

MASTERPLAN STATIONSOMGEVING GERAARDSBERGEN

Samenvatting masterplan n.a.v. werkbezoek minister van Mobiliteit Jacqueline Galant



1 | KORTE HISTORIEK

In 2006 werd door de Vlaams Bouwmeester een open oproep uitgeschreven om een stedenbouwkundig ontwerp op te maken voor de stationsomgeving van Geraardsbergen. De toenmalige opdrachtomschrijving focust in het bijzonder op de verdere stedelijke ontwikkeling van het gebied Oudenaardse Poort. De stad streefde een kwalitatief stadsontwerp na voor de integratie van gefaseerde woonprojecten in het gebied. Er lag een bijzondere nadruk op de parkeerproblematiek in het algemeen en van de pendelaars in het bijzonder.

Op basis van de projectdefinitie werden een aantal wedstrijdontwerpen uitgewerkt en werd BUUR (Bureau voor Urbanisme) geselecteerd om het masterplan verder uit te werken in overleg met de betrokken partners. Vanuit dat oogpunt werd een stuurgroep opgericht met vertegenwoordigers van de stad Geraardsbergen, vervoersmaatschappij De Lijn, NMBS holding en Infrabel.

De opmaak van het masterplan werd verder gevoerd aan de hand van ontwerpend onderzoek. Het wedstrijdontwerp werd daartoe in de eerste plaats op z'n haalbaarheid onderzocht. Op basis van die bevindingen werden aanpassingen gedaan die op hun beurt aan de partners konden worden voorgelegd. Dit stelde alle partijen in staat op basis van de ontwerpen en de conclusies van de vergaderingen de eigen ambities en behoeften verder te formuleren en te verfijnen. Zeker met betrekking tot de organisatie van het busstation en de pendelparking heeft deze manier van werken geholpen om bepaalde opties uit te sluiten of verder te onderzoeken. Tijdens bilaterale gesprekken werden bepaalde oplossingen ook uitgediept en technisch afgetoetst. Op gepaste tijdstippen werden de nodige technische diensten, andere administraties of betrokken eigenaars eveneens geïnterpelleerd.

Dit eindrapport is de neerslag van de consensus die werd bereikt tussen de verschillende partijen. Het omvat de beschrijving van het masterplan dat ieders ambities, behoeften en bekommernissen tracht te synthetiseren.

Een belangrijk onderdeel vormt de beschrijving van de oplossing die werd uitgewerkt voor een nieuwe pendel- en randparking in de stationsomgeving. Er werd aan BUUR een opdracht toegekend door De Lijn, NMBS-holding en de stad Geraardsbergen, voor een detailstudie van deze knoop. Dit rapport vormt eveneens de synthese van deze studie.

Het masterplan vormt geen eindpunt, maar een basis voor verdere uitwerking van een concreet actieprogramma om de herontwikkeling van de hele stationsomgeving gefaseerd waar te maken.



2 | PROBLEEMSTELLING EN POTENTIES

Hoewel het de plaats is waar veel mensen Geraardsbergen binnenkomen, heeft de stationsomgeving te kampen met een aantal fundamentele problemen. Door haar latere ontstaan en ligging perifeer ten opzichte van het stadscentrum, mist de stationsomgeving de uitstraling die het historische centrum wel heeft, maar laat ook de integratie van de wijken rond het station in hun stedelijke en landschappelijke context te wensen over. De dragende structuren die de ontwikkeling van de benedenstad hebben gestuurd, zoals de sporenbundel, de Astridlaan en de Molenbeek, zijn verworpen tot barrières en bronnen van overlast, of hebben in het geval van de Molenbeek hun structurerend karakter volledig verloren en zijn vergeten en verwaarloosd geraakt.

Het intrinsieke karakter van een stationsomgeving als knooppunt van verschillende soorten vervoersmoden heeft in Geraardsbergen vooral geleid tot verkeersoverlast en een veel te hoge parkeerdruk, die een hypotheek heeft gelegd op elke beschikbare vorm van open ruimte en deze getransformeerd tot parkeervlakte. De negatieve gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit en het wooncomfort zijn aanzienlijk en hebben van de stationsomgeving een wijk gemaakt die te lijden heeft onder sociale achterstelling, een erg eenzijdig aanbod aan woningen en een gebrek aan andere voorzieningen.

Ondanks deze aanzienlijke problemen is de stationsomgeving van Geraardsbergen een wijk met een groot potentieel, dankzij haar ligging, rol in het mobiliteitsverhaal van de stad en morfologische karakteristieken. De kansen die hierdoor gecreëerd worden, laten toe om met gerichte ingrepen een evolutie in gang te zetten die de stationsomgeving kan optillen van relatief achtergesteld en versnipperd stadsdeel tot een cruciale schakel in het stedenbouwkundig verhaal van Geraardsbergen, waar verschillende functies elkaar ontmoeten en het aangenaam wonen en vertoeven is. Met een strategische visie en een verfijnd actieprogramma van gedgekozen hefboomacties en kleinschalige woonprojecten kan een impuls worden gegeven aan het gebied dat ook privé-initiatieven in gang zet en zo op termijn leidt tot een duurzame en economisch haalbare herstructurering en herwaardering.



Drie verbindende structuren mediëren tussen stad en landschap

Hoewel de stationsomgeving historisch gegroeid is langs de oost-west assen vanuit het stadscentrum van Geraardsbergen, zijn het steeds drie noord-zuid figuren geweest die het gebied echt hebben gestructureerd en de groei uitgelokt en begeleid hebben. Hoewel ze parallel lopen, zijn ze bovendien erg verschillend: de Molenbeek was ooit de groen-blauwe ader die het einde van de stad markeerde. De aanleg van de spoorinfrastructuur heeft hier verandering in gebracht en de stad een nieuwe, industriële schaal verleend die de start was van een belangrijke sprong van het stadsweefsel richting westen. De Astridlaan is historisch gezien de laatste drager, maar is als belangrijke verkeersas een van de hoofdtoegangswegen naar de stad en verzamelaar van een ander soort bebouwing in de vorm van alleenstaande villa's en baanwinkels. Tijdens de verdere ontwikkeling van de stationswijk hebben deze structuren hun verbindende en sturende rol verloren, maar hun aanwezigheid creëert nog steeds de kans om deze terug te reanimeren en ze de drijvende structuren achter de hele vernieuwing van het gebied te maken.



Schakel tussen stad en voorstad

De ligging van de stationsomgeving tussen de historische stad en de voorstad ten westen ervan is zowel een belangrijke conditie als een troef. De ligging vraagt om een eigen benadering die dit speciale karakter maximaal weet te benutten. Daarom is het uitgangspunt voor de vernieuwing van de stationsomgeving bewust niet dat van een evenwaardige bipool tussen centrum en station, maar wordt de stationsomgeving uitgespeeld als verbindend element tussen het centrum en de periferie.

REPRESENTATIEVE ENTREE VAN DE STAD

De stationsomgeving is om diverse redenen voor veel mensen de eerste confrontatie met de stadskern van Geraardsbergen. Uiteraard speelt het station hierbij een belangrijke rol, maar ook de al eerder vermelde oost-west verbindingen zijn belangrijke toegangswegen naar het centrum. De ruimtes rond het station en langs de toegangswegen is echter vaak ondermaats, dichtgeslibt en weinig representatief. Een duidelijk upgrade is dus nodig, waarbij strategische schakelruimtes in de stationsomgeving de rol krijgen van toegangsfoyers, ruimtes waar de reis wordt beëindigd en het bezoek van de stad begint. Dit is een verhaal van ruimtelijke ingrepen, maar ook van de introductie van nieuwe functies en infrastructuren die een oplossing bieden voor de parkeerproblematiek en het gebrek aan kwalitatieve voetgangersverbindingen over de sporen.

