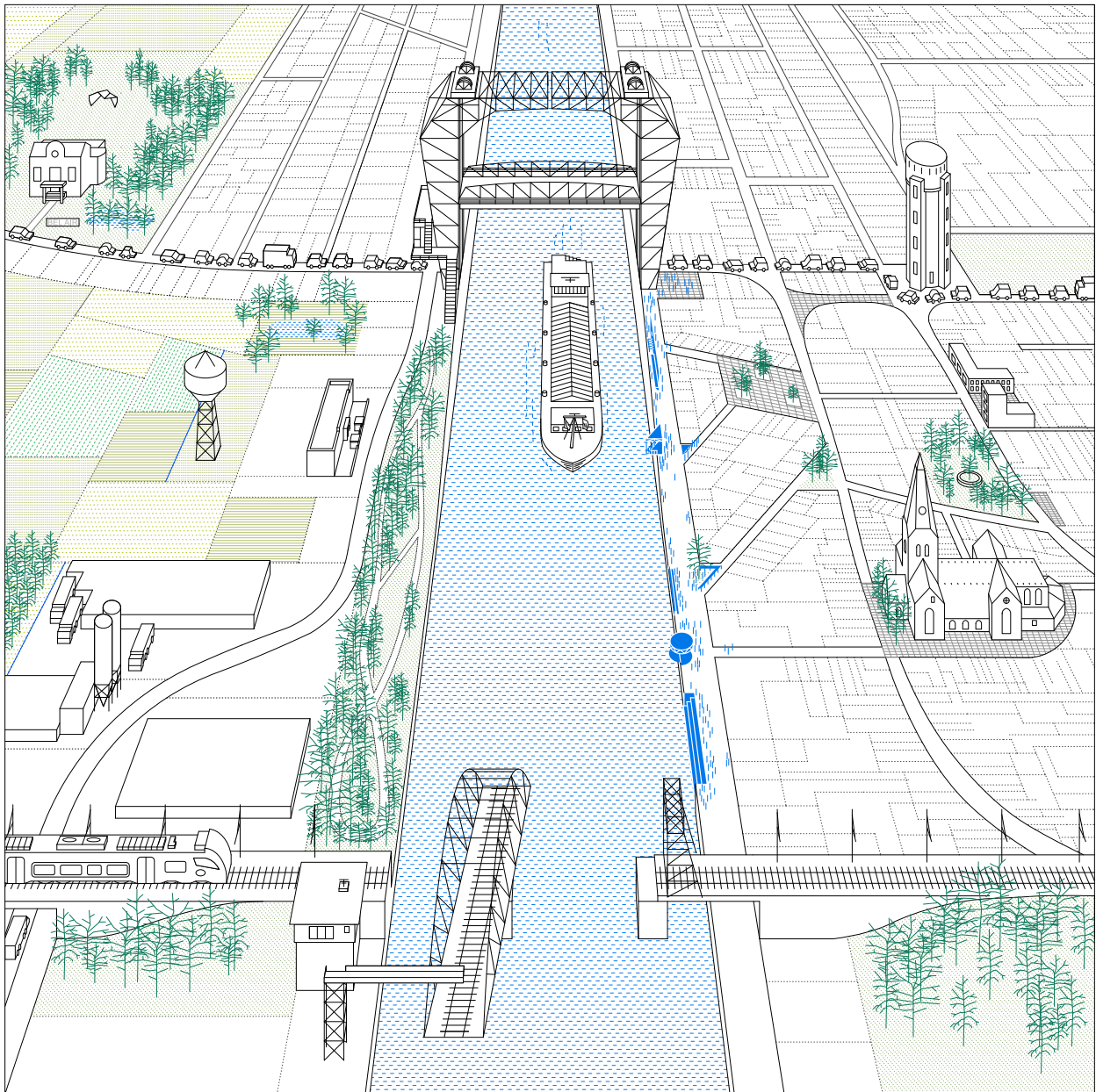


LIST



De gemeente Willebroek heeft een strategische ligging in het midden van de Vlaamse ruit, op de kruising van het kanaal tussen Brussel en Antwerpen, de Rupel en de A12. Hierdoor kende de gemeente een rijke industriële en economische ontwikkeling. Na het wegtrekken van de industrie werden de productieactiviteiten overgenomen door grootschalige logistiek, die kon profiteren van het infrastructurele netwerk van de gemeente. Maar Willebroek heeft nog andere troeven, naast haar centrale ligging en haar infrastructuur. Zo heeft de gemeente toegang tot een weelderig landschap, zelfs bin-

nen de eigen gemeentegrenzen. Een voorbeeld daarvan zijn de oevers van 16 km (!) lang langs het kanaal en van 5 km langs de Rupel. Willebroek bezit ook een vochtig gebied met een zeldzame ecologische waarde, dat perfect geschikt is voor vrijetijdsactiviteiten. De belangrijkste vragen die deze situatie bij ons oproept zijn: *hoe kunnen we de bewoners van het centrum toegang geven tot dit landschap? En: hoe maken we van dit landschap een belangrijke en continue speler in het openbare leven van Willebroek, zonder dat we het nog aanwezige industriële DNA van de gemeente uitwissen?*

INHOUD

Natuur en infrastructuur	2
Metaal	3
Twee oevers	5
Constellatie	7
Magneten	9
Masterplan	11
Casestudy # 1 : Louis de Naeyerplein	13
Casestudy # 2: Groene Laan	15
Magneet E : en muur	17
Magneet E : en dak	18
Methodology / Proces / Honorarium / Deliverables	19

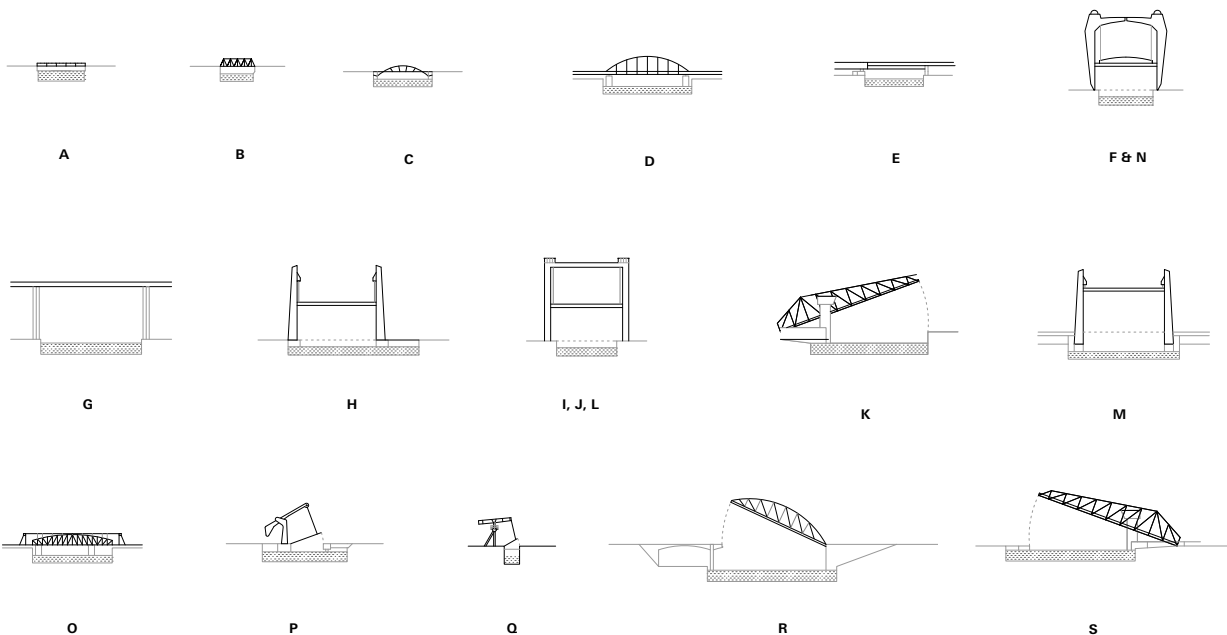
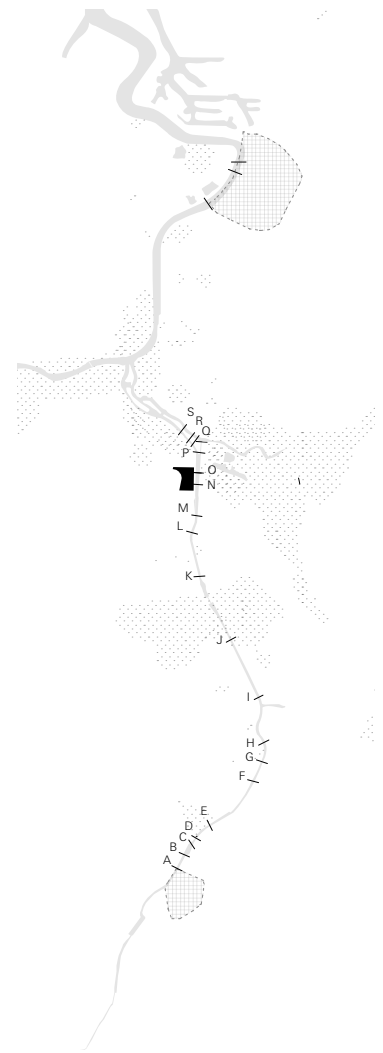
1. NATUUR EN INFRASTRUCTUUR

