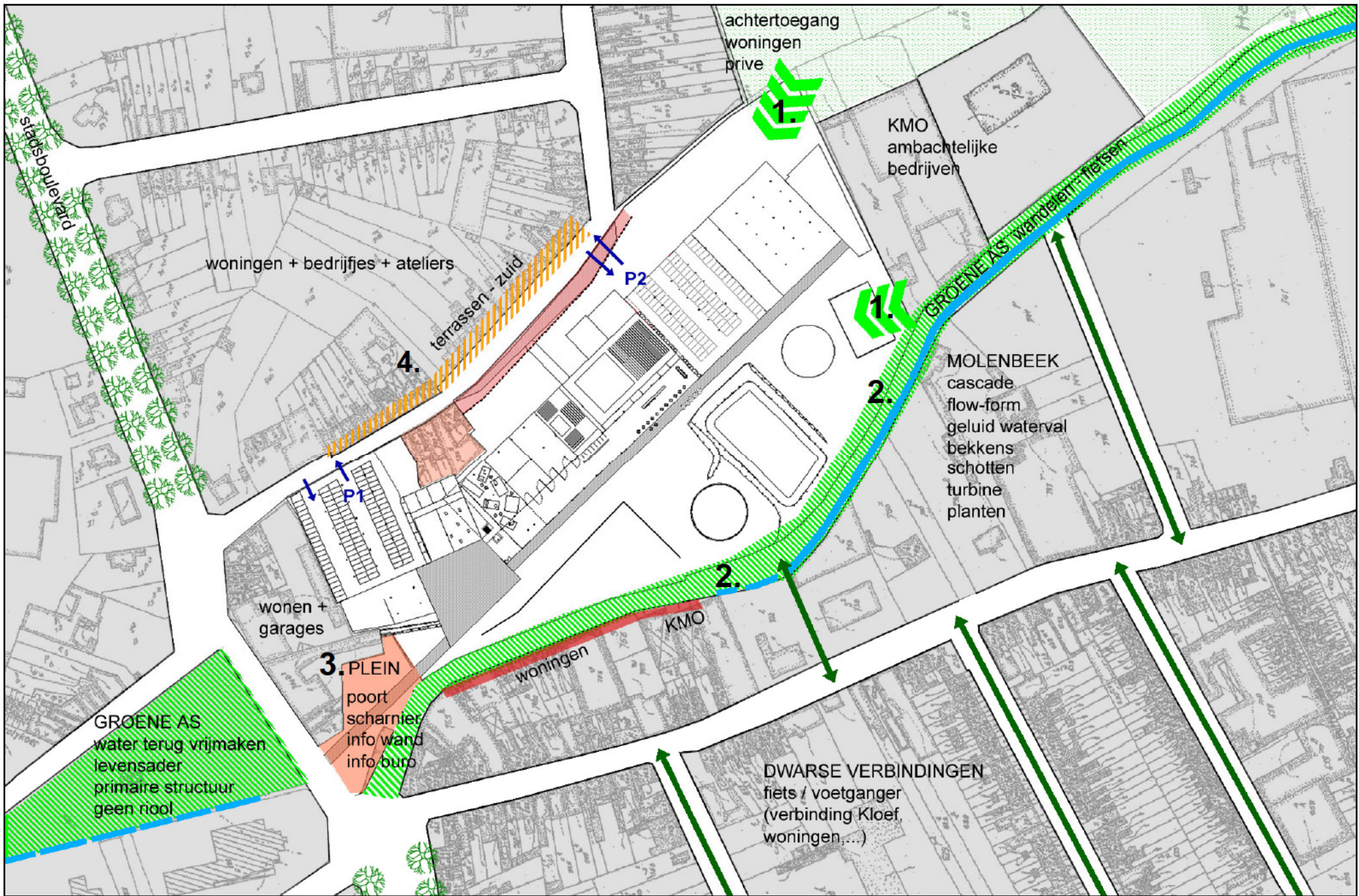
In het industrieel landschap was de beek een krachtbron, bron van water en open riool. Recent (1999 – 2000) zorgde de Molenbeek voor wateroverlast.

De volledige waterproblematiek zou op een geïntegreerde manier op verschillende schaalniveaus aangepakt kunnen worden. Met als gewenste planontwikkelingen:

- een zuivere beek, met een beheersbaar debiet (geen overstromingen)
- een beekvallei met hogere landschappelijke waarde

Te nemen beheersmaatregelen :

- afkoppeling vuil waterafvoeren / collectoren + **waterzuivering**
- buffering bij te hoog debiet hogerop / **bufferbekkens** – schotten / zie kaart,
- vergroten **buffercapaciteit** van de beek door **cascades**
- creëren van **watervlakken** of spiegels naast kabbelend geluid (rustgevend)
- hierop aansluitend opbouwen van een **energierad**
 - ref. ecopower / zie verder
- aangepast **maai-beheer** van de oevers + vallei (hogere biodiversiteit planten)
- onderzoek tot meer **openmaken** van de beek
 - ter hoogte van de Bruul
 - contact met water herstellen
 - huidige vernauwingen in de overwelfde beek sneller op te lossen
- extra beschermende **bermen** bij eventuele waterproblemen
 - vaststellingen : op basis van de studie Grondmij Belgroma / belast met studie rioleringen van Ronse
 - bij max. regenbui, geen overstromingsgevaar meer !
 - timing van de uitwerking maatregelen afstemmen op dit project
 - **advies**: bouwen extra **beschermende berm** op de site, zorgt ervoor dat de beek niet kan overlopen via het projectgebied



LEGENDE



8. CONTEXT : ACTIVERING VAN DE CONTEXT

Het project staat niet alleen. De context bepaald het project.

Het project zal op zijn beurt de context, de omgeving herbepalen.

1. Link met de beekvallei

- de beekvallei krijgt terug een verbinding via de tuin van de site
- continuering van de groene vinger
- KMO zonevoor ambachtelijke bedrijven
 - opleggen duidelijke afspraken i.v.m. groei, bouwvolume
 - functies, bebouwde oppervlaktes enz....

