

Maak Ekeren mee

De stad Antwerpen en
het district Ekeren
nemen de kerkom-
geving onder handen.

Dit is het ontwerp van
Witteveen en Bos
Belgium nv.



Scan vóór 15 juni de
QR-code en laat ons
weten wat je ervan
vindt.



Ekeren



OKRA LANDSCHAPSARCHITECTEN

HERINRICHTING GROTESTRAAT NIJVERDAL

DORPSSTRAAT VAN NIJVERDAL

In 2017 heeft OKRA in opdracht van de gemeente Hellendoorn gewerkt aan het ontwerp voor het centrumgedeelte van de Grotestraat in Nijverdal. Deze dorpsstraat van Nijverdal vormt de verbinding tussen de hogere Sallandse Heuvelrug en het lagere bekken van Regge. Door het autoverkeer en parkeren heeft de Grotestraat haar karakter als dorpsstraat geleidelijk verloren en is getransformeerd in een doorgaande verkeersroute dwars door het centrum. Met de opening van de Twentatunnel in 2015 is het centrum van Nijverdal ontlast van doorgaand verkeer en is ruimte ontstaan voor een nieuwe inrichting.

CO-CREATIE

De herontwikkeling van de Grotestraat is in co-creatie met omwonenden, de gemeente Hellendoorn en het aannemersbedrijf Dusseldorp tot stand gekomen. In een drietal dorpsbijeenkomsten heeft OKRA de verschillende wensen en eisen inzichtelijk gemaakt. Door niet te focussen op de tegenstrijdige belangen maar juist te radeneren vanuit een gemeenschappelijk wensbeeld is het ons gelukt een ontwerp te maken dat door alle betrokken partijen gedragen wordt.

KLIMAATAAPTATIE

In het ontwerp is de voormalige doorgaande verkeersroute getransformeerd in een recreatief, groen en autoluw centrumgebied waar wederom ruimte is voor ontmoeten en verblijven. Hiernaast heeft OKRA integraal oplossingen voor klimaatadaptatie gecreëerd, waaronder ruimte voor waterberging en waterinfiltratie in een wadi. Naast ruimte voor water is ook ruimte gemaakt voor een divers palet aan extra bomen en is het oppervlak aan groene onderbeplanting verdubbeld, waarmee de Grotestraat van Nijverdal optimaal is ingericht voor wisselingen in het klimaat.



Opdrachtgever: Gemeente Hellendoorn
Omvang: 10 ha
Ontwerp: 2017-2018
Realisatie: 2019
Partners: Rots Maatwerk, Dusseldorp ISM



OKRA LANDSCHAPSARCHITECTEN



STADSCENTRUM HENGLO



HET STADSHART OPWARMEN

Tijdens de Tweede Wereldoorlog was Hengelo regelmatig doelwit van bombardementen. Na de oorlog herrees Hengelo als een typische wederopbouwstad, met een mix van sociale woningbouw, moderne bedrijfspanden en stadsvilla's. Het stadscentrum is in de jaren '2000 wederom vernieuwd, maar de openbare ruimte is weinig bekoorlijk en de verblijfskwaliteit is gering. OKRA kreeg van de gemeente Hengelo opdracht om het stadshart van Hengelo weer aantrekkelijk en gezellig te maken.

ERFGOED IN BEWEGING

Geïnspireerd door de voormalige beekjes die het stadscentrum irriteerden en het industriële erfgoed van Hengelo, is een metaforische stalen rivier ontworpen als een ludiek en dynamisch element dat de verschillende plaatsen in het stadscentrum verbindt. Het gootrooster ontvouwt zich als een paperclip door de Enschedesestraat en is een onderscheidend signatuur voor het stadscentrum.

UITNODIGENDE ONTMOETINGSPLAATSEN

Veel aandacht is besteed aan het verbeteren van de verblijfskwaliteit bij de opvallende bezienswaardigheden in het stadshart. Met veelzijdig ontworpen tuinen voor de Lambertuskerk en het stadhuis in Italiaanse stijl heeft het stadshart enkele uitnodigende nieuwe ontmoetingsplaatsen voor bewoners, bezoekers en voorbijgangers.