De gemeente Willebroek ligt halverwege tussen Brussel en Antwerpen. Dit heeft historisch gezien aanleiding gegeven tot een paradoxale situatie: enerzijds is de gemeente een knooppunt van infrastructuur, maar anderzijds is ze relatief slecht verbonden met het openbaar vervoer. Er is geen rechtstreekse spoorwegverbinding met Brussel en Antwerpen en de reis duurt redelijk lang.

De gemeente wordt doorkruist door twee grootschalige infrastructuren: het kanaal van Willebroek en de A12-snelweg. Er is nog een derde, minder belangrijke infrastructuur die ook door de gemeente loopt: de spoorlijn 54 tussen Mechelen en Terneuzen. Deze infrastructuren uit de 19de en 20ste eeuw zijn vandaag nog sterk aanwezig. In Willebroek lopen ze voortdurend over en door elkaar. Dat verklaart het grote aantal ophaalbruggen, hefbruggen en basculebruggen in metaal en beton. Deze elementen zijn zeer zichtbaar, ze behoren tot de identiteit van de gemeente en ze dragen actief bij aan het collectieve geheugen.

Zoals hierboven aangestipt, gaat deze aanwezigheid van infrastructuur samen met een zeer grote aanwezigheid van het landschap. Het blauwe en groene netwerk is uitgebreid en rijk: de Rupel, de Zenne, het kanaal, de Dijle en de vijvers van Bocht en Hazewinkel kruisen elkaar in een redelijk klein gebied en vormen samen een zeer grote natuurlijke rijkdom en een grote bron van biodiversiteit.

Wij zijn ervan overtuigd dat die bijzondere levenskwaliteit waarvoor we inspiratie kunnen vinden in Willebroek moet uitgaan van dat samenspel tussen infrastructuur en landschap. Sommige openbare plaatsen in Willebroek ademen deze gezamenlijke aanwezigheid op een kwaliteitsvolle en zelfs spectaculaire manier, zoals de *Vredesbrug van Willebroek*, de *Spoorwegbrug in Willebroek*, maar ook de *Heindonksesteenweg*. Deze plaatsen lijken ons het meest doordrongen van de identiteit en het collectieve geheugen van de gemeente.



2. METAAL

De brug van Willebroek is geïnaugureerd in 1952. Hij is 53 meter hoog en overspant een afstand van 42 meter. Het mobiele gedeelte gaat tot 8 meter hoog voor binnenvaartschepen en tot 35 meter hoog voor zeeschepen. Dit mobiele deel is opgehangen aan 32 metalen kabels. De brug is gemaakt van klinknagelstaal, een ongewoon feit voor de jaren 1950. Het is een van de laatste bouwwerken volgens deze techniek, die haar hoogtepunt kende in de tweede helft van de 19de eeuw. De brug is gemaakt in de staalfabriek van Willebroek, die onder meer ook de mythische *Dom-Luísbrug* in Porto heeft vervaardigd.

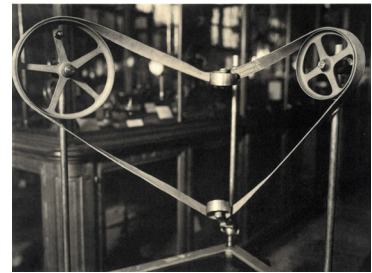
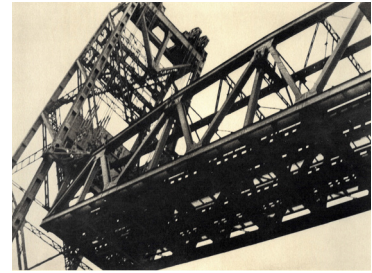
Deze techniek is nu gedateerd, hoewel we moeten vaststellen dat geen enkel materiaal zo exact en licht is als metaal. De Duitse fotografe Germaine Krull publiceerde in 1927 een album met de naam *Metaal*. Deze fotoreeks documenteert meer dan alleen een bouwtechniek die meerdere decennia opgang deed. Haar werk is een manifest van een moderne blik die gefascineerd was door lichtheid en beweging, een viering van abstracte details en geometrische motieven. Haar echtgenoot uit die tijd, de Nederlandse filmmaker Joris Ivens, deelt diezelfde fascinatie in zijn film *De brug* uit 1928, waarin hij de poëtische schoonheid van de beweging van de *Koningshavenbrug De Hef* in Rotterdam documenteert.

Voor Willebroek is metaal een cultureel en materieel erfgoed. Het maakt deel uit van de stedelijke geschiedenis, maar ook van het heden. De Willebroekbrug heeft een strategische ligging ten opzichte van de Dokter Persoonslaan, het stedelijkste en drukste deel aan het kanaal. *Hoe kunnen we dit erfgoed en dit materiaal inzetten voor de openbare ruimte en het stedelijk leven van Willebroek?*

Zelfs al is metaal niet koolstofneutraal, het heeft wel een ongelofelijk economisch materiaalgebruik en een mogelijke recyclage van 99 procent. Ook de lichtheid van metaal blijft enthousiasme oproepen: het biedt een tegenwicht aan de zwaarte van het leven dat verankerd is in de aarde, de monotonie, de herhaling en alles wat beweging en verandering tegenhoudt. Het is uiteraard niet nodig en niet wenselijk om dezelfde technieken te gebruiken en klinknagelstaal en Pratt- en Howe-trussen weer tot leven te wekken. Meer hedendaagse interpretaties en productiewijzen kunnen dit materiaal huiselijker, stedelijker en minder industrieel maken.



