

Herwerking voorkeursscenario "Kop van Tragel"

Context: op vraag van de grondcoalitie (eigenaars site kop van Tragel) werd een herwerking van het voorkeursscenario in de schoot van de stuurgroep georganiseerd. Doel was de financiële haalbaarheid en fasering sterker op te nemen in het voorkeursscenario en tegelijk de ruimtelijke kwaliteit te garanderen.

De stuurgroep stemde in op voorwaarde dat de randvoorwaarden zoals opgenomen in het voorkeursscenario strikter werden omschreven om als richtingsgeven aftoetsingsmechanisme te kunnen functioneren.

Volgende aanpassingen aan de oorspronkelijke randvoorwaarden werden gemaakt:

1. Een gefaseerde transformatie naar een gemengd gebied voor wonen, bedrijvigheid en park.
2. Het project bevat een groene en recreatieve verbinding vanaf de Fietsbrug tot aan de Kasterstraat die een fiets- en wandelpad bevat. Deze verbinding kan oostelijk of westelijk van de percelen van de villa's gelegen zijn.
3. De fietsbrug moet via de trap in het groen landen en aantakken op de verbinding. Op die manier brengen we de Kalkense Meersen in beleving dichterbij het centrum.
4. Residentiële functies moeten hun ~~adressen~~ hoofdtoegang aan de kwalitatieve publieke ruimte hebben (bijvoorbeeld op een door de fietsbrug toegankelijke plint of aan de Trageltuin).
5. De residentiële ontwikkelingen bovenop de economische plint worden ook toegankelijk via de fietsbrug. Anderzijds maakt de ontwikkeling van de economische plint, (eventueel via een lift) en deze rechtstreekse verbinding, de fietsbrug zo vlot mogelijk toegankelijk voor personen met een beperking.
6. De koppen van de economische plint bevatten bijzondere functies (wonen, kantoren, horeca, voorzieningen..).
7. ~~In de eerste fase wordt 30% ontharding gerealiseerd.~~ Finaal realiseert het project een ontharding van 30% op de site, er wordt een plan opgemaakt dat aantoont hoe dit doorheen alle fases verloopt. Bij elke vergunningsaanvraag wordt naar dit plan gerefereerd.
8. ~~Alle KMO-units en parkeerfaciliteiten worden ontsloten via een interne logistieke koer. Er is geen logistieke ontsluiting meer mogelijk via de Tragelweg.~~ Er zijn maar twee plekken waarlangs het gebied kan binnengekomen worden met de wagen: Kapellendries en Casterstraat.
9. Binnen de ontwikkeling van de economische plint en het wonen aan het water wordt het parkeren geclusterd in een ondergrondse parking. Een randparking voor het centrum van Wetteren wordt mee opgenomen (circa 50 parkeerplaatsen, te bespreken of en hoe de gemeente deze zou overnemen) en vervangt de parking die nu onder de aanloop van de fietsbrug aanwezig is. De parkeernood voor de ontwikkelingen rond de Trageltuin wordt geclusterd in een parkeerpocket die ontsloten wordt via de Casterstraat. Algemeen wordt parkeren op het maaiveld voor de

appartementen tot een minimum beperkt (behalve dus pocket ad trageltuin), ook het aantal toegangswegen naar de bouwblokken wordt maximaal beperkt.

10. Parkeren in de buurt wordt betalend en de eigenaars/huurlers van dit gebied krijgen GEEN bewonerskaart. Minimaal 1 parkeerplaats per woonunit en er moet daarenboven een autodeelsysteem komen.
11. De zuidelijke economische plint moet terugspringen t.o.v. de huidige bouwlijn om zo de Tragelweg te verbreden en te vergroenen.
12. De hoogte-verdeling van het project is ondergeschikt aan de Rode Heuvel. Extra hoogte is niet noodzakelijk problematisch, maar de ontwikkeling moet ondergeschikt zijn aan de massiviteit van de rode heuvel. De bouwentiteiten mogen hoger, maar moeten dan ook ranker terwijl er ook lagere entiteiten moeten zijn. Het mag geen dijkgevoel zijn.
13. Het project moet voorzien in een overgang in hoogte richting de Kasterstraat.
14. Het Tragelgebied wordt optimaal landschappelijk ingericht als een schakel tussen het stedelijk weefsel en de Kalkense Meersen.
15. De Trageltuin wordt ingericht als collectief (en eventueel publiek) toegankelijk en kwalitatief woongroen met ruimte voor bijvoorbeeld moestuinen, spelvoorzieningen, waterbuffering,... publieke ontsluiting is niet verplicht, maar harde (lelijke) barrières worden vermeden, private terrassen tellen in de m²-berekening niet mee.
16. Het Castermeerspark wordt ingericht als een publiek toegankelijk gebied waarbij de nadruk ligt op waterberging, -infiltratie en het versterken van de ecologische kwaliteiten.

Naast bovenstaande aanpassingen werden thematisch extra voorwaarden besproken of werden voorwaarden gedetailleerd (bij die thema's werden de relevante randvoorwaarden nogmaals gekopieerd) om tot een gefaseerde transformatie naar een gemengd gebied voor wonen, bedrijvigheid en park, zoals omschreven in RVW 1 te komen.

WONEN

- Context: de grondgebonden eengezinswoningen kunnen ook elders gekoppeld worden in een centrale tuin/groen. Daar kan centrale parking/ontsluiting voor de deur. Er moeten dus 30 eengezinswoningen komen, maar dit kan bvb. ook via stapelwoningen/ conciërge- of eigenaarswoningen op KMO-units/etc.
- Must have: (RVW 4) Residentiële functies moeten hun ~~adressen~~ hoofdtoegang aan de kwalitatieve publieke ruimte hebben (bijvoorbeeld op een door de fietsbrug toegankelijke plint of aan de Trageltuin).
- Must have: betaalbaar wonen moet in elke ontwikkelingsfase opgenomen worden voor een relevant deel.

