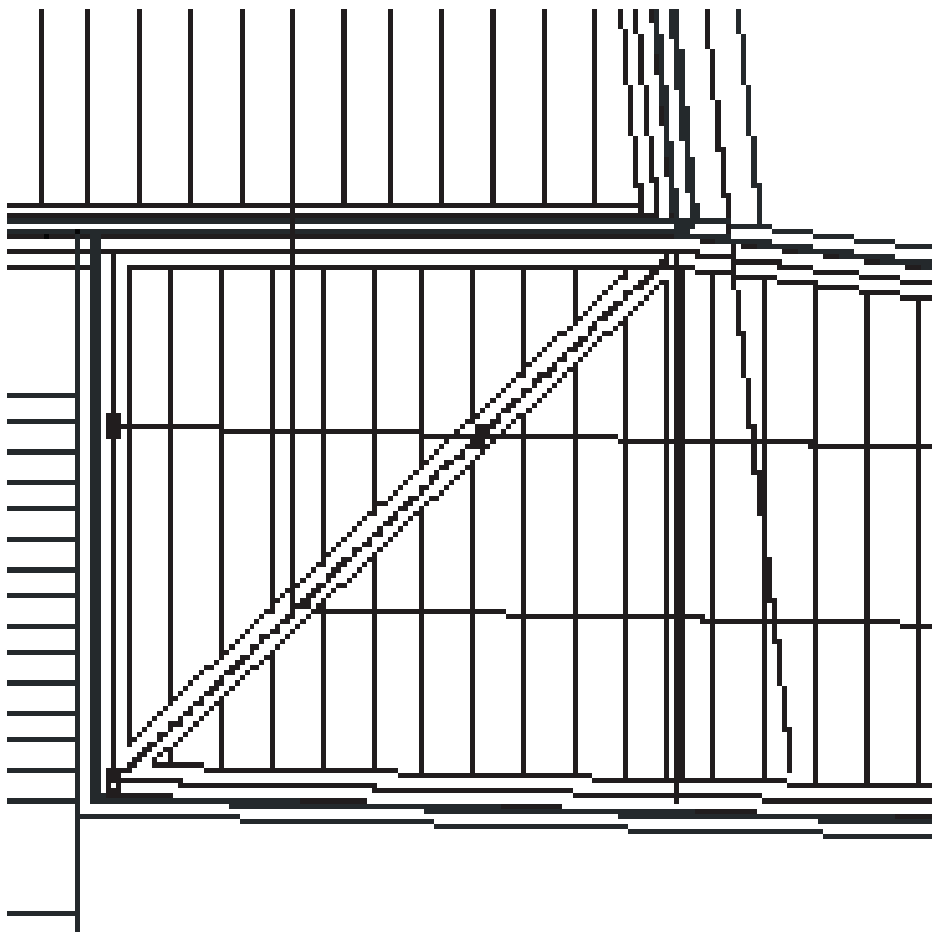


CIVIC ARCHITECTURE

SELECTED WORKS 2017-2018

CITIES & TERRITORIES

TRACTEBEL



Selected Works

Brug Maria Hendrikapark, Oostende

- 04 -

Noorderlaanbrug, Antwerpen

- 14 -

Passerelle toegangspark, Gentbrugse Meersen Gent

- 22 -

Brug Leidoortocht, Wervik

- 32 -

Paviljoen Vuurplaats, Weide Kortrijk

- 42 -

Fietsbrug, Nevele

- 48 -

Onderdoorgang Hardenvoortviaduct, Antwerpen | Onderdoorgang Turnhoutsepoort, Antwerpen | Londenbrug, Antwerpen
| Bruggen Oude Dokken, Gent | Paviljoen stationsomgeving, Ieper | Kunstwerken Missing Link Noord Zuid Kempen, Geel -
Kasterlee | Sportkooi en brugomgevingen, Kortrijk | Fietstunnel Westelijke stadsring, Kortrijk | Zennegatbrug, Mechelen |
Parking Kaïrostraat, Oostende | Velodroom, Oostende | Aansluitingscomplex R4, Rieme |

BRUG MARIA HENDRIKAPARK

Oostende

“In de natuurlijke omgeving van het Maria Hendrikapark wordt een sober en evident ogend kunstwerk gerealiseerd dat een belangrijke schakel vormt in een bovenlokale wandel- en fietsroute van de Stad Oostende.”



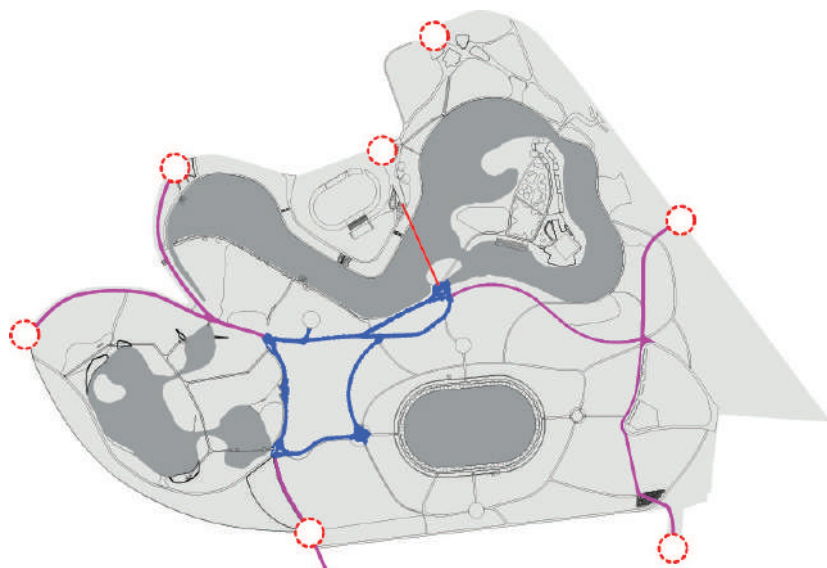
OPDRACHT

periode	2004-2005
kencijfers	72m overspanning
opdrachtgever	Stad Oostende Eli Devriendt (eli.devriendt@oostende.be)
opdrachthouder	TRACTEBEL Bart Van Gassen (bart.vangassen@tractebel.engie.com)
samen met	360 architecten
opdracht	van ontwerp tot uitvoering
uitvoeringsbedrag	€ 800.000
awards	staalbouwprijs 2006

06



OPZET



Deze voetgangers- en fietsersbrug is een belangrijke schakel in de nieuwe hoofdstructuur die geïntroduceerd wordt bij de renovatie van het Maria Hendrikapark in Oostende. Enerzijds zorgt zij voor een vlotte verbinding voor fietsers en voetgangers vanaf de zeedijk en het centrum van Oostende naar de wijken Meiboom, Konterdam, ... en verder naar Gistel en het Krekengebied. Anderzijds zorgt de brug ook voor een andere perceptie en een ander gebruik van het park.

De brug creëert een optimale verbinding tussen de hoofdtoegang van het Maria Hendrikapark aan de velodroom (er komt een infoloket, bestaande gratis fietsverhuur krijgt een nieuwe infrastructuur ...) en de andere delen van het park. De brug sluit op zijn zuidelijkste punt dan ook aan op het centrale pad van het park, de "aleph". Dit betekent ook dat het park en haar verschillende onderdelen beter toegankelijk wordt vanaf de randparking.

Naast dit 'functionele' aspect heeft deze brug ook een 'esthetische' dimensie. Van op de brug wordt de omgeving van de Koninginnevijver op een gans andere manier ervaarbaar. Het water oversteken geeft indrukwekkende zichten op het park, op de Koninginnevijver en op de watertoren. Bij het ontwerp van de brug wordt er ook voldoende rekening gehouden met het zicht op de brug vanuit de omgeving. Er is bewust gekozen voor een zeer slanke brug die niet de ganse omgeving gaat domineren. Net de 'lichtheid' van de brug zal deze brug bijzonder maken.