PERFORMANTE MULTIMODALE KNOOP

Het ontwarren van de knoop van verkeersstromen moet niet alleen toelaten om de ruimte die nu verspilld wordt als parkeervlakte anders in te richten en te gebruiken, maar tegelijk ook het vervoersvraagstuk rond het station oplossen. Zoals rond elk station komen er in dit deel van Geraardsbergen een hoop vervoersstromen samen en is er

nood aan kwalitatieve en comfortabele concepten om deze stromen te laten kruisen en reizigers toe te laten over te stappen tussen vervoersmodes. Parkeren is hierbij een heel bepalend element, aangezien het station van Geraardsbergen een belangrijke rol speelt voor pendelaars uit de ruimere omgeving. Maar ook de overstap tussen trein en bus en de integratie van alle buslijnen in het aanpalende stratennetwerk is een belangrijk issue waarvoor nieuwe oplossingen moeten worden gevonden. Meer ruimte en aangename routes voor fietsers en voetgangers maken het plaatje compleet. Multimodaliteit en maximaal comfort voor elk van de vervoersmodi staan hierbij centraal, maar zonder de negatieve impact op het omliggende woonweefsel die nu de stationsomgeving kenmerkt.



Een doorwaadbaar stadslandschap met diverse randen

Naast haar functie als een schakel tussen de kernstad en de voorstad van Geraardsbergen, heeft de stationsomgeving de potentie om ook zelf een kwalitatief stedelijk gebied te zijn met een heel eigen karakter en identiteit. Dit eigen karakter is momenteel al aanwezig, maar wordt overheerst door de versnipperde aanblik van de bebouwing en open ruimte, de vele verwaarloosde plekken en achterkanten, de alomtegenwoordigheid van geparkeerde auto's en de overheersing van de infrastructuur over de verblijfskwaliteit van de ruimte. Het tweede uitgangspunt is daarom om van deze vaak verwaarloosde ruimtes een echt stadslandschap te maken, met een doorwaadbaar en divers karakter.

HEFBOOM VOOR HERWAARDEREN VAN DE BENEDENSTAD

Een duurzame herwaardering van de stationsomgeving is dus nodig, waarbij ook de reeds bestaande kwaliteiten van het gebied versterkt moeten worden: de kleinschaligheid van de bebouwing en de onafgewerktheid van de randen van de bebouwing hebben van de Geraardsbergse stationsomgeving ook een bijzondere plek gemaakt. Een nonchalante stedelijkheid waar banaliteit en lelijkheid niet verborgen worden, waar een ongedwongen dynamiek heerst en de bijzonderheid van het individuele tot zijn recht kan komen. Door die eigenheid te verbinden met een algemene upgrade van de ruimtelijke kwaliteit en de introductie van nieuwe functies en woonvormen kan de stationsomgeving worden getransformeerd tot een waardevolle stadswijk die werkt als een schakel maar ook lokaal een maximale kwaliteit aan te bieden heeft.

STAD AFWERKEN EN VERDICHTEN

Waar de stationsomgeving nu gekenmerkt wordt door achterkantsituaties en ruimteverspilling, kan deze ruimtelijke problematiek omgekeerd worden en de beschikbare ruimte ingezet om nieuwe projecten te realiseren die een kentering kunnen brengen in de achterstelling van het gebied. Hierbij staat het verdichten van het weefsel en het afwerken van de randen richting de spoorbundel centraal, maar zonder het huidige diverse karakter van de stedelijke wanden teniet te doen. In de plaats daarvan moet gekozen worden voor gevarieerde projecten die de beschikbare ruimte optimaal benutten maar de openheid en kleinschaligheid van het weefsel behouden. Bouwblokken krijgen zo een nieuw gezicht en de verdichting zorgt voor een verhoging van de wooncapaciteit in het gebied, maar het karakter van de stationsomgeving blijft dat van een diverse wijk met verschillende woonvormen en een open en dynamische omgang met ruimte.

DOORWAADBAAR STADSLANDSCHAP

Een potentiële kwaliteit van het weefsel rond het station die nu onvoldoende naar voren komt, is die van de doorwaadbaarheid van de ruimte. Door de vele restruimtes en onafgewerkte randen is het nu al het geval dat er naast de platgetreden paden ook verschillende verborgen doorgangen en verbindingen te vinden zijn, maar deze zijn vaak zo verborgen of slecht onderhouden dat ze slechts zelden gebruikt worden. Bij de verdichting en opwaardering van het gebied moet er zorg voor worden gedragen dat dergelijke informele paden behouden blijven en ook zelf ruimtelijk opgewaardeerd worden. Zo kan de stationsomgeving een stadsdeel worden dat niet enkel gedomineerd wordt door grootschalige mobiliteitsinfrastructuur, maar waar ook voetgangers gemakkelijk hun weg vinden en waar groene publieke ruimte infiltreert in het bebouwde weefsel.



4 | MASTERPLAN

STATIONSOMGEVING OOST: EEN NIEUW GEZICHT VOOR DE HISTORISCHE STAD

EEN MULTIMODALE MACHINE DIE OOST EN WEST VERKNOOPT

Uitgebreid ontwerpend onderzoek heeft aangetoond dat het maximaal bundelen van pendel- en randparking, busstation, fietsparking, kiss&rideverkeer, toegangen tot de perrons, ... tot één performante multimodale knoop op de voormalige goederenkoer het meest aangewezen is. Mits beperkte reorganisatie vormt dit deel van het spoorwegemplacement een grote vacante plek waar dit programma op efficiënte wijze kan ingeplant worden.

Verkeersstromen worden geoptimaliseerd en het ruimtebeslag van de infrastructuur is beperkt ten voordele van hoogwaardige publieke (verblijfs)ruimte en stedelijke ontwikkelingen die mogelijk worden op de verschillende vrijgekomen locaties in de rest van de stationsomgeving (zowel ten oosten als ten westen van de sporen). De multimodale knoop wordt één gebouw dat functioneert als een efficiënte machine, die met één gebaar de huidige ruimtelijke problemen tracht op te lossen en letterlijk een hefboom is voor verdere stadsvernieuwing.

De multimodale knoop dient zich (op subtielere wijze) ook te manifesteren aan de oostelijke zijde van de stationsomgeving, zodat de 'voorstad' letterlijk aan de stad wordt geknoopt. Verbeterde voorzieningen en een nieuwe verbinding voor fietsers en voetgangers, vermindert de barrièrewerking van de sporen en zorgt dat het station ook hier voet aan de grond krijgt.

