OO - 2301 D

MECHELEN VERWANDELT
tussen verleden en toekomst

sik ver•wan•de•len [Middelnederlands, 1250-1550]
1 zich veranderen **2** zich verplaatsen **3** zich ontspannen, uitgaan

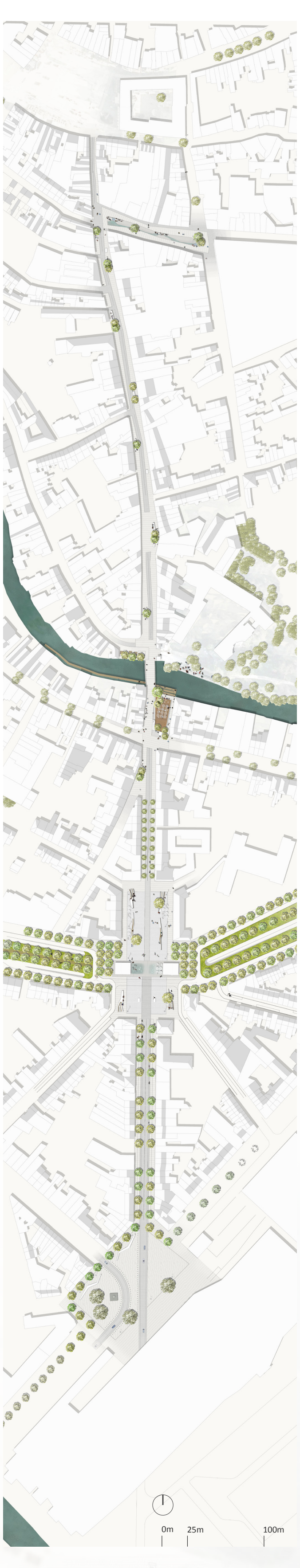
ver•wan•deln [Duits, hedendaags]
1 herscheppen, (sterk) veranderen **2** veranderen (in), doen overgaan
3 benutten (van kans), in een doelpunt omzetten

ver•wan•de•len [Mechels neologisme, hedendaags]
1 al flanerend veranderen **2** zich bewegen doorheen de tijd
3 al shoppend verdwalen **4** scoren met stadsvernieuwing

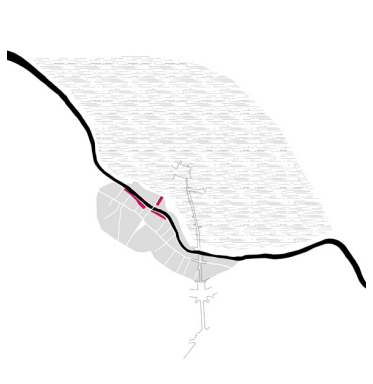
INLEIDING

De as tussen het station en de markt biedt zijn bezoeker een dwarsdoorsnede aan van Mechelen: tussen historisch centrum en stadsgordel, langs structuren uit Mechelens ontstaansperiode, haar bloeitijd en de 19e eeuwse stadsuitbreidingen, voorbij aan statige lanen, waterlopen en middeleeuwse steegjes. De heraanleg van deze as betekent een kans om deze stedelijke staalkaart opnieuw in het bewustzijn te brengen, er een nieuwe definitie en eenheid aan te verlenen en een nieuwe impuls te geven aan het omliggende weefsel en het programma langs de as. Centraal hierbij staat het idee van 'verwandelen', een neologisme dat tegelijk teruggrijpt op de taal van Mechelens gouden eeuw: een strategische verandering van de stad ten voordele van de voetgangers, waarbij beweging doorheen Mechelen met haar geschiedenis en huidige ambities gekoppeld wordt aan ontspanning, winkelen, mensen ontmoeten, spelen, uitrusten.

De centrumas krijgt een nieuwe vormgeving en identiteit als gedeelde ruimte voor een breed scala aan gebruikers en wordt opgeladen met ankerpunten die de gelegenheid bieden om te verpozen en het stadsgewoel gade te slaan. Langsheen de as worden de belangrijke plekken uitgewerkt als krachtige pleinen, die vanuit hun historische betekenis een nieuwe kwaliteit krijgen en voorzien worden van aantrekkelijke zitbanken en op maat ontworpen verlichtings- en waterelementen. Deze dagen de Mechelaar of bezoeker van de stad uit om haar centrale ruimte terug ten volle in te nemen en te genieten. De vernieuwde centrumas ondersteunt op deze manier de geschiedenis en identiteit van Mechelen en maakt deze terug zichtbaar en beleefbaar als unieke wisselwerking tussen de nieuwe eigentijdse en aantrekkelijke vormgeving van de as en het eeuwenoude weefsel van de stad.



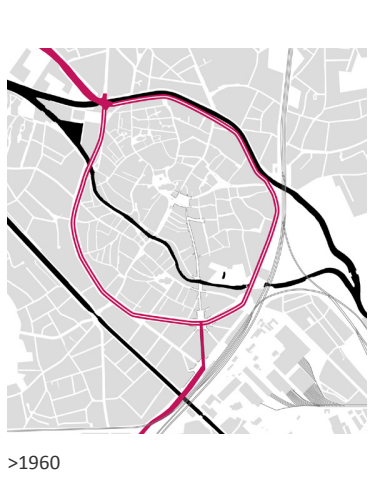
LEZING EN AMBITIE

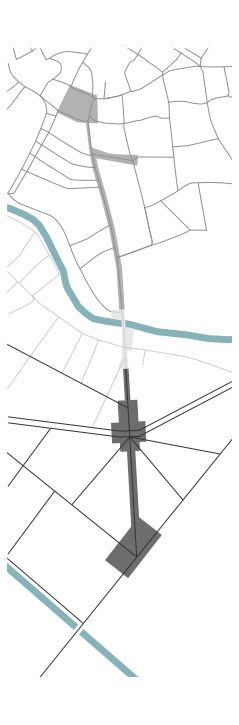

+/- 1200

+/-1500-1550

+/- 1700

+/- 1840


>1960



LEESBARE GROEIRINGEN VAN DE STAD

De as van de Grote Markt tot aan het station vormt een parcours waarbij de verschillende groeipatronen van de stad leesbaar zijn en vormt zo als het ware het geheugen van de Mechelse geschiedenis.

De stad kent haar oudste weefsel op de zuidelijke oever van de Dijle, waar reeds in de 13de eeuw een bloeiende stad terug te vinden was, die haar troef haalde uit economische activiteiten over het water. Het segment Vijfhoek dateert uit deze periode en vormt zo het oudste herkenbaar onderdeel van de projectzone.

Het stadsweefsel ten noorden van de Dijle ontstond slechts 200 à 300 jaar later, na de drooglegging van het moeras via een fijnmazig systeem van vlieten. Hierop ontwikkelde zich het huidige hart van de stad. De Bruul is een deel van het radiale stratenpatroon dat vertrekt vanuit de Grote Markt. Ze vormt dus van oudsher de verbinding tussen de Grote Markt en Vijfhoek. Doorheen de volgende eeuwen brokkelde het systeem van de vlieten binnen dit stadsweefsel echter langzaam af en versteende het centrum van Mechelen steeds meer. De vlieten werden op meerdere plekken in de stad overwelfd, ook de vliet op de Botermarkt werd op dat moment overdekt. Het vlietensysteem werd echter nooit volledig verwijderd en bleef ondergronds aanwezig in de stad.

Het zuidelijk deel van de stad onderging een grootschalige transformatie aan het begin van de 19de eeuw. De integratie van het nieuwe station ging samen met de ontwikkeling van een klassieke 19de eeuwse stadswijk tussen de Vijfhoek, de Leuvense vaart en het station met brede, rechte straten, zoals ook de H. Consciencestraat. De vesten evolueerden tot een groene boulevard rondom de stad, waarbij pas op dit moment de zuidelijke helft van de 16de eeuwse ringgracht volledig gedempt werd. Deze ingreep versterkte de relatie tussen het station en de binnenstad en gaf aan de as haar huidige verschijningsvorm. De Graaf van Egmontstraat werd de nieuwe verbinding met het representatieve Kardinaal Mercierplein, de nieuwe poort tot de stad met de Komiezenhuizen (tolhuizen).

In de jaren 1960 transformeerde het karakter van de vesten echter tot de hoofdverkeersader van de Mechelse binnenstad, dit ten gevolge van de verknoping met de nieuwe E19. De vesten kenden nog steeds een groen karakter, maar verloren hun verblijfsfunctie volledig. Ook de Komiezenhuizen moesten plaats maken voor een groot verkeersknooppunt ter hoogte van het Kardinaal Mercierplein.

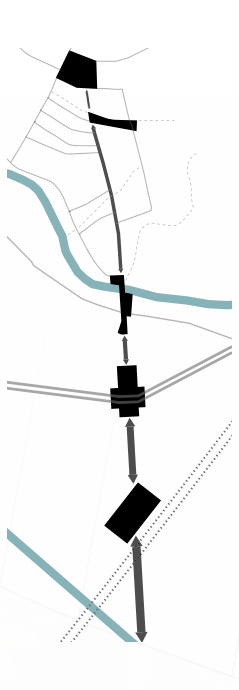
In de projectzone is deze gelaagdheid van de opbouw van Mechelen vandaag nog duidelijk leesbaar in de ruimtelijke structuur. Hierdoor vormt de projectzone een opeenvolging van verschillende ruimtes met specifieke maatgeving, morfologie van bebouwing en belevingssfeer.
Mechelen gaf doorheen de geschiedenis steeds kleine stukjes van haar karakteristieke waternetwerk prijs, waardoor op het einde van de 20ste eeuw de band met het water sterk verzwakt was. Via talrijke stadvernieuwingsprojecten die geïnitieerd werden door de stad gedurende de laatste twee decennia slaagde de stad erin op specifieke plekken het water opnieuw in de stad te introduceren.

systeem 16de eeuwse stad

systeem Dijlelandschap

systeem vesten

systeem bovenlokale ontsluiting



CONTINUITEIT – DIFFERENTIATIE

De as van de Grote Markt tot aan het station vormt reeds lange tijd een belangrijk structurerend element binnen de Mechelen. De as is echter geen op zich staand element, maar zit sterk vervlochten in het typerende weefsel van de kernstad.

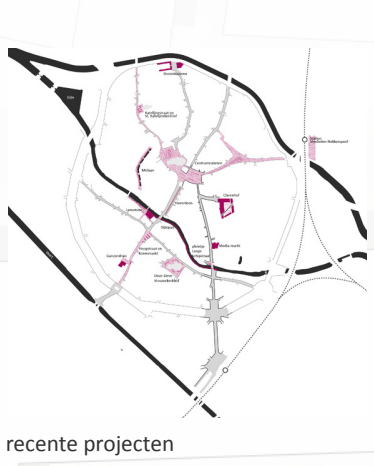
De as kruist 4 belangrijke stedelijke systemen. Ten noorden van de Dijle gaat het hierbij over de 16de eeuwse stad. De Bruul laat zich hier opmerken als een straat met beperkt profiel, die verweven zit tussen kleine steegjes en straten en een grote rijkdom aan monumenten kent. Er bestaat een intense relatie tussen de Bruul en de Ijzerenleen, die vandaag de 2 belangrijkste assen vormen van het kernwinkelgebied van de Mechelse binnenstad. In dit weefsel bevinden zich eveneens enkele doortochten van voormalige vlieten, waarvan het meest uitgesproken tracé zich bevindt ter hoogte van de Botermarkt. Het is daarom de ambitie van de stad Mechelen om op deze plek terug water in het straatbeeld te brengen.

Een tweede systeem wordt gevormd door het oudste deel van de stad dat zich volledig oriënteert op de Dijle. Het gaat hierbij over de tandem Adegemstraat - Onze-Lieve-Vrouwestraat – Hanswijkstraat en de Dijle, inclusief de Kruidtuin. Dit is voor de Mechelaars de plek bij uitstek voor ontspanning en verpozing in een kwalitatief stedelijk kader met een groot aantal troeven (historische bebouwing, aanwezigheid van Dijle en Dijlepad, recent heraangelegde autoluwe publieke ruimte). In deze zone bestaan er vanuit de Vijfhoek interessante zichtrelaties, loodrecht op, maar ook parallel aan het water, naar de Kruidtuin of met een krachtig perspectief richting de twee grote kerken.

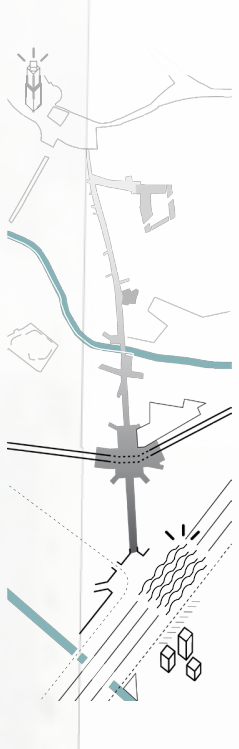
Het derde systeem dat de as kruist bestaat uit de Vesten. Deze laten zich opmerken als een groene structuur die zich rondom de binnenstad plooit. In de noordelijke helft van de stad zorgt de aanwezigheid van de Dijle-afleiding voor een landschappelijke kwaliteit, in de zuidelijke helft zijn de oude lijnbeplantingen beeldbepalend. Vandaag is de auto dominant aanwezig, maar door de ambitieuze plannen van de stad (Mechelen in beweging) zullen de vesten een belangrijke landschappelijke ruimte worden voor de stad. Het Kardinaal Mercierplein heeft het grootste potentieel voor een grootschalige transformatie.

Het station vormt het vierde systeem dat de as kruist. Hier staan talrijke ontwikkelingen op til (transformatie stationsomgeving, link met de Leuvense Vaart, nieuwe ontwikkelingen achter het station) die een onmiskenbare impact hebben op de rol van het projectgebied in de stad. Het station zal in de toekomst, nog veel meer dan vandaag, de belangrijkste connectie worden van Mechelen met de belangrijkste Vlaamse steden en met Brussel en de nationale luchthaven. Het wordt de belangrijkste poort tot de stad.