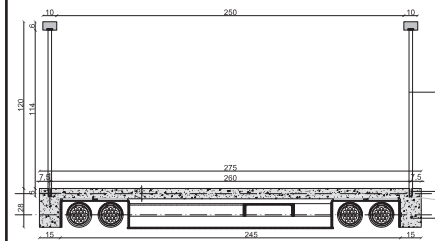
KRACHTLIJNEN

o8



Brugdek
| foto Kristien Daem

DWARSPROFIEL

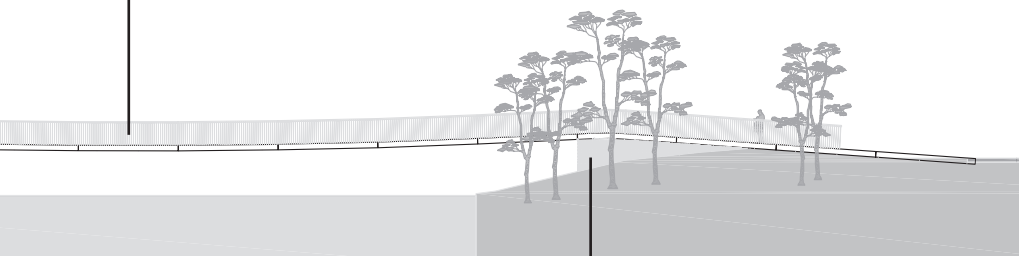


LENGTEPROFIEL

Het lengteprofiel van de hangbrug is een combinatie van enkele randvoorwaarden: noodzakelijke hoogte voor de passage onder de brug zowel op het water als op de oever, een maximaal hellingspercentage voor fietsers, en een maximaal haalbare doorhang van het brugdek.



Brug over de Koninginnevijver
| foto Jan Kempenaers



09



Landhoofd
| foto Kristien Daem

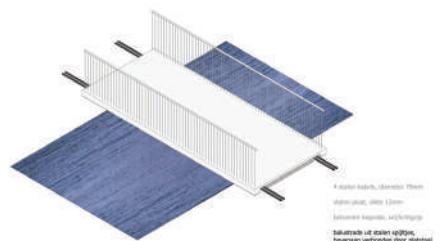
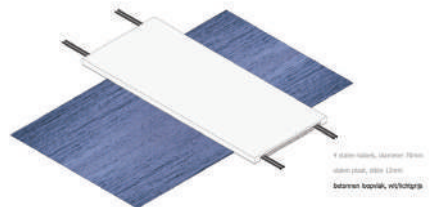
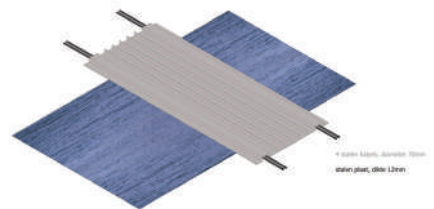
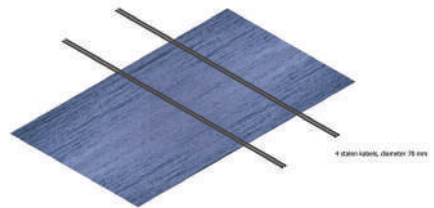
MATERIALISATIE BRUG & LANDHOOFD

Het brugdek is uitgevoerd in steen als een visuele voortzetting van de hoofdpaden. De balustrades verlengen zich geschrinkt en lopen op die manier het landschap van het park in

ZOOM | constructie hangbrug

De brug wordt gereduceerd tot zijn essentie: loopvlak dat zich uitstrekt van oever tot oever. De structuur wordt in het loopvlak geïntegreerd, in de vorm van opgespannen kabels. Het loopvlak neemt de elegante vorm aan van de natuurlijke kettinglijn en overspant zo met een dikte van 28 cm een afstand van 72 m.

Vier staalkabels met diameter 70mm vormen een natuurlijke kettinglijn over 72 meter. Daarover worden waar stalen cassettes (dikte 12mm) overheen gelegd. Deze cassettes ondersteunen op hun beurt een passtuk in prefabbeton in lichtgrijs. De stalen spijlenbalustrade wordt bovenaan verbonden door platstaal.

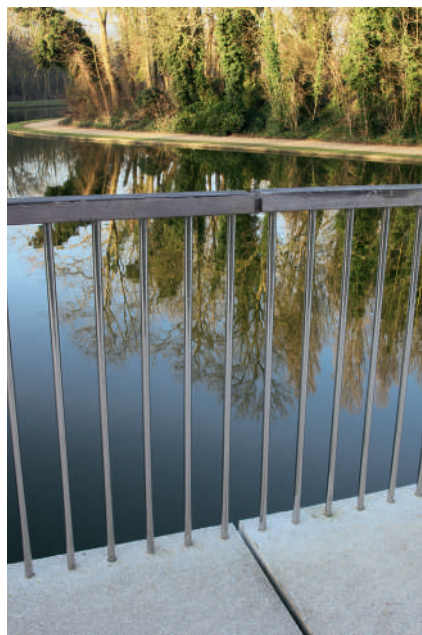




Constructie brug
| 5 april 2006



Constructie brug
| 5 april 2006



Detail balustrade
| foto Jan Kempnaers



Onderzijde van de brug
| foto Jan Kempnaers

12



Gebruik onder de brug
| foto 360 architecten



Gebruik onder de brug
| foto Kristien Daem



Landhoofd
| foto Kristien Daem

13



Brug over de Koninginnevijver
| foto Kristien Daem

NOORDERLAANBRUG

— Antwerpen —

“In functie van het stimuleren van de scheepvaart op het Albertkanaal wordt de Noorderlaanbrug verhoogd en verbreed. De zuidelijke kade onder brug wordt ontworpen als lichtrijke ontmoetingsruimte met toegang tot de brug.”



OPDRACHT

periode	2006-2010
kencijfers	2 bruggen (trambrug en wegbrug) overspanning: 50m-80m-50m doorvaarhoogte 9.1m
opdrachtgever	BAM NV Philip-Carl De Corier
opdrachthouder	TV SAM (Tractebel - Sweco - Arcadis) Frank Vanhulle (frank.vanhulle@tractebel.engie.com)
advies	De Smet - Vermeulen Architecten (HDSPV)
opdracht	Architecturale uitwerking ontwerp en opmaak bestek
uitvoeringsbedrag	€ 35.000.000



OPZET

Dit project is een onderdeel van het Masterplan Project Bruggen Albertkanaal en maakt tevens deel uit van het toekomstig voorstедelijk tramnet tot de eerste gordel van de randgemeenten.

De nabije omgeving van de Noorderlaanbrug – de omgeving Antwerpen Noord – wordt gekenmerkt door een zeer grote dynamiek. De zone rond Spoor-Noord, het Eilandje en station Luchtbal is volop in transformatie. De Noorderlaanbrug bevindt zich middenin deze zone en dient als een logische schakel voort te bouwen op of in te pluggen op de verschillende toekomstplannen.

Geselecteerd als één van de territoriale boulevards van de stad is de Noorderlaan drager van een belangrijke openbaar vervoersas (tramlijn Ekeren). In functie van het maximaliseren van de lichtinval onder het brugdek, en het streven naar een vlot werkbaar

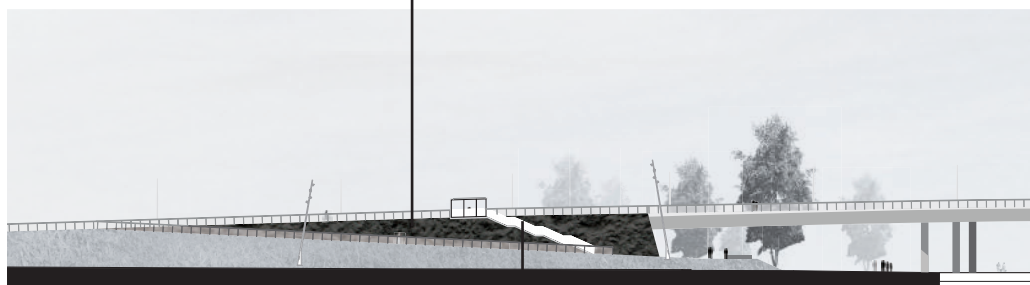
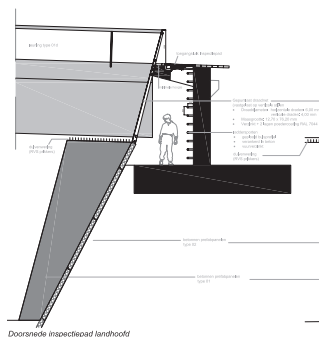
fasering is geopteerd de doorsnede van de brug op te bouwen uit twee gescheiden delen. De 2x2 rijweg bevindt zich op het westelijke brugdek, de vrije tram- en busbaan op het oostelijke.

Aan de buitenzijde van beide brugdekken is telkens een dubbelrichting fiets- en voetpad voorzien. Zowel het oostelijke fietspad, als de tram/bushalte op de aanloophelling wordt respectievelijk met een fietshelling en trap aangesloten op de zuidelijke kade van het Albertkanaal, waar de stad het doortrekken van de groene structuur van de Singel heeft gepland.

KRACHTLIJNEN

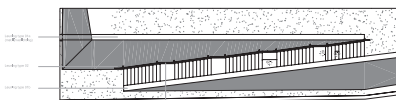
LANDHOOFD

De zijoverspanningen worden vergroot waardoor er meer ruimte komt voor passage langs het kanaal onder de brug. Het landhoofd wordt afgewerkt met elementen in architectonisch beton. Het antracietkleurig geëst beton werd gegoten op structuurmatten met rotsstructuur.