2. Uitbouwen groene as

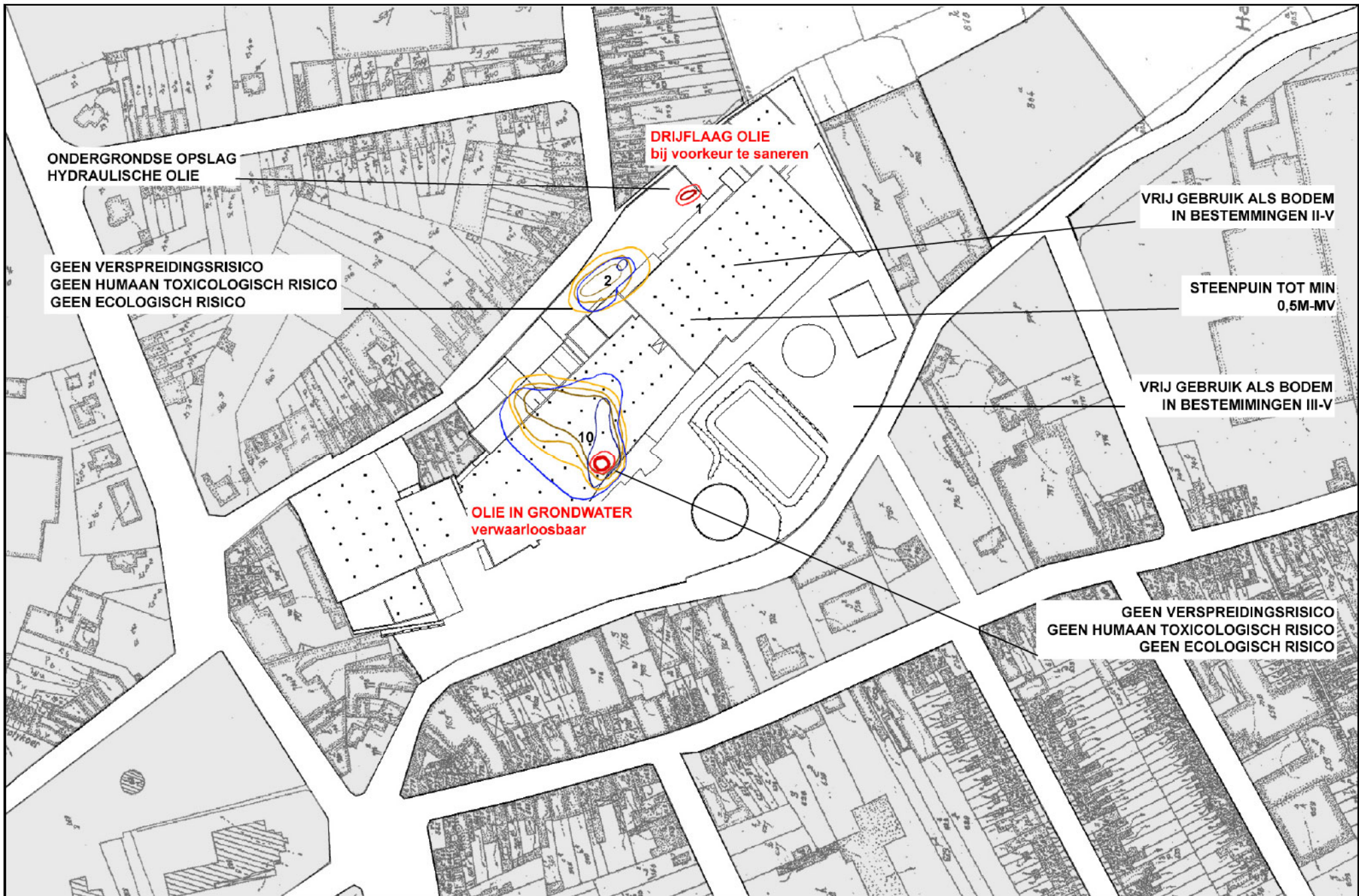
- beekstraat
 - enkel lokaal verkeer, 30km per uur regel
 - fietsers + voetgangers, (fietstroute, start wandelingen)
- dwarse verbindingen (o.a. met de kloef)
- aanpak molenbeek (cascades, schotten, waterrad)

3. Poort, scharnier

- cultuur + groene-as en toegang tot het project worden via dit scharnierpunt aan elkaar gelinkt
- profielwegenis wordt aangepast (geen apart rijvak)
- stedelijk plein - toegang
- verwerven

4. Wolvestraat

- toegangsas wagen + laden en lossen
- op termijn verwerven van ingesloten woningen
- herbekijken profielering wegenis (ruimer voetpad / terrassen worden mogelijk)
- rooilijn aanpassen (ifv ruimer voetpad)



ONDERGRONDSE OPSLAG
HYDRAULISCHE OLIE

DRIJFLAAG OLIE
bij voorkeur te saneren

VRIJ GEBRUIK ALS BODEM
IN BESTEMMINGEN II-V

GEEN VERSPREIDINGSRISICO
GEEN HUMAAN TOXICOLOGISCH RISICO
GEEN ECOLOGISCH RISICO

STEENPUIJN TOT MIN
0,5M-MV



VRIJ GEBRUIK ALS BODEM
IN BESTEMMINGEN III-V

OLIE IN GRONDWATER
verwaarloosbaar




GEEN VERSPREIDINGSRISICO
GEEN HUMAAN TOXICOLOGISCH RISICO
GEEN ECOLOGISCH RISICO

LEGENDE




1,2 dichlooretheen in het grondwater

-  overschrijding van de achtergrondwaarde
-  overschrijding van 80% van de bodemsaneringsnorm

vinylchloride in het grondwater

-  overschrijding van de achtergrondwaarde
-  overschrijding van 50% van de bodemsaneringsnorm
-  overschrijding van 80% van de bodemsaneringsnorm

minerale olie

-  overschrijding van de achtergrondwaarde
-  overschrijding van 50% van de bodemsaneringsnorm
-  overschrijding van 80% van de bodemsaneringsnorm



9. BODEM

De site is een Brownfieldsite waar de aanwezige bodemverontreiniging aandacht vraagt bij de herontwikkeling. Samenwerking met de diensten van OVAM is hier een prioriteit.

Om dit probleem ten gronde aan te pakken maakt een **milieudeskundige** deel uit van ons **ontwerpteam**. Zodat ontwerpers en bodemdeskundigen in elke fase van het ontwerp kunnen zoeken naar de best haalbare en betaalbare oplossing.

ACTUALISATIE BBO

De actualisatie van het beschrijvend bodemonderzoek vermeldt drie verontreinigde zones:

- zone 1. ter hoogte van de voormalige opslag hydraulische olie
- zone 2. ter hoogte van de voormalige stookplaats
- zone 10. ter hoogte van de voormalige blekerij

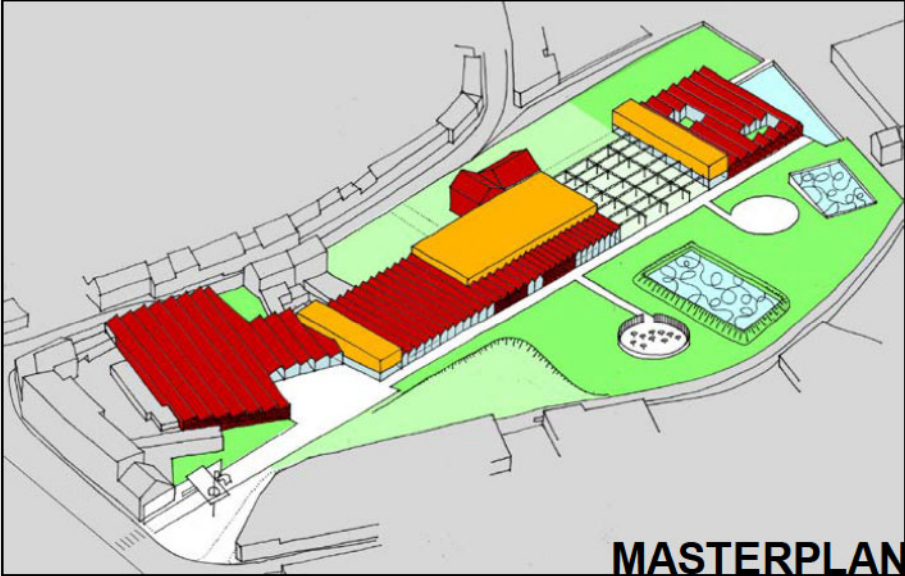
Deze vervuiling is en blijft **stabiel** onder de huidige omstandigheden. Ten opzichte van het eerste beschrijvend bodemonderzoek is geen verdere verspreiding van de vervuiling opgetreden en zijn de concentraties lichtjes afgenomen. Geen van de drie onderzochte risico's (verspreiding, humaan toxicologisch en ecologisch) is aanwezig. **Er is geen ernstige vervuiling aanwezig.**

Ook indien de volledige betonplaat weggenomen zou worden, hoeft niet gesaneerd te worden; dit zowel voor bestemming woongebied, als voor dagrecreatie en verblijfsrecreatie. De enige beperking wordt gevormd door het verbod om grondwater als drinkwater te gebruiken. Aangeraden wordt de drijfslag olie ter hoogte van zone 1 te saneren bij afbraak van de bijgebouwen en verwijdering van de olietanks. Ten opzichte van de gehele bouwkost is dit een zeer beperkte kost.