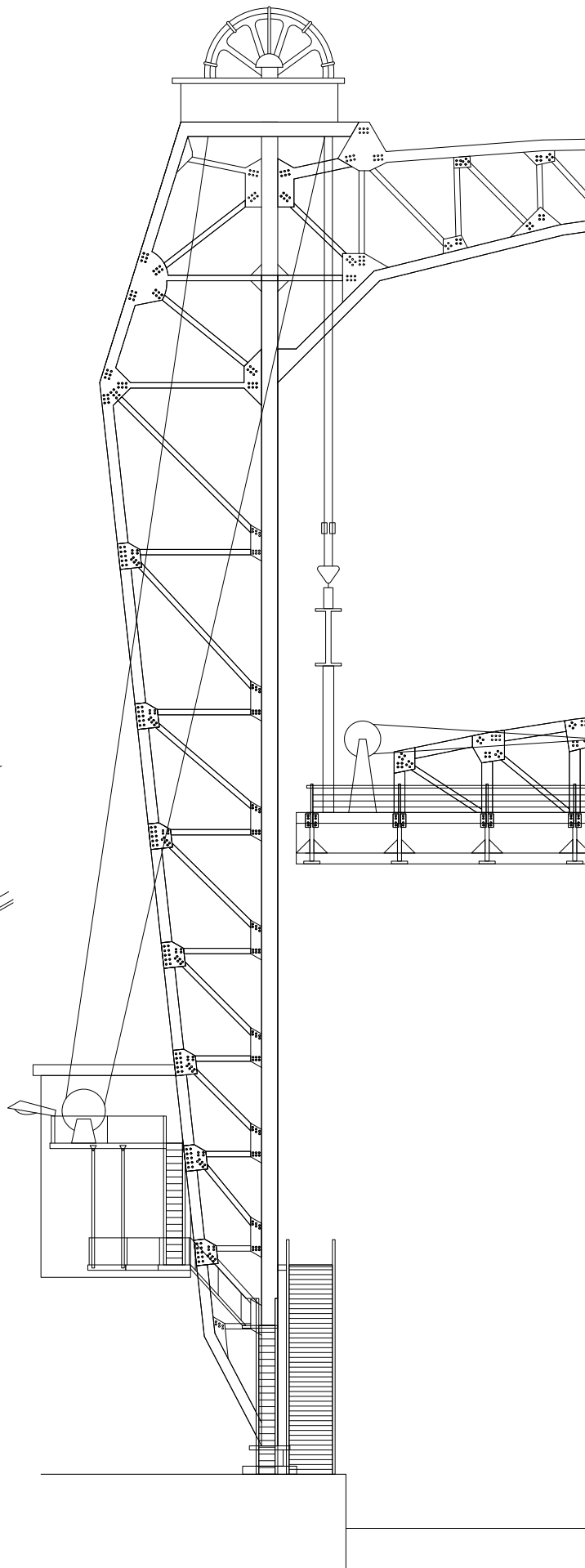
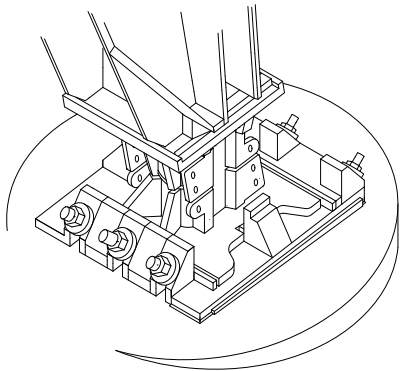
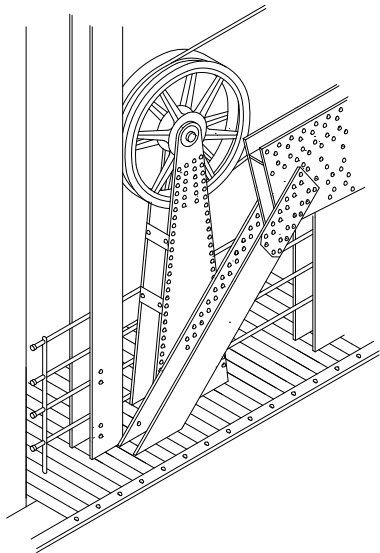
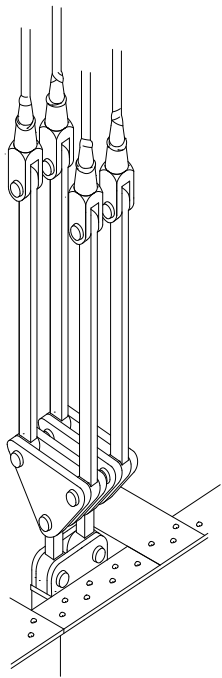
Joris Ivens, *De Brug* 1928



Germaine Krull, *Métal* 1928



Constructie van de brug Dom Luis, Porto, 1883



3. TWEE OEVERS

De gemeente Willebroek kende een asymmetrische ontwikkeling ten opzichte van het kanaal. Het westelijke deel tussen het kanaal en de A12 vormt het 'stedelijke' gedeelte in de traditionele betekenis van de term. Het bestaat uit dichtbebouwde stedelijke stratenblokken, rijhuizen, pleinen en winkels. Hier liggen de meeste openbare voorzieningen, zoals het gemeentehuis, enkele scholen, de kerk en de bibliotheek. In het oosten is de stedelijke ontwikkeling geometrisch gezien veel minder ordelijk verlopen. Er zijn verschillende fasen geweest, met eerst de industriële ontwikkeling, daarna de logistieke ontwikkeling en vandaag een nieuwe trend van recreatie: parken, natuureservaat en een sportpark. Het centrum heeft dus twee zeer verschillende oevers: een grijze (in het westen) en een groene (in het oosten). Bovendien liggen de oevers relatief dicht bij elkaar op amper 50 meter afstand.



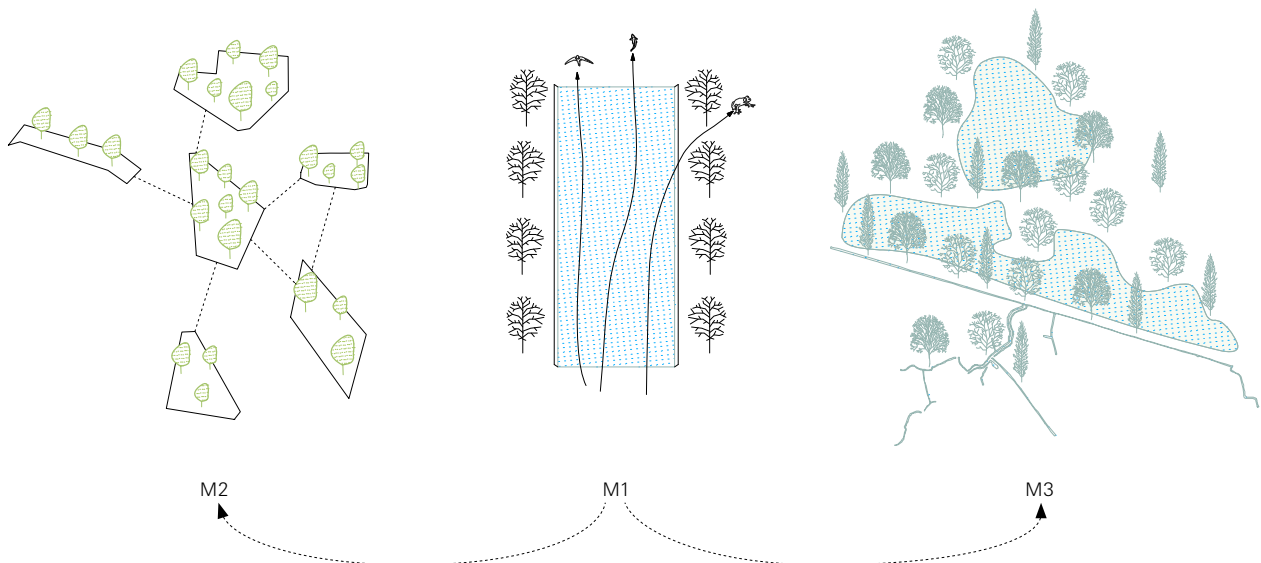
Westoever



Oostoever

Volgens ons is deze asymmetrische situatie een troef voor de gemeente en haar inwoners. We zien hierin een potentiële complementariteit in sfeer en programma. Door de geringe onderlinge afstand (in vogelvlucht) vormt de ene oever altijd het decor voor de andere oever. Hun complementariteit kan een verbindende beleving opleveren, ook al bestaat de reële verbinding maar op één punt (de brug). Bovendien kunnen deze verschillende omgevingen rond het kanaal een ecologische continuïteit vormen, met drie zeer verschillende milieus/bronnen voor biodiversiteit.

