

inschrijving **001010C**

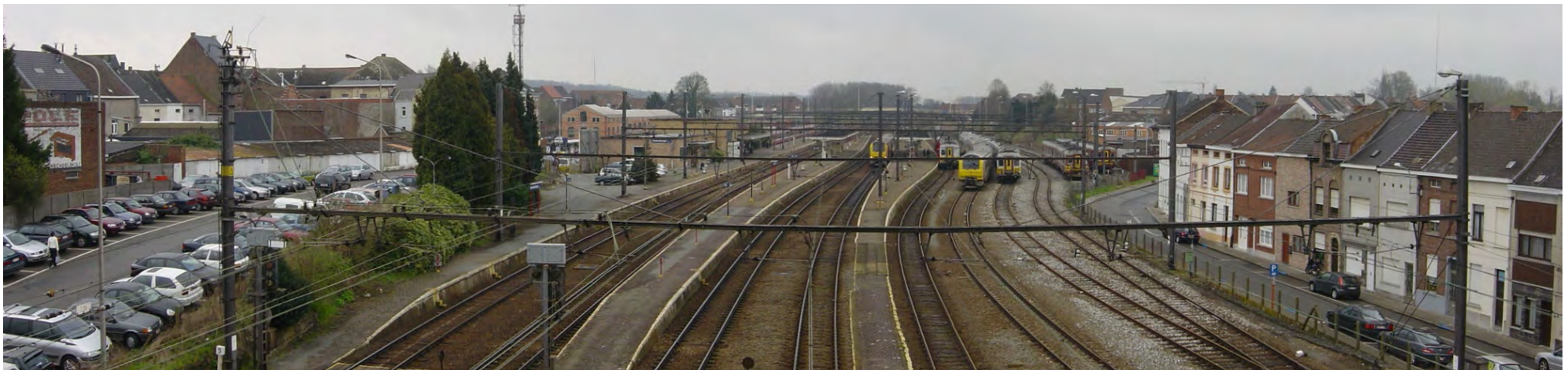
Stad Geraardsbergen

STADSONTWERP STATIONSOMGEVING GERAARDSBERGEN

Volledige studieopdracht voor
de opmaak van een stedenbouwkundig ontwerp voor het gebied
Ezelberg – Vooruitzichtstraat
in functie van de parkeerproblematiek en de realisatie van gefaseerde
woonprojecten te Geraardsbergen

PROJECTVOORSTEL

09.05.2006



OPEN OPROEP

STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

oo1010c

INHOUD

1	LEZING VAN HET GEBIED
2	STEDELIJKE STRUCTUUR
3	KRIJTLIJNEN VOOR DE STATIONSOMGEVING
4	HET STATIONSPLEIN
5	HET BUSSTATION
6	HET NIEUWE STADHUIS
7	BOUWBLOK GOEDEVRUWESTRAAT
8	KOPGEBOUW GROTEWEG
9	AFWERKING BOUWBLOK ADAMSTRAAT
10	LANDING VAN DE BRUG AAN STADSZIJDE
11	WOONWIJK VOORUITZICHTSTRAAT
12	OVERZICHTSPLAN
13	KUNST IN DE PUBLIEKE RUIMTE
14	STATUUT VAN HET STADSONTWERP
15	AANPAK VAN HET PLANPROCES
16	BENADERING VAN DE OPDRACHT
17	RAMING ERELOON

OPEN OPROEP

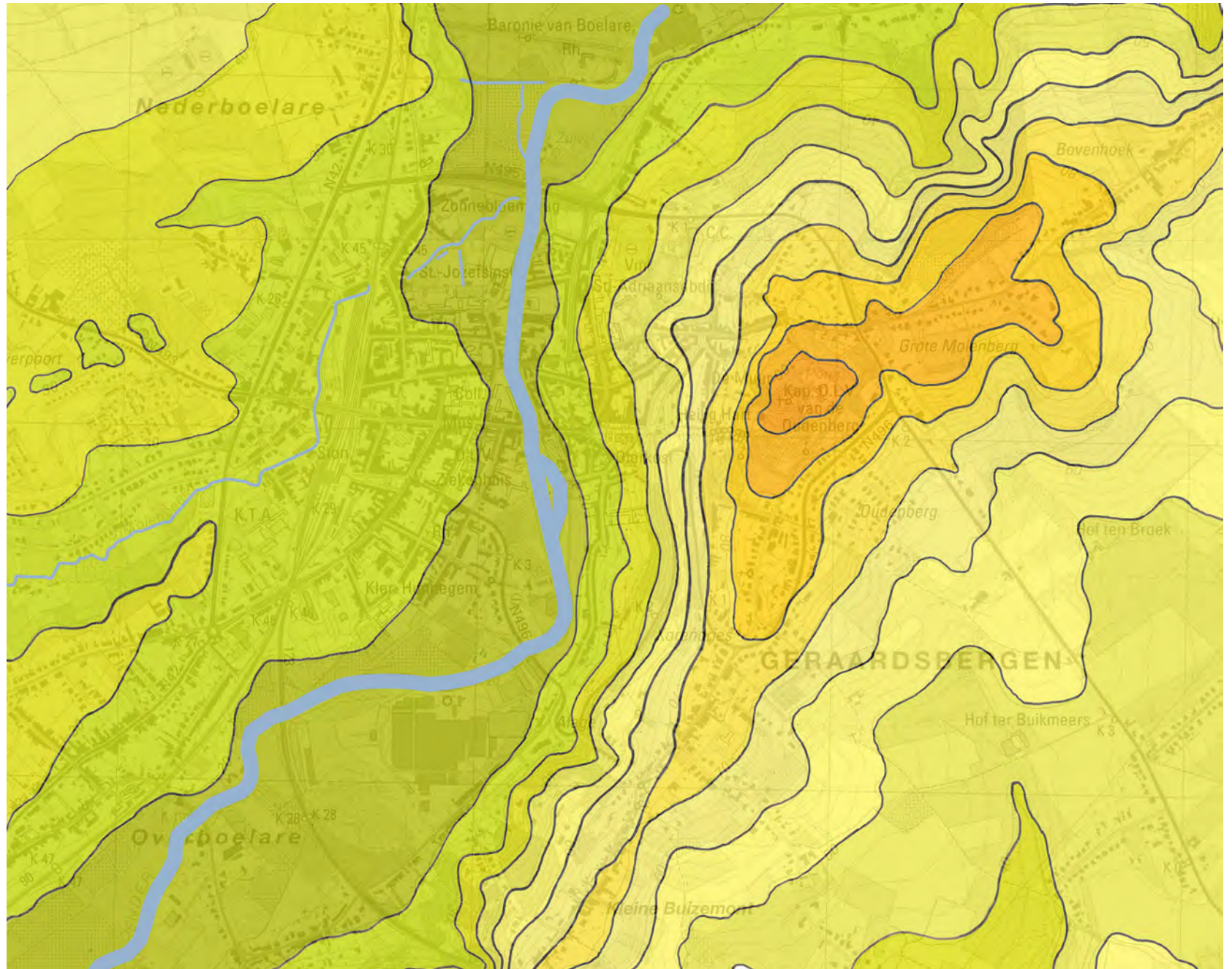
STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

oo1010c

1 LEZING VAN HET GEBIED

- *Reliëf*

De geomorfologie is onmiskenbaar een dominante factor geweest in de ruimtelijke ontwikkeling van Geraardsbergen. Tot op vandaag stuurt het reliëf de wijze waarop de stad groeit. Ten oosten van de Dender is de heuvelflank veel steiler dan ten westen.



OPEN OPROEP

STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

oo1010c

- *Historische stad*

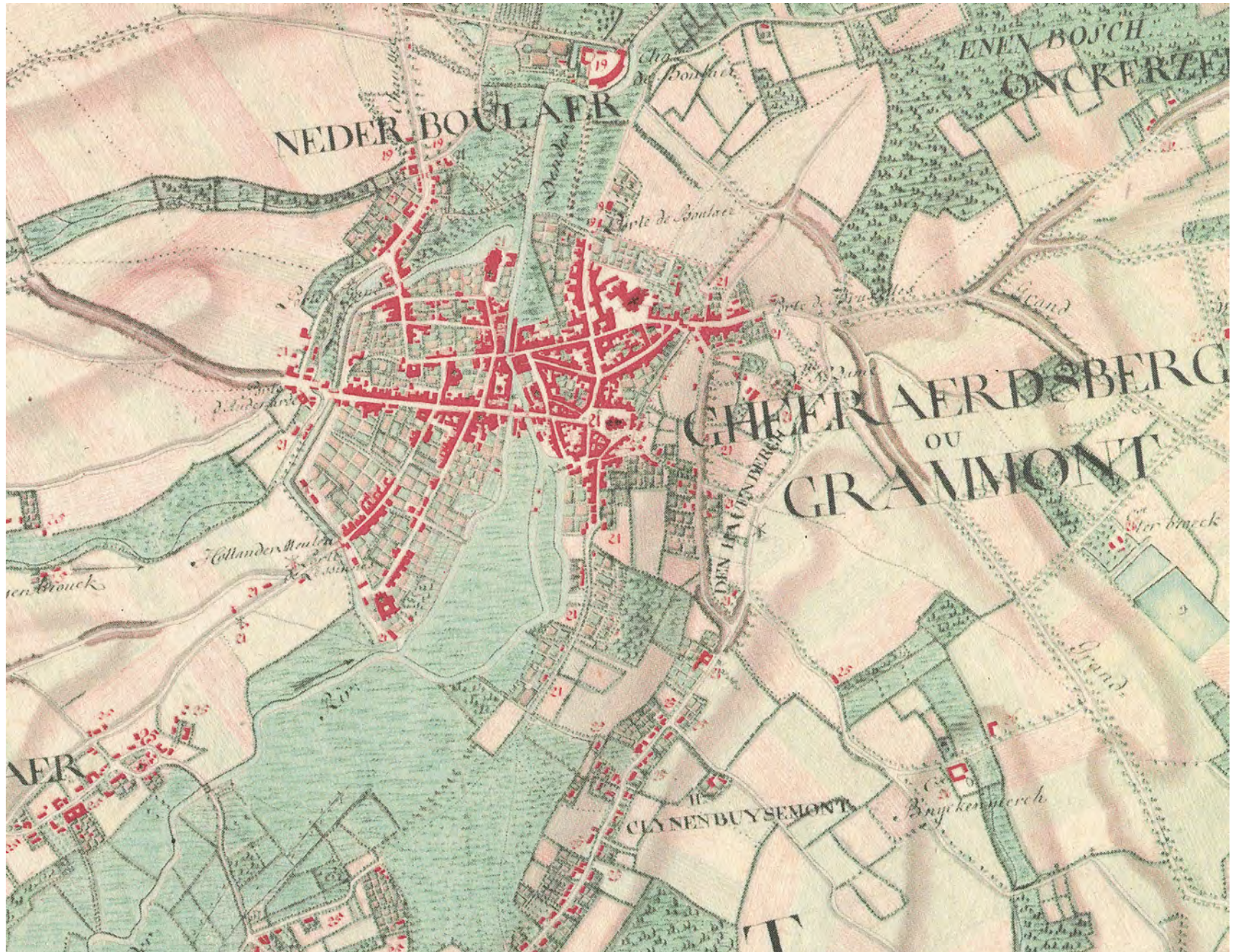
Dit verschil in reliëf heeft aanleiding gegeven tot een gedifferentieerd stedelijk patroon (zie Ferrariskaart).

Ten oosten is de concentrische groei rond het Marktplaats beperkt gebleven tot de oppervlakte tussen steilrand en rivier.

Ten westen is de stad gegroeid uit de versterking van het landbouwraster, dat zich parallel aan en loodrecht op de rivier heeft ontwikkeld.

De sterke figuur van de kaarsrechte Oudenaardsestraat, opgespannen tussen Markt en Oudenaardsepoort, bindt beide stadshelften.

De Molenbeek, vandaag verscholen achter de Vooruitzichtstraat, bepaalde mee de ligging van de westelijke Vesten.



OPEN OPROEP

STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

oo1010c

- *Sporenbundel*

De sporenbundel kwam langs de westzijde van de stad te liggen, waar zowel de steile heuvel als de natte Dendervallei konden ontweken worden. De intussen geslechte vesten boden de nodige plaats voor de "doortocht" door de stad.

De inplanting van het station gebeurde niet ter hoogte van de overweg van de Oudenaardsestraat (nochtans een logische plek). Wellicht om onteigeningen te voorkomen, kwam het station terecht op een open plek ten zuiden van de overweg.

Dit gaf aanleiding tot de ontwikkeling van het Stationsplein, als verbinding tussen het station en de Lessensestraat.

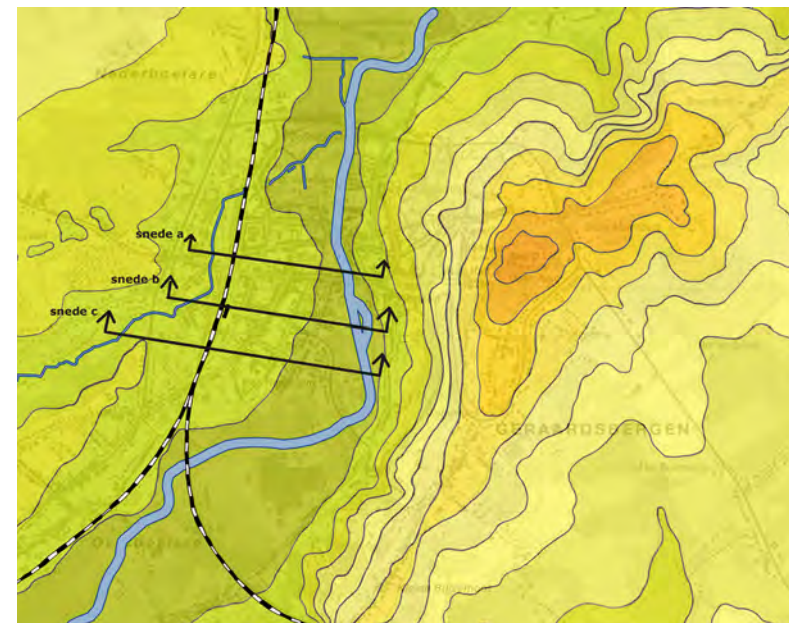
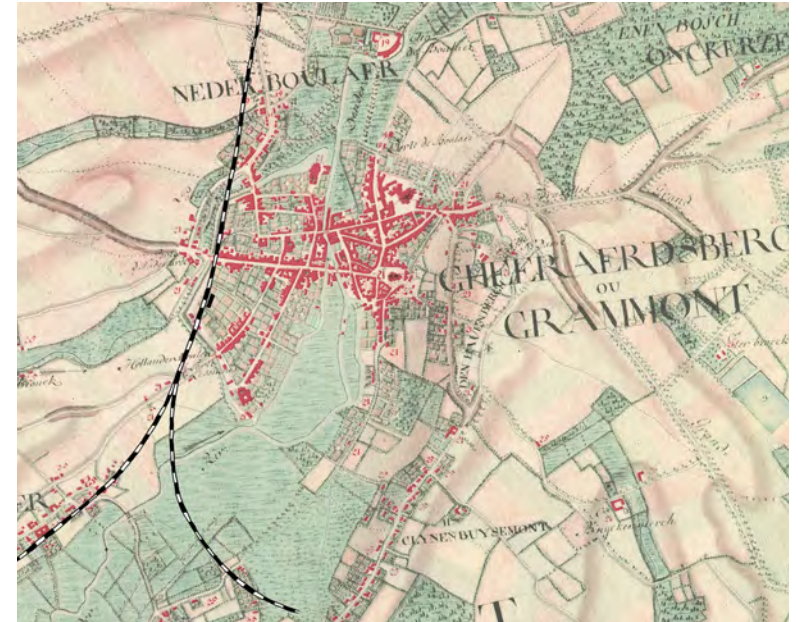
a) snede Noord - Vooruitzichtstraat



b) snede station



c) snede Zuid - Goedevrouwestraat



OPEN OPROEP

STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

0010100

- ***Nieuwe verkeersstructuur***

Ter ontlasting van de historische trace's, werden nieuwe infrastructuur als bypass aangelegd. Deze nieuwe infrastructuur werden, opnieuw om onteigeningen te voorkomen, zoveel mogelijk in onbebouwd landbouwgebied gelegd.

De huidige Astridlaan ontlastte de historische route langs de linkeroever van de Dender. De straat werd parallel aan de sporen aangelegd, ten westen van de Oudenaardsepoort.

De huidige Zonnebloemstraat werd een alternatief voor het oost-west verkeer dwars door de stad. Het traject vertrok vanaf de oude Brusselsepoort, koos de minst steile route de heuvel af en doorkruiste de Dendervallei tussen Nederboelare en de Baronie van Boelare.

Ten zuiden werden bestaande straten geschakeld tot een verbinding tussen de Groteweg en de Edingseweg. Daarmee is een ad hoc ringweg ontstaan, die door zijn gabariet, bochtig tracé en hellingsgraad niet optimaal voor doorgaand verkeer functioneert.

- ***Stedelijk patroon***

Het huidige stedelijk patroon wordt nog steeds gedomineerd door het historische stratenpatroon langs beide oevers van de Dender.

