

Ontwerprpota

Rond Ronse

Samen op zoek
naar verbinding



Ontwerpnota I

18.12.2020



// Proloog	4	1 Randvoorwaarden	34	// Epiloog	256
Situering	6	Inleidend	36	Deel van een geheel	258
Leeswijzer	12	Opzet	37	Doorkijk	260
		1.1 Weg	38		
// Attitude	14	1.2 Kunstwerken	42		
Inleidend	16	1.3 Context	46		
Opzet	17	1.4 Verknopingen	48		
0.1 Ruimtelijke structuur	18	Synthese	54		
0.2 Ruimtelijke karakteristieken	22				
Synthese	32	2 Deelgebieden	56		
		Inleidend	58		
		Opzet	60		
		2.1 Bosgordel + NZ-verbinding	62		
		2.2 Heuvelrug + lint	70		
		2.3 Muziekbos + spoorweg	78		
		2.4 Hotondbos + Schvaart	86		
		2.5 Klijpe + N36	96		
		2.6 Molenbeekvallei + stedelijk raster	104		
		2.7 Sint-Maartensbeek + zuidrand	112		
		Synthese	120		
		3 Alternatieven	122		
		Inleidend	124		
		Opzet	134		
		3.1 Inspraakalternatieven	136		
		3.2 GRUP alternatieven	174		
		3.3 Ontwerpalternatieven	196		
		3.4 Tunnelalternatieven	228		
		Synthese	242		

Proloog



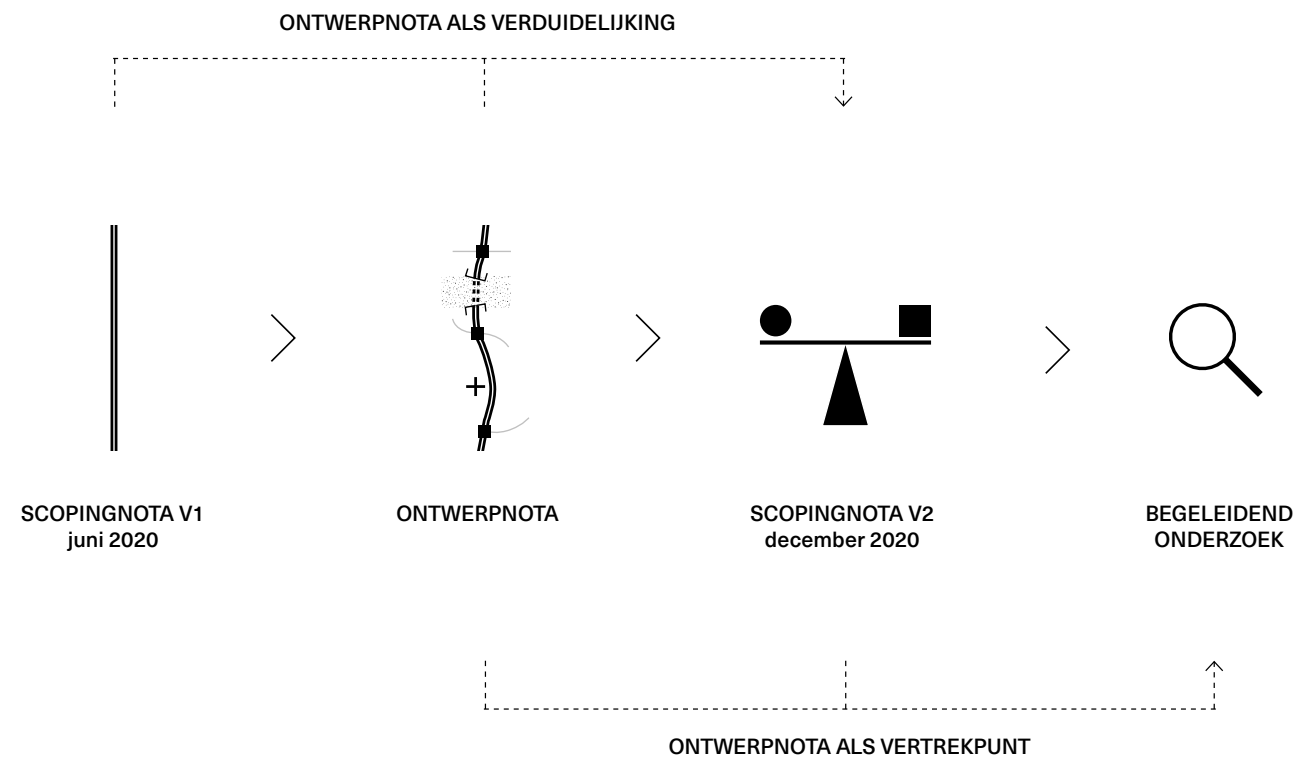
Bijlage 7

Deze ontwerpnota wordt toegevoegd als bijlage bij scopingnota versie 2 (V2). Beide documenten zijn complementair zonder daarbij afhankelijk te zijn van elkaar.

De nota houdt rekening met de adviezen en opmerkingen van de publieke raadplegingen die naar aanleiding van de startnota en de scopingnota versie 1 werden georganiseerd. Binnen deze tweede formele fase van de scopingnota als onderdeel van het geïntegreerd planproces* voor de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) Rond Ronse, heeft het team Rond Ronse de planalternatieven voor mobiliteit verder bestudeerd. Daarbij zijn alle lijnen uit de inspraak of de scopingnota V1 gelijkwaardig omgezet naar een toepasbaar wegontwerp. De resultaten en bevindingen van het globale onderzoek worden in deze nota gebundeld. Dit houdt enerzijds in dat alle alternatieven beschreven worden en anderzijds dat de afweging tussen redelijke of onredelijke alternatieven niet gebeurt in dit document. De scopingnota V2 bevat het resultaat van de redelijkheidstoets naast ondermeer nog de te onderzoeken ruimtelijke aspecten en de te bepalen bijhorende effectbeoordelingen (inclusief methode).

De ontwerpnota is in de eerste plaats ontstaan om de gevolgde principes en ontwerpopties in de fase tussen scopingnota V1 en V2 te duiden. Het is echter een opstap naar het verdere onderzoek/uitwerking van de alternatieven en de vertaling ervan tot een geïntegreerd ontwerp waarin de weginfrastuur een hefboom vormt voor de kwalitatieve ontwikkeling van de landschappelijke én stedelijke ruimte. In die zin kan dit document 'Ontwerpnota DEEL 1' genoemd worden, waarbij aanvullende delen in de komende fases van het proces zullen volgen die de evolutie van het ontwerp documenteren.

