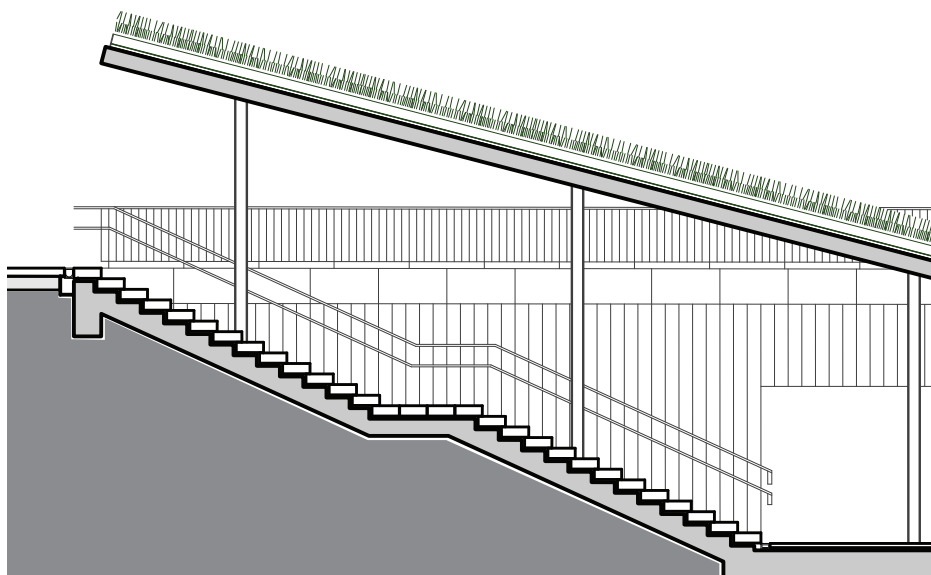


PLACES OF MOBILITY

SELECTED WORKS 2017-2018

CITIES & TERRITORIES

TRACTEBEL



Selected Works

Stationsomgeving, Wetteren

- 04 -

Stationsomgeving, Ieper

- 14 -

Stedelijk plateau, Turnhout

- 24 -

Ringtrambus, Vlaams Brabant

- 32 -

STATIONSOMGEVING

Wetteren

“De herinrichting van de stationsomgeving versterkt structureel de relaties tussen het station en zijn omgeving enerzijds en met de stationsactiviteiten anderzijds door toevoeging en aandacht voor de ruimtelijke passages.”



OPDRACHT

periode	1998 - 2003
kencijfers	heraanleg & onderdoorgang
opdrachtgever	gemeente Wetteren, NMBS, VVM De Lijn
opdrachthouder	TRACTEBEL Stephan Van Den Langenbergh (stephan.vandenlangenbergh@tractebel.engie.com)
opdracht	stedenbouwkundige voorstudie en uitvoeringsontwerp
ereloon	€ 261.500
uitvoeringsbedrag	€ 3.250.000
awards	Prijs bouwheer - infrastructuur 2005

06



OPZET

Door het langgerekte karakter van de stationsomgeving en het gewijzigd patroon van voor- en natransport was een gedeelte van de stationsactiviteiten reeds verschoven naar de westelijke zijde van het stationsgebouw. We hebben geopteerd deze tendens structureel te ondersteunen. De stationsomgeving wordt daardoor in drie functionele zones opgedeeld. Deze verschillende stationsactiviteiten worden op hun beurt met elkaar verbonden door een plateau dat aansluit bij de treinperrons.

Terwijl voorheen het Stationsplein niet meer was dan de naam van de straat langs het stationsgebouw betreft het nu de gehele ruimte van gevel tot gevel aan de oostzijde. Het plein is echter niet op te vatten als een open vlakte uit eenzelfde materiaal. Integendeel, de dominante langsinfrastructuur doorsnijdt deze zone zeer nadrukkelijk. De ruim gedimensioneerde spooronderdoorgang neemt, als verbinding tussen het centrum en de wijken ten zuiden

van de spoorweg, eveneens een prominente plaats in. De onderdoorgang is ontworpen als een stel tentakels die de belangrijkste punten uit de omgeving met elkaar verbindt voor voetgangers en fietsers. Om niet in concurrentie te treden met het eerder bescheiden volume van het stationsgebouw, worden de overkappingen uitgewerkt als groendak dat als het ware omhoog plooien uit het maaiveld. Om dezelfde reden en ook om de sociale veiligheid te verhogen zijn de fietsenstallingen in deze structuur geïntegreerd. Tegenover de bouwvolumes en luifels op het plein slingert een contraruimte die, wanneer ze niet gebruikt wordt voor dagdagelijkse circulatie, ingevuld kan worden met terrassen, opstellingen voor tijdelijke evenementen, ...

