



MASTERPLAN ZORRO

PROJECTNUMMER
DATUM
BOUWHEER
BOUWPLAATS

1422 MAJA
MEI 2016
RE-VIVE NV
KONINGIN ASTRIDLAAN | 2800 MECHELEN

**CREPAIN
BINST
ARCHITECTURE**

OMGEVING
LANDSCAPE ARCHITECTURE URBANISM

INLEIDING

1. SITUERING

MACRO - MESO - MICRO P. 05

2. PLANNINGSCONTEXT EN LOPENDE ONTWIKKELINGEN

2.1 PLANNINGSCONTEXT P. 08
2.2 LOPENDE ONTWIKKELINGEN P. 09

3. ANALYSE BESTAANDE TOESTAND

3.1 HISTORIEK VAN DE SITE P. 12
3.2 MORFOLOGIE BESTAANDE OMGEVING P. 14
3.3 EVOLUTIE VAART P. 20
3.4 BESTAAND GROEN P. 21
3.5 BESTAANDE MOBILITEIT P. 22

4. SUGGESTIES EN KANSEN

4.1 STERKTES - ZWAKTES - SUGGESTIES P. 23
4.2 KANSEN VOOR DE SITE P. 24

5. VISIE EN AMBITIE

5.1 VISIE P. 26
5.2 AMBITIE P. 27

6. RUIMTELIJKE CONCEPTEN

P. 28

7. MASTERPLAN

7.1 KRACHTLIJNEN P. 30
7.2 VOLUMETRISCHE CONCEPTEN P. 34
7.3 BOUWHOOGTEN EN BAKEN P. 35
7.4 TYPEPLANNEN P. 36
7.5 PROGRAMMA P. 39
7.6 PUBLIEKE RUIMTE P. 40
7.7 MOBILITEIT P. 50

8. DUURZAAMHEID

P. 58

9. RUIMTEBOEKHOUDING

P. 62

10. FASERING

P. 63

BIJLAGE 1 TELMODEL P. 64
BIJLAGE 2 IMPRESSIES P. 66
BIJLAGE 3 TERREINSNEDEN P. 73
BIJLAGE 4 ONTWERPEND ONDERZOEK BAKEN P. 80

COLOFON



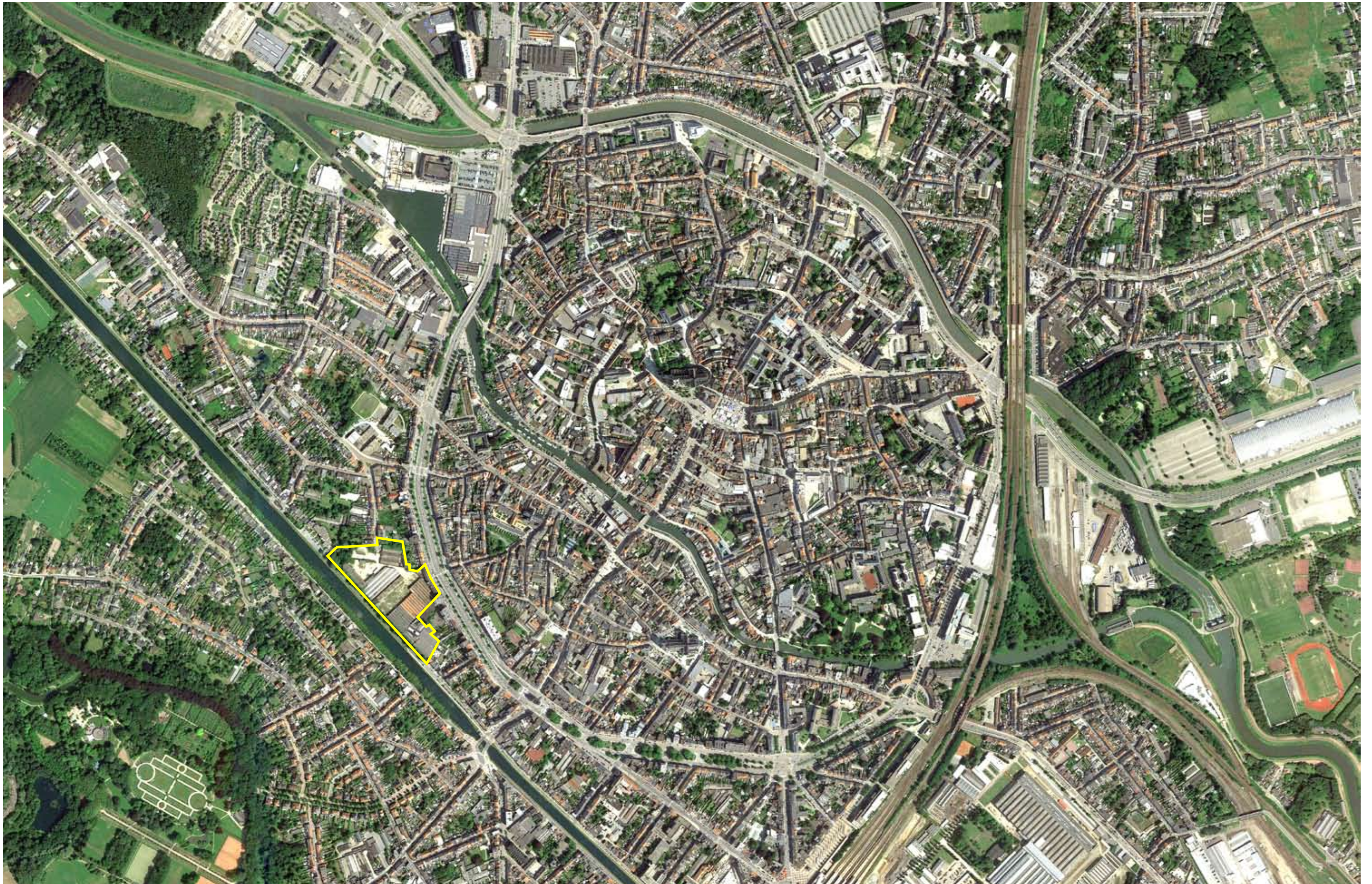
Voor u ligt het document MASTERPLAN ZORRO MECHELEN MEI 2016

Dit document is gemaakt in opdracht van RE-VIVE. Het werd in 2014-2015 door CREPAIN BINST ARCHITECTURE en OMGEVING opgemaakt voor de herontwikkeling van de Comet- site tot een nieuw hedendaags woongebied.

In overleg met Stad Mechelen is een evenwichtig programma bepaald van maximaal 40.000 m² bvo voor een DUURZAME WOONWIJK met aandacht voor bestaande en nieuwe groenstructuren, een goede verkeersontsluiting en voldoende differentiatie in woontypologieën.

De strategische ligging van de Comet-site langs de Vesten van Mechelen in combinatie met een zeer aantrekkelijke ligging langs de Leuvense vaart biedt deze site heel wat perspectieven als woonlocatie.

Het MASTERPLAN zal de basis vormen voor de opmaak van een RUP. Vanuit een algemene visie van de ontwikkelaar en een specifieke ambitie op het terrein worden ruimtelijke alsook volumetrische concepten ontwikkeld en vertaald in een masterplan. In aanvulling op het Masterplan is een beeldkwaliteitsplan in opmaak, waarin richtlijnen worden opgesteld voor de beeldkwaliteit van zowel de architectonische uitwerking van de gebouwen als van de openbare ruimte.



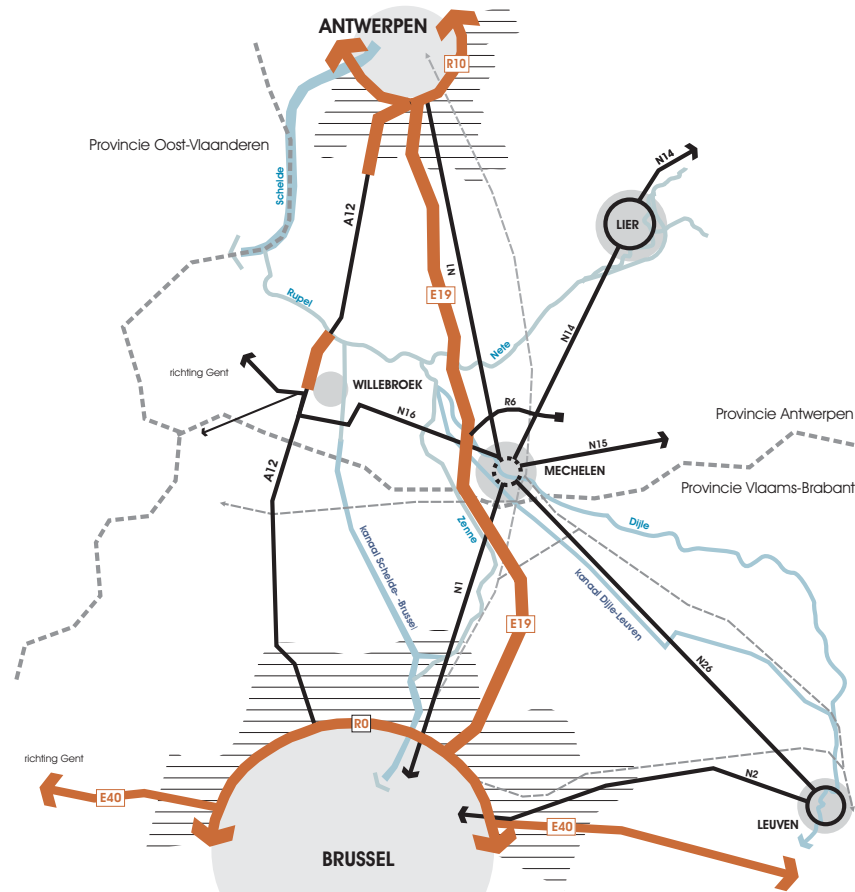
POSITIE VAN DE SITE

1. SITUERING



1. SITUERING

MACROSCHAAL - MESOSCHAAL - MICROSCHAAL



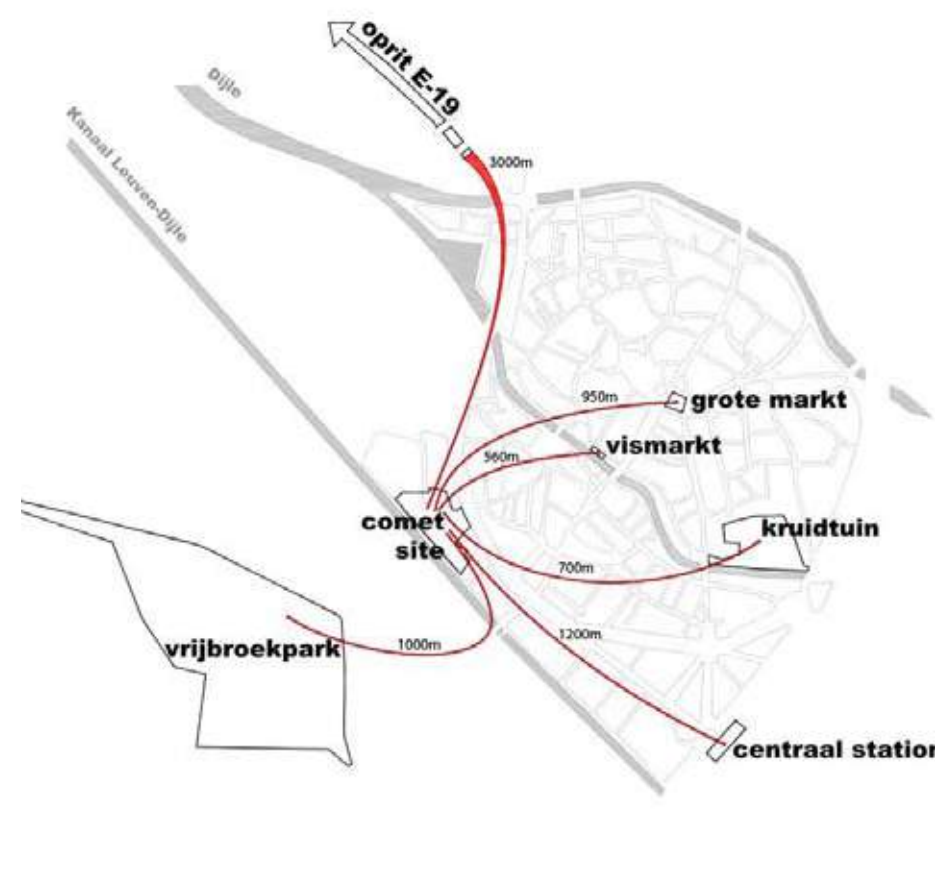
MACROSCHAAL

Mechelen ligt centraal tussen Brussel en Antwerpen, langs de autosnelweg E19. De afstand tot zowel Brussel als Antwerpen is ruwweg 25km (30 minuten met de auto).

Er zijn directe treinen naar Brussel (15 min, 5 treinen per uur), Antwerpen (<25min, 5 treinen per uur) en Leuven (30min, 3 treinen per uur).

De stad Mechelen telt 84.000 inwoners. Daarmee is Mechelen een middelgrote centrumstad. Ze voelt beduidend kleinschaliger aan dan Brussel of Antwerpen.

Mechelen is de laatste jaren erg in trek als woonstad voor studenten, starters en jonge gezinnen. Mechelen wil een aantrekkelijke stad zijn voor tweeverdieners met het voordeel van directe bereikbaarheid van alle voorzieningen zowel commercieel als cultureel. De stad als volwaardig alternatief voor de perifere verkaveling.



MESOSCHAAL

De site ligt tussen de binnenring R12 en het kanaal Leuven-Dijle (Leuvense vaart), net buiten het stadscentrum.

De projectsite is gemakkelijk bereikbaar met zowel auto als trein. Met de auto bereik je via de ring de oprit/afrif Mechelen Noord op de E19 Brussel-Antwerpen na slechts 3km.

Met de bus kan je in minder dan 10 min naar het station gaan. Het centrum van Mechelen ligt op 950 m (10 min wandelen tot aan de Grote Markt).

De site is gelegen buiten de Stadsvesten in de overgang tussen binnenstad en tuinstad rondom het Vrijbroekpark. De bebouwingsdichtheid neemt voelbaar af buiten de Stadsvesten. Het karakter van de stad wordt opener door de aanwezigheid van groen en water.



MICROSCHAAL

De site geniet van een excellente toegankelijkheid via de Vesten en van een rustige situering langs de Vaart. Een dicht netwerk van fiets- en voetgangerspaden vervolledigt deze unieke ligging.

De site is toegankelijk via de Koningin Astridlaan, Lemmenstraat en Auwegemvaart Oost. Ten westen takt een lokale woonstraat, de Lemmenstraat, aan op de site. Ten oosten van de site loopt een privatieve weg, een zijstraat van de Vekestraat, naar enkele garageboxen tot tegen de rand van de site.

De omgeving van de site kan gekarakteriseerd worden als voornamelijk residentieel. De omgeving van de site kenmerkt zich door een grote mix van stedelijke bouwblokken met een heterogene invulling van typologieën. De schaal van de Vesten versus de Vaart vraagt een genuanceerde overgang.



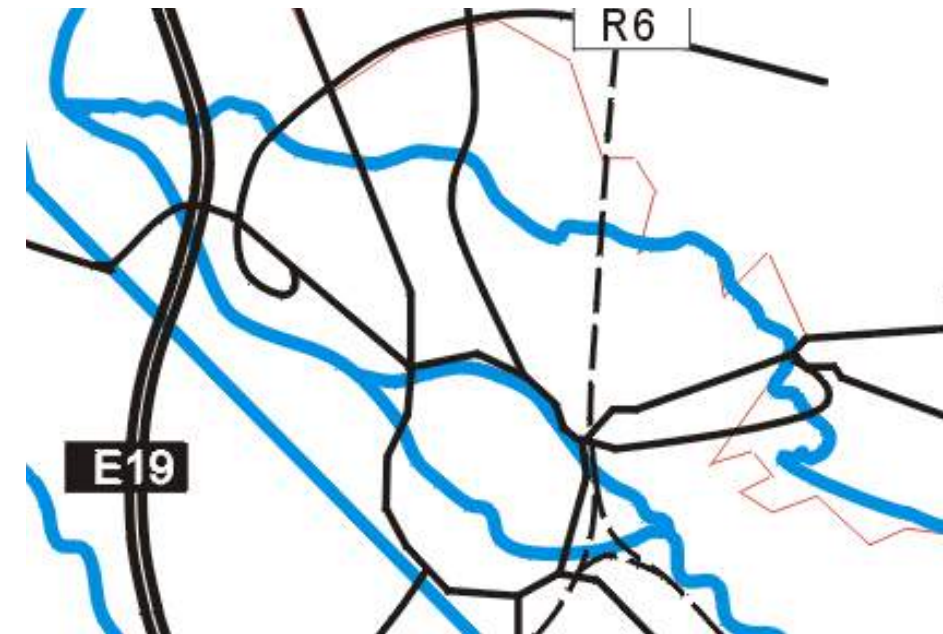
LUCHTFOTO NOORD - OOST

1. SITUERING



2. PLANNINGSCONTEXT EN LOPENDE ONTWIKKELINGEN

2.1 PLANNINGSCONTEXT



RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN

Het Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV) werd goedgekeurd bij besluit van de Vlaamse regering op 23/09/1997, een tweede herziening werd goedgekeurd bij besluit van de Vlaamse regering op 17/12/2010. Het RSV stelt dat De Vesten als ontsluiting voor het regionaal stedelijk gebied Mechelen vervangen dienen te worden door de Tangent aan de Arsenaalsite. Deze tangent loopt van N1 (Mechelen station) naar N15 (Mechelen Nekkerspel) en zal gecategoriseerd worden als primaire weg type II.

RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN MECHELEN

Het RS Mechelen werd definitief goedgekeurd op 03/07/2001.

De Vesten worden hierin beschreven als ronde en stedelijke verdeelweg.

De Vesten zullen de vorm van een ringboulevard aannemen ten gevolge van heringerichte stedelijke pleinen die de aanknopingspunten vormen tussen De Vesten en de radiale hoofdstraten. Fietsen en gemotoriseerd verkeer moeten op de ringvesten gescheiden blijven. Als regionaal stedelijk gebied in de Vlaamse ruit heeft Mechelen de taakstelling om bijkomende terreinen voor woningen en bedrijven uit te bouwen, meer dan voor de lokale behoefte alleen.

GEWESTPLAN

Volgens het gewestplan 15.Mechelen (5/08/1976) heeft de site als hoofdbestemming "Milieubelastende Industrieën (1002)".

MOBILITEITSPLAN MECHELEN

Het mobiliteitsplan van 2002 werd herzien volgens spoor 2 (verbreden-verdiepen) en definitief vastgesteld op 27/01/2015.

Voor het plangebied wordt gestreefd naar een evenwichtige dichtheid met differentiatie van woontypologieën en wonen aan het water.

Het mobiliteitsplan wenst een herstructurering van de invalswegen, Vesten en poorten. In het kader van de ontwikkeling van de stationsomgeving zal de Tangent de functie van het zuidelijk deel van De Vesten overnemen. De Vesten zullen dan het statuut van lokale weg krijgen. De knooppuntfunctie voor doorgaand verkeer op regionaal niveau zal afgebouwd worden en de intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer worden beperkt tot een aanvaardbaar niveau voor de leefbaarheid van de omgeving.

Hierdoor zal er een herwaardering komen van de stedelijke functies lang De Vesten. De toegang tot De Vesten voor grote verkeersvolumes zal gekanaliseerd worden tot 3 invalswegen (Mechelen-Noord, Mechelen-Zuid en N15).

De Vesten (Koningin Astridlaan) krijgen op korte termijn het statuut van een lokale weg I (verbindend), om later te downgraden tot een lokale II (verzamelend).

Het zuidelijk deel van De Vesten krijgt eveneens het statuut van OV corridor, met onder andere aandacht voor 'knooppunt-haltes' onder meer aan Brusselse Poort.

Hier kruisen radiale lijnen de tangentiële lijnen.

Het mobiliteitsplan voorziet doorheen het plangebied een fietskoppeling van De Vesten met de vaartoever. In de omgeving van de Brusselpoort zal een 'Vestehalte' ontwikkeld worden op De Vesten-buscorridor. Deze halte heeft een knooppuntfunctie tussen regionale streeklijnen en ontsluitende lijnen.

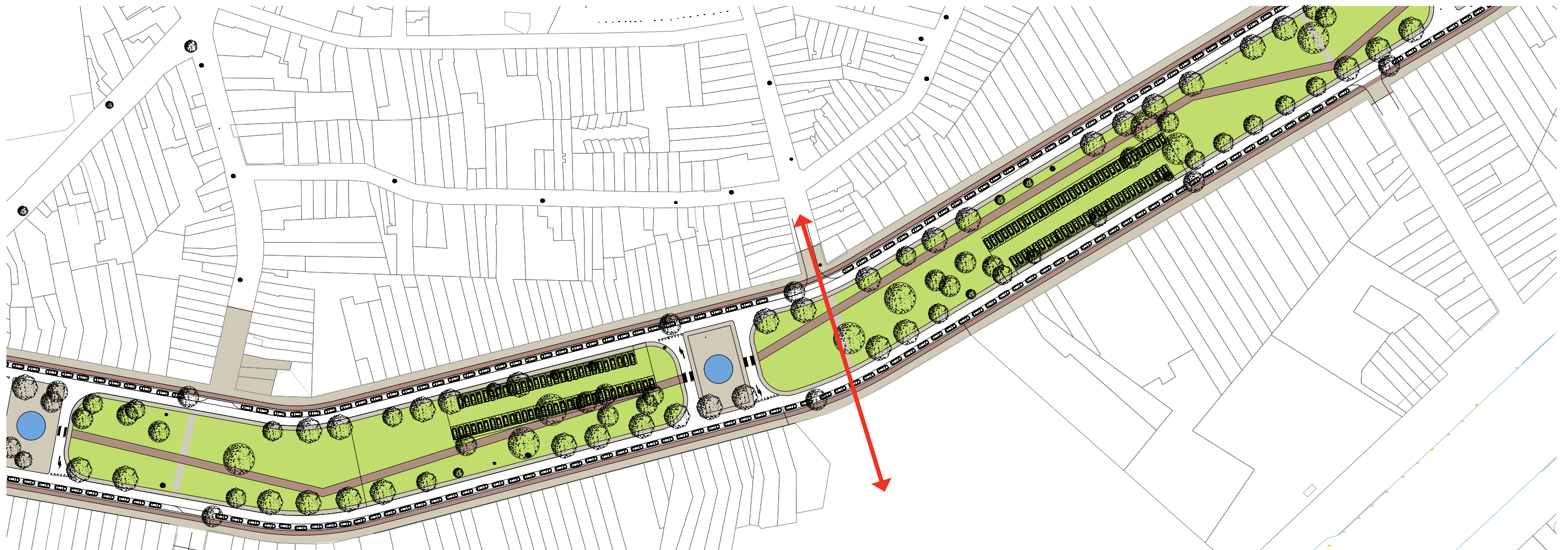
Wat betreft parkeren krijgen De Vesten naast het bewonersparkeren voornamelijk een rol in het kort en middellang parkeren. Langparkeerders worden eerder naar de offstreet-parkeervoorzieningen verwezen. In de buurten omheen de binnenstad wordt een blauwe zone ingevoerd om verdringing vanuit de (betalende zone) binnenstad tegen te gaan. Er wordt gezocht naar buurtparkings ten behoeve van bewoners.

RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN

Om de reconversie tot een gemengd woongebied te kunnen uitvoeren is een lokaal planningsinitiatief, een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP), nodig die opgemaakt zal worden door de intercommunale IGEMO in opdracht van stad Mechelen.

GEMEENTELIJKE VERORDENING

Sinds 25 april 2015 is de nieuwe stedenbouwkundige verordening van de Stad Mechelen van toepassing. De stedenbouwkundige verordening omvat het geheel aan stedenbouwkundige voorschriften die van toepassing zijn voor het grondgebied van de stad Mechelen. Zo zijn er specifieke voorschriften over parkeren, bouwhoogtes en -dieptes, woonkwaliteit, gevelmaterialen en -uitzicht en publieke ruimte.



HERINRICHTING VESTEN

"In het kader van de ontwikkeling van de stationsomgeving zal de Tangent de doorstromingsfunctie van het zuidelijk deel van De Vesten overnemen. Samen met het doortrekken van de R6 zorgt dit ervoor dat De Vesten opnieuw hun taak als verdeelweg voor lokaal bestemmingsverkeer kunnen opnemen. Hierdoor komt er ruimte vrij voor de realisatie van een hoogwaardige drager voor openbaar vervoer en als een aangename publieke verblijfsruimte met een hersteld evenwicht tussen circulatie en verblijven.

Bijzondere aandacht zal hierbij gaan naar de oversteekbaarheid van De Vesten voor voetgangers en fietsers. Door een betere oversteekbaarheid worden de omliggende woonlobben opnieuw verbonden met het historische en commerciële stadscentrum.

Tevens wordt op De Vesten voldoende ruimte vrij gehouden voor het realiseren van brede, functionele verbindingen voor zwakke weggebruikers, zodat voetgangers en fietsers zich op een aangename manier, vlot via De Vesten kunnen verplaatsen. Het versterken van de, in de bestaande toestand afwezige, relaties langsheen De Vesten is hier van groot belang.

Ten slotte wordt er naar gestreefd om De Vesten zo veel mogelijk in te richten als een brede, groene verblijfszone met aantrekkelijke paden voor recreatief gebruik. Door de inrichting van een brede groenzone kunnen de historische gevelwanden opnieuw tot hun recht komen en kunnen nieuwe ontwikkelingen gefaciliteerd worden. De mogelijkheden om het stedelijk weefsel in en rond de binnenstad van Mechelen te voorzien van het nodige groen, vormt een belangrijke opportuniteit om de leefkwaliteit van De Vesten significant op te waarderen."

(Herinrichting Vesten - Mechelen - 1M3D8E/11/45 - X10/R12/10, Agentschap wegen en verkeer Antwerpen, mei 2014 - startnota)

RELATIE TOT MASTERPLAN

- De herinrichting van De Vesten kan een grote meerwaarde vormen voor de nieuwe ontwikkeling ZORRO.
- De bestaande 6 rijstroken worden verminderd tot 2 rijstroken en 2 parkeerstroken.
- De bestaande ruimte wordt vooral een groene parkruimte voor wandelaars en fietsers.
- De langzaam verkeer oversteek kan de binnenstad verbinden met het Vrijbroekpark via de Korte Pennickstraat, de nieuwe ontwikkeling en de Vrijgeweidestraat.



MASTERPLAN STUIVENBERG

In 2011 werd deze nieuwe woonontwikkeling voorzien in het ruimtelijk structuurplan van de stad. In 2008 werden door de Vlaamse Regering de bestemmingen van agrarisch gebied en woongebied met landelijk karakter gewijzigd in de volgende bestemmingen: woongebied, bosgebied en gemengd regionaal bedrijventerrein. De stad wenste de algemene voorschriften te verfijnen via een gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan.

Het programma van RUP Stuivenberg voorziet:
 330 wooneenheden, zowel appartementen als grondgebonden woningen van verschillende typologieën
 De ontwikkeling van een stadsbos van ongeveer 22ha
 De ontwikkeling van een bedrijventerrein.

De uitgangspunten van het plan zijn:

- Een nieuw stadsbos wordt het groene hart van het gebied
- Een basisnetwerk van groene openbare ruimtes dringt door tot in het nieuwe woongebied
- Een nieuwe ontsluitingsweg zal de nieuwe woonwijk verbinden met de Uilmolenweg.

RUP Stuivenberg

De ontwerpvisie van de stad op de ontwikkeling van het gebied Stuivenberg blijft ongewijzigd. Er werd een akkoord bereikt met de Vlaamse overheid om het gemeentelijk RUP als basis te gebruiken voor de herziening van het gewestelijk RUP.

RELATIE TOT MASTERPLAN

- Grootschalige ontwikkeling van 300 wooneenheden met appartementen en grondgebonden woningen.
- Nieuw groot buurtpark voorzien in het masterplan.
- Afwerken van de bestaande randen tuin aan tuin.
- Creatie van nieuwe wooneilanden in het groen.

MASTERPLAN STUIVENBERG

2. PLANNINGSCONTEXT EN LOPENDE ONTWIKKELINGEN



KEERDOK

Vanaf 2018 wordt het gebied rond het Keerdok en de Eandissite, gelegen tussen de Dijle, Guido Gezellelaan en N16, ontwikkeld tot een hoogwaardige en compleet nieuwe stadswijk. Zoals uitgetekend in het masterplan van studie bureaus BUUR en Mint zullen op de site zo'n 800 nieuwe wooneenheden verrijzen aan het water.

Het masterplan voorziet een woonontwikkeling gericht naar het water. Daarnaast worden ook andere functies voorzien zoals een randparking (voor bijna 600 wagens), horeca, buurtgerichte handel,...

RELATIE TOT MASTERPLAN

- Gefragmenteerd bouwblok gericht op het water.
- Nieuw hoogte accent als bakken tussen Vaart en Vesten.
- Nieuwe langzaam verkeer brugverbindingen.

AUWEGEMVAART

Een gerealiseerd nieuwbouwproject van 10 appartementen langs de Leuvense Vaart. Nieuwbouw appartementen + met uitzicht op het water.

Het project Auwegemvaart is bereikbaar via een ventweg naast het bestaande Jaagpad dat ook aansluit op de Comet-site.

RELATIE TOT MASTERPLAN

- Woonproject gericht op zuid en het kanaal.
- Nieuwe bebouwing sluit aan op bestaande bebouwing
- Hoogte van 4 bouwlagen met setback.
- De architectuur wordt opgeknipt tot een kleinere schaal.

BUSO PROJECT

De site in het bouwblok tussen Auwegemvaart, Vekestraat en Koningin Astridlaan werd heringericht tot een kwalitatief woonproject. Het oude industriële gebouw ligt midden in een woonblok en stond al jaren leeg. Om ruimte te creëren werd het binnengebied ontpit, waarna het voormalige schoolgebouw werd omgebouwd tot tien casco wooneenheden. Deze variëren in oppervlakte van 60m² tot 185m². Voor auto's en fietsen is plaats voorzien in het gebouw zodat de buitenruimte vrij blijft voor de bewoners. Aan de vaartzijde vormt een nieuwbouwwoning de toegangspoort.

RELATIE TOT MASTERPLAN

- Geslaagde eigentijdse invulling tussen bestaande bebouwing.
- Opvallend accent langs het kanaal.
- Collectieve binnentuinen structureren het gebouwencomplex.

3. ANALYSE BESTAANDE TOESTAND

3.1. HISTORIEK VAN DE SITE



SHEDDAKEN COMET



MODERNISTISCHE GEVEL COMET KONINGIN ASTRIDLAAN



MAGAZIJN COMET AUWEGEMVAART

VROEGER GEBRUIK VAN DE SITE

Tot 1947 was de site onbebouwd.

De eerste gebruiker van de site was een meubelfabrikant ('Cofer').

