

SCHETSONTWERP

VISIE OP DE CENTRUMAS

EEN HISTORISCHE AS MET ZICHT OP DE TOEKOMST

Met het doortrekken van de as onder het station komt de historische zichtlijn Coloma - Romboutstoren, dichterbij de stad. Op deze lijn liggen een aantal elementaire stedelijke kamers: In deze as onthult de stad Mechelen een groot deel van haar identiteit.

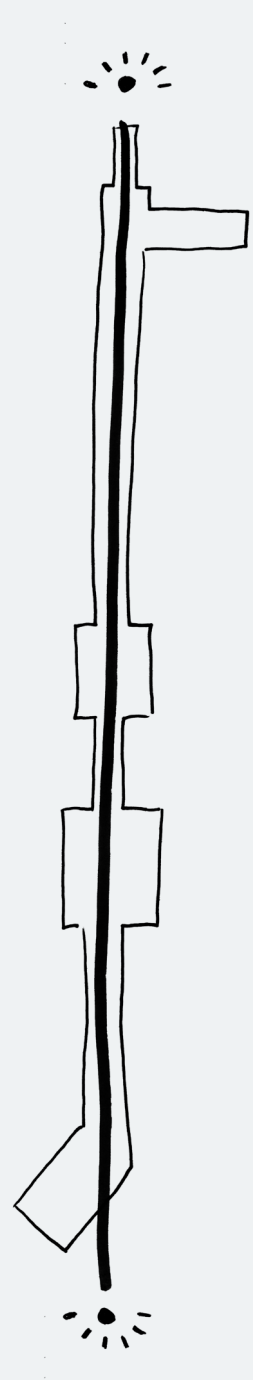
Dit plan heeft de ambitie om het continuüm van deze lijn en de eigenheid van de ruimtelijke kamers te verenigen in één ruimtelijke visie. Het principe – een continuüm als loper voor langzaam verkeer – is buitengewoon eenvoudig maar tegelijkertijd een uitdaging om in te passen binnen het bestaande ruimtelijk weefsel. De toepassing binnen specifieke ruimtelijke situaties zal inspanning vragen van alle betrokkenen.

Om de meest publieke en centrale winkelstraat van Vlaanderen te kunnen maken wordt vertrokken vanuit een comfortabel en niet-onderbroken loper met een gevarieerd aanbod aan voorzieningen.

Het openbaar domein moet ontworpen zijn voor twee taken : Een maximale mobiliteit en verblijfskwaliteit voor het publiek en een hoogwaardige aansluiting tussen het openbaar domein en functies.

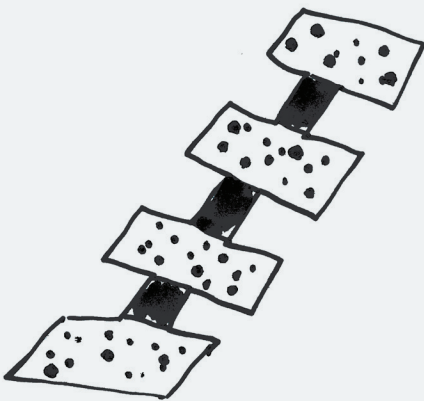
Goede ruimtelijke kwaliteit werkt als een magneet op goede aanbieders van retail. De aanbieders hebben op hun beurt weer invloed op de kwaliteit en gebruik het patrimonium en de openbare ruimte.

De diversiteit in bebouwing, schaal en functies langs de centrumas vraagt om een sterk en eenduidig ontwerp van de openbare ruimte. Verschillende ruimtelijke decors en afwisseling tussen pleinen en straten zorgen voor voldoende variatie in het straatbeeld.



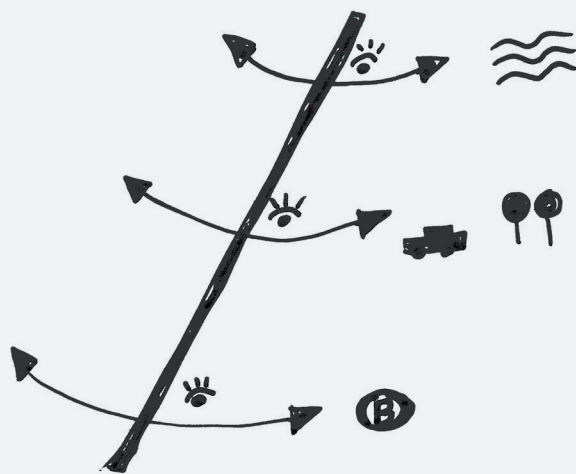
EEN CONSTANTE LOPER

Het principe van een constante loper voor het winkelpubliek en langzaamverkeer is leidend en structurerend. Zonder concessies. Ononderbroken, kwalitatief en comfortabel. Het is de ruggengraat van het project.



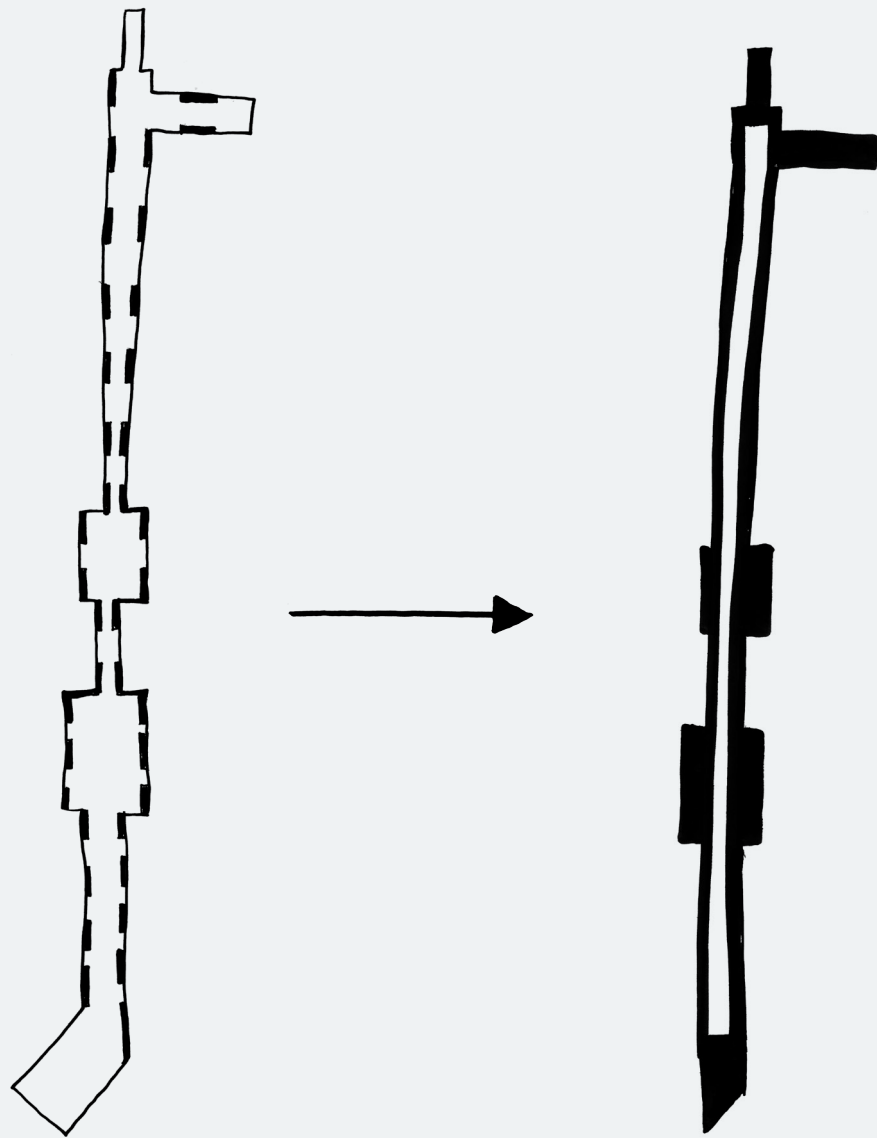
RITME VAN PLEIN EN STRAAT

Het continuüm wordt omringd door wisselende decors en omgeving. De as heeft een natuurlijke afwisseling tussen pleinen en straten.



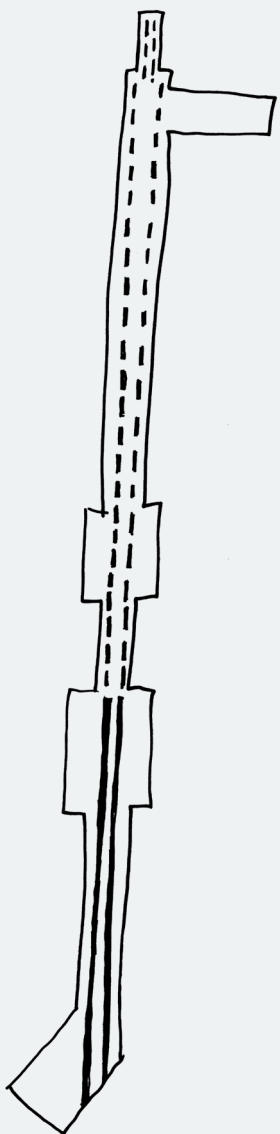
INZICHTELIJKE DOORSNEDE VAN DE STAD

De as raakt aan diverse snedes van de stad. Het spoor, de veste en het water. Deze markeren structuur en geschiedenis van de stad.

