

COMPLEXE STADSPROJECTEN

draaiboek

Naam website KCVS

MASTERPLAN

Oorspronkelijke naam document

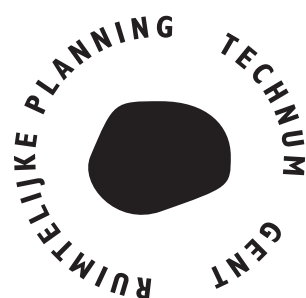
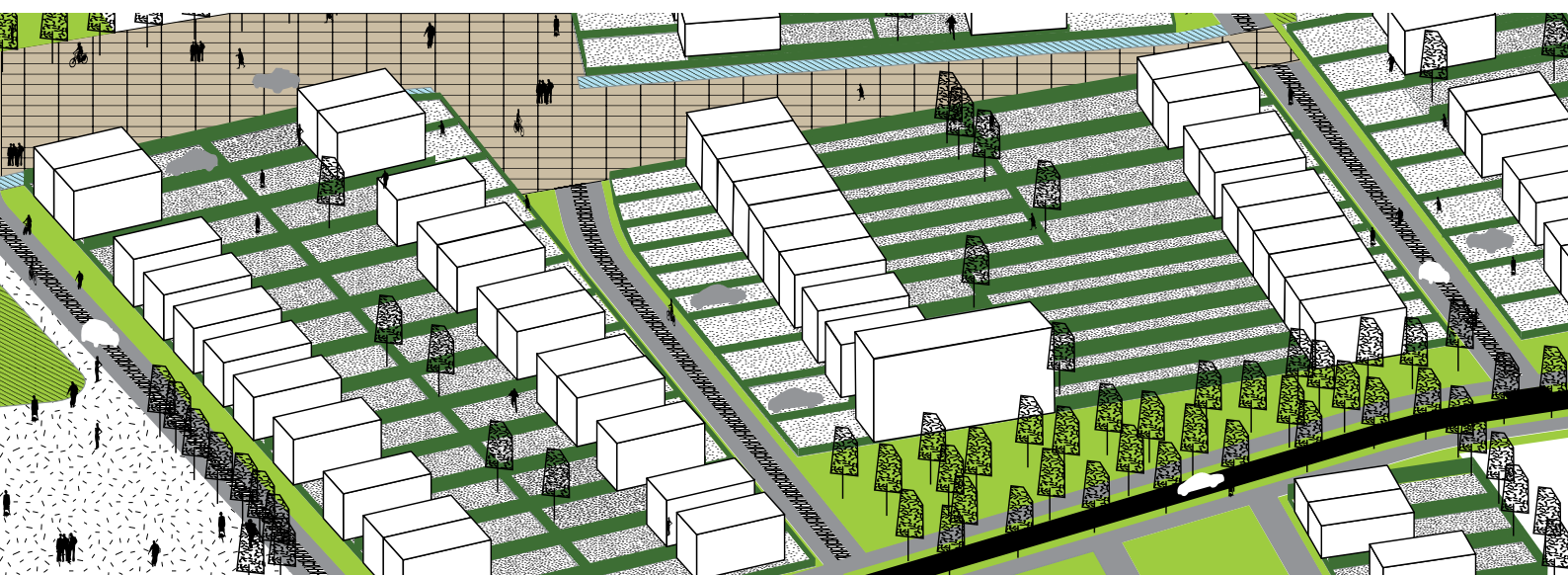
Masterplan uitbreiding Clementwijk

Project

Clementwijk Sint-Niklaas

SINT-NIKLAAS

MASTERPLAN UITBREIDING CLEMENTWIJK



Technum

6 maart 2006

Medewerkers:

Kristiaan Borret
Frederik Dams
Christophe Goffi
Tom Leenders
Guust Selhorst

Contactgegevens:

Technum
Leiepark 18
9051 Gent
T 09 2400 911
F 09 2400 900

INHOUDSTAFEL

Opdracht en Analyse 5

MACRO: SITE EN SITUERING 7

MESO: PROGRAMMA 8

MICRO: RANDEN 9

Stadsontwerp 11

UITGANGSPUNTEN 13

CONCEPTEN 17

UITWERKING 24

Ontwikkeling 41

SPREIDING EN DIFFERENTIATIE 42

VERDELING EN FASERING 43

SIMULATIE VERDELING PUBLIEK-PRIVAAT 45

SIMULATIE VERDELING PUBLIEKE ACTOREN 47

SIMULATIE PARKEREN 48

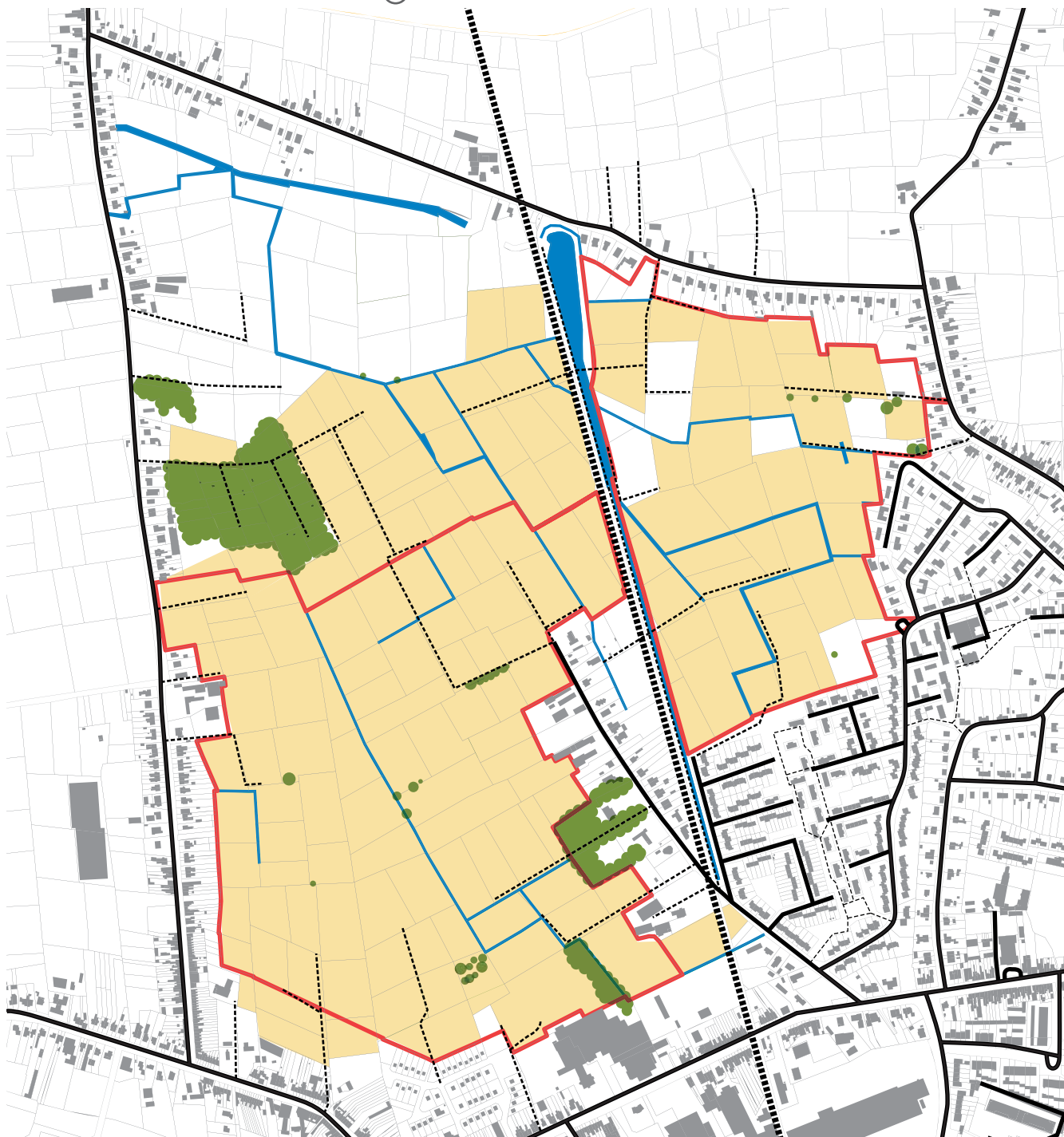
Stedenbouwkundige richtlijnen 51

BEBOUWING 52

INFRASTRUCTUUR 53

OPEN RUIMTE 55

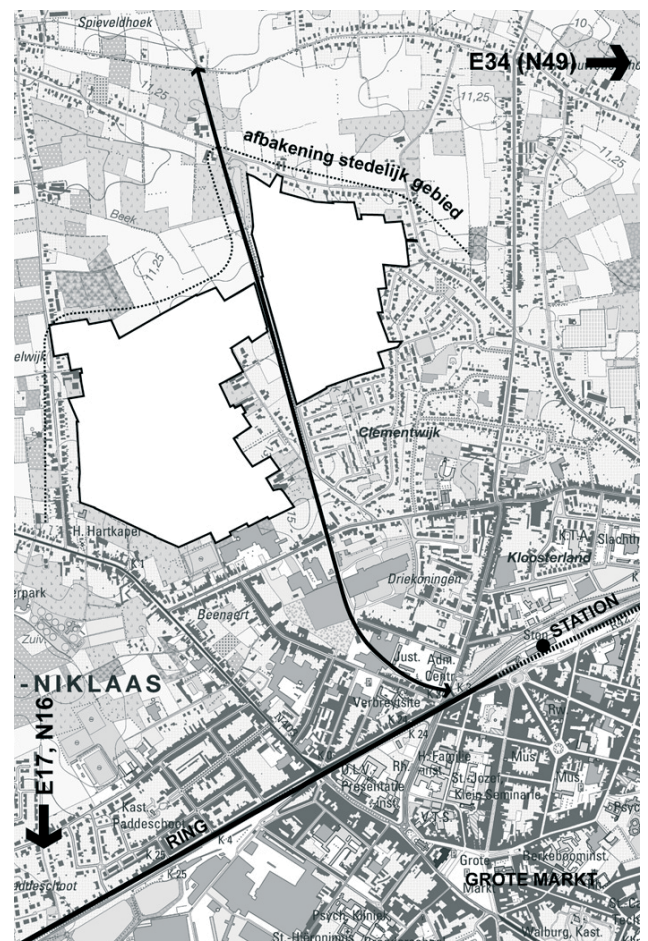
Opdracht en Analyse



-  huidig landgebruik
-  waterloop
-  voetweg
-  Mechelen-Terneuzenwegel
-  groenelement
-  afbakening projectgebied

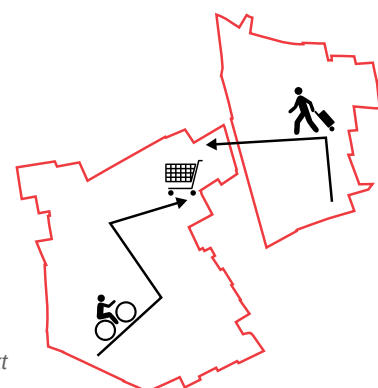
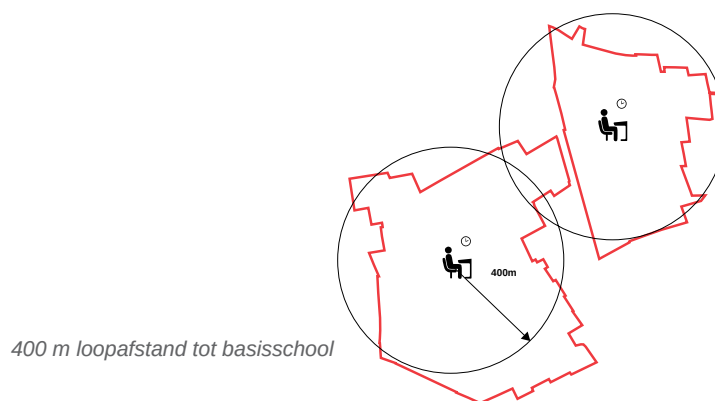
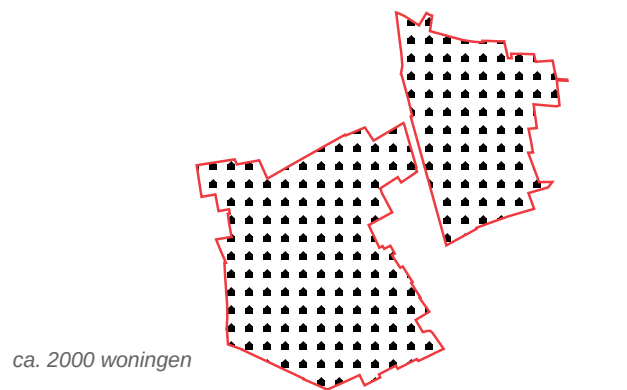
MACRO: SITE EN SITUERING

Het ontwerpgebied is gesitueerd aan de noordrand van de stad Sint-Niklaas. De begrenzing ervan valt gedeeltelijk samen met de afbakening van het stedelijk gebied. Het ligt tussen twee invalsroutes naar de binnenstad: Vlyminckshoek-Kleibeekstraat-Plezantstraat (N403) en Sint-Gillisbaan-Lepelhoekstraat-Driekoningenstraat. In het zuiden sluit het aan op de Heistraat en ten noorden wordt het begrensd door de Spieveldstraat. Centraal door het gebied loopt de Mechelen-Terneuzen-weg die als belangrijke noord-zuid-fietsverbinding het gebied op veilige en snelle manier verbindt met het stadscentrum, en in het bijzonder het station. Door de ligging in de noordelijke rand van Sint-Niklaas gebeurt de aansluiting op het hoofdwegennet voornamelijk via de ringstructuur van de stad, die aansluiting geeft op de E17 Antwerpen-Gent en de N16 richting A12 Brussel. Langs het noorden is het rechtstreeks aangesloten op de E34-N49 Antwerpen-Knokke. Deze is minder gunstig qua bereikbaarheid met de wagen (in vergelijking met de zuidrand van Sint-Niklaas), maar wordt ruimschoots gecompenseerd door de nabijheid bij het centrum, en in het bijzonder de verbinding met het station. De aanwezigheid van autonome fietsverbinding maakt van de site een erg fietsvriendelijke woonlocatie.



