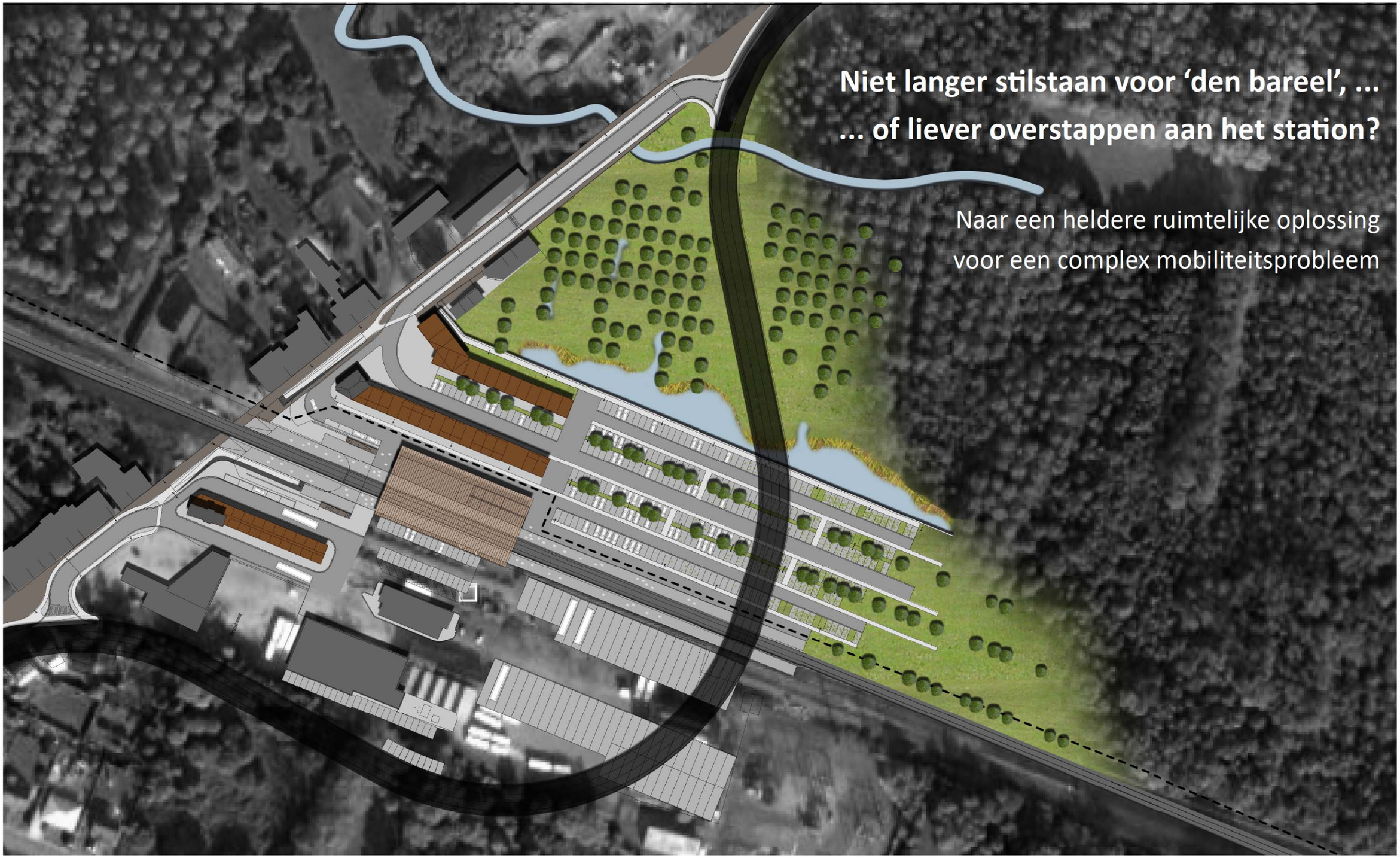


Niet langer stilstaan voor ‘den bareel’, ...
... of liever overstappen aan het station?

Naar een heldere ruimtelijke oplossing
voor een complex mobiliteitsprobleem

Haacht
Gemeente met toekomst

OO 1614 D . juni 2009

PERRON HAACHT STATION

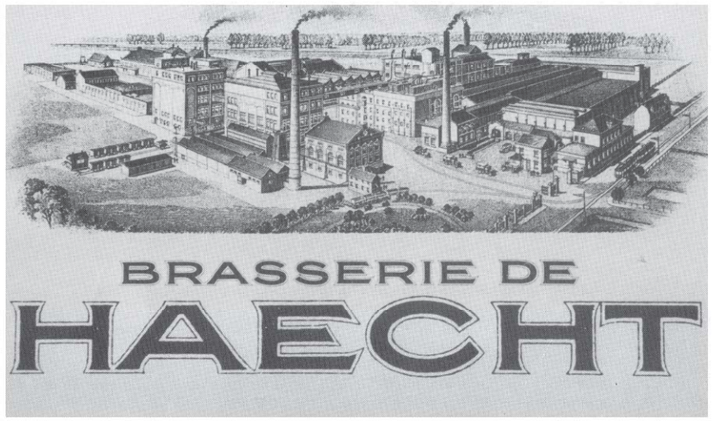
illustratie: kaarsrechte steenweg te Rosenberg

illustratie: overweg Genneß

illustratie: brouwerij Haacht

illustratie: buurtspoorweggebouw nabij Haacht station

illustratie: vroegere N21



illustratie: brouwerij Haacht

1.1. DEN BAREEL

Steenweg en spoorwegovergang als 'archetype'

Steenwegen als 'rechte' verbinding

Steenwegen zijn een typisch negentiende-eeuws fenomeen, als kaarsrechte verbinding tussen twee kernen (in dit geval Haacht en Brussel). Ze werden afgeboord met statige bomenrijen (beuken, olmen, ...), oorspronkelijk aangeplant om schaduw te bieden aan de paarden. Het gecultiveerde landschap richtte zich naar de steenweg met zijn ordenende structuur, doorheen de tijd groeiden ze uit tot een zeer kenmerkend landschappelijk patroon.