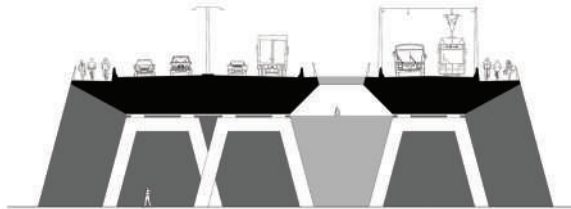
TRAPPENPARTIJ

Via een flauwe trappenpartij onder de brug en een steilere trap langs de keurmuren wordt een verbinding gemaakt tussen de zuidelijke kade en de brug.

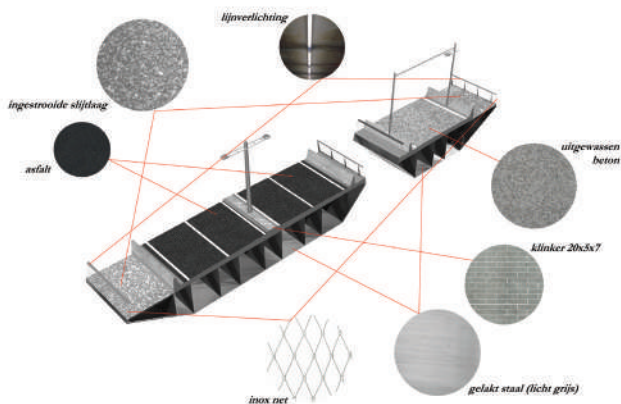


PIJLERS

De pijlers worden vormgegeven als portieken met een verbrede voet. Ze worden geschrinkt ten opzichte van elkaar geplaatst en geven op die manier de onderliggende ruimte vorm.

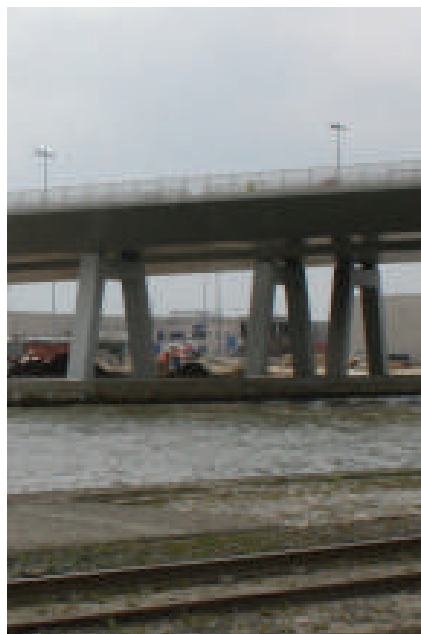


19



MATERIALISATIE

De brug heeft langs weerszijden een ruime overkraging voor fietsers en voetgangers. Het brugdek wordt er voorzien van ingestrooide slijtlaag, de valbescherming bestaat uit een inox net met ingewerkte lijnverlichting.



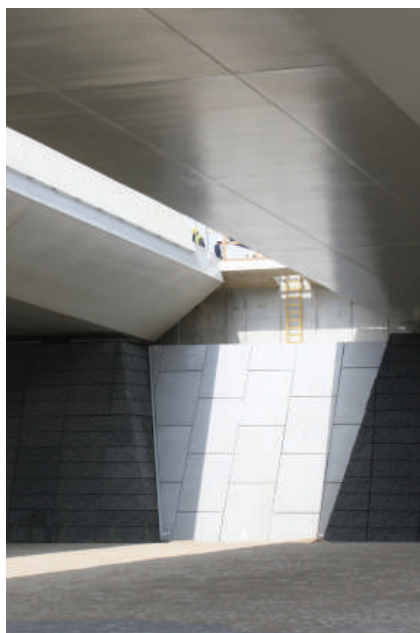
Brugpijlers als portieken
| 26 april 2010



Stalen kokerbrug met inox valbescherming
| 26 april 2010



Trap en bushalte
| 22 juni 2010



Ruimte tussen de twee bruggen
| 26 april 2010



Noorderlaanbrug over het Albertkanaal
| 26 april 2010

21



Brughoofd
| 18 juni 2010

PASSERELLE TOEGANGSPARK

Gentbrugse Meersen, Gent

“De passerelle zorgt voor een veilig traject van west naar oost dat integraal toegankelijk is. Door de asverschuiving ter hoogte van de kruisingen wisselt het perspectief van op de passerelle en ontstaan informele ontmoetingsruimtes.”



OPDRACHT

periode	2009-2011 (studie) 2012-2014 (uitvoering)
kencijfers	passerelle met lengte 220m
opdrachtgever	Stad Gent - Sara Verbeeren (sara.verbeeren@stad.gent)
opdrachthouder	TRACTEBEL Bart Van Gassen (bart.vangassen@tractebel.engie.com)
opdracht	van ontwerp tot uitvoering
ereloon	€ 345.555 (volledige inrichting Gentbrugse Meersen)
uitvoeringsbedrag	€ 4.500.000 (volledige inrichting Gentbrugse Meersen)
awards	Nominatie prijs publieke ruimte 2015



OPZET

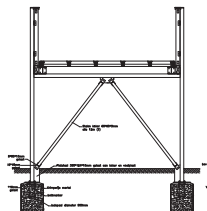
Het toegangspark vormt de toegang tot de Groenpool Gentbrugse Meersen, gelegen in de bocht van de Schelde. De passerelle maakt deel uit van de hoofdpadenstructuur. De loopbrug zorgt op een cruciale plek voor een veilig traject in het park van west naar oost dat integraal toegankelijk is.

Deze passerelle loopt over ontoegankelijk terrein van het park: de walgracht van Rattendaele, het microreliëf van het kraakbos en een nat open gebied in volle spontane ontwikkeling.

De passerelle is opgebouwd uit een combinatie van hout, staal en beton. Dit sluit aan bij het materialenpalet dat voor heel het gebied gebruikt wordt. Het combineren wordt ingezet om de constructie maximaal in te schrijven in de natuurlijke context aan de hand van een lichte constructie, mooi en duurzaam verouderende materialen, en een transparant

en gevarieerd beeld. De materiaalkeuze houdt rekening met verschillende aspecten zoals comfort (stroef en vlak loopdek), duurzaamheid (goed verouderend, weinig onderhoud, water- en lichtdoorlatend) en budget (standaardelementen, elk materiaal inzetten waar het constructief het meest geschikt voor is).

KRACHTLIJNEN



TYPEDWARSPROFIEL

De passerelle heeft een breedte van 3m en bestaat uit standaard modules (betonroosters) opgelegd op een stalen draagstructuur.



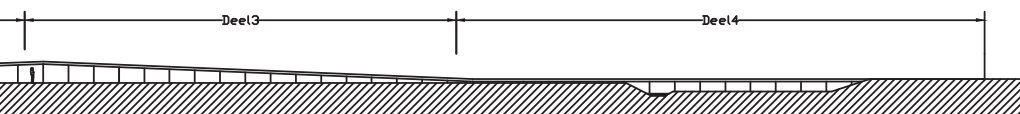
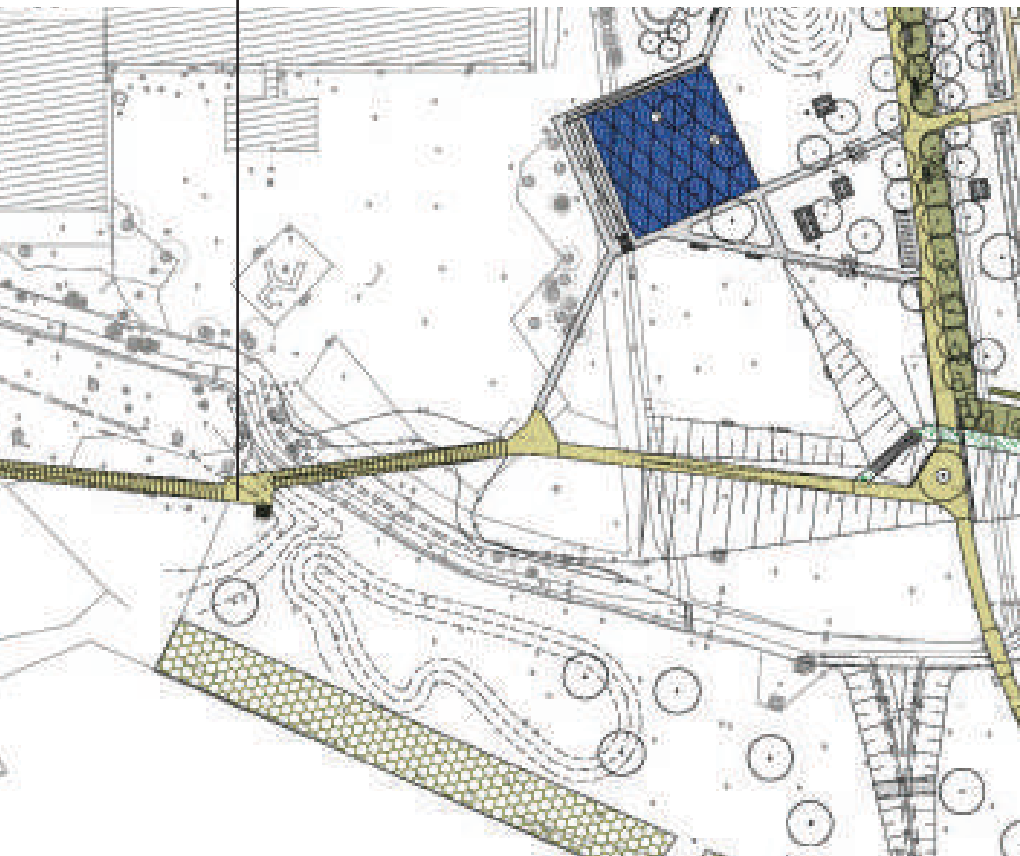
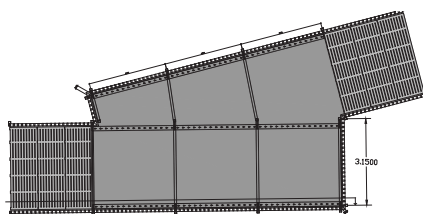
LENGTEPROFIEL