Opdrachtgever: Gemeente Hengelo
Oppervlakte: 1,86 ha
Jaar: 2019
Realisatie: 2020
L.s.m.: Dusseldorp ISM, Heijmans



OKRA LANDSCHAPSARCHITECTEN

HOUTMARKT KORTRIJK, BELGIË



3x3

De Houtmarkt in Kortrijk omvat drie deelprojecten: de sloop/ nieuwbouw van het woonzorgcentrum St Vincentius, de aanleg van een ondergrondse parkeergarage met 160 plaatsen en de heraanleg van de Houtmarkt en de Lange Brugstraat. Met drie verschillende opdrachtgevers: Stad Kortrijk, Parko agb en St. Vincentius. De prijsvraag is gewonnen door een samenwerkingsverband van OKRA landschapsarchitecten, ZJA en SBE Raadgevende Ingenieurs. Het ontwerp stelt de historische betekenis van de Houtmarkt centraal.

ATTRACTIEF STADSPLEIN

Fascinerend is dat de Houtmarkt zelf een onderdeel is van de rand van de 17e-eeuwse binnenstad, terwijl verschillende elementen in de omgeving nadrukkelijk het signatuur hebben van de 19e-eeuwse gordel. In het ontwerp is deze historische gelaagdheid als concept gekozen voor een hoogwaardig, attractief en leefbaar stadsplein van de 21e-eeuw. Het ontwerp focust op een sterke interactie tussen monumentale gebouwen aan het plein en de centrale open ruimte.

RUIMTE VOOR ONTDEKKING EN VERBLIJF

Het resultaat is een aantrekkelijke ontmoetingsruimte in het binnenstedelijke weefsel. Door de groene uitstraling van de Houtmarkt is een schakel toegevoegd aan de groene gordel met Het Plein en het Begijnhofpark. De plek is zowel voortuin voor de direct onwonenden als een gastvrij toegangsplein tot de historische binnenstad.

Opdrachtgever: Stad Kortrijk
Ontwerp: 2012-2016
Realisatie: 2016
Honorarium: € 115.000,- (incl. BTW)
Gebied: 1,5 ha
L.s.m.: ZJA, A RA



OKRA LANDSCHAPSARCHITECTEN



TUINEN VAN EECKEREN

VISIE

De identiteit van Ekeren is bepaald door haar uitzonderlijke geografische ligging op de grens tussen de polders langs de Schelde en het hoger land. Ooit pronkte de kerk met haar omheinde tuin er vanop haar hoger gelegen plek statig boven het uitgestrekte lager gelegen vlakke estuariene landschap langs de Schelde. Door deze bijzondere ligging kreeg de kerkomgeving een centrale en verbindende rol tussen beide werelden.

Vanuit die rol ontwikkelde de kerkomgeving zich vanzelfsprekend als een complexe verkeersknoep midden in een sterk verstedelijkt gebied. Het krachtige beeld van de kerk met haar omheinde tuin op de grens tussen de polders langs de Schelde en het hoger gelegen land vervaagde echter geleidelijk aan achter het minerale beeld van het dorp.

In het ontwerp van de kerkomgeving wordt ingezet op het herstel van de identiteit van Ekeren waarbij de kerkomgeving opnieuw een centrale en verbindende rol tussen beide werelden wordt. Maar centraliteit en connectiviteit vraagt ruimte en daarom wordt in het ontwerp ingezet op een maximale ontharding en vergroening van de directe omgeving van de kerk.

Door maximaal te ontharden en te vergroenen, in totaal 25%, kan de kerkomgeving ingericht worden als tuin: de "Tuinen van Eeckeren". De tuin vertaalt de ligging van Ekeren in twee beeldkwaliteiten die naadloos in elkaar overgaan en de identiteit van Ekeren terug zichtbaar maakt.

