Masterplan Donkfront Berlare

Een toekomstvisie voor het Donkfront
definitieve versie maart 2015

BRUT architecture urban design

LAMA Landscape Manifesto landscape architects

COLOFON

Ontwerpteam

BRUT ARCHITECTURE AND URBAN DESIGN C.V.B.A.

KIEKENMARKT 33
1000 BRUSSEL
+32 (0)2 450 99 00
info@brut-web.be
contactpersoon: FRANCIS DE WOLF
in samenwerking met: Els Van Looy

LAMA LANDSCAPE ARCHITECTS VOF

LANGE WINKELHAAKSTRAAT 26
2060 ANTWERPEN
+32 (0)485/030.234
info@lamaland.eu
contactpersoon: CLAIRE LAEREMANS
in samenwerking met: Jorryt Braaksma

STUDIEBUREAU TALBOOM NV

A. MEERSMANSDREEF 1
2870 PUURS
+32 (0)3 889 12 12
info@talboom.be
contactpersoon: KRISTOF MYNCKE

Opdrachtgever

GEMEENTE BERLARE

DORP 22
9290 BERLARE
+32 (0)52 43 23 46
vergunningen@berlare.be
Contactpersoon: KRISTOF VAN PETEGHEM

INHOUD

1. Inleiding
- waarom een masterplan? 7
- aanpak masterplan 9
- relatie met andere plannen 10

2. Analyse en ambities
- geschiedenis 16
- recreatie 20
- landschap 24
- analyse 24
- mobiliteit 28

3. Het masterplan
- een toekomstscenario 35
- masterplan DOnkfront 37
- masterplan in onderdelen 39
- Strijdam meerzijde 41
- Strijdam Broekzijde 47
- gemeentelijke parking 53
- Brielstraat 57
- Donkere Wolk 63

4. Beeldkwaliteit architectuur
- bebouwing 66
- Algemene principes beeldkwaliteit 70
- zone 1: Brielstraat 72
- zone 2: Donkfront meerzijde 76
- zone 3: Donkfront Broekzijde 80

5. Uitwerking gemeentelijke parking
- matenplan parking 86
- uitwerking parking 88
- test realiseerbaarheid achterontsluiting donklaan Broekzijde 90
- materialisatie 92
- beplantingsconcept 94
- eigendomsgrenzen 101

6. Actielijst
- plan van aanpak vervolg 104

BIJLAGE
- technische voorevaluatie riolering 108
- hydraulische nota 110
- opmeting gemeentelijke parking en omgeving 113

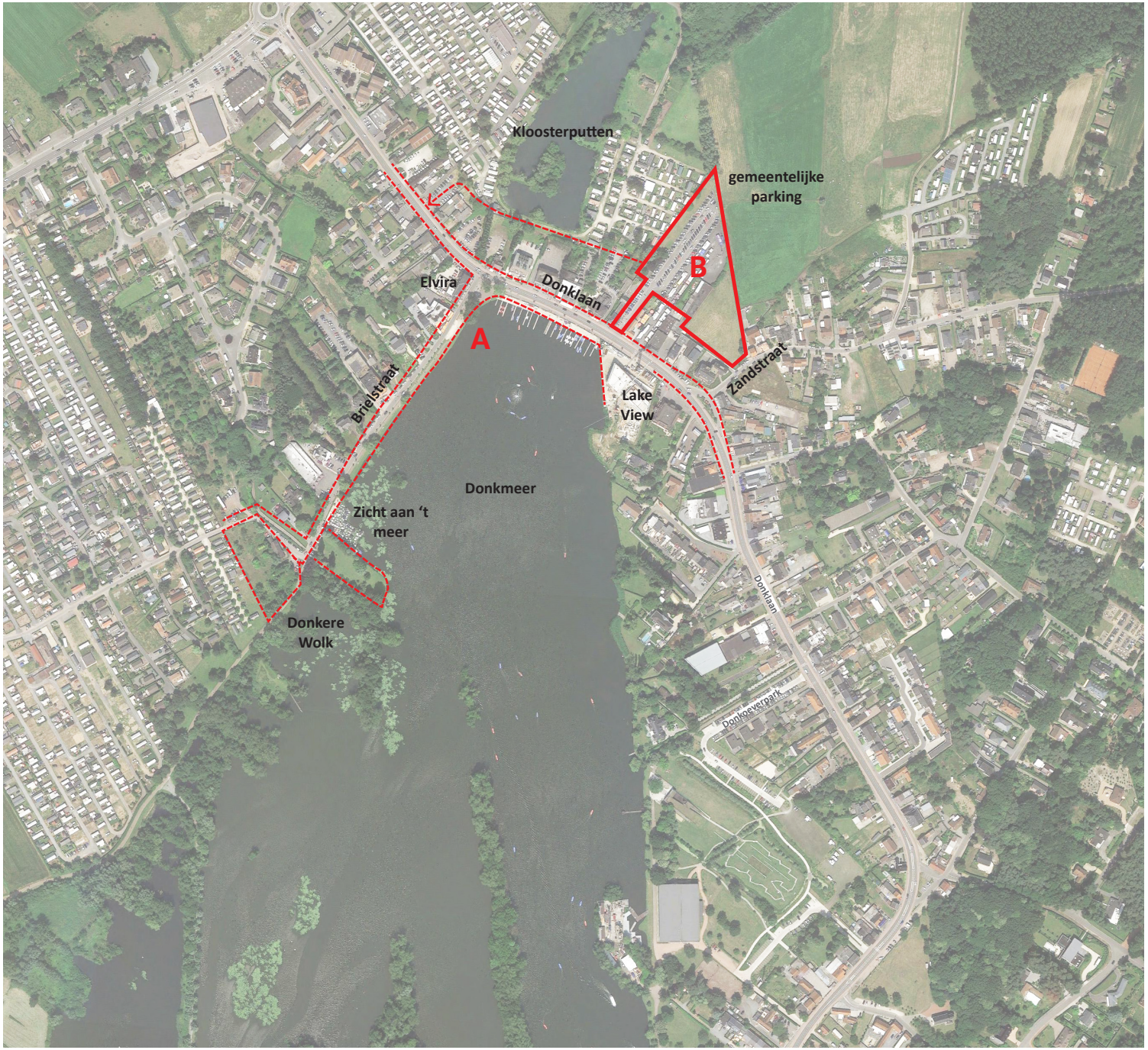
LEESWIJZER

Voorliggend document bevat de rapportage van masterplan Donkfront. Het document toont al beeldend de verschillende stappen die werden doorlopen tijdens het ontwerpproces. Het is opgebouwd uit zes hoofdstukken.

Het eerste hoofdstuk geeft een inleiding tot de opdracht, de projectlocatie en het doorlopen planproces. Hoofdstuk twee analyseert de projectlocatie a.d.h.v. enkele relevante thema's zoals geschiedenis, recreatie, landschap, mobiliteit en parkeren. De bevindingen uit de analyse worden hierbij geformuleerd als ambities. In het derde hoofdstuk wordt het concept voor het masterplan gepresenteerd waarbij verschillende deelgebieden nauwkeuriger worden uitgewerkt. Het hieropvolgende hoofdstuk vier toont de uitwerking voor de beeldkwaliteit architectuur, het hoofdstuk legt de richtlijnen voor toekomstige architecturale ontwikkelingen vast. Hoofdstuk zes zoomt verder in op de omgeving van de gemeentelijke parking. Hierbij wordt het inrichtingsplan voor de gemeentelijke parking en ontwikkelingen van intercommunale DDS (Dender Durme Schelde) toegelicht. In het laatste hoofdstuk worden de acties opgelijst die voor de realisatie van het masterplan nodig zijn. Als bijlage zijn de ondersteundende technische studies toegevoegd die tijdens het ontwerpproces werden uitgevoerd.

1. Inleiding

Dit hoofdstuk is een korte inleiding tot de eigenlijke inhoud van het masterplan. Er wordt ingaan op het doel van dit masterplan en hoe dit aangepakt werd. Tot slot wordt het masterplan gekaderd in de huidige planningscontext.



aanduiding van het projectgebied

WAAROM EEN MASTERPLAN?

De oevers van het Donkmeer langs de Brielstraat en de Donklaan zijn de fysieke link tussen het landschap en de horeca. In feite is deze plaats verantwoordelijk voor een groot deel van de toeristische aantrekkingskracht van het gebied. De identiteit van het Donkmeer hangt samen met het zicht vanaf deze twee straten. Het doel is de dynamiek van het Donkfront te herstellen door het gedateerde uitzicht aan te passen tot een kwalitatieve uitstraling met de eigenheid van de Donk. Vandaag dienen nieuwe ontwikkelingen zich voortdurend aan. Om deze ontwikkelingen op deze unieke plek in Berlare in goede banen te leiden is een samenhangende ruimtelijke visie noodzakelijk.

Het masterplan moet een concrete visie op korte en op lange termijn uitbouwen voor de noordelijke oever van het Donkmeer. Enerzijds doet het uitspraken over de inrichting van de publieke ruimte en de randvoorwaarden voor nieuwe private ontwikkelingen. Dit doen we voor een ruimere projectzone rond de Donklaan en de Brielstraat (zone A).

Anderzijds doet het een uitspraak over de zone in het noordoosten van het plangebied. Hier ligt vandaag de gemeentelijke parking, met daarnaast een private parking en een braakliggend perceel aan de Zandstraat. Voor deze zone is het de bedoeling om een plan op te maken voor de inrichting van een nieuwe kwalitatieve parking, gecombineerd met nieuwe woningen die de huidige achterkanten afwerken (zone B). Voor deze zone zullen we een concreter inrichtingsplan opmaken.

Donklaan

Donklaan

Brielstraat

gemeentelijke parking en inrit

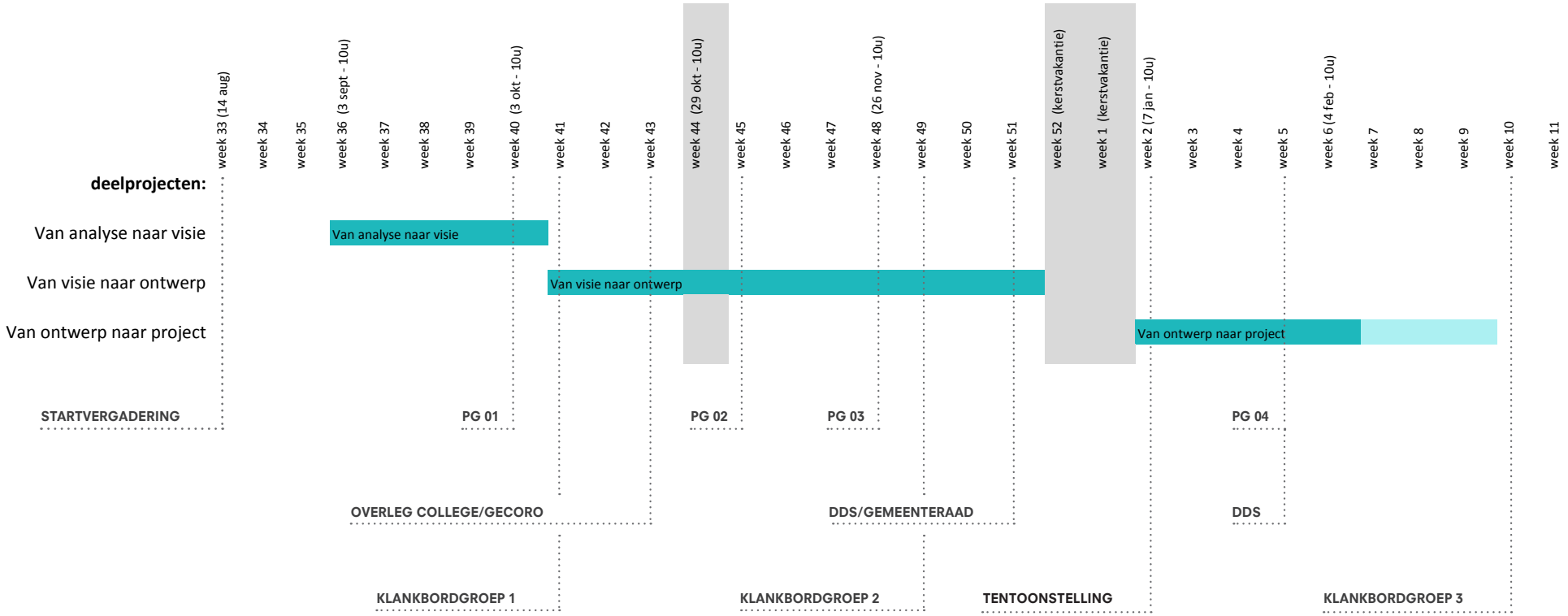


foto eerste bijeenkomst klankbordgroep

foto tweede bijeenkomst klankbordgroep

foto tweede bijeenkomst klankbordgroep

foto tweede bijeenkomst klankbordgroep

AANPAK MASTERPLAN

Wat is een masterplan?

Een masterplan is een algemene ruimtelijke visie. Het formuleert de randvoorwaarden voor een kwalitatieve ruimtelijke ontwikkeling van zowel de open als de bebouwde ruimte. Het moet een bruikbaar handboek vormen voor de ontwikkeling van toekomstige projecten in het plangebied. Het is echter geen blauwdruk voor toekomstige projecten. Deze projecten worden uitgetekend door andere ontwerpers en architecten. Zij zullen moeten rekening houden met de principes van het masterplan en aantonen dat ze hieraan voldoen.

Een masterplan moet dus enerzijds voldoende duidelijk zijn en af en toe harde lijnen vastleggen. Maar een masterplan moet ook voldoende flexibel zijn om toekomstige ontwikkelingen en ontwerpen toe te laten. Het masterplan Donkfront tracht hiervoor een kader te bieden, maar ook te inspireren.

Verloop van het project

Om dit masterplan op te maken heeft de gemeente een ontwerpteam aangesteld. Dit bestaat uit de landschapsarchitecten van LAMA, de architecten en stedenbouwkundigen van BRUT en de ingenieurs van TALBOOM. Zij zijn in augustus gestart met deze opdracht en overleggen maandelijks met de gemeente.

Tijdens het proces heeft het ontwerpteam ook samengewerkt met een klankbordgroep. Dit is een beperkte groep van directe betrokkenen, zoals bewoners of eigenaars in het plangebied. Deze klankbordgroep kwam tweemaal samen tijdens het ontwerpproces. Uit deze bijeenkomsten heeft het ontwerpteam al heel wat feedback en ideeën kunnen verzamelen. Na afwerking van het masterplan wordt het eindresultaat uiteindelijk gecommuniceerd aan de klankbordgroep.

Na de ontwerpfase werden de voorlopige resultaten gepresenteerd en ter discussie gesteld aan de ruime bevolking van Berlare. Dit gebeurde aan de hand van een tentoonstelling die de maand januari in het museum Donkmeer plaatsvond. De plannen werden kenbaar gemaakt op de nieuwjaarsreceptie. Geïnteresseerde konden opmerkingen en ideeën achterlaten in een ideeënbus.

Het schema op de pagina hiernaast toont het planproces.

foto tweede klankbordgroep

foto tweede klankbordgroep

foto tentoonstelling

foto tentoonstelling

RELATIE MET ANDERE PLANNEN

Berlare is een actieve gemeente op basis van ruimtelijke ordening. Bij aanvang van de opdracht werd ons meegedeeld dat er reeds vele studies werden gedaan omtrent de gemeente en het studiegebied.

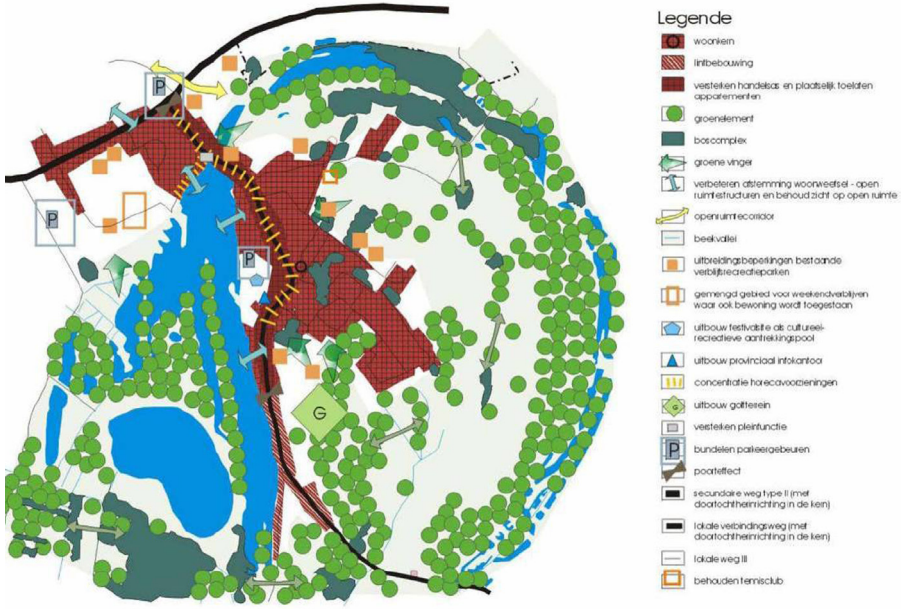
Met het masterplan beginnen we dus niet van nul, we nemen deze studies als vertrekpunt en spelen in op de studies die er zijn. Hier volgt een overzicht van de belangrijkste beleidsdocumenten waarin het masterplan kadert.

Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Berlare

'De Donk' wordt in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan aangeduid als woonkern. De landschappelijke structuur van het gebied wordt benadrukt en men geeft aan dat groei enkel beperkt mogelijk is. Het structuurplan wijst op de recente toename van meergezinswoningen en geeft aan dat deze de eigenheid van het gebied aantasten.

Enkele belangrijke uitspraken uit het structuurplan zijn:

- Donk dient beschouwd te worden als een landelijke kleinschalige kern
- verdere ontwikkeling van de bebouwing dient ingepast te worden in de natuurlijke omgeving
- zichten naar het meer vrijwaren (beperken van bebouwing)
- verder uitwerken pleinfunctie Brielstraat-Donklaan
- centrum Donk = aangenaam verblijfsgebied
- parkeren clusteren in randparkings, parkeren Donklaan afbouwen

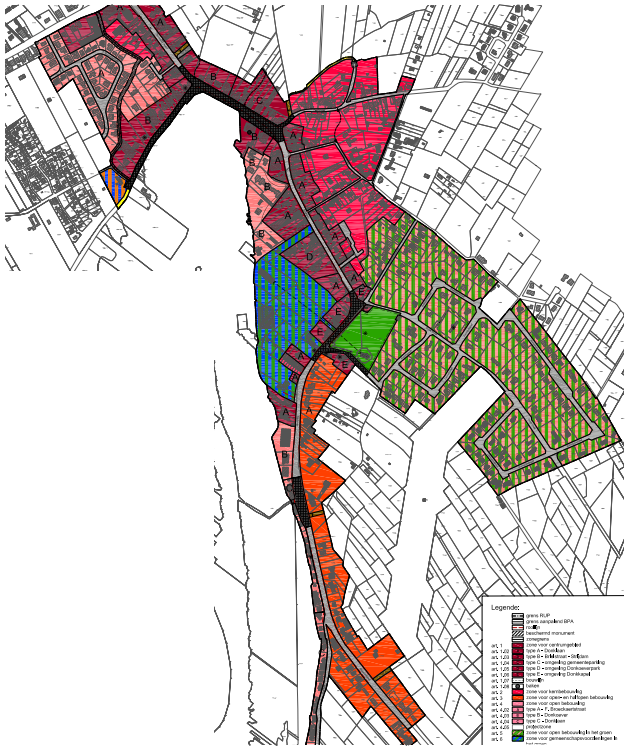


gewenste ruimtelijke structuur Donk

Ruimtelijk uitvoeringsplan Donk (RUP Donk)

In 2009 stelde de gemeente Berlare het RUP Donk op. Het ruimtelijk uitvoeringsplan werd opgesteld met als doel een kader te bieden voor het kanaliseren van de bouw van meergezinswoningen, het landschappelijke, open karakter van het gebied te behouden, de architecturale waarde van enkele bestaande gebouwen te beschermen en tegemoet komen aan de parkeerdruk ter hoogte van de Donklaan.

Het opstellen van dit document heeft reeds verschuivingen teweeg gebracht binnen het projectgebied. Het vastleggen van zoneringen in het gebied in combinatie van het opstellen van algemene voorschriften, biedt een kader aan nieuwe woonontwikkelingen vandaag. Doch merken we dat de bewegingsmogelijkheden binnen het RUP groot zijn waardoor problemen zoals schaalvergroting van de bebouwing en vergrijzing van het gebied blijft doorzetten. De stedenbouwkundige voorschriften binnen onze projectzone blijven vrij algemeen.



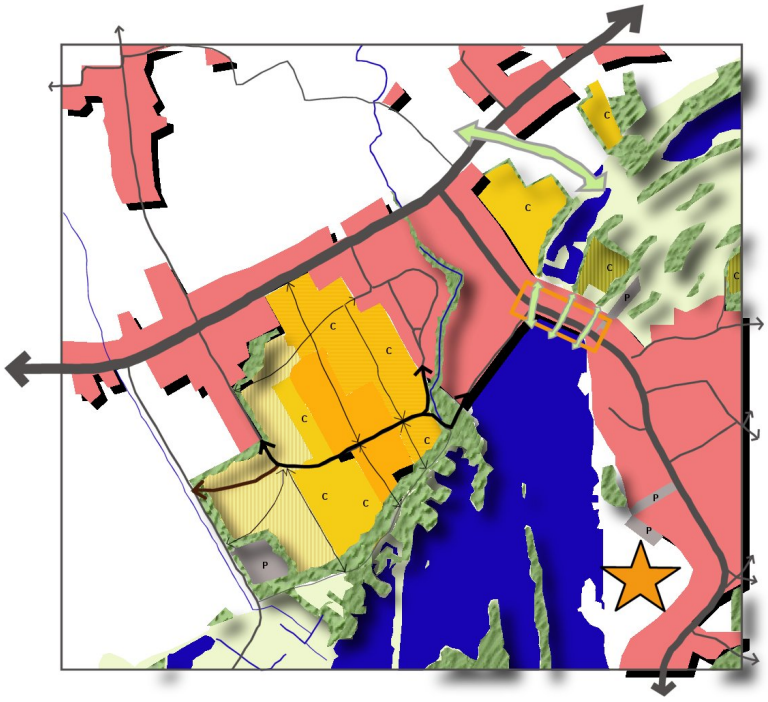
grafisch plan van het RUP

Berlare: een visie op weekendverblijven

Deze visie, opgemaakt door de provincie, bouwt ook een visie op voor het ruime projectgebied en doet een aantal concrete voorstellen voor ingrepen, geeft een visie over de toekomst van de weekendverblijven in 'De Donk' (het ruime projectgebied):

Enkele belangrijke uitspraken zijn:

- De Kouter, cluster van verblijfsrecreatie: bestendigen, opentrekken en uitbreiden
- uitdoven van hinderende elementen: zonevreemde horeca en kampeerterrein aan Donklaan zorgen voor verstoring van de vogel- en habitat-richtlijngebieden
- buffering van de clusters verblijfsrecreatie
- landschappelijk versterken van de beekvallei
- versterken van het toeristisch centrum, onder andere door de ecologische en landschappelijke verbinding tussen het Donkmeer en het Broek te versterken



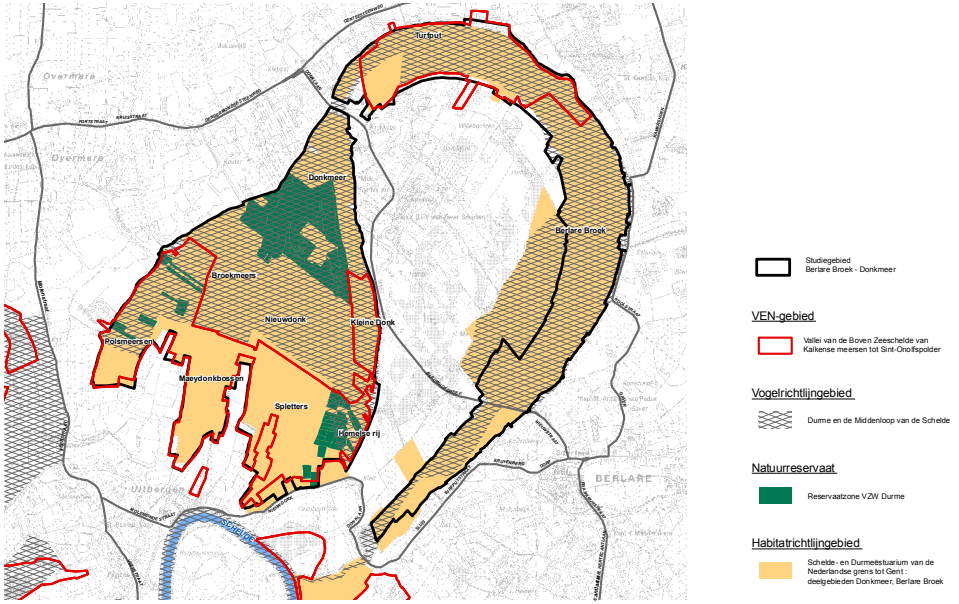
gewenste structuur weekendverblijven deelgebied Donk-Noord

Richtlijnen natuurbehoud

Het belang van de natuurwaarde van de ruimere omgeving (Berlare Broek, Donkmeer, Schelde,...) wordt duidelijk wanneer de richtlijnen voor het natuurbehoud bekeken worden.

Volgende natuurrichtlijnen zijn van toepassing:

- de oude Scheldearm is volledig aangeduid als habitatrichtlijnengebied(-en), inclusief Kloosterput en eigendom DDS. Habitatrichtlijnen gelden als een Europese richtlijn welke tot doel heeft de biodiversiteit te behouden en streeft naar de instandhouding en herstel van de natuurlijke habitats en de wilde fauna en flora die hiervan deel uitmaken.
- het vogelrichtlijnengebied heeft een net iets andere contour dan het habitatrichtlijnengebied. Hierbij geldt deze richtgeving niet voor de open ruimte onder het Donkmeer aansluitend aan de Schelde. Ook de weilanden gelegen achter de gemeentelijke parking vallen niet onder deze richtlijn.
- het Vlaams Ecologisch Netwerk of VEN, is een Vlaams richtlijn waarin een specifiek beleid inzake natuurbehoud wordt gevoerd. Het is van toepassing op een gedeelte van het Broek en de open ruimte ten zuiden van het Donkmeer.
- als laatste vallen er nog enkel natuurreservaten van VZW Durme gelegen in het gebied.



schema richtlijnen natuurbehoud

Natuurinrichtingsplan (NIP)

Momenteel loopt de procedure voor het opstellen van het Natuurinrichtingsplan of NIP. Het opstellen van dit plan wordt getrokken door de Vlaamse Landmaatschappij en is een samenwerking tussen de gemeente Berlare, Agentschap Natuur en Bos, vzw Durme, de intercommunale DDS, Natuurpunt en de polder tussen Schelde en Durme. Het doel van het NIP is het in werking stellen van de richtlijnen natuurbehoud zoals in eerder punt aangegeven. Het NIP is in grote lijnen reeds vastgelegd en krijgt een steeds concretere uitwerking voor verschillende acties. Enkele belangrijke gebieden hierin zijn de Turfput en het Donkmeer.

Door de keuze voor het NIP verkorte procedure zijn de acties vooral gericht op de gronden die in eigendom van de partners zijn.

Gedurende het planproces voor het opstellen van het Masterplan Donkfront is er meerdere malen afstemming geweest tussen de partners van het NIP en het ontwerpteam van het masterplan Donkfront. Hierbij is getracht de uitgangspunten van het NIP te vertalen in het masterplan. We kunnen stellen dat beide plannen elkaar in de planvorming hebben versterkt.

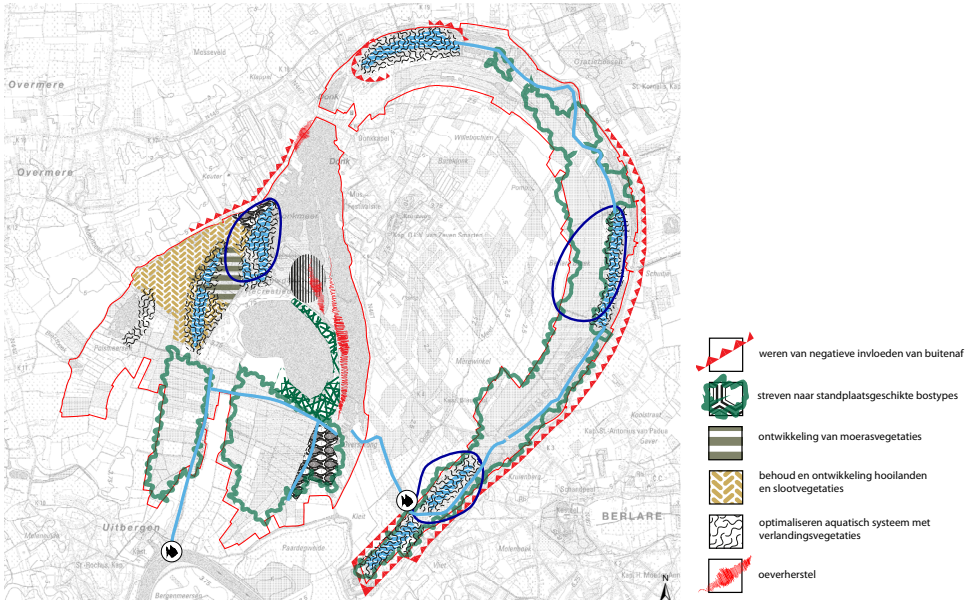
In volgende paragrafen worden de doelstellingen van de twee belangrijkste thema's landschap en recreatie toegelicht.

Natuurinrichtingsplan thema landschap

Het natuurinrichtingsplan formuleert 3 doelstellingen voor het landschap geformuleerd:

- herstel specifieke vegetaties o.a. laagveen, natte graslanden, waterplanten, elzenbroekbossen met speciale aandacht voor het herstel van bestaande drijftillen
- herstel verlandingsvegetaties, moeras en vooral rietvegetaties met aandacht voor oeverinrichting met oog op beschermde avifauna
- specifieke inrichting (oa paaiplaatsen, vrije vismigratie binnen de deelgebieden alsook van en naar de Schelde, overwinteringsplaatsen) ecologisch gericht visstand.

De acties uit het NIP die een rechtstreekse invloed hebben op het masterplan zijn: het herinrichten van de oevers van het Donkmeer ter hoogte van de Brielstraat en het landschappelijk inpassen van kwetsbare natuurgebied Turfput.