Het lengteprofiel van de passerelle gaat zeer flauw op en neer om een extra boeiende beleving te krijgen die tegelijk ook aansluit op de hoofdpaden.



KRUISINGSPLAATS

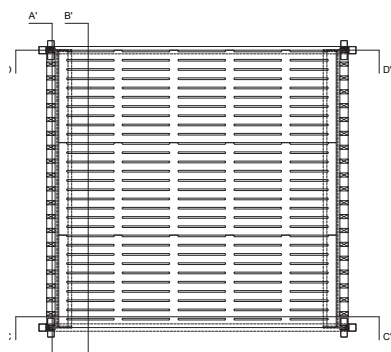
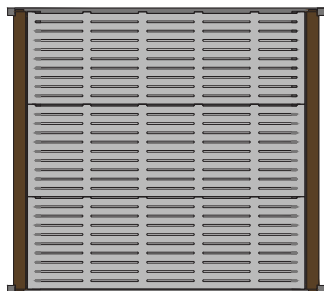
De passerelle bestaat uit verschillende rechte stukken die aan elkaar zijn gekoppeld d.m.v. een kruisingsplaats. Deze ruimte geeft middels een trap toegang tot de lagergelegen natte gronden. Door de asverschuiving t.h.v. de kruising wisselt het perspectief vanop de passerelle en ontstaan informele ontmoetingsruimtes.



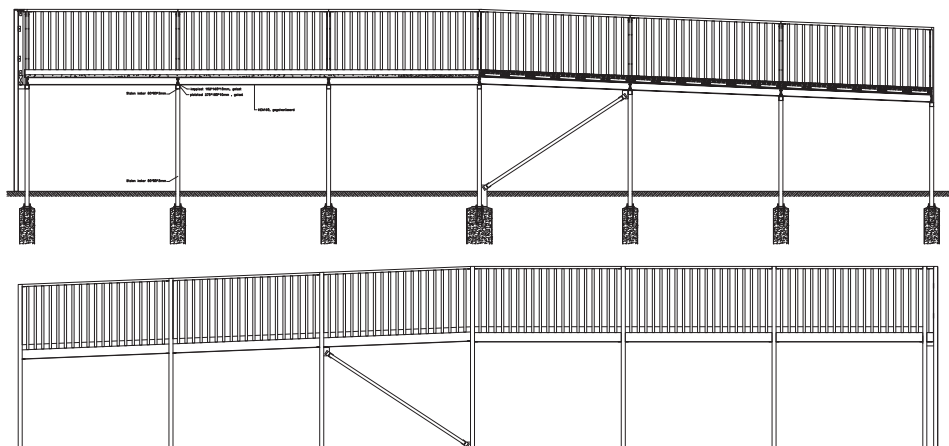
ZOOM | constructie passerelle

De constructie bestaat uit stalen portieken die in de werkplaats vervaardigd worden. Deze portieken bestaan uit verticale kokerprofielen waartussen een dwarsdrager gelast wordt. De portieken worden ingeklemd in een betonnen fundering en parallel aan elkaar opgesteld op regelmatige tussenafstand.

Het dek van de passerelle bestaat uit betonnen prefabroosters die eenvoudig opgelegd worden op de langsliggers. Het betonnen loopvlak sluit qua materiaalgebruik aan met het hoofdpadennet van het park en zorgt voor een maximaal comfort (vlak, voldoende stroef...). Het is ook een duurzaam materiaal om te gebruiken in de context van een bos. Het is robuust en vraagt weinig tot geen onderhoud. De roosterstructuur maakt het mogelijk om water onder de passerelle te laten doordringen waardoor ook begroeiing maximaal kan aansluiten tegen en onder de passerelle.



Detail loopdek



Zijaanzicht passerelle



Plaatsing van de stalen portieken
| 2 februari 2014



Plaatsing van betonnen prefabroosters
| 5 februari 2014



Plaatsing van houten spijlenbalustrade
| 25 februari 2014



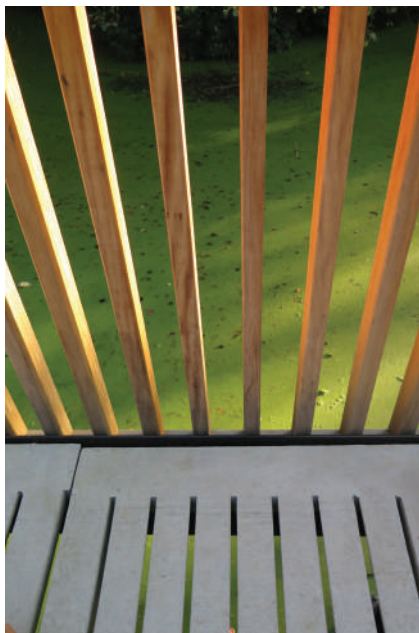
Aansluiting trap op passerelle
| 25 september 2014



Asverschuiving van de passerelle
| 25 september 2014



Uitwerking asverschuiving
| 28 maart 2014



Detail balustrade op betonrooster
| 25 september 2014



Opening van het park
| 18 mei 2014



Opening van het park
| 18 mei 2014

BRUG LEIEDOORTOCHT

Wervik

“Voor de herinrichting van de Leiedoortocht te Wervik wordt een integraal plan opgemaakt voor de vernieuwing van de publieke ruimte: een nieuwe asymmetrische tuikabelbrug over de Leie vormt de blikvanger in de groene vallei en het centrum van de grensgemeenten Wervik (BE) en Wervicq Sud (FR).”



OPDRACHT

periode	2009-heden
kencijfers	tuikabelbrug 73m lengte hernieuwen kades 930m
opdrachtgever	Waterwegen en Zeekanaal NV, afdeling Bovenschelde Stefaan Gysens (stefaan.gysens@wenz.be)
opdrachthouder	TRACTEBEL Dietlinde Verhaeghe (dietlinde.verhaeghe@tractebel.engie.com)
opdracht	ontwerp en uitvoering van een brug, als onderdeel van een totaalopdracht inclusief masterplan, publieke ruimte, nautica tot en met uitvoering
ereloon	€ 804.000 (volledige Leiedoortocht)
uitvoeringsbedrag	€ 14.500.000 (volledige Leiedoortocht)



De herinrichting van de Leiedoortocht in Wervik kadert in het Europese Seine-Schelde-project dat een trans-Europees netwerk voor transport (over het water) wil realiseren. In Vlaanderen loopt het traject in hoofdzaak via de Leie en de Ringvaart rond Gent naar het kanaal Gent-Terneuzen. Ter hoogte van de doortocht van de Leie tussen Wervik (BE) en Wervicq Sud (FR) dient de Leie verbreed en verdiept worden voor de doorvaart van Klasse Vb schepen, er wordt een nieuwe brug gebouwd en een kruisingsplaats aangelegd. Deze werken van functionele aard gaan gepaard met een volledige nieuwe aanleg en inrichting van de Leieoevers en de publieke ruimte ter hoogte van de brug aan zowel Belgische als Franse zijde.