De Tuinen van Eeckeren brengen ruimte voor een nieuw programma. De klemtoon ligt op 'activeren van ontmoeting in een tuin met verschillende vervoersmodi'.



Kaart van de Oosterweelpolder (1701-1800)

GROENSTRUCTUUR

Het ontwerp van de groenstructuur gaat uit van een maximale vergroening in de vorm van een gevarieerd pallet van vaste planten en hoogstammige bomen. De bestaande kwalitatieve bomen worden maximaal gevrijwaard.

De groenstructuur wordt hoofdzakelijk gevormd door een grote tuin rondom de kerk die visueel in verbinding staat met de tuin rond het politiekantoor. De Markt en de Veltwijckstraat worden voorzien van hoogstammige bomen aanvullend op de bestaande.

De tuin bestaat zoals eerder al beschreven, uit twee delen die geleidelijk aan in elkaar overgaan. De tuin is als het ware een samenstelling van twee tuinen met elk een eigen beeldkwaliteit en functionaliteit. In het ontwerp van beide tuinen is rekening gehouden met de oriëntatie van de kerk. Zowel de west- als de oostkant van de kerk wordt voorzien van een tuin die via de zijbeuken van de kerk met elkaar verbinding vindt. De inrichting van beide tuinen is maximaal afgestemd op de overheersende weersomstandigheden.

- West: deze tuin heeft een gezicht richting de Markt. Het is de tuin die zich in de overheersende wind- en neerslagrichting situeert maar die volop van de avondzon geniet. De inrichting en de functie van de tuin is geïnspireerd op de ligging ter hoogte van de historische Oosterweelpolder. De klemtoon in het ontwerp ligt op de inrichting van een plein met verschillende wadi's die als regen- en stormtuin functioneren. De vegetatie voorziet een kleurenpalet van grijs-, beige- en groentinten zoals deze voorkomen in polderlandschappen.
- Oost: deze tuin heeft een gezicht richting de Veltwijckstraat en de tuin van het politiekantoor. De klemtoon ligt er op de bezonning in de ochtend en de namiddag en de ligging in de luwte van de kerk. De vegetatie voorziet in een bloemrijke diversiteit rondom de kerk. Door de visuele connectie met de tuin van het voormalige politiekantoor (Kasteeltje Hof Mertens) ontstaat er ruimtelijk een geheel waardoor de verkeersinfrastructuur minder dominant wordt in het beeld.



Regen- en stormtuin



Stadstuin

WATERSTRUCTUUR

Het ontwerp van de waterstructuur gaat uit van een maximale ontharding en waterbuffering om het publiek domein te vrijwaren van wateroverlast bij een T20 in 2050. Dit komt overeen met een wateropgave van $540 \text{ m}^3/\text{ha}$ en is volgens de gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater en de code van goede praktijken riolering. Volgens de code van goede praktijk hanteren we de Ladder van Lansink:

- Maximaal infiltreren: om afstroom te minimaliseren, wordt in de eerste plaats maximaal onthard in de kerkomgeving. De ontharde zone wordt ingericht als groenzone of wordt voorzien van een waterdoorlatende verharding. Door water maximaal de kans te geven om te infiltreren, wordt de afstroming beperkt en zijn minder grote buffervoorzieningen nodig.
- Bufferen: de regentuin en de stormtuin vormen een dynamisch systeem en staan met elkaar in verbinding. De regentuin vormt de eerste trap in het waterbeheersysteem en ontvangt het water van de Markt. Zowel de regentuin als de stormtuin vullen zich gelijktijdig. Wanneer de waterbufferende capaciteit van de regentuin is bereikt wordt aanspraak gemaakt op de stormtuin om overtollig water door te voeren naar de stormtuin die over een groter waterbufferend vermogen beschikt.
- Hergebruik: de aanzienlijke vergroening heeft tijdens de droge periodes een zekere waterbehoefte. Het water afkomstig van de daken en het publieke domein zal hiervoor aangewend worden. Verder onderzoek is noodzakelijk om de mogelijke inrichting van de stormtuin nader te onderzoeken.
- Vertraagd afvoeren: om deze laatste stap van de cascade te realiseren, wordt een knijpopening voorzien aan het einde van de stormtuin die de connectie vormt met de riolering en het water dat niet meer kan worden gebufferd, afvoert.