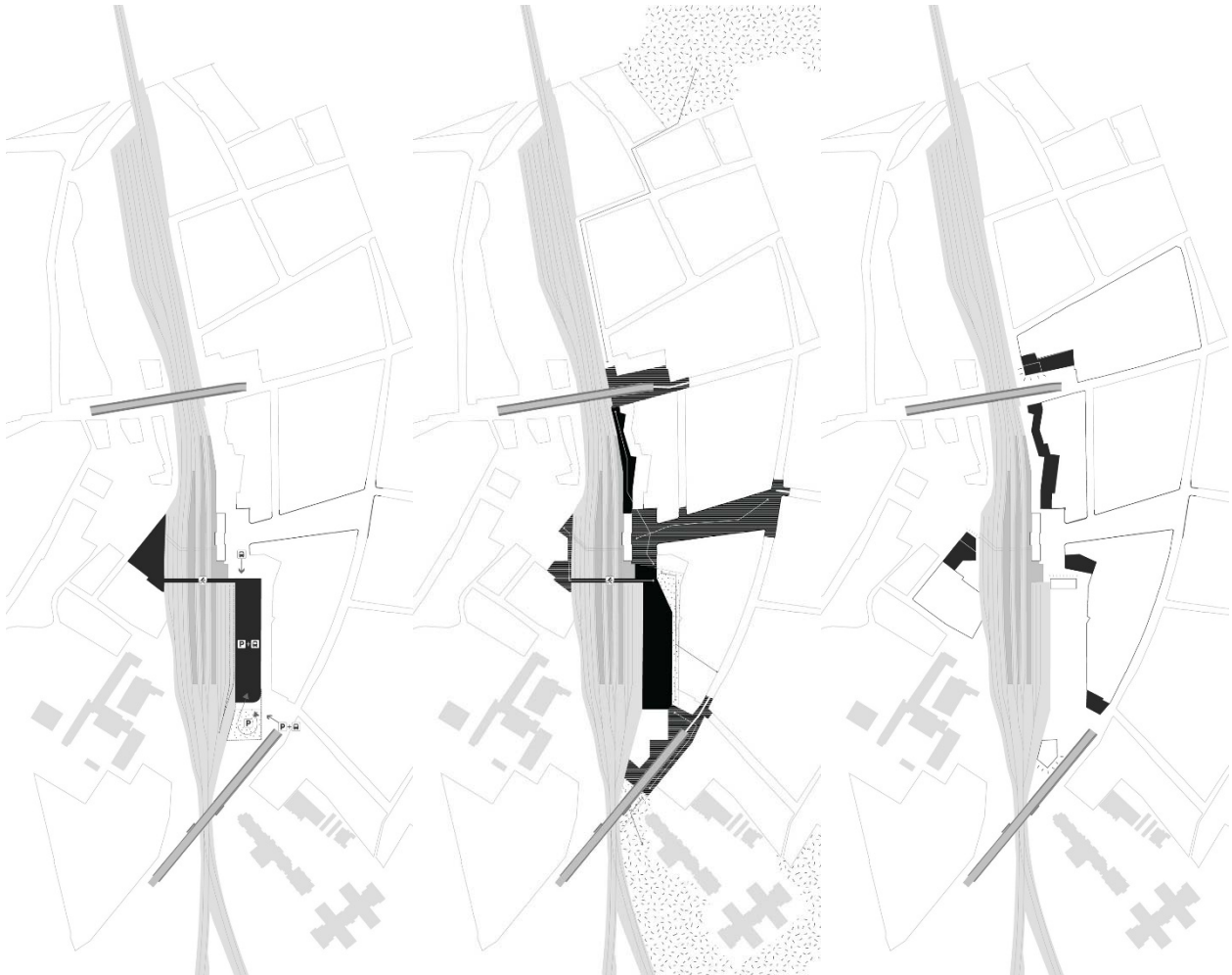
EEN CONTINUE ROUTE LANGS VOORKANTEN, ACHTERKANTEN EN STADSFOYERS

Het bundelen van de infrastructuur zorgt ervoor dat veel open ruimte 'leeg' wordt gemaakt, zodat met een schone lei kan begonnen worden en een hoogwaardige publieke ruimte kan worden ingericht. Die open ruimte wordt in de eerste plaats gevormd door 3 'stadsfoyers'. De huidige parking aan de landing van de viaduct Oudenaardsestraat, de huidige logistieke zone van het spoorwegemplacement aan de landing van de viaduct Grote Weg en het Stationsplein zelf hebben de potentie om te functioneren als volwaardige 'inkomhallen' voor de historische stad. De stedelijke as Markt-Grote Straat-Oudenaardsestraat wordt zo verlengd tot aan het viaduct. Ook het Stationsplein als stedelijk plein wordt opgehangen aan deze as en vormt –i.p.v. een parking- een waardige tegenhanger voor de Markt in de benedenstad.

BEBOUWING ALS BEGELEIDING EN AFWERKING

Strategische nieuwe bebouwing wordt ingezet om het sterk frame van open ruimte te ondersteunen en te versterken. Aan de drie stadsfoyers geeft een (ver)nieuw(d)e rand een gezicht aan de plekken en creëren er een stedelijke dynamiek. Het programma werkt complementair aan het bestaande aanbod van woningen, handel, horeca en diensten.

Langs de sporen wordt op een aantal plaatsen een nieuwe voorkant voor de stad gecreëerd. De afwerking van het weefsel aan de achterzijdes van de woningen aan de Adamsstraat zorgt ervoor dat deze verbinding deel zal gaan uitmaken van stedelijke route Oudenaardsestraat-Stationsplein, maar ook het nieuwe hybride gebouw is heel erg zichtbaar vanaf de viaducten. Het is meer dan infrastructuur en vormt een belangrijke afwerking van en kennismaking met de stad.



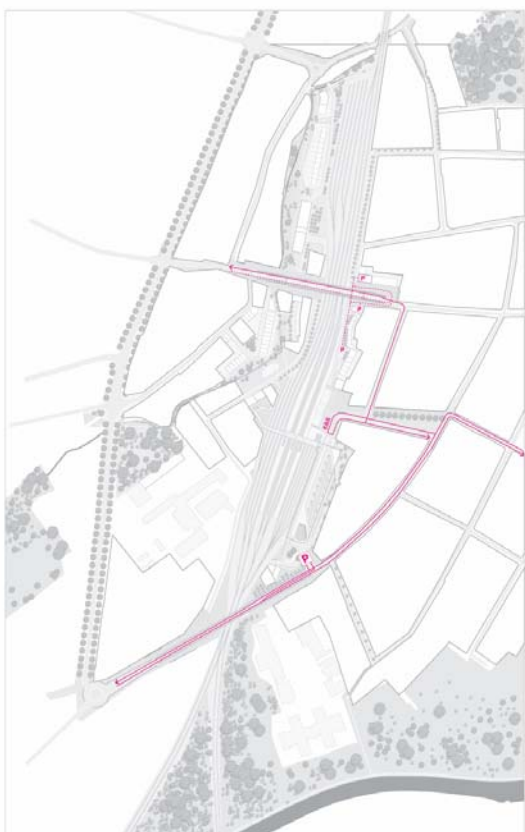
MOBILITEITSCONCEPTEN

Een grondige reorganisatie en rationalisatie van de verkeerscirculatie in de stationsomgeving dringt zich op en is eveneens noodzakelijk om als hefboom te dienen voor de hele verdere stadsontwikkeling.

De mobiliteitsconcepten dienen maximaal de ruimtelijke concepten te ondersteunen. Daarom wordt in de eerste plaats ingezet op het weren van autoverkeer naar de stationsomgeving via de Oudenaardsepoort. Om de stedelijke as Markt-Grotestraat-Oudenaardsestraat door te trekken tot aan de landing van de viaduct, dient ook hier de druk van autoverkeer verder te worden afgebouwd. De as staat volledig ten dienste van winkelwandelaars en busverkeer.