* een volledig overzicht van het proces bevindt zich in de *Procesnota*



TWEELEDIG doel van de nota

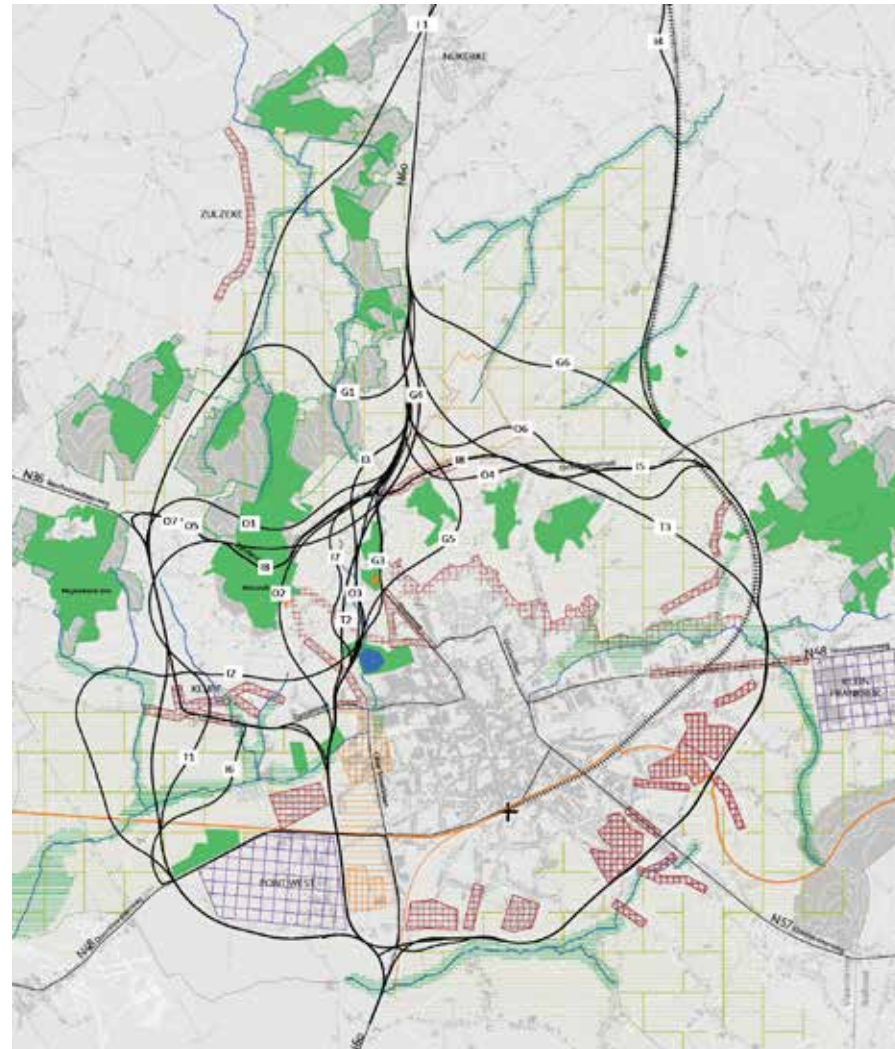
Ontwerpnota als een scharnierstuk met focus op de uitwerking van de alternatieven uit scopingnota versie 1 en de ontvangen inspraak daarop.

Statuut ontwerpnota

De ontwerpnota verzamelt alle planalternatieven en situeert zich tussen scopingnota versie 1 (V1) enerzijds en scopingnota versie 2 (V2) anderzijds. De planalternatieven voor mobiliteit van scopingnota V1 zijn in deze nota gelijkwaardig onderzocht samen met de nieuwe alternatieven die ontvangen zijn tijdens de inspraakperiode de voorbije zomer (09.06.2020 - 07.08.2020). De nota beschrijft de inhoudelijke sprong in het onderzoek die gemaakt is tussen de beide scopingnota's. Het verfijnen en gelijkwaardig uitwerken van de alternatieven is namelijk een noodzakelijke stap om vervolgens op een correcte manier een afweging te kunnen maken. De ontwerpnota fungeert bijgevolg als verduidelijking en biedt argumentatie bij ontwerpopties die onderzocht zijn.

Tegelijk is het doel tweeledig. Naast verduidelijking van het gevoerde onderzoek vormt dit document ook een vertrekpunt voor verder begeleidend onderzoek in de komende fase (passende beoordeling, milieueffecten, landbouweffecten, maatschappelijke kosten baten en technisch en ontwerpmatig onderzoek). De gedocumenteerde alternatieven met positie, lengteprofiel en beschrijving vormen de basis en input voor andere onafhankelijke onderzoeksteams die de alternatieven objectief zullen beoordelen en de verschillende effecten in kaart brengen.

Het gevoerde onderzoek is dus in functie van scopingnota V2 met de redelijkheidstoets. Bij het vervolg van het ontwerp onderzoek dient de integrale benadering en de ruimtelijke samenhang tussen de verschillende fragmenten voorop te staan bij het verfijnen van de alternatieven in afstemming met de ambities voor het plangebied.



OVERZICHT
23 alternatieven

Verzameling uit inspraak, vorig GRUP proces en ontwerp team Rond Ronse. Zie hoofdstuk 3 voor een volledige beschrijving van ieder onderzocht alternatief.

— Gelijkwaardige uitwerking

In het proces is geopteerd om alle alternatieven uit de inspraak, het voorgaande GRUP proces en eigen ontwerpalternatieven op een gelijkwaardige manier te onderzoeken om te kunnen aftoetsen aan de redelijkheidstoets. De criteria in deze toets (probleemoplossend vermogen, bouwtechnische haalbaarheid, onaanvaardbare niet te milderen impact op landschap en natuur) zijn daarom de belangrijkste randvoorwaarden geweest bij het uitzetten van de tweedimensionale lijnen naar een wegontwerp in ruimtelijke context.

De doelstelling van de gelijkwaardige uitwerking is te komen tot een technisch mogelijk wegontwerp, dat in grote lijnen landschappelijk is ingepast in de context. Een verdere verfijning van het tracé, detailering van kruispunten, uitwerking van de kunstwerken, hellingsgraad taluds, milderende maatregelen... worden hierbij nog niet in detail onderzocht en zijn onderwerp van volgende fases.

— Verwerken van inzichten

Het nadenken over de verfijning van de alternatieven tot een mogelijk wegontwerp, heeft ertoe geleid dat er verschillende ontwerpopties zijn onderzocht, diverse bouwtechnische of landschappelijke afwegingen zijn gemaakt of mobiliteitsoplossingen getest aan de hand van verkeersmodellen. Het team Rond Ronse heeft zo 23 mogelijke alternatieven bestudeerd. Om de kennis te delen, is alles gedocumenteerd in deze nota. Het is de bedoeling de lezer te informeren over de uitgangspunten die voorliggen en de argumenten en motivatie aan te reiken op welke manier het team Rond Ronse tot bepaalde conclusies komt. Waarom bepaalde elementen op een bepaalde manier al dan niet uitvoerbaar zijn, de winsten die het kan bieden op het vlak van verkeersveiligheid en -leefbaarheid of de ruimtelijke elementen die in deze fase bepalend zijn geweest, komen in de verschillende hoofdstukken aan bod.

— Uitdagingen en kansen benoemen

De ontwerpnota tracht allesomvattend en vanuit de kennis op dit moment zowel de mogelijke opportuniteiten van bepaalde alternatieven te benoemen alsook de uitdagingen die bijkomende aandacht verdienen bij de verdere beoordeling. Het is de bedoeling om aan de hand van een kwalitatieve beschrijving een genuanceerd beeld te bieden en te focussen op de kansen. Daarbij baseert het team Rond Ronse zich op vaststellingen en tendensen die in deze fase van het onderzoek relevant zijn.

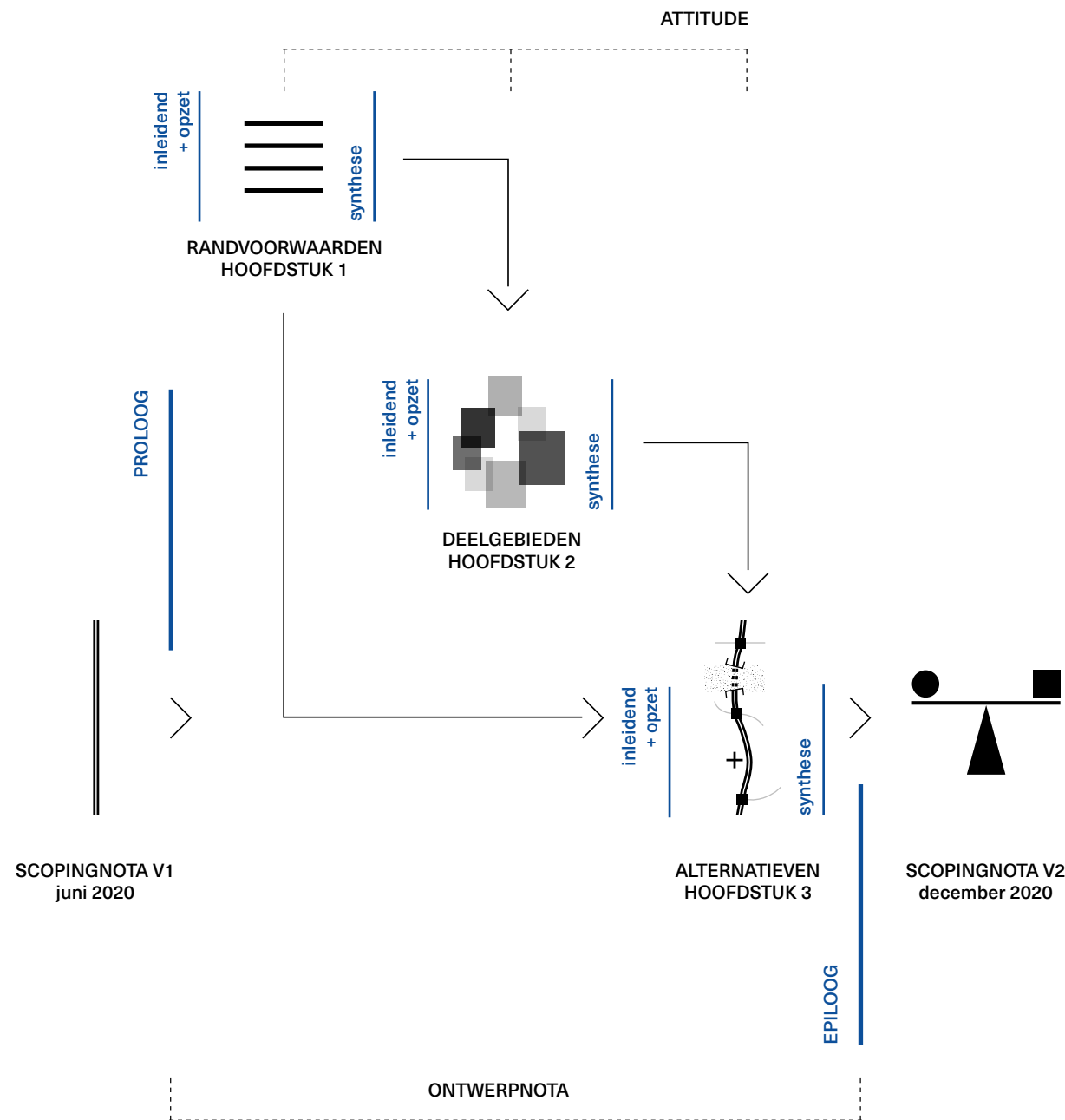
Het is niet de eerste keer dat deze aanpak wordt toegepast, al vanaf de eerste werksessie wordt getracht om de zaken in perspectief te plaatsen en is het team Rond Ronse zich ervan bewust dat de gemene deler ligt in het compromis tussen beide, de uitdagingen en de kansen.