CONCLUSIE ACTUALISATIE BBO - TOEKOMST

Gedurende het ontwerpproces zal de milieudeskundige, als deel van het ontwerpteam, adviseren omtrent de mogelijke nieuwe risico's ten gevolge van bepaalde ontwerpbeslissingen. Deze moeten namelijk gestuurd worden zodat geen nieuwe risico's ontstaan - hetzij verspreiding, hetzij humaan toxicologisch of ecologisch. Dit zou namelijk een dure en omvangrijke sanering kunnen betekenen. Een voorbeeld hiervan is het creëren van preferentiële grondwaterstromingen die een verspreidingsrisico kunnen inhouden.

Op deze manier wordt de, weliswaar beperkte, bodemvervuiling als randvoorwaarde opgenomen bij de herontwikkeling van de site.



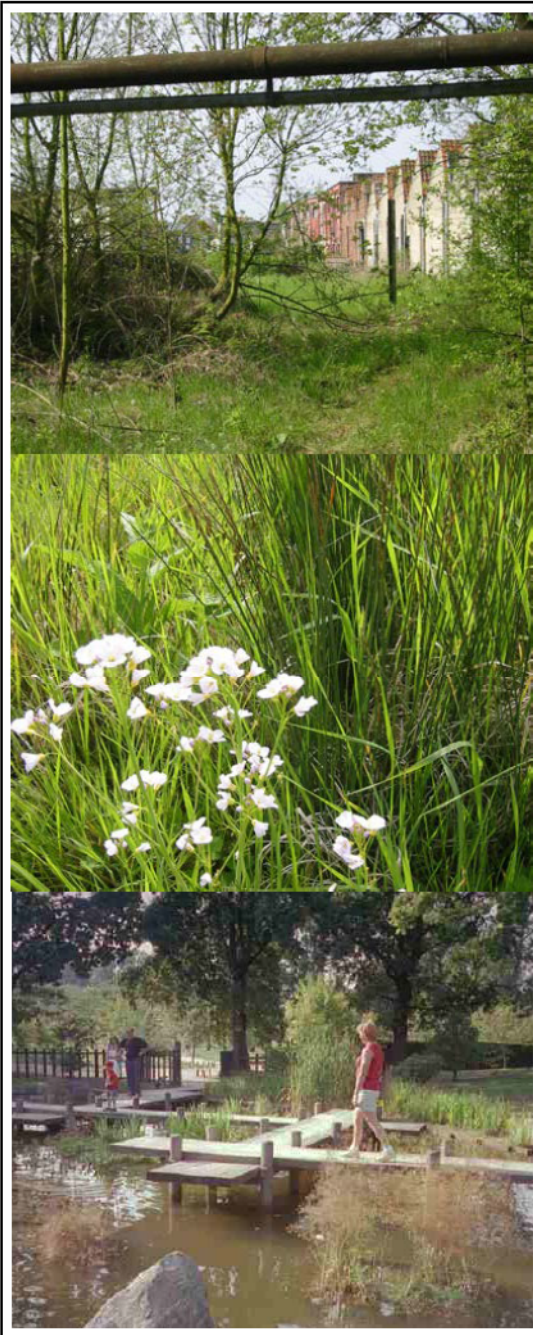
MASTERPLAN

10.1. HISTORISERENDE COMPONENT.



industriële landschap - collectief geheugen - herinnering vasthouden - recuperatie - (her-)gebruiken van wat er is - waterbekkens - afbraakmateriaal opslaan in schanskorven





10. BUITENAANLEG & TUIN

De inrichting kan gebaseerd worden op 3 inhoudelijke pijlers.

- Een historiserende component - textielindustrie
- Een ecologische component - beekvallei
- Een culturele & recreatieve component - cultureel centrum

1. HISTORISERENDE COMPONENT.

Naar analogie van een aantal voorbeelden van Europese post-industriële parken, wordt hier vertrokken van het idee, dat het industrieel-archeologisch verhaal moet doorschemeren in de te ontwikkelen aanleg. De nog bestaande elementen, o.a. de waterbekkens, leidingen, zijn **getuigen** van een specifiek verhaal van de **textiel-industrie** verbonden met de geschiedenis van Ronse. Ze dienen de herinnering vast te houden en te appelleren aan het collectief geheugen.

2. ECOLOGISCHE COMPONENT.

De typologie van de lobbenstad met een groene vinger langs de Molenbeek is bepalend voor de inrichting van het gebied. Het groen moet zoveel mogelijk de typologie van de inheemse vegetatie, dit betekent: een "spontane" typologie benaderen. De nadruk ligt wel op een gericht beheer en een daarmee samenhangende plantenkeuze, die bodemsluiting voorop stelt (hetgeen het onderhoud laag houdt). Het beeld moet er één zijn, van een "Natuurlijk" uitziend park en niet van een gesofisticeerd aangelegd stadspark. Dit kan natuureducatief ondersteund worden door infopanelen. Eén van de bekkens, kan een kikkerpoel worden (- die hij nu in feite al is -), wat op zich al een "ecologisch evenement" is. Er ontstaat zo een stuk in de stad dringende strook natuur, die recreatief kan benut worden, en deel uit maakt van de waardevolle beekvallei.

3. CULTURELE & RECREATIEVE COMPONENT.

De inrichting kan een recreatieve meerwaarde vormen, zonder dat ze overmatig of overladen wordt "ingericht". Hier wordt gekozen voor een sequentiële wandeling, met andere woorden een filmische wandeling, waarlangs men zowel historische, recreatieve als ecologische elementen tegenkomt. De "doorwandeling", die gebeurt via een knuppelpad, verheft zich boven het maaiveld, behalve daar waar er een "kruising" of ontmoeting gebeurt met één van de "punten" met een verblijfswaarde, waarop buiten-evenementen kunnen gebeuren. Ze loopt ook "over" waterbekkens en wordt ter hoogte van het langwerpige bekken "opengeplooid" in een waterlabyrinth. Dat is een doolhof dat met drijvende paden "op" het water loopt. De zigzag-wandeling via het knuppelpad, kan ook verlaten worden, door geritmeerd terug te koppelen op de evenementen-as, die langs het gebouw wordt ontwikkeld. Buiten exposities en manifestaties krijgen ook mogelijkheden binnen dit plan.

Aandachtspunten

- Afbraakmaterialen worden zoveel mogelijk verwerkt en ter plaatse gehouden in **schanskorven**.
- **Industriële** componenten worden in de tuin verwerkt : karretjes, pompen, oude leidingen.
- Een wandel / **fietspad** kan het terrein dwarsen.