- Must have: realisatie van betaalbaar wonen obv een berekening die vertrekt vanuit de totaliteit van het aantal woningen: OF voorzien in 20% betaalbaar wonen waarvan 8% sociaal wonen. Dit kan ev. via geconventioneerd huursysteem
Als die “8% sociaal wonen” vijf jaar na de oplevering niet ingevuld blijkt, dan kan die onder de noemer van betaalbaar wonen worden geschoven.
- Must have: Residentiële functies moeten gericht zijn op kwalitatieve publieke ruimte, het ontwerp moet hiertoe een visie op toegang en scheiding met andere functies formuleren.
- Nice to have: invulling via doelgroepenmatrix uit ontwerpend onderzoek
- Nice to have: De drie oostelijk gelegen woningen nabij de Schelde zijn zonevreemd en kunnen zo blijven, maar het is wenselijk dat ze op termijn verdwijnen. Ze zullen adhv een RUP-proces worden aangeduid binnen een openruimtebestemming.
- Nice to have: in het RUP aantal vierkante meters benoemen voor Socio-medische dienstverlening (kunnen deel uitmaken van hoogwaardige economische activiteit).
- Nice to have: rekening houdend met het maximaal aantal bewoners per woonblok, wordt binnen het volume altijd voorzien in een minimum aan collectieve ruimte voor de bewoners om kleine klusjes op een praktische manier te kunnen realiseren (bvb. in kelderruimte)

⇒ ROL OVERHEID:

- wil de gemeente een gegarandeerde afnemer zijn voor zorg (ouderenzorg/kinderopvang)?
- rol SHVK bepalen
- er kan – met steun van de overheid aan tafel – gezocht worden naar de rol (afname van een blok bvb.) van sociale huisvestingsmaatschappij.

PARK/PUBLIEKE RUIMTE

- Must have: RVW 7: Finaal realiseert het project een ontharding van 30% op de site, er wordt een plan opgemaakt dat aantoont hoe dit doorheen alle fases verloopt. Bij elke vergunningsaanvraag wordt naar dit plan gerefereerd.
- Must have: RVW 14: Het Tragelgebied wordt optimaal landschappelijk ingericht als een schakel tussen het stedelijk weefsel en de Kalkense Meersen.
- Must have: RVW 15: De Trageltuin wordt door de ontwikkelaar/eigenaars ingericht als collectief toegankelijk en kwalitatief woongroen met ruimte voor bijvoorbeeld moestuinen, spelvoorzieningen, waterbuffering,... publieke ontsluiting is niet verplicht, maar harde (lelijke) barrières worden vermeden.

- Must have: RVW 16: Het Castermeerspark wordt ingericht als een publiek toegankelijk gebied waarbij de nadruk ligt op waterberging, -infiltratie en het versterken van de ecologische kwaliteiten.
- Must have RVW 11: De zuidelijke economische plint moet terugspringen t.o.v. de huidige bouwlijn om zo de Tragelweg te verbreden en te vergroenen.

→ ROL OVERHEID:

- Aanleg en ev. verwerving Castermeerspark

BEDRIJVIGHEID

- Must have: analoog aan de toegang voor residentiële functies, moet het ontwerp een visie op kwalitatieve toegang tot alle bedrijvigheidslocaties voorzien en hierbij de scheiding of net harmonieus co-existeren (<https://www.mvastgoed.be/nl/harelbeke-deerlijksesteenweg-3353/5863925>) met andere functies formuleren. Dit dient te gebeuren voor alle fases, ook in de eerste fase is een verweving van economische functies noodzakelijk.
 - o er dient dus gezocht worden naar KMO's waarbij de eigenaar ook in de buurt (of er bovenop woont, dit verhoogt de kans op 'sociaal wenselijk ondernemen')
 - o woningen voor flexarbeiders in de buurt van de KMO is ook zeer wenselijk.
- Must have: cfr. RVW 6: Hoogwaardige economische activiteit in de plint is op zich geen probleem, maar het is een duidelijke doelstelling dat er ook ruimte voor KMOS's ifv maakeconomie op de site blijft:
 - o De hoogwaardige economische activiteit mag geen concurrentie zijn voor het centrum (bvb. shoppingcentrum), maar moet aansluiten bij het functioneren van het wonen en de site als geheel (zorgfuncties, kantoren, lokale bevoorradingswinkel van max. 400 m², etc.), woonondersteunende functies en diensten zijn expliciet wenselijk vanuit de bezorgdheid voor minder mobiele mensen en hebben een positief effect op de verkoopbaarheid van woonunits aan die doelgroep.
 - o KMO-units van 200 m² moeten modulair gerealiseerd worden (dubbel verdiephoogte)
 - o De verhouding is minimaal 4.000m² KMO en maximaal 2000m² hoogwaardige economische activiteiten
 - ⇒ ROL GEMEENTE/POV:
 - Begeleidingstraject vanuit POM en R01 ifv co-existentie verweefbare activiteiten en wonen