In het totaal voorziet het ontwerp ongeveer 540 m^3 buffervoorziening en 3500 m^2 infiltratieoppervlakte in het gehele projectgebied.



Plan met waterstructuur



Plan met waterstructuur

- riool →
- infiltratiekrat
- infiltrerend oppervlak
- afstroomrichting →
- afvoerleiding naar regen- en stormtuin →
- noodoverloop stormtuin →
- buffer

VERKEERSSTRUCTUUR

Voetgangers

In een zone 30 zijn zebrapaden in principe niet nodig, maar gezien de verwachte intensiteiten van gemotoriseerd verkeer en de aanwezigheid van bussen en (lokale) vrachtwagens stellen we voor om de oversteken voor voetgangers toch formeel te organiseren. Om de oversteekbaarheid van de rijbaan bijkomend te verhogen, wordt de zone 30 benadrukt door het beperken van het verschil in hoogte en materiaalgebruik tussen de rijbaan en het voetpad. Het ontbreken van een hoogteverschil zorgt eveneens voor een meer toegankelijke openbare ruimte voor bv. rolstoelgebruikers.

Fietzers

Het faciliteren van de fiets vormt op lokaal en regionaal niveau één van de speerpunten binnen de stimulans van de modal shift. In het projectgebied worden dan ook brede, functionele fietspaden voorzien om vlotte trajecten van en naar alle richtingen te voorzien. Gemengd verkeer is in een zone 30 normaal de standaard, maar om het comfort en de veiligheid van de fietsers op dit drukke traject (met ook bussen en vrachtwagens) te garanderen kiezen we toch voor aparte fietspaden.

De zuidkant van het plein is doorwaadbaar voor fietsers, maar functionele verplaatsingen tussen de Veltwijcklaan en bv. het Klein Hagelkruis of de Dorpsstraat worden via een dubbelrichtingsfietspad aan de noordzijde voorzien. Fietsoversteken, en zeker die in twee richtingen, worden met bijzondere aandacht leesbaar en zichtbaar ingepast. De middeneilanden aan de noord- en oostzijde van het plein verhogen de oversteekbaarheid voor fietsers. Er worden een 60-tal fietsparkeerplaatsen voorzien, verdeeld over het pleintje aan de Steenstraat en het pleintje aan de Veltwijcklaan. Deze worden in het ontwerp voorlopig overdekt door bomen, maar kunnen indien gewenst ook van een echt afdak voorzien worden. Aan de noordzijde van het plein kunnen waar nodig nog extra fietsbeugels geplaatst worden. In het algemeen is de capaciteit eenvoudig op te schalen afhankelijk van de vastgelegde behoefte tijdens de ontwerpfase.



Voetgangersstromen



Fietsverkeer: fietspad en fietsenstallingen

Autoverkeer

De zone 30, die momenteel niet zo ervaren wordt, en het verblijfskarakter van de kerkomgeving wordt benadrukt door het beperken van het verschil in hoogte en materiaalgebruik tussen de rijbaan en het voetpad. De lagere snelheid, de smallere rijbaan en het elimineren van afslagstroken zullen de aantrekkelijkheid van het centrum van Ekeren als sluiproute enigszins verminderen. De bereikbaarheid blijft wel voldoende gegarandeerd, volgens de wegcategorisering.