De nieuwe verkeersstructuren zorgden voor een totaal nieuw bereikbaarheidsprofiel voor wegverkeer en hebben de stedelijke ontwikkeling rondom de oude stad sterk in de hand gewerkt.

Vooraf tussen de sporen en de Astridlaan was deze ontwikkeling intensief, evenwel niet gebaseerd op een historische structuur. Zowel de publieke ruimte als de

bebouwing hebben daardoor een perifeer karakter gekregen.

Dit resulteert in de driedeling van wat vandaag als de stad Geraardsbergen wordt gepercipieerd. De Dender scheidt twee historische stadsdelen van elkaar. De sporenbundel scheidt de historische stad van de voorstad.

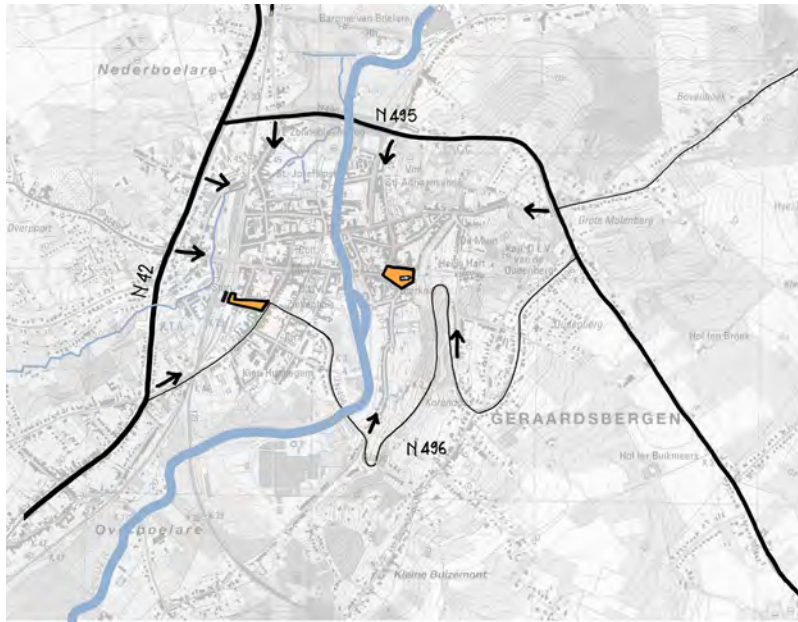
- ***Onafgewerkt weefsel langs sporen***

Deze ontwikkeling verklaart in essentie waarom de beide verstedelijkte zijden van de sporenbundel in Geraardsbergen een totaal verschillende structuur hebben, hoewel ze qua voorkomen (achterkanten, onbestemde ruimte, ...) toch op elkaar lijken.

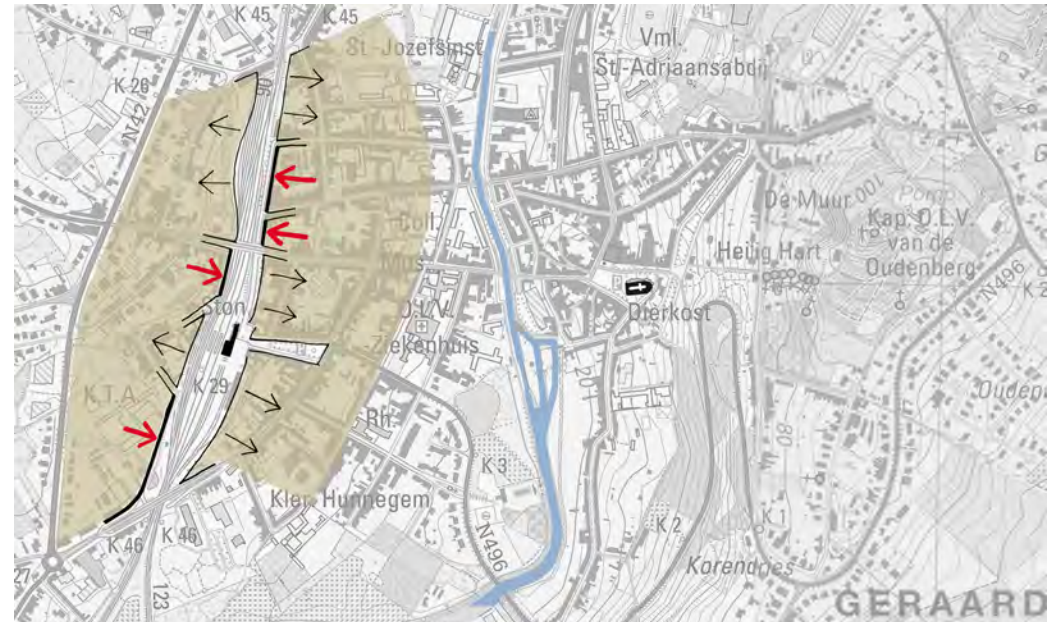
- ***Groenstructuur***

De historische ontwikkeling van de stad heeft de oorspronkelijke groenstructuur, die volledig op het reliëf geënt was, sterk aangetast.

In het oosten heeft de groene steilrand min of meer zijn karakter kunnen behouden. Centraal zijn delen van het oeverlandschap van de Dender nog onbebouwd gebleven. Ten oosten hebben perifere ontwikkelingen de landbouwstructuur fel aangetast. De groei van de voorstad heeft bovendien de relatie tussen de landbouwstructuur en de valleistructuur doorbroken.



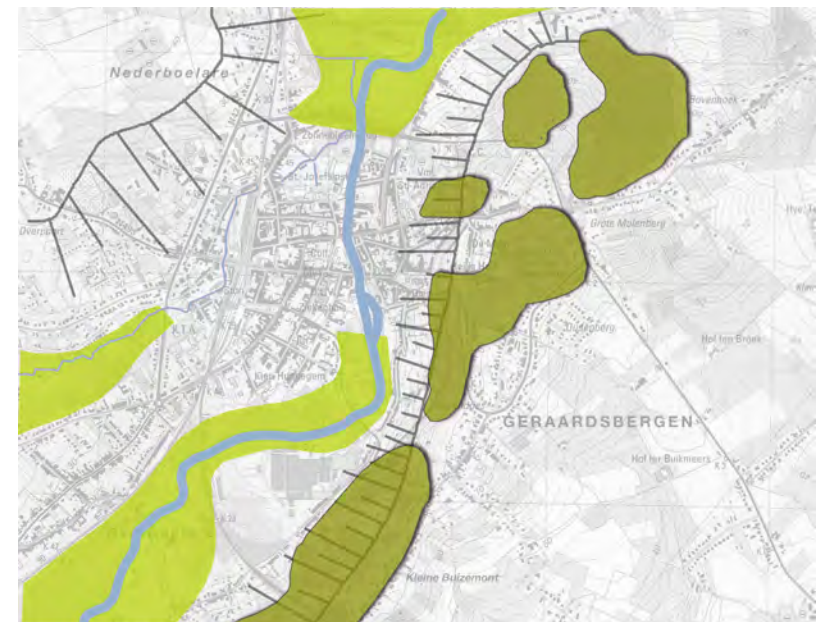
nieuwe verkeersstructuur



onafgewerkt weefsel langs de sporen



stedelijk patroon



groenstructuur

OPEN OPROEP

STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

001010c

- ***Stedelijke as ?***

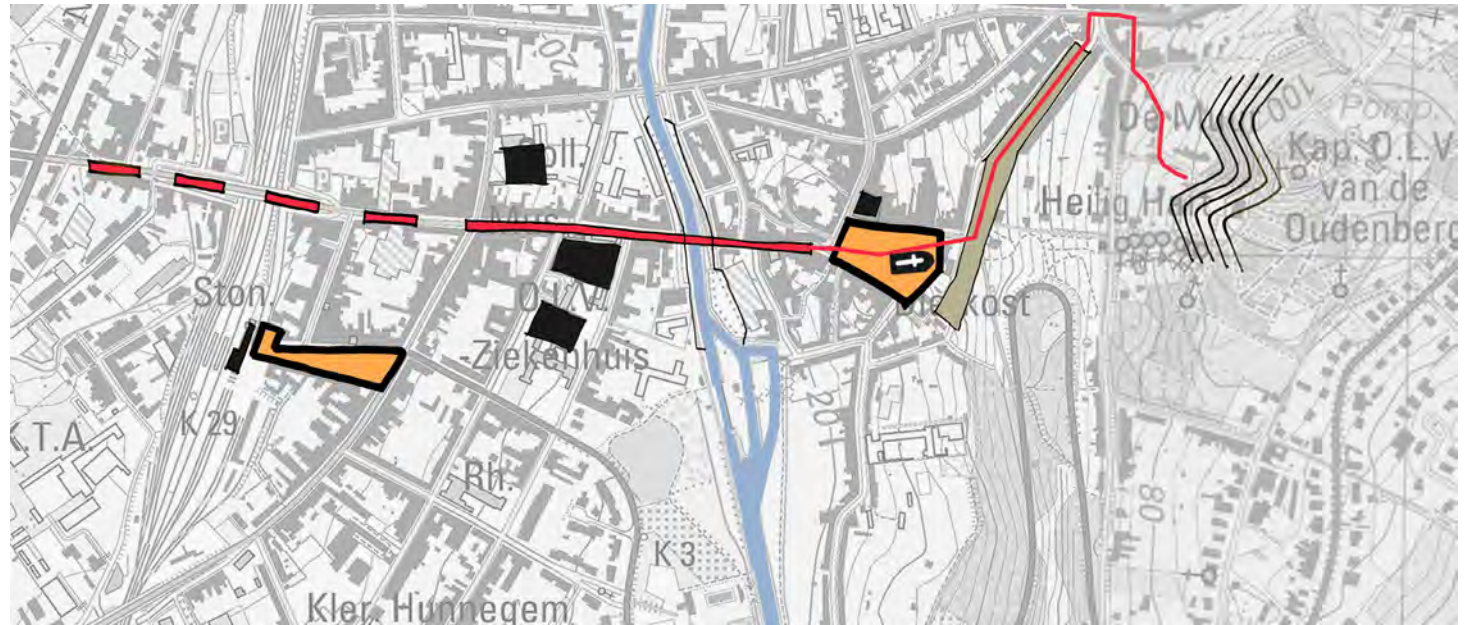
Het voorgaande verklaart de schijnbare anomalie in de structuur van Geraardsbergen. De centrale oost-west as is nog dominant aanwezig, maar is door het gedeeltelijke verlies van zijn ontsluitingsfunctie ten westen van de Lessingsestraat beginnen te verwateren. Het onbestemde karakter van de ruimte rond het viaduct over de sporen is hiervan een bevestiging.

Het Stationsplein is letterlijk en figuurlijk naast de stedelijke oost-west as blijven liggen en heeft niet volledig van de stedelijke dynamiek kunnen profiteren.

- ***Stedelijke pleinen***

Nochtans is het Stationsplein, naast het historische Marktplain op de rechteroever, het enige volwaardige stedelijke plein in de stad.

Hoewel het Stationsplein en zijn omgeving niet dezelfde dynamiek uitstralen, biedt het toch het potentieel om een sterke tegenhanger voor het Marktplain te vormen.



stedelijke as ?



stedelijke pleinen

OPEN OPROEP

STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

0010100





OPEN OPROEP

STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

0010100

2 STEDELIJKE STRUCTUUR

Het voorgestelde stadsontwerp vertrekt van drie structuurbepalende uitgangspunten.

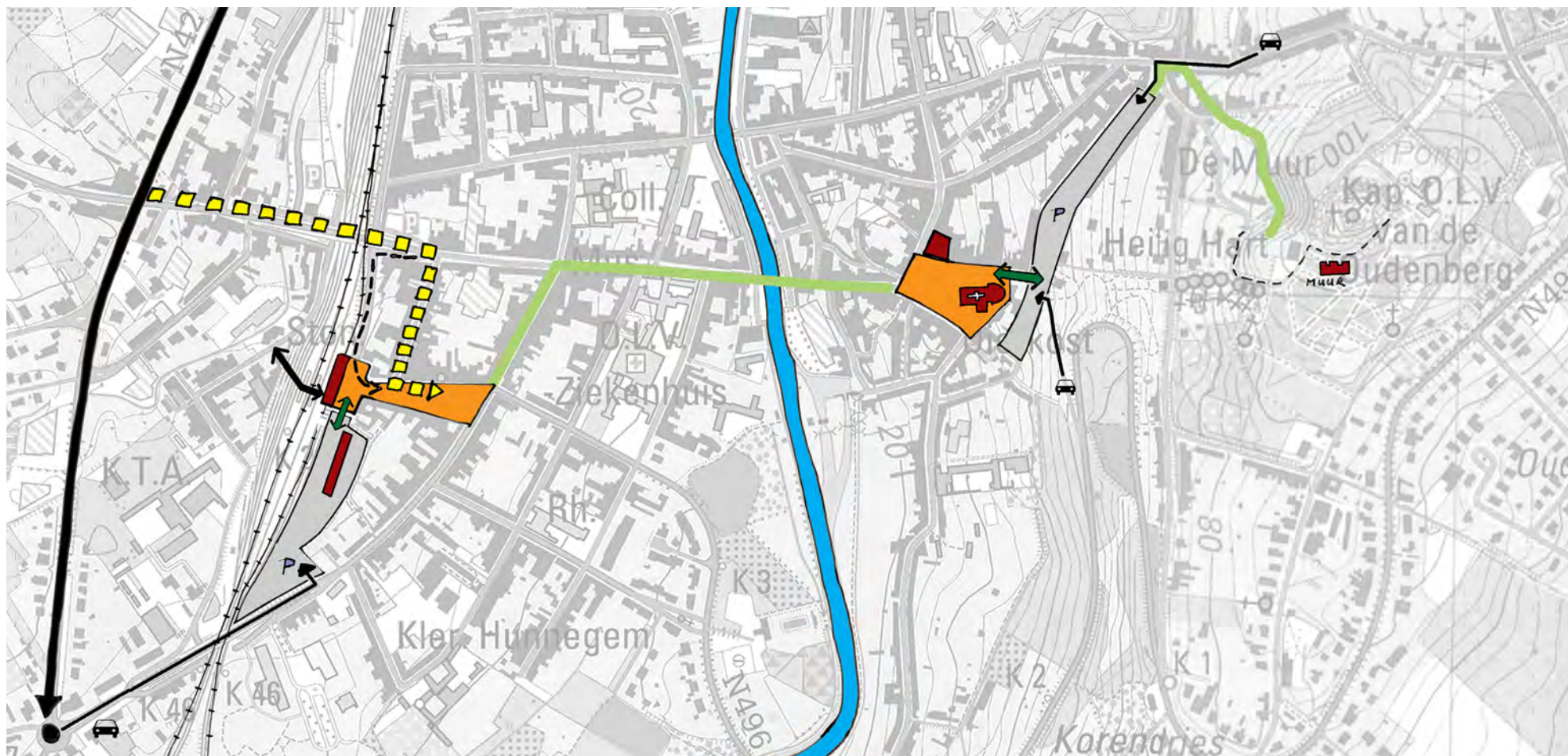
a Een stedelijke as van plein tot plein

Het Stationsplein kan uitgroeien tot een tweede stedelijk plein met hoge verblijfskwaliteit, naast de Markt. Via de Lessensestraat kan het Stationsplein aansluiten op de historische oost-west as. Dit ligt in de lijn van de feitelijke ontwikkeling, waarbij het handelsapparaat van de Lessensestraat sterker lijkt dan dat van de Oudenaardsestraat.

Succesbepalende factor voor de stedelijke as tussen beide pleinen is een verkeersluw karakter. Slechts dan zullen voetgangers geneigd zijn om prioritair voor dit traject te kiezen. Een verdere versterking van het handelsapparaat langs deze as zal hier zeker uit volgen.

De pleinen zijn wel de “trekkers” aan de beide zijden van de as, maar zeker niet de eindpunten.

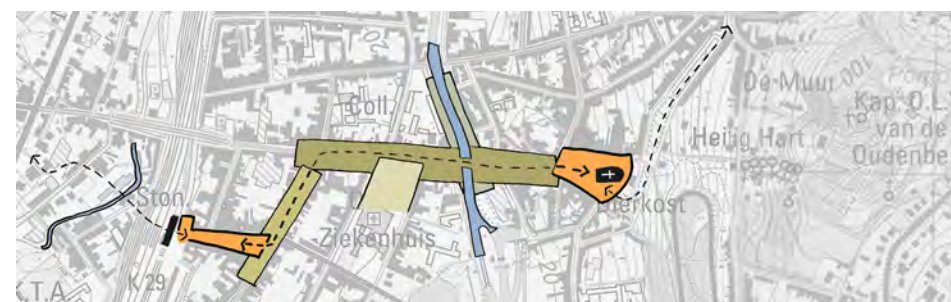
Telkens sluit een (geplande) parking aan op een plein: de pendelparking aan het Stationsplein, de Vesten aan de Markt. Bovendien vertrekt vanaf elk plein een nieuwe, belangrijke voetgangersroute: de Muur van Geraardsbergen vanaf het Marktpllein, de spooronderdoorgang vanaf het Stationsplein naar het westen van de stad.



stedelijke structuur



een stedelijke as van plein tot plein



koppen en ontwikkeling aan de stedelijke as

OPEN OPROEP

STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

0010100C

b Een verkeersluw stadshart

Zoals ook al in het Mobiliteitsplan is vastgelegd, is het verkeersluw maken van het stadscentrum essentieel voor de verdere opwaardering van de verblijfskwaliteit van de stad. Bewoners én bezoekers (toeristen en shoppers) zullen hier baat bij hebben.