MOBILITEIT /PARKING

- Must have: RVW10: Parkeren in de buurt wordt betalend en de eigenaars/huurders van dit gebied krijgen GEEN bewonerskaart. Minimaal 1 parkeerplaats per woonunit en er moet daarenboven een autodeelsysteem komen.
- Must have: RVW 2: Het project bevat een groene en recreatieve verbinding vanaf de Fietsbrug tot aan de Kasterstraat die een fiets- en wandelpad bevat. Deze verbinding kan oostelijk of westelijk van de percelen van de villa's gelegen zijn.
→ Deze verbinding moet vanaf de eerste fase kwalitatief voorzien zijn, maar kan in de eerste fase eventueel beperkter zijn. Vanaf de 2^e fase moet de verbinding gerealiseerd worden op een definitieve plek over een breedte van 30 meter (spatie tussen gebouwen), waarvan een publieke ruimte van 8 meter (hoeft niet allemaal wegenis te zijn). Die 30 meter maakt deel uit van eigen terreinen van de ontwikkeling.
- Must have: RVW 3: De fietsbrug moet via de trap in het groen landen en aantakken op de verbinding. Op die manier brengen we de Kalkense Meersen in beleving dicht bij het centrum.
- Must have: RVW 5: De residentiële ontwikkelingen bovenop de economische plint worden ook toegankelijk via de fietsbrug. Anderzijds maakt de ontwikkeling van de economische plint, (eventueel via een lift) en deze rechtstreekse verbinding, de fietsbrug zo vlot mogelijk toegankelijk voor personen met een beperking.
- Must have: RVW 8: ~~Alle KMO units en parkeerfaciliteiten worden ontsloten via een interne logistieke koer. Er is geen logistieke ontsluiting meer mogelijk via de Tragelweg.~~ Er zijn maar twee plekken waarlangs het gebied kan binnengekomen worden met de wagen: Kapellendries en Casterstraat. → Geen ontsluitingsweg via de achterzijde van de bestaande percelen en geen ontsluitingsweg via de randen van het publieke park.
- Must have: RVW 9: Binnen de ontwikkeling van de economische plint en het wonen aan het water wordt het parkeren geclusterd in een ondergrondse parking. Een randparking voor het centrum van Wetteren wordt mee opgenomen (circa 50 parkeerplaatsen, te bespreken of en hoe de gemeente deze zou overnemen) en vervangt de parking die nu onder de aanloop van de fietsbrug aanwezig is. De parkeernood voor de ontwikkelingen rond de Trageltuin wordt geclusterd in een parkeerpocket die ontsloten wordt via de Casterstraat. Algemeen wordt parkeren op het maaiveld voor de appartementen tot een minimum beperkt (behalve dus pocket ad trageltuin), ook het aantal toegangswegen naar de bouwblokken wordt maximaal beperkt.
- Must have: De aanlegkost voor de publieke infrastructuur is voor rekening van de ontwikkelaar, maar kan dan overgedragen worden (behalve Castermeerspark, kan wel aangelegd worden door overheid)
- Must have RVW 11: (zie ook bij groen) De zuidelijke economische plint moet terugspringen t.o.v. de huidige bouwlijn om zo de Tragelweg te verbreden en te vergroenen.

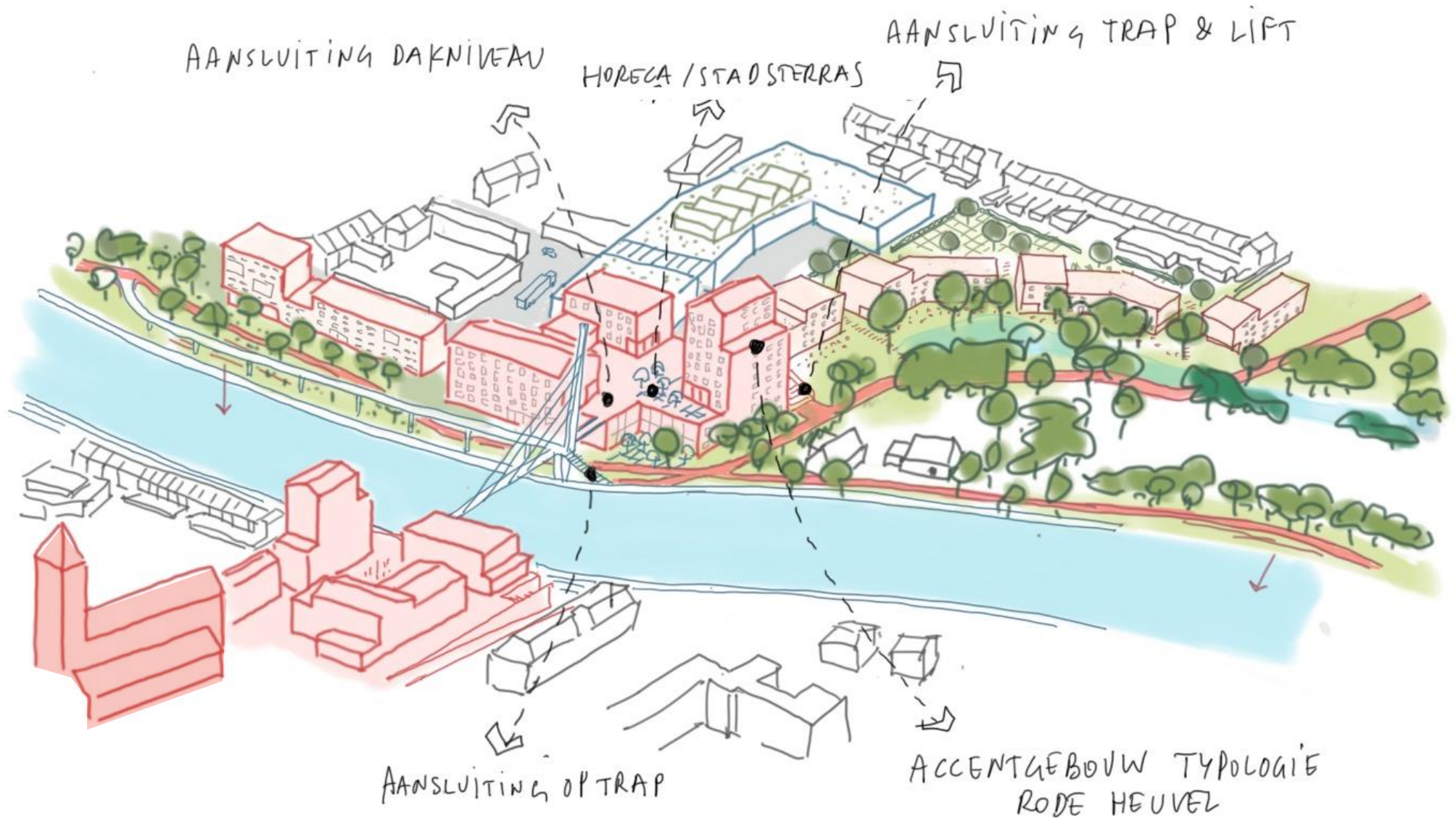
Op basis van deze herwerkte randvoorwaarden werd een nieuw voorkeursscenario opgemaakt door een werkgroep waarin zowel experts van lokaal bestuur Wetteren, Provinciebestuur Oost-Vlaanderen als de grondcoalitie zetelden.