Botermarkt, Vijfhoek, Kardinaal Mercierplein en stationsplein vormen telkens belangrijke ruimtelijke schakels tussen de as Grote Markt – station en de 4 belangrijke transversale systemen die Mechelen karakteriseren. De grote uitdaging bij de herontwikkeling van de projectzone bestaat erin deze te transformeren tot één continu en samenhangend geheel, waarbij de verschillende transversale systemen en schakels steeds in hun specifieke eigenheid versterkt worden.


recente projecten

geplande projecten



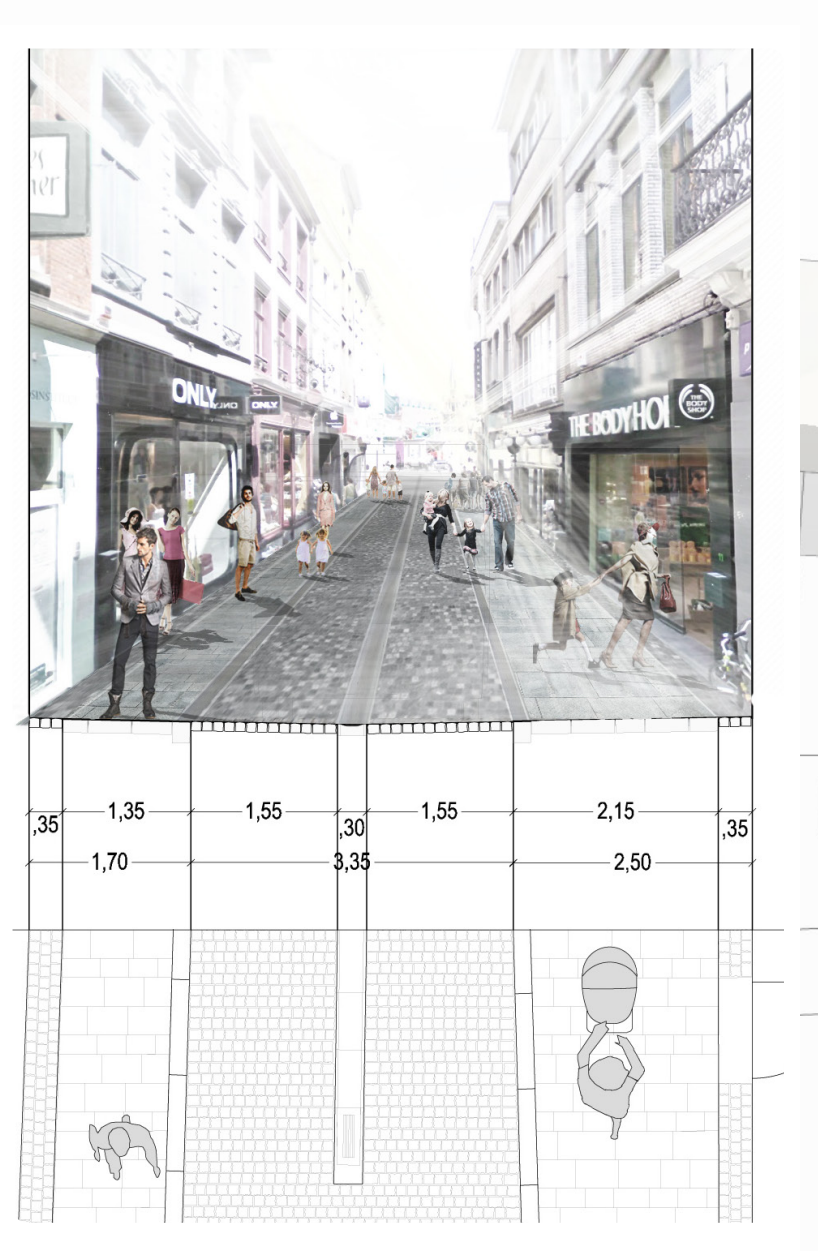
2 PLANNIVEAUS

De stad Mechelen initieerde de laatste jaren talrijke stadvernieuwingsprojecten die de kwaliteit van de publieke ruimte in de binnenstad ten gronde onder handen namen, zoals de heraanleg van de Grote Markt, de reconversie van Lamot, de herinrichting van de Melaan, de Korenmarkt, Hoogstraat, Katelijnestraat, enz. Dit resulteerde in een sterke verbetering van de voornaamste verblijfsruimten en ontsluitingsassen van de historische binnenstad en een sterker imago als winkelstad in een bijzonder historisch kader.

Het succes van deze ingrepen bracht met zich mee dat de stad haar ambities voor toekomstige stadsvernieuwingsprojecten bijstelde. Door de geplande transformatie van de transversale systemen van de stad, zoals de transformatie van de stationsomgeving en de herinrichting van de vesten laat het stadsbestuur de lokale schaal van het historisch hart enigszins los. Deze transformatie-ingrepen hebben immers een impact die verder reikt dan enkel het Mechelse stadsweefsel en ze zullen de perceptie van de stad wijzigen. Mechelen zal zich op de kaart weten te zetten als bijzonder strategische, centrale en uitermate bereikbare stad. Op deze manier zal de stad vele nieuwe bewoners aantrekken, maar ook de aandacht trekken van talrijke investeerders die op hun beurt een bijdrage leveren en zullen leveren aan de herwaardering van het Mechelse stadsweefsel.

De herontwikkeling van de as Grote Markt – Station positioneert zich tussen beide schaalniveaus van stadsplanning. Enerzijds vormt ze een belangrijke aanvulling in de substantiële verbetering van de kwaliteit van de publieke ruimte van de stadskern en de versterking van Mechelen als winkelstad. Daarnaast wordt de as ook de rechtstreekse fysieke link tussen dit lokale stadsweefsel en de plangebieden met ambities op bovenlokaal niveau (vesten, stationsomgeving, arsenaalsite).

Het ontwerp dient deze dubbele rol waar te maken. De projectzone zal in de toekomst niet enkel een aangename en comfortabele voetgangers- en winkelzone vormen. Ook de vernieuwende visie van de stad Mechelen op mobiliteit heeft een belangrijke invloed. De projectzone vervult op een aantal strategische plekken de rol van transferium tussen verschillende vervoersmodi (station, bushaltes, parking, fietsenstalplaatsen). Het ontwerp ondersteunt daarbij de multimodale bereikbaarheid van de stad waarbij in de projectzone verschillende verkeersmodi de ruimte moeten delen.

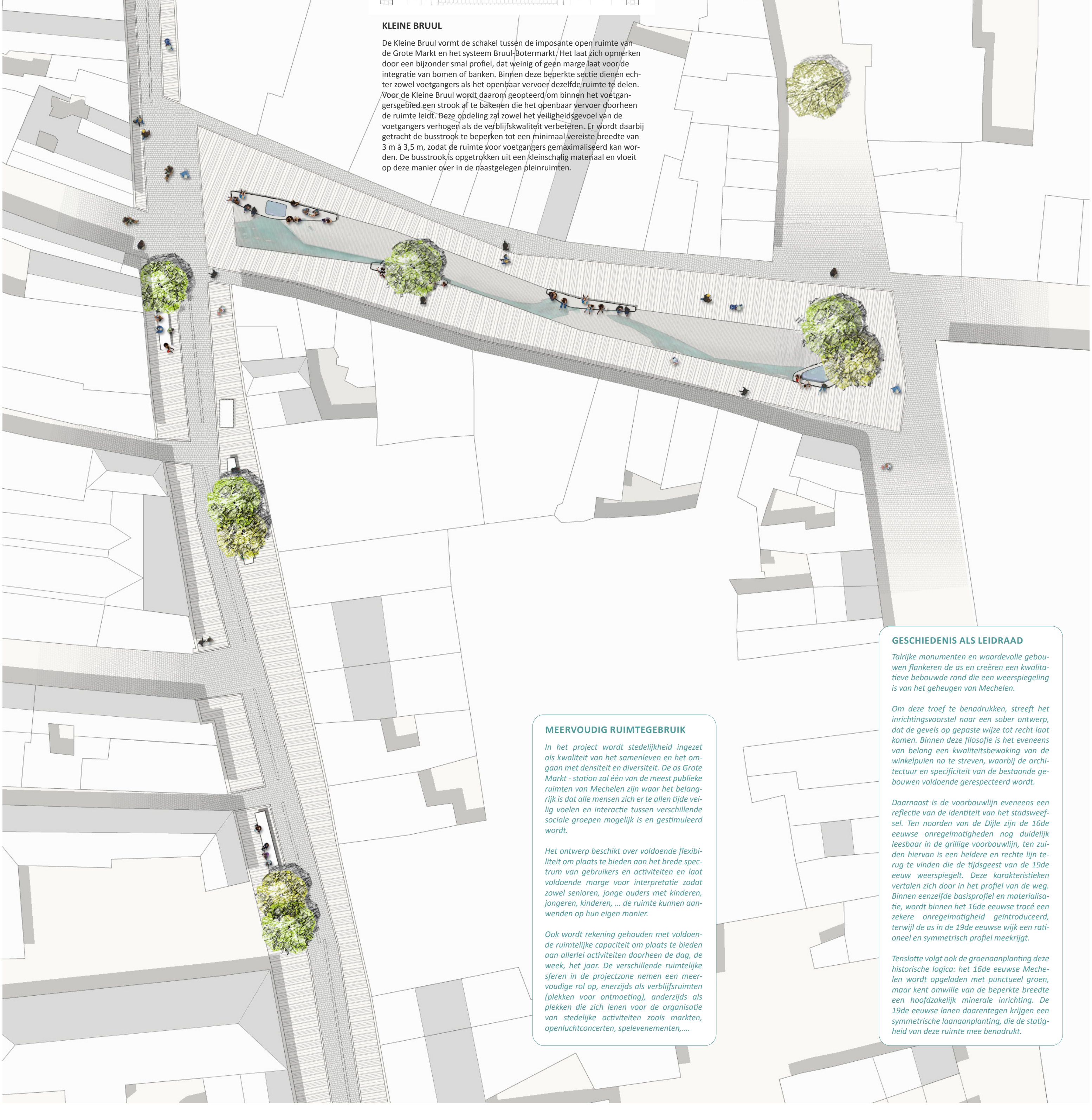


DUURZAME KWALITEIT

In een duurzame stedelijke ontwikkeling staan langdurige ecologische, economische en socioculturele kwaliteit centraal, via stedenbouwkundige projecten met een maximale ruimtelijke, technische en proceskwaliteit. Al deze kwaliteiten samen vormen het complexe web van een duurzame stedelijke ruimte zoals die in het ontwerp voor de centrumas van Mechelen wordt aangeboden. De as krijgt een eigentijds, eenvormig beeld als nieuwe identiteit, maar past zich tegelijk maximaal aan aan de omliggende context. Het is een gedeelde ruimte voor een divers gamma aan bezoekers en gebruikers, volledig toegankelijk voor voetgangers en fietsers, waar een duurzame mobiliteit centraal staat en de auto van het voorplan verdwijnt. De aanwezigheid van water en bomen brengt natuurlijke en ecologische elementen in de stedelijke omgeving en biedt verkoeling. Voor de heraanleg wordt bovendien gekozen voor solide en duurzame materialen, esthetisch en functioneel. Door deze kwalitatieve opwaardering van de centrumas wordt ook de lokale economie en het winkelapparaat langdurig versterkt en gestimuleerd om ook zelf te investeren in een kwaliteitsverhoging, zeker in de segmenten die nu buiten het actieve winkeltraject liggen. De pleinen op de as wordt in dit verhaal opgenomen, maar krijgen een eigen karakter en multifunctioneel gebruik, toegankelijk voor iedereen.

KLEINE BRUUL

De Kleine Bruul vormt de schakel tussen de imposante open ruimte van de Grote Markt en het systeem Bruul-Botermarkt. Het laat zich opmerken door een bijzonder smal profiel, dat weinig of geen marge laat voor de integratie van bomen of banken. Binnen deze beperkte sectie dienen echter zowel voetgangers als het openbaar vervoer dezelfde ruimte te delen. Voor de Kleine Bruul wordt daarom geopteerd om binnen het voetgangersgebied een strook af te bakenen die het openbaar vervoer doorheen de ruimte leidt. Deze opdeling zal zowel het veiligheidsgevoel van de voetgangers verhogen als de verblijfskwaliteit verbeteren. Er wordt daarbij getracht de busstrook te beperken tot een minimaal vereiste breedte van 3 m à 3,5 m, zodat de ruimte voor voetgangers gemaximaliseerd kan worden. De busstrook is opgetrokken uit een kleinschalig materiaal en vloeit op deze manier over in de naastgelegen pleinruimten.



GESCHIEDENIS ALS LEIDRAAD

Talrijke monumenten en waardevolle gebouwen flankeren de as en creëren een kwalitatieve bebouwde rand die een weerspiegeling is van het geheugen van Mechelen.

Om deze troef te benadrukken, streeft het inrichtingsvoorstel naar een sober ontwerp, dat de gevels op gepaste wijze tot recht laat komen. Binnen deze filosofie is het eveneens van belang een kwaliteitsbewaking van de winkelpuien na te streven, waarbij de architectuur en specificiteit van de bestaande gebouwen voldoende gerespecteerd wordt.

Daarnaast is de voorbouwlijn eveneens een reflectie van de identiteit van het stadsweefsel. Ten noorden van de Dijle zijn de 16de eeuwse onregelmatigheden nog duidelijk leesbaar in de grillige voorbouwlijn, ten zuiden hiervan is een heldere en rechte lijn terug te vinden die de tijdsgeest van de 19de eeuw weerspiegelt. Deze karakteristieken vertalen zich door in het profiel van de weg. Binnen eenzelfde basisprofiel en materialisatie, wordt binnen het 16de eeuwse tracé een zekere onregelmatigheid geïntroduceerd, terwijl de as in de 19de eeuwse wijk een rationeel en symmetrisch profiel meekrijgt.

Tenslotte volgt ook de groenaanplanting deze historische logica: het 16de eeuwse Mechelen wordt opgeladen met punctueel groen, maar kent omwille van de beperkte breedte een hoofdzakelijk minerale inrichting. De 19de eeuwse lanen daarentegen krijgen een symmetrische laanaanplanting, die de statigheid van deze ruimte mee benadrukt.

