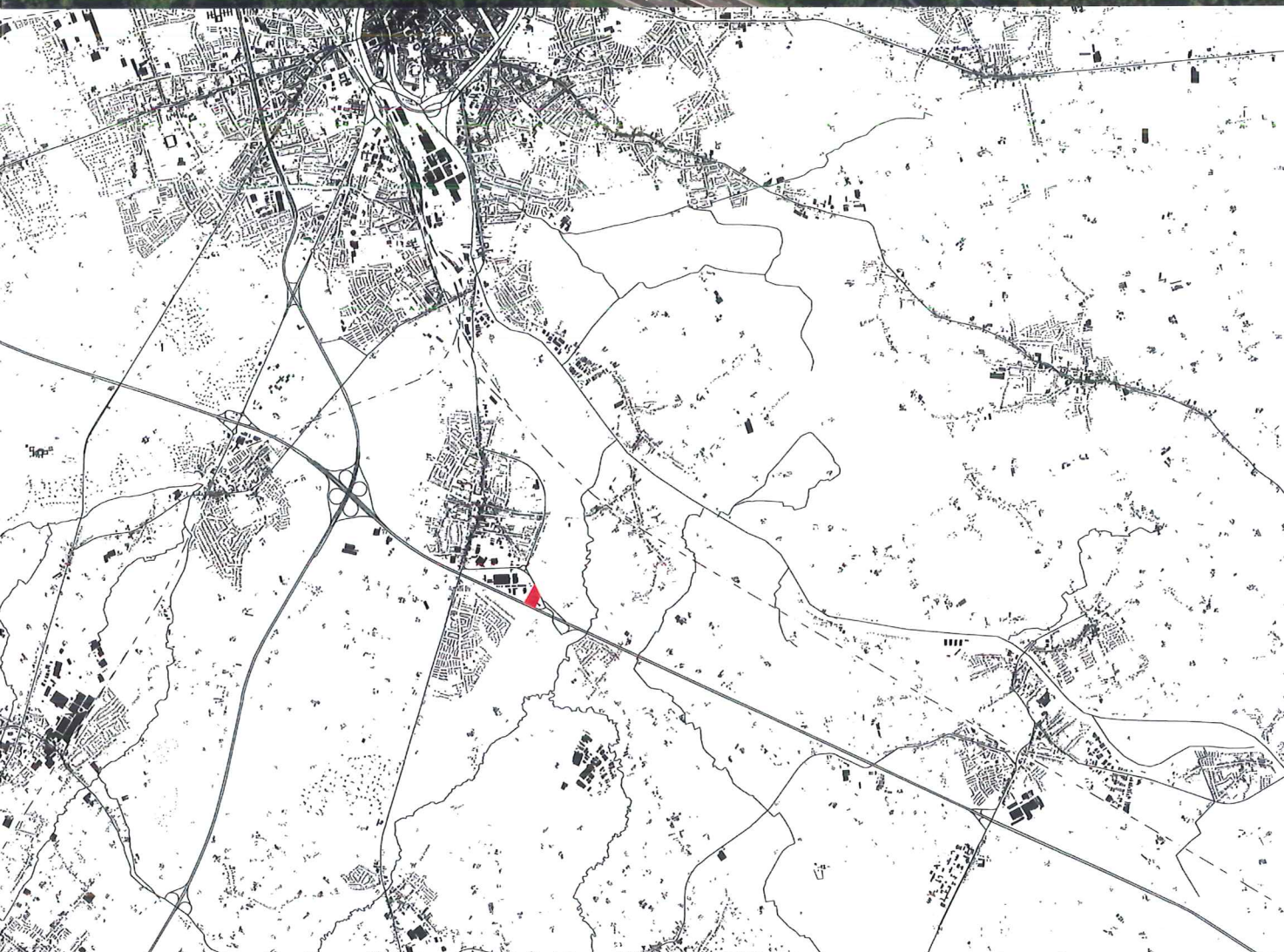
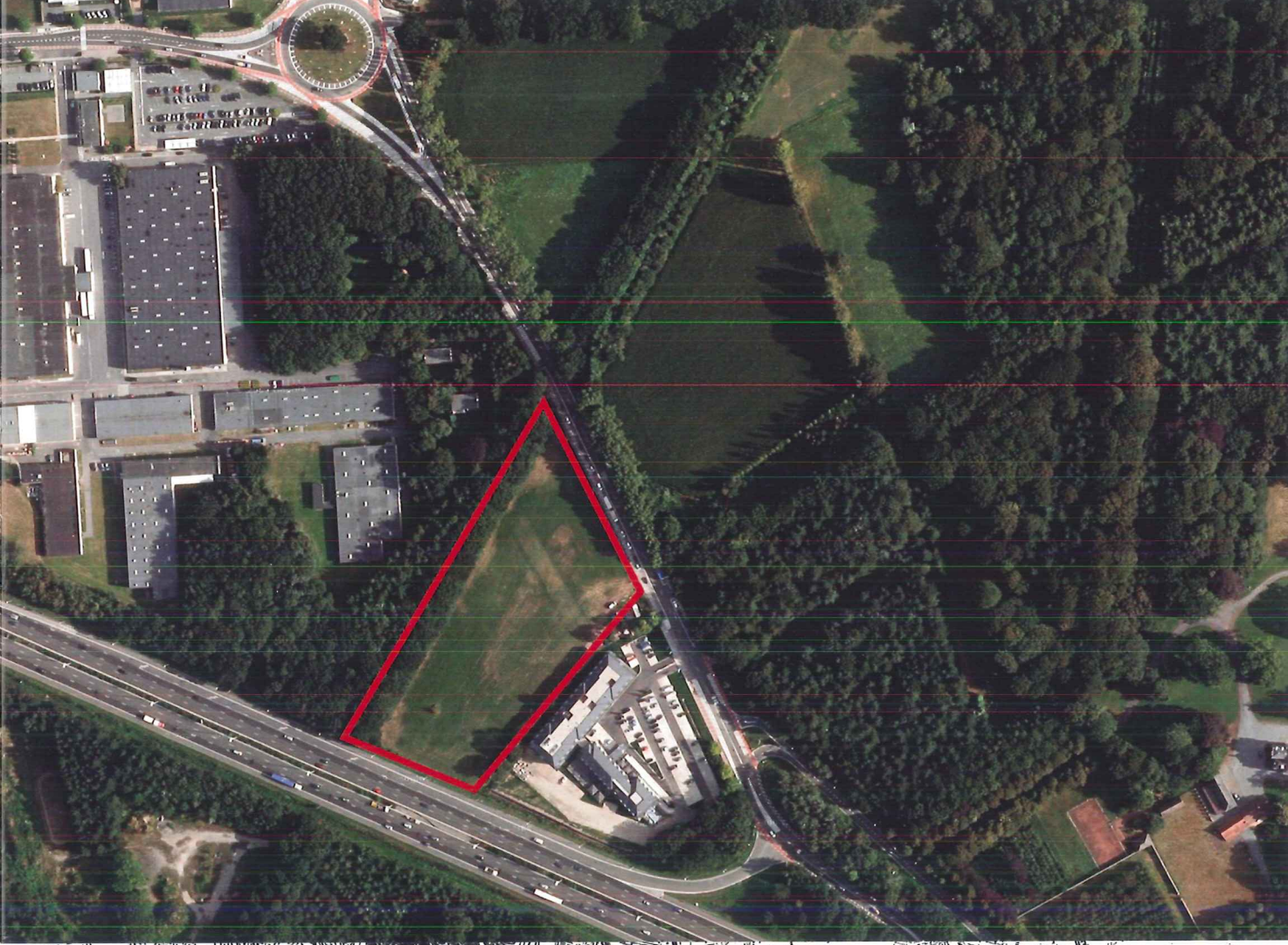


volledige studieopdracht voor de
bouw van een pendelparking te
Oostkamp

00 1915 B



1/ CONCEPT

INFRASTRUCTUURNETWERK

De carpoolparking is binnen het grotere infrastructuurnetwerk optimaal gelegen op verschillende schaalniveau's.

Gelegen aan de afrit 9 'Oostkamp' van de E40 vormt de parking een verzamel-punt voor pendelverkeer komende vanaf het westelijk deel van de kust en de Westhoek (E40 Oostende-Veurne), de Oostkust (E403-N31-N371 Brugge-Zeebrugge-Blankenberge) en centraal West-Vlaanderen (E403 Roeselare-Torhout) richting Gent en Brussel. Bovendien is de parking, via de ringweg rond Oostkamp (N50-Gruuthuselaan) en de radiale uitvalsweg N50 (Kortrijksestraat), goed bereikbaar voor pendelaars uit de zuidelijke rand van Brugge. De gekozen locatie aan de invalsweg vanaf het afrittencomplex naar de kern van Oostkamp maakt de parking vlot bereikbaar zowel vanaf de E40 als uit de kern zelf. Bovendien is de parking daar zeer zichtbaar.

Het stelsel van functionele fietsroutes zorgt ervoor dat de pendelparking nu vrij goed ontsloten is per fiets voor de inwoners van de kern van Oostkamp. Fietsers kunnen de parking vlot en veilig bereiken via de Kapellestraat en het vrijliggende fietspad langs de N50-Gruuthuselaan. Door de parkeerplaatsen langsheen de N50g-Kapellestraat te verzamelen in een parking op de site wordt ook dat stuk weg veiliger voor de zwakke weggebruiker. De woonwijk Nieuwenhove is via de fietsroute langs de N50-Kortrijkstraat en de Siemenslaan met de parking verbonden. De realisatie van een fietsbrug over de E40 op het tracé van de dreef vanaf het kasteel Gruuthuise naar Nieuwenhove zou voor de bewoners van deze wijk zowel een kortere als veel veiligere functionele route naar de parking betekenen. Deze ingreep maakt het aantrekkelijker voor pendelaars die wonen ten zuiden van de E40 om met de fiets naar de parking te komen en stimuleert zo een meer duurzame vorm van voor- en natransport.

INFRASTRUCTUURNETWERK

1. afrittencomplex nr9 'Oostkamp'
 2. N50-Gruuthuselaan
 3. N50-Kortrijksestraat
 4. N50g-Kapellestraat
 5. wijk Nieuwenhove
 6. nieuwe fietsbrug
- + PROJECT als pendelparking

AANLEG VAN BOVENLOKALE INFRASTRUCTUREN



GUNSTIGE LIGGING PENDELPARKING BINNEN HET NETWERK





CULTUURHISTORISCH LANDSCHAP

De site is gelegen binnen het Brugse Veldgebied, een grote aaneengesloten bosgordel ten zuiden van Brugge. Op de armere zandgronden (wastina's) werd vroeger weinig aan landbouw gedaan. De gebieden kenden een heidevegetatie en werden in de loop van de 18^{de} en 19^{de} eeuw sterk bebost. Van de vele boscomplexen blijft nu maar een aantal fragmenten over: dit boscomplex werd geleidelijk aan aangevuld met een patroon van dreven. Het resulterende landschap, dat ook als ankerplaats beschermd is, valt vandaag ruwweg uiteen in een deel met een vrij open karakter en een deel met een eerder gesloten karakter.

Het open deel wordt bepaald door de meanderende loop van de Rivier- en de Hertsbergebeek. Het landschap bestaat er voornamelijk uit graslanden met alluviale beekdalbosjes en kleine landschapselementen. Het gebied heeft een belangrijke ecologische waarde vanwege de natuurlijkheid van de oevers en het beekstelsysteem. Bovendien doen de aangrenzende weilanden dienst als natuurlijk overstromingsgebied.