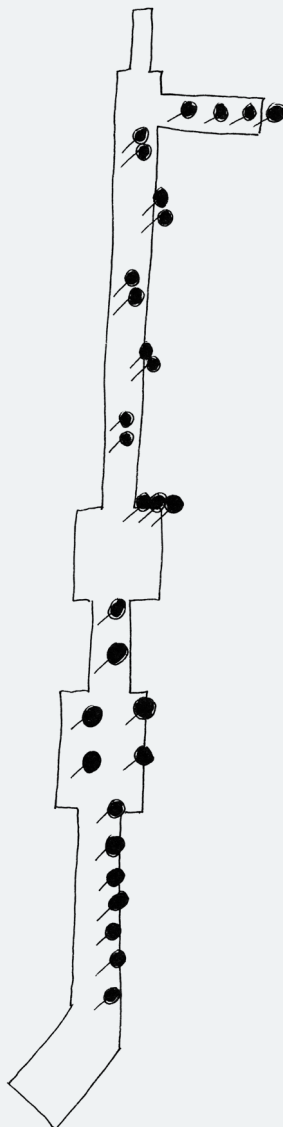


BESTAANDE SITUATIE :
VERSNIPPERDE ONREGELMATIGE VOETPADEN

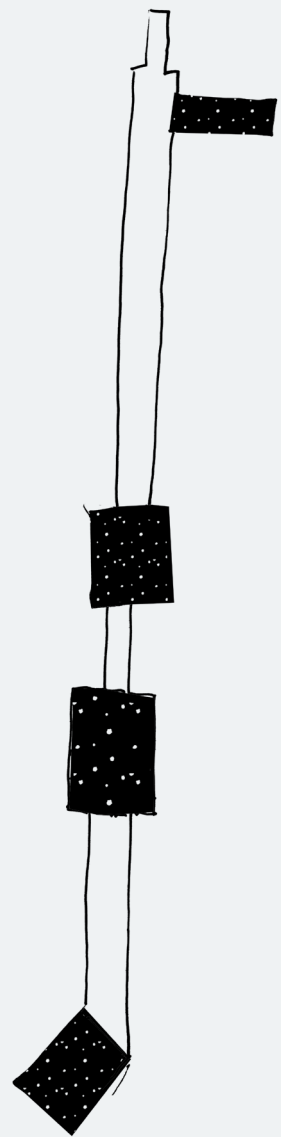
GEWENSTE SITUATIE :
EEN CONTINUE COMFORTABLE WANDELAS



DOORLOPENDE FIETSPADEN EN STROKEN



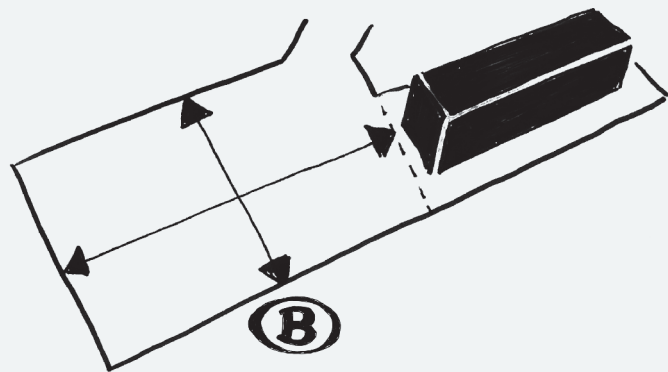
GROENE INVULLING



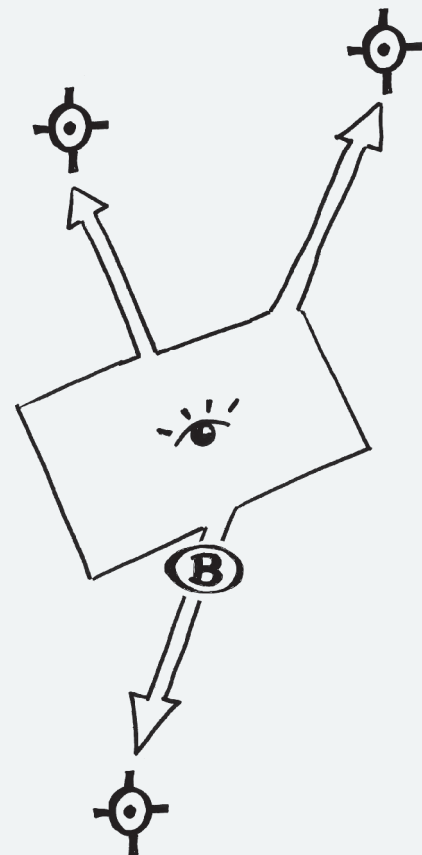
RITME VAN PLEIN EN STRAAT

VISIE OP HET STATIONSPLEIN

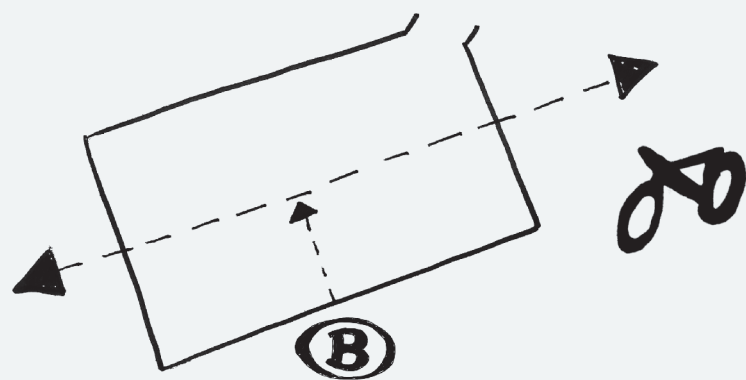
De visie gaat uit van het zichtveld van een bezoeker. Dit geeft een aantal inrichtingsprincipes:



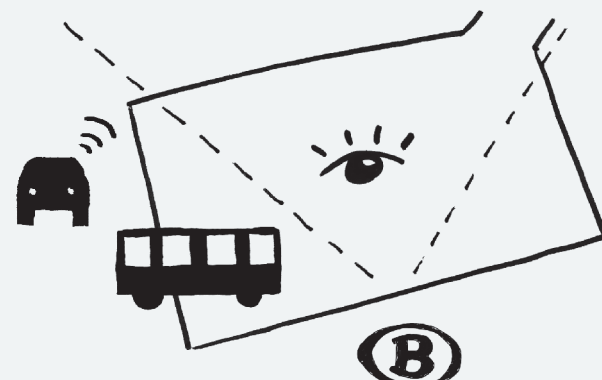
De schaal van het plein past bij Mechelen. Het plan om aan de Stationsstraat een bouwvolume te plaatsen creëert een extra pleinwand en draagt bij aan een compact en overzichtelijk stationsplein.



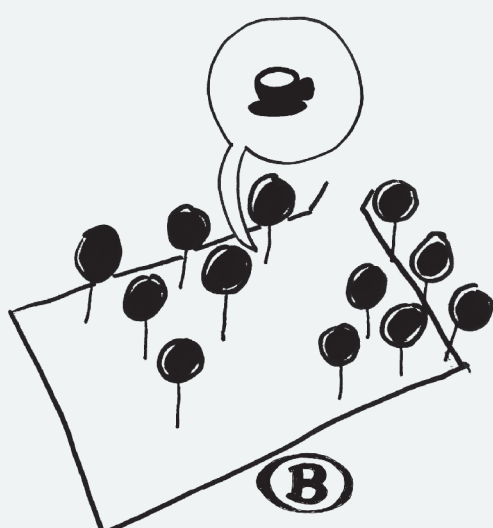
Dit plein werkt als telescoop voor Mechelen: De Leopoldstraat en de Hendrik Consciencestraat, de voornaamste wandel route naar het historische centrum, bevinden zich in het vizier.



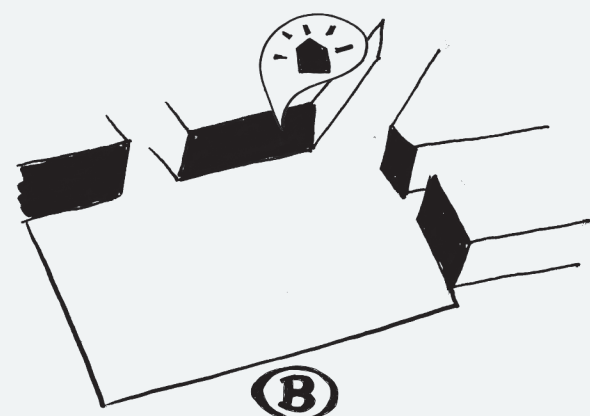
Het is wenselijk dat er ruimte is voor een eerste oriëntatie op het plein. De kruising van voetgangers en fietsers kan later op het plein plaatsvinden.



Gemotoriseerd verkeer, kiss & ride zone en de busperrons worden op de randen van het zichtveld geplaatst.



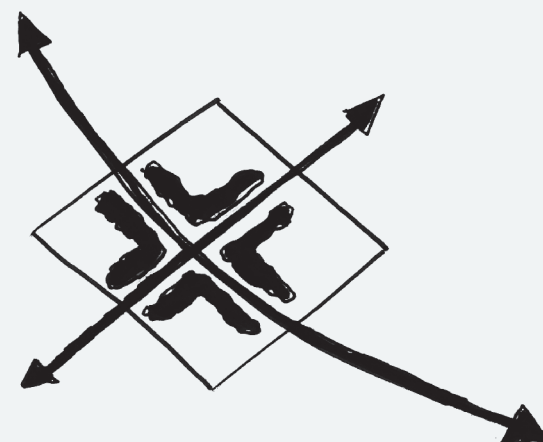
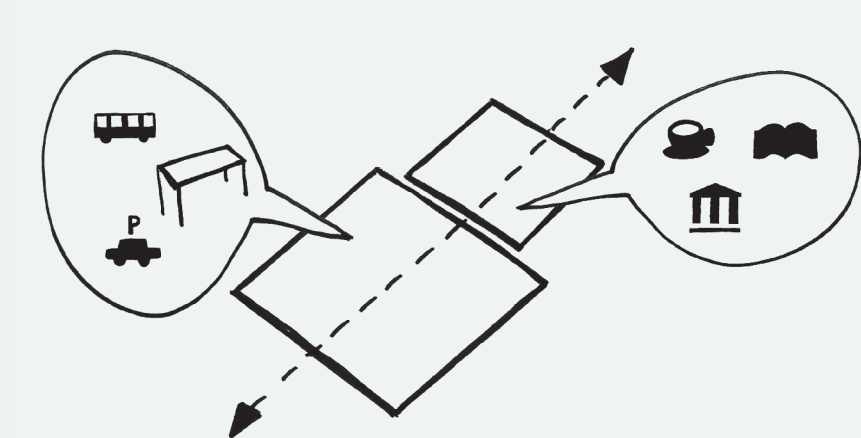
Het plein krijgt meer intimiteit door het plaatsen van groen.



De pleinwanden bepalen de uitstraling van het stationsplein. Er bestaat een coherent architectuurgeheel dat nog verder kan worden versterkt.

VISIE OP HET KARDINAAL MERCIERPLEIN

De historische en functionele symmetrie wordt verbonden met het continuüm van de centrumas.
Vier belangrijke inrichtingsprincipes ondersteunen dit principe:



TWEE RUIMTELIJKE KAMERS

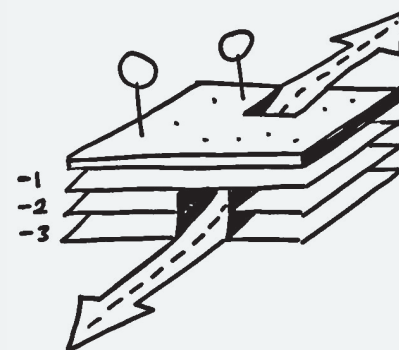
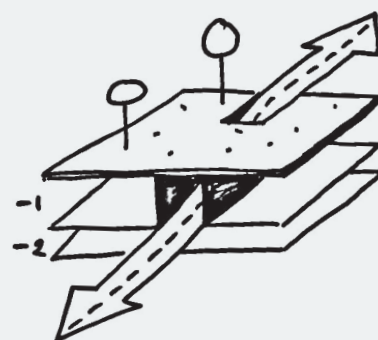
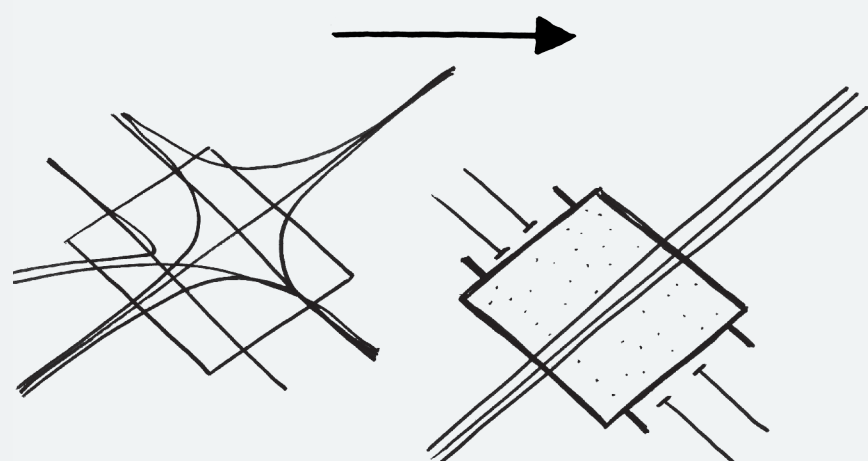
De noordzijde van het plein is de historische voortuin van de neoklassieke pleinwand.