MEERVOUDIG RUIMTEGEBRUIK

In het project wordt stedelijkheid ingezet als kwaliteit van het samenleven en het omgaan met densiteit en diversiteit. De as Grote Markt - station zal één van de meest publieke ruimten van Mechelen zijn waar het belangrijk is dat alle mensen zich er te allen tijde veilig voelen en interactie tussen verschillende sociale groepen mogelijk is en gestimuleerd wordt.

Het ontwerp beschikt over voldoende flexibiliteit om plaats te bieden aan het brede spectrum van gebruikers en activiteiten en laat voldoende marge voor interpretatie zodat zowel senioren, jonge ouders met kinderen, jongeren, kinderen, … de ruimte kunnen aanwenden op hun eigen manier.

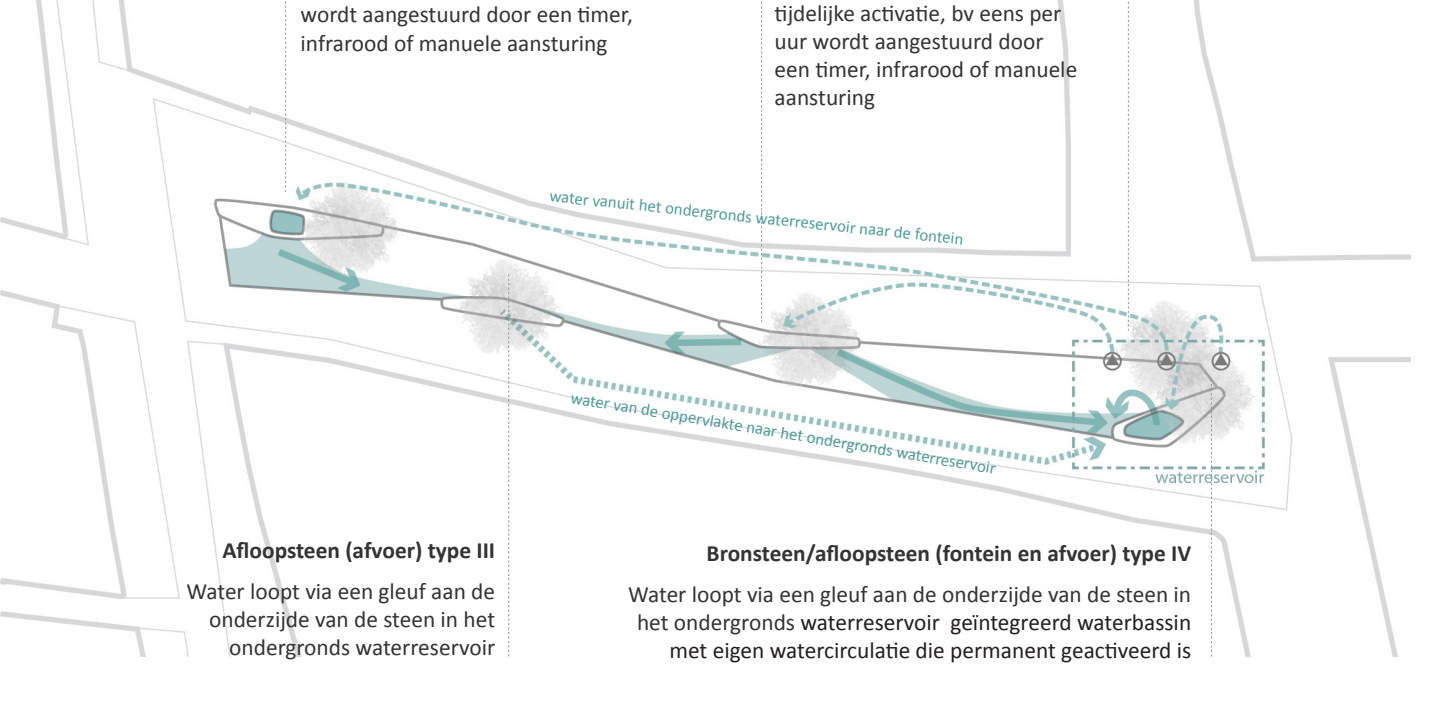
Ook wordt rekening gehouden met voldoende ruimtelijke capaciteit om plaats te bieden aan allerlei activiteiten doorheen de dag, de week, het jaar. De verschillende ruimtelijke sferen in de projectzone nemen een meervoudige rol op, enerzijds als verblijfsruimten (plekken voor ontmoeting), anderzijds als plekken die zich lenen voor de organisatie van stedelijke activiteiten zoals markten, openluchtconcerten, spelevenementen,….

BOTERMARKT

De Botermarkt is een plek binnen de Mechelse binnenstad die op dit ogenblik intensief gebruikt wordt als plek voor ontmoeting, als marktruimte, als winkelruimte,… Het meervoudig gebruik van de ruimte is daarom een belangrijk uitgangspunt voor het ontwerp. Door middel van een evenwichtige relatie van permanent meubilair, bomen en open ruimte wordt deze flexibiliteit in de ruimte ingebouwd.

Refererend naar de vliet die hier gesitueerd was en die tevens verantwoordelijk is voor de uitgestrekte vorm van het plein, wordt water aangegrepen als het voornaamste ontwerpelement voor de Botermarkt. De integratie van grote granieten tegels met een specifieke oppervlakteafwerking symboliseert de voormalige vliet. Zitstenen, die dezelfde expressie kennen als het overige meubilair op de as, richten zich op de Botermarkt ook op het water en nemen fonteinen en waterbassins in zich op. Het water loopt over de rand van de waterbassins of stroomt van onder de zitstenen, en zorgt voor een dunne film water op het granieten oppervlak. Dit reflecteert het leven op het plein en vormt tevens een informele plek waar kinderen kunnen spelen.

Door een combinatie van drie verschillende circulatiepatronen van het water, waarbij het van één hoger gelegen punt stroomt naar twee lager gelegen punten (ter hoogte van de tweede en de laatste zitsteen), wordt een alternerend beeld gecreëerd dat zich doorheen de dag aanpast aan de verschillende activiteiten op het plein. De markt kan op deze manier bestendig blijven op deze plek.
Het hoogteverschil tussen de ruimte voor water en de omgevende pleinruimte beperkt zich tot 1 à 3 cm. Het water blijft op deze manier binnen de afgebakende ruimte, terwijl de randen laag genoeg blijven zodat zij geen barrière vormen voor het plein, of het gebruik ervan zou beperken.


water vanuit het ondergronds waterreservoir naar de fontein
water van de oppervlakte naar het ondergronds waterreservoir
waterreservoir

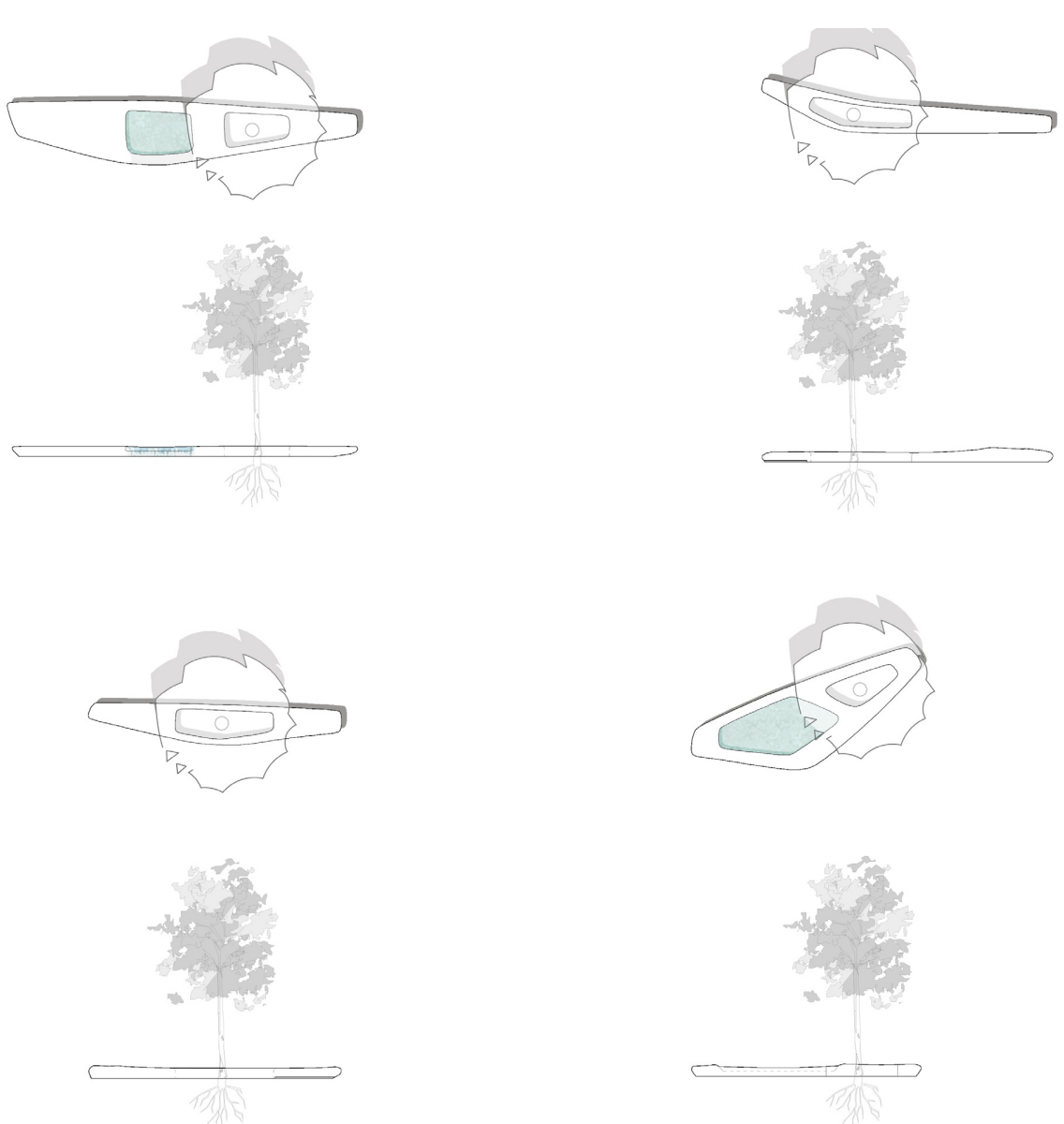
Bronsteen (fontein) Type I
Stenen met waterbassin dat af en toe (bijvoorbeeld elk uur) overloopt wordt aangestuurd door een timer, infrarood of manuele aansturing

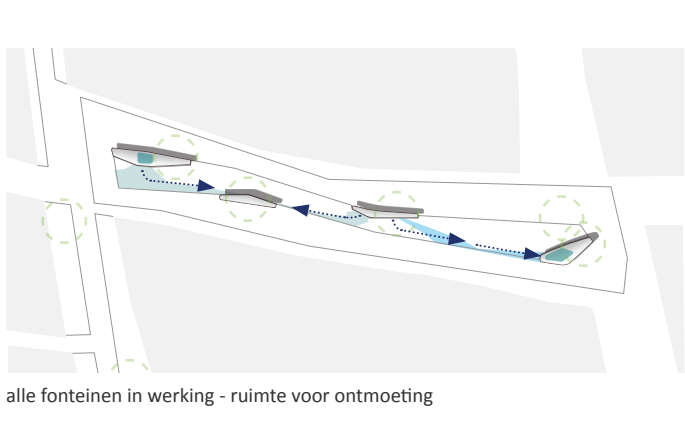
Bronsteen (fontein) Type II
Water loopt uit de stenen via een gleuf aan de onderzijde – tijdelijke activatie, bv eens per uur wordt aangestuurd door een timer, infrarood of manuele aansturing

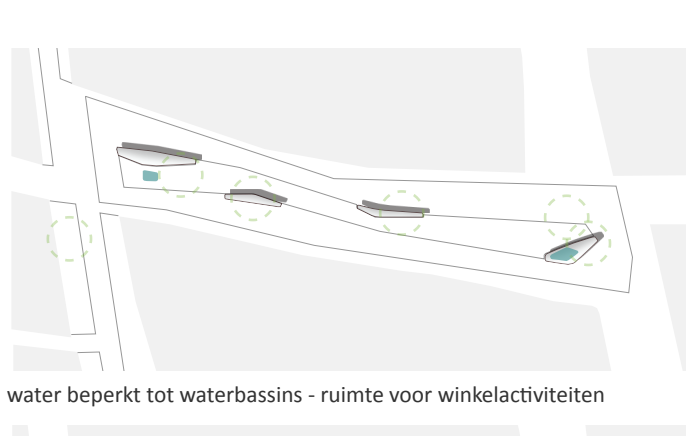
Ondergronds waterreservoir
Met filter en pompsysteem

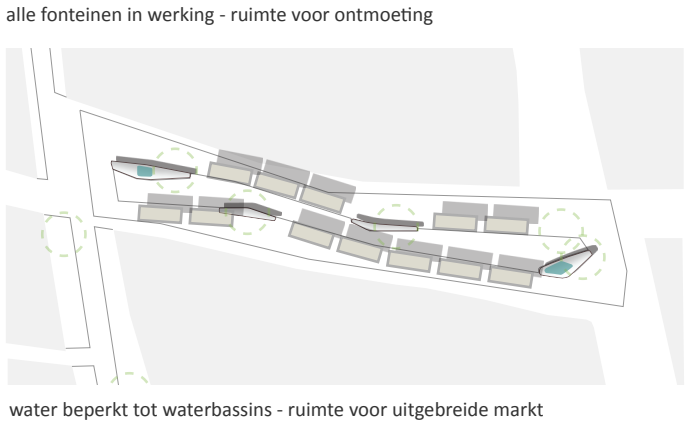
Afloopsteen (afvoer) type III
Water loopt via een gleuf aan de onderzijde van de steen in het ondergronds waterreservoir