MESO: PROGRAMMA

De site is ongeveer 77 ha groot. Met een vooropgestelde woningdichtheid van 25 woningen per ha betekent dit een uitbreiding van bijna 2.000 woningen. Dit zijn bijna 5.000 inwoners: mensen die zich van en naar het werk verplaatsen, die boodschappen doen, kinderen die naar school gaan, ouders die hun allerjongsten bij een kinderopvang laten, ... Het is al snel duidelijk dat 2.000 woningen alleen niet voldoende zal zijn. Afhankelijk van een preciezere inschatting van het aantal inwoners en schoolgaande kinderen zullen bijkomende lagere scholen, een kleuterschool en een kindercrèche noodzakelijk zijn. Uiteraard moet dit grondig afgestemd worden met een analyse van het bestaande aanbod of de bestaande nood in de onmiddellijke omgeving. Daarnaast is er ook voldoende draagvlak voor verschillende kleinschalige commerciële voorzieningen en een middelgrote supermarkt. Deze lijst kan verder uitgebreid worden op basis van bestaande behoeften uit de onmiddellijke omgeving. De aanwezigheid en nabijheid van commerciële en andere voorzieningen levert niet alleen een directe meerwaarde voor de site als woonlocatie, het heeft ook een belangrijke invloed op de mobiliteit. Weliswaar zullen deze bijkomende functies een zekere aantrekkingskracht uitoefenen op de omliggende wijken, de impact daarvan zal steeds verwaarloosbaar zijn gezien het lokale en zelfvoorzienende karakter ervan. Integendeel, de inplanting van bijvoorbeeld een supermarkt kan bijdragen aan het fietsvriendelijke profiel van de site, en heel concreet het autogebruik en het aantal autokilometers beperken.



MICRO: RANDEN



bijzondere open ruimte tussen L.Franck- en F.Van Cauwelaertlaan



doodlopend straatje



private tuinen geven rechtstreeks uit op het open gebied



Dillaertwijk

De randen van het ontwerpgebied zijn zeer divers, zowel qua bebouwing en open ruimte, als qua ontsluitingsstructuur. De bestaande Clementwijk wordt gekenmerkt door een bijzondere open ruimte met aangepaste bebouwing centraal tussen de L. Francklaan en de F. Van Cauwelaertlaan. De rest van de woonzone ten oosten is opgebouwd uit eerdere kronkelende straatjes en verzamelwegen (C. Huysmanslaan, F. Van Cauwelaertlaan, L. Francklaan), met telkens andere raakpunten met de site: doodlopende straatjes, voet- en fietspaden, een speelpleintje, ... Deze hiërarchische verschillen worden meegenomen bij de verdere uitwerking van de ontsluiting van het gebied. De bebouwing langs de rand toont hoofdzakelijk achterkanten van woningen: de private tuinen geven - al dan niet met hoge en/of gesloten omheining - rechtstreeks uit op het open gebied.

Ook langs de zuidrand wordt de site begrensd door een strook woongebied die reeds gedeeltelijk ingevuld werd (Dillaertwijk). Ook deze bebouwing grenst met achterkanten en tuinen aan de site. De ontsluiting gebeurt d.m.v. zeer lokale, doodlopende straatjes.

Stadsontwerp



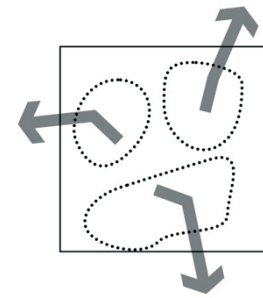
MECHELEN-TERNEUZEN-WEGEL

In de situering van het ontwerpgebied is zeer duidelijk het belang gebleken van deze comfortabele, veilige en snelle fietsverbinding. Vooral de versterking die het biedt aan de relatie met het station is van zeer groot belang. De Mechelen-Terneuzen-wegsel vormt met de parallel aangelegde bomenrij en gracht ook een sterk morfologisch-landschappelijk structurerend element. Bij de uitwerking van de ontsluitingsstructuur voor langzaam verkeer - in de eerste plaats voor fietsers - moet het comfort en het gemak van aansluitingen op deze as vooropgesteld worden. De ruimtelijke en stedenbouwkundige uitwerking daarentegen kan zich beter laten kenmerken door een sobere en eerder terughoudende aanpak: de bomenrij en gracht worden op die manier maximaal als landschappelijk element geïntegreerd in de stadsuitbreiding.

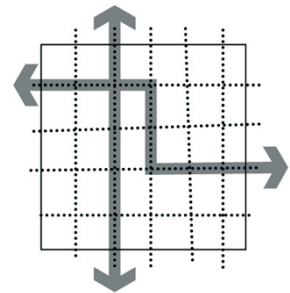
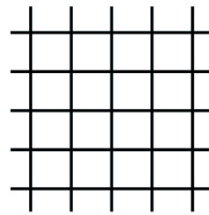
HIËRARCHISCH ÉN OPEN NETWERK

Het spreekt voor zich dat de introductie van bijna 2000 nieuwe woningen niet alleen een belangrijke impact zal hebben op het wegennet rond de site, maar ook intern moet een sterk en duurzaam ontsluitingsconcept voorzien worden. De beheersing en de geleiding van het autoverkeer vergt een duidelijke en leesbare hiërarchie. Dit vertaalt zich traditioneelsgewijs in een boomstructuur, waarbij een 'brede' aansluiting op het bestaande wegennet wordt vertakt in verzamel- of verdeelstraten en eindigt in ontsluitingsstraatjes. Het autoverkeer vanuit de wijk wordt daardoor eenduidig en consequent zo snel mogelijk afgeleid naar het hogere (verbindende) wegennet. Deze rigide logica beantwoordt goed aan de nood aan beheersbaarheid en controleerbaarheid van het autoverkeer maar komt veel minder tegemoet aan het eerder grillige en onvoorspelbare verplaatsingsgedrag van de bewoners. Ons verplaatsingsgedrag wordt meer gekenmerkt door zogenaamde 'ketenverplaatsingen'. Dat wil zeggen, dat niet altijd vanuit dezelfde uitvalsbasis wordt vertrokken (bv. van huis naar werk en terug, naar de winkel en terug, naar school en terug) maar dat verschillende verplaatsingen in een trek worden gemaakt: van huis langs de bakker collega oppikken, voor de carpool naar het werk en 's avonds langs de wasserij, de kinderen oppikken van de muziekschool naar huis. Uiteraard kunnen niet al deze relaties of scenario's bedacht worden, laat staan gecontroleerd of beheerst. Een ongedifferentieerd of 'open' grid beantwoordt het best aan deze behoefte aan flexibiliteit. Ook de positie die de site inneemt in het ruimere verkeersnetwerk laat toe om een - weliswaar gestremde - permeabiliteit er doorheen toe te laten zonder dat zich sluiproutes van en naar de stad zouden ontwikkelen.

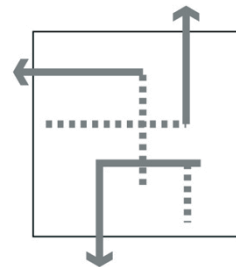
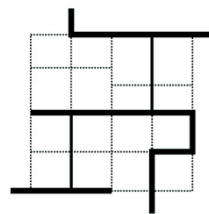
Het ontwerp gaat uit van evenwicht tussen beide principes: hiërarchie voor beheersing en controle, en openheid voor flexibele bruikbaarheid van het netwerk.



hiërarchische boomstructuur



open grid



combinatie = hiërarchisch grid

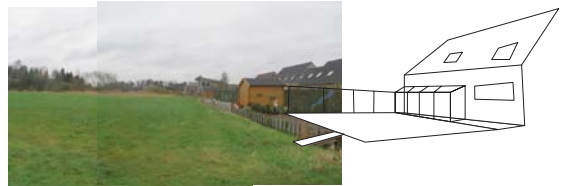
GESLOTEN BEBOUWINGSSTRUCTUUR

Bij de verdere invulling van de site wordt uitgegaan van een gefaseerde ontwikkeling. In die context is het belangrijk lessen te trekken uit de historisch ontwikkelde randen. Door de grens tussen bebouwd gebied en open ruimte te laten samenvallen (d.m.v. achterkanten en tuinen van privé-woningen) ontstaat de potentie van een open directe relatie vanuit de woning met het weidse zicht. Dit kan zeker een belangrijke meerwaarde zijn voor de woningen zelf, maar daardoor wordt een claim gelegd op het open gebied.

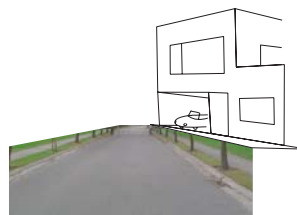
Daarom voorziet het plan in afgewerkte eenheden waarbij niet meer de private achterkant tegenover de open ruimte wordt gesteld maar de voorkant van de woning. Hierdoor wordt een beheerste en afgewerkte rand van het open gebied gemaakt, bemiddeld door een stuk openbare ruimte (straat, erf, plein).



privé achterkant naar open ruimte

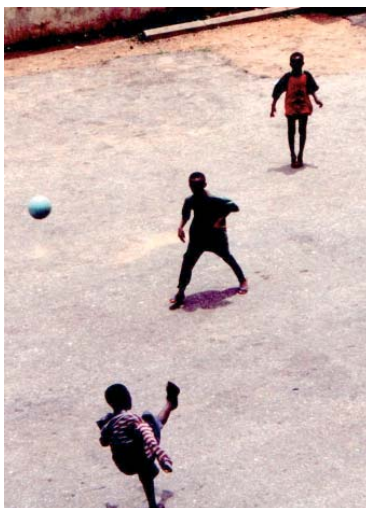


publieke voorkant naar open ruimte



STADSDEELPARK

Zowel in de opdrachtomschrijving als in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan krijgt het stadsdeelpark een sterk belang toegewezen. Het stadsdeelpark dient zich te onderscheiden door schaal (ca. 10 ha). Complementair aan de lokale en kleinschalige buurtparken en andere groene ruimten moet het een grotere schaal kunnen aanbieden, zowel in tijd als in ruimte. Je zou er een uurtje moeten kunnen wandelen, of een half uurtje kunnen joggen. Er moet ook ruimte zijn voor een bosje, een ligweide, een vijver, voor een informele voetbalmatch of echt bosspel. Door een eerder vrij gebruik en multifunctionele inrichting differentieert het stadsdeelpark zich van andere grootschalige groenvoorzieningen die eerder sterk thematisch of functioneel ingevuld zijn (grootschalige recreatie en intensieve sportbeoefening).



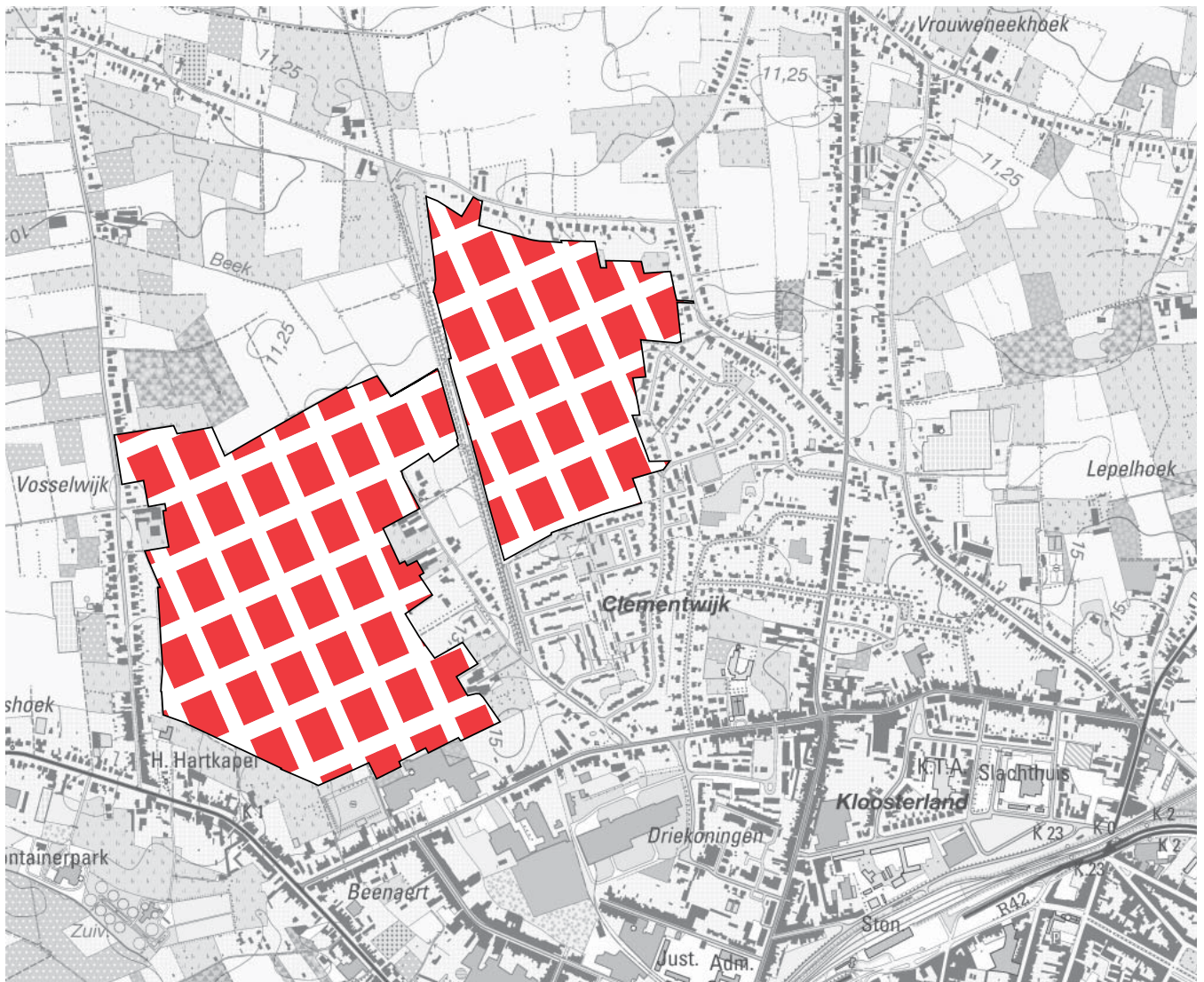
SPEELS GRID

Met bijna 80ha is de uitbreiding van de Clementwijk veruit de grootste stadsuitbreiding binnen Sint-Niklaas. Voor de bebouwingsstructuur wordt een inrichting voorgesteld die flexibel en efficiënt is maar ook aangenaam en informeel.