Een verkeersluw centrum vereist een reorganisatie van het verkeer. Ook dit is al in het Mobiliteitsplan vastgelegd. Door de bezoekers van de stad via een goede signalisatie naar de twee grote parkings te leiden, zal het zoekverkeer in het centrum sterk verminderen.

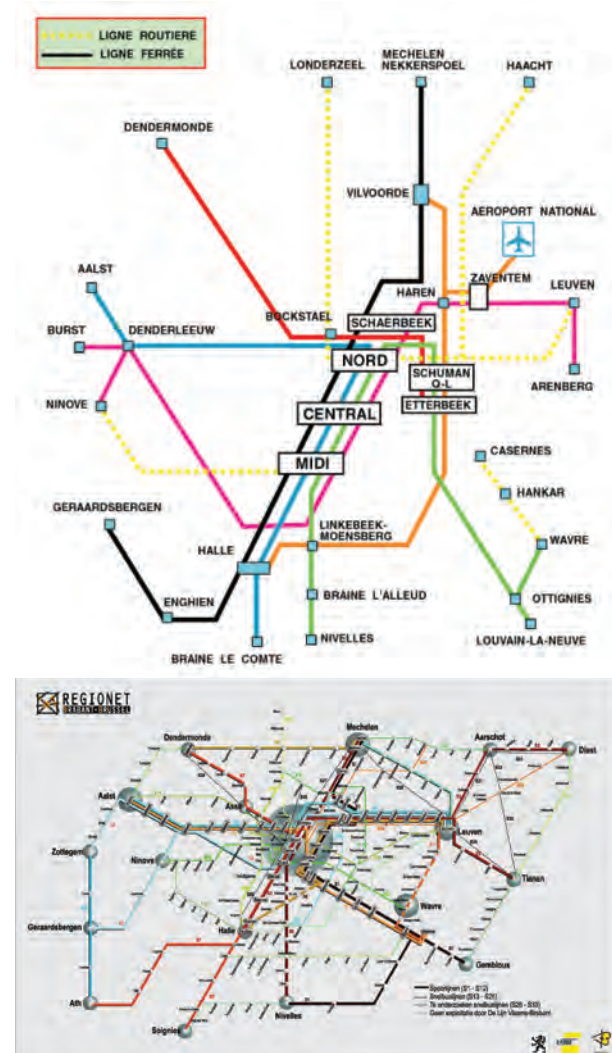
Anderzijds is de bediening van het centrum met openbaar vervoer van groot belang. De verkeersluwe oost-west as kan als buscorridor worden uitgebouwd. In de stationsomgeving is een reorganisatie van de buslijnen aangewezen om de doorstroming van de bussen te garanderen.

c Het Stationsplein als nieuwe poort tot de stad

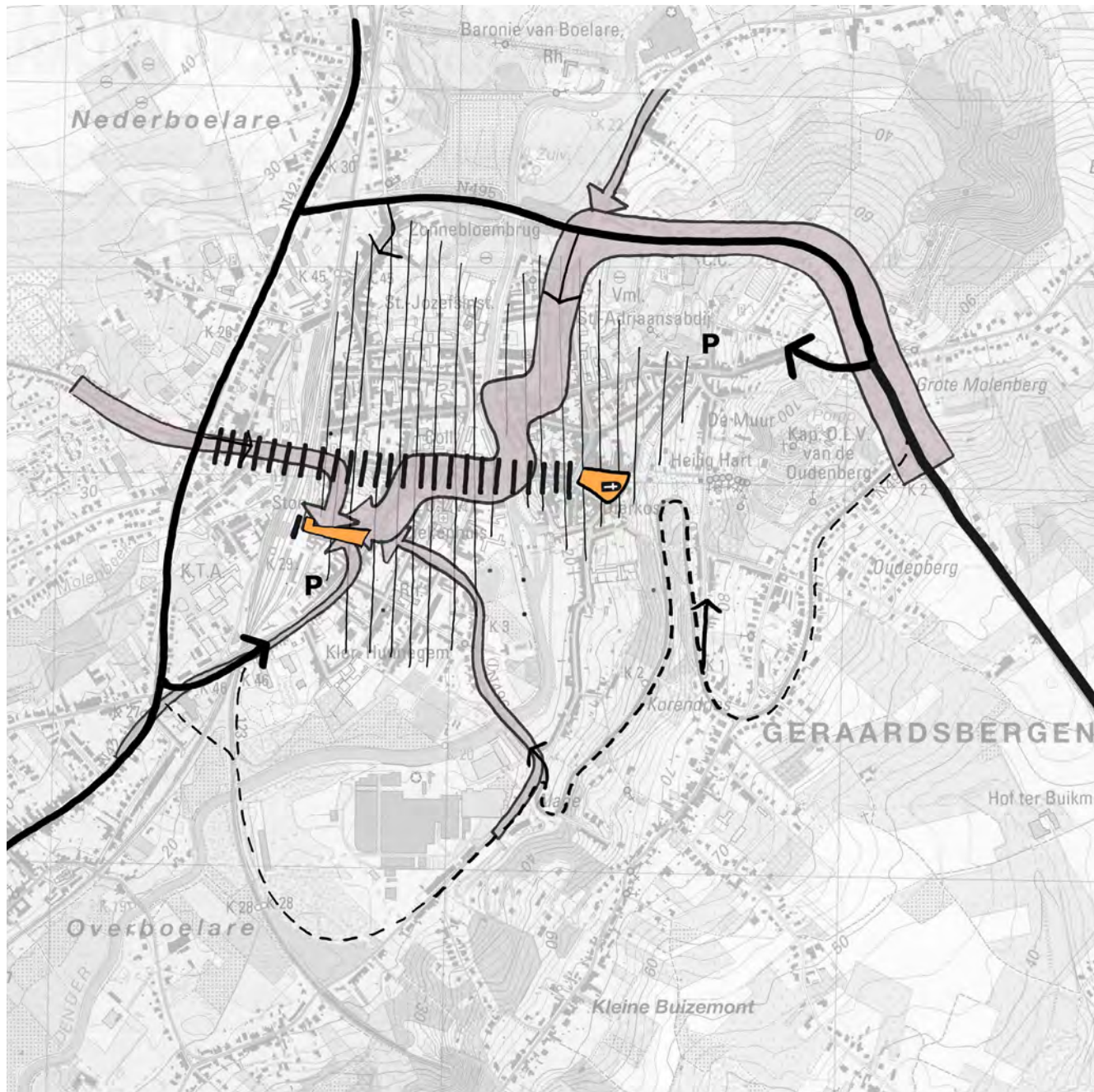
Elke stad die investeert in zijn stationsomgeving ziet er zowel de stedelijke ontwikkeling als het gebruik van het openbaar vervoer sterk stijgen. Leuven en Sint-Niklaas zijn daarvan twee recente voorbeelden.

De toenemende congestie van het wegverkeer zal het belang van het openbaar vervoer enkel doen toenemen. Zeker in Geraardsbergen zal de extra bediening als kopstation van het GEN-net ongetwijfeld een bijkomend vervoerpotentieel genereren.

Het Stationsplein heeft dus alle troeven om de nieuwe "place to be" te worden in Geraardsbergen.



GEN- en regionet



een verkeersluw stadshart



verkeersontsluiting



openbaar vervoersontsluiting



bezoekersparking

OPEN OPROEP

STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

0010100

3 KRIJTLIJNEN VOOR DE STATIONSOMGEVING

Het stadsontwerp voor de stationsomgeving wordt op volgende stedenbouwkundige principes gebaseerd.

- *De stad afwerken*

De "oude" stad wordt afgewerkt langs de spoorzijde. De onbestemde achterkanten moeten een voorkant worden. De logica van de historische structuur blijft gehandhaafd.

- *De voorstad verdichten*

De voorstad tussen de sporenbundel en de Astridlaan kan verder worden verdicht door herontwikkeling van de diverse vacante sites. Deze verdichtingsoperatie is tegelijk een kans om de ruimtelijke kwaliteit en de samenhang van het gebied te versterken.

- *Linken tussen stad en voorstad*

Tussen de stad en de voorstad worden de bestaande "linken" geoptimaliseerd: Groteweg, spoorweg-onderdoorgang, Oudenaardsestraat en Reepstraat. Zodoende vermindert de barrièrewerking ten gunste van een sterkere functionele en mentale relatie tussen de beide stadsdelen.



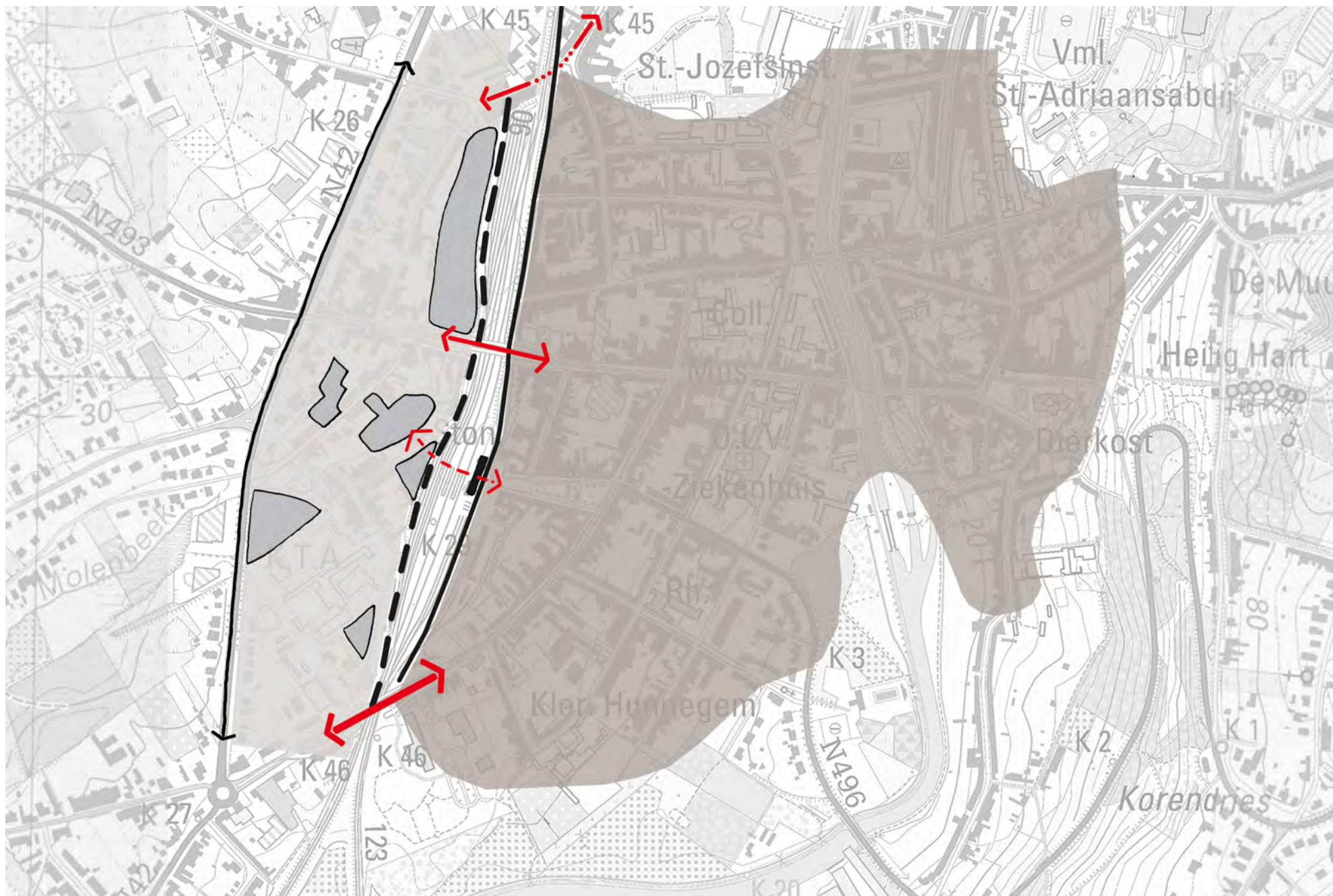
stad afwerken



voorstad verdichten



linken tussen stad en voorstad



OPEN OPROEP

STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

0010100

- ***Het Stationsplein als tweede stadshart***

De centraliteit van het Stationsplein wordt, zoals eerder aangehaald, volop uitgespeeld. Het Stationsplein is niet alleen de plek van waaruit pendelaars vertrekken, maar ook de plek waar bezoekers van de stad toekomen.

- ***Realisatie van een pendelparking***

De centralisatie van de pendelparkeerplaatsen is een nodige voorwaarde voor de herontwikkeling van de stationsomgeving. Daardoor worden diverse onderbenutte locaties beschikbaar.

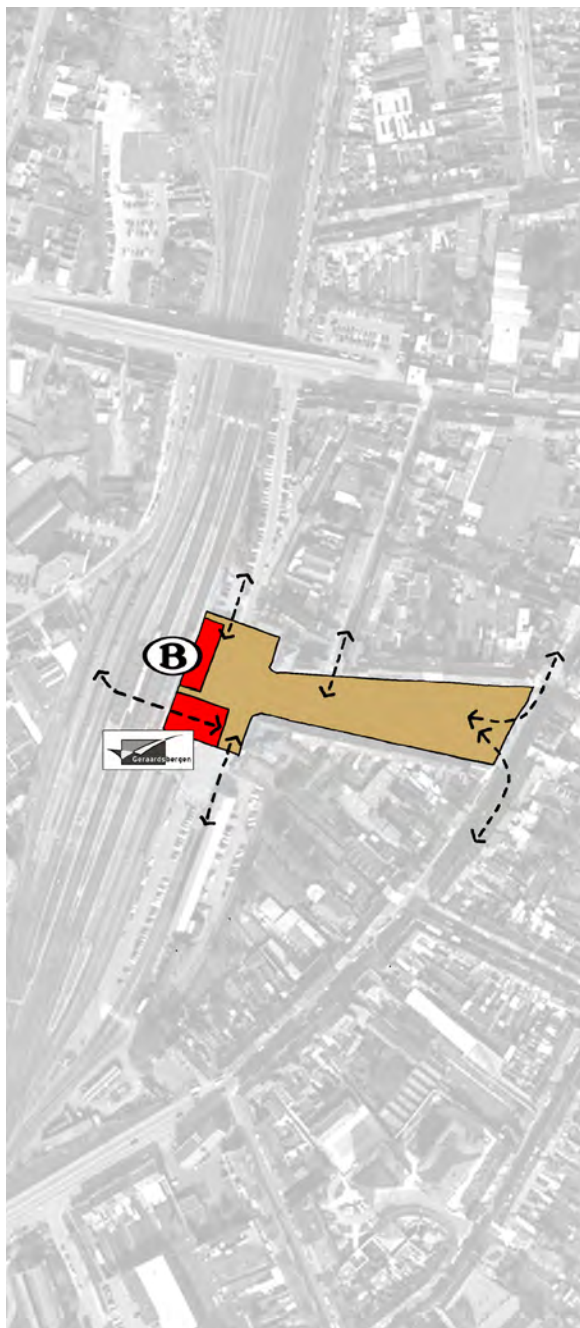
Er wordt geopteerd voor één pendelparking achter de Goedevrouwestraat. De beschikbaarheid van de ruimte, de directe aansluiting op het station en de goede bereikbaarheid via de Groteweg zijn hiervoor de meest evidente redenen.

- ***Verknoping van alle modi***

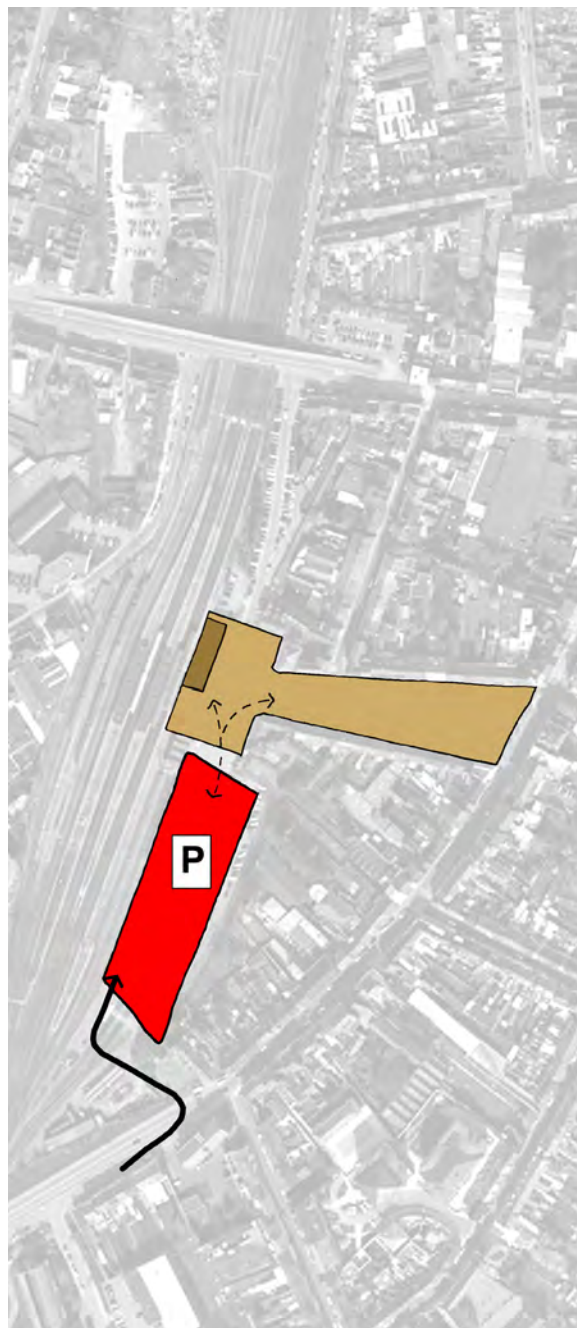
De stationsomgeving kan zijn multi- en intermodaal potentieel volop uitspelen als alle modi optimaal op elkaar aansluiten. Nabijheid, comfort en ruimtelijke kwaliteit zijn succesbepalend voor deze aansluitingen.