Het eerder gesloten deel is sterk bebost. In het boslandschap worden twee systemen ingezet. Het eerste systeem omvat de resulterende structuur van de voormalige ontginningsbossen. Een strak geometrisch patroon van dreven zorgt voor een basisstructuur die afwisselend werd ingevuld met productiebossen (vroegere bosontginningen) en met akkers (recentere veldontginningen). In het gebied wordt het gridvormig patchwork vandaag aangevuld met natuurlijke bosjes en zelfs heidefragmenten. Dit systeem van ontginningsbossen komt voornamelijk voor in het noorden en het zuiden van het veldgebied. Het tweede systeem omvat het samenhangende geheel van kasteelparken centraal in de bosstructuur. De grammatica van het ontginningslandschap komt ook hier voor. Dreven met hoogstammige bomen zorgen voor hiërarchie, creëren zichtassen en verbinden de verschillende kasteeldomeinen. De domeinen vormen samen een parkachtig landschap waarin bosfragmenten, solitaire grote bomen, graslanden, open gazonnen, vijvers en bermen elkaar afwisselen. Het levert een beeld op van een soort Engelse landschappelijke parkomgeving waarin de kastelen van Gruuthuyse, De Cellen, De Hertten en Nieuwehoven via gericht ontworpen zichtassen en vista's opgenomen zijn. De structuurrijkdom van het landschap van de kasteeldomeinen levert daardoor een zeer diverse en rijke biotopen op.

De landschappelijke inrichting van de opgegeven site aan de Kapellestraat op kan de oorspronkelijke structuur van het veldlandschap, dat door de E40 doorsneden wordt aanvullen. De fietsbrug over de E40 kan als missing link het recreatieve netwerk van fiets- en wandelpaden ten noorden en ten zuiden linken en tegelijk de landschappelijke structuur van de dreven, die de basis vormt voor het recreatieve netwerk, herstellen. De pendelparking kan in het netwerk de rol opnemen van info- en fietsinstappunt.

LANDSCHAPSSTRUCTUUR

1. Loop van de Rivierbeek
 2. Ontginningslandschap
 3. kasteeldomein Gruuthuyse
 4. kasteeldomein De Cellen
 5. kasteeldomein De Hertten
 6. kasteeldomein Nieuwehoven
 7. bijkomende fietsbrug
- + PROJECT als een info- en fietsinstappunt

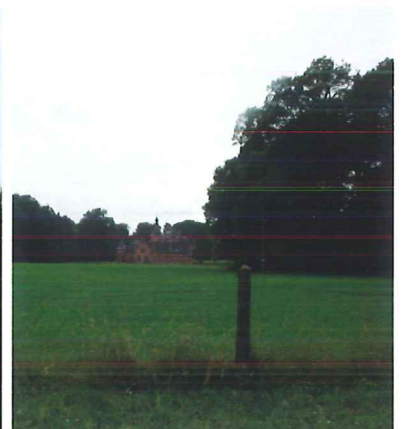
HISTORISCHE EVOLUTIE VAN DE BEBOSSING

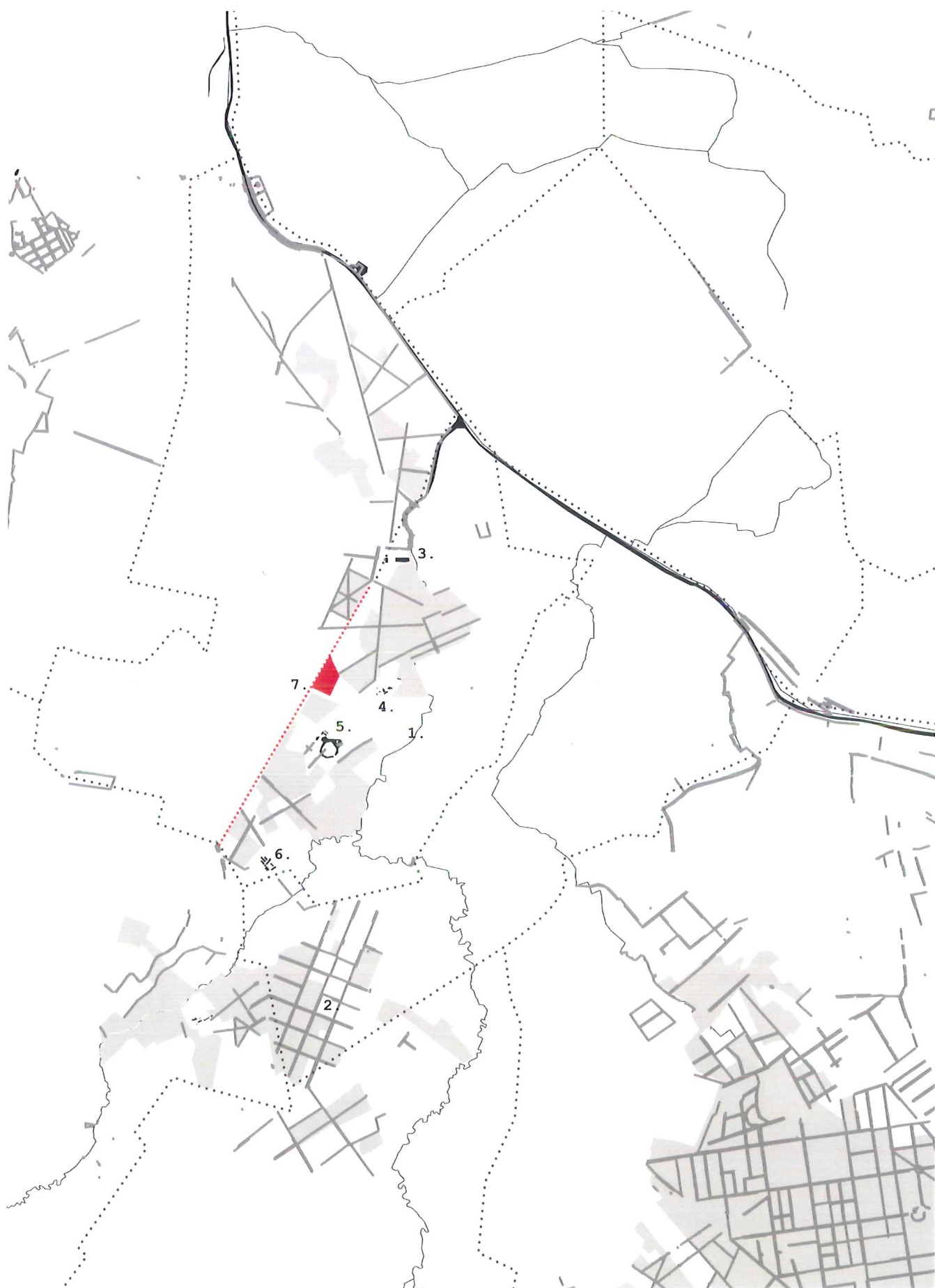


HISTORISCH LANDSCHAPSPARK MET KASTELEN



TYPE-LANDSCHAPPEN





STELSEL VAN PUBLIEKE RUIMTE

In Oostkamp komen twee types publieke ruimte voor: Ze onderscheiden zich in morfologie, relatie met publieke functies en voorzieningen en vooral in hun relatie tot het infrastructuurnetwerk.

Het eerste type wordt gevormd door de klassieke publieke ruimte in de kern zelf. Het is het stelsel van dorpsstraten waar kleinschalige commerciële functies en voorzieningen, zoals bankkantoren, kleinhandel, mutualiteiten en vrije beroepen op geënt zit. De belangrijkste straten in dit netwerk zijn de Kortrijksestraat, Brugsestraat en de Statiestraat. Dit stelsel wordt aangevuld met een aantal kleine pleinen, zoals het dorpsplein, het pastorieplein en de schooldreef. Aan deze pleinen staan een aantal belangrijke publieke functies, zoals het gemeentehuis, de pastorie, de basisschool die in de fijne korrel van het bebouingsweefsel opgenomen zijn. De pleinen doen echter voornamelijk dienst als parkings.

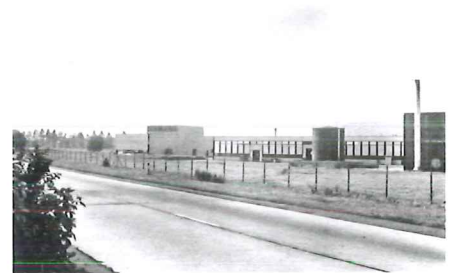
Het tweede type wordt gevormd door verschillende nieuwe centraliteiten aan de ringweg van Oostkamp. Langs deze doorgaande weg zijn geleidelijk aan een aantal grotere gemeenschapsfuncties zoals de cultuur- en sportcluster De Valkaart, de bestuurscluster Oost-Campus, de technische cluster, .. ingepast. Deze functies zijn langsheen de ringweg vlot bereikbaar met de wagen en hebben telkens een eigen parkeerveld. Deze zijn echter niet ingericht om als kwalitatieve publieke buitenruimte dienst te doen.

De inrichting van de pendelparking laat toe een bijkomende publieke ruimte of plek van centraliteit te creëren die zich inpast op het ringsysteem van Oostkamp. Het kan door zijn schaal een plek worden die in de kern van Oostkamp nog ontbreekt, namelijk dat van een groot verhard markt- en evenementenruimte. Ook het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan wijst op de nood aan een dergelijk plein: "De belevingswaarde van het centrum is gering. Er ontbreekt een centrale rustplaats langs de N50 waarrond enkele centrumfuncties gelokaliseerd zijn. Het St-Pietersplein en de Schooldreef zijn onvoldoende betrokken bij de N50 en het gemeenteplein wordt gereduceerd tot parking. De oppervlakte aan openbaar domein is eerder beperkt en karig ingericht." (uit: Informatief Gedeelte van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan, WVI, 2006, p.78, hoofdstuk Knelpunten en Potenties Hoofdkern Oostkamp). Door zijn ligging langsheen de ringweg is deze publieke ruimte makkelijk bereikbaar en kunnen er grootschaligere evenementen georganiseerd worden zonder overlast voor omwonenden. Parking wordt op die manier plein.

PUBLIEKE RUIMTE/VOORZIENINGEN

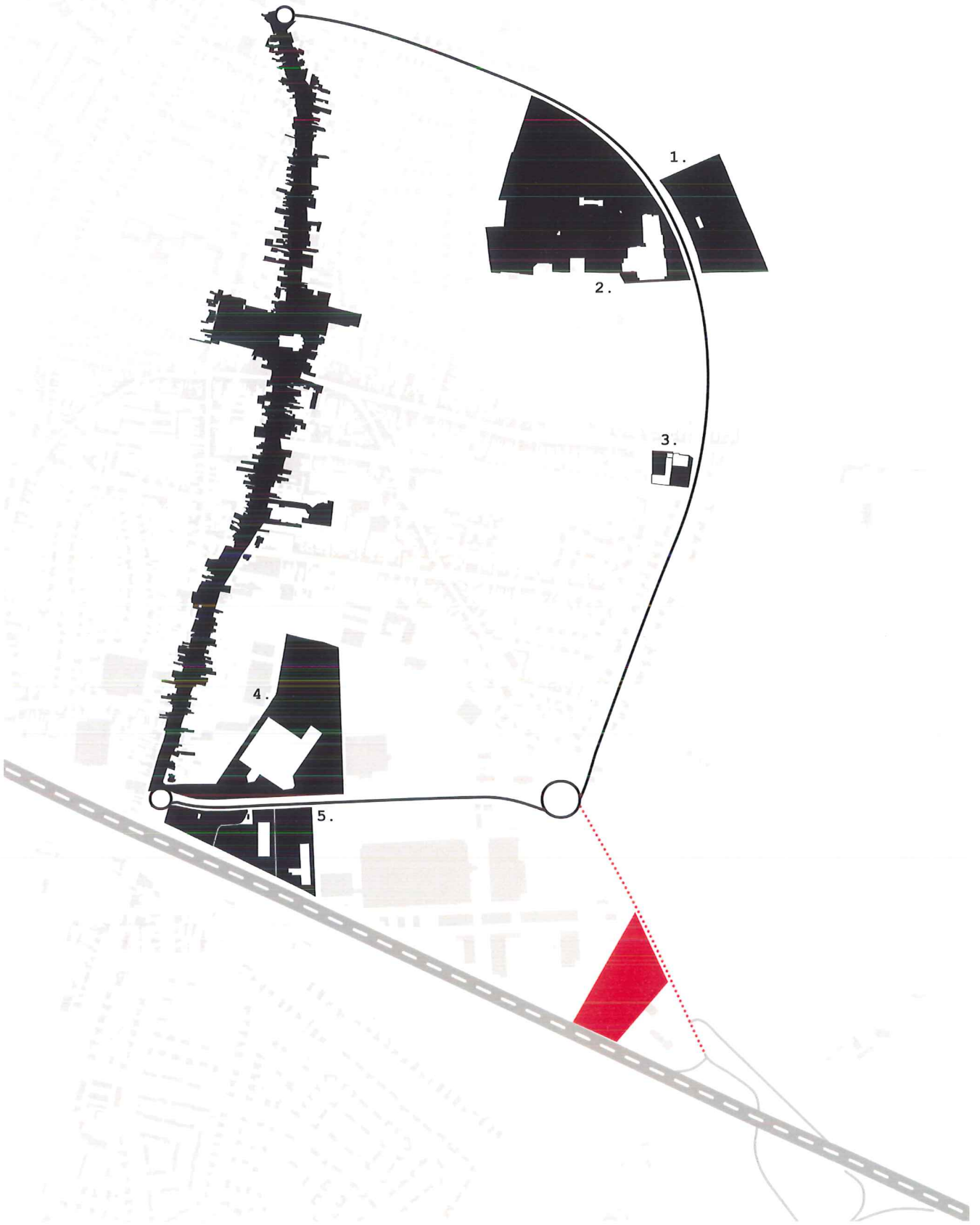
1. Begraafplaats
2. De Valkaart: cultureel centrum, zwembad, sportcentrum, vrijetijdskloket, ...
3. Post
4. Oost-Campus met bestuurs- en dienstencentrum, polyvalente zaal, jeugdhuis, ...
5. Technische diensten: politie, brandweer, containerpark + PROJECT als een markt en evenementenplein