GRID

Een rationele gridstructuur garandeert voldoende flexibiliteit qua invulling: het kan op korte en lange termijn wijzigingen in het programma of de samenstelling ervan het best opnemen, zoals verschillende ontsluitingsschema's, bebouwingstypes, functies, ... Dit soort flexibiliteit zorgt op zich voor een duurzame structuur: door te kiezen voor een minder 'op maat gemaakte oplossing', en juist voor een meer algemeen inzetbare inrichting kunnen schommelingen in de tijd tijdens de gefaseerde uitvoering en invulling van het plan beter opgenomen worden. Ook na realisatie

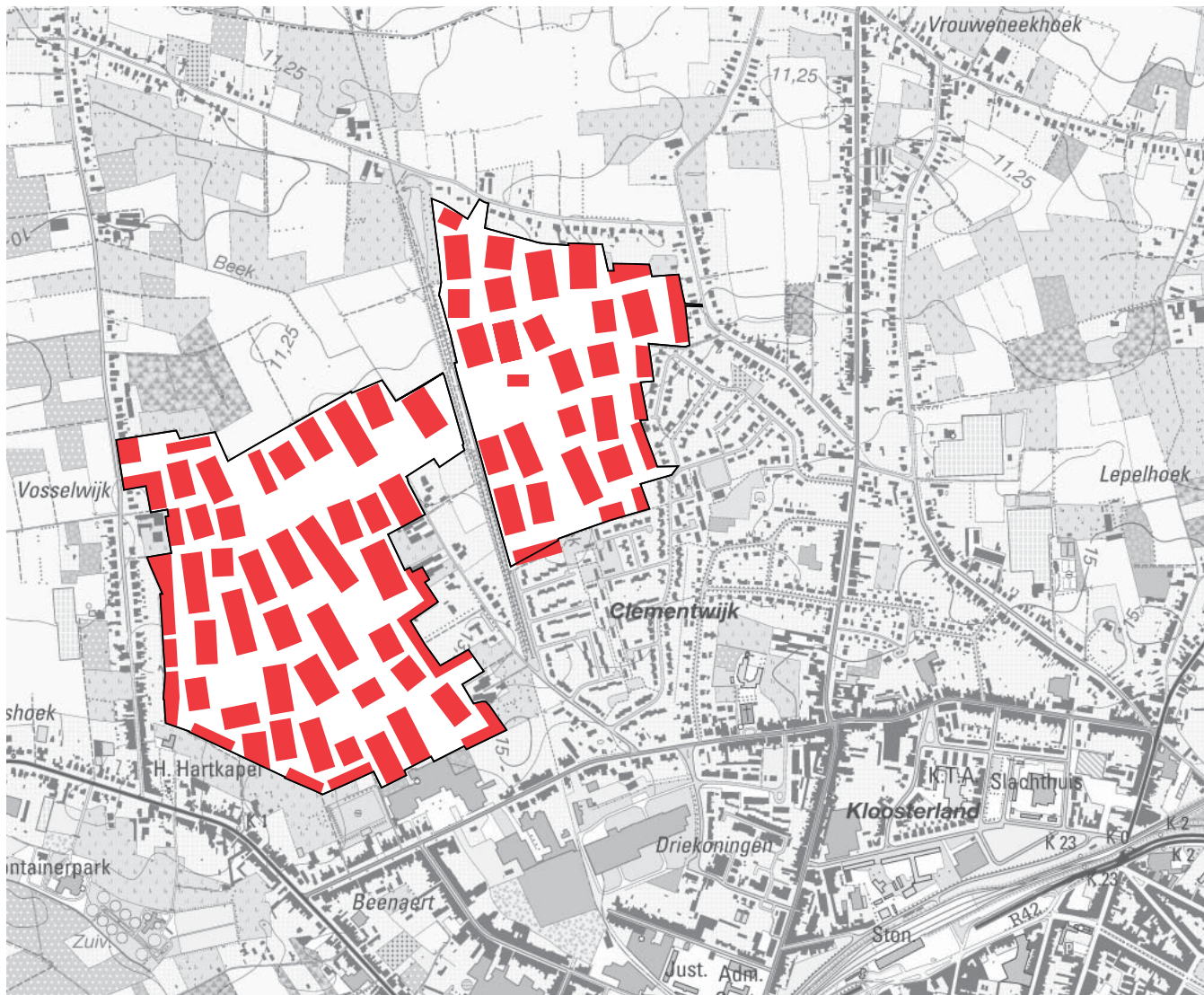
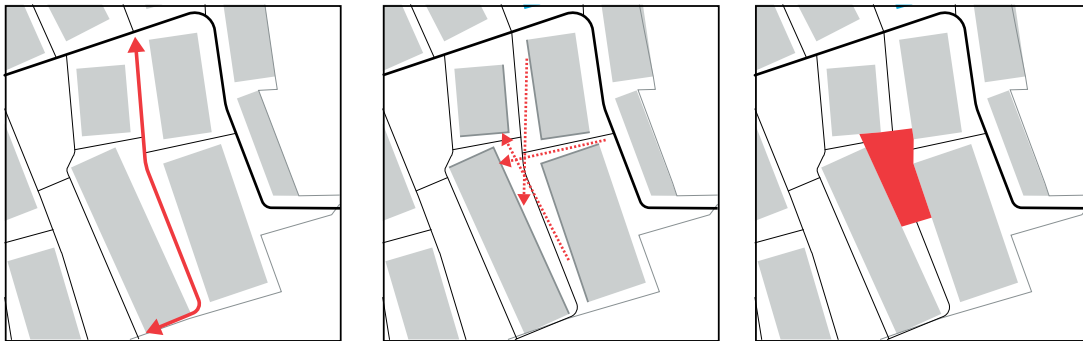
blijft deze 'openheid' zorgen voor duurzaam casco, in zekere zin vergelijkbaar met meer stedelijke structuren zoals gesloten bouwblokken en negentiende-eeuwse bebouwing die doorheen de tijd ingevuld werden met woningen, kantooractiviteiten, kleine bedrijfjes, winkels, ...



SPEELS

Een speelse omgang met en manipulatie van het grid laat toe om op een consequente manier in te spelen op de bestaande ruimtelijke context: de 'grillige' randen die de site begrenzen, de bestaande waterlopen en bomenrijen doorheen het terrein en de verschillende aansluitingsmogelijkheden voor de ontsluiting aan het omliggende stratennet.

De speelse uitwerking laat toe om een zeer gevarieerd spectrum aan straatruimten, pleintjes en parken te realiseren. Door ook het perspectief binnen zo'n straatruimte te openen of te sluiten in een bepaalde richting worden onverwachte beelden gemaakt die de monotonie van een orthogonaal stratenpatroon overstijgen.



LEESBARE INFRASTRUCTUUR

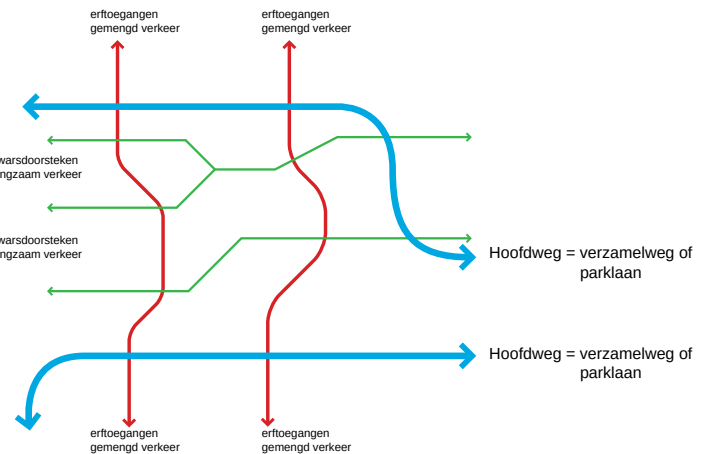
Om een open netwerk te maken binnen de 'speelse' gridstructuur is het belangrijk een duidelijke en herkenbare hiërarchie te realiseren. We kunnen 4 types wegen onderscheiden.

De **verzamelwegen** zijn de hoofdwegen binnen het projectgebied en voorzien telkens in een verbinding tussen twee hoofdontsluitingen in het omliggende stratenet.

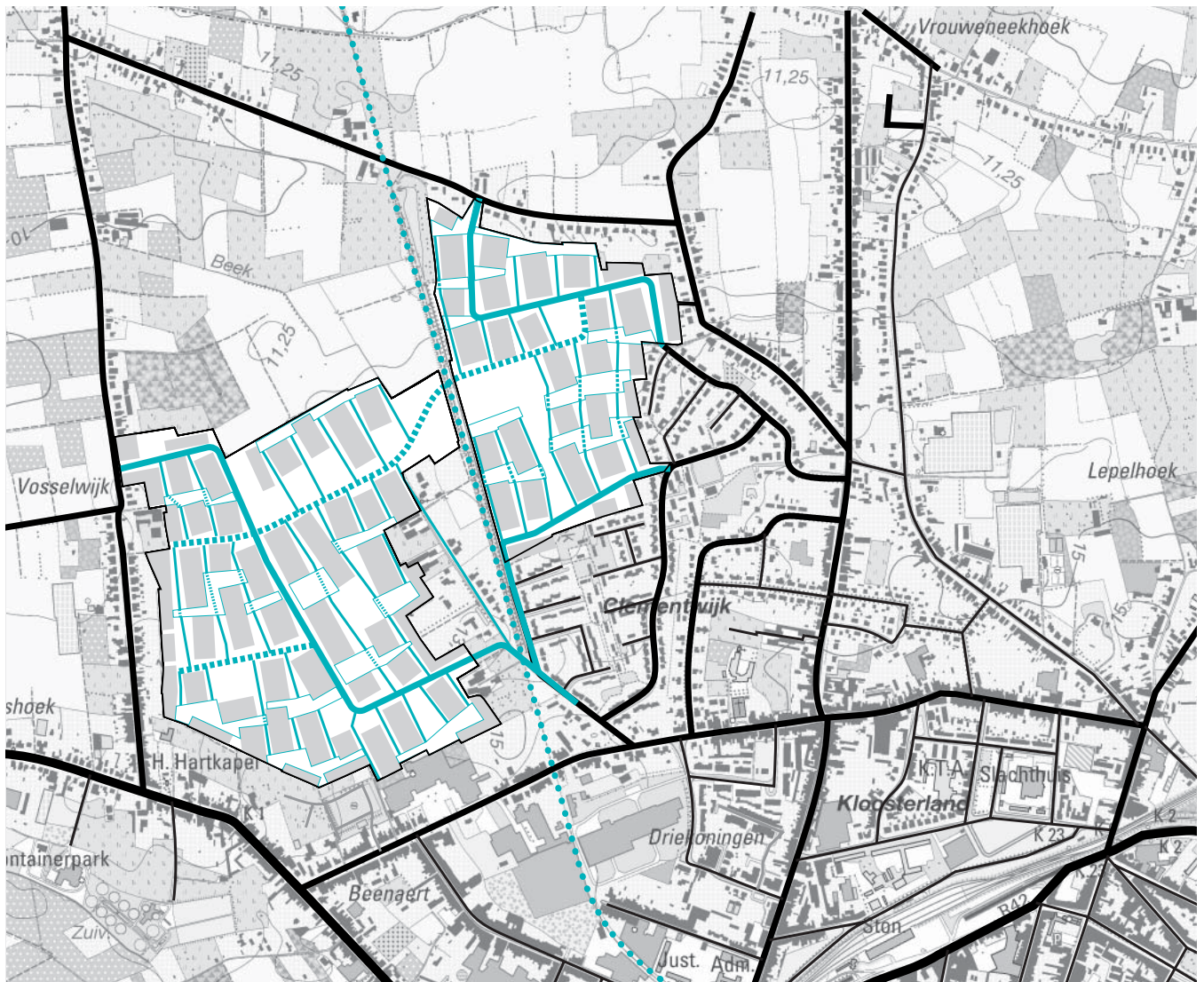
De kleinere **erfwegen**, die opgespannen liggen tussen deze verzamelwegen ontsluiten de woningen en zorgen voor een continu en dekkend netwerk..