— Verfijning is niet eindig

Het ontwerp evolueert van een schets, een lijn, een tracé, een beeld naar een project. In deze zin is de verfijning die is gebeurd niet ten einde. Er zijn nog verschillende vraagstukken die hoe langer hoe meer vertaald zullen worden doorheen het proces.

Het is in deze fase van belang om het maximale ruimtebeslag te kennen in functie van de opmaak van het GRUP. Alle elementen die daarop een impact hebben zijn dus in de eerste plaats bekeken, dan gaat het vooral om de ligging van de alternatieven ten op zichte van het maaiveld, de noodzaak voor parallelle wegenis, de locaties en soort van verknopingen, de te vrijwaren gebieden, het wegprofiel, etc.

Leeswijzer



OPBOUW van de nota

Relaties tussen de drie hoofdstukken met aandacht voor synthese alsook argumentatie in detail

Helder overzicht vs diepgaand detail

De onderzoeksnota is opgebouwd uit drie hoofdstukken die allen een sterke relatie hebben tot elkaar. Samen bieden ze inzicht in het gevoerde onderzoek ter verfijning van een lijn naar een wegontwerp van alle alternatieven. Als situering begint de nota met de attitude die het team Rond Ronse hanteert en waarmee het onderzoek is gevoerd en zal gevoerd worden. Het eerste hoofdstuk bundelt de randvoorwaarden waarbinnen de lijnen kunnen verfijnd worden. De randvoorwaarden zijn op maat van het project en vormen het kader waaraan het wegontwerp dient te voldoen. Binnen het projectgebied zijn er deelgebieden waarbij de verschillende bepalende elementen (SBZ, bronbeken, woonlinten etc.) samenkomen die hebben geleid tot specifiek onderzoek en ontwerpties die het wegontwerp van de alternatieven hebben bepaald. De deelgebieden vormen het tweede hoofdstuk waarin de eerder geformuleerde randvoorwaarden worden toegepast op de verschillende ontwerpties en tegelijk de conclusies een generiek karakter hebben en toepasselijk zijn op meerdere alternatieven. Het spreekt voor zich dat het derde en laatste hoofdstuk de inzichten uit de eerste hoofdstukken bundelt en een overzicht biedt van alle alternatieven. Het is een resultaat van onderzoek dat daarbij gevoerd is op het vlak van infrastructuur, mobiliteit, open ruimte en stedelijkheid. Hoewel dit werk reeds omvangrijk is, is dit slechts de aanzet voor verdere toetsing en uiteindelijk begeleidend onderzoek. De epiloog biedt hierop een globale vooruitblik door de aandacht te vestigen op de voornaamste uitdagingen voor het vervolgproces.

De opbouw van de nota streeft ernaar om doorheen alle hoofdstukken focus te bieden en tegelijk ook ruimte te laten voor verder detail en inzicht in het onderzoek. Enerzijds wordt inleidend de relatie van ieder hoofdstuk geduid binnen de ontwerpnota alsook het opzet van de zaken die aan bod komen. De synthese vat kort samen wat we wensen te onthouden en welke doorkijk eruit volgt. Anderzijds fungeren de 'grijze pagina's' als ruimte voor extra verduidelijking en beschrijving van zaken die nog uitgebreider aan bod komen, voor lezers die bijkomend geïnteresseerd zijn in het onderwerp/het alternatief.

Attitude



Inleidend

On the one hand striving for continuity in existing qualitative logics, patterns, uses, architectures ... to emphasize what exists, the "familiar". On the other hand a strategy which focuses on precise spatial interventions. The confrontation of an existing context with this particular kind of intervention creates a "shock". This shock is only partially the result of the characteristics of the object of intervention. More than bringing the attention on itself the elementary character of the intervention "raises the temperature of what exists already".

- Ludwig Hohl -

'Rond Ronse' streeft naar een breed gedragen en duurzame mobiliteitsoplossing dat tegelijk als hefboom kan fungeren voor uitdagingen van de streek. Beide doelstellingen, de een gericht op de weg de ander op de context vertrekken elk van een eigen logica maar het is het samenspel tussen beide waardoor een werkelijke meerwaarde kan ontstaan.

Om deze doelstelling op kwalitatieve wijze vorm te geven is het enerzijds noodzakelijk om een duidelijk begrip te krijgen van de ontwikkeling van de ruimtelijke context en de specifieke karakteristieken te benoemen. Anderzijds is het waardevol om een positie in te nemen die expliciteert hoe het team Rond Ronse deze context en karakteristieken wenst te benaderen in de zoektocht naar breed gedragen en duurzame mobiliteitsoplossingen. Dit begrip en deze positie vormen het vertrekpunt voor het ontwerpend onderzoek dat gebeurt is en waarbinnen de planalternatieven verder dienen te evolueren naar een project. Een project waarbij context (de streek) en object (de mobiliteitsoplossing) als één geïntegreerd en samenhangend geheel beschouwd moeten worden.