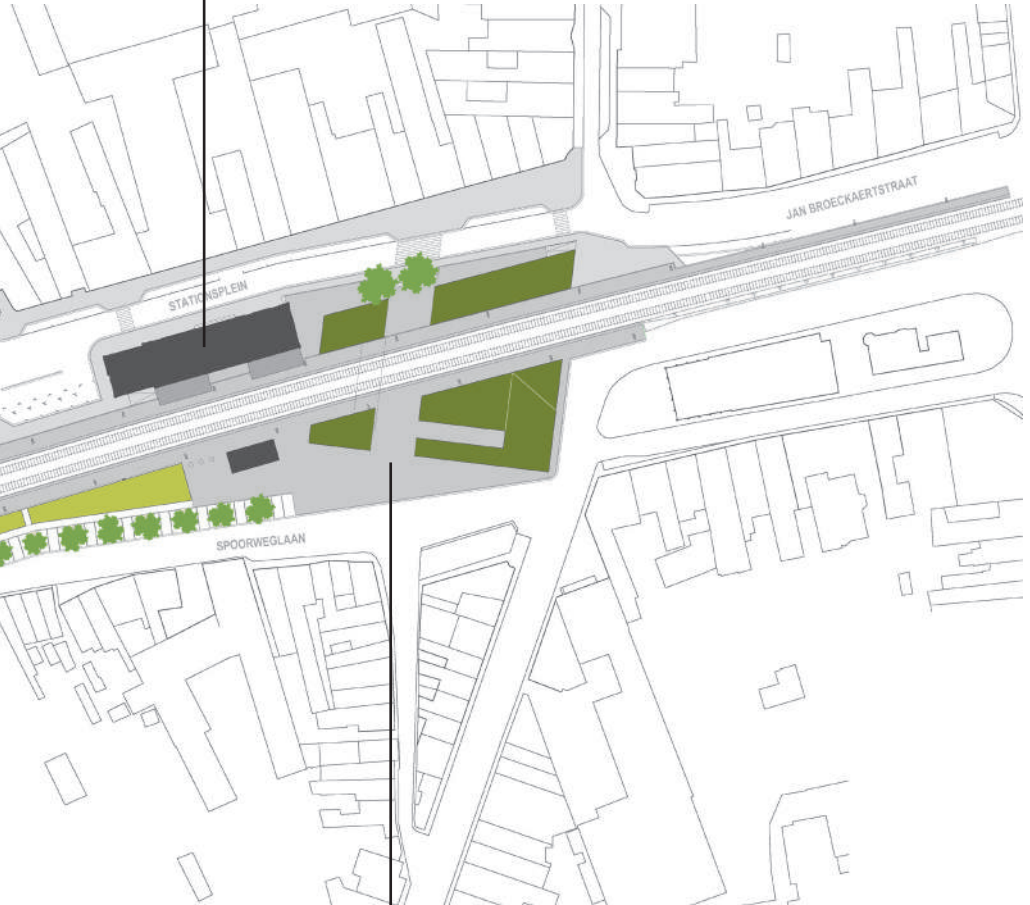
KRACHTLIJNEN

OVERSTAPZONE MET BUSHALTE EN PENDELPARKING

o8

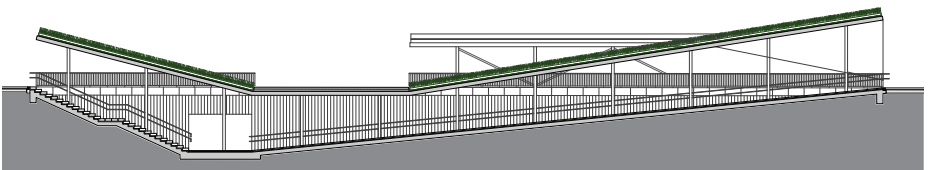


STATIONSGEBOUW MET BESTAANDE SCHUILGELEGENHEID



09

NIEUW STATIONSPLEIN MET SPOORONDERDOORGANG





Stationsgebouw en overstapzone
| foto Kristien Daem



Fietsenstalling
| foto Kristien Daem

10



Dakstructuur
| foto Kristien Daem



Spooronderdoegang
| foto Kristien Daem



Geplooiide dakstructuur en fietsenstalling
| foto Kristien Daem



Fietsenstalling in combinatie met spooronderdoorgang
| foto Kristien Daem

STATIONSOMGEVING

Ieper

“De stationsomgeving wordt opgewaardeerd tot een nieuwe belangrijke toegangsruimte tot het stadscentrum van Ieper. De site wordt getransformeerd tot een aangename stedelijke verblijfsruimte waarbinnen het functioneren van het station en busstation en de relatie tot de binnenstad centraal staan.”



OPDRACHT

periode	2008 - 2015 (studie) 2011 - 2015 (uitvoering)
kencijfers	6 ha heraanleg luifel (30 m op 16 m)
opdrachtgever	stad Ieper (samen met De Lijn, NMBS holding en AWW) Sylvia De Baets (sylvia.debaets@ieper.be)
opdrachthouder	TRACTEBEL Frederik Dams (frederik.dams@tractebel.engie.com)
opdracht	van ontwerp tot uitvoering
ereloon	€ 830.000
uitvoeringsbedrag	€ 10.330.000

14



OPZET

De voormalige stationsomgeving van Ieper werd gekenmerkt door een grootschalige, weinig intensief gebruikte ruimte met lage omgevingskwaliteit. Daarenboven was de verbinding met de stad voor zwakke weggebruikers niet leesbaar en werd ze gehypothekeerd door de drukke M. Fochlaan.

De uitdaging bestond erin de noodzakelijke vernieuwing van de transporthub te gebruiken als een hefboom om de hele omgeving op te waarderen en zo een nieuwe aangename stedelijke verblijfsruimte te creëren voor dit stadsdeel. Naast het nieuwe stationsplein werden ook de omliggende straten en het aan de andere zijde van het plein gelegen R. Colaertpark heringericht.

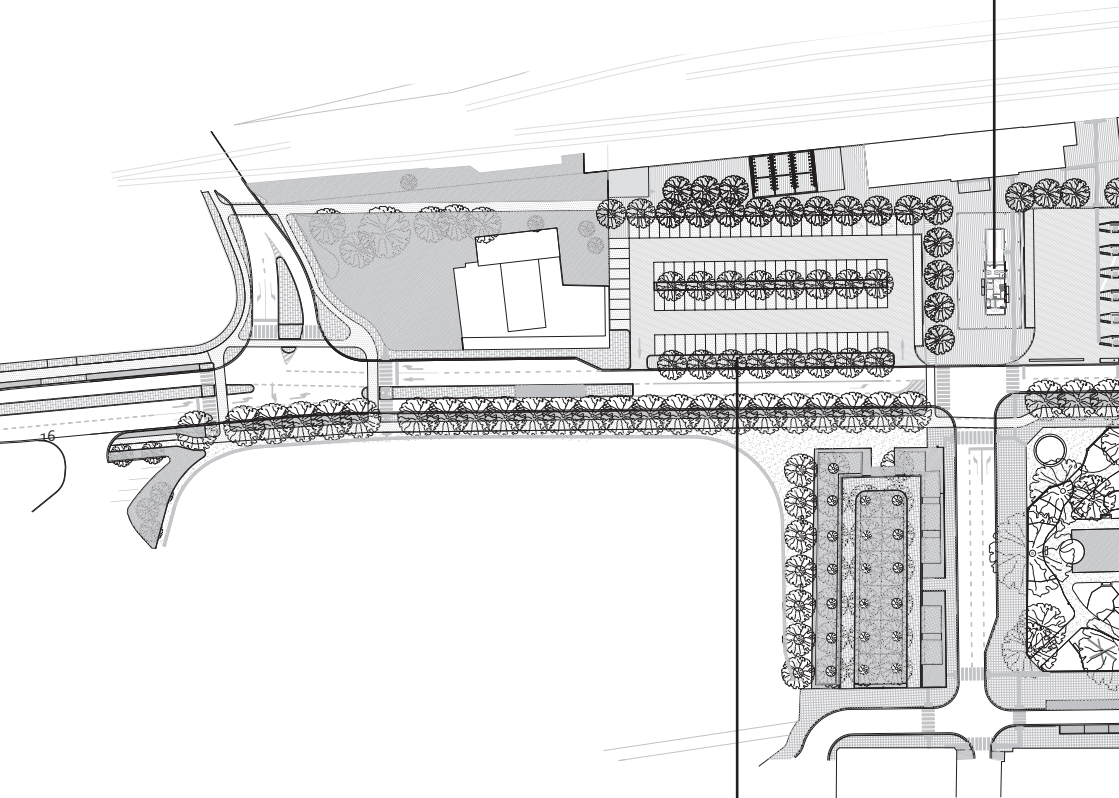
Een uitgekiende positionering van het programma organiseert de ruimte. Door het busstation aan de noordzijde van het plein in te planten ligt het centraal ten opzichte

van zowel het NMBS-station, het nieuwe culturele centrum als de verschillende scholen ter hoogte van de Steursstraat. Bovendien ligt het op die manier strategisch tussen de twee belangrijkste looproutes richting stadscentrum. De lijnwinkel en Kiss&Ride worden voor het station ingeplant. Ze vormen, in het verlengde van de lokettenzaal van het treinstation, een nieuwe buitenlobby overdekt met een grote luifel. De parking van de NMBS wordt in het zuidelijk deel voorzien en sluit zo aan bij de reeds bestaande parkeerclusters. De overige langparkeerplaatsen worden aan de achterkant van het station ingericht.