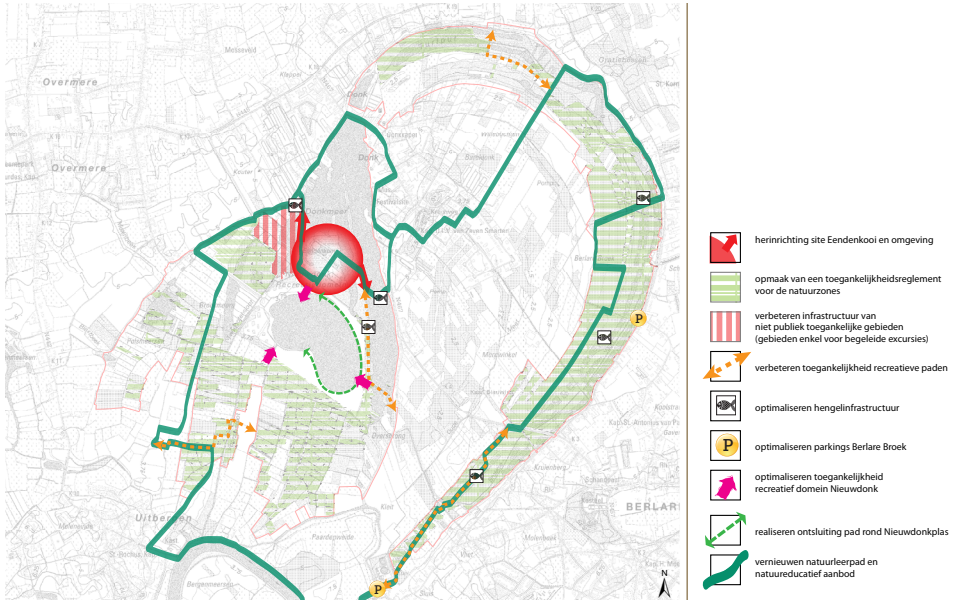


doelstellingen NIP thema natuur

Natuurinrichtingsplan thema recreatie

Het natuurinrichtingsplan heeft enkele doelstellingen voor recreatie geformuleerd:

- vernieuwen natuurleerpad
- herinrichting site Eendenkooi en omgeving
- opwaarderen en structureren recreatieve infrastructuur en toegankelijkheid
- optimaliseren toegankelijkheid recreatief domein Nieuwdonk



doelstellingen NIP thema recreatie

2. Analyse en ambities

Volgend hoofdstuk toont een korte synthese van de analyse die uitgevoerd werd in het kader van het masterplan. Het hoofdstuk toont hoe het analyseren tot het formuleren van een aantal ambities heeft geleid. Dit gebeurt thema per thema: gescheidenis, recreatie, landschap, mobiliteit en parkeren. De analyse en visie betreffende de bebouwing is opgenomen in het hoofdstuk over de beeldkwaliteit van de bebouwing verderop in het document.

GESCHIEDENIS

Om de situatie van het Donkmeer vandaag te willen begrijpen dienen men de geschiedenis van het gebied te onderzoeken. Doorheen de tijd heeft het gebied een enorme evolutie meegemaakt van Scheldearm tot recreatieve trekpleister. Deze evolutie heeft het Donkfront gemaakt tot wat het nu is. Verschillende lagen van ontginning, vervening, recreatie en de opkomst van de verstedelijking hebben het gebied gevormd. We willen in het masterplan teruggaan naar de basis van het gebied dat lag in de landschappelijke structuur die het gebied vormde. Hierdoor kan er net zoals in de geschiedenis de focus van het Donkmeer weer gekoppeld worden aan de landschappelijke structuur.

De Scheldearm - 1800

- verlanding Scheldearm, Donklaan als smalle dam doorheen Scheldearm

Donkmeer ten tijde van Ferraris (1777)

Ontginning Scheldearm - 1850 - 1900

- ontginning Scheldearm
- ontstaan open water en Donkmeer
- aanplant populieren

uitsnede historische kaart eind 1800

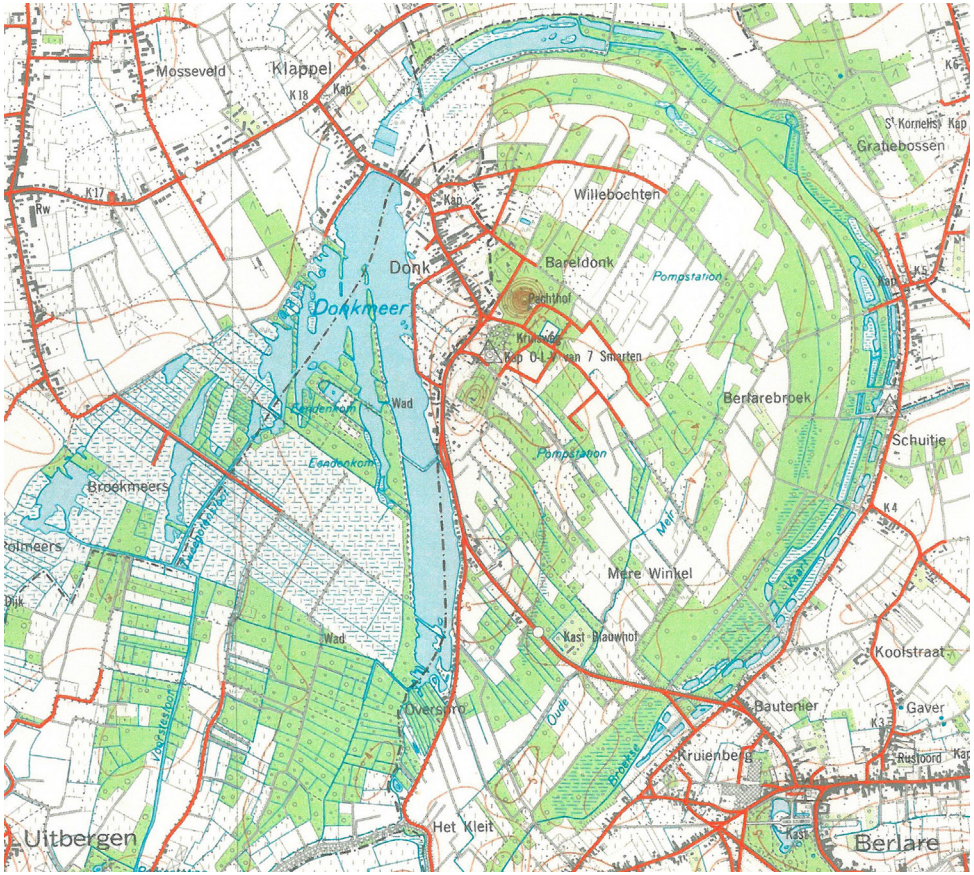
Ontdekking landschapsschoon - 1920 - 1930 interbellum

- ontdekking landschapsschoon van Donkmeer
- landschapsschilder Franz Courtens
- opkomst eerste recreatie
- villa's als parels aan de oevers van het Donkmeer

uitsnede historische kaart topografische kaart 1920

Donkmeer als recreatiegebied - 1960 - 1980

- opkomst grootschaligere recreatie
- Donkmeer als regionaal recreatiegebied voor zwemmen, vissen, bootje varen
- ontwikkeling horeca langsheen de oevers van het Donkmeer



uitsnede historische kaart topografische kaart 1960

Beelden ontdekking landschapsschoon - 1920 - 1930

oude prentkaart villa's aan de oevers van het Donkmeer

oude prentkaart villa des Bains

oude prentkaart hotel oevers Donkmeer

oude prentkaart oevers Donkmeer

landschapschilderij oevers Donkmeer Franz Courtens

oude prentkaart hotel restaurant Elvira

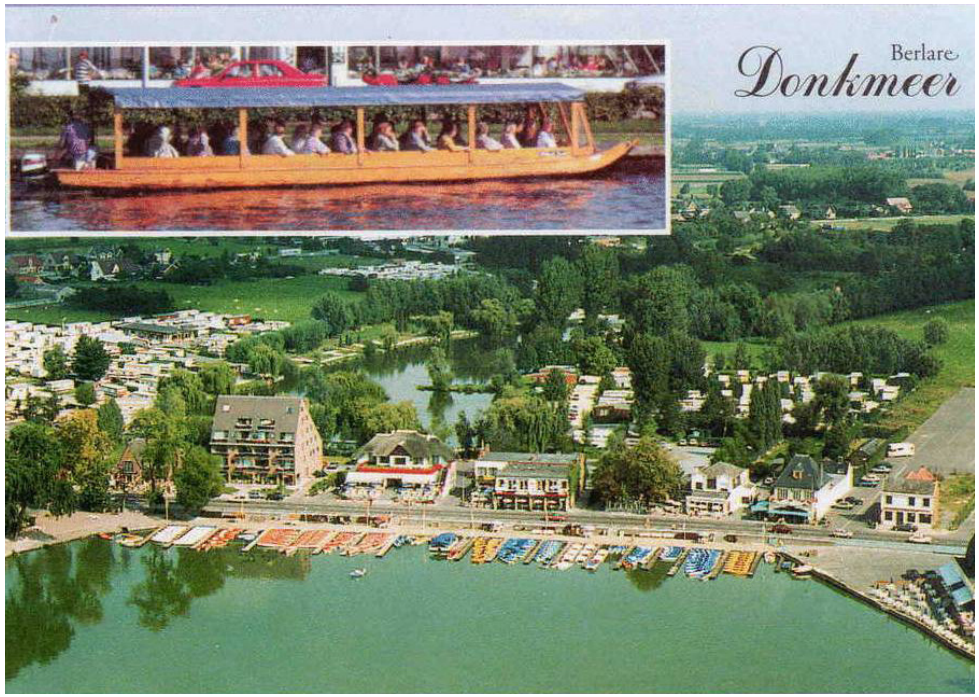
oude prentkaart Overmere-Donk

Conclusie historische analyse

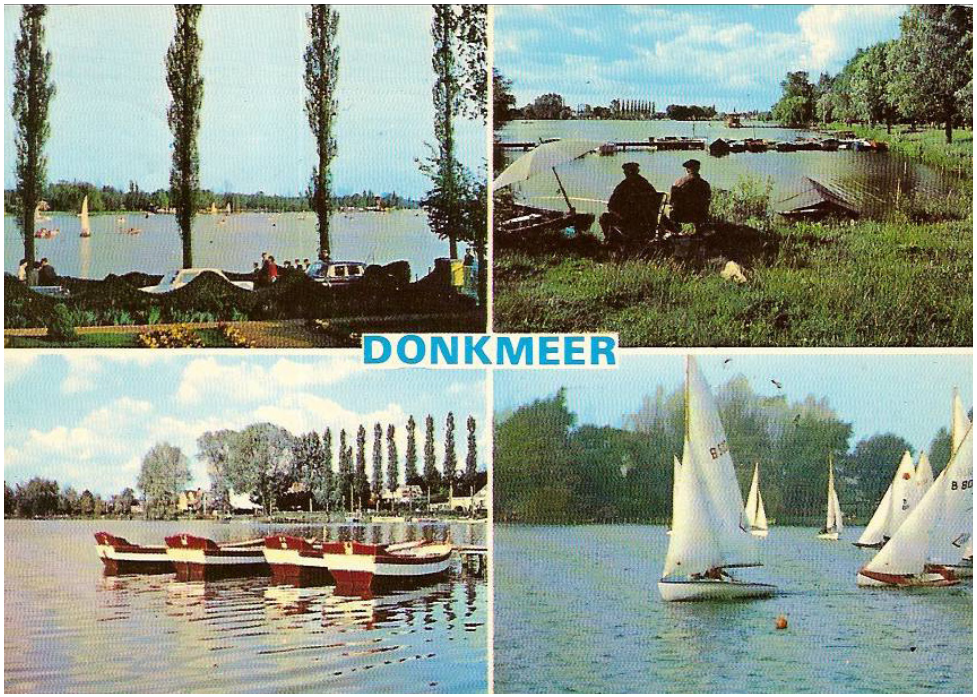
- Landschap stond in de ontwikkeling steeds centraal
- Het landschap is een samenspel van natuurlijke elementen en een cultuurlijke laag (vervening - drooglegging)
- Bebouwing en recreatie was hierop geënt waardoor ze elkaar versterkten
- Hierdoor had het gebied een sterke eigen identiteit
- Historie niet als een romantisch beeld van hoe het moet worden wel als inspiratiebron en inzichten

Conclusie historische analyse

- Niet teruggaan in de tijd maar verderwerken op de verschillende tijdslagen die terugvinden te vinden zijn in het gebied en op zoek gaan naar de oorspronkelijke kwaliteiten van het gebied, de landschappelijke onderlegger.



toeristische prentkaart Berlare Donkmeer als recreatiegebied 1960-1980



toeristische prentkaart Berlare Donkmeer

RECREATIE ANALYSE

Recreatie is heel erg belangrijk voor het Donkfront. Recreatie heeft het Donkmeer op de kaart gezet en daar plukt het vandaag nog altijd de vruchten van. De gekende palingrestaurants, de bootjes op het Donkmeer maar ook de Waterfeesten en het recent gebouwde Donkoeverpark. Het gebied heeft vele recreatieve mogelijkheden, maar vandaag is deze recreatie vooral gericht op het Donkmeer. De aanwezigheid van De Kloosterputten en het Broek wordt onvoldoende benut terwijl hier een grote kans ligt voor de toekomst.

Donkfront als recreatieve hotspot

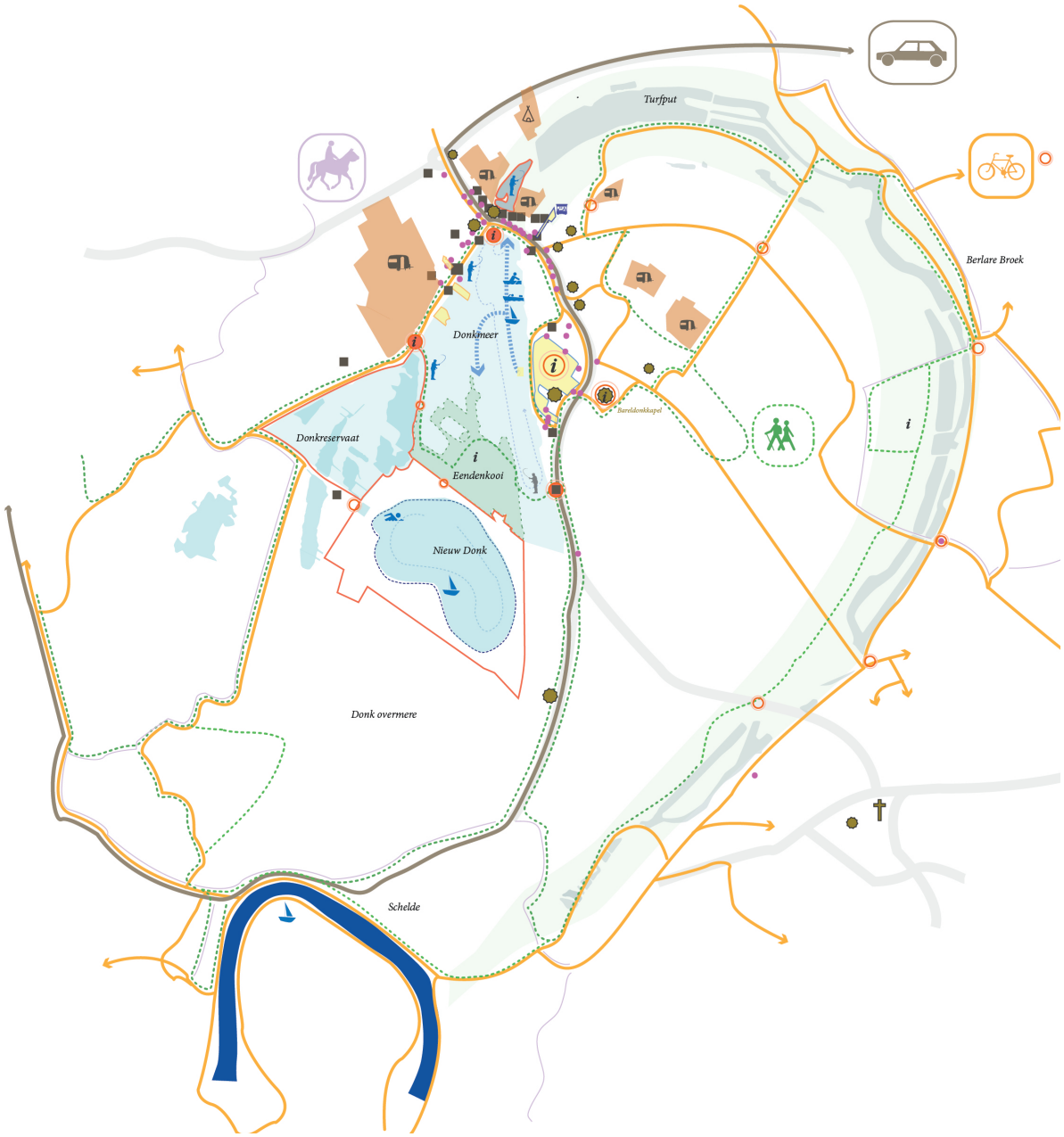
- verblijfsrecreatie als geïsoleerde en losliggende gehelen. Bepaalde verbindingen ontbreken
- aanwezige routes vanuit het Donkfront (Brielstraat en Donklaan) zijn nog niet uitnodigend genoeg om recreanten het gebied in te trekken
- grote focus op de 'meerkant' van het Donkfront
- het Broek en andere natuurgebieden zijn niet gekend bij de recreanten
- vandaag zijn de meeste activiteiten aan zijde van Donkmeer, het Broek is minder goed ontsloten en onbekender voor de recreant
- het Donkfront zou meer gebruik kunnen maken van het achterliggende landschap richting het Broek

bootverhuur aan de Donklaan

fietsen aan het Donkmeer

wandelen aan het Donkmeer

verblijfsrecreatie t.h.v. Kloosterput



Fietsroute
Ruiterpad
Wandelroute
Auto / Motor route

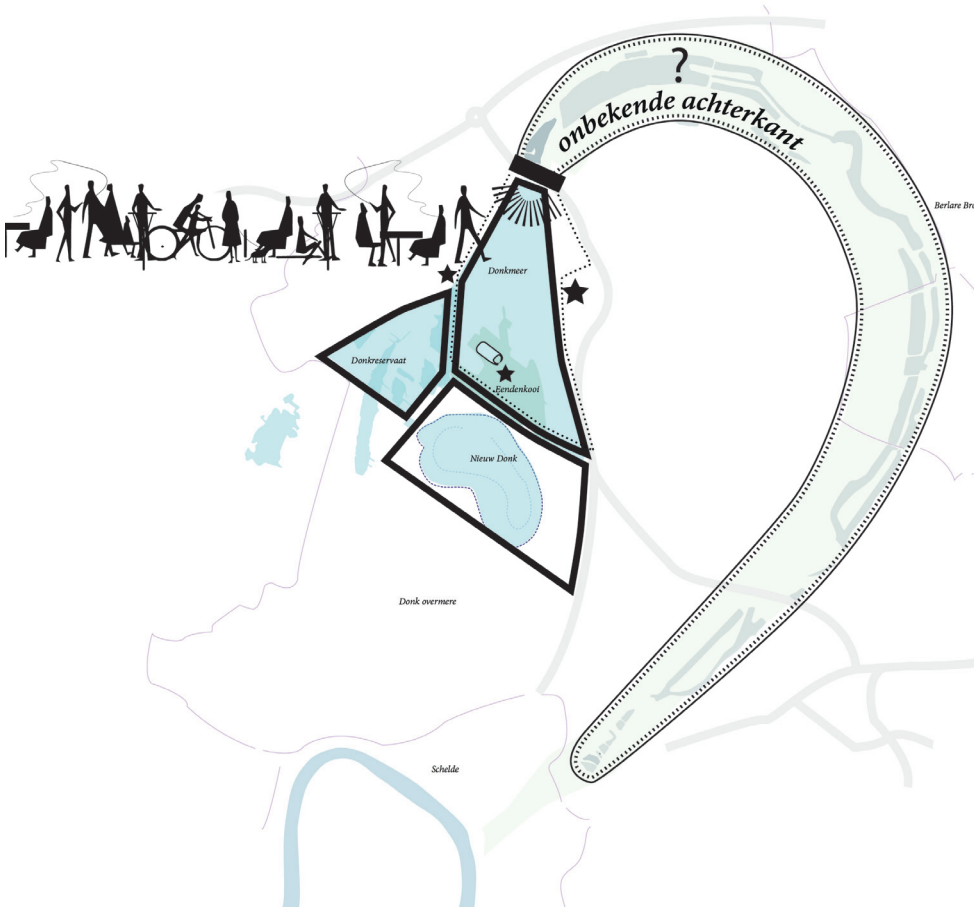
Poorten
Horeca
Markt
Monument
Parking

inventarisatie bestaand recreatief netwerk

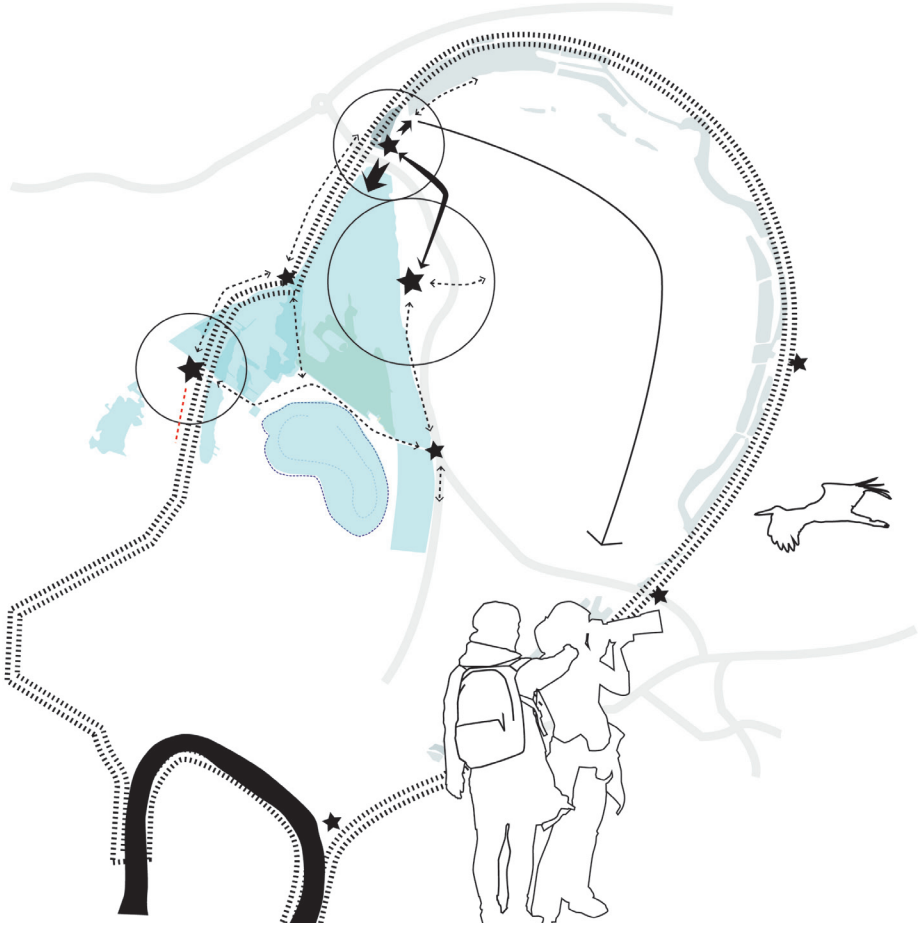
RECREATIE AMBITIE: **DE HERONTDEKTE ACHTERZIJDE**

Scheldearm als één samenhangend geheel

Het toekomstige doel is het verhogen van de beleving van het Donkmeer door het creëren van aantrekkelijke en toegankelijke oevers. Hiernaast worden door het toevoegen van missing links en het toegankelijk maken van gebieden de deelgebieden ontsnipperd. In de toekomst wordt ook de transformatie voorgesteld van 1 route omheen het Donkmeer naar een netwerk van kleinere rondjes met poorten als ankerpunten. De gemeenteparking kan hierin een sleutelrol spelen als secundaire luwe toegangspoort t.o.v. de poort van het evenemententerrein. Dit geeft de kans een gevarieerder bezoekersprofiel aan te trekken of een nieuw profiel toe te voegen. Een plek voor de natuurliefhebber die op zoek is naar rust en natuur.



vandaag: focus op de voorzijde van het Donkmeer

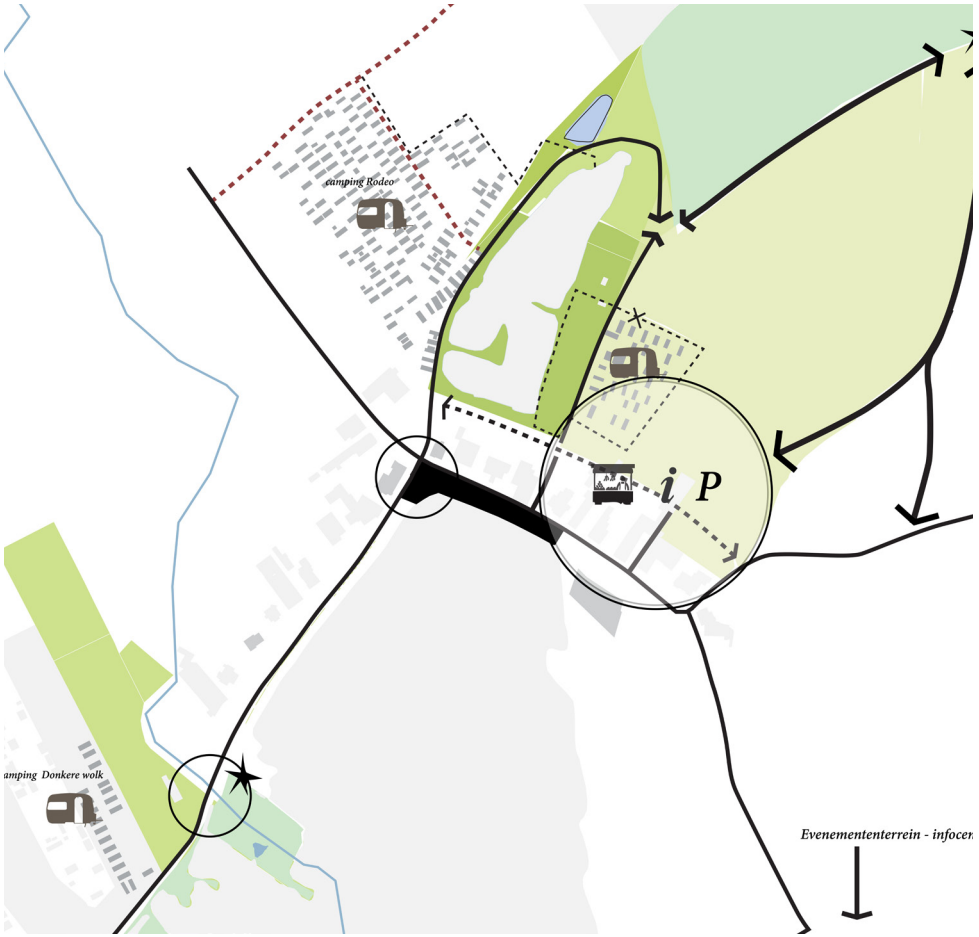


toekomst: ontdekking van de achterzijde, verbinden met het Broek

De nieuwe landschappelijke parking als toegangspoort naar het Broek

- Verhogen van de beleving van het Donkmeer door aantrekkelijke en toegankelijke oevers
- Ontsnipperen van de deelgebieden door het toegankelijk maken en aanleggen van missing links
- Van 1 route omheen het Donkmeer naar een netwerk van kleinere rondjes met ‘poorten’ als ankerpunten. De gemeenteparking kan hierin een sleutelrol spelen als secundaire luwe toegangspoort t.o.v. de poort van het evenemententerrein
- Op zoek naar een gevarieerder bezoekersprofiel, bv. door toevoegen van een nieuw bezoekersprofiel; de natuurliefhebber die zoekt naar rust en natuur

bestaande situatie recreatie en toegankelijkheid Donklaan en directe omgeving



concept toegankelijke achterzijde Donkmeer met nieuwe parking als toegangspoort naar het Broek

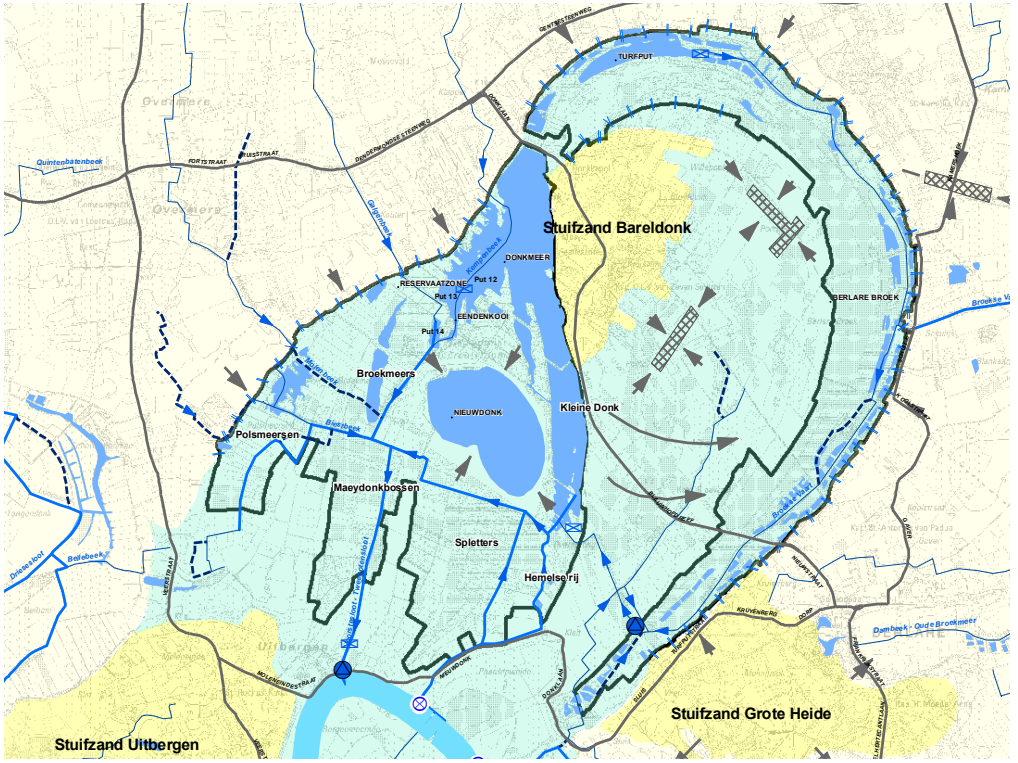
LANDSCHAP ANALYSE

Diverse landschappelijke opgaves

De Schelde heeft in de loop der tijd het landschap sterk bepaald. Door het insnijden van het landschap en het afzetten van sediment is er een herkenbaar landschappelijk patroon ontstaan. Algemeen kan het landschap opgedeeld worden in enkele grotere eenheden: de verveende Scheldearm (het open water), de verveende en verlande Scheldearm (Berlare Broek), de zandopduiking, het agrarische gebied met microreliëf, de hooilanden en als laatste de Schelde zelf.

Deze landschappelijke eenheden met hun typische kenmerken zijn afgelopen decennia door diverse ontwikkelingen niet of minder herkenbaar geworden. Een duidelijk voorbeeld hiervan is de aanleg van de gemeentelijke parking. Door het volledig ophogen en asfalteren van deze ruimte is het niet meer te herkennen dat dit gedeelte eigenlijk onderdeel is van de Scheldearm en getypeerd wordt door microreliëf. De breuk tussen de stedenbouwkundige ontwikkelingen en het landschap is afgelopen decennia zichtbaar geworden.

Een tweede belangrijke constatering is de matige tot slechte waterkwaliteit en de wateroverlast. Door het slibprobleem in de diverse wateren zijn deze te voedselrijk geworden en is er algenbloei ontstaat. Hierbij monden diverse (vervuilde) beken, waaronder de Kempenbeek, uit in het Donkmeer. Dit komt de waterkwaliteit niet ten goede. Door opkomst van diverse stedenbouwkundige ontwikkelingen en vergroting van de mate aan verharding ontstaan er op verschillende plekken wateroverlast. Deze opgaven zijn gedurende het ontwerpproces verder onderzocht.