De gebouwen hebben voornamelijk een kantoorfunctie. Om het plein meer verblijfskwaliteit te geven wordt gesuggereerd de oostvleugel van het OCMW gebouw in te richten als hotel of grand- café.

Het zuidelijk deel is voornamelijk een verzamelplaats voor infrastructuur en ondersteunende functies. Het dient als barrièrevrije oversteekplaats van de vesten.

GROENE STADSSCHARNIER

De groene as van de veste komt samen met de Centrumas. Dit vormt een kruisvormig bomenraster op het Kardinaal Mercierplein. De Centrumas domineert door de aanwezigheid van functionele elementen en artefacten.



ONTWARREN VAN VERKEERSKNOOP

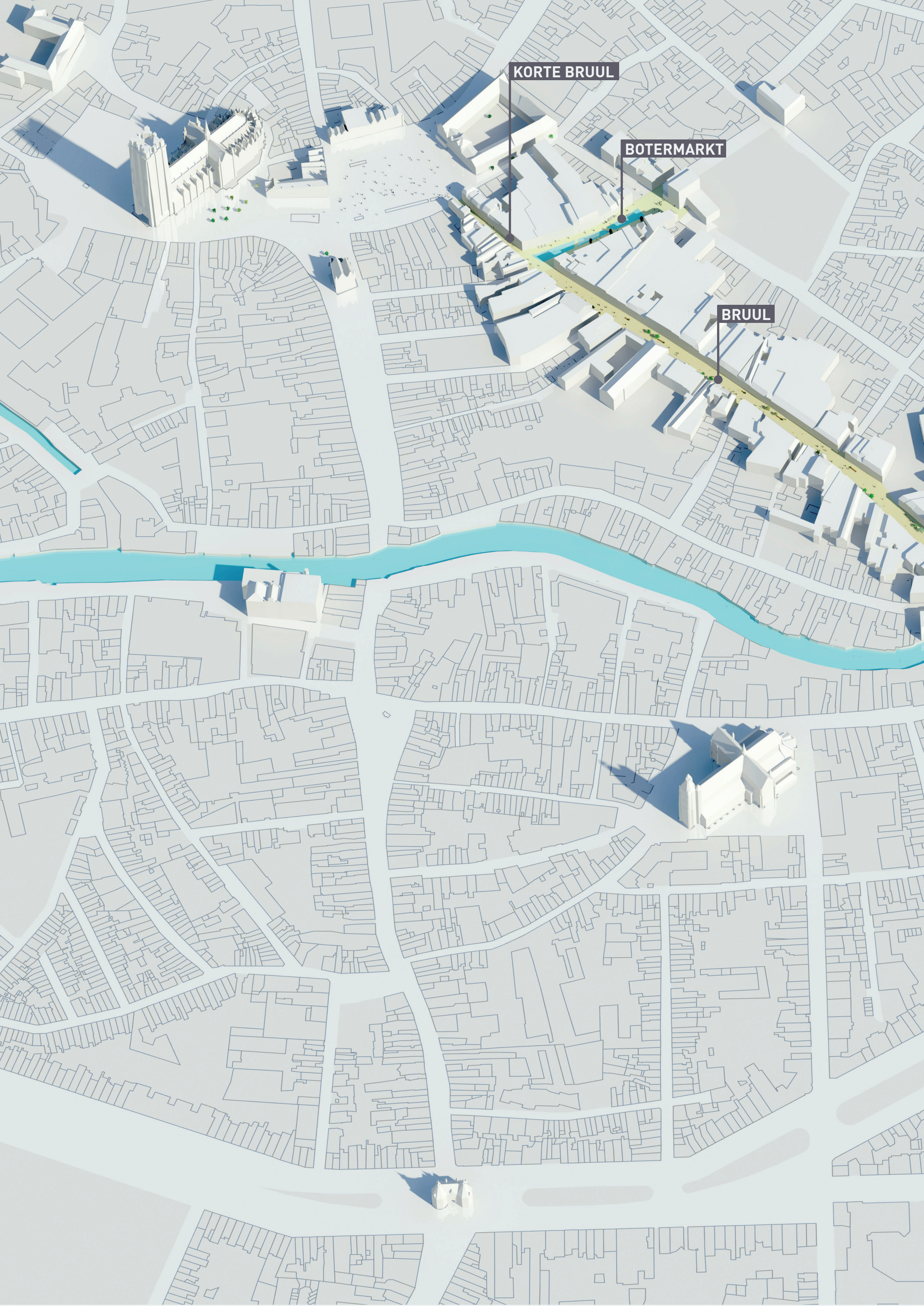
Een ononderbroken as vraagt minimale ontmoetingen tussen verkeersstromen. In de toekomstige verkeerskundige situatie worden doorgaande bewegingen onder de grond afgeleid. Alleen lokaal bestemmingsverkeer en lijnbussen maken gebruik van het plein. De lage intensiteit maakt het mogelijk het plein te delen.

INPASSING PARKEERGARAGE

Er zijn diverse scenario's mogelijk om ondergronds parkeren in te passen. Ter compensatie van het wegnemen van 90 parkeerplaatsen in aanliggende straten is een parking met veel comfort, en duidelijke circulatie gewenst.

De verkeerskundige en ruimtelijke analyse kan worden samengevat in de volgende aanbevelingen:

1. Behouden van symetrie : centrale ligging van de rijbanen met toegang aan twee zijden van de parking.
2. Korte inritten over de Vesten : reductie van kosten en ruimtelijke impact.
3. De doorgaande tunnel heeft een tweezijdige dubbele rijbaan.
4. Voorkeur voor een eenvoudige 2-laagse ondergrondse parkeeroplossing
5. De bestaande rioleringsbuizen moeten worden verplaatst. Dit is zowel horizontaal (verleggen) als verticaal (pompen) mogelijk. De voorkeur heeft om de doorgaande tunnel zo hoog mogelijk te plaatsen zodat een korte inrit volstaat. Het gebruik van een horizontale omlegging moet in uitwerking worden afgewogen tegen de meerkosten van een pompinstallatie.
6. Een 2-laags parking bestaat uit één onderbroken dek (120pp) en één volledig dek (140pp). Dit creëert 260 parkeerplaatsen. Dit kan worden uitgebreid tot 400pp met een (interne) extra bouwlaag.



KORTE BRUUL

BOTERMARKT

BRUUL



VIJFHOEK

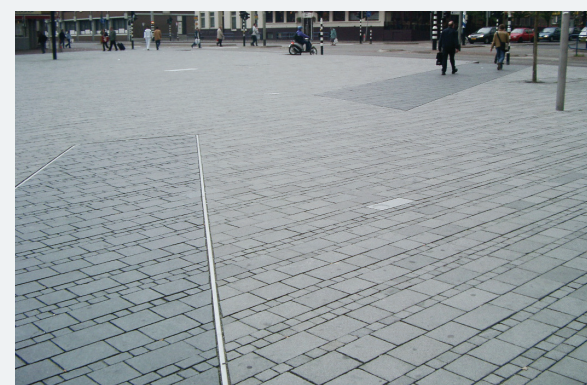
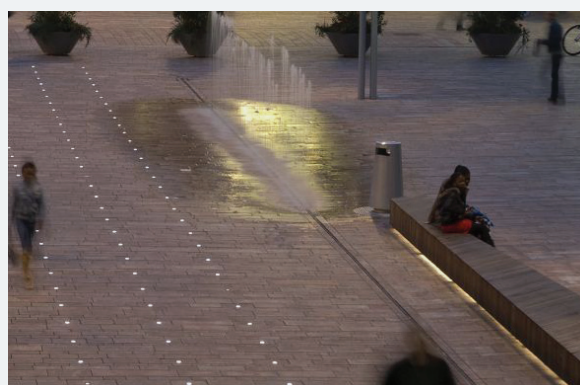
GRAAF VAN EGMONTSTRAAT

KARDINAAL MERCIERPLEIN

HENDRIK CONSCIENCESTRAAT

STATIONSPLEIN

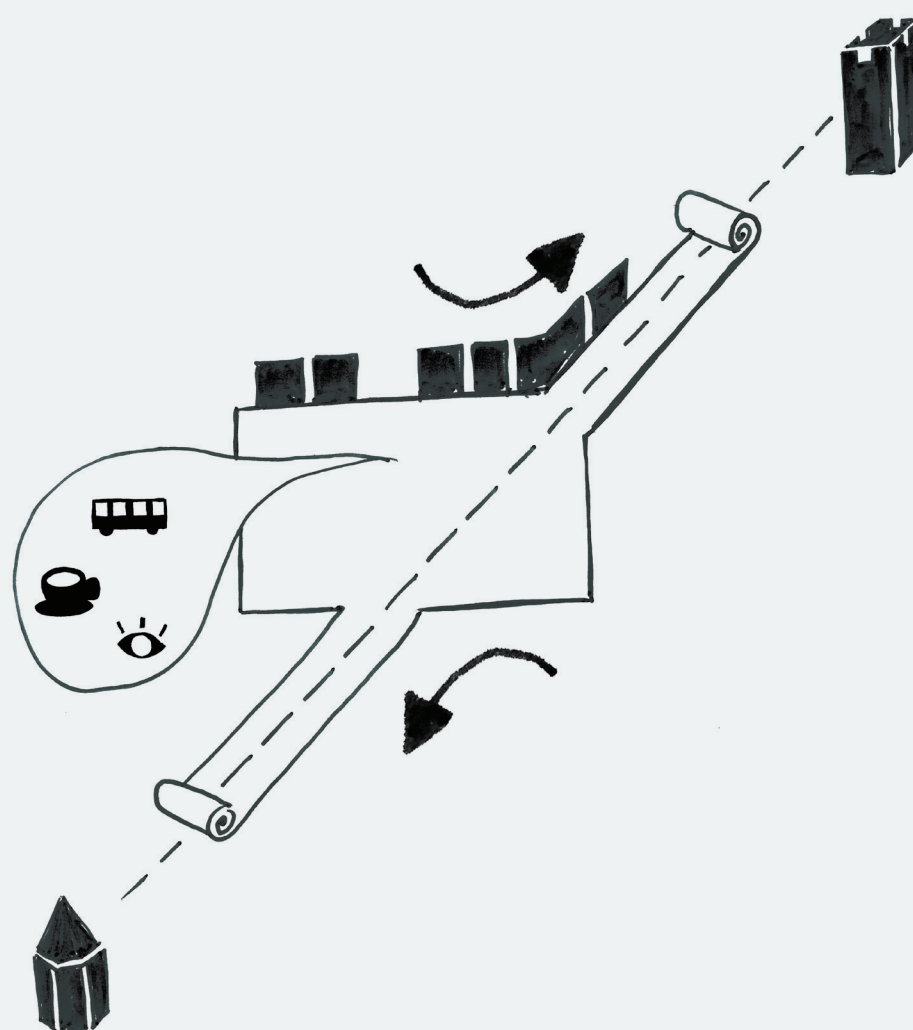
STATIONSPLEIN



Binnen de inrichtingsprincipes is de geleiding van plein naar straat belangrijk voor de werking van de nieuwe centrumas. De nadruk ligt daarbij op de pleinwanden aan de oostkant van het Koning Albertplein. Een verbijzondering van het hoekpad richting Hendrik Consciencestraat zal sterk bijdragen aan een uitnodigende entree.