Onderstaand voorkeursscenario is het resultaat van die sessies. De stuurgroep van 18 september 2023 keurde deze herwerking als richtinggevend goed mits onderstaande opmerkingen die in de architectuurwedstrijd dienen worden opgenomen.

- Het bouwvolume het dichtst bij de Schelde staat heel dicht vooraan tegen de fietsersbrug. Dit blokkeert het zicht van de Tragel en vermindert de visuele kwaliteit van de naast- en achterliggende volumes..
- De groencluster en het park zijn nu minder goed met elkaar verbonden. Dit moet zeker opgenomen worden in de architectuurwedstrijd.
- Vanuit de fietsburg en het plein moet je opletten voor een duik naar beneden richting park (14,6m min 9m). Hier kan werken met tussenniveau's zorgen voor een haalbare overgang tussen park en bovenplein.
- Er zijn nog een 28-tal parkeerplaatsen te weinig. Deze moeten worden geïntegreerd in het plan.
- Het circulaire verhaal van de bouwsite en het wettelijk verplicht opvolgdossier sloop moeten gedetailleerd worden.

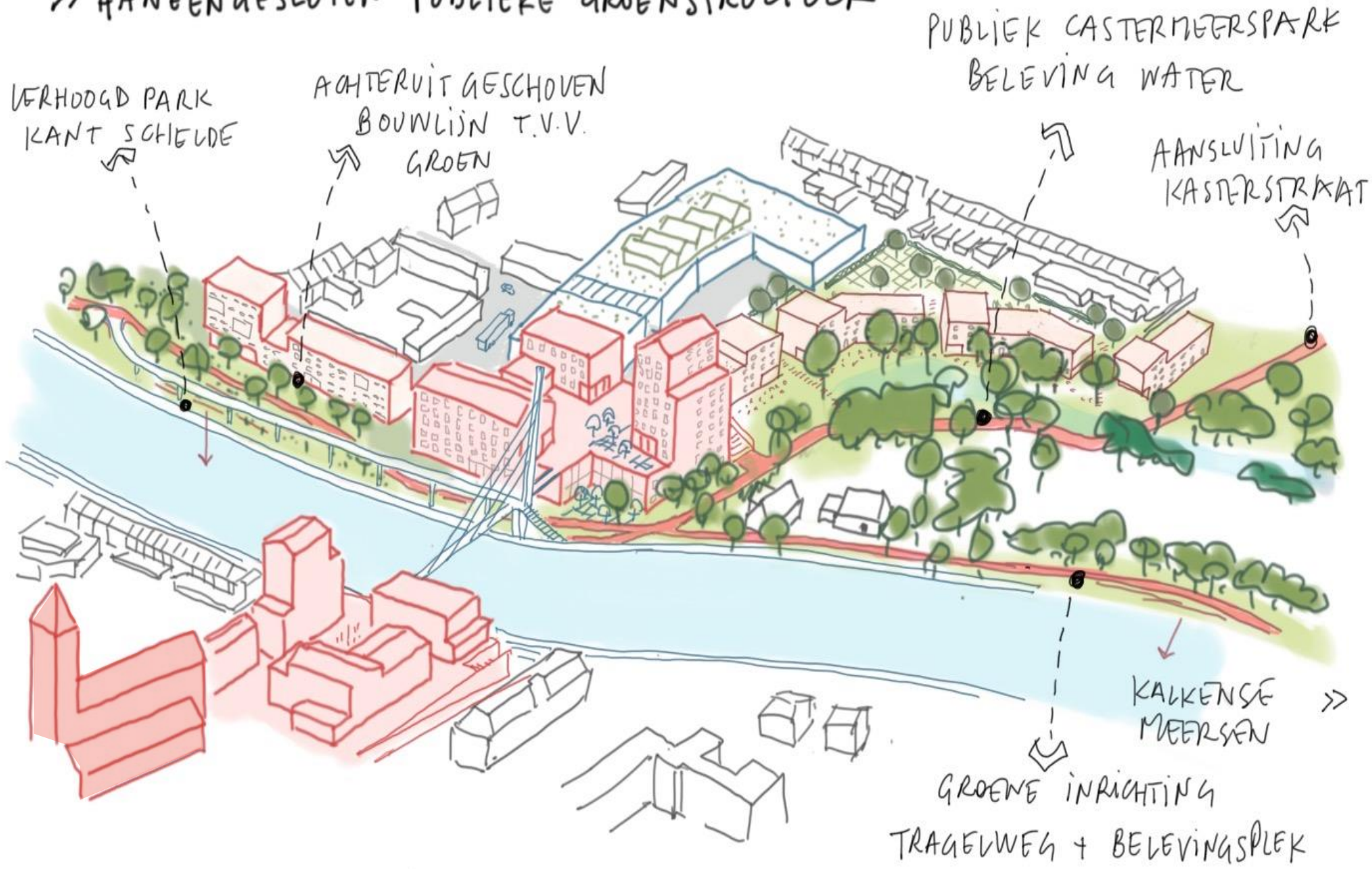
Hieronder wordt de herwerking van het voorkeursscenario voor Kop van Tragel geïllustreerd, het is noodzakelijk aan te geven dat de beelden en invulling illustratief zijn en de bovenstaande opmerkingen en sommige randvoorwaarden nog niet allemaal (of sommige slechts gedeeltelijk) hebben geïntegreerd, deze herwerking van het voorkeursscenario is echter wel richtinggevend voor de ontwikkeling en de verhoudingen die de partners als wenselijk beschouwen. Het RUP en de architectuurwedstrijd dienen nog te doorlopen worden vooraleer een definitieve schets van de plannen beschikbaar zal zijn.