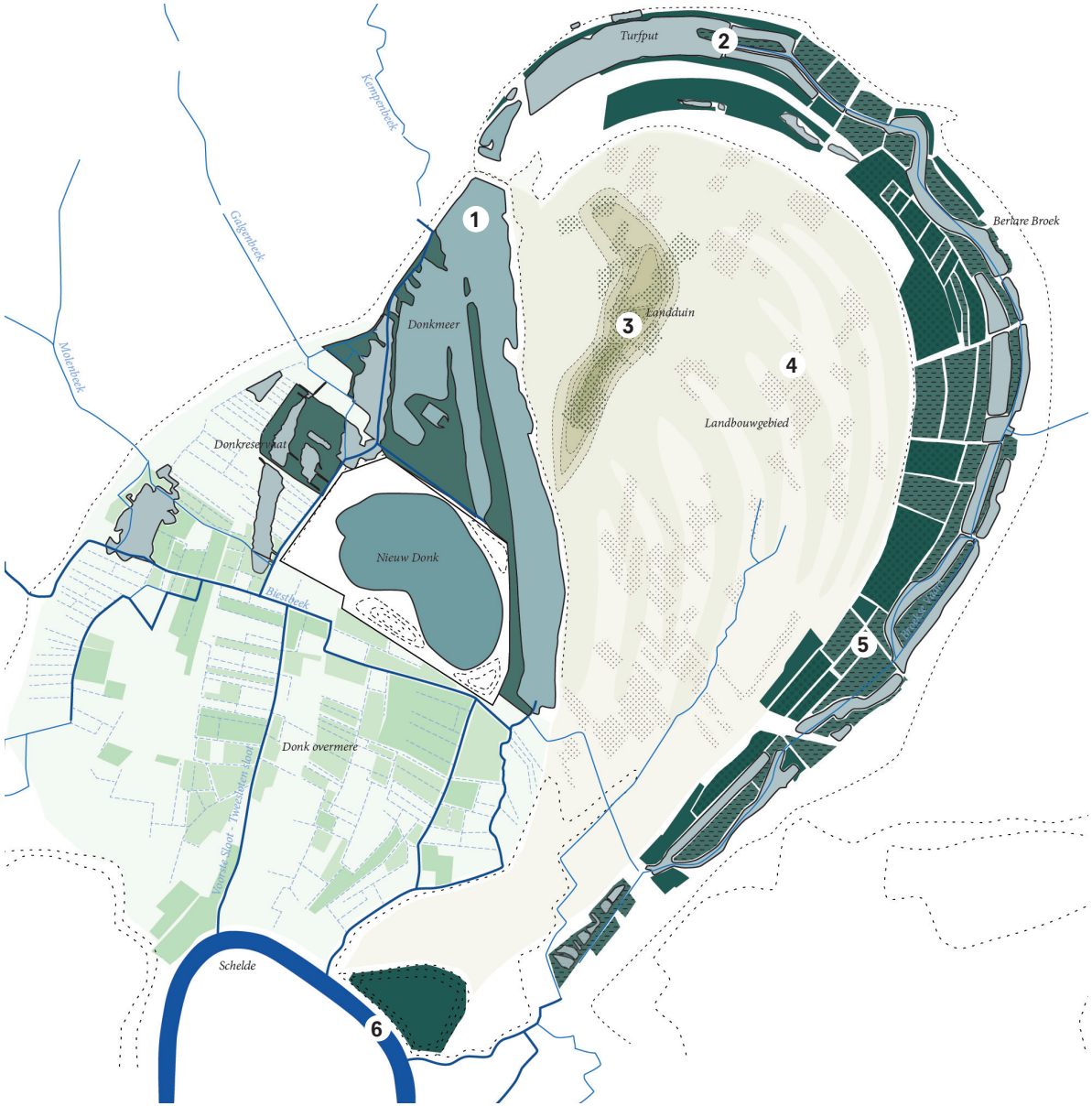


schema watersysteem, watertoets NIP

algenbloei in Donkmeer

aanwezige microreliëf in omgeving

gemeentelijke parking



1. verveende Scheldearm
2. verveende / verlandende Scheldearm
3. zandopduiking
4. agrarisch gebied met microreliëf
5. hooilanden/ polder
6. Schelde

schema landschappelijke eenheden

LANDSCHAP AMBITIE: **CONTACT MET HET LANDSCHAP TERUGBRENGEN**

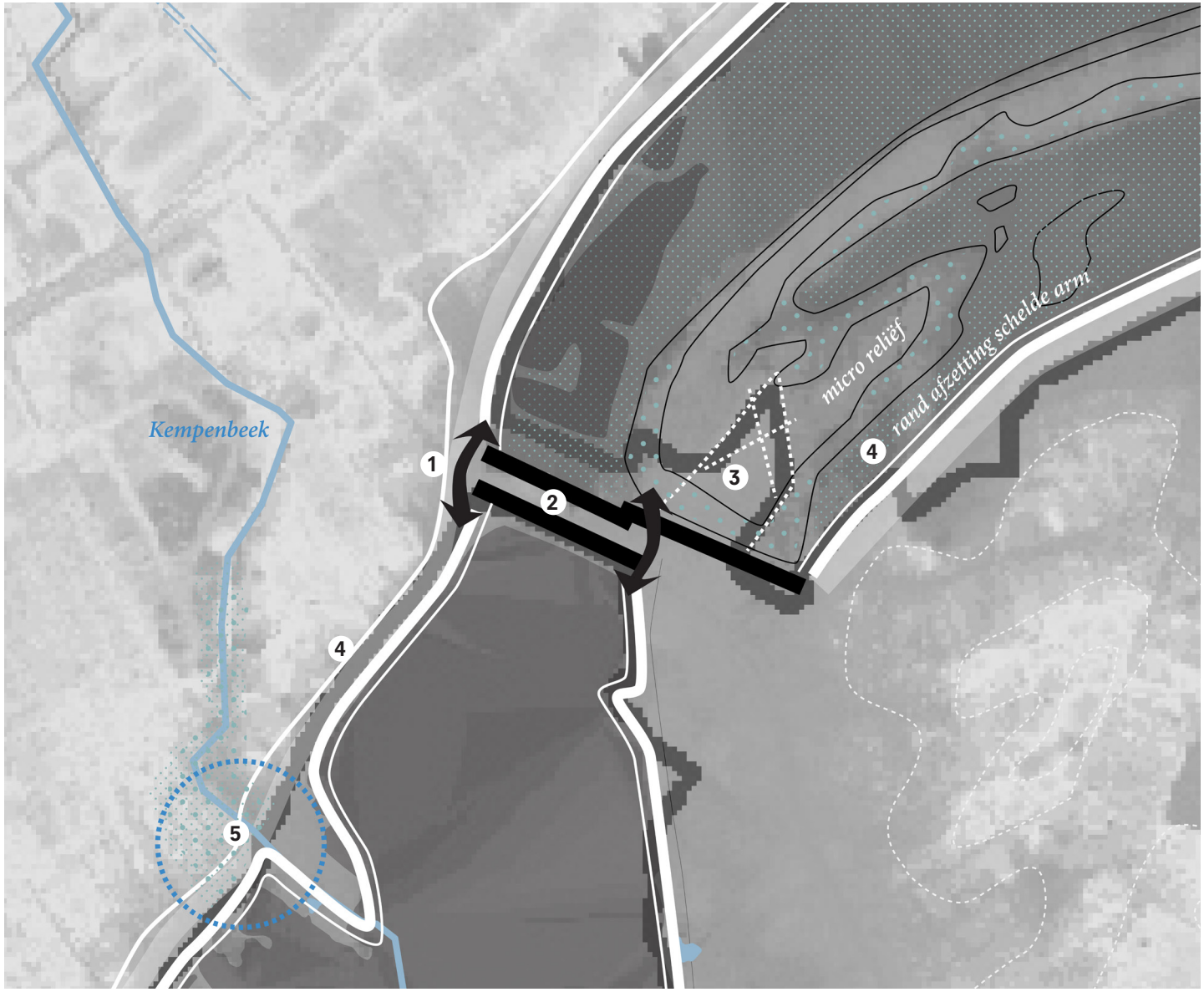
Leesbaarheid versterken

Vandaag lijkt de parking vooral een uitloper van het verstedelijkt gebied waardoor de natuurlijke kwaliteit van het gebied niet leesbaar is. Het masterplan heeft de intentie de dam weer herkenbaar te maken als een compacte structuur. Door het creëren van doorzichten tussen het Donkmeer en de Kloosterputten wordt de relatie tussen het landschap en het Donkmeer versterkt. Ter hoogte van de Brielstraat wordt de loop van de Kempenbeek verbetert en herkenbaar gemaakt.

reliëfkaart toont de landschappelijke onderlegger

herkenbaar maken dam in Scheldearm

1. maken groene verbindingen
2. zichtbaar maken Donklaan als dam in de Scheldearm
3. herstellen microreliëf
4. groene oever Scheldearm
5. zichtbaar maken Kempenbeek, verbeteren waterkwaliteit



concept landschap

MOBILITEIT ANALYSE

Mobiliteit is een belangrijk thema in het masterplan. De Donklaan doorsnijdt het gebied en heeft een belangrijke invloed op de toegankelijkheid en de verblijfskwaliteit van het gebied. Snelheid, leesbaarheid en continuiteit, de aanwezigheid van deze drukke gewestweg geeft een conflict met het verblijfskarakter van het Donkfront vandaag. Er is veel ruimte voor de auto, onvoldoende ruimte voor voetgangers en fietsers.

Mobiliteit op schaal Berlare

- Donklaan N467 doorgaande weg
- Brielstraat lokale ontsluiting

Mobiliteit de Donklaan

- Verbindingsweg met en door Berlare
- Verschillende ruimtelijke sequenties
- Gedeelte ter hoogte van de school en Kapelleplein is zone 30
- De Brielstraat is een lokale ontsluiting

wegennet op schaal 'De Donk'

doortocht Donklaan doorheen verschillende gebieden

MOBILITEIT AMBITIE: **MOBILITEIT OP MAAT**

In het masterplan wordt er voorgesteld de Donklaan in te richten als een doortocht vanaf het Donkoeverpark tot voorbij de Strijdam. Door het Donkfront te gaan markeren op de Donklaan kan deze ruimte gemaximaliseerd worden als verblijfsplek. Hierbij kan de voetgangersverbinding tussen de randparking aan het Donkoeverpark en het Donkfront verbeterd worden. Zodat de randparking een beter gebruik kent.

Voor de Brielstraat wordt er voorgesteld het profiel aan te passen aan zijn functie als erfontsluitingsstraat. Dit door deze weg te knippen ter hoogte van de Donkere Wolk.

Het schema toont de Donklaan als doortocht: door het markeren van het Donkfront op de Donklaan (rode kleur) wordt de snelheid verminderd

PARKEREN ANALYSE

Complexe ontsluiting private parking

Veel ruimte in het plangebied wordt vandaag gegeven aan parkeren. Aan het Donkfront zijn er vele kleine (vaak horeca) parkings met elk hun eigen inrit naar de Donklaan. Deze zorgen voor een grote ruimteverspilling aan de achterzijde van het Donkfront en een sterk stenig beeld. De afzonderlijke inritten die op de Donklaan aantakken zorgen voor vaak gevaarlijke verkeerssituaties die in conflict staan met het verblijfskarakter van het gebied.

Het gebruik van de parkeerplaatsen is verschillend doorheen de tijd. Het verschil van parkeerdruk op doordeweekse dagen en zonnige zondagen is enorm. Door de week staat de gemeentelijke parking en de verschillende horeca parkings leeg terwijl op zonnige zondagen de parking helemaal volstaat, zowel de gemeentelijke als de private parking.

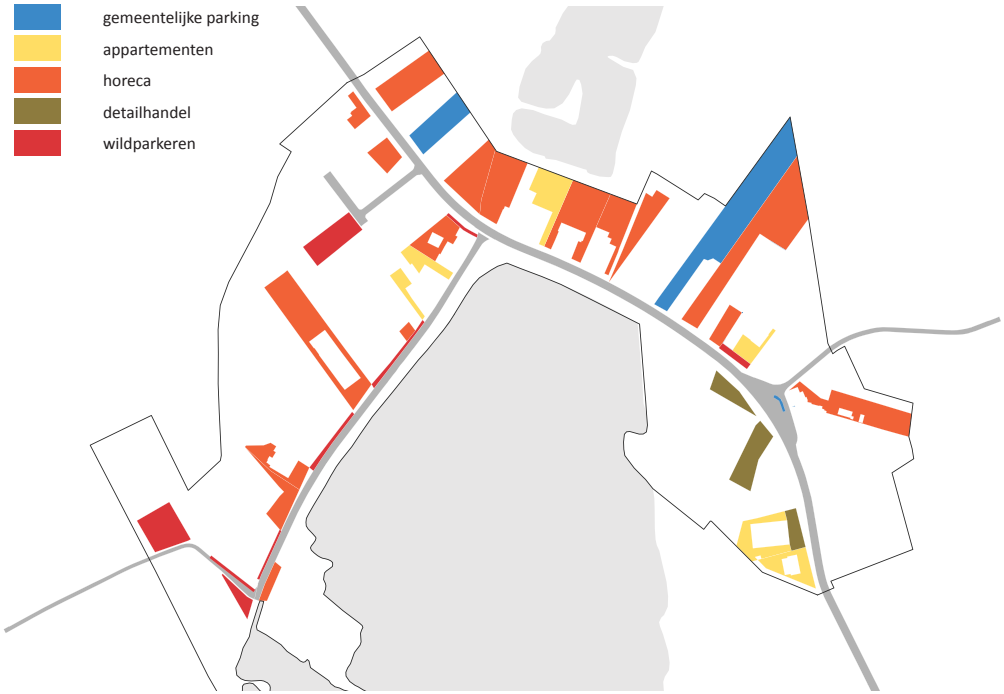
Gebruik parking op verschillende tijdstippen

parkeren op een weekdag

parkeren op een marktdag

parkeren op een zonnige zomerdag

De vele verspreide inritten naar de verschillende parkeerclusters



Verschillende eigenaars parkings - iedereen zijn eigen parking

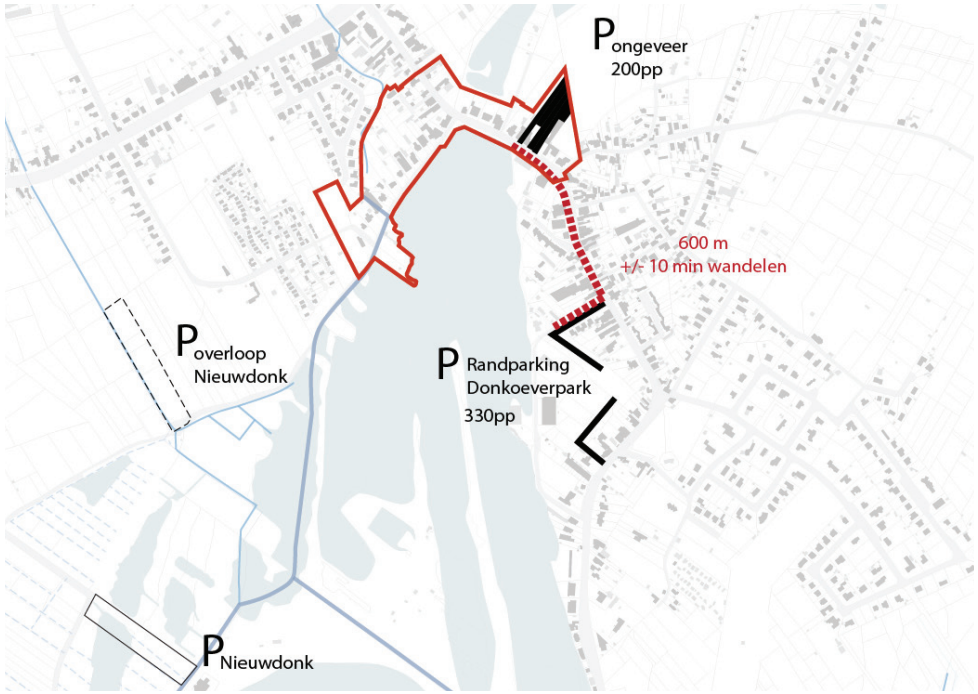
PARKEREN AMBITIE: NIEUW ÉÉNDUIDIG PARKEERSYSTEEM

Nood aan een 'centrumparking'

Wanneer parkeren op schaal van het Donkgebied onderzocht wordt, kan er geconcludeerd worden dat er behoefte is aan een centrumparking. De parking van het Donkoeverpark is vandaag geen alternatief voor de dagdagelijkse werking (horeca, markt, recreatie) van het Donkfront. Hiervoor is de afstand tussen beide te groot. Er is nog altijd nood aan een 'centrumparking' dicht bij het Donkfront. Er is geen alternatieve locatie voor deze parking buiten de huidige ligging van de gemeentelijke parking.

In het masterplan wordt er ingezet op een nieuw en eenduidig gekoppeld parkeersysteem. Hierin wordt er op zoek gegaan naar een duidelijke organisatie van het parkeren, naar manieren om ruimtes te gaan dubbelgebruiken. Dit met het doel de in- en uitritten te minimaliseren en de aantakking op de Donklaan veiliger en leesbaarder te maken. We willen de parking niet begroten op de piekbehoefte maar werken met een overloopparking. Voor echte drukke dagen kan de randparking van het Donkoeverpark ingezet worden.

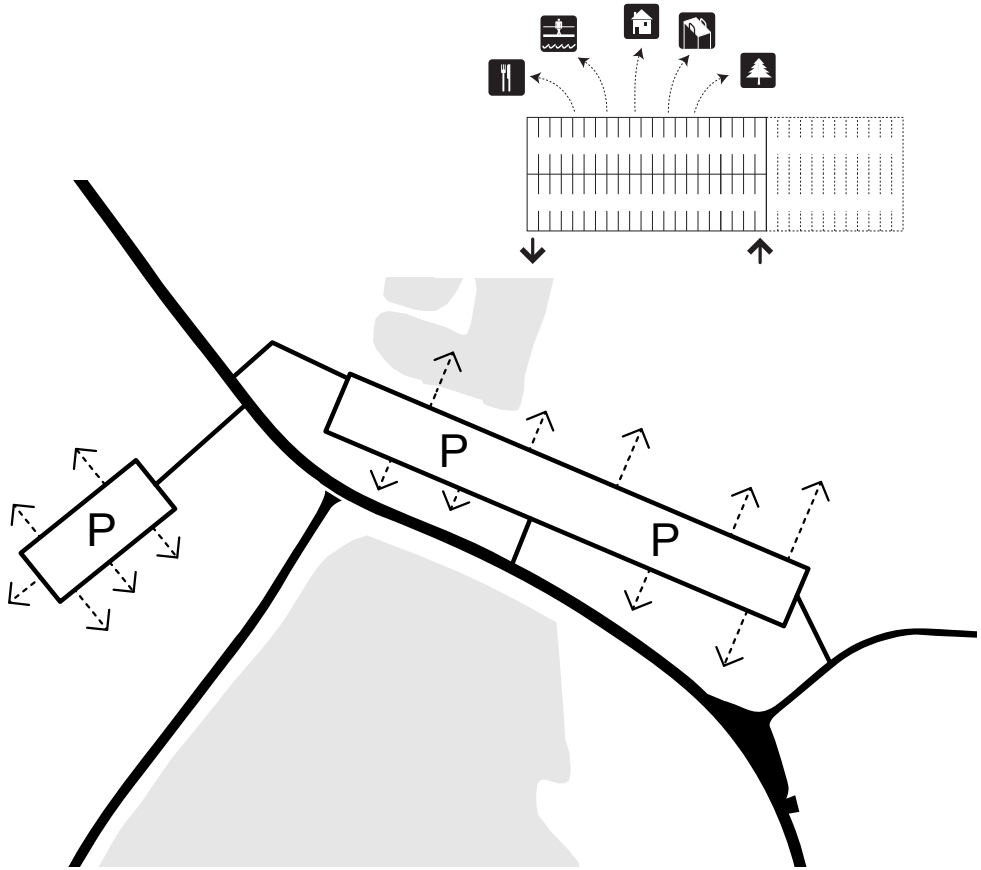
Om de Brielstraat autoluwer wordt ook hier een gekoppelde parkeeroplossing voorgesteld.



overzicht parkeren Donkgebied

Nieuw éénduidig parkeersysteem

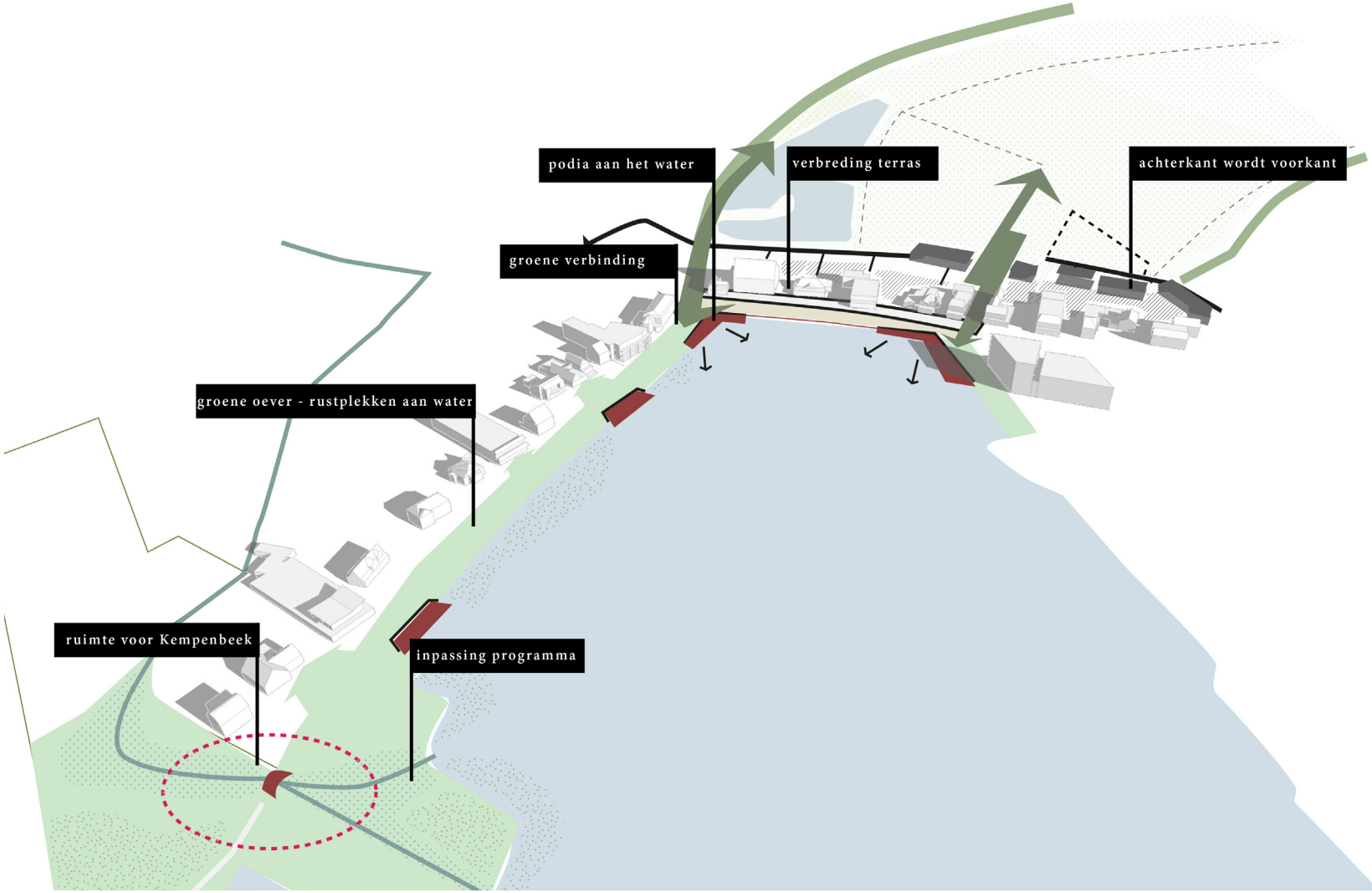
- duidelijke organisatie van het parkeren
- clustering van het parkeren om ook te kunnen profiteren van het dubbelgebruik
- minimaliseren van het aantal in- en uitritten en aantakkingen op de Donklaan
- parking niet begroten op de piekbehoefte, hiervoor kan gewerkt worden met een overloopparking en kan de randparking dienst doen
- Brielstraat autoluwer maken door een geclusterde parking in het bouwblok, aantakkend op de Donklaan



Concept nieuw eenduiding parkeersysteem

3. Het masterplan

In dit hoofdstuk worden de ambities van het vorige hoofdstuk vertaald tot een samenhangende ruimtelijke visie. Dit moet gelezen worden als een toekomstscenario. Dit scenario wordt getoond aan de hand van een overzichtsplan waarop alle ingrepen staan aangeduid. Vervolgens wordt ingezoomd op de verschillende onderdelen van dit plan: Strijdam meerzijde, Strijdam Broekzijde, gemeentelijke parking, Brielstraat en Donkere Wolk.



concepttekening verbrede dam - groene verbindingen

EEN TOEKOMSTSCENARIO

In het plan zijn alle ideeën in één mogelijk toekomstbeeld gegoten. Het is belangrijk mee te geven dat dit niet als een inrichtingsplan bekeken mag worden. Het is een verzameling van ruimtelijke ideeën die concreet gemaakt wordt door ze op plan in te tekenen. De essentie van deze ideeën is echter belangrijker dan de ruimtelijke uitwerking ervan. De uitwerking moet niet noodzakelijk dezelfde zijn, zolang de ideeën erachter maar gerespecteerd worden. Voor sommige ingrepen worden zelfs verschillende mogelijkheden voorgesteld.

Het masterplan bestaat uit enkele essentiële hoofdlijnen die hiernaast in een conceptschema zijn uitgewerkt:

- Realiseren van 2 groene langzaamverkeersverbindingen tussen het Donkmeer en het Broek
- Donkfront als nieuw hedendaags plein markeren
- Relatie met Donkmeer versterken
- Voorzien van een landschappelijk ingepaste parking die tevens een onthaalpunt is voor de recreatie van het Broek
- Afwerken en kwalitatiever maken van de achterzijde aan de huidige gemeenteparking
- Kwalitatieve bebouwing voorzien die het historische gegeven van de dam markeert
- Brielstraat inrichten als landschappelijke oever van het Donkmeer
- Kempenbeek herkenbaar maken en werken aan de waterkwaliteit en ecologische waarde

Donklaan
Briestraat
N

MASTERPLAN DONKFRONT

Strijdam meerzijde

1. As-verschuiving Strijdam, Strijdam ingericht als pleinruimte
2. Ruimte voor een verbrede terraszone met ruim voet - en fietspad
3. Vernieuwde zittrappen versterken de relatie met het water
4. Vlonder (plein- en terraszone) ter hoogte van Elvira
5. Steiger waar de Kooiker kan aanmeren
6. Verplaatsen van de steigers richting Lake View
7. Groene doorsteken naar de Kloosterputten, het Broek en gemeentelijke parking, veilige oversteekplaatsen

Strijdam Broekzijde

8. Private groene doorsteken/doorzichten
9. Nieuwe achterkanten met een 'gezicht' naar de Kloosterputten en het Broek
10. Achterontsluiting voor bestemmingsverkeer
11. Verbinding voor fietsers en voetgangers

Nieuwe gemeentelijke parking

12. Nieuwe kleinschalige bebouwing met gezicht naar het Broek
13. Ontstluiting gemeentelijke parking
14. Vernieuwde, landschappelijk ingerichte gemeentelijke parking, gedeelte voor intensief gebruik
15. Vernieuwde, landschappelijk ingerichte gemeentelijke parking, gedeelte voor extensief gebruik
16. Startpunt wandelingen het Broek, recreatieve poort
17. Toegang gemeentelijke parking via Zandstraat

Brielstraat

18. Brielstraat als bestemmingsstraat, groene oever aan het Donkmeer
19. Vlonder als zitruimte aan het water, eventueel terrasruimte horeca
20. Groene landschappelijke oevers Donkmeer
21. Tijdelijk (lente -zomermaanden) kleinschalig horecapaviljoen
22. Bruggetje naar de picknickweide
23. Vernieuwde picknickweide, rustplek aan het water
24. Bruggetje over de Kempenbeek
25. Verbreden Kempenbeek met groene waterkanten
26. Donkere Wolk ingericht als landschappelijke zone met eventueel ruimte voor beperkte programmatische invulling
27. Fiets- en wandelpad sluit aan op bestaande netwerk/wijk
28. Vernieuwde achterontsluiting voor parkings horeca Brielstraat

Gemeentelijke parking
Strijdam Broekzijde
Strijdam meerzijde
Brielstraat
Donkere Wolk

MASTERPLAN IN ONDERDELEN

Op het plan op de vorige pagina worden een reeks ingrepen getoond. Deze staan opgelijst met een aantal nummertjes. Ze kunnen grofweg verdeeld worden in 4 verschillende zones. Op elk van deze zones wordt in het volgende hoofdstuk meer in detail ingegaan:

- Strijdam meerzijde
- Strijdam Broekzijde
- Nieuwe gemeenteparking
- Brielstraat
- Donkere Wolk

“Een doorlopend plein dat contact zoekt met het meer en ruimte geeft aan de horeca”

STRIJDAM MEERZIJDE

Donklaan vandaag

De Donklaan is een gewestweg die dwars doorheen de deelkern Donk snijdt. De weg heeft een snelheidsregime van 50km/u maar de inrichting is hier vandaag niet op aangepast, hierdoor wordt er sneller gereden. Dit zorgt voor een conflict tussen het doorgaande verkeer en de verblijfskwaliteit (veiligheid).

Ter hoogte van de Strijdam komt dit conflict nog sterker tot uiting. Wat betreft het profiel merkt men helemaal niet dat men een speciale plek passeert. De auto's rijden vlak voor de smalle terrassen, terwijl deze horeca toch een belangrijk onderdeel is van de recreatieve aantrekkingskracht van deze omgeving. Daarnaast wordt vandaag aan de kant van het meer het open zicht grotendeels bepaald door de steigers van de huurbootjes.