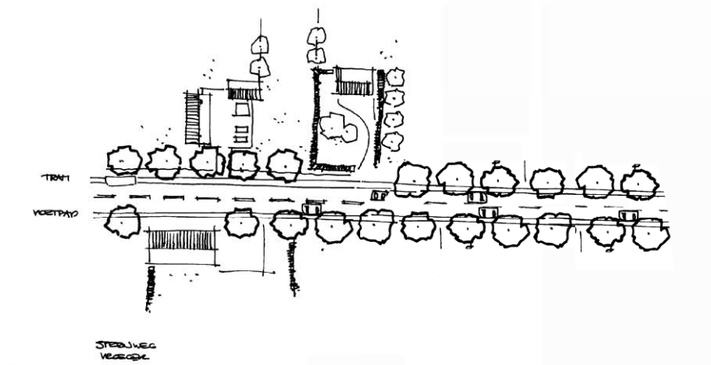
De stationsomgeving als bijzondere plek

Elke kruising vormde een bijzondere plek op het doorgaande traject van de steenweg en gaf aanleiding tot de vestiging van afspanningen, herbergen, enkele woningen. Zo ontstond ook Haacht-station als een typische nederzetting op de kruising van de steenweg Brussel-Haacht en het spoor van Mechelen naar Leuven. De stationsomgeving in Haacht kreeg extra betekenis door de vestiging van de 'Brasserie de Haecht' als een bijzonder icoon op deze plek.

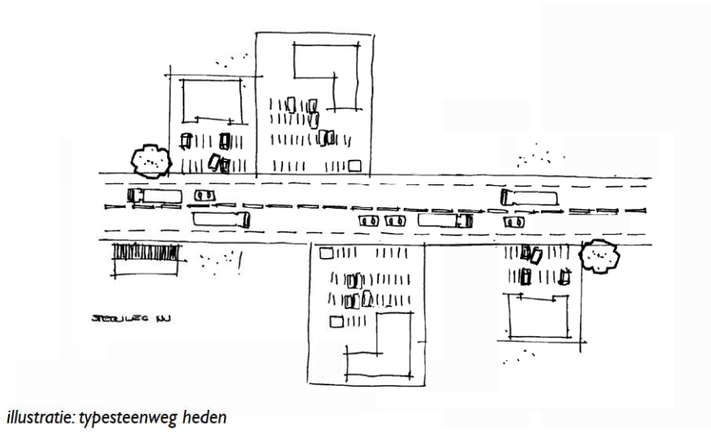
illustratie: overweg ter hoogte van Haacht station

illustratie: een onherbergzame stationsomgeving

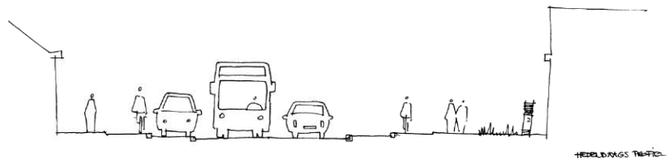
illustratie: een onherbergzame stationsomgeving



illustratie: typesteenweg vroeger


illustratie: typesteenweg heden

profiel: typesteenweg vroeger


profiel: typesteenweg heden

1.2. TROP IS TEVEEL

Stilstaand verkeer voor 'den bareel' in Haacht

De steenweg als zichtlocatie

In de twintigste eeuw groeide de steenweg uit en werd door de opkomst van de auto hoe langer hoe meer een interessante vestigingsplaats, aanvankelijk voor baancafés en bedrijvigheid, later meer en meer voor tuincentra, baanwinkels en aanverwanten. Door die steeds toenemende lintbebouwing verdween de link met het achterliggende landschap grotendeels.

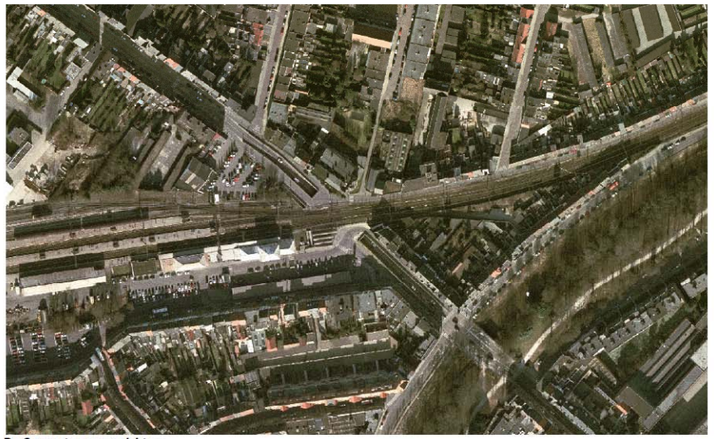
Ook het beeld van de steenweg zelf ging voor een stuk verloren doordat bomenrijen op heel wat plaatsen gerooid werden. Rotondes verstoorden de rechtlijnigheid in een poging om het verkeer te beheersen, maar in feite tevergeefs. Doorstroming wordt steeds problematischer, gewoon als gevolg van het voortdurend toenemende autoverkeer, openbaar vervoer rijdt zich mee vast in steeds langere files.

Een onherbergzame stationsomgeving

In Haacht zorgt de combinatie van dit toenemend autoverkeer met zeer frequent spoorverkeer voor extra problemen op deze knoop. Naast het personenverkeer op de lijn Mechelen en Leuven legt ook het erg drukke goederenvervoer een grote claim op de spoorlijn. Het resultaat is dat de slagbomen overdag bijna de helft van de tijd gesloten zijn.

Stilstaand en aanschuivend verkeer zetten de toon, de drukte maakt dat de stationsomgeving aan levendigheid verliest, met verkrotting en leegstand als logisch gevolg, ook het station zelf straalt niet veel uit. In plaats van een aantrekkelijke publieke ruimte werd de stationsomgeving in Haacht 'un lieu de passage', een vluchtige plek waar niemand langer blijft dan strikt nodig.