Het terrein werd toen 1,5m opgehoogd om de nodige gebouwen te kunnen bouwen.

In de jaren '50 werd de site gebruikt voor de productie van gastanks en munitie lockers.

Eind van de jaren '50 startte het productiebedrijf met maken van aluminium biervaten.

Later, in de jaren '60, werd de productie uitgebreid met roestvrijstalen vaten.

Op het eind van de jaren '60 startte het bedrijf ook met de productie van gastanks voor de luchtkoelers van Atlas Copco.

Tegen het eind van de jaren '70 werd het grootste deel van de productie verkocht aan Air Liquide. Alleen de fabrikant van de vaten bleef bestaan onder de naam Comet.

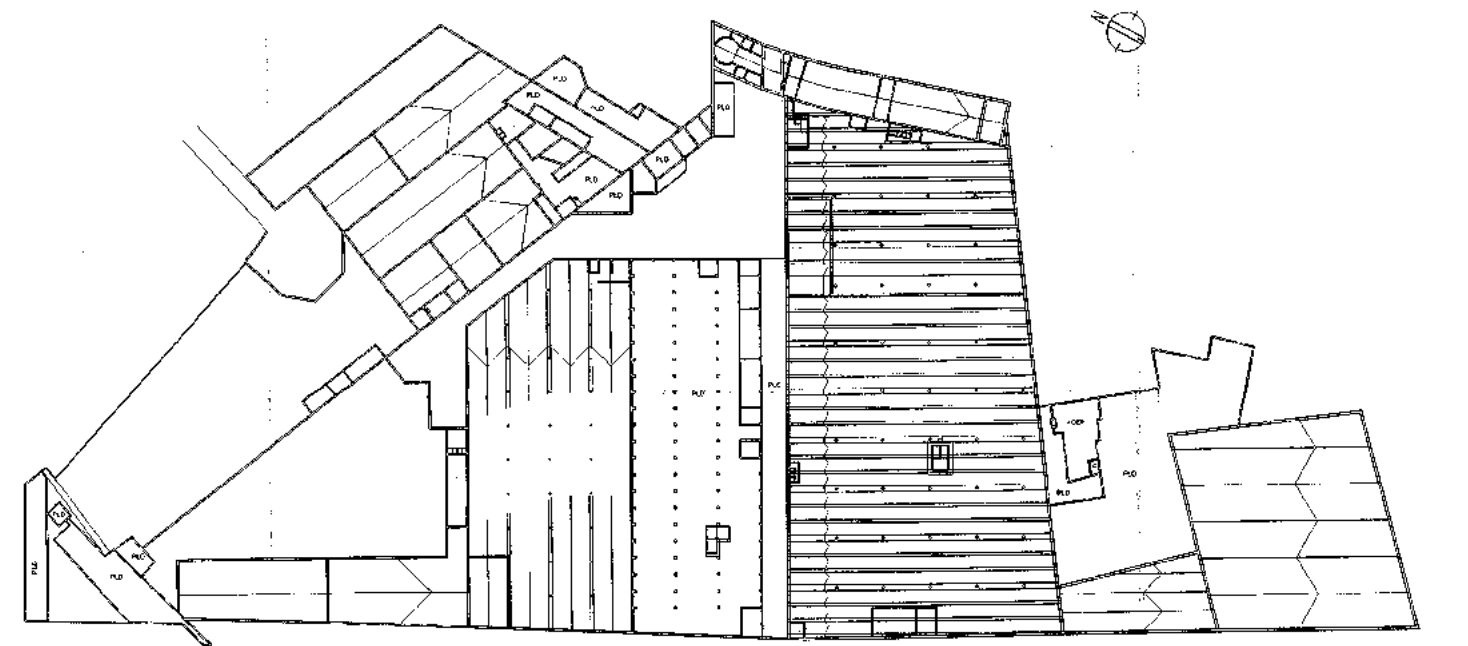
In 2007 werden industriële activiteiten stopgezet en werd de site verlaten door Comet.

Na sloopwerken begin 2015 is de site vandaag braakliggend en is de sanering in het huidige bestemmingstype lopende in opdracht van de vroegere exploitant Comet NV.

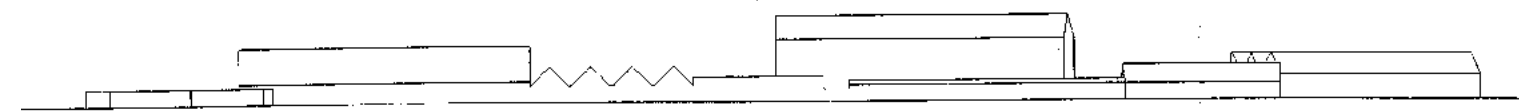
De bestemming van de site in het midden van de stad wordt gewijzigd van industrie naar wonen. Hetgeen zal resulteren in een opwaarding van de hele omgeving.

HISTORIEK VAN DE SITE

3. ANALYSE BESTAANDE TOESTAND



PLAN BEGANE GROND - 1/500

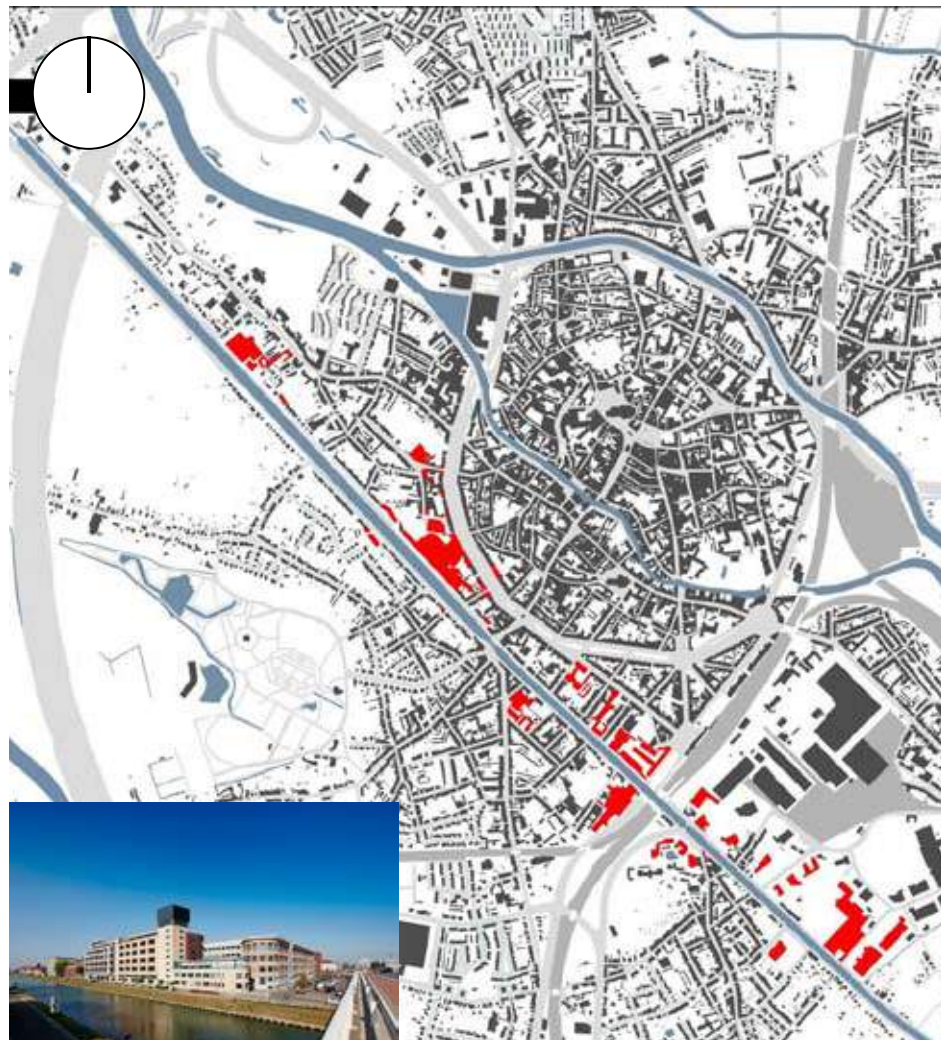


AANZICHT GEVELS VANUIT KANAAL

PLAN VAN DE SITE MET FABRIEKSVULLING COMET



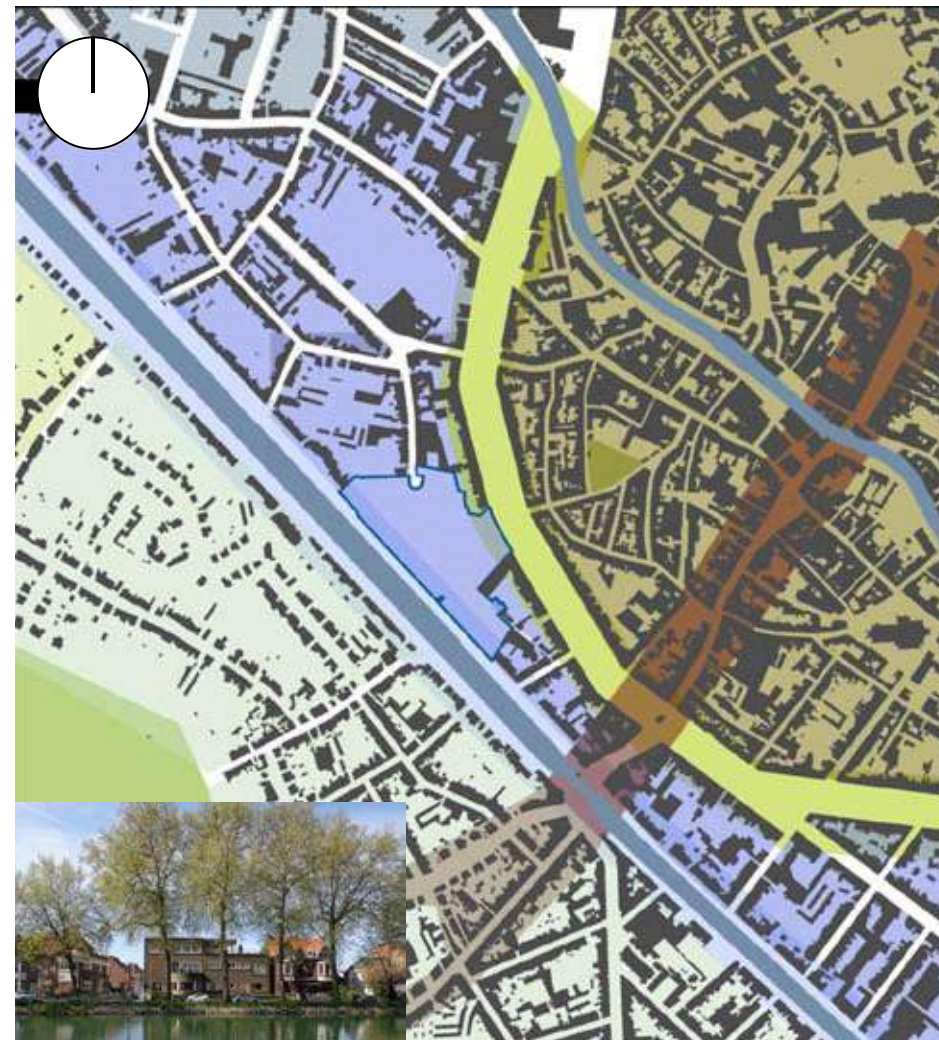
3.2 MORFOLOGIE BESTAANDE OMGEVING



GROTERE SCHAAL LANGS DE VAART

Langs de Leuvense Vaart komen vandaag veel grote volumes voor.

Het vroegere gebruik van de Vaart als handelsroute is voelbaar in de bebouwing. De vroegere industrie langs het kanaal heeft een grotere schaal geïntroduceerd. Ook bij de omvorming van de Belgacom-site tot residentieel project is het oorspronkelijk karakter van de gebouwen langs het kanaal behouden. Ondanks een vermindert gebruik van het kanaal door binnenscheepvaart en een meer recreatief karakter van het water blijft de lange rechte as van het kanaal een sterke aanwezigheid in het stadsweefsel van Mechelen.

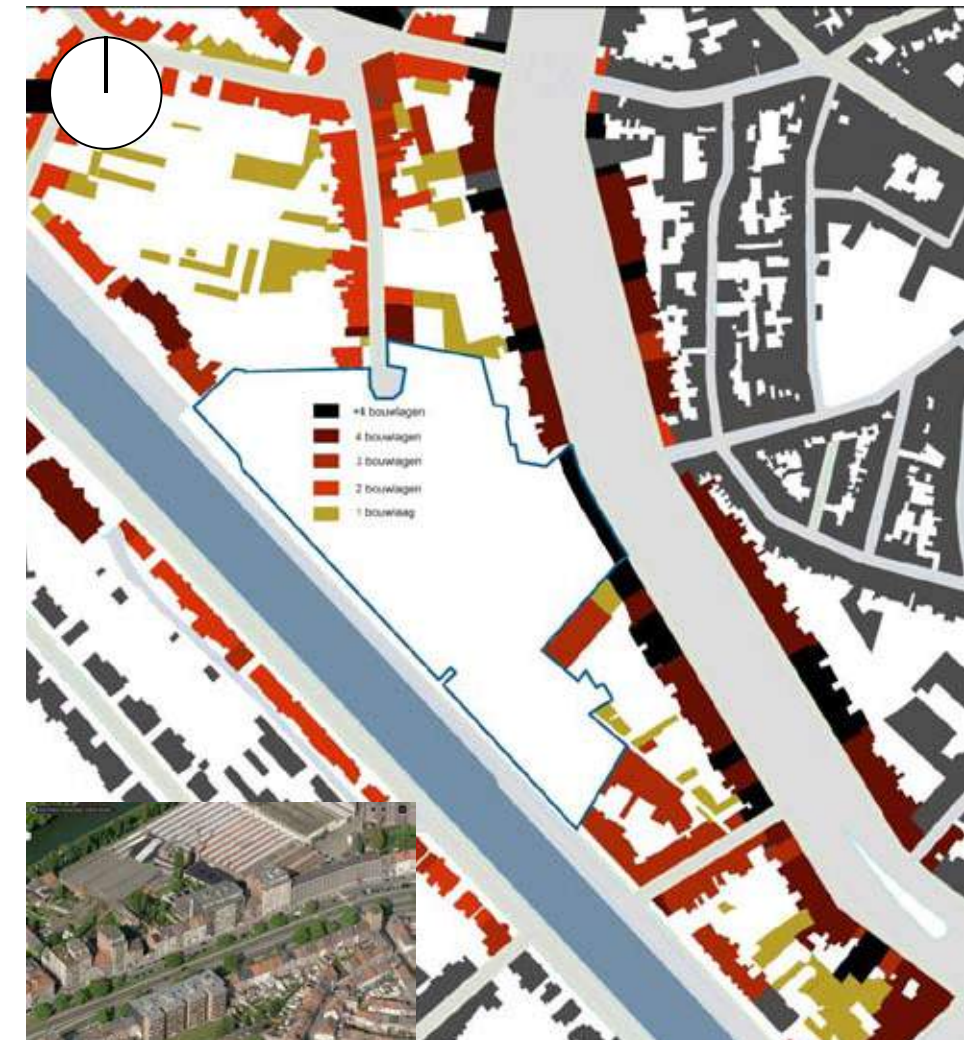


GRADIENT VAN WOONZONES

De omgeving bestaat uit verschillende woonzones met hun eigen karakter, waarbij

- a De binnenstad met een meer dense bebouwing binnen de Vesten.
- b De Groene Vesten met linten van vrij uniforme herenwoningen. Vreemd onderbroken door 9 lagen appartementen als keuze uit het verleden.
- c Tussen Vesten en Vaart ruimere bouwblokken met diepere woonkavels.
- d De 75 m brede Kanaalzone met schakeling van woningen en appartementen.
- e De groene tuinvijken tussen kanaal en Vrijbroekpark.

Er is een duidelijke gradient voelbaar vanuit het stadscentrum richting buitenstad. Hoe verder van het centrum hoe opener het karakter van de bouwblokken.



BOUWHOOGTEN ROND DE SITE

De gemiddelde bouwhoogte rond de site is 3 bouwlagen inclusief dak.

De aanliggende straten zijn duidelijk woonstraten gelegen tussen Vesten en Vaart. Langs De Vesten is de bebouwing zichtbaar hoger. De herenhuizen hebben drie hoge bouwlagen plus een dak. Daartussen komen hier en daar appartementsgebouwen voor van 9 bouwlagen met de dakverdieping in setback. Langs de Vaart vooral grondgebonden rijwoningen van 2 bouwlagen met en zonder dak. Daartussen af en toe een appartementsgebouw van 6 tot 7 bouwlagen.



1. HERENHUIZEN EN APPARTEMENTEN 9 BOUWLAGEN

Suggestie : nieuwbouw apart houden van saai appartementsgebouw Vesten



2. GESLOTEN GEVELWAND

Suggestie : doorkijk mogelijk maken naar de Vaart



3. BREDE GESLOTEN WAND

Suggestie : minder gesloten wand maken langs de Vaart



4. TWEELAAGSE RIJWONINGEN MET DAKTERRAS

Suggestie : splitlevel toepassen voor lager gelegen tuinen



5. STEEG KNIPT REEDS OP

Suggestie: behouden bestaande steeg Auwegemvaart Oost



6. SCHAKELING VAN WONINGEN EN APPARTEMENTEN

Suggestie : appartementen op de hoeken van rijbebouwing



7a. CONTINUE BOMENDREEF ZUIDOEVER

VERKNIPT BOMENDREEF NOORDOEVER



7b. Suggestie: optimaliseren van verknipt groen noordoever

OPEN BOMENDREEF ZUIDOEVER



8. UITZICHT ONDER DE BOMEN

DAKOPBOUW IN SETBACK



9. DRIELAAGSE RIJWONINGEN

APPARTEMENTSGEBOUW 7 BOUWLAGEN



10. WACHTGEVEL

Suggestie : karakter woonstraat doortrekken op de site



11. Suggestie: duidelijke straathoeken maken

INDIVIDUELE WONINGEN



12. APPARTEMENTSGEBOUW NAAST WONINGEN

Suggestie: schaal appartementsgebouwen visueel verkleinen



BOUWBLOK LEMMENSTRAAT

- 01. De diepte van het bestaande bouwblok is goed voelbaar op de site.
- 02. Het bestaande bouwblok heeft 30 m diepe tuinen.
- 03. Wachtgevels afwerken met bebouwing is noodzakelijk.

Suggestie : naar binnen trekken van de herenhuizen op de site



BOUWSITE EX-COMET

- 04. De site is 140 m breed en 300m breed.
- 05. De diepte van de site is een grote en bruikbare meerwaarde.
- 06. De bomendreef langs het kanaal heeft een uniek karakter als continu decor.

Suggestie : zichtbaar houden van de Vaart en bomendreef tussen de nieuwe bebouwing

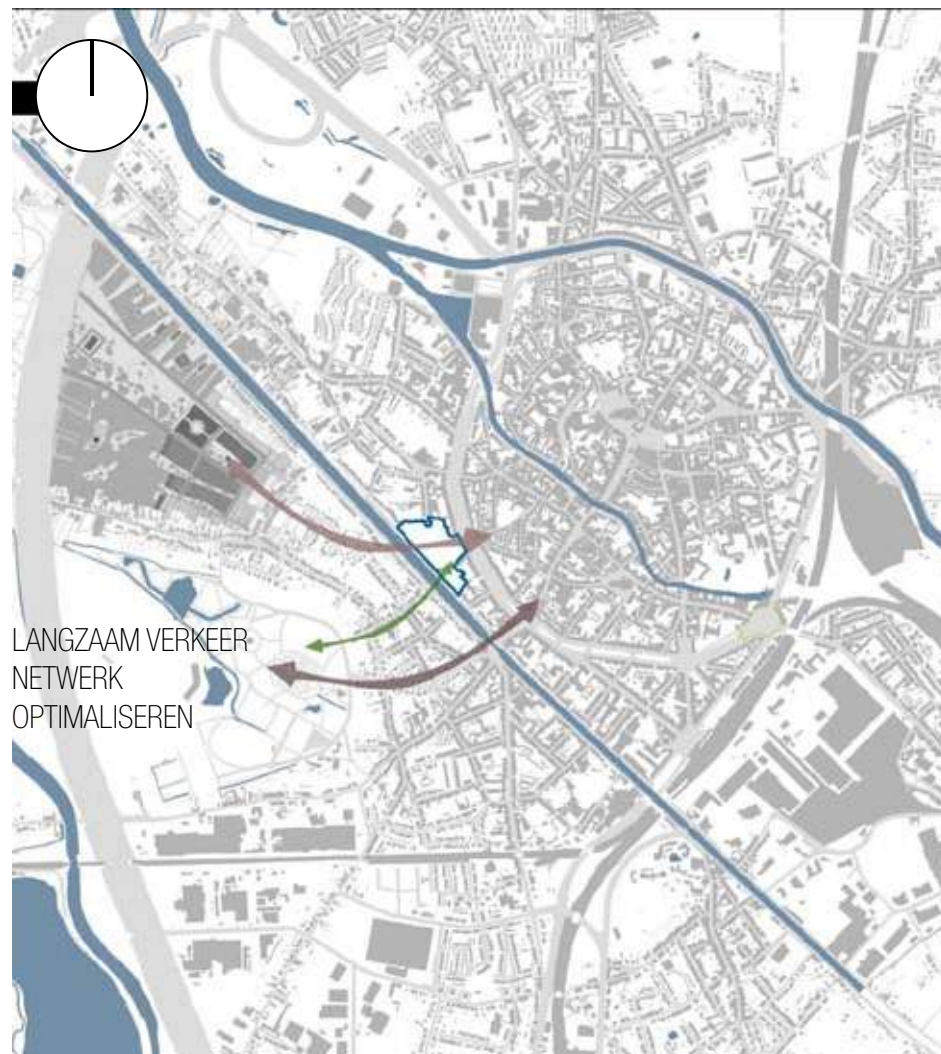


OPENBREKEN VAN DE VESTEN

- 07. De Romboutstoren is zichtbaar vanop de site.
- 08. Door de Romboutstoren is het centrum met Oude Markt voelbaar vanaf de site.
- 09. Torentje hoek Korte Pennincstraat is te zwak als oriëntatiepunt op Vesten

Suggestie : nieuw baken in de opening van de Vesten op schaal van de stad

3.3 VAART EVOLUTIE



WATER

De ligging naast de Leuvense Vaart maakt de site zeer aantrekkelijk voor bewoning. Het economisch gebruik door binnenvaart maakt stilaan plaats voor recreatief gebruik. Plezierboten, roeiboten, fietsers, wandelaars en vissers zijn te vinden langs het kanaal.

Het Jaagpad is een aantrekkelijke en snelle fietsverbinding. Het ontbreken van auto's langs het water wordt gegarandeerd ter plaatse van de site. Hierdoor paalt de site direct aan het water.

Maar de Vaart knip ook op. Het bepaalt een zeer aanwezige breuk tussen twee delen van de stad. De Plaisancebrug is een druk autokruispunt en daar fiets je liever niet langs.

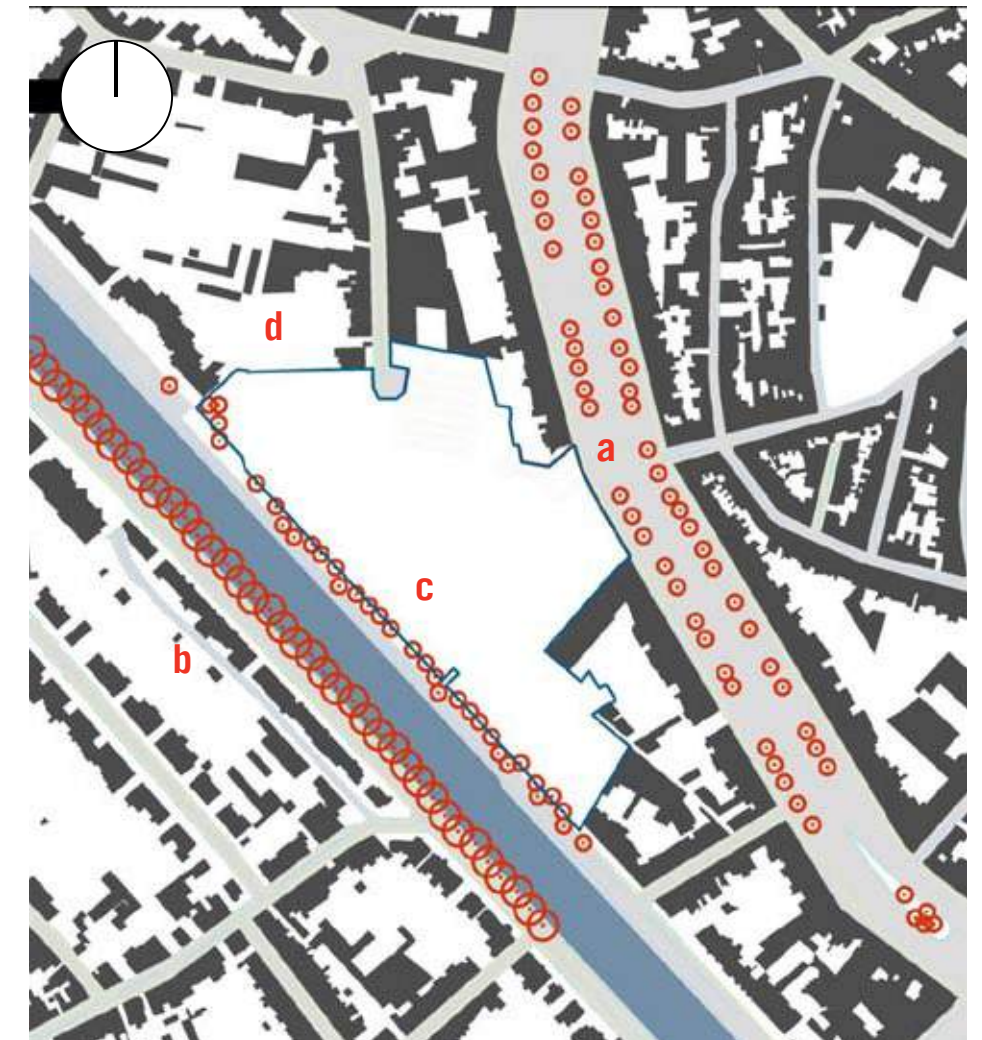
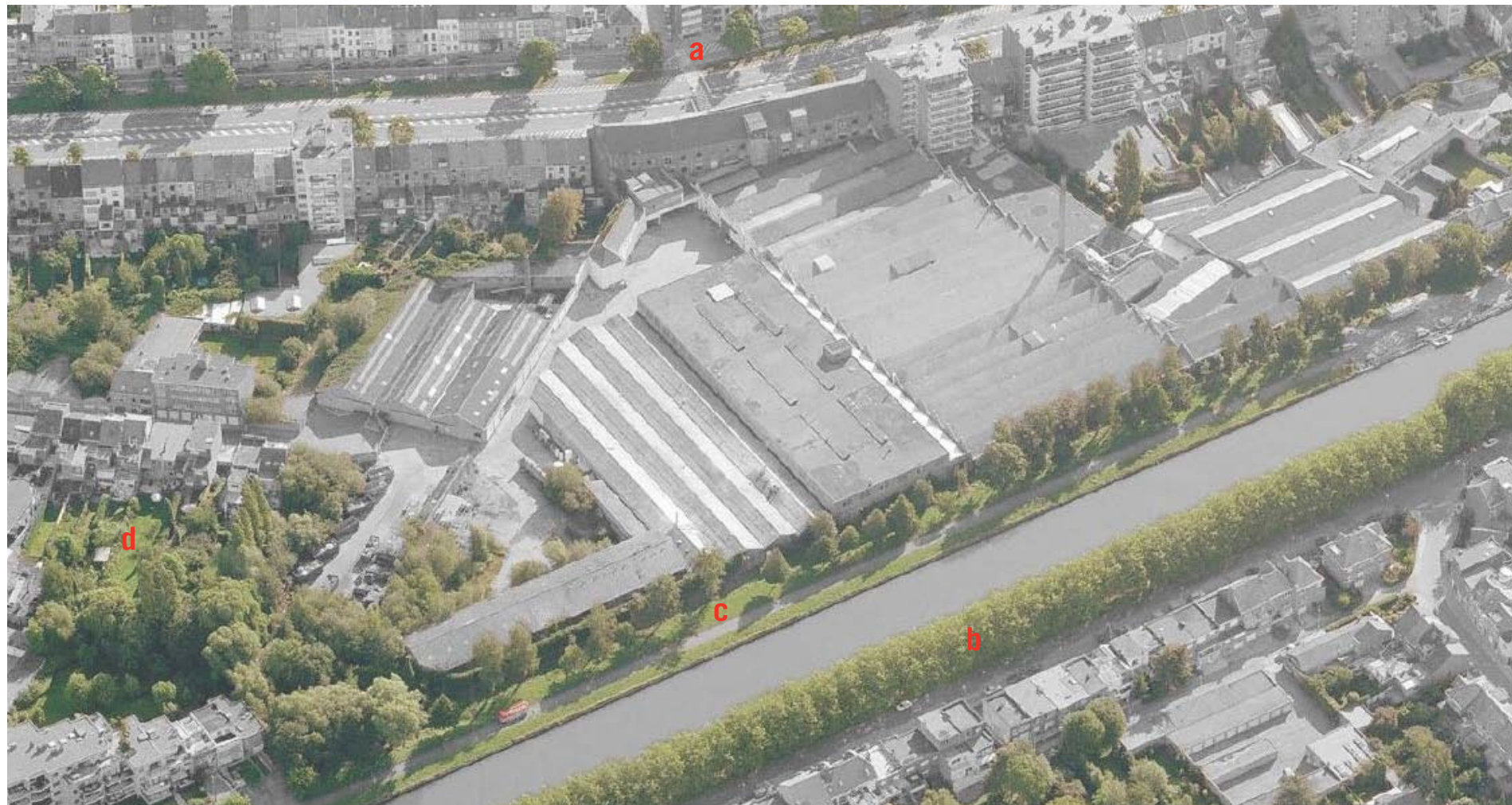
Suggestie extra fietsbrug aan de site kan het langzaam verkeer netwerk verbeteren.



VAART EVOLUTIE

3. ANALYSE BESTAANDE TOESTAND

3.4 GROEN BESTAAND



GROEN

Het groen op en rond de site is opdeelbaar in 4 verschillende karakters.

- a Het Vesten Groen met 2 rijen van bomen
- b Vaart met dominante bomendreef als continu aaneengesloten groene massa.
- c Het Jaagpad langs de site met divers en opgeknipt pallet aan groen.
- d Het private groen aanwezig in de tuinenzone van de omliggende bouwblokken.

Opvallend is het verschil in kruinhoogte langs de Leuvense Vaart.

Op de Zuidoever is er een vrij doorzicht op het water over een hoogte van 9 m.
Op de Noordoever is vrij doorzicht maar beperkt aanwezig in de onderste 3 m.