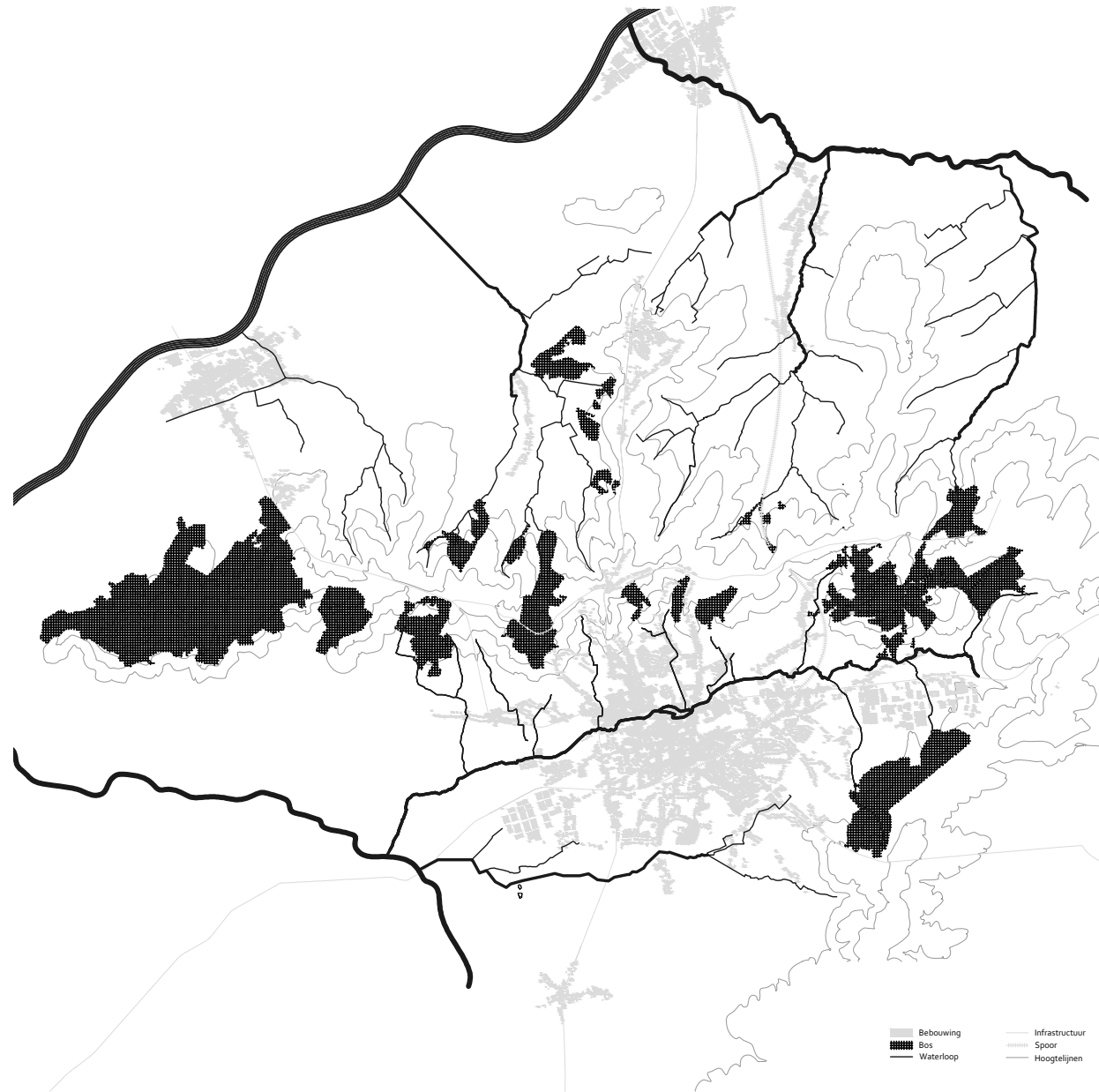
Om deze samenhang op te bouwen benadert het team Rond Ronse de alternatieven vanuit een specifieke ontwerppattitude om in te spelen op de opgaves en kansen die zich stellen en aanreiken. Door inzicht te bieden in de attitude die het team volgt, door het blikveld te delen, is het de bedoeling om de lezer mee te nemen in het gevoerde onderzoek vertrekkend vanuit dezelfde houding en de achterliggende redenering omtrent de mogelijke interactie tussen het infrastructuurobject en zijn context.

Opzet

Bij het nadenken over ruimtelijke ingrepen, zowel met betrekking tot infrastructuur, stedelijke en landschappelijke ontwikkeling, is het cruciaal een duidelijk begrip te krijgen in de ontwikkeling van de ruimtelijke context en de specifieke ruimtelijke karakteristieken van deze context. Een ruimtelijke ingreep betekent immers een nieuwe transformatie in de ontwikkeling van de context en zal zich op een bepaalde manier verhouden tot de aanwezige ruimtelijke karakteristieken. De ontwerppattitude verwoordt de gewenste wijze waarop deze ontwikkeling en verhouding zich op terrein manifesteert. In wat volgt zullen twee benaderingen worden gepresenteerd die sturend zullen zijn in het verdere ontwerpproces en die uiteindelijk moeten leiden tot een kwalitatief project, dat enerzijds een duurzame mobiliteitsoplossing biedt en anderzijds meerwaarde genereert voor de specifieke context.

Volgens welke logica is de ruimte gestructureerd? Wat zijn de specifieke ruimtelijke karakteristieken en hoe kan hiermee omgegaan worden in het verdere ontwerpproces? Aan de hand van deze vragen zal de ontwerppattitude worden omschreven. De ontwerppattitude is dan ook tweeledig opgebouwd. Ten eerste wordt de huidige ruimtelijke structuur gelezen vanuit een landschappelijke en stedelijke logica. Ten tweede zal deze ruimte worden gekarakteriseerd aan de hand van landschapstypes, elk met eigen kwaliteiten en identiteit. Om hieruit finaal twee ontwerppattitudes te benoemen. Attitudes die we doorheen het volledige proces, over verschillende fases heen, zullen hanteren en aangrijpen om het plan te verfijnen tot een kwalitatief project en te zoeken naar een nieuwe samenhang tussen de verschillende logica's, fragmenten waaruit het plangebied is opgebouwd en bestaat.

0.1 Ruimtelijke structuur



— LANDSCHAPPELIJKE LOGICA

De aanwezige ruimtelijke structuur binnen het onderzoeksgebied wordt sterk bepaald vanuit een landschappelijke logica. Structurerend is de oost-west georiënteerde heuvelrug, waarvan de hoogste toppen, de Getuigeheuvels, en steilste flanken zijn bebost. De zuidflank van de heuvelrug is steil en gaat over in de relatief vlakke valleien van de Molenbeek en de Sint-Maartensbeek. In de steile zuidflank ontspringen bronbeken die afstromen richting Molenbeek. De afwisseling van beboste

heuveltoppen en bronbeekvalleien genereert een ritmiek van besloten en halfopen tot open ruimtes. De noordelijke flank van de heuvelrug kent een glooiender karakter. Het reliëf plooit uit en vormt plateaus welke zijn bebost of worden gebruikt als akkerland. De plateaus worden van elkaar gescheiden door (diep) ingesneden bronbeekvalleien welke afstromen richting Schelde en Maarkebeek. Het reliëf, de (bron-)beken en de beboste heuveltoppen zijn elementen die bepalend zijn voor de aanwezige ruimtelijk structuur.