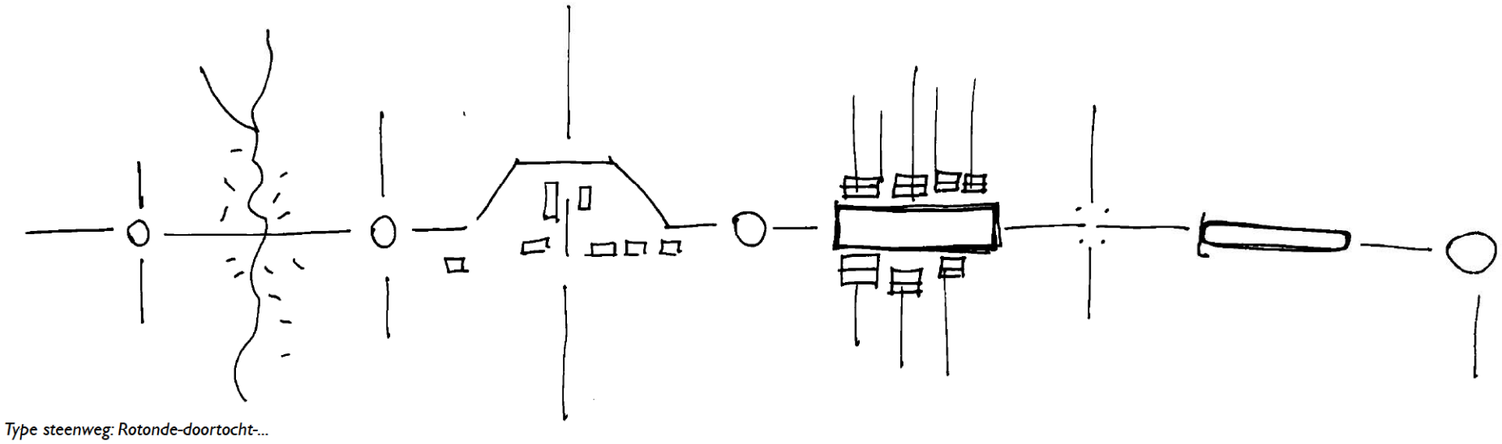
Referentie: viaduct Heist-Op-Den-Berg



Referentie: tunnel Lier

Referentie: baanwinkels - bomen als restant van oude steenweg

Referentie: N21 zicht op rotonde



Type steenweg: Rotonde-doortocht-...

1.3. HOGE AMBITIE

Nieuwe publieke ruimte, een zoektocht op Vlaams niveau

Steenwegen nieuwe stijl?

De vooropgestelde herprofilering van de Haachtsesteenweg is geen alleenstaand geval. Het project kadert in feite in een algemene zoektocht op Vlaams niveau, naar nieuwe concepten voor tal van steenwegen. Het verkeersregime en de inrichting worden daarbij zo goed en zo kwaad het nog kan afgestemd op de directe omgeving, met waar mogelijk een onderscheid tussen doortochten en doorgaande verbindingen, met voorrang voor openbaar vervoer en meer aandacht voor fietsen.

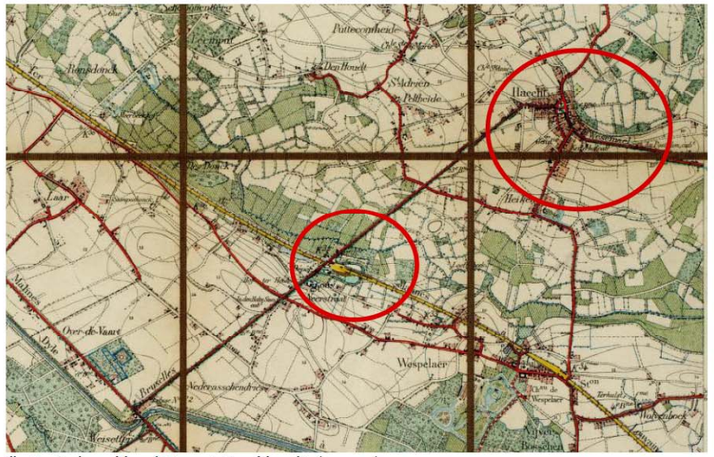
Maar zelfs de meeste recent aangelegde voorbeelden, vaak met steeds wisselende profielen en/of kunstmatige verkeersremmende maatregelen zoals asverschuivingen en vernauwingen, overtuigen nog niet echt. Het nieuwe beeld van de steenweg is lang niet zo krachtig als het originele. In een verder verleden is bovendien duidelijk gebleken dat bij nog drastischer ingrepen zoals tunnels en viaducten (Lier en Heist-op-den-Berg bv) de hele omgeving er nog sterker op achteruit ging.

Het maakt de opgave in Haacht nog complexer: hoe valt, in combinatie met een dergelijke zware infrastructurele ingreep, het typische rechte-steenweg-patroon te vertalen in een nieuw coherent ruimtelijk totaalbeeld voor deze plek.

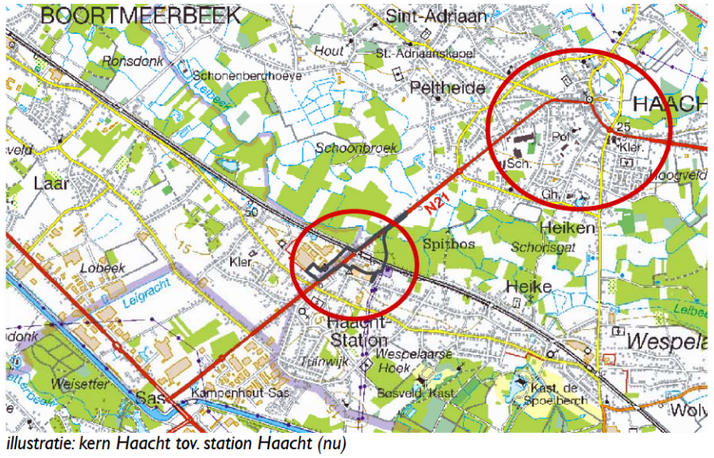
Extra publieke ruimte aan Haacht-station

In Haacht wordt geopteerd voor een bypass over of onder de spoorlijn. Beide opties, viaduct zowel als tunnel, vormen vanzelf een vreemd element in de rechtlijnigheid van de steenweg, wat niet wegneemt dat de extra druk op deze plek (overweg ongeveer 50% dicht) hier misschien wel een dergelijke drastische ingreep verantwoordt als mogelijke verbetering voor het doorgaand autoverkeer. Anderzijds zal de file zich nadien allicht gewoon wat verplaatsen richting Kampenhout-Sas en blijft de vraag of hier niet moet gekozen worden voor meer fundamentele oplossingen, zoals een tramlijn naar Brussel (zie verder).