Er wordt een integraal plan voorgesteld. Naast de bouw van de kaaimuren met jaagpaden en een nieuwe brug, worden een aantal nieuwe publieke plekken ontworpen: de

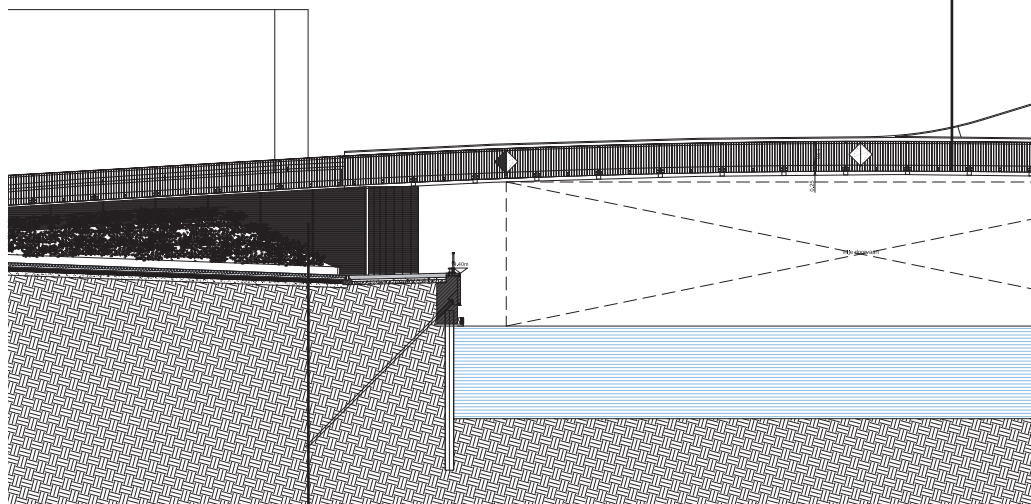
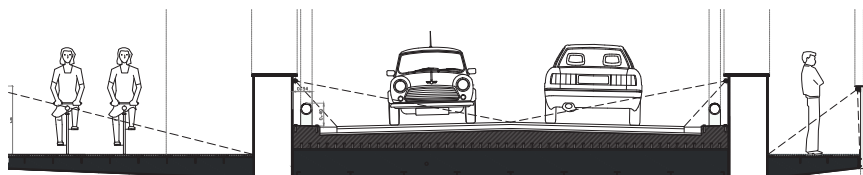
Vrijdagsmarkt, een parking en fietsknooppunt, een verborgen tuin (in FR) en een groene zone aan de kruisingsplaats.

Vanuit structurele doeleinden en ruimtelijk oogpunt wordt een asymmetrische tuibrug ontworpen. De tui van de asymmetrische brug positioneert zich aan de andere kant van de Leie ten opzichte van de kerk. De kerk vormt een sterke identiteit binnen de stedelijke wanden van Wervik, de tui van de brug vormt een blikvanger in de groene vallei.

KRACHTLIJNEN

DWARSPROFIEL

De brug bestaat uit twee stalen langsliggers (balken) die op twee pijlers rusten en heeft twee tuinen ter hoogte van de pijlers. Tussen de balken wordt het wegdek met asfalt top laag opgespannen (betonnen plaat op stalen dwarsdragers). De voet- en fietspaden worden in uitkraging aan de buitenzijde van de balken bevestigd. Het wegdek van de paden bestaat uit een lichte open roostering (met hars bekleed kunststof latwerk): dit laat toe de dikte van de paden sterk te reduceren en tegelijk zijn deze paden lichtdoorlatend naar onder toe. Waar de auto's tussen de liggers rijden, hebben de fietsers en voetgangers aan de buitenzijde een onbelemmerd zicht op de Leie.

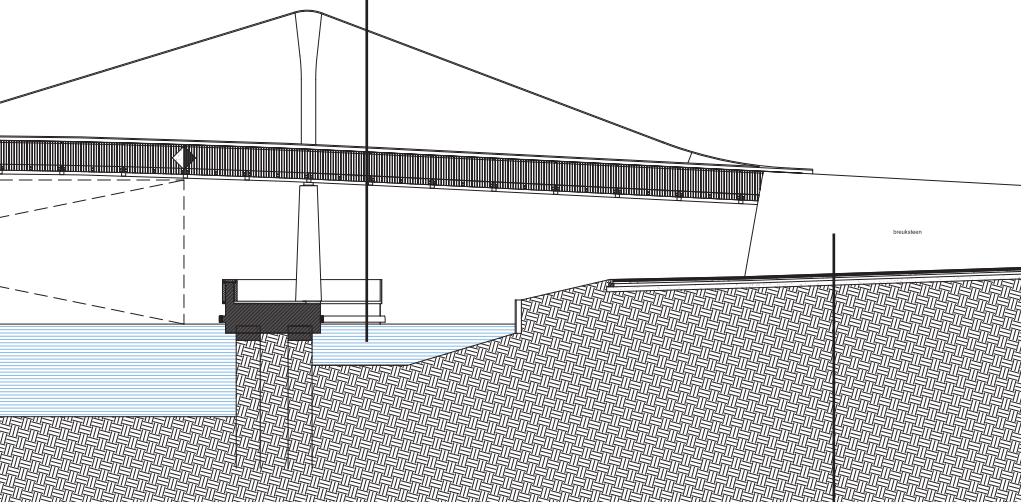


LANDHOOFD BELGISCHE ZIJDE

Onder de brug aan Belgische zijde wordt een (private) parkeergarage gebouwd. Deze garage is toegankelijk via een rijweg (ontdubbeld van het jaagpad) ten oosten van de brug via de Keizerstraat. De parkeergarage is een gesloten volume en verdwijnt aan de kant van de Vrijdagsmarkt achter een groen talud. Onder de brug wordt er een semitransparante afwerking voorzien: een relatief dicht hekwerk laat licht en lucht door, maar schermt de auto's visueel en letterlijk af.

AANMEERPLEK SPITS ONDER DE BRUG

Het einde van de kaaimuur vormt een plateau waarop de peilers van de brug staan. Deze plek zakt trapsgewijs naar het water en biedt een uitzicht op de Leie en de groene vallei stroomafwaarts. Er wordt een opstand voorzien aan Leiezijde waardoor de veiligheid gewaarborgd blijft. Het ponton georiënteerd op het haventje en voorzien van de nodige uitrusting om plezierbootjes te laten aanmeren.



37

LANDHOOFD FRANSE ZIJDE

Het landhoofd in Wervicq Sud bevindt zich in tegenstelling met het Belgische landhoofd in een groene context. Het wordt dan ook landschappelijker vormgegeven als een element met licht hellende keermuren (15%). Er wordt een trap in geïntegreerd en het landhoofd plooit open, wat toelaat het fietspad af te splitsen van de rijweg en een groenzone tussen beide toe te voegen. Het landhoofd wordt bekleed met natuursteen (ingegoten in een betonbekisting) of in beton bekist met een specifiek patroon.

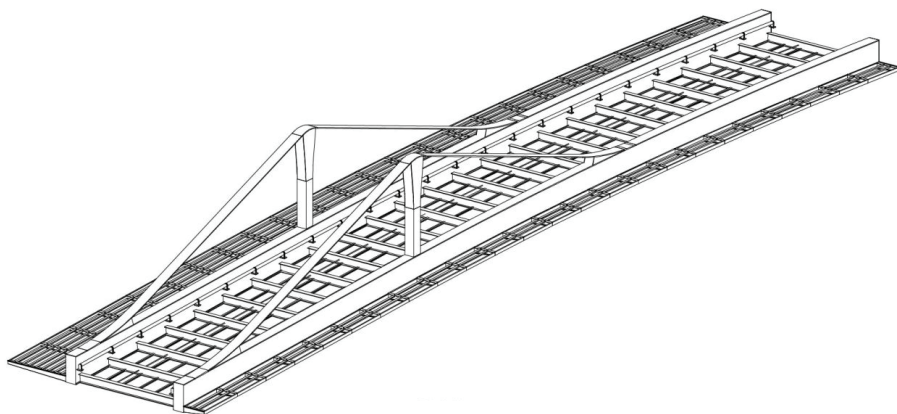
ZOOM | tuikabelbrug

Een doorvaarthoogte van 7m vrije hoogte over een breedte van 38.2 m vormde de harde randvoorwaarde voor het ontwerp van de brug. Dit houdt in dat de nieuwe brug ca. 2 m hoger en een stuk langer moet worden dan de bestaande brug. De nieuwe brug wordt ingeplant naast de huidige brug: de bestaande brug kan in gebruik blijven tijdens de werken aan de kaaimuur en tijdens de voorbereidende werken voor de nieuwe brug. Daar de nieuwe brug helemaal uit staal wordt vervaardigd, kan deze grotendeels in atelier gemaakt worden en vervolgens ter plaatse ingevaren.