KERKPLEIN - SIEMENSFABRIEK



TWEE TYPES VAN PUBLIEKE RUIMTE





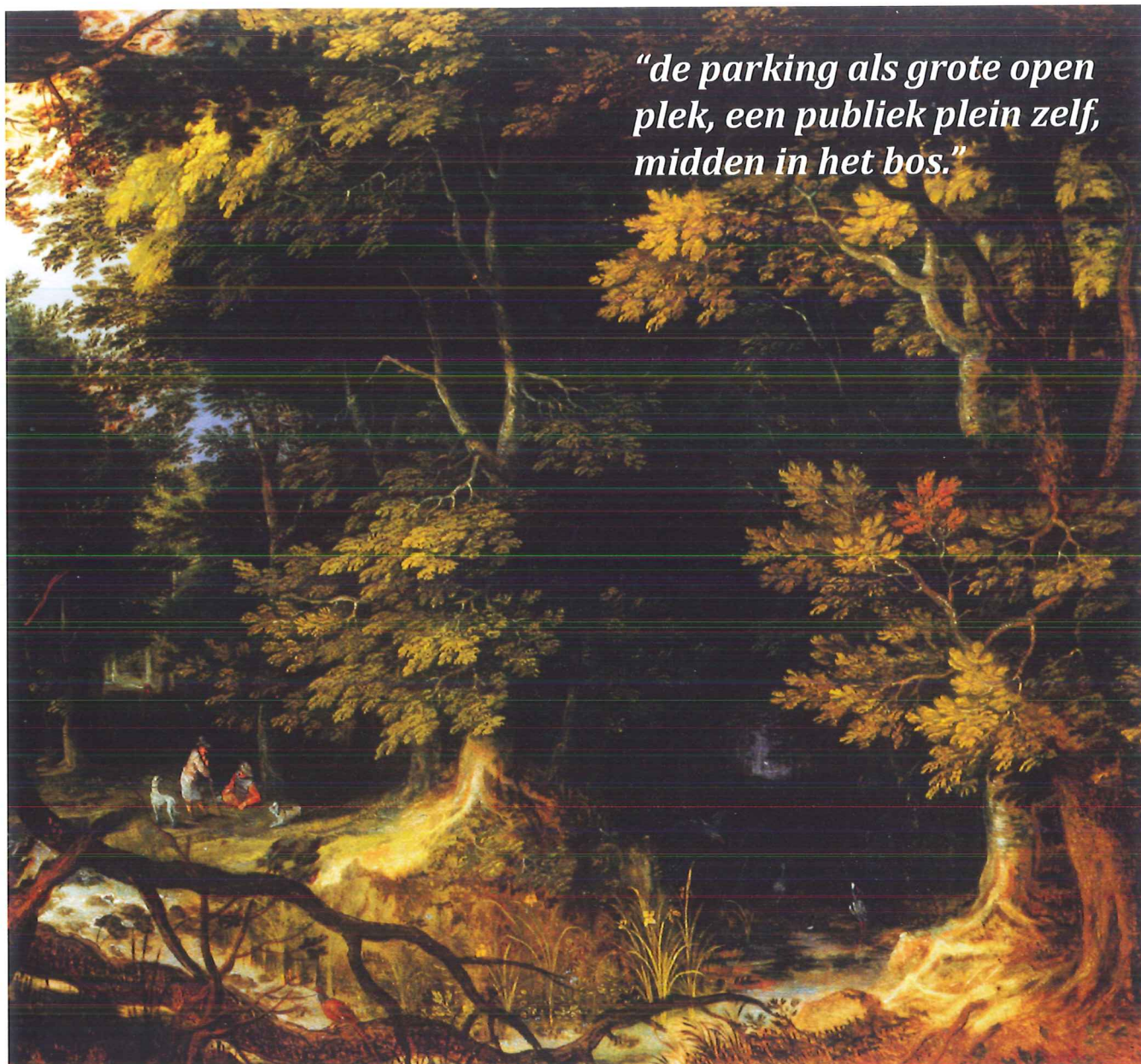
AMBITIE

De twee opgegeven ruimteclaims, namelijk het realiseren van een pendelparking voor ongeveer 80 parkeerplaatsen en het bebossen van de rest van het beschikbare perceel leiden na onderzoek tot een aangescherpt programma.

In plaats van het resterende deel van het perceel naast de parking gewoonweg te bossen dient het opgenomen te worden als onderdeel van de grotere landschappelijke structuur van de omliggende kasteelparken. De parking kan dan ingepast worden in het landschap als een open plek in het bos. Het refereert daarmee naar een open gazon in een gesloten bosstructuur die recreatief medegebruik van het parkgebied mogelijk maakt. Via gerichte vista's en zichtassen wordt de open ruimte betrokken op het kasteel, omliggende landbouwvelden of een parkpaviljoen en wordt de ruimte zichtbaar gemaakt naar de omliggende wegen. Doorzichten van de weg naar de parking verankeren de pendelparking in het bos aan het hogere wegennet en garanderen de sociale veiligheid.

Als open en verharde ruimte in het bos biedt de pendelparking de mogelijkheid om aan het dorp een grote publieke ruimte toe te voegen die een noodzakelijke aanvulling vormt op de beschikbare publieke ruimtes. Het ontbreekt Oostkamp immers aan een grote publieke ruimte of een evenementenplein. Deze open plek in het bos dient een aangename verblijfsruimte te zijn, polyvalent bruikbaar. Doordat ze op voldoende afstand gelegen is van omliggende bewoning vormt het geen overlast om hierop grotere evenementen te organiseren. Een paviljoen in deze open ruimte laadt mee de ruime op en biedt comfort aan wachtende pendelaars. Het staat als en prieltje in het kasteelpark.

Om de ecologische waarde van het omliggende bos niet te hypothekeren mogen parking en publieke activiteiten niet uitzwermen over het bos. Het parkeervlak dient hard begrensd te worden. De geparkeerde auto's zelf kunnen mee de grens definiëren tussen de open ruimte en bosstructuur.



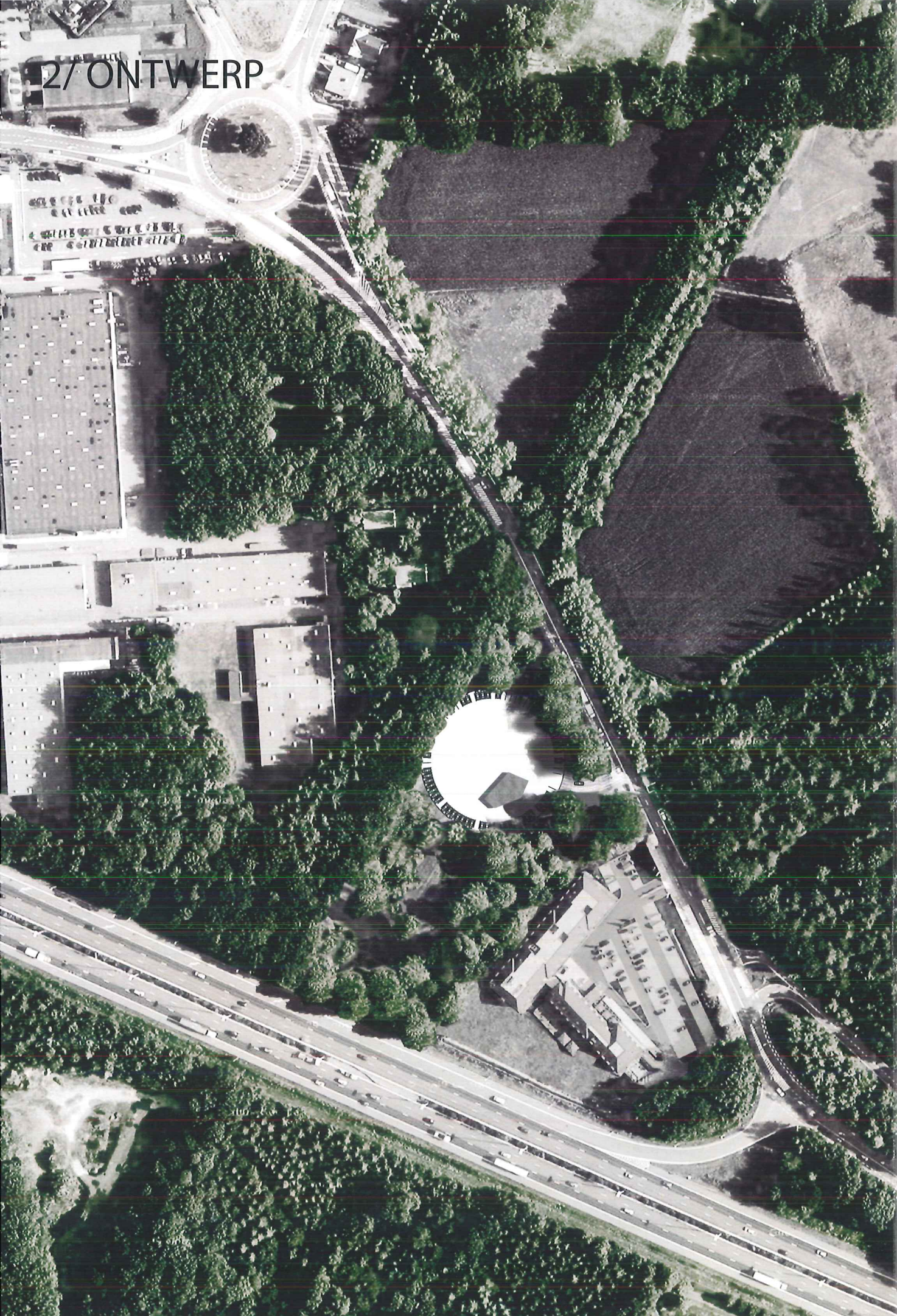
PARKEREN ALS LANDSCHAPPELIJKE ERVARING



BRON 1
Jan Breughel I; *Woud*, rond 1605

BRON 2&3
McCluskey, J.; *Parking. A Handbook of Environmental Design*, E.&F.N.Spon: London, 1987, P.9-10