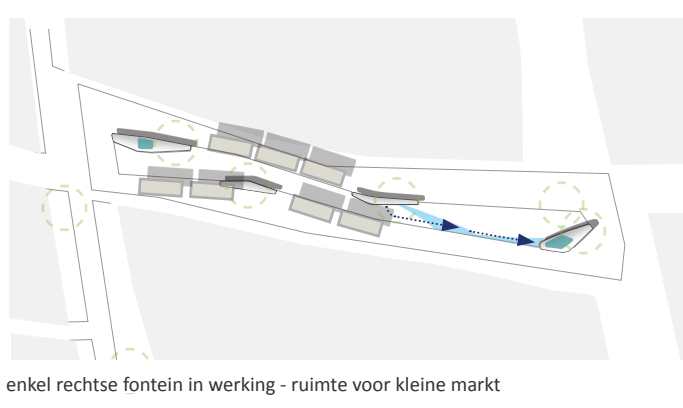
Bronsteen/afloopsteen (fontein en afvoer) type IV
Water loopt via een gleuf aan de onderzijde van de steen in het ondergronds waterreservoir geïntegreerd waterbassin met eigen watercirculatie die permanent geactiveerd is

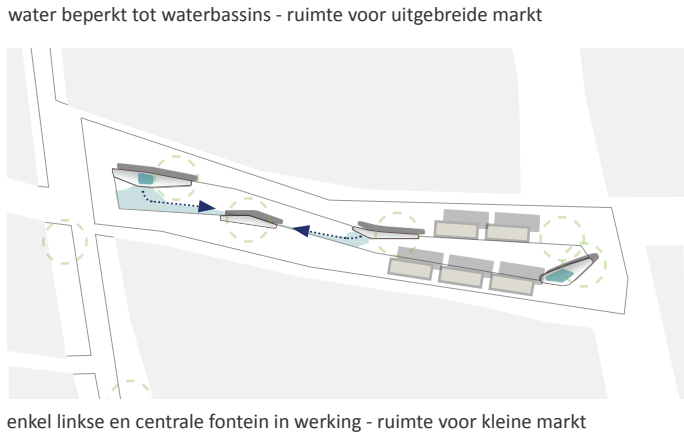

detaillering van de zitstenen

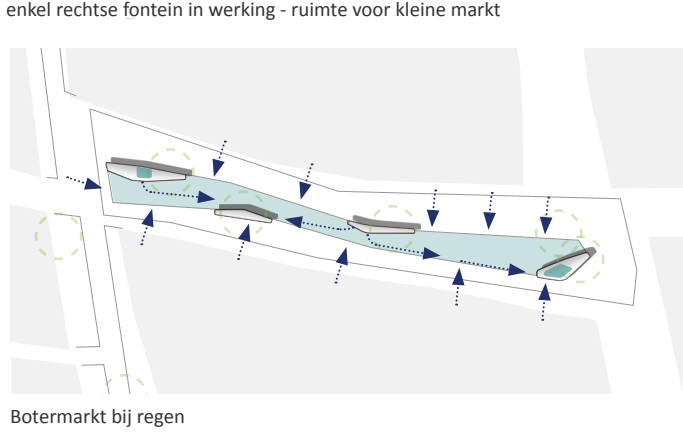

alle fonteinen in werking - ruimte voor ontmoeting

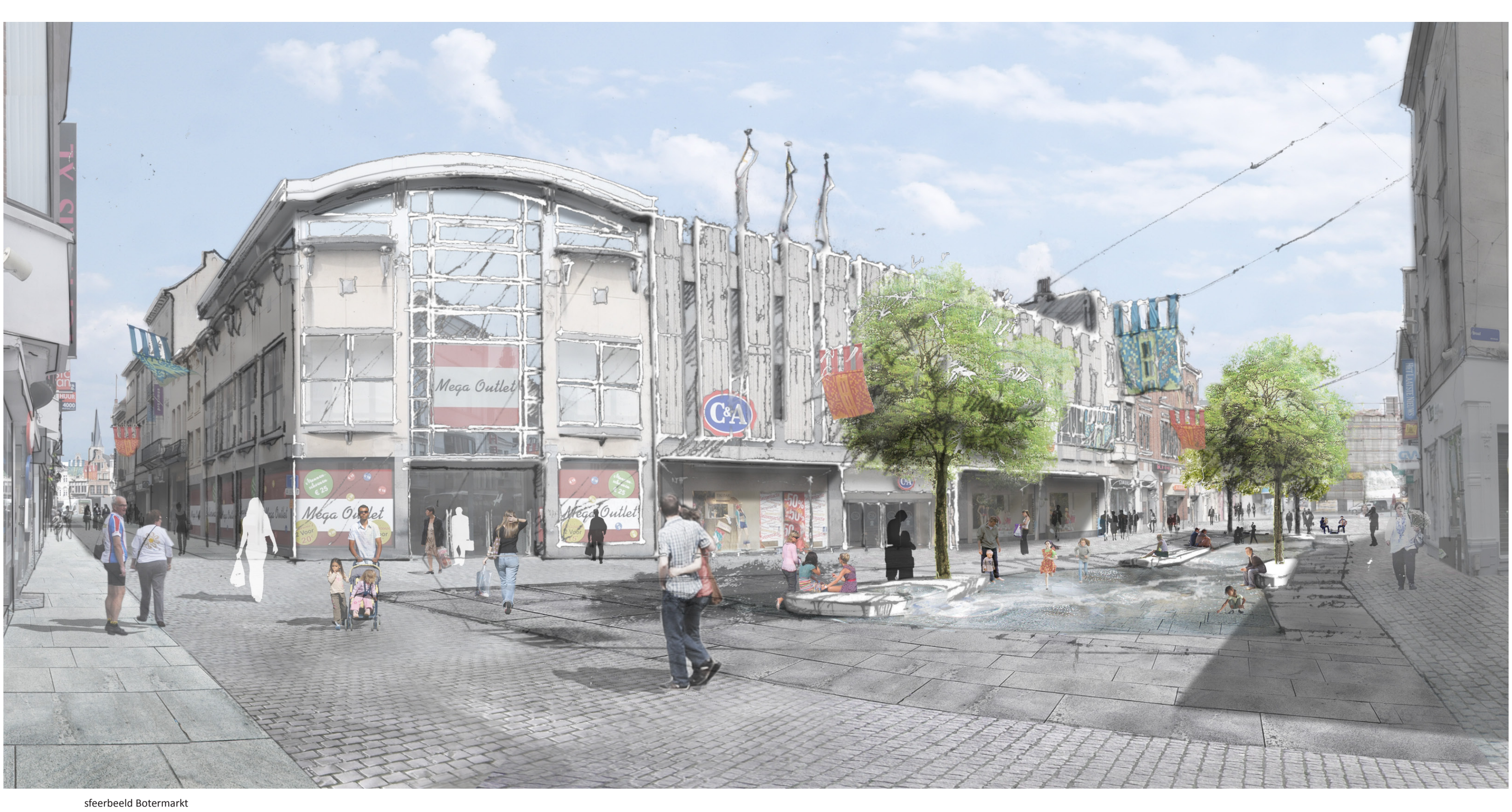

water beperkt tot waterbassins - ruimte voor winkelactiviteiten

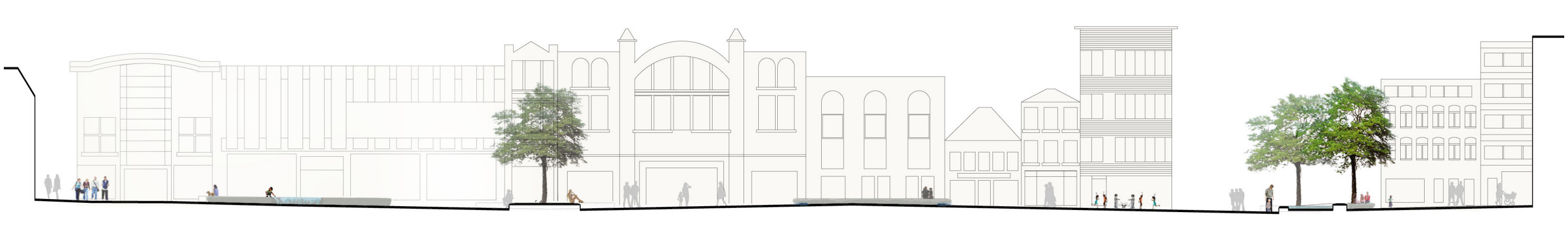

water beperkt tot waterbassins - ruimte voor uitgebreide markt


enkel rechtse fontein in werking - ruimte voor kleine markt


enkel linkse en centrale fontein in werking - ruimte voor kleine markt

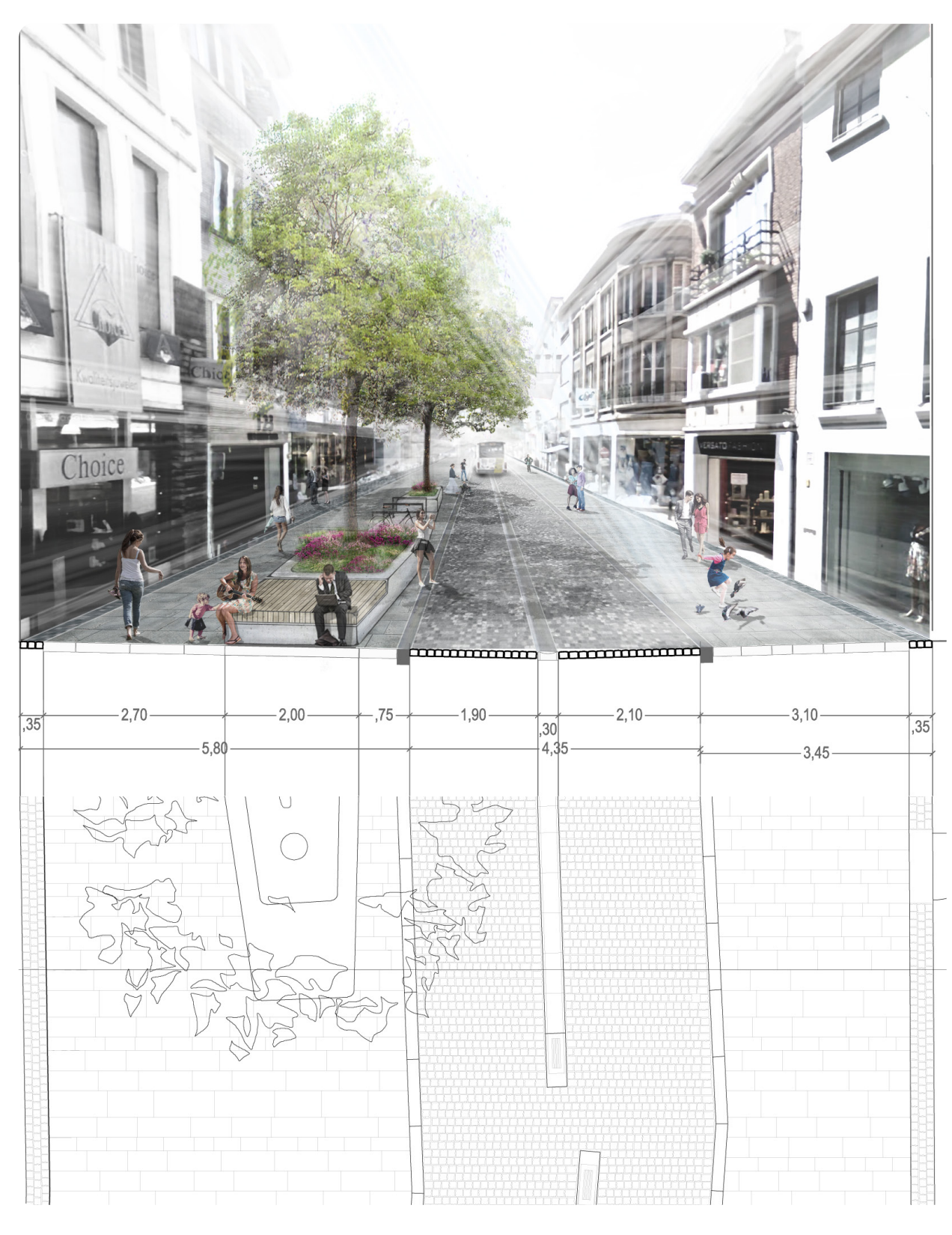

Botermarkt bij regen


sfeerbeeld Botermarkt


langssnede Botermarkt

COMPACTE STAD IN EEN GROENE OMGEVING

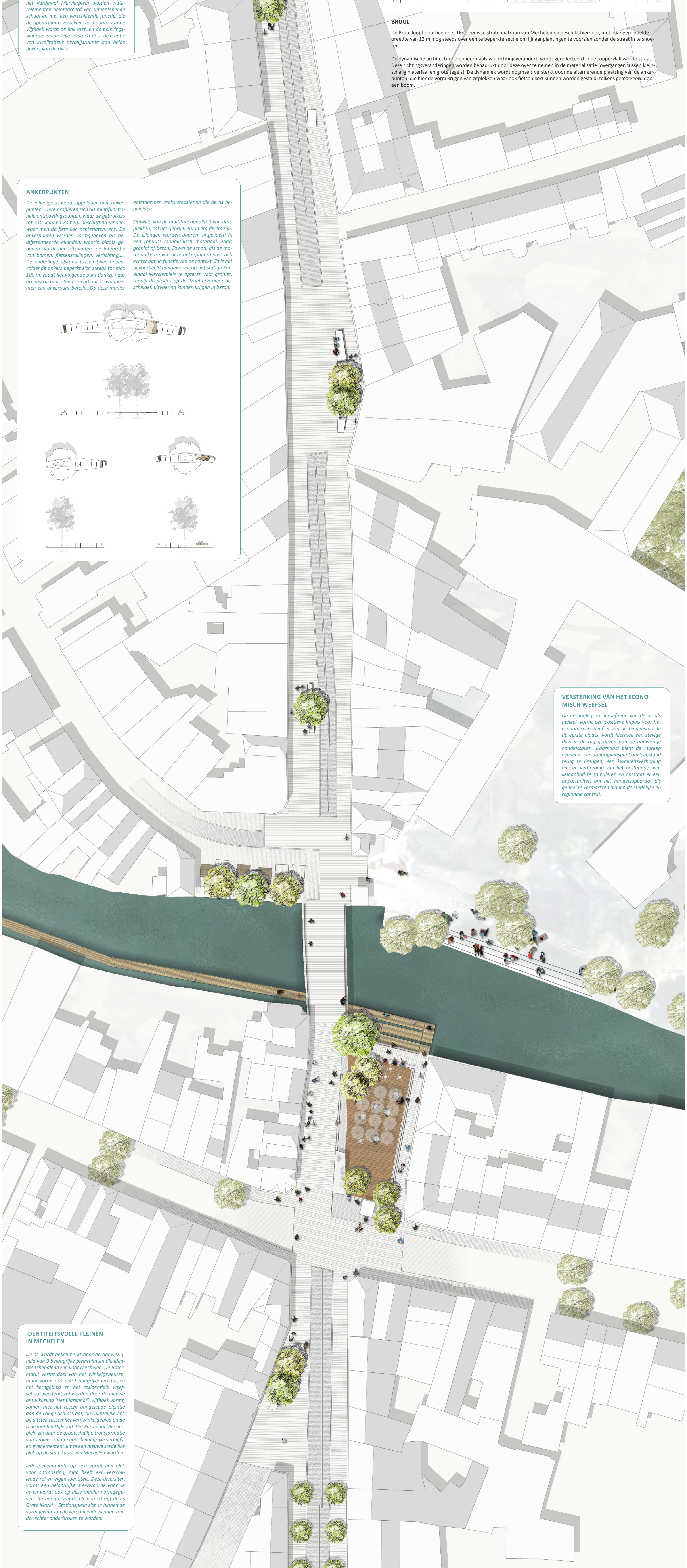
Mechelen heeft de specifieke eigenschap een compacte stedelijke kern te hebben die ingebed is in een groene waardevolle omgeving. Water is van oudsher aanwezig in het centrum en versterkt de groenstructuur van de binnenstad. Bij de herinrichting van de as wordt ernaar gestreefd om, net als op andere plaatsen in de stad, het water op strategische plaatsen opnieuw in het straatbeeld aanwezig te maken. Zowel op de Botermarkt als op het Kardinaal Mercierplein worden waterelementen geïntegreerd van uiteenlopende schaal en met een verschillende functie, die de open ruimte verrijken. Ter hoogte van de Vijfhoek wordt de link met, en de belevingswaarde van de Dijle versterkt door de creatie van kwalitatieve verblijfsruimte aan beide oevers van de rivier.



BRUUL

De Bruul loopt doorheen het 16de eeuwse stratenpatroon van Mechelen en beschikt hierdoor, met haar gemiddelde breedte van 13 m, nog steeds over een te beperkte sectie om lijnaanplantingen te voorzien zonder de straat in te snoeren.

De dynamische architectuur die meermaals van richting verandert, wordt gereflecteerd in het oppervlak van de straat. Deze richtingsveranderingen worden benadrukt door deze over te nemen in de materialisatie (overgangen tussen kleinschalig materiaal en grote tegels). De dynamiek wordt nogmaals versterkt door de alternerende plaatsing van de ankerpunten, die hier de vorm krijgen van zitplekken waar ook fietsen kort kunnen worden gestald, telkens gemarkeerd door een boom.



ANKERPUNTEN

De volledige as wordt opgeladen met 'ankerpunten'. Deze profileren zich als multifunctionele ontmoetingspunten, waar de gebruikers tot rust kunnen komen, beschutting vinden, waar men de fiets kan achterlaten, enz. De ankerpunten worden vormgegeven als gedifferentieerde eilanden, waarin plaats geboden wordt aan zitruimten, de integratie van bomen, fietsenstallingen, verlichting,…. De onderlinge afstand tussen twee opeenvolgende ankers beperkt zich steeds tot max 100 m, zodat het volgende punt dankzij haar groenstructuur steeds zichtbaar is wanneer men een ankerpunt bereikt. Op deze manier ontstaat een reeks stapstenen die de as begeleiden.

Omwille van de multifunctionaliteit van deze plekken, zal het gebruik ervan erg divers zijn. De eilanden worden daarom uitgevoerd in een robuust monolithisch materiaal, zoals graniet of beton. Zowel de schaal als de materiaalkeuze van deze ankerpunten past zich echter aan in functie van de context. Zo is het bijvoorbeeld aangewezen op het statige Kardinaal Mercierplein te opteren voor graniet, terwijl de plekjes op de Bruul een meer bescheiden uitvoering kunnen krijgen in beton.

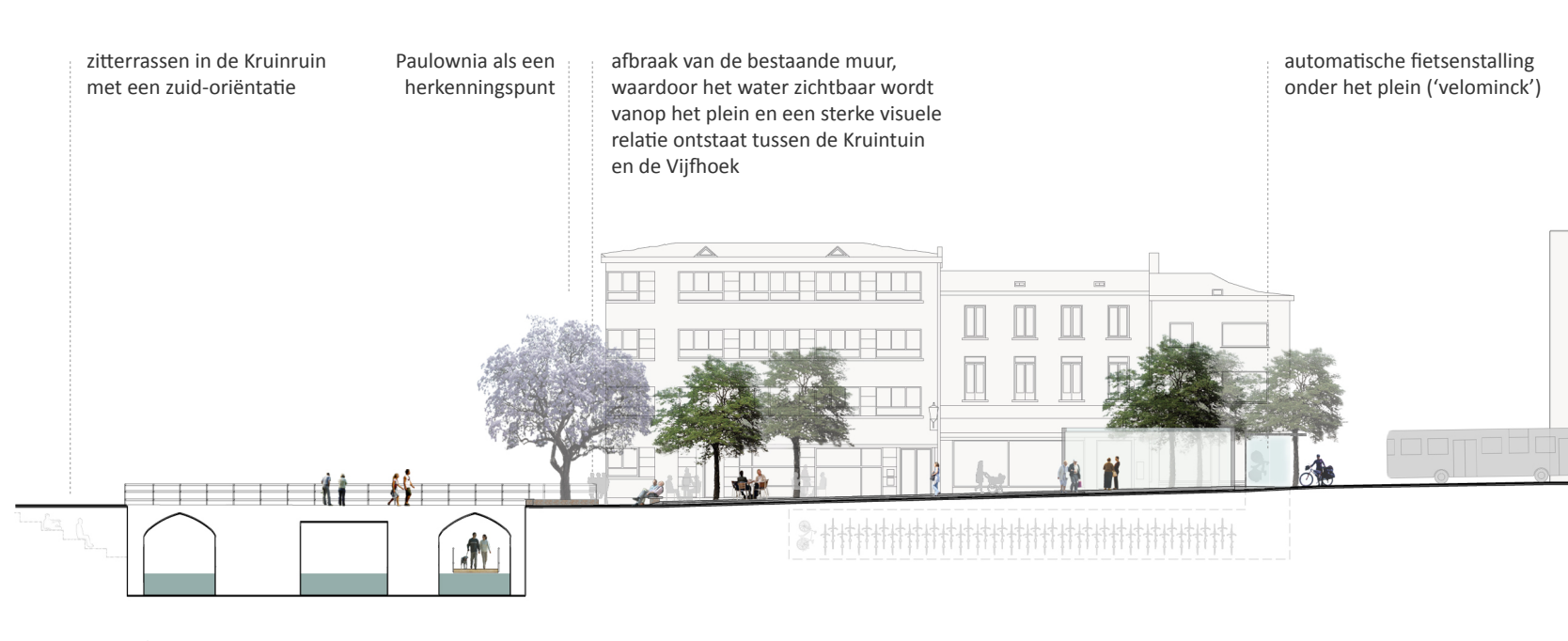
VERSTERKING VAN HET ECONOMISCH WEEFSEL

De heraanleg en herdefinitie van de as als geheel, vormt een positieve impuls voor het economische weefsel van de binnenstad. In de eerste plaats wordt hiermee een stevige duw in de rug gegeven aan de aanwezige handelszaken. Daarnaast biedt de ingreep eveneens een aangrijpingspunt om leegstand terug te brengen, een kwaliteitsverhoging en een verbreding van het bestaande winkelaanbod te stimuleren en ontstaat er een opportuniteit om het handelsapparaat als geheel te vermarkten binnen de stedelijke en regionale context.

IDENTITEITSVOLLE PLEINEN IN MECHELEN