In het bijzonder zal de nieuwe inplanting van het busstation de intermodale kwaliteit bepalen.

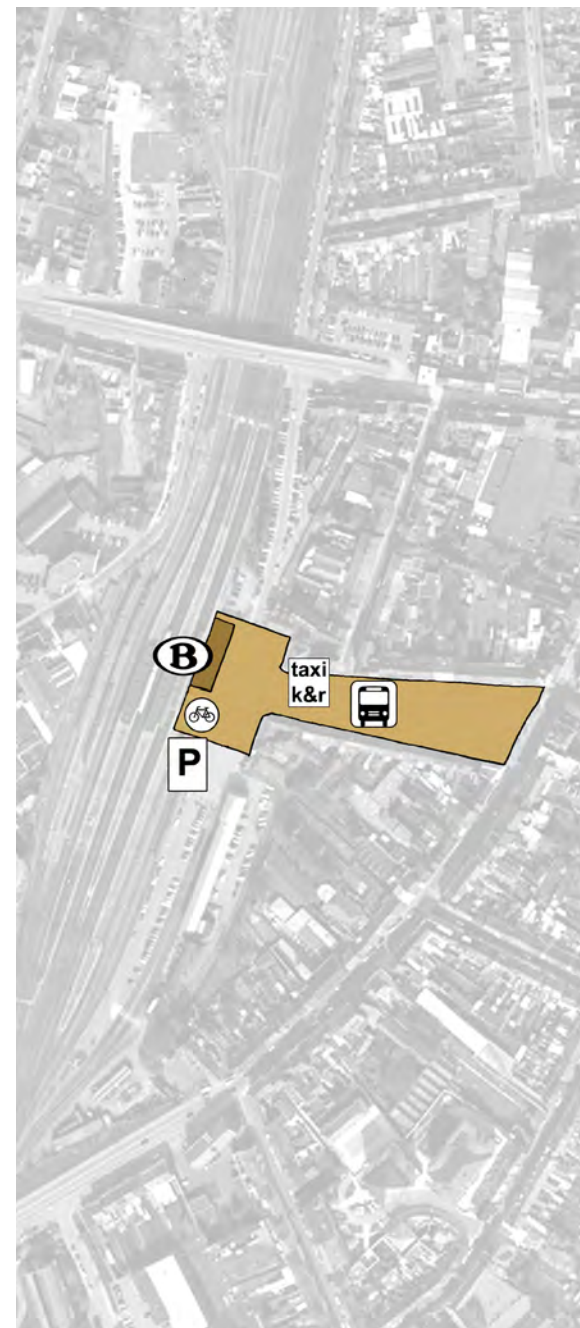
Afweging van de verschillende opties leert dat het Stationsplein de meest geschikte inplanting is voor een busstation: beschikbare ruimte, bereikbaarheid, aansluiting op andere modi, nabijheid van de stad, integratie in het publiek domein, wisselwerking met andere stedelijke functies.



het stationsplein als tweede stadshart



realisatie van een pendelparking



verknoping van alle modi

OPEN OPROEP

STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

001010c

- ***Uitbouw van een kantoorlocatie***

Het stadsbestuur ijvert voor een kantoorlocatie aan het station, als alternatief voor het negatieve pendelsaldo. Om in aanmerking te komen voor een marktconforme ontwikkeling, moeten de kantoren goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en met de auto. Tegelijk moeten ze een consistent geheel vormen en een duidelijke plaats in de stad innemen. Anderzijds moeten de negatieve gevolgen van een kantoorontwikkeling worden ondervangen, zoals het niet bijdragen tot het stedelijk leven.

De behoefte om kantoren te ontwikkelen aan het station verdient een kanttekening. De uitbouw van het GEN zal de pendelstroom naar Brussel verder versterken. De delocalisatie uit Brussel blijkt enkel te lukken naar goedkope autolocaties (Zaventem, Mechelen, E19). Zelfs relatief sterke centra als Antwerpen en Leuven kennen nauwelijks een aanwinst ten gevolge van delocalisatie uit Brussel. Tenslotte wordt de kantoormarkt gekenmerkt door schaalvergroting en centralisatie. De de-concentratie manifesteert zich vooralsnog niet.

Dit wil niet zeggen dat kantoren in de stationsomgeving van Geraardsbergen geen kans op slagen hebben. Zeker voor een concentratie binnen de regio heeft de locatie een mooi potentieel, zoals de stad met haar zoektocht naar een nieuw administratief centrum zelf bewijst.

Het lijkt wel aangewezen om de revalorisatie van de stationsomgeving niet afhankelijk te maken van de haalbaarheid van een kantoorontwikkeling.

- ***Re-integratie van het viaduct***

De stedenbouwkundige integratie van het viaduct over de sporen in de Oudenaardsestraat is tot op heden niet

goed gelukt.

Doordat de pendelparkings rondom het viaduct worden afgeschaft en de Oudenaardsestraat niet langer de rol van voornaamste invalsweg naar de stad vervult, kan het viaduct ontdaan worden van zijn uitgesproken auto-connotatie. Het viaduct is vooral voor bussen en voor zacht verkeer een belangrijke verbinding tussen de twee stadsdelen. Na het afschaffen van de pendelparkings ontstaat ruimte om het publieke domein te transformeren tot kwalitatieve verblijfsruimte.

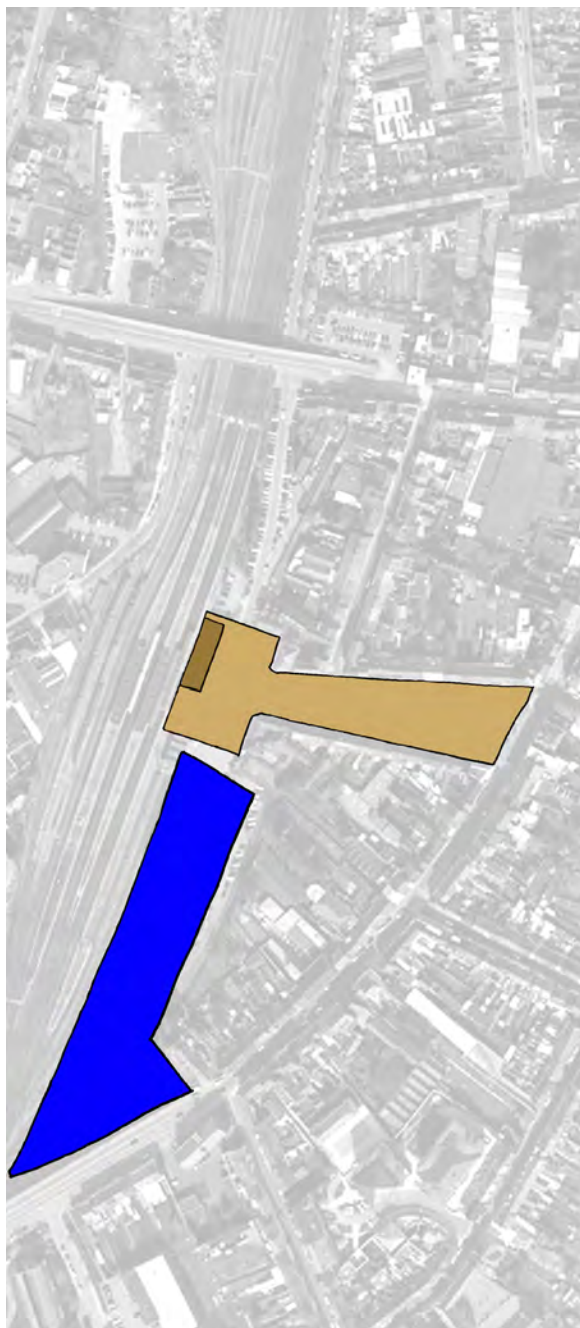
Daarmee wordt de brug natuurlijk niet mooier. De operatie kan er wél toe leiden dat het viaduct beter in zijn omgeving wordt geïntegreerd.

- ***Noord-zuid routes voor zacht verkeer***

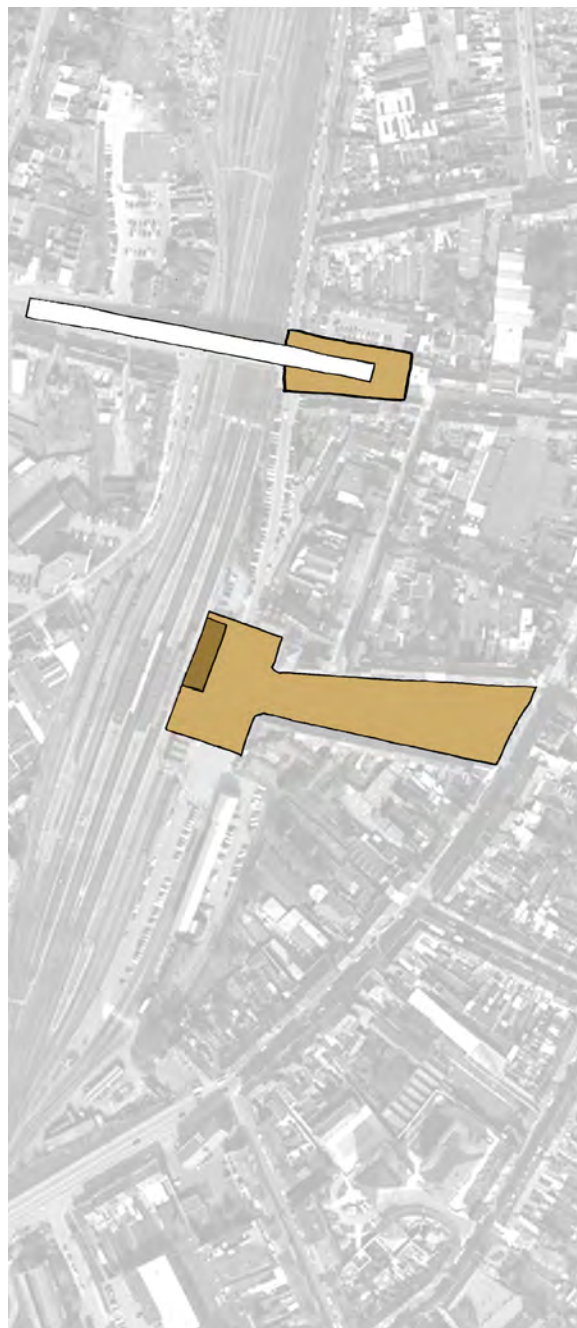
De noord-zuid verbindingen voor zacht verkeer naar het station en doorheen de stationsomgeving komen aan elke zijde van de sporenbundel voor verbetering in aanmerking.

De ontwikkeling van de stationsomgeving is een kans om langs beide zijden een continue, hoogwaardige route voor zacht verkeer te realiseren.

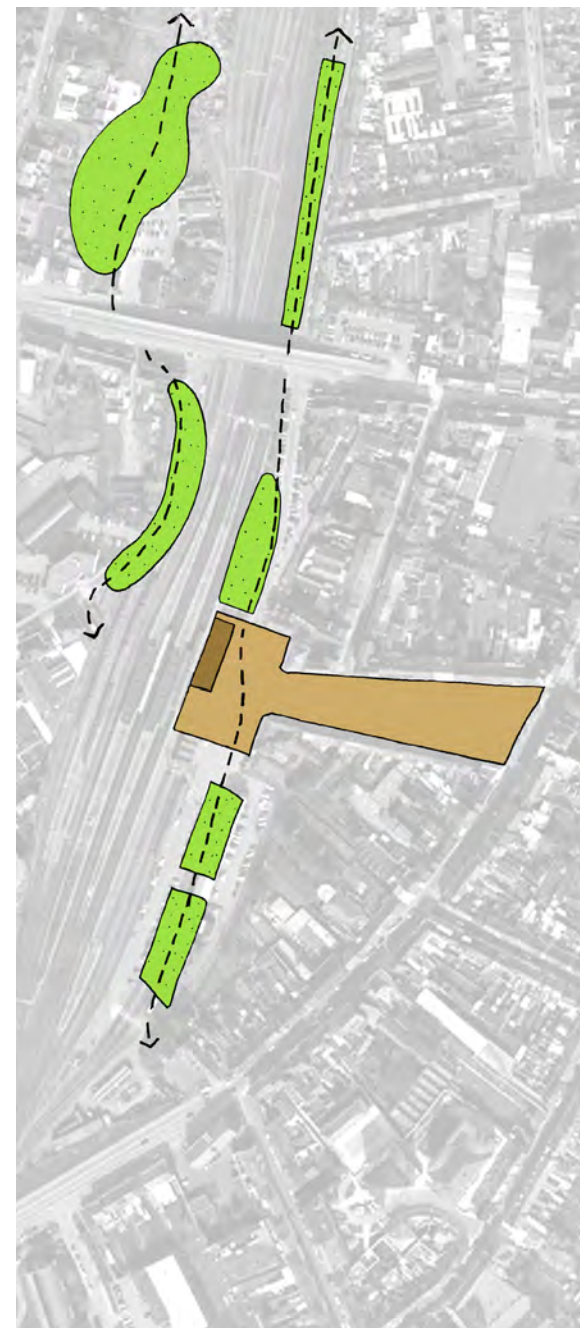
Deze route kan een aanleiding vormen om ook de landschappelijke structuur te versterken, bijvoorbeeld door de aanplanting van nieuwe bomenrijen langs deze routes.



uitbouw van een kantoorlocatie



re-integratie van het viaduct



noord-zuid routes voor zacht verkeer

OPEN OPROEP

STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

001010c

4 HET STATIONSPLEIN

De potenties van het Stationsplein worden vandaag onvoldoende benut. Het overwicht van de parkeerfunctie hypothekeert de verblijfskwaliteit. Er is onvoldoende ruimte voor terrasjes en voor passage van voetgangers. Het plein heeft ook een onduidelijke structuur.

De parkeerfunctie wordt grotendeels overgenomen door de centrale pendelparking, zodat ruimte vrijkomt voor andere functies.

Aan de noordgevel van het plein (de zonzijde) wordt het voetpad overgedimensioneerd (10 meter breed), zodat ruimte ontstaat voor grote horecaterrassen. Het centrale deel wordt vrijgehouden als plek voor markten, kuieren, spelende kinderen, evenementen, ...

Een markante luifel geeft de richting van de stedelijke as aan en functioneert als schuilruimte voor de wachtende reizigers. De luifel verzamelt alle klein en groot straatmeubilair: banken, windschermen, frituren, fietsenstallingen, publiek toilet, ... Een hoogwaardige, hedendaagse vormgeving van de luifel is essentieel om de rol van stedelijke onthaalinfrastructuur te kunnen waarmaken.

Het monument is opnieuw in staat om het lege plein te structureren.

Op het plein worden voldoende kortparkeerplaatsen voorzien: bezoek stadhuis, kiss and ride, bezoek horeca, taxi's, ... Het plein krijgt een verkeersluw karakter, maar blijft vlot bereikbaar voor leveringen.