Het brugtype is een asymmetrische 'tuikabelbrug' waarvan de tui bestaat uit een volle staalplaat. De centrale pylonen steunen op betonnen kolommen die een variabele doorsnede hebben. Het vast punt van de brug bevindt zich ter plaatse van de centrale pijlers. De opleg langs Belgische en langs Franse zijde ondervangt de beweging in de langse richting.

Aan Franse zijde dienen de krachten in de trekplaten opgenomen te worden met behulp van een verzwaard massief om trekkrachten op de funderingen te vermijden. Aan Belgische zijde steunt de brug af op kolommen die via een traditionele paalfundering gefundeerd worden. De hoofdoverspanning bedraagt 48meter en de secundaire overspanning bedraagt 24m.

Het dek is een betonnen plaat steunend op dwarsdragers die rusten op de kokervormige hoofdliggers. De betonnen plaat werkt samen met de dwarsdragers als een samengestelde staal-beton-doorsnede. Het voetpad en fiets/voetpad aan de buitenzijden van de hoofdliggers hebben een verschillende breedte. Ze bestaan uit uitkragende en verjongende vinnen, ingeklemd op de centrale dwarsdragers, waarop lichte en ijle kunststofroosters bevestigd zijn op tussenliggers.





Plaatsing van de brug
| 10 mei 2017



Plaatsing van de brug
| 10 mei 2017



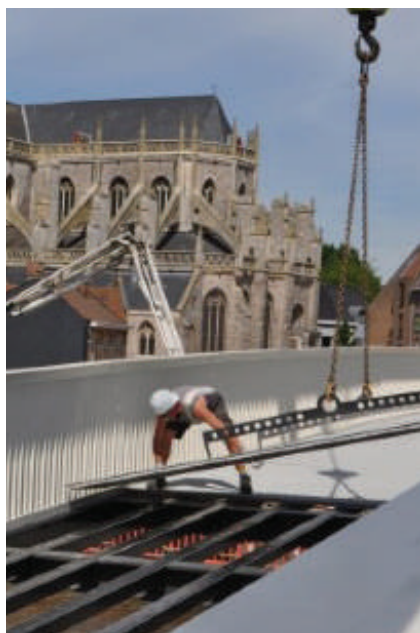
Pijlers en aanmeesterplek
| 24 augustus 2017



Afwerking brughoofd Belgische zijde
| 8 juni 2017



Staalstructuur
| 19 mei 2017



Aanbrengen roosters op fietspad
| 19 mei 2017



Opening van de brug
| 25 mei 2017

41



Opening van de brug
| 25 mei 2017

VUURPLAATS PAVILJOEN

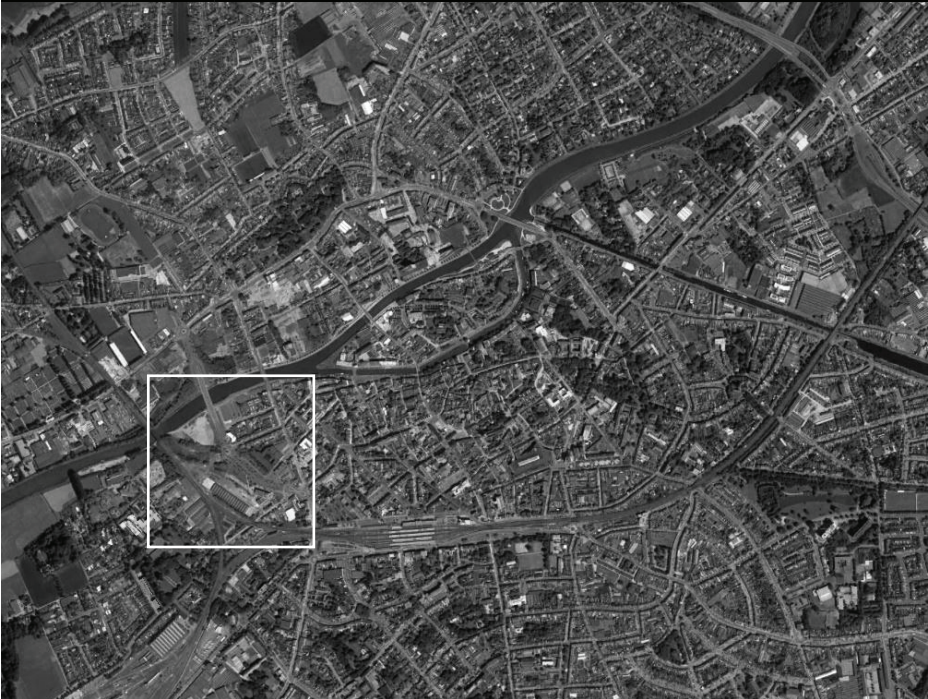
Weide, Kortrijk

“De vuurplaats is een unieke locatie middenin het ecologisch park aan de Leieoever. Een uitsluitend uit beton en hout opgetrokken dakstructuur die uitzicht en beleving biedt met het omringde park. De grens tussen binnen en buiten is minimaal waardoor de bijzondere beleving van het water en het park versterkt wordt.”



OPDRACHT

periode	2014 - heden
kencijfers	300 m² structuur 200 m² grondvlak
opdrachtgever	stad Kortrijk Liesbeth Terryn (liesbeth.terryn@kortrijk.be)
opdrachthouder	TRACTEBEL Bart Van Gassen (bart.vangassen@tractebel.engie.com)
samen met	Denis Dujardin
ereloon	€ 700.000 (volledige studie)
uitvoeringsbedrag	€ 10.000.000 (volledige studie)



OPZET

Kortrijk Weide vormt een unieke open ruimte in de stad. Er wordt een grote stedelijke evenementenruimte en een ecologisch park voorzien, waarbij elementen uit de geschiedenis van deze plek kunnen doorklinken. Een werkend landschap die een rol speelt in het watermanagement, een hoge biodiversiteit herbergt en voor verkoeling kan zorgen door de aanwezigheid van een sterke groenstructuur en de nabijheid van de Leie.

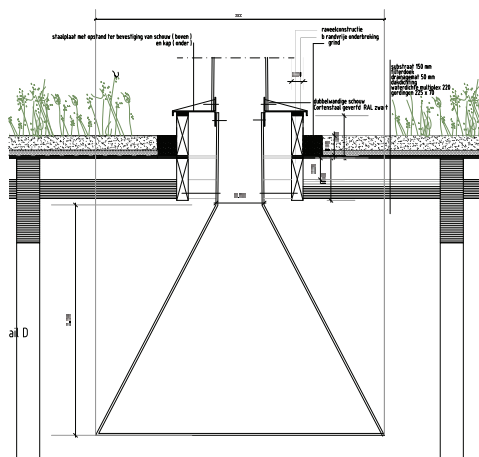
De nieuwe gebouwen op deze plek zullen zich plaatsen in dit landschappelijk kader. De gebruikers van deze plek zullen zich bewegen door dit landschap en er plekken zoeken om te verblijven.

De vuurplaats is een unieke locatie middenin het ecologisch park aan de Leieoever. Het vormt een scharnierpunt tussen Leieoever en Parkweide en zal als verblijfsplek en oriëntatiepunt binnen het park fungeren.

De sterke openheid/transparantie van de parkweide inspireerde tot het ontwerpen van een paviljoen.

Het paviljoen wordt uitgevoerd in hout en beton en vormt een overdekte multifunctionele gebruikersruimte, waarin een vuurplaats het mogelijk maakt intieme evenementen onder het dak te organiseren. Samen aan het vuur zorgt voor een ontspannen en open sfeer tussen jong en oud op een rustige buitenplek.

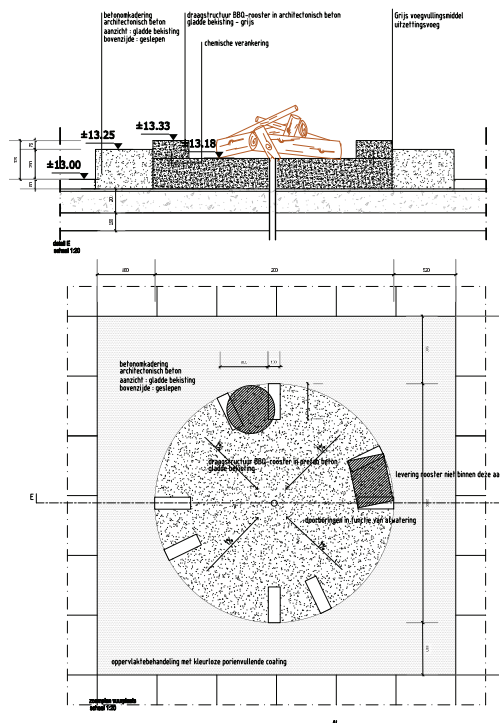
KRACHTLIJNEN



STRUCTUUR EN SCHOUW

De ruimte met vuurschaal wordt overdekt met houten gelamineerde liggers waarop een extensief groendak wordt voorzien. Het massieve dak met slanke schouw fungeert als oriëntatiepunt binnen het park.