Haaks op de erfwegen bevinden zich **dwarsdoorsteeken** voor langzaam verkeer.. Het zijn brede publieke ruimten die doorheen het woonweefsel meanderen. Ze houden het midden tussen speelplein, parking, doorsteek, ... en werken remmend ten opzichte van het verkeer op de erfwegen.

Een bijzondere verzamelweg is de **parkweg**. Deze weg zorgt op verschillende manieren voor een versterking van de interne eenheid van de stadsuitbreiding. Ze verbindt weerszijden van de Mechelen-Terneuzen-weg, waardoor deze als goed aangetakte stadswijken kunnen ontwikkelen en niet als geïsoleerde enclaves naast elkaar. De weg verbindt ook de verschillende parkruimten en



daardoor tevens de geplande wijkvoorzieningen, in het bijzonder schoolprogramma en commerciële voorzieningen. Ze koppelt bovendien op bijzonder wijze de verschillende verzamelwegen aan elkaar door middel van een aangename en relaxte verbinding, in tegenstelling tot de eerder functionele inrichting van de verzamelwegen zelf. (NB: De keuze van de ontsluitingsinfrastructuur wordt uitvoerig verantwoord in de bijhorende MOBER)



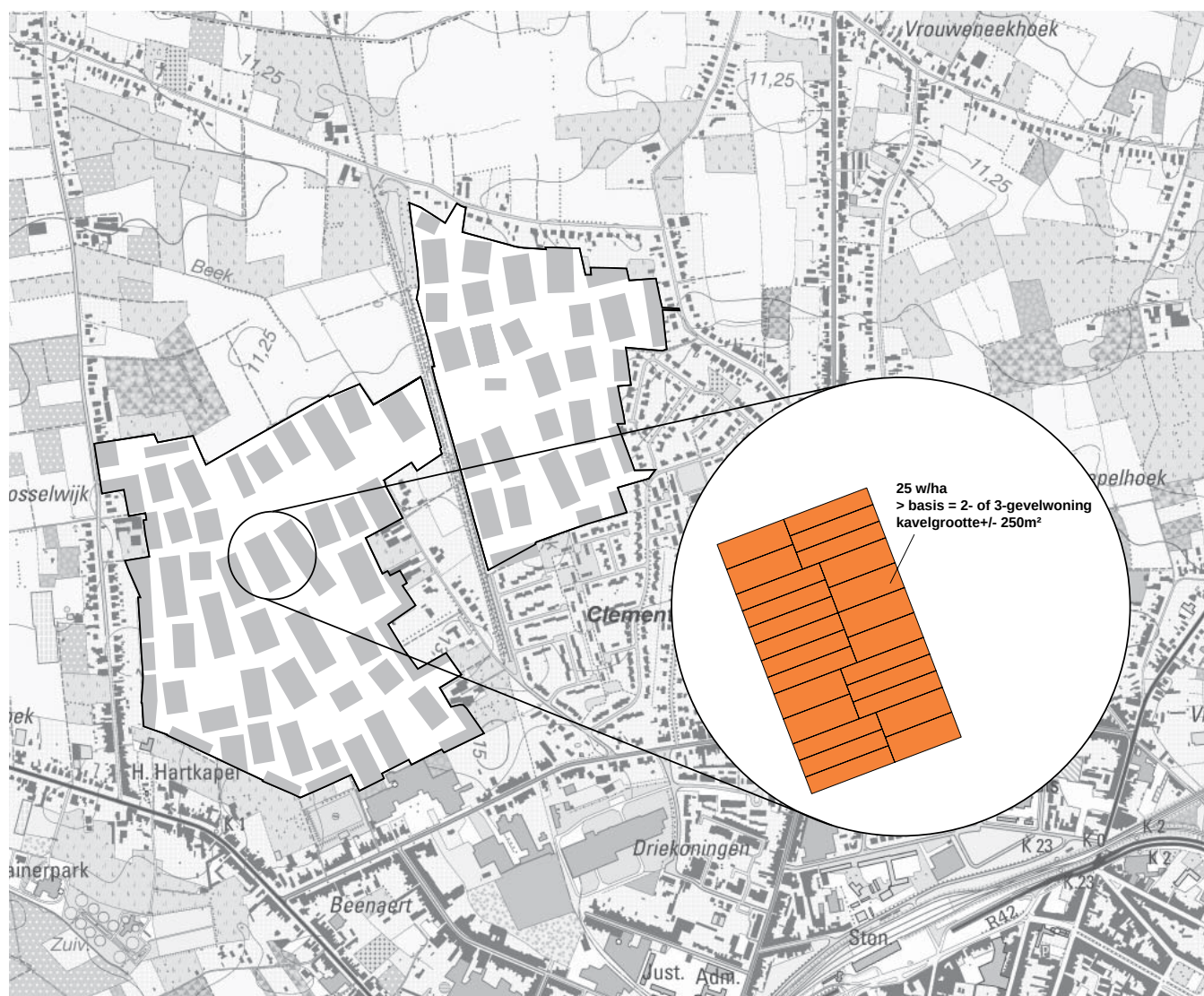
EEN CASCO VOOR WOONBEBOUWING EN BIJZONDER PROGRAMMA

25 WONINGEN/HA

De gemiddelde woningdichtheid voor stedelijk gebied bedraagt 25 woningen per hectare. Dit betekent, rekening houdende met een gemiddelde verdeling van het bebouwbaar terrein in 75% uitgeefbaar (percelen) en 25% openbaar terrein (ontsluiting), een gemiddelde perceelsgrootte van ongeveer 250m². Dit stemt overeen met een rijwoningtypologie (gesloten tot halfopen bebouwing). Hoewel dit 'gemiddelde' uiteraard gedifferentieerd kan en moet worden door andere woontypes (groepswoonbouw en appartementen tegenover alleenstaande woningen) vormt de rijverkaveling de basisstructuur voor een overwegend deel van het woningaanbod.

ORIËNTATIE

De voornaamste globale parameter voor de inplanting van de rijwoningen is de oriëntatie. Oost-west-georiënteerde bebouwing heeft het voordeel een goede verdeelde en gespreide bezonning van alle woningen te kunnen garanderen, en de tuinen zoveel mogelijk te vrijwaren van slagschaduw. Dit betekent dat de ontsluitingsstraten ongeveer noord-zuid georiënteerd zijn. Er wordt een richtmarge opgegeven van +/- 20° tov. deze hoofdrichting.

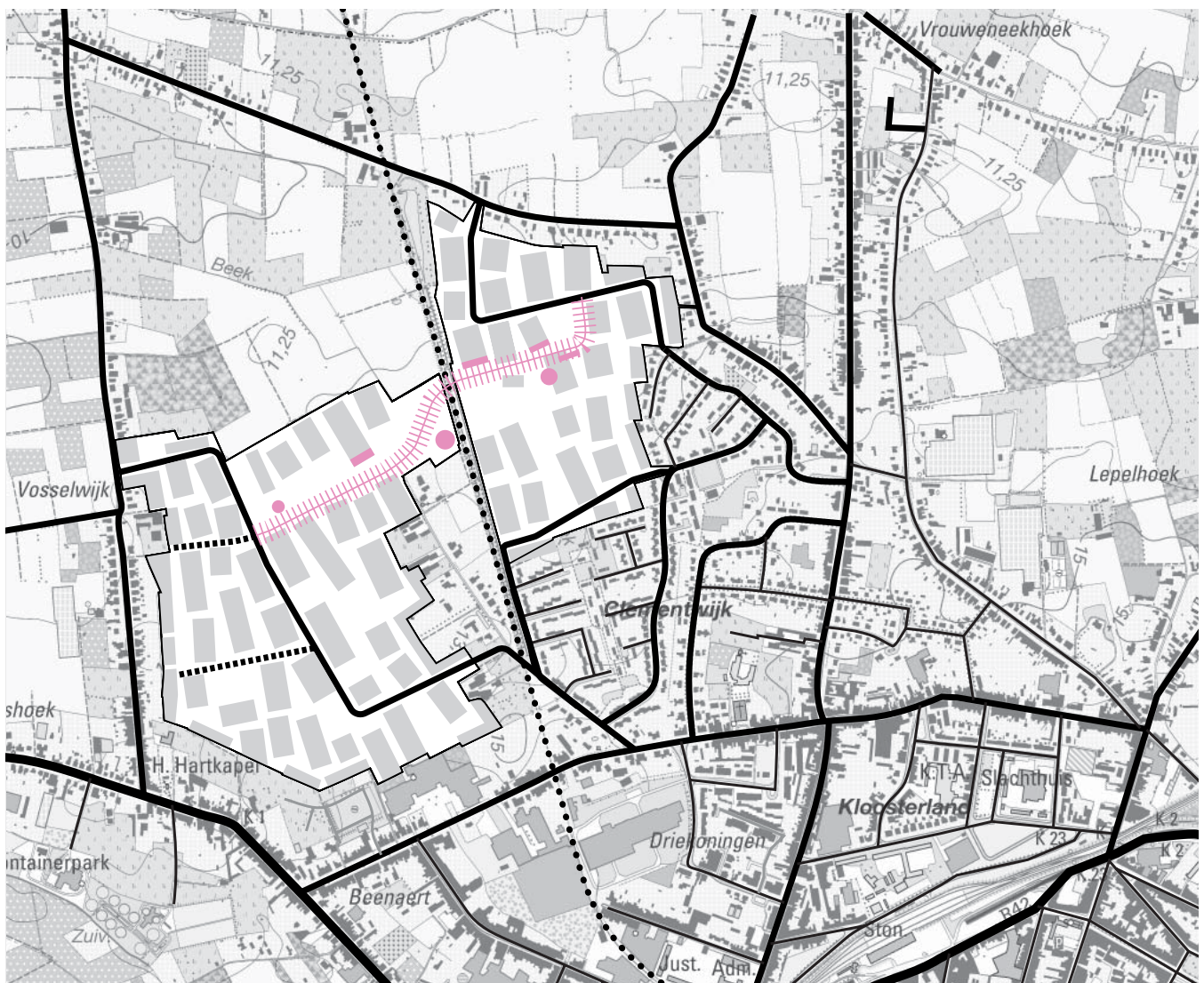


BIJZONDER PROGRAMMA

Het plan leent ruimte voor andere functies dan wonen. Er bestaat een onderscheid enerzijds in schaal (kleine tot grote) en in ontwikkelingswijze. Naast grotere, openbare of semi-openbare voorzieningen zoals scholen of kinderopvang die relatief specifieke ruimten vergen, en die vanuit de overheid gepland worden, zijn er ook tal van andere kleine en grote voorzieningen (commercieel, horeca, diensten, ...). De inplanting van deze functies vergt een indirecte of zelfs passieve aanpak: hier moeten de mogelijkheden voor ontwikkeling geschapen worden, eerder dan de precieze inplanting ervan. Het plan moet de mogelijkheid van die functies toelaten, maar kan ze niet opleggen. Daartoe worden twee structuren in het plan ingezet: de verkaveling en het park.

Een groot deel van de autonome ontwikkeling van niet-residentiële activiteiten gebeurt op een spontane manier. De schaal of ruimtelijke korrel van deze ontwikkelingen is echter klein: functies als een bakker, een kapper, een zelfstandige kantoorpraktijk,

etc. kunnen meestal gehuisvest worden binnen 1 kavel, hooguit 2. Deze ontwikkeling kan daarom best vrij gelaten worden, en dus maximaal op een spontane en vanzelfsprekende wijze groeien. Ook iets grotere voorzieningen zoals een kleine supermarkt of kleuterschooltje is meestal niet groter dan enkele kavels, en kunnen dus, vergelijkbaar met groepswoonbouw, voorzien worden op de bundeling van enkele kavels. Binnen de site en zeker op basis van de volledige bevolking ervan zal ook een draagvlak bestaan voor enkele grotere voorzieningen zoals een lagere school of een middelgrote supermarkt. Voor dit soort bebouwing, die pas bij de realisatie van het volledige woningaanbod aan weerszijden van de Gent-Terneuzenwegel interessant wordt, moet in de eerste plaats ruimte gevrijwaard worden. De parkstructuur, inclusief de parkweg, biedt daartoe een flexibel en aantrekkelijk ruimtelijk kader, centraal in de stadsuitbreiding.