KRACHTLIJNEN

LUIFEL

Het stationsgebouwen wordt meer op het plein betrokken. Aan de toegang van het bestaande treinstation komen een aantal vervoersmodi samen: de K+R-zone, de stationstoegang, de bussen en belbussen. Deze overstap- en wachtzone wordt beschermt door een grote luifel, die mee de identiteit van de stationsomgeving bepaalt. Er ontstaat op die manier een buitenlobby als verlengde van het treinstation. Onder de luifel bevindt zich een lijnwinkel met (deels geklimatiseerde) wachttacommodatie van waaruit men een goed overzicht heeft over alle busperrons en K&R-zone.

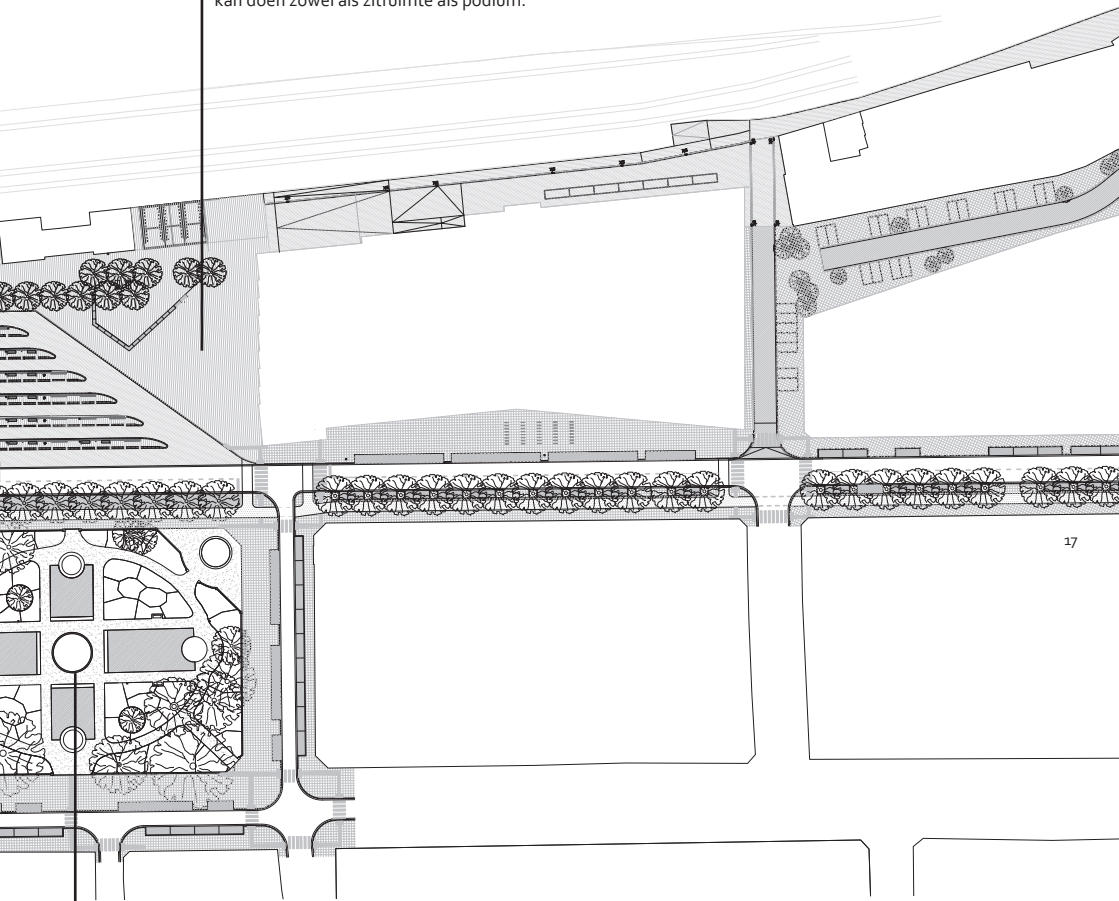


PARKEREN ONDER BOMENRASTER

De bestaande parking onder de bomen werd opgewaarderd. Specifiek ontworpen boomroosters beschermen de bomen op subtiel wijze tegen aanrijding.

PLEINRUIMTE

Aan de noordzijde, aansluitend op het cultureel centrum, werd een open plein ontworpen dat dienst kan doen als uitloopruijnte, wachruimte of ruimte voor aan de cultuurcluster gerelateerde evenementen. Door hier op een subtiele manier het aflopend hellend vlak van het plein te manipuleren ontstaat een platform dat dienst kan doen zowel als zitruimte als podium.



COLAERTPARK

Het bestaande Colaertpark met klassieke opbouw stamt uit het begin van de vorige eeuw, was nagenoeg onveranderd gebleven en werd te weinig of niet meer gebruikt. Met een aantal beperkte ingrepen (zitgelegenheid centraal in het park, toegankelijke graszones, nieuwe beplanting) en met respect voor de klassieke structuur van het historisch park werd de gebruikswaarde ervan verhoogd en kreeg het terug zijn glansrol in de omgeving.



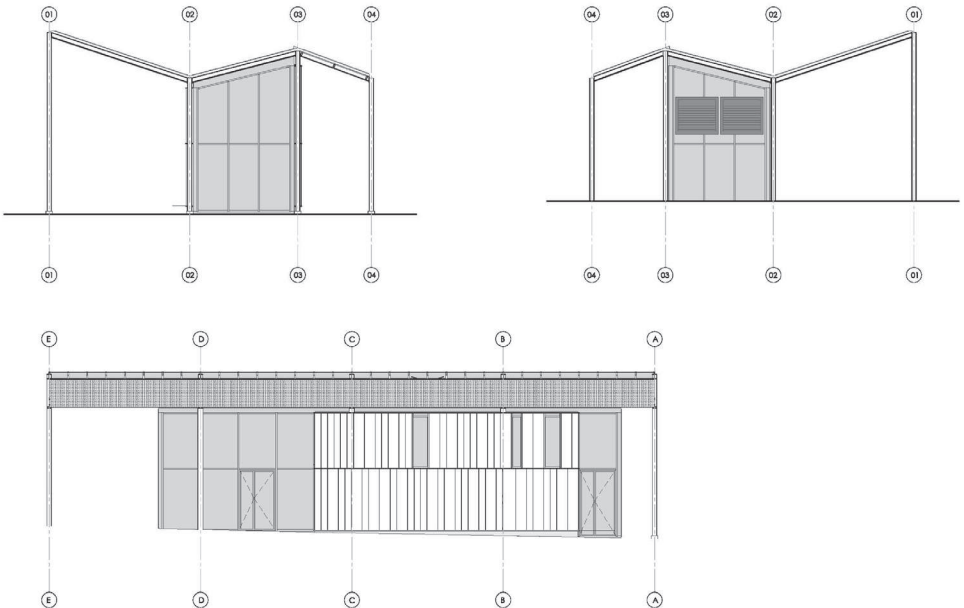
ZOOM | luifel

De luifel bestaat uit een geplooid dak dat inspeelt op zijn context. Aan de zuidzijde plooid het dak open om het zonlicht maximaal te laten toetreden en een grote openheid te creëren. Aan de zijde van de busperrons wordt het dak naar beneden geplooid. Op die manier krijgt de luifel meer volume ten opzichte van de cultuurcluster en bakent zo mee de pleinruimte af. Het naar beneden geplooide dak beschermt ook de reizigers beter tegen regenval. Daarnaast komen de hellingen ook de afwatering van het dak ten goede.