Donklaan t.h.v. Donkmeer vandaag

Donklaan t.h.v. Elvira vandaag

Doortocht met aandacht voor verblijfskwaliteit

De volledige passage van de Donklaan doorheen deelkern Donk moet ingericht worden als een doortocht, waarbij het snelheidsregime ook in de aanleg van het profiel wordt afgedwongen. Ter hoogte van de Strijdam, tussen de poorten van Elvira en Lake View, groeit de Donklaan uit tot een samenhangende pleinruimte, waarin zoveel mogelijk ruimte gegeven wordt voor zacht verkeer en ontmoeting. De auto passeert met aangepaste snelheid. Ter hoogte van Elvira en Lake View worden twee belangrijke oversteekpunten voorzien, die ook de verbinding leggen tussen de meer- en de Broekzijde.

concept doortocht met aandacht voor verblijfskwaliteit

Donklaan verleggen richting het meer

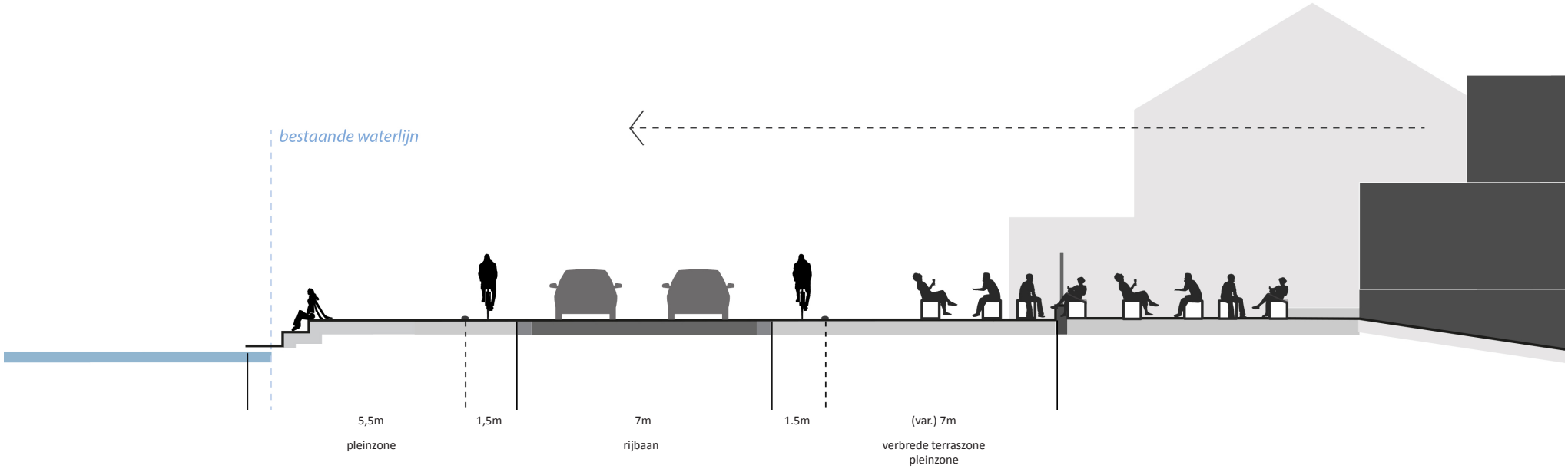
Door de Donklaan een paar meter te verleggen richting het Donkmeer kan er meer ruimte geven worden aan de terrassen van de horeca, aangezien deze toch een belangrijke schakel vormen in het recreatieve netwerk. Voor dit idee waren er zowel in de gemeente als in de klankbordgroep veel voorstanders. Belangrijk is wel op te merken dat dit een gewestweg is en dat de goedkeuring van het gewest hiervoor noodzakelijk is. Het verleggen van een weg is een zware ingreep.

verleggen van Donklaan - verbrede terraszone

Versterken directe relatie met het meer

Ter hoogte van de Strijdam moet het water van het meer echt voelbaar en zichtbaar gemaakt worden. Daarom wordt er voorgesteld om de steigers van de boten op te schuiven in de richting van Lake View en de hoek om te plooien. Zo wordt er ruimte gemaakt om het meer echt helemaal tot aan de Donklaan te trekken. De inrichting van de publieke ruimte kan de relatie met het water versterken door bijvoorbeeld te werken met luie trappen die tot aan het water afdalen.

verblijfsruimte ter hoogte van Donklaan versterkt relatie met Donkmeer en horeca



principedoorsnede Strijdam meerzijde 0 1m 5m

referentiebeeld zitten bij het water (Machelen-aan-de-Leie)

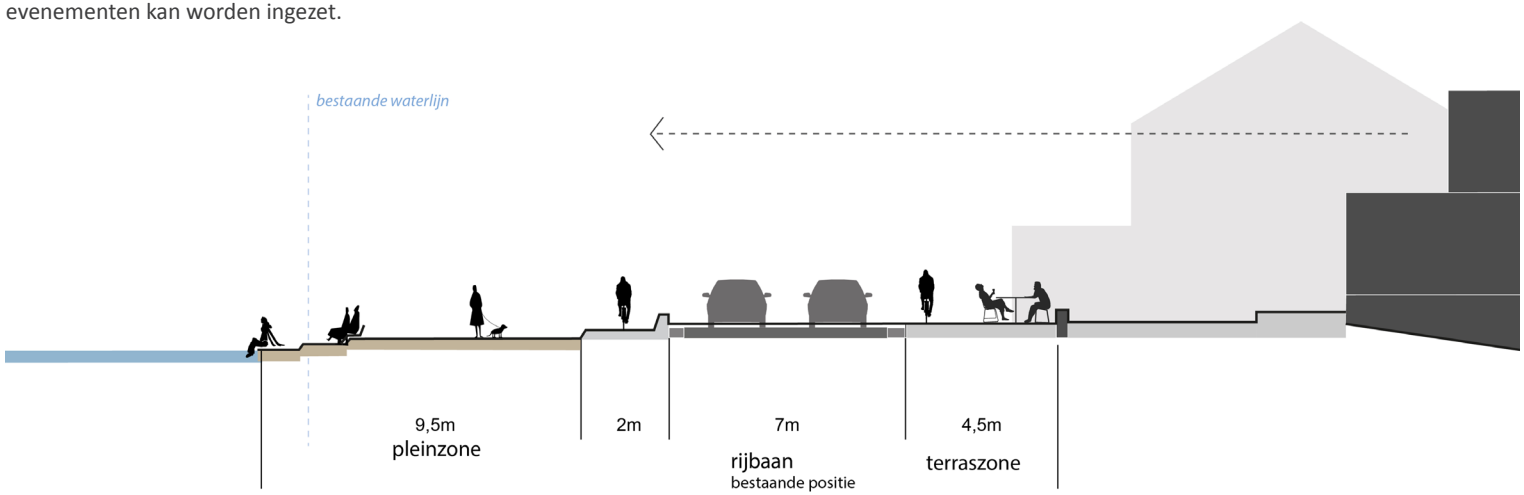
referentiebeeld terraszone - pleinzone

referentiebeeld trappen bij het water

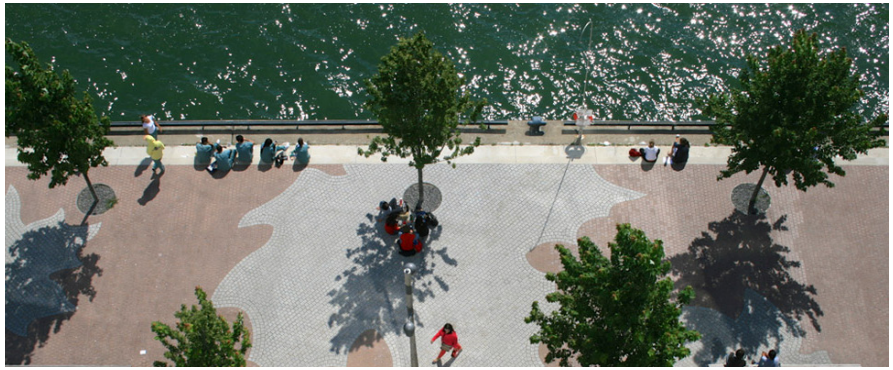
referentiebeeld fietsen over het plein

Maximaliseren van de open ruimte aan het water (alternatief)

Een tweede optie, zonder het verleggen van de Donklaan, is om maximaal in te zetten op de publieke ruimte aan de waterkant. Door het verleggen van de huurbootjes komt hier heel wat ruimte vrij. Er kan bijvoorbeeld een verlaagde boulevard aan het water gemaakt worden die ook tijdens evenementen kan worden ingezet.



principedoorsnede Strijdam meerzijde



referentiebeeld pleinzone als verblijfsplek - contact met het water

“Een nieuwe voorkant naar het landschap en een gekoppeld parkeersysteem”

STRIJDAM BROEKZIJDE

Strijdam Broekzijde vandaag

De bebouwing van de Strijdam staat vandaag met zijn achterkant naar de Broekzijde, met onafgewerkte achterkanten van de gebouwen en niet ingerichte parkeerplaatsen. Elk van de horecazaken en appartementen heeft zijn eigen parking met bijhorende inrit. Al deze inritten samen zorgen voor onveilige situaties op de Donklaan en voor sterk verharde tussenruimtes tussen de gebouwen.

Afwerken met een nieuwe voorkant

Nochtans heeft deze Broekzijde veel meer potentie. Deze rustige landschapskant, met het zicht op de Kloosterputten kan een interessante tegenhanger zijn met de drukke voorkant. Daarom moet de mogelijkheid geboden worden om de huidige achterkant af te werken met een nieuwe tweede voorkant. Het niveauverschil kan ingezet worden om een parkeren inpandig op te lossen.

anomieme achterkanten richting Kloosterput

zicht op Kloosterput

foto zicht over de Kloosterput

zicht vanaf gemeentelijke parking richting camping

schema nieuwe voorkant naar het Broek

Gekoppeld parkeersysteem

Door het voorzien van een nieuwe achterontsluiting, die vanaf de Donklaan bereikbaar is via de gemeentegrond naast de toegang tot camping Rodeo, kunnen de achterliggende parkeerplaatsen van de horecazaken en appartementen ontsloten worden. Hierdoor worden alle individuele inritten overbodig. Deze kunnen ingezet worden als extra terras- of tuinruimte. De achterontsluiting zou ook aangesloten kunnen worden op de ontsluiting van de gemeenteparking.

schema achterontsluiting parkeersysteem

Versterken directe relatie Donkmeer en het Broek

De relatie tussen de meerzijde en de Broekzijde kan worden versterkt door in te zetten op doorsteken en doorzichten. Er worden twee belangrijke doorsteken voorzien ter hoogte van de oversteekplaatsen aan Elvira en Lake View. Ter hoogte van Elvira wordt in het verlengde van de Brielstraat een verbinding gemaakt met de Kloosterputten, gebruik makend van een historische voetweg. Ter hoogte van Lake View wordt de huidige inrit tot de gemeenteparking ingezet als verbinding voor voetgangers en fietsers. Deze verbinding leidt naar de Kloosterputten en verder naar het Broek en sluiten verder aan op het recreatieve netwerk.

schema groene verbindingen en doorsteken t.h.v. het Donkmeer

principedoorsnede Strijdam Broekzijde

groenzone als buffer tussen woningen en andere functies

referentiebeeld gebouwen in groene omgeving

referentiebeeld half ondergronds parkeren

referentiebeeld gemeenschappelijke ontsluiting

referentiebeeld dense bebouwing in groene omgeving

“Een landschappelijke parking als poort tot het achterliggende landschap”

GEMEENTELIJKE PARKING

Gemeenteparking vandaag

De gemeenteparking vandaag is gewoon een grote langwerpige asfaltvlakte. Ernaast is een private parking gelegen die op zondag ingezet wordt voor de markt. Waarnaast dan weer een braakliggend terrein gelegen is dat loopt tot aan de Zandstraat (eigendom DDS) en voorzien is voor een nieuwe woonontwikkeling. Vandaag is de inrichting van deze zone weinig kwalitatief en wordt er absoluut geen relatie gemaakt met het omgevende landschap, het is een anonieme onderbenutte ruimte. De bedoeling is om een vernieuwde gemeenteparking, gekoppeld aan een nieuwe woonontwikkeling, in te zetten als katalysator voor de herontwikkeling van deze achterkant.

Recreatief netwerk

Met de doorsteken ter hoogte van Elvira en Lake View, de achterontsluiting en het pad voor de nieuwe woningen, ontstaat een netwerk van zachte routes. Deze zullen helpen om de meerzijde en de Broekzijde van het Donkfront te verbinden. Deze verbindingen zullen bepaalde gaten in het recreatieve netwerk opvullen en zo ook het verder aanvullen. Hierdoor ontstaan er mogelijkheden om nieuwe kortere wandelrondjes vanaf de Strijdam uit te stippelen.

foto gemeenteparking als grote asfaltvlakte

toegang gemeentelijke parking

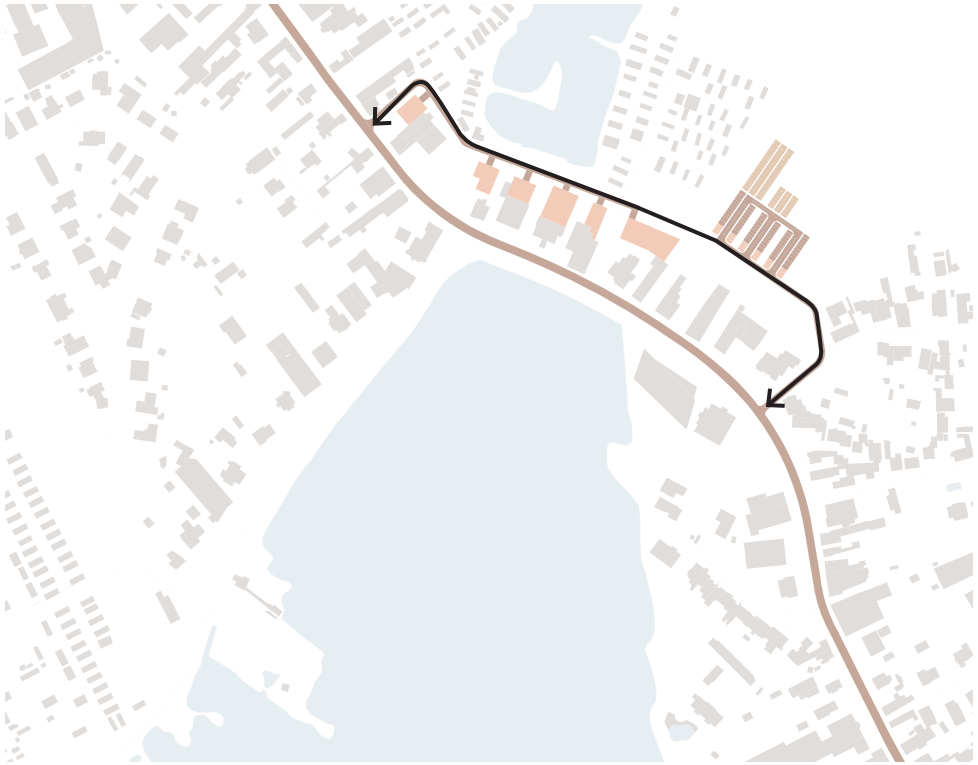
schema recreatieve routes

Gebundelde landschappelijke parking - alternatieve ontsluiting

De nieuwe landschappelijke parking voorziet evenveel parkeerplaatsen als de huidige gemeenteparking. Het landschap wordt doorheen de parking tot aan de Strijdam getrokken in groenzones tussen de parkeerstroken. Deze groenzones kunnen ook een betekenis krijgen in de waterhuishouding van de omgeving.

De parking bestaat uit twee delen. Een meer verhard intensief gedeelte naar de Strijdam toe die dagdagelijks kan gebruikt worden en een meer groen extensief gedeelte naar het Berlare Broek toe. Dit tweede gedeelte wordt als overloopparking gebruikt op drukke dagen en werkt op andere dagen als recreatieve poort voor het Broek.

Het is mogelijk om, op momenten dat dit noodzakelijk of interessant zou zijn, de ontsluiting van de gemeenteparking te koppelen aan de achterontsluiting aan de horeca. Zo ontstaat een parallel parcours aan de Donklaan, deze kan bij evenementen ingezet worden.



schema alternatieve route achterzijde

Markt behouden of niet?

In het ontwerp op plan wordt geen rekening meer gehouden met de organisatie van de wekelijkse markt op deze plek. Dit vraagt immers heel wat bijkomende verharding. Er kan onderzocht worden of de parking van het Donkoeverpark hier niet beter voor kan worden ingezet.

Wanneer er besloten wordt om wel ruimte te behouden voor de organisatie van de markt op deze plek, is er bijkomende verharde ruimte nodig. Deze verharde ruimte kan, wanneer het geen markt is, betekenis krijgen als speel- en ontmoetingsruimte aan de Broekzijde van de Strijdam, gekoppeld aan de recreatieve zachte routes. Het voorzien van deze ruimte zal ofwel een effect hebben op het aantal parkeerplaatsen of op de landschappelijke inrichting van de omgeving van de gemeenteparking, omwille van de bijkomende verharding.

schema verbeteren voetgangersverbinding tussen Donkfront en Donkoeverpark

“Landschappelijke oever van het Donkmeer vanaf de Donkere Wolk tot de Donklaan”

BRIELSTRAAT

Brielstraat vandaag

De Brielstraat vandaag is ingericht als een lokale maar doorgaande ontsluitingsweg. Algemeen heeft de Brielstraat een groener en residentiëler karakter dan de Donklaan met her en der nog enkele bijzondere, oude villa's. De bebouwing is een mix van handel-, horecapanden en woonbebouwing.

Het veelvuldig parkeren in de voortuinen van de horecavoorzieningen en het wildparkeren in de bermen zorgt voor een stenige uitstraling van de Brielstraat. Door de gekozen inrichting, rozenperkjes en bolacacia's, van het huidige profiel heeft de Brielstraat eerder een kleinschalige en gedateerde uitstraling en een minimale relatie met het Donkmeer.

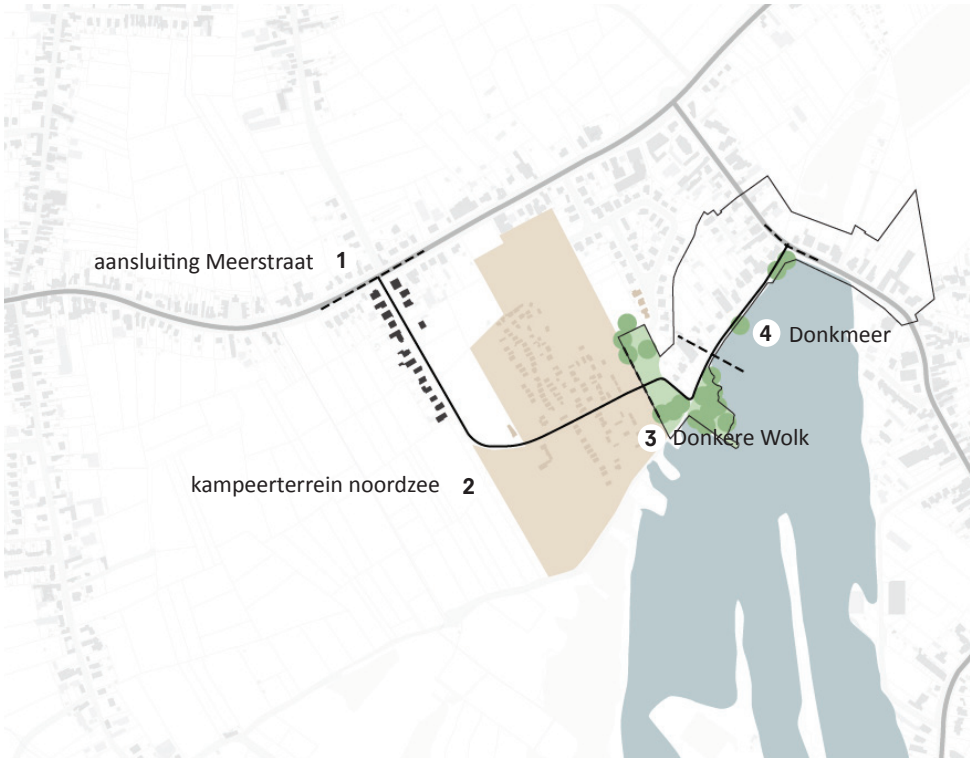
foto Brielstraat t.h.v. Elvira

foto kleinschalige inrichting Brielstraat

Brielstraat als groene landschappelijke oever

In de toekomst wordt de Brielstraat weer een echte landschappelijke oever aan het Donkmeer. Een belangrijke ingreep om dit te kunnen verwezenlijken is het knippen van de doorgaande route ter hoogte van de Donkere Wolk. De Brielstraat wordt teruggebracht naar een profiel dat is aangepast aan de functie van erfontsluitingsstraat, een route waar de wandelaar en fietser primeert en de auto te gast is.

Door het herinrichten van de Brielstraat naar een erfontsluitingsweg ontstaat er ruimte voor een groene inrichting. Enerzijds wordt de oever naar het water flauwer gemaakt en her en der met boomgroepen ingeplant. Anderzijds wordt er een brede oeverzone met bloeiende waterplanten in het water gemaakt. Deze oeverzone zorgt voor een aantrekkelijk beeld, maar ook voor ondieptes die ecologisch interessant zijn. Een wandelpad verbindt diverse plekken aan het water. Deze plekken zijn vlonders in het water waar bezoekers even rustig van het Donkmeer kunnen genieten.



schema knippen Brielstraat

Gebundelde parking in het binnengebied

Ook voor de Brielstraat wordt er een efficiënt parkeersysteem voorgesteld. Daar waar in de huidige situatie elke horeca-en handelsvoorziening in zijn eigen parkeeroplossing voorziet is er de mogelijkheid om een nieuwe gebundelde parking in het achterliggende binnengebied te voorzien. Door het maken van enkele ontbrekende doorkoppelingen kan er één systeem voorzien worden dat aansluit op de parking gelegen achteraan 'Wok Palace'. De grote winst van de gebundelde parking aan de achterzijde is dat de Brielstraat verkeersluwer wordt en de parkeerplaatsen in de voortuinen kunnen transformeren naar groene voortuinen.

schema gebundelde parking in het binnengebied

principe doorsnede Brielstraat

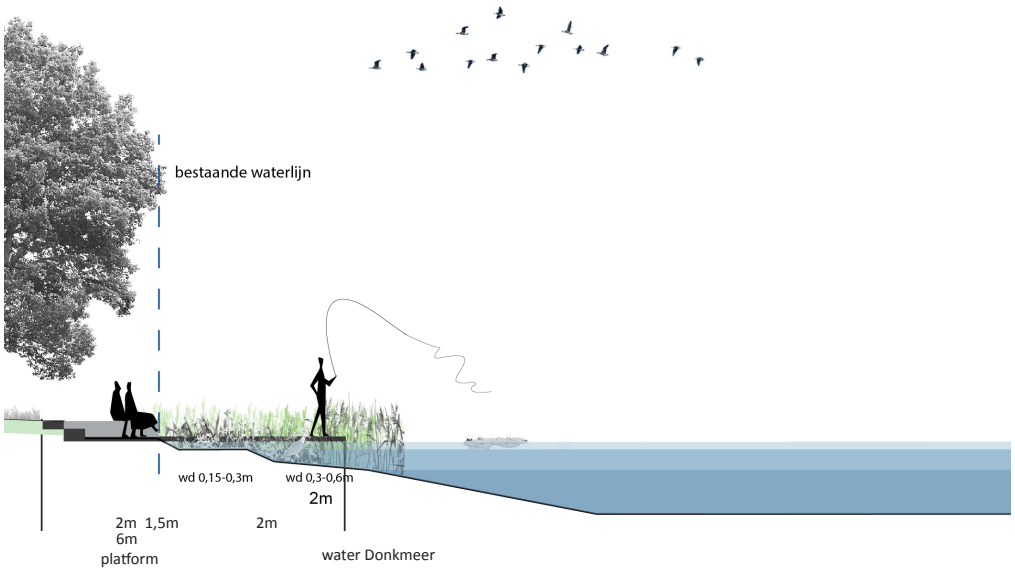
0 1m 5m

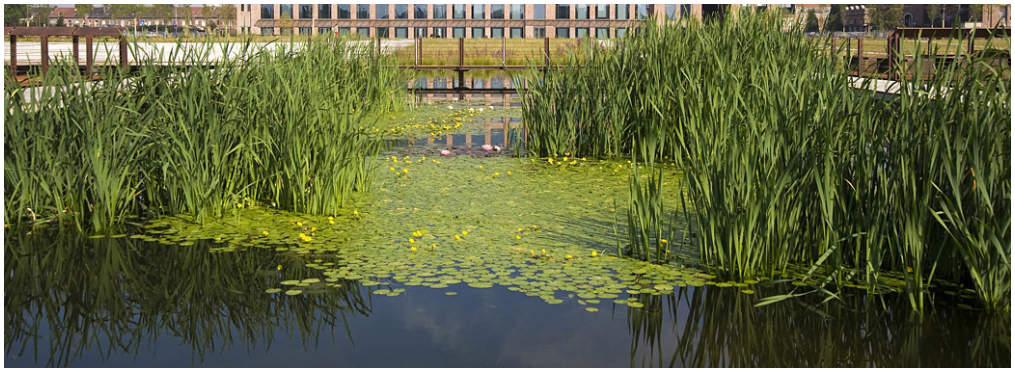
referentiebeeld waterplanten - groene oever

referentiebeeld wandelpad aan groene oever

referentiebeeld lokale ontsluitingsweg

referentiebeeld vlonders (horeca/zitplek)

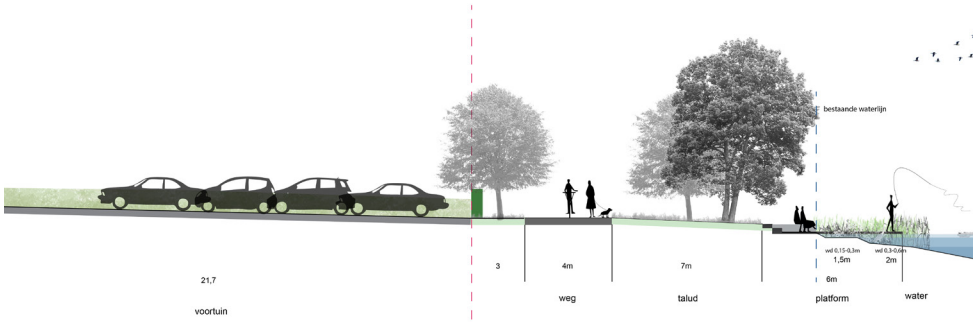




referentiebeeld natuurlijke oevers

Zonder gebundelde parking (alternatief)

De gebundelde parking en achterontsluiting en het transformeren van de stenige voortuinen is een complex voorstel aangezien er hiervoor enkele private partners betrokken moeten worden. Een alternatief om de Brielstraat meteen al een groener en aangenamer beeld te geven is het inzetten van hagen voor de stenige parkeerruimtes die de harde stenige voortuinen verzachten.



principedoorsnede Brielstraat alternatief

“Een bijzondere plek in de oksel van het meer”

DONKERE WOLK

Donkere Wolk vandaag

De Donkere Wolk wordt vandaag ervaren als een verloederde en onderbenutte ruimte. Het vervallen gebouw op het einde van de Brielstraat heeft een negatieve uitstraling. De picknickweide welke eigendom is van de gemeente wordt ondermaats gebruikt door de slechte visibiliteit en uitstraling. Hoewel het horecapaviljoen 'Zicht aan 't meer' een unieke locatie heeft binnen het Donkmeer laat zijn ruimtelijke inpassing te wensen over. De Kempenbeek kruist ter hoogte van 'Zicht aan 't meer' de Brielstraat. De beek ligt hier in een strak betonnen keurslijf en gaat via een duiker onder de Brielstraat door waar ze iets verder op uitmondt in het Donkmeer. Het water van deze Kempenbeek wordt sterk beïnvloed door de bovenstrooms gelegen landbouwgebieden waardoor eutrofiëring optreedt. Vanaf de Brielstraat is er in de huidige situatie een doorgaande verbinding richting de camping welke voor sluipverkeer zorgt. Een informele route voor langzaam verkeer is ontstaan als verbinding tussen de Brielstraat en de achterliggende wijk.

'Zicht aan't meer'

Kempenbeek t.h.v. de Donkere Wolk

referentiebeeld vlonder over het water

referentiebeeld waterspeelplaats met natuurlijk water

Donkere Wolk als landschapsplek

Door het knippen van de Brielstraat kan de Donkere Wolk ingezet worden als rustige en landschappelijke parkruimte met mogelijkheid voor speelaanleiding en natuureducatie. De Kempenbeek krijgt hierin een centrale en verbindende rol door het herprofileren van de oevers. Het verzachten van de oevers en het inplanten van de beek met waterplanten heeft een gunstig effect op de waterkwaliteit van de beek en het Donkmeer. Overheen de Kempenbeek markeert een bruggetje de overgang van de Brielstraat naar het achterliggende landschap richting de Eendenkooi, vanaf hier zijn de paden enkel nog toegankelijk voor langzaam verkeer. De locatie van de Donkere Wolk wordt landschappelijk ingericht als een grasweide met boomgroepen. Hierdoor loopt een langzaamverkeersverbinding richting de camping en de achterliggende woonwijk. De oksel van de Brielstraat aan het Donkmeer is een zeer bijzondere plek waar er in de huidige situatie al reeds veel waterplanten voorkomen. Deze plek leent zich goed voor een kleinschalige en goed ingepast horecapaviljoen. De voorkeur hierbij is dat de horeca als een tijdelijke en seizoensgebonden functie gezien wordt.

referentiebeeld tijdelijk paviljoen

referentiebeeld beek met landschappelijke oevers en brug

4. Beeldkwaliteit architectuur

In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de gewenste beeldkwaliteit van de architectuur. Het Donkfront is verdeeld in 3 deelzones: de Brielstraat, De Donkfront meerzijde en Donkfront Broekzijde. Hierin zijn 3 thema's belangrijk, de inplanting van het bouwvolume op de kavel, de relatie tussen het gebouw en zijn omgeving en de inpassing van parkeren op eigen kavel. In het volgend hoofdstuk worden de randvoorwaarden uitgezet waaraan de bebouwing moet voldoen. Dit voor elk van deze thema's. Het hoofdstuk start met een korte inleiding over de beeldkwaliteit vandaag. Dan volgen een aantal algemene visie-elementen. Tenslotte wordt er ingezoomd op de verschillende deelzones.

BEBOUWING ANALYSE

Vandaag

Het beeld van het Donkfront wordt vandaag sterk bepaald door de aanwezige architectuur. Nog enkele villa's verwijzen naar het rijke verleden van het Donkmeer en de begeerde plek die het was om te wonen. Wonen met je voeten in het landschap en uitzicht op het Donkmeer.

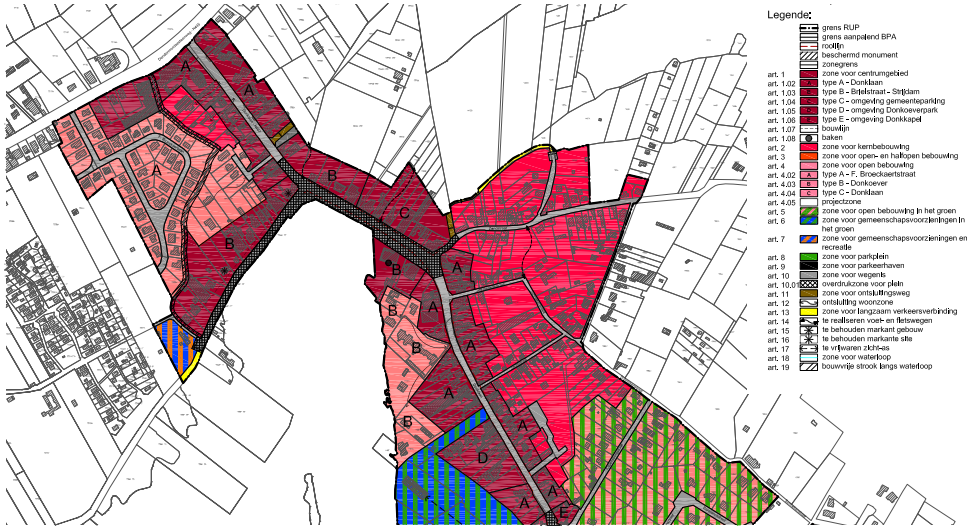
Deze kwaliteit lijkt meer en meer te verdwijnen. Nieuwe woonontwikkelingen vervangen de oud villa's, maar met deze verandering gaat vaak het verlies van horeca, historisch waardevolle panden en een opkomst van schaalvergroting. De nieuwe architectuurprojecten gaan niet op dezelfde manier om met de randvoorwaarden geboden door de ligging langsheen het Donkmeer. Het Donkfront verliest zo z'n unieke identiteit.

Met dit hoofdstuk beeldkwaliteit wil het masterplan een houvast bieden voor de beeldkwaliteit van de toekomstige ontwikkelingen. Met het doel te inspireren om het maximum uit de kwaliteit van de omgeving te halen, maar ook om er zelf maximaal aan bij te dragen.