De as wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van 3 belangrijke pleinruimten die identiteitsbepalend zijn voor Mechelen. De Botermarkt vormt deel van het winkelgebeuren, maar vormt ook een belangrijke link tussen het kerngebied en het residentiële weefsel dat versterkt zal worden door de nieuwe ontwikkeling 'Het Clarenhof'. Vijfhoek vormt, samen met het recent aangelegde pleintje aan de Lange Schipstraat, de ruimtelijke link bij uitstek tussen het kernwinkelgebied en de Dijle met het Dijlepad. Het Kardinaal Mercierplein zal door de grootschalige transformatie van verkeersruimte naar belangrijke verblijfs- en evenementenruimte een nieuwe stedelijke plek op de stadskaart van Mechelen worden.

Iedere pleinruimte op zich vormt een plek voor ontmoeting, maa heeft een verschillende rol en eigen identiteit. Deze diversiteit vormt een belangrijke meerwaarde voor de as en wordt ook op deze manier vormgegeven. Ter hoogte van de pleinen schrijft de as Grote Markt – Stationsplein zich in binnen de vormgeving van de verschillende pleinen zonder echter onderbroken te worden.


zitterrassen in de Kruinruin met een zuid-oriëntatie
Paulownia als een herkenningspunt
afbraak van de bestaande muur, waardoor het water zichtbaar wordt vanop het plein en een sterke visuele relatie ontstaat tussen de Kruintuin en de Vijfhoek
automatische fietsenstalling onder het plein ('velominck')

langssnede Vijfhoek

VIJFHOEK

De Vijfhoek vormt een opening in het Mechelse stadsweefsel, die sterk verbonden is met het water, door de aanwezigheid van de Dijle en de toegang tot het Dijlepad. Deze visuele relatie naar de Dijle en de Kruidtuin toe wordt opnieuw in de verf gezet door de bestaande bakstenen wand te vervangen door een lichte balustrade.

De ruimte wordt getransformeerd tot een trage verblijfsruimte, een plek waar mensen tot rust kunnen komen en relaxeren, en zo in contrast staat met levendigheid van de as. Deze verblijfsruimte wordt vormgegeven in een houten platform, dat zich 18 cm boven het straatoppervlak bevindt. Het hout verwijst enerzijds naar het Dijlepad en krijgt daardoor haar reflectie in het water, en is anderzijds een materiaal dat de activiteiten op het plein intuïtief vertraagt.

Het platform ondersteunt een multifunctioneel gebruik aangezien het zowel plaats kan bieden aan terrassen voor de cafés rondom het plein, als aan kleine evenementen.

Voor de bewoners, de mensen die in Mechelen komen werken, of zij die een dagje komen shoppen, wordt een ondergrondse automatische fietsenstalling geïntegreerd, met een capaciteit van ongeveer 100 plaatsen. Dergelijke fietsenstalling slagen erin om met een minimum aan ruimtelijke impact een uiterste veilige en compacte fietsenstalling aan te bieden. Slechts een klein gebouwtje op het plein volstaat als 'transferium' om de fiets in en uit te stalling te halen. Deze innovatieve fietsenstalling is reeds succesvol toegepast in Nederland, en zou eveneens navolging kunnen vinden op andere strategische plekken in de Mechelse binnenstad.

De bushalte, die nu gesitueerd is ter hoogte van de Oude Brusselsestraat, wordt opgenomen binnen de Vijfhoek, zodat een sterkere relatie ontstaat tussen de Kruidtuin, het Dijlepad en het systeem van openbaar vervoer. De bushalte zelf maakt deel uit van het houten platform (+18cm), waardoor een gemakkelijke 'gelijkvloerse' aansluiting gemaakt kan worden met de bus ifv minder mobiele personen.

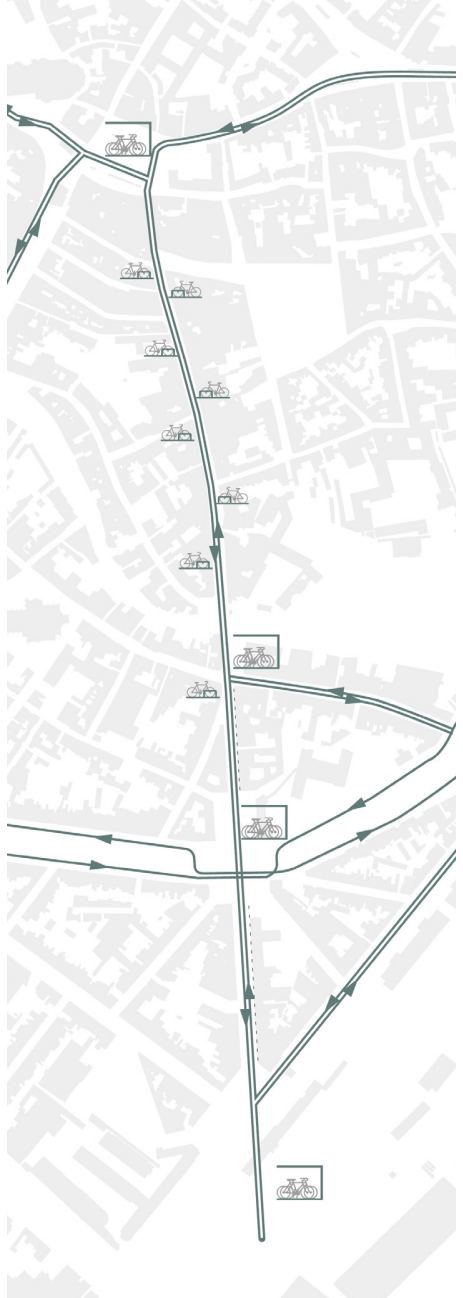
sfeerbeeld Vijfhoek

MOBILITEIT

De centrumas tussen het station Mechelen en de Grote Markt is verkeerskundig op te delen in twee segmenten. Enerzijds is er het segment van de Hendrik Consciencestraat die voornamelijk gericht is op het openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Anderzijds is er het segment gevormd door de Graaf Van Egmontstraat, Vijfhoek en Bruul waar voornamelijk de voetgangers centraal staan. Het schakelpunt tussen de beide segmenten wordt gevormd door het Kardinaal Mercierplein. Binnen het ontwerp is het van belang dat het Kardinaal Mercierplein eerder een verblijfsfunctie krijgt en dat de bestaande barrière, als gevolg van de sterke aanwezigheid van de vesten, tussen de stationsomgeving en het centrum wordt opgeheven. Zo kan een sterke as worden ontwikkeld tussen het station en de Grote Markt waarbij binnen het beschikbare profiel de nodige aandacht kan geschonken worden aan de verschillende vervoersmodi.