Een heraanleg van het Stationsplein in functie van voetgangers en fietsers -waarbij een groot deel van het plein, aan de zijde van de Adamsstraat, verkeersvrij wordt gemaakt- zorgt er bovendien voor dat de stedelijke as via de Lessensestraat tot aan het station en de nieuwe multimodale knoop reikt. Het integreren van de zone tussen Stationsplein en Oudenaardse poort in dit geheel, maakt het plaatje compleet en trekt de dynamiek van de Oudenaardsestraat door tot tegen de sporen.

In functie van autoverkeer is het Stationsplein enkel toegankelijk voor kiss&ride-verkeer en lokaal verkeer dat wil gebruik maken van het beperkt aantal kortparkeerplaatsen. Als deel van de 'ringweg' wordt de Grote Weg beschouwd als de belangrijkste toegangsweg voor autoverkeer en wordt de nieuwe pendel-/randparking volledig langs deze weg ontsloten.



Bus, langzaam en gemotoriseerd verkeer



ambities en behoeften van de stakeholders

Het is vooral bij organisatie van deze knoop dat een integrale oplossing wordt vooropgesteld, die een nauwe samenwerking van de verschillende partners vereist. In die zin is het van groot belang de ambities en behoeften van de verschillende partners voor de organisatie van deze knoop in de eerste plaats goed te kennen.

De Lijn (cfr. Nota ambitieniveau februari 2006 + verslagen stuurgroepvergaderingen)

De lijn heeft nood aan een nieuw busstation waar het halteren van 3 gelede bussen, 9 gewone bussen, 3 belbussen en 2 citybussen mogelijk is. Het dient mogelijk te zijn dat er 8 à 9 bussen tegelijkertijd halteren. Bovendien dient bijkomend een zone te zijn voorzien waar het bufferen van enkele bussen mogelijk is. Aan het busstation worden volgende eisen gesteld:

- Optimale doorstroming van de bussen naar het station
- Looproutes tussen bus en trein hebben minimale afstanden en zijn veilig
- Logische en leesbare lay-out van het busstation
- Beschermde wachtaccommodatie
- Minimaal aantal conflictpunten tussen reizigers en voertuigen
- Minimale visuele barrièrewerking
- Integraal toegankelijk
- Integratie van programma's die de verblijfs- en belevingswaarde verhogen
- Evenwichtige kosten-baten

Stad Geraardsbergen

Behalve als parking voor treinreizigers gelden de parkings in de stationsomgeving ook als randparking voor het stadscentrum (bezoekers, winkelaars, ...) en functioneert in het bijzonder het Stationsplein ook als parking voor het cliënteel van omliggende winkels.

De multimodale knoop dient behalve als parking voor pendelaars, dan ook te worden opgevat als een aantrekkelijke 'poort' tot de stad die eveneens als randparking voor het stadscentrum functioneert, als westelijk gelegen tegenpool van de parking op de Vesten. De routes naar het centrum dienen dan ook zo kort mogelijk te worden gehouden. Aangezien de belangrijkste pieken in de bezoekersaantallen voor het stadscentrum tijdens weekend en op feestdagen (evenementen) zijn, kan de pendelparking, mits heldere beheersafspraken, perfect functioneren als randparking voor het stadscentrum, zonder dat bijkomende capaciteit nodig is.

NMBS-holding (cfr. Nota 'Geraardsbergen in een notendop, 18 maart 2008' + verslagen stuurgroepvergaderingen)

Het is de ambitie van de NMBS Holding om de stationsomgeving van Geraardsbergen uit te bouwen tot een volwaardig multimodaal knooppunt met een optimalisatie van de overstapmogelijkheden tussen de verschillende modi. Vooral de organisatie van de pendelparkings die nu her en der verspreid zijn dient te worden herbekeken en vereist een gebundelde oplossing. Er dient rekening te worden gehouden met de installatie van het GEN-netwerk dat het aantal treinreizigers op termijn zal doen stijgen met 20 à 30%. Op basis van de modal split die werd uitgevoerd in 2008 kwamen een aantal duidelijke conclusies:

- Tijdens de ochtendspits (4.00-9.00am) zijn er zo'n 1.500 opstappende reizigers en 500 aankomende reizigers.
- De helft van de vertrekkende reizigers komt naar het station per auto: zo'n 23% als passagier, zo'n 27% als chauffeur. Zo'n 40% komt te voet. Slechts 5% komt per bus om dan over te stappen op de trein, wat zeer beperkt is. Ook het voortransport per fiets is in Geraardsbergen slechts 3% van het totaal aantal vertrekkende reizigers.
- De aankomende reizigers zetten voor het overgrote deel hun route vooral te voet verder. Wat duidelijk maakt dat het centrum van Geraardsbergen voornamelijk de bestemming is.
- De reizigers en personeelsparkings die nu verspreid zijn op verschillende locaties in westelijke (goederenkoer, Stationsplein, tussen station en Oudenaardsestraat, Oudenaardsestraat) en oostelijke stationsomgeving (Oudenaardsestraat, ooruitzichtstraat, terrein notaris De Man, Papiermolenstraat, onder brug atheneum) hebben samen een capaciteit van zo'n 520 wagens, rond 9.00am zijn de parkings volzet en blijkt zelfs een tekort.
- Aan Stationsplein en Papiermolenstraat zijn zo'n 210 (brom) fietsparkeerplaatsen voorzien, maar deze blijken op het einde van de ochtendspits slechts voor een derde in gebruik.

- Volgende eisen kunnen dan ook geformuleerd worden met betrekking tot de multimodale knoop:
- Gezien het groot aantal reizigers die te voet arriveren aan het station of de reis verder zetten naar het centrum, is een inrichting van de stationsomgeving met veilige voorzieningen voor voetgangers een belangrijke eis.
- Een kiss&ride-zone met een vlotte verbinding naar het station is noodzakelijk
- Het aantal (brom)fietsparkeerplaatsen dient minstens te worden bewaard en de voorzieningen voor fietsers in de buurt van het station dienen te worden verbeterd.
- Het aantal parkeerplaatsen voor personeel en reizigers dient op 1 locatie te worden georganiseerd, met routes naar de perrons die zo kort mogelijk zijn.
- Rekening houdend met een groeiend aantal reizigers op termijn is een verhoging van de capaciteit tot 625 à 675 plaatsen nodig.
- Daarnaast dient ten allen tijde een dienstgebouw voor NMBS-personeel (o.a. rustlokalen voor treinbestuurders, conducteurs, ...) te worden ingericht. Momenteel zijn deze functies ondergebracht in het gebouw dat op de voormalige goederenkoer is ingeplant.

Infrabel (verslagen stuurgroepvergaderingen)

- Verbeteren van de integrale toegankelijkheid van de perrons: gezien de beperkte omvang van de huidige spoortunnel is het enkel mogelijk een nieuwe verbinding onder of over de sporen te maken die het installeren van liften mogelijk maakt. Daarnaast zal in functie van de toegankelijkheid ook een verhoging van de perrons op termijn noodzakelijk zijn.
- Behoud van minimum twee van de drie rangeersporen die momenteel op de goederenkoer gelegen zijn.
- Behoud van LCI en seinhuis op termijn niet noodzakelijk, gezien de geplande centralisatie van de voorzieningen in Zottegem
- Op korte termijn is vervanging van de hoogspanningscabine ter hoogte van de Grote Weg noodzakelijk.