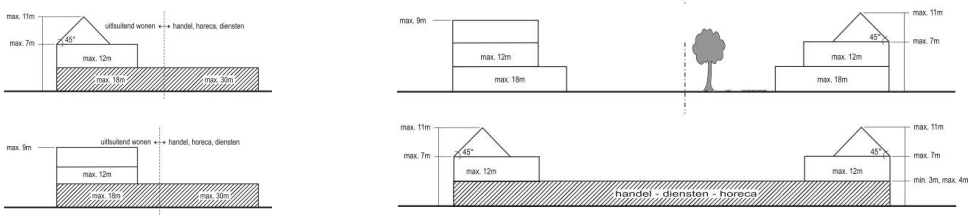
RUP Donk

In 2009 stelde de gemeente Berlare het RUP Donk op.

Het opstellen van dit document heeft reeds verschuivingen teweeg gebracht binnen het projectgebied. Het vastleggen van zoneringen in het gebied in combinatie van het opstellen van algemene voorschriften, biedt een kader aan nieuwe woonontwikkelingen vandaag. Doch merken we dat de bewegingsmogelijkheden binnen het RUP groot zijn waardoor problemen zoals schaalvergroting van de bebouwing in het gebied blijven opduiken.



uitsnede uit het grafisch plan van het RUP. De Brielstraat en de Donklaan vallen binnen éénzelfde zone



een aantal profielen uit de stedenbouwkundige voorschriften. Deze profielen blijven vrij generiek

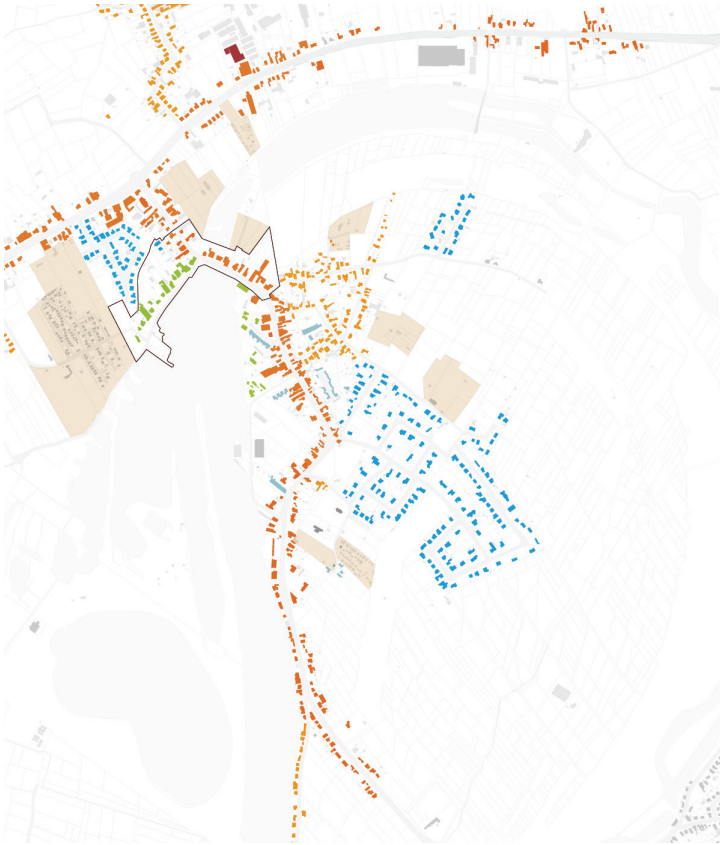
overzicht bebouwing Brielstraat

overzicht bebouwing Donklaan

Analyse morfologie

In het RUP Donk wordt er vandaag weinig onderscheid gemaakt tussen de bebouwing van de Brielstraat en de Donklaan. Voor beide zones gelden dezelfde regels naar bouwhoogte, afstand tot de kavelgrens, mate van verharding etc. Wanneer de morfologie van het Donkfront op grotere schaal bekenen wordt, kan er een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen de bebouwing van de Brielstraat en de Donklaan.

De Donklaan maakt deel uit van de steenwegbebouwing van de Donklaan. Ter hoogte van het Donkmeer krijgt de bebouwing een meer prominente rol omwille van zijn directe relatie tot het Donkmeer. De Brielstraat daarentegen wordt gekenmerkt als oeverbebouwing. Door de inplanting van de gebouwen op hun ruime, groene kavels wordt de bebouwing een deel van de groene oever van het Donkmeer. Dit verschil tussen beide zones wordt gezien als kwaliteit binnen het projectgebied en wordt als basis gebruiken voor de uitwerking van de beeldkwaliteit.



overzicht bebouwing Donklaan

Bedreigingen beeldkwaliteit vandaag

De afgelopen jaren wordt er een sterke opkomst van meergezinswoningen in de omgeving van het Donkmeer gemerkt. Dit zorgt ervoor dat er een schaalvergroting binnen het gebied plaatsvindt. Door vervanging van de bestaande villa's met grote meergezinswoningen gaat de dorpse en landelijke schaal van het Donkfront verloren.

Waar in het verleden de villa's rondom het Donkmeer een bijzondere mate van detaillering en beeldkwaliteit hadden, die paste bij de landschappelijke en recreatieve betekenis van deze plek, zijn de nieuwe meergezinswoningen generieker van aard. Er wordt niet ingespeeld op de kwaliteiten van de omgeving.

Horecazaken verdwijnen en worden vervangen door appartementsgebouwen. Deze nieuwe ontwikkelingen maken echter geen ruimte voor horeca in de plint, waardoor de functie die cruciaal is voor de recreatie en het toerisme rondom het meer, langzaam verdwijnt.

Anderzijds zien we, daar waar vandaag horecafuncties gelegen zijn, de grote gelijkvloerse parkings een claim leggen op de kwaliteit van de ruimte. Grote vlakken verharding zorgen voor een vergrijzing van het gebied, in het bijzonder in de Brielstraat en aan de Broekzijde van het Donkfront. Hierdoor verdwijnt het landschappelijke karakter van het Donkfront. Langsheen de Donklaan vertaalt deze vergrijzing zich in de verharde zijtuinen en wachtgevels.

De oriëntatie van de gebouwen langs de Donklaan zijn voornamelijk gericht op het Donkmeer. De achterzijde van het Donkfront blijft onafgewerkt en onderbelicht terwijl hier net een grote potentie zit in het aangrenzende landschap.

schaalvergroting

anonieme verharde zijgevels

generieke meergezinswoningen

verharde voor- en zijtuinen

anonieme blinde gevels naar het Broek

grijze, verharde parkeerplaatsen

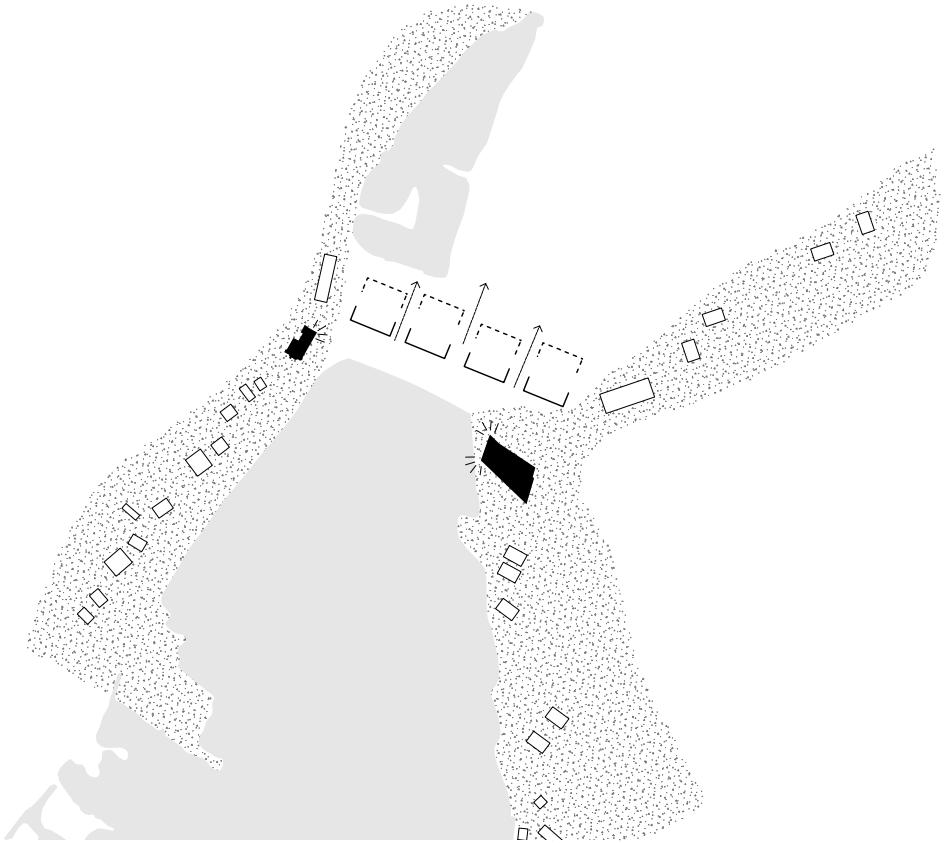
BEBOUWING AMBITIE**: ELKE ZONE ZIJN EIGEN IDENTITEIT**

De diversiteit die terug te vinden is rondom het Donkmeer, is een kwaliteit voor het gebied. Deze kwaliteit dreigt vandaag te verdwijnen, het masterplan wil dit tegengaan.

Het masterplan formuleert een ambitie waarin de architectuur de open ruimte versterkt. Het landschap ligt aan de basis van het ontstaan van het Donkmeer en heeft een lange tijd een prominente rol gespeeld in het gebied. De rol van het landschap willen we terug prominent maken aan het Donkfront en de bebouwing inzetten om de landschappelijke structuur te versterken.

Hierin zijn volgende punten belangrijk:

- Bebouwing van de Brielstraat als losse volumes op de groene oevers van het Donkmeer versterken.
- Dit oeveridee verder trekken richting de achterkant van het Donkfront, richting het Broek.
- Het benadrukken van de Strijdam als een smalle dam. De bebouwing op deze dam ter hoogte van het Donkmeer krijgt een prominente rol.
- De achterzijde van het Donkfront wordt een nieuwe voorzijde. Hier wordt een nieuwe voorkant gecreëerd met het gezicht naar de Kloosterputten en het Broek.
- De ruimtes tussen de woningen t.h.v. het Donkfront worden ingezet om de binding tussen het Donkmeer en het Broek te versterken.



villa's in het groen aan de Brielstraat

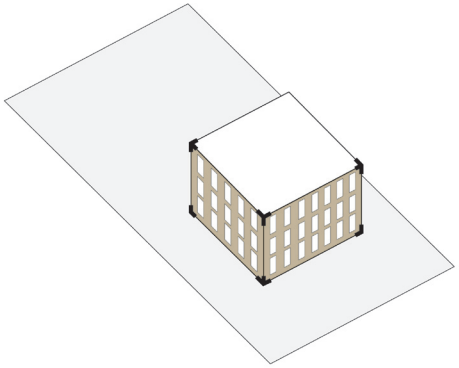
villa's aan het water aan het Donkmeer

groene kwaliteit van de Kloosterputten aan de achterzijde

ALGEMENE PRINCIPES BEELDKWALITEIT

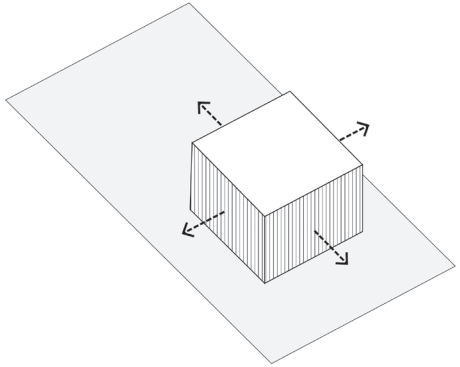
De architectureale kwaliteit die bij de oude villa's terug te vinden is, gaat vaak verloren bij de nieuwe woonprojecten. Om de kwaliteit van de bebouwing ter hoogte van het Donkmeer (De Donklaan en de Brielstraat) te bewaren en te laten aansluiten bij het beeld van de vroegere villa's, worden volgende algemene principes uitgezet. We willen daarmee de nieuwe gebouwen laten aansluiten bij de algemene sfeer van de vroegere villa's, zonder een kopie te willen maken. Er wordt getracht een meer samenhangende architectuur te bekomen met een oriëntatie die inspeelt op zijn omgeving.

De enveloppe



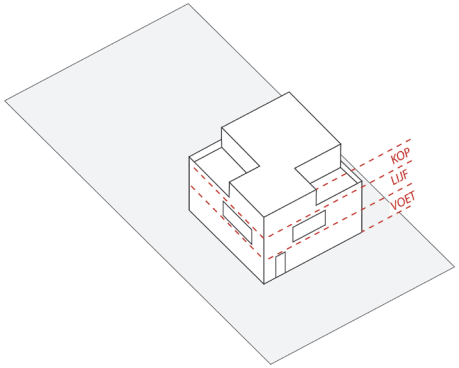
De enveloppe bepaalt in grote mate het uitzicht van het gebouw. Het is de schil die het gebouw omhult en de grondtoon van de materialiteit bepaalt. In de villatypologie is deze enveloppe als geheel leesbaar. Het volume toont zich duidelijk als één samenhangend object. De hoeken van het volume kunnen hierbij een belangrijke rol spelen en ook het patroon van de raamopeningen. Terrassen en dakkapellen zijn elementen die deze enveloppe op de achtergrond kunnen duwen. Deze moeten dus op een evenwichtige manier ingetekend worden.

Alzijdig volume



Villa's zijn typisch alzijdige constructies. De gebouwzijde die grenst aan het Donkmeer wordt vaak als meest bijzondere zijde gezien. Toch zijn er aan deze andere zijdes vaak ook kwaliteiten te vinden. Om de relatie tussen het gebouw en zijn omgeving te versterken is het van belang de alzijdigheid te vergroten. Niet alleen voortuin en achtertuin zijn belangrijk, ook de zijtuin en dus zijgevel verdienen aandacht.

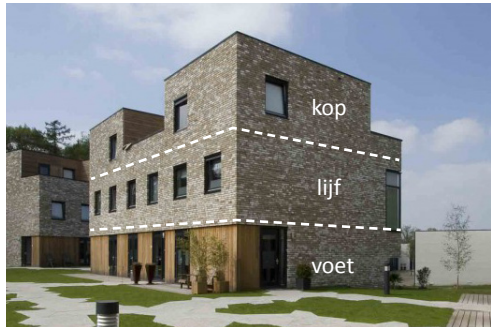
Kop-lijf-voet principe



Nieuwe constructies hebben typisch 3 bouwlagen, volgens de maxima toegelaten door het RUP. Deze 3 bouwlagen worden echter met identieke appartementen ingevuld. Door het kop-lijf-voet principe te introduceren wordt er aangeven dat elk gedeelte van een gebouw zijn eigen uitwerking verdient, inspelend op de kwaliteiten ervan. De gelijkvloerse verdieping moet in relatie staan tot de directe omgeving. De dakverdieping heeft bijzondere kwaliteiten waar bijvoorbeeld door een dakterras kan op ingespeeld worden. Het verschil tussen deze bouwlagen moet ook architecturaal afgelezen kunnen worden.

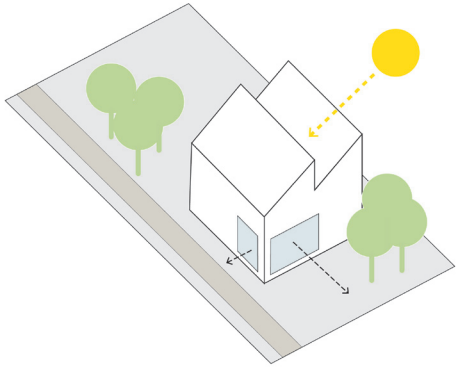
Peter Klint, De Wachter (Londerzeel)

Abscis Architecten, De Woongaard (De Pinte)



Frits Van Dongen, Bosrijk (Eindhoven)

Inspelen op randvoorwaarden



Elk gebouw moet maximaal inspelen op de kwaliteiten en specifieke eigenschappen die geboden worden door z'n ligging en context. Dit kan vanalles zijn, oriëntatie, landschapselementen, reliëf, inplanting, buren, etc. Oriëntatie is altijd een belangrijk gegeven dat slim moet aangegrepen worden om energiezuinige oplossingen te bekomen. Dit kan belangrijke voordelen opleveren wat betreft verwarming en verlichting.

Materialisatie

Als materialisatie van de nieuwe ontwikkelingen gaat de voorkeur uit naar natuurlijke materialen. Om een eenheid te creëren in de bebouwing wordt er voorgesteld om alle gebouwen langs het Donkfront baksteen vooral als basismateriaal te gebruiken. Dit zowel voor de gebouwen aan de Donklaan als in de Brielstraat.

Architecturale elementen, zoals uitbouwen, carports, terrassen of details zouden in hout uitgevoerd kunnen worden, ook uitbreidingen aan de bestaande villa's. De combinatie van deze twee materialen wordt dan een terugkomend thema langsheen het Donkfront dat voor samenhang zorgt.

Detaillering

Typisch aan de villa's is een hoge mate van detaillering in de architectuur. Details werden met veel ornament uitgewerkt. Om het unieke karakter van het Donkfront als recreatieve attractie te onderstrepen kan er hier in de nieuwe bebouwing verder op gebouwd worden.

Dit wil niet zeggen dat de details van vroeger gekopieerd moeten worden. Het moet een hedendaagse interpretatie ervan zijn. Maar door extra aandacht te geven aan details, zoals ramen, ballustrades, dakranden, dakvormen, baksteenpatronen, enz... toont de architectuur dat het zich niet op zomaar eender welke plek bevindt.

historische villa met veel detail

baksteen met houten detaillering

detaillering in hout

baksteen met houten detaillering

dakvormen gericht op de bezonning

materialisatie baksteen en hout

baksteenpatronen

spelen met dakvormen en baksteen

ZONE 1: BRIELSTRAAT

“Een groene oever waar villa’s door schemeren”

In het masterplan willen we inzetten op de groene kwaliteit van de Brielstraat. Om het groene beeld te bewaren wordt voorgesteld in te zetten op de voor- en zijtuinen van de kavels aan de Brielstraat. Hierdoor blijft het karakter van de Brielstraat als groene oever van het Donkmeer behouden.

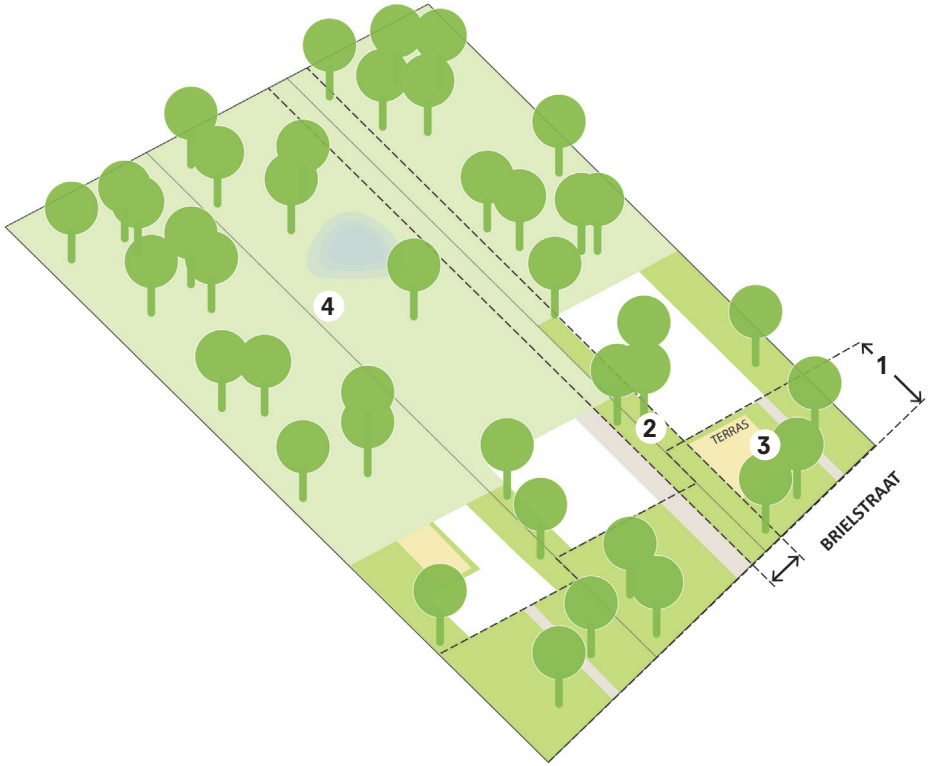
We willen aansluiten op de architecturale kwaliteiten van de oude villa’s in de nieuwe projecten. Maar ook vooral de relatie tussen het gebouw en zijn omgeving is belangrijk. Er dient een balans te worden gezocht in de groene kwaliteit van de kavel en het gebouw.

het schema geeft de desbetreffende gebouwen aan in de Brielstraat.

Voor- en zijtuin als onderdeel van de groene oever

De inplanting van de gebouwen aan de Brielstraat bepaalt het groene karakter van de oever. Het masterplan wil maximaal inzetten op een groen beeld. Dit door volgende randvoorwaarden te formuleren:

1. Groene voortuinen**:** nieuwe bebouwing dient op een minimale afstand van de voorste kavelgrens gebouwd te worden. In deze ruimte is verharding slechts in beperkte mate mogelijk. Aanplant van bomen van eerste orde grootte zullen de oever van het Donkmeer versterken.
2. Groene zijtuinen: om het groene karakter van de zijtuin te bewaren wordt er voorgesteld voor een minimale groene, verhardingsvrije zone tussen de kavelgrens en de bouwzone te behouden. Niet alleen de afstand tot de buren is belangrijk, ook de groene invulling ervan.
3. Groene terrassen horeca: wanneer op de kavel een horecafunctie gelegen is kan in de voortuinzone een terras geplaatst worden. Deze dient op een kwalitatieve manier ingepast te worden in de voortuin.
4. Behoud bestaande landschappelijke elementen: bij de ontwikkeling van de kavel dient er rekening gehouden te worden met bestaande landschappelijke elementen. Hiermee wordt bedoeld: vegetatie, reliëf, waterelementen,...



een bestaande villa in het groen

horeca met terras in een groene omgeving

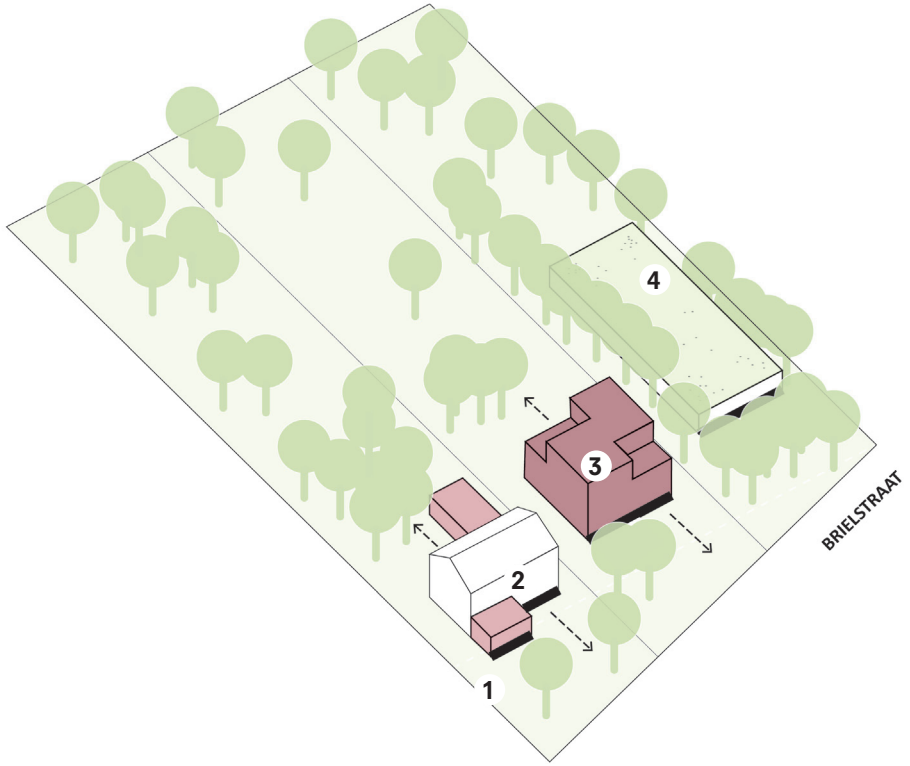
horeca met terras in een groene omgeving

villa's als losse volumes in het groen

Villa's als sterke beelden op de oever

De kwaliteit van de architectuur en de relatie die het gebouw met zijn omgeving aangaat, bepaalt mee het beeld van de Brielstraat. Om deze kwaliteit te begeleiden worden volgende randvoorwaarden voorgesteld:

1. Bestaande oriëntatie: de inplanting van de bouwvolumes is vandaag niet parallel aan de voorste kavelgrens. Deze lichte verdraaiing zorgt voor een verspringende gevellijn van de gebouwen en een grote variatie aan voortuinen. Dit wordt gezien als een kwaliteit en willen we behouden. Daarom willen we nieuwe ontwikkelingen ook lichtjes gedraaid ten opzichte van de straat inplanten.
2. Behoud villa's: de bestaande villa's horen bij de Brielstraat. Ze dreigen echter langzaam te verdwijnen. Het masterplan wil wijzen op het belang van het behoud van de villa's en aangeven dat een creatieve verbouwing ook vele nieuwe mogelijkheden kan bieden.
3. Gebouw als geheel: het beeld van het gebouw als geheel is van belang. Dit betreft de enveloppe, maar ook de relatie met zijn omgeving. De randvoorwaarden die in vorig hoofdstuk werden geformuleerd kunnen hierop toegepast worden.
4. Ingroenen indoor recreatievoorzieningen: Het RUP voorziet de mogelijkheid om grotere recreatievoorzieningen te plaatsen binnen deze zone. Dit is volgens ons slechts uitzonderlijk gewenst. Wanneer deze wel een plek kunnen vinden dienen deze maximaal groen ingepast te worden op de kavel om de impact ervan te minimaliseren (beperkte bouwhoogte, groendak, groen kader,...).



een oude villa met nieuwe uitbouw

meergezinswoningen als een grote villa

villa in het groen

Parkeren groen inpassen

Parkeren bepaalt vandaag in grote mate het beeld van de Brielstraat. Het masterplan wil dit in de toekomst voorkomen. Daarom worden randvoorwaarden opgesteld om het parkeren op een kwalitatieve manier op te lossen. Deze randvoorwaarden zijn afhankelijk van de functie van het gebouw en kunnen opgedeeld worden in volgende categorieën:

Ontwikkelingen tot 3 wooneenheden:

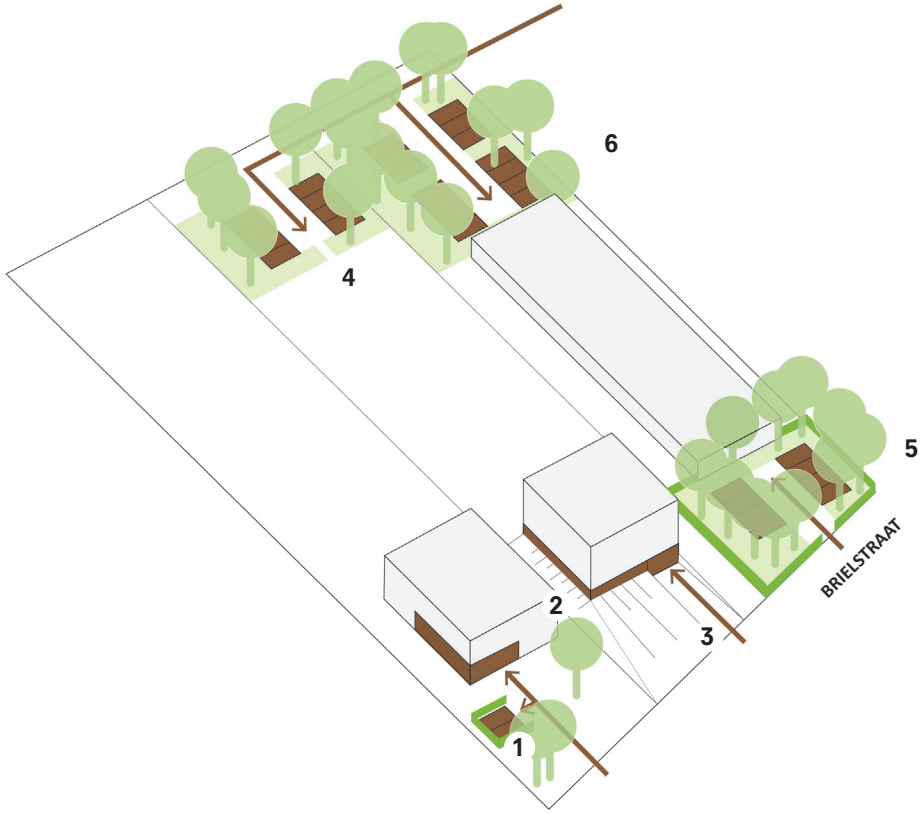
1. **parkeren in de voortuin:** een kwalitatieve inpassing is mogelijk voor een beperkt aantal parkeerplaatsen. De verharding moet zo beperkt mogelijk gehouden worden. De parkeerplaatsen zelf kunnen niet rechtstreeks aantakken op de Brielstraat. Er is slechts één inrit vanaf de Brielstraat.
2. **inpandig parkeren op maaiveld:** bij beperkte woonontwikkelingen is het mogelijk inpandig te parkeren op het maaiveld, zij het slechts over een beperkte lengte van de gevel.

Ontwikkelingen vanaf 4 wooneenheden:

3. **(half) ondergronds parkeren:** wanneer men spreekt over meergezinswoningen is het gewenst het parkeren (half)ondergronds in te passen binnen het hoofdvolume of in te passen in het reliëf van de kavel.
4. **groene parkeerpocket aan de achterzijde van de kavel:** voor deze geldt dat ze kunnen aantakken op de parkeerpocket aansluitende op de Donklaan (zie parkeerpocket Brielstraat). De parking dient op een kwalitatieve, groene manier ingepast te worden (bomen, haag, halfverharding,…) Deze parking aan de achterzijde van de kavel is enkel vanaf de achterkant bereikbaar.

Parkeren voor horecadoeleinden:

5. **groene parkeerpocket in de voortuin:** indien er geen inpandige oplossing mogelijk is, is parkeren in de voortuin toegestaan bij uitzondering. Hierbij is het belangrijk dat de pocket op een kwalitatieve en groene manier wordt ingepast. Dit wil zeggen omringd door een haag en aangeplant met bomen van eerste orde. De parkeerplaatsen zelf kunnen niet rechtstreeks aantakken op de Brielstraat. Er is slechts één inrit vanaf de Brielstraat.
6. **groene parkeerplaats aan de achterzijde van de kavel:** zie ontwikkelingen vanaf 4 wooneenheden.



referentie groene parkeerpocket

referentie (half) ondergronds parkeren

“Een front van villa’s met doorzichten naar de Kloosterputten en het Broek”

ZONE 2: DONKFRONT MEERZIJDE

De zone Strijdam meerzijde wordt sterk bepaald door de aanwezigheid van de Donklaan. De bebouwing staat als steenwegbebouwing langs de gewestweg en vormt een front van villa’s ter hoogte van het Donkmeer.