De luifel werd gematerialiseerd als een staalstructuur en wit gelakt. De dakhellingen werden aan de bovenzijde met glas bekleed en aan de onderzijde met geperforeerde staalplaten, waardoor gefilterd licht door de luifel heen kan vallen.

Onder de luifel werden lijnwinkel en publiek sanitair ondergebracht. Daarbij werd er een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de twee functies door ze rug aan rug tegen elkaar te schuiven met een afzonderlijke toegangen op de beide uiteinden van het volume. De beglaasde wachtruimte voor de Lijn is geöriënteerd op de stationsomgeving en het publieke sanitair is gericht op de stadskant. Beide functies krijgen een duidelijke eigen toegang. De beglaasde/transparante koppen verhogen de uitstraling van het gebouw, in alle richtingen, en dit in combinatie met de semi-transparante luifel. Het groeperen van het gesloten gebouwde deel op twee bouwlagen (berging, interne circulatie, toiletten, chauffeursruimte) tov de twee beglaasde koppen heeft ook een constructief-structurele en bouwtechnische logica.

18





Geperforeerde staalplaten zorgen voor diffuus licht



Centrale luifel en lijnwinkel



Herinrichting M. Fochlaan, zicht langsheen de Vesten



Nieuwe zitelementen en graszones rondom de fontein

20



Busperrons



Spel met reliëf creëert informele zitgelegheid



Heringericht Colaertpark

21



Leesbare looproutes

STEDELIJK PLATEAU

———— Turnhout ————

“Het plateau wordt ingezet om de barrièrewerking van de ringweg tussen stad en park te herleiden tot een half-ondergrondse tunnel met unieke en verbindende belevingswaarde.”



OPDRACHT

periode	2008 (wedstrijd) 2009-2010 (opmaak masterplan)
kencijfers	ondertunneling zuidelijk deel Turnhoutse Ring 560m met twee kokers masterplan
opdrachtgever	stad Turnhout
opdrachthouder	TRACTEBEL Stephan Van Den Langenbergh (stephan.vandenlangenbergh@tractebel.engie.com)
samen met	OFFICE Kersten Geers David Van Severen Bas Smets
opdracht	masterplan en voorontwerp
ereloon	€ 64 780
uitvoeringsbedrag	€ 25 000 000

24



OPZET

Het gebied van het Central Park - het park van de Aa - wordt vandaag van de Turnhoutse binnenstad afgesneden door de ringweg. De toegankelijkheid en bereikbaarheid wordt daardoor geconcentreerd op enkele gevaarlijke kruispunten. De inzet van het project is deze barrière letterlijk uit te wissen door de ring te ondertunnelen, zonder de specificiteit van het stadspark op te geven. Stad en park aan elkaar te koppelen zodat ze elkaars kwaliteiten kunnen versterken zonder de drempel volledig op te geven.

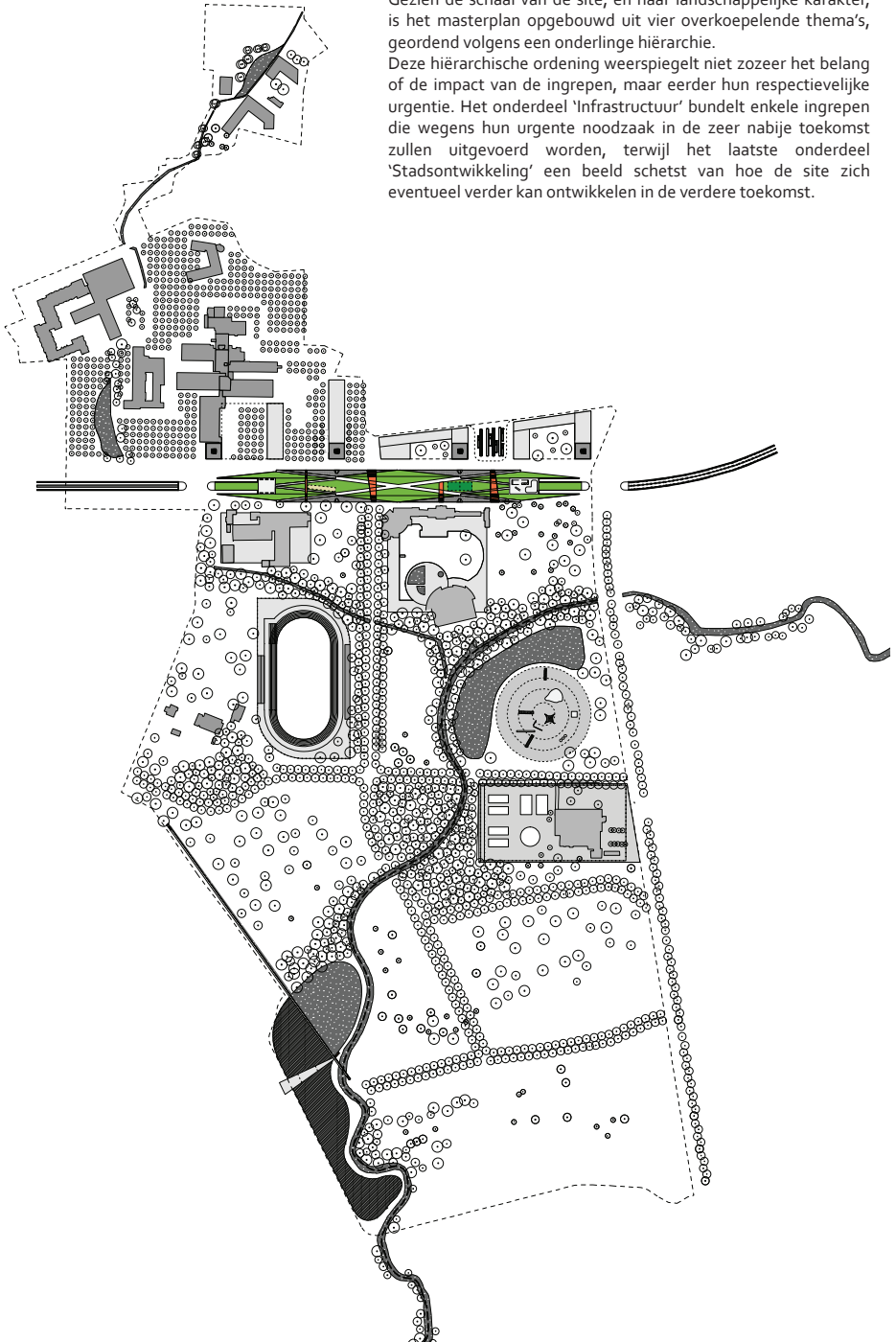
Sleutelement in het plan is een dijk boven een half-ondergrondse tunnel. De dijk formaliseert het nieuwe stedelijk front en breidt het parklandschap uit over de ringweg. Het is een tegelijkertijd een barrière en een uitkijkpunt dat een deel uitmaakt van de hernieuwde belevingswaarde van het stadspark.