2/ONTWERP

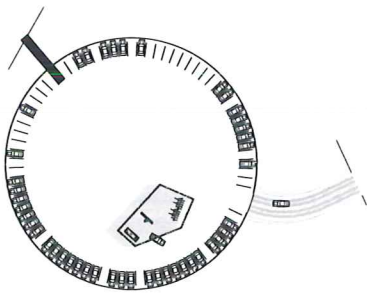




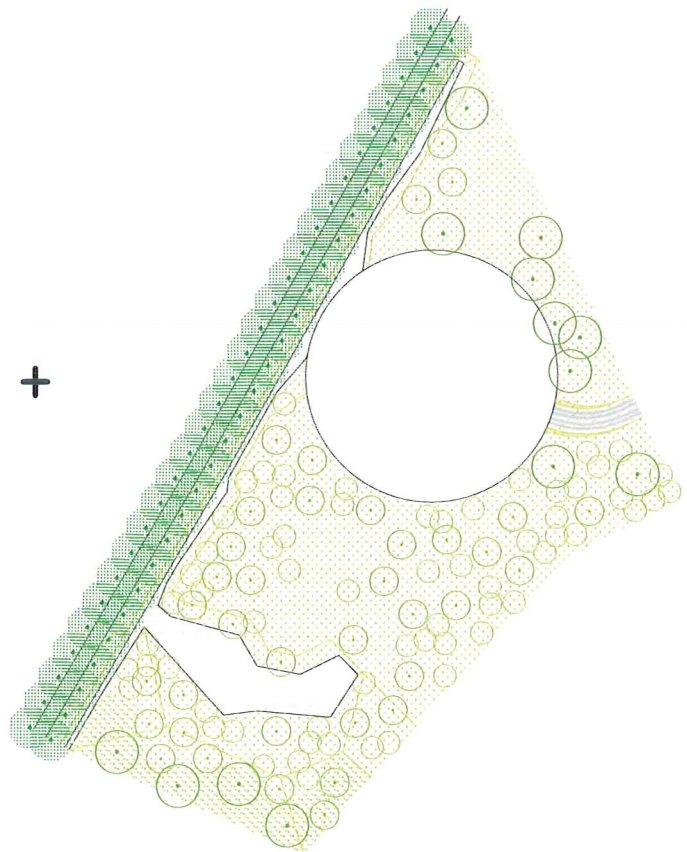
ONTWERPVOORSTEL

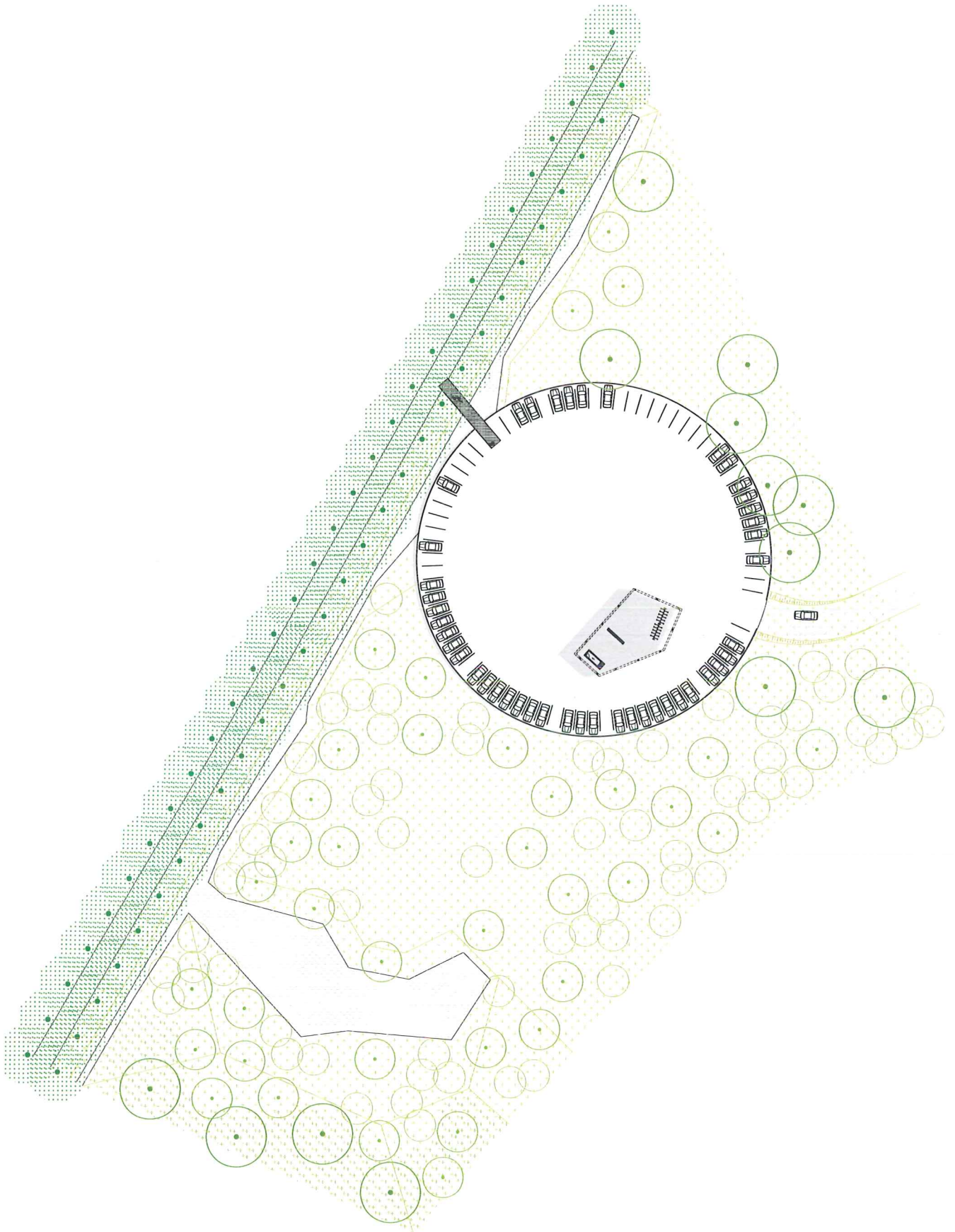
In het ontwerp worden beide ruimteclaims bewust uit elkaar gehaald en als 'afzonderlijke' ontwerpogaves opgevat. Ze worden bewust gesteld als twee eenvoudige programma's - een cirkelvormige 'PARKING' en een gevarieerd 'BOS' - die echter elk een duidelijke ambitie en meerwaarde beogen, namelijk als 'PLEIN' deel vormen van het stelsel van publieke ruimtes binnen de kern en als 'KASTEELPARK' onderdeel vormen van een grotere ecologische structuur.

PARKING + BOS



+





2.1 / PARKING





PARKEERPLEIN

Cirkelvorm

Voor de organisatie van de pendelparking wordt een cirkel voorgesteld waarbij de parkeerplaatsen langs de omtrek van de cirkel staan en de ruimte centraal op de parking open blijft. Deze basisvorm voor het parkeerplein biedt een aantal duidelijke voordelen.

Duidelijke begrenzing. De cirkel vormt een duidelijk afgebakende ruimte binnen in het bos. De grens is hard en vastgelegd. Uitbreidbaarheid van de parking resulteert in een invullen van de cirkel zelf en niet in het aansnijden van het bos er rond. Door de parkeerplaatsen naar de rand te schuiven definiëren de wagens mee de grens tussen verhard plein en ecologisch waardevol bos.

Maatvoering. De cirkel heeft een diameter van 70 meter. De maat van de ruimte werd bekomen door 80 parkeerplaatsen aan de rand te plaatsen met een parkeerbreedte van 2.35m aan de binnencirkel en bijgevolg een breedte van 2.65m aan de buitenrand van de cirkel. De parkeerplaatsen zijn hierdoor spievorming. Dit verhoogt het comfort voor in- en uitstappen. Vanaf de rand van de parking wordt een band van 11 meter bepaald door de parkeerplaatsen (diepte 5m) en de bijhorende inrijbewegingen (breedte rondgaande rijruimte 6m). Na het inpassen van de toegangen voor de auto en de fiets blijven er 76 parkeerplaatsen over.

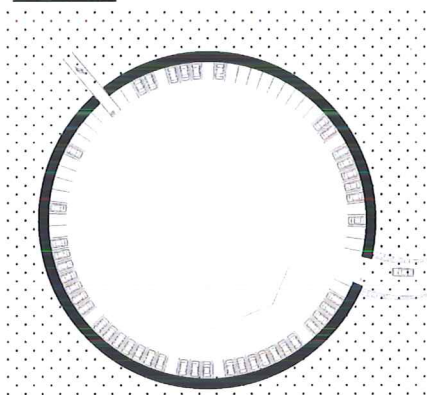
Open ruimte. Centraal in de cirkel blijft er een grote ruimte vrij met een diameter van ongeveer 50m. Deze ruimte is flexibel invulbaar en kan daardoor als plein gebruikt worden. Door geen wagens aan de binnenzijde van de cirkel te plaatsen blijft de centrale plek visueel en functioneel onderdeel vormen van de volledige ruimte. Bewust geen parking met straatjes en parkeerstroken dus.

Centrale plek. In die open ruimte wordt slechts één element geplaatst, een paviljoen dat als luifel of hal flexibel bruikbaar is, bijvoorbeeld als schuilhuisje, fietsenberging, marktplek, ... Het paviljoen staat los in de cirkel. Daardoor is de wandelbeweging vanaf een willekeurige parkeerplaats in de rand naar de wachtplek onder het paviljoen ongeveer even lang. Op deze positie aan de open ruimte in het midden van de cirkel kan het paviljoen mee het plein opladen.

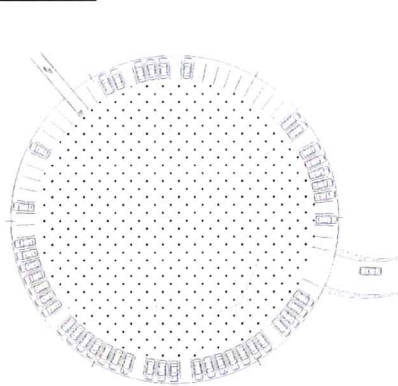
Zichtbaarheid. Doordat de parkeerplaatsen enkel aan de buitenzijde van de cirkel staan is vanuit elk punt de volledige parking te overzien. Dit komt zowel de sociale veiligheid als de verkeersveiligheid sterk ten goede. Dit overzicht zorgt ervoor dat een aanrijdende wagen vanaf het inrijpunt onmiddellijk een overzicht krijgt van alle beschikbare parkeerplaatsen. Op zoek naar een parkeerplaats ziet de automobilist onmiddellijk waar hij zijn wagen kwijt kan. Ook het paviljoen is steeds zichtbaar. Fietsers zien waar ze hun fiets kunnen stallen, pendelaars waar ze kunnen wachten, en aanrijdende wagens of er iemand opgepikt kan worden.

Rijbewegingen. Op het parkeervlak zijn bijgevolg drie verschillende rijbewegingen mogelijk. Vanaf het inrijpunt kan een wagen op zoek naar een parkeerplaats de verharde vlakke diagonaal oversteken en rechtstreeks naar een open plaatsje rijden. Maar evengoed rijdt iemand de cirkel rond, bijvoorbeeld op het ogenblik dat de open ruimte in gebruik is. Vanaf het inrijpunt kan een wagen ook een keerbeweging maken via het paviljoen om pendelaars op te pikken.