Nieuwe projecten van meergezinswoningen zetten een schaalvergroting in en verdringen de horecafuncties op de gelijkvloerse verdieping. De vergrijzing van de zijtuinen door de vele in- en uitritten zorgt voor een onderbreking in de landschappelijke relatie tussen het Donkmeer en Kloosterputten en het Broek.

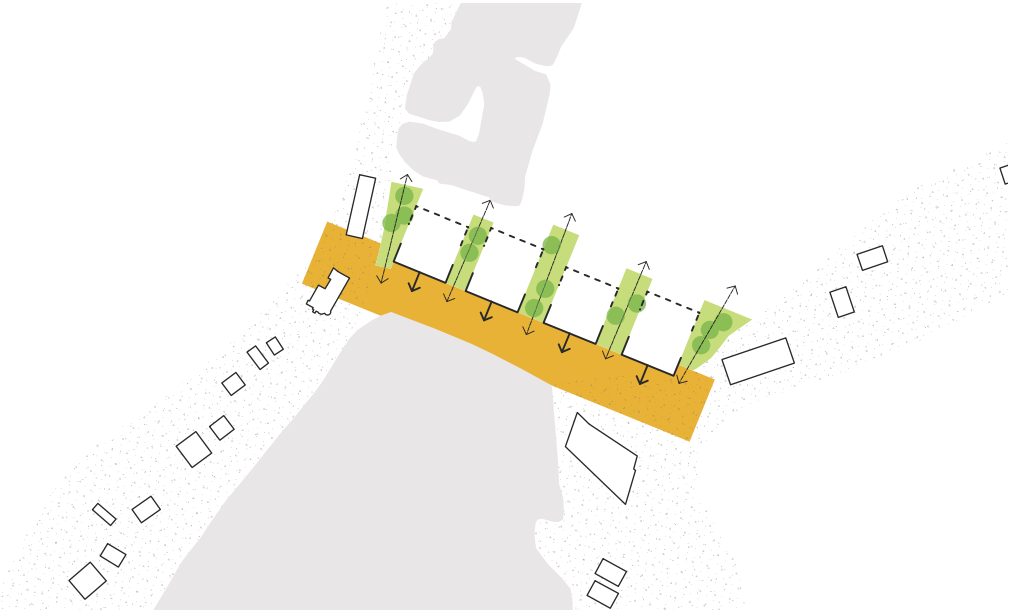
Met de beeldkwaliteit voor het Donkfront meerzijde willen het masterplan graag inzetten op 3 thema’s . De relatie met de Donklaan, de transparantie naar het Broek en de mogelijkheid voor horeca langs het Donkfront in de toekomst.

Door de gebouwen randvoorwaarden mee te geven met betrekking tot de inplanting op de kavel en de plint kan de relatie tussen de publieke ruimte, de terraszone en de bebouwing versterkt worden.

Door het voorstel van de nieuwe achterontsluiting worden alle inritten naar de Donklaan overbodig. Dit geeft ons een kans om de zijtuinen opnieuw te vergroenen. Het landschap van het Broek wordt zo tot op de Donklaan getrokken. De villa’s krijgen opnieuw een groen kader.

Horeca is cruciaal voor de toeristisch-recreatieve functie van het Donkfront. Het masterplan wil de horeca terug ruimte geven of tenminste de mogelijkheid creëren in elk nieuw bouwproject om horeca mogelijk te maken in de toekomst.

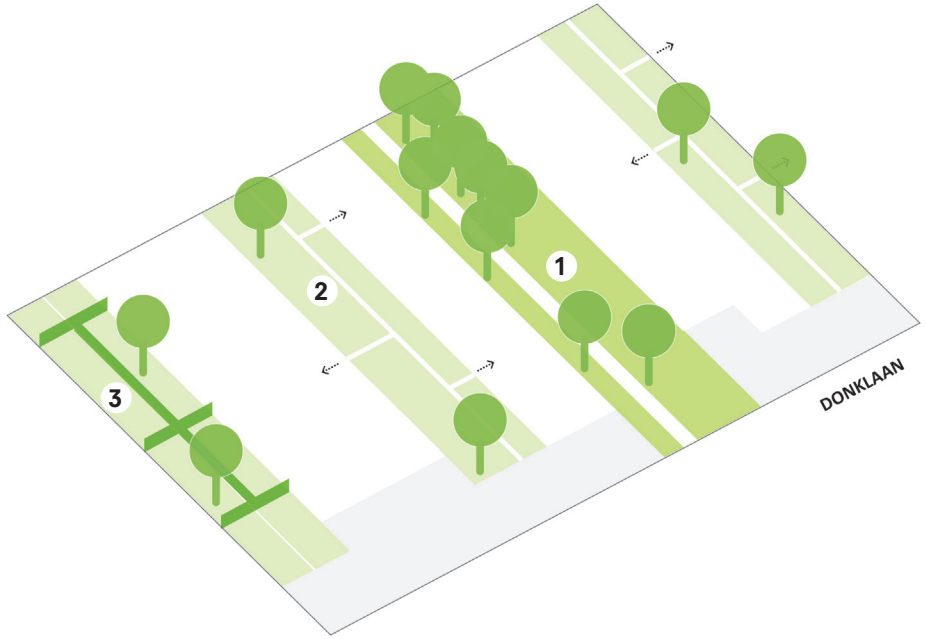
Het schema geeft de desbetreffende gebouwen aan. In het rood wordt de zone aan het Donkmeer (a) aangeduid. Deze zone is extra belangrijk omdat deze direct gelegen is aan de oever van het Donkmeer. Daarom gelden hiervoor striktere voorwaarden. de overige zone van de Donklaan (b) heeft dezelfde basisprincipes.



Groene doorzichten/doorsteken naar het Broek

De relatie tussen het Donkmeer en het Broek is vandaag beperkt. Door het vergroenen van de zijtuinen en het creëren van doorzichten en doorsteken ter hoogte van de Donklaan kan deze relatie versterkt worden en de villa's van het Donkfront opnieuw een groener kader geven. Dit kan op volgende manieren:

1. Publieke doorsteken: deze doorsteken zijn in het masterplan op specifieke plekken aangegeven als groene verbindingen. Bij deze doorsteken is het van belang dat de ruimte publiek toegankelijk is. Ze maken een ruimtelijke verbinding naar het achterliggende landschap. De bebouwing moet hierop inspelen.
2. Private doorsteken: de zijtuinen kunnen ook ingezet worden om de toegang van de woningen te organiseren. Bijvoorbeeld in een volume waarin wonen gecombineerd wordt met horeca kan het interessant zijn om de toegang aan de zijkant te leggen zodat deze niet in conflict komt met de terraszone van de horeca. Belangrijk is de zichtrelatie tussen het Donkmeer en het Broek.
3. Privétuinen: deze tussenzone kan ook als private tuin ingericht worden. Belangrijk bij deze variant is de groene invulling van de afsluiting en de zichtrelatie met het achterliggende landschap. Het is niet gewenst om hier grote bomen te planten.



referentie groene zijtuin

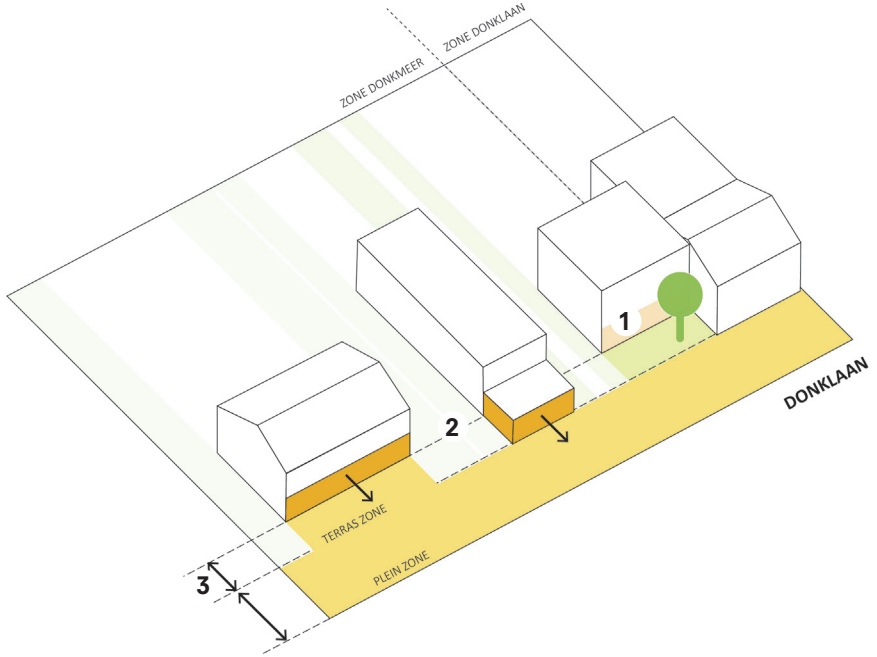
referentie privaat pad

referentie publiek pad

Ruimte voor horeca aan de Donklaan

Horeca is belangrijk voor het Donkfront. Om de horeca in de toekomst ruimte te geven aan het Donkmeer wordt er voorgesteld om de relatie tussen de bebouwing, terras en de publieke ruimte van de Donklaan te herstellen:

1. Flexibele invulling plint: om ruimte vrij te maken voor horeca functies ter hoogte van het Donkmeer wordt voorgesteld de gebouwen in de zone Donkmeer een flexibele plint te geven die het mogelijk maakt om er horeca in in te richten op een kwalitatieve manier. Hiervoor dient bijvoorbeeld rekening gehouden te worden met de bouwhoogte en gescheiden toegangen voor de woningen en de horeca. Elk project moet aantonen dat horeca mogelijk is binnen het voorgesteld ontwerp.
2. Bouwlijn: door het aangeven van een bouwlijn voor nieuwe bebouwing wordt er een zone gecreëerd die door horeca ingezet kan worden als terraszone. Lage uitbouwen kunnen gebouwd tot op de grens van de pleinzone. Door de continue bouwlijn voor de hoofdvolumes ontstaat een gevelfront. In de zone Donklaan kunnen nieuwe (woon)projecten gebouwd worden tot op de grens tussen plein- en terraszone.
3. Terraszone: de terraszone dient indien deze verhard wordt, aan te sluiten op de pleinzone van de Donklaan zodat beiden één geheel vormen. Indien in deze zone private tuinen voorkomen dienen deze een publiek karakter te krijgen, dus geen afsluitingen van private voortuintjes. De relatie gebouw-pleinruimte dient direct te zijn.



referentie houten uitbouw terras

referentie terras aansluitend op de publieke ruimte

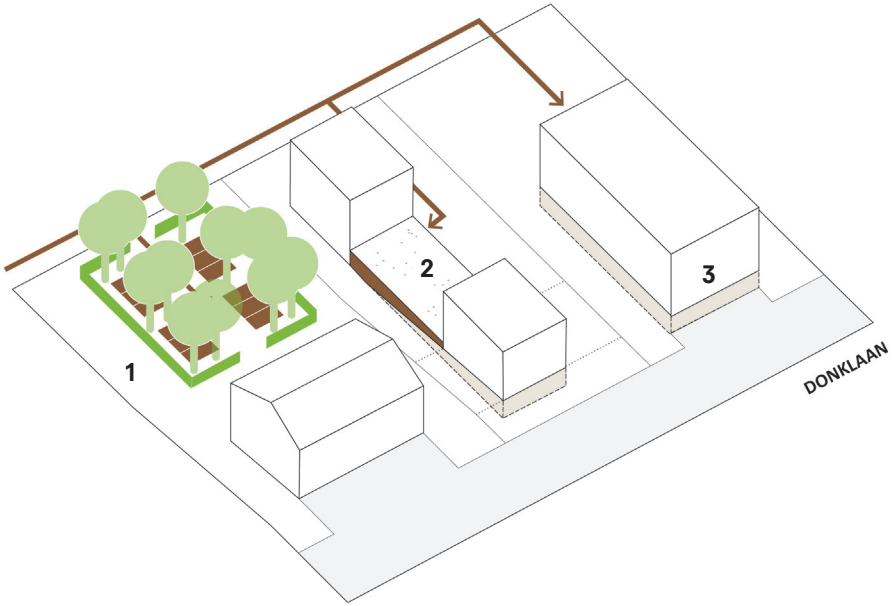
referentie voortuinzone

Kwalitatief parkeren via de achterzijde

De impact van de vele private parkings in deze zone is vandaag groot. Om deze impact kleiner te maken, wordt voorgesteld de ontsluiting van de verschillende parkeerplaatsen te bundelen via een gemeenschappelijke achterontsluiting. Het masterplan voorziet 3 mogelijkheden om het parkeren op een kwalitatieve manier op te lossen:

1. Groene parkeerpocket: indien er geen nieuwe woonontwikkeling komt aan de achterkant (zie volgende hoofdstuk) dient de parkeerpocket gelegen aan de achterzijde groen aangelegd te worden. D.w.z. met voldoende aandacht voor bomen, hagen en waterdoorlatende verharding.
2. Parkeren inpassen in het reliëf: nieuwe woonontwikkelingen kunnen gebruik maken van het reliëf om parkeren (half) ondergronds op te lossen. Aan de voorzijde kan parkeren ondergronds gebeuren. Aan de achterzijde op maaiveld, onder een dek of half ondergronds.
3. Ondergronds parkeren: nieuwe ontwikkelingen die geen directe reliëfverschillen op de kavel hebben en niet grenzen aan de Kloosterput kunnen parkeren ondergronds oplossen.

Aansluitend aan deze randvoorwaarden is het belangrijk aan te geven dat er slechts gebruik mag gemaakt worden van één inrit vanaf de achterontsluiting per kavel. Parkeerplaatsen sluiten dus niet direct aan op de achterontsluiting. Het is gewenst een levendige gevel aan de Broekzijde te voorzien, geen gevel van garagepoorten.



referentie groene parking

referentie half-ondergrondse parking

referentie parkeren onder dek

referentie parkeren op maaiveld

ZONE 3: DONKFRONT BROEKZIJDE

"Afwerken van een achterzijde die aansluit op het landschap"

De achterzijde van het Donkfront is vandaag voor velen onbekend terrein. Toch is voor vele bezoekers van het Donkfront die hun auto parkeren ter hoogte van de gemeentelijke parking, het eerste beeld.

Grote verharde vlakken en anonieme, gesloten gevels kenmerken de Broekzijde van het Donkfront. De aanwezigheid van de Kloosterputten en het Broek blijft onbenut.

Deze onafgewerkte achterzijde willen we gaan afwerken met een nieuwe voorkant. Door het Donkfront een tweede gezicht te geven aan de zijde van het Broek kan de landschappelijke kwaliteit als meerwaarde ingezet worden en gebruikt worden als katalysator. Belangrijk hierbij is dat er geen tweede Donkfront gemaakt wordt. Deze achterkant is kleinschalig en meer landschappelijk.

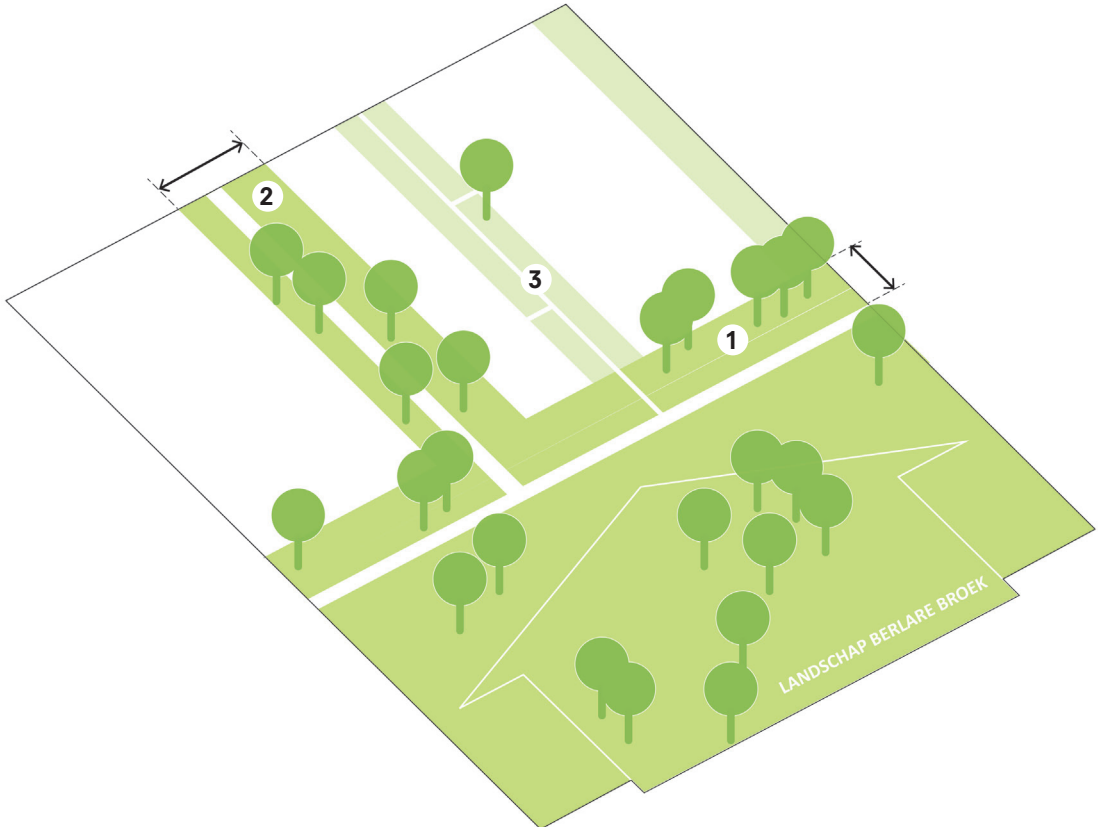
De landschappelijke onderlegger willen we gaan versterken en inzetten als kwaliteit voor de achterzijde van het Donkfront. We willen het Broek laten doorlopen tot aan de bebouwing en zelfs tussen de bebouwing zodat de relatie Donkmeer en het Broek terug versterkt wordt. De nieuwe bebouwing worden met de voeten in het landschap gezet.

Het schema geeft de desbetreffende gebouwen aan. De rood gekleurde gebouwen geven de nieuwe afbouwrij aan ter hoogte van de gemeentelijke parking, de grijze gekleurde vlakken geven de bouwzones aan waarbinnen er gebouwd kan worden t.h.v. de Kloosterput.

Het Broek doortrekken tot het Donkfront

Om de landschappelijke kwaliteit van de omgeving ten volle te benutten wordt er gezocht naar manieren om het Broek zo dicht mogelijk bij of doorheen de nieuwe bebouwing te trekken. Dit kan door:

1. Groenzone: deze creëert het gevoel dat het Broek tot aan het Donkfront doorloopt. Ze vormt een buffer tussen wonen en eventuele andere functies als parkeren en publieke paden. Het openbare karakter van deze groenzone is belangrijk, alsook de toegankelijkheid en relatie met het publieke pad dat grenst aan deze groenzone.
2. Groene doorsteken: op bepaalde plekken in het masterplan worden groene doorsteken aangeduid. Deze ruimtes trekken de groene kwaliteit van de Kloosterputten en het Broek doorheen het Donkfront. Het openbare karakter van deze doorsteken is belangrijk, er dient voldoende ruimte voorzien te worden om deze plekken aangenaam en groen te kunnen inrichten.
3. Doorzichten: open ruimtes tussen de bouwzone en de (zij) perceelsgrens maken doorzichten en doorsteken mogelijk. Door een minimale afstand te voorzien waarin geen bouwwerken toegelaten zijn en die groen ingericht wordt, worden doorzichten gevrijwaard.



referentie groen zone als waterbuffer

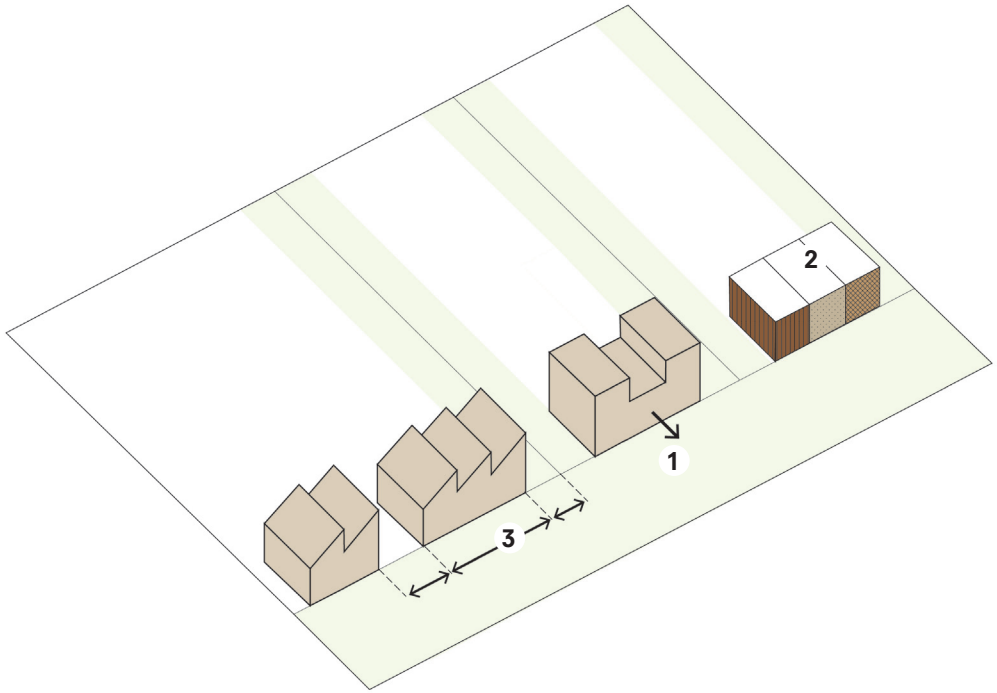
referentie toegankelijke groenzone

referentie toegankelijke groenzone

Kleinschalige rand naar het Broek

Het masterplan heeft niet het doel een tweede Donkfront naar het Broek te maken. Voor de beeldkwaliteit van het Donkfront Broekzijde zijn volgende zaken belangrijk:

1. Relatie met het landschap: om de veiligheid en zichtbaarheid van het gebied te versterken is het belangrijk om voorkanten te maken naar het landschap. Door het creëren van raam- en deuropeningen naar deze nieuwe voorzijde wordt de relatie tussen de bebouwing en de openbare ruimte versterkt. Deze relatie kan nog versterkt worden door de verschillende wooneenheden elk een eigen ingang te geven.
2. Kleinschaligheid architectuur: het masterplan wil geen tweede Donkfront aan deze achterzijde creëren. Daarom is het belangrijk dat de architectuur een bepaalde kleinschaligheid meekrijgt. Dit kan door het verspringen van hoogte, de afwisseling van verschillende materialen, de dakvorm, etc. Zo kan de beukmaat van de individuele woning zichtbaar gemaakt worden en krijgt het gebouw niet de schaal van een appartementsgebouw of grote villa.
3. Doorwaadbaarheid: het masterplan wil tegengaan dat de Broekzijde één lange aaneengesloten gevel vormt. Door een maximale voorgevellengte, een minimale afstand tussen de verschillende gebouwen en de afstand tot de kavelgrens vast te leggen trachten we een bepaalde doorwaadbaarheid aan de Broekzijde te bekomen.



referentie kleinschalige woningen naast groen

referentie één volume verdeeld in 3 beuken

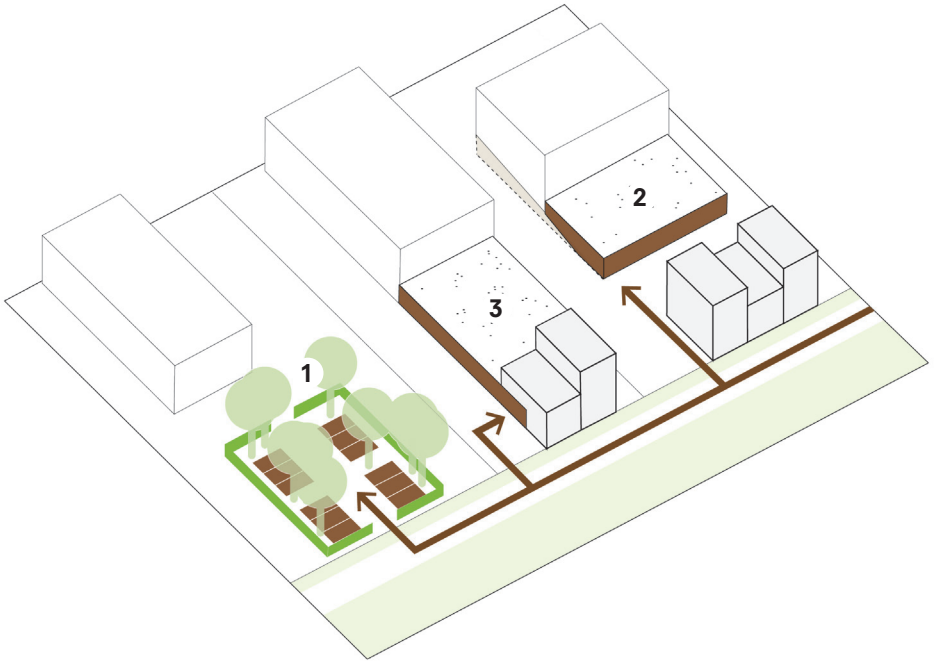
beukmaat door materialen en dakvorm

Kwalitatief parkeren op eigen kavel

Om de groene kwaliteit van de Broekzijde van het Donkfront te bewaren is het belangrijk om een goede oplossing te zoeken voor parkeren op eigen kavel. Hiervoor voorzien we volgende mogelijkheden.

1. Groene parkeerpocket: indien er geen nieuwe woonontwikkeling komt aan de achterkant dient de parkeerpocket gelegen aan de achterzijde groen aangelegd te worden. D.w.z. met voldoende aandacht voor bomen, hagen en waterdoorlatende verharding.
2. Parkeren inpassen in het reliëf: nieuwe woonontwikkelingen kunnen gebruik maken van het reliëf om parkeren (half) ondergronds op te lossen. Aan de voorzijde kan parkeren ondergronds gebeuren. Aan de achterzijde op maaiveld, onder een dek of half ondergronds.
3. Ondergronds parkeren: nieuwe ontwikkelingen die geen directe reliëfverschillen op de kavel hebben en niet grenzen aan de Kloosterput kunnen parkeren ondergronds oplossen.

Aansluitend aan deze randvoorwaarden is het belangrijk aan te geven dat er slechts gebruik mag gemaakt worden van één inrit vanaf de achterontsluiting per kavel. Parkeerplaatsen sluiten dus niet direct aan op de achterontsluiting. Het is gewenst een levendige gevel aan de Broekzijde te voorzien, geen gevel van garagepoorten.



Materialisatie

Als materialisatie voor de bebouwing ter hoogte van het Donkfront Broekzijde wordt hout als materiaal voorgesteld. Dit als grondtoon. Door het natuurlijke karakter van het materiaal zal dit de relatie tussen de architectuur en het aansluitende landschap versterken. Door deze materialisatie zal ook de kleinschaligheid en het verschil met de bebouwing van het Donkfront meerzijde zichtbaar worden.

grondtoon gebouw in hout

referentie gebouw en detaillering in hout

grondtoon gebouw in hout

referentie gebouw en detaillering in hout

5. Uitwerking gemeentelijke parking

In dit hoofdstuk wordt het deelgebied van de gemeentelijke parking en de gronden van intercommunale DDS verder uitgewerkt. Het plan op hoofdlijnen zoals in hoofdstuk 2 toegelicht wordt uitgewerkt tot een inrichtingsplan met exacte bemating, een materialen- en beplantingsvoorstel.

MATENPLAN PARKING

Van ontwerp op hoofdlijnen naar inrichtingsplan

In hoofdstuk 2 is reeds in hoofdlijnen toegelicht hoe de nieuwe gemeentelijke parking is opgebouwd. In dit hoofdstuk wordt het onderdeel gemeentelijke parking en bebouwing DDS verder uitgewerkt. Hierbij wordt de precieze maatvoering vastgelegd en wordt een voorstel gedaan voor materialen en beplantingspalet.

1 hoofdontsluiting gemeentelijke parking

2 gemeenschappelijke groene ruimte

3 voetpad

4 bewonersparking

5 openbare parking (intensief gebruikte deel)

6 openbare parking (extensief gebruikte deel)

7 wadi's

8 bruggetje over wadi

9 onthaal en informatieplek voor wandelingen in het Broek

10 langzaamverkeersverbinding Donkmeer - het Broek, toegang via de gemeentelijke parking

11 koppeling achterontsluiting Kloosterput - gemeentelijke parking voor langzaamverkeer

12 achterontsluiting nieuwe ontwikkelingen Donklaan Broekzijde

13 langzaamverkeersverbinding Donkmeer - het Broek, wandelpad uit atlas der buurtwegen

14 toegang achterontsluiting vanaf Donklaan

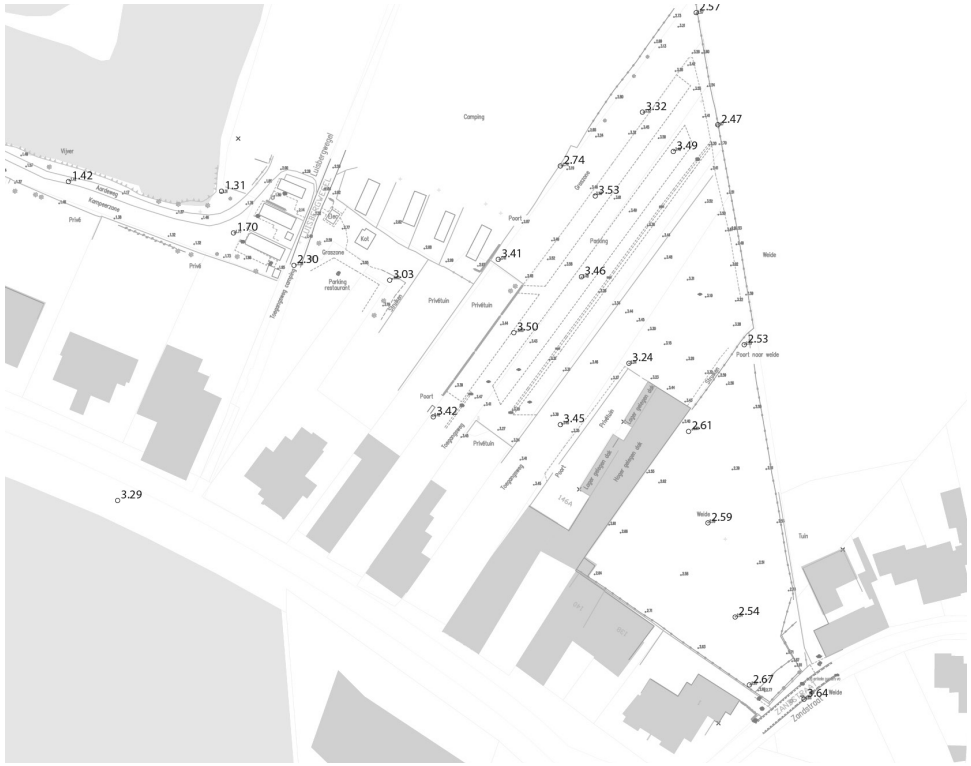
12
11
10
9
8
6
5
7
4
3
2
1
2.45
2.95
3.45
3.64

UITWERKING PARKING

Bestaande hoogtes maaiveld

In de huidige situatie is de parking een stenig artefact in zijn omgeving. Door de hoeveelheid aanwezige verharding en ophoging van de parking t.o.v. zijn omgeving ontstaat een harde breuklijn tussen parking en landschap. De parking is gemiddeld 1m opgehoogd. De reden voor deze ophoging is de natte omgeving. In de toekomstige situatie is het gewenst de parking zo landschappelijk mogelijk in te bedden, dit houdt in dat het ontwerp inspeelt op het aanwezige bijzondere microreliëf.