Een ander asymmetrisch feit tussen de twee oevers is het profiel van de kaai. In het westen is de ruimte zeer beperkt. De breedte van slechts 9 meter moeten worden gedeeld door een weg, parkeerplaatsen en een zeer smalle voetgangersruimte. In het westen is de ruimte breder en minder ingenomen (14 meter ten opzichte van de nieuwe woonblokken, 24 meter voor de fabriek van De Naeyer, 50 meter voor het magazijn van Distrilog). De oostelijke oever lijkt meer mogelijkheden te bieden voor de inrichting en porositeit. We moeten de twee oevers dus meer visueel en programmatisch dan fysiek verbinden.





Oost en west, twee assymetrische oevers

4. CONSTELLATIE

Dit principe van complementariteit is niet alleen een leidraad om de twee oevers van Willebroek te observeren, maar ook om het geheel van openbare plaatsen in het centrum te begrijpen. Een aandachtige blik op de geometrie en het gebruik van de verschillende openbare en lege plekken in het centrum toont zowel een zeer grote nabijheid (ze liggen heel dicht bij elkaar) als een grote heterogeniteit (in vorm en gebruik). Ook hier zien we deze heterogeniteit en deze nabijheid als echte troeven en als een sokkel voor een divers en kwaliteitsvol stedelijk leven.

De stedelijke morfologie die aan de basis ligt van deze constellatie is de lus die wordt gevormd door de *Guido Gezellestraat*, de *August van Landeghemstraat* en het zuidelijk deel van de *Stationsstraat*, momenteel enigszins doorbroken door de spoorweg in het noorden. Dit is de historische kern van de stad. Het relatief onregelmatige patroon van het centrum is het resultaat van de ontmoeting tussen deze historische lus en de lineaire infrastructuurelementen die erna gekomen zijn.

Het voordeel van een structuur in een constellatie ten opzichte van een radioconcentrische configuratie is dat een constellatie meerdere centra biedt in plaats van één. Daardoor verplaatst het zwaartepunt van het dagelijks leven zich tussen de verschillende plekken, afhankelijk van de tijd van de dag, de oriëntatie van de zon en de verschillende stedelijke activiteiten die deze ruimtes aanbieden: markt, schoolpoort, happy hour, petanque, enz. Wij denken dat de specifieke kenmerken van elke ruimte moeten worden versterkt en dat het gebruik en de geometrische vormen moeten worden geaccentueerd, zodat ze op een leesbare en kwaliteitsvolle manier kunnen functioneren. Tevens moeten deze ruimtes op een eenvoudige en leesbare manier worden verbonden (wat al grotendeels wordt bereikt door de drie noord-zuidassen: de kaai, de August van Landeghemstraat en de Schoolweg). Daarnaast moet vooral de verbinding tussen deze pleinen en de ruimere geografie worden versterkt via een sterkere en duidelijkere link met het kanaal.



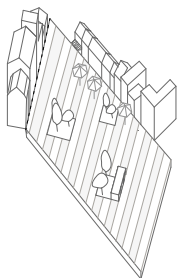
Louis de Naeyerplein



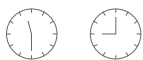
Park Schoolweg



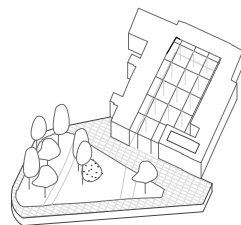
Groene Laan



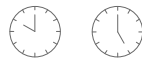
Louis de Naeyerplein



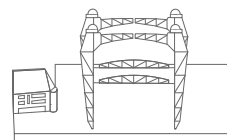
- Naar de markt gaan
- Een glas drinken



School 't Pleintje



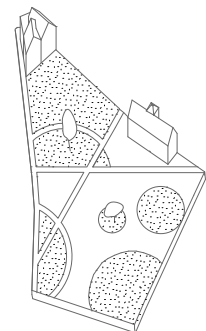
- Serigrafie uitproberen
- Zijn fiets repareren



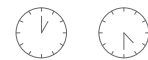
De brug van Willebroek



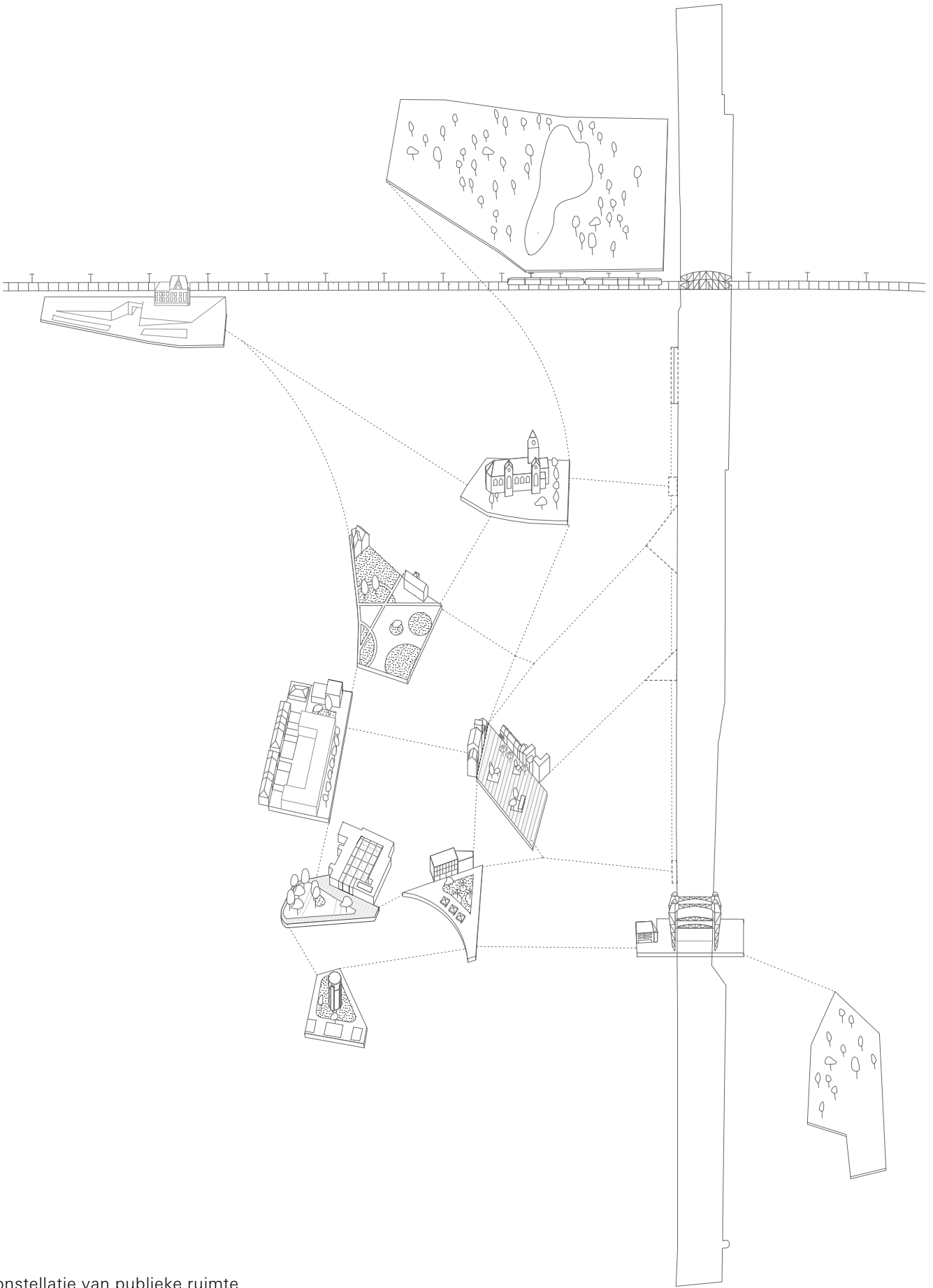
- Vertrekken op fietstocht
- Dineren aan het kanaal