OPEN OPROEP

STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

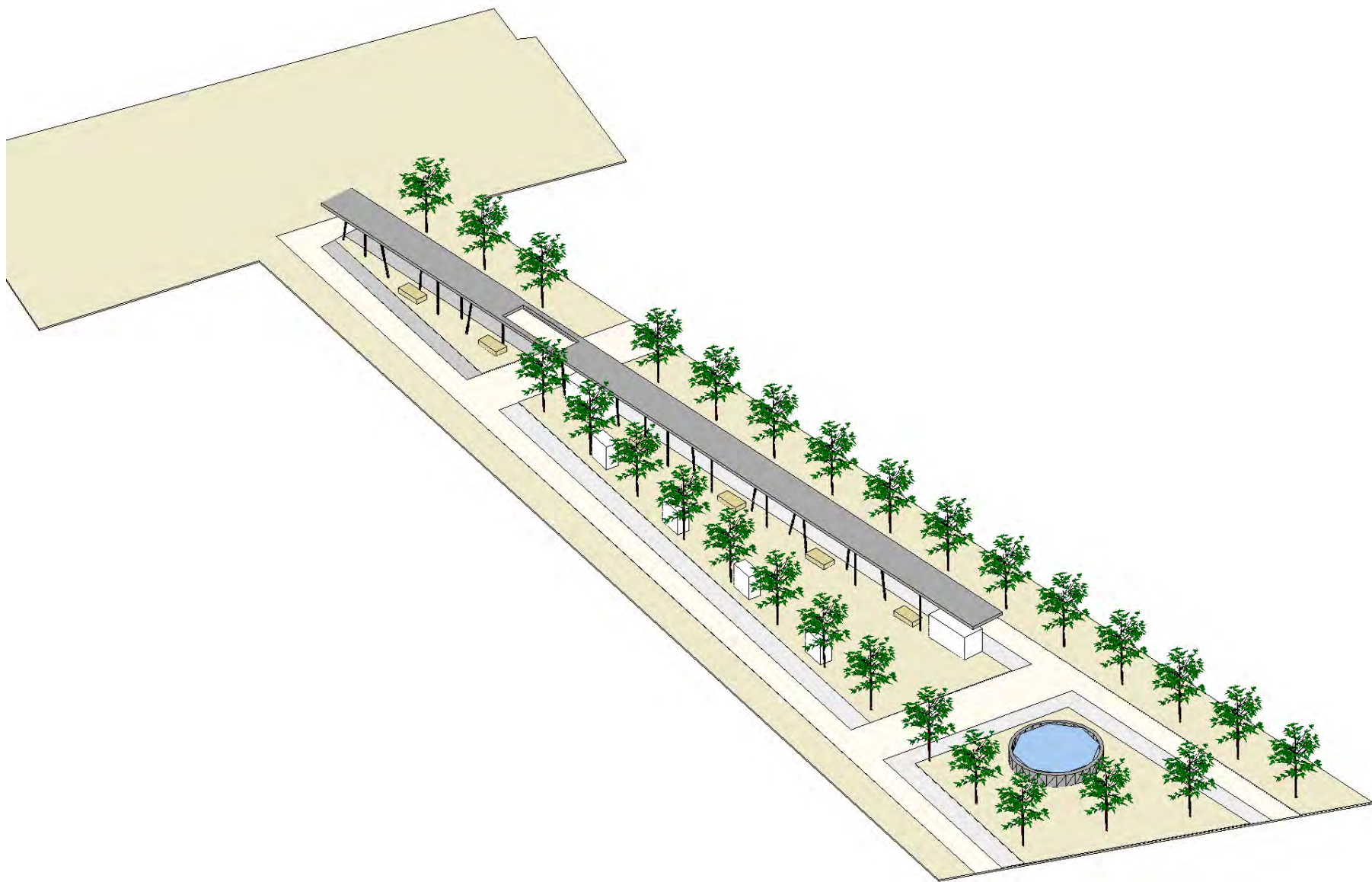
0010100

referentiebeelden

Zaha Hadid - Straatsburg (F)

Patel Taylor - Londen (E)





OPEN OPROEP

STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

0010100





OPEN OPROEP

STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

0010100

5 HET BUSSTATION

- **Meerwaarde van het busstation op het stationsplein**

Het Stationsplein blijkt de enige locatie in de stationsomgeving waar voldoende ruimte is voor het busstation en waar tegelijk de dynamiek van het busstation optimaal kan gevaloriseerd worden als een volwaardig stedelijk programma. Het busstation bepaalt mee de centraliteit van het Stationsplein, versterkt de symbolische kracht als onthaalplein en levert extra cliënteel voor handel en horeca rond het plein.

Het voorgestelde busstation beantwoordt aan alle functionele randvoorwaarden:

- voldoende ruim, met extra uitbreidingspotentieel
- in de daluren geen leeg station, maar onderdeel van het plein
- vlotte doorstroming bussen
- grote sociale en verkeersveiligheid voor de reizigers
- overzichtelijke accommodatie.

- **Inrichting van het busstation**

Het busstation functioneert in essentie volgens het principe van een perroneiland: de bussen draaien in wijzerzin rond een groot voetgangersgedeelte. Dit maakt afzonderlijke perrons overbodig. Het busstation functioneert zowel met statische als met dynamische perrontoewijzing.

Onder de lange luifel, langs de noordzijde van het plein, zijn zes halteplaatsen mogelijk. In combinatie met drie

bufferplaatsen voor bussen in rust (ten noorden van het treinstation) zal deze accommodatie voor de huidige busregeling wellicht volstaan. Aangezien alle buslijnen hun eindhalte op het stationsplein hebben, kunnen deze bufferplaatsen de perrons vrijhouden en volstaat een compacter station voor dezelfde performantie.

Een uitbreiding van het busstation is eenvoudig mogelijk zonder nieuwe werken te moeten uitvoeren. De kortparkeerzone langs de zuidzijde van het plein kan gedeeltelijk of geheel worden ingenomen voor bushaltes, zodat vier extra bushaltes mogelijk zijn. Ofwel gebruiken de extra halteplaatsen eveneens de luifel als wachtruimte, ofwel worden kleinschalige schuilhuisjes geplaatst (gelijkaardig aan het meubilair onder de luifel).

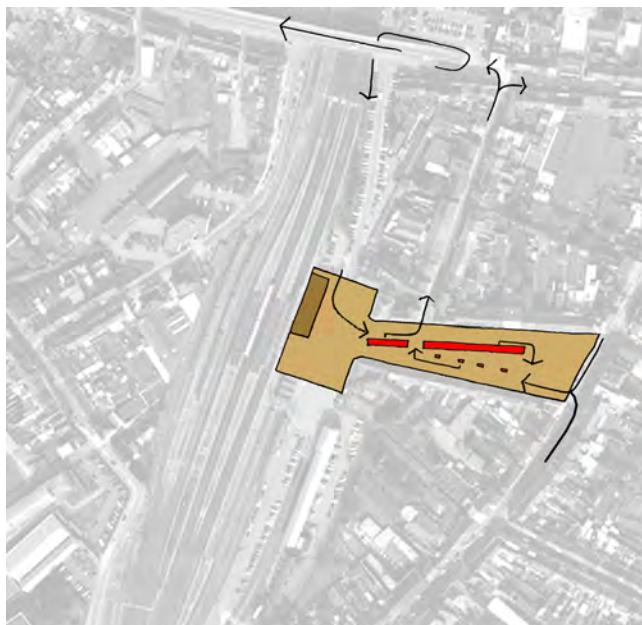
- **Bereikbaarheid van het busstation**

Tien van de twaalf buslijnen bereiken vanaf de Oudenaardsesteenweg het Stationsplein via de nieuwe straat langs de sporen. Na afzetten en ophalen van reizigers vertrekken ze opnieuw via de Adamstraat. Beide straten zijn verkeersluw, zodat voor de bussen een vrije doortocht gegarandeerd is.

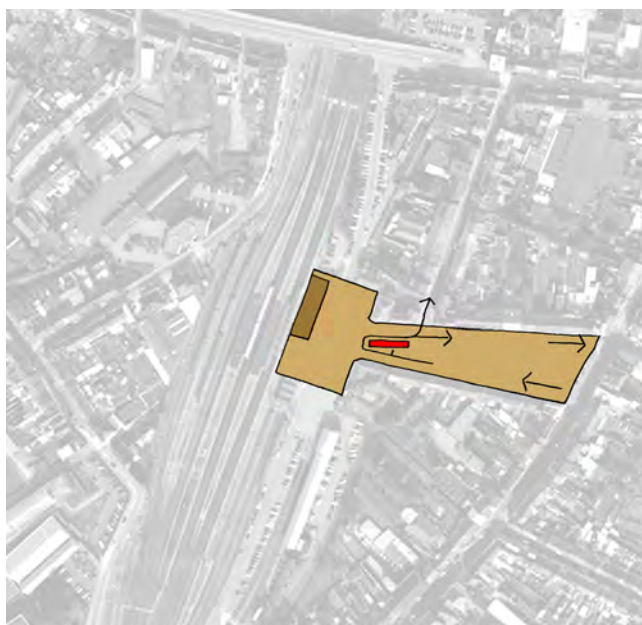
Op de Oudenaardsesteenweg krijgen de bussen voorrang op het enkelrichting autoverkeer.

Deze verkeersafwikkeling verdient veruit de voorkeur op de doortocht via de winkelstraat, waar parkerende wagens, stilstaande vrachtwagens en overstekende voetgangers de doorstroming bemoeilijken.

De twee buslijnen vanuit het zuiden komen toe via de Lessensestraat. Nadat zij de bufferplaatsen gebruikt hebben, vertrekken zij opnieuw vanaf het stationsplein.



bustrajecten



kiss & ride - taxi



OPEN OPROEP

STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

0010100

6 HET NIEUWE STADHUIS

- *Inplanting*

Het stadsbestuur zoekt in de stationsomgeving een nieuwe locatie voor een administratief gebouw: een "nieuw" stadhuis dat complementair aan het historische stadhuis kan functioneren. Dit gebouw verdient een prominente ligging: niet alleen door het groot aantal bezoekers, maar ook omwille van zijn symbolische waarde.

Het voorstel voorziet een inplanting op de plaats van het huidige busstation, direct naast de hal van het treinstation. Deze inplanting maakt komaf met de ongelukkige vorm van het plein. Dat is niet alleen te groot in verhouding tot het station; door de verdoken ligging maken centrumfuncties hier geen enkele kans.

Niet alleen structureert het nieuwe stadhuis met deze inplanting het Stationsplein. Op deze plek is het gebouw van overal op het plein zichtbaar.

Tussen het trein- en busstation kan het stadhuis optimaal van het openbaar vervoer genieten. Bovendien kan het ook de pendelparking, de kortparkings en de fietsenstalling van het station mee gebruiken.

- *Organisatie*

Het gelijkvloers bevat het onthaal, de loketten, het toerismebureau en alle andere publieksgerichte functies. Daarboven worden drie verdiepingen voorzien. De verdiepingen kragen uit over het gelijkvloers. Daarmee structureert het gebouw meteen alle passage rondom: de trap naar de spooronderdoorgang, de toegang tot de pendelparking en de helling naar het binnenhof.

Binnen deze enveloppe is een totale vloeroppervlakte van ca. 2.400 m² mogelijk, voldoende voor ruim 100 werknemers en de nodige onthaal- en vergaderinfrastructuur.

- *Randvoorwaarden*

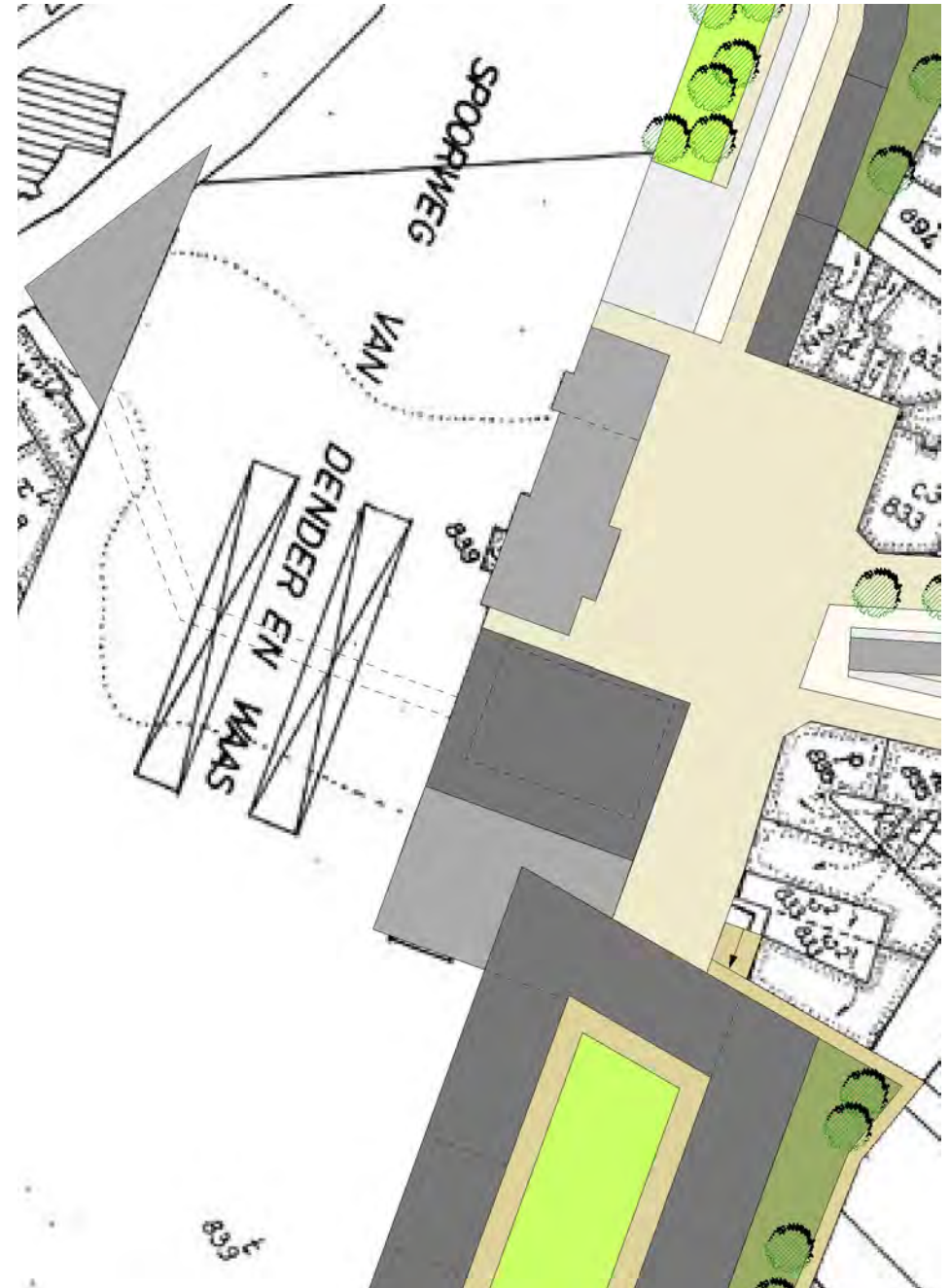
Het nieuwe stadhuis kan onafhankelijk van het achterliggende bouwblok "Goedevrouwestraat" worden gerealiseerd. Om de bouwplaats vrij te maken, moet het busstation worden verplaatst en het stationsbuffet afgebroken.

Dit laatste is een weloverwogen ingreep. Weliswaar is het stationsgebouw van Geraardsbergen een mooi gebouw; het is niet bijzonder praktisch ingeplant. De vorm van het stationsgebouw hangt samen met de "uitloper" van het stationsplein.

De buffetvleugel schermt bovendien de spooronderdoorgang volledig af van het Stationsplein, waardoor die geen volwaardige verbinding tussen de beide stadsdelen kan vormen.

De noordvleugel van het stationsgebouw kan gedeeltelijk worden heringericht als buffetruimte. Deze optie moet worden afgewogen tegen een vervangende nieuwbouw.

Mocht een nieuw stadhuis hier toch niet haalbaar zijn, dan kan eventueel de inplanting van een hotel worden overwogen.