10.2. ECOLOGISCHE COMPONENT.



waardevolle beekvallei - waterminnende planten - inheemse vegetatie - waterinfiltratie



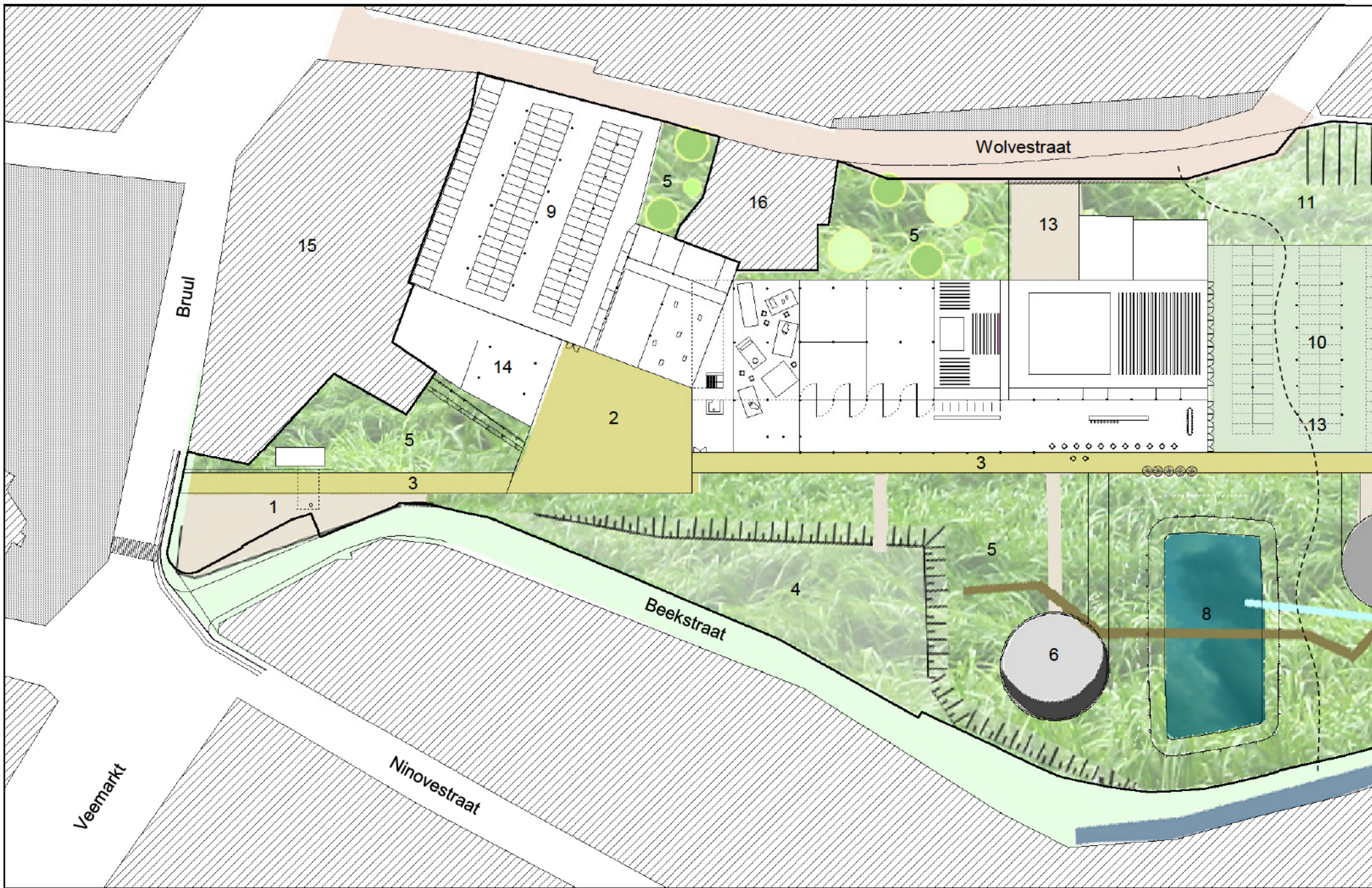
10.3. CULTURELE & RECREATIEVE COMPONENT.

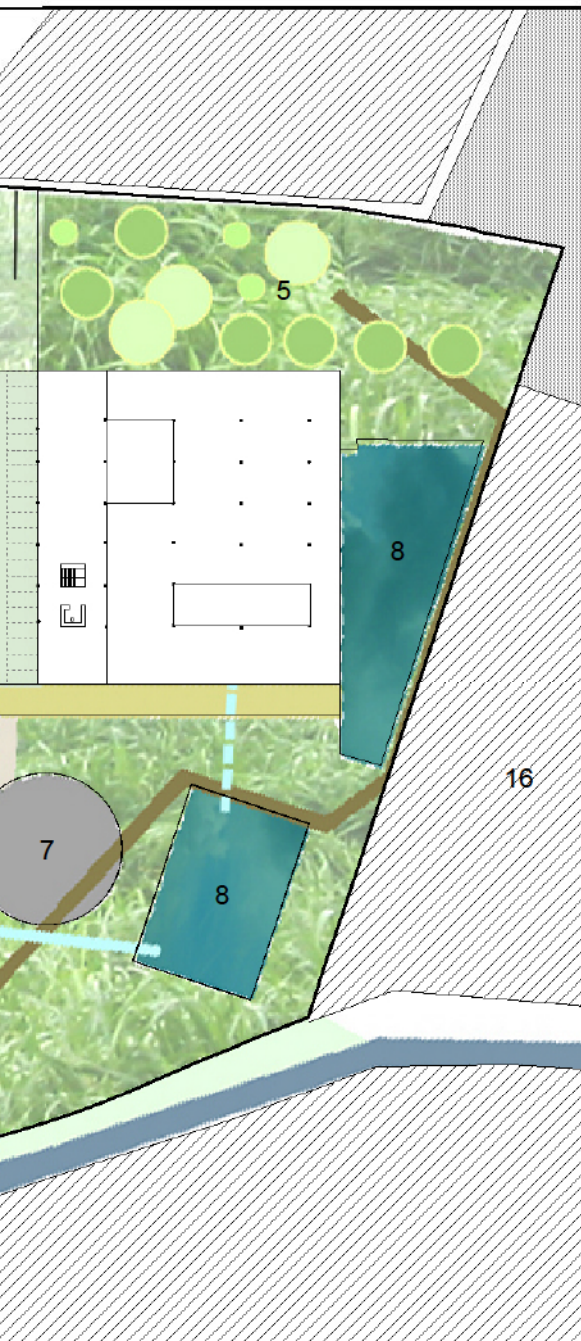


FOTO IMPRESSIE EVENTUELE NIEUWE TOESTAND

verhoogd pad - ontdekking van de tuin - waterlabyrint - terras - ruimte voor artistieke ingrepen - componenten uitgewerkt door kunstenaars