Uitbreiding van de bestaande horeca aan het plein richting Hendrik Consciencestraat met een diversiteit van eethuisjes en cafés zal de totaalbeleving van decor versterken.

Het gedeelde ruimtegebruik op het plein moet barrièrevrij overgaan in de afzonderlijke verkeersbanen in de Hendrik Consciencestraat. In de uitwerking van de inrichting en bestrating mag een onderscheid tussen plein en straat zijn.



HENDRIK CONSCIENCESTRAAT



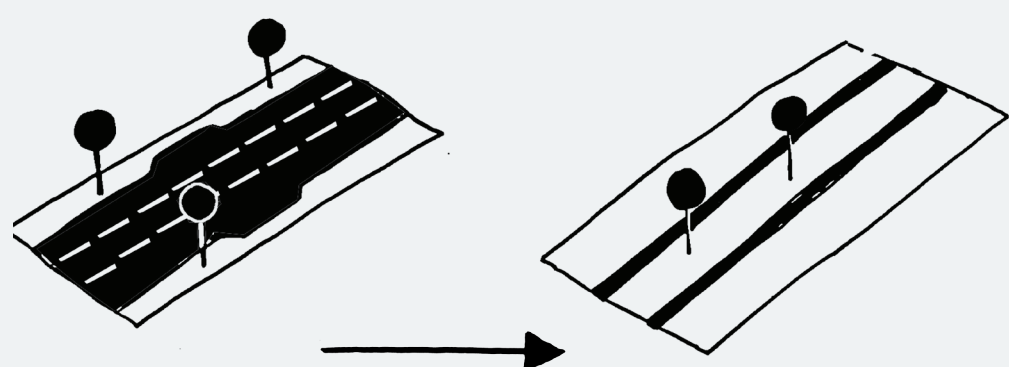
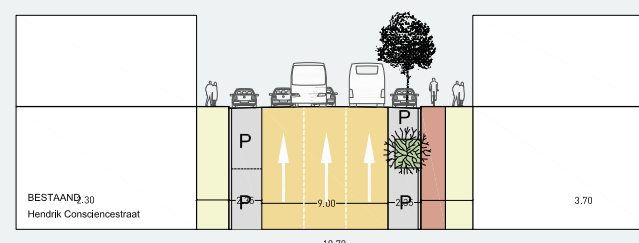
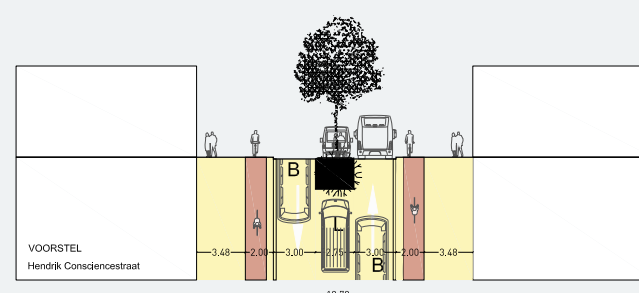
De Hendrik Consciencestraat ontstaat vanuit de gedeelde ruimte van het Stationsplein. Dit straatprofiel met brede trottoirs en busbanen wordt gescheiden door een laad- en losstrook met hoogwaardig groen en straatmeubilair.

Het brede trottoir en afzonderlijke rijbanen voor fietsers is de eerste kennismaking met het nieuwe profiel. Er kan meer afstand worden genomen van de gevels. De diversiteit aan gebouwen is nu zichtbaar.

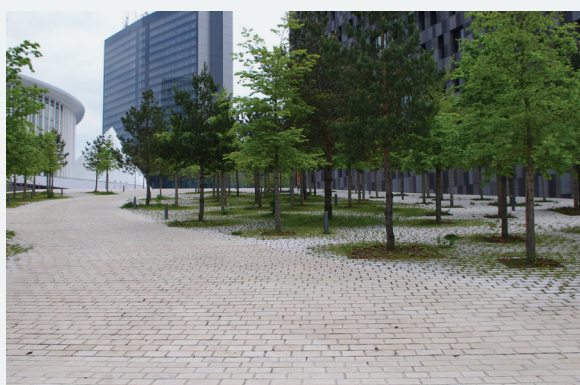
Het opwaarderen van de publieke ruimte zet aan tot het creëren van een gevarieerd horeca- en winkelaanbod. Aandacht voor de juiste mix van functies is belangrijk. Bestaande gebouwen hebben voldoende potentie om als aantrekkelijke straatwand te dienen.

Laad- en loszones in het midden van het profiel zijn geplaatst tussen de bomenrij en worden afgewisseld met zitelementen. De oversteek lengte is kort.

Aan de noordzijde gaat de Hendrik Consciencestraat op in de shared space van het Kardinaal Mercierplein.



KARDINAAL MERCIERPLEIN

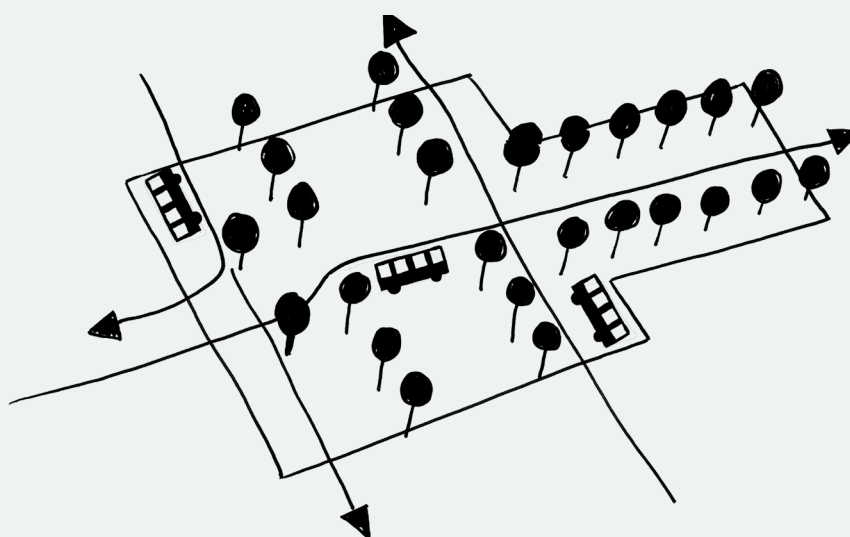
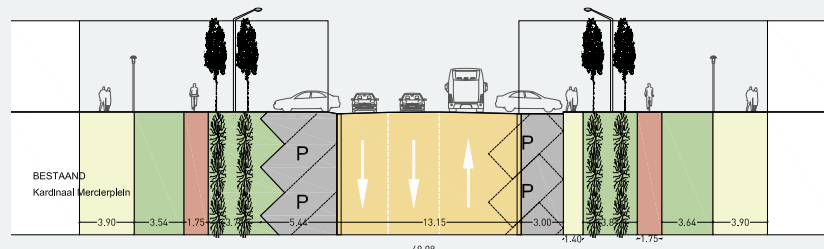
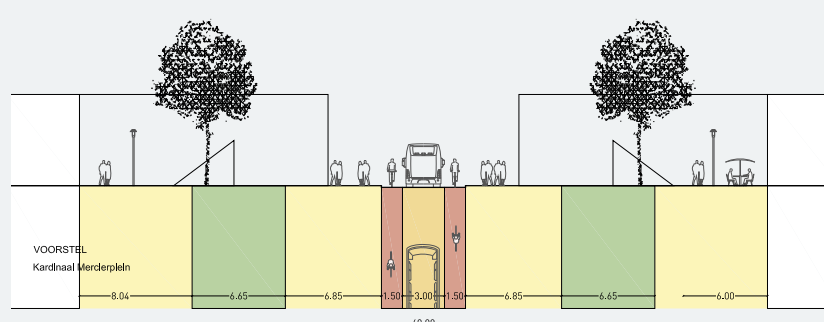


Het plein wordt opgedeeld in een noordelijk en een zuidelijk deel. Het noordelijk deel dient als voortuin bij de pleinvand. Het zuidelijk deel wordt ingericht voor gemengd gebruik. Het werkt als scharnierpunt in de twee hoofdrichtingen.

Gemotoriseerd verkeer wordt geleid door groene eilanden en wegmarkeringen. Op het plein dienen twee paviljoens als toegang tot de parking en wachtruimte voor busreizigers. Deze kunnen worden aangevuld met passende commerciële activiteiten.

Onder het plein bevindt zich een 2-laagse parkeergarage voor 260 auto's. Doorgaand verkeer wordt ondergronds afgeleid. Bestemmingsverkeer en lijnbussen delen het plein met voetgangers en fietsers.

Het profiel kan geleidelijk vernauwen richting Graaf van Egmontstraat. Het plein krijgt verblijfskwaliteit door de vleugel aan het OCMW gebouw in te vullen met een horeca functie.