Park Schoolweg



- Lunchen in het park
- Spelen achter school



Constellatie van publieke ruimte

5. MAGNETEN

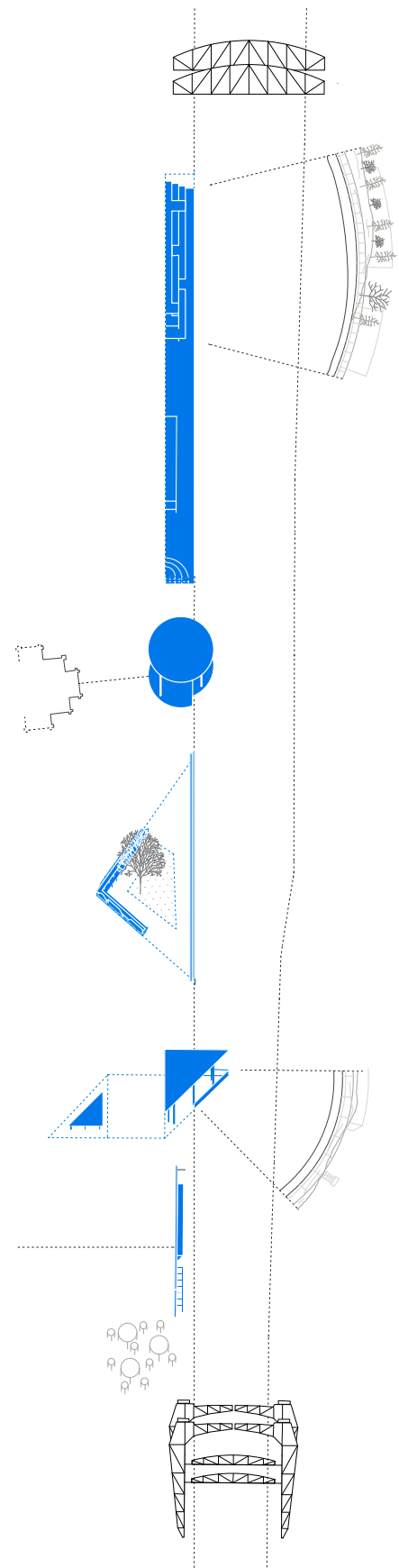
De moeilijkheden in de werking van de openbare ruimte in Willebroek hebben niet te maken met de aard van deze ruimtes op zich, maar eerder met hun relatie (of het gebrek daaraan) met het water. In het stedelijk weefsel zijn er slechts drie straten in het centrum die uitlopen op het kanaal: de *Torenstraat*, de *Nieuwstraat* en de *Dokter Persoonslaan*. Bovendien is de westelijke kanaaloever, de *Groene Laan*, veel te smal en te benauwend om een echte promenade of balkon op het water te vormen. Daar komen nog twee andere moeilijkheden bij: (1) de zeer lage ligging van de straat en de gemetselde borstwering creëren een breuk in de verbinding en een weinig kwaliteitsvolle wandelbeleving; (2) het 99 procent residentiële programma in deze straat, ook op het gelijkvloers, is niet geschikt voor de ontwikkeling van specifieke gebruikswijzen.

Voor ons vertoont deze ruimte, de westelijke kanaalkade, op dit moment de grootste mankementen, die de verbinding tussen de stad en het water belemmeren. Toch lijkt deze verbinding ons essentieel, ondanks de vele problemen die bijna onoverkomelijk lijken. *Dus hoe pakken we dat aan?*

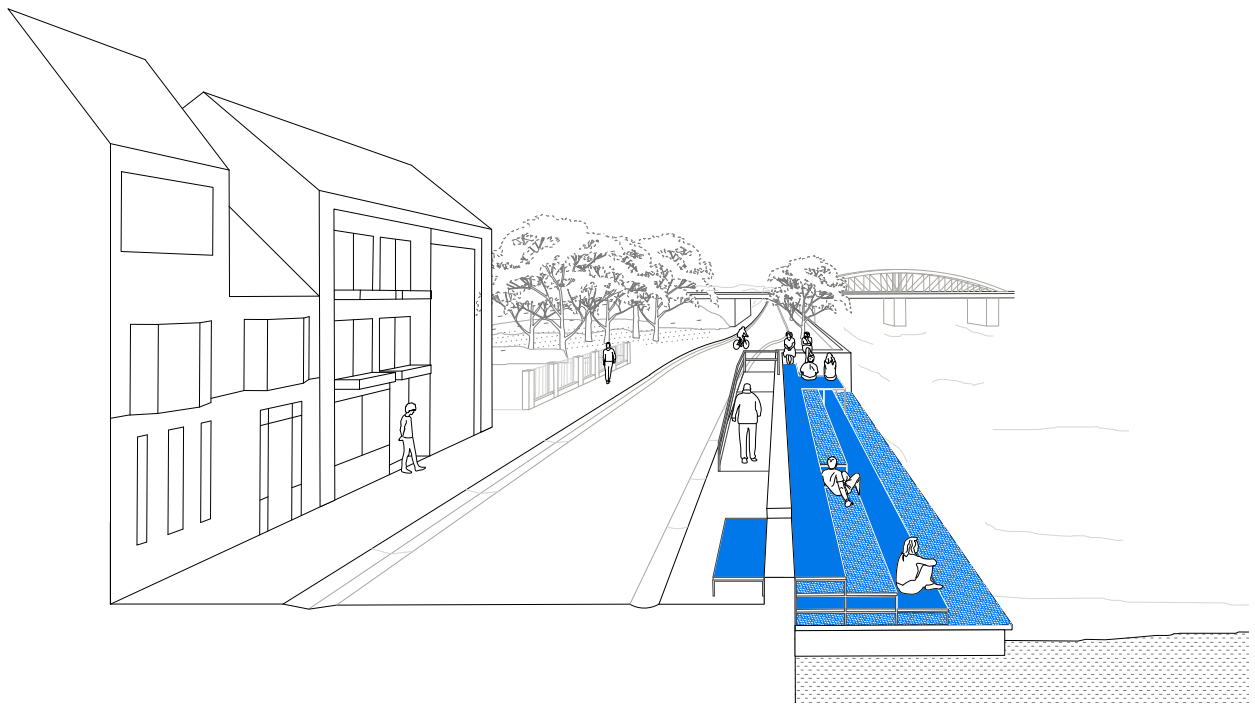
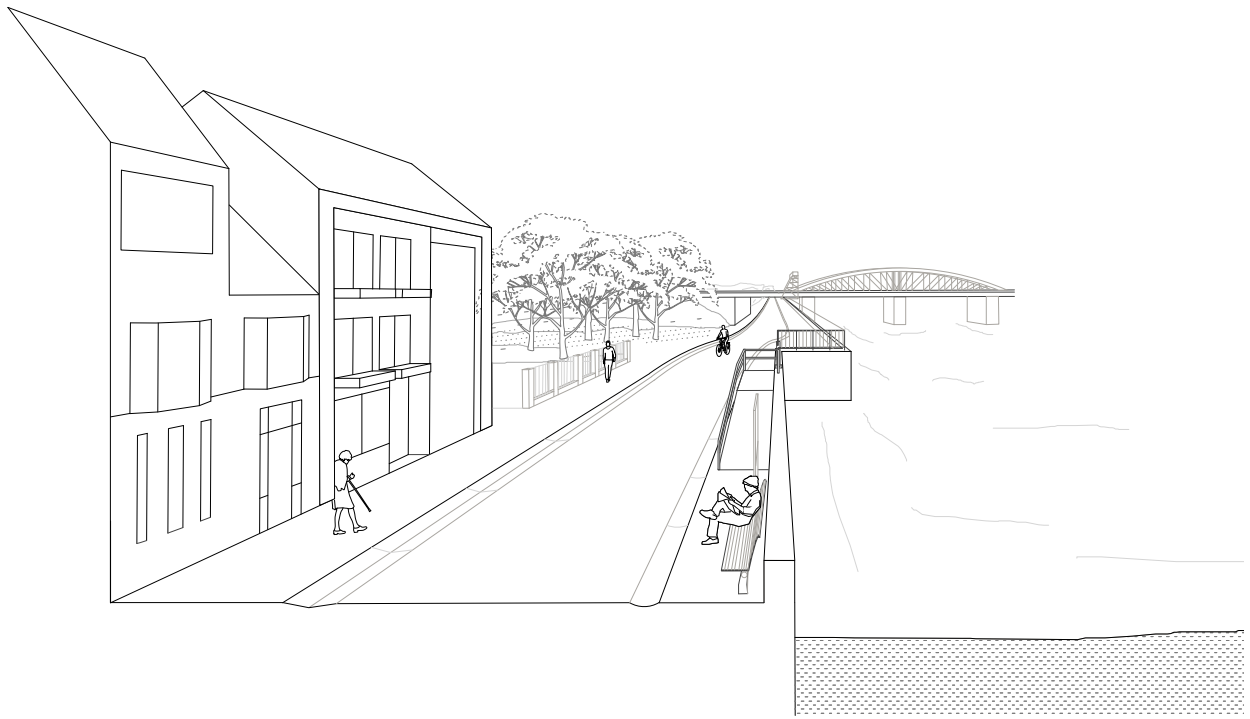
De snelle aanleg van een groene promenade op de *Groene Laan* is geen realistisch voorstel. De parkeerplaatsen zijn bijna allemaal in gebruik en een intensief gebruik dreigt in conflict te komen met de woningen. Op dit moment is deze kaai een relatief huiselijke ruimte.