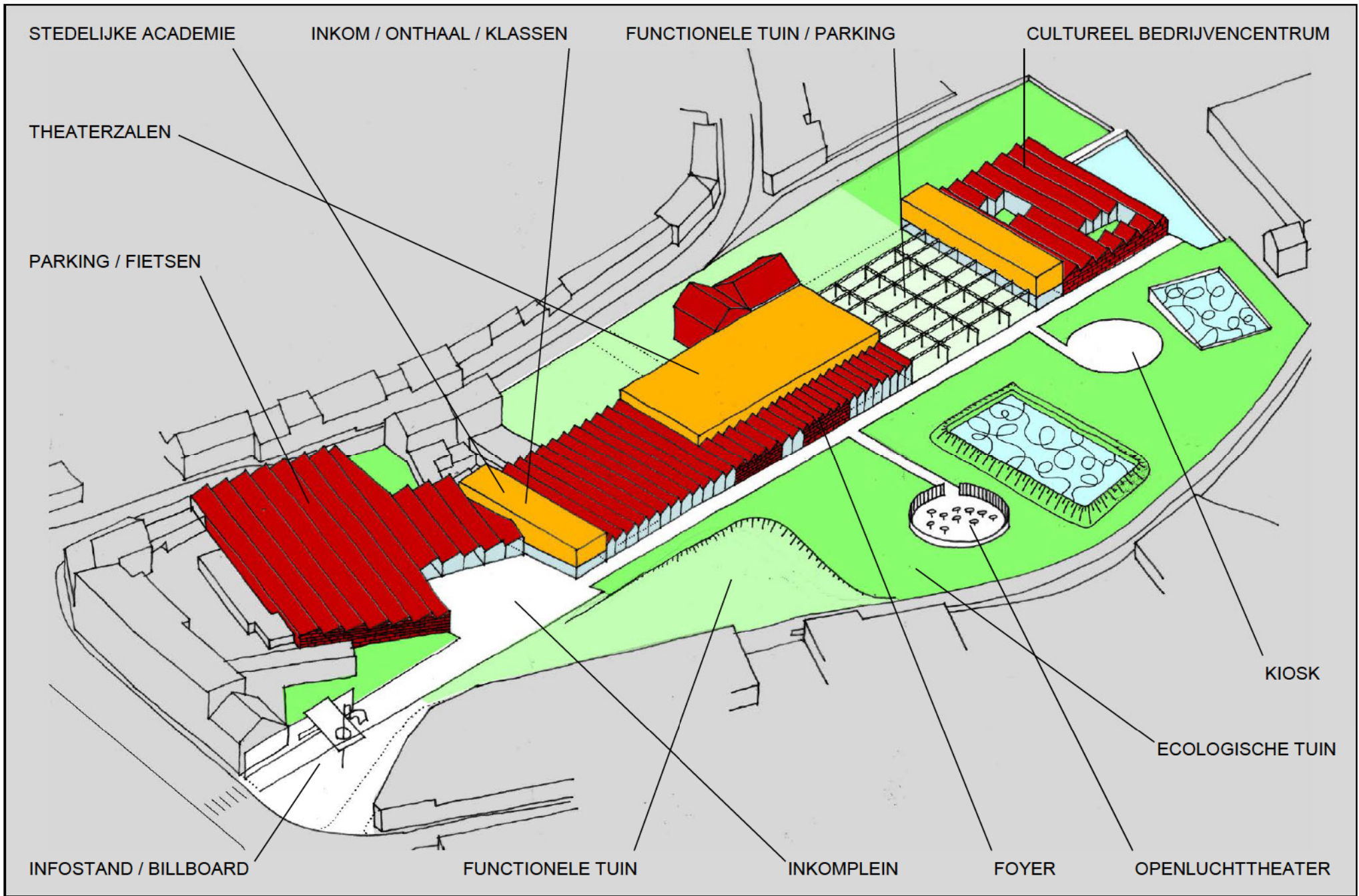






11. MASTERPLAN - TUIN

1. inkomluifel / infostand / billboard
2. voorplein / inkom
3. circulatiepad - wandelen en fietsen
4. functionele tuin - openluchtmanifestaties
5. ecologische tuin
6. openluchttheater
7. kiosk
8. waterbekkens
9. hoofdparking, binnen - ca 110 P
10. functionele tuin
nevenparking, buiten - ca 100 P
manifestatieplein
11. functionele tuin - parkeren, openluchtmanifestaties
12. functionele tuin - laden en lossen
13. fietspad
14. fietsenberging
15. bestaande appartementen en garageboxen
16. ingesloten huizenrij
17. de noordboom - kmo-zone



12. MASTERPLAN - TUIN + BEBOUWING

Het bestaande gebouw / FABRIEK

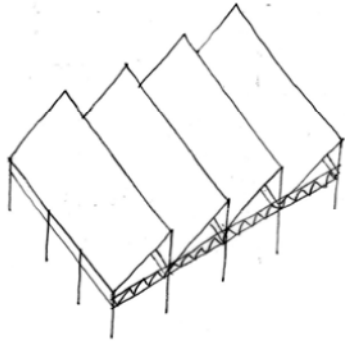
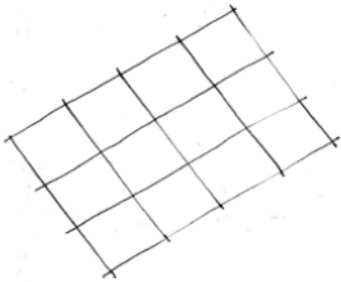
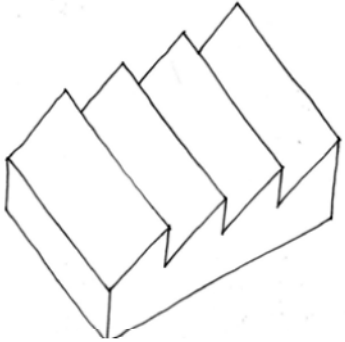
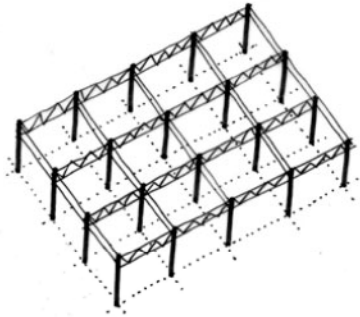
wordt op verschillende manieren hergebruikt.