OPEN OPROEP

STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

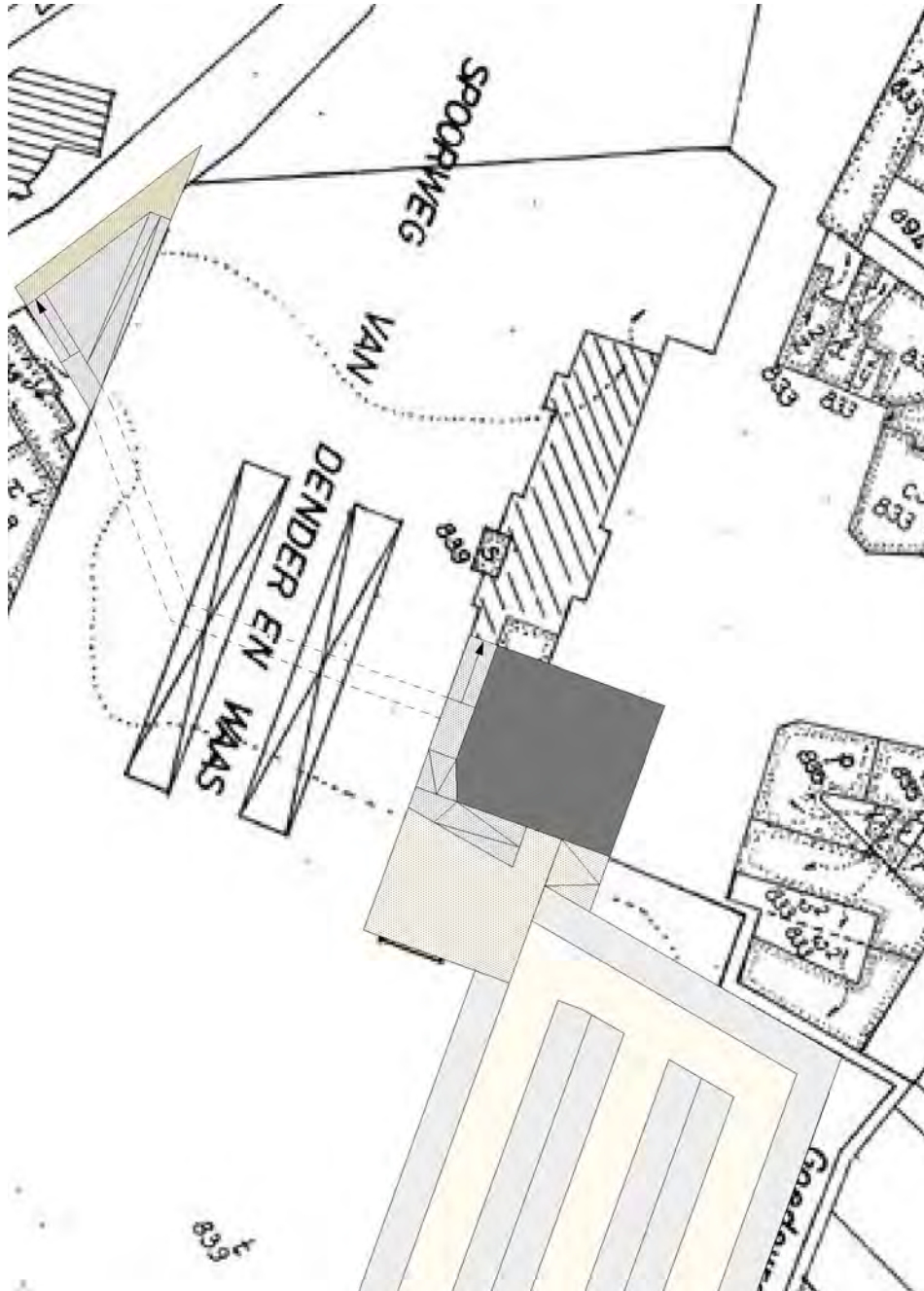
0010100

- ***Verbetering van de spoorwegonderdoorgang***

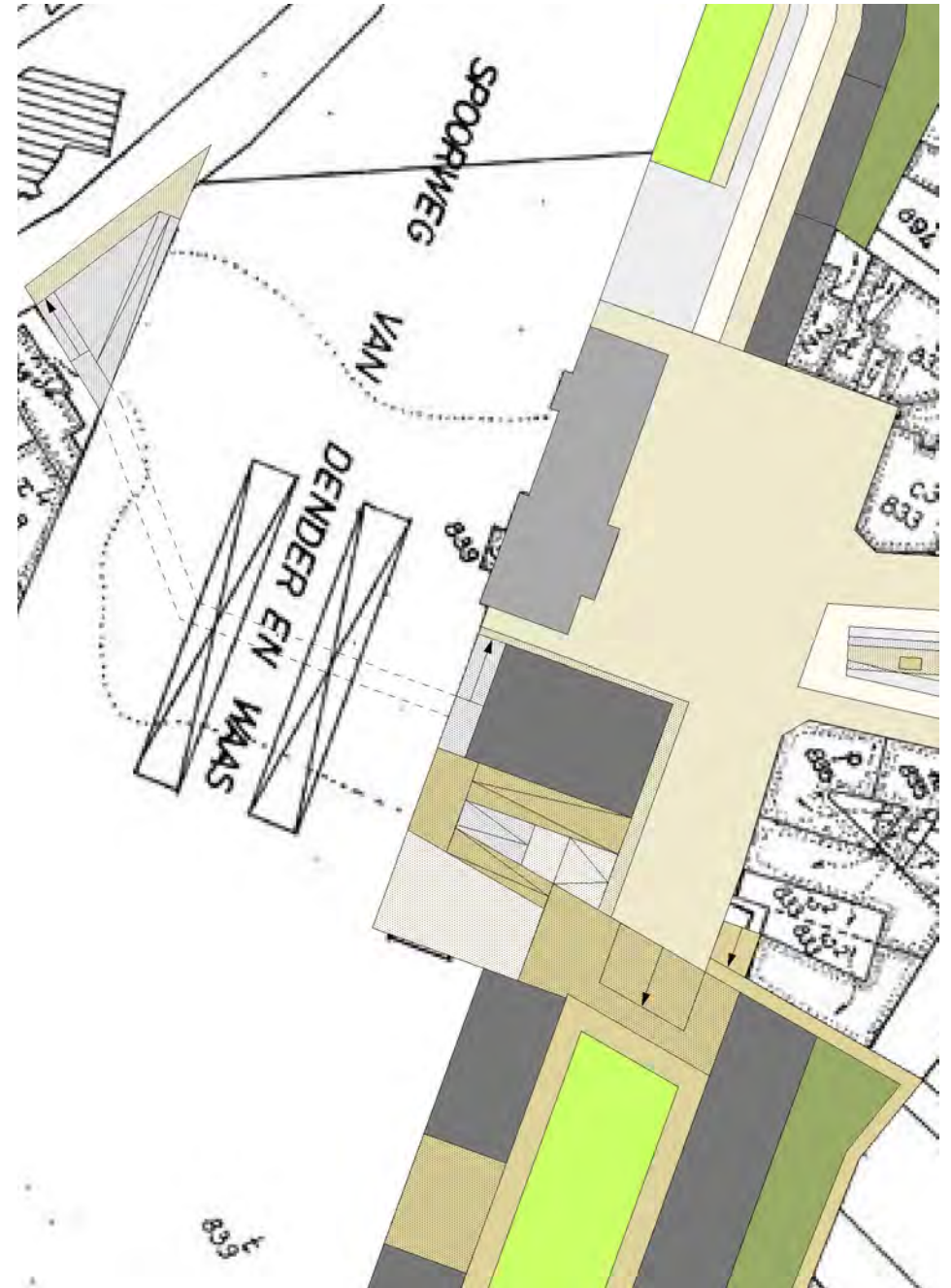
De bouw van het nieuwe stadhuis is dus een uitgelezen kans om de toegang tot de onderdoorgang volledig te herstructureren. De toegangen tot de onderdoorgang kunnen rechtstreeks op het Stationsplein worden aangesloten, waardoor de spooronderdoorgang een volwaardig publiek karakter krijgt.

Bovendien ontstaat de mogelijkheid om een toegangshelling (8%) te realiseren, waardoor fietsen aan de hand in de tunnel kunnen worden meegenomen. Onder meer in Leuven heeft deze ingreep voor een sterke inkorting van de fietsroutes tussen stad en voorstad geleid. De toegangshelling geeft uit op de Goedevrouwestraat.

Aan de westzijde van de spoorbundel is langs de Papiermolenstraat voldoende plaats beschikbaar om ook hier een fietshelling aan te leggen. Die kan samen met de trap en een fietsenstalling onder één luifel worden ondergebracht.



niveau -1 schaal 1/1000



niveau 0 schaal 1/1000

OPEN OPROEP

STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

0010100





OPEN OPROEP

STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

001010C





OPEN OPROEP

STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

0010100

7 BOUWBLOK GOEDEVROUWESTRAAT

- *Functionaliteit van de pendelparking*

De inplanting van de nieuwe pendelparking werd reeds in de krijtlijnen voor de stationsomgeving beargumenteerd.

De keuze voor verdichting van de stationsomgeving impliceert automatisch een parking in een (ondergronds) gebouwwolume. Slechts op die manier kunnen de nodige terreinen voor herontwikkeling worden vrijgemaakt. De financiering van de ondergrondse parking is dus de kritische sleutel voor de herontwikkeling van het gebied. Om de financiële last zo beperkt mogelijk te houden, maakt het stadsontwerp volgende keuzes:

- de vorm van de parking sterk rationaliseren, waardoor de benodigde vloeroppervlakte kan worden geminimaliseerd;
- gebruik maken van de natuurlijke terreindenivellatie, waardoor slechts één i.p.v. twee lagen moeten worden ingegraven; daarmee vermindert tegelijk de behoefte aan mechanische ventilatie;
- een vrij groot bovenbouwwolume mogelijk maken, waardoor de investering gedeeltelijk kan worden gerecupereerd;
- de parking zodanig inplanten dat hij ook als centrumparking bruikbaar wordt: extra inkomsten tijdens het weekend (toeristen, shoppers).

Deze opties hebben ook stedenbouwkundige voordelen:

- door de natuurlijke daglichttoetreding verhoogt de sociale veiligheid in de pendelparking;

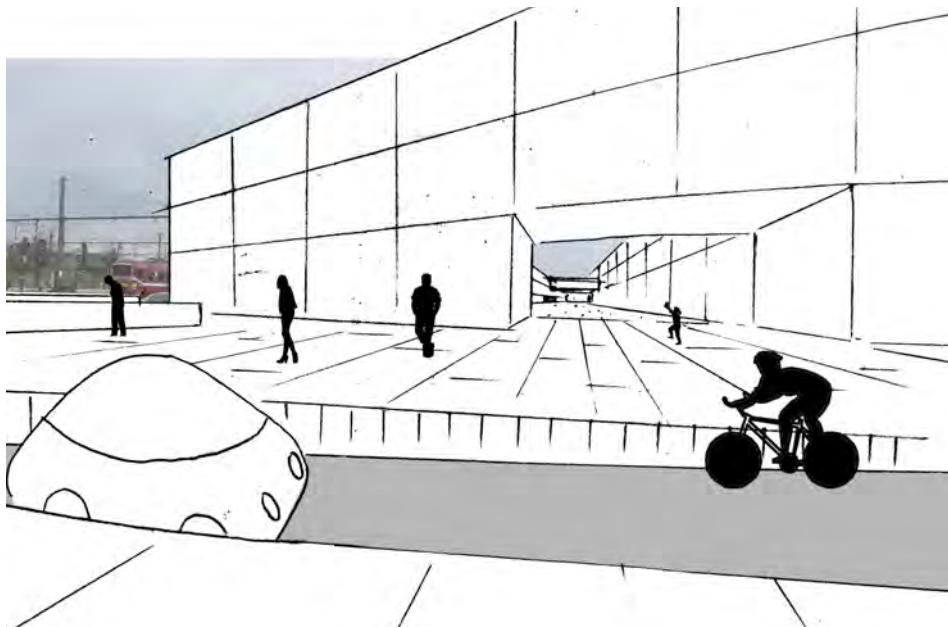
- het hoogste parkeerniveau sluit goed aan op het stationsplein, wat de toegankelijkheid voor pendelaars én voor stadsbezoekers ten goede komt;
- dankzij het verhoogde maaiveld kijkt enkel het gelijkvloers uit op de stroomdraden en de treinen;
- de bovenbouw heeft voldoende kritische massa nodig.

Het behoud van het bestaande dienstgebouw van de NMBS werd grondig onderzocht. Het gebouw heeft een zekere beeldwaarde die de identiteit van de site kan helpen versterken. Door de ongelukkige inplanting, pal in het midden van het terrein, maakt dit gebouw een marktconforme ontwikkeling onmogelijk. De inplanting degradeert immers de helft van het terrein tot restruimte. Het gebouw afbreken blijkt de enig mogelijke oplossing. Het stadsontwerp voorziet in de herlocatie van de diensten van de NMBS.

De totale capaciteit van de ondergrondse parking tussen Stationsplein en Van Santenstraat bedraagt 680 plaatsen over twee bouwlagen. Na aftrek van 100 bestemmingsparkings voor de bovenbouw en 40 voor het nieuwe stadshuis, levert dit 540 pendelparkings op. Deze pendelparking is in een latere fase eventueel uitbreidbaar in zuidelijke richting (zie verder).

- *Conceptie van de bovenbouw*

De vrije ruimte achter de Goedevrouwstraat (niet meer dan een voetweg achter de woningen langs de Lessingsestraat) heeft nauwelijks een relatie met de bestaande publieke ruimte. Dit betekent dat bij de ontwikkeling van de site een nieuwe publieke ruimte moet worden geconcipieerd.



inplanting schaal 1/2000

OPEN OPROEP

STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

001010c

Noch de spoorzijde, noch de stadszijde bieden voldoende kwaliteit om de publieke ruimte op te oriënteren. Daarom wordt gekozen voor het model van een “binnenhof”: een centrale publieke ruimte waarrond de nieuwe ontwikkeling wordt georganiseerd (vgl. Hollainhof, Gent; Pauscollege, Leuven).

Het binnenhof heeft een breedte van 22 meter, een gevelhoogte rondom van circa 12 meter (voor drie bouwlagen) en een Z-ZO oriëntatie. Deze ruimte zal dus volop zonlicht krijgen. De afscherming van de sporen biedt bovendien een optimale akoestische buffering. Het binnenhof sluit in het noorden op het Stationsplein aan en in het zuiden op de Van Santenstraat. Overbouwingen over het binnenhof kunnen de ruimte geleden.

De bebouwing rondom vertrekt van een gesloten “enveloppe” van drie lagen hoog. Uitsparingen in de enveloppe kunnen uitzichten creëren en de gebouwen geleden.

De ruimte tussen de oostvleugel en de Goedevrouwstraat wordt ingericht als individuele of collectieve private buitenruimte.

- ***Geschied voor woningen en kantoren***

Deze locatie is in de Stationsomgeving de uitgelezen plek voor de inplanting van kantoren: goed bereikbaar met alle modi, voldoende kritische massa, geen negatieve impact op de bestaande stedelijke structuur.

Het is echter niet zeker of een kantoorontwikkeling in Geraardsbergen economisch haalbaar is (zoals reeds eerder werd aangetoond). Het is dan ook aangewezen om een project te concipiëren dat niet staat of valt bij een kantoorinvulling.

De gebouwdiepte is 12 meter: ideaal voor zowel woon-

als kantoorvertrekken. De totale vloeroppervlakte bedraagt ongeveer 10.000 m². Fasering is in theorie mogelijk. In de praktijk bereikt het complex slechts bij volledige realisatie zijn optimale kwaliteit.

Dit volume staat voor ca. 80 appartementen of 400 arbeidsplaatsen. Een combinatie van beide is mogelijk, bijvoorbeeld door de vleugel langs de sporen voor kantoren te reserveren en de andere voor woningen.

Het volume zou als casco kunnen worden geconcipeerd, waardoor herbestemming in de toekomst mogelijk blijft.



niveau -1 parking schaal 1/2000



niveau 0 schaal 1/2000

OPEN OPROEP

STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

0010100

8 KOPGEBOUW GROTEWEG

- *Afbakening*

De pendelparking wordt op de Groteweg aangesloten via de Van Santenstraat. Vroegere studies (Libost, Vectris) suggereren op de Groteweg een rond punt voor een optimale verkeersafwikkeling. Deze oplossing lijkt plausibel, maar moet verder worden onderzocht op verkeerskundige en stedenbouwkundige implicaties.

Ten zuiden van de Van Santenstraat blijft een groot driehoekig perceel beschikbaar. Door de aanwezigheid van het talud voor het viaduct over de sporen, is de ontwikkeling van dit perceel echter niet evident.

Voorgesteld wordt om dit perceel in twee op te delen.

- *Relocalisatie depot NMBS*

De meest zuidelijk spie is niet ontwikkelbaar voor een marktconform programma. De oppervlakte van deze spie komt overeen met het dienstgebouw van de NMBS dat moet worden gere-localiseerd. Met een kroonlijsthoogte van 5 meter kan dit gebouw optimaal voor logistiek worden ingericht en blijft het gebouw onder het niveau van het viaduct over de sporen.

De open ruimte die tussen het gebouw en de sporen moet worden vrijgehouden voor in- en uitrijden van vrachtverkeer, functioneert tegelijk als reservatiestrook. Langs dit traject is een aansluiting van de ring mogelijk (cfr. Scenario Libost) of een eventuele bediening van de vallei ten zuiden van de sporthal en/of het bedrijventerrein.

De realisatie van dit gebouw gaat aan de ontwikkeling van de site "Goedevrouwestraat" vooraf, omdat zij de

verhuus van de logistieke diensten van de NMBS mogelijk maakt.

- *Ontwikkeling noordelijk gedeelte*

Het noordelijk gedeelte van dit perceel is wél ontwikkelbaar. Parkeren gebeurt op een gelijkvloerse sokkel, die onder de helling van de Groteweg verscholen zit. De bovenbouw is geschikt voor woningen of kantoren. Deze locatie is commercieel interessant, want prominent zichtbaar vanaf de toegang tot het centrum langs de Groteweg.

De toegang tot deze ontwikkeling situeert zich langs de Van Santenstraat. Deze wordt om die reden drastisch verbreed, zodat niet alleen de straat maar ook de erfzone voldoende ruimte krijgt.

- *Uitbreiding pendelparking*

Onder deze ontwikkelingslocatie is een uitbreiding van de pendelparking mogelijk. Die kan daarmee nog eens ca. 180 plaatsen groter worden.



OPEN OPROEP

STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

0010100

9 AFWERKING BOUWBLOK ADAMSTRAAT

Het bouwblok ten westen van de Adamstraat kent vandaag langs de spoorzijde (d.i. de achterzijde van de percelen) geen afwerking. De achterzijde is privaat eigendom van de NMBS en wordt als parking gebruikt. Er staan ook enkele garageboxen.

Vanaf de overzijde van de spoorbundel en vanaf het viaduct is het zicht op deze achterzijde weinig interessant. Het verdient aanbeveling om hier een hoogwaardige afwerking van het bouwblok, en meteen van het stadscentrum te realiseren.

Langs de sporenbundel kan een smalle straat worden gerealiseerd (enkele rijrichting), als verlengde van de Nieuweweg. Behalve voor lokale bediening, is deze straat belangrijk als busroute van de Oudenaardsesteenweg naar het Stationsplein. Naast de straat kunnen enkele bufferplaatsen voor lijnbussen worden voorzien.