Ons voorstel is om voorwerpen te creëren die een directe en meer kwaliteitsvolle verhouding tot het water mogelijk maken. We noemen dit 'magneten' omdat ze micro-intensiteiten moeten creëren langs de *Groene Laan*: plaatsen voor verpozing of ontmoeting waar het water en het zicht op de (groene) oever aan de overkant een permanent spektakel vormen. De *magneten* zijn gemaakt van metaal. Elke magneet is op maat ontworpen voor een specifieke plek aan het kanaal en voor een specifiek gebruik gelieerd aan het water. Ze zijn bedoeld om de balustrade te overbruggen en een onmiddellijke relatie met het kanaal en de bredere omgeving mogelijk te maken. Door hun materiaal en hun kleur antwoorden ze op een bescheiden en ludieke wijze op de monumentale aanwezigheid van de brug.

De *magneten* zijn anticiperende elementen: installaties in de voorhoede die vooruitlopen op de grondigere transformatie van de *Groene Laan* (in een werkelijk openbare en groene ruimte) die in een latere fase gerealiseerd kan worden. Ze anticiperen op deze verandering door op de *Groene Laan* zeer eenvoudige, maar nieuwe gebruiken te installeren: zitplaatsen met zicht op het water en met de rug naar het water, fietsbeugels, plaatsen voor verpozing, schaduwrijke plaatsen en plaatsen voor spel en ontmoeting. Het zijn elementen die relatief bescheiden in omvang zijn, maar die resoneren met de bredere omgeving. Ze staan op een honderdtal meter van elkaar en creëren op deze manier een parcours dat wordt uitgestippeld via micro-intensiteiten. Hun vormen, afmetingen en functies zijn allemaal anders, maar ze delen een designtaal: het zijn verschillende variaties op eenzelfde thema.



Groene Laan, Magneten



Evolutie van de *Groene Laan*. Boven : huidige situatie, Beneden : Magneet A

MASTERPLAN

Wat het werkingsgebied betreft, lijkt het ons relevant en onmisbaar om de oostelijke kanaalkade in het masterplan van het centrum te betrekken. Deze groene oever moet actief bijdragen aan het dagelijkse leven in het centrum en moet dus worden geïntegreerd in het richtplan dat wordt ontwikkeld.

Het plan moet niet worden gezien als een vaststaande toestand die gerealiseerd moet worden, maar eerder als een routeplan dat wordt besproken en verfijnd in een continu proces. Het kan dus worden gelezen als een reeks gesitueerde acties die geleidelijk worden voltooid. Er zijn meerdere actietypes:

Magneten : (1) een lange zwevende bank die zich nestelt in de huidige inkeping van de dijk en die een terras van 60 meter lang vormt; (2) een cirkelvormige overkapping tegenover de *Torenstraat* en de Sint-Niklaaskerk en vlakbij de *Voormalige brouwerij De Ster*, waarvan de blauwe grondbedekking zich plooit en omvormt tot een soort 'toog' over de huidige balustrade; (3) een driehoekig openbaar pleintje rond de grote eik in de *Kloosterstraat*, afgezet met twee banken, waarvan één met zicht op het water en één met de rug naar het water. Deze voorziening creëert een wegversperring op de *Groene Laan* zodat dit 100% voetgangersgebied wordt; (4) een ensemble bestaande uit een zitplatform en een overkapping die over het kanaal uitsteekt; (5) een blauwe affichemuur op de as van de *Nieuwstraat*, met daarachter een bank en fietsbeugels.

Transformatie van de openbare plaatsen : (6) transformatie van het *Louis de Naeyerplein* in een echt marktplein (zie dubbele pagina hierna). Deze transformatie wordt mogelijk door (7) de aanleg van een publieke parking in het westen, met een directe verbinding door het stratenblok; (8) de consolidatie van het Park *Schoolweg* als een centrale groene ruimte in het centrum; (9) de transformatie van het driehoekig plein voor de oude school in een voorplein dat direct verbonden is met (10) een cultureel productiecentrum. Het lijkt ons belangrijk om hier een soort creative powerhouse te creëren, dat de bewoners toegang geeft tot allerlei gereedschappen en machines waarmee ze design-, kunst- en cultuurprojecten kunnen realiseren; (11) de transformatie van de middenberm van de *Stationsstraat* om die te vergroenen en om een betere verbinding tussen het station en het centrum te creëren.

Tot slot, de versterking van het groene en hoogstaande karakter van de boulevard op de oostelijke kanaaloevers, zodat die toegang verleent tot de natuurgebieden *Blaasveldbroek*, *Domein Het Broek* en *Gemeentepark Bel-Air*.





1 : 3 500

CASESTUDY # 1: LOUIS DE NAEYERPLEIN

Van alle pleinen in het centrum lijkt de transformatie van het *Louis de Naeyerplein* ons het belangrijkste. We denken dat deze de meeste impact zal hebben op het dagelijks leven in de gemeente. Het plein wordt nu hoofdzakelijk gebruikt als parking. Het heeft een krachtige en herkenbare geometrische vorm: een parallellogram die bijna een perfecte ruit vormt. Uiteraard is de herinrichting van parkeergelegenheid in het westen aan de *Schoolweg* een voorwaarde voor de transformatie.