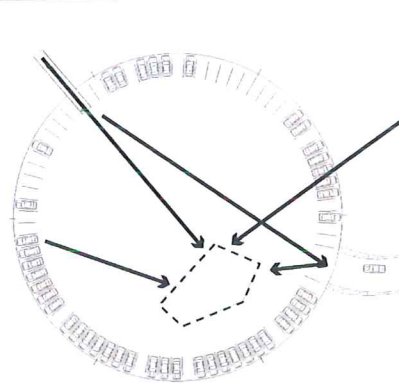
BEGRENZING



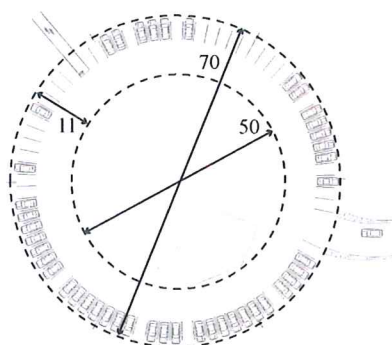
OPEN RUIMTE



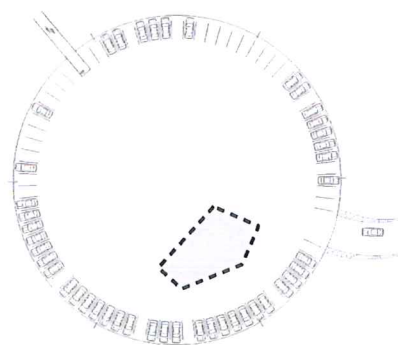
ZICHTBAARHEID



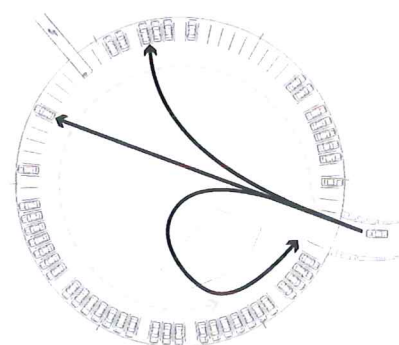
MAATVOERING



CENTRALE PLEK



RIJBEGINGEN



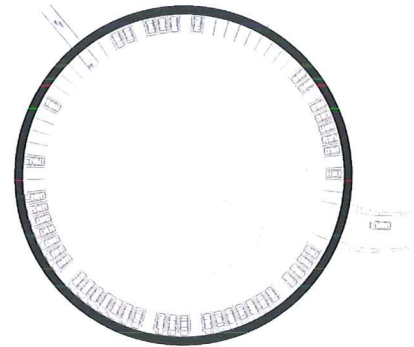


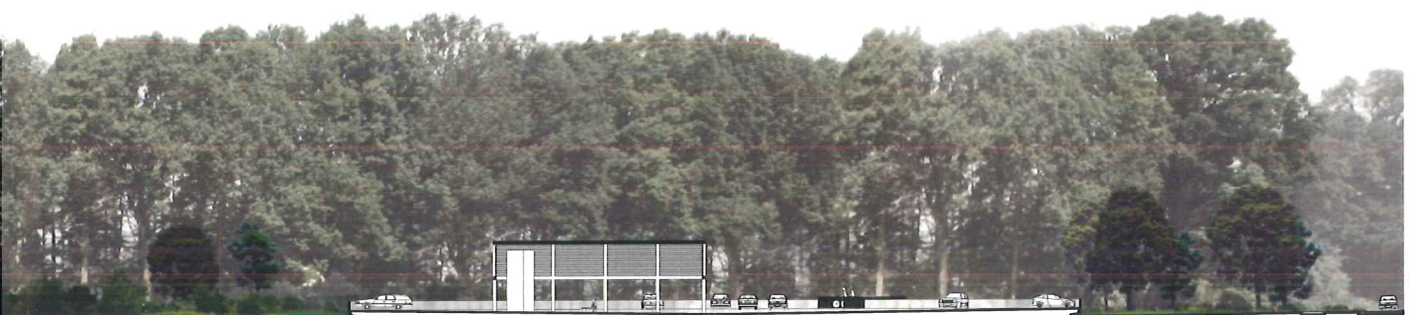
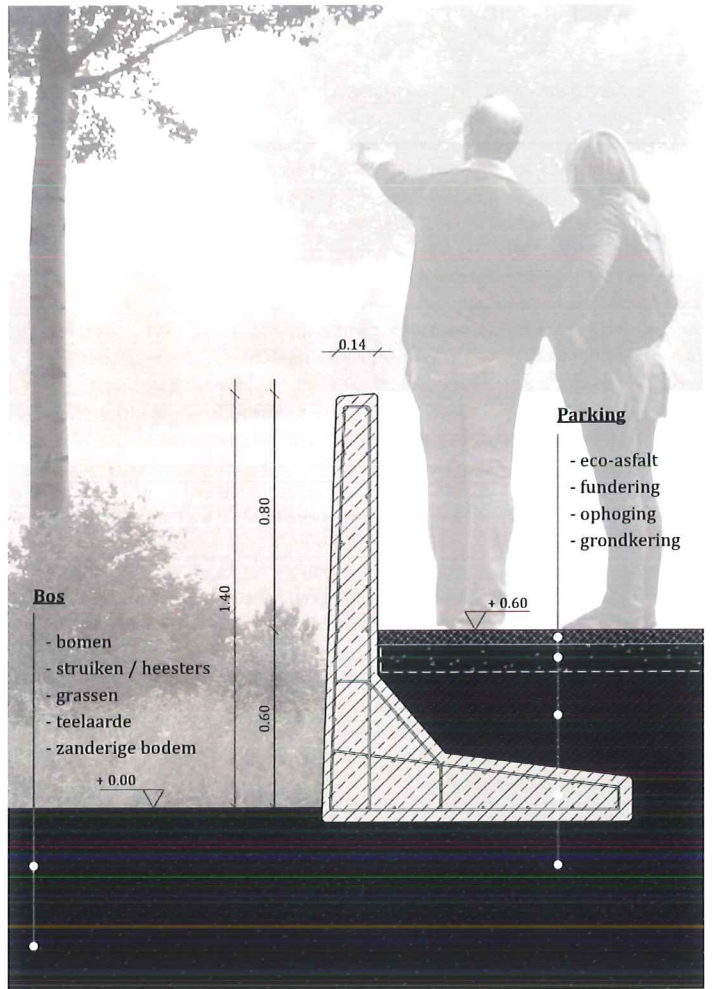
Ruimte en rand

De pendelparking is een grote open plek in het bos. Door de parking verhoogd uit te voeren en te voorzien van een duidelijk opstaande rand wordt het een architecturaal object dat verheven in het bos ligt. De parking is dus niet zo maar een verharding van het maaiveld maar een duidelijk begrensde eintiteit die goed zichtbaar is vanaf de weg.

Het vlak van de parking wordt in één keer uitgevoerd als een glad verhard oppervlak in eco-asfalt. Het asfalt laat toe op eenvoudige en goedkope wijze een zeer groot vlak te realiseren zonder zettingsvoegen. Dit vlak ligt in helling naar het middelpunt van de cirkel. Via een centraal afvoerpunt wordt het regenwater, onder de parking door, naar de naastliggende beek afgevoerd. Door de lichte helling van het hele vlak ligt de parking aan de randen ongeveer 60 centimeter hoger dan het omliggende bos. De noodzakelijke grond om de parking te verhogen komt van afgravingen op het perceel zelf in functie van de aanleg van het bos (zie verder). Daarmee wordt ook de grondbalans op de site gesloten.

De omtrek van de parking wordt nog verder versterkt door een opstaande rand te maken met prefab L-vormige betonelementen. De L-vormige elementen worden geplaatst op maaiveldniveau en deels met aarde overstort. Dit verzekert de stabiliteit van de rand. De betonnen elementen functioneren als een soort stootband voor de geparkeerde wagens. Door de rand 0.80m hoog te maken vanaf het parkeervlak werkt ze als een borstwering van een groot balkon met uitzicht op het bos. Door de opstaande rand voldoende hoog te maken beperkt ze ook de betreding van het bos. Vanaf het maaiveld van het bos is de wand immers ongeveer 1.4m hoog. Dit maakt de wand van de parking ook heel leesbaar vanaf de Kapellestraat of vanop de dreef.

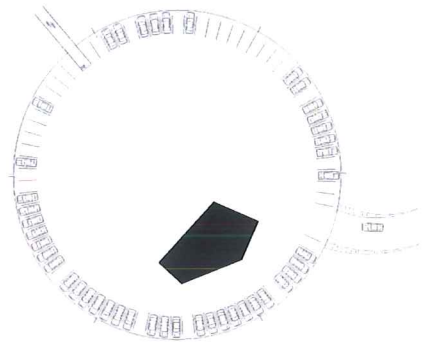




PAVILJOEN

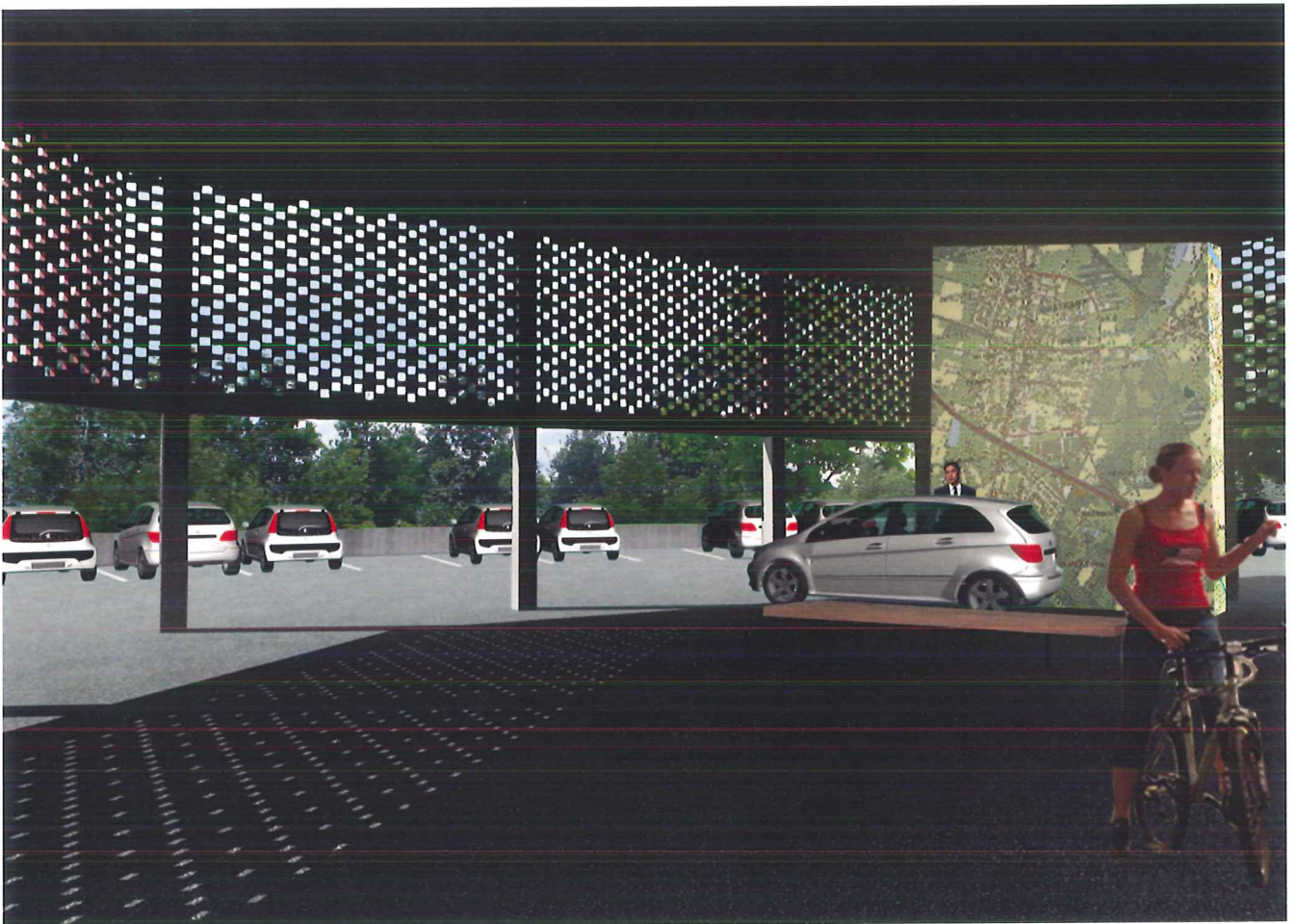
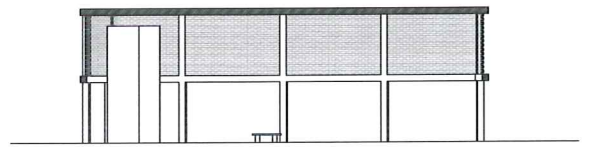
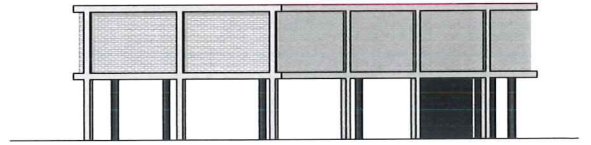
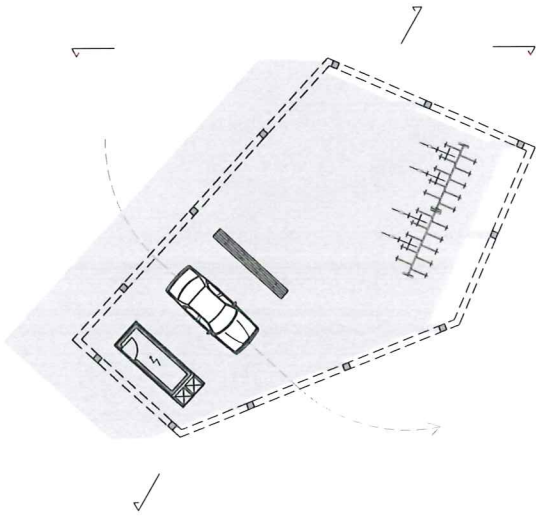
Op het parkeerplein dienen een aantal basisvoorzieningen ingepast te worden om het comfort van de pendelaars te vergroten. Zo is er nood aan een droge en beschutte plek om te wachten. Voor personen die met de fiets komen is een veilige en overdekte stalling noodzakelijk. Deze twee basisfuncties worden voorzien door op het parkeerplein een eenvoudig paviljoen in te passen met een open betonnen skeletstructuur. Het paviljoen is bewust een stuk groter dan de benodigde oppervlakte als schuilhuisje en fietsenstalling. Het grote paviljoen kan, door het open grondplan, op verschillende manieren ingevuld en gebruikt worden en krijgt zo het karakter van een markthal. Aan de basisvoorzieningen -zitbankje en fietsenrek- wordt nog een gesloten 'kast'volume toegevoegd. Hierin kunnen de noodzakelijke technieken zoals schakelborden en wateraansluiting ingepast worden, maar eventueel ook automaten, basis-sanitair, vuilnisbak, ... Het kastvolume zelf kan ook dienen als informatiebord voor recreanten (plannen met routes, toeristische info) en pendelaars (gemeentelijke info).