Suggestie : optimalisatie van het groen op de Noordoever moet verder onderzocht.



VESTEN



VAART

DOORKIJK 3 M



NOORDOEVER

DOORKIJK 9 M

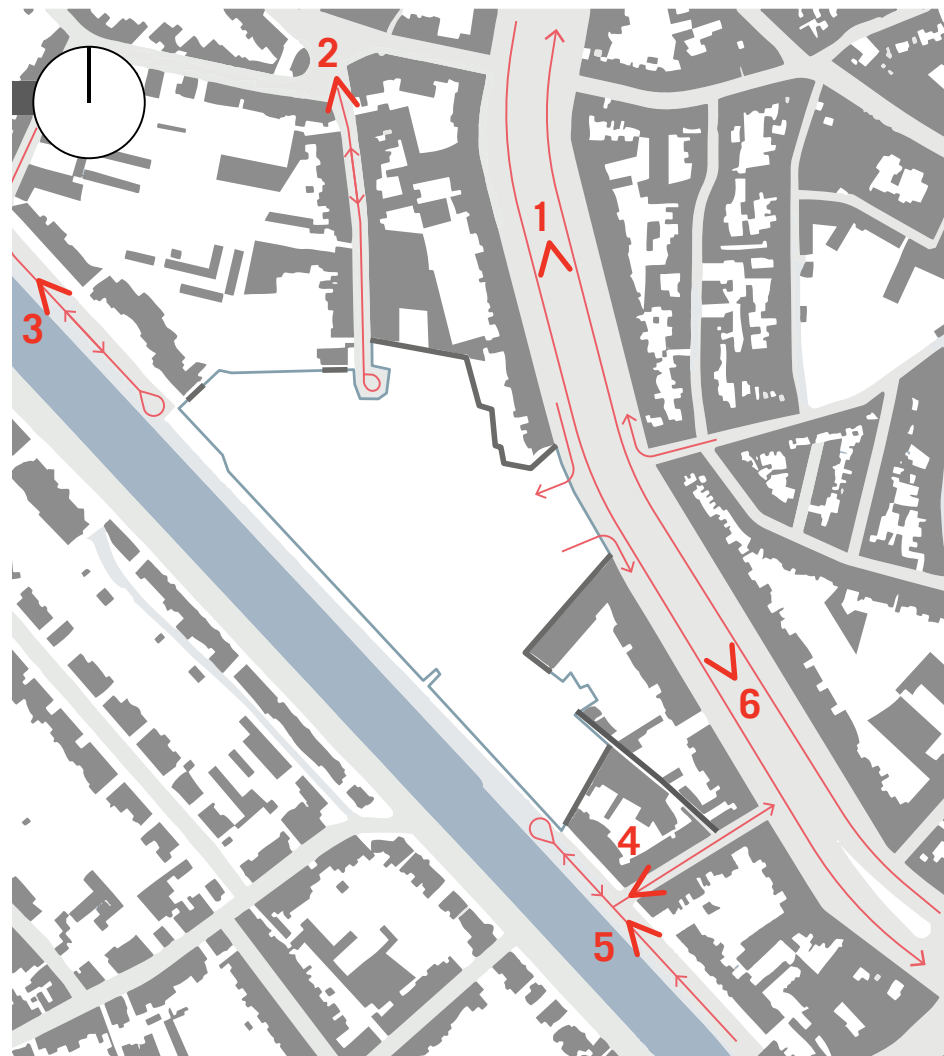


ZUIDOEVER

GROEN BESTAAND

3. ANALYSE BESTAANDE TOESTAND

3.5 MOBILITEIT BESTAAND



MOBILITEIT

Vandaag kent de site 4 ontsluitingsmogelijkheden voor de auto:
Koningin Astridlaan, Lemmensstraat, Auwegemvaart West, Auwegemvaart Oost.

Het Jaagpad langs de Auwegemvaart West kent vandaag een oneigenlijk gebruik door de woningen ten westen van de site.

De Lemmensstraat is een smalle woonstraat die geen ontsluitingsverkeer kan opnemen.
De Auwegemvaart Oost is een eenrichtingsstraat vanaf de Plaisancebrug.
Enkel een beperkte ontsluiting van de site via Auwegemvaart West en Oost is wenselijk.

De Vesten is de enige weg die ontsluitingsverkeer voor de site zal kunnen verwerken.

Suggestie: Het langzaam verkeer netwerk van stad Mechelen kan uitgebreid worden op de site op voorwaarde dat deze autoluw ontwikkeld zal worden.



1



4



2



5



3



6

MOBILITEIT BESTAAND

3. ANALYSE BESTAANDE TOESTAND

4. SUGGESTIES EN KANSEN

4.1 STERKTES - ZWAKTES - SUGGESTIES

STERKTES VAN DE SITE

- LIGGING AAN DE VESTEN - GOEDE BEREIKBAARHEID
- LIGGING AAN DE VAART - MOOIE LIGGING
- KARAKTERISTIEKE HERENWONINGEN LANGS VESTEN
- ZICHTBAARHEID ROMBOUTSTOREN VANAF SITE
- HERINRICHTING VESTEN MET PARKKARAKTER
- TERREIN VOLDOENDE BREED VOOR OVERGANG BESTAAND NAAR NIEUW

ZWAKTES VAN DE SITE

- WATER NIET ZICHTBAAR
- GEEN VERBINDING MET OVERKANT WATER
- ACHTERBOUWEN ALS VERVALLEN BERGPLAATSEN
- AF TE WERKEN ACHTERKANTEN
- SAAIE APPARTEMENTSgebouwen VAN 9 BOUWLAGEN
- LAGE VERKNIPT GROENSTRUKTUUR NOORDOEVER
- SOMS GROTE NIVEAUVERSCHILLEN TUSSEN SITE EN OMGEVING

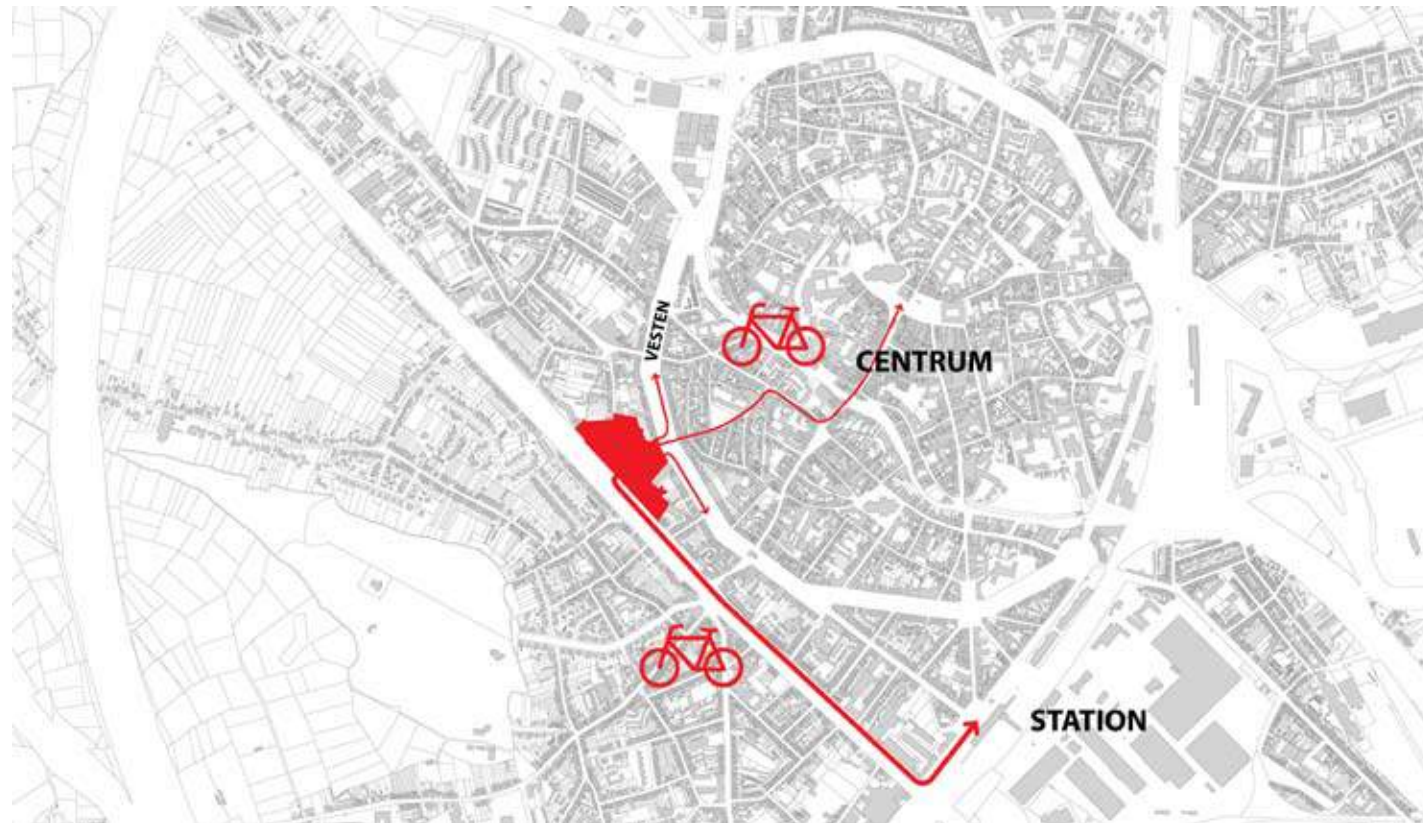
SUGGESTIES VOOR DE SITE

- NIEUWBOUW APART HOUDEN VAN SAAI APPARTEMENTSgebouw VESTEN
- DOORKIJK MOGELIJK MAKEN NAAR DE VAART
- ZICHTBAAR HOUDEN VAART EN BOMENDREEF TUSSEN NIEUWE BEBOUWING
- MINDER GESLOTEN WAND MAKEN LANGS DE VAART
- SPLITLEVEL TOEPASSEN VOOR LAGER GELEGEN TUIJNEN
- BEHOUDEN BESTAANDE STEEG AFWEGEMVAART OOST
- DUIDELIJKE STRAATHOEKEN MAKEN
- APPARTEMENTEN OP DE HOEKEN VAN DE RIJBEBOUWING
- KARAKTER WOONSTRAAT DOORTREKKEN OP DE SITE
- NAAR BINNEN TREKKEN VAN DE HERENHUIZEN OP DE SITE
- SCHAAL APPARTEMENTSgebouwen VISUEEL VERKLEINEN
- NIEUW BAKEN IN DE OPENING VAN DE VESTEN OP SCHAAL VAN DE STAD
- EXTRA BRUG KAN LANGZAAM VERKEER NETWERK VERSTERKEN
- AUTO ONDERGRONDS STUREN, ONTWIKKELING AUTOLUW MAKEN
- OPTIMALISEREN VAN LAAG EN VERKNIPT GROEN NOORDOEVER

STERKTES - ZWAKTES - SUGGESTIES

4. SUGGESTIES EN KANSEN

4.2 KANSEN OP DE SITE



ULTIEME VERDICHTINGSLOCATIE

Door zijn ligging is de site de ultieme locatie om de demografische groei van Mechelen op een progressieve manier op te vangen. Deze locatie optimaal benutten, en dus slim verdichten, biedt een duurzaam alternatief voor jonge gezinnen die vaak naar de groene stadsrand verhuizen, in verkavelingen die vooral auto-afhankelijk zijn.

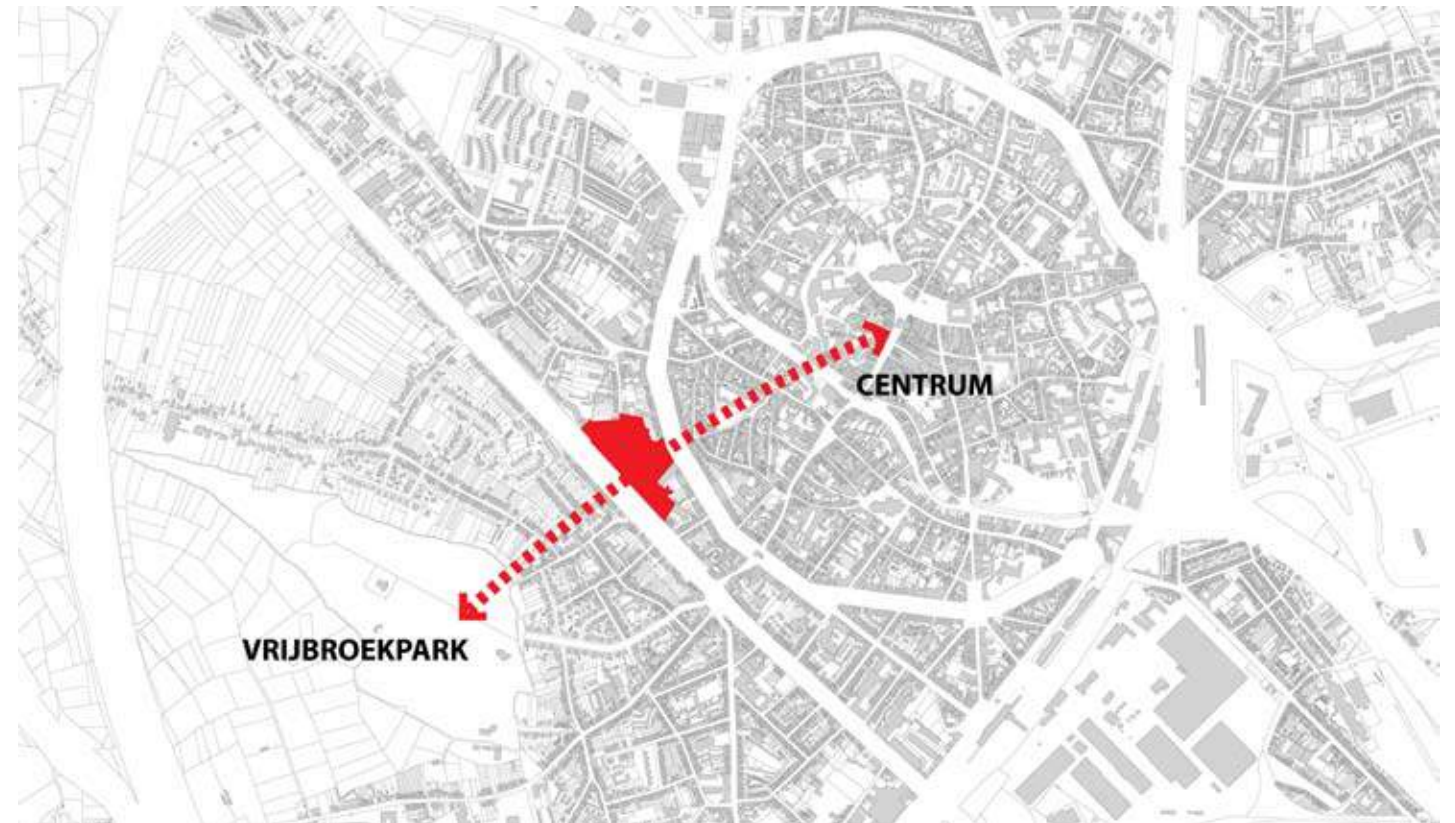
Slim verdichten betekent naast een grote bruto vloeroppervlakte met veel woningen per hectare ook een grote en multifunctionele publieke ruimte, een zuidwestgerichtheid van de woningen, maximaal wonen aan het water en een mobiliteit die uitgaat van het STOP-principe.

De ligging naast de Auwegemvaart en het jaagpad - een uiterst aangename en vlotte fietsverbinding - naar het station en de nabijheid van de oprit van de E19 zorgt ervoor dat deze site eveneens aantrekkelijk is voor het werkende segment van de bevolking.

De nabijheid van de binnenstad en het openbaar vervoer, samen met de compacte en goed georiënteerde woningen en de combinatie van een kleine private buitenruimte en de grote publieke groene ruimte zijn de basis voor het ontzorgingsprincipe dat medioren en senioren kan aantrekken.

ULTIEME VERDICHTINGSLOCATIE

4. SUGGESTIES EN KANSEN

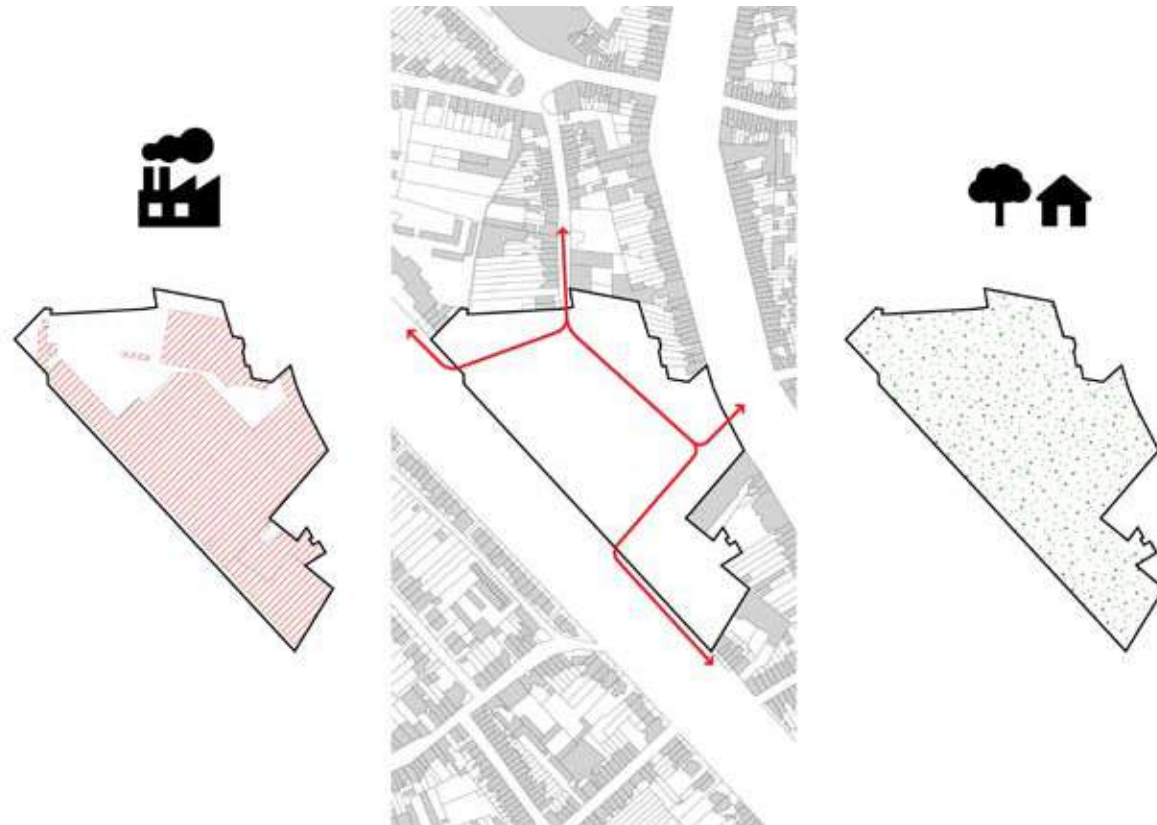


SCHAKEL TUSSEN CENTRUM EN VRIJBROEKPARK

De site kan als schakel werken tussen het stadscentrum en de gebieden aan de overkant van de Vaart, waaronder het Vrijbroekpark. Een extra brug kan deze twee stadsdelen hechter met mekaar verbinden.

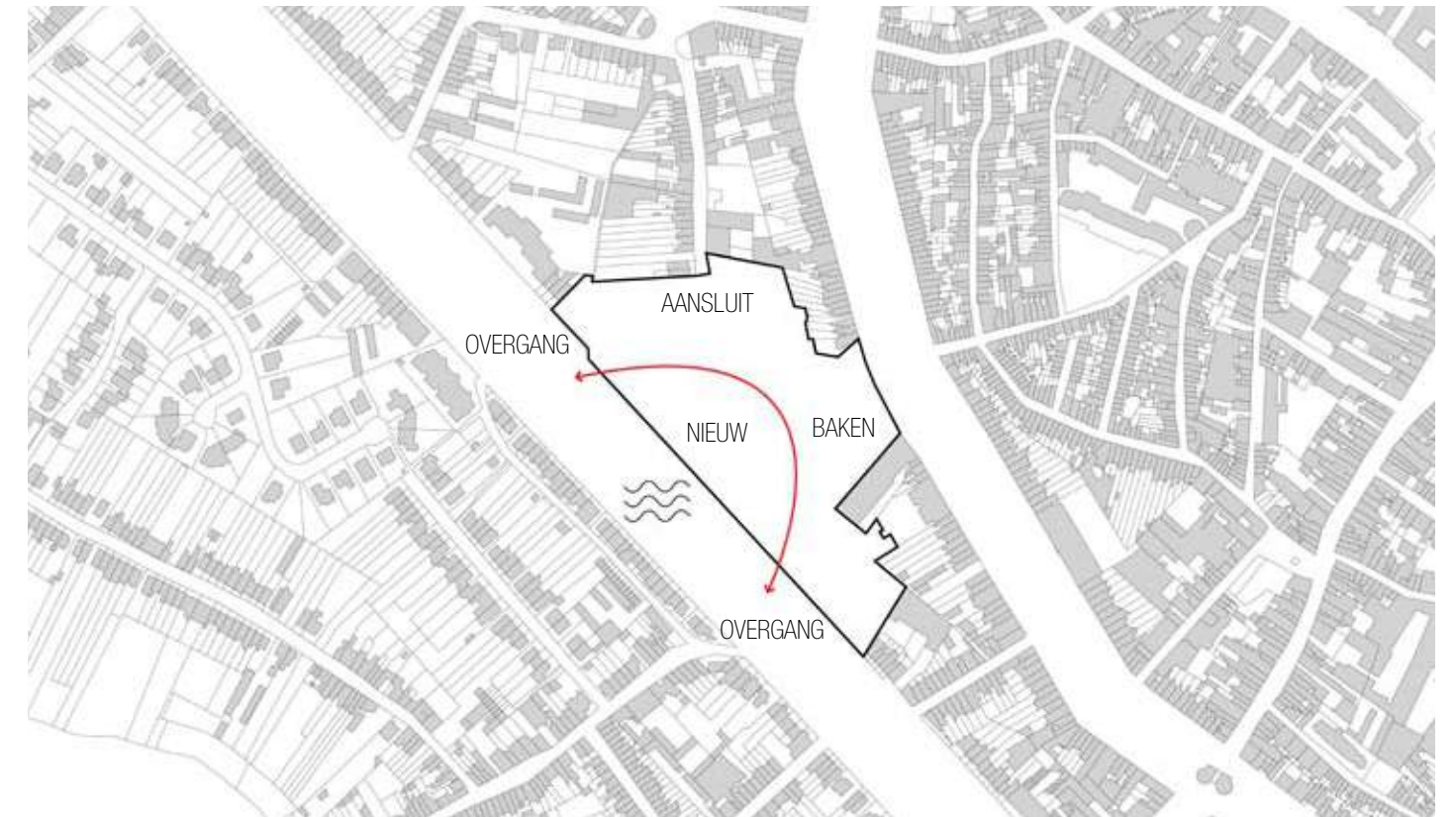
De site biedt de mogelijkheid om het fiets- en voetgangersverkeer vanuit het stadscentrum te ontdebelen, zodat de zwakke weggebruiker weggeleid wordt van het drukke autoverkeer in de Hoogstraat en op de Plaisancebrug.





UPGRADE VOOR DE OMGEVING START REEDS VANDAAG

Deze ontwikkeling zorgt ervoor dat een 'Brownfield', een industrieel terrein met vervuilde grond met een negatieve impact op de omgeving wordt herontwikkeld naar een wijk met aandacht voor kwalitatief wonen en groene ruimte. Hierbij zullen de omliggende wijken maximaal worden verbonden met de nieuwe ontwikkeling. Het volledig omliggende stadsweefsel zal een sterke upgrade ondervinden. Tot de start van de werken wil Re-Vive van de site een tijdelijke ontmoetingsplaats en een uitvalbasis voor sociaal-artistieke processen maken. Een plek waar ontmoeting en creatie elkaar vinden. Binnen deze context kunnen buurtbewoners (volwassenen en kinderen) en kunstenaars in dialoog gaan, elk vanuit de eigen sociaal-culturele achtergrond. Zo bieden we een platform voor creatief werk waarmee we de huidige maatschappij symboliseren, gangbare logica's in vraag stellen, een tegenstroom ontwikkelen en documenteren.



RUIMTE VOOR OPEN STEDENBOUW

De schaal van de site is groot genoeg om een goede overgang te maken tussen het bestaande bouwweefsel en nieuwe woontypologieën. Dit zonder storende breuk in stedenbouw en architectuur. Op de oude Comet-site is er ruimte voor een andere meer open stedenbouw. De kwaliteit van het wonen aan het kanaal kan beschikbaar worden gemaakt voor iedereen. Door het open maken van het bouwblok kan licht, lucht en ruimte penetreren tussen een meer losse bebouwing. Een sterke scheiding tussen voor en achterkant van de bebouwing kan worden vermeden. Centraal in de ontwikkeling kan een wooncampus in het groen gecreëerd worden. Aan de Vaartzijde kan de open stedenbouw ruimte geven voor eigentijdse woonvullingen in relatie met het water. Aan de Vestenzijde kan een ietwat los getrokken gebouw fungeren als nieuw baken in de stad.

5. VISIE EN AMBITIE

5.1 VISIE

Re-Vive werd in 2009 opgericht door Nicolas Bearelle en Piet Colruyt, met als gemeenschappelijk doel een moedig antwoord te bieden op een maatschappelijke vraag naar kwalitatieve & betaalbare woonbuurten, zonder de resterende groenruimte daarbij aan te snijden. Daarom investeert Re-Vive in de duurzame transformatie van oude industriële sites. Zo wordt de druk op de schaarse open en groene ruimtes weggenomen. Bovendien krijgt het stedelijke weefsel een hernieuwde dynamiek, want vele oude sites genieten een centrale ligging. Voor deze duurzame en transparante aanpak werd Re-Vive als het eerste Belgische bedrijf bekroond met de B-Corp accreditatie, het meest objectieve bewijs dat maatschappelijke en ecologische objectieven minstens even belangrijk zijn dan winst.

Voor Re-Vive is duurzaamheid geen hol begrip maar dé state-of-mind. Met het Impact Dashboard® wordt duurzaamheid geïnitieerd doorheen alle geledingen van elk project. Met dit Re-Vive concept zal de bewoner de grootste winst genieten, want alle woningen en appartementen combineren duurzame materialen met een uitzonderlijk laag energieverbruik. Er wordt steeds gestreefd naar een E-peil dat onder het wettelijk voorgeschreven niveau ligt. Elke vorm van fossiele brandstof, weze het mazout of gas, wordt maximaal vermeden. En de materialen van lokale familiebedrijven genieten steeds de voorkeur bij de bouwprojecten. Dankzij hun extreem laag energieverbruik en de doorgedreven architectuur zijn de Re-Vive woningen en appartementen erg in trek.

De ultieme droom van Re-Vive is elke inwoner meer levenskwaliteit en -vreugde schenken. Elk project is een uitnodiging om beter en gelukkiger te leven. Naast een eigen woning met een kleinere tuin of een appartement schenkt Re-Vive u meer publieke groenruimte om voluit te genieten. Voor sociale activiteiten, werkateliers... tot sharing van klein materieel bedacht Re-Vive een "buurtschuur". De Re-Vivers schonken haar de naam YAW. Drie letters met een wereld van betekenis: You Are Welcome! En om de daad bij het woord te voegen krijgt elke inwoner een sleutel van de YAW.

Gemeenschappen ontstaan en relaties bloeien door het gemeenschappelijke bindweefsel. Dankzij deze relaties kunnen we als maatschappij verder groeien en bouwen aan een positieve toekomst en duurzame welvaart. Re-Vive reduceert de globale CO2-voetafdruk door niet alleen te investeren in energievriendelijke gebouwen maar deze ook te integreren in het openbaar vervoer en een mix aan functies bij elk project te creëren. Recuperatie van afbraakmaterialen, hergebruik van regenwater en het reduceren van afvalstromen maken steevast deel uit van de projectplannen. Bijkomend wordt de biodiversiteit gestimuleerd door zoveel mogelijk het bestaand groen te behouden en te versterken.

Wonen à la Re-Vive is bewust kiezen voor meer levensvreugde in een betere wereld. Of anders gezegd: welcome to The Good Life!

Zorro wordt de nieuwe naam van de Comet-site, een knipoog naar het verleden van de site. Zorro, Spaans voor vos, verwijst naar de oude meubelmakerij De Vos Frères en naar de bijnaam 'de Vos' die de site daardoor kreeg vroeger.



De Zorro-site wordt een dynamische stadwijk waar wonen, werken en ontspannen samenkomen tussen de Leuvense vaart en de Mechelse binnenstad. De marktlogica van een stadsontwikkeling op deze schaal wordt gekoppeld aan een integrale duurzaamheidsvisie, met de overtuiging dat alleen kwalitatieve stedenbouw en architectuur de drager kunnen zijn van een succesvol project.

Het project staat in voor een herontwikkeling van een ingesloten industriële site met zware verontreiniging tot een duurzame residentiële wijk, aansluitend op de woningen en appartementen rondom alsook door het optimaal benutten van de locatie aan het water. Het is de ultieme verdichtingslocatie, grenzend aan binnenstad Mechelen, op steenworp van station en in het zuidwesten begrensd door de Leuvense Vaart. De wijk is ontworpen met aandacht voor het STOP-principe door de creatie van een hoofdzakelijk autovrije wijk waar stappers en trappers de hoofdgebruiker zijn, waar het openbaar vervoer gelegen aan de Koningin Astridlaan een belangrijke schakel is om tot de site te geraken en waarbij ten slotte de autogebruikers hoofdzakelijk ondergronds parkeren. Kwalitatieve stedenbouw vertaalt zich ook door het voorzien van energiezuinige woningen, het gebruik van duurzame materialen, duurzaam watergebruik, kwalitatief openbaar domein met kleinere grondinnames van de gebouwen en kwalitatieve woonunits, een mix van woontypologieën voor jong en oud(er) en een mix van functies.

Momenteel is het Zorro terrein nog 'leeg', waardoor de natuurelementen een uitgesproken randvoorwaarde vormen bij het ontwerpen. Het ontwikkelen van een nieuw stadsdeel op dit terrein biedt de unieke mogelijkheid om de natuurelementen ten volle te laten renderen in functie van een ruimtelijk, economisch en energetisch sluitend, integraal en duurzaam project. De wooneenheden worden ontworpen 'naar de zon', volgens de optimale oriëntatie naargelang het ambitieniveau op het vlak van de energie-efficiëntie. Zo wordt maximaal een zuidoriëntatie voorzien, worden woningen met een éézijdige lichttoetreding vermeden en zal de beschaduwing door gebouwen en bomen een rechtstreekse impact hebben op het bepalen van de bouwhoogtes en tussenafstanden. Beschutting tegen de wind wordt bekomen door middel van de inplanting van de gebouwen, niveauverschillen in het maaiveld en de aanplantingen op het terrein. De bodemvervuiling heeft rechtstreeks invloed op de aanplanting van de open ruimte. De groundbewerkingen van het maaiveld, als gevolg van saneringsoperaties, zullen zo veel mogelijk worden ingeschakeld om het grondverzet voor bouwoperaties te beperken (saneringskraters worden bouwputten).