De as tussen het station en de Grote markt wordt integraal ingezet als een plek voor voetgangers, aangezien het parcours één van de belangrijkste voetgangersrelaties binnen Mechelen vormt. Dit enerzijds in relatie tot het station waarbij het functionele aspect centraal staat, en anderzijds in relatie tot de commerciële activiteiten waarbij het recreatieve een belangrijke rol speelt. Rekening houdend met de ruimtelijke context en ambities kan worden gesteld dat binnen het segment van de Hendrik Consciencestraat eerder het functioneel wandelen zal primeren, terwijl dit in het volgende segment tussen het Kardinaal Mercierplein en de Grote Markt het recreatieve zal zijn. In het ontwerp komt dit ook duidelijk terug waarbij langsheen de Hendrik Consciencestraat de voetpaden sterker zijn afgebakend, de voetgangersrelaties directer en lineair zijn met beperkte oversteekbewegingen, terwijl in het segment tussen het Kardinaal Mercierplein en de Grote Markt de voetgangersbewegingen eerder diffuus zijn. Daarom wordt langsheen de Graaf Van Egmontstraat, Vijfhoek en Bruul eerder een inrichting volgens het shared space principe uitgewerkt. Het Kardinaal Mercierplein biedt mogelijkheden om de twee kenmerkende 'voetgangersgebieden' met elkaar te verbinden.

Ongeacht het segment bieden de voetgangersvoorzieningen een zeker comfort aan waarbij materiaalkeuze, maatvoering en het ontbreken van obstakels belangrijk zijn.
Onderstaand wordt beschreven hoe langsheen de centrumas wordt omgegaan met de overige modi.



Fietsers

Fietsers

De centrumas biedt voor de fietser een directe en snelle relatie tussen het station en het centrum van Mechelen. De as is opgenomen binnen het lokale en bovenlokale fietsnetwerk. Omwille van het intensief gebruik van het openbaar vervoer is langsheen de Hendrik Consciencestraat gekozen om de fietser op een eigen infrastructuur te laten rijden. In het profiel is in beide rijrichtingen een voldoende ruim gedimensioneerd enkelrichtingsfietspad opgenomen. Dit moet de veiligheid en het comfort van de fietser waarborgen. Op het Kardinaal Mercierplein neemt het busverkeer af (enkel stadslijnen) wat de mogelijkheid biedt om de fietsers gemengd met de bussen te laten rijden. Aangezien vanaf het Kardinaal Mercierplein het autoluwe gebied aanvangt en bijgevolg ook het snelheidsregime afneemt, biedt het gemengd verkeer ook voor de fietser een veilige oplossing.

Binnen de as zijn twee types van fietsenstallingen opgenomen. Enerzijds zijn er de meer verspreide en in omvang beperktere stallingen voor fietsers met een kortere verblijfsduur, opgenomen als onderdeel van de ankerpunten (zie verder). Anderzijds voorziet het ontwerp in grotere fietsenstallingen voor fietsers met een langere verblijfsduur. Deze fietsenstallingen liggen verspreid over de centrumas, nl. de fietsenstalling van het station Mechelen, een fietsenstalling in combinatie met de ondergrondse parking Kardinaal Mercierplein, een geautomatiseerde mechanische ondergrondse fietsenstalling langsheen de Vijfhoek en een fietsenstalling in combinatie met de ondergrondse parking Grote Markt.

Openbaar Vervoer

De centrumas maakt deel uit van het openbaar vervoersnetwerk. Weliswaar is er een verschil in gebruik van de as. Zo zal het aantal bussen langsheen de Hendrik Consciencestraat hoger zijn (stadslijnen en streeklijnen) dan langsheen de Graaf Van Egmontstraat-Vifhoek-Bruul (enkel stadslijnen). Naar aanleiding van het stationsproject wordt de verkeersstructuur in de stationswijk gewijzigd en blijft de Hendrik Consciencestraat voorbehouden voor het openbaar vervoer. Alle stads- en streeklijnen zullen er bijgevolg in de toekomst in beide richtingen rijden. Langsheen het Kardinaal Mercierplein, de Graaf Van Egmontstraat, Vijfhoek en Bruul zullen enkel stadslijnen rijden, en dit enkel in de richting van de Grote Markt. Daarom voorziet het ontwerp in een specifiek en afwijkend profiel van de Hendrik Consciencestraat waarbij bussen en fietsers/voetgangers strikter van elkaar worden gescheiden. Het frequente busverkeer in combinatie met intens fietsverkeer en voetgangers laat uit veiligheidsoogpunt niet toe om het verkeer te mengen. Vanaf het Kardinaal Mercierplein neemt het aantal bussen af (enkel stadslijnen) en wordt het mogelijk om fietsers gemengd te laten rijden met de bussen. Binnen het profiel is door middel van een afwijkend materiaalgebruik onderscheid gemaakt tussen de ruimte voor de bussen en de ruimte voor de voetgangers.

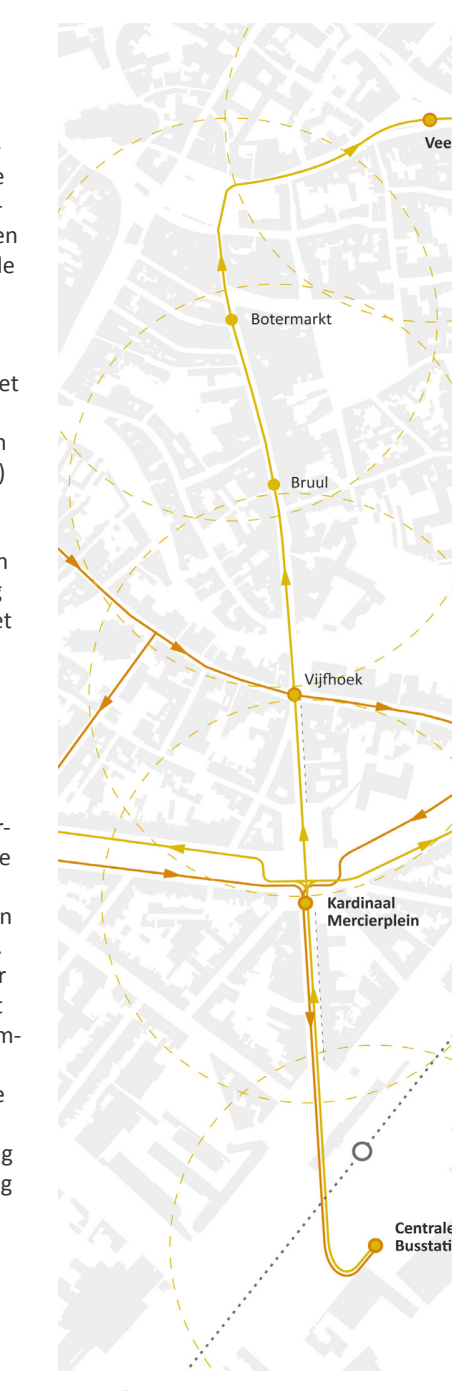
Om een optimale bediening met het openbaar vervoer na te streven, wordt in het ontwerp een halte voorzien ter hoogte van het kardinaal Mercierplein.

Gemotoriseerd verkeer

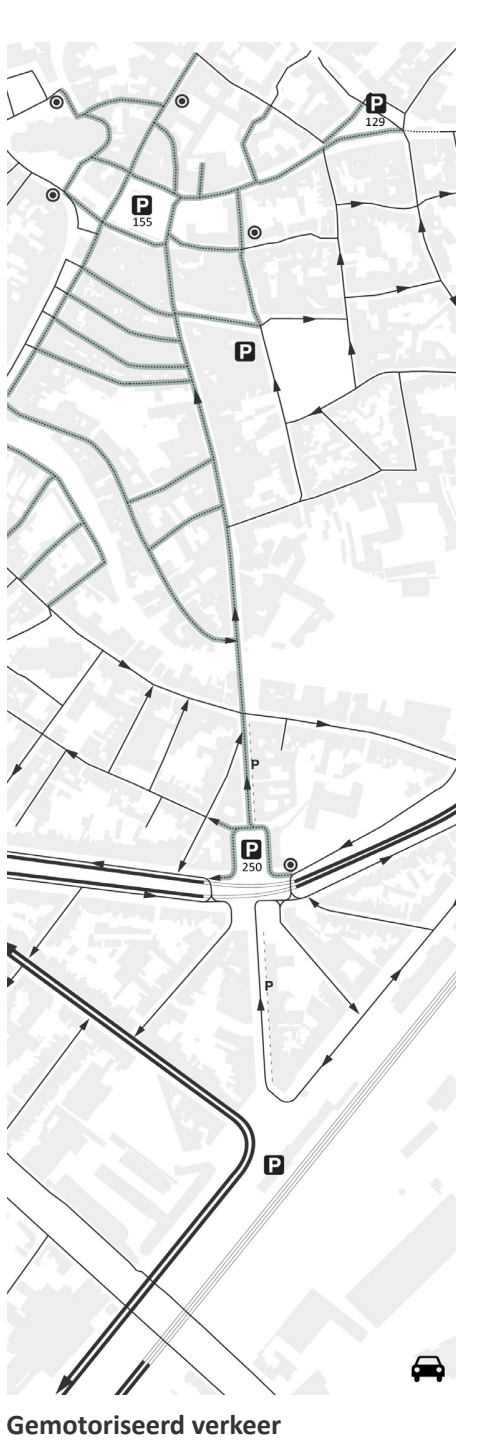
Binnen de centrumas wordt het gemotoriseerd verkeer ondergeschikt aan de andere verkeersdeelnemers. Hierbij wordt de visie van de verkeersluwe binnenstad gevolgd en zelfs versterkt. Het ontwerp voorziet namelijk een uitbreiding van de verkeersluwe zone vanaf het Kardinaal Mercierplein en de Graaf Van Egmontstraat. Enkel binnen vooropgestelde tijdsvensters kan het gebied bereikt worden in functie van laden en lossen. Ook bewoners van het bouwblok gelegen tussen de Louizastraat – Onze-Lieve-Vrouwestraat/Hanswijkstraat- Vesten blijven toegang hebben tot het gebied. Zo blijft de bereikbaarheid van de centrumas voor toeleveringen gewaarborgd en blijven de omliggende woonwijken bereikbaar voor de bewoners.

Naar aanleiding van het stationsproject wordt de verkeersstructuur binnen de stationswijk gewijzigd waarbij het gemotoriseerd verkeer tussen de vesten en het station gebruik zal maken van de Leopoldstraat. De Hendrik Consciencestraat wordt ontlast van gemotoriseerd verkeer, zodat enkel lokaal verkeer met een herkomst in de omliggende woonwijk ervan gebruik zal maken. Specifieke voorzieningen langsheen de centrumas voor het gemotoriseerd verkeer -zoals parkeerplaatsen- zijn bijgevolg niet nodig. Wel dient ruimte te worden voorbehouden om het laden en lossen mogelijk te houden.