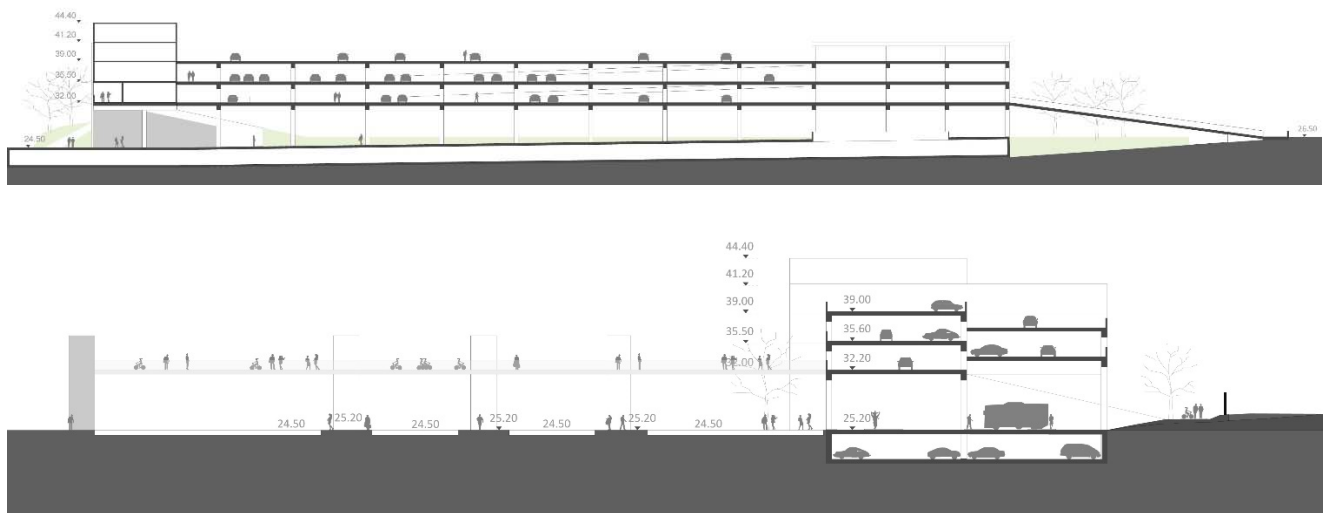


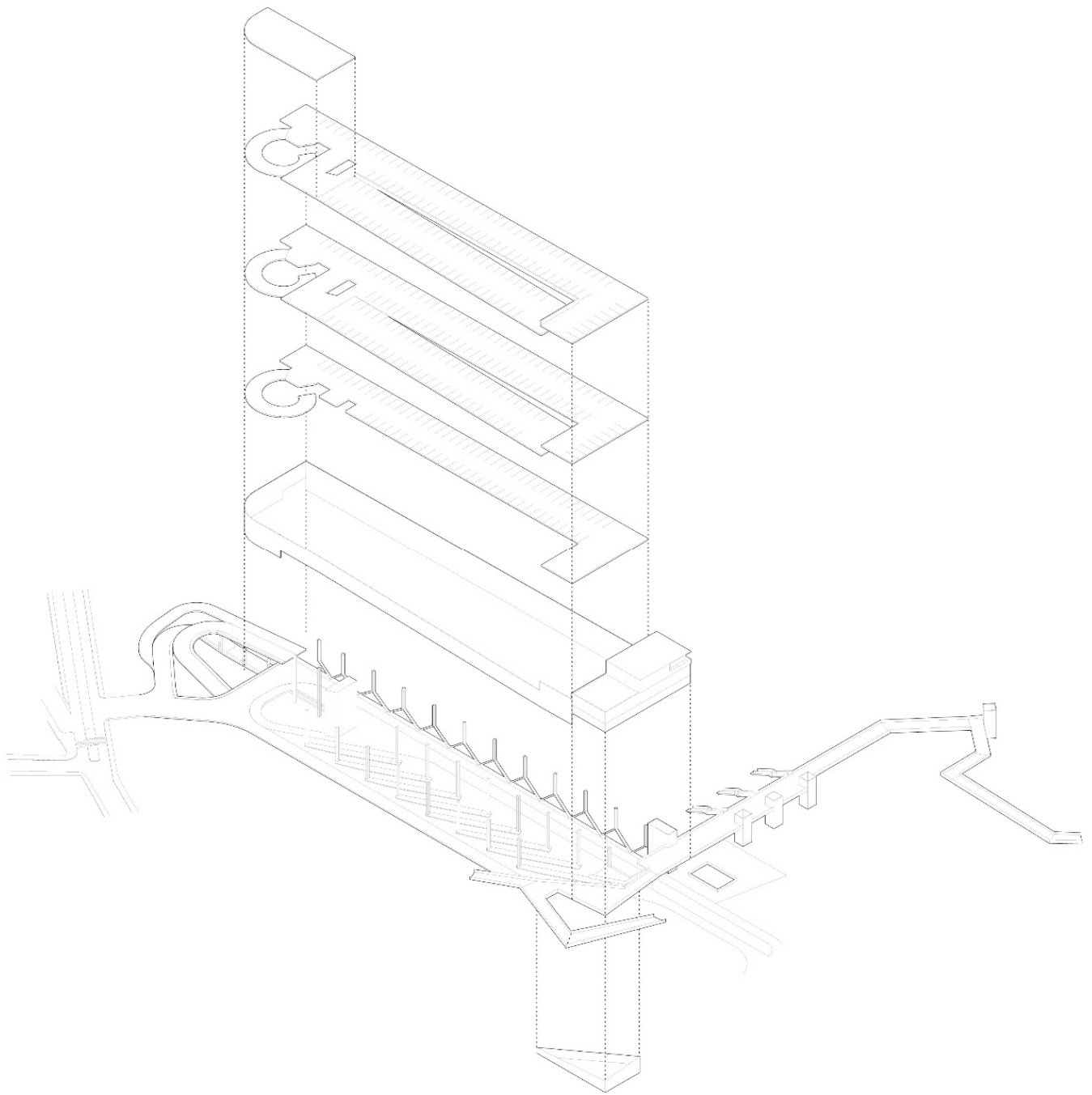
Uitgangspunten

Om een ontwikkeling van de voormalige goederenkoer mogelijk te maken moet worden vertrokken van een aantal premissen. Deze werden uitvoerig besproken met de betrokken partners (NMBS(holding) en Infrabel). Het eerste betreft de **afbraak van het bestaande historische dienstgebouw** dat zich momenteel in het gebied bevindt en waar behalve logistieke ruimtes van Infrabel ook een aantal ruimtes zijn ondergebracht voor NMBS-personeel (waaronder rust- en kleedruimtes). In overleg met de vertegenwoordigers van de NMBS holding en Infrabel werd gesteld dat een behoud van het dienstgebouw op de goederenkoer een rationele ontwikkeling van de hele zone niet mogelijk maakt en deze functies elders kunnen worden voorzien. Een tweede premisse is het **verplaatsen van 2 rangeersporen** die momenteel centraal in het gebied liggen. Een 3e spoor aan de zijde van de tuinen van de Lessensestraat dient niet te worden behouden. De betreffende sporen kunnen aangelegd worden naast de 3 rangeersporen die nu al aan de oostelijke zijde van de spoorbundel gelegen zijn. Door deze ingrepen kan de hele goederenkoer beschouwd worden als projectgebied en wordt de meeste flexibiliteit geboden voor ontwikkeling.