De Vaart betekent een grote open ruimte die uniek is in het binnenstedelijk weefsel van Mechelen. Het jaagpad vormt een recreatieve ruimte voor fietsers en voetgangers en zorgt voor een aangenaam uitzicht voor een groot deel van de woningen en appartementen. Verder wordt op het terrein op vlak van hemelwater een nullozing nagestreefd door middel van buffering, hergebruik en infiltratie.

HERONTWIKKELING BROWNFIELDS

Programmatorisch worden de kwaliteiten van oude fabrieksterreinen hoofdzakelijk omgevormd tot WOONGEBIEDEN aangevuld met een buurtondersteunende functies.

AUTOLUWE WIJKEN

Op vlak van mobiliteit wordt er resoluut gekozen om het klassieke verkavelingsmodel te vervangen door een model waar koning auto ondergronds wordt gestoken om zo de leefbaarheid van dit project alsook deze van de directe omgeving te maximaliseren. De ambitie is om in nieuwe wijken maximaal in te zetten op ANDERE VERVOERSMODI dan de auto. Met fiets en openbaar vervoer ben je in de stad sneller op je bestemming.

DUURZAAMHEID

Op duurzaamheidsvlak vormt de DUURZAAMHEIDSMETER de leidraad bij de beslissingen op vlak van duurzaamheid waarbij niet enkel gekeken wordt naar energetische duurzaamheid, maar naar het hele palet dat toepassing heeft op een dergelijke nieuwe buurtontwikkeling.

Ook op vlak van sanering wordt een duurzame totaalaanpak voorzien die een stadskanker op een goede en gedragen manier aanpakt.

OPEN BOUWBLOK

Het ILOT OUVERT is een interessant alternatief voor de klassieke gesloten bouwblokken. Immers in een binnenstedelijke context met hoge dichtheden generen gesloten bouwblokken vaak problemen. Het wonen krijgt weinig uitzicht en weinig privacy. Volledig omsloten binnengebieden met koeren en tuinen geven vaak weinig ruimtelijke kwaliteit bij geschakelde en gestapelde woonvormen.

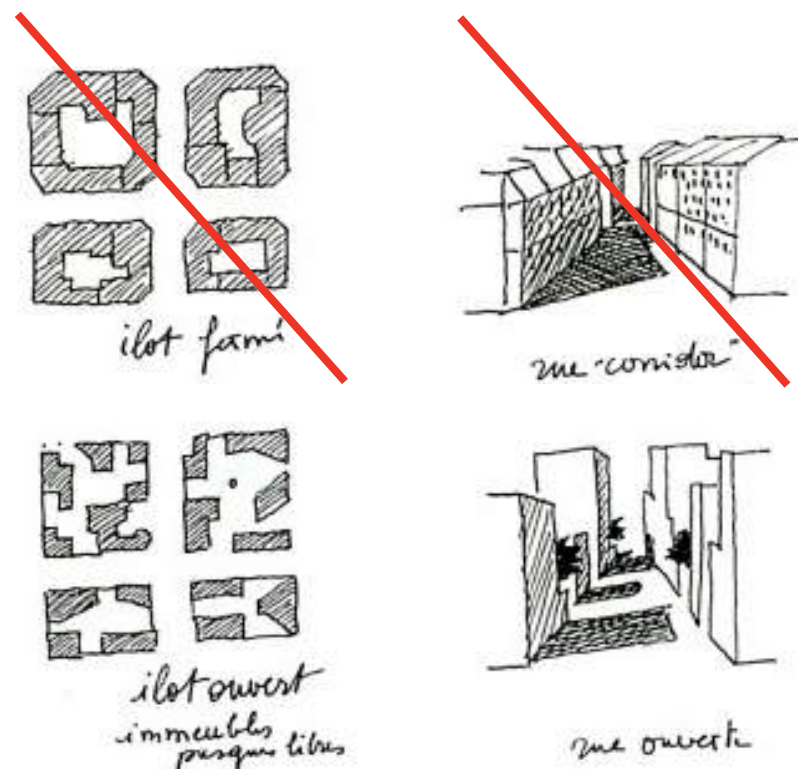
Het open bouwblok daarentegen biedt meer garanties voor kwalitatief wonen in grote dichtheden. Door het bouwblok plaatselijk te gaan opknippen ontstaan er interessante perspectieven tussen de verschillende delen van het bouwblok.

Het bouwblok is niet meer 1 entiteit maar wordt een compositie van meerdere entiteiten.

De gebouwen kunnen hoog en laag, smal en breed zijn.

Het stadsblok wordt een compositie van gebouwen waarbij oriëntatie, bezonning, doorzicht en uitzicht meer kansen krijgen.

ILOT OUVERT CH. DE PORTZAMPARC



BRUIKBAAR GROEN

Het groen wordt maximaal ten dienste gesteld aan de bewoners en bij uitbreiding aan de buurtbewoners. Door een weldoordachte detaillering worden zoveel mogelijk doelgroepen een plek gegund in de buurttuin.

AMBITIE VAN HET MASTERPLAN

EEN NIEUWE BUURTTUIN

De bestaande omgeving mist collectieve ruimte.

In het masterplan Zorro wordt ruimte gemaakt voor één of meer bovenlokale buurttuinen. Deze buurttuinen kunnen mensen met elkaar verbinden. De buurttuinen zullen een meerwaarde zijn voor zowel de nieuwe ontwikkeling als haar directe omgeving.

Reeds voor de effectieve bouwwerken neemt Re-Vlive het initiatief om omwonenden hierbij te betrekken.

EEN OPEN ONTWIKKELING

Het masterplan Zorro wil de beschikbaar gekomen open ruimte, niet opnieuw gaan opknippen. Met een programma van 40.000 m² bvo (gemiddeld 5 bouwlagen) ontbreekt immers de ruimte om dit hoogkwalitatief te doen.

Aangezien door de keuze voor een grote buurttuin de densiteit van de bebouwing ernaast hoger zal zijn, wordt gekozen voor een open ontwikkeling als alternatief.

Het is de ambitie om licht, lucht en ruimte te creëren in de nieuwe woonwijk Zorro.

Doel daarbij is om de Vaart voor zoveel mogelijk bewoners en passanten zichtbaar en/of voelbaar te maken.

EEN NIEUWE BRUG

De openheid van het Masterplan Zorro kan verder worden versterkt door een bovenlokale fiets- en voetgangersas te voorzien dwars door de site.

Het is de ambitie van het plan om een nieuwe fietsbrug te maken over de Vaart. Een nieuw functioneel kunstwerk langs de Vaart.

In samenwerking met Waterwegen & Zeekanaal kan het langzaam verkeer netwerk van de stad uitgebreid worden met een autovrije verbinding tussen centrum en periferie.

AMBITIE VAN HET MASTERPLAN

6. RUIMTELIJKE CONCEPTEN



1. BESTAANDE STADSWEEFSEL AFBOORDEN

Na de afbraak van de industriegebouwen van de Comet-site blijft een onsamenhangend stadsdeel over.
Het Masterplan beoogt teneerste de omliggende gebieden af te werken.
Het 'afboorden' van de omliggende woongebieden garandeert een vloeiende integratie van het nieuwe gebied in haar omgeving.
De bestaande bouwblokken worden gesloten.
De randen blijven stedelijk wonen, tuin aan tuin.

Het privaat wonen wordt bij voorkeur verhoogd tov openbare ruimte.

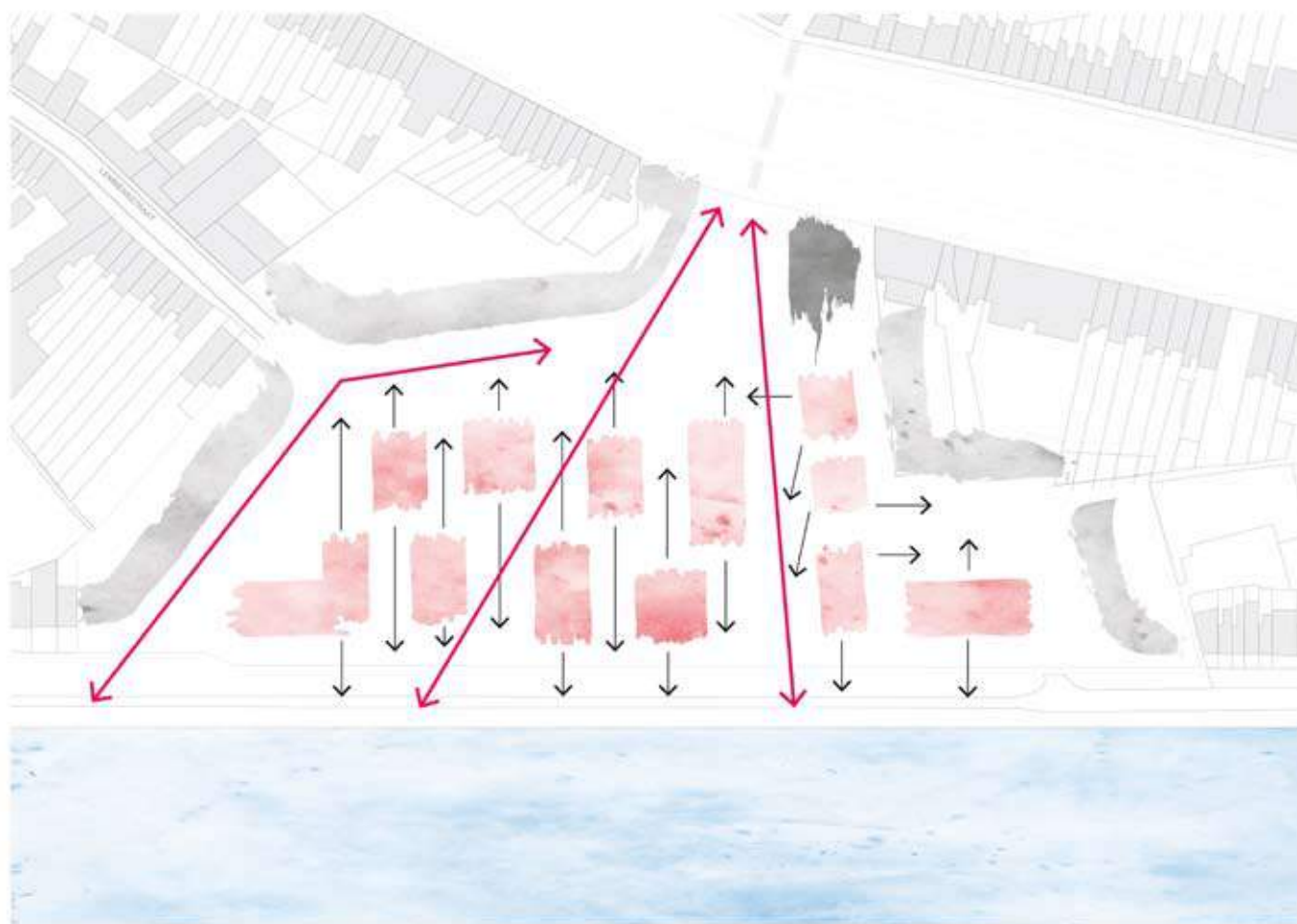
Het masterplan adviseert bestaande achterbouwen van de Vesten te renoveren en te herbestemmen naar voorzieningen en wonen.
Dit wonen kan aansluiten op de bestaande steeg vanuit de Vekestraat.



2. NIEUWE BOVENLOKALE DOORSTEKEN

De positie van de site als scharnier tussen het stadscentrum en de periferie aan de overkant van de vaart wordt aangewend om bovenlokale fietsdoorsteken te voorzien.
Met een nieuwe fietsbrug zal een langzaam verkeer verbinding gerealiseerd worden richting het Vrijbroekpark.
Een baken aan De Vesten kan deze bovenlokale beweging accentueren.

De passage door de site biedt kansen om deze doorsteek op te laden met lokale voorzieningen zoals buurtwinkel, kinderdagverblijf en horeca.
Het bestaande jaagpad vormt vandaag reeds een fietsverbinding oost-west waar de nieuwe doorsteken op kunnen aansluiten.



3. HET OPEN BOUWBLOK

Het centrale gebied aan het water wordt ingevuld met een evenwichtige compositie van solitaire volumes.

Het open bouwblok wil voor en achterkanten in de zone aan het water vermijden.

Een gesloten wand langs het kanaal wordt vermeden. Transparantie wordt nagestreefd.

Doordachte positie van de verschillende gebouwen garandeert maximaal zicht naar het water, ook vanaf de tweede lijn.

Iedereen heeft ook zicht op een buurttuin.

Vanuit het centrum worden 3 doorzichten op het water vrij gehouden.

De openheid gaat over licht, lucht en afstand tussen de losse gebouwen, en niet enkel over een visuele doorsteek.

Het centrum van de ontwikkeling wordt een open en groen eiland waarbij openheid en collectiviteit centraal staan.

De alzijdige gebouwen bieden een hedendaagse oplossing voor de vraag naar doorzonappartementen.

Elk appartement heeft twee oriëntaties maar er is meer mogelijk dan enkel noord-zuid en oost-west.



4. BUURTTUINEN ALS VERBINDINGEN

De duurzaamheidsambities voor de site worden verder ingevuld door het voorzien van publiek groen op maat van de wijk.

De buurttuinen structureren de ruimte en bepalen als multifunctionele groene aders het karakter van de nieuwe wijk.

Zo verbinden ze op verschillende niveau's :

Ze verbinden stadsdelen.

Ze verbinden bouwblokken.

Ze verbinden bewoners.

7. MASTERPLAN

7.1 KRACHTLIJNEN

TOEGANKELIJK GROEN WOONGEBIED

De voormalige Comet-site verandert van een in zichzelf gekeerd ontoegankelijk bedrijfsterein naar een visueel open, vrij toegankelijk groen woongebied. Een nieuwe woonwijk die zijn belangrijke rol in het stedelijk functioneren van de stad opneemt.

STOP - PRINCIPE

Het STOP-principe wordt afgedwongen door een slimme inplanting van de fietsenstallingen, positionering van de fietspaden en de voetgangersverbindingen en de directe aansluiting op het openbaar vervoer. Door deze maatregelen wordt de verkeersveiligheid gegarandeerd en ontstaat er een kindvriendelijke publieke ruimte.

AUTOLUW

De site wordt nagenoeg autovrij ingericht. De auto's worden via de randen van de site ondergronds gestuurd (bewonersparkeren en een deel van het bezoekersparkeren). Aan de rand van de site wordt op een strategische plek een parkeerpocket voorzien ten behoeve van het bezoekersparkeren. De ontsluiting van de ondergrondse parkings voor gemotoriseerd verkeer wordt hoofdzakelijk via de Vesten geregeld. Enkel een paar woningen en de bouwvelden K / L worden ontsloten via Lemmenstraat Noord en Auwegemvaart Oost.

LANGZAAM VERKEER DOORSTEKEN

De Lemmensstraat blijft geen doodlopende cul-de-sac maar wordt een volwaardige doorsteek voor fietsers en voetgangers naar het fietspad langs de Vaart of via de site naar de Koningin Astridlaan en het centrum van de stad.

NIEUWE WOONVORMEN

De site krijgt voornamelijk een woonfunctie. Bestaande uit marktconforme woningen, maar met ruimte voor vernieuwende woonvormen als co-housing, zorgwoningen, praktijkwoningen, stapelwoningen en/of kangoeroewoningen. De site wil graag onderdeel zijn van het Mechelse stadsweefsel. Daarom is voor de gewenste diversiteit in woonvormen de typologie van de aanliggende woonblokken bestudeert en is er zoveel mogelijk vertaald naar de site. Op deze manier wordt er aangesloten op het bestaande woontypologieën en worden nieuwe woonvormen en functies toegevoegd.

BUURTONDERSTEUNEND

De woonfunctie wordt aangevuld met buurtondersteunende functies (bijvoorbeeld: kruidenier, brasserie, kindercrèche, krantenwinkel, buurtsupermarkt, werkruimte voor vrije beroepen etc...)

OPEN GROENE RUIMTE

Het is de open groene ruimte die de nieuwe structuur van de site bepaald. Door de schaal van de site wordt bijzondere aandacht besteed aan het definiëren van verschillende types ruimten (verbindingen, bouwvelden, pleinen, buurtgroen, privaat groen...).

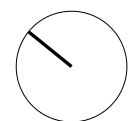
HOOGWAARDIGE INVULLING

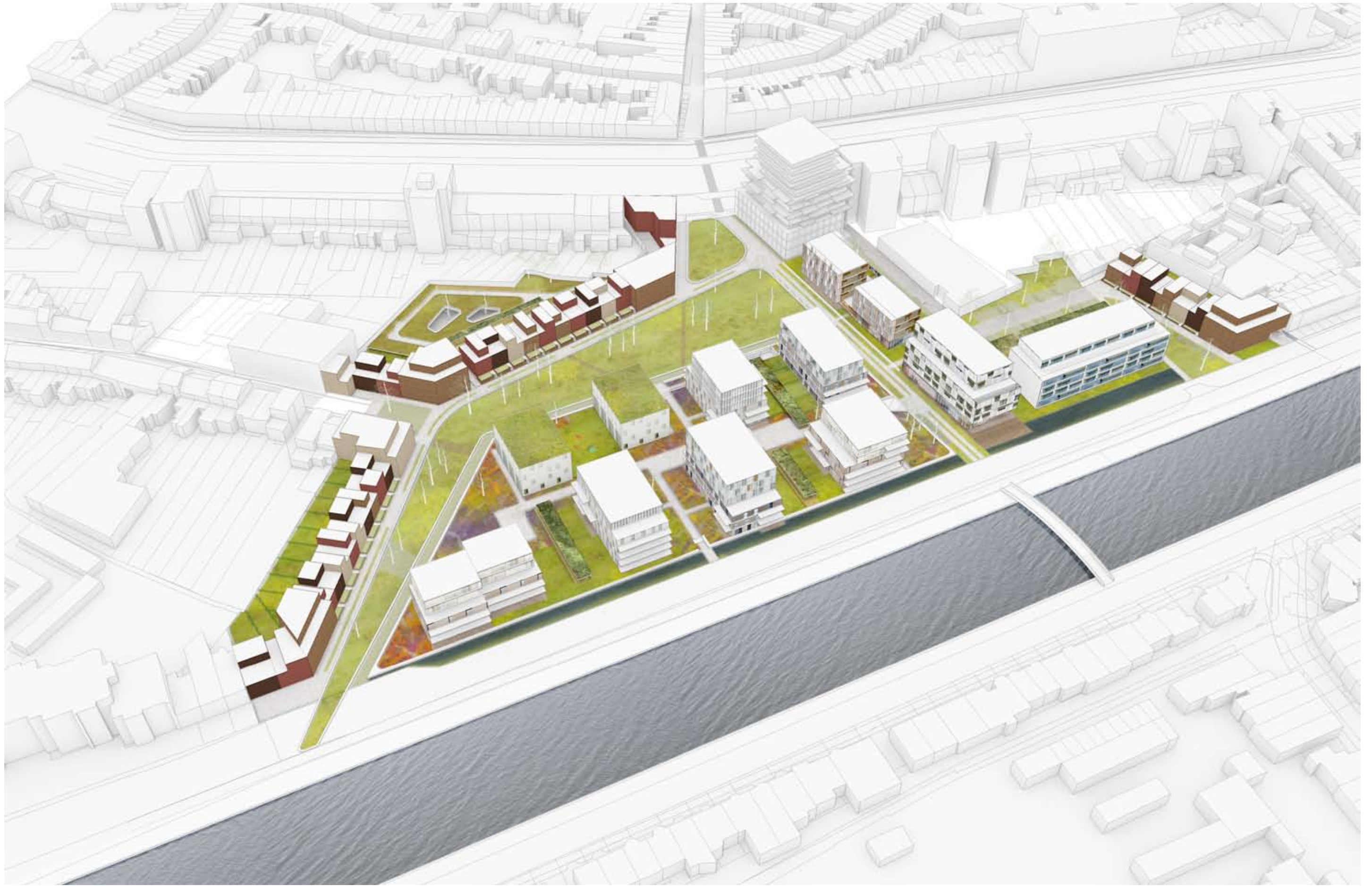
Het project beoogt een hoogwaardige invulling van het openbaar domein, rekening houdende met bestaande structuren en groenelementen en een gezonde balans tussen nieuwe pleintjes en nieuwe groene ruimten. Hoe zie verder.

BUURTTUINEN VOOR DE OMGEVING

De grote en kleine buurttuinen (samen 4.600 m²) zijn volledig voor de buurt toegankelijk. De groene en recreatieve waarde van de Vaart als zachte verbinding voor fietsers en voetgangers wordt versterkt door de integratie van de bestaande bomen en de groene bermen.

Het resultaat is een hedendaagse woonwijk die de omgevingskwaliteiten van de site incorporeert en volledig voldoet aan de wensen van de hedendaagse stadsbewoner.







7.2 VOLUMETRISCHE CONCEPTEN



1. HOEKAPPARTEMENTEN ALS SCHARNIEREN

In de rand komen de appartementen op de hoeken.
De HOEKEN worden vormgegeven als scharnieren tussen de woonlinten.
Tussen de hoekappartementen komen grondgebonden woningen.

De appartementen hebben steeds 3 + 1 bouwlagen.
Het dakvolume heeft een setback ten opzichte van de straat van 3 meter als antwoord op de gemeenstelijke verordening.
De kroonlijst van de appartementen mag verschillen in hoogte.

De maximum sprong tussen de volumes bedraagt in diepte en hoogte 3 meter.



2. WOONLINTEN ERTUSSEN

In de rand komen de grondgebonden woningen tussen de hoekappartementen.
De woningen zijn gemiddeld 2,5 bouwlagen.
De derde bouwlaag kan best verspringen om lange gesloten volumes te vermijden.

De positie van de dakterrassen op tweede verdieping is vrij en onderdeel van de stedenbouwkundige compositie.

De rijwoningen hebben een voortuinstrook van 2 meter.
Aan de grote buurttuin worden de rijwoningen verhoogd tov de openbare ruimte.
Voorkeur wordt gegeven aan een leesbare INDIVIDUALITEIT van de woningen.



3. WOONCAMPUS

Het centrum van de ontwikkeling wordt vormgegeven als een open bouwblok met ALZIJDIGE gebouwen ontworpen vanuit woonkwaliteit.
Het open bouwblok gedraagt zich als een wooncampus opgedeeld in meerdere ingrediënten. Door de gebouwen op een sokkel te plaatsen wordt de samenhang van het bouwblok behouden.

De hoogte van soms 6 bouwlagen wordt visueel verlaagd door op te knippen in 2 gestapelde volumes. Op de knip komen grote dakterrassen.

De gebouwvolumes krijgen een body en head. 4+1 / 3+3 / 4+2
De gebouwen worden per twee geschakeld rond private tuinen.

BOUWHOOGTEN EN BAKEN

De bestaande bebouwingscontext bestaat vooral uit gebouwen van 3 à 4 bouwlagen. Zowel langs de Vesten als langs de Vaart domineren 3-laagse woningen met af en toe een 4-laags appartementsgebouw. Enkele appartementsgebouwen langs de Vesten met hun 8 + 1 bouwlagen zijn vreemde elementen in het bebouwde weefsel.

Het masterplan sluit voor de randbebouwing aan op het gabarit van de bestaande 3 à 4 bouwlagen van de bestaande burelen

In het campusgebied wordt omwille van het verdichtingsprincipe een hoger gabarit nagestreefd. De losstaande volumes zijn maximaal 6 bouwlagen hoog, waarbij steeds een stapeling wordt nagestreefd (2+2 of 2+3 of 4+1 of 3+3) zodat geen monoliete blokken ontstaat.

Twee hogere accenten begeleiden de doorsteek van het centrum naar de stadsrand: enerzijds een klein accent van 6 bouwlagen aan de Vaartbrug anderzijds een hoog accent van 12 bouwlagen aan de Vesten.

Het hoogteaccent aan de Vesten steekt beduidend boven haar omgeving uit. Dit is logisch als scharniergebouw op de knik in de Vesten en als BAKEN in het stedelijk landschap.

Dit POORTGEBOUW wordt een herkenningspunt in de bestaande verkeerinfrastructuur voor voetgangers, fietsers, auto's en openbaar vervoer.

Voetgangers worden vanuit de Korte Pennincstraat aangetrokken door de hoogte van het baken en naar de nieuwe grote buurtuin geleid.

De nieuwe fietsroute verbindt de binnenstad met het jaagpad en - na realisatie van de fietsbrug - ook met het Vrijbroekpark. Het baken versterkt deze verbinding visueel.

Voor autoverkeer op de Vesten geeft het baken de nieuwe ontsluiting van de site aan.

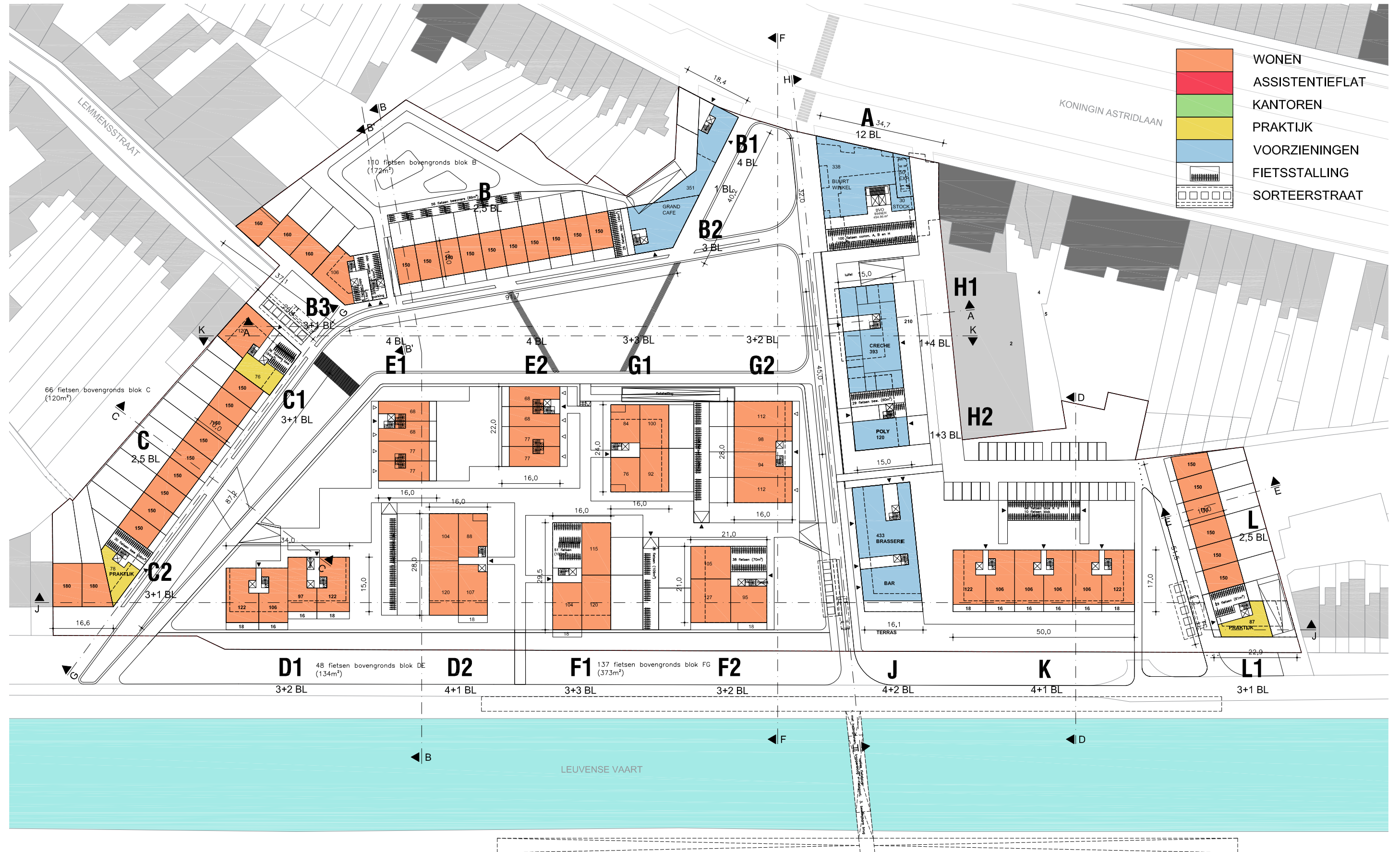
Het BAKEN is ook een scharnier in de morfologie tussen het bestaande weefsel van gesloten bouwblokken en de nieuwe woonvormen op het Ilôt (ou)vert. Het geeft het aanvoelen vanop de Vesten van een nieuwe en andere buurt.