>> DIALOOG TUSSEN BEIDE ZIJDEN VAN DE SCHELDE





>> AANEENGESLOTEN PUBLIEKE GROENSTRUCTUUR



VERHOOGD PARK
KANT SCHELDE

ACHTERUIT GESCHOVEN
BOUWLIJN T.V.V.
GROEN

PUBLIEK CASTERMEERSPARK
BELEVING WATER

AANSLUITING
KASTERSTRAAT

KALKENSE
MEERSSEN >>

GROENE INRICHTING
TRAGELWEG + BELEVINGSPLEK



Castermeerpark



Trageltuin

Kapellendries



Overzichtsplan
schaduw op 21 mei,
14u30

Zicht vanuit het Castermeerpark

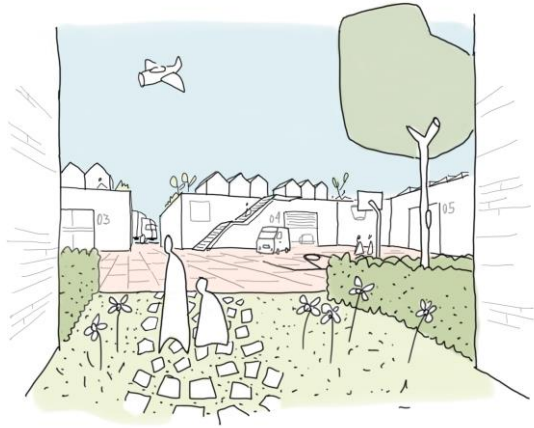


Zicht op de Trageltuin.



Zicht op Tragelweg, richting Kapellendries.

Doorsteek voor voetgangers en fietsers tussen de landing van de brug en het Castermeerpark. Recuperatie van een deel van de structuur van de boogloodsen in de inrichting van de publieke ruimte.



Doorsteek voor voetgangers en fietsers en logistiek verkeer tussen Kapellendries en de Trageltuin. Dubbel gebruik van de logistieke koer.



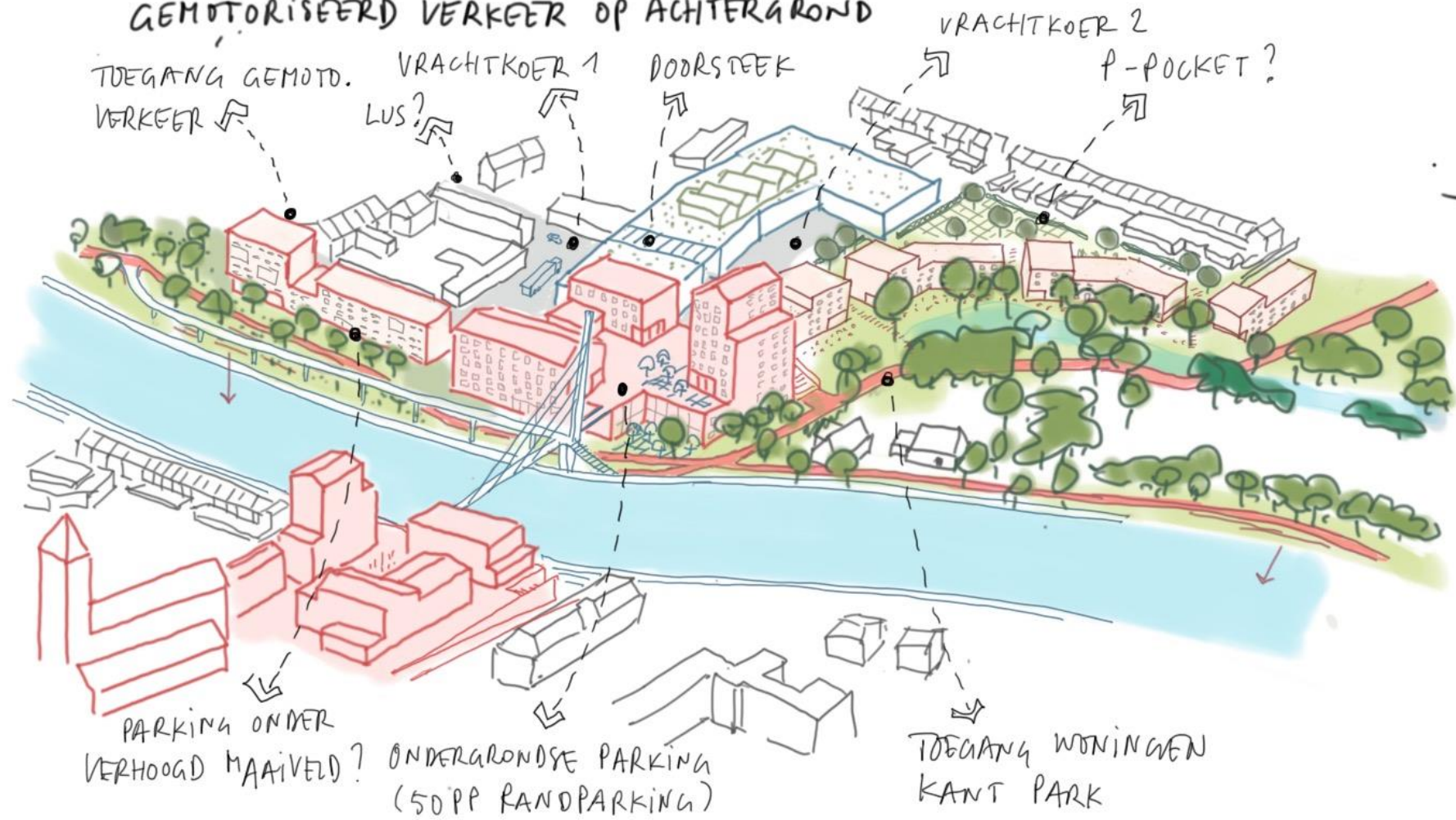
Doorsteek voor voetgangers en fietsers tussen de landing van de brug en het Castermeerpark. Recuperatie van een deel van de structuur van de boogloodsen in de inrichting van de publieke ruimte.