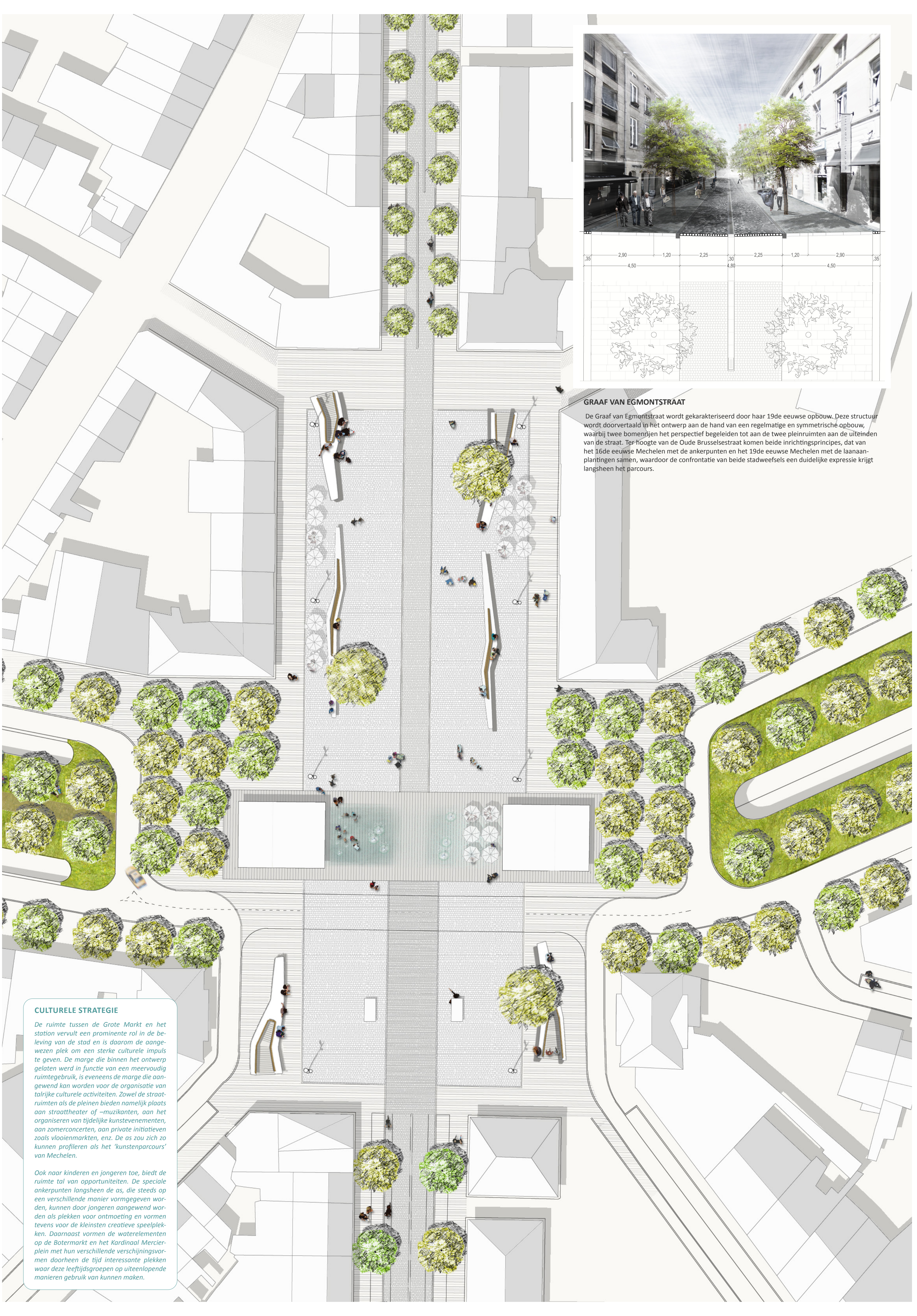
Uitgaande van het voorstel om het doorgaand verkeer langsheen de vesten ondergronds te brengen, wordt het aantal bewegingen op het Kardinaal Mercierplein beperkt. Om de bereikbaar voor de toeleveringen en voor de bewoners van de omliggende bouwblokken te waarborgen, blijven (nog beperkt) bepaalde verkeersbewegingen mogelijk. Het reduceren van het aantal bewegingen en van de verkeersintensiteiten op het Kardinaal Mercierplein vereenvoudigt de verkeerssituatie en impliceert een afname van het aantal (potentiële) conflictpunten. Dit biedt een meerwaarde naar de voetgangers en fietsers, biedt mogelijkheden in functie van de doorstroming van het openbaar vervoer en creëert de juiste conditiesom het Kardinaal Mercierplein om te vormen tot een verblijfsruimte.



Openbaar Vervoer



Gemotoriseerd verkeer



GRAAF VAN EGMONTSTRAAT

De Graaf van Egmontstraat wordt gekarakteriseerd door haar 19de eeuwse opbouw. Deze structuur wordt doorvertaald in het ontwerp aan de hand van een regelmatige en symmetrische opbouw, waarbij twee bomenrijen het perspectief begeleiden tot aan de twee pleinruimten aan de uiteinden van de straat. Ter hoogte van de Oude Brusselsestraat komen beide inrichtingsprincipes, dat van het 16de eeuwse Mechelen met de ankerpunten en het 19de eeuwse Mechelen met de laanaanplantingen samen, waardoor de confrontatie van beide stadweefsels een duidelijke expressie krijgt langsheen het parcours.

CULTURELE STRATEGIE

De ruimte tussen de Grote Markt en het station vervult een prominente rol in de beleving van de stad en is daarom de aangewezen plek om een sterke culturele impuls te geven. De marge die binnen het ontwerp gelaten werd in functie van een meervoudig ruimtegebruik, is eveneens de marge die aangewend kan worden voor de organisatie van talrijke culturele activiteiten. Zowel de straatruimten als de pleinen bieden namelijk plaats aan straattheater of –muzikanten, aan het organiseren van tijdelijke kunstevenementen, aan zomerconcerten, aan private initiatieven zoals vlooienmarkten, enz. De as zou zich zo kunnen profileren als het 'kunstenparcours' van Mechelen.

Ook naar kinderen en jongeren toe, biedt de ruimte tal van opportuniteiten. De speciale ankerpunten langsheen de as, die steeds op een verschillende manier vormgegeven worden, kunnen door jongeren aangewend worden als plekken voor ontmoeting en vormen tevens voor de kleinsten creatieve speelplekken. Daarnaast vormen de waterelementen op de Botermarkt en het Kardinaal Mercierplein met hun verschillende verschijningsvormen doorheen de tijd interessante plekken waar deze leeftijdsgroepen op uiteenlopende manieren gebruik van kunnen maken.

KARDINAAL MERCIERPLEIN

Het Kardinaal Mercierplein wordt de nieuwe centrale pleinruimte op de as tussen het station en de Grote Markt.

Aangezien het verkeer hoofdzakelijk afgeleid wordt onder de grond via een systeem van tunnels, en het verkeerssysteem op de pleinruimte gewijzigd wordt, is het mogelijk het Kardinaal Mercierplein te transformeren van een verkeersknooppunt tot een open ruimte die een veelheid aan functies herbergt.

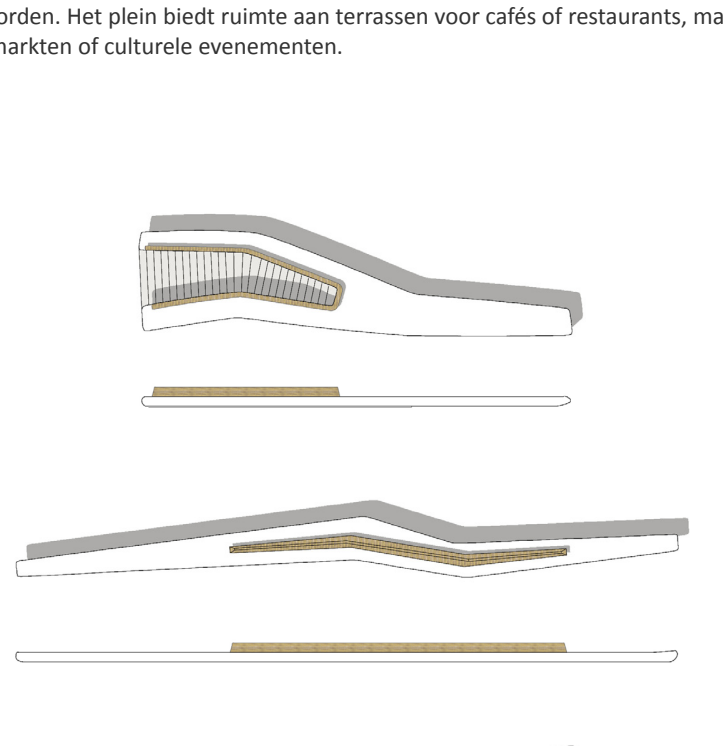
Het grote plein bestaat uit een opeenvolging van drie verschillende deelruimten, die ieder over een eigen sfeer en functie beschikken. Het bestratingsmateriaal, de boomsoorten en het verlichtingssysteem houden, samen met het sterke kader van de elegante 19de eeuwse gevels, de drie deelruimten bij elkaar, zodat ze samen één sterk Kardinaal Mercierplein vormen.

Het ontwerp voor het zuidelijk gedeelte als één geplaveide ruimte van gevel tot gevel, zet de voetgangers en het gemotoriseerd verkeer op hetzelfde niveau, waardoor de oversteekbaarheid voor de voetgangers gegarandeerd is. Een bijkomende bushalte zorgt ervoor dat het plein opgenomen wordt in het systeem van het openbaar vervoer.

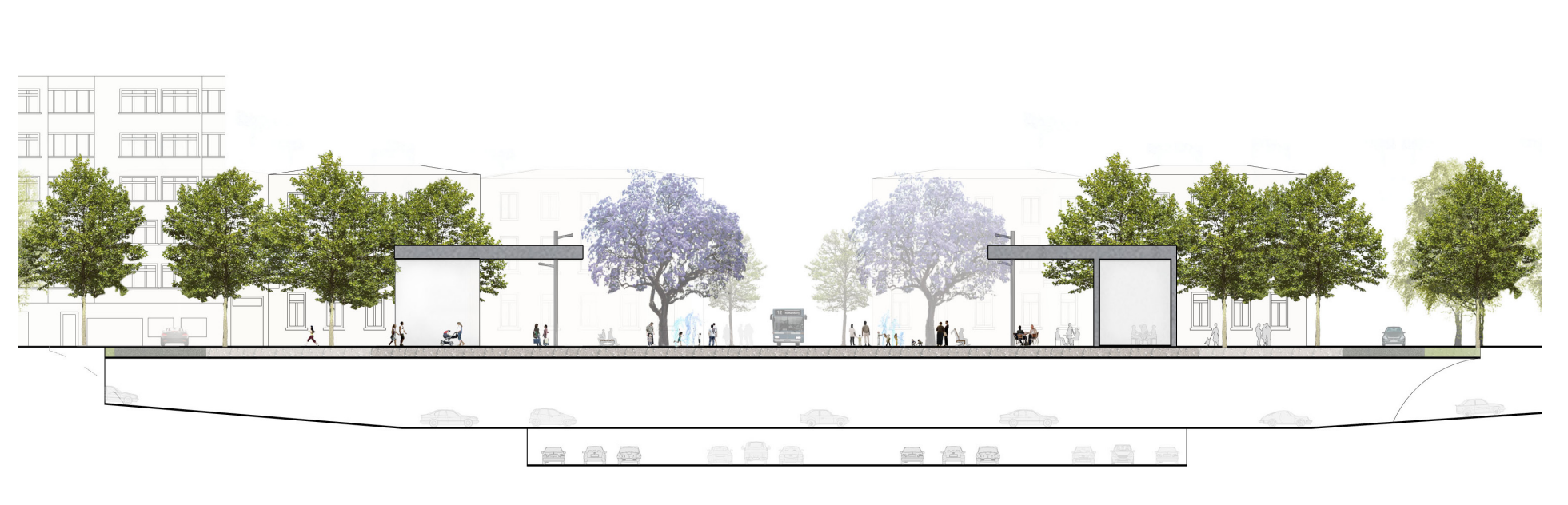
De groenstructuur van de vesten, bestaande uit grote bomen, betreedt het plein langs beide zijden en kadert twee nieuwe paviljoenen. Deze gebouwtjes verwijzen naar de voormalige Komiezenhuizen en articuleren de toegang tot het Kardinaal Mercierplein. Ze bieden plaats aan de verticale ontsluiting van de parking (liften en trappen), en aan functies als bv. een café, een bankkantoor, cultuurbalie van de stad Mechelen, leespunt van de bibliotheek,...die gebruik kunnen maken van de beschutte buitenruimten. Tussen de twee paviljoenen zorgen fonteinen, opgenomen in twee licht verzonken kaders, voor elementen waarin en waarmee kinderen kunnen spelen. Centraal in de ruimte wordt een beperkt profiel afgebakend, waar de stadbussen hun doorgang vinden.

Het noordelijk deel van het plein wordt gekaderd door de elegante 19de eeuwse gevels in een U-vorm. Een sobere lay-out met een dubbele rij lange banken en enkele goed geplaatste bomen die schaduw bieden, zorgen voor een grote pleinruimte die multifunctioneel gebuikt kan worden. Het plein biedt ruimte aan terrassen voor cafés of restaurants, maar evenzeer voor markten of culturele evenementen.

sfeerbeeld centrale ruimte Kardinaal

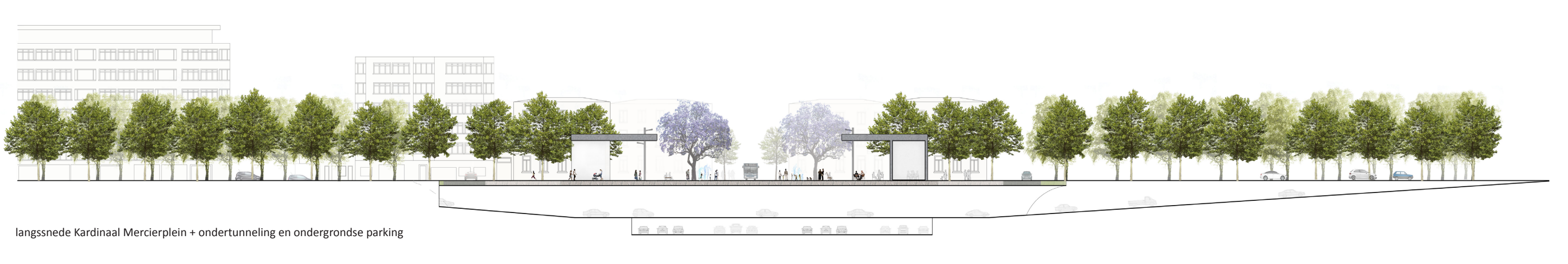


[illegible]