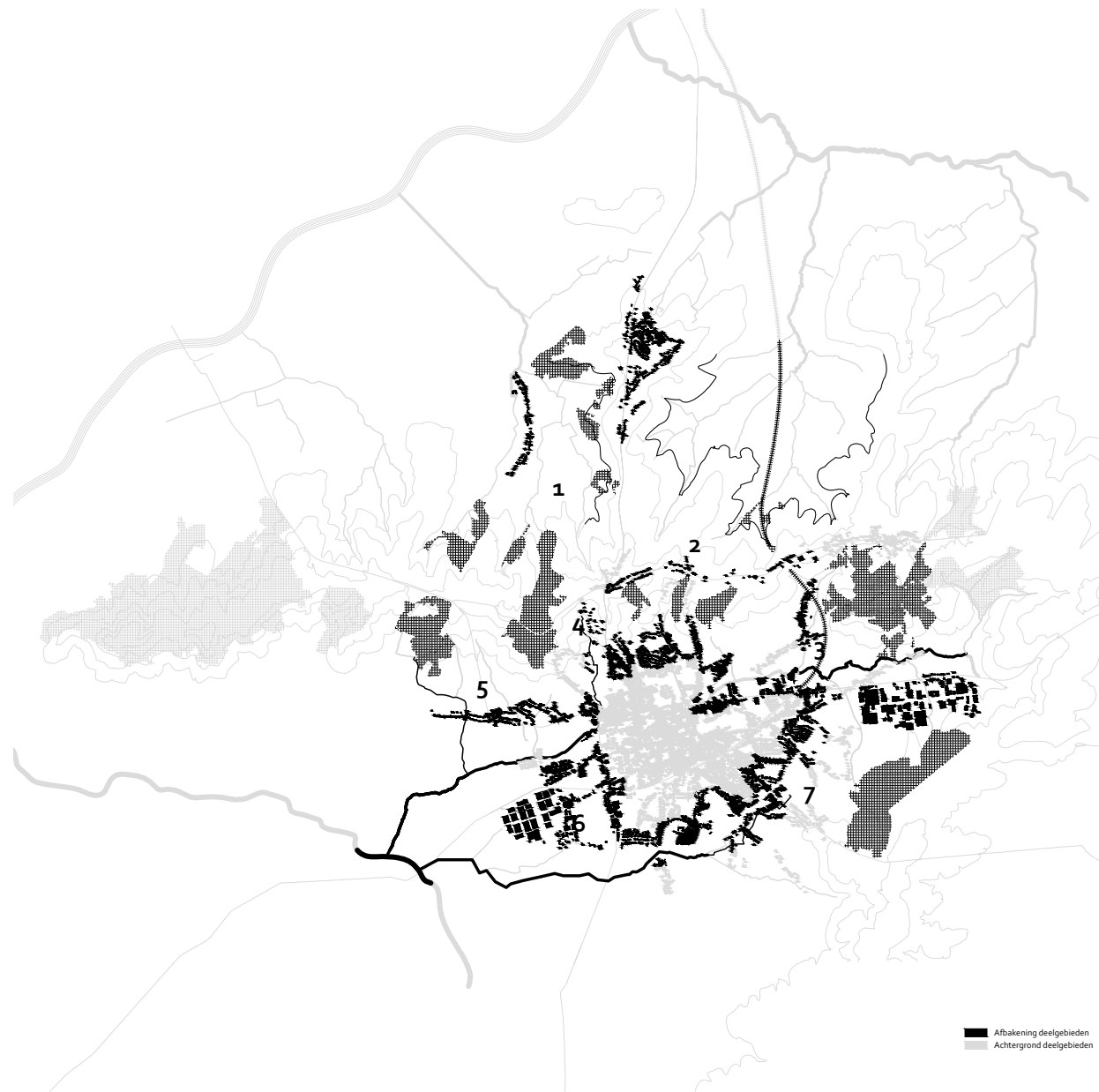


— STEDELIJKE LOGICA

De ontwikkelde stedelijke structuur is geënt op de landschappelijke logica. Infrastructurele lijnen volgen het reliëf van de heuvelrug, zijn gesitueerd op de overgang van plateau naar bronbeekvallei of volgen de flanken van de meer vlakke valleien van de Molenbeek en/of Sint-Maartensbeek. De compacte stads- en dorpskern van Ronse en Nukerke zijn ontstaan op relatief vlak terrein, respectievelijk de vallei van de Molenbeek en het plateau waarop ook de huidige N60 is gesitueerd.

Woonlinten als Klijpe, Zulzeke en Etikhove zijn ontwikkeld langs infrastructurele lijnen op de overgang van hoger gelegen (droge) gronden en lager gelegen (natte) valleigronden. Met de aantrekkingskracht en groei van Ronse is de relatie tussen landschappelijke logica en stedelijke structuur echter vervaagd, vanuit de compacte stadskern heeft zich een diffuus verstedelijkingspatroon van woonlinten, industriezones, baanwinkels ontwikkeld veelal geënt op een louter infrastructurele of eigen logica.

0.2 Ruimtelijke karakteristieken



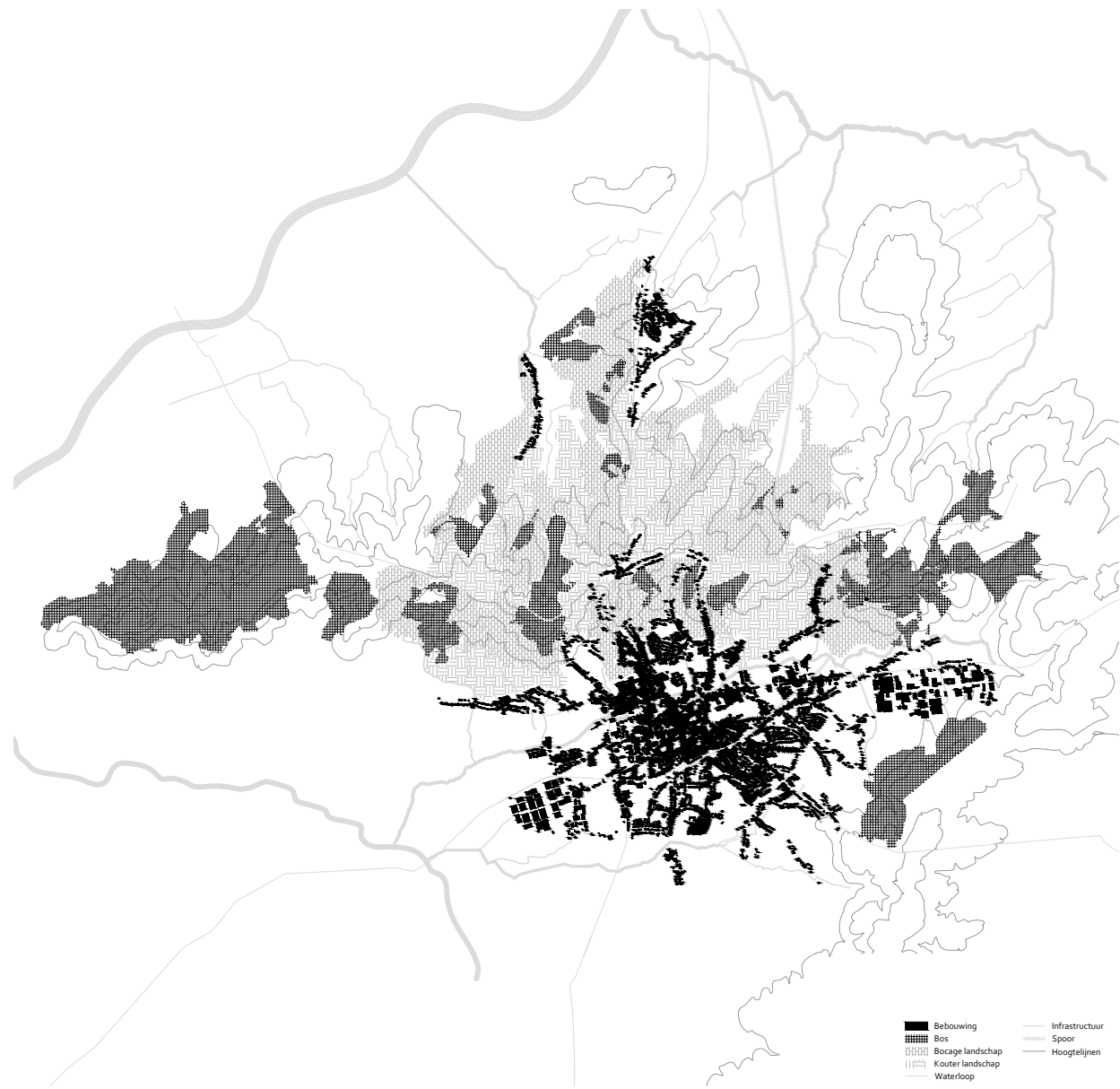
- Deelgebied 1:** Hotond-Koppenberg + N60
- Deelgebied 2:** Nederaalbeekvallei + Ommegangstraat
- Deelgebied 3:** Muziekbos + Spoorlijn
- Deelgebied 4:** Hotondbos + Schavaart
- Deelgebied 5:** Klijpe + N36
- Deelgebied 6:** Molenbeekvallei + Stedelijke clusters
- Deelgebied 7:** Sint-Maartensbeekvallei + zuidrand

Raakvlak

Het samenspel tussen de landschappelijke en stedelijke ontwikkelingslogica definiëren de ruimtelijke structuur. Reliëf, bronbeken, bossen, lijn- infrastructuur en verstedelijkingspatroon zijn elementen die de (open) ruimte definiëren. Wanneer deze elementen met elkaar in relatie staan wordt de ruimtelijke structuur versterkt en leesbaar. Ten noorden van de heuvelrug zijn deze relaties nog sterk aanwezig. De N60 en Nukerke zijn gesitueerd op een plateau, met waardevolle bossen op de steilste flanken. Zulzeke, de Zulzekestraat en Zeelstraat liggen op de flank van de bronbeekvalleien van de Molenbeek/Kuitholbeek. En ook Etikhove, de Nederholbeekstraat en Weitstraat zijn geënt op de vallei van de Nederaalbeek. Lintbebouwing langs de Zandstraat/Ommegangstraat op de heuveltop wordt afgewisseld met de bossen op de steile heuveltoppen, ...