Het betonskelet heeft een dubbele geleding. De onderste helft is volledig open. Dit laat toe op een makkelijke manier van onder de hal relaties te leggen met het open parkeerplein. De hoogte van deze opening (min 2.6m) laat ook toe om onder het gebouw door te rijden met de wagen zodat pendelaars die wachten ook comfortabel in het droge in kunnen stappen. De bovenste helft van de betonstructuur wordt ingevuld met een claustra in metselwerk. Op die manier krijgt een paviljoen toch een zekere beschutting. Het dak is zo meer een kap die over de ruimte staat dan een luifel. Het gehele paviljoen wordt daardoor een gebouw dat op de pendelparking staat. Door het vrij robuuste volume is het paviljoen ook goed zichtbaar vanaf de weg, het fungeert als baken voor de pendelparking en het bijhorende plein.



Het paviljoen wordt in de open ruimte van de parking ingepast op de overgang tussen de rondweg langs de parkeerplaatsen en de open ruimte. Zo wordt de ruimte in de cirkel open gehouden en kunnen de wagens steeds door: De positie garandeert bovendien dat het paviljoen vanaf beide toeritten -voor de wagen en voor de fiets- duidelijk aanwezig. Voor fietsers staat het paviljoen diameteraal tegenover de ingang via de fietsbrug. Het gebouw staat zo perfect in de zichtslijn. Voor automobilisten bevindt het gebouw zich aan de linkerkant van de ingang. Het past daarmee makkelijk in de draaibewegingen van wagens die een pendelaar komen oppikken en tegelijk laat deze positie ook toe om vanaf de ingang gewoon recht door naar een vrije parkeerplaats te rijden.

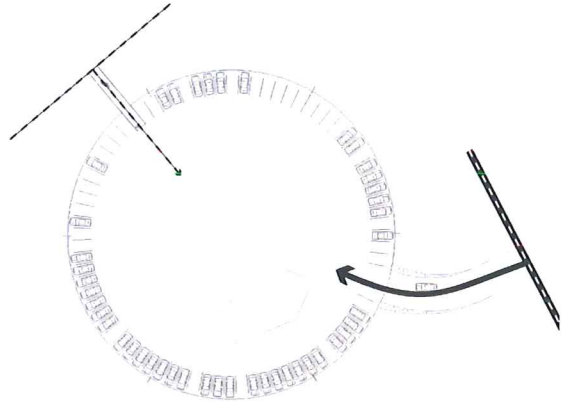




TOEGANGEN

Door de parking met een opstaande rand duidelijk te begrenzen wordt vermeden dat het bos vanaf de parking ongewenst betreden wordt. Enerzijds vanuit een ecologische bekommernis, anderzijds vanuit een streven naar hoge sociale veiligheid. De parking zelf krijgt twee specifieke toegangen.

Voor de wagens wordt in de opstaande rand een eerste brede opening gemaakt. Vanaf de Kapellestraat kunnen de wagens via een halfverhard pad doorheen het bos de parking bereiken. De toegangsweg wordt uitgevoerd in grasdallen en is voldoende breed om verkeer in twee richtingen toe te laten. Voor fietsers wordt een tweede toegang voorzien vanaf de dreef. Het fietspad tussen de bomen in de dreef vormt onderdeel van het functioneel en recreatief netwerk voor fietsers en wordt via een brugje over de langsliggende beek doorgetrokken tot in de parking. De fietserstoegang wordt uitgevoerd als een betonplaat van ongeveer 2 meter breed met aan beide zijden een ballustrade. Dit laat toe dat twee fietsers elkaar kruisen.





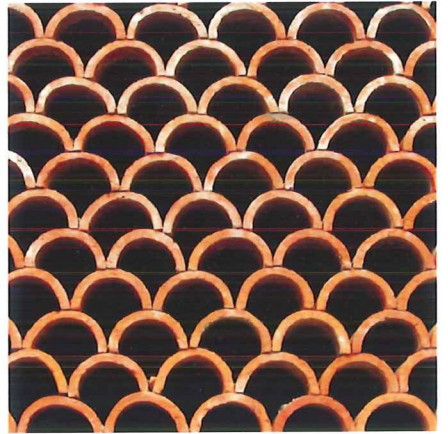
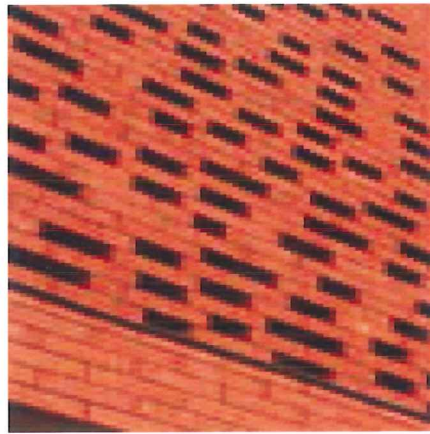
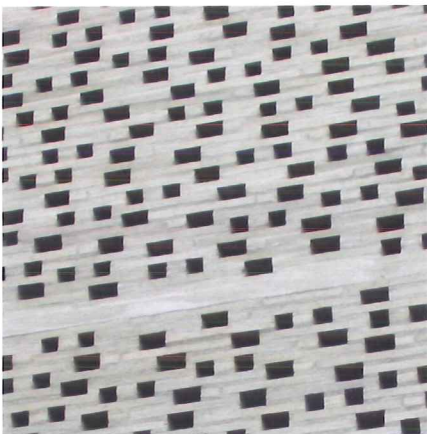
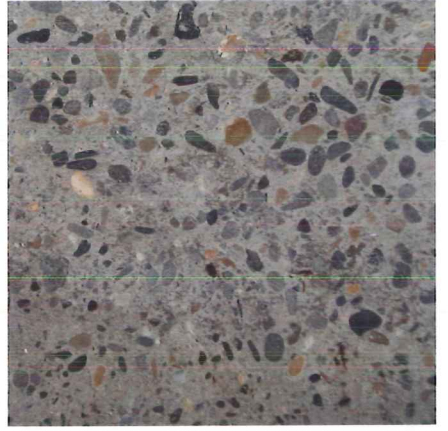
VERLICHTING

Een pendelparking in een bos vraagt om een verlichtingsontwerp dat de eisen van zowel de parking als die van het bos weet te verzoenen. De parking vraagt sociale veiligheid, daarom een sterke zichtbaarheid. Het ecologisch functioneren van het bos veronderstelt een minimale lichtvervuiling en lichthinder. In het ontwerpvoorstel worden daarom twee vormen van verlichting ingezet.

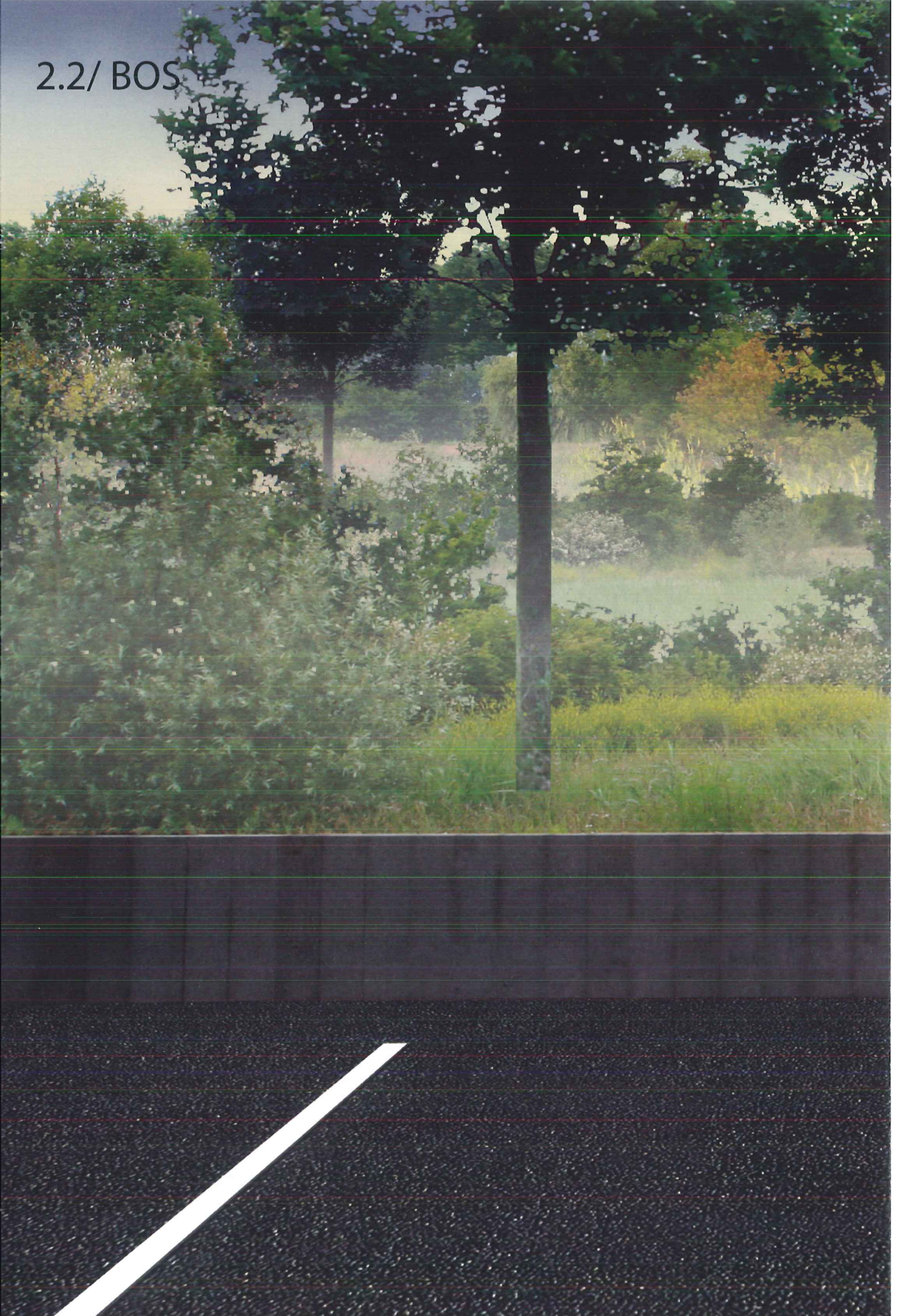
Als basisverlichting voor de parking worden zes palen met een hoogte van 12m ingepast langse de perimeter van de cirkel. Door ze in te passen op de rand en de lichtbundels te richten naar de cirkel zelf wordt lichtverstrooiing in het bos vermeden. Op die manier worden de ecologische waarden van het bos zo min mogelijk beïnvloed. De functionele verlichting zorgt ervoor dat het gehele parkeervlak voldoende verlicht wordt. Er ontstaan geen donkere hoeken of kanten. De parking biedt daardoor ook in het donker een groot gevoel van sociale veiligheid en garandeert voldoende overzicht om aanrijdingen te vermijden. De functionele verlichting dient echter enkel te werken op het ogenblik dat er bewegingen zijn op de parking. De basisverlichting werkt daarom dynamisch: 's ochtends en 's avonds wordt de parking intensiever gebruikt en branden de lampen continu. Het om de haverklap aan en uit spingen wordt dan vermeden in functie van optimale energieprestaties van de lampen. 's Nachts zijn er veel minder bewegingen op de parking, en werkt de verlichting met een detectiesysteem. Enkel indien er beweging zijn lichten de lampen op en wordt de parking in zijn geheel verlicht.