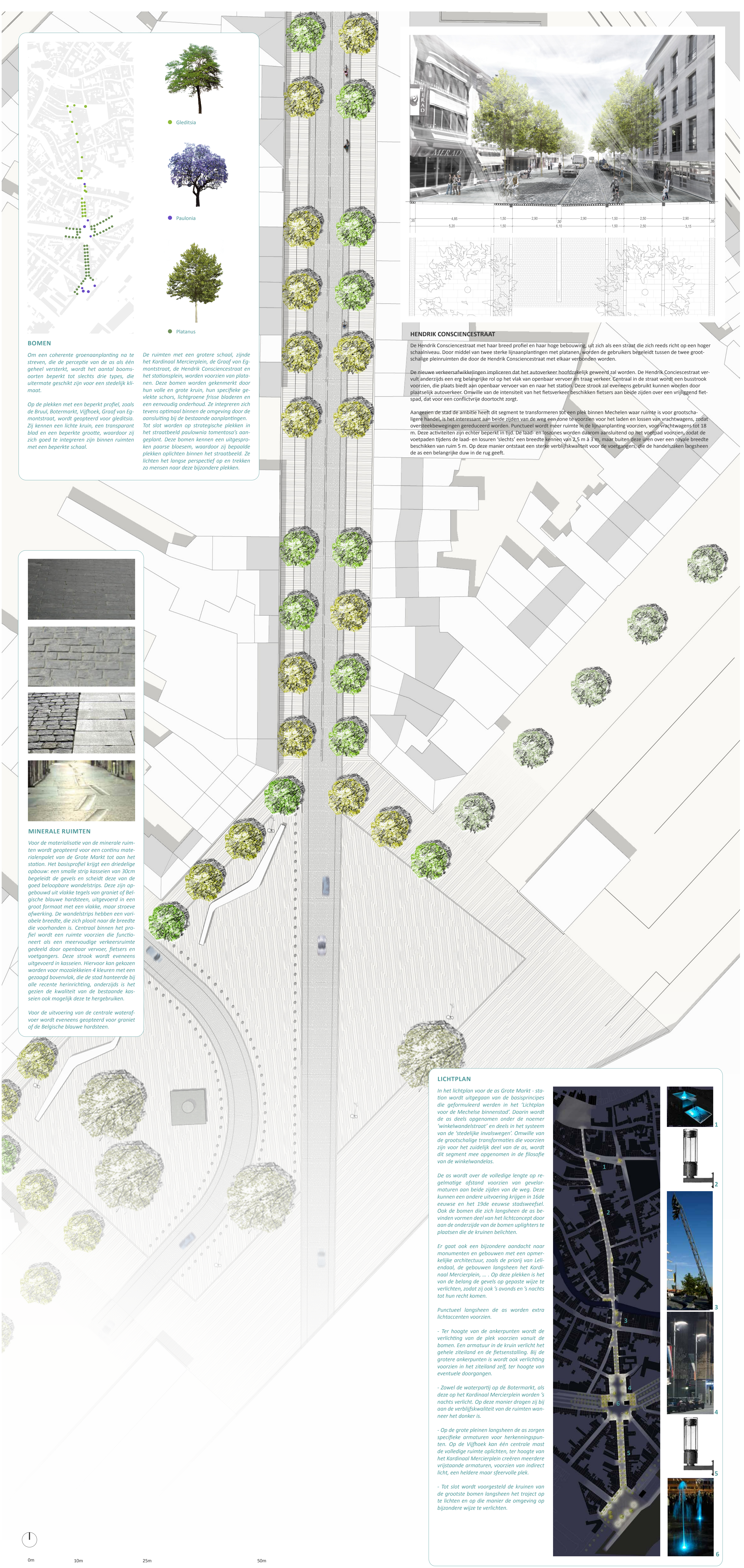


[illegible]

[illegible]



langssnede Kardinaal Mercierplein + ondertunneling en ondergrondse parking



BOMEN

Om een coherente groenaanplanting na te streven, die de perceptie van de as als één geheel versterkt, wordt het aantal boomsoorten beperkt tot slechts drie types, die uitermate geschikt zijn voor een stedelijk klimaat.

Op de plekken met een beperkt profiel, zoals de Bruul, Botermarkt, Vijfhoek, Graaf van Egmontstraat, wordt geopteerd voor gleditsia. Zij kennen een lichte kruin, een transparant blad en een beperkte grootte, waardoor zij zich goed te integreren zijn binnen ruimten met een beperkte schaal.

De ruimten met een grotere schaal, zijnde het Kardinaal Mercierplein, de Graaf van Egmontstraat, de Hendrik Consciencestraat en het stationsplein, worden voorzien van platanen. Deze bomen worden gekenmerkt door hun volle en grote kruin, hun specifieke gevlekte schors, lichtgroene frisse bladeren en een eenvoudig onderhoud. Ze integreren zich tevens optimaal binnen de omgeving door de aansluiting bij de bestaande aanplantingen. Tot slot worden op strategische plekken in het straatbeeld paulownia tomentosa's aangeplant. Deze bomen kennen een uitgesproken paarse bloesem, waardoor zij bepaalde plekken oplichten binnen het straatbeeld. Ze lichten het langse perspectief op en trekken zo mensen naar deze bijzondere plekken.

HENDRIK CONSCIENCESTRAAT

De Hendrik Consciencestraat met haar breed profiel en haar hoge bebouwing, uit zich als een straat die zich reeds richt op een hoger schaalniveau. Door middel van twee sterke lijnaanplantingen met platanen, worden de gebruikers begeleidt tussen de twee grootschalige pleinruimten die door de Hendrik Consciencestraat met elkaar verbonden worden.

De nieuwe verkeersafwikkelingen impliceren dat het autoverkeer hoofdzakelijk geweerd zal worden. De Hendrik Conciescestraat vervult anderzijds een erg belangrijke rol op het vlak van openbaar vervoer en traag verkeer. Centraal in de straat wordt een busstrook voorzien, die plaats biedt aan openbaar vervoer van en naar het station. Deze strook zal eveneens gebruikt kunnen worden door plaatselijk autoverkeer. Omwille van de intensiteit van het fietsverkeer beschikken fietsers aan beide zijden over een vrijliggend fietspad, dat voor een conflictvrije doortocht zorgt.

Aangezien de stad de ambitie heeft dit segment te transformeren tot een plek binnen Mechelen waar ruimte is voor grootschaligere handel, is het interessant aan beide zijden van de weg een zone te voorzien voor het laden en lossen van vrachtwagens, zodat oversteekbewegingen gereduceerd worden. Punctueel wordt meer ruimte in de lijnaanplanting voorzien, voor vrachtwagens tot 18 m. Deze activiteiten zijn echter beperkt in tijd. De laad- en loszones worden daarom aansluitend op het voetpad voorzien, zodat de voetpaden tijdens de laad- en losuren 'slechts' een breedte kennen van 2,5 m à 3 m, maar buiten deze uren over een royale breedte beschikken van ruim 5 m. Op deze manier ontstaat een sterke verblijfskwaliteit voor de voetgangers, die de handelszaken langsheen de as een belangrijke duw in de rug geeft.

MINERALE RUIMTEN

Voor de materialisatie van de minerale ruimten wordt geopteerd voor een continu materialenpalet van de Grote Markt tot aan het station. Het basisprofiel krijgt een driedelige opbouw: een smalle strip kasseien van 30cm begeleidt de gevels en scheidt deze van de goed beloopbare wandelstrips. Deze zijn opgebouwd uit vlakke tegels van graniet of Belgische blauwe hardsteen, uitgevoerd in een groot formaat met een vlakke, maar stroeve afwerking. De wandelstrips hebben een variabele breedte, die zich plooit naar de breedte die voorhanden is. Centraal binnen het profiel wordt een ruimte voorzien die functioneert als een meervoudige verkeersruimte gedeeld door openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Deze strook wordt eveneens uitgevoerd in kasseien. Hiervoor kan gekozen worden voor mozaïekkeien 4 kleuren met een gezaagd bovenvlak, die de stad hanteerde bij alle recente herinrichting, anderzijds is het gezien de kwaliteit van de bestaande kasseien ook mogelijk deze te hergebruiken.

Voor de uitvoering van de centrale waterafvoer wordt eveneens geopteerd voor graniet of de Belgische blauwe hardsteen.

LICHTPLAN

In het lichtplan voor de as Grote Markt - station wordt uitgegaan van de basisprincipes die geformuleerd werden in het 'Lichtplan voor de Mechelse binnenstad'. Daarin wordt de as deels opgenomen onder de noemer 'winkelwandelstraat' en deels in het systeem van de 'stedelijke invalswegen'. Omwille van de grootschalige transformaties die voorzien zijn voor het zuidelijk deel van de as, wordt dit segment mee opgenomen in de filosofie van de winkelwandelas.

De as wordt over de volledige lengte op regelmatige afstand voorzien van gevelarmaturen aan beide zijden van de weg. Deze kunnen een andere uitvoering krijgen in 16de eeuwse en het 19de eeuwse stadsweefsel. Ook de bomen die zich langsheen de as bevinden vormen deel van het lichtconcept door aan de onderzijde van de bomen uplighters te plaatsen die de kruinen belichten.

Er gaat ook een bijzondere aandacht naar monumenten en gebouwen met een opmerkelijke architectuur, zoals de priorij van Leliendaal, de gebouwen langsheen het Kardinaal Mercierplein, ... Op deze plekken is het van de belang de gevels op gepaste wijze te verlichten, zodat zij ook 's avonds en 's nachts tot hun recht komen.

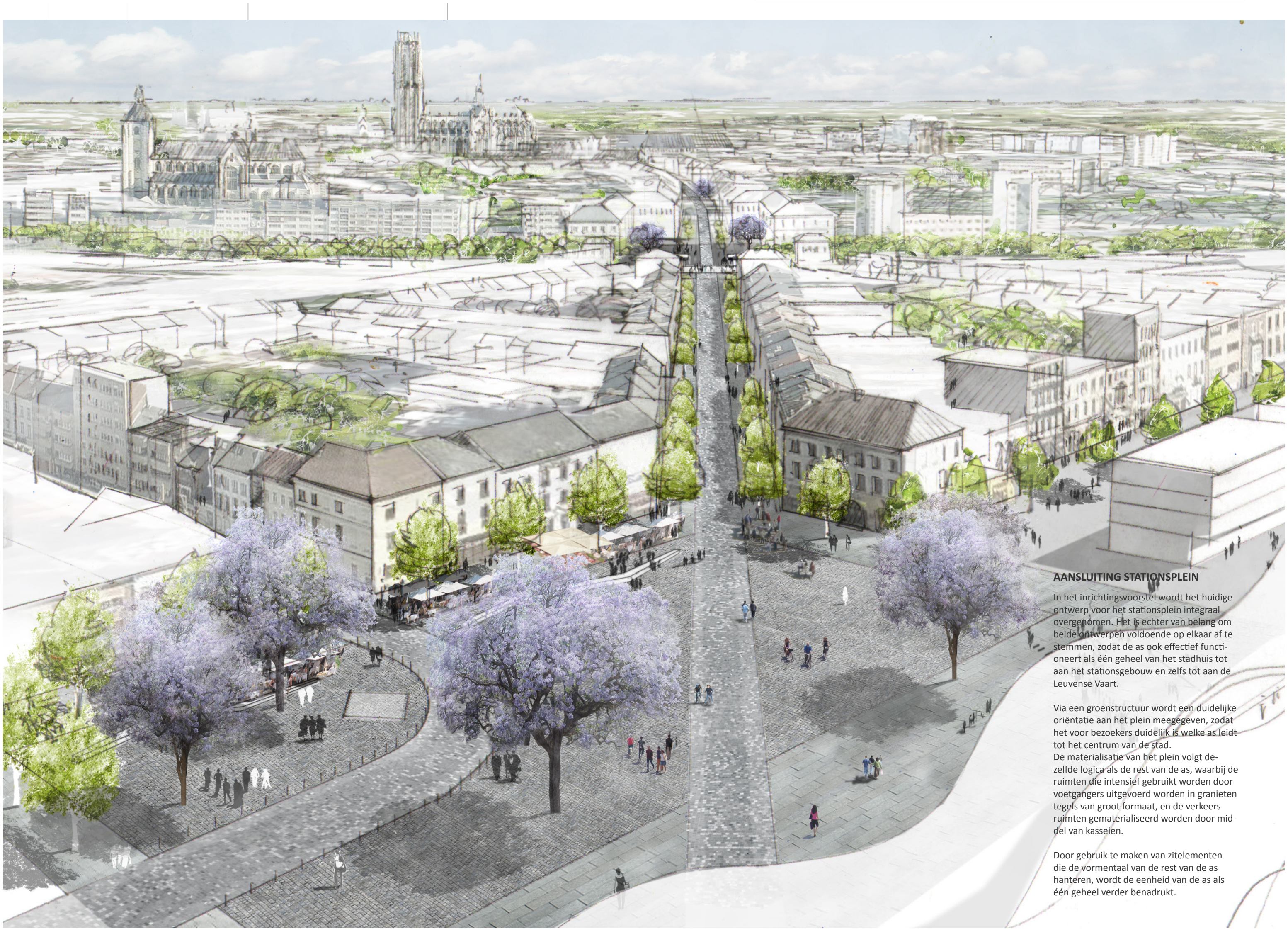
Punctueel langsheen de as worden extra lichtaccenten voorzien.

- Ter hoogte van de ankerpunten wordt de verlichting van de plek voorzien vanuit de bomen. Een armatuur in de kruin verlicht het gehele ziteiland en de fietsenstalling. Bij de grotere ankerpunten is wordt ook verlichting voorzien in het ziteiland zelf, ter hoogte van eventuele doorgangen.

- Zowel de waterpartij op de Botermarkt, als deze op het Kardinaal Mercierplein worden 's nachts verlicht. Op deze manier dragen zij bij aan de verblijfskwaliteit van de ruimten wanneer het donker is.

- Op de grote pleinen langsheen de as zorgen specifieke armaturen voor herkenningspunten. Op de Vijfhoek kan één centrale mast de volledige ruimte oplichten, ter hoogte van het Kardinaal Mercierplein creëren meerdere vrijstaande armaturen, voorzien van indirect licht, een heldere maar sfeervolle plek.

- Tot slot wordt voorgesteld de kruinen van de grootste bomen langsheen het traject op te lichten en op die manier de omgeving op bijzondere wijze te verlichten.



AANSLUITING STATIONSPLEIN

In het inrichtingsvoorstel wordt het huidige ontwerp voor het stationsplein integraal overgenomen. Het is echter van belang om beide ontwerpen voldoende op elkaar af te stemmen, zodat de as ook effectief functioneert als één geheel van het stadhuis tot aan het stationsgebouw en zelfs tot aan de Leuvense Vaart.

Via een groenstructuur wordt een duidelijke oriëntatie aan het plein meegegeven, zodat het voor bezoekers duidelijk is welke as leidt tot het centrum van de stad.
De materialisatie van het plein volgt dezelfde logica als de rest van de as, waarbij de ruimten die intensief gebruikt worden door voetgangers uitgevoerd worden in granieten tegels van groot formaat, en de verkeersruimten gematerialiseerd worden door middel van kasseien.

Door gebruik te maken van zitelementen die de vormentaal van de rest van de as hanteren, wordt de eenheid van de as als één geheel verder benadrukt.