De schouw wordt voorzien in Cortenstaal en wordt zwart geschilderd. Binnen de overdekte ruimte opent de schouw zich rondom de vuurplaats heen.

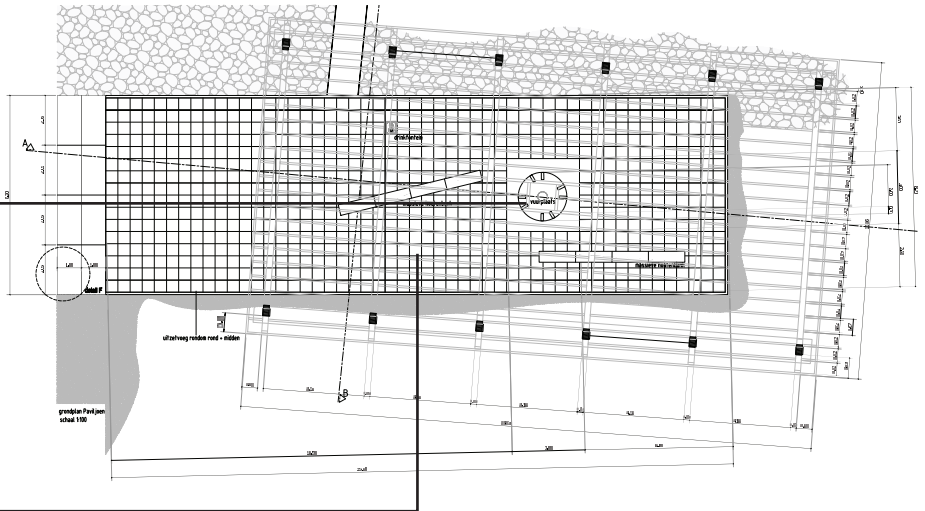
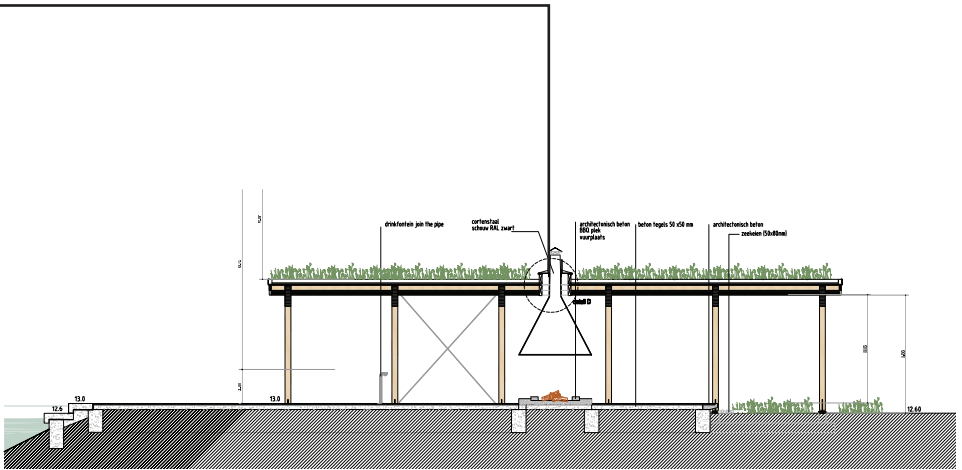


VUURSCHAAL

De vuurschaal bestaat uit een omkadering in architectonisch beton waarin een draagstructuur voor een BBQ rooster wordt voorzien. In de nabijheid van de vuurschaal worden houten massieve banken en een drinkfontein geplaatst.

GRONDVLAKE

Het grondvlak (20-40 cm verhoogd ten opzichte van het geaccidenteerd maaiveld) is gedraaid ten opzichte van de dakstructuur, waardoor er ook een verharde buitenruimte aan het paviljoen grenst. Deze buitenruimte is gestueerd aan de vijver van de watertuin. Traptredes maken contact met het water mogelijk.



FIETSBRUG

———— Nevele ————

“Een nieuwe fiets- en voetgangersbrug verbindt de dorpskernen van Nevele en Vosselare over het afleidingskanaal heen. De boogbrug vervangt een oudere, oncomfortabele brug en accentueert de historische verbinding op deze locatie.”



OPDRACHT

periode	2016-2017
kencijfers	boogbrug voor langzaam verkeer met 60m overspanning
opdrachtgever	Waterwegen en Zeekanaal NV, afdeling Bovenschelde Stefaan Gysens (stefaan.gysens@wenz.be)
opdrachthouder	TRACTEBEL Dietlinde Verhaeghe (dietlinde.verhaeghe@tractebel.engie.com)
opdracht	voorontwerp brug en inrichtingsplan
ereloon	€ 84.000
raming	€ 3.000.000



De kerken van Nevele en Vosselare waren voor de aanleg van het kanaal verbonden door een weg waar nu de huidige Korte- en Langemunt zijn. Tussen 1846 en 1860 is het kanaal gegraven en is er een platte brug gebouwd om de verbinding tussen beide dorpen te bewaren. In de daaropvolgende eeuwen zijn er meerdere bruggen geweest, bewegende, vaste,... Na aanleg van de N437 met wegbrug over het afleidingskanaal is de wegverbinding gesupprimeerd en vervangen door een betonnen voetgangersbrug. Er kan gesteld worden dat de vlotte verbinding tussen beide kernen er met de verschillende bruggen niet op is vooruitgegaan. Van een vlakke oversteek, is men geëvolueerd naar een steeds hogere brug, van een brug voor iedereen toegankelijk naar een brug waar alleen de voetganger nog min of meer de kortste weg neemt...

De nieuwe brug is gebonden aan dezelfde randvoorwaarden als de voorgaande: ze moet

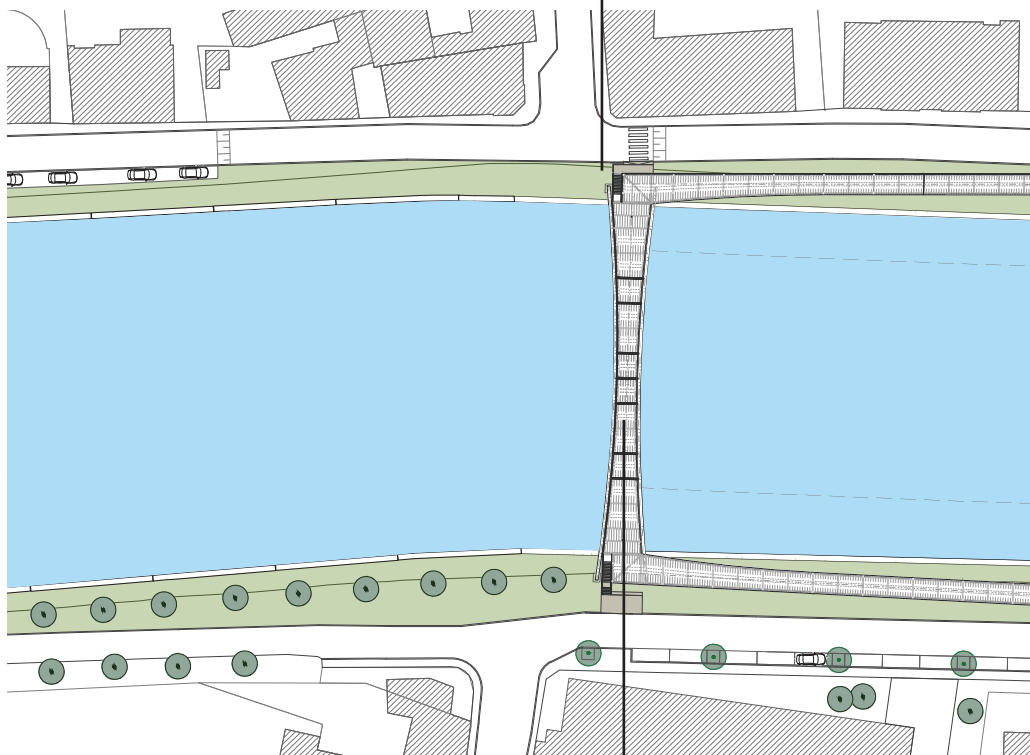
op grote hoogte over de vaarweg heen om de scheepvaart te vrijwaren. Door in te zetten op de ruimtelijke inpassing wordt de oversteek toegankelijker gemaakt. De trappen volgen de logische looplijn, de aanloophellingen zijn comfortabeler dan de huidige en zijn op de meest logische plaats ingeplant.