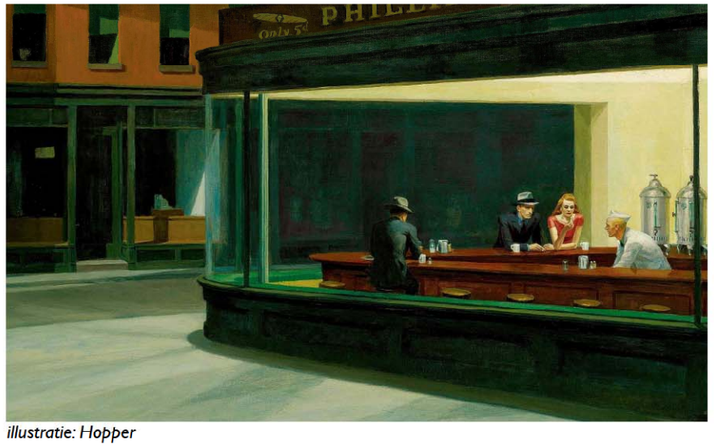
Eén voordeel is wel dat door de bypass een autoluwe zone ontstaat in de onmiddellijke omgeving van het station zelf. Het biedt de uitgelezen kans om hier een echte en aantrekkelijke publieke ruimte op mensenmaat te creëren, met Haacht-station als belangrijk knooppunt. Dit concept vormt de basis van dit ontwerp, vanuit een lange-termijn-perspectief wordt deze principesbeslissing nadien nog wel vergeleken met een aantal alternatieve opties, telkens gekoppeld aan enkele kanttekeningen.



illustratie: kern Haacht tov. station Haacht (vroeger)



illustratie: kern Haacht tov. station Haacht (nu)



illustratie: Hopper

2.1. TUNNEL OF VIADUCT?

Impact van een nieuwe bypass op de omgeving

Keuze voor het viaduct

Blijft de vraag welke van de beide opties, tunnel of viaduct, de voorkeur verdient. Normaal is een tunnel voordeliger omdat die minder diep moet gaan dan het viaduct dat over de extra hoogte van de spoortractie heen moet. Als de tram op termijn eveneens deze kruising moet nemen, vervalt dat voordeel, omdat ook de tramtunnel dan vrij hoog moet zijn, tenzij tegen die tijd alternatieve vormen van tractie ingevoerd worden (via sporen of soort trolley-systeem). Daar komt nog bij dat de ligging naast het natuurgebied met zijn zeer kwetsbare natte moerassige bodem en hoge waterstanden een tunnel extra duur zou maken. Om al die redenen wordt de tunnel-optie hier alleszins niet weerhouden.

Het viaduct heeft dan weer een zeer zware ruimtelijke impact, al is die door bijzondere aandacht aan de vormgeving ervan uiteraard te optimaliseren. Dat neemt echter niet weg dat naast het lawaai van het treinverkeer deze bijkomende lawaaioverlast bijvoorbeeld altijd een essentieel nadeel zal blijven.

Haltes voor het openbaar vervoer

Daarnaast stelt het viaduct ook nog een fundamentele vraag naar het openbaar vervoer. Dat moet aan het station zelf halt kunnen houden. In combinatie met het viaduct veronderstelt dit een erg ingewikkelde dubbele beweging (naar het station en dan weer terug om op het viaduct te geraken). Voor de bus kan dit nog, voor de tram lijkt dit erg omslachtig. In afwachting van de komst van de tram wordt deze dubbele beweging in het verder uitgewerkte voorstel alleen aan de zuidzijde voorzien.

Als de tram wordt ingevoerd is theoretisch bijvoorbeeld te overwegen om de halte op dat ogenblik boven op het viaduct zelf te voorzien, maar dat vergt dan in feite het opschuiven van het station zelf, bijkomende trappen en liften naar het perron en een extra verbrede brug, met een halteplaats voor beide richtingen. Die optie is dus niet echt realistisch. In een volgende fase moet dit cruciale punt uiteraard eerst definitief uitgeklaard worden. Verderop in deze nota worden ook andere opties onderzocht.

2.2. VISIE OP HAACHT-STATION

Een specifieke ontwerpbenadering

Een a-typisch station

Typisch aan Haacht-station en een beetje a-typisch in vergelijking met de meeste stations in de rest van Vlaanderen, is niet de ligging langs de steenweg, maar wel het feit dat het als station vrij ver gelegen is van de kern van de gemeente zelf en niet aan de rand van het 'historische centrum'. Daardoor is er hier geen directe wisselwerking kunnen ontstaan met andere elementen van stedelijk leven zoals handel, scholen, uiteenlopende diensten en voorzieningen. De brouwerij vormt natuurlijk een zeer belangrijke vestiging juist naast het station, maar de onderlinge wisselwerking blijft toch eerder beperkt.

Dat maakt dat Haacht-station dus min of meer 'op zichzelf' is aangewezen en terug te brengen is tot zijn essentie: een halteplaats voor de trein. Net als in de beelden van Edward Hopper met hun bevreemdende afstandelijke sfeer, is dit een soort niemandsland en krijgt deze plek pas identiteit door wie er passeert of kort even halt houdt. Dat wisselende en fluïde karakter vormt in feite de voornaamste 'eigenheid' van deze stationsomgeving, in het verleden, vandaag en ook in de toekomst. Hoe meer mensen er gebruik van maken, hoe levendiger en uitnodigender de plek uiteindelijk zal worden.

Een modeltransferium

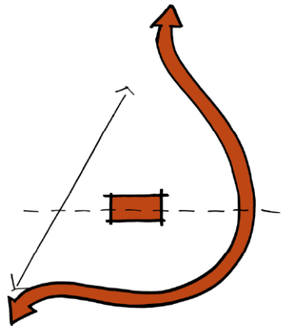
Omgekeerd bestaat de kracht en de potentie van Haacht er dus juist in om die stationsfunctie in al haar betekenissen in te vullen en deze plek ten volle uit te bouwen als een halteplaats, niet allen voor de trein, maar ook voor de bus en binnenkort voor de tram. Naast dit aanbod van verschillende vormen van openbaar vervoer, is ook de bereikbaarheid voor auto's en fietsen van zeer groot belang, het versterkt de belangrijke overstapfunctie die hiermee gepaard gaat. Op die manier kan Haacht-station op 'provinciale schaal' uitgroeien tot een hoogwaardig transferium dat model kan staan voor een netwerk van vergelijkbare knooppunten over heel Vlaanderen.