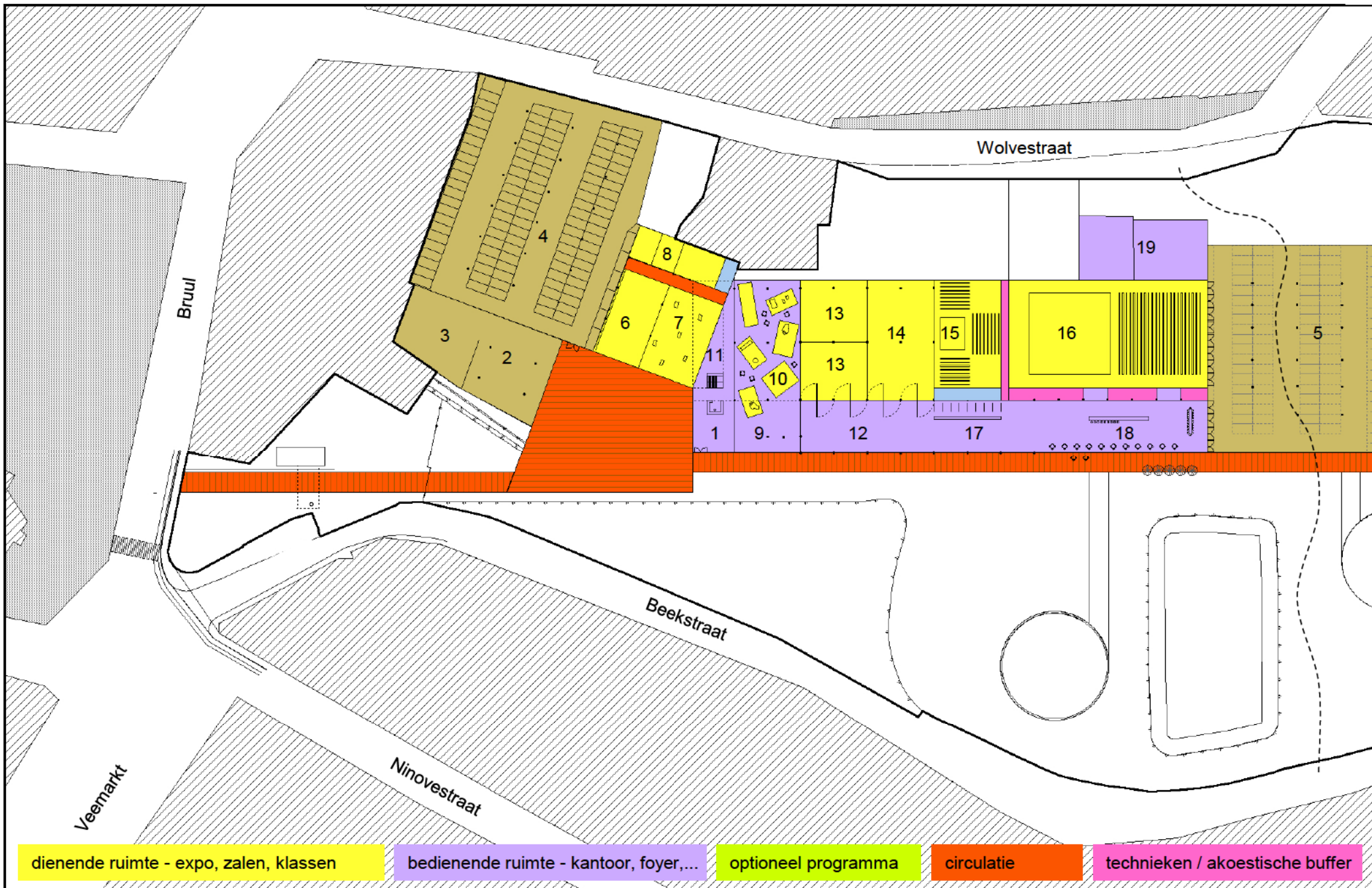
- STRUCTUUR / slopen van de sheddaken
palen en verbindende structuur zorgen voor een doorlopend grid
- PARAPLU / sanering sheddak
beschermend dak
- GEBOUW / sanering gebouw
ifv het programma met nieuwe vloer

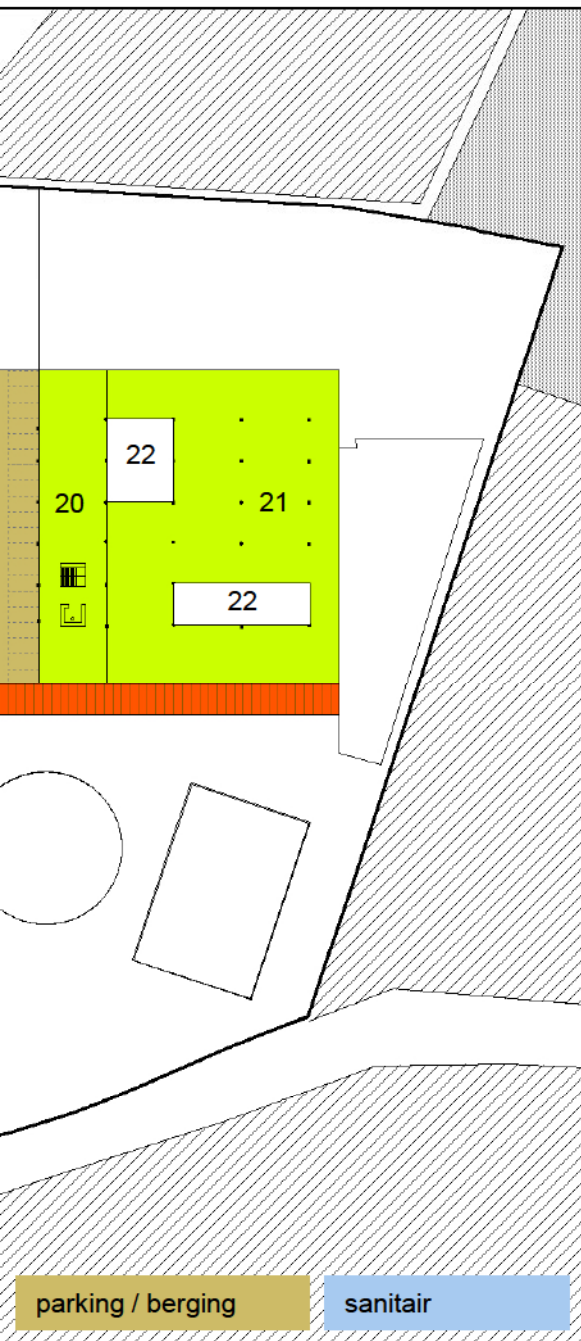
NIEUWBOUW

Daar waar de structuur van het gebouw helemaal niet tegemoet aan de programmavraag wordt een nieuwbouw gepland.

- NIEUWE THEATERZALEN
- NIEUWBOUW met KLASSEN...
- NIEUWBOUW met BURELEN...







13. MASTERPLAN - BEBOUWING

GEMEENSCHAPPELIJKE FUNCTIES

1. inkom / onthaal
2. fietsenberging
3. berging
4. hoofdparking, binnen - ca 110 P
5. functionele tuin
nevenparking, buiten - ca 100 P
manifestatieplein

STEDELIJKE ACADEMIE

6. danszaal
7. klas: beeldende kunsten
8. klas: woord / muziek
9. foyer
10. muziekdozen
11. klassen: woord / muziek
(nivo +1 en +2)

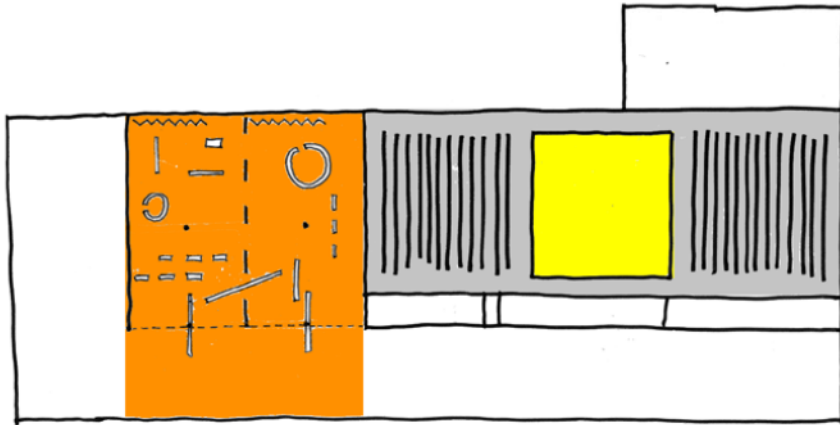
CULTUREEL CENTRUM

12. foyer
13. museale ruimte / expo
14. polyvalente zaal
15. arenatheater
16. schouwburgzaal
17. vestiaire
18. café
19. kantoren / artiestenruimte / kleedkamers / zalen voor cultureel gebruik