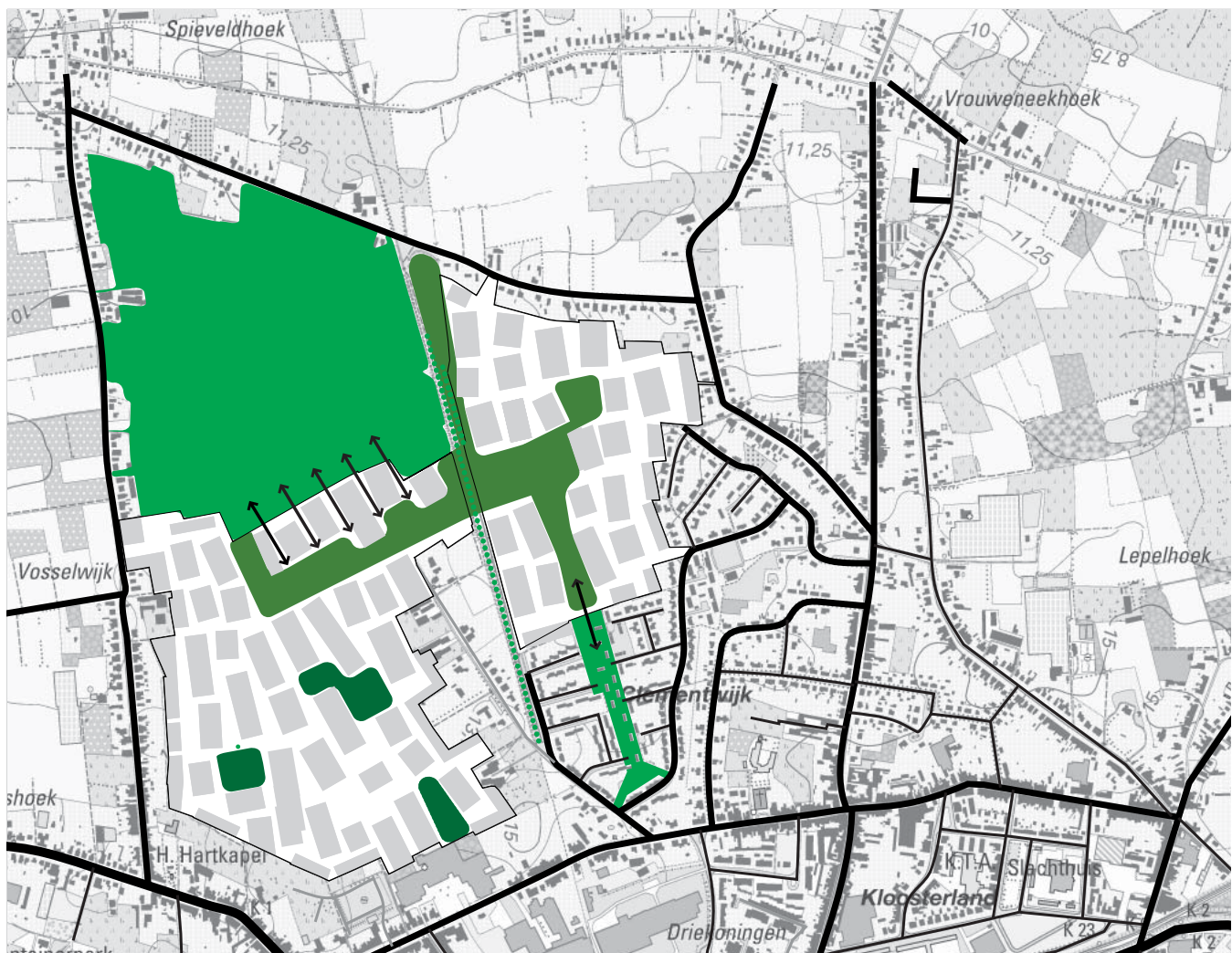
OPEN RUIMTE

AANSLUITING OP BESTAANDE OPEN RUIMTE VAN CLEMENTWIJK

De talrijke kleine landschappelijke elementen die verspreid over het ontwerpgebied verdeeld zijn, worden geïntegreerd als aanknopingspunten voor de inrichting van de openbare ruimte. Ze vormen voor de uitwerking van het stadsdeelpark de inspiratie. Daarnaast verdienen enkele elementen buiten het ontwerpgebied bijzondere aandacht:

- de centrale groene ruimte van de bestaande Clementwijk kan als structurerend element doorgetrokken worden in het ontwerpgebied
- de resterende open ruimte ingesloten door de Spieveld en de Weynstraat levert een direct contact op met de grootschaligere open ruimte, buiten het stedelijk gebied. Een directe relatie met deze landbouwgronden kan puur visueel zijn - een open en weids zicht - maar kan ook functioneel meespelen in de opbouw van het stadsdeelpark, bv. recreatief medegebruik van de landbouwwegels voor bv. joggers en wandelaars.

- bestaande groene open ruimten
- stadsdeelpark
- buurtgroen



ONTDUBBELING VAN DE STADSRAND

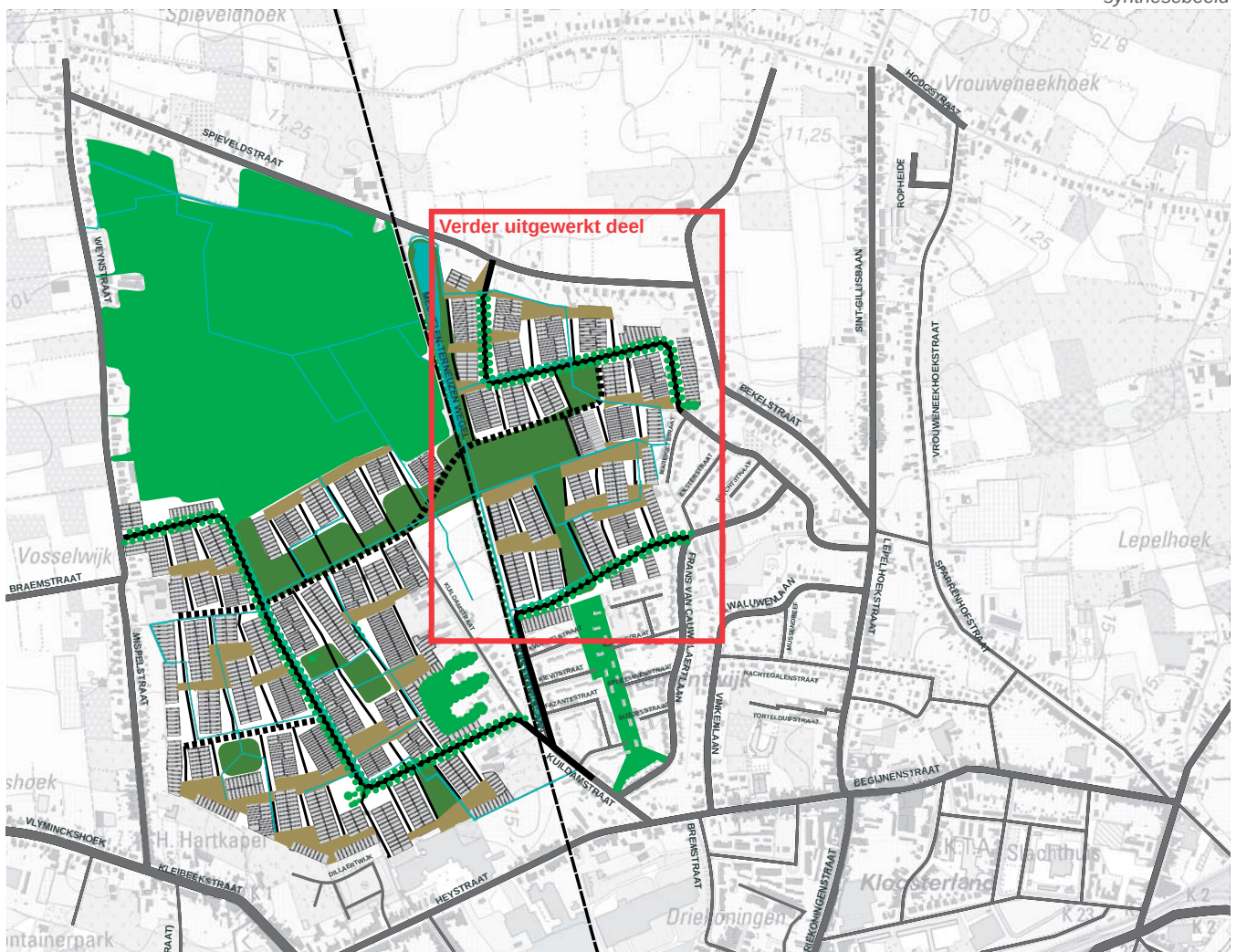
De noordelijke begrenzing van het ontwerpgebied, ten westen van de Mechelen-Terneuzenwegel, vormt een bijzondere rand van de site: het is de enige nieuwe grens. Dit betekent dat hier de overgang of confrontatie tussen bebouwd en open gebied rechtstreeks gemaakt kan worden.

Deze situatie biedt bijzondere kansen voor de opbouw van deze nieuwe rand. Ze laat toe om de dubbele ruimtelijke potentie die de stadsrand in zich heeft, maximaal te benutten. Aan de ene kant is de grens van het stedelijk gebied de plek waar op een directe en vanzelfsprekende manier de stad in de open ruimte van het buitengebied kan overgaan. Aan de andere kant is diezelfde grenslijn dé plek bij uitstek om maximaal de openheid en weidsheid van het buitengebied ervaarbaar te maken, bv. vanuit de woning of het interieur. De inplanting van het stadsdeelpark vertrekt van deze dubbele potentie van de stadsrand.

Het park wordt parallel aan de grens, op een afstand van ongeveer 150m ingeplant. Er ontstaat op deze manier een bouwstrook ingeklemd tussen

buitengebied en park. Het spreekt voor zich dat deze bouwlocatie een bijzondere meerwaarde geniet ten gevolge van de nabijheid van deze twee open ruimten. Bovendien mag de grenslijn zelf best wat geaccentueerd worden - m.a.w. hier kan er lokaal hoger gebouwd worden. Door het park dicht bij de grens te houden, blijft deze overgang ook voldoende openbaar. De continuïteit vanuit het park naar de open ruimte blijft gevrijwaard waardoor de toegankelijkheid - zowel visueel als fysiek - van de open ruimte voor iedereen - en niet enkel de lucky few die erlangs wonen - gegarandeerd is. De 'ontdubbeling' van de stadsrand zorgt er met andere woorden voor dat deze bijzondere locatie commercieel benut kan worden (wonen met uitzicht) zonder dat daardoor deze grens volledig geprivatiseerd wordt. Tegelijkertijd behoudt het park een centrale positie in de woonuitbreiding, langs de parkweg die beide gebiedshelften verbindt.

synthesebeeld



OPDRACHT EN PROGRAMMA

De uitwerking in een stadsontwerp van een deel van het studiegebied heeft betrekking op de zone ten oosten van Mechelen-Terneuzen weg. Hier vindt de woonuitbreiding een rechtstreekse aansluiting op de bestaande Clementwijk. De ontsluiting gebeurt via twee verzamelwegen: in het zuiden vormt deze het verlengde van de Louis Francklaan, die wordt aangesloten aan de Frans Van Cauwelaertlaan ter hoogte van de bushalte. In het noorden wordt de Camiel Huysmanslaan doorgetrokken tot aan de Spieveldstraat. Centraal tussen deze twee verzamelwegen is een deel van het stadsdeelpark voorzien. Deze parkruimte wordt gekoppeld aan een parkweg die de verschillende onderdelen van de volledige woonuitbreiding aan weerszijden van de Mechelen-Terneuzenweg verbindt en die de verschillende parkruimten (bestaande en nieuwe) onderling koppelt. De inrichting van de parkweg zelf kan binnen de fasering uitgesteld worden tot de start van de ontwikkeling van het westelijke deel.

Het programma voor het stadsontwerp werd verder verfijnd op basis van gegevens van de verschillende ontwikkelaars en initiatiefnemers voor dit deelgebied. Het programma is gedifferentieerd naar initiatiefnemer of ontwikkelaar (publiek, privé), bebouwing of verkaveling, individuele of groepswoningbouw.



grondplan schaal 1/5000 

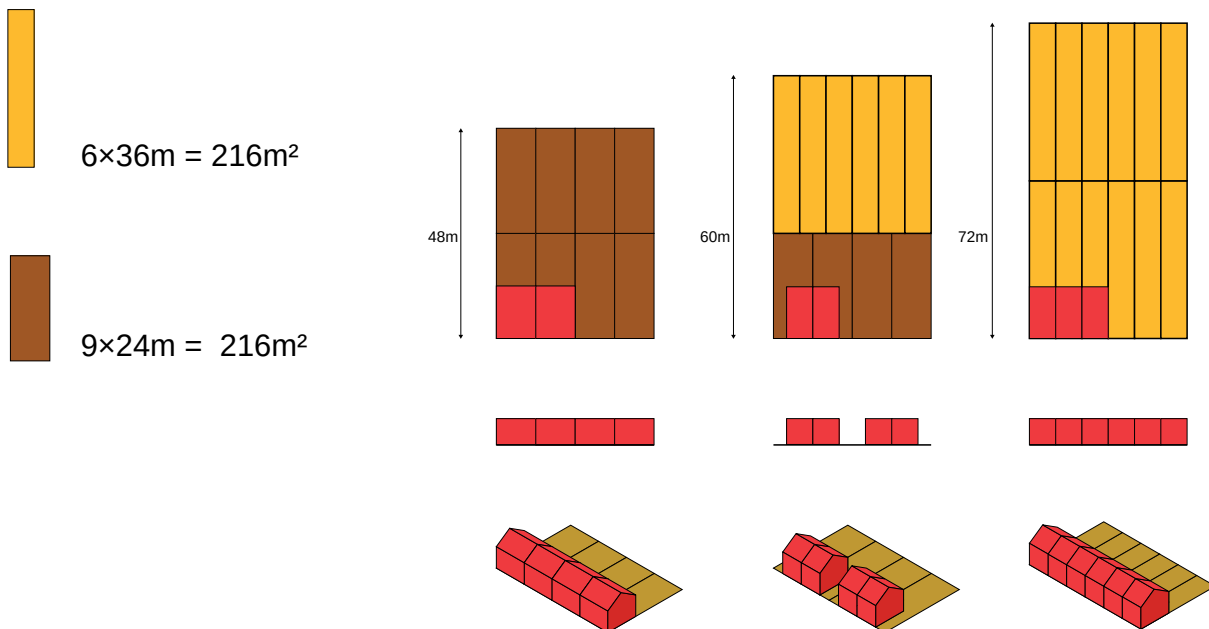
BEBOUWING

APPARTEMENTEN EN GRONDGEBONDEN WONINGEN

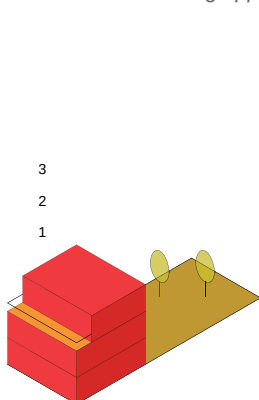
Voor de bouwblokken wordt met het oog op de dichtheidsdoelstelling vertrokken van twee modulematen voor kavelbreedte: 6.00m en 9.00m. Daarop kan telkens één grondgebonden woning worden opgericht (gesloten of halfopen bebouwing). Bij de reële uitwerking van het plan moeten de modulematen verder verfijnd worden naar de noden van het programma of van de context. Andere woontypologieën worden voorzien binnen dezelfde verkavelingsstructuur. Daarbij wordt in de berekeningen de verhouding van 2 appartementen op 1 kavel gehanteerd. Dit wil zeggen dat op één kavel twee appartementen kunnen voorzien worden.

