

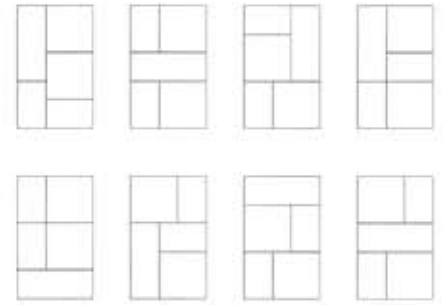
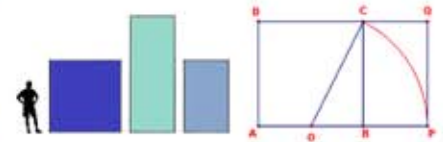
ontmoetingsplein

kapellen | open oproep 5 2004

stedenbouwkundige analyse en
ontwerp van een ontmoetingsplein in
het centrum van Kapellen

ism. haecon





Bij de aanvang van de studie dient abstractie gemaakt van alle aanwezige infrastructuur. De ruimte die ontstaat na afbraak van de gebouwen is uniek voor Kapellen, deze kwaliteit dient te overleven gedurende de verdere ontwikkeling van het plein- en verkeersgebeuren. Het is noodzakelijk om de vrijgekomen ruimte te beschouwen tot aan de gevels en de Antwerpsesteenweg deel te laten uitmaken van het plein als studiegebied.

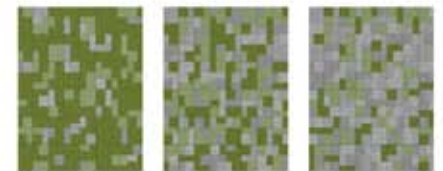
Het opdelen van de vrijgekomen ruimte met fysieke grenzen is absoluut te vermijden. Van de optie 'agoraplein-vredesplein-Antwerpsesteenweg' wordt de intentie behouden maar de reeds voorgestelde oplossing herbekeken. Indien het mechanisch verkeer een 'eigen bedding' wordt geschonken, komt dit de oversteekbaarheid niet ten goede.

Ten einde de eenheid te vrijwaren wordt een structuur voorgesteld die enerzijds zijn wil oplegt aan de verdere ontwikkeling van het plein en anderzijds openstaat voor de invulling van zowel grootschalige als kleinschalige, harde als zachte, functionele als esthetische stedelijke elementen.

Met behulp van de gulden snede ontstaat een raster met rechthoeken (647 x 400) die telkens worden opgebouwd uit drie verschillende modules 247 x 247, 247 x 153 en 400 x 153. Met slecht drie bouwblokken wordt een maximum aan differentiatie bekomen. Materialisatie beslist over schaal, over eenheid of contrast. Percentages van toegekende materialen worden beslist aan de hand van functionele redenen. Geënt op het patroon worden enkele rechthoeken geëxtrudeerd, deze kunnen nuttig zijn als parkmeubilair en als aanduiding van de scheiding tussen parkeerzone en plein.

Boven op de layer die alle grondtexturen ordent, wordt een tweede layer geïntroduceerd met bomen. De bomen worden 'at random' maar gelijkmatig over de volledige oppervlakte verdeeld.

De jumbobloks zijn een manier om de verkeerszone af te bakenen en vormen een waardig alternatief voor de klassieke paaltjes. De automobilist voelt dat hij het terrein van de zachte weggebruiker binnendringt.



ZONE C1:	ZONE C2:	ZONE C3:
materiaal 1: 5%	materiaal 1: 15%	materiaal 1: 25%
materiaal 2: 5%	materiaal 2: 15%	materiaal 2: 20%
materiaal 3: 5%	materiaal 3: 15%	materiaal 3: 15%
materiaal 4: 60%	materiaal 4: 30%	materiaal 4: 15%
materiaal 5: 25%	materiaal 5: 25%	materiaal 5: 20%