GRAAF VAN EGMONTSTRAAT



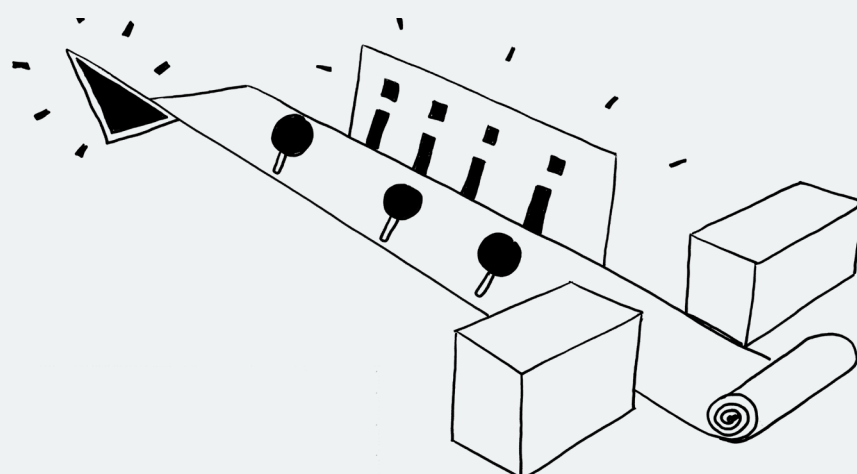
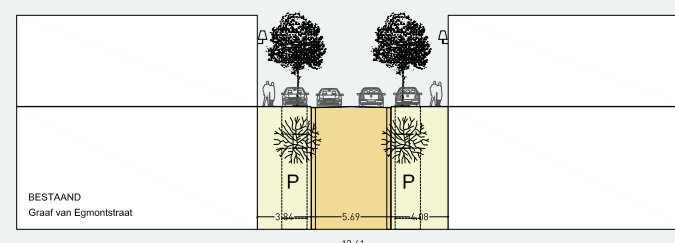
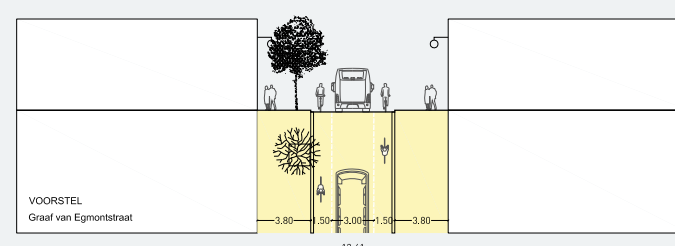
De Graaf van Egmontstraat is de poort naar het winkelwandelgebied. Het combineert een gevarieerd en evenwichtig architectuurpatrimonium met een passend winkelaanbod.

Door het weghalen van de parkeerstroken biedt het trottoir voldoende ruimte om laden en lossen mogelijk te maken. Voor klanten van winkeliers is het mogelijk om ondergronds te parkeren op het Kardinaal Mercierplein.

Er is bewust gekozen voor een asymmetrisch straatprofiel. De bestaande groenstructuur met haagbeuken aan de oostzijde wordt beperkt om de neoclassicistische eenheidsbebouwing te benadrukken. De westkant heeft minder uniforme bebouwing. Hier blijft de bestaande groenstructuur intact.

Het hoekplein met de Oude Brusselsestraat aan de noordzijde heeft potentie om te worden opgewaardeerd. Het is belangrijk het straatprofiel van gevel tot gevel door te trekken.

Om het karakter als modestraat te ondersteunen kan incidenteel worden gewerkt met het plaatsen van straatjuwelen.



VIJFHOEK

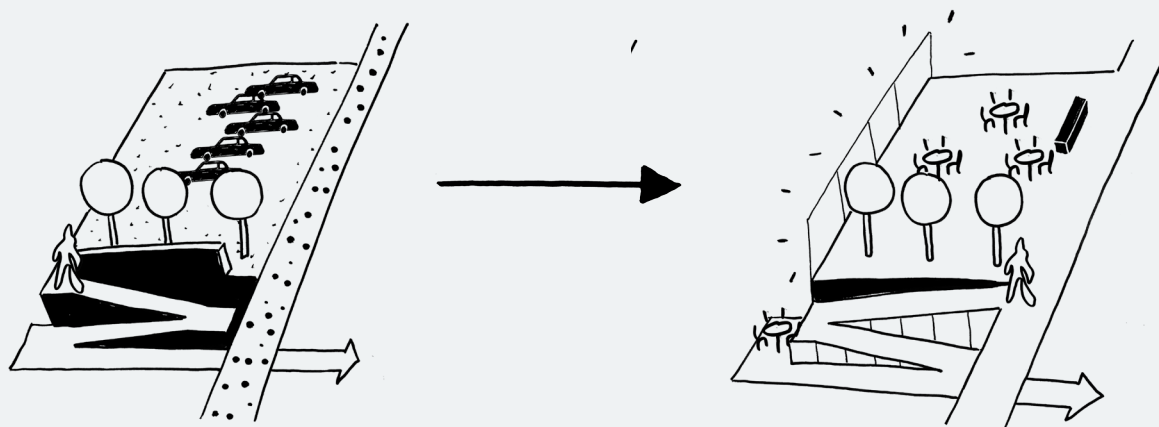
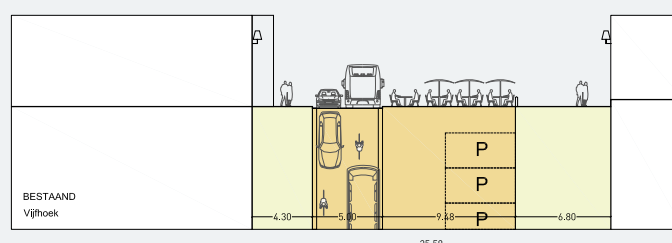
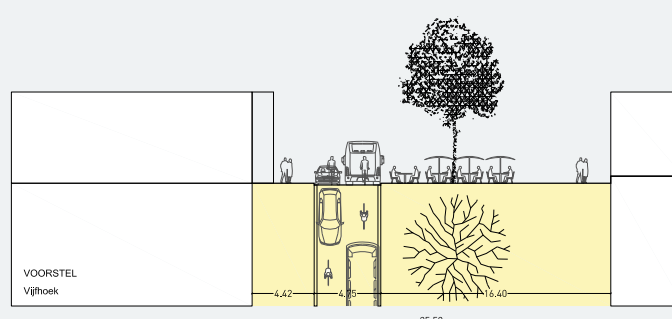


De vijfhoek is een belangrijk scharnierpunt van de stad. Het wordt zo ingericht op het ervaren van reliëf en water. De Vijfhoek wordt een rustpunt halverwege de Centrumas met een gezonde mix tussen betaalde en publieke zitmogelijkheden.

Het plein wordt vrij gemaakt van parkeervakken. Dit maakt ruimte voor de ontwikkeling van horeca-initiatieven aan de oostzijde van het plein.

Een beperkte verkeerstream vanuit de Lange Schipstraat maakt het noodzakelijk voldoende ruimte op de vijfhoek te voorzien om tweerichtingsverkeer toe te laten. Zowel het plein als de brug over de Dijle worden als shared space ingericht.

De relatie tussen plein en het water wordt versterkt door het creëren van een logische en volwaardige toegang tot het Dijlepad. Dit kan worden ondersteund door het creëren van een kleinschalige ontwikkeling aan het water.



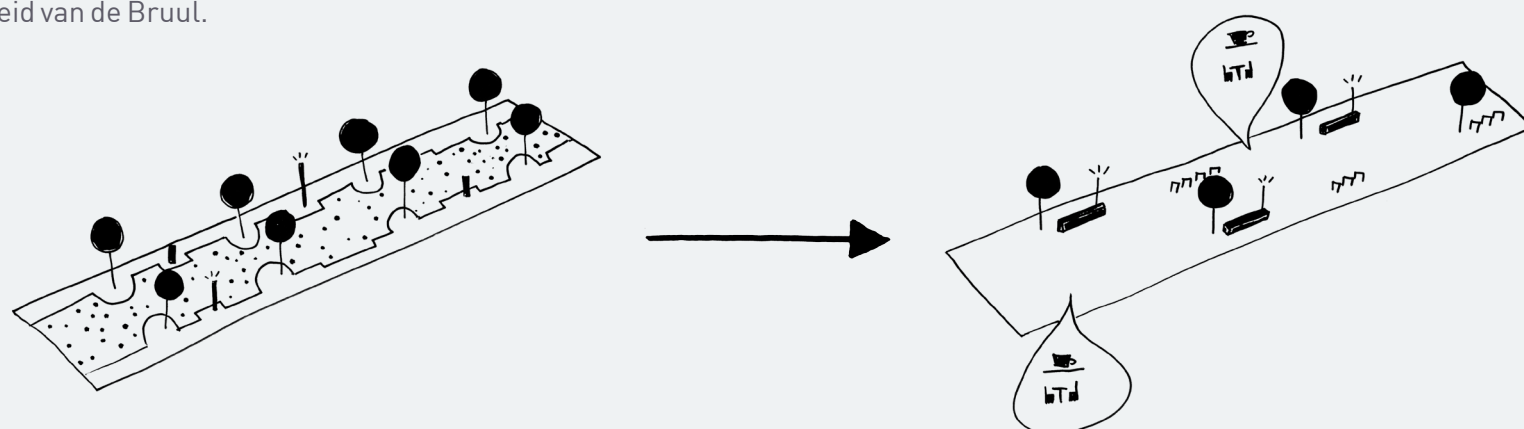
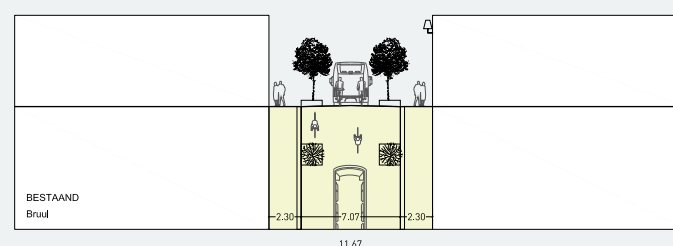
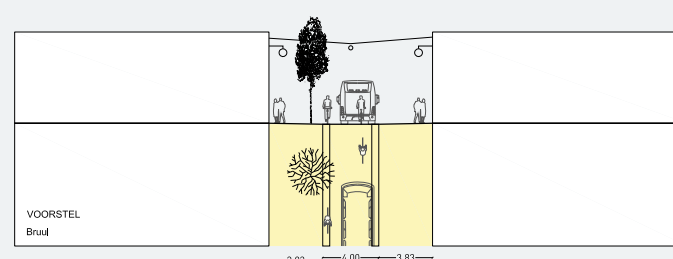
BRUUL



De Bruul heeft als hoofdwinkelstraat baat bij een functionele eenheid. De bestaande vernauwing en het poorteffect van de bomen wordt gereduceerd door het geschrinkt wegnemen van een van de bomenrijen en het selectief plaatsen van straatmeubilair en artefacten.

De regelmaat van de Bruul wordt afgewisseld met zijstraten en verrassende binnenpleinen.

Er wordt een genuanceerd verschil aangebracht tussen de rijbaan en de voetgangerszone waardoor het brede profiel beter tot zijn recht komt. Het profiel laat de uitbating van terrassen toe zonder verstoren van de doorloop. Het stimuleren van meer horeca vergroot de levendigheid van de Bruul.