In functie van specifieke locaties of bijzondere typologieën kunnen ook verschillende kavels worden samengenomen om meerdere eenheden te combineren.

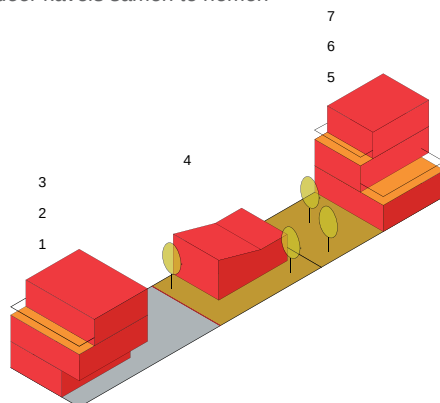
Het is de doelstelling om in deze stadsrandwijk een luchtig en groen straatbeeld te creëren, met zo weinig mogelijk oppervlakteverharding. Daarom is de rijloper zo smal mogelijk en zijn er gemeenschappelijke of private voortuinstraken voorzien. De tuinen daarentegen kunnen sterk beschermd en omsloten zijn zodat de privacy verzekerd is. Samen met de woonvolumes vormen ze een samenhangend "bouwblok".



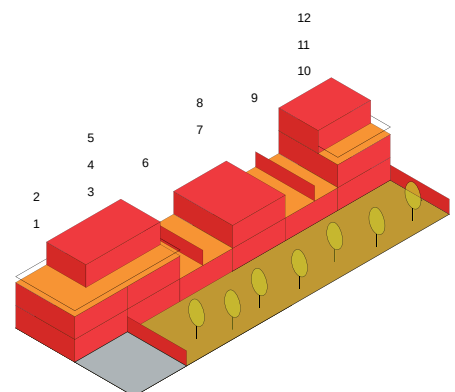
simulatie ontwikkeling appartementen door kavels samen te nemen



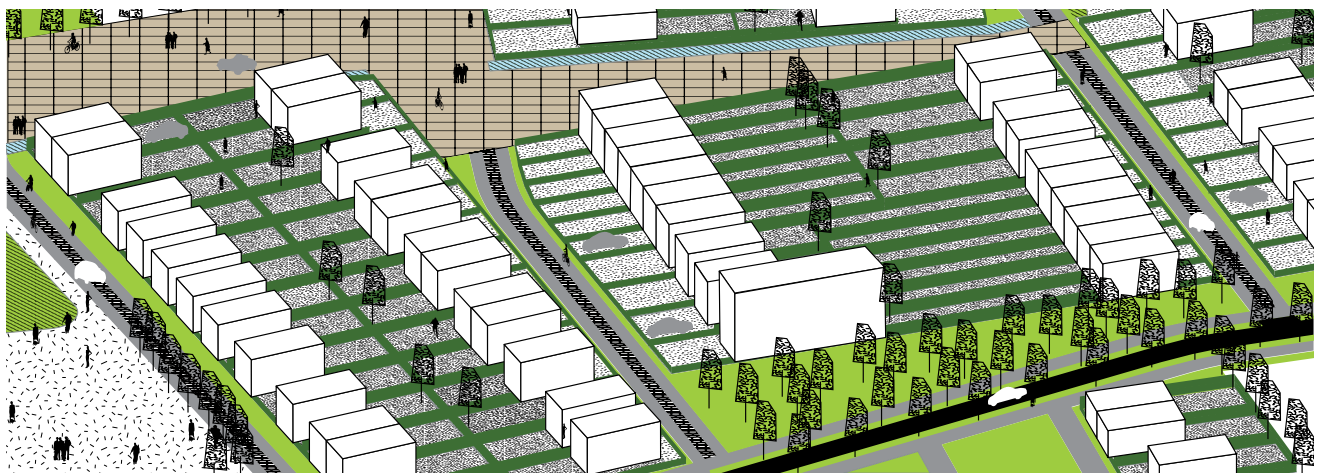
3 appartementen op 1 kavel



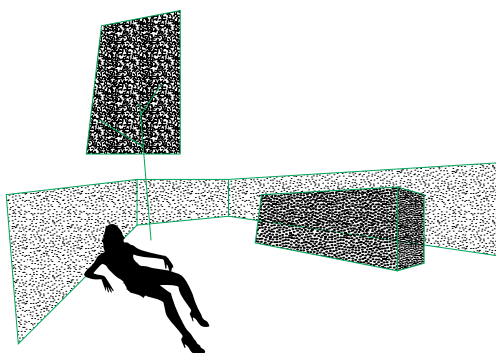
7 appartementen op 2 kavels



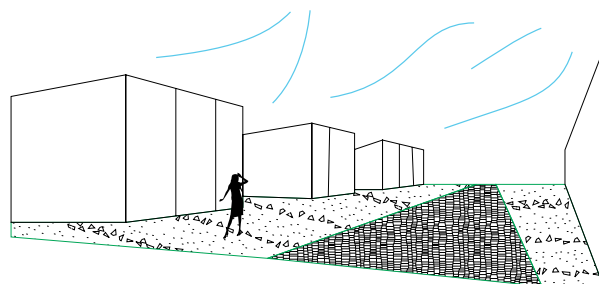
12 appartementen op 4 kavels



isometrie over deel van projectgebied



hoog groen >
privaat want beschut



laag groen >
luchtig want open

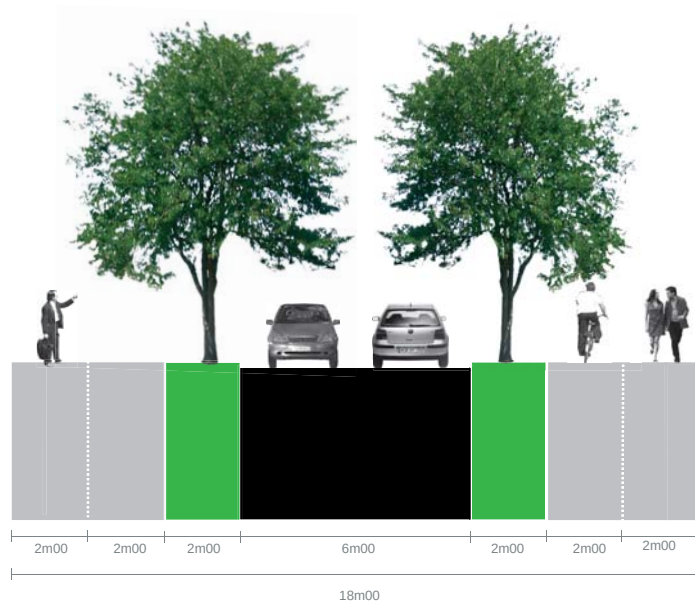
principe groeninplanting

INFRASTRUCTUUR

Om een open netwerk te maken binnen de 'speelse' gridstructuur is het belangrijk tegelijkertijd een herkenbare hiërarchie aan te brengen. Daarom wordt een onderscheid gemaakt tussen enerzijds wijkverzamelwegen die de verdeling van het autoverkeer regelen. Tussen deze wegen worden de woningen ontsloten langs smalle erfwegen. De verzamelwegen voorzien telkens in een verbinding tussen twee hoofdontsluitingen in het omliggende stratenet. De erfwegen zorgen voor een continu en dekkend netwerk. De uitwerking van deze wegen en de precieze tracés zorgt ervoor dat er een duidelijk hiërarchisch onderscheid leesbaar is. Ook de ondergeschikte rol die het autoverkeer krijgt binnen de erfwegen en pleintjes moet voldoende aandacht krijgen bij de verdere materiële uitwerking en dimensionering van deze ontsluitingsinfrastructuur.

VERZAMELWEG

De verzamelweg wordt opgevat als een laan. Rijweg, fietspad, voetpad worden als parallelle stroken aangelegd. Tussen de rijweg en fiets- en voetpad zorgen bomenrijen aan weerszijden van de weg voor een echt laankarakter. Op de plannen is een eenvoudig profiel voorgesteld van 18.00m (rijweg 6.00m, 2 x bomenstrook van 2m en 2 x voetpad+fietspad-zone van 4.00m). De rijweg wordt voorzien in asfalt, de voet- en fietspaden in beton.



wegprofiel schaal 1/100



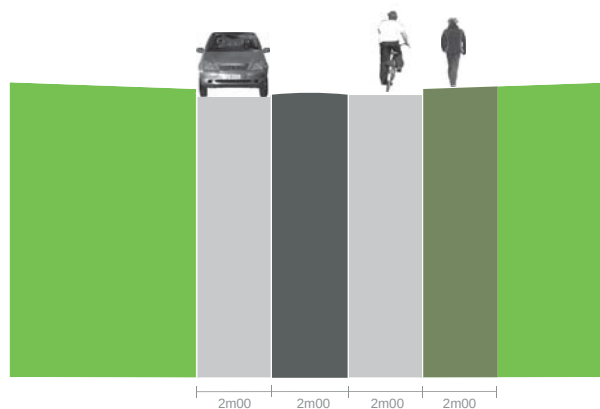
zicht op verzamelweg

ERFWEGEN

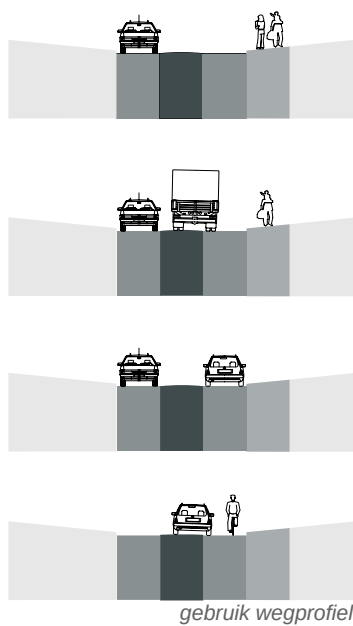
De wegen die de directe ontsluiting van de woningen voorzien dienen een duidelijk ondergeschikte plaats te geven aan de auto ten opzichte van de andere gebruikers van de openbare ruimte: voetgangers en fietsers, en dus ook spelende kinderen. Het karakter van een woonerf geldt hier als streefbeeld.

De rijweg zelf wordt daarom opgevat één drager waar de verschillende gebruikers gemengd gebruik van maken. Het bestaat uit drie stroken van 2.00m waarvan de buitenste twee in hetzelfde materiaal worden uitgevoerd als de voet- en fietspaden van de verzamelwegen (beton). De centrale strook die onder andere dienst doet als snelheidsremmer wordt voorzien in een ruwer materiaal zoals kasseien of geprofileerde betontegels. Op die manier rijden voertuigen 'te paard' op beide materialen en wordt het andere verkeersstatuut ervaarbaar gemaakt bij het rijden.

Parkeren gebeurt langs deze erfwegen enkel op het eigen perceel, liefst inpandig of achter de bouwlijn (garage of carport). Bijkomende parkeerplaatsen voor bezoekers worden voorzien als 'parkeerhaventjes' langs de verzamelwegen en op de tussenliggende pleintjes.



wegprofiel schaal 1/100



smal wegprofiel en groen kader geven een luchtig straatbeeld

PLEINTJES

Tussen de velden worden in oost-west richting pleintjes ingericht. Ze vormen langzaam verkeer-doorsteken voor fietsers en voetgangers doorheen het woongebied. Vaak geven ze uit op het stadsdeelpark.