Verbindend netwerk publieke ruimte



30%

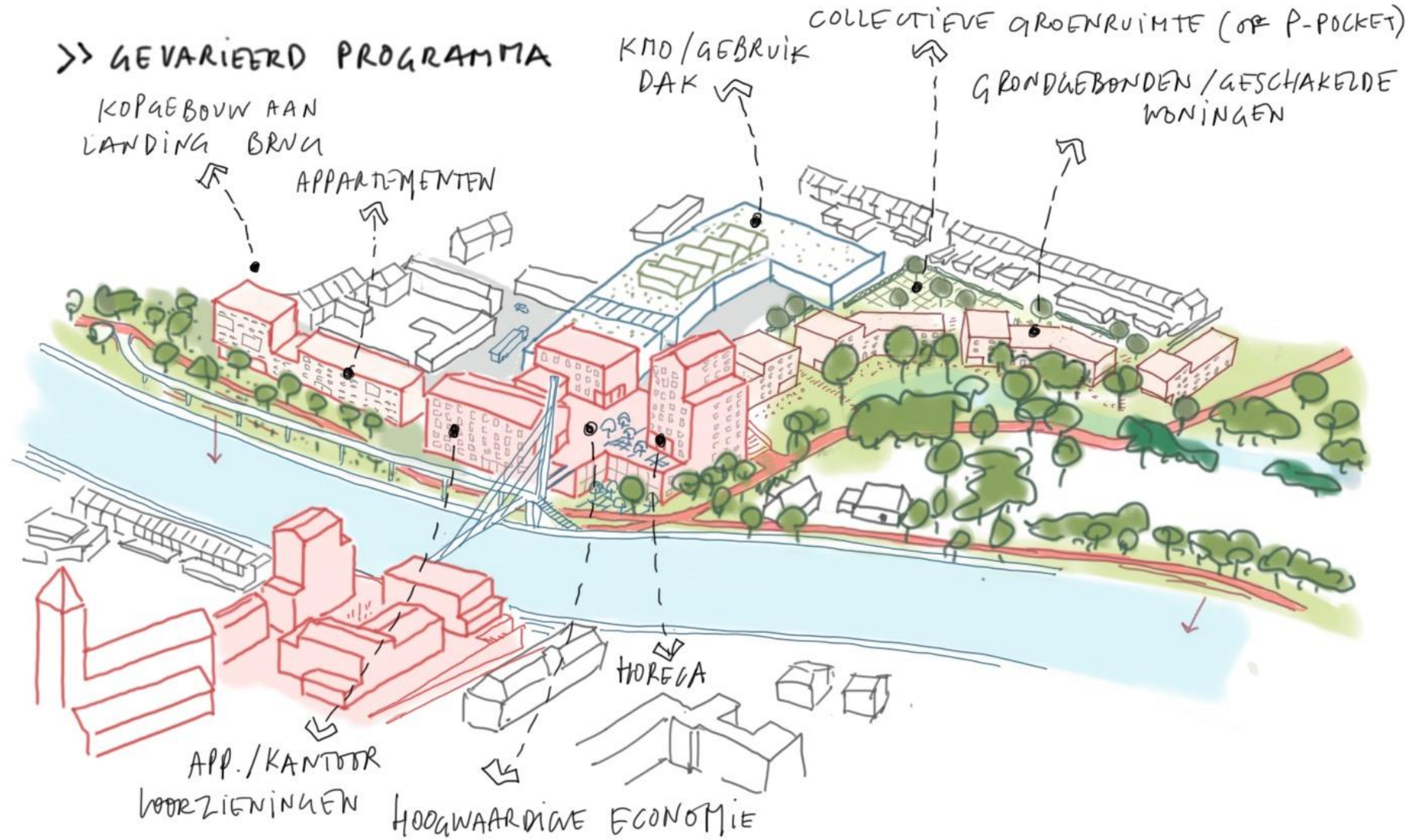
>> ONTWIKKELING GERICHT OP ACTIEVE MOBILITEIT GEMOTORISEERD VERKEER OP ACHTERGROND