De bestaande hoogteligging van de gemeentelijke parking is gemiddeld 3.50 TAW. Het omliggende landschap varieert van 2.60 TAW bij de gronden van intercommunale A DDS tot 2.50 TAW gemeten bij de achterliggende weilanden.



bestaande hoogteligging gemeentelijke parking en omgeving

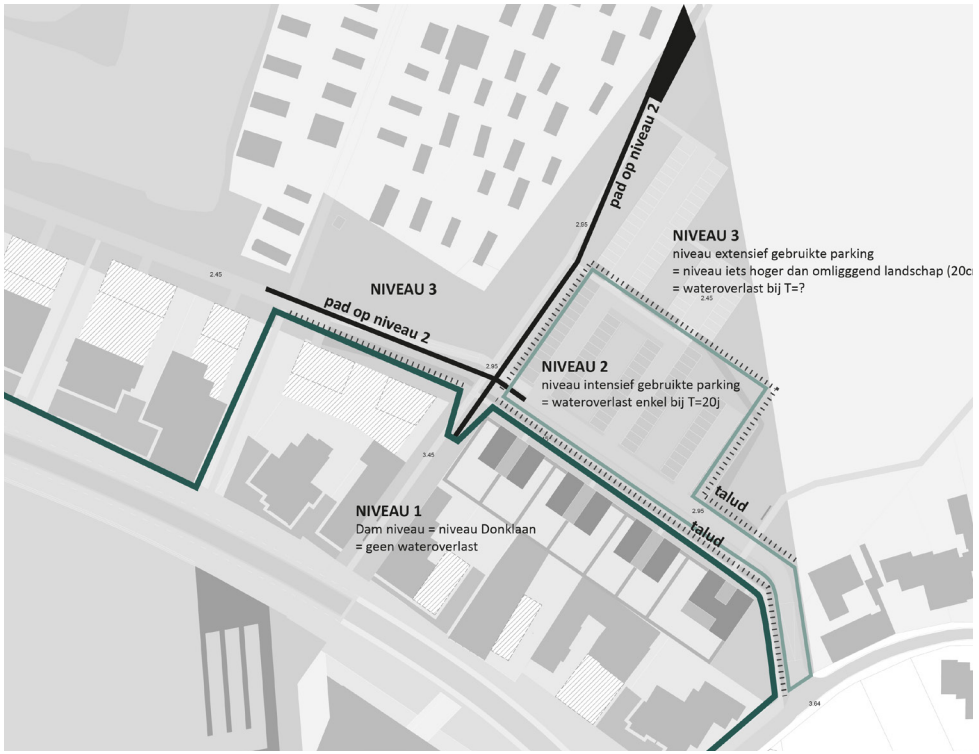
Een parking in verschillende niveaus

Om de parking landschappelijk in te bedden maar te weerhouden van wateroverlast wordt de parking opgedeeld in verschillende niveaus. Afhankelijk van de functies en intensiteit van gebruik wordt er per niveau een overstromingsrisico gekoppeld.

Niveau 1 gelegen op 3.45 TAW: dit is het niveau waarop de bebouwing gebouwd wordt en hierbij ook het niveau dat niet onderhevig mag zijn aan wateroverlast.

Niveau 2 gelegen op 2.95 TAW: is het niveau waarop de ontsluitingsweg en intensief gebruikte parking ligt. Ook de paden richting de Kloosterput en het achtergelegen natuurgebied liggen op dit niveau.

Niveau 3 gelegen op 2.65 TAW: Het laagst gelegen niveau welke bijna naadloos aansluit op de omgeving (+- 20cm hoogteverschil). Op dit niveau bevindt zich de extensief gebruikte parking, hierbij is het toegestaan dat eventueel bij een heel hevige stortbui (> T=20) het maaiveld tijdelijk onder water staat.



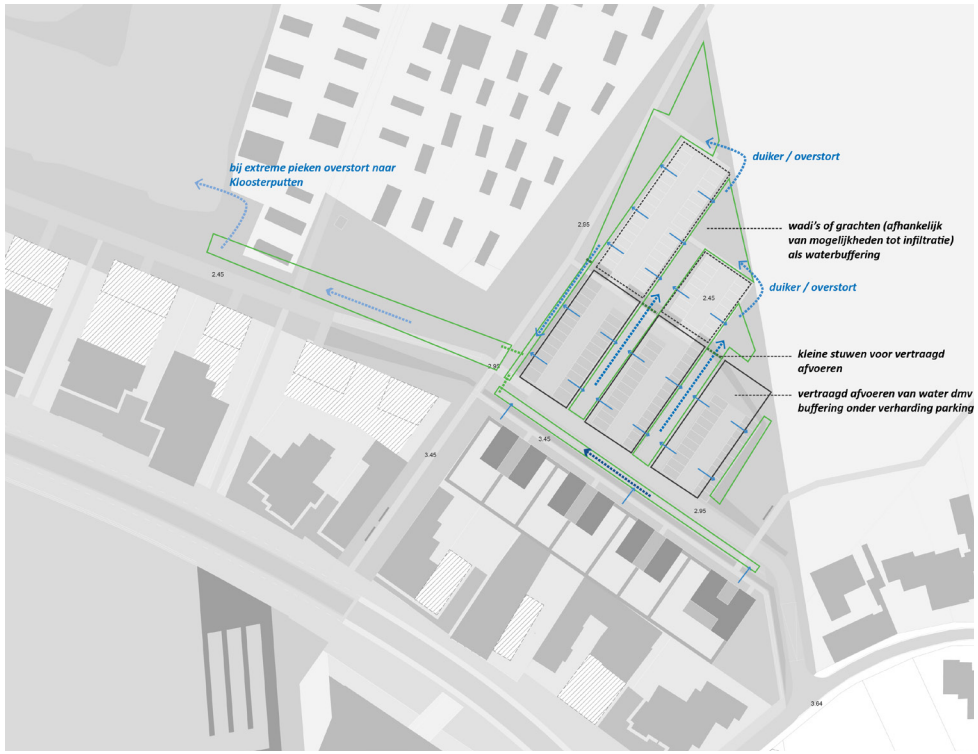
schema verschillende niveaus parking

Watersysteem

Het uitgangspunt van de parking is dat het een duurzaam ingerichte parking moet zijn. Een belangrijke ontwerpkeuze hierbij is dat het oppervlaktewater op een natuurlijke wijze infiltreert en niet naar het rioleringsstelsel wordt afgevoerd. Om dit te bekomen is enerzijds het systeem van verschillende niveau's uitgedacht, zoals in voorgaande paragraaf toegelicht. Anderzijds is de verharding zo gekozen dat het merendeel aan oppervlaktewater rechtstreeks infiltreert, het overtollige water stroomt in een wadi. Elk niveau heeft op een hieraan gekoppeld niveau een wadi. Deze wadi's zijn met een overstort aan elkaar gekoppeld en werken als watervalsysteem.

Als finale beveiliging is het netwerk van wadi's verbonden met de Kloosterput.

In bijlage zijn de exacte berekeningen van de infiltratiecapaciteit van het wadi's systeem berekend. De conclusie hieruit is dat het systeem ruim voldoende infiltratiecapaciteit bezit voor een piekbui van T=20. Hierbij zelfs rekeninghoudend met de verharding als gesloten verharding.



schema wadisysteem

Parkeersysteem

De parking voorziet in totaal in 122 parkeerplaatsen. De huidige gemeentelijke parking telt 110 parkeerplaatsen. De nieuwe parking wordt via een hoofdontsluitingsweg aangetakt aan de Zandstraat.

Vanaf deze hoofdontsluiting zijn de verschillende parkeerpockets toegankelijk.

De eerste parkeerpocket is een parking uitsluitend voorzien voor de toekomstige bewoners van de nieuwe bebouwing. Hiervoor zijn 22 parkeerplaatsen te voorzien.

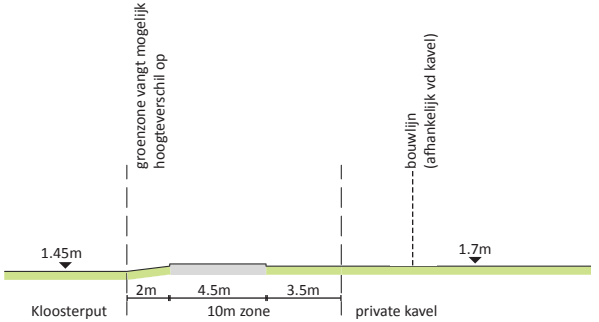
De twee opeenvolgende parkeerpockets zijn het intensief gebruikte gedeelte van de openbare parking. Hiervoor zijn 46 standaard parkeerplaatsen en 4 andersvaliden parkeerplaatsen voorzien.
De achtergelegen parkeerplaatsen zijn de extensief gebruikte plaatsen. Deze doen dienst als een overloopparking. In het extensief gebruikte deel worden 46 parkeerplaatsen en 4 andersvaliden plaatsen voorzien.

schema parkeersysteem

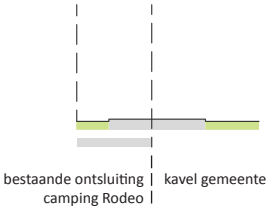
TEST REALISEERBAARHEID ACHTERONTSLUITING DONKLAAN BROEKZIJDE

Inpassing nieuwe achterontsluiting

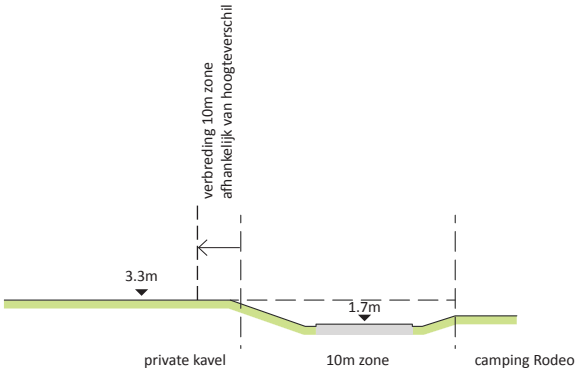
In het masterplan is voorgesteld een nieuwe achterontsluiting voor de toekomstige ontwikkelingen van de Donklaan Broekzijde te realiseren. Deze achterontsluiting zorgt ervoor dat de horecazaken en woningen via één toegangsweg ontsloten worden. Hierdoor kan het aantal in-en uitritten op de Donklaan sterk verminderd worden. De aansluiting op de Donklaan bevindt zich op de locatie waar in de huidige situatie ook de toegang naar camping Rodeo gelegen is. Deze toegang is momenteel 3,5 m breed en zou voor een optimale verbinding verbreed moeten worden naar 4.5 m met voetpad. Dit kan door de ontsluiting te verbreden richting de kavel van de gemeente. Hierna loopt de toegangsweg parallel aan de Donklaan verder over een zone van 10 m breed, aan de achterzijde van de kavels. In deze zone moet rekening gehouden worden met het aanwezige talud tussen de kavels en de camping van Rodeo. Eenmaal voorbij de kavel met nummer 162 aan de Donklaan is er slechts een minimaal hoogteverschil wat makkelijk in de 10 m zone op te vangen valt.



doorsnede 3 ter hoogte van Kloosterput en Donklaan 162



doorsnede 1 ter hoogte van toegang camping Rodeo



doorsnede 2 ter hoogte van camping Rodeo

kavel eigendom gemeente t.h.v. toegang camping Rodeo

toegang camping Rodeo

talud tussen privékavels en camping rodeo

kavel gebruikt als parking naast Donklaan 162

hoogteverschil t.h.v. Kloosterput

hoogteverschil t.h.v. Kloosterput

MATERIALISATIE

Voor de materialisatie van de parking is in onderstaande lijst een materialenpallet opgesteld. Door het consequent toepassen van het voorgestelde pallet kan een eenduidig beeld van de verschillende fases doorheen de aanleg bekomen. Het pallet geeft de hoofdmaterialen met productomschrijving en mogelijke leverancier weer.

Ontsluitingsweg en rijweg intensieve parking, bewonersparking ①

Product: referentie Willy Vandersteenplein Kalmthout
Toepassing: donker grijs, diverse maten, wildverband
Mogelijke leverancier: Stradus infra

Parkeerplaatsen intensieve parking, bewonersparking ②

*Product: grasbetontegels 60*40*
Toepassing: standaard grijs
Mogelijke leverancier: Stradus infra

*Product: grasbetontegels 30*30 lijnmotief*
Toepassing: standaard grijs
Mogelijke leverancier: Stradus infra

Ontsluitingsweg en parkeerplaatsen extensieve parking ③

Product: Ecoraster, grasdal op basis van PE met honingraatstructuur
Toepassing: zwart, met voorkeur voorbegroeid met gras
Mogelijke leverancier: Tradecc

Voetpaden ④

Product: Uitgewassen beton of afgestrooid asfalt
Toepassing: natuurlijke uitstraling wassing met grof grind
Mogelijke leverancier: -

Bank ⑤

Product: Pure zithout
Toepassing: streekeigen hout
Mogelijke leverancier: Grijsen

Voetgangersbruggetje ⑥

Product: Pure zitbank
Toepassing: streekeigen hout
Mogelijke leverancier: Grijsen

Aanduiding parkeerplaatsen ⑦

*Product: houten balk 100*30*15*
Toepassing: -
Mogelijke leverancier: -

① Ontsluitingsweg en rijweg intensieve parking, bewonersparking

② Parkeerplaatsen intensieve parking, bewonersparking

③ Ontsluitingsweg en parkeerplaatsen extensieve parking

④ Voetpaden

⑤ Bank

⑥ Brug over wadi

⑦ Aanduiding parkeerplaatsen

BEPLANTINGSCONCEPT

De gekozen vegetatie is geïnspireerd op het achterliggende landschap van de Kloosterputten en het Broek. De beplanting is volledig inheems en sluit naadloos aan op zijn context. In de nattere delen, gekoppeld aan de wadi's, worden elzen en wilgen aangeplant. De drogere delen waar er verblijfsruimtes worden voorzien worden ingepland met boomgroepen met een meer parkachtig karakter zoals eiken, essen, e.d. Het maaiveld kent twee beheerszones, een intensief beheerd gedeelte ingezaaid met gras en graslanden ingezaaid met een bloemenmengsel. De wadi's worden ingeplant met een moerasachtige vegetatie.

Bomen gekoppeld aan wadi's ①

Broekbosvegetatie vb. Grauwe els, wilgen

Beplanting in wadi's ②

Moerasachtige vegetatie vb. kattestaarten, gele lis, varens, teunisbloemen, grassen

Intensiever beheerde graslanden ③

grassen ingezaaid met madeliefjes

Extensief beheerde graslanden ④

graslanden ingezaaid met een bloemenmengsel

Boomgroepen ⑤

Eiken, Essen, ...

① Bomen gekoppeld aan wadi's

elzen *grauwe wilg*

② Beplanting in wadi's

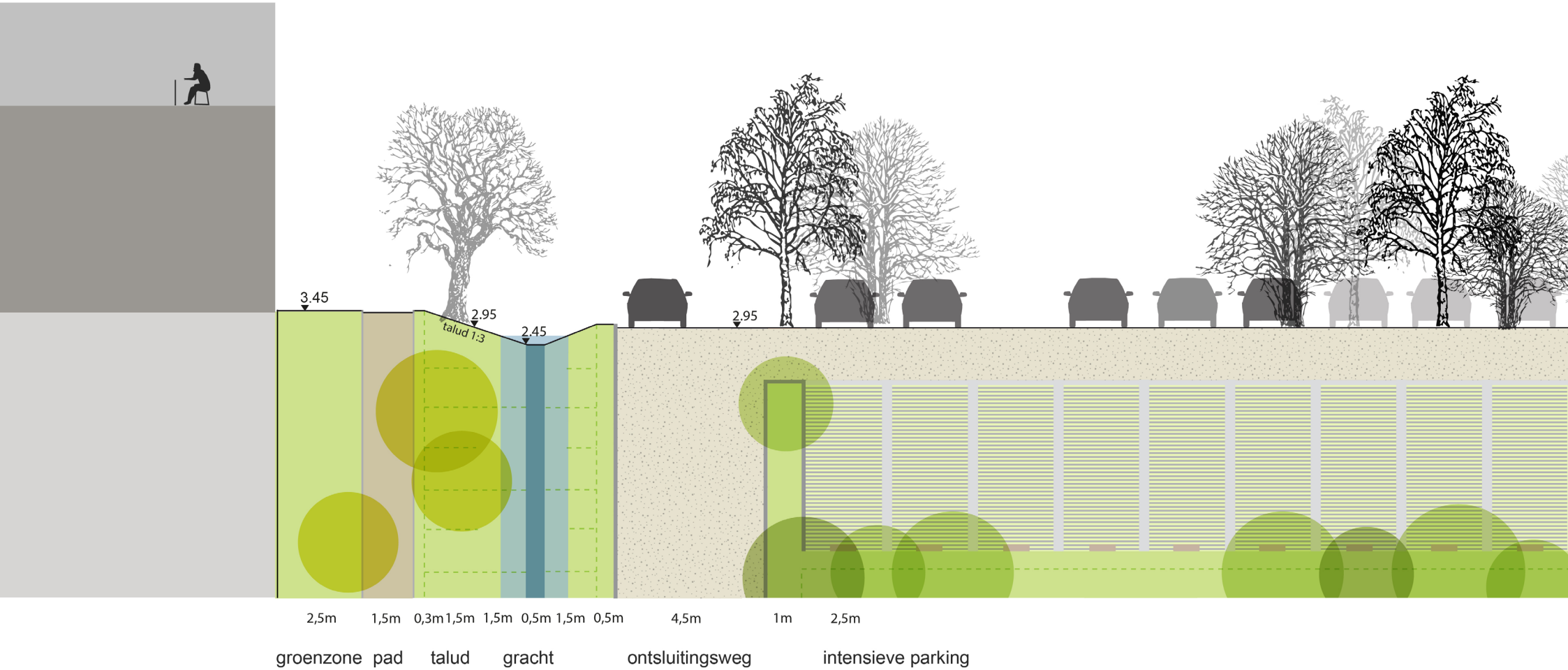
gele lis *kattestaarten*

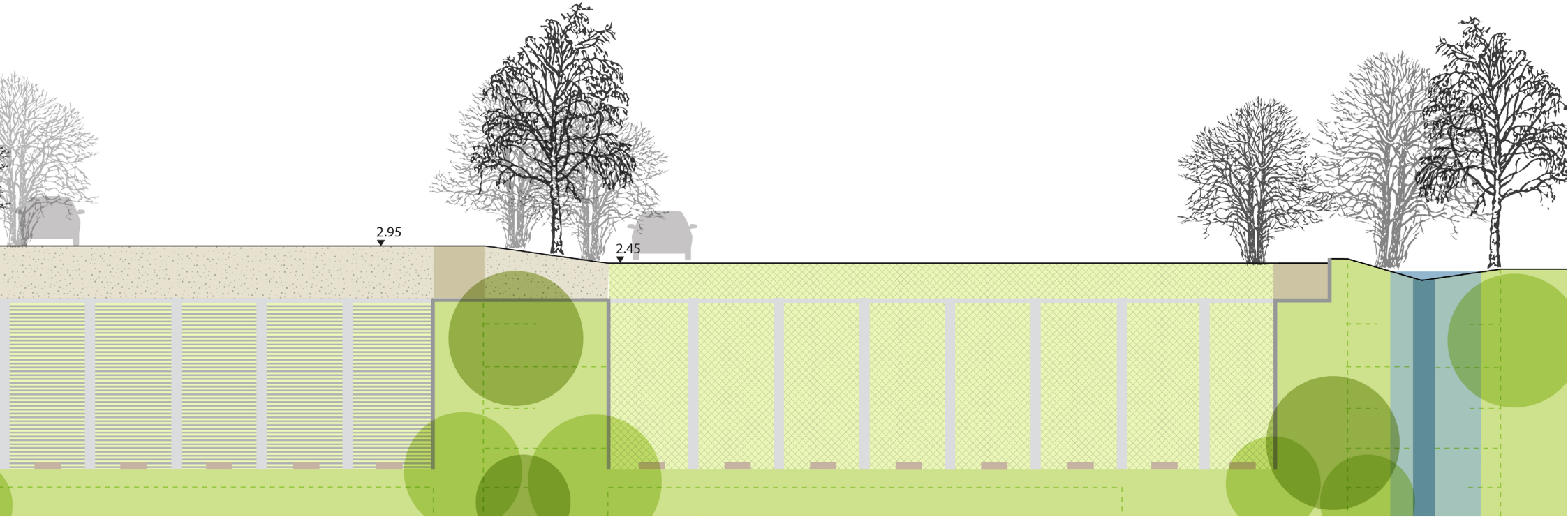
③ Intensiever beheerde grasdelen

crocussen *grasveld met madeliefjes*

④ Extensieve graslanden

wild bloemenmengsel


3.45
2.95
talud 1:3
2.45
2.95
2,5m
1,5m
0,3m
1,5m
1,5m
0,5m
1,5m
0,5m
4,5m
1m
2,5m
groenzone
pad
talud
gracht
ontsluitingsweg
intensieve parking

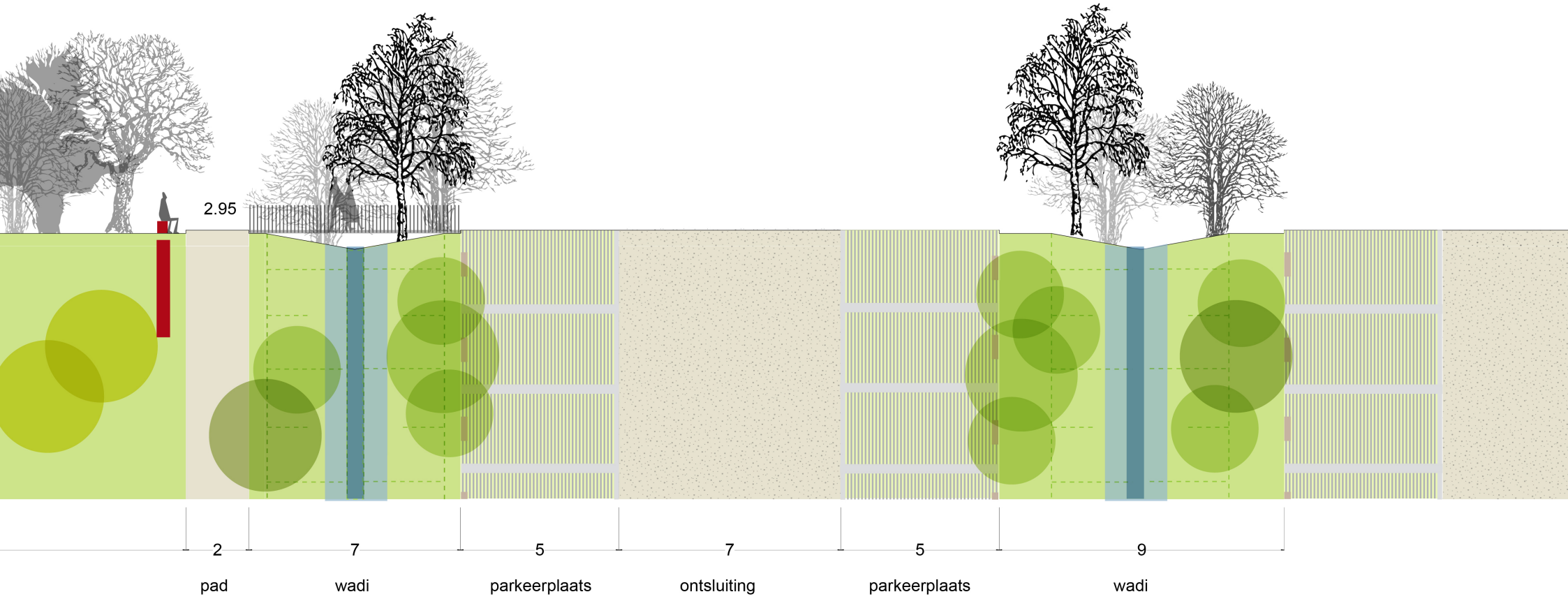


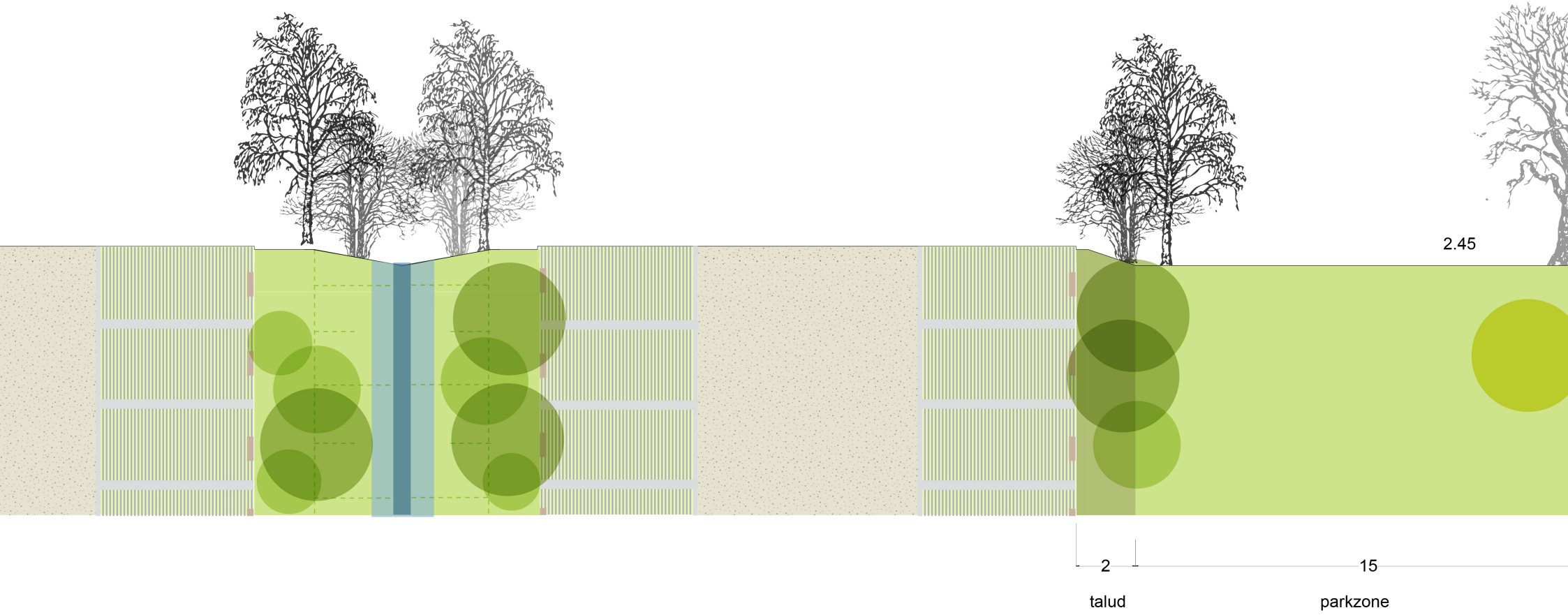
1,5m pad

3,7m hellingsbaan

2,5m extensieve parking

1,5m pad


2.95
2
7
5
7
5
9
pad
wadi
parkeerplaats
ontsluiting
parkeerplaats
wadi


2.45
2
15
talud
parkzone

Illustratieve invulling bebouwing

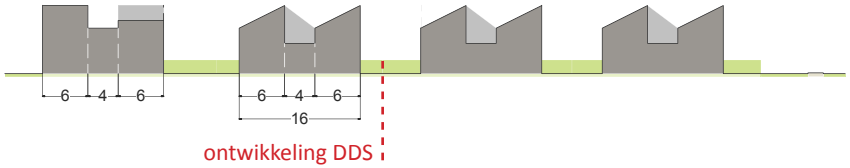
De gebouwen die in het masterplan aangegeven worden, zijn een indicatie voor wat er op deze plek kan gebouwd worden. Hier wordt slechts een voorzet gegeven, het belangrijkste is dat het ontwerp aantoont dat het rekening houdt met de ruimtelijke randvoorwaarden zoals uitgezet in het hoofdstuk beeldkwaliteit architectuur.

Er wordt een afwerking over de volledige lengte van de gemeenteparking getekend. Slechts ongeveer de helft hiervan valt binnen de kavel van de intercommunale DDS. Er worden 4 volumes voorzien met telkens een gevelbreedte van 16 meter. Deze 16 meter wordt wel telkens opgedeeld in 3 beuken die in de architectuur leesbaar worden gemaakt.

Drie van deze volumes zien we als een schakeling van 2x2 gestapelde woningen, met twee woningen op de gelijkvloerse verdieping, met elk een voordeur en twee woningen daarboven ontsloten via een binnen- of buitentrap. Elke woning heeft dus zijn eigen voordeur wat de kleinschaligheid van de architectuur ten goede komt. De woningen op de gelijkvloers hebben een private tuin, de woningen op de verdieping hebben een dakterras in de centrale beuk. Er kan ook gezocht worden om ook de bovenste woningen toegang tot de tuin te geven.

Het vierde volume op de hoek van de toegang naar de Zandstraat wordt omwille van zijn ligging iets ruimer opgezet. Hier wordt een appartementsblokje van 3 bouwlagen hoog getekend. Op de derde bouwblaag zijn er enkele inspringen om dakterrassen te voorzien.

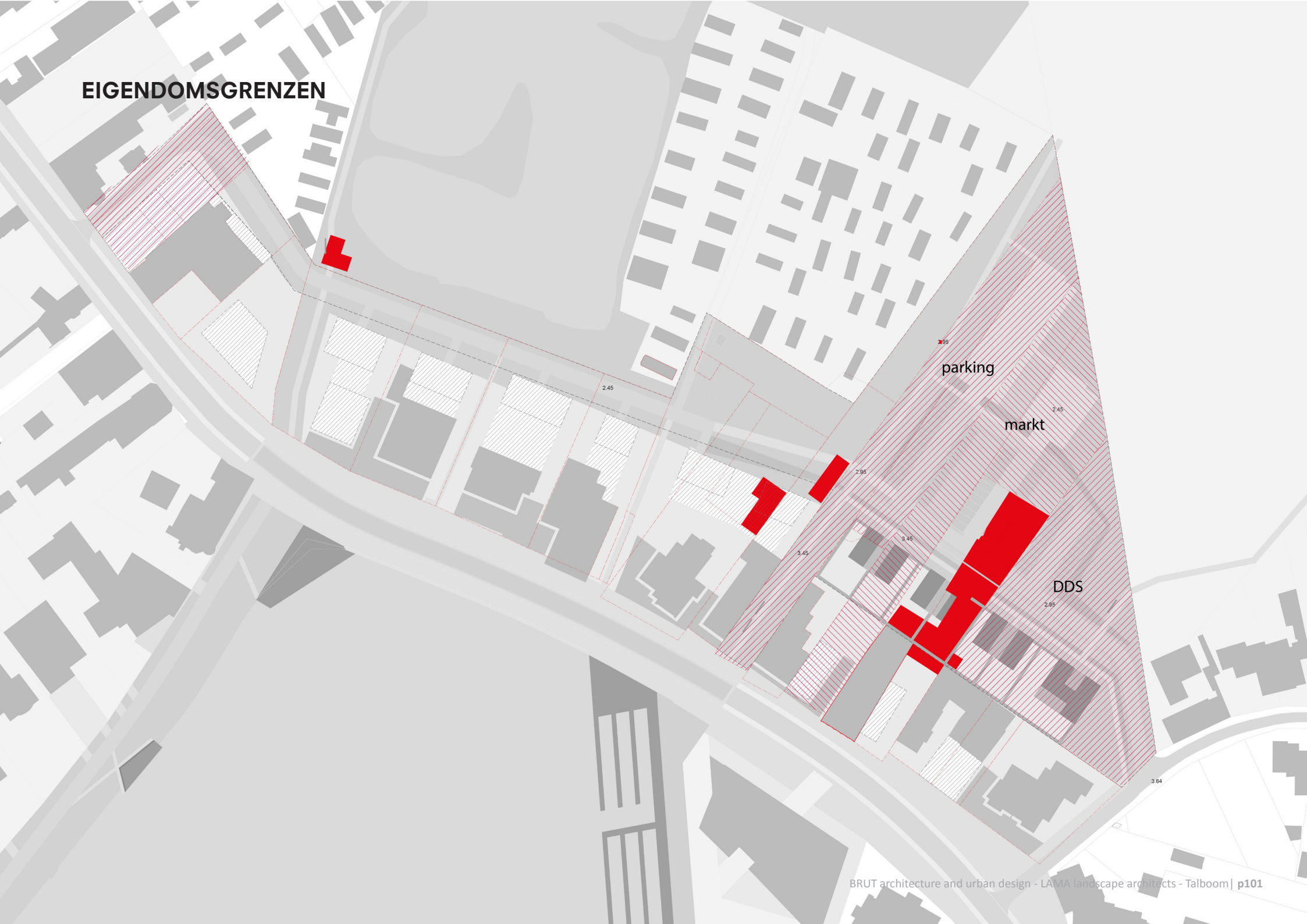
Op deze manier voorziet het masterplan 12 gestapelde woningen (3 volumes van 4) en 8 appartementen (3 op gelijkvloers en eerste verdieping en 2 op de tweede verdieping). Op de kavel van de intercommunale DDS wordt dit vertaald naar 4 gestapelde woningen en 8 appartementen, 12 wooneenheden in totaal dus.