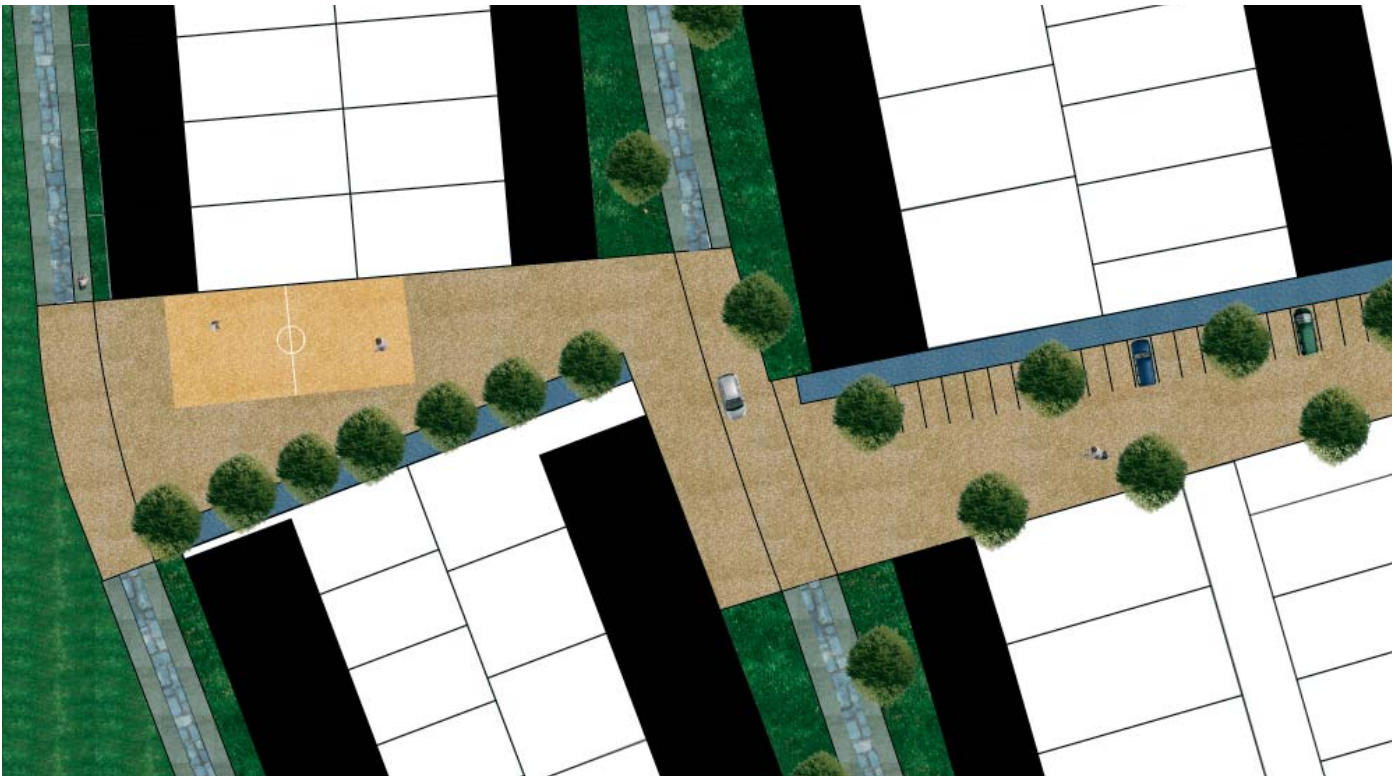
Naast hun hoedanigheid als doorsteken nemen deze brede ruimten ook andere functies op.

Ze worden zo ingericht (materialen, belijning,...) dat ze de functie van speelpleintjes voor de buurt opnemen.

Aangezien het parkeren in de buurt enkel op het eigen perceel wordt toegestaan, worden op deze pleintjes tevens bijkomende parkeerplaatsen afgebakend voor bezoekers in de vorm van 'parkeerhaventjes'.

Om snelheidsremmend op de erfwegen te werken, heeft de pleininrichting de bovenhand daar waar de erfwegen deze pleintjes doorkruisen.



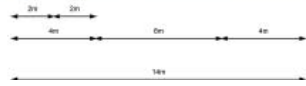


PARKLAAN

Een derde ontsluitingsniveau wordt gemaakt door de parkweg. Deze weg zorgt op verschillende manieren voor een versterking van de interne eenheid van de stadsuitbreiding. Ze verbindt weerszijden van de Mechelen-Terneuzen-weg, waardoor beide gebiedsdelen als goed aangetakte stadswijken kunnen ontwikkelen en niet als geïsoleerde enclaves naast elkaar. De weg verbindt ook de verschillende parkruimten en daardoor tevens de toekomstige gemeenschapsvoorzieningen. Ze koppelt bovendien op bijzondere wijze de verschillende verzamelwegen aan elkaar door middel van een aangename en relaxte verbinding. Er wordt een profiel voorgesteld van 14m (rijweg 6.00m en 2 x voetpad+fietspad-zone van 4.00m). Er bevinden zich hier geen bomenrijen langs de weg, dit om de zichten op de open ruimte van het park niet te hinderen. Het park raakt tot aan de rand van de weg.



wegprofiel schaal 1/100



FIETSAS

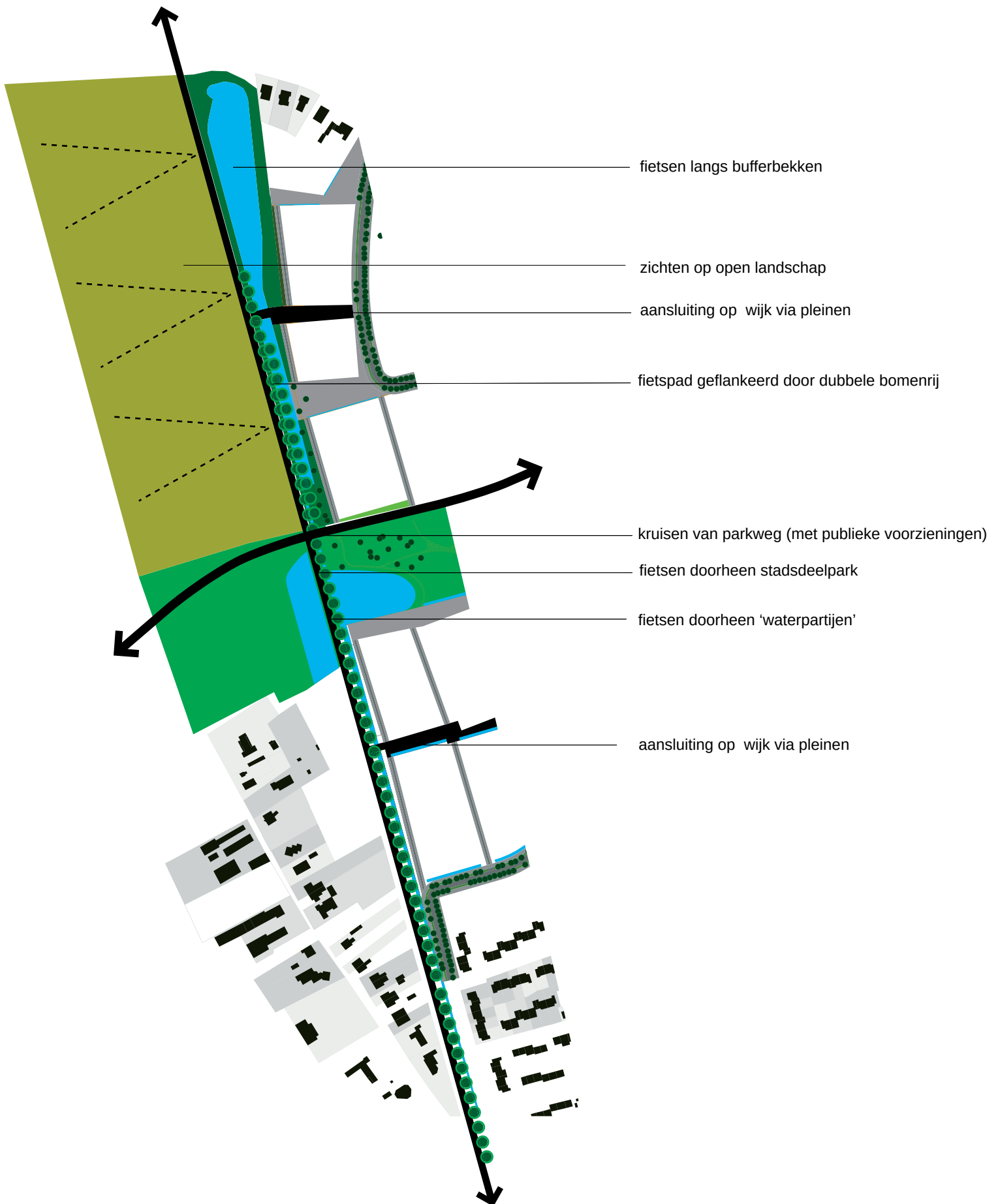
Centraal doorheen de site blijft de fietsas op de Mechelen-Terneuzen-weg een belangrijke plaats innemen. Vanuit de wijk wordt een dekkend en continu net van langzaam verkeer verbindingen in oost-west-richting gemaakt die op talrijke plekken, en op zo evident mogelijke wijze aansluiten op deze as. Op deze manier wordt het *gebruik* van de Mechelen-Terneuzen-weg maximaal gefaciliteerd. De *ruimte* van de weg wordt zoveel mogelijk gelaten zoals die nu is: een duidelijke landschappelijke lijn die eerder door haar eenvoud dan door overdaad kwaliteit heeft.

Toch bevinden zich heel wat evenementen op de as die de fietstocht animeren. De bestaande open ruimte ten noordwesten van de weg, die onbebouwd blijft, staat garant voor weidse zichten. Daarnaast wordt het stadsdeelpark doorkruist waardoor men plots in een heel ander decor rijdt. Ook de juiste plaatsing van bufferbekkens kan een meerwaarde geven zowel aan de fietsas als aan het park. Door bv. de bufferbekkens aan beide zijden van de weg tegenover elkaar te plaatsen fietst men op een bepaald moment 'doorheen' water. Verder kruist de Mechelen-Terneuzen weg de parkweg. De publieke voorzieningen die zich hierlangs bevinden worden op die manier ook vlot bereikbaar met de fiets.



wegprofiel schaal 1/100

Terneuzen



Mechelen



WATERHUISHOUDING

Er wordt best doordacht omgesprongen met de waterhuishouding. Een goed waterbeheer zorgt ervoor dat het regenwater niet in grote debieten afgevoerd wordt naar het oppervlaktewater. Dit kan door het water ter plaatse te laten infiltreren of vertraagd af te voeren.

Zo kan de middenste zone van de rijloper van de erfstraten voorzien worden in een waterdoorlatend materiaal. Het regenwater dat niet ter plaatse infiltreert, wordt door middel van grachten afgevoerd naar bufferbekkens. In het ontwerp wordt er door de locatie en oriëntatie van de verschillende velden zoveel mogelijk gestreefd naar het behoud of de inpassing van de op het terrein reeds bestaande grachtenstructuur.

Aan de Spieveldstraat ligt reeds een bufferbekken. Voor een ontwikkeling van deze omvang zal het echter noodzakelijk zijn om extra buffering te voorzien. Door het oordeelkundig inplanten van dit bijkomende bufferbekken, kan het tegelijk een meerwaarde zijn voor het gebied. Zo kan het bekken bijvoorbeeld als vijver deel uitmaken van het stadsdeelpark of een markant element vormen op de Mechelen-Terneuzenwegel (men fietst op een bepaald moment tussen twee vijvers).

bijkomend bufferbekken variant 1



bijkomend bufferbekken variant 2



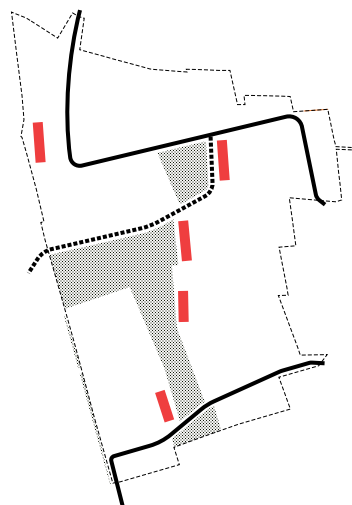
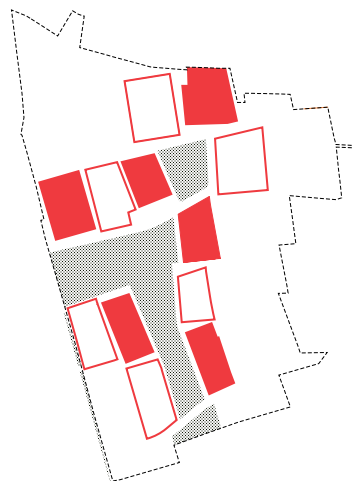
Ontwikkeling

SPREIDING EN DIFFERENTIATIE

De groep initiatiefnemers voor de ontwikkeling van deze woonuitbreiding valt uiteen in enerzijds publieke investeerders en anderzijds een privé ontwikkelaar. In overeenstemming met de beslissing van het stadsbestuur wordt de inbreng van alle actoren gelijkmatig verspreid over het gehele oostelijke deel.

Er worden een aantal algemene principes vooropgesteld.

1. 1 veld wordt ontwikkeld door 1 actor.
2. Rond het stadsdeelpark worden de velden gelijk verdeeld tussen de publieke en private actoren.
3. Langs parken en verzamelwegen (lanen) kan lokaal geprofiteerd worden van de extra vrije ruimte rond de bebouwing; hier kan op een vanzelfsprekende manier hoger of meer gegroepeerd gebouwd worden. Het is echter wel belangrijk dat dit voldoende verspreid en heterogeen gebeurt, zodat er geen continue frontvorming langs het park of langs de weg ontstaat.
4. Langs de randen met bestaande bebouwing (doorgaans vrijstaande bebouwing) worden grotere of bredere kavels voorzien. Er gelden minder strakke inplantingsregels zodat een combinatie van vrije en halfopen bebouwing mogelijk is die op vanzelfsprekende manier aansluit op de bestaande morfologie. Hier wordt zeker geen gegroepeerde woningbouw voorzien.