De basisverlichting wordt aangevuld met een eerder scenografische verlichting van het paviljoen. Aan het plafond worden een aantal eenvoudige armaturen opgehangen. De hal functioneert als een soort lampekop. Ze verlicht de ruimte onder de hal en tegelijk ook door de claustra's heen een deel van de parking. Als een oplichtend baken maakt ze de parking zichtbaar vanaf de Kapellestraat en markeert ze de ingang naar de parking. Deze verlichting functioneert de hele nacht door.





2.2/ BOS





BOSCONCEPT

De inrichting van het perceel beoogt de realisatie in functie van de aanwezige natuur- en cultuurwaarden, een recreatief medegebruik (wandelaars en fietsers) van het gebied via de dreef en de integratie van het project in het landschap. Er wordt daarbij gestreefd naar het herstel van de ruimtelijk-landschappelijke link met de omgevende bos- en kasteelgebieden. Hierbij is het open en toegankelijk maken van de dichtgegroeide dreef van cruciaal belang samen met de inrichting van het gebied als onderdeel van het bestaande landschap. Er wordt daarom niet gekozen voor een homogene bebossing van het perceel maar voor een specifieke bos- en parkinrichting.

In het ontwerp is uitgegaan van de aanleg van een 'natuurbos' binnen het cultuurhistorisch dambordpatroon van bossen en dreven. Een natuurbos bevat een architectonische kwaliteit op de middellange tot lange termijn in tegenstelling tot een 'productiebos' waarvan de omlooptijd eindig is (houtopbrengst). Een natuurbos is een bos, waarin de directe invloed van de mens op de structuur en samenstelling afwezig of gering is (Natuurtechnisch bosbeheer, London 1991).

Bovenstaande betekent dat de samenstelling van de plantensoorten in het groenontwerp voortkomt uit het streekgebonden assortiment en dat de plantafstand en aanvangsgrootte van de bomen en struiken bij de aanleg al maximaal variabel zijn. Door de soms ruime plantafstanden ontstaan er mogelijkheden voor een spontane (streekgebonden) vegetatieontwikkeling.

Beplantingsmethodiek

Ten einde inzicht te verkrijgen in de dynamiek van de beplanting wordt de methodiek gevolgd voor een dynamische benadering voor het ontwerpen van beplantingen: de op wetenschap gebaseerde integrale beplantingsmethode. Uit deze methode komt een beplantingsfilm voort, waarin deze dynamiek zichtbaar wordt gemaakt. Een beplantingsfilm simuleert vanuit willekeurige zichtposities de groeiontwikkeling in vloeiende bewegingen gedurende 10-20-30 jaar of meer na een nieuwe aanleg of van bestaande bomen en struiken. Deze groeibewegingen zijn gebaseerd op een onderzoek naar de groeiontwikkeling van dezelfde plantensoorten onder plaatselijke omstandigheden in de directe omgeving van Oostkamp. Op basis van dit onderzoek kunnen aannemer/boomkweker combinaties een 10 jarige garantie voor een nieuwe aanplant afgeven. Deze garantie houdt in dat de feitelijke groeiontwikkeling zal verlopen gedurende de eerste 10 jaar na de aanleg conform deze beplantingsfilm (prestatiebestek) met jaarlijkse opleveringen.

Door de toepassing van de integrale beplantingsmethode wordt wezenlijk bespaard op het onderhoud waardoor gestart kan worden met grotere bomen en struiken. Er vinden geen dunningen plaats en er wordt niet gesnoeid. Alle bomen en struiken kunnen hun volledige groeicyclus doorlopen. Het maaiveld wordt ingezaaid met een aan het bodemtype gelieerd bloemenweidengsel.

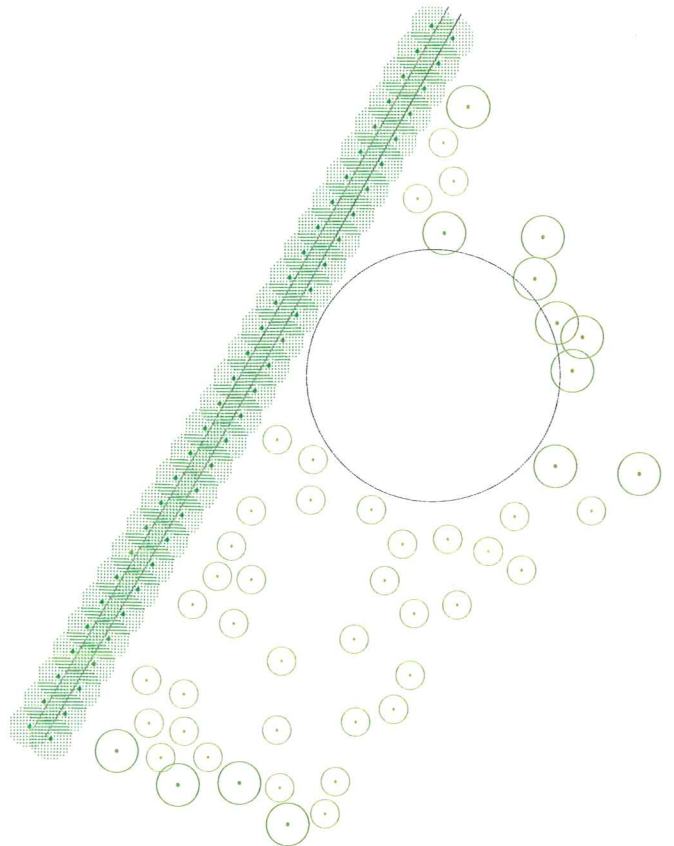
De bezoeker krijgt het beeld van een natuurlijke groenontwikkeling. Niet alleen de beplanting zelf maar ook de totale omgeving kan in de simulatie worden meegenomen, waardoor de film voor een breed publiek (bestuurders, omwonenden, betrokkenen) toegankelijk en beoordeelbaar is.





OPGAANDE BEPLANTING

In het beplantingsvoorstel wordt al bij de aanleg een vijftigtal hoogstammige bomen geplant op het terrein. Hiervoor worden streekgebonden soorten gebruikt. De bomen worden in twee maten aangeplant, namelijk met een hoogte van ongeveer 10m en een hoogte van 6m. Dit zorgt ervoor dat het terrein al vanaf de aanplantfase een sterk landschappelijke inrichting heeft. De bomen worden verspreid over het terrein. Aan de zijde van de snelweg worden deze denser aangeplant om als scherm ten behoeve van bufferen van geluid en opvangen van fijn stof te functioneren. Aan de zijde van de Kapellestraat worden de bomen verder uit elkaar gezet zodat er een doorzicht vanaf de straat naar de parking behouden blijft. De varantie in aangeplante bomen biedt een grotere biodiversiteit dan een homogeen bos en zorgt ervoor dat het landschappelijke beeld van het bos sterk contrasteert met dat van de naastliggende dreef. Zo blijft deze binnen het patroon van dreven zeer herkenbaar. Door de toepassing van vrijstandsvormen van bomen en struiken ontwikkelen zich fraai ogende planten en kunnen er doorzichten vanaf de aangrenzende dreef worden gecreëerd. De dreef zelf wordt vrijgemaakt van alle onderbegroeiing en bijgesnoeid. Op die manier komt de ruimte tussen de bomen vrij om een fietspad in te passen.



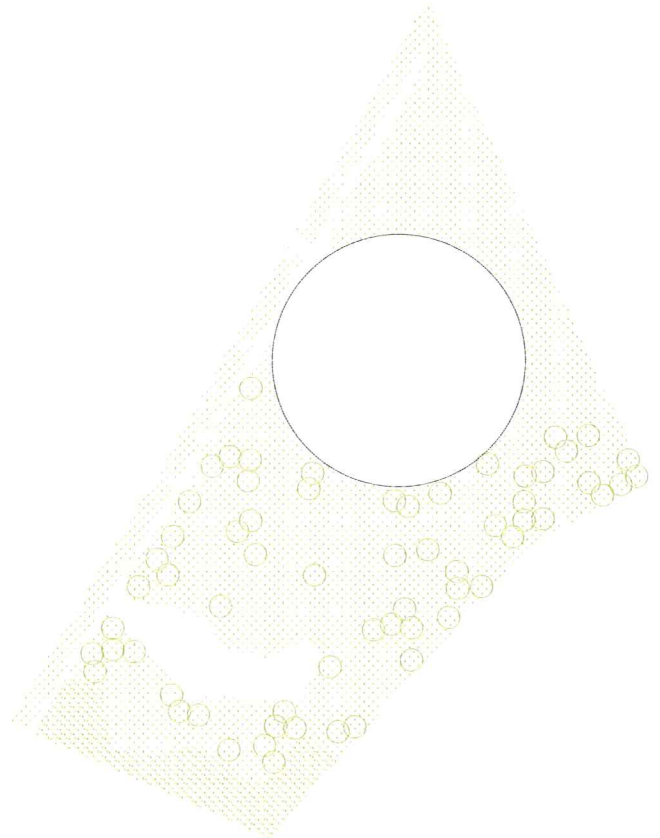
VARIATIE IN OPGAANDE PLANTING



ONDERBEGROEIING

Naast de hoogstammige bomen wordt in het beplantingsschema ook een diverse onderbegroeiing voorzien. Deze kan bestaan uit grotere struiken (zo worden er ongeveer 65 ingepast), klein struikgewas en een grote variatie in uitgezaaide bloemen en grassen. Het type van onderbegroeiing bepaalt mee het karakter van het bos, de biologische waarde en de mogelijke visuele relaties. Ook hier wordt er een dichtere begroeiing beoogd aan de zijde van de snelweg en een open karakter aan de zijde van de Kapellestraat. Aan die kant worden nauwelijks grote struiken voorzien, zodat de parking onder de hoogstammen door steeds zichtbaar is. Dit ten voordele van de sociale controle en het veiligheidsgevoel. De variatie in onderbegroeiing vergroot de biodiversiteit, maar creëert ook een gevarieerd en sterk seizoenswisselend beeld.