Ten zuiden van de heuvelrug zijn de relaties tussen landschappelijke en stedelijke ontwikkelingslogica minder uitgesproken. Vanuit de compacte kern van Ronse heeft de stad zich uitgebreid langs de Molenbeek en de radiale ontsluitingswegen (N60, N36, N48, N57). Daaraan gekoppeld ontwikkelden zich wijken en/of stedelijke clusters met een eigen interne logica. Een evolutie die zich vandaag nog voordoet en bepalend is voor de diffuse ruimtelijke structuur van de stadsrand van Ronse. Klein Frankrijk kent als een autonome cluster langs de N48, de baanwinkels en t`Rosco gericht op de as César Snoeklaan/Leuzesesteenweg of Pont-West en de wijk Floréal als twee enclaves in de open valleien van de Molenbeek en Sint Maartensbeek.

Het raakvlak waar de landschappelijke en stedelijke logica's elkaar ontmoeten is waar op vandaag specifieke opgaves, kwesties, of kansen liggen. Het spanningsveld tussen beide logica's is er aanwezig en verschillende karakteristieke fragmenten komen samen. Er zijn zeven deelgebieden te onderscheiden die elk verschillend lijken en toch gebaseerd zijn op een aantal landschappelijke karakteristieken. De manier waarop deze karakteristieken onderdeel kunnen vormen van een kwalitatieve oplossing en nieuwe ruimtelijke samenhang, vormt de basis van de ontwerppattitude.



— BOCAGE- EN KOUTERLANDSCHAP

De bocagelandschappen situeren zich voornamelijk op de steilere plateau- en valleiflanken en langs de bronbeekvalleien. Het vormen besloten tot halfopen landschappen welke worden gekenmerkt door relatief kleine onregelmatige percelen, welke worden omzoomd door kleinschalige landschapselementen (KLE's) als hagen, (knot-)boomrijen, houtkanten en/of graften. Dit klein-schalig en fijnmazig karakter wordt versterkt door de aanwezigheid van perceelrandbegroeiing rond tuinen van verspreide (lint-)bebouwing. Kouterlandschappen situeren zich

voornamelijk op de vlakkere toppen van de plateaus en de flauwere heuvelflanken. Door het open karakter en de hogere ligging bieden de kouters verzichten over de ruimere omgeving. De begrenzing van de kouters is veelal diffuus en wordt gevormd door (lint-)bebouwing, bebossing en/of sterke reliëfverschillen. De afwisseling van besloten bossen, halfopen bocageslandschappen en open kouters is karakteristiek voor de Vlaamse Ardennen en bepaalt de kwaliteit van het vastgesteld landschapsatlasrelict 'De Vlaamse Ardennen van Koppenberg tot Kluisberg'.



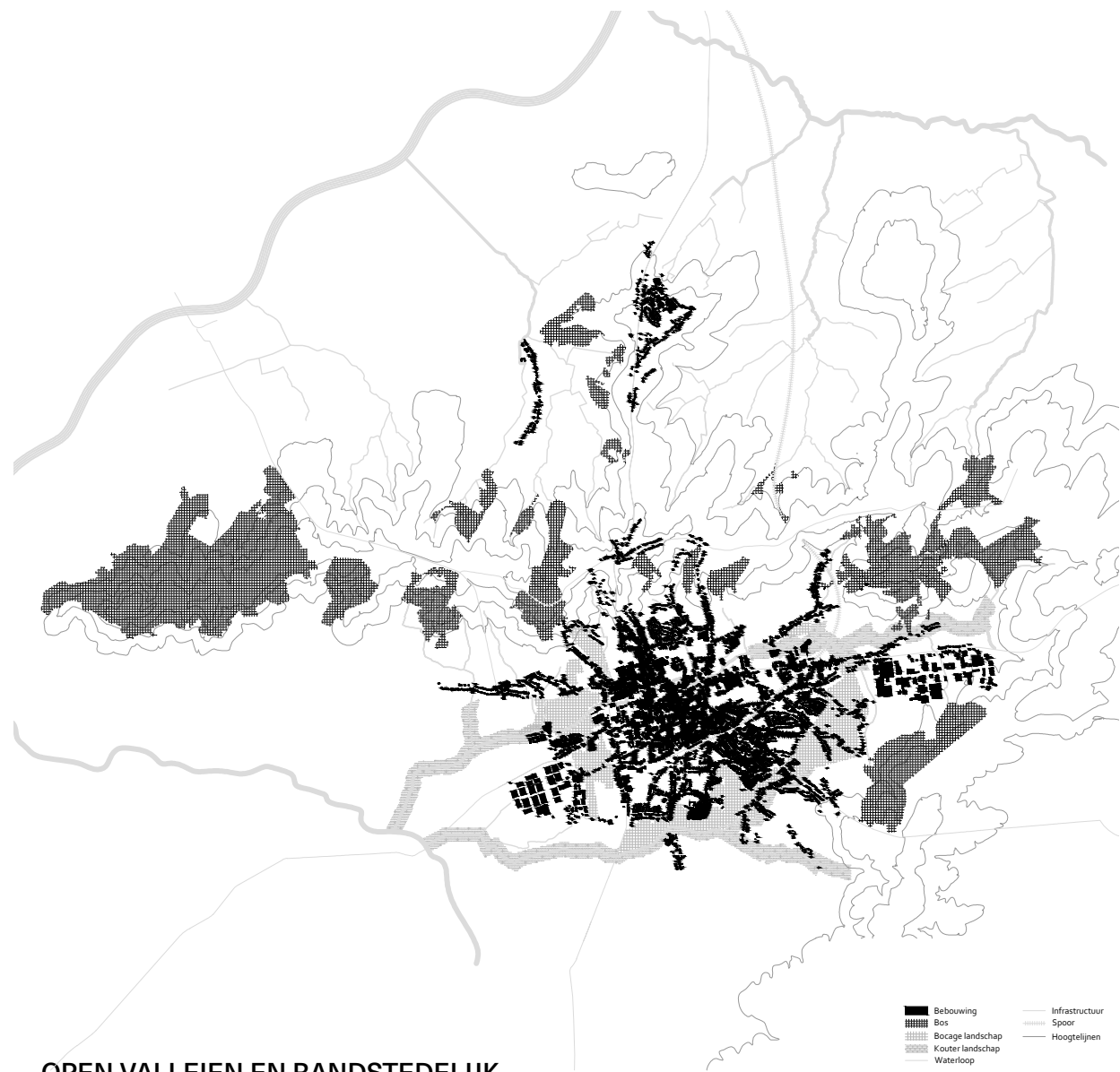
BOCAGE-
LANDSCHAP

kenmerkende
groenstructuren
rond de percelen
op de steilere
plateau- en valleiflanken



KOUTER-
LANDSCHAP

open akkersop
de flauwere
heuvelflanken



— OPEN VALLEIEN EN RANDSTEDELIJK LANDSCHAP

Ten zuiden van de heuvelrug kennen de relatief vlakke valleien van de Molenbeek en Sint-Maartensbeek een totaal ander karakter, dat in sterke mate wordt bepaald door de aan- of afwezigheid van stedelijke bebouwing. Een randstedelijk landschap dat overgaat in weidse valleilandschappen. De valleilandschappen hebben een open karakter met verlichten over de relatief smalle percelen, welke haaks op de waterloop staan. Dit open karakter wordt onderbroken door beek begeleidende beplanting, bosaanplant en/of opgaande beplanting rond verspreide bebouwing. Nabij de stadskern van Ronse vertroebelt dit

beeld en vormt het een randstedelijk landschap dat zich kenmerkt door een onsamenhangend patroon van stedelijke ontwikkelingen, woonlinten en wijken zonder connectie met de omliggende open ruimte. Iets wat zich ook voordoet aan de baanwielstrip langs de César Snoecklaan. Stedelijke clusters, zoals Pont-West, Klein-Frankrijk, t'Rosco, zijn autonome enclaves die weinig tot geen relatie met het omliggend landschap vertonen. In het randstedelijk landschap domineert het generieke karakter van elk van de stedelijke fragmenten en is de aangrenzende open ruimte verworden tot een onderbenutte restruimte.