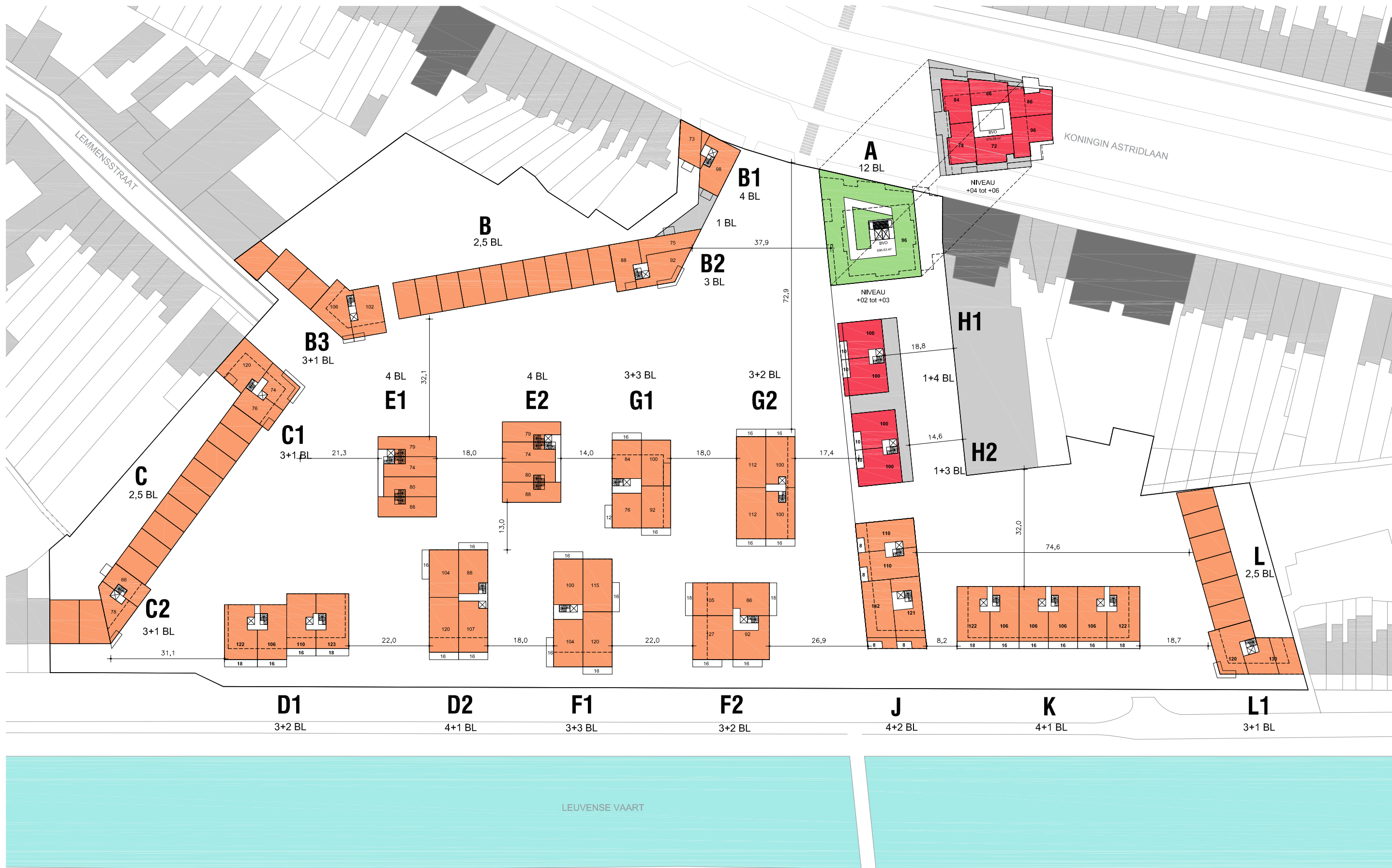
Tot slot geeft het bouwen in de hoogte de mogelijkheid om een kleinere footprint aan te houden waardoor een grotere publieke ruimte overblijft, bruikbaar voor de grotere buurt.

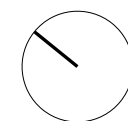


REFERENTIES VAN BAKENS IN HET STADSWEEFSEL

7.4 TYPEPLANNEN







WOONPROGRAMMA

In het masterplan wordt gestreefd naar een mix van verschillende woontypes die genoeg flexibiliteit omvatten om bijgesteld te worden naarmate marktomstandigheden wijzigen doorheen het ontwikkelingstraject. De woontypes moeten verschillende doelgroepen aanspreken: starters, gezinnen met kinderen, bewoners van woningen in de groene randgemeenten die willen terugkeren naar een ruime woning in de stad, medioren – senioren, etc.

Zoals vernieuwende woonvormen mogelijk zijn op de site, is ook de integratie van vernieuwende typologieën zeker wenselijk waarbij niet enkel doorzontypologieën dienen ontworpen te worden, maar ook hoekappartementen, duplexwoningen, etc. Leidraad hierbij is de ruimtelijke kwaliteit, het trekken van licht in de wooneenheid, het slim inplanten van terrassen / fietsenstallingen, het voorzien van een kwalitatieve publieke ruimte, het voorzien van de nodige privacy, etc.

RANDVOORWAARDEN

Maximum oppervlakte = 40.000m² bvo
(= inclusief circulatie, inclusief 500m² fietsenstalling, exclusief terrassen) op voorwaarde van voldoende grote wooneenheden (****):

- Maximum 15% van de wooneenheden (****) mag kleiner zijn dan 80m² (netto) waarbij de minimale oppervlakte 65m² (netto) dient te zijn;
- Minimum 70% van de wooneenheden (****) moet groter zijn dan 100m² (bruto = inclusief circulatie en inclusief 8% terrassen);
- De gemiddelde oppervlakte van de wooneenheden moet groter zijn dan 115m² (bruto = inclusief circulatie en inclusief 8% terrassen);
- Minimaal 30 eengezinswoningen met eigen tuin (*);
- Minimaal 50 wooneenheden (****) voor doelgroep gezinnen met kinderen (**);
- De minimale oppervlakte van de wooneenheden (****) voor de doelgroep van gezinnen met kinderen (**) bedraagt 135m² bruto;
- 1/3 van de appartementen moet groter zijn dan 120m² (bruto = inclusief circulatie en inclusief 8% terrassen);
- Minimaal 8% terrassen bij de appartementen;

** Eengezinswoningen*

= grondgebonden eengezinswoning met private tuin + praktijkwoning met private tuin

*** Wooneenheden voor doelgroep van gezinnen met kinderen*

= grondgebonden eengezinswoning met private tuin + praktijkwoning met private tuin + stapelwoning met private tuin op gelijkvloers ofwel met daktuin van minimaal 25m² (waarbij de toegang tot de stapelwoning op een verdieping gebeurt, en dus niet op maaiveldniveau)

**** Netto-oppervlakte is de vloeroppervlakte van de binnenruimten. Bruto-oppervlakte is de totale oppervlakte inclusief muren en circulatie.*

***** Definitie wooneenheden = alle residentiële units exclusief de zorgwoningen (bvb assistentiewoningen)*

Ter info: Terrassen kunnen zowel inpandig als uitpandig. Onder "8% terrassen" wordt verstaan dat er standaard 8% van de bruto oppervlakte van het appartement of woning wordt ingerekend in de opgegeven bruto m².

BUURTONDERSTEUNENDE FUNCTIES

In het masterplan worden verschillende buurtondersteunende functies opgenomen. Het is voor de ontwikkelaar van vitaal belang dat deze nieuwe wijk gaat leven: er wordt niet alleen gewoond maar ook gewerkt en gerecreëerd. Deze functies bevinden zich rondom de centrale as tussen Vesten en Vaart alsook rondom de kop van het buurtpark. Occasioneel wordt de optie opgehouden om bv. in de bouwzone DEFG of bij de woningen in bouwveld B en C ook op het gelijkvloers een nevenbestemming die niet-wonen is toe te laten. In eerste instantie denken wij hierbij aan praktijkwoningen en zeker geen standaard commerciële ruimtes. Wij voorzien ook punctueel wonen op maaiveldniveau tussen deze buurtversterkende functies zodoende een levendige plint te creëren.

Er is voor gekozen om de voorzieningen op te nemen in de bouwblokken en niet als losse elementen uit te voeren. Omwille van het belang om een levendige wijk te ontwikkelen, streven wij naar de 'juiste' buurtondersteunende functies. Hiervoor lopen al gesprekken met mogelijke afnemers (assistentiewoningen, buurtsupermarkt, kantoor en crèche in eerste instantie). De voorgestelde functies zijn in deze fase dan ook slechts indicatief, maar wel richtinggevend naar hoeveelheid en programma.

Het telmodel (bijlage 1) geeft een mogelijke verdeling van oppervlakten en functies.

Het telmodel houdt rekening met de randvoorwaarden van de stad Mechelen.

Het telmodel is indicatief en kan in verdere ontwikkelingsfasen licht wijzigen.

7.6 PUBLIEKE RUIJTE



De ligging maakt van de openbare ruimte op de nieuwe Zorro-site een overgangs- en verbindingsruimte en zal door zijn vooropgestelde woondichtheid druk gebruikt worden. Om de overgang van binnenstad naar buitenstad te vergemakkelijken wordt gekozen voor grote en samenhangende groenstructuren. Deze groenzones worden de nieuwe buurttuinen van de woonontwikkeling en hebben als doel een ontmoetingsruimte te zijn voor bewoners uit de buurt, de bestaande en de nieuwe wijk aan elkaar te koppelen en verschillende stadsdelen te verbinden. De buurttuinen worden verdiept of opgeheven om doorgaande circulatie naar de zijanten te drijven en centraal speelruimte te creëren.

ENTREEZONES

De verschillende entrees van de buurttuinen worden gekenmerkt en herkenbaar gemaakt door ze een eigen identiteit te geven.

De grote buurttuin heeft een bovenlokale schaal met parkallures.

a De ingang naar de grote buurttuin aan de kant van de Leuvense Vaart wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van een wadi als bloemengracht. Het karakter van de wadi zal wisselen in functie van de seizoenen. In de zomer wordt deze bepaald door bloemen en in de winter door water.

b De ingang aan het Lemmensplein krijgt een zuiders verblijfskarakter door het jeu de boules-pleintje in half verharding.

c Aan de kant van de Koningin Astridlaan sluit de grote buurttuin aan op de Vesten. Het karakter is hier veel formeler. De entree aan deze zijde wordt voorzien van een verhoogde groenzone met een uitnodigende zitrand. Deze statige entree wordt een ontmoetingsruimte en een verblijfszone voor buurtbewoners en passanten.

De kleine buurttuin daarentegen heeft eerder een woonerf karakter en is op schaal van de direct aanliggende woningen.

d Vanaf de doorsteek is de kleine buurttuin zichtbaar als een groene enclave. Het parkeerhof en fietsbergingen worden maximaal in het groen gezet. Bomen, struiken en klimplanten domineren een groene binnenkoer die zich over de hoek opent naar de Vaart.

e De ingang naar de kleine buurttuin aan de kant van de Leuvense Vaart wordt opnieuw gekenmerkt door de aanwezigheid van een wadi als bloemengracht. De buurttuin heeft een trechervorm en duwt de open ruimte in het binnenblok. Het groen van de Noordoever stroomt de wijk in.

DE BUURTTUINEN

GROTE BUURTTUIN

De buurttuinen zijn de verblijfs- en ontmoetingsplekken bij uitstek, waarbij het verzonken of opgeheven aspect van de tuinen een circulatie loze ruimte creëert. Op enkele plaatsen zijn er handige doorsteekjes voorzien zonder dat ze het parkkarakter teveel versnipperen. Op een plek (in het verlengde van de Lemmenstraat) is er een vlonderbank voorzien die de twee zijden van de grote buurttuin verbindt zodat mindervaliden en fietsers geen te grote omwegen moeten maken. De programmering van de speelruimte zal in nauw overleg gebeuren met de bevoegde ambtenaren.

KLEINE BUURTTUIN

Aan de oostzijde van de site worden wonen en circulatie voorzien in een maximaal groene context. De parkeerhof voor auto's en bergingen voor fietsen worden zo compact mogelijk georganiseerd en slim verbonden met de overige publieke zones. De parkeerhof wordt groene oase, omringd door bomen. De kleine buurttuin zelf krijgt vooral een rustig karakter. Hier geen drukke speeltuigen voor de jeugd, maar aandacht voor zitgelegenheid en ontspanning voor jong en oud. De kleine buurttuin wordt voornamelijk een aantrekkelijke verblijfs- en ontmoetingsplek.

DE WATERRAND

Aan de zijde van het Jaagpad zal een wadi de nodige afstand ten opzichte van de sokkel van de wooncampus garanderen. In overleg met de groendiensten van de stad Mechelen zal de uitwerking van de ruimte tussen ontwikkeling en Vaart verder vorm krijgen. Zoals aangegeven in de analyse en suggesties is het bestaande groen van de Noordoever onvoldoende kwalitatief om zomaar te behouden. De groene ruimte tussen Vaart en bebouwing kan verbeterd worden. Somige plekken vragen meer openheid, andere plekken meer geslotenheid. Een continue wadi achter een aantal bewust gepositioneerde groene clusters zal een aantrekkelijker geheel vormen dan groene decors die achter elkaar verstopt zitten. De wadi zal samen met het bestaande en nieuwe groen één landschappelijk gebaar met bomen vormen langs de vaart.

DE WOONCAMPUS

Het implementeren van een sokkel rondom het centrale woonblok creëert een mate van intimiteit binnen de semi-private zone. Op deze sokkel komen alleenstaande volumes in een groen tapijt te staan, waardoor het wonen in het groen en aan het water wordt versterkt. De groenzones worden afgewisseld tussen private tuinen en gemeenschappelijke zones. De gemeenschappelijke binnentuin wordt een weelderige bloementuin waarin je kan circuleren of verblijven als bewoner of gast. De fietsenstallingen zijn handig weggewerkt als tuinscheiding tussen de verschillende bouwblokken.

Een centraal pad verbindt alle toegangen van de gebouwen op een eenvoudige leesbare wijze.

PUBLIEK - PRIVAAT

Belangrijk is het bepalen van het statuut van de open ruimte en haar grenzen. Wij wensen deze grenzen tussen publiek en privaat duidelijk vast te liggen in de omgevingsaanleg. Wij onderscheiden binnen zowel de publieke ruimte als de private ruimte telkens 2 types van eigendomssituaties.

Omwille van de strategie op vlak van mobiliteit om het merendeel van de auto's onder de grond te steken, ontstaan er onvermijdelijk plaatsen waartoe de publieke ruimte plaatselijk bovenop een private parkeergarage komt te liggen. De overgang tussen de openbare en private ruimte wordt ten slotte zichtbaar en eenduidig gemaakt door middel van de integratie van landschapsmuurtjes. Dit kan in de vorm van een keermuurtje of sokkel; deze worden maximaal op het openbaar domein geplaatst opdat de beeldkwaliteit (door middel van het onderhoud) door de stad kan worden beheerst.

MATERIAALGEBRUIK

De globale indruk van de publieke ruimte moet voornamelijk groen zijn.

Enkel de verharding die noodzakelijk is voor het dagdagelijks efficiënt en veilig gebruik zal worden verhard. Ook de verbredingen voor brandweerwagens in de wooncampus worden groen opgelost in gewapend gras.

We houden het materialenpalet bewust sober.

Beton voor de paden en de muurtjes in combinatie met gras, vaste planten en bomen zullen grotendeels het beeld bepalen.

Overige paden, zoals deze door de grote buurttuin, worden aangelegd met halfverharding of a.d.h.v. stapstenen.

Voor de parkeerplaatsen wordt gewerkt met waterdoorlatende klinkers.

Voor alle overgangszones tussen het projectgebied en de aansluitende straten en verhardingen zal het materialenpalet van de stad gebruikt worden.

VERLICHTINGSPRINCIPES

Gezien dit een meerjarenproject wordt, laten wij de optie open om toekomstgericht te denken. Onderzoek naar bv. een "solar powered off grid" behoort tot de mogelijkheden.

In een latere fase zal een voorstel uitgewerkt worden voor:

- Verlichtingspalen (prioritair);
- Verlichtingspalen (secundair)
- Gevelarmaturen
- Indirecte verlichting

UITGANGSPUNTEN GROENAANLEG

7. MASTERPLAN

VERDUIDELIJKING GROENAANLEG

Hieronder worden 9 concepten achter de groenaanleg meer in detail toegelicht. Daarbij is vooral het beoogde karakter van deze aparte onderdelen van belang. Elk onderdeel met haar eigen principes en materialen. Hoogteverschillen zijn er niet zomaar, ze worden toegepast om publiek en privaat duidelijk van elkaar te scheiden.



1. BUURTTUINEN ALS VERBINDING

De buurttuinen zullen de bestaande straten uit de omgeving met elkaar verbinden en krijgen zo een bovenlokaal karakter.
Auwegemvaart met Vesten.
Lemmensstraat met Vesten.
Vesten met Auwegemvaart.

De DOORSTEEK is daarbij een CRUCIALE SCHAKEL. Deze vormt de verbinding tussen beide buurttuinen.
De buurttuinen garanderen een kwalitatieve open ruimte tussen de verschillende bouwblokken en tussen de nieuwe en bestaande wijk.



2. GROTE EN KLEINE BUURTTUIN

Om de belevings en gebruikswaarde van de GROTE BUURTTUIN zo hoog mogelijk te houden is dit gedeelte 45cm verlaagd.
Op deze manier ontstaat een verlaagd grasveld waarop alle gewenste parkinvullingen (speeltuigen/ trapveldje ed.) in de loop der jaren kunnen worden ingepast.
Op enkele plaatsen zijn er handige doorsteekjes voorzien zonder dat ze het park teveel versnipperen.
Op een plek is er een vlonderbank voorzien die de twee zijden van het park verbindt zodat mindervaliden en fietsers geen te grote omwegen moeten maken.
Het groene vlak aan de entree van wijk aan de zijde van de Vesten is in tegenstelling met de buurttuin verhoogd aangelegd.
De stoere maat van dit groenobject legt de relatie met het poortgebouw. De verhoogde rand nodigt uit tot zitten en is tevens een leuke aanleiding om te spelen. De bomen op dit verhoogde vlak zoeken aansluiting met zowel buurttuin als bomen van de Vesten.

De KLEINE BUURTTUIN daarentegen is vooral een verblijfsplek en minder een gebruikstuin. De inrichting van de openbare ruimte als woonerf maakt dat er van gevel tot gevel vertoefd kan worden in een maximaal groen kader. Het wordt een groene enclave direct zichtbaar vanuit de woningen. Het is de ambitie om op termijn ook de achterzijde van de kavels aan de Vesten als woningen aan deze buurttuin te leggen



3. PADENSTELSEL VAN DE BUURTTUINEN

HOOFDPADEN

De in donker aangegeven paden worden uitgevoerd in licht uitgewassen beton. Deze solide basis laat alle mogelijke vormen van gebruik toe. Ook de brandweer en de verhuishagens kunnen gebruik maken van deze paden. Om het park zo groen mogelijk te maken zijn in het midden van de grote paden uitsparingen voorzien voor groen. Deze zogenaamde karresporen zorgen ervoor dat de mate van verhardingen herleid wordt tot het strikt noodzakelijke.

NEVENPADEN

De in groen aangegeven paden hebben een andere materialisatie. Hier meer halfverharding. Immers zijn deze paden zeer beperkt toegankelijk voor wagens of vrachtwagens. Deze paden zijn vooral van belang voor het onderhoud van de buurttuinen zelf.



4. COLLECTIEF PRIVATE GROENZONES

De gebouwen in de centrale WOONCAMPUS delen een gemeenschappelijke tuin. De toegangspaden doorkruisen deze collectief private groenzones.

De beplanting langs de toegangspaden kondigt de seizoenen aan en verbijzonderen deze unieke woonomgeving verder. De uitwerking van deze ruimte met grassen en bloemen geeft aan deze ruimte een sterk en variabel karakter. Door de beplanting consequent overal toe te passen ontstaat een collectieve kwaliteit.

De GROEPSTUIN achter blok B wordt niet klassiek ingevuld met diepe private tuinen. De reden hiervoor ligt bij de gemeenschappelijke halfondergrondse parking eronder. Via deze collectieve tuin zijn de fietsstallingen voor de bewoners bereikbaar. De speelse openingen in het parkeerdek zorgen voor licht en ventilatie en maken het mogelijk enkele grotere bomen te planten zodat de overgang naar de bestaande bebouwing enigszins gefilterd wordt. De invulling van de collectieve tuin zal gebeuren met gras en bomen. Het wordt een bruikbare ruimte om te spelen en te ravotten voor de bewoners van de aanliggende woningen.

De ENTREETUIN rond blok K is een mooi aangelegde collectieve kijktuin enkel voor de bewoners van het gebouw. De functionele invulling van de plint van blok J met horeca zal een randvoorwaarde bepalen voor de uitwerking van deze kijktuin.



5. KEERMUREN

De nieuwe wijk kenmerkt zich door de wijze waarop op een speelse manier omgegaan wordt met hoogteverschillen. Om de scheiding privaat- openbaar helder afleesbaar te maken wordt veelvuldig gebruik gemaakt van kleine keermuren. Deze keermuurtjes vormen een architecturaal geheel met de aangrenzende woningen. Soms markeren ze enkel de grens, soms overbruggen ze een klein hoogteverschil.

De centrale WOONCAMPUS staat licht verheven boven het maaiveld. Hier wordt de muur van de parkeergarage doorgetrokken tot een hoogte van 90cm boven het maaiveld van de aanliggende paden. Op deze manier vormt de keermuur een 45cm hoog zitmuurtje als begrenzing van het collectieve private domein.

De DOORSTEEK wordt door een laag tuinmuurtje gescheiden van de groenstroken voor de gebouwen van blok H.

De RANDBEBOUWING bestaat uit linten van grondgebonden woningen. De woningen krijgen een private voortuin afgeschermd van de publieke ruimte door lage tuinmuren.

KEERMUREN - FIETSENSTALLINGEN

7. MASTERPLAN



6. FIETSENSTALLINGEN

De noodzakelijke fietsstallingen die niet in de plint van de gebouwen opgenomen zijn, moeten zoveel mogelijk opgaan in de groene aankleding van de wijk.

Door een slimme verankering in het landschap kunnen de fietsstallingen ook een rol spelen in de afscheiding van de tuinen en mee de grens bepalen tussen openbaar en privé.

Bij de WOONCAMPUS kunnen door handig gebruik te maken van de gecreeerde hoogteverschillen de fietsstallingen deels verdiept worden ingepland waardoor ze uit het beeld van de tuin verdwijnen.

De bezoekersfietsen wordt gestald in open lucht op de koppen van de sokkel.

West een fietscluster aan het centrale pad. Oost een fietscluster tegen de sokkel op de doorsteek.

Het voordeel van fietsruimte tegen de sokkel is dat deze ook bruikbaar wordt voor de geplande horeca aan de Vaart. onder blok J

Bij de RANDBEBOUWING vormen de fietsstallingen de grenzen tussen collectief en privaat. Door groene daken en klimplanten kunnen deze volledig opgaan in de collectieve tuin.



7. GRACHT / WADI KANAAL

De gracht/wadi langs de WOONCAMPUS DEFG en de VAARTBEBOUWING JK zorgt ervoor dat de plintwerking extra in beeld komt. De gracht zal ervoor zorgen dat de gebouwen apart komen te liggen tov de Vaartdreef. Een smalle strook voor de sokkel, een brede strook voor de gelijkvloerse terrassen.

De gracht/wadi kan worden ingeschakeld om de nodige waterbuffer op eigen terrein mogelijk te maken. Anderzijds geeft het maat en respect aan de bestaande bomen langs het kanaal.

De wadi zal in relatie gebracht worden met het bestaande groen langs de Noordoever. De kwaliteit van het bestaande groen moet verder onderzocht worden en vraagt verbetering. De keuze voor openheid in het plan heeft ook een invloed op zowel de bestaande als de nieuwe groenvoorzieningen.

De wadi zal samen met het groen worden ontworpen tot één landschappelijk gebaar langs de vaart.



8. OPENBARE RUIMTE AAN DOORSTEEK GEBOUWEN

Het is expliciet de ambitie om aan weerszijden van deze bebouwing een volwaardige voorzijde te maken. Door een slimme organisatie van de toegankelijkheid wordt dit in het masterplan reeds verankerd.

De wegenis ter ontsluiting van zowel ondergrondse als bovengrondse parkeerplaatsen wordt in materialisering en uitzicht uniform uitgewerkt. Dmv een decoratieve klinkerbestrating wordt de sfeer van een woonerf beoogd. De parkeerplaatsen zullen de randen zijn van deze erven. Door hier en daar parkeerplaatsen weg te laten voor boomclusters wordt het groene karakter versterkt.

De visuele en functionele doorsteken naar de centrale buurtuin zorgen ervoor dat dit gebied geen achterkant wordt maar volwaardig mee genomen wordt in de dagdagelijkse beleving van deze ruimte. Op deze manier wordt er voor gezorgd dat ook woonblok L aansluiting vindt en houdt bij de sfeer van de overige publieke ruimte.

- Openbaar: eigendom en beheer wordt na oplevering overgedragen aan de stad
- Openbaar boven private constructie: gesplitste eigendomssituatie
- Privaat: private eigendom, niet publiek toegankelijk
- Privaat in collectieve eigendom: benadert het karakter van publieke ruimte en kan eventueel wel publiek doorwaadbaar en/of toegankelijk zijn - in eigendom en beheer VME



9. OPDELING PRIVAAT EN OPENBAAR

Belangrijk is het bepalen van het statuut van de open ruimte en haar grenzen.

De grenzen tussen publiek en privaat zullen duidelijk worden vastgelegd in de omgevingsaanleg.

Privaat domein komt enkel nog voor bij de grondgebonden woningen, grondgebonden appartementen, kinderdagverblijf en brasserie.

Al de overige niet openbare ruimte wordt collectief-privaat. Deze collectief-private ruimte versterkt het collectief wonen. Iedereen individueel maar toch vooral samen.

De overgang tussen openbare en private ruimte wordt eenduidig zichtbaar gemaakt door middel van:

- | | | |
|---|--------------------------------|------------------|
| a | groenstroken of hagen | bij blokken HJK |
| b | materiaalverschillen | bij blokken ABJ |
| c | tuinmuren | bij blokken BCL |
| d | een sokkel, een hoogteverschil | bij blokken DEFG |

OPDELING PRIVAAT EN OPENBAAR

7. MASTERPLAN







7.7 MOBILITEIT

De keuze om deze brownfield-site te hergebruiken voor personen-intensieve stedelijke functies is een principieel duurzame keuze.

De nabijheid van dagelijkse voorzieningen en beschikbaarheid van alternatieve vervoerswijzen zorgen per saldo voor minder autokilometers dan een trendmatig scenario met stadsvlucht.

Een bijna autovrij woonmilieu en de ligging langs de vaart, de bushalte op de Vesten voor de site, de nabijheid van de voorzieningen van de binnenstad en het station, maken het autogebruik op deze site minder noodzakelijk. Daardoor heeft de buurt qua mobiliteit eerder hetzelfde karakter als de binnenstad dan als de groene stadsrand.

De nieuwe woontypologieën in combinatie met voldoende slimme fietsstallingen geeft bewoners de kans om bewuster om te gaan met hun eigen mobiliteit.

Hierdoor is, hoewel de Zorro-site net buiten de Vesten gelegen is, een lagere parkeernorm van 1,3 ppl/we te verantwoorden (in plaats van 1,5 ppl/we).

De beperkte auto-ontsluiting, de doordachte verkeersprincipes en de parkeeroplossingen op site dragen bij aan de duurzame mobiliteit op deze plek.

De ontsluiting is opgevat om de impact op de lokale straten (Lemmenstraat, Vekestraat, Auwegemvaart) tot een minimum te beperken.

De hoofdontsluiting verloopt via de Koningin Astridlaan waarbij aan beide randen van de site via een hoge onderdoorgang ontsluiting voor de auto wordt voorzien.

Gemotoriseerd verkeer wordt beperkt tot de randen van de site of verloopt meteen ondergronds.

Het jaagpad langs de Vaart blijft behouden in zijn huidige toestand: een verbinding voor voetgangers en fietsers.

PARKEREN

Zoals duidelijk in de Mober beschreven, wordt resoluut gekozen om de nieuwe wijk maximaal autovrij te maken alsook de toegang voor gemotoriseerd vervoer maximaal via de Vesten te laten verlopen.

Indien we naar de behoefte naar autostaanplaatsen uit de Mober kijken en daar de aantallen van het masterplan tegenover zetten zien we dat voor wat betreft het aantal autostaanplaatsen het plan het meest negatieve scenario, zonder medegebruik, voorziet op enkele parkeerplaatsen na. Dit kan opgelost worden door via enkele bergingen of enkele fietsstalplaatsen op te geven hiervoor.

PARKEERNORMEN

Volgende parkeernormen zijn toegepast voor het parkeren.

Woningen en Appartementen 1 pp per woning

Bezoekers 0,3 pp per woning

Assistentieflats 0,37 pp per flat

Commercieel buurtsupermarkt - Brasserie 0.05 pp per m²

Commercieel lokaal - Cafe 0.02 pp per m²

Kantoren - Crèche 0.013 pp per m²

FIETSSTALPLAATSEN

FIETSNORMEN

De stedenbouwkundige verordening van stad Mechelen is de leidraad voor de berekening van de benodigde aantallen (cf. Mober). Concreet wil dit zeggen dat per wooneenheid minimum 2 fietsstalplaatsen worden voorzien, en voor woningen gericht op jonge gezinnen wordt bijkomend per extra slaapkamer een bekomende fietsstalplaats voorzien.

De fietsstallingen zijn kwalitatief en goed bereikbaar gepositioneerd waarbij ca. 50% bovengronds ligt (deels in pandig 20%, deels in fietspaviljoenen 30%) en ca. 50% ondergronds. De locaties en aantallen zijn gekozen om aan de specifieke behoefte per bouwveld te voldoen (in functie van de programmavork).

De looplijnen naar de fietsstallingen zijn zo logisch mogelijk gehouden, met comfortabele hellingen, obstakelvrij, voldoende breedte, voldoende verlichting, etc.

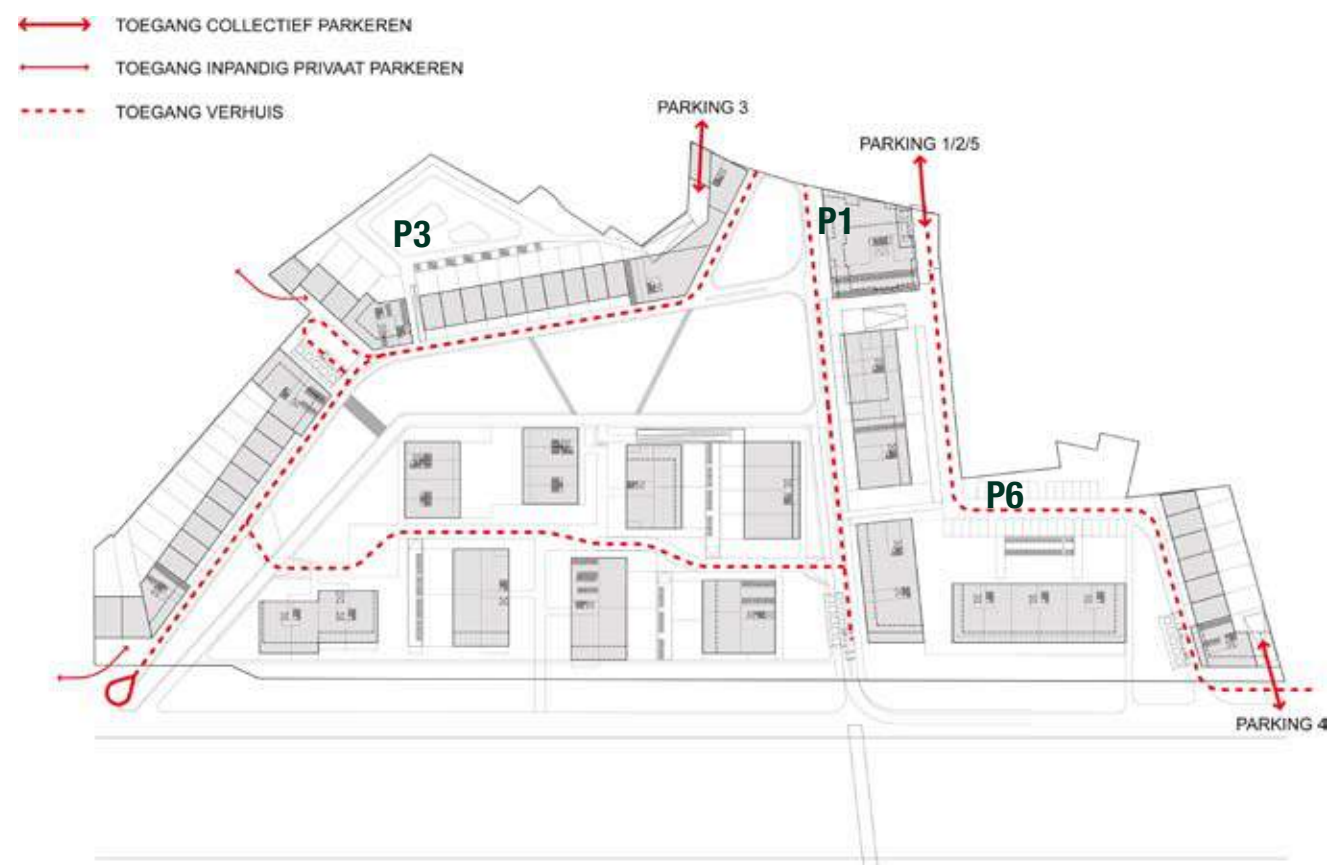
Voor wat betreft het aantal fietsstalplaatsen is er naar aantal en oppervlakte (stel 2m² / fietsstalplaats) een overmaat in het plan, dat een kleine marge geeft.