Om die overstapfunctie ook ruimtelijk echt ten volle te kunnen waarmaken, is er ter ondersteuning nood aan specifieke accommodatie. Typische elementen die horen bij het wachten en overstappen zijn snelle aankopen (krant, broodje, bloemen, ...), een kort oponthoud of pauze (eten en drinken) en op een hoger niveau eventueel mogelijkheden om in de directe omgeving af te spreken, te vergaderen, of zelfs te overnachten. Vandaar het voorstel om rond Haacht-station specifieke ruimte te creëren voor dat soort ontwikkelingen, eventueel nog aangevuld met enkele voorzieningen, een aantal woningen en kleinere kantoren.

2.3. CONCEPTEN

Lijnen lezen in het spoorlandschap

CONCEPT 1

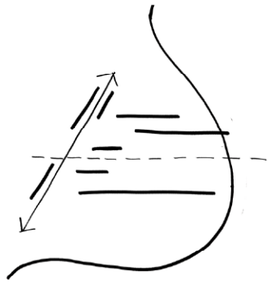


Station en viaduct: twee blikvangers voor een nieuwe ruimte

Het nieuw te bouwen viaduct wordt in de toekomst erg beeldbepalend voor de hele stationsomgeving. Uit het gekozen tracé vloeit vanzelf een gebogen vorm voort, het dynamische verkeerskarakter kan nog versterkt worden door bijzondere aandacht te besteden aan de vormgeving, materiaalkeuze en detaillering van deze constructie.

Om de centrale rol van het station te onderlijnen, in wisselwerking met het viaduct, is de opwaardering van dit gebouw op termijn sterk aan te bevelen. Een expliciete vorm die verwijst naar het viaduct en er qua schaal mee in verhouding staat, maakt dat de beide constructies samen de blikvangers vormen van deze nieuwe omgeving.

CONCEPT 2

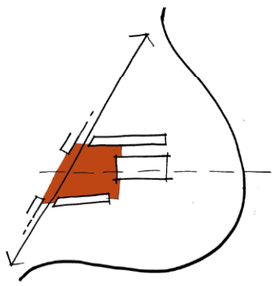


Steenweg en spoorlijn: twee hoofdrichtingen als ontwerplijnen

De rechtlijnigheid van de steenweg en het verre perspectief langs de spoorlijn vormen de twee hoofdrichtingen van de infrastructuur in deze omgeving. Het ontwerp ent zich op deze beide richtingen om, in combinatie met de vloeiende lijnen van de vernieuwde stationsluifel en het viaduct, toch een zekere rust te bewaren in het geheel.

Voor de steenweg betekent dit een zeer zorgvuldige uitlijning van het nieuwe profiel, in combinatie met een zekere verticale lineariteit in bebouwing, groen en verlichting. Op het stationsplein wordt zowel de inrichting van de publieke ruimte als de inpassing van nieuwe bebouwing voorzien, vertrekkend vanuit de evenwijdigheid met de spoorlijn.

CONCEPT 3

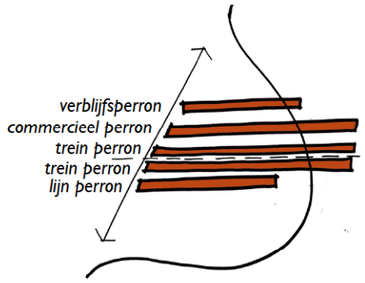


Geen plein met wanden, maar open perspectieven

Voor de verdere ontwikkeling van het 'stationsplein' van Haacht, wordt niet vertrokken van een klassiek stedelijk patroon met een plein als publieke ruimte, afgebakend door vier wanden. Dergelijk plein heeft over het algemeen slechts enkele visuele linken met de omgeving via de straten die er op uitkomen. Hier past eerder een open concept.

Hier wordt de ruimte aan de ene zijde afgebakend door de lineaire bebouwing aan de overzijde van de steenweg, aan de andere kant door de brug. Aan beide zijden zijn de doorkijken naar het achterliggende landschap en de perspectieven naar de wijdere omgeving essentieel, tussen de gebouwen door, onder de brug en langs het spoor.

CONCEPT 4

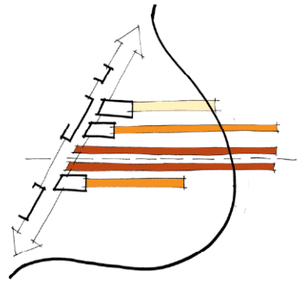


Perrons als basispatroon voor de hele stationsomgeving

Het 'perron-concept' beoogt de creatie van een leesbare stationsomgeving: evenwijdige stroken, parallel aan het spoor, structurerend zowel voor de bebouwing als in de publieke ruimte, voor de trein, de bus en later de tram. De opeenvolging ervan houdt een zekere gradatie in, met de treinperrons als 'snelste' en de 'tragere' evenwijdig hiermee.

Dit perronconcept wordt doorvertaald naar de extra infrastructuur en de hele inrichting van de plek. Liften en trappen voor een toegankelijk station, luifels, de fietstunnel, fietsstallingen, kiss-and-ride-stroken en parkings, alles wordt uitgelijnd vanuit dit concept. Het zou nog aan kracht winnen als ook de nieuwe stelplaats van de Lijn hier ruimtelijk zou bij aansluiten.

CONCEPT 5

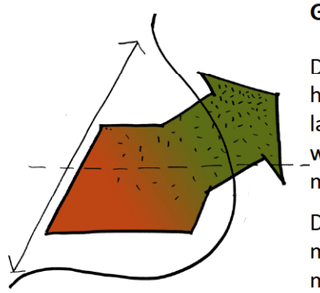


Koppen aan de steenweg, gradatie in de bebouwde perrons

Voor elk van de nieuw voorziene bebouwingsstrips parallel aan de spoorlijn, wordt een bijkomend accent voorgesteld, telkens gesitueerd aan de kop van de nieuwe strip. Bestaande markante bebouwing wordt zo geïntegreerd, tegelijk ontstaat een bepaald ritme langs de steenweg, dat mee het rechtlijnige perspectief ervan mee markeert.