In het park zelf versterken puntsgewijze landschappelijke ingrepen de bestaande hiërarchie. Aan de stadszijde van de dijk vormt een torenrij, bestaande uit vijf torens op gelijke afstand, de zuidelijke rand van de binnenstad. De maat van deze torens laat een verscheidenheid van programma toe, van wonen over kantoren tot ziekenhuisuitbreiding. Tussen de torens worden de parkblokken ontwikkeld rond de open binnentuinen.

KRACHTLIJNEN

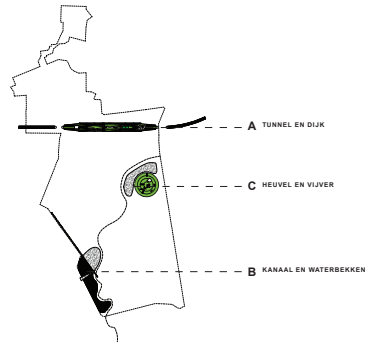
Gezien de schaal van de site, en haar landschappelijke karakter, is het masterplan opgebouwd uit vier overkoepelende thema's, geordend volgens een onderlinge hiërarchie.

Deze hiërarchische ordening weerspiegelt niet zozeer het belang of de impact van de ingrepen, maar eerder hun respectievelijke urgentie. Het onderdeel 'Infrastructuur' bundelt enkele ingrepen die wegens hun urgente noodzaak in de zeer nabije toekomst zullen uitgevoerd worden, terwijl het laatste onderdeel 'Stadsontwikkeling' een beeld schetst van hoe de site zich eventueel verder kan ontwikkelen in de verdere toekomst.



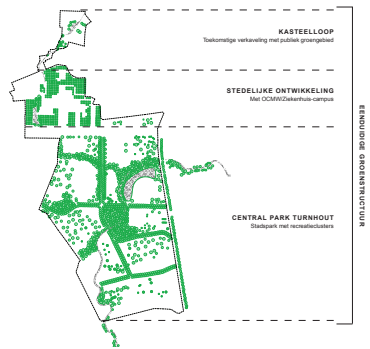
INFRASTRUCTUUR

Deze ingrepen vormen de kern van het Stedelijk Plateau Turnhout. Ze vormen een in detail ontwikkelde oplossing voor het 'vraagstuk' van het masterplan: enerzijds de verkeersproblematiek en de vraag om een deel van de ring te ondertunnelen (tunnel en dijk), en de problematiek van de waterhuishouding (het nieuwe waterbekken dat fungeert als een buffer voor de regenwaterafvoer). De heuvel, als derde ingreep, is een antwoord op het onvermijdelijke grondverzet dat deze twee eerste ingrepen teweeg zal brengen. Een deel van de momenteel weinig gebruikte parkvijver wordt gedempt en in de plaats komt een grote heuvel als een avontuurlijk speelterrein.



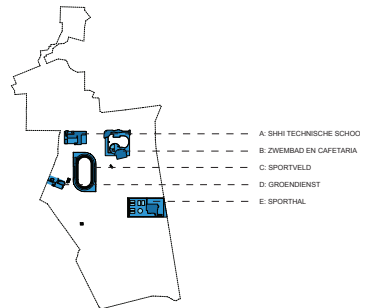
GROENSTRUCTUUR

Het Stedelijk Plateau Turnhout staat niet los van zijn context, maar vormt samen met de OCMW/Ziekenhuis-campus en, verder naar het noorden, de toekomstige verkaveling 'Kasteelloop', een groene vinger die zich uitstrekt naar het stadscentrum. Voor dit geheel werd een 'groenstructuur' ontwikkeld. Dit is een eenduidige visie op de groene ruimte van de drie deelgebieden: verkaveling, campus en park. Dit speelt in op de heersende ambitie om van deze gebied één publiek doorwaadbaar geheel te maken, en te vermijden dat ze ontwikkeld worden als solitaire eilanden. De stromen van de Kasteelloop (momenteel grotendeels ondergronds) en de AA vormen hier een rode draad.



PARKPROGRAMMA

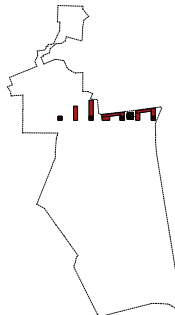
Op basis van de groenstructuur werd een toekomstvisie voor het stadspark ontwikkeld. De krachtlijnen hiervan zijn gesteund op een verheldering van de al aanwezige structuur van het park. Enerzijds wordt de boomstructuur opgehelderd: op bepaalde plaatsen om van deze uitgedund om open plekken te genereren, op andere plekken (langs de lanen, de stromen en in bepaalde stukken bos) wordt deze net versterkt en verdicht. Tevens krijgen de programmatische clusters in het park (de technische school, het sportveld en tribunes, het zwembad en cafetaria, en de sporthal en rozentuin, de groendienst) een duidelijke kadering.



STADSONTWIKKELING

Het masterplan voorziet op lange termijn in een stedelijke verdichting ten noorden van de dijk. De rand van de stad naar het park wordt geaccentueerd met een rij torens, elk als markering van een lager gebouwwolume. Deze blokken zijn opgevat als half-open gebouwen rond een binnenplaats die aansluiting zoekt bij de dijk en het park.

De blokken zijn zo gedimensioneerd dat zij vele invullingen toelaten. Ze kunnen functioneren als woontorens, maar ook als een uitbreiding van het ziekenhuis, of hebben een commerciële functie als kantoortorens.

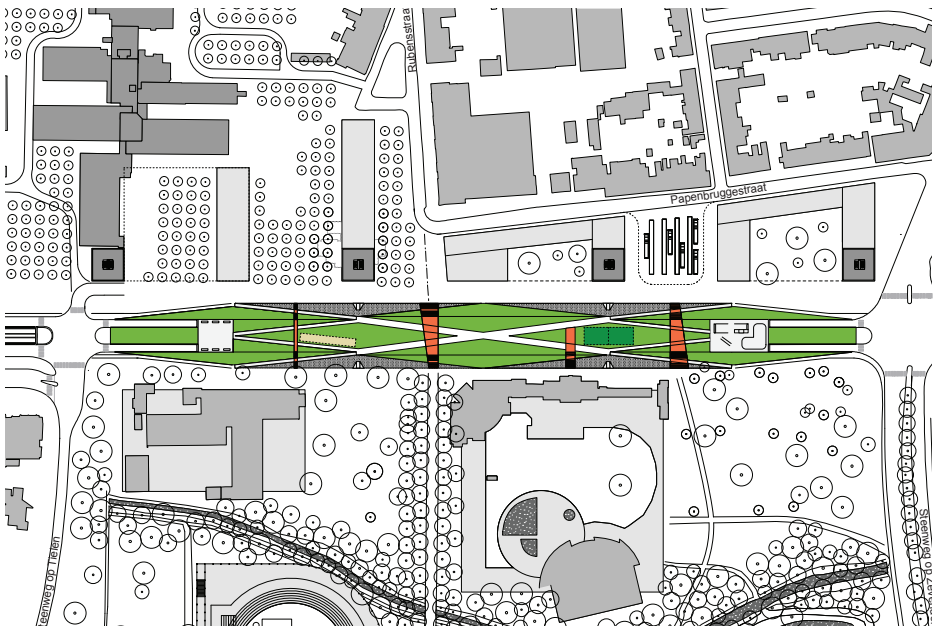
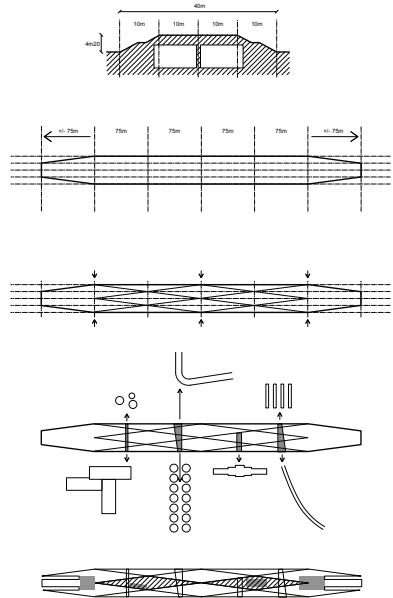