Wat betreft parkeren wordt ongeveer de helft van de huidige parkeercapaciteit in het projectgebied zelf behouden. De focus van de parkeerplaatsen zal daarbij liggen op deelwagens, elektrisch laden, mindervaliden, laden en lossen en eventueel Shop & Go-plaatsen om de rotatie hoog te houden. Vanwege de grote druk op de beschikbare ruimte en de wens tot vergroening en activering, worden er niet meer plaatsen ingepast. De karakteristieken van deze locatie doen ook geen grotere parkeervraag voorzien. Een verhoogde rotatie en extra parkeerplaatsen voor fietsers en deelmobiliteit doen de nood aan capaciteit voor wagens ook dalen. Qua aanbod zijn er daarnaast in de omgeving nog voldoende alternatieve opties (Kristus-Koningplein, Veltwijckpark, station). Meer en meer studies (o.a. van de CROW) duiden ondertussen ook op het geringe belang van parkeerplaatsen t.o.v. het grotere effect van een kwalitatieve openbare ruimte op maat van actieve weggebruikers over een gunstige context voor lokale handelaars.



Autoverkeer: rijweg, parkeerplaatsen, laad- en losplaats

Openbaar vervoer

De buslijnen kennen vanwege de afwezigheid van een tram en de niet-centrale ligging van het treinstation een zeer belangrijke functie in het centrum van Ekeren. De breedte van de nieuwe rijbaan (3,60m) wordt overal voorzien op een vlotte passage van bussen met eenzijdig parkeren. De drie huidige bushaltes worden gereduceerd tot twee bushaltes om het collectief vervoer te centreren en de ruimte in het projectgebied efficiënt te benutten. De bestaande noordelijke halte wordt opgenomen in de oostelijke halte en krijgt zo dezelfde lijnbediening als de westelijke halte. Door het opsplitsen van de N114 in het zuiden, zijn minimaal twee bushaltes vereist. Bussen zullen halteren op de rijbaan om de doorstroming van het openbaar vervoer op te krikken. De beperkte vertraging voor (vracht)wagens als gevolg daarvan kan helpen in het ontraden van doorgaand verkeer door Ekeren-centrum. De halte-infrastructuur wordt ingericht volgens de richtlijnen van de Lijn met betrekking tot toegankelijke haltes.

Slimme schakels

De twee frequent bediende bushaltes geven elk aanleiding tot het inpassen van een slimme schakel of hoppinpunt. Door het benodigde programma van een lokaal hoppinpunt te splitsen over twee locaties vergemakkelijkt de ruimtelijke inpasbaarheid ervan. De bushaltes vormen samen met parkeerplaatsen voor deelwagens en elektrisch laden en de eerder besproken fietsenstallingen, slimme schakels binnen de duurzame mobiliteitsketen. De twee pleintjes (Steenstraat en Veltwijcklaan) kennen bovendien nog voldoende ruimte om bijkomende diensten toe te voegen zoals deelsteps, -fietsen of -scooters of een pakjesautomaat. Indien nodig kunnen op het pleintje aan de Veltwijcklaan nog extra parkeerplaatsen voor (deel)wagens toegevoegd worden. De slimme schakels zullen volgens de huisstijl Hoppinpunten ingericht worden.

Hulpdiensten

De bereikbaarheid voor hulpdiensten vormt in iedere herinrichting van de openbare ruimte een belangrijk aandachtspunt. De smallere rijbaanbreedtes in het ontwerp worden op de meeste plaatsen gecompenseerd door de door hulpdiensten overrijdbare ruimte daarrond vanwege het wegnemen van het hoogteverschil tussen rijbaan en voetpad. Daarnaast kunnen de brede fietspaden in geval van nood ook gebruikt worden door prioritaire voertuigen en is de kerk langs verschillende kanten bereikbaar.



Collectief vervoer: bussen, deelfietsen en deelauto's



Klimaatwadi in Grotestraat Nijverdal (OKRA landschapsarchitecten).



Fortstraat Mortsel (OKRA landschapsarchitecten).



Sopron Castle District Revitalization (Hetedik Műterem).



Dorpsgaanderij Brakel (BRUT architecten).



Kerkplein Lambertusbasiliek Hengelo (OKRA landschapsarchitecten).