Het ontwikkelbare terrein heeft een zeer beperkte diepte.

Het gelijkvloers wordt integraal ingenomen door inpandige parkings. Op de hoek met het Stationsplein is een centrumfunctie mogelijk. Vanaf de eerste verdieping wordt gewoond.

Een lang, smal volume kan het bouwblok afsluiten. Dit geeft aanleiding tot interessante typologieën. Gedacht wordt aan lofts, die jonge starters kunnen aantrekken.



OPEN OPROEP

STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

0010100

10 LANDING VAN DE BRUG AAN STADSZIJDE

- *Heraanleg van de omgeving van de brug*

Bij de uitdieping van de stedelijke structuur werd aangetoond dat de functie van de Oudenaardsestraat als invalsweg naar de stad sterk kan worden gereduceerd.

De brug blijft enkel nodig voor openbaar vervoer, lokaal verkeer (enkele rijrichting stadinwaarts) en zacht verkeer. Het probleem van de te steile helling is structureel. De toegangshellingen kunnen niet worden verlengd, wegens onvoldoende plaats in de Oudenaardsestraat. Vervanging door een tunnel is, in het licht van alle infrastructuurwerken in Geraardsbergen, niet prioritair.

Waar de brug landt, kan de infrastructuur drastisch worden gereduceerd.

Enkel ten noorden van de brug is nog een rijweg nodig. De ruimte tussen de brug en de gebouwen ten zuiden kan als erf worden ingericht. De parkeerfunctie kan drastisch worden gereduceerd en beperkt tot buurtparkeren. Daarmee ontstaat een publieke verblijfsruimte die, vergeleken met de bestaande toestand, een zekere kwaliteit heeft. De brug vormt daarin een bevreemdend, maar niet langer een storend element.

- *Herontwikkeling parking West*

De parking "West" van de NMBS verliest zijn functie na de realisatie van de grote ondergrondse pendelparking. De site komt voor herontwikkeling in aanmerking.

Door de bouwlijn terug te trekken, krijgen de bussen die vanaf de brug naar de spoorbundel draaien (richting Nieuweweg) extra manoeuvreerruimte.

Voorgesteld wordt om het terrein eenvoudig af te bouwen langs de straat. Op het gelijkvloers is ruimte voor een centrumfunctie, die de eindsectie van de Oudenaardsestraat kan revitaliseren (zoals b.v. een fitnessclub of een grote handelszaak). Op de hogere verdiepingen is wonen aangewezen.

De laatste woningen langs de Nieuweweg hebben een blinde achterzijde. In plaats van daar tegenaan te bouwen, verdient het aanbeveling om het nieuwe gebouw enigszins terug te trekken. Daardoor krijgen de huizen alsnog de mogelijkheid om langs de achterzijde ramen te voorzien.

Eventueel kan worden onderzocht of het economisch haalbaar is om de huizenrij mee in de ontwikkeling op te nemen.



OPEN OPROEP

STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

0010100





OPEN OPROEP

STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

0010100

11 WOONWIJK VOORUITZICHTSTRAAT

De ontwikkeling van het terrein Vooruitzichtstraat / Ezelberg past in de strategie van afwerking en verdichting van de voorstadsstrook tussen de Astridlaan en de sporenbundel.

Ook ten westen van de sporenbundel kan de landing worden heraangelegd, zodat een kwalitatieve buitenruimte ontstaat.

Voorgesteld wordt om de Vooruitzichtstraat (zowel de weg als de vier woningen) niet te behouden. Deze elementen staan een goede ontwikkeling in de weg.

Langs het viaduct heeft de Oudenaardsestraat behoefte aan een volwaardige gevelwand. In functie daarvan wordt de toegang tot het gebied verschoven naar de beek.

Het terrein heeft een terrasvormige opbouw, waarbij het niveau van de sporen via twee steilranden zakt tot het niveau van de beek.

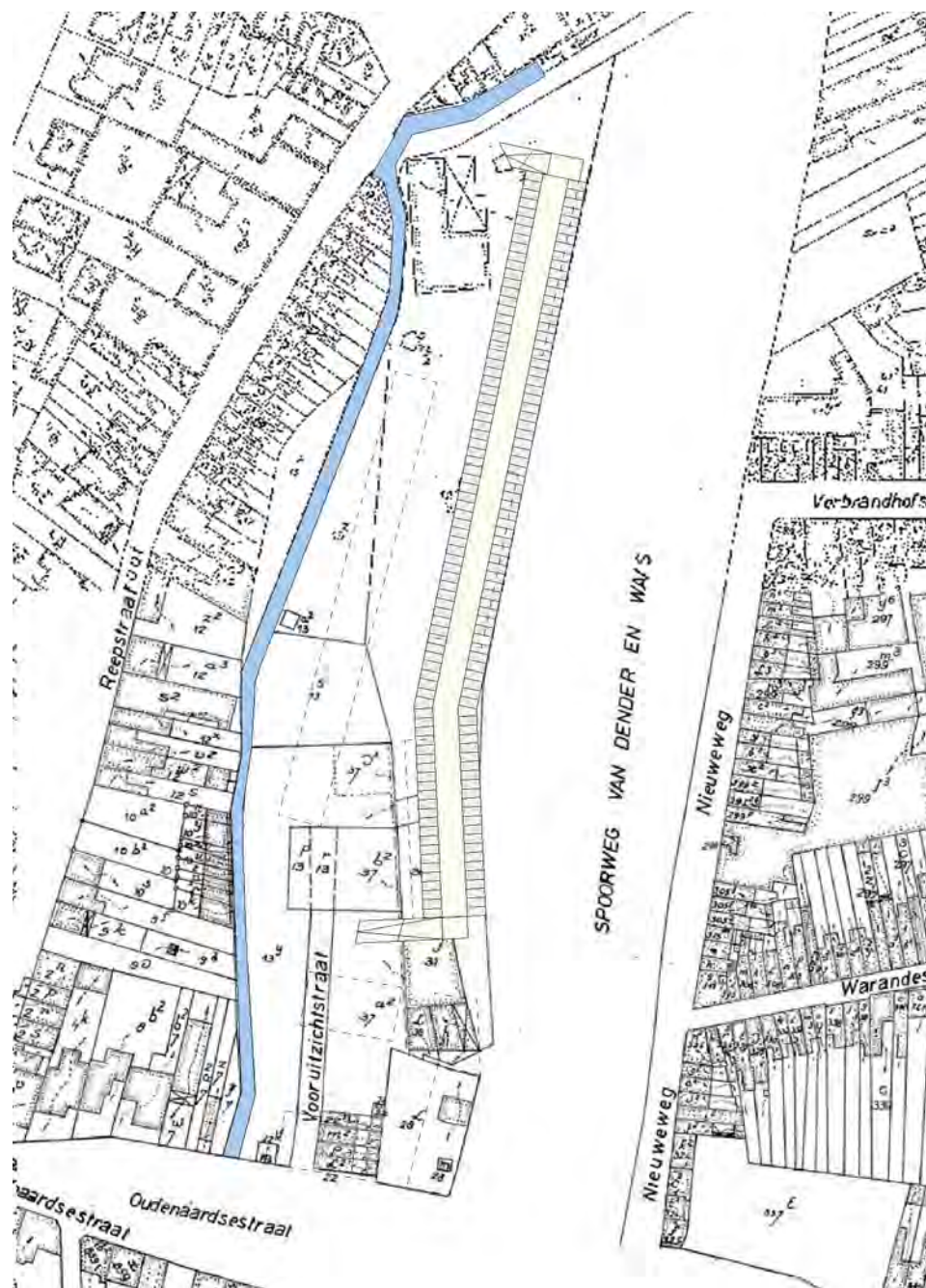
Het plan voorziet van noord naar zuid een erf dat het gebied ontsluit. Het erf ligt op het tussenniveau tussen beek en spoor, zodat de kans op overstromingen beperkt blijft. Het erf sluit in het noorden aan op de Reepstraat. In het zuiden wordt via een wijkplein en de passage langs de beek aangesloten op de Oudenaardsestraat.

Ook de Ezelberg sluit op dit erf aan, en vormt zo een interessante route vanaf het noorden richting station.

De bouwlocatie voor de eengezinswoningen langs de westzijde van het erf wordt opgehoogd, om waterproblemen te vermijden. De rest van het laaggelegen gebied wordt ingericht als publieke of private groene ruimte en functioneert als overstromingsbuffer.

Tussen het erf en de sporen wordt gestapelde woningbouw voorzien. Parkeren gebeurt ondergronds en/of in een sokkel, die tegen het spoortalud wordt aangebouwd. Alternatieve invullingen voor de sokkel zijn ateliers, zelfstandigenpraktijk, ...

Ter hoogte van de aansluiting op de Reepstraat wordt de straat niet afgebouwd. Dit is immers de enige plek waar de beek vanaf de Reepstraat zichtbaar is. De oude loods kan eventueel plaats maken voor een afwerking van de hoek.



niveau -1 parking schaal 1/2000



inplanting schaal 1/2000

OPEN OPROEP

STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

0010100





OPEN OPROEP

STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

0010100

12 OVERZICHTSPLAN

In het voorgaande werden de verschillende componenten van het stadsontwerp afzonderlijk bekeken. Het overzichtsplan toont de samenhang van de verschillende voorstellen.

Ruimtebalans van de vernieuwde stationsomgeving:

- **Openbaar domein:**

verharde ruimte: 19.350 m²

onverharde ruimte: 5.250 m²

wegenis: 5920 m²

- **Bijkomende woningen:**

	woningen	appartementen
Goedevrouwstraat	0	48 (0 tot 80)
Groteweg	0	0 (0 tot 40)
Bouwblok Adamstraat	0	12
Oostzijde viaduct	0	18
Vooruitzichtstraat	26	60
TOTAAL	26	138 (90 tot 170)

- **Kantoren:**

2.500 m² t.b.v. het nieuwe stadhuis

4.000 m² (0 tot 10.000 m²) achter de Goedevrouwestraat

6.000 m² (0 tot 6.000 m²) aan de Groteweg

TOTAAL: 2.500 tot 18.500 m²

- **Pendelparkings:**

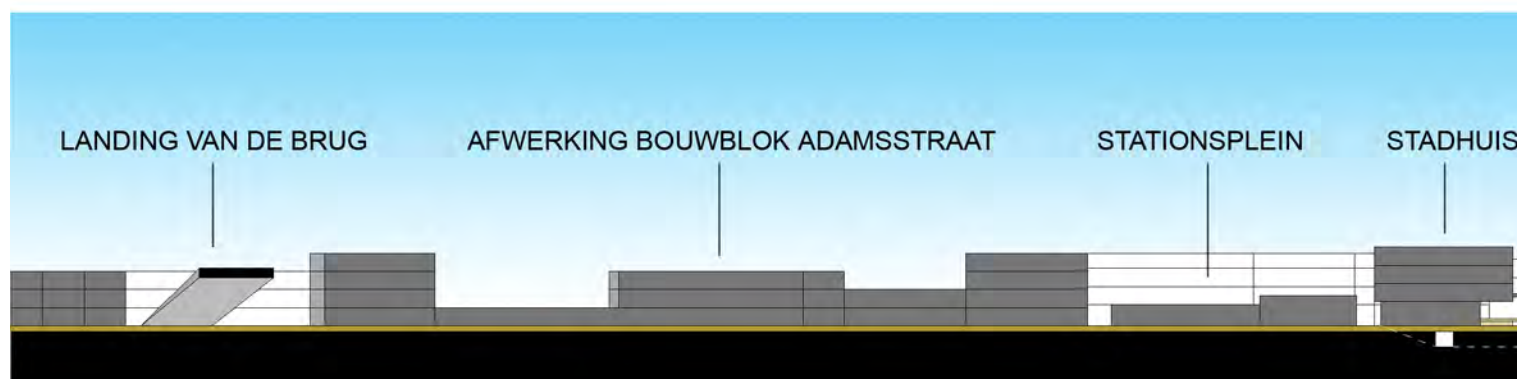
ca. 540 plaatsen ondergronds
(uitbreidbaar tot ca. 720 plaatsen)



OPEN OPROEP

STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

001010c





OPEN OPROEP

STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

0010100

13 KUNST IN DE PUBLIEKE RUIMTE

Drie benaderingen van kunst in de publieke ruimte lijken voor de stationsomgeving van Geraardsbergen verdedigbaar.

Welke benadering(en) de voorkeur krijgt/krijgen, zal mee afhangen van de ambitie en de doelstellingen van het stadsbestuur. De uitwerking van een concrete visie op kunst in de publieke ruimte zal verder vorm krijgen tijdens het planproces.

- *Toegepaste kunst*

Toegepaste kunst heeft betrekking op kunst die een zekere utiliteitswaarde heeft. In het voorliggende stadsontwerp zou een zeer verfijnde uitwerking van de grote luifel over het stationsplein als een vorm van toegepaste kunst kunnen worden aanzien.

Inzetten op toegepaste kunst is een doelmatige en veilige manier van kunstintegratie in de publieke ruimte. Veilig, omdat aan de publieke opinie eenvoudig kan worden aangetoond wat de maatschappelijke meerwaarde is (het kunstproject wordt gemakkelijk "begrepen"). Doelmatig, omdat het budget voor kunst "goed wordt besteed", in die zin dat het de inrichting en het gebruik van het openbaar domein rechtstreeks ten goede is gekomen.

- *Kunst als betekenisgever*

Kunst als betekenisgever heeft betrekking op kunst die ingezet wordt om de omgevende ruimte betekenis te geven.

Een concreet voorbeeld zou kunnen zijn: het viaduct door een kunstenaar onder handen laten nemen, zodat dit bouwwerk evolueert van een utilitair object naar

een identiteitsbepalende factor die de banaliteit van het object en zijn omgeving doorbreekt.

- *Kunst als individuele expressie*

Tenslotte kan men vertrekken van het principe dat kunst zijn nut niet hoeft te bewijzen, maar een vorm van individuele expressie is die zich niet laat sturen. De publieke ruimte is daarbij niet (noodzakelijk) het voorwerp van de kunst, maar mogelijk slechts een forum.

Zo kan aan een kunstenaar worden gevraagd om naar eigen inzicht een kunstwerk te creëren in, rond of aan het nieuwe stadhuis.



OPEN OPROEP

STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

0010100

14 STATUUT VAN HET STADSONTWERP

- *Vertaling van een ruimtelijke visie*

Het stadsontwerp is de stedenbouwkundige vertaling van een ruimtelijke visie. De visie, vaak verbeeld via ruimtelijke concepten, leidt tot het vastleggen van een aantal essentiële ontwerpkeuzes, de ruimtelijke krijtlijnen. Die krijtlijnen krijgen in het stadsontwerp een verdere invulling en verfijning in functie van een concreet ruimtelijk beeld.

Het stadsontwerp slaat zowel op het proces als op het resultaat.

- *Resultaat van ontwerpend onderzoek*

Als proces is het stadsontwerp een vorm van ontwerpend onderzoek naar de betekenis, de potenties en de draagkracht van de ruimte. Via het ontwerpend onderzoek worden programma's gedefinieerd, visies uitgekristalliseerd en alternatieven geformuleerd.

- *Wervend beeld*

Als resultaat geeft het stadsontwerp een wervend beeld voor een vooropgestelde ontwikkeling. Het ontwerp expliciteert de achterliggende visies en krijtlijnen. Het is geen blauwdruk voor een gedetermineerde eindtoestand, maar een preferentiële en plausibele uitwerking op basis van onderbouwde uitgangspunten en veronderstellingen.

Het stadsontwerp wordt steeds vaker als visievormend en beleidsvoorbereidend instrument ingezet, zowel door overheden als door private actoren.

- *Intrinsieke duurzaamheid*

Het stadsontwerp moet voldoende flexibel zijn, zodat kan worden ingespeeld op wijzigende economische en maatschappelijke omstandigheden, nieuwe randvoorwaarden en opportuniteiten.

Niet zelden wordt het stadsontwerp daarom opgebouwd als het samenspel van een ruimtelijke visie, een frame dat de structuur vastlegt en een invulling die afhankelijk is van concrete behoeften.

Daardoor wordt het stadsontwerp gekenmerkt door een intrinsieke duurzaamheid.

- *Strategische benadering*

De opmaak van een stadsontwerp is geen doel op zich. Het is een middel om een gewenste ontwikkeling te initiëren. Het stadsontwerp vormt een onderdeel van een strategische benadering. Samen met het plan worden een proces en een actieprogramma uitgewerkt. Die moeten de realisatie van het plan implementeren.

- *Relatie met het juridisch kader*

Het stadsontwerp vormt de noodzakelijke basis om een juridisch kader uit te werken dat de gewenste ontwikkelingen mogelijk maakt.

Het stadsontwerp wordt ingezet als ontwerpend onderzoek naar de ruimtelijke randvoorwaarden en de programmatorische mogelijkheden. Het RUP of BPA kan zich beperken tot het vastleggen van de stedenbouwkundige krijtlijnen. Rechtszekerheid in relatie tot de behoefte aan flexibiliteit verdient daarbij bijzondere aandacht.