ZOOM | tunnel en dijk

De Tunnel (2 kokers, 2x2 rijstroken, lengte 560m) wordt grotendeels 'half-verzonken' aangelegd. Deze oplossing is zowel functioneel als economisch, waarbij alle verkeersbewegingen mogelijk blijven. Naast in- en uitritten voor doorgaand verkeer, zijn er lokale exits bij de bestaande kruispunten: één voor het stadscentrum, en één voor de OCMW/Ziekenhuiscampus.

De Dijk (40x450m, 4m20 hoog) vormt het fysieke tengerdeel van de tunnel en functioneert zowel als een 'drempel' naar het park, als een rand van de stad. Hij wordt deels mineraal, deels groen aangelegd.

Expressroutes voor zwakke weggebruikers lopen via de nu verkeersluwe kruispunten, recreatieve routes over de dijk.



tunnel en dijk
| zoom op plan



aansluiting dijk op maaiveld
| fotomontage



zicht vanop de dijk naar de stadsontwikkeling en park
| fotomontage

RINGTRAMBUS

— Vlaams-Brabant —

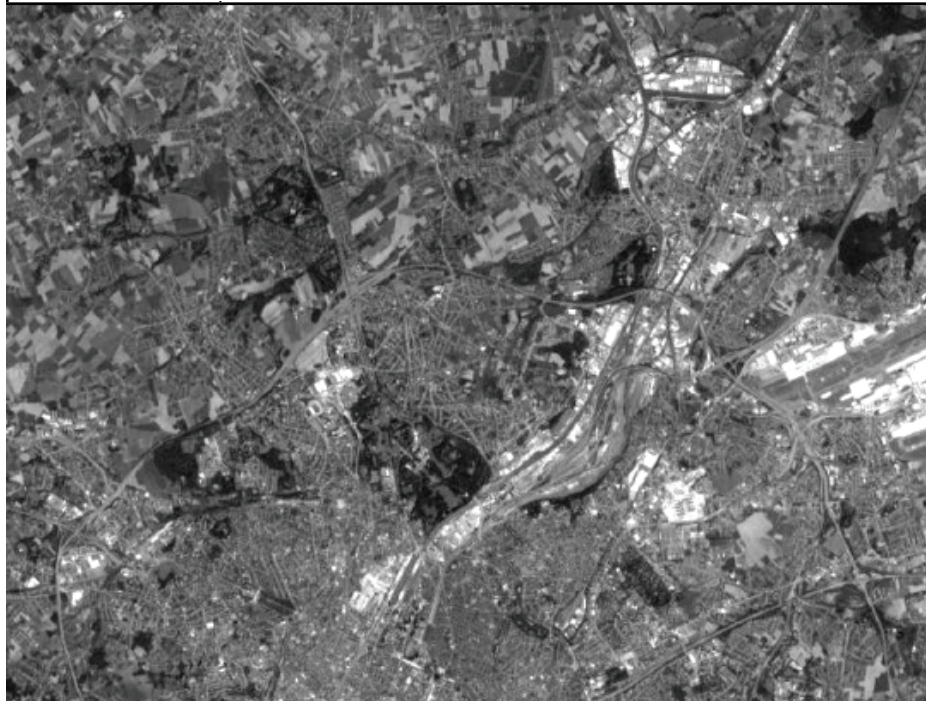
“De Ringtrambus doorkruist het stedelijk weefsel van verschillende gemeentes waartoe een gevel-tot-gevel heraanleg aangewezen is. Hierdoor genereert het trambusproject tegelijk een grootschalige stadsvernieuwingsoperatie waarbij een aanzienlijk deel van het stedelijke weefsel wordt heringericht.”



OPDRACHT

periode	2014 - heden
kencijfers	16 km 20 haltes
opdrachtgever	De Lijn Vlaams Brabant Joost Swinnen (joost.swinnen@delijn.be)
opdrachthouder	THV Tractebel, Ney, Bureau Bas Smets Brian Van Acker (brian.vanacker@tractebel.engie.com)
opdracht	ontwerp tot uitvoering
ereloon	3.100.000 €
uitvoeringsbedrag	67.000.000 €

32



OPZET

De Ringtrambus doorkruist het stedelijke weefsel van de gemeenten Grimbergen, Vilvoorde, Machelen en Zaventem. In vele gevallen gaat het project gepaard met een gevel-tot-gevel heraanleg van belangrijke straten. In die zin genereert het trambusproject tegelijk een grootschalige stadsvernieuwingsoperatie waarbij een aanzienlijk deel van het stedelijke weefsel wordt heringericht.

In elke doorkruiste gemeente tracht het project maximaal een lokale meerwaarde te creëren. Zowel door een strategische keuze van de haltelocaties als de inpassing van de trambusbedding zelf worden aanwezige lokale structuren versterkt of terug leesbaar gemaakt en publieke ruimte opgewaardeerd.

Standaard wordt bij een stopplaats van de ringtrambus een stedelijke halte ingericht. Deze haltes nemen een meer terughoudende houding aan t.o.v. de bestaande context.

Infrastructurele elementen zoals de perronboorden en de schuulinfrastructuur worden repetitief ingezet langsheen de trambuslijn waardoor de lijn een uniform een leesbaar karakter krijgt.

Bepaalde halte-locaties worden echter gekenmerkt door een publieke ruimte met een sterke identiteit of een groot potentieel om uit te groeien tot een identiteitsvolle plek. Het inbrengen van een ruim uitgeruste halte-infrastructuur kan deze ruimtes verder opladen. Op deze locaties kan de architectuur van de schuulinfrastructuur een uitgesproken eigen identiteit hebben die sterk de vernieuwde context mee zal bepalen. We spreken van een 'stedelijk dak'. Er wordt gestreefd naar een sterke relatie tussen halte en de direct omliggende publieke ruimte.