Het *Louis de Naeyerplein* moet natuurlijk zijn belangrijke functie van marktplein behouden. Ons voorstel is om de geometrie te versterken door een straatbekleding in natuursteen met parallelle tweekleurige stroken. Deze herinrichting zorgt niet alleen voor een leesbare installatie van de wekelijkse markt, maar stimuleert ook allerlei activiteiten op de andere dagen van de week. Drie dichtbeplante vierkanten bieden een kalme plek in de schaduw met publieke banken, zonder dat ze de doorstroming op het plein verstoren.



1 : 1000 



Terrassen - zuidgevel



Concert onder de pergola - westgevel



Ontspannen - noordgevel



Markt - Oostgevel

CASESTUDY # 2: GROENE LAAN

De vijf Magneteten die we voorstellen aan de *Groene Laan* zijn variaties op hetzelfde thema: de directe relatie met het water en het gebied door het gebruik van blauw geschilderd metaal. Elke magneet maakt deel uit van een geheel en staat tegelijkertijd op zichzelf als een complement van zijn onmiddellijke omgeving.

Deze voorwerpen moeten niet worden gezien als een definitief ontwerp, maar als eenvoudige ideeën of verlangens, die volgens ons een vruchtbaar effect hebben op het gebruik van de kaai en de visuele relatie met het water en de oostelijke oever.



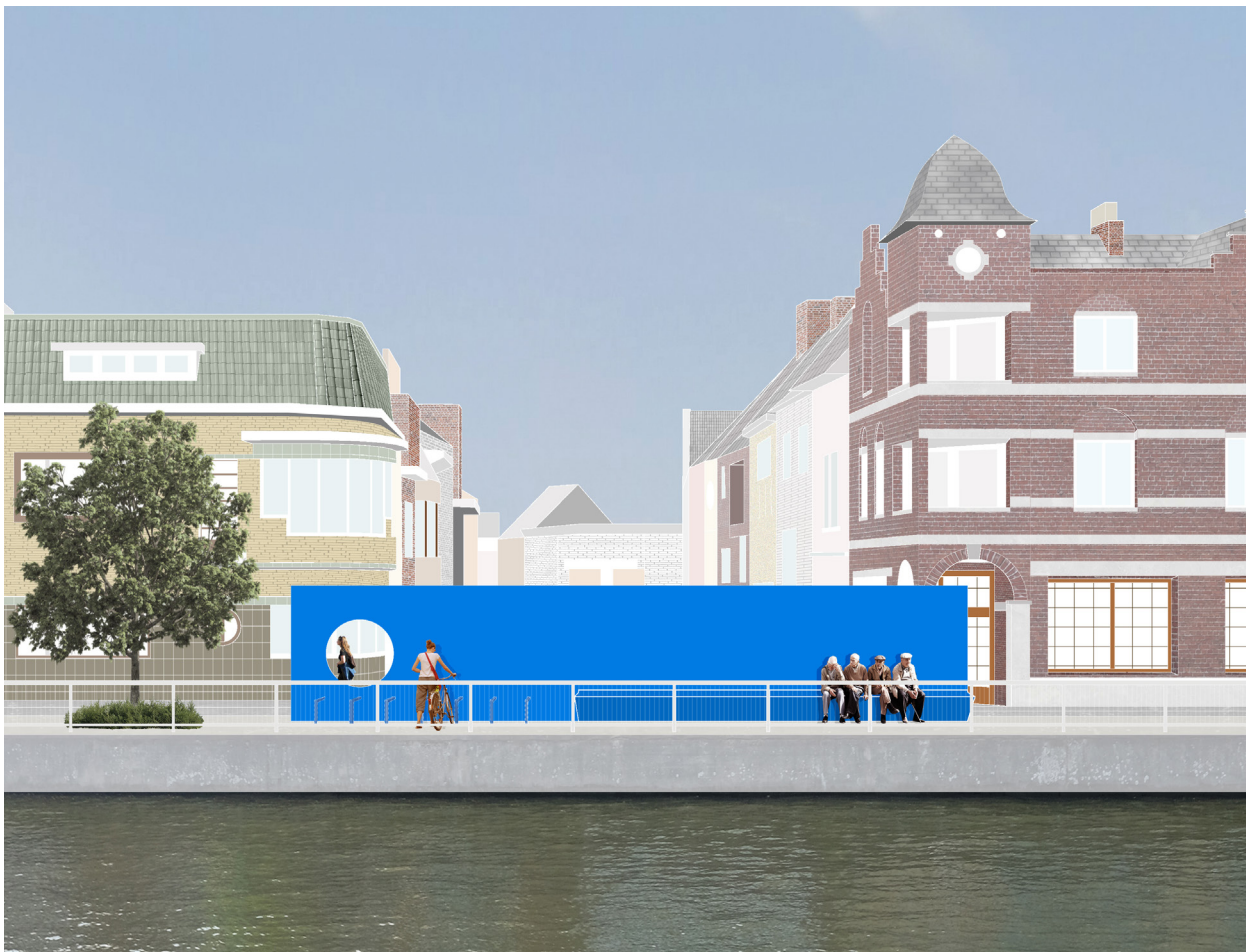
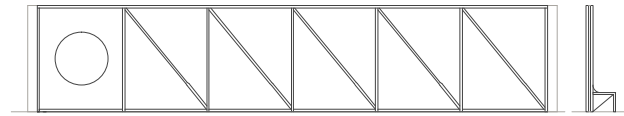
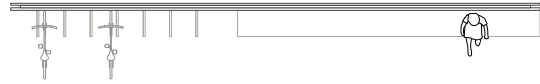
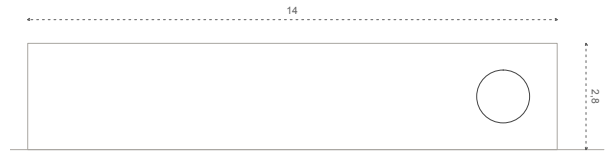


MAGNEET E: EEN MUUR

Magneet E ligt tegenover de *Nieuwstraat*, vlak bij de Willebroekbrug en de caféterrassen. Dit is de enige plek aan het kanaal die momenteel al een enigszins intensief gebruikt wordt.

Dit is een rechthoekige muur van 14 meter lang en 2,8 meter hoog. Vanuit de stad dient de muur om affiches aan te plakken. Aan de kant van het kanaal is er een bank die inspeelt op de nabijheid van het water (de weg ligt hier hoger, waardoor een directe contemplatie mogelijk is), evenals enkele fietsbeugels.

Ondoorzichtig en eenvoudigweg geperforeerd door een cirkel, het laat de bezoeker uit het centrum enkel de romp van een binnenschip zien of een glimp van een voorbijgaande wandelaar. Het verbergt het kanaal om het beter zichtbaar te maken en speelt met de bewegingen die zich errond afspelen.

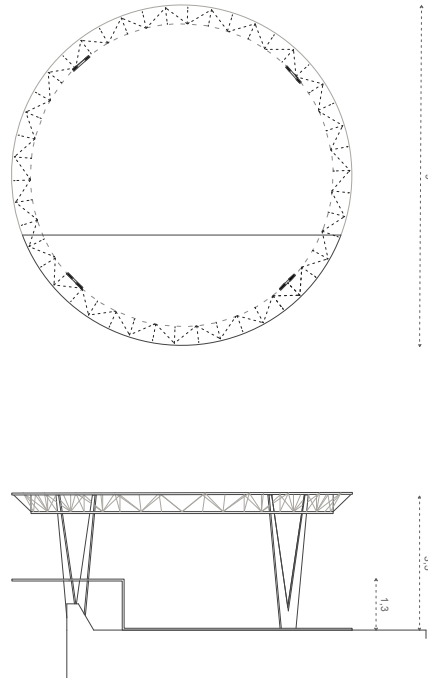


MAGNEET B: EEN DAK

Magneet B ligt tegenover de *Torenstraat* en de Sint-Nikaaskerk, vlak bij de Voormalige brouwerij De Ster.