Bij de verdere invulling van deze bebouwing geldt een zelfde gradatie, met de grootste dynamiek aan het station zelf en ter hoogte van het gebouw van De Lijn. Commerciële ruimtes sluiten hier zo direct mogelijk bij aan, terwijl eventuele vergaderruimte, kantoren, een motel of wonen, plaats kunnen krijgen in parallelle perrons iets verder.

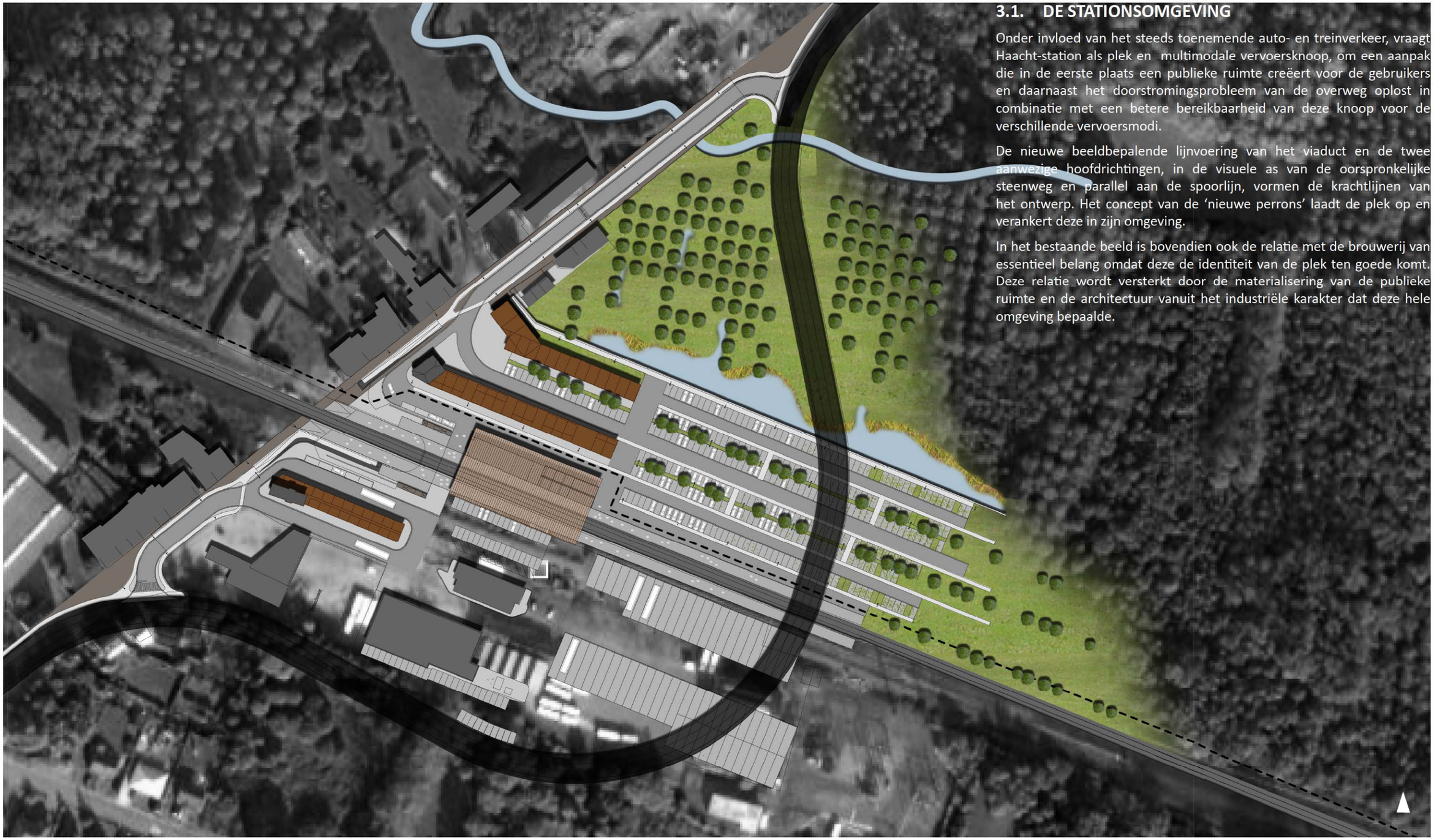
CONCEPT 6



Gradatie levendige zuidzijde naar groene noordzijde

De combinatie van deze verschillende basisconcepten blijft uitgaan van het belang dat gehecht wordt aan het 'open karakter' van deze toch vrij landelijke omgeving. De gradatie die in de verschillende deelconcepten wordt ingebouwd (sneller-trager, meer of minder dynamiek, meer of minder bebouwing), tekent en versterkt ook het geheel.

De geleidelijke overgang komt het sterkst tot uiting in de verdere materialisatie van het groenconcept. De bestaande tweedeling tussen een meer dynamische zuidzijde en een rustigere groene noordzijde met de overgang naar het natuurgebied wordt genuanceerd. Belangrijk is dat de link met het groengebied voelbaar blijft tot in de stationsomgeving.