MOBILITEIT ALGEMEEN

7. MASTERPLAN

Parkeerbalans

Programma	Indicatief aantal	Bruto Vloeropp. (excl terras)	Auto						Fiets								
			Vraag			Aanbod			Vraag		Aanbod (2m ² /pp)						
			Parkeren bewoners	Parkeren bezoekers	Totaal	Bovengro ndse P	Halfonder grondse P	Ondergro ndse Box	Ondergro ndse P	Totaal	Norm	Totaal	Bovengronds in pandig	Bovengronds paviljoen	Ondergronds	Totaal	
Wonen	314	37151	296	94	390						845						
Eengezinswoningen	46	7115	1,00	46	0,30	14	60			4,00	184						
Meergezinswoningen	216	22067	1,00	216	0,30	65	281			2,58	557						
Assistentiewoningen		3720															
<i>conform</i>	24		1,00	24	0,30	7	31			2,00	48						
<i>niet-conform</i>	28		0,37	10	0,30	8	19			2,00	56						
Circulatie		4249															
Buurtondersteunend		2849			74						95						
Kantoor zonder baliefunctie		1120	0,0130				15			0,02	22						
Retail food		418	0,0550				23			0,02	8						
Crèche		340	0,0133				5			0,01	3						
Dienstencentrum		190	0,0200				4			0,02	4						
Horeca - café		351	0,0200				7			0,10	35						
Horeca - brasserie		430	0,0500				22			0,05	22						
Totaal		40000			465		40	60	161	211	472		940	333	298	658	1289

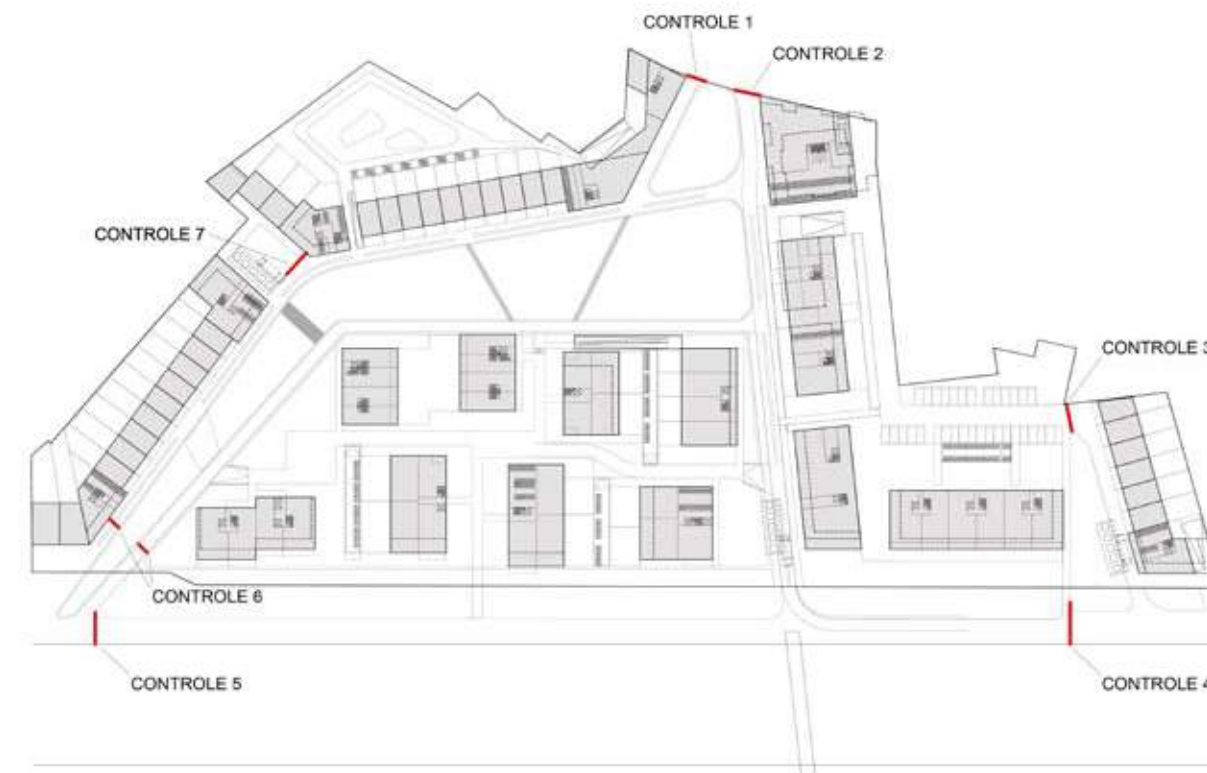


ONTSLUITINGEN VOOR AUTO

Het project Zorro zal AUTOLUW zijn.
 Enkel voor verhuis kunnen wagens het terrein oprijden, mits voorwaarden.
 Er zullen hierover regels worden opgesteld te respecteren door alle bewoners.

De bewoners van A-B-C-D-E-F-G-H-J bereiken hun parking vanaf de Vesten. Alleen bewoners van K-L rijden via de Auwegemvaart.
 Een drietal woningen op het einde van de Lemmensstraat krijgen parkeren op eigen erf.
 Op het einde van de Lemmensstraat komt een pleintje als keerpunt.
 Twee woningen op het einde van de Auwegemvaart west krijgen een inpandige garage. Deze woningen zijn bereikbaar via Auwegemvaart zoals de bestaande burens.

De bezoekers bereiken de site steeds via de Vesten en kunnen terecht in 3 bezoekersparkings.
 PARKING 1 onder blok A voor alle commerciële functies op de site.
 PARKING 3 onder blok B voor een bezoek aan de bewoners van de westrand en de wooncampus.
 PARKING 6 aan de kleine buurttuin achter blok H-J-K voor een bezoek aan de bewoners van de doorsteek en de ostrand.



TOEGANGSCONTROLE

Om het autoluw karakter van de site te kunnen garanderen zullen toegangscontrolesystemen worden toegepast.

Hiervoor worden VERZINKBARE PAALTJES toegepast.
 Op strategische plaatsen worden deze voorzien zodat het binnengebied autovrij zal blijven.
 Het gaat met name over volgende toegangen tot het gebied :

- Controle 1 weg voor randbebouwing blok B vanaf de Vesten, beperken toegang tot grote buurttuin
- Controle 2 weg voor poortgebouw blok A vanaf de Vesten, beperken toegang tot doorsteek
- Controle 3 weg voor randbebouwing blok L , beperken toegang tot parkeerhof
- Controle 4 jaagpad oost, enkel toegang voor brandweer
- Controle 5 jaagpad west, nooit toegang
- Controle 6 wegen blok C en blok D, vanaf Auwegemvaart, beperken toegang tot grote buurttuin
- Controle 7 Lemmensplein, beperken toegang tot grote buurttuin

ONTSLUITINGEN VOOR AUTO - TOEGANGSCONTROLE



FIETSENSTALLINGEN BOVENGRONDS

FIETSPLINTEN

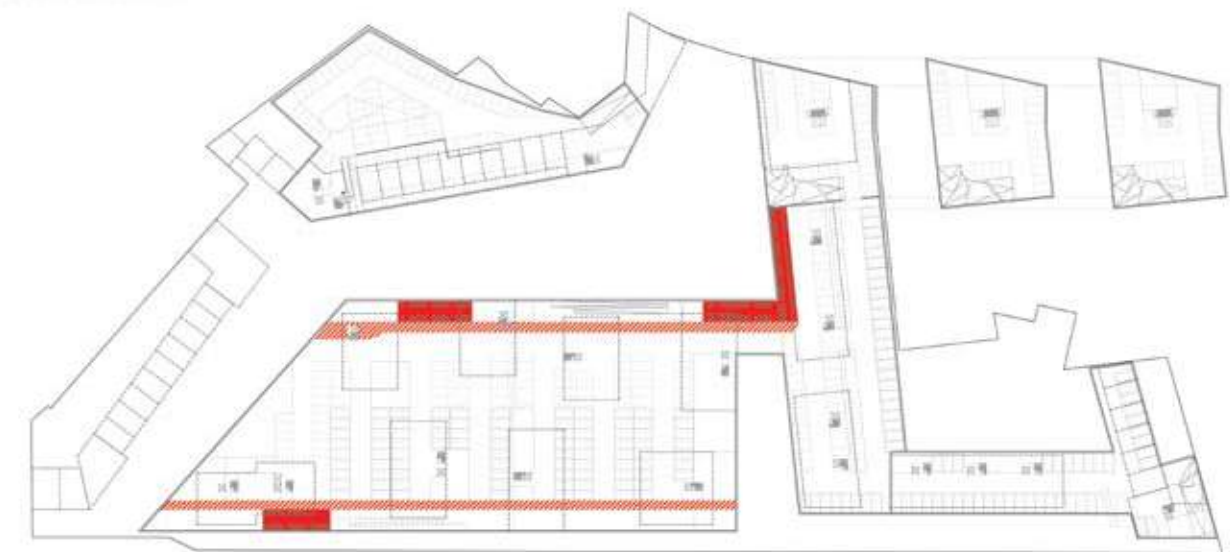
Elk hoekappartement van de randbebouwing heeft een eigen fietsenstalling in de plint.
Sommige gebouwen in de wooncampus en doorsteekbebouwing hebben ook een fietsenstalling in de gebouwsokkel.

FIETSPAVILJOENEN

Daarnaast worden collectieve fietsstallingen opgenomen in de semi-private ruimte tussen de gebouwen.
Dit in de vorm van half verzonken paviljoenen met houten latten en groendaken met voldoende daglicht.

BEZOEKERSFIETSEN

De bezoekers kunnen hun fietsen stallen in de buurt van de verschillende blokken.
Op kop Lemmensstraat voor de rand west, aan de entree van de wooncampus en aan de kleine buurtuin voor de rand oost.
Voor de commerciële functies aan de doorsteek wordt een grote fietsenstalling voorzien onder Blok A.
Tegen en op de sokkel van de wooncampus (groen) kunnen bezoekersfietsen gestald worden voor DEFG en horeca J.

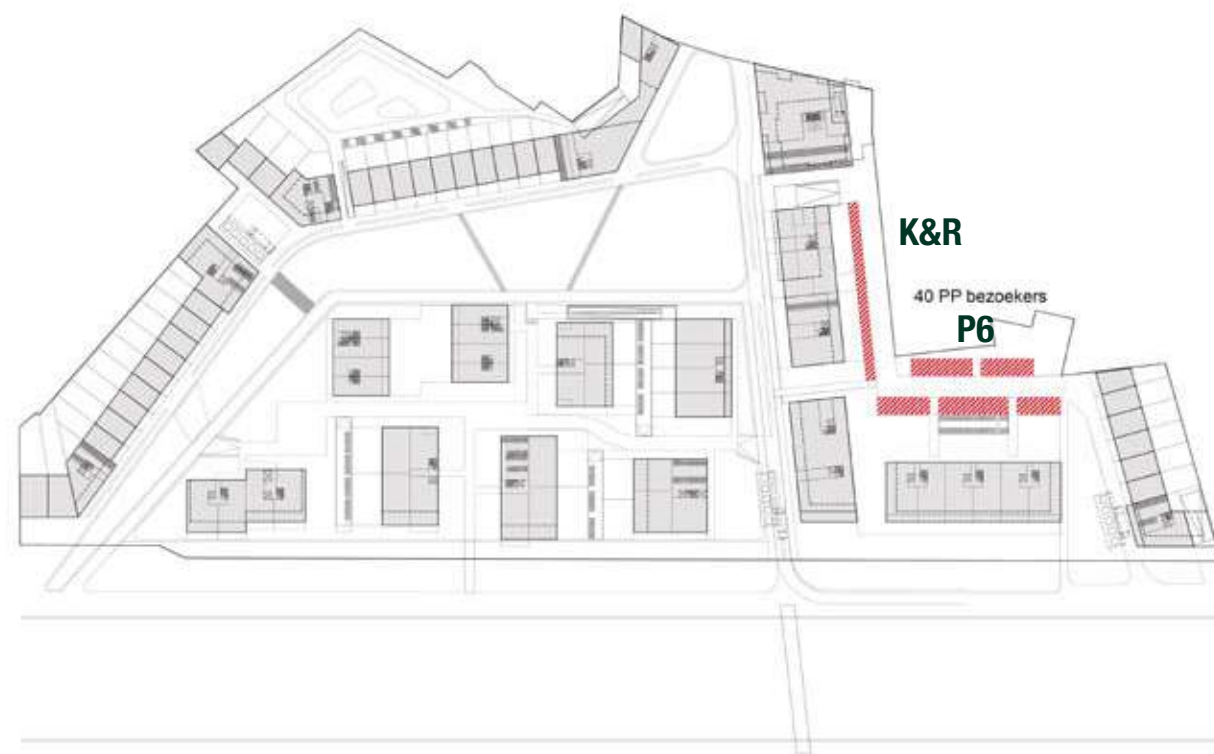


FIETSENSTALLINGEN ONDERGRONDS

De fietsenstallingen voor de bewoners worden voor de helft ondergronds voorzien.
Het parkingconcept garandeert daarbij dat de flows van fietsers zoveel mogelijk gescheiden blijven van het autoverkeer.

De toegang tot de ondergrondse fietsstallingen zal gebeuren met natuurlijk daglicht.
Dit maakt het nemen van de fiets aangenamer dan het nemen van de auto.

Door middel van FIETSLIFTEN en FIETSELLINGEN krijgt de fiets een belangrijker plaats tussen de mogelijke verplaatsingsmodi op de site. Het gebruik van de fiets zal aantrekkelijker gemaakt worden dan de auto.
De auto moet immers een hele weg afleggen door de parking om buiten te geraken.
De fiets zal sneller en directer beschikbaar zijn.



PARKEREN BOVENGRONDS

BEZOEKERSPARKEREN DEEL 1

Het bezoekersparkeren voor de woningen in de blokken A-H-J-K-L wordt opgenomen in de kleine buurttuin. Hier wordt een PARKEERHOF gemaakt van 40 plaatsen (PARKING 6). Deze parking ligt achter de blokken HJK en is bereikbaar vanaf de Vesten achter de doorsteek.

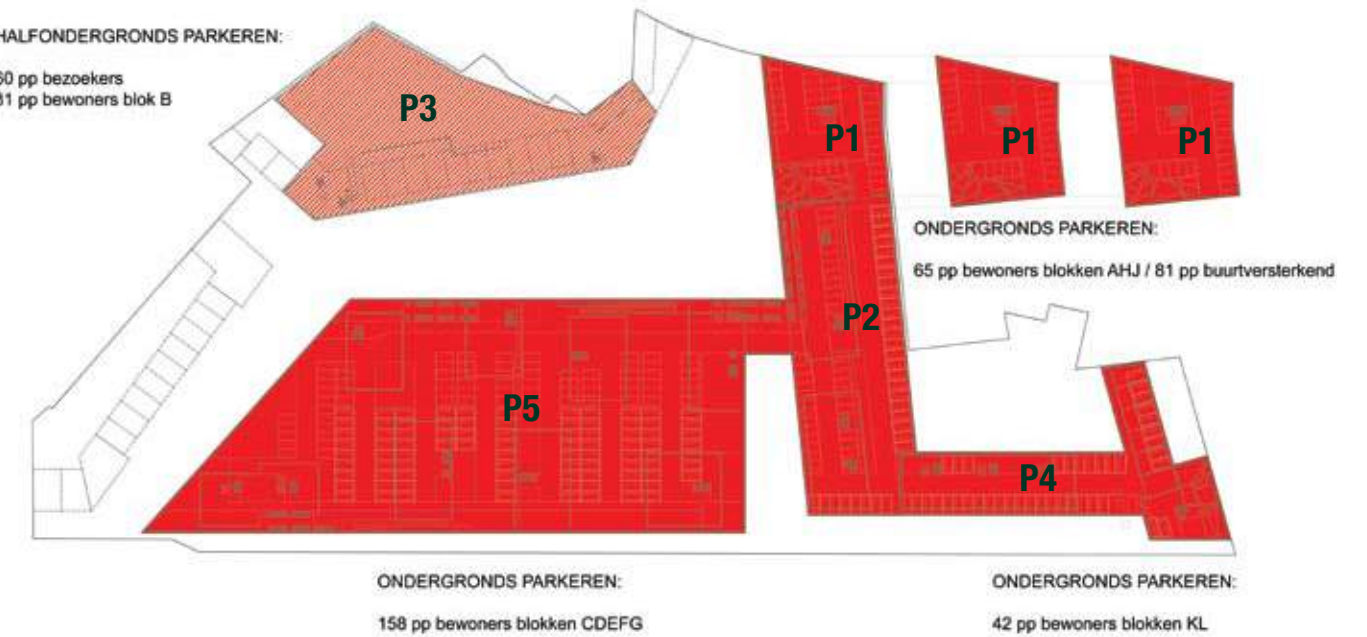
Sluipverkeer tussen Vaart en Vesten wordt vermeden door toegangscontrole aan de Auwegemvaart. Al het autoverkeer moet de site via de Vesten terug verlaten. Enkel bij calamiteiten op de Vesten is ontsluiting van het parkeerhof via de Auwegemvaart mogelijk.

Het parkeerhof sluit aan op de KISS & RIDE plaatsen achter blok H waar in de plint een kinderdagverblijf is voorzien.

(60 pp bezoekers, 31 pp bewonersblok B)

HALFONDERGRONDS PARKEREN:

60 pp bezoekers
31 pp bewoners blok B



PARKEREN HALFONDERGRONDS EN ONDERGRONDS

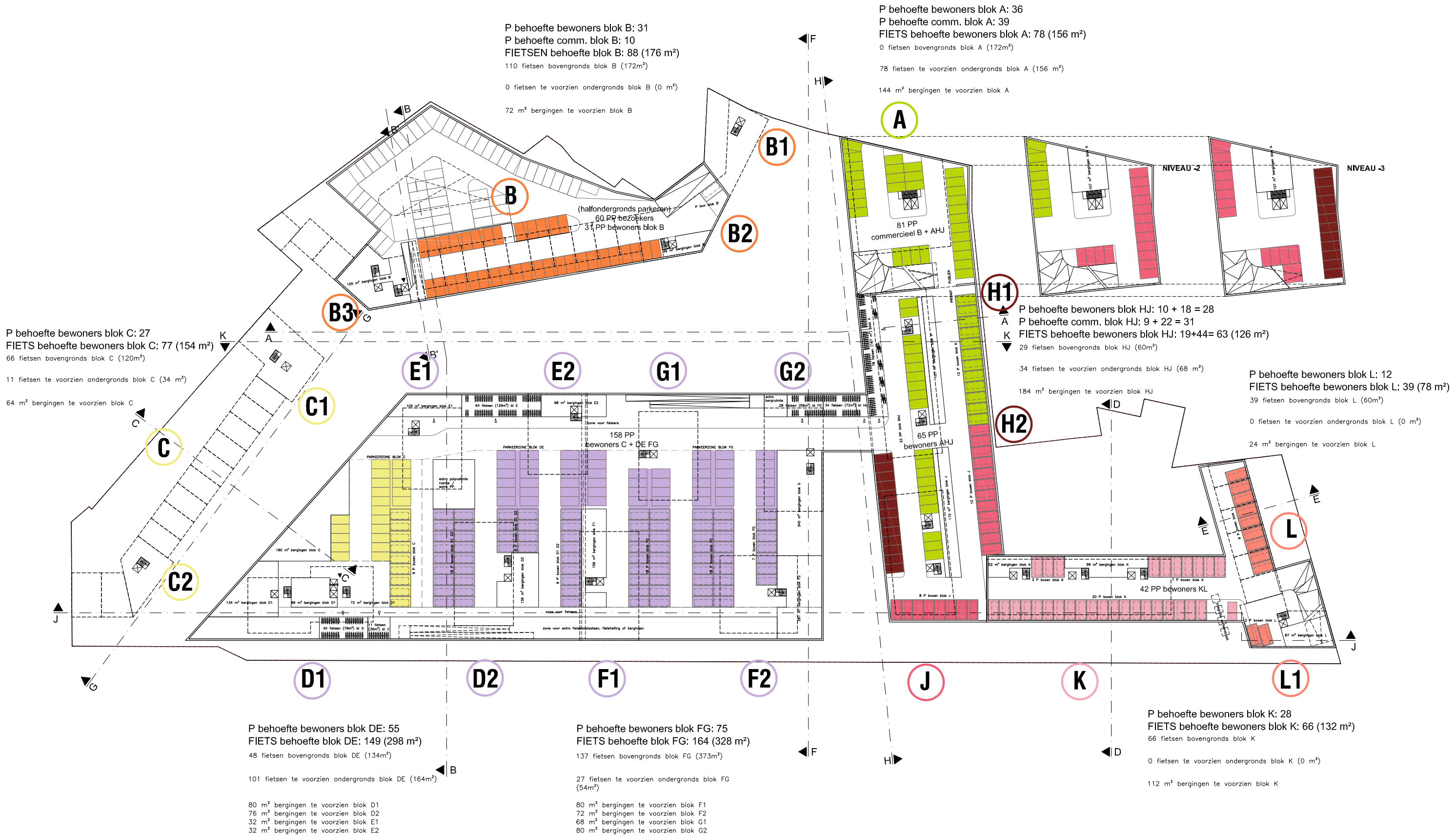
Het parkeren wordt maximaal ondergronds opgelost. Bij blok B zijn de woningen verhoogd en is de parking halfondergronds.

BEZOEKERSPARKEREN DEEL 2

Het bezoekersparkeren voor de blokken B-C-D-E-F-G wordt voorzien onder de groepstuin van blok B. PARKING 3 met 60 plaatsen. Deze parking is bereikbaar vanaf de Vesten net voor de doorsteek. De bezoekers van de commerciële functies in de plint van A-H-J parkeren onder blok A. PARKING 1 met 81 plaatsen.

BEWONERSPARKEREN

PARKING 2 ligt onder blok H en J en vormt tevens een doorsteek naar de wooncampus. Hier parkeren de bewoners van A-H-J. PARKING 5 ligt centraal in de ontwikkeling onder de wooncampus. Hier parkeren de bewoners van D-E-F-G en C. De bewoners van blok B parkeren in een apart deel van PARKING 3. PARKING 4 ligt onder blok K en L. Beide blokken gebruiken een apart deel van deze parking. Hun inrit is gemeenschappelijk en is bereikbaar vanaf de Auwegemvaart.





AUTODELEN

Om het autogebruik nog verder te verminderen zullen in het plan plaatsen worden voorzien voor meervoudig autogebruik.

Op vlot bereikbare plaatsen worden parkeerplaatsen voorzien voor AUTODELEN.
Via initiatieven zoals Autopia (elektrisch), Cambio of Carambla zal autodelen gefaciliteerd worden.

De locaties voor autodelen worden voorzien in de buurt van de bezoekersparkings.
Telkens 2 parkeerplaatsen per locatie.

Locatie 1 achter blokken H-J-K op openbaar domein aan PARKING 6
Locatie 2 onder blok B aan de inrit van PARKING 3



LADEN EN LOSSEN

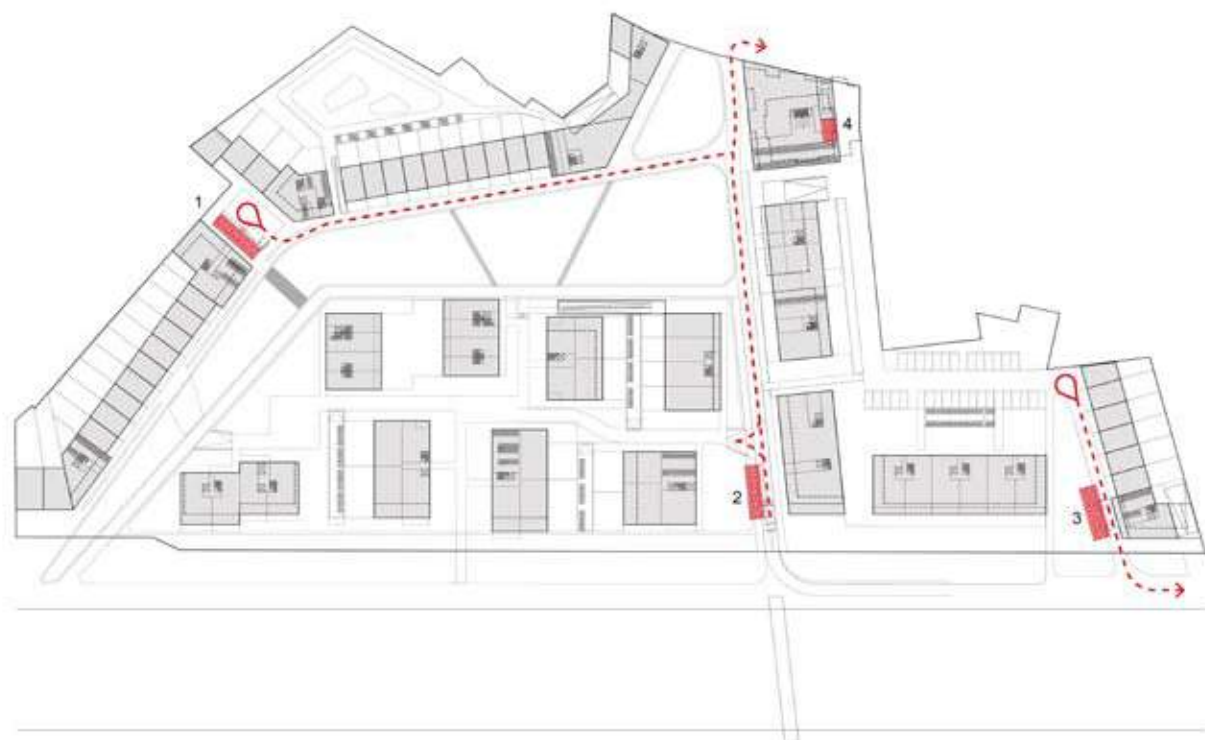
Het laden en lossen zal zich concentreren achter de blokken A-H-J.
Hiervoor wordt ruimte gereserveerd naast deze gebouwen.

COMMERCIELE RUIMTE

Het laden en lossen voor de commerciële ruimte in blok A wordt in pandig op eigen terrein voorzien, waarbij de expeditie direct aan de Vesten ligt.
De buurtsupermarkt in poortgebouw A kan de functie van drop-off locatie voor pakketjes (bol.com / coolblue e.d.) bevatten.

DIENSTEN EN HORECA

Kortparkeren voor dagelijks laden en lossen van de crèche onder blok H en de horeca onder blok J wordt voorzien langs de toegang tot het parkeerhof aan de kleine buurttuin.
De horeca van blok B kan laden en lossen via of de ondergrondse parking of via het aanliggende pad (toegangscontrole).



HUISVUILOPHALING

In overleg met IVAREM wordt er geopteerd voor ONDERGRONDSE SORTEERSTRATEN.
Alle 5 fracties – inclusief PMD - zullen voorzien worden in de sorteerstraten.

De ondergrondse sorteerstraten zullen worden voorzien op logische looproutes voor alle bewoners.

Drie locaties krijgen voorlopig de voorkeur.

1 Lemmensplein voor blokken B-C-D-E

2 Doorsteek voor blokken F-G-H-J

3 Kleine buurtuin voor blokken K-L

Voor blok A wordt voorlopig uitgegaan van vuilnisverzameling in de plint van het gebouw aansluitend op de expeditie van de buurtsupermarkt.



BRANDWEER

De bereikbaarheid voor hulpdiensten van alle gebouwen in het masterplan is afgetoetst bij de brandweer.

De brandweer kan alle gebouwen van de hele site bereiken.

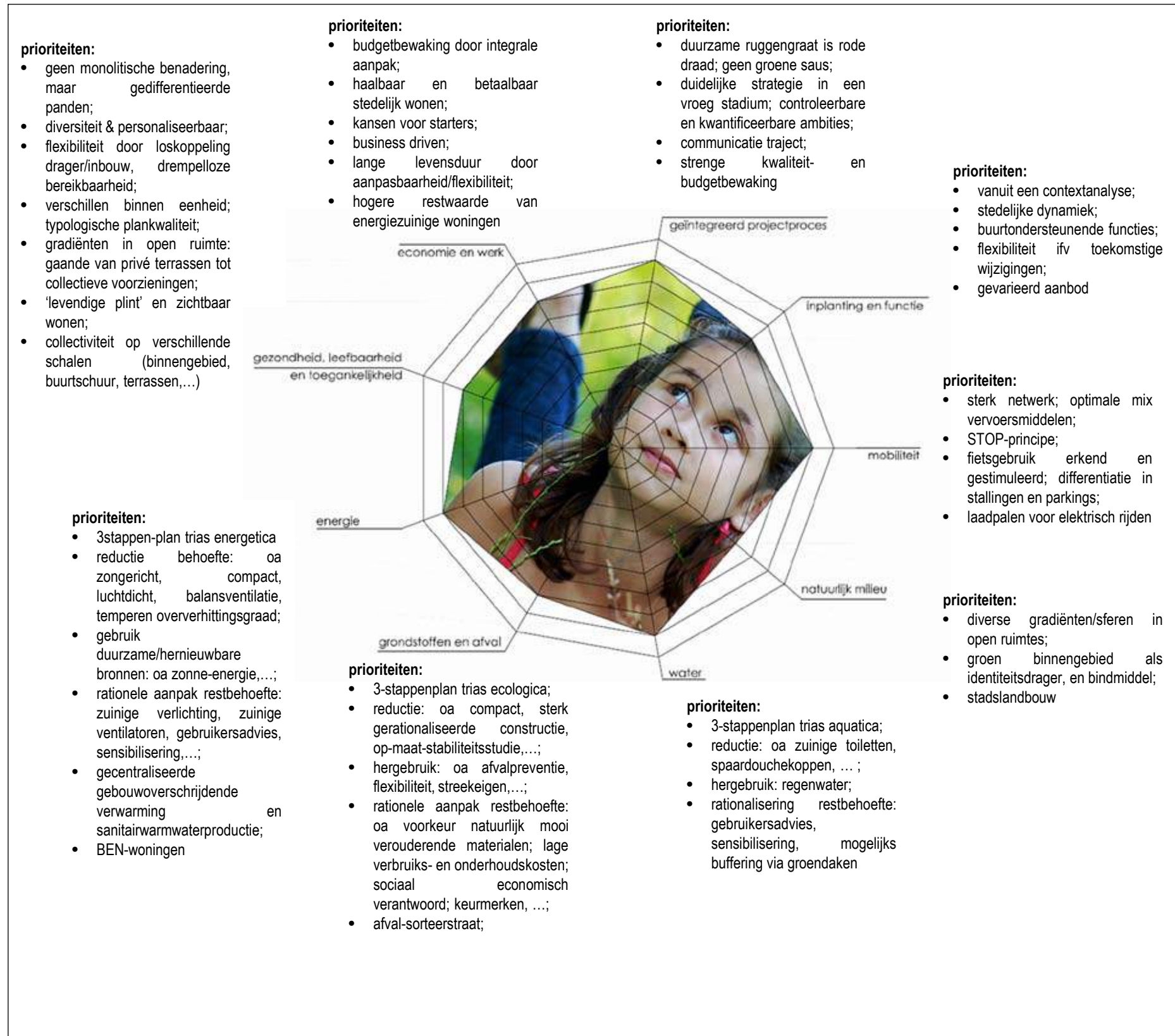
De brandweer heeft ook toegang tot het Jaagpad om vanaf de Vaart de doorsteek te bereiken.