BOTERMARKT

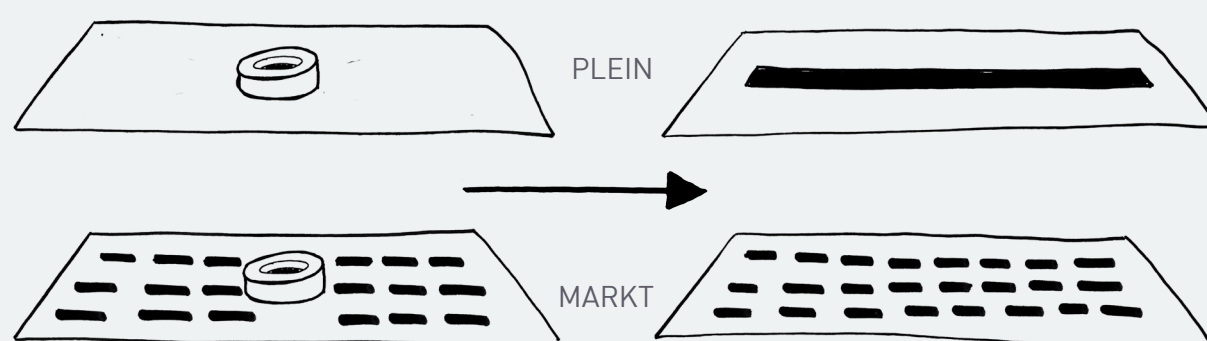
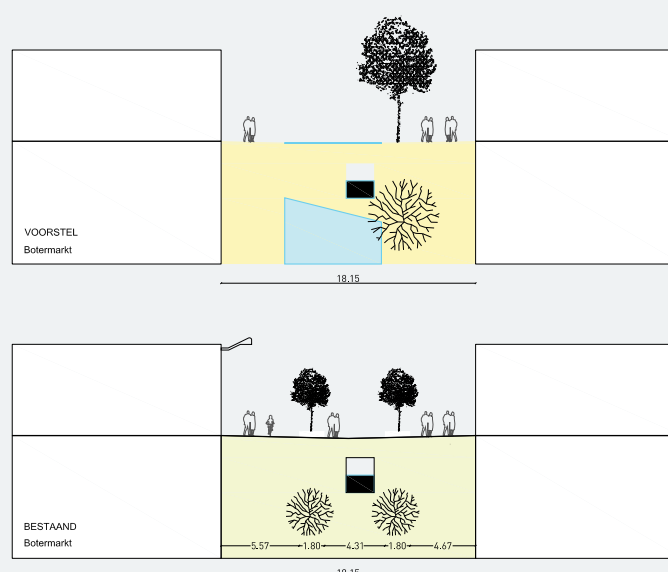


De Botermarkt maakt een verbinding tussen diverse stadskwadranten en nieuwe ontwikkeling Het Clarenhof. Een nieuwe impuls kan de botermarkt terug op de kaart zetten als levendig plein.

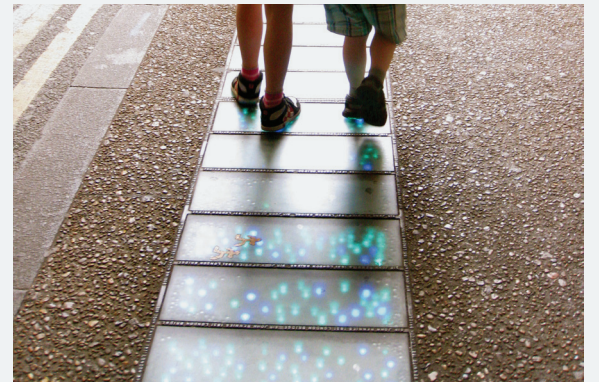
De oplossing die deze inrichtingsschets voorstelt is het creëren van een nivelleerbare afgelijnde waterspiegel. Deze wordt ondergronds gevoed door een waterbuffer en kan bij activiteiten of hevige wind worden leeggepompt. De afbeelding van de vlietenstructuur en de gebruikswaarde als markt- en evenementenplein kunnen naast elkaar blijven bestaan

Waterbouwkundig onderzoek heeft uitgewezen dat het openleggen van de Vliet enkel mogelijk is met ingrijpende werken. Een waterspiegel is een aanzienlijk minder ingrijpende en ecologisch belastende oplossing.

De reflectie van de pleinwand creëert een onverwachte ruimtelijkheid. Tegelijkertijd blijft er voldoende profiel over voor terrassen en passage.



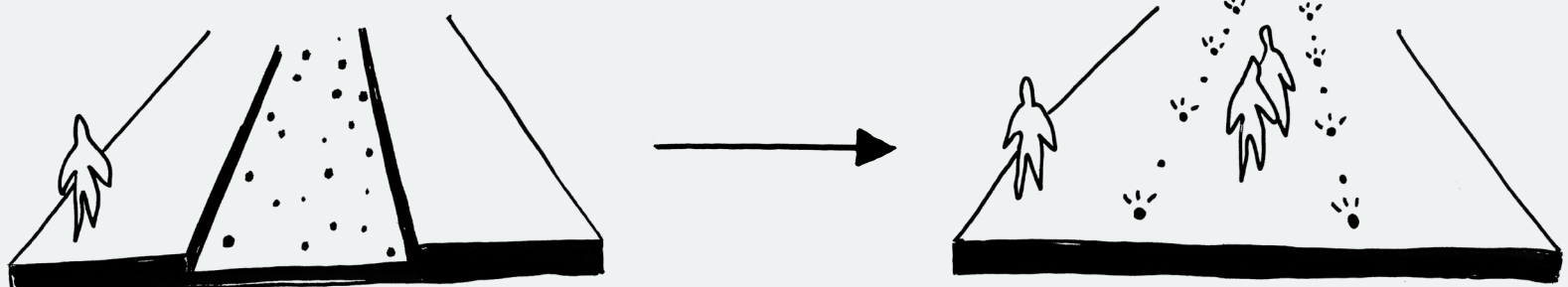
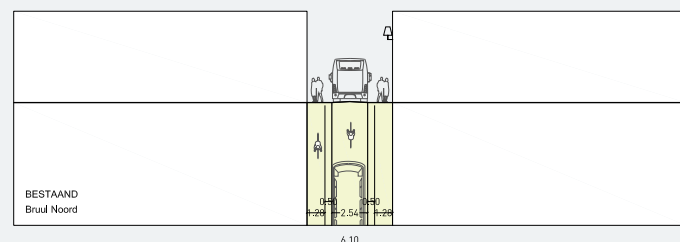
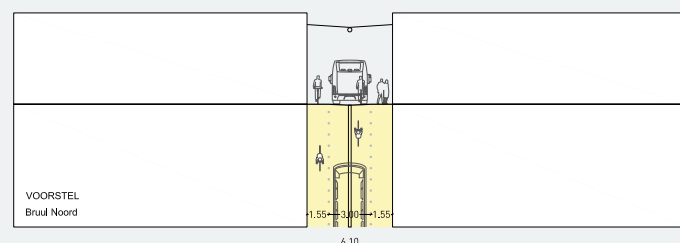
KORTE BRUUL



Binnen het smalle straatprofiel is het onvermijdelijk de vermenging van bus en langzaam verkeer voor lief te nemen.

Oplichtende aanduiding in de bestrating maakt naderend verkeer inzichtelijk. Op de momenten dat er geen verkeer is kan de volledige breedte van de obstakelvrije bestrating door voetgangers en fietsers worden gebruikt.

De beperkte lengte van de Korte Bruul en de nabijheid van twee pleinen maken dit een bevredigende oplossing.



MATERIALEN

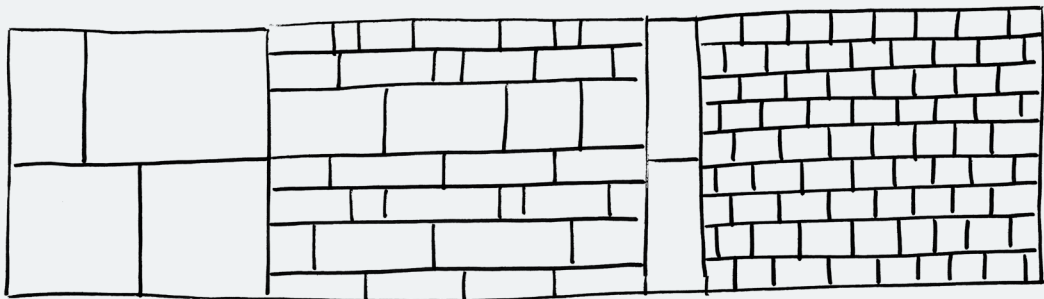


Een grootschalige ingreep als de inrichting van de Centrumas vraagt om de juiste balans tussen een prikkelend en tijdloze inrichting.

De voorgestelde gebruiksmatrix geeft een impressie hoe de voorgestelde materialen kunnen worden ingezet. Er wordt gewerkt met één materiaalfamilie. De korrelgrootte, richting en afwerking varieert afhankelijk van de beloopbaarheid en de nuancering van straatprofielen.

De kleurmelange grijs-geel-bruin geeft in combinatie met de straatartefacten in RAL 7013 een solide en volwassen uitstraling zonder zich in de straatprofielen op te dringen. De Centrumas mag in kleur als materiaal onderscheidend zijn van reguliere winkelwandelstraten.

Loopcomfort en identiteit hebben binnen het ontwerp voorrang op historische patronen en materialen.



PLEIN VOETPAD FIETSPAD BAND RIJBAAN



STRAATARTEFACTEN



STRAATMEUBILAIR

Het basisprincipe gaat uit van eenheid in veelzijdigheid en bestaat uit vijf elementen die afhankelijk van de plek en behoefte afzonderlijk of in combinatie kunnen worden geplaatst.

De elementen worden volledig gekleurd in RAL 7013.

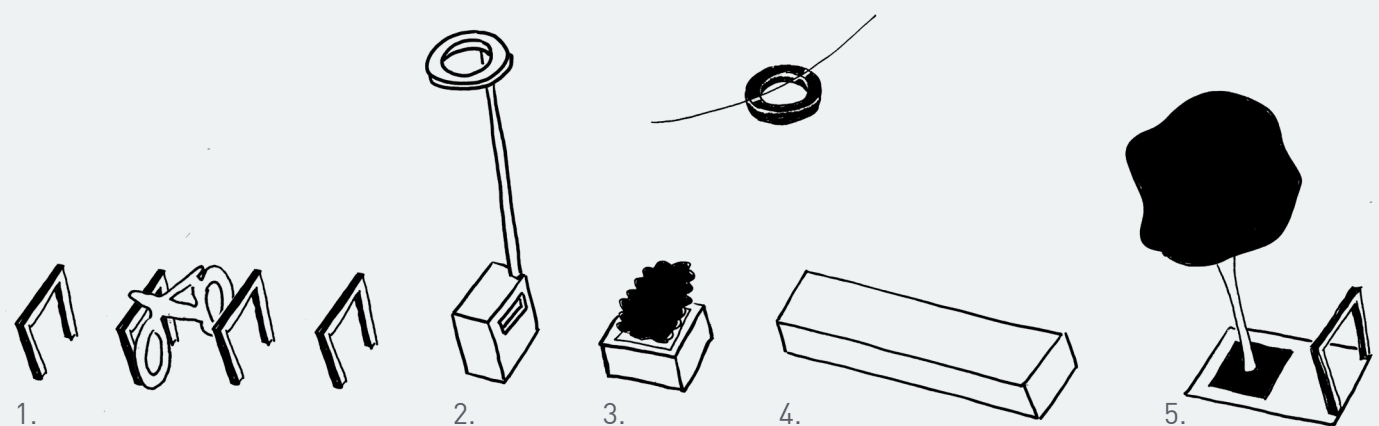
SPECIALS

Specials kunnen binnen het huisstijlboek afwijken in vorm en kleur. Een elementaire vormgeving sluit het beste aan bij de diversiteit van de pleinwanden. Voorbeelden van specials zijn de overkapping van de buswachtruimte, parkingtoegangen en kiosken.