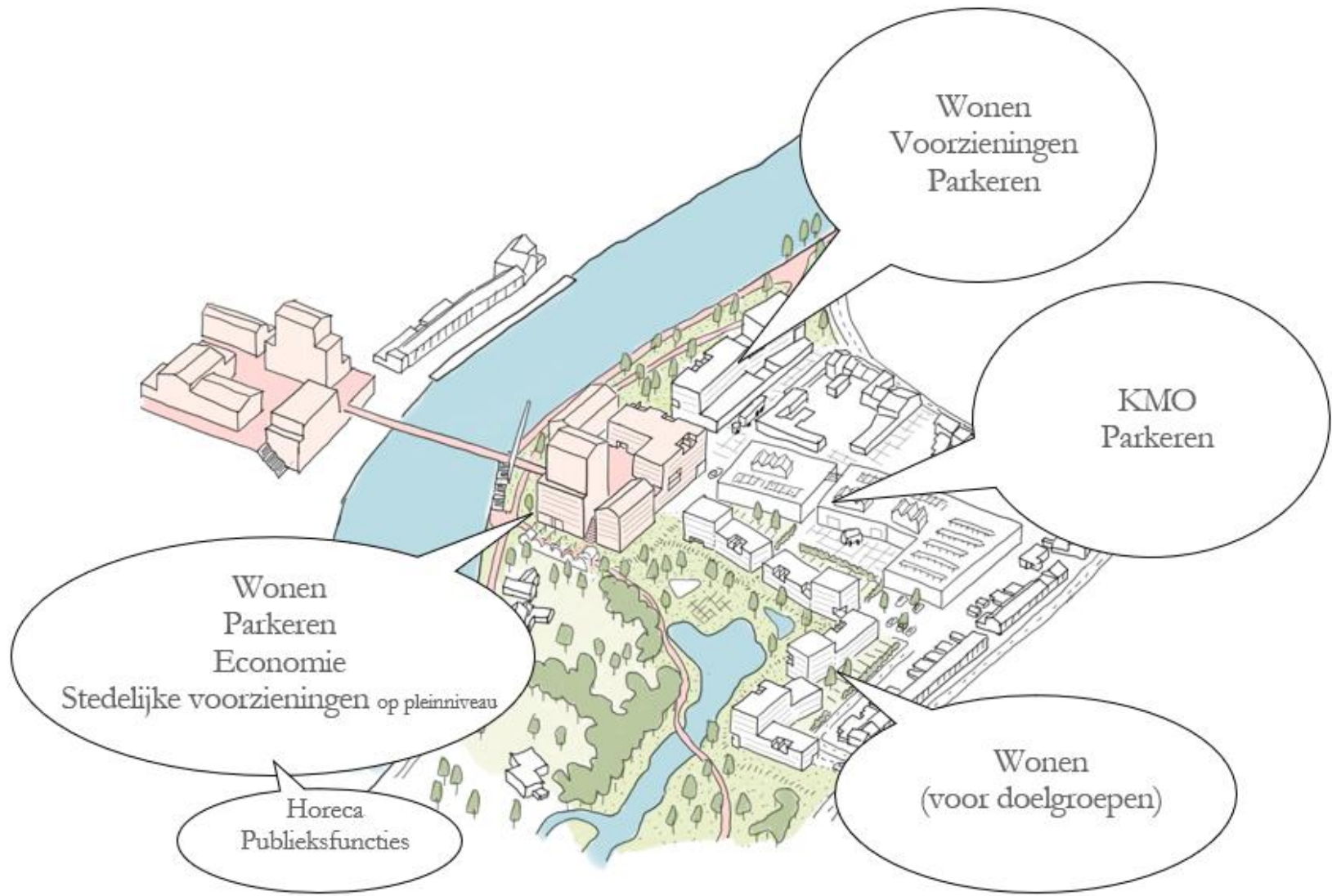




		Parkeeraanbod		Parkeervraag		Balans
Aantal inplandige parkeerplaatsen			292 st		320	-28
voorburcht econ	82,76	1	83 st	150,00	18	32 3 deelwagens
voorburcht app	0,00	1	0 st	1,00	106	
KMO recup	71,27	1	71 st	150,00	31	
Tragel - Kapellendries - wonen	59,64	1	60 st	1,00	29	
Parkzoom	0,00	1	0 st	1,00	46	
Parkhoek	48,48	1	48 st	1,00	30	
Tragel - Kapellendries - econ	0,00	1	0 st	150,00	10	
gelijkgrondse buitenparking			30 st		50 publieke parking	