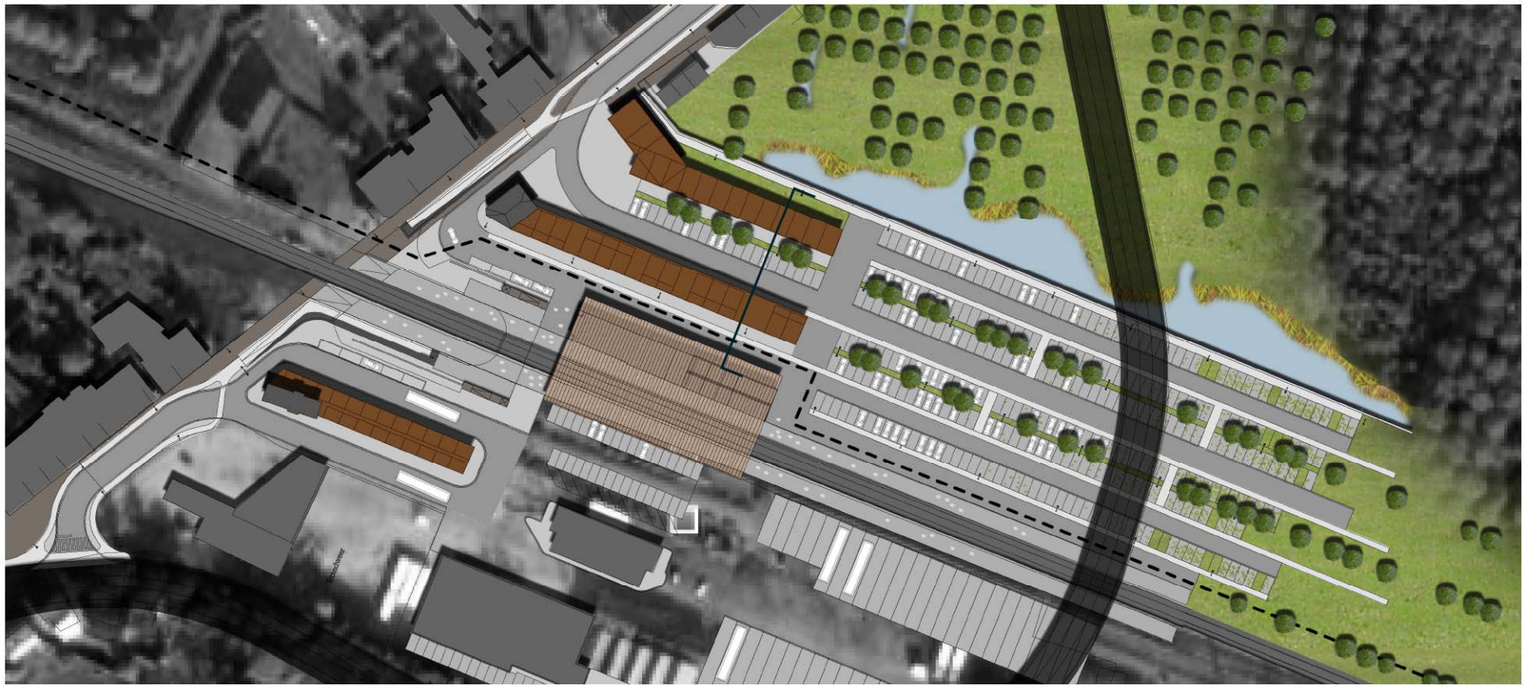


3.1. DE STATIONSOMGEVING

Onder invloed van het steeds toenemende auto- en treinverkeer, vraagt Haacht-station als plek en multimodale vervoersknoop, om een aanpak die in de eerste plaats een publieke ruimte creëert voor de gebruikers en daarnaast het doorstromingsprobleem van de overweg oplost in combinatie met een betere bereikbaarheid van deze knoop voor de verschillende vervoersmodi.

De nieuwe beeldbepalende lijnvoering van het viaduct en de twee aanwezige hoofdrichtingen, in de visuele as van de oorspronkelijke steenweg en parallel aan de spoorlijn, vormen de krachtlijnen van het ontwerp. Het concept van de 'nieuwe perrons' laadt de plek op en verankert deze in zijn omgeving.

In het bestaande beeld is bovendien ook de relatie met de brouwerij van essentieel belang omdat deze de identiteit van de plek ten goede komt. Deze relatie wordt versterkt door de materialisering van de publieke ruimte en de architectuur vanuit het industriële karakter dat deze hele omgeving bepaalde.