Ontwerp

Het busstation en het parkeergebouw smelten samen tot één multimodale machine. Het busstation is opgevat als een licht hellende (1.5%) verbindende publieke ruimte tussen Stationsplein en Grote Weg, die iets hoger gelegen is (ongeveer 1.70m). Het is een dubbelhoge open ruimte (variërend tussen meer dan 6m en 4.5m vrije hoogte), overdekt door de 3 bovenliggende parkeerlagen en bovenop een halfondergrondse parkeerlaag. Het busstation is uiterst transparant opgevat waardoor vanaf het stationsplein doorzicht mogelijk is vanop het Stationsplein tot aan de Grote Weg en over de sporen heen. Het busstation is zowel vanaf Stationsplein als vanaf de Grote Weg optimaal ontsloten en enkel toegankelijk voor busverkeer (eventueel ook taxi's vanaf Stationsplein richting Grote Weg). Aan de zijde van de tuinen van de woningen aan de Lessensestraat wordt het busstation afgezoomd door een groene strip met verbindingen voor traag verkeer. Deze groene strip vangt bovendien het hoogteverschil op tussen het niveau van de tuinen en deze van het busstation. De nodige wacht- en logistieke ruimtes (sanitair,...) voor De Lijn worden voorzien in een driehoekig gebouw aan de zijde van het Stationsplein zodat een maximale zichtbaarheid vanaf het plein en overzicht over het busstation zelf gegarandeerd is.





In tegenstelling tot parkeergebouwen die in andere stationsomgevingen opgericht worden, vormt het parkeergebouw letterlijk een nieuwe wand van het Stationsplein en komt het in Geraardsbergen erg op de voorgrond te liggen. Het is een opportuniteit om deze kop van het gebouw dan ook op te laden met stedelijk programma dat een zeker dynamiek genereert aan het plein en de locatie valoriseert. Gezien de ligging naast het station en met het zicht op de sporen lijkt het in de eerste plaats aangewezen de nodige oppervlakte te voorzien voor de NMBS ter vervanging van de functies die zich nu in het huidige gebouw op de goederenkoer bevinden. Deze kunnen aangevuld worden met andere diensten en kantoren, die van de zichtlocatie kunnen profiteren en bovendien identiteit geven aan het parkeergebouw. Deze kop zorgt ervoor dat het gebouw meer is dan infrastructuur en vormt een gebouwd accent dat een belangrijk oriëntatiepunt vormt in de stationsomgeving.



EEN ZUIDELIJKE FOYER ALS INKOMPOORT TOT DE STAD

De inplanting van de toegang tot de parking ter hoogte van de Grote Weg heeft als gevolg dat een grondige herorganisatie van kruispunt Grote Weg-Lessensestraat nodig is. Een beknopte studie heeft uitgewezen dat het voorzien van een voorsorteerstrook voor links afslaand verkeer vanaf de viaduct Grote Weg naar parking en busstation en het voorzien van verkeerslichten, moet volstaan om de verkeersdruk tijdens de ochtendspits op te vangen. Deze reorganisatie van de infrastructuur bepaalt in grote mate de aanleg van dit knooppunt. Deze plek is echter een van de toegangspoorten en dient zich aldus ook op die manier te presenteren. In het masterplan wordt er dan ook vanuit gegaan om door een hoogwaardige aanleg van de publieke ruimte deze stadfoyer meer een verkeersplein te laten zijn dat landschappelijk geïntegreerd is.



EEN CENTRALE FOYER ALS VOLWAARDIG STEDELIJK PLEIN

Het masterplan vertrekt van de premisse dat het Stationsplein niet meer als parking dient te worden ingericht, aangezien het nieuwe parkeergebouw eveneens als rand- en centumparking zal functioneren. Enkel een aantal kortparkeerplaatsen blijven wenselijk.

Het plein kan zo worden heringericht in functie van langzaam verkeer, als toegang tot de stad. Het grootste deel van het plein, aan de zijde van de Adamsstraat wordt dan ook bij voorkeur volledig ingericht als verblijfruimte. Deze sluit zo aan op het winkelapparaat van de Lessensestraat en ook op de nieuw aangelegde publieke ruimte langs de sporen richting heraanlegde Oudenaardsepoort. Aan de zuidelijke zijde blijft een dubbele rijstrook voorzien in functie van bus- en kiss&ride-verkeer.

De nieuwe ontwikkelingen aan de hoeken van het Stationsplein, het dichtst bij het station gelegen, en het 'gezicht' van het parkeergebouw zorgen voor nieuwe randen en nieuwe dynamieken, zodat het plein ook op functioneel vlak een nieuwe invulling kan krijgen.



BIJKOMENDE ONTWIKKELINGEN WESTZIJDE STATIONSOMGEVING

Met de realisatie van de pendelparking komen aan de westzijde van de spoorbundel terreinen beschikbaar die vandaag gebruikt worden om te parkeren. De realisatie van de pendelparking is daarom een belangrijke hefboom voor de verder ontwikkeling en afwerking van de stad. Het ontwerp van deze woongebieden vertrekt vanuit het vooropstellen van de Molenbeek als landschappelijke drager.



5| BIJLAGE KOSTENRAMING (D.D. JUNI 2013)

MASTERPLAN STATIONSOMGEVING GERAARDSBERGEN

raming investeringskosten busstation, pendelparking en dienstgebouwen

KOSTEN

ONTEIGENING STATIONSOMGEVING OOST (STATIONSPLEIN-GROTE WEG)

beschrijving	eenh	hoevh	ehprijs	totaal
onteigening gedeelte tuinen van woningen Lessensestraat (23m²)	GP	1	25000 €	25.000,00
onteigening 2 kleine woningen ter hoogte van Grote Weg - landing viaduct (79m²)	GP	2	75000 €	150.000,00
onteigening terrein met carports t.h.v. stationsplein (510m²)	GP	1	120000 €	120.000,00
subtotaal				€ 295.000,00

ONTEIGENING STATIONSOMGEVING WEST (PAPIERMOLENSTRAAT)

beschrijving	eenh	hoevh	ehprijs	totaal
onteigening woningen Papiermolenstraat	GP	4	175000 €	700.000,00
subtotaal				€ 700.000,00

ALGEMEEN

beschrijving	eenh	hoevh	Ehprijs	totaal
voorafgaande werken				
bodemonderzoek	GP	1	2000	€ 2.000,00
plaatsbeschrijving/werfinrichting/coördinatie (+5% bouwkost)	GP	1	950000	€ 950.000,00
sloopwerken				
verharde oppervlakte	m²	5312	10	€ 53.120,00
gebouw	GP	1	40000	€ 100.000,00
subtotaal (prijsniveau juli 2012):				€ 1.105.120,00
onvoorziene kosten (10%)				€ 110.512,00
totale aannemingsprijs (excl. BTW)				€ 1.215.632,00

DEEL 1: BUSSTATION OP ONDERGRONDSE PARKING

beschrijving	eenh	hoevh	Ehprijs	totaal
funderingen				
paalfundering gebouw (118 palen, 10m diep)	GP	0,5	80000	€ 40.000,00
riolering (RWA en regenwaterbuffering)	GP	0,5	150000	€ 75.000,00
structuurwerken				
betonnen vloerplaat (TT-plaat, 40cm)	m²	5897	170	€ 1.002.490,00
balken (70x70cm)	m³	188	1600	€ 301.056,00
kolommen (70x70cm)	m³	40	1800	€ 72.000,00
stijgstructuren (betonnen trappen en afwerking)	st	4	9000	€ 36.000,00
technieken				
verlichting	m²	6405	26	€ 166.530,00
elektronische signalisatie	GP	1	55000	€ 55.000,00
brandbestrijding	GP	1	45000	€ 45.000,00
liften (1 stop, 6m)	st	2	8500	€ 17.000,00
afwerking				
buitenschrijnwerk rond stijgstructuren	m²	253	450	€ 113.850,00
omgevingswerken				
verharding gegoten beton	m²	3545	55	€ 194.975,00
verharding betonstraatstenen	m²	2860	65	€ 185.900,00
trottoirbanden (kasselse boordsteen)	m	1498	65	€ 97.370,00
straatmeubilair en signalisatie	m²	6405	10	€ 64.050,00
luifels (wind)	st	8	20000	€ 160.000,00
borstweringen langs spoor en vide naar parking	m	305	200	€ 61.000,00
gebouw met wachtruimtes/loketten/technische ruimte	m²	100	1200	€ 120.000,00
subtotaal (prijsniveau juli 2012):				€ 2.807.221,00
onvoorziene kosten (10%)				€ 280.722,10
totale aannemingsprijs (excl. BTW)				€ 3.087.943,10