15 AANPAK VAN HET PLANPROCES

a Relatie met het stadsbestuur

Stadsbestuur en ontwerpers moeten als één hecht team dit project aanpakken. De stedenbouwkundig ontwerper functioneert niet zomaar als dienstverlener, maar als vertrouwenspersoon van het beleid en de administratie.

De stedenbouwkundig ontwerper heeft immers een belangrijke beleidsvoorbereidende taak: hij geeft de stad van morgen mee vorm.

Omgekeerd moet het stadsbestuur van de stedenbouwkundig ontwerper een volledige dienstverlening eisen. Een stedenbouwkundig planproces is voor een stuk een zichzelf definiërende opgave. Onverwachte wendingen in het ontwerp en in het proces moeten flexibel door de ontwerper kunnen opgevangen worden.

Ook met de stadsadministratie is een goede samenwerking nodig: de administratie zal mee instaan voor een gedegen omkadering van het plan en voor een kwalitatieve uitvoering achteraf.

b Partners

De partners van de stationsontwikkeling

- **Stakeholders**

Het stadsbestuur profileert zich vandaag als piloot voor de herontwikkeling van de stationsomgeving.

Zij is voor de realisatie van de plannen aangewezen op andere actoren: NMBS, De Lijn, AWV, private partners.

Het is aangewezen om deze "stakeholders" van bij de conceptie te betrekken bij de planvorming. Zonder deze stakeholders kunnen de plannen niet of niet optimaal gerealiseerd worden.

- **Cruciale overheden**

De overheden die mee beslissen over de uitvoerbaarheid van het project (AROHM, AMINAL, Provinciebestuur, ...) moeten eveneens zo nauw mogelijk bij de planvorming betrokken worden.

- **Andere partners**

Verder zijn er nog verschillende partners waarvan hun betrokkenheid bij het proces wenselijk is, maar niet cruciaal. Deze partners mogen het proces versterken, maar kunnen de goede werking niet in het gedrang brengen: middenstandsorganisaties, milieubewegingen, VOKA, ...

- **Bevolking**

Tenslotte is de bevolking als "partner" zeker niet uit het oog te verliezen. In het bijzonder moeten de eigenaars of de aangelanden voldoende nauw betrokken worden.

c Overlegstructuur

- **Projectleiding**

De projectleiding zorgt voor de dagelijkse opvolging van het planproces. De leidend ambtenaar speelt hierin een belangrijke rol. Hij (m/v) is de verbindingspersoon tussen stadsbestuur en ontwerpers en staat in voor de interne mobilisatie van het stadsbestuur.

Hoe beter de projectleiding functioneert, hoe vlotter het proces loopt. De projectleiding kan gedeeltelijk informeel (telefonisch, mail, informele samenkomst) werken.

- **Technische werkgroep**

De technische werkgroep staat in voor de inhoudelijke onderbouwing en uitwerking van de plannen. Alle betrokken actoren zijn door deskundige technici vertegenwoordigd, zodat van alle partners de vragen en inzichten verwerkt kunnen worden.

De technische werkgroep bepaalt mee de kwaliteit van het plan.

- **Stuurgroep**

De stuurgroep is samengesteld uit gemandateerde vertegenwoordigers op beleidsniveau van de stakeholders en de cruciale overheden. Zij bereiden het project inhoudelijk en bestuurlijk mee voor en zoeken naar consensus tussen alle partners. Zij werken het proces in opeenvolgende stappen uit tot het project klaar is voor validatie door de respectievelijke bestuursniveaus.

OPEN OPROEP

STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

001010c

- **Klankbordgroep**

In de klankbordgroep worden de actoren samengebracht wiens inbreng nuttig kan zijn zonder dat zij mee de kern van het proces vormen. Op regelde tijdstippen geven zij feedback over de stand van zaken.

d Stappen

Volgend stappenplan moet garanderen dat in het planproces gestaag vooruitgang kan worden geboekt.

- **Onderzoek**

Het studie- en plangebied, het programma, de beleidsopties en de planningscontext worden onderzocht. Uitgangspunten en randvoorwaarden worden gedetecteerd. De sleutelkwesies worden geïnventariseerd.

- **Conceptvorming**

De grote lijnen van het plan worden uitgezet. Deze worden getoetst aan de inzichten van de betrokken actoren totdat overeenstemming wordt bereikt over een samenhangende visie.

- **Haalbaarheidsanalyse**

De strategische haalbaarheid van de concepten wordt onderzocht: technisch en financieel haalbaar, in overeenstemming met de economische randvoorwaarden, faseerbaar.

Waar nodig wordt selectief verder gedetailleerd om de haalbaarheid te kunnen onderzoeken (b.v. inrichting busstation).

- **Verdere uitwerking**

Na validatie van het vorige wordt het plan verder uitgewerkt. Parallel wordt het actieprogramma opgesteld. Eventueel worden strategische projecten binnen het plan nauwkeuriger uitgewerkt.

- Toetsing

Vervolgens worden de uitgewerkte plannen uitgebreid getoetst: bij de betrokken actoren, bij het middenveld, bij de bevolking, bij de marktspelers.

- Bijsturing en validatie

Na de toetsing wordt het plan waar nodig bijgestuurd en ter validatie neergelegd. Na validatie beschikt de opdrachtgever over een project dat haalbaar is en dat de goedkeuring wegdraagt van de voornaamste betrokken actoren.

e Externe communicatie

Verwerving van een draagvlak rond het project is cruciaal voor het welslagen ervan. De communicatiestrategie moet inzetten op drie sporen:

- Informeren

Op een heldere manier de beleidsdoelen en de plannen uitleggen is een noodzakelijke eerste stap om de bevolking te betrekken bij het project. De inzet van de juiste communicatiekanalen en -middelen is mee bepalend voor het succes.

- Participeren

Door de bevolking op het gepaste ogenblik en in de gepaste context inspraak te geven in de plannen, worden de plannen sterker gedragen. Opbouw naar consensus is hierbij een moeilijke maar cruciale evenwichtsoefening.

- Werven

Tenslotte moeten ook de toekomstige gebruikers en de potentiële investeerders voor het project gewonnen worden. Het derde luik van de communicatie moet de begeestering over het project tot leven brengen.

OPEN OPROEP

STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

0010100

16 BENADERING VAN DE OPDRACHT

a Behoefte aan een geïntegreerde aanpak

De inschrijver stelt vast dat er een sterke behoefte bestaat aan een geïntegreerde aanpak voor de opmaak van een masterplan voor de stationsomgeving van Geraardsbergen. Naast de opmaak van het plan op zich, dienen zich een groot aantal taken aan die komen kijken bij de voorbereiding en de uitwerking van het plan.

Het is voor de inschrijver niet duidelijk in hoeverre de opdrachthouder zelf over de know-how en de invullingscapaciteit beschikt om deze taken uit te voeren. Evenmin is bekend wat aan andere studiebureaus werd of zal worden uitgeschreven. Tot slot is de beschikbare budgettaire marge een bepalende factor bij de omschrijving van de opdracht.

Volgende opsomming dient te worden geïnterpreteerd als een suggestie van taakomschrijving, als basis voor bespreking tussen de opdrachtgever en opdrachthouder.

b Opmaak van het Masterplan

De eigenlijke opmaak van het Masterplan kan volgende elementen omvatten:

- **Analyse van het projectgebied en studiegebied**
- Evaluatie van de planningscontext
- Interpretatie van de historische ontwikkeling

- Ruimtelijke analyse : "lezing" van de site
- Programmatorische analyse
- Verkeerskundige analyse
- Inventaris van knelpunten en potenties

- ***Uitgangspunten***

- Visie op de gewenste ontwikkeling van het projectgebied
- Randvoorwaarden voor de ontwikkeling
- Stedenbouwkundige uitgangspunten
- Ruimtelijke concepten en structuurschets
- Definitie van het frame
- Krijtlijnen voor de stedenbouwkundige ontwikkeling

- ***Stadsontwerp***

- Ontwerpend onderzoek naar de ontwikkelingsmogelijkheden
- Definitie van het frame
- Definitie van de verschillende ontwikkelingslocaties
- Stadsontwerp voor de diverse ontwikkelingslocaties
- Uitwerking van variante scenario's
- Deductie van stedenbouwkundige randvoorwaarden
- Schetsontwerp voor de strategische projecten
- visualisering

- ***Haalbaarheidsonderzoek***

- Ruimtebalans

- Kostenraming infrastructuur
- Kosten-baten analyse private en publieke investeringen
- Programmatoets
- Onderzoek fasering
- **Rapportering**

c Opmaak van een RUP/BPA

De opmaak van een RUP of BPA is een welomschreven taak. Volgende elementen zitten in deze deelopdracht vervat:

- Opmaak basiskaart
- Onderzoek naar behoefte aan flexibiliteit
- Uitwerking methodiek projectzones
- Redactie toelichtingsnota
- Uitwerking algemene bepalingen
- Uitwerking bepalingen per zone
- Uitwerking bestemmingsplan
- Uitwerking onteigeningsplan
- Begeleiding procedure: besprekingen met betrokken besturen en overheden
- Behandeling bezwaarschriften

d Opmaak van een beeldkwaliteitsplan

Een beeldkwaliteitsplan werkt de richtlijnen uit voor de architecturale en landschappelijke kwaliteit van de ontwikkelingen in de stationsomgeving. Dit beeldkwaliteitsplan wordt opgevat als een intermediair document tussen het stadsontwerp en het RUP. Het bevat bepalingen die bij de architecturale en landschappelijke uitwerking van het stadsontwerp moeten worden opgevolgd, zonder dat deze juridisch in een RUP worden vastgelegd.

- **Beeldkwaliteitsplan architectuur**

- Positionering van gebouwen: in het stedenbouwkundig geheel, onderling, in de publieke ruimte
- Gebouwvolumes: dimensies, vloeroppervlakten, bouwlagen, verdiepingshoogten, dakvormen
- Gelijkvloerse functies, plinten, dimensies, verweving met woonfunctie
- Materiaalgebruik, -concept, kleurensuggestie
- Gevelopeningen, terrassen, uitsprongen, beeldvereisten
- Inpandige ruimten, niet bebouwde oppervlakten, relatie met de bebouwing en de straat;
- parkeren
- referentiebeelden

- **beeldkwaliteitsplan publieke ruimte:**

- categorisering openbaar domein: indeling in categorieën naar gebruik en naar verkeersfunctie
- Beschrijving diverse gebruiksvormen van de publieke ruimte, activiteiten/rust

- Verkeer- en vervoerplan: openbaar vervoer, autoverkeer, parkeerstructuur: bovengronds en ondergronds, m.i.v. inpassing in de omgeving, zacht verkeer (fietzers, voetgangers)
- Groenaanleg: groenstructuur, beplanting, intensiteit van aanleg en beheer, verhouding cultuur/natuur
- verlichting: concept verlichtingsstructuur, te gebruiken verlichtingssystemen
- straatmeubilair
- principeprofielen
- visie op kunstintegratie
- referentiebeelden

e Procesregie

De haalbaarheid van stedenbouwkundige projecten is vaak afhankelijk van de goodwill van een groot aantal partners. Via een gedegen procesregie worden op het juiste ogenblik de relevante actoren betrokken in het planproces, zodat een gedragen project ontstaat. Het technisch en beleidsniveau vragen daarbij een specifieke aanpak.

f Voorstudie publieke ruimte

De aanleg van de publieke ruimte wordt vandaag vaak gereduceerd tot een functionele en/of esthetische ingreep, die niet stilstaat bij de betekenis, de roeping en de structuur van de publieke ruimte. Tot op vandaag wordt verkeersinfrastructuur in Vlaanderen beleidsmatig niet eens als publieke ruimte benaderd, waardoor de verkeerskundige en bouwkundige aspecten de inrichting

OPEN OPROEP

STADSONTWERP
STATIONSOMGEVING
GERAARDSBERGEN

0010100

domineren.

Nochtans is de publieke ruimte, met inbegrip van de infrastructuur, de ruggengraat van de (ver)stedelijk(t)e leefomgeving. Niet alleen programma en inrichting definiëren de publieke ruimte, maar ook (en vooral) de bebouwing die haar begrenst en de relatie tussen publiek en privaat.

De voorstudie voor de heraanleg van de publieke ruimte is dan ook een logische component van het stadsontwerp.

g Bijstand bij externe communicatie

Het is aangewezen dat de stedenbouwkundig ontwerper de opdrachtgever bijstaat in de voorbereiding en de uitwerking van de externe communicatie. Dit kan inhouden:

- De opmaak van een communicatieplan: doelstellingen, doelgroepen, communicatiekanalen en -middelen, timing, raming
- De inhoudelijke uitwerking en opstelling van een vormconcept voor de relevante communicatiemiddelen (brochure, website, infopanelen, tentoonstelling, ...)
- Het bijwonen van infovergaderingen, ...

h Supervisie over uitvoeringsstudies

De supervisie over de uitvoeringsstudies is in essentie een kwaliteitsbewaking. De supervisor heeft de taak om erop toe te zien dat de principes uit het stadsontwerp

overeind blijven tijdens de verdere uitwerking.

Het is in dit verband dat de samenwerking met het studiebureau BVP en met andere studiebureaus wordt gesitueerd.

- het in overleg met de bouwheer opmaken van de opdrachtformulering van de te gunnen uitvoeringsstudies
- de ondersteuning van de bouwheer bij de presentatie van het Masterplan en de opdrachtformulering
- de ondersteuning van en adviesverlening aan de bouwheer betreffende het selectieproces van ontwerper(s)
- het in overleg met de bouwheer evalueren en selecteren van ontwerpers voor het gunning van een opdracht
- de adviesverlening bij het opstellen van het realisatieproces
- het toezicht op het te realiseren project, op basis van het Masterplan, tijdens het realisatieproces
- de onderlinge afstemming van diverse projecten waarvan de uitvoeringsstudie lopend is
- de actualisering van het masterplan op basis van de uitvoeringsstudies
- de ondersteuning van de opdrachtgever bij de externe communicatie met de betrokken actoren en met de bevolking.

i Ruimtelijk projectmanagement

Projectmanagement is het aansturen van een proces in al zijn facetten, met het oog op de implementatie van een project op basis van een gevalideerd stadsontwerp. Ruimtelijk projectmanagement impliceert de cyclische bijsturing en verfijning van een stadsontwerp, ter voorbereiding van realisaties. Tijdens deze voorbereiding duiken immers voortdurend nieuwe randvoorwaarden of programmawensen op, die getoetst of in het plan verwerkt moeten worden.

- ***Uitwerking van een actieprogramma***

De verschillende acties die op korte, middellange en lange termijn moeten/kunnen worden genomen in functie van de realisatie van het Masterplan, worden geïnventariseerd. Daarbij wordt onderzocht wie uitvoerder van de actie is, welke samenwerkingen nuttig zijn, welke randvoorwaarden zich aandienen en welke budgettaire impact deze actie heeft.

- ***Uitwerking van een fasering***

In de planvorming zal aandacht uitgaan naar de fasering. De fasering is van een groot aantal factoren afhankelijk. Door de evaluatie van verschillende scenario's wordt duidelijk waar zich de onderlinge afhankelijkheden situeren en welke fasering preferentieel is.

Daarbij moeten de mogelijkheden op korte en op lange termijn zorgvuldig worden afgewogen. De behoefte om snel tot realisatie over te kunnen gaan, kan een rol spelen in de planvorming.

- ***Coördinatie tussen besturen en overheden***

Voor de uitvoering van dit plan zal de medewerking van verschillende besturen en overheden noodzakelijk zijn: stadsbestuur, AWW, NMBS, De Lijn, ...

Bovendien zullen diverse andere besturen een rol spelen in de voorbereiding van het project: AROHM, M&L, AMINAL, provinciebestuur, ...

Vaak zijn deze overheden niet gewend om met een groot aantal partners tegelijk samen te werken aan één project. Respect voor de autonomie, de organisatiecultuur, de besluitvorming, ... bepalen vaak het succes van de samenwerking.

Een gedegen coördinatie tussen al deze betrokken overheden en besturen dringt zich op.

In het bijzonder zal dit optreden bij de voorbereiding en de uitvoering van geïntegreerde infrastructuurprojecten, zoals de heraanleg van de stationsomgeving er onmiskenbaar één is.

- ***Voorbereiding van een convenant***

Indien verschillende publieke actoren bereid zijn om samen (delen van) het project te realiseren, dan kan worden overgegaan tot de opmaak van een convenant of uitvoeringsovereenkomst.

Daarin wordt nauwkeurig omschreven wat wordt gerealiseerd, welke de taak van de verschillende actoren is, hoe de lasten worden verdeeld, hoe het overleg en de besluitvorming wordt georganiseerd, ...

- ***Uitwerking van publiek-private***

samenwerkingen

Voor specifieke onderdelen van het project kan/moet de betrokken overheid samenwerken met een private partner. In het voorliggend project is dit bij voorbeeld het geval voor de realisatie van de pendelparking.

- ***Onderzoek naar subsidiemogelijkheden***

Tot slot is de zoektocht naar subsidiemogelijkheden (provinciaal, Vlaams, Europees) een tijdrovende maar lonende taak.

In het bijzonder kan een toelage uit het Vlaams Stadsvernieuwingfonds (indien dit opnieuw zou worden geactiveerd) de haalbaarheid van het project sterk ten goede komen.