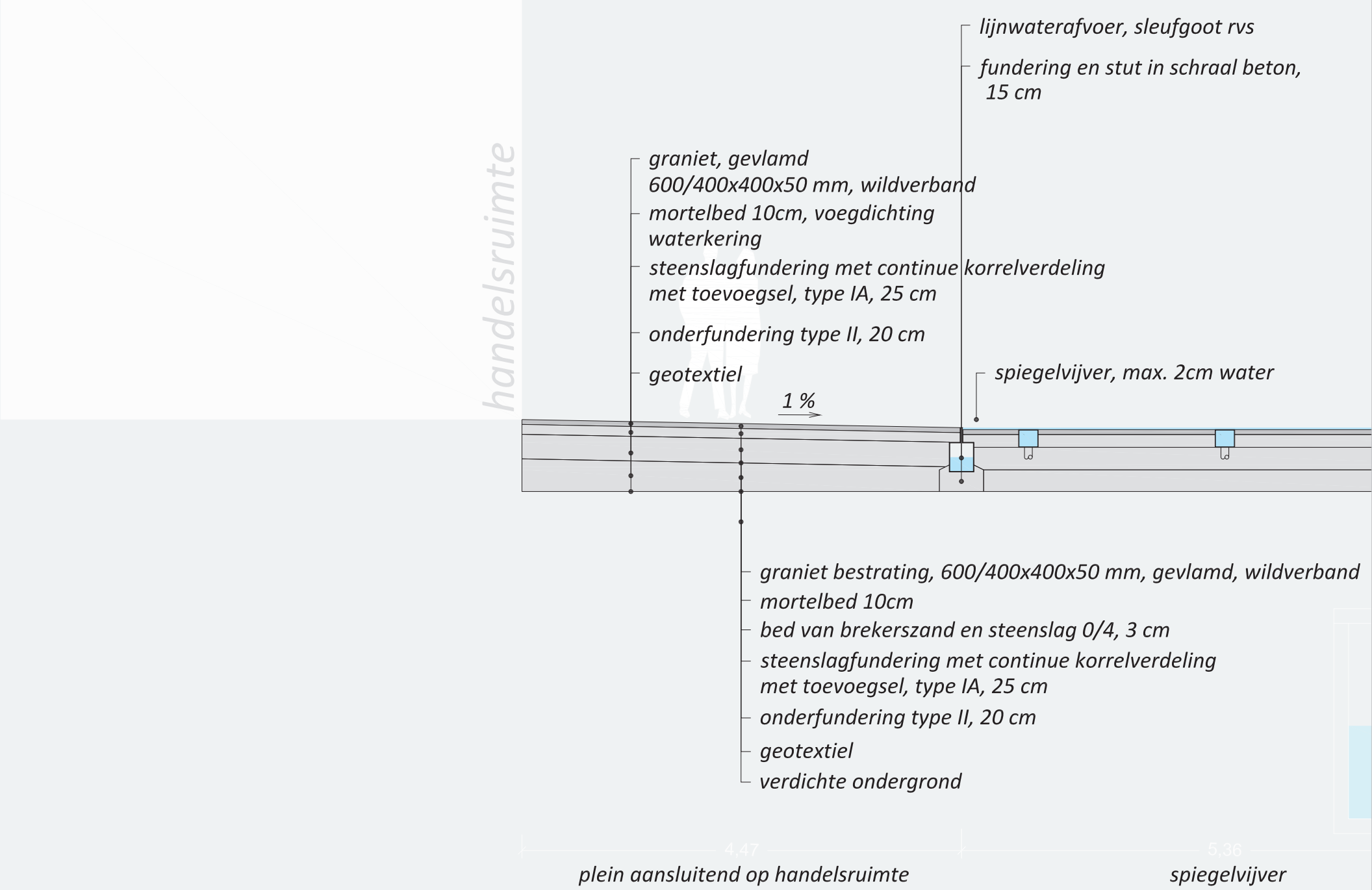
STRAATJUWELEN EN STRAATKUNST

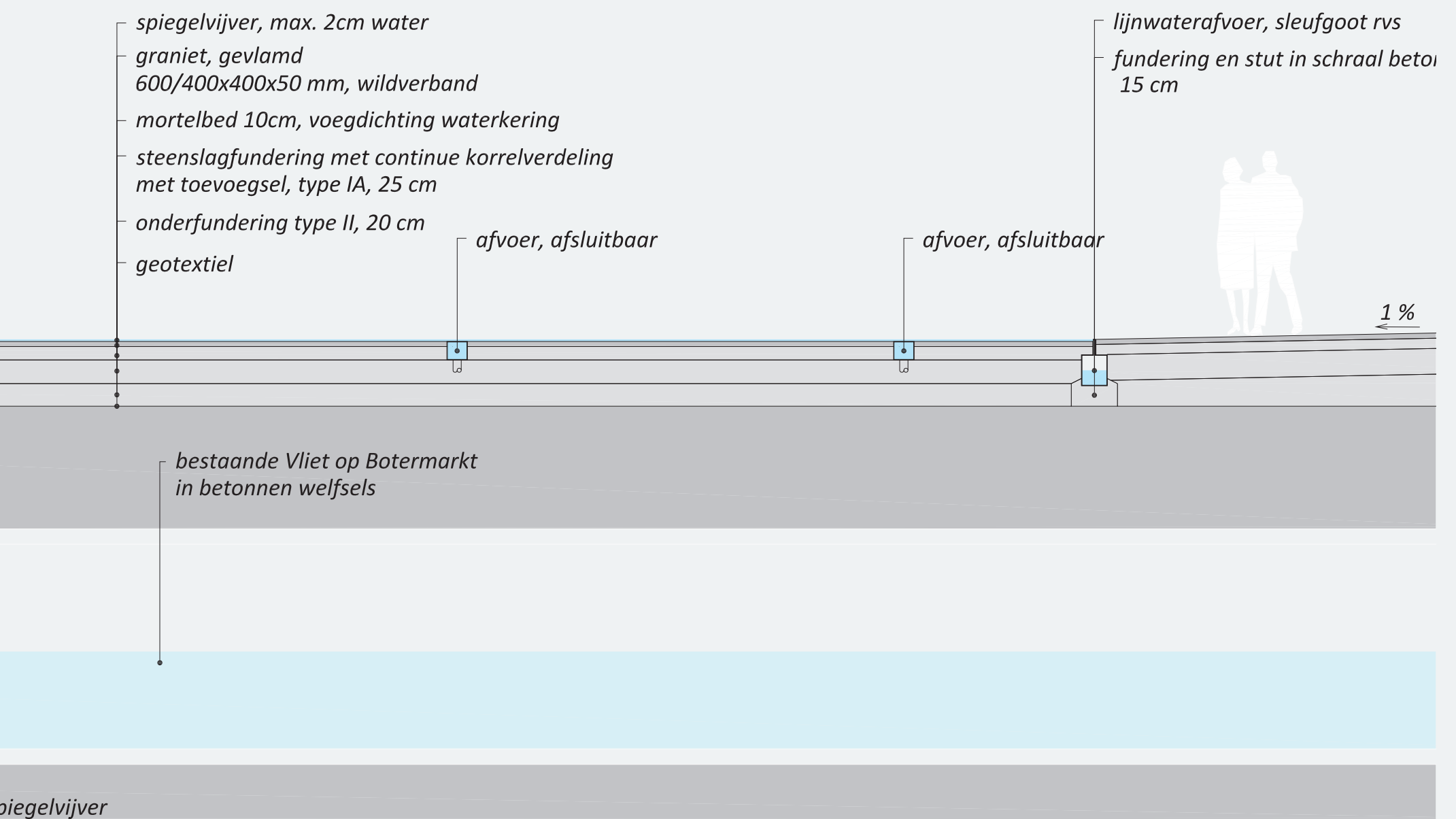
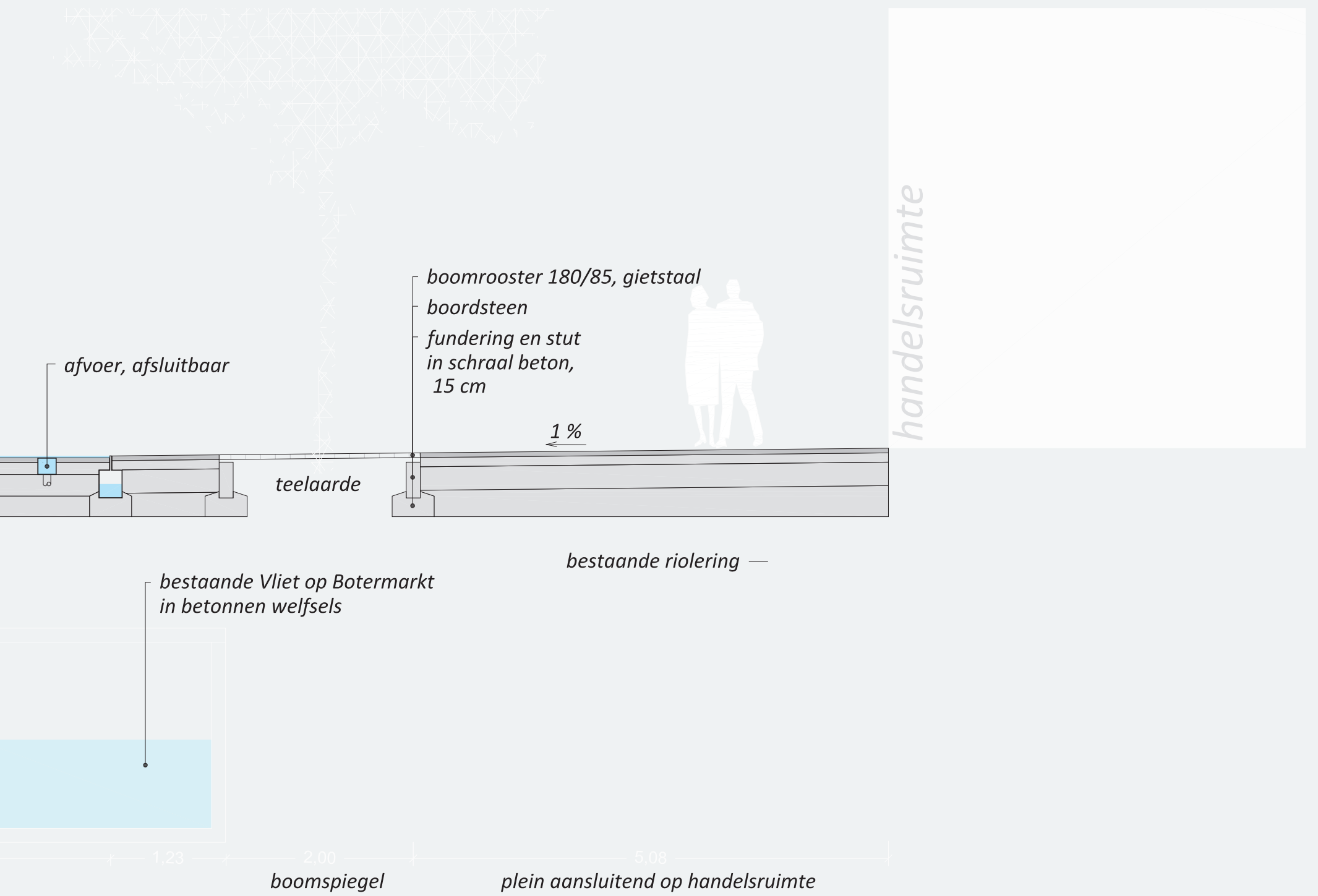
Straatjuwelen en straatkunst Incidenteel kunnen elementen worden toegevoegd om de betekenis van de plek extra aandacht te geven. De conceptuele en artistieke lading geeft een duidelijk onderscheid met de andere objecten.