Raming exclusief aanpassingen nutsleidingen en verplaatsing hoogspanningscabine: deze maken deel uit van een gedetailleerde studie

DEEL 2: PENDELPARKING (742pp)

a) ondergrondse parking 1 laag (211pp)				
beschrijving	eenh	hoevh	Ehprijs	totaal
voorafgaande werken				
bronbemaling (grondwaterpeil 20,50-21,00m, aanzet vloerplaat 20,60m)	GP	1	10000	€ 10.000,00
fundering				
paalfundering gebouw (118 palen, 10m diep)	GP	0,5	80000	€ 40.000,00
riolering (RWA en regenwaterbuffering)	GP	0,5	150000	€ 75.000,00
grondwerken				
machinaal uitgraven + stockeren op de werf	m³	7196	20	€ 143.920,00
machinaal uitgraven + afvoeren	m³	7196	30	€ 215.880,00
structuurwerken				
vloer op volle grond (dikte 40cm)	m²	5897	85	€ 501.245,00
kolommen (70x70cm)	m³	32	1800	€ 58.212,00
keermuren (dikte 30cm)	m³	356	525	€ 186.676,88
stijgstructuren (betonnen trappen incl. bordessen en afw)	st	3	8500	€ 25.500,00
technieken				
elektriciteit (excl. liften)	m²	5613	85	€ 477.105,00
branddetectie, brandbestrijding, rook- en warmteafvoer				
data-bekabeling				
parkeersysteem: ticketing, speedgate, tellussen & autom borden				
afwerking				
buitenschrijnwerk rond stijgstructuren	m²	110	450	€ 49.590,00
bewegwijzering/signalisatie	m²	5613	6	€ 33.678,00
omgevingsaanleg				
verharding gegoten beton (in- en uitritten)	m²	355	55	€ 19.525,00
lijnvormige elementen beton (in- en uitritten)	m	124	30	€ 3.720,00
subtotaal (prijsniveau juli 2012):				€ 1.840.051,88
onvoorziene kosten (10%)				€ 184.005,19
totale aannemingsprijs (excl. BTW)				€ 2.024.057,06

b) inritten naar parking en stijestructuren naar parkeergebouw					
beschrijving		eenh	hoevh	Ehprijs	totaal
grondwerken	machinaal uitgraven + afvoeren	m³	1500	30	€ 45.000,00
structuurwerken	brugconstructie opritten	m²	410	1800	€ 738.000,00
	keermuren	m²	60	525	€ 31.500,00
afwerking	borstweringen	m	115	200	€ 23.000,00
technieken	elektriciteit	m²	1400	25	€ 35.000,00
omgevingswerken	verharding gegoten beton	m²	597	55	€ 32.835,00
	verharding betonstraatstenen	m²	794	65	€ 51.610,00
	lijnvormige elementen beton	m	280	18	€ 5.040,00
	straatmeubilair en signalisatie	m²	1400	6	€ 8.400,00
	groenaanleg	m²	500	25	€ 12.500,00
	aanplanting bomen	st	5	800	€ 4.000,00
subtotaal (prijsniveau juli 2012):					€ 986.885,00
onvoorziene kosten (10%)					€ 98.688,50
totale aannemingsprijs (excl. BTW)					€ 1.085.573,50

c) parkeergebouw 3 lagen + gebouw kantoorruimtes NMBS (452 pp)					
beschrijving		eenh	hoevh	Ehprijs	totaal
structuurwerken	vloerplaat (welfsels, incl. afwerking)	m²	10200	130	€ 1.326.000,00
	balken	m³	306	1600	€ 489.216,00
	kolommen	m³	20	1800	€ 36.115,20
	stijestructuren (trappen/bordessen)	st	8	4500	€ 36.000,00
	brugconstructie helix uitrit	m²	544	1800	€ 979.200,00
afwerking	aansluiting passerelle-parkeergebouw	m²	381	500	€ 190.500,00
	gevel/borstweringen	m²	2754	200	€ 550.800,00
	borstweringen staal tussen parkeerlagen	m	397	200	€ 79.400,00
	buitenschrijnwerk rond stijestructuren	m²	419	450	€ 188.550,00
	elektriciteit (excl. liften)	m²	11347	50	€ 567.350,00
technieken	branddetectie, brandbestrijding, rook- en warmteafvoer				
	data-bekabeling				
	parkeersysteem: ticketing, speedgate, tellussen en autom borden				
	liften (4 stops)	st	2	32000	€ 64.000,00
gebouw met kantoren NMBS		m²	1066	1200	€ 1.279.200,00
subtotaal (prijsniveau juli 2012):					€ 5.786.331,20
onvoorziene kosten (10%)					€ 578.633,12
totale aannemingsprijs (excl. BTW)					€ 6.364.964,32

Raming exclusief aanpassingen nutsleidingen, verplaatsing hoogspanningscabine en renovatie stationsgebouw: deze maken deel uit van een gedetailleerde studie

totale aannemingsprijs pendelparking (excl. BTW)	€ 7.652.608,13
prijs per parkeerplaats	€ 11.542

DEEL 3: FIETSEN PARKING

beschrijving		eenh	hoevh	Ehprijs	totaal
fietsenstalling	stalen rekken (4 fietsen)	st	30	650	€ 19.500,00
	luifel	m²	281	500	€ 140.500,00
	trottoirbanden (kasselse boordsteen)	m	137	85	€ 11.645,00
	verharding betonstraatstenen	m²	493	200	€ 98.600,00
subtotaal (prijsniveau juli 2012):					€ 270.245,00
onvoorziene kosten (10%)					€ 27.024,50
totale aannemingsprijs (excl. BTW)					€ 297.269,50

DEEL4: LUIFELS BOVEN PERRONS & PASSERELLE

beschrijving		eenh	hoevh	Ehprijs	totaal
passerelle	brugconstructie	m²	610	1800	€ 1.098.000,00
	liften	st	150000	4	€ 600.000,00
	trappen	st	12000	4	€ 48.000,00
	landing brug zijde papiermolenstraat (incl. grondw, verharding, borstweringen,...)	m²	472	300	€ 141.600,00
luifels op perrons		st	3	200000	€ 600.000,00
subtotaal (prijsniveau juli 2012):					€ 2.487.600,00
onvoorziene kosten (10%)					€ 248.760,00
totale aannemingsprijs (excl. BTW)					€ 2.736.360,00

Raming exclusief aanpassingen nutsleidingen, vernieuwing van de perrons en verplaatsing rangeersporen: deze maken deel uit van een gedetailleerde studie