Projectgebied		28,4 ha	
Stadsdeelpark		4,1 ha	
In eigendom (okt 2005)	Publieke actoren	12,4 ha	
	Private actoren	16,0 ha	
	Totaal	28,4 ha	
Te ontwikkelen (na aftrek park)	Publieke actoren	10,6 ha	
	Private actoren	13,7 ha	
	Totaal	24,3 ha	
25%-regel	Publieke actoren	14,0 ha	351 won
	Private actoren	10,3 ha	257 won
	Totaal	24,3 ha	608 won



Het projectgebied heeft een oppervlakte van ca. 28,4 ha. Aangezien het park op bovenlokaal niveau functioneert, wordt het niet mee opgenomen in de totale berekening van het aantal te ontwikkelen woningen. Na aftrek van het park blijft er zo een bebouwbare zone van 24 ha over. A rato van 25won/ha betekent dit dat er een 600-tal woningen zullen gebouwd worden.

Bij de verdere uitwerking van het plan wordt uitgegaan van een volledige mix over het hele gebied. In eerste instantie wordt enkel een spreiding gemaakt tussen private en publieke actoren. Om een goede afwisselende mix te bekomen worden twee ontwikkelingsschema's (A en B) gecombineerd in een definitief verdelingsschema C.

A. Dambord

In dit schema wordt het overliggende veld steeds ontwikkeld door een andere actor dan deze van het veld zelf. Tegenover een publieke actor bevindt zich dus steeds een private actor. Deze wijze van verdeling staat garant voor een doorgedreven sociale menging en ruimtelijke diversiteit.

B. Symmetrische straten

Hier worden twee tegenover elkaar liggende velden door dezelfde actor ontwikkeld. Dit betekent dat het mogelijk is om meer uitgesproken, meer specifieke straatbeelden te genereren. (vb. Matexi-sstraat, Waasse landmaatschappij- straat,...)

C. Mix van A en B

Wij denken dat net een mix van A en B, met name een afwisseling van symmetrische en asymmetrische straten, voldoende diversiteit in de Clementwijk kan brengen. Deze doorgedreven mix maakt daarenboven een flexibele fasering mogelijk. Bij elk deel dat ontwikkeld wordt is er een evenwichtige mix tussen publieke en private partners.



simulatie verdeling tussen publieke en private actoren schaal 1/5000 

SIMULATIE VERDELING PUBIEK-PRIVAAT

VOOROPGESTELDE CIJFERS

PUBLIEKE ACTOREN	Verdeelsleutel	aantal woningen	kavels	appartementen
Stad Sint-Niklaas	20%	70	70	
Intergemeentelijk Samenwerkingsverband van het Land van Waas	20%	70	70	
Waasse Landmaatschappij	20%	70	56 (80%)	14 (20%)
Sint-Niklase Maatschappij voor Huisvesting	40%	141	70 (50%)	71 (50%)
Totaal		351	266	85

PRIVATE ACTOREN	Verdeelsleutel	aantal woningen	4-gevel (15%)	3-gevel (45 %)	2-gevel (25 %)	app'n (15 %)
Matexi	100%	257	39	116	63	39

totaal 608

SIMULATIE

PUBLIEKE ACTOREN	Verdeelsleutel	aantal woningen	kavels	appartementen
Stad Sint-Niklaas	20%	70	70	
Intergemeentelijk Samenwerkingsverband van het Land van Waas	20%	70	70	
Waasse Landmaatschappij	20%	69	55	14
Sint-Niklase Maatschappij voor Huisvesting	40%	140	67	73
Totaal		349	262	87

PRIVATE ACTOREN	Verdeelsleutel	aantal woningen	4-gevel	3-gevel	2-gevel	app'n
Matexi	100%	262	44 (16,8%)	116 (44,3%)	60 (22,9%)	42 (16 %)

totaal 611



simulatie verdeling publieke actoren schaal 1/5000 

SIMULATIE VERDELING PUBLIEKE ACTOREN

Hier wordt wederom gekozen voor een mix. We willen vermijden dat één publieke investeerder een groot deel van het projectgebied voor zijn rekening neemt en hierdoor duidelijke concentraties ontstaan van een bepaald type sociale woningbouw. Bij de verdeling is het wel belangrijk dat iedere actor minstens één veld kan ontwikkelen met zicht op het park.

PUBLIEKE ACTOREN	aantal		
	Verdeelsleutel	woningen	kavels appartementen
Stad Sint-Niklaas	20%	70	70
Intergemeentelijk Samenwerkingsverband van het Land	20%	70	70
Waasse Landmaatschappij	20%	69	55 14
Sint-Niklase Maatschappij voor Huisvesting	40%	140	67 73
Totaal		349	262 87

De gemiddelde oppervlakte van de kavels van de publieke actoren is 254 m².

Verdeling :

- 18 % tussen 300 en 400 m²
- 65 % tussen 200 en 300 m²
- 17 % tussen 150 en 200 m²

De simulatie zoals hier weergegeven heeft de volgende oppervlakteverhoudingen:

	ha	%
Stadsdeelpark	4,1	17
Projectzone	24,3	100
Niet uitgeefbaar	8,1	33
Publieke ruimte	8,1	33
Uitgeefbaar	16,3	67
kavels private actor	9,0	37
kavels publieke actoren	7,3	30
Totale oppervlakte	28,4	117

SIMULATIE PARKEREN

Er wordt gerekend met minimum 1,5 parkeerplaatsen per woning. Voor de simulatie komt dit er dus op neer dat er minimaal 917 parkeerplaatsen op het terrein aanwezig moeten zijn.

Ppg - private garage (vrijstaand)	127
Ppi - privaat inpandig	405
Ppo - private oprit	367
Po - openbaar domein	100
totaal parkeerplaatsen	999



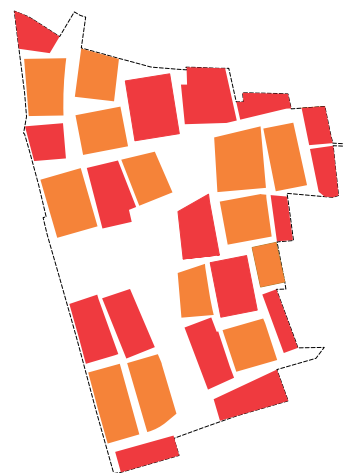
simulatie parkeren-privé schaal 1/5000



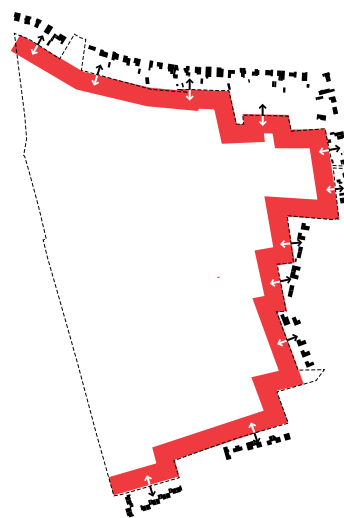
simulatie parkeren-openbaar schaal 1/5000

Stedenbouwkundige richtlijnen

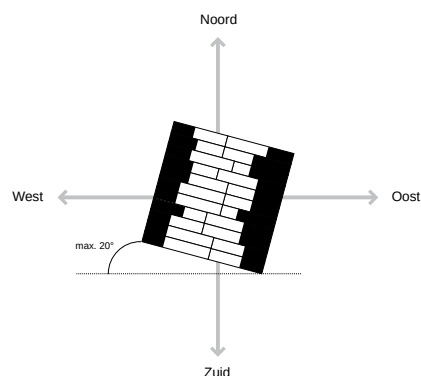
Aan de velden zoals aangeduid op het plan wordt best vastgehouden. Er is in het plan een evenwicht bereikt tussen inpassing en de omgeving, doorwaadbaarheid, optimale oriëntatie en samenhang door gelijkvormigheid. De lengte van de velden schommelt tussen 60 m en 130 m.



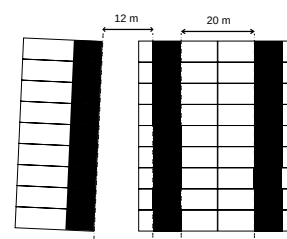
De randen van het projectgebied worden afgewerkt met rug-aan-rug kavels met open of halfopen bebouwing.



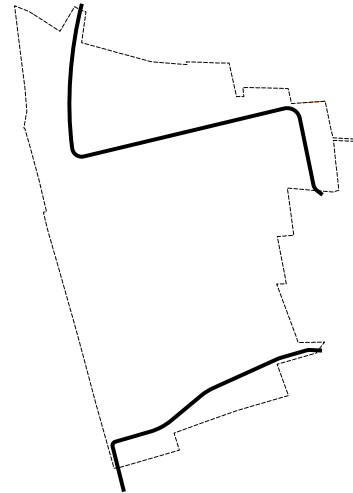
De nieuwe verkaveling zorgt voor een oost-west-oriëntatie (variatie van +/- 20°)



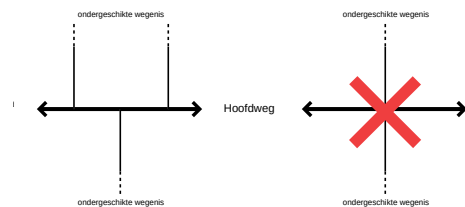
Er is minimum 12 m afstand tussen de voorzijden van twee tegenover liggende woningen en minimum 20 m afstand tussen twee achterzijden.



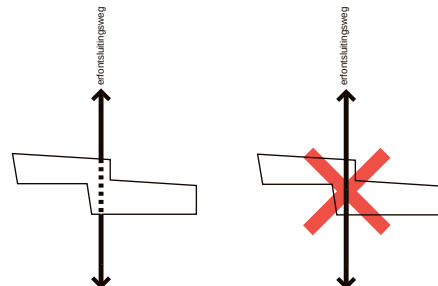
De hoofdwegen zoals aangeduid op plan liggen vast qua aansluiting met het omliggend wegennet en qua tracé (verschuivingsvariatie van 10 m)



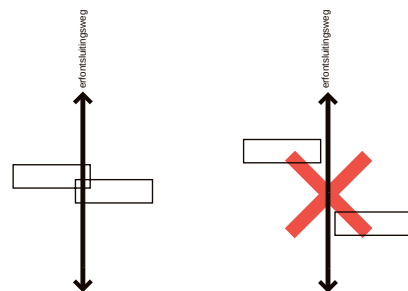
De erfonsluitingen worden haaks op de verzamelweg aangesloten, maar niet in verlengde van elkaar



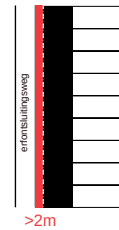
Tussen velden worden pleintjes ingericht die een oost-west verbinding voor fietsers en voetgangers maken en in bijkomende parkeerplaatsen voorzien. Om snelheidsremmend op de erfwegen te werken, heeft de pleininrichting de bovenhand daar waar de erfwegen deze pleintjes doorkruisen.



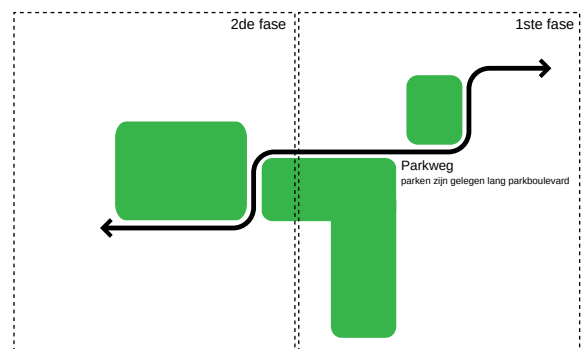
De pleintjes overlappen altijd zodat een continue dwarsbeweging mogelijk blijft.



Tussen woningen die op de rooilijn staan en een erfweg ligt minstens 2 meter voetpad.



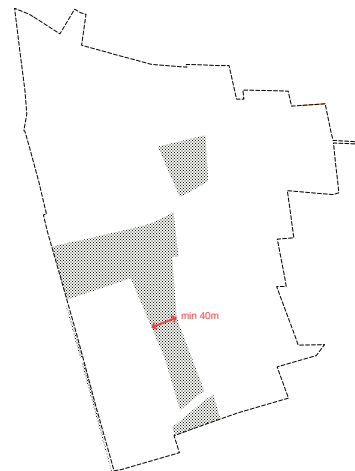
De parkweg maakt de verbinding naar het westelijke deel van het projectgebied (= 2^{de} fase) en wordt aan één zijde begrensd door park.



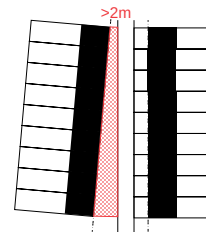
Het stadsdeelpark zoals aangeduid op plan ligt vast, mits de toegestane variaties in de velden en de wegen.

Minimumoppervlakte van park: 4 ha

Minimumbreedte: 40 m



De publieke groenstroken hebben een minimumbreedte van 2 meter



Voortuinen dragen bij tot een groen straatbeeld. Daarom moet min. 50% van de oppervlakte van de voortuin groen blijven. In bepaalde gevallen geldt een verspringende bouwlijn zodat de voortuin zich niet volledig leent voor oneigenlijk gebruik als parking.