Frits Van Dongen, Bosrijk (Eindhoven)

sociale woningen (Sint-Truiden)

EIGENDOMSGRENZEN



6. Actielijst

In dit hoofdstuk wordt kort ingegaan op de vervolgstappen die genomen moeten worden om de voorstellen van dit masterplan tot realisatie te brengen. Hiervoor wordt de goedgekeurde actielijst van de gemeente als leidraad gebruikt.

PLAN VAN AANPAK VERVOLG

In dit hoofdstuk wordt kort ingegaan op de vervolgstappen die moeten genomen worden om de voorstellen van dit masterplan tot realisatie te brengen. Hiervoor wordt de goedgekeurde actielijst van de gemeente als leidraad gebruikt.

Algemeen

- Bepaalde aspecten van het masterplan sluiten aan op het project van het onthaalplan dat begin 2015 is opgestart. De Vlaamse Landmaatschappij (VLM) en andere partners gaven de opdracht om een onthaalplan op te stellen dat Berlare in een groter gebied kadert en aansluiting zoekt met natuurlijke en recreatieve structuren op een grotere schaal. Dit onthaalplan is een plan over natuur en recreatie op schaal van de ruime omgeving. De omgeving van het Donkmeer en het Broek zullen een plaats krijgen binnen een groter geheel. Het doel is recreatieve poorten te bepalen en een huisstijl voor het gebied aan te zetten. De nieuwe gemeentelijke parking kan hierin een belangrijke rol gaan spelen en gaan fungeren als recreatieve poort tot het Broek.

Strijdam meerzijde

- Een cruciaal element voor de herinrichting van de Strijdam meerzijde is de voorkeur van de gemeente om de as van de weg te verleggen richting het meer om meer ruimte te geven aan de kant van de horeca en om op die manier het verkeer te vertragen. De Donklaan is echter een gewestweg. Het gewest zal dus akkoord moeten gaan met dit voorstel. Het overleg met het gewest om dit uit te klaren vindt best zo snel mogelijk plaats. De keuze om de as van de straat al dan niet te verleggen bepaalt het profiel en de fasering in grote mate. We willen geen heraanleg doen aan de kant van het meer die dan opnieuw moet opgebroken worden wanneer de as van de straat verlegd wordt.
- Er kunnen wel, onafhankelijk van de ingreep van het verleggen van de Donklaan, al belangrijke ingrepen gedaan worden aan de kant van het meer. Dit zijn punten 3-6.
- De groene doorsteken naar het Broek en de gemeentelijke parking zijn afhankelijk van de heraanleg van de gemeentelijke parking, aangezien de huidige inrit van de parking nu gelegen is op de plaats waar in de toekomst de groene doorsteek zou moeten komen.
- Het verplaatsen van de boten richting Lake View dient overlegd te worden met de eigenaars. Mogelijk kan er op zoek gegaan worden naar een win-win situatie voor eigenaar en gemeente.

Strijdam Broekzijde

- Over de achterontsluiting voor bestemmingsverkeer en over de mogelijkheden om aan deze huidige achterkant nieuwe voorkanten te voorzien, wordt best zo snel mogelijk een overleg op gestart met alle betrokken kaveleigenaars. Het is belangrijk dat het voor iedereen duidelijk is wat de impact en mogelijkheden zijn van het masterplan. Zodat hier geen misverstanden over bestaan. Het moet ook duidelijk zijn dat het een stuk geven en nemen is.
- Als er een akkoord kan gevonden worden met de verschillende eigenaars, kan deze achterontsluiting op korte termijn worden gerealiseerd. Het project van deze achterontsluiting is ook gedeeltelijk gekoppeld aan de herinrichting van de parking en kan misschien gelijktijdig worden uitgevoerd.
- Om paden ter hoogte van de Kloosterput toegankelijk te maken dienen gesprekken met de eigenaars plaats te vinden, deze kunnen alvast gestart worden.

Nieuwe gemeentelijke parking

- Hiervoor is de afstemming met het project van de intercommunale DDS belangrijk. Het project van DDS zal waarschijnlijk sneller gerealiseerd worden als de gemeentelijke parking. Maar het is wel de bedoeling dat de aanleg van de open ruimte van DDS naadloos aansluit op deze van de gemeentelijke parking. De aanleg van de intercommunale DDS zal dus een voorafname zijn van de aanleg van de gemeentelijke parking. Het is belangrijk dat de gemeente hun ambitie voor de beeldkwaliteit van de publieke ruimte duidelijk maakt en dat de intercommunale DDS dit toepast in de aanleg op hun kavel.
- Zoals gezegd is er voor de nieuwe gemeentelijke parking als recreatieve poort tot het Broek afstemming nodig met het project van het onthaalplan in opmaak.
- Naast de kavel van de intercommunale DDS zijn er nog een aantal kavels waarop, aan de kant van de gemeentelijke parking, nieuwe ontwikkelingen kunnen plaats vinden. Deze sluiten direct aan op de ontwikkeling van de intercommunale DDS. Er wordt best zo snel mogelijk een direct gesprek opgestart met de eigenaars van deze kavels om te peilen naar de interesse om deel te nemen aan deze ontwikkeling. Misschien zijn er wel mogelijkheden om deze hele rij in één bouwproject te gieten? Dit zou de samenhang van het project ten goede komen. Zo blijven we op middellange termijn niet zitten met een project van de intercommunale DDS dat doodloopt op het gebouw van de dancing.
- In het voorgestelde waterbeheersingplan voor de gemeentelijke parking is er een overstort bij geval van piekberging voorzien naar de Kloosterput. Hiervoor moet overleg plaatsvinden tussen de eigenaar van de Kloosterputten en de gemeente. Een belangrijke kanttekening hierbij is dat de campings in het zoneringsplan riolering aangeduid staan als rode cluster en dus individueel te optimaliseren in het buitengebied. Mogelijk kan hier een gezamenlijke oplossing voor gevonden worden.

Brielstraat

- Het masterplan voorziet het knippen van de Brielstraat. De gemeente kan hierin reeds de eerste stappen ondernemen.
- Voor de Brielstraat dient er zich een belangrijke kans aan vanuit de werken aan de oevers die voorzien zijn vanuit het NIP. Er moet afstemming zijn tussen de plannen van het NIP en de inrichtingsprincipes zoals uitgezet in het masterplan. Het zou goed zijn als, gekoppeld aan deze werken aan de oever, de herinrichting van de Brielstraat zoveel mogelijk wordt meegenomen.

- Er wordt best zo snel mogelijk een gesprek opgestart met alle eigenaars van de Brielstraat in verband met de mogelijkheid tot een gemeenschappelijke achterontsluiting. Dit project wordt past echt een succes als een groot deel van de eigenaars in de Brielstraat ermee instemt. Hoe sneller deze achterontsluiting geïmplementeerd kan worden, hoe sneller nieuwe (en bestaande) projecten erop afgestemd kunnen worden.

BIJLAGE

De bijlage bevat twee documenten als achtergrondinformatie. Deze documenten zijn opgesteld ter verifiëring van de realisering en ontwerpkeuzes van het masterplan en hebben beide betrekking op technische haalbaarheid en wateropgaves binnen het projectgebied.

TECHNISCHE VOOREVALUATIE RIOLERING

Gemeente: **Berlare**

Projectnr TAL:
114.326
Projectnr opdr:

Projectnaam: **Masterplan Donkfront**

Verslag technische voorevaluatie nr.1 van 13/01/2015

Datum opmaak: 15/01/2015

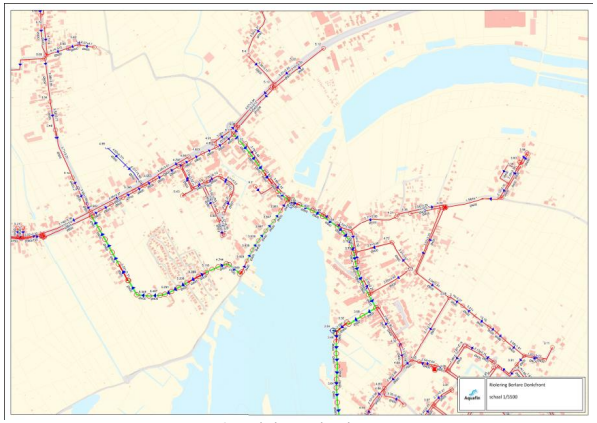
1. Doel van dit verslag

In kader van de ontwerpscenario's voor het Masterplan Donkfront, werd Talboom gevraagd een advies uit te brengen omtrent onderstaande zaken:

- Problematiek waterhuishouding (wateroverlast Zandstraat,…)
- Mogelijkheid tot afgraven huidige parking
- Aanvraag KLIP/KLIM
- Contact Aquafin voor waterafvoer projectzone
- Contact overige nutsmaatschappijen

2. Advies

- Problematiek waterhuishouding
  - De omgeving van de Zandstraat wordt zeer vaak geconfronteerd met wateroverlast. Uit de besprekingen met Aquafin blijkt dat de bestaande riolering aan de oorzaak ligt van de problematiek.



Overzicht bestaande riolering

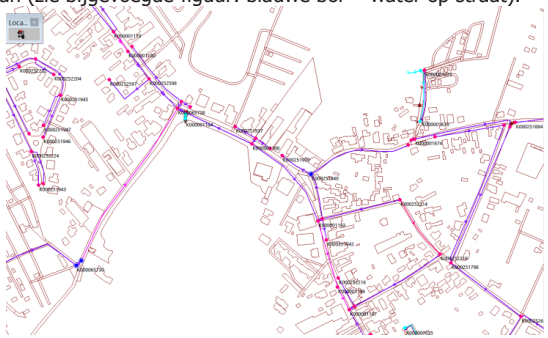
Beschrijving situatie huidige riolering:

Aan de zuidzijde van de Donklaan ligt een grote doorvoercollector (diameter 800mm). Thv de Brielstraat is er een overstortconstructie aanwezig (drempelpeil 2,69m TAW, drempellengte 3m60).

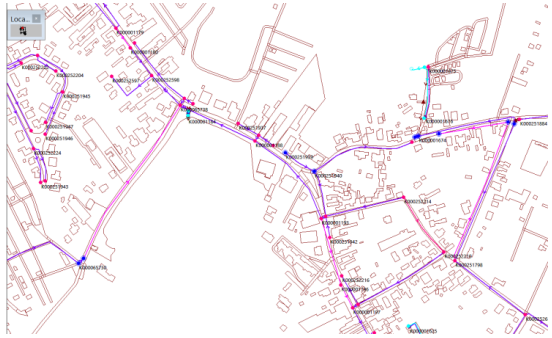
In de Zandstraat start een kleine streng vanaf het kruispunt met de Strijdamstraat (diameter 400mm) richting Donklaan. Thv de Donklaan buigt deze riolering af naar zuidelijke richting om thv de Waterleliestraat aan te sluiten op de doorvoercollector. Op het kruispunt Donklaan/Zandstraat is op deze dienstleiding ook nog een opwaartse tak aangesloten (diameter 400mm) van iets voor het etablissement donklaan nr 142.

In de Donklaan ligt aan de noordelijke zijde ook nog een dienstleiding tussen Luisbergwegel en hogervermeld etablissement nr 142. Ergens haverweg sluit deze dienstleiding aan op de doorvoercollector.

- De gemeente Berlare heeft in samenwerking met Aquafin een contract afgesloten voor de opmaak van een hydraulisch model die onder meer de bestaande waterproblematiek in kaart brengt. Een eerste versie van dit model werd afgerond einde december 2014. Talboom heeft met Aquafin de voorlopige resultaten van dit model overlopen. Hieruit blijkt dat reeds vanaf een bui met retourperiode T=2j er wateroverlast optreedt ter hoogte van pleintje thv kruispunt Zandstraat/Donklaan (zie bijgevoegde figuur: blauwe bol = water op straat).



Bij zwaardere buien T=5j neemt de zone van problemen toe, enerzijds meer richting noordwesten ter hoogte van inrit parking en anderzijds ook verder door in de Zandstraat (zie bijgevoegde figuur)

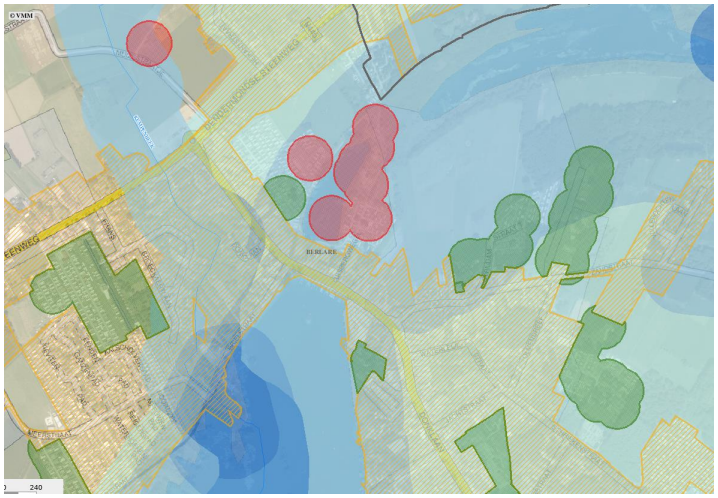


Voor een bui T=20j is de problematiek uiteraard nog meer verspreid. Hierbij dient opgemerkt dat de T=20 de basis vormt voor de nieuwe ontwerpcriteria volgens de Code Van Goede Praktijk.

Bij analyse van de oorzaak, blijkt de dienstleiding tussen Zandstraat en Waterleliestraat te klein gedimensioneerd.

- Uit de studie van de IMDC (optimalisatie waterbeheersing Donkmeer) leren we dat het streefpeil voor het waterniveau in Donkmeer wordt vastgelegd op 2,50 m TAW (winter) – 2,40m TAW (zomer). Momenteel worden er vaak maximum niveau's gemeten van 2,70m TAW.

- Aansluitbaarheid projectzone:
  - afvalwater kan in de huidige situatie niet aangesloten worden op de dienstleiding Zandstraat/Donklaan (tussen nr 142 en Waterleliestraat). Volgens Aquafin is het wel mogelijk ofwel op de dienstleiding Donklaan (tussen 142 en Luisbergwegel), ofwel rechtstreeks op de collector (dwarsing Donklaan vereist).
  - regenwater: er kan ofwel rechtstreeks aangesloten worden op het Donkmeer (terugslagbeveiliging te voorzien). Een andere optie is om regenwater te lozen in de lager gelegen vijver thv campingsite. In beide gevallen dient een toelating van de beheerder gevraagd. Mogelijk worden een buffervoorwaarden opgelegd. Deze worden opgevraagd door Talboom.
  - Het zoneringplan is hieronder bijgevoegd. De onmiddellijke omgeving van de Donklaan is gelegen in centraal gebied. Er zijn enkele groene clusters (collectief te optimaliseren buitengebied) en enkele rode clusters (individueel te optimaliseren buitengebied).



- Mogelijkheid afgraven parking
  Vooreerst stellen wij vast dat er straatkolken aanwezig zijn op de parking, maar er kon niet eenvoudig afgeleid worden waar deze op aangesloten zijn. Mogelijk wateren zij af naar de achterliggende weilanden? Of naar de riolering vooraan aan de straat? Of rechtstreeks op Donkmeer? Deze informatie wordt bij de gemeente opgevraagd.

  De weilanden achter de parking liggen op een niveau van ca 2,50m TAW. Dit is ca 1m lager dan het niveau van de gemeentelijke parking. Indien de parkeerzone wordt afgegraven, dient met een aantal zaken rekening gehouden te worden:
  - De parking komt dan op een niveau van ca 2,50m TAW te liggen. Dit is merkelijk lager dan de omliggende straatniveau's (Donklaan, Zandstraat). Er dient een beveiliging voorzien teneinde afstromend oppervlaktewater naar de parking te vermijden. Een lokale dam zou een oplossing kunnen bieden. Tevens is deze beveiliging nodig om de wateroverlastproblematiek te voorkomen (bij een bui T=2j staat er reeds water op straat kruispunt Donklaan-Zandstraat): het oppervlaktewater en occasioneel overstromingswater zoekt heden zijn weg naar de lager gelegen zones en wanneer de parking verlaagd wordt, wordt dit ook een risicozone.
  - Gezien het overstortpeil inde riolering op een niveau van 2,69m TAW zich bevindt, wil dit zeggen dat de parking onder de verhanglijn van de riolering komt te liggen. Tevens ligt het niveau onder het niveau van huidig gemeten maximumpeilen Donkmeeer. Zonder de nodige maatregelen kan dit voor wateroverlast zorgen.

- Aanvraag KLIP/KLIM
  Voor de projectzone thv Donkfront werd de KLIP/Klim aanvraag gedaan. Midden december 2014 werden alle plannen ontvangen. Deze worden nog door Talboom ingetekend.

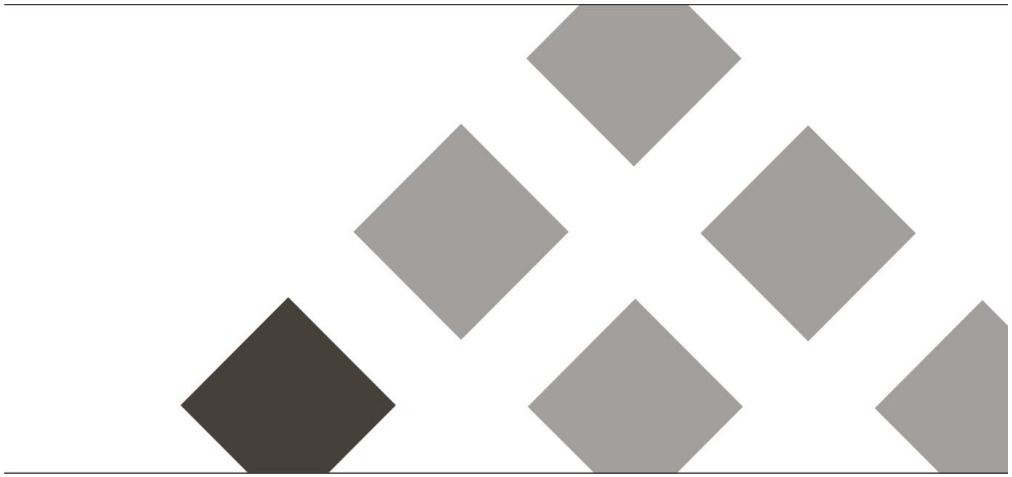
- Contact Aquafin
  Overleg heeft plaatsgevonden begin januari. Zodra project concreter wordt, kan Talboom opnieuw afstemmen met Aquafin.

- Contact Eandis
  Talboom stelt voor om het contact met andere nutsmaatschappijen (waaronder Eandis) pas op te starten nadat alle plannen nutsleidingen werden ingetekend en zodra het ontwerp meer vorm krijgt.

Opgemaakt door,

Kristof Myncke
TALBOOM group

HYDRAULISCHE NOTA



TALBOOM Group

projectingenieur: K. Myncke
T. Seps
A. Meersmansdreef 1
2870 PUURS
tel. +32 3 889 12 12
fax +32 3 889 64 68
e-mail studiebureau@talboom.be
www.talboom.be

INHOUDSOPGAVE

1. HEMELWATERPUT MET HERBRUIK 3

2. INFILTRATIEVOORZIENING 3

OVERZICHTSTABEL TABELLEN

Tabel 1 Aangesloten verharde oppervlakten per infiltratiedeel 3
Tabel 2 Infiltratievereisten prov O-Vl 4
Tabel 3 Neerslagvolume T20 en beschikbaar infiltratievolume 5

OVERZICHTSTABEL FIGUREN

Geen gegevens voor lijst met afbeeldingen gevonden.

1. HEMELWATERPUT MET HERBRUIK

Enkel bij opvang dakoppervlakten
GSV: inhoud **min. 50l/m²,** (max. 10.000 l of te verantwoorden):

- 192m²: 9.600 l → **10.000 l**
  (maandverbruik= 4 wooneenheden x 2.5 IE/woning x 30 l/dag/IE x 30 dagen = 9.000 l)
- 240m²: min. **12.000 l**
  (maandverbruik= 8 wooneenheden x 2.5 IE/woning x 30 l/dag/IE x 30 dagen = 18.000 l)

Hemelwaterput met overloop naar infiltratievoorziening.

2. INFILTRATIEVOORZIENING

Er zijn geen infiltratieproeven op het terrein uitgevoerd. Het ontwerp van het waterafvoerstelsel is gebaseerd op de informatie die wij in kader van dit project hebben ontvangen van de provincie Oost-Vlaanderen (mail dd 16/01/2015) en DOV (boringen/sonderingen in de omgeving).

Volgens prov O-Vl is de projectzone op de normenkaart gelegen in zone 'norm 2': infiltratie is mogelijk a rato van 400m²/ha en 330m³/ha. Geen buffering met beperkte afvoer nodig, wel beveiliging met noodoverloop richting vijver (Kloosterput).

Dakoppervlakte nog in te rekenen in de berekening infiltratievoorziening = ca. **20m²/woonblok**.
(methode prov O-Vl: grafiek 5m³/100m², hergebruik=30 l/dag/IE*5woningen*2.5IE/woning/1.9= 197l/dag/100m². Dit komt overeen met 10m²/100m², afgerond 20m²/woonblok)

De paden in de projectzone worden aangelegd in waterdoorlatende klinkers met open voegen zonder opvangkolken. Overtollig water stroomt af naar de naastliggende groenzone met wadi.

De parkeervakken zijn voorzien in grastegels.

De infiltratievoorziening bestaat uit een netwerk van ondiepe wadi's met taluds 1:3 (=18,4°).
Er worden 2 deelnetwerken beschouwd: een intensief en een lager gelegen extensief deel, gescheiden via overloopdrempels.
In de dimensionering van de infiltratievoorziening worden de parkeervakken en wegenis als verhard verondersteld.

Tabel 1 Aangesloten verharde oppervlakten per infiltratiedeel

	dakoppervlakte (m²) (aansluiting overloop hemelwaterputten)	ontsluitingsweg (m²)	parkings (m²)		**totale verharding (m²)**
			parkeervakken	wegenis tussen parkeervakken	
intensief	4 x 20 = 80	4.5 x 120= 540	920	670	**2210**
extensief	0	0	645	428	**1073**
				totaal	**3283**

Tabel 2 Infiltratievereisten prov O-Vl

	verharde oppervlakte (m²)	**infiltratieoppervlakte (m²)**	**infiltratievolume (m²)**
intensief	2210	**88.39**	**71.92**
extensief	1073	**42.94**	**35.42**

De voorziene wadi's in het ontwerp zijn ingerekend zoals in bijgaande schets 'wadi-netwerk'.
In de berekening is verondersteld dat alle wadi's dezelfde nuttige afmetingen hebben (nochtans zullen in het extensief deel aan de uiterste randen grotere wadi-vijvers worden aangelegd):

- intensief deel

  MV-peil= 2.95mTAW
  bodempeil=2.35mTAW
  talud= 1:3 (18.4°)
  bodembreedte=0.50m
  kruinbreedte= 4.11m
  drempelpeil tussen intensief en extensief deel= 2.65mTAW (0.30m onder MV)
  drempelpeil overloop richting vijver= 2.75mTAW (0.20m onder MV)
  nuttige waterhoogte = 0.30m
  infiltratie-oppervlakte (natte omtrek) =2.40m
  infiltratievolume (natte sectie) = 0.42m²
  Totale lengte wadi's = 190m
  Totaal beschikbaar infiltratieoppervlak = 456m²
  Totaal beschikbaar infiltratievolume = 80m³

- extensief deel

  MV-peil= 2.65mTAW
  bodempeil=2.35mTAW
  talud= 1:3 (18.4°)
  bodembreedte= 0.50m
  kruinbreedte= 2.30m
  drempelpeil tussen intensief en extensief deel= 2.65mTAW (= MV)
  drempelpeil overloop richting vijver= 2.75mTAW (0.10m boven MV)
  nuttige waterhoogte = 0.30m
  infiltratie-oppervlakte (natte omtrek) =2.40m
  infiltratievolume (natte sectie) = 0.42m²
  Totale lengte wadi's = 110m
  Totaal beschikbaar infiltratieoppervlak = 263m²
  Totaal beschikbaar infiltratievolume = 46m³

Het bodempeil van de wadi's ligt in de twee delen op 2.35mTAW. Hetzelfde niveau is aan te raden gezien het geïnfiltreerde water zich in de bodem verdeeld. Bij een hoogteverschil zou de laagste wadi meer water ontvangen.

De finale beveiliging van de projectzone gebeurt door de overloop naar de gracht richting vijver (Kloosterput). Deze ligt op 2.75mTAW. Dit is 0.20m onder MV intensief deel en 0.10m boven MV extensief deel.

Indien het water effectief tot drempelpeil 2,75mTAW zou stijgen, dan bezit het intensief deel een infiltratievolume van **130m³** en het extensief deel 46m³ in wadi + 270m³ op maaiveld = **316m³**.

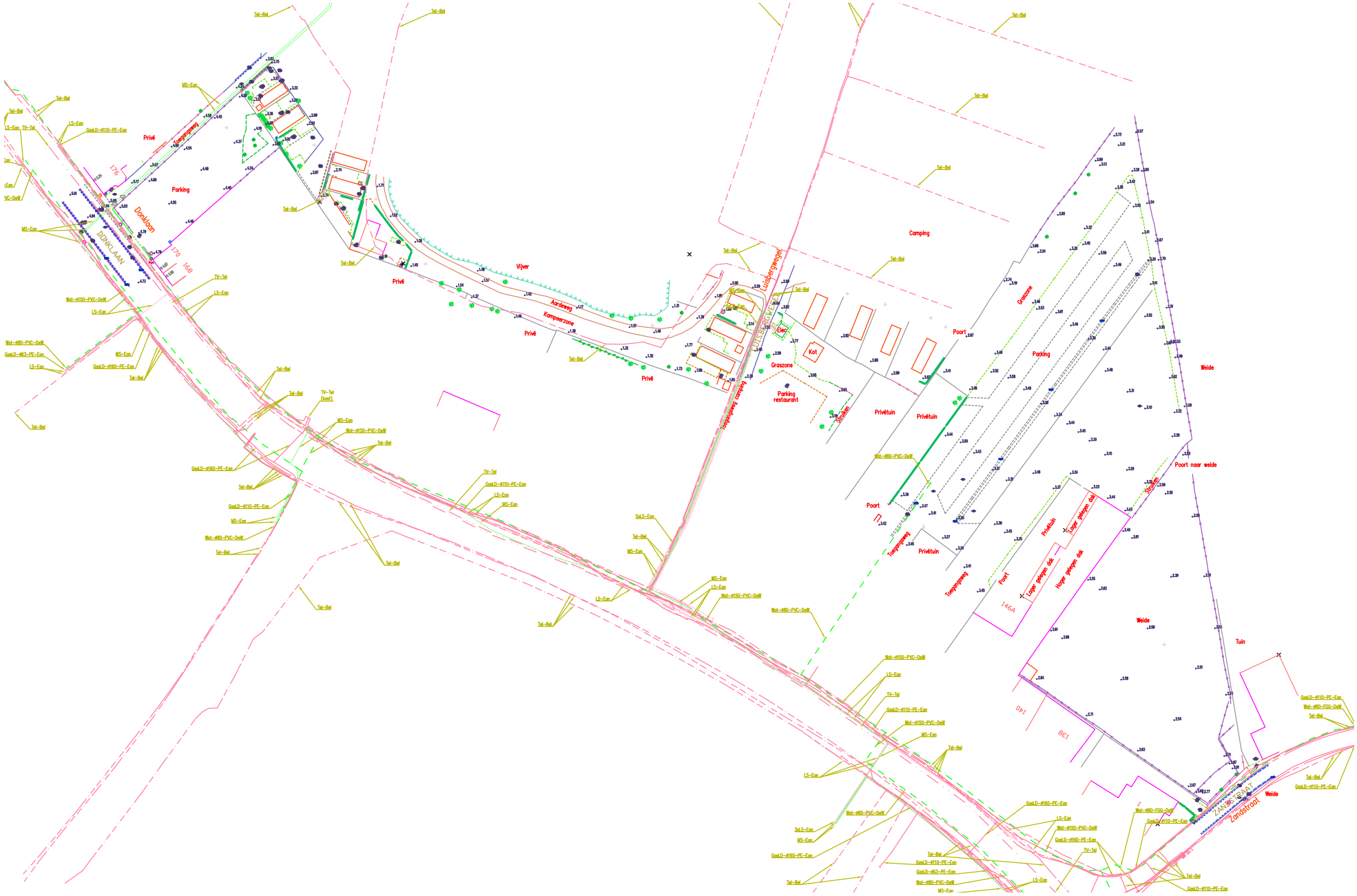
Nazichtsberekening dmv neerslagvolume ontwerpbui T20:
230 l/s/ha gedurende 15min valt op de projectzone

Tabel 3 Neerslagvolume T20 en beschikbaar infiltratievolume

	verharde oppervlakte (m^2)	**neerslagvolume (m^3)**	**beschikbaar infiltratievolume (m^3)**
intensief	2210	**46**	**80**
extensief	1073	**22**	**46**

Volgens deze berekening zou bij een T20-bui het beschikbare infiltratievolume in het wadi-netwerk nog niet volledig benut worden (met wadi's leeg bij aanvang van de bui).

OPMETING GEMEENTELIJKE PARKING EN OMGEVING



BRUT ARCHITECTURE AND URBAN DESIGN C.V.B.A.
KIEKENMARKT 33
1000 BRUSSEL
+32 (0)2 450 99 00
info@brut-web.be

LAMA landscape architects vof
LANGE WINKELHAAKSTRAAT 26
2060 ANTWERPEN
+32 (0)485 030 234
Info@lamaland.eu