1. Fietsenrek
2. Pullenbak+lamp
3. Plantenbak
4. Zitelement
5. Boomrooster met fietsenrek



PRINCIPESNEDE BOTERMARKT SCHAAL 1:50





STRUCTUUR & ORGANISATIE

BENADERING

Het is een unieke maar gevoelige opgave om een totaalbeeld van een groot deel van de stad te ontwerpen. Het principe dat we voorstellen – een continuüm als looper voor langzaam verkeer – is buitengewoon eenvoudig maar tegelijkertijd een uitdaging om vol te houden binnen het bestaande ruimtelijk weefsel en infrastructuur. De inpassing op specifieke ruimtelijke situaties zal daarbij veel inspanning vragen van alle betrokken partijen.

Dit ontwerp is de aanzet tot een discussie over de kwaliteit van het openbaar domein. Hoewel we ons bewust zijn van de sterke wisselwerking tussen architectuur en openbare ruimte is er in dit voorstel bewust voor gekozen om de nadruk te leggen op ruimtelijke kwaliteit en terughouden te zijn met architectonische en vormelijke impulsen.

Mechelen laat met deze opgave zien dat het lef heeft om de stad structureel voor te bereiden op de toekomst. We willen als ontwerpers dan ook graag een bijdrage leveren aan deze ambitie.

TEAM

Om de uitdaging op integrale wijze te benaderen zijn er binnen het ontwerpteam verschillende disciplines aanwezig: Een ontwerp bureau voor stedenbouw architectuur en landschap ontwerp en een multidisciplinair studie bureau voor verkeerskunde, waterbouwkunde en communicatie. Beide partijen hebben ruime ervaring de diverse procesonderdelen: visievorming, ontwerp, uitvoering, supervisie, communicatie- en participatietrajecten,...

Een van de voornaamste redenen waarom dit team uitstekend kan samenwerken ligt in de onderlinge interesse en nieuwsgierigheid in elkaars vakgebied. Hoewel elk teamlid vertrekt vanuit zijn eigen kennis en specialisme houden we ervan om tijdens het ontwerpproces ervaringen uit te wisselen. Een ontwerp wordt nooit in stukken verdeeld volgens specialisme maar wordt integraal opgenomen binnen het team.

SPECIFIEK PARTICIPATIETRAJECT

In het verleden hebben wij positieve ervaring opgedaan met het actief participeren met bewoners en gebruikers. Door hen via workshops actief te betrekken bij het ontwerpproces wordt er heel wat terreinkennis toegevoegd aan de visie en kan er beter ingespeeld worden op de wensen en ideeën van de bewoners. Wij onderscheiden 3 niveaus van participatie:

- Algemene vergadering: informatievergadering met plenaire vragenronde
- Gezamenlijk overleg: workshop rond specifiek deelgebied bijvoorbeeld in het kader van een publieke ruimte.
- Afzonderlijk overleg: workshop rond specifiek programmaonderdeel.

Een ingrijpende verandering in de publieke ruimte vraagt om een breed draagvlak bij de gebruikers. Het doel van de participatie is het besef creëren dat de stad een collectief gegeven is. We stellen voor dat dit project een unieke kans is voor iedere Mechelaar om actief mee te denken over de toekomst en kwaliteit van van zijn of haar stad: Het beoogde resultaat is dat belanghebbenden begrip en enthousiasme kweken voor de grote veranderingen die in hun omgeving zullen plaatsvinden.

Het succes van een breed draagvlak is een proactieve houding van bestuur en ontwerpers ten aanzien van participatie. Het voorstel is om in te zetten een aantal sporen om een zo groot mogelijke groep Mechelaars te voor dit project warm te maken:

- 1.Gebruik van sociale media, - Van online informatie tot bijvoorbeeld een interactieve game waarin de gebruiker zelf ontwerpkeuzes kan maken. Discussies op diverse internetfora kunnen een belangrijk draagvlak creëren voor ontwerpbeslissingen.
2. Een meer traditionele verspreiding van een nieuwsbrief en communicatie door lokale media.
3. Het tijdelijke installeren van een informatiepaviljoen waar de projectvoorstellen worden gepresenteerd en toegelicht (botermarkt, vijfhoek, weekmarkt)
- 4.Proactieve presentaties bij middenstandsvergaderingen, scholen en openbare bijeenkomsten.

Het team hecht veel belang van duidelijke communicatiemiddelen zoals 3D visualisaties, Virtual Reality modellen en het inzetten van onze interne communicatie-expertise om een duidelijke en eenduidige boodschap over te brengen. De resultaten van de projectgroep en gebruikersparticipatie worden gebundeld in de projectnota.

PLANNING

Via onderstaande tabel geven we een grafische voorstelling van de projectplanning en een indicatief voorstel voor het overleg en de participatie.

Timing & fasering Werkproces heraanleg Centrumas Mechelen

OPSTART en SYNTHESE / INWERKINGSTELLING	
DEELPROJECTEN	DEELPROJECTEN
	D.1 CONCIENCESTRAAT: ontwerp, opmaak dossier vergunningsaanvraag en uitvoeringsdossier
	D.2 KARDINAAL MERCIERPLEIN: ontwerp, opmaak dossier vergunningsaanvraag en uitvoeringsdossier
	D.3 GRAAF van EGMONTSTRAAT: ontwerp, opmaak dossier vergunningsaanvraag en uitvoeringsdossier
	D.4 VIJFHOEK: ontwerp, opmaak dossier vergunningsaanvraag en uitvoeringsdossier
	D.5 BRUUL: ontwerp, opmaak dossier vergunningsaanvraag en uitvoeringsdossier
	D.6 BOTERMARKT: ontwerp, opmaak dossier vergunningsaanvraag en uitvoeringsdossier
COMMUNICATIE	
COMMUNICATIE	1 Intern overleg Opdrachtgever (werk / stuurgroep)
	2 Extern overleg (nuts,
	3 College van Burgermeester en Schepenen (CBS)
	4 Gecoro
	5 Participatie bewoners & gebruikers

Inwerkingstelling											
Ontwerp											

PROJECTVERLOOP

Het ontwerp- en uitvoeringsproces wordt opgedeeld in een aantal opeenvolgende fases. Er is een constante dialoog tussen technische en esthetische ontwerpkwesities. De fasedocumenten markeren de afwerking van een fase. We stellen voor in de projectplanning harde overgangen tussen de projectfases te vermijden en zachte overgangen na te streven.

1.INVENTARISATIE BESTAANDE TOESTAND

Deze fase bestaat uit een Kick-off meeting en het samenstellen van de projectgroep. De organisatiestructuur, overlegstructuur, methodologie en timing worden besproken. Inventarisatie van de topografie, parkeermogelijkheden en bestaande nutsleidingen. De inventarisatie is belangrijke voeding van de startnota.

2.STARTNOTA

De startnota schetst op welke wijze de ambities van het voorontwerp geconcretiseerd kunnen worden. Dit visiedocument komt voort uit de ontwerpvisie, de inventaristatie en komt tot stand met behulp van een traject met overlegondes. De startnota wordt gebruikt als vertrekpunt van het communicatietraject met de belanghebbenden.

3.VOORONTWERP - PROJECTNOTA

De conceptueel gemaakte keuzes worden nu verder uitgewerkt en uitgediept. Technische en economische haalbaarheid van voorstellen wordt getoetst. Samen komen ze tot een kwaliteitsvolle inrichting van de publieke ruimte Een analyse van de impact van de werken - fasering en integratie met andere projecten – wordt gemaakt. Het voorontwerp van de riolering wordt in deze fase geïntegreerd in het project. De projectnota wordt gebruikt als vertrekpunt van het communicatietraject met de belanghebbenden, nutsmaatschappijen en vergunningverleners

4.ONTWERP & EINDDOCUMENT

In deze fase wordt de voorgaande informatie versmolten tot een weloverwogen en gecoördineerd ontwerp : hierbij wordt het voorontwerp technisch verder verfijnd en aangepast rekening houdend met de ingediende adviezen en eventuele tussentijdse evoluties. Doelstelling is om een uitvoerbaar technisch dossier samen te stellen. Een gedetailleerde kostenraming, meestaat, bijzonder bestek en veiligheidsdocumenten worden opgemaakt. Er wordt overleg gevoerd met de verschillende nutsmaatschappijen over eventueel nodige aanpassingswerken. Het einddocument geeft een kwalitatieve en kwantitatieve beschrijving van de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor de algemene visie en de deelprojecten. Het is op hoofdlijnen opgebouwd uit volgende hoofdstukken:

- a. Algemene situering: aanleiding, historiek, doelstelling, proces, afbakening studiegebied, kaders en randvoorwaarden
- b. Bestaande toestand: inventarisatie en analyse
- c. Visie op de Centrumas
- d. Deelprojecten
- e. Beeldkwaliteitplan
- f. Verlichtingsplan
- g. Faseringsvoorstel en timing
- h. Kostenraming

Het einddocument dient als basis voor de aanbesteding- en uitvoeringsfase

5.AANBESTEDINGSDOSSIER

Het aanbestedingsdossier dit dossier is een verdere verfijning en actualisatie van het gecoördineerde ontwerp. Aanvullende studies zoals veiligheidsdocumenten, technisch verslag (bodembeheer), fasering en wegomleggingen worden in deze fase aan het dossier toegevoegd.

6.UITVOERINGSDOSSIER

Vorbereiding van de werf: naast de nodige start- en overlegvergaderingen i.v.m. de werffase, wordt hierbij ook een proevenprogramma opgesteld. Coördinatie en supervisie van zowel esthetische als technische aspecten omvat onder meer werfvergaderingen en het bijhouden en onderzoeken van alle technische en administratieve documenten i.v.m. het werfverloop. Tenslotte wordt er in deze fase veel belang gehecht aan de financiële opvolging, veiligheidscoördinatie, eindafrekening en nazicht van het as-built dossier.