KRACHTLIJNEN



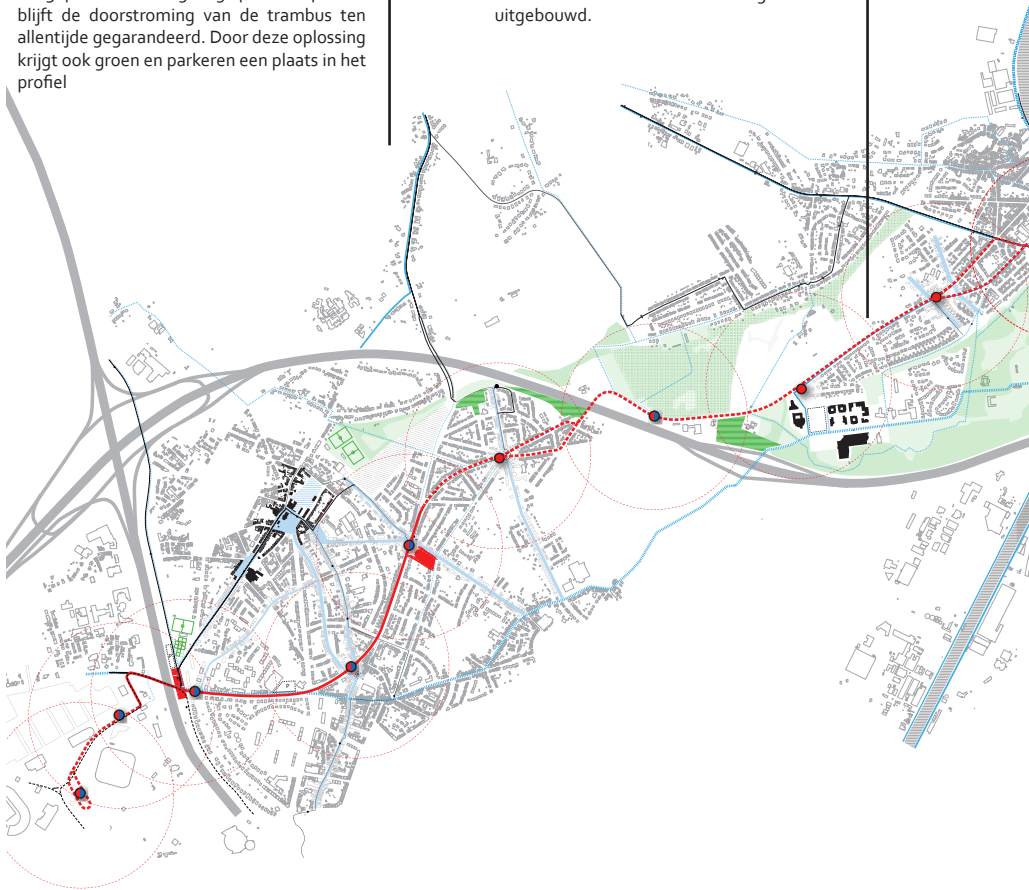
OPLOSSINGEN OP MAAT

In het smalle profiel van de Sint-Annalaan werd een oplossing uitgewerkt met één vrije bedding die alternerend gebruikt wordt telkens richting kruispunten. Door een aangepaste lichtenregeling op de kruispunten blijft de doorstroming van de trambus ten allentijde gegarandeerd. Door deze oplossing krijgt ook groen en parkeren een plaats in het profiel



UITBOUW FIETSNETWERK

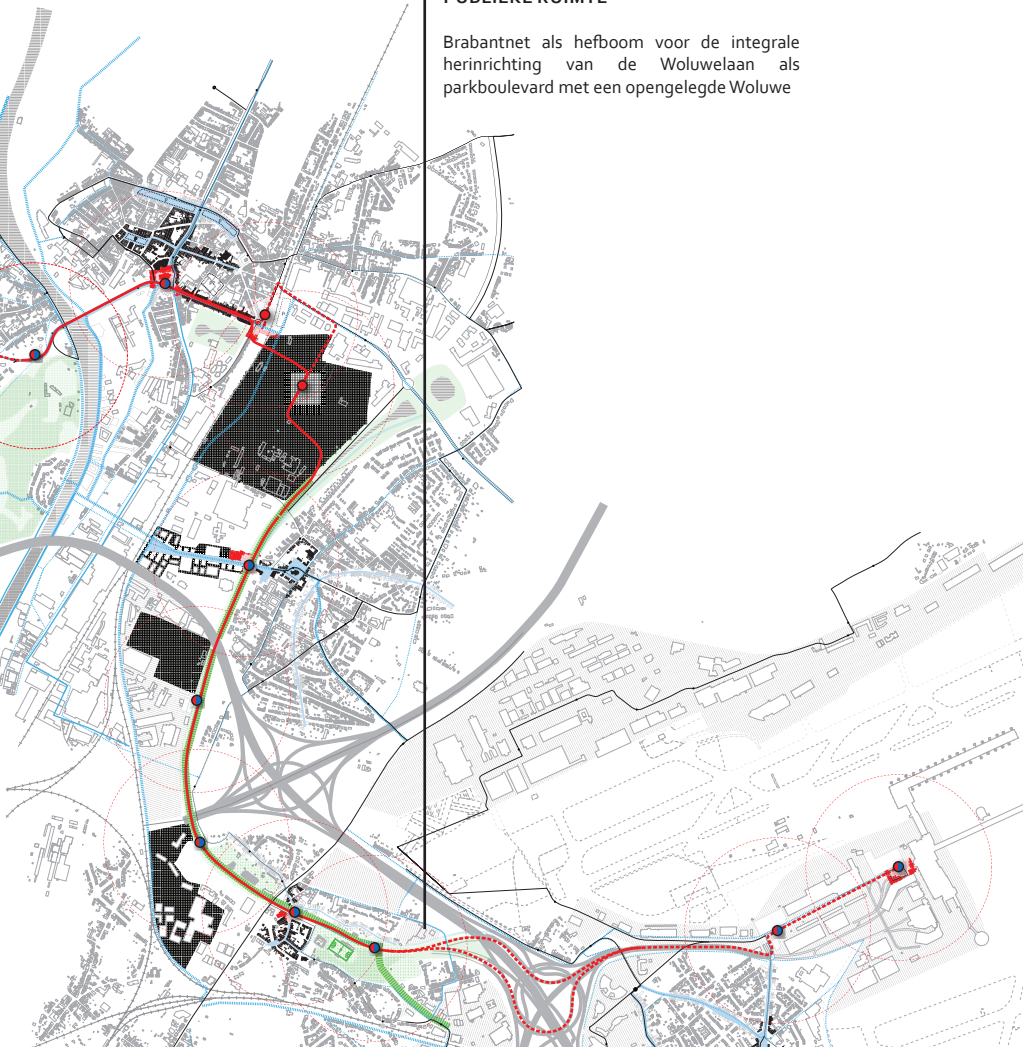
Door de keuze om in elke straat van het trambus-traject tegelijk ook nieuwe fietsinfrastructuur te voorzien wordt tegelijk een goed uitgerust functioneel fietstraject tussen de verschillende gemeenten uitgebouwd.