DEEL 5: OMGEVINGSAANLEG

a) stationsplein					
beschrijving		eenh	hoevh	Ehprijs	totaal
voorbereidende werken	afbraak bestaande verharding	m²	8256	7,5	€ 61.920,00
	grondverzet en aanaarden	m³	1000	10	€ 10.000,00
verhardingen	pleinverharding in blauwe hardsteen	m²	5733	180	€ 1.031.940,00
	rijwegverharding gegoten beton	m²	1403	55	€ 77.165,00
lijnvormige elementen	boordstenen in blauwe hardsteen (30/100)	m	1380	100	€ 138.000,00
	trottoirbanden (kasselse boordsteen)	m	228	65	€ 14.820,00
riolering	DWA + RWA	m	450	250	€ 112.500,00
allerhande	ondergronds bufferbekken regenwater	GP	1	50000	€ 50.000,00
	verlichting	GP	1	200000	€ 200.000,00
	meubilair	m²	8256	10	€ 82.560,00
groen	kunst/fontein/...	GP	1	150000	€ 150.000,00
	aanplanting hoogstambomen (in verharding incl. boomrooster)	st	15	4000	€ 60.000,00
subtotaal (prijsniveau juli 2012):					€ 1.988.905,00
onvoorziene kosten (10%)					€ 198.890,50
totale aannemingsprijs (excl. BTW)					€ 2.187.795,50

b) pleinaanleg landing voetgangsbrug Papiermolenstraat					
beschrijving		eenh	hoevh	Ehprijs	totaal
voorbereidende werken	grondverzet en aanaarden	m³	1000	10	€ 10.000,00
verhardingen	pleinverharding in blauwe hardsteen	m²	873	180	€ 157.140,00
lijnvormige elementen	boordstenen in blauwe hardsteen (30/100)	m	50	100	€ 5.000,00
riolering	ondergronds bufferbekken regenwater	GP	1	10000	€ 10.000,00
allerhande	verlichting	GP	1	40000	€ 40.000,00
	meubilair	m²	873	10	€ 8.730,00
groen	aanplanting hoogstambomen (in verharding incl. boomrooster)	st	15	4000	€ 60.000,00
	groenaanleg taluds	m²	1000	30	€ 30.000,00
subtotaal (prijsniveau juli 2012):					€ 320.870,00
onvoorziene kosten (10%)					€ 32.087,00
totale aannemingsprijs (excl. BTW)					€ 352.957,00

c) groenzone langs busstation (achter Lessensestraat)					
beschrijving		eenh	hoevh	Ehprijs	totaal
voorbereidende werken	grondverzet en aanaarden	m³	1950	10	€ 19.500,00
structuurwerken	keermuren	m²	142,5	525	€ 74.812,50
	betonnen treden	st	20	400	€ 8.000,00
verhardingen	halfverharding paden	m²	702	40	€ 28.080,00
lijnvormige elementen	opsluitbanden beton	m	400	25	€ 10.000,00
allerhande	verlichting	GP	1	50000	€ 50.000,00
	meubilair	m²	873	5	€ 4.365,00
groen	aanplanting hoogstambomen (in verharding incl. boomrooster)	st	25	850	€ 21.250,00
	groenaanleg taluds	m²	1148	30	€ 34.440,00
subtotaal (prijsniveau juli 2012):					€ 250.447,50
onvoorziene kosten (10%)					€ 25.044,75
totale aannemingsprijs (excl. BTW)					€ 275.492,25

Raming exclusief aanpassingen nutsleidingen: deze maken deel uit van een gedetailleerde studie

OVERZICHT INVESTERINGSKOSTEN

beschrijving		
onteigeningen		€ 995.000,00
ALGEMEEN	totale aannemingsprijs voorafgaande werken, coördinatie, organisatie	€ 1.215.632,00
DEEL 1	totale aannemingsprijs busstation	€ 3.087.943,10
DEEL 2	totale aannemingsprijs ondergrondse parking	€ 2.024.057,06
	totale aannemingsprijs inritten en stijstructuren	€ 1.085.573,50
	totale aannemingsprijs parkeergebouw	€ 6.364.964,32
DEEL 3	totale aannemingsprijs fietsenparking	€ 297.269,50
DEEL 4	totale aannemingsprijs luifels boven perrons en passerelle	€ 2.736.360,00
DEEL 5	totale aannemingsprijs omgevingsaanleg	€ 2.816.244,75
totale aannemingsprijs		€ 19.628.044,23
studiekosten KVIV barema I3: 8%		€ 1.570.243,54
totale investeringskost excl. 21%BTW		€ 22.193.287,77

Totale investeringskosten De Lijn		
onteigeningen westzijde (Stationsplein-Grote Weg) (50%)		€ 147.500,00
aannemingsprijs algemene kosten gebouw (20%)		€ 243.126,40
aannemingsprijs busstation		€ 3.087.943,10
aannemingsprijs inritten parking (35%)		€ 379.950,71
studiekosten De Lijn (20%)		€ 314.048,71
totale investeringskost excl. BTW		€ 4.172.568,93

Totale investeringskosten NMBS holding		
onteigeningen westzijde (Stationsplein-Grote Weg) (50%)		€ 147.500,00
aannemingsprijs algemene kosten gebouw (70%)		€ 850.942,40
aannemingsprijs pendelparking NMBS holding		€ 8.425.458,47
aannemingsprijs gebouw NMBS holding (deels te verhuren als kantoorruimte!!)		€ 1.279.200,00
aannemingsprijs fietsenparking		€ 297.269,50
studiekosten NMBS holding (50%)		€ 785.121,77
totale investeringskost excl. BTW		€ 11.785.492,14

Totale investeringskosten Infrabel		
onteigeningen oostzijde (Papiermolenstraat) (50%)		€ 350.000,00
aannemingsprijs algemene kosten gebouw (10%)		€ 121.563,20
aannemingsprijs luifels boven perron en passerelle		€ 2.736.360,00
aannemingsprijs gebouw NMBS holding (deels te verhuren als kantoorruimte!!)		€ 0,00
studiekosten Infrabel (10%)		€ 157.024,35
totale investeringskost excl. BTW		€ 3.364.947,55

Totale investeringskosten Stad Geraardsbergen		
onteigeningen oostzijde (Papiermolenstraat) (50%)		€ 350.000,00
aannemingsprijs omgevingsaanleg		€ 2.816.244,75
studiekosten Stad Geraardsbergen (20%)		€ 314.048,71
totale investeringskost excl. BTW		€ 3.480.293,46

OPBRENGSTEN

KOPGEBOUW PAPIERMOLENSTRAAT		
Raming verkoopswaarde (2427m² à 2100€/m² incl.21%BTW)		€ 5.654.700
Raming bouwkost		€ 3.258.400
Raming kosten immo en marketing		€ 233.665
Raming marge projectontwikkelaar		€ 700.996
Raming financieringskosten		€ 373.864

Raming registratiekosten	€ 100.000
Totaal residuele grondwaarde	€ 987.774

WOONONTWIKKELING GROTEWEG-LESSENSESTRAAT	
Raming verkoopswaarde (1493m ² à 2100€/m ² incl.21%BTW)	€ 3.369.300
Raming kosten aankoop woningen en terreinen Lessensestraat	€ 350.000
Raming bouwkost	€ 1.978.600
Raming kosten immo en marketing	€ 139.227
Raming marge projectontwikkelaar	€ 417.682
Raming financieringskosten	€ 222.764
Raming registratiekosten	€ 30.000
Totaal residuele grondwaarde	€ 231.027