De brug past zich als boog in tussen Korte- en Langemunt. De Korte- en Langemunt vormen samen een grote bocht over het water heen, het paraboolvormige brugdek past zich hier in. De brug is in het midden op haar smalst 3 m breed en verbreedt naar de aanloophellingen en trappen toe.

KRACHTLIJNEN

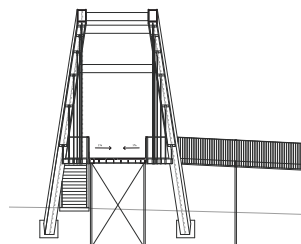
OEVER VAN NEVELE

In Nevele is de oever smal en het steilst. De betonverharding aan de trap fungeert als een voetpadstrook met oversteek. De borstwering plooit om het vlak heen om te vermijden dat men rechtstreeks vanop de trap de weg oploopt: de oversteek wordt op deze manier beveiligd. Er wordt een nieuwe verkeersdrempelovergang toegevoegd en er komt een volledig nieuwe drempel aan de aanloophelling met fietsoversteek. Ook daar beschermt een borstwering de fietsers: de leuning loopt verder in het verlengde van de helling en plooit om aan de kop.



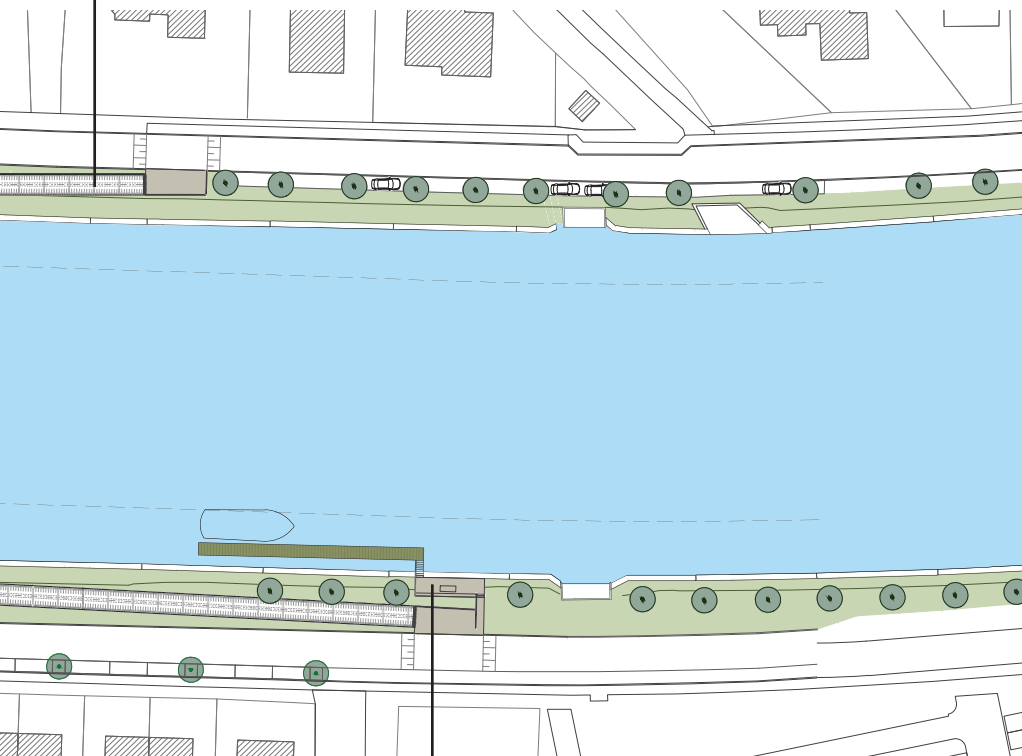
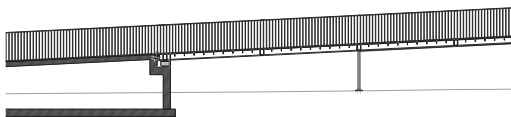
BRUGSTRUCTUUR

De twee bogen die het brugdek dragen skantelen lichtjes naar elkaar toe tot ze in het midden ook op 3m van elkaar komen. Het brugdek vormt als het ware de horizontale projectie van de bogen en hangt met verticale trekkers om de 4 m op aan de bogen. Het brugdek bestaat uit één stijf geheel van randliggers, dwarsliggers, verstijgingsvinnen en een staalplaat.



AANLOOPHELLINGEN

De aanloophellingen rusten op kolommen. De borstwering van aanloophellingen en brugdek wordt zijdelings bevestigd, verlichting wordt in deze leuning geïntegreerd. De gehele fiets-/wandelopper loopt zo van op de volle grond omhoog, gedragen door ranke kolommen, plooit tussen en hangt aan de bogen en plooit terug op de kolommen naar de volle grond aan de overzijde van het water.



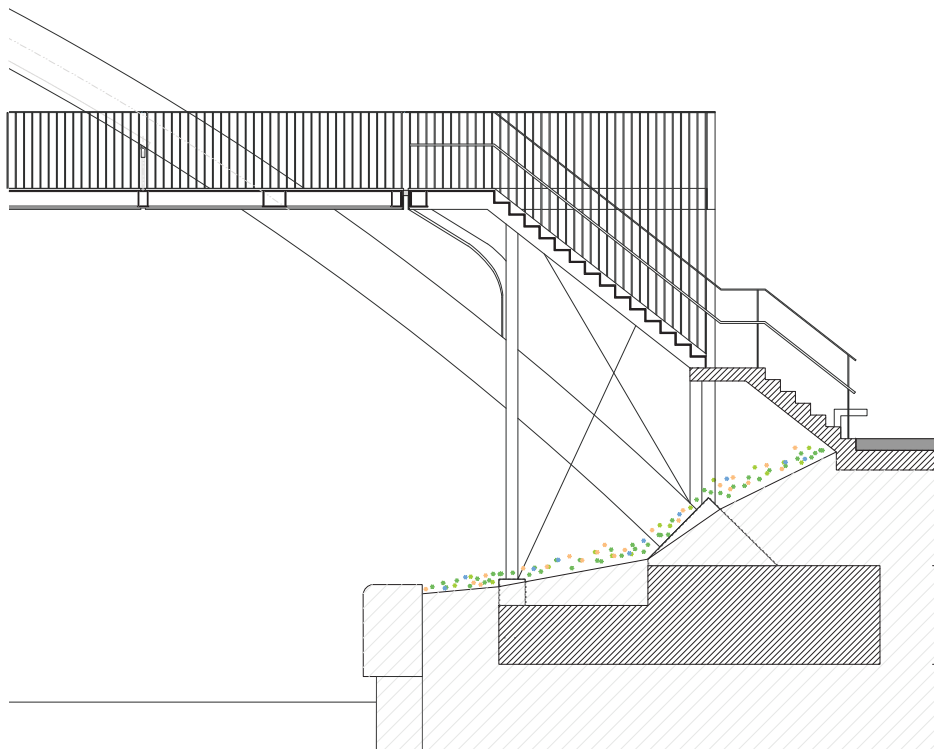
AANLEGSTEIGER

Er wordt een aanlegsteiger aan de zijde van Vosselare voorzien met picknickplek.

ZOOM | aanloophelling en trap

De trap in Nevele landt op een vlak in uitgewassen betonverharding. De leuning van de trap plooit om het betonvlak zodat men niet rechtstreeks de straat op kan lopen. Een zebrapad en drempel beveiligen de oversteek.

De trap in Vosselare is langer dan in Nevele: het maaiveld in Vosselare ligt ongeveer 1 m lager. Brug en trap zijn symmetrisch in staal opgevat. De nodige extra treden in Vosselare worden gevormd door een betonnen trap die op zijn beurt landt op een betonnen vlak waar een verblijfsplek aan gekoppeld wordt.





aansluiting trap op brug kant Nevele
| visualisatie



aansluiting trap op maaiveld kant Vosselare
| visualisatie

CIVIC ARCHITECTURE

PRODUCTIVE LANDSCAPES | SMART NETWORKS | PLACES OF MOBILITY | WATER URBANISM |
RECYCLING TERRITORIES | PUBLIC SPACE | URBAN RESILIENCE

Esplanade Oscar Van De Voorde 1
9000 Gent

TRACTEBEL