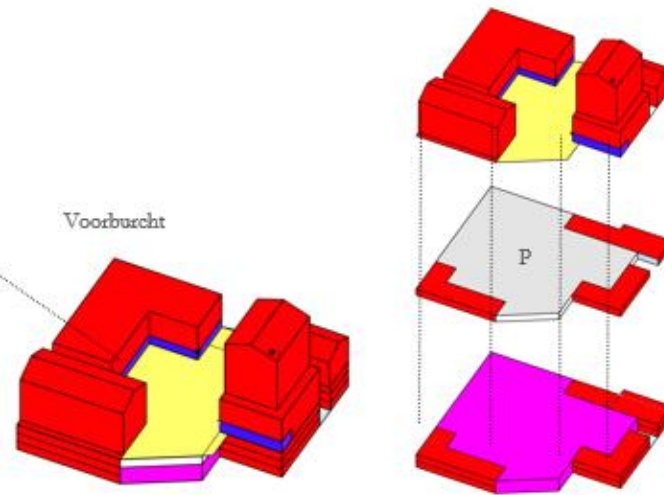
>> GEVARIËERD PROGRAMMA

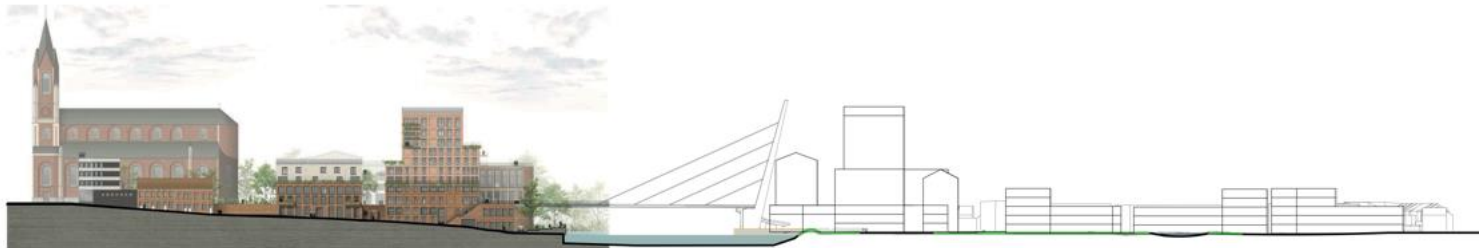




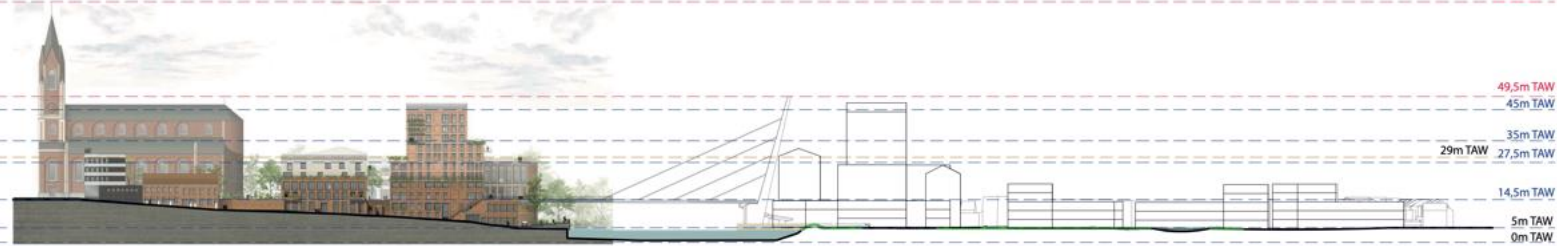


Merchtem - Ginder-Ale - XDGA





ca 80m TAW



49,5m TAW

45m TAW

35m TAW

29m TAW

27,5m TAW

14,5m TAW

5m TAW

0m TAW

schaduwstudie

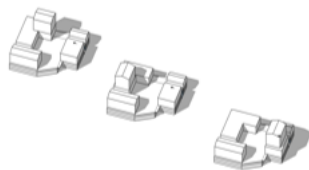


21 maart 13u30

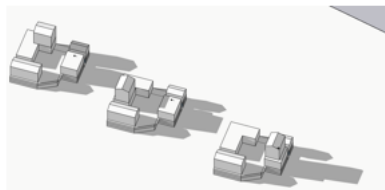


21 mrt 14u30

variaties



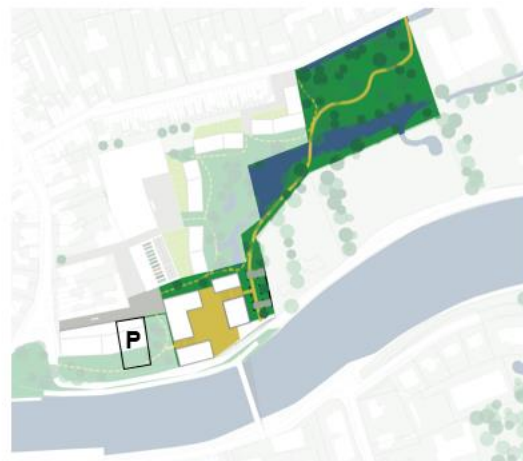
21 maart 13k



21 maart 16 k



Faseringslogica





Richtinggevende
verhoudingen functies
obv bouwvolumes
voorkeursscenario:

PROGRAMMA	BVO*	PP	WONEN	ECON	PARKING
	42.975	262	24.579	9.745	8.651

*BVO=Bruto Vloeroppervlakte, de aan de buitenzijde gemene vloeroppervlakte, hier inclusief de terrasoppervlakte.

*PP = aantal parkeerplaatsen, incl. 50 publieke parkings

*Wonen = wonen + wonen voor doelgroepen

*ECON = economische activiteiten KMO, maakbedrijven, dienstverlening en voorzieningen

colofon

De grondcoalitie bestaat uit

AGREF n.v.

vertegenwoordigd door

Martin De Witte, bestuurder

Kaster n.v. / Familie De Witte

vertegenwoordigd door

Bernard De witte, bestuurder

Familie De Winter

Vertegenwoordigd door André De Winter

Auteur en projectregie:

Geert Haentjens ARP bv

vertegenwoordigd door

Geert Haentjens, architect-stedenbouwkundige

i.s.m.

STEK-Urbanism

Vertegenwoordigd door

Jan Hamerlinck, architect-stedenbouwkundige

Beleidelende werkgroep:

Provincie Oost-Vlaanderen

Reinout Debergh, diensthoofd

Ward Deschildre, projectcoördinator

Michel De Vos, projectcoördinator

Gemeente Wetteren

Sander Paret, expert stadsbeleid

Davy Dauwe, expert stadsbeleid

© 2023, Geert Haentjens ARP bv

print: 12/09/2023

G H
A R P