Dit kleine overdekte paviljoen heeft een cirkelvorm met een diameter van 6 meter. De blauwe vloer, eveneens in blauw metaal met een antislipbehandeling in reliëf, plooit zich en wordt een soort 'toog' die over de betonnen balustrade loopt en rechtstreeks uitgeeft op het kanaal.

Zijn afmetingen laten het toe om te schuilen voor de zon of de regen, in groep of alleen, om de tijd te nemen om achterover te leunen, wachtend op een voorbijvarende boot. Of simpelweg om het oosten van het kanaal te observeren, die op dit punt bijzonder bebost is.



1. METHODOLOGY

Voor opmaak van het masterplan Willebroek lijkt het ons belangrijk om steeds terug te koppelen met de eerder gerealiseerde studies, lopende projecten en strategische actoren. Ons objectief is om een breed gedragen en verankerd masterplan te realiseren dat een globale visie schetst en de prioriteiten definieert op niveau van publieke ruimte, toekomstige projecten en architecturale kwaliteit. Na een eerste lezing van de opdracht lijken ons volgende vijf aspecten cruciaal in de ontwikkeling van het masterplan :

1) Begeleiding van lopende en toekomstige projecten. Het is voor ons duidelijk dat er tal van projecten op til staan in het centrum Willebroek. In eerste instantie moet het masterplan hierop anticiperen waarbij het masterplan de ruggengraat vormt voor de ontwikkeling van deze projecten. Een concreet voorbeeld is de constructie van de ondergrondse parking met appartementen.

2) Begeleiding bij de realisatie van publieke ruimte. Het Louis De Naeyerplein, het August Van Landeghemplein of het kerkplein zijn een typisch voorbeeld van publieke plaatsen waar het masterplan zich over zal uitspreken.

3) Begeleiding van belangrijke stakeholders. Nieuwe sleutelprojecten zoals de transformatie van de basisschool 't pleintje hebben een enorm potentieel voor de stad. Het masterplan kan mee helpen nadenken over toekomstig gebruik, organisatie, architecturale kwaliteit en publieke ruimte.

4) Casestudies. Het is om nieuwe projecten te integreren in het publieke weefsel, zoals de ontwikkeling van publieke paviljoenen langs het kanaal.

5) Pilootprojecten. Het masterplan moet het toelaten om de prioriteiten te bepalen. Hieruit kunnen enkele pilootprojecten vloeien die zowel op korte als op lange termijn kunnen worden gerealiseerd.

2. PROCES

In onderstaande tijdslijn stellen we een traject voor van 9 maanden. Het proces is gestructureerd volgens drie fases, namelijk het voorontwerp (4 maanden), definitief ontwerp (3 maanden) en het uitvoeringsontwerp (2 maanden).

VO

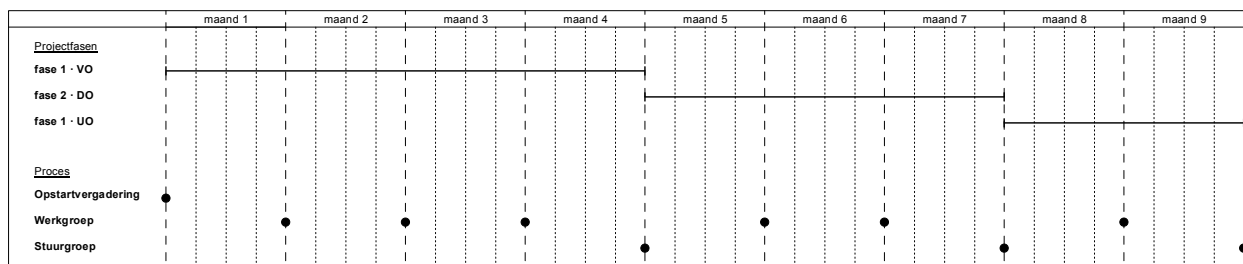
De eerste en langste fase betreft een diepgaande analyse en observatie van de context. Na een grondig sitebezoek wordt de analyse gevoerd op twee fronten. Enerzijds door een exhaustieve cartografie. Namelijk het in kaart brengen van de bestaande openbare ruimtes, exemplarische architectuur, lopende projecten, verschillende programma's, etc. Anderzijds is er het onderzoek waarbij er onder andere strategische projecten worden gedefinieerd. Via een maquette van de context, foto's, tekeningen en schema's zal de analyse worden verbeeld en gecommuniceerd tijdens 3 werkgroepen. Op het einde van deze fase voorzien we een presentatie en discussiemoment met de stuurgroep waar de resultaten van de eerste fase worden gebundeld.

DO

Tijdens het definitief ontwerp gaan we aan de slag met de resultaten van de eerste fase. Deze resulteren in een reeks aan projecten op zowel korte als lange termijn. In dit onderdeel zal de maquette uit de eerste fase een belangrijke rol spelen waarbij er ontwerpend onderzoek wordt ingezet om het masterplan verder uit te werken. De opvolging van deze fase wordt begeleid door drie werkgroepen met tevens een presentatie aan de stuurgroep aan het einde.

UO

De laatste fase, of het uitvoeringsontwerp, vormt de synthese van de twee voorgaande fases. Ons objectief is om een gestructureerd en helder masterplan te creëren dat toegankelijk en tastbaar is. Zo voorzien we verschillende hoofdstukken die zich telkens vertalen in een apart document : 1) visie, 2) Ambities en richtlijnen en 3) Projecten en prioriteiten. Deze fase gaat gepaard met een tussentijdse werkgroep voor de finale presentatie aan de stuurgroep.



3. HONORARIUM

De uitvoering van het masterplan hebben we geraamd op een bedrag van 90 000 euro met een doorlooptijd van 9 maanden. 15 procent van het budget is voorzien voor de punctuele interventie van experts inzake landschap, waterbeheer, economische en operationele haalbaarheid, ondersteuning mobiliteit, etc. Deze organisatie geeft ons de flexibiliteit en wendbaarheid om snel en precies te reageren afhankelijk van het vraagstuk. De interventies van deze experts zullen iets intenser zijn in de tweede fase dan de eerste en laatste fase. Voor de kwaliteitsbewaking na realisatie van het masterplan rekenen we 80 euro per uur voor een projectassistent, 100 euro voor een projectleider en 120 euro voor een seniorarchitect.

Onderdeel	LIST		EXPERT
	Uren	Uren	Bedrag excl. btw.
Fase 1 · VO (analyse en observatie)	340	30	37000 €
Fase 2 · DO (projecten)	260	65	32500 €
Fase 3 · UO (conclusies en uitwerking)	170	35	20500 €
TOTAAL	770	130	90000 €

4. DELIVERABLES

In de periode van 2016 - 2017 hebben we samen met de stad Torhout het masterplan ontwikkeld voor de stadskernvernieuwing. Een vraagstuk die nauw aansluit bij het masterplan voor Willebroek. Het resultaat zijn 4 boeken die georganiseerd zijn volgens 4 thema's:

Boek 1 : Filosofie. Hier wordt de visie kort en bondig besproken en verbeeld.

Boek 2 : Ambities en richtlijnen. Principes en doelstellingen

werden duidelijk geformuleerd waarbij de resultaten van een parallel participatietraject werden geïntegreerd.

Boek 3 : Mobiliteit en parkeren.

Boek 4 : Architecturale beeldkwaliteit in Torhout. Hier werd een selectie van gebouwen in voorgesteld waarbij er een architecturaal portret van de stad Torhout wordt beschreven. Dit document is een instrument voor de stad om toekomstige projecten te toetsten aan hun architecturale compatibiliteit met het bestaande weefsel.