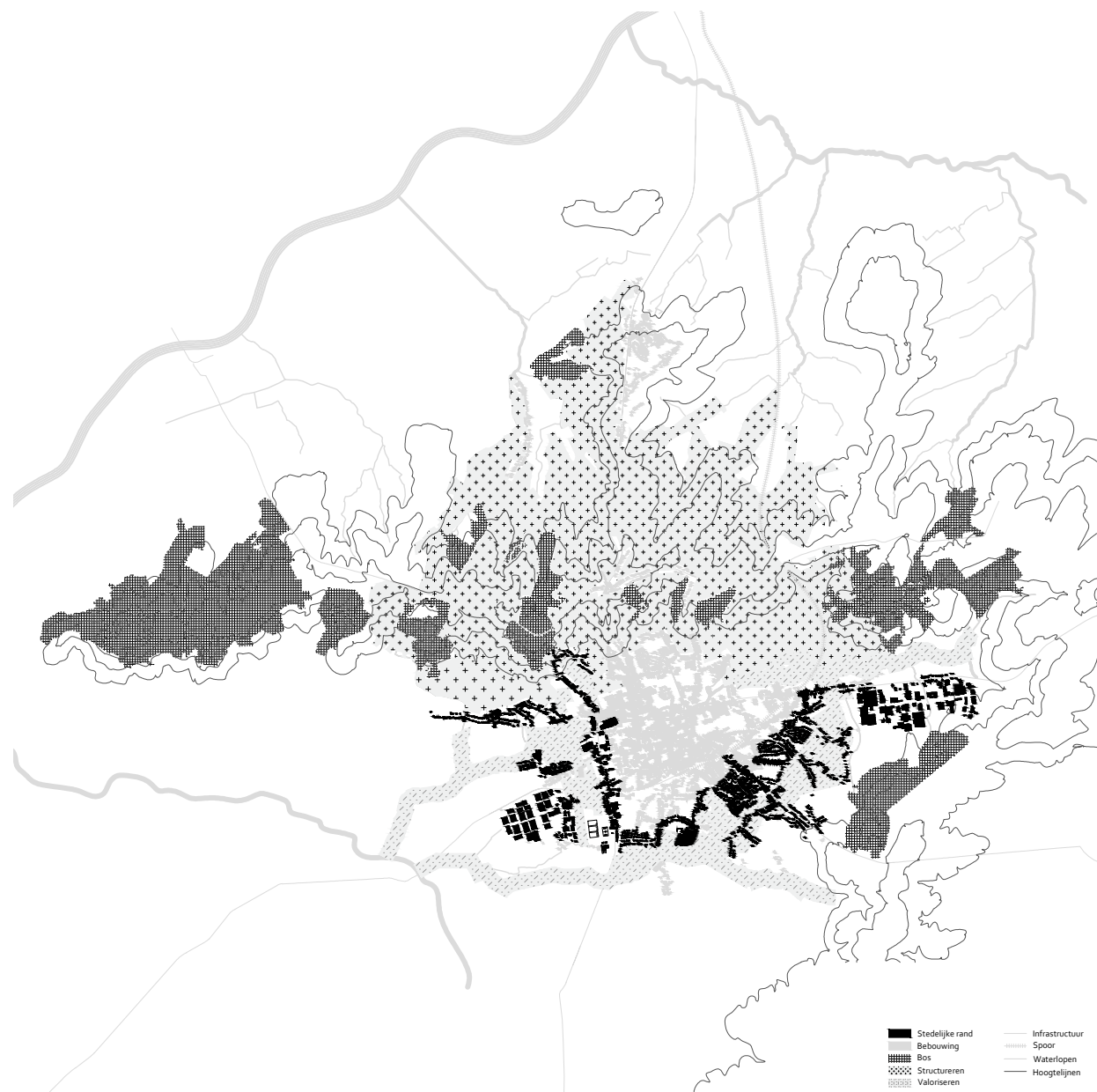
OPEN VALLEIEN

percelen haaks op de waterloop met afwisselend open en gesloten karakter



RANDSTEDELIJK LANDSCHAP

diffuse rand en brute overgang tussen open ruimte en stedelijk weefsel



Valoriseren & genereren

De ruimtelijke karakteristieken zijn bepalend voor de landschappelijke en/of stedelijke kwaliteit van de ruimte. Het kleinschalig en besloten karakter van de bocagelandschappen vormt een sterk contrast met het weidse en open karakter van de kouters ten noorden van de heuvelrug. Het weidse, rechtlijnige karakter van de valleilandschappen vormt een contrast met het diffuse, ongestructureerde karakter van het randstedelijk landschap in de stadsrand van Ronse. Het zijn deze kenmerken waarop de toekomstige mobiliteitsoplossing tracht in te spelen. Dit kan enerzijds door het valoriseren van de bestaande context, waarbij bestaande kwaliteiten worden benut en aangegrepen om de mobiliteitsoplossing vorm te geven. Anderzijds kan de mobiliteitsoplossing aanleiding geven tot het genereren van nieuwe context, waarbij de mobiliteitsoplossing nieuwe relaties initieert en ruimtelijke dynamiek faciliteert binnen de bestaande context. Het valoriseren van bestaande context lijkt, bij deze eerste lezing, van toepassing binnen de bocage-, kouter- en valleilandschappen en het genereren van nieuwe context lijkt vooral van toepassing voor het randstedelijk landschap rond Ronse.

Bij het valoriseren van landschappelijke kwaliteiten zal de mobiliteitsoplossing zich eerder manifesteren als een autonome lijn, geënt op de onderliggende ruimtelijke structuur en zich naar inrichting aanpast aan het specifieke landschapstype dat wordt doorkruist. Terwijl bij genereren van nieuwe context binnen het randstedelijk landschap mogelijkheden ontstaan om de mobiliteitsoplossing als een stedelijke boulevard te beschouwen die een nieuwe betekenis aan de stadsrand kan geven.

Vanuit de ontwerppattitude is de bedoeling om de verschillende lijnen om te buigen tot een kwalitatieve oplossing.

Valoriseren, referenties

— Verbreding A12, Ede-Grijsoord (NL), Heijmans, H+N+S landschapsarchitecten (advies), e.a.

De A12 in Nederland vormt een belangrijke oost-west verbinding. De snelweg is over een lengte van 11 kilometer verbreed tussen Ede en Grijsoord. De weg loopt dwars door de Veluwe, waardoor bijzondere aandacht is uitgegaan naar de ecologische inbedding van de A12 binnen het natuurgebied. Als uitgangspunt werd gesteld dat de verbreding niet ten koste mag gaan van de ecologische kwaliteiten, maar juist een kwaliteitsimpuls voor de omgeving zou zijn.

Onderdeel van het plan is het ontsnipperen van leefgebieden voor specifieke diergroepen door aanleg van faunapassages onder en over de rijksweg heen en extra ecologische verbindingen over en naast het spoor. Hierdoor is het leefgebied van deze dieren, waaronder dassen, reeën boommarters, vleermuizen, hagedissen, hazelwormen en slangen, aanzienlijk vergroot. Diverse maatregelen hebben ervoor gezorgd dat de natuur rondom het tracé zoveel



mogelijk behouden en versterkt is. Nieuwe bermen zijn natuurvriendelijk ingericht en verspreid langs de snelweg zijn heidecorridors gerealiseerd voor reptielen, waardoor geïsoleerde leefgebieden langs de weg met elkaar en met verder van de weg gelegen heidegebieden zijn verbonden.

Onder de A12 is een faunatunnel en vier dassentunnels voorzien. Het nieuwe spoorviaduct is voorzien van boven- en ondergrondse faunaverbindingen en twee boomarterbruggen over de snelweg zijn voorzien. Bomen die gerooid moesten worden voor de wegbreiding zijn grotendeels herplant in de bermen langs het tracé.