WOONCAMPUS

De wooncampus is gelegen op een sokkel en wordt toegankelijk gemaakt via hellende vlakken op de koppen.

Het centrale pad tussen de campus gebouwen is ontworpen op schaal van de voetganger maar is verbreed met naastliggend gewapend gras om de brandweerwagens toe te laten te circuleren en te draaien.

8. DUURZAAMHEID



VOORAF

Een masterplan is een statement. Het kan nooit een volledig antwoord zijn, maar een platform... over een houding, over een architecturale aanpak en gevoeligheid. We stellen hypothesen die bij het uitwerken uiteraard nog zullen worden geverifieerd, verfijnd en bevestigd in een open en beweeglijk creatief proces. De verschillende stakeholders hopen de volgende maanden en jaren in overleg de hier geopperde visie verder te kunnen co-creëren, verfijnen en uitwerken. Wat voorligt is dus een fijngepaste visie, een ambitie, een ruimtelijk voorstel, dat het potentieel van dit ruime architecturale vraagstuk aantoont.

TREFWOORDEN

integrale duurzaamheid – eenheid en herkenbaarheid als geheel – boeiende gelaagdheid – beeldkwaliteit – levendig – differentiatie in volumetrie woontypologieën – ondersteunende functies – groen – collectiviteit op verschillende schaalniveaus – flexibiliteit: intelligente ruïnes – betaalbaar – STOP-principe – fietsgebruik erkend en gestimuleerd – buurtpark als bindmiddel én aantrekkingspool – belevingswaarde – trias energetica, aquatica, ecologica – privacy – tijdelijke invulling - 'live the good life'

INTEGRALE DUURZAAMHEID

RE-VIVE is als ontwikkelaar opgericht in 2009 met als strategie de 3 P's "People Planet Profit" op elke project en ten allen tijden toe te passen, te meten en te delen. Daarvoor werd er een zogenaamd impact dashboard in het leven geroepen. Voor elk van de 3 P's werden er 6 KPI's geformuleerd. RE-VIVE noemt het haar RE-VIVE Impact Dashboard® met haar "3Px6" indicatoren.

RE-VIVE IMPACT DASHBOARD

Onder People verstaan wij het aantal woningen & densiteit, de inplanting in kansarme wijken, de graad van participatie, de buurttevredenheid, het stimuleren van sociale cohesie en de investering tijdens de voorbereiding en werffase in sociale economie. Onder Planet gaat dit over CO2-uitsparing, toepassing van het STOP principe, het gebruik van duurzame materialen, de uitsparing van greenfields, de recyclage van afval en de investering in openbaar groen.

Profit ten slotte gaat niet enkel over onze winst, maar ook over jobcreatie, besparing op de energiefactuur van de klant, de wijkvoorzieningen, de maatschappelijk financiële winst van wonen in de stad, de deelname van de bewoners in "RE-VIVE Communities" met als uithangbord de buurtschuur "YAW" – You Are Welcome, en het aantal betaalbare en innovatieve woningen.

DUURZAME LOGICA

Integrale duurzaamheid is voor ons niet alleen het resultaat van technologische en ecologische processen. Meer mensgerichte aspecten zijn even onontbeerlijk. We beogen een brede inbedding van duurzaamheidsaangelegenheden in een maatschappelijke context; ten dienste van de mens en zijn omgeving. De oplossingen moeten geïntegreerd en integraal zijn. Het ontwerpteam weigert achteraf een 'groene saus' over het 'afgewerkt' project te gieten zoals te vaak wordt toegepast. Omdat we het gehele concept zien vanuit de duurzame logica zelf, licht deze nota dan ook onze visie toe aan de hand van een duurzame ruggengraat. Hier vindt U alvast een duurzaamheidsster waar onze prioriteiten geactualiseerd staan opgesteld. Hierbij stellen we duurzaamheidsambities voorop die innovatief en hoogkwalitatief zijn. Het geheel berust op een samenspel van innovatie, technologisch beproefde concepten, out-of-the-box-ideeën, kringloop denken, sociale en ecologische disrupties en een beredeneerde durf om grenzen te verleggen en zo bij te dragen tot transitie.

RUIMTELIJKE DUURZAAMHEID

Duurzaam bouwen is veel meer dan lemen wanden en zonnepanelen. Ware duurzaamheid dient het ecologische luik te overstijgen. Ook stedenbouwkundige integratie, architectonische kwaliteit, leefbaarheid en bruikbaarheid zijn belangrijk. Daarbij mag het nastreven van een hogere densiteit niet verstikkend werken, maar dient deze op een intelligente wijze aangepakt.

STEDELIJKE CONTEXT

Net zoals elk nieuw pand en elk nieuw project in een bestaand stedelijk weefsel op zoek gaat naar het beste antwoord op zijn context, werd ook hier bij de invulling van de verschillende kavels en bouwblokken gereageerd op de specifieke condities van de kavel in haar stedelijke context.

LEVENDIGE STRATEN

We presenteren "levendige straten, pleinen en parken met een buurtgevoel", en waar mogelijk een 'levendige plint' met een mix aan voorzieningen:

We wensen buurtondersteunend functies te voorzien op de kop van de site (buurtsupermarkt, café, etc) en langsheen de centrale as:

- de namiddag- en avondzon staan ten dienste van het Grand café op het einde van de centrale as dat dienst doet als draaischijf tussen de site en de talrijke wandelaars/fietsers aan de Leuvense vaart (alsook toekomstige verbinding met een brug naar het Vrijbroekpark);
- op het gelijkvloers van gebouw H voorzien we een dienstencentrum en een crèche;
- de grondgebonden woningen alsook enkele appartementen langsheen de centrale as bieden de mogelijkheid tot een praktijkwoning met een vrij beroep;
- aan de tuinappartementen wordt de levendigheid gecreëerd door private terrassen in combinatie met een aantrekkelijk maaiveld door het slim (verdiept) inplanten van

fietsenstallingen en bergingen;

- bovenop de buurtsupermarkt wordt ruimte geboden aan starters, creatievelingen, coworking of ateliers.

Omdat dergelijke voorzieningen in belangrijke mate dagprogramma's zijn en we ons ook willen onderscheiden van een te donkere/gesloten "avond"- plint, handhaven we zeker ook woonfunctie op het gelijkvloers op de andere plaatsen in het Masterplan.

"De kwaliteit van de publieke ruimte is in hoge mate afhankelijk van de kwaliteit van de gebouwde ruimte, haar functie-invulling en architecturale uitwerking. Verschillende bouwblokken gaan een stedelijke interactie aan. Publieke, commerciële functies wisselen af met kwalitatieve private buitenruimtes: als decor en canvas voor het stadse leven."

Voor de belevingswaarde van de straat is het belangrijk dat blinde vlekken in het straatbeeld zoveel mogelijk worden vermeden en dit zowel 's nachts als overdag. Licht, zicht en perspectief spelen hierin een belangrijke rol.

Ten behoeve van een gepaste overgang publiek-privé, mede ter bescherming van de privacy, zetten we tools in als: verhoogde sokkels, loggia's, inpandige terrassen, maar vooral een subtiel bergrenzing via muurtjes en groenaanleg die verschillende niveaus hebben en zo een duidelijke begrenzing mogelijk maken. De centrale as samen met het toegangsplein in eerste instantie zijn de meest publieke plekken op de site. Het grote en het kleine buurtpark vormen de publieke overgang en ruggengraat voor de opdeling van de privaatbouwvelden.

LEVENDIGE SITE

Open ruimte kan op verschillende manieren worden ingezet voor het wonen. Ze kan tegelijk nabijheid en afstand creëren tussen de woningen. De schaal, de verhoudingen, het statuut en de functie van de open ruimte spelen een grote rol in de beleving en het slagen ervan.

Schaal en verhouding:

Het aanvoelen van nabijheid en afstand is subjectief en niet exact vast te leggen. Toch is het vanzelfsprekend dat een grote open ruimte met lage bebouwing rondom, niet dezelfde beleving oplevert als een kleine open ruimte met hoge bebouwing rondom. Naargelang de schaal en de verhoudingen van de open ruimte wordt best een andere ontwerpaanpak gehanteerd wat overgangen en aanleg betreft.

Statuut:

Een stadspark, een privé tuin, een straat, een buurtplein... vallen allemaal onder de noemer "open ruimte". Toch is hun betekenis zeer uiteenlopend, afhankelijk van hun statuut.

Met het statuut wordt bedoeld wie zich de ruimte kan toe-eigenen, of met andere woorden hoe publiek of hoe privaat de ruimte is. Er wordt gekozen om duidelijke scheidingen te voorzien tussen privaat en publiek, zonder evenwel te verkavelen maar door subtiele overgangen te voorzien.

Functie:

Het toewijzen van een bepaalde functie aan een open ruimte kan helpen om het project te structureren en aan te sturen. Het toewijzen van functies aan open ruimte gebeurt echter bij voorkeur niet volledig op een expliciete manier, maar op een impliciete manier, door middel van ruimtelijke elementen die ons helpen om de ruimte te lezen en te begrijpen. Het niet toewijzen van een functie aan een ruimte of het toewijzen van meerdere functies aan eenzelfde open ruimte kan een strategie zijn om toevallige, spontane en meervoudige gebruiken te stimuleren.

We zien de publieke ruimte als "gevarieerd" met verschillende deelzones en karakteristieken. De binnengebieden worden opgedeeld en op schaal van de omringende bouwblokken gebracht.

Groen:

We voorzien een variatie in 'begroening' die resulteert in kwaliteit, zowel voor de buurt als de toekomstige bewoners.

"Deze randvoorwaarden zorgen voor een levendig landschap, met verschillende karakters, die vanop verschillende niveaus beleefd kan worden."

MOBILITEIT

De verkeersafwikkeling wordt benaderd volgens het STOP-principe. Dit principe stelt dat er voorrang wordt gegeven aan de volgorde: eerst "Stappers", dan "Trappers", vervolgens het "Openbaar vervoer" en tenslotte de "Personenwagen". Een sterk netwerk wordt gevormd door een optimale mix van vervoermiddelen en houdt rekening met de ruimtelijke context en de bestaande huidige congestie.

Stappers

Elk gebouw is rechtstreeks (of via een circulatieruimte) toegankelijk vanaf de openbare ruimte. Zo ook de woongebouwen boven de handelszaken. Net een gebrek aan afzonderlijke toegangen naar bovenliggende verdiepingen, blijkt anders immers één der hoofdoorzaken van leegstand en onverhuurbaarheid. De nabijheid van voorzieningen van de binnenstad van Mechelen maakt het mogelijk heel wat te voet te doen.

Trappers

Stedelijke woonprojecten dienen fietsgebruik te erkennen en te stimuleren. Omdat we er ons ten volle van bewust zijn dat "nabijheid en visuele interactie" het fietsgebruik kunnen aanmoedigen, stellen we een diversiteit en spreiding aan fietsbergingen voor, met hierbij ook aandacht voor bakfietsen, elektrische fietsen, etc. waarbij toegankelijkheid en gebruiksgemak voor de bewoner en bezoeker voorop staan.

Openbaar vervoer

De wijk sluit aan op het openbaar vervoer netwerk, met een bushalte aan de ingang van de site, en ligt bovendien op wandel- en fietsafstand van het station van Mechelen.

Personenwagen

Het parkeren gebeurt in hoofdzaak geclusterd (half)ondergronds voor zowel de bewoners van de appartementen en eengezinswoningen, als voor de bezoekers van de buurtsupermarkt en de kantoren. Aan de oostzijde van het project wordt een publieke bovengrondse ontsluiting voorzien waar geclusterd een beperkt aantal plaatsen voorzien is voor bezoekers. We trachten laadpunten te voorzien voor elektrische voertuigen en

plaatsen vrij te houden voor autodelen (bv. cambio, partago, autopia...). Ook slimme private deeliniciatieven zoals bv. Carambla laten toe private parkeerplaatsen onder te verhuren aan bezoekers buiten de kantoorruimten zodoende de efficiëntie van een ondergrondse parking verder te optimaliseren.

SOCIAAL-CULTURELE DUURZAAMHEID

Sociaal-culturele duurzaamheid kan vertaald worden op verschillende niveaus. Allereerst is er de gegeven historische context van de site. Vervolgens dient ook het proces dat voorafgaat aan 'het eigenlijke bouwen' duurzaam te verlopen via onder andere bewonersparticipatie. Tenslotte dient men ook op het niveau van het ontwerp een sociaal-culturele duurzaamheid in stand te houden door rekening te houden met een gezonde verhouding tussen privaat/collectief/publiek, de mogelijke toekomstige veranderingen en de interne diversiteit.

TYPOLOGISCHE TOOLBOX

We kaderen de aanpak rond diversiteit in de woonvormen in een ruimere typologische visie. Verschillende insteken en kwaliteiten vormen de basis voor de ontwikkeling van doordachte aan het programma en de context aangepaste typologieën.

MARKTCONFORM

Via een variatie aan woontypologieën willen we een breed en divers publiek aanspreken: van starters, over gezinnen, tot ouderen. We onderscheiden studio's, grondgebonden woningen, integraal toegankelijke appartementen (assistentiewoningen), enz. Binnen deze variatie van typologieën voorzien we onder andere 1/2/3-slpk-units, hoek- versus doorzonunits. Deze woonentiteiten worden telkens voorzien van inpandige, uitpandige, dak- of collectieve terrassen.

MEERGEZINSWONINGEN - GESTAPELDE WONINGEN - GRONDGEBONDEN WONINGEN - PRAKTIJKWONINGEN

AANPASBAAR BOUWEN, INTEGRAAL TOEGANKELIJK WONEN

We trachten te bouwen voor de toekomst. Met aanpasbare en goed toegankelijke wooneenheden. Dit principe wil ruimtes realiseren die van meet af aan voor iedereen bruikbaar zijn, maar daarenboven op eenvoudige en daardoor goedkope wijze kunnen worden aangepast indien hier om één of andere reden behoefte toe ontstaat. Dergelijke ruimtes kunnen dan genieten van een verhoogde toegankelijkheid (bv ten dienste andersvaliden, maar evenzeer jonge moeders met buggy's e.d.). Niettegenstaande het "aanpasbaar bouwen" dus zeker niet louter is gereserveerd voor ouderen, maken ze toch een belangrijke doelgroep uit. Er is immers in de zorgsector een belangrijke tendens waar te nemen tot het zo veel mogelijk helpen van zorgbehoevenden vanuit de thuishituatie.

STARTERS

Starterswoningen combineren betaalbaarheid, collectiviteit, een lage energiefactuur en een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer. De bruto vloeroppervlakte van starterswoningen is bescheiden. Ze halen wel een belangrijke meerwaarde uit collectieve en publieke ruimtes en terrassen.

COLLECTIVITEIT

We beschouwen "meervoudig wonen" en "collectiviteit" als een drager van duurzaamheid. Daartoe dient collectiviteit naar onze mening dan wel ruimtelijk worden ingebakken vanuit het ontwerp. Een eerste vereiste is het beschikbaar stellen van ruimte. Niet één grote ruimte, maar een waaier aan verschillende ruimtes: op verschillende schaalniveaus, op verschillende locaties in het project, met verschillende afmetingen en verschillende gebruikers, zowel privaat als publiek. We zijn in de overtuiging dat de ruimtelijke condities van de gebouwde en niet-gebouwde omgeving anonimiteit en vervreemding kunnen tegengaan. Het Masterplan wil binnengebieden een uitgesproken collectief karakter toebedelen. Naast de structurerende werking van de kavels en bouwblokken, kan ook het binnengebied fungeren als bindmiddel:

FLEXIBILITEIT

De gebouwde omgeving heeft vanuit zichzelf een permanent karakter; dit in schril contrast met de snelheid waarmee de technologische en maatschappelijke ontwikkelingen voltrekken. Hier willen we flexibiliteit inzetten tegen de paradox tussen het statisch karakter van de gebouwde realiteit en de dynamisch woonwensen. De flexibiliteit van een gebouw wordt voornamelijk bepaald door de draagconstructie, waarvan de levensduur juist relatief lang is. De onderdelen eromheen en erin hebben een kortere technische, esthetische en/of functionele houdbaarheidsdatum. Een bouwkundig geoptimaliseerde flexibiliteit voorziet dan ook best in de loskoppeling van drager en inbouw. Zo kunnen we "slimme casco's" en "intelligente ruïnes" bouwen, die de tijd kunnen trotseren en veranderingen van programma's in zich kunnen dragen. Gezien ruimte schaars is en de behoefte naar publieke functies plus gemeenschapsvoorzieningen groot, laten vormgeving en organisatie van de stedelijke plint meervoudig gebruik in de toekomst toe.

TECHNISCH-ECOLOGISCHE DUURZAAMHEID

EEN INTEGRALE AANPAK

Een eerste deel van de oplossing schuilt in een integrale aanpak van het bouwproces waarbij de activiteiten van alle actoren kritisch worden bekeken op het gebruik van milieu- en natuurbronnen zoals energie, grondstoffen, water, ruimte en productie van afval.

Onnodig verbruik moet worden afgeremd; duurzame stromen aangemoedigd en het gebruik van eindige bronnen geoptimaliseerd. Om de diverse bouwaspecten energie & kosten-efficiënt te kunnen beheersen, dient een zekere hiërarchie gerespecteerd te worden qua ruimtelijke, bouw- als installatietechnische maatregelen. Zo zullen gebouwen vlotter een energiezuinig statuut kunnen bereiken zonder de nood aan exotische technologieën, naarmate ze beter stedenbouwkundig staan georiënteerd en compacter zijn ontworpen.

DUURZAAM ENERGIEGEBRUIK – TRIAS ENERGETICA

ambitieniveau

Onze ontwerpmaatregelen willen zich inschrijven in het Europese klimaatbeleid, waarin naast een beperking van de energievraag, ook de benutting van hernieuwbare energiebronnen een cruciaal element vormt.

Voor gebouwen wordt het klimaatplan 20-20-20 vertaald in de Europese richtlijn 'Energieprestatie van gebouwen', waarin kosten-optimale energieprestatiedoelstellingen opgelegd worden, en waarin "Nearly Zero Energy Buildings" als korte-termijn-doelstelling naar voor geschoven worden.

Concreet (met kwaliteitsbewaking - in latere fases wordt dit verder verstrengd):

- E-peil (voor alle bestemmingen) ≤50;
- netto energiebehoefte voor ruimte verwarming & koeling (beide afzonderlijk) ≤70 kWh/m².jaar;
- n50-waarde ≤1,5 h-1;
- minstens 50% BEN (Bijna-Energie-Neutraal)

reductie behoefte

mbt energiebehoefte voor verwarming:

- compact op niveau gebouw;
- zongerichtheid woonunits;
- U-waarde vloeren/muren/daken: ≤0,20/m²K; buitenschrijnwerk en beglazing ≤1,5W/m²K;
- een duidelijk leesbare structurele efficiëntie beheerst de "complexiteit aan bouwknopen"
- performante luchtdichtheid n50≤1,5 h-1;

mbt energiebehoefte voor koeling (bvb kantoor/supermarkt):

- buitenzonwering op zonbelaste oriëntaties;
- by-pass op warmterecuperatie balansventilatie;
- overwegend massieve bouwstructuur zorgt voor grotere thermische inertie.
- zuinige en gestuurde verlichting;
- waar mogelijk groen- of/en met PV bedekte daken

mbt energiebehoefte sanitair warm water:

- spaardouchekoppen
- eengreepsmengkranen

mbt stroomverbruik:

- degelijk gedimensioneerde en gepositioneerde ramen bewerkstelligen
- voldoende daglichttoetreding en reduceren de nood aan kunstverlichting

gebruik hernieuwbare energiebronnen

Dit door middel van duurzame vorm van energieopwekking (zo weinig mogelijk en pas in laatste instantie fossiele brandstoffen-bv via warmtepompen-individueel of collectief), zonnecellen of -collectoren toegepast op de dakvlakken met een geschikte oriëntatie

rationele aanpak restbehoefte

mbt stroomverbruik:

- zuinige verlichting (in gemene delen)
- aanwezigheidsdetectie (in circulatieruimtes, toiletten, bergingen, parkeergarages)
- zoveel mogelijk zuinige lamptechnologie: spaar/LED (in gemene delen)

mbt centralisatie:

In een aantal gevallen brengt centralisatie voordelen met zich: in andere gevallen niet.

Er zal worden overwogen om de verwarming te centraliseren op gebouwniveau: een wooneenheid overschrijdende installatie voor verwarming en sanitairwarmwaterproductie biedt immers vaak voordelen. Goed geïsoleerde leidingen moeten de circulatieverliezen in de hand kunnen houden;

DUURZAAM WATERGEBRUIK – TRIAS AQUATICA

ambitieniveau

- reductie gebruik leidingwater;
- hemelwaterneutraal;

reductie behoefte:

Bij een eerder verticaal georganiseerde stedenbouw is het dakaandeel relatief klein in verhouding tot de gebruiksoppervlakte. Omdat hierdoor ook het “regenwater- potentieel” beperkt is, dient nóg meer ingezet op behoeftebeperking. Dit door zuinige toiletten, spaardoucheskoppen, eengreepsmengkranen, . . .

hergebruik:

Waar mogelijk (onder andere visuele/esthetische pollutie) kunnen groendaken worden aangelegd. Groendaken hebben een waterbufferende en -afvoervertragende werking. Ze beschermen de dakhuid tegen de verouderingsprocessen tgv UV-instraling en ze leveren een akoestische bijdrage.

(Gecentraliseerde) regenwaterputten kunnen aangesloten worden op buitenkraantjes, toiletten, en wasmachines.

rationalisering restbehoefte

Besparingspotentieel via juiste toestelkeuzes: waterbesparende wasmachines, vaatwassers ed.(waar evenwel vaak de keuze ook door de eindgebruiker mee wordt bepaald);

DUURZAAM MATERIAALGEBRUIK – TRIAS ECOLOGICA

ambitieniveau

- reductie materiaalbehoefte;
- gebruik van streekeigen, gerecycleerde en gecertificeerde producten (waar

mogelijk);

- kwaliteitsbewaking van ontwerp tot uitvoering;
- reductie afvalberg.

reductie behoefte

- Het blijft belangrijk om alles in zijn globaliteit te bekijken. Al is het dan “een open deur intrappen”: ieder materiaal dat niet ingezet moet te worden, dient de duurzaamheid.
- Gebruik niet meer materiaal dan nodig!
- Structurele rationalisering reduceert materiaalinzet: inzet op slimme casco's en slimme technieken;
- er wordt zoveel mogelijk compact gebouwd;
- een op-maat-stabiliteitsstudie vermijdt overdimensionering;

hergebruik:

- afvalpreventie;
- bestellingen “just in time”; hoge prefabricatiegraad;
- verplichting sortering door onderaannemers;
- verbod afvalverbranding op werf, stofbeheersing, gebruik van afgesloten containers.
- inzetten op “flexibiliteit”: statisch bouwkarakter versus dynamische gebruikspatronen;
- gerationaliseerde en leesbare integratie van technische installaties;
- de gebouwoverschrijdende installatie voor verwarming en sanitair warmwaterproductie verhoogt de flexibiliteit;
- architecturaal verantwoorde en ‘dierbare’ gebouwen worden minder snel gesloopt of gestript om te voldoen aan veranderlijke wensen en eisen
- zoveel mogelijk gebruik van streekeigen en gerecycleerde producten o.a. bakstenen zijn historisch verankerd en worden gekenmerkt door hoge stootvastheid, lange levensduur, onderhoudsarm, . . .

rationele aanpak restbehoefte:

- ontworpen en uitgevoerd volgens regels van goed vakmanschap;
- onderhoudsvriendelijkheid;
- het ontwerpteam stelt enkel materialen voor die vallen binnen de NIBE-milieuklassen 1 tem3 (op voorwaarde dat voor elke toepassing een materiaal in die klassen beschikbaar is). We streven naar ≥50% materialen met een NIBE-klasse 2b of beter.

ECONOMISCHE DUURZAAMHEID

ECONOMISCHE HAALBAARHEID

Het is geen duurzame oplossing betaalbaarheid te gaan zoeken in minder kwalitatieve materialen. Wij zoeken betaalbaarheid in de eerste plaats in gratis, slimme maatregelen. (Deels) prefabricage kan het aantal benodigde onderdelen terugschroeven, de bouw- en procestijd reduceren en de technische risico's beter in de hand houden. Structurele efficiëntie & rationalisering zijn hierbij geen synoniemen van eentonigheid of gebrek aan diversiteit.

Via een breed aanbod en vermenging van functies, willen we een grote afzetmarkt kunnen aanspreken. We wensen een brede doorsnede van de Mechelse bevolking aan te spreken. Diverse doelgroepen moeten hun gading kunnen vinden: starters, gezinnen (grotere, nieuw-samengestelde en andere), medioren (jonge grootouders met nood aan een logeerkamer), senioren (comfort en toegankelijkheid) en meer zorgbehoevendenden (rolstoeltoegankelijke appartementen).

We hanteren als uitgangspunt dat alle woningtypes (hoe innovatief ze ook zijn opgevat) effectief bouwbaar, verkoop/verhuurbaar en betaalbaar moeten zijn. . . . evenals herkenbaar en qua binneninrichting personaliseerbaar.

In de plannen zal worden gestreefd naar een maximum aan ruimtelijkheid en functionaliteit, tegenover een minimum aan moeilijk bruikbare ‘restruimte’ of ‘overtollige’ interne circulatieruimte. De toekomstige bewoners moeten kunnen rekenen op praktische ruimtes, die correct geproportioneerd zijn, in een logische relatie tot elkaar.

BETAALBAARHEID

Gezien de lange levensduur van een gebouw, is de eigenlijke bouwkost lang niet het enige kostenplaatje.

Onder andere door de resolute keuze voor energiebewust bouwen, streven we lage beheers- en verbruikskosten na. Duurzame investeringen worden steeds beter gewaardeerd/gestimuleerd door tal van financiële stimuli. Door de invoering van het verplichte energielabel, zullen energiebewuste woningen ongetwijfeld kunnen genieten van een hogere restwaarde in de toekomst.

PLANNING

In afwachting van de start der werken, is een tijdelijke invulling opgezet. Door ruimte te creëren voor maatschappelijke initiatieven waakt RE-VIVE erover dat leegstand geen stilstand wordt. Onze grootste investering drukt zich niet uit in stenen of asfalt, maar in menselijk kapitaal.

Alvorens we een herbestemming geven aan een gebouw of wijk, overwegen we steeds deze in te richten als tijdelijke ontmoetingsplaats: de ideale uitvalsbasis om sociaal artistieke processen in gang te zetten. Een plek waar ontmoeting en creatie elkaar vinden. Binnen deze context starten buurtbewoners en kunstenaars een dialoog op via de kunsten, elk vanuit zijn eigen sociaal culturele achtergrond. Zo ontstaat in het hart van een buurt creatief werk waarmee we de huidige maatschappij symboliseren, gangbare logica's in vraag stellen, tegenstroom ontwikkelen en documenteren

De ontwikkeling zelf zal gefaseerd verlopen in een vijftal fasen, waarbij het tempo en opeenvolging van de fasen in hoofdzaak afhankelijk zal zijn van de vermarktbaarheid van de aangeboden producten.

ECONOMISCHE DUURZAAMHEID

8. DUURZAAMHEID

9. RUIMTEBOEKHOUDING

Programma

	Indicatief aantal	Bruto Vloeropp. (excl terras)
Wonen	314	37151
Eengezinswoningen	46	7115
Meergezinswoningen	216	22067
Assistentiewoningen		3720
<i>conform</i>	24	
<i>niet-conform</i>	28	
Circulatie		4249
Buurtondersteunend		2849
Kantoor zonder baliefunctie		1120
Retail food		418
Crèche		340
Dienstencentrum		190
Horeca - café		351
Horeca - brasserie		430
Totaal		40000

Ruimtebalans

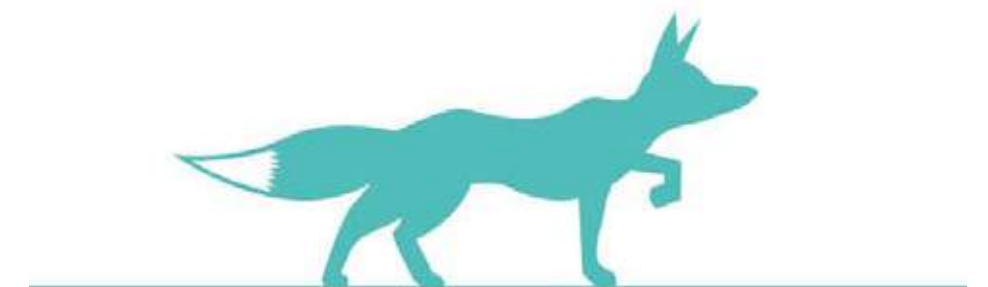
totale oppervlakte projectgebied (ha)	3,51 ha	100%
publieke ruimte	1,07 ha	30%
grote buurttuin	0,49 ha	
kleine buurttuin	0,05 ha	
(half)verhard	0,53 ha	
privatieve ruimte	1,49 ha	42%
(collectief) groen	0,78 ha	
(half)verhard	0,70 ha	
footprint van de gebouwen	0,96 ha	27%
woondichtheid projectgebied (wo/ha)	89 wo/ha	
V/T-index (bvo/ha)	1,20 bvo/ha	

10. FASERING

ONTWIKKELINGSSTRATEGIE FASERING

De opdeling van de ontwikkeling gebeurt in onafhankelijke ontwikkelbare zones, waarbij in elke fase een kwalitatieve mix wordt voorzien en de hinder naar de buurt toe tot een minimum wordt beperkt.