OPWAARDEREN LANDSCHAP EN PUBLIEKE RUIMTE

Brabantnet als hefboom voor de integrale herinrichting van de Woluwelaan als parkboulevard met een opengelegde Woluwe



ZOOM | Diegemplein

Het plein ligt opgespannen tussen de kern van Diegem en de nieuwe trambushalte. Een nieuwe ruime luifel (stedelijk dak) wordt ingebracht als intermediërend element. De luifel zorgt voor beschutting (regen en zon) voor wachtenden op de trambus. Tegelijk vormt ze ook een aangename verblijfsplek gericht op de nieuw voorgestelde pleinruimte aan de zuidzijde ervan.

Naast de zuidzijde van het plein, met een horecazaak en een school, wordt zo ook de noordzijde (zonnzijde) van het plein opgeladen. Onder en naast de luifel wordt een zitrand en comfortabel straatmeubilair (tafels en zitbanken) toegevoegd.

Een betonnen vlak met waterspuiters ingewerkt in de vloer zorgt voor een flexibele multi-inzetbare pleinruimte.

Voetgangers- en fietsbewegingen rondom het plein worden helder ingericht. De belangrijkste bewegingen (van en naar de halte, de school, ...) worden obstakelvrij ingericht. De noord-zuid beweging voor voetgangers en fietsers over de gedowngrade Woluwelaan vormt hierbij een belangrijke as. Hierop takken ook de voetgangersbewegingen vanuit de trambusperrons aan.



Diegemplein, zowel aangename halte als verblijfsplek
| visualisatie



Diegemplein
| terreindoorsnede



Diegemplein
| grondplan

ZOOM | Stedelijke halte

Voor het Brabantnet wordt een nieuw type standaardhalte ontwikkeld, genaamd de “stedelijke halte”, gekenmerkt door een terugkerende onderbouw en bovenbouw.

De onderbouw bestaat uit de perronboorden, de perronvloer en toegangshellingen. Ze is massief en robuust. Het is infrastructuur, wat opgetrokken ten opzichte van het maaiveld, die tegen een stootje kan. De randelementen schermen het perron af van het ernaast passerende verkeer (autoverkeer, fietsverkeer, tram/busverkeer, ...).

Bovenop de robuuste onderbouw worden de lichte elementen van de bovenbouw (zoals de luifelstructuur, balustrades en zitelementen) gemonteerd. De bovenbouw is licht en modulair, en kan naar keuze worden aangepast naar de noden van de bestaande context. Net

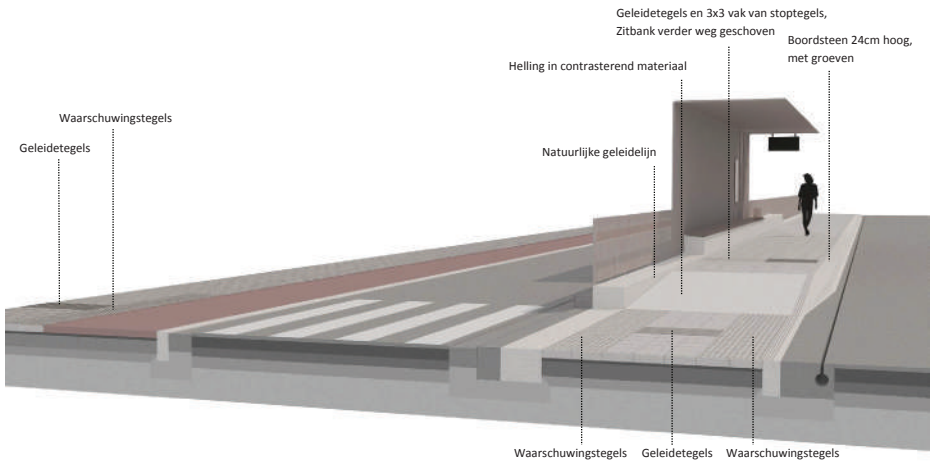
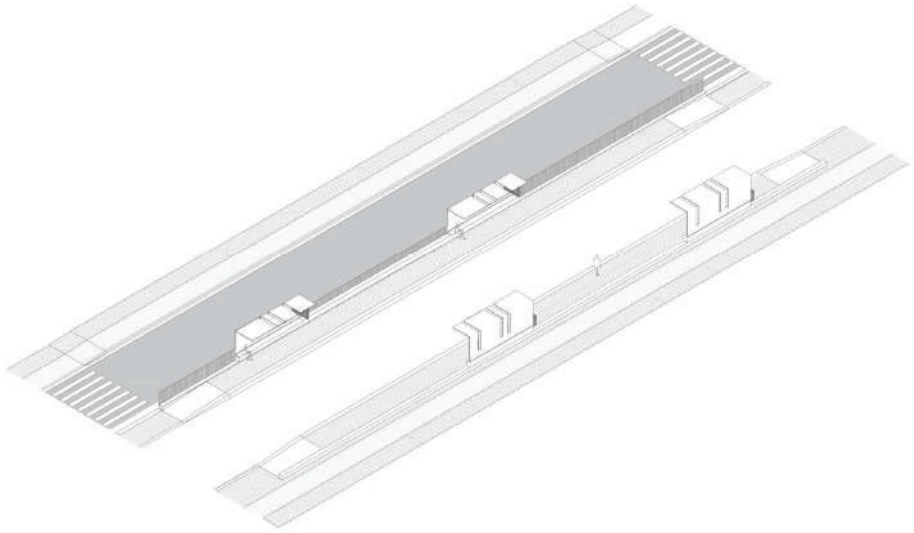
als bij de onderbouw is hier gekozen voor een reductie van het aantal verschillende materialen, elementen en verbindingen. De luifels, zitbanken, en balustrade worden vormgegeven als één continue metalen plaat.

Veel aandacht gaat tenslotte uit naar integrale toegankelijkheid. De perrons zijn maximaal objectvrij door de bundeling van luifels, zitplaatsen, vuilnisemmers e.d. in één compacte zone. De toegankelijkheid tot de halte-perrons voor rolstoelgebruikers wordt verzekerd door telkens hellende vlakken aan de koppen te voorzien. Een natuurlijke geleiding via de buitenste perronboord aan het kopse hellende vlak leidt de blinde naar de balustrade die op het perron voor de nodige geleiding zorgt tot aan het opstapvlak.

38



Luifel en balustrade als één continue plaat





Brabantnet als hefboom voor integrale herinrichting Woluwelaan als parkboulevard met opengelegde Woluwe

40



Brabantnet als hefboom voor versterken toegang tot domein Drie Fonteynen



Brabantnet als hefboom voor opwaardering buurtplein in de wijk Kassei



Brabantnet als hefboom voor herinrichting en opwaardering straten in wijken

PLACES OF MOBILITY

PRODUCTIVE LANDSCAPES | SMART NETWORKS | PUBLIC SPACE | WATER URBANISM | RECYCLING
TERRITORIES | CIVIC ARCHITECTURE | URBAN RESILIENCE

Esplanade Oscar Van De Voorde 1
9000 Gent

TRACTEBEL