Beheer van het bos is slechts zeer beperkt nodig aangezien de toegankelijkheid en het recreatieve medegebruik tot een absoluut minimum worden beperkt. De rand van de parking voorkomt dat het bos betreden wordt. Enkel op de toegangsweg (uitgevoerd in grasdallen, waartussen het zaaigoed eveneens opschiet) zijn bewegingen mogelijk.



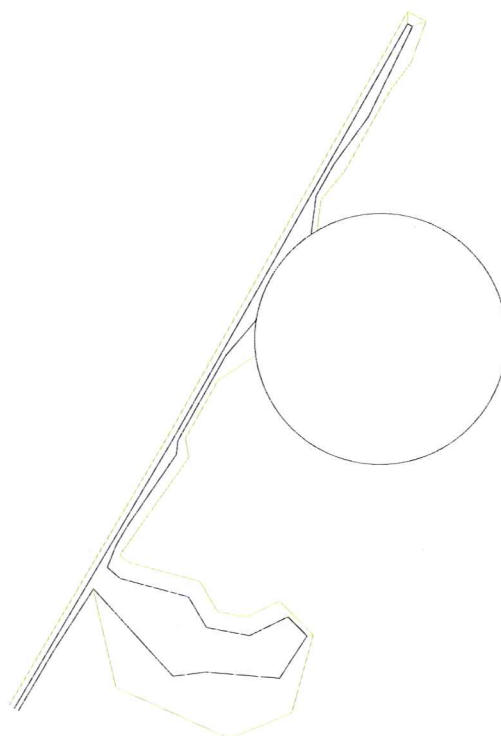
VARIATIE IN ONDERBEGROEIING



WATER

De bestaande beek langs de dreef wordt geruimd en doorgetrokken tot aan de Kapellestraat. Deze lineaire waterstructuur ondersteunt de dreefstructuur en die van het recreatieve fietspad. De afwatering van het verharde parkeervlak wordt, vanaf het middelpunt van de cirkel, onder de parking door, aangesloten op de beek. Aan de zijde van de dreef behoudt deze haar doorlopende natuurlijke steile oeverwand, maar aan de zijde van het bos kan die meer uitgegraven en vlakker worden. Op die manier wordt de beek verruimd om bij hevige regenval water van het parkeerplein te bufferen. Door rietsoorten aan te planten wordt het water uit de beek ook gezuiverd van mogelijke verontreinigingen in het water dat van de parking komt.

In het bos zelf wordt een bijkomend waterelement uitgegraven. Een ondiepe vijver introduceert water in het bos waardoor een bijkomende gradiënt in het bos voorkomt. Dit vergroot de biologische waarde van het bos. De vijver is verbonden met de beek en functioneert als een soort wadi. De uitgravingen voor zowel de beek als de vijver laten toe de grondbalans op het terrein te sluiten. De benodigde grond voor het ophogen van de parking en het realiseren van taluds (zie verder) wordt hierdoor binnen het eigen terrein gegarandeerd.

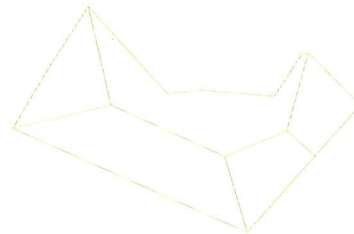
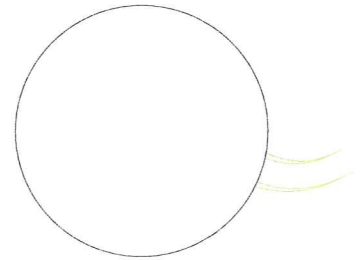


VARIATIE IN WATERSTRUCTUREN



RELIËF

Op het terrein worden twee verhoogde elementen ingepast. De pendelparking zelf wordt hellend aangelegd met het afwateringspunt naar het centrum van de cirkel toe. Aan de rand van de cirkel wordt de parking daardoor ongeveer 60 centimeter opgehoogd. Ook de toegangsweg die vanaf de Kapellestraat, doorheen het bos, naar de parking gaat dient daarom verhoogd te worden. Een tweede reliëfcomponent op het terrein wordt gevormd door een talud te realiseren langs de snelweg. Het dijklichaam zorgt er op die plek voor dat er een barrière ingericht wordt tussen het bos en de snelweg. Het verhoogde en gesloten karakter van de berm, versterkt door de specifieke aanplantingen sluit daarmee ook aan op het originele beplantingsschema van de E40 dat voorzigt in een gevarieerd en gesloten groenscherm langsheen de snelweg.



VARIATIE IN BEGROEIING VAN DE TALUDS



4/ PLAN VAN AANPAK

WERKVOORSTEL VOOR DE ORGANISATIE VAN HET PLANPROCES

Overlegproces

Voorliggend dossier weerspiegelt de visie en de aanpak van het ontwerpteam in de huidige fase van de opdracht, uitgewerkt in een concreet ontwerpvoorstel. Dit ingediende wedstrijdvoorstel zal samen met de opdrachtgever kritisch doorgelicht en geëvalueerd worden. Deze evaluatie zal de inhoudelijke basis vormen voor het verdere traject.

Overleg is tijdens dit verdere traject geen plichtnummer. Het overlegproces is er niet alleen om op een stelselmatige manier informatie ten behoeve van het ontwerp te verwerven, om toezicht en bijsturing mogelijk te maken, om de ontwerpopties te toetsen maar ook om de besluitvorming bij de betrokken actoren te voeden. We mikken op meer: in het ideale geval voelen de betrokken actoren zich vanuit het overleg evenzeer auteur van het plan als de aangezochte ontwerpers. Alleen als opdrachtgever en alle actoren ten volle geëngageerd zijn voor het project is er een garantie op een kwalitatieve uitvoering van het project, en op het vooropgestelde gebruik.

Als instrument om het proces in goede banen te leiden worden naargelang de vordering van het project de volgende overlegfora samengesteld:

Ontwerpteamvergadering

- Leden : ontwerp bureau, ingenieur, adviseurs, veiligheidscoördinator
- Voorzitter en verslaggever : ontwerp bureau
- Inhoud : ontwerp, technische en stedenbouwkundige aspecten, bouwkost, aanbestedingsdossier, uitvoeringsdossier, planning

Projectteamvergadering

- Leden : ontwerpbureau en opdrachtgever
- Voorzitter en verslaggever : ontwerp bureau
- Inhoud : programma, ontwerp, bouwbudget, aanbesteding, vordering der werken en betaling, evaluatie verrekeningen

Bouwteamvergadering

- Leden : opdrachtgever, ontwerp bureau, ingenieur, adviseurs, veiligheidscoördinator, aannemer en eventueel onderaannemers
- Voorzitter en verslaggever : ontwerp bureau
- Inhoud : opvolging bouwplanning, voorbereiding, evaluatie en bijsturen uitvoering

Kostenvergadering

- Leden : opdrachtgever, ontwerp bureau, aannemer
- Voorzitter en verslaggever : ontwerp bureau
- Inhoud : evaluatie bouwbudget, overhandiging en toelichting vorderingsstaten en verrekeningsvoorstellen.

Planproces

Na de aanvang van het project (bij ondertekening van de overeenkomst) worden de volgende stappen in het proces onderscheiden, en doorlopen:

Voorontwerpfase (VO)

- Het opstellen van de planning
- Het aanstellen van de adviseurs en evt. onderaannemers
- Kennismakingsronde met de leden van het Projectteam
- Het verfijnen van het ontwerp en het programma van eisen
- Het evalueren van het ontwerp op het vlak van budgettering
- Het evalueren van het ontwerp op het vlak van stedenbouwkundige en bouw technische haalbaarheid
- Elementenraming.

Definitief ontwerp (DO)

- Opmaak van het bouwaanvraagdossier
- Opmaak van een gedetailleerde meting en raming

Uitvoeringsontwerp (UO)

- Opmaak van aanbestedings- en uitvoeringsdossier

VOORSTEL VOOR DE PLANNING EN OPVOLGING VAN DE KOSTENBEHEERSING

Tijdens het ontwerp

In iedere fase van het ontwerp wordt een raming gemaakt die toelaat om de bouwkost te toetsen aan de vooropgestelde budgettering. Deze ramingen worden aanvankelijk opgemaakt op basis van de bouwelementen. De samenstelling van de bouwelementen gebeurt in nauw overleg met de adviseurs. Zo kunnen de budgettaire consequenties van de ontwerpbeslissingen geëvalueerd worden, kunnen de ontwerpers en adviseurs in nauw overleg streven naar budgettaire efficiëntie voor alle aspecten van het ontwerp, en kunnen tenslotte alternatieve ontwerpopties en uitvoeringsmethodes onderzocht worden.

De ramingen worden opgemaakt aan de hand van actuele aannemingsprijzen. Hierbij gaat bijzondere aandacht uit naar de informatievergaring bij gespecialiseerde bedrijven, fabrikanten, nutsmaatschappijen, adviseurs en andere bouwpartners. In iedere raming wordt een post "onvoorziene werken" opgenomen, ten bedrage van een

bepaald percentage van de totale ramingsprijs. Het bedrag van deze post wordt opgenomen in de budgettering tijdens de uitvoeringsfase.

Bij aanbesteding

Voor de opmaak van de aanbestedingsdocumenten wordt door de ontwerpers en adviseurs een gedetailleerde meting opgemaakt van de door hem behandelde aspecten van het ontwerp. Op basis van courante aanbestedingsprijzen wordt een gedetailleerde raming opgemaakt. Deze gedetailleerde raming wordt getoetst aan de voorgaande ramingen en aan het beschikbare bouwbudget. Iedere adviseur levert de aanbestedingsdocumenten aan voor de door hem behandelde onderdelen van het project.

Tijdens de uitvoering

De ervaring en expertise van het ontwerpsteam maken het mogelijk om problemen tijdens de uitvoeringsfase vroegtijdig te detecteren en aan te pakken. Op deze manier worden nutteloze meerkosten vermeden. De aannemer kondigt iedere periodieke vordering aan zodat een kostenvergadering kan belegd worden. De vorderingsstaten onder de vorm van een spreadsheet overeenkomstig de aanbestedingsdocumenten laten toe de evolutie van het project te evalueren. De verrekeningsaanvragen van min- en meerwerken worden door de aannemer toegelicht en gemotiveerd. In overleg met de opdrachtgever kunnen door ontwerpers en adviseurs aanpassingen in het dossier aangebracht worden in functie van het in balans houden van de budgettering. Tevens kan de opdrachtgever beslissen de post "onvoorziene werken" op te nemen in de budgettering van de uitvoering.

VOORSTEL VOOR DE SAMEN WERKINGSVERBANDEN

Vanuit een specifieke aandacht voor de ecologische betekenis van het aan te leggen bos, en vanuit de ambitie om reeds kort na de aanleg een sterke beleving van dit bos te kunnen garanderen, werd het ontwerpsteam reeds in deze fase van de opdracht versterkt door een ontwerp bureau, gespecialiseerd in beplanting, en specifiek in integrale beplantingsmethodes.

Voor het verdere verloop van de opdracht is een multi-disciplinair ontwerpsteam samengesteld dat bestaat uit :

- een studiebureau voor architectuur en stedenbouw
- een studiebureau voor beplanting en beplantingsmethodes
- een studiebureau voor infrastructuurwerken, waterbouw- en landschapswerken
- een raadgevend ingenieur stabiliteit

De verdere voorstelling van het ontwerpsteam, met de vermelding van de relevante expertises en referenties voor deze opdracht zijn bij het dossier gevoegd onder gesloten omslag.