— A11, Zeebrugge, THV Via Brugge (Sweco), Bureau Bas Smets

De Missing Link A11 vormt een nieuwe, vlotte snelwegverbinding tussen Knokke (via E34) en Brugge (via N31). Het havenverkeer wordt er van het lokaal verkeer gescheiden. De ingreep verhoogt de woonkwaliteit in de regio door voor lokaal verkeer en fietsverkeer nieuwe verbindingen te realiseren. Een uitgebreid netwerk van faunapassages langs de waterlopen maken het projectgebied doorwaadbaar voor fauna en flora. In het ontwerp wordt omzichtig omgegaan met doorsnijdingen van het landschap, de continuïteit van landschap en lokale netwerkstructuren staat centraal. Een viaduct is ontworpen waarin beide rijrichtingen als afzonderlijk viaduct zijn uitgewerkt. Een opening van ca. 5m wordt aangehouden en zodat plantengroei onder het viaduct mogelijk blijft. De constructiehoogte wordt tot een minimum gereduceerd, opdat de opening tussen de onderkant van de brugplaat en de spoorwegberm zo groot mogelijk wordt.



— Noord-Zuid Kempen, POUMA, THV Via Kempen (Tractebel)

De Missing Link Noord Zuid Kempen zorgt voor een meer leefbaar centrum in Kasterlee, Geel en ten Aard én vlotter en veiliger woon-werkverkeer in de regio. Het project bestaat uit twee ontwerp-opgaven in twee onderscheiden deelgebieden: Geel West en het tracé Geel-Kasterlee.

De eenheid tussen de gebieden ontstaat door een coherente ontwerpmatige benadering van de verschillende structuren. Deze moeten herkenbaarheid, leesbaarheid, eenvoud en rust over het traject brengen. De bouwstenen zijn op subtiel manier terug te vinden in: de brugconstructies, keerwanden, taluds, aanplantingen, verlichting... Een brede groene middenberm wordt voorzien en de wegenis sluit naadloos aan op het landschap. Een brug over de Kleine Nete wordt voorzien als ecopassage.



Genereren, referenties

— Brabantnet, Tractebel i.s.m Bureau Bas Smets, Ney

De Ringtrambus als een van de drie lijnen van Brabantnet en doorkruist het stedelijke weefsel van de gemeenten Grimbergen, Vilvoorde, Machelen en Zaventem. Veelal gaat het project gepaard met een gevel-tot-gevel heraanleg van belangrijke straten. De aanleg van de infrastructuur wordt dan ook opgevat als een grootschalige stadsvernieuwingsoperatie waarbij een aanzienlijk deel van de stedelijke context wordt heringericht. In elke doorkruiste gemeente tracht het project maximaal een lokale meerwaarde te creëren.

Door de strategische keuze van de haltelocaties als de inpassing van de trambusbedding zelf worden aanwezige lokale structuren versterkt of terug leesbaar gemaakt en publieke ruimte opgewaardeerd. Standaard wordt bij een stopplaats van de ringtrambus een stedelijke halte ingericht. Deze haltes nemen een meer terughoudende houding aan t.o.v. de bestaande context.



Bepaalde halte-locaties worden echter gekenmerkt door een publieke ruimte met een sterke identiteit of een groot potentieel om uit te groeien tot een identiteitsvolle plek. Het inbrengen van een ruim uitgeruste halte-infrastructuur kan deze ruimtes verder opladen.

Het Diegemplein is zo'n specifieke plek, opgespannen tussen de kern van Diegem en de nieuwe trambushalte. De nieuwe infrastructuur vormt de aanleiding om een multifunctionele pleinruimte te creëren in afstemming met de programma's er rond zoals de horeca en een nabije schoolomgeving.



— Leiedoortocht, Kortrijk, Tractebel i.s.m. Greisch

De Leiedoortocht in Kortrijk werd aangepast om grotere schepen over het traject tussen Seine en Schelde te laten varen. Van bij de opstart van het globale project, in de jaren '90 van de vorige eeuw, was het de ambitie om aan het infrastructuurproject ook een stadsvernieuwingsproject te koppelen. De aanpassingswerken in het kader van de scheepvaart werden zo een directe aanleiding voor de realisatie van kwalitatieve publieke ruimte langs de Leie. Terwijl de Leie door de nieuwe kaaimuren in een strak keurslijf wordt gestoken is dit niet het geval voor de stedelijke ruimte gelegen langs de Leie. Op heel wat plekken ontstaan groene en minerale ruimten, de ene ruimer bemeten dan de andere, nu eens een echt park dan eerder een verbrede stoep. Veel van deze plekken worden gemarkeerd door de nieuwe bruggen over de Leie. Al deze bruggen en publieke ruimten dragen bij tot het creëren van een nieuw (stads)landschap dwars door de stad.



— A2 Maastricht, De Groene Loper, Arcadis

In de jaren negentig werd de A2 voltooid als noord-zuid verbinding, met een totale lengte van 217 km doorheen Nederland. Ononderbroken met één uitzondering in het zuiden: de N2-stadstraverse in Maastricht. De beperkte capaciteit zorgde voor files en doorstromingsproblemen op de doorgaande route A2/E25. Dit leidde ook tot problemen op het regionale en stedelijk hoofdwegennet en leefbaarheidsproblemen in de aanliggende wijken in Maastricht. Door de ondertunneling is het litteken van de N2 verdwenen en zijn wijken met elkaar verbonden. Het resultaat is een betere leefomgeving met meer verkeersveiligheid, minder geluidsoverlast en een betere luchtkwaliteit. Bovengronds ontstaat een nieuw stuk stad. De Groene Loper biedt volop kansen voor nieuw vastgoed. 1.800 bomen langs de fiets- en voetgangerszone en een stadspark maken van de Groene Loper een aantrekkelijk gebied om te wonen, werken en te recreëren.



Synthese

De ontwerpatitude is niet generiek maar is gebaseerd op specifieke vaststellingen en zichtbare noden waarvan het team Rond Ronse gelooft dat het waardevol kan zijn om vanuit deze twee blikken het project nu en in de toekomst te benaderen. De attitude is opgebouwd vanuit een lezing van de ruimtelijke structuur en de ruimtelijke karakteristieken van de context en een beschrijving van de gewenste manier waarop met deze structuur en karakteristieken omgegaan moet worden.

De ruimtelijke structuur van de streek is het resultaat van een samenspel tussen een landschappelijke en stedelijke ontwikkelingslogica. Bepalend voor de landschappelijke ontwikkelingslogica is het reliëf, de (bron-)beekvalleien, de bossen op de heuveltoppen. De stedelijke ontwikkelingslogica wordt gestuurd door de lijnvormige infrastructuur en het verstedelijkingspatroon. Beide ontwikkelingslogica's hebben geresulteerd in de bestaande ruimtelijke structuur, welke onderverdeeld kan worden in een aantal deelgebieden. Elk van de deelgebieden heeft eigen karakteristieken, die kunnen worden ondergebracht in een viertal landschapstypes, bocagelandschappen, kouterlandschappen, valleilandschappen en randstedelijke landschappen.

De mobiliteitsoplossingen zullen zich binnen deze deelgebieden en landschapstypes positioneren. De manier waarop dit gebeurt, vormt de essentie van het ontwerpend onderzoek. De ontwerpatitude weerspiegelt een specifieke blik die we dienen voor ogen te houden. Bij het valoriseren van bestaande context worden aanwezige kwaliteiten maximaal behouden en versterkt en deze zijn sturend voor de oplossing. Bij het genereren van nieuwe context wordt de oplossing ingezet voor het faciliteren van een nieuwe ruimtelijke dynamiek en worden nieuwe ruimtelijke dynamieken gecreëerd. Het gaat erom ruimte te construeren dat tegelijk actueel is, en tegelijk aandacht heeft voor de ontstaansgeschiedenis en kenmerken van het gebied.

Beide attitudes zullen als leidraad dienen in het verdere ontwerpend onderzoek, waarbij deelgebieden (hoofdstuk 2) en alternatieven (hoofdstuk 3) met elkaar worden geconfronteerd. Deze nota is daarin slechts de eerste stap. In de planningsfase wordt een geïntegreerd spoor opgezet om dieper in te gaan op de kansen en uitdagingen die de attitude met zich meebrengt. De attitude is intrinsiek onderdeel van het ontwerpend onderzoek en het team Rond Ronse beschouwt dit als fundamentele houding in het streven naar een mogelijke nieuwe samenhang.



ZICHT over de heuvelrug richting de stad

een evenwicht waarbinnen een mobiliteitsoplossing een nieuwe samengang dient te creëren