Er zal in een eerste fase de noodzakelijke wegenis aangelegd worden om het gebied te laten leven. De contouren van het park zullen ook zo vlug als mogelijk aangeduid worden, samen met de verschillende bouwvelden, zodoende direct een beeld van de toekomstige site te verankeren.



zorro



BIJLAGE 1: TELMODEL

PROGRAMMA	won	app	assist	bin	bui	tuin	KANT. VOORZ.	WONINGEN	APPARTEMENTEN	gemeen	TOTAAL	loggia	balkon	dterras
TYPE	aantal	aantal	aantal	lagen	BVO			2,5 laags	groot	mid	klein	assist	M2 BVO	
	st	st	st	m²										

De aangegeven oppervlakten zijn bruto vloer oppervlakten.
De circulatie is apart geteld.

BLOK A	12	24					1120	568	798	588	1920	1029	6023	1200
expeditie			1	50				50					50	
stock			1	30				30					30	
buurtwinkel			1	338				338					338	
inkom A1			1	127							127		127	
fietsen			1	150			150						150	
traphal A1			2	136							272		272	
kantoren lagen 1-2			2	560		1120							1120	
traphal A2			4	92							368		368	
assistflats lagen 3-4-5-6		24	4	80	25	balkon					1920		1920	600
traphal A3			2	50							100		100	
loften lagen 7-8		6	2	98	40	balkon			588				588	240
traphal A4			3	54							162		162	
luxeflats lagen 9-10-11		6	3	133	60	balkon			798				798	360

PROGRAMMA	won	app	assist	bin	bui	tuin	KANT. VOORZ.	WONINGEN	APPARTEMENTEN	gemeen	TOTAAL	loggia	balkon	dterras
TYPE	aantal	aantal	aantal	lagen	BVO			2,5 laags	groot	mid	klein	assist	M2 BVO	
	st	st	st	m²										

BLOK B	13	18					899	351	1880	907	705	390	4233	48	48	92
grandcafe opdeelbaar			1	351				351					351			
inkomhal B1			1	31								31	31			
traphal B1			3	16								48	48			
app B1.1		3	3	73	6	balkon				219			219	18		
app B1.2		3	3	98	6	balkon			294				294	18		
fietsen B2			1	46								46	46			
doorsteek			1		26							26	26			
inkomhal B2			1	16								16	16			
traphal B2			2	16								32	32			
app B2.1		2	2	75	6	balkon				150			150	12		
app B2.2		2	2	82	6	loggia				164			164	12		
app B2.3		2	2	86	6	loggia				172			172	12		
woningen 15-24	10			140				1400					1400			
doorsteek			1		33							33	33			
lift parking			1	22								22	22			
fietsen B3			1	58								58	58			
inkomhal B3			1	36								36	36			
traphal B3			3	14								42	42			
app B3.1		1	1	106	64				106				106			
app B3.2		2	2	96	6	loggia				192			192	12		
app B3.3		2	2	100	6	loggia				200			200	12		
app B3.4 dakapp		1	1	115	92	dakterras				115			115		92	
woningen 13-14	2			160				320					320			
woning 12	1			160				160					160			

BLOKKEN A - B - C - DE

PROGRAMMA	won	app	assist	bin	bui	tuin	KANT. VOORZ.	WONINGEN	APPARTEMENTEN	gemeen	TOTAAL	loggia	balkon	terras
TYPE	aantal	aantal	aantal	lagen	BVO			2,5 laags	groot	mid	klein	assist	M2 BVO	
	st	st	st	m²										

BLOK C	11	16					920	1620	120	321	857	276	3194	48	12	175
fietsen C1				1	64								64			64
inkomhal C1				1	30								30			30
traphal C1				3	20								60			60
app C1.1			1	1	120	20			120				120			
app C1.2			1	1	76	20					76		76			
app C1.3			2	2	114	6	loggia			228			228	12		
app C1.4			2	2	70	6	loggia				140		140	12		
app C1.5			2	2	68	6	loggia				136		136	12		
app C1.6			1	1	72	54	dakterras				72		72			54
app C1.7			1	1	79	70	dakterras				79		79			70
woningen 3-11	9				140		630		1260				1260			
fietsen C2				1	56								56			56
inkomhal C2				1	24								24			24
traphal C2				3	14								42			42
app C2.1			1	1	78	35					78		78			
app C2.2			2	2	72	6	loggia				144		144	12		
app C2.3			2	2	66	6	balkon				132		132		12	
app C2.4			1	1	93	51	dakterras			93			93			51
woning 2	1				180	105			180				180			
woning 1	1				180	110			180				180			

PROGRAMMA	won	app	assist	bin	bui	tuin	KANT. VOORZ.	WONINGEN	APPARTEMENTEN	gemeen	TOTAAL	loggia	balkon	dterras
TYPE	aantal	aantal	aantal	lagen	BVO			2,5 laags	groot	mid	klein	assist	M2 BVO	
	st	st	st	m²										

BLOK DEFG	16	114					941	2576	2749	6441	1828	1254	15532	338	1124	796
inkom D1		2232		2	27								54			54
traphal D1				6	23								138			138
app D1.1			6	3	106	16	balkon			636			636		96	
app D1.2			6	3	122	18	balkon		732				732		108	
app D1.3			1	1	84	38	balkon				84		84		38	
app D1.4			1	1	82	23	balkon				82		82		23	
app D1.5			1	1	86	23	balkon				86		86		23	
app D1.6			1	1	84	38	balkon				84		84		38	
app D1.7			1	1	84	16	balkon				84		84		16	
app D1.8			1	1	82	16	balkon				82		82		16	
app D1.9			1	1	86	16	balkon				86		86		16	
app D1.10			1	1	84	16	balkon				84		84		16	
inkom D2		2116		1	28								28			28
traphal D2				4	28								112			112
app D2.1			1	1	116	105				116			116			
app D2.2			1	1	108	105				108			108			
app D2.3			3	3	116	18	balkon			348			348		54	
app D2.4			4	4	108	18	balkon			432			432		72	
app D2.5			5	5	84	8	loggia				420		420	40		
app D2.6			4	4	100	18	balkon			400			400		72	
app D2.7			1	1	152	64	dakterras		152				152			64
traphal E1		1360		4	18								72			72
won E1.1 duplex GV		2		2	165	11			330				330	22		
won E1.2 duplex GV		2		2	145	11			290				290	22		
won E1.3 duplex V2		2		2	176	60	daktuin		352				352			120
won E1.4 duplex V2		2		2	158	60	daktuin		316				316			120
traphal E2		1360		4	18								72			72
won E2.1 duplex GV		2		2	165	11			330				330	22		
won E2.2 duplex GV		2		2	145	11			290				290	22		

BIJLAGE 2: IMPRESSIES











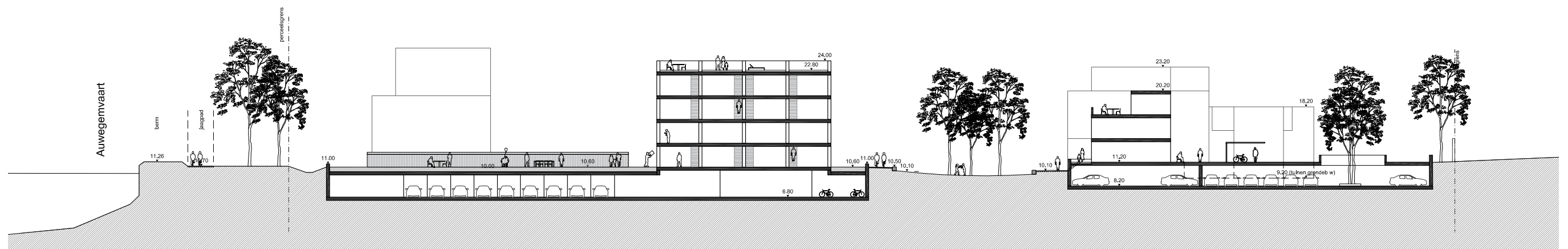




BIJLAGE 3: TERREINSNEDEN



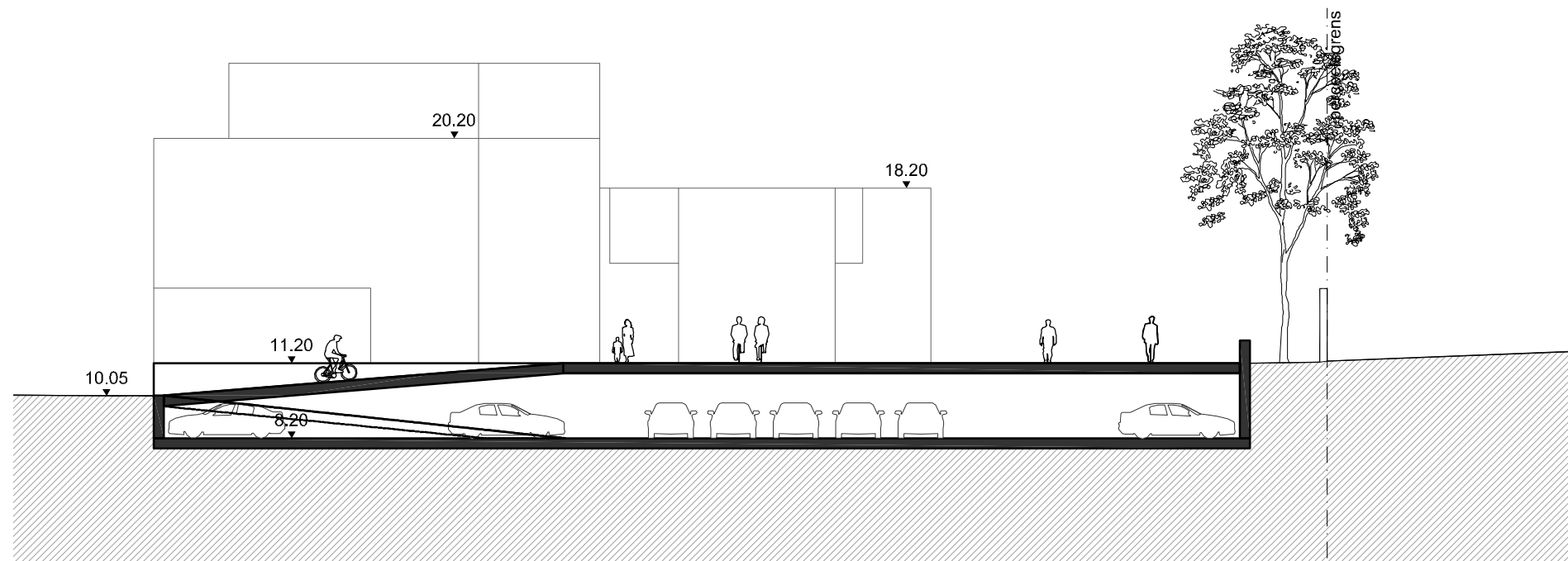
SNEDE A | SCHAAL 1/500



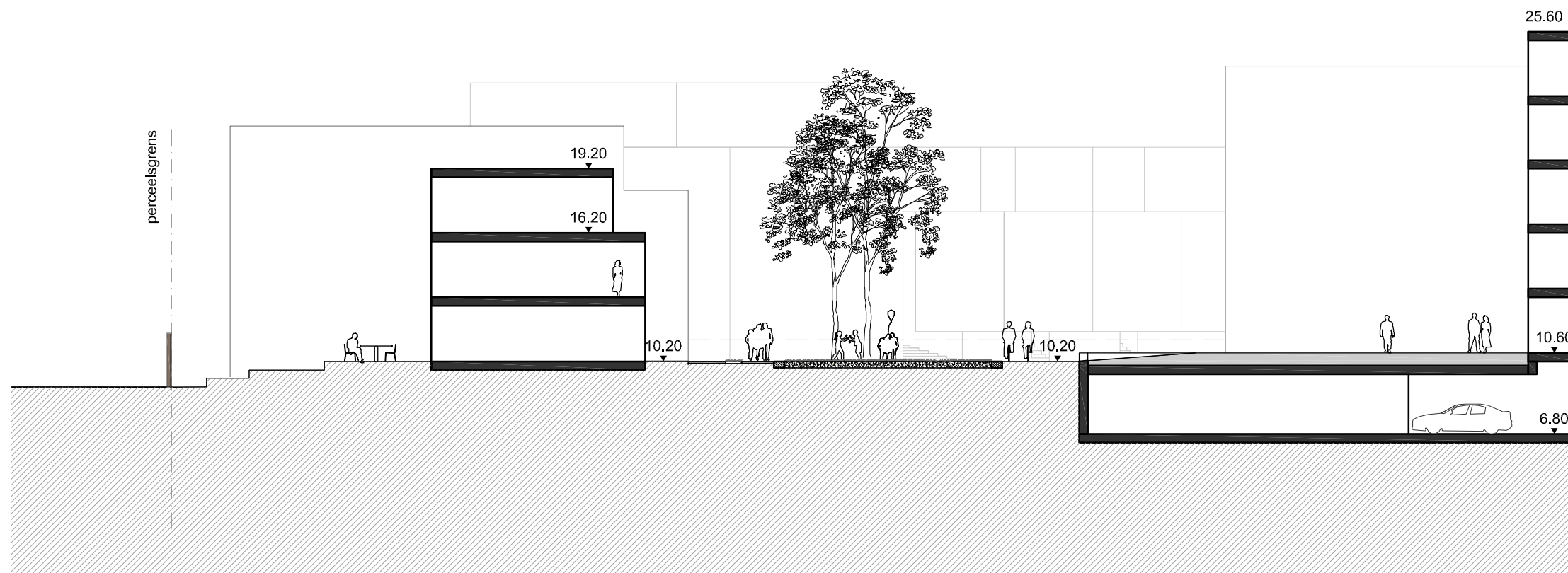
SNEDE B | SCHAAL 1/500

PEILMATEN EN HOOGTEVERSCHILLEN

De nieuwe bouwblokken zijn ontworpen in aansluiting op de bestaande hoogtes en peilmaten. De bestaande niveauverschillen zijn doorgetrokken in het ontwerp van de buitenruimte. Voor een vlotte aansluiting van de volumes onderling zijn de woonblokken op dezelfde hoogte geplaatst. Het terrein helt lichtjes af richting Koningin Astridlaan en Lemmenstraat.



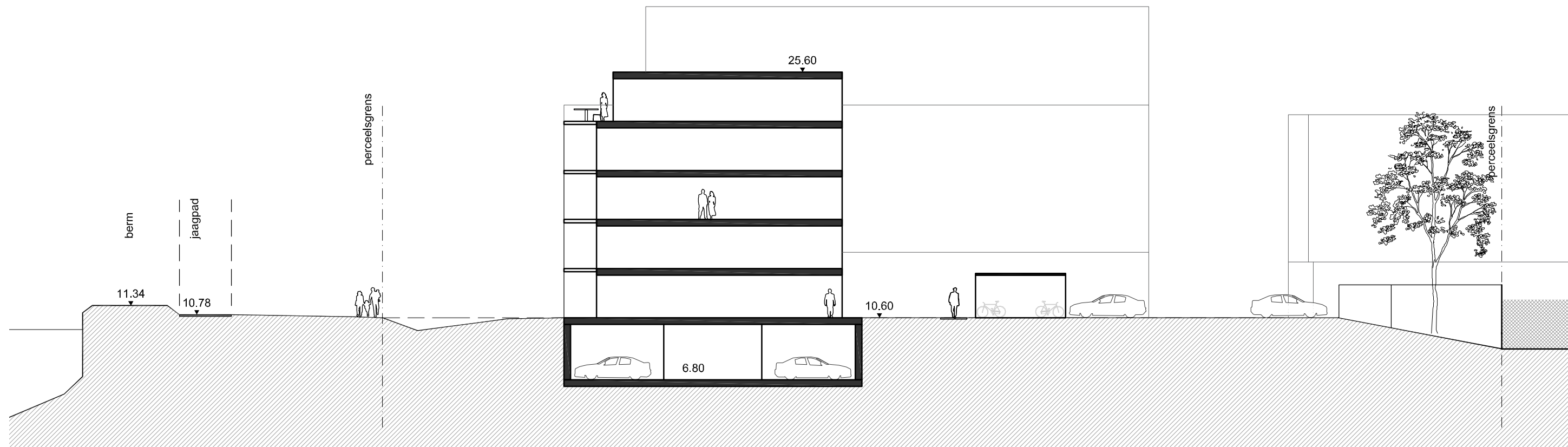
SNEDE B' | SCHAAL 1/200



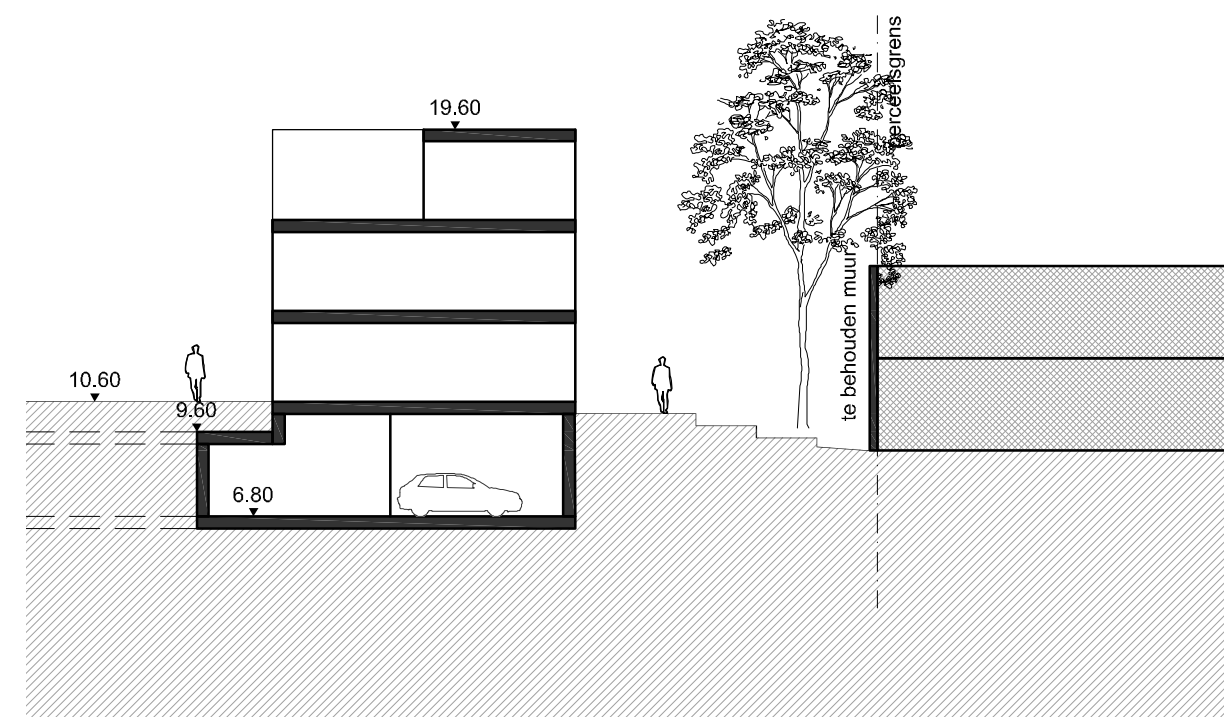
SNEDE C | SCHAAL 1/250

SNEDEN B' - C

BIJLAGE 3: TERREINSNEDEN

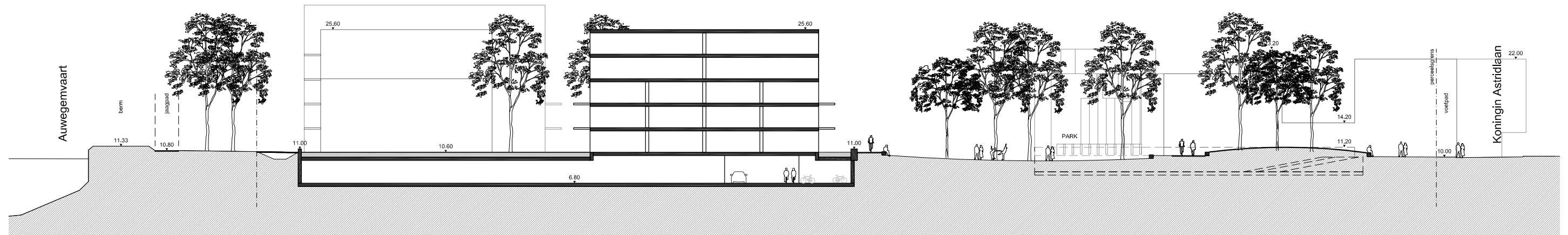


SNEDE D | SCHAAL 1/250

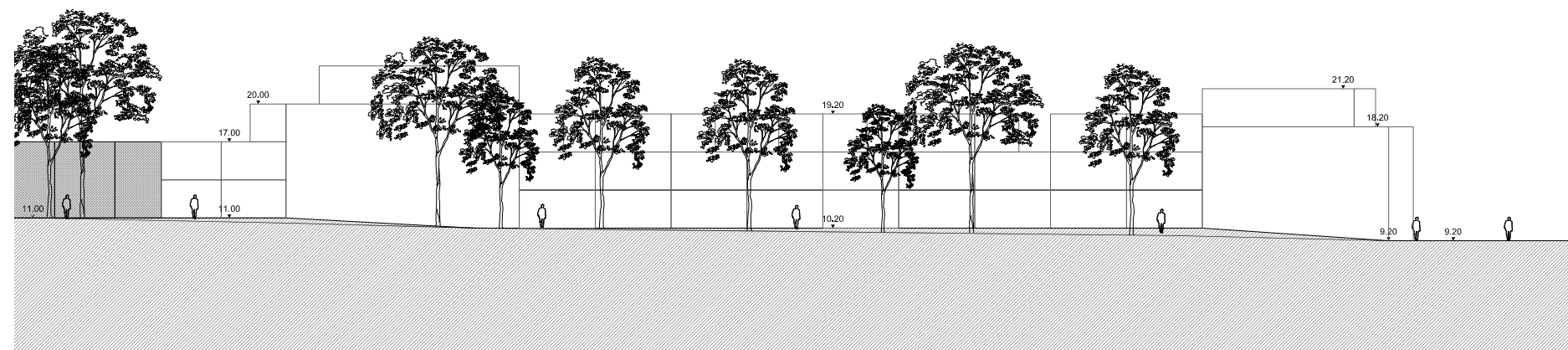


SNEDE E | SCHAAL 1/500

SNEDEN D - E



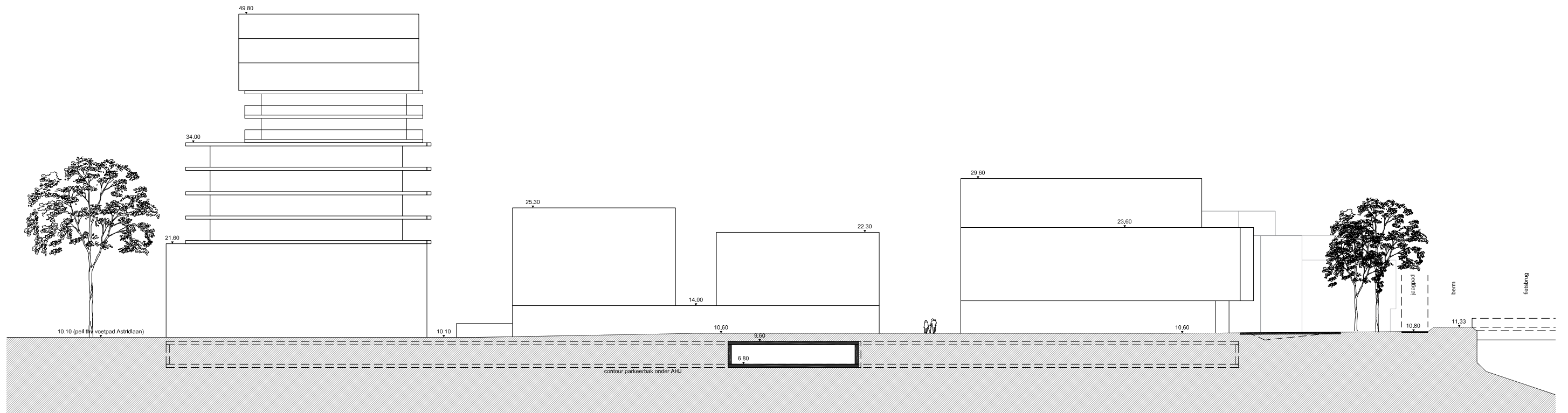
SNEDE F | SCHAAL 1/500



SNEDE G | SCHAAL 1/500

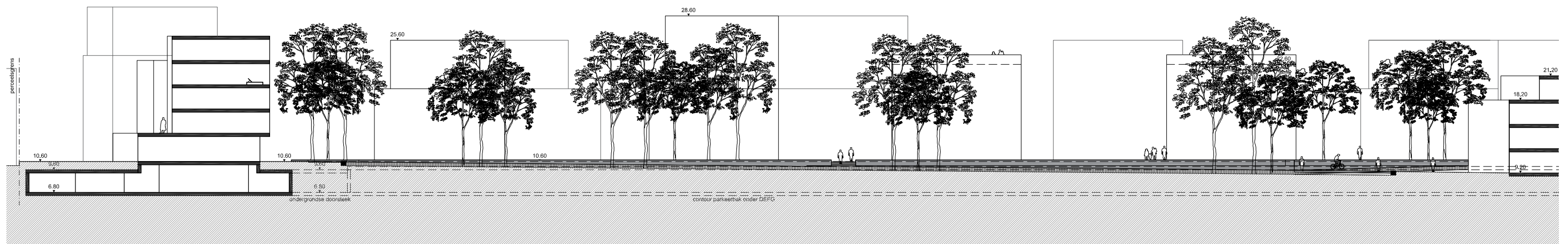
SNEDE F - G

BIJLAGE 3: TERREINSNEDEN



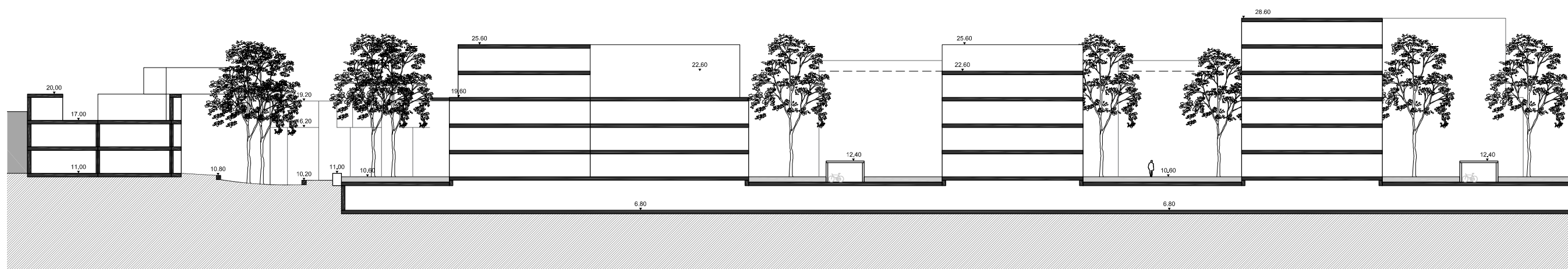
SNEDE H | SCHAAL 1/500

SNEDE J | SCHAAL 1/500

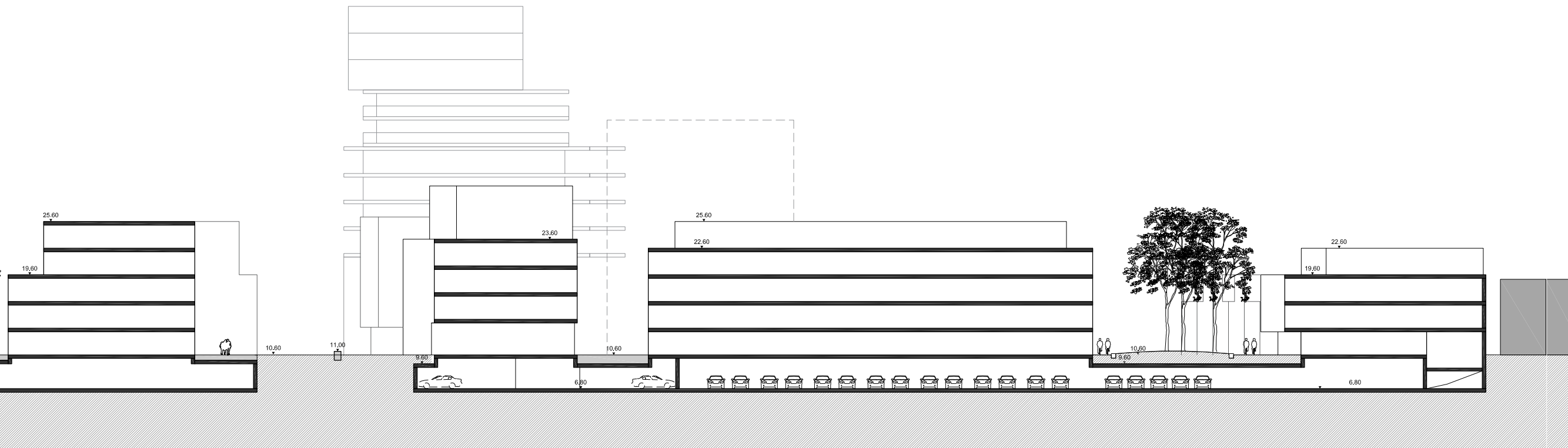


SNEDEK | SCHAAL 1/500

SNEDE H - K



SNEDE J | SCHAAL 1/500



TEAM

ONTWIKKELAAR RE-VIVE

Kleemburg 1
B 9050 Gentbrugge

Nicolas Bearelle
Steven Rosseel

ARCHITECT CREPAIN BINST ARCHITECTURE nv

Vlaanderenstraat 6
B 2000 Antwerpen

Luc Binst
Luc Reyn
Sebastien Delagrance

LANDSCHAPSARCHITECT OMGEVING

Uitbreidingstraat 390
B 2600 Berchem

Luc Wallays
Eric Dessaer

REVIVE
REVITALIZING BROWNFIELDS

OMGEVING
LANDSCAPE ARCHITECTURE URBANISM

**CREPAIN
BINST
ARCHITECTURE**^{NV}

COLOFON ©

DIT PROJECT VALT VOLLEDIG ONDER DE WETGEVING VAN DE AUTEURS-RECHTEN; HET MAG NOCH IN ZIJN GEHEEL NOCH GEDEELTELIJK GEREALISEERD WORDEN IN ZIJN FUNCTIONEEL, CONSTRUCTIEF, TECHNISCH OF ESTHETISCH CONCEPT ZONDER HET UITDRUKKELIJK AKKOORD.