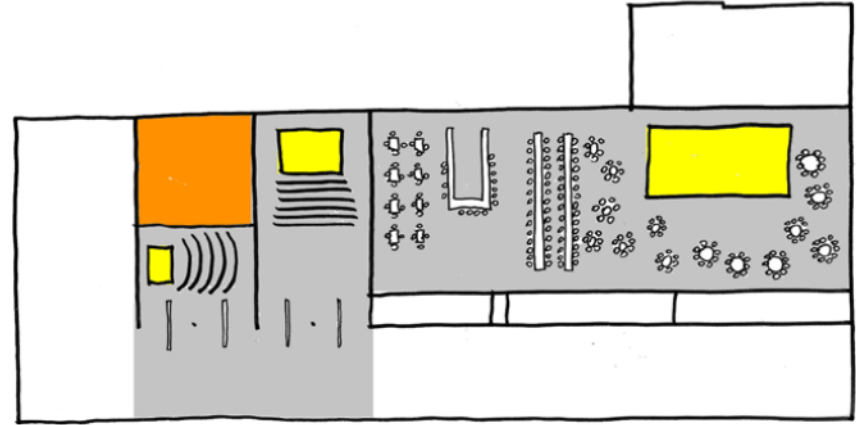
OPTIONEEL PROGRAMMA - CULTUREEL BEDRIJVENCENTRUM

20. onthaal / kantoren / klassen volkshogeschool / ...
21. galerijen / ateliers / sociale economie / ...
22. patio's

14. MULTIFUNCTIONALITEIT ZALEN



TENTOONSTELLING - CULTUURMARKT - MUZIEKTHEATER - OPERA
MUSEUMCOLLECTIE - BOEKENBEURS



VERNISAGE - STAND-UP COMEDIAN - KINDERTHEATER SCHARLAKEN DAK
GALADINER - CONGRES

PARKING / FIETSEN

ZALEN / KLASSEN

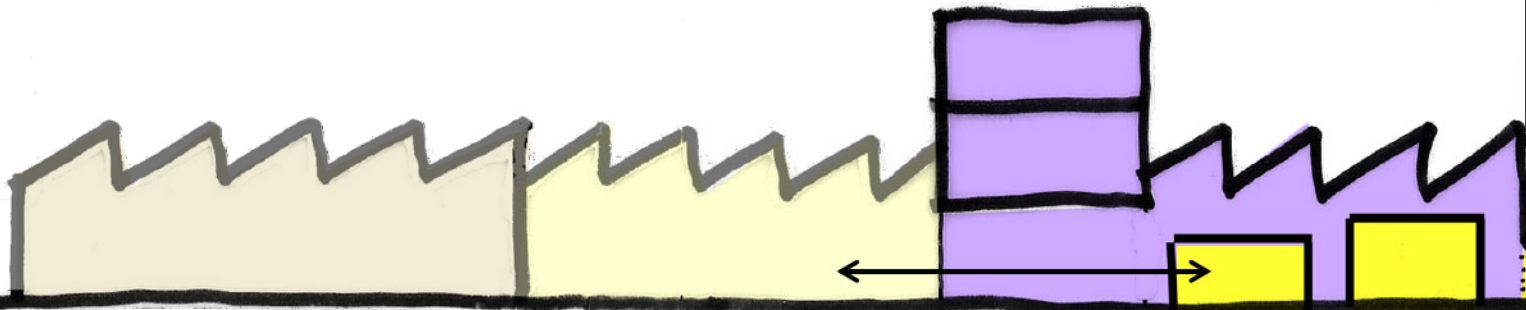
KLASSEN

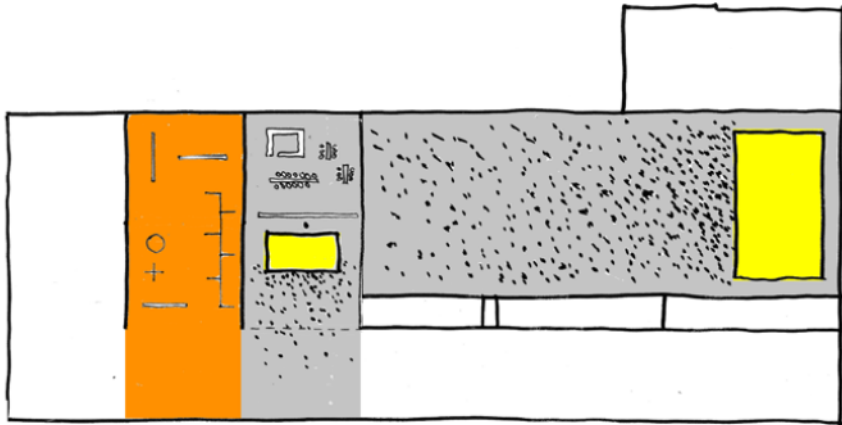
MUZIEKDOZEN

dienende ruimte - expo, zalen, klassen

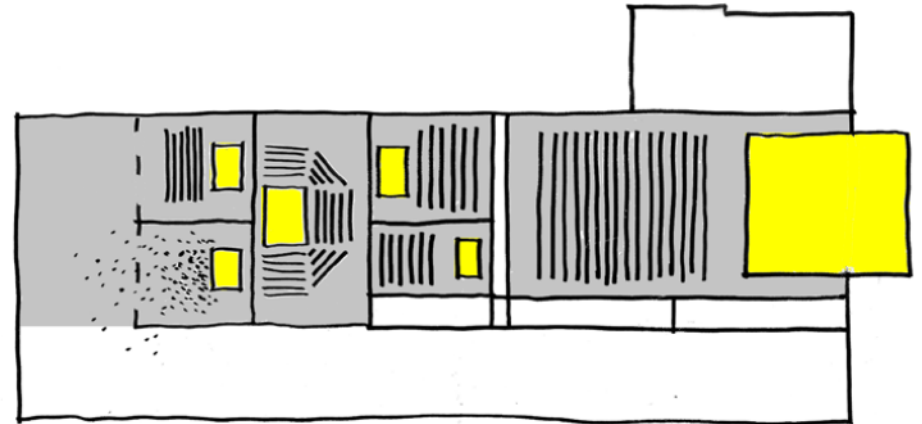
bedienende ruimte - kantoor, foyer,...

optioneel programma





EXPO - NACHTEN V/D POËZIE - PODIA FESTIVAL - POPCONCERT



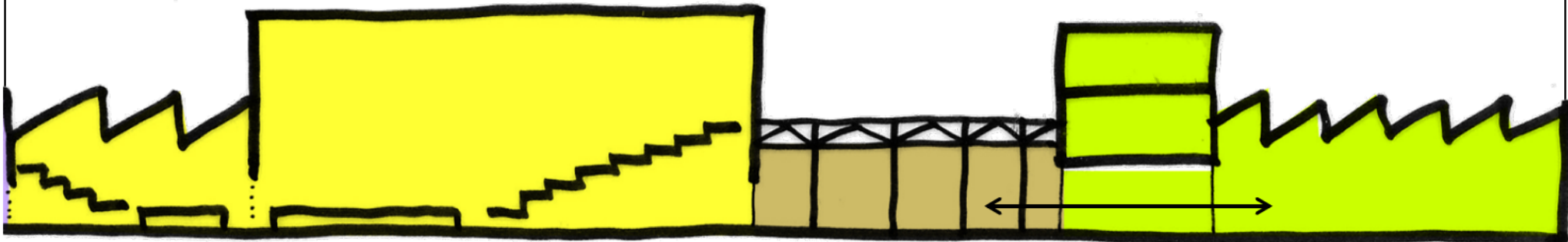
ARENATHEATER - KLASSIEK CONCERT - FILMVOORSTELLING
PERFORMANCE - DANSVOORSTELLING

ARENATHEATER

GROTE ZAAL

FUNCTIONELE TUIN

CULTUREEL BEDRIJVENCENTRUM





15. CULTUREEL BEDRIJVENCENTRUM

Ook het tweede deel van het CC heeft een multifunctionele structuur. Hiermee willen we kansen openlaten om startende of bestaande initiatieven een onderdak te geven. We denken hierbij aan uiteenlopende functies.

In ons voorstel voorzien we een nieuwbouw gedeelte voor compactere ruimten en een gesaneerd gedeelte met grote ruimten.

- nieuwbouw gedeelte
geschikt voor kleinere lokalen zoals :
 - burelen, leslokalen van een volkshogeschool,
 - vergaderzalen
 - ateliers voor ontwerpers / fotograaf / modeontwerper
 - administratie galleriehouder,
 - grafische vormgeving / productontwikkeling / multimedia webdesign
 - verenigingsleven
 - voorzieningen voor lokale cultuur
- het gerenoveerd gedeelte (fabriekshal)
opbouw dmv verplaatsbare en geïsoleerde tussenschotten,
 - ateliers voor kunstenaars
 - private galerij
 - sociaal culturele initiatieven
 - plaats voor sociale economie
 - decor bouwer
 - winkel design meubelen
- patio's met binnentuinen
groene eilanden middenin creatieve ruimten

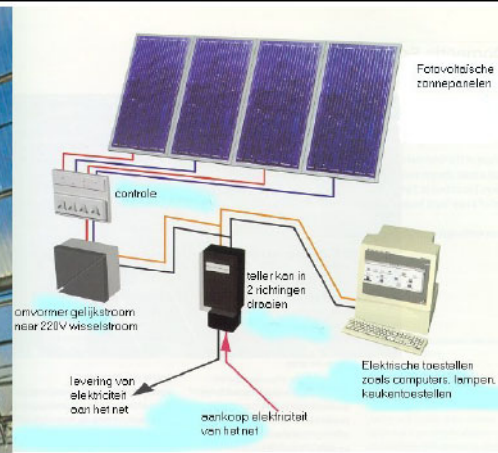
Dit deel van het cultureel centrum zal eerder gedragen worden door private initiatieven.

We sommen een aantal **activiteiten** op die hier kunnen doorgaan:

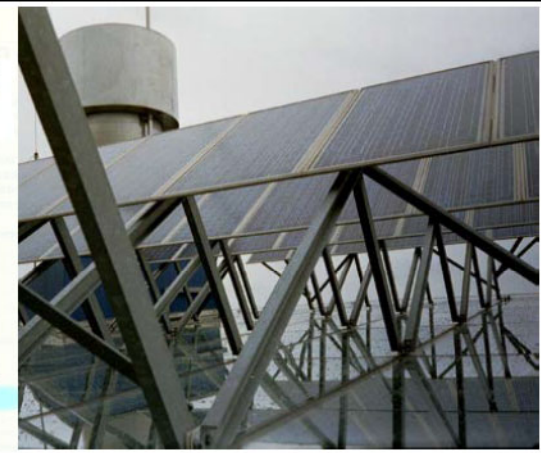
productpresentaties | persvoorstellingen | modeshows | producttrainingen | vakevenementen |
beurzen | studiedagen | brainstormsessies | workshops | lezingen | seminars |
jaarvergaderingen | incentives | recepties | filmopnamen | fotoshootings | locatiesettings |
culturele evenementen | ...



energiedak : Noorden - hoge reflectie van neutraal noorderlicht via isolerende platen, daglicht



energiedak : Zuiden - PV panelen wekken stroom op



UITBOUWEN VOORBEELD PROJECT OP VEELERLEI VLAK :

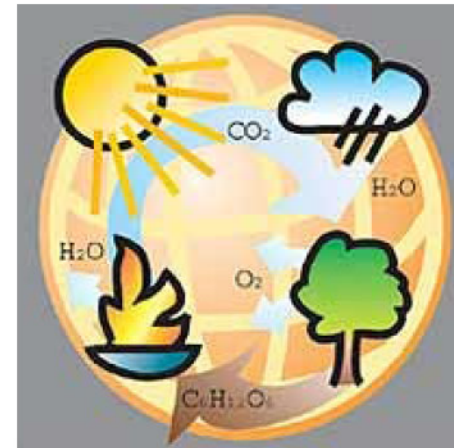
- energieneutraal gebouw
- CO2 neutraal ontwerp
- toepassen principes duurzaam bouwen
 - zuinig waterbeheer, (gebruik regenwater, waterbuffering, waterinfiltratie)
 - zuinig energiebeheer,
 - zuinig materiaalbeheer, duurzame materialen



energie rad : molenbeek met oude molen of watterrad

QuickTime™ and a TIFF (LZW) decompressor are needed to see this picture.

nieuw watterrad, attractief en winstgevend



CO2 neutraal ontwerp: CO2 uitstoot in balans - pellets of bio-olie van koolzaad

16. DUURZAAM BOUWEN

Energiedak

Het dak van de huidige fabriek wordt gesaneerd. Het principe van een sheddak wordt behouden. Langs de noorderkant wordt diffuus licht in de ruimte verdeeld dmv een speciale lichtverdelende en warmte-isolerende plaat. Langs de zonzijde stellen we voor om een energiedak met fotovoltaïsche panelen te installeren. Het dak produceert op jaarbasis voldoende elektriciteit. Hierdoor is een **energieneutraal project** mogelijk.

Uit te werken voorstellen :

- financiering van dit projectdeel is mogelijk door verschillende participanten aan te trekken zoals:
 - de stroomleverancier voor het projectgebied / via aanbesteding aanstellen
 - de Provincie en de Europese Unie / speciale subsidies
 - de stad Ronse en zijn inwoners (vgl Eeklo en aandelen in groene stroom)
- groene stroomcertificaten en brengen extra winsten op
- realisatie energieneutraal gebouw
 - (gebouw met op jaarbasis geen elektriciteitsverbruik)
- dit energiedak kan een primeur zijn voor de regio,

Verwarming op bio-olie of met Pellets :

Graag hadden we dit project realistisch en ook duurzaam uitgewerkt, ook op technisch gebied. Streefdoel zou een **CO2 neutraal project** kunnen zijn. Hierdoor veroorzaken we geen bijkomende CO2 last bij de verwarming.

Uit te werken voorstellen / te onderzoeken:

- installatie aanpassen aan bio-olie i.p.v. stookolie
- aanvoer van bio-olie in Ronse
 - pellets zijn reeds leverbaar
 - bio-olie en kweek van koolzaad = economie van de toekomst
- een neutraal project naar CO2 last is voorlopig nog een unicum op deze schaal,

Energierad

Het debiet en het verval van de beek zijn voldoende om een kleine watermolen op te starten. Op deze manier herstellen we een oude traditie

Uit te werken voorstellen / te onderzoeken:

- evenals bij het energie dak kan dit ism een energieleverancier uitgewerkt worden
- verdere studie debiet en verval
- opbrengst eerste raming 5 tot 7,6 kW

Gewenste ontwikkeling :

Het project kan een **demonstratieproject** worden op het vlak van duurzaam bouwen door de best beschikbare technologie toe te passen op een duurzame drager.

- demonstratieproject – uitwerken unieke voorbeelden
- Energieneutraalproject
- CO2 neutraal project