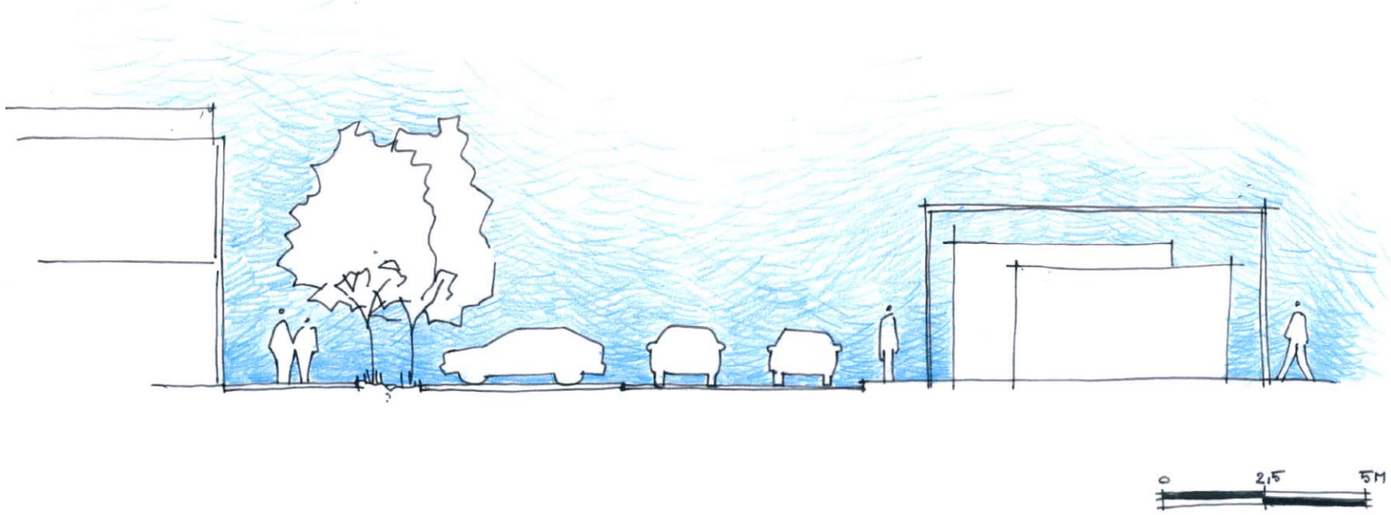


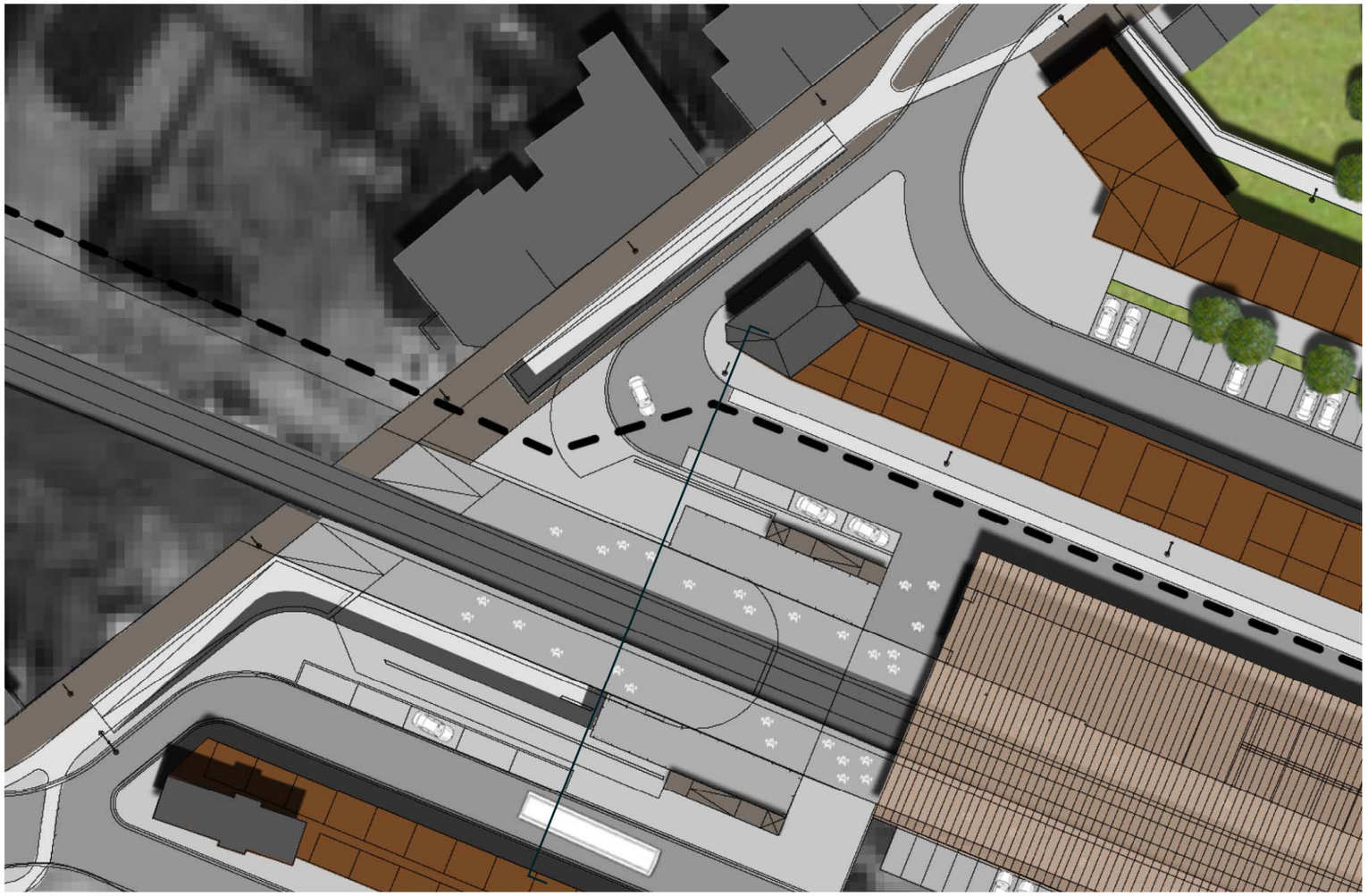
3.2. DE STATIONSRUIMTE

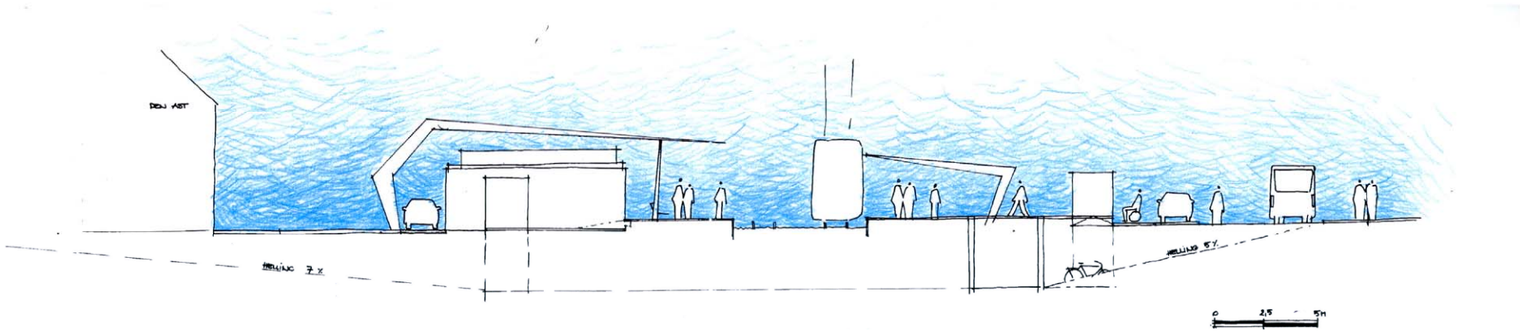
Als de overweg sluit krijgt dit deel van de steenweg een nieuwe functie als publieke ruimte. Noord- en zuidzijde kunnen bereikbaar worden voor openbaar vervoer. Autoverkeer dat het station aandoet kan parkeren op het autoperron, gekenmerkt door een vergroening vanuit het station richting valleigebied.

In de stationsruimte, een soort verbreding van de treinperrons, ligt de nadruk op de verblijfswaarde voor de reizigers. Deze plek wordt prioritair ingericht voor voetgangers, fietsers en andersvaliden. Hier wordt gekozen voor een robuuste materialisering, eigen aan stations: staal, porfierkasseien en beton.

Twee architecturale thema's laden het perron-concept extra op. Enerzijds het stationsgebouw en de viaduct met een iets meer uitgesproken karakter, anderzijds de nieuwe perrons die met hun kop aan de steenweg de relatie met de omgeving opzoeken en nieuwe stationseigen functies creëren.







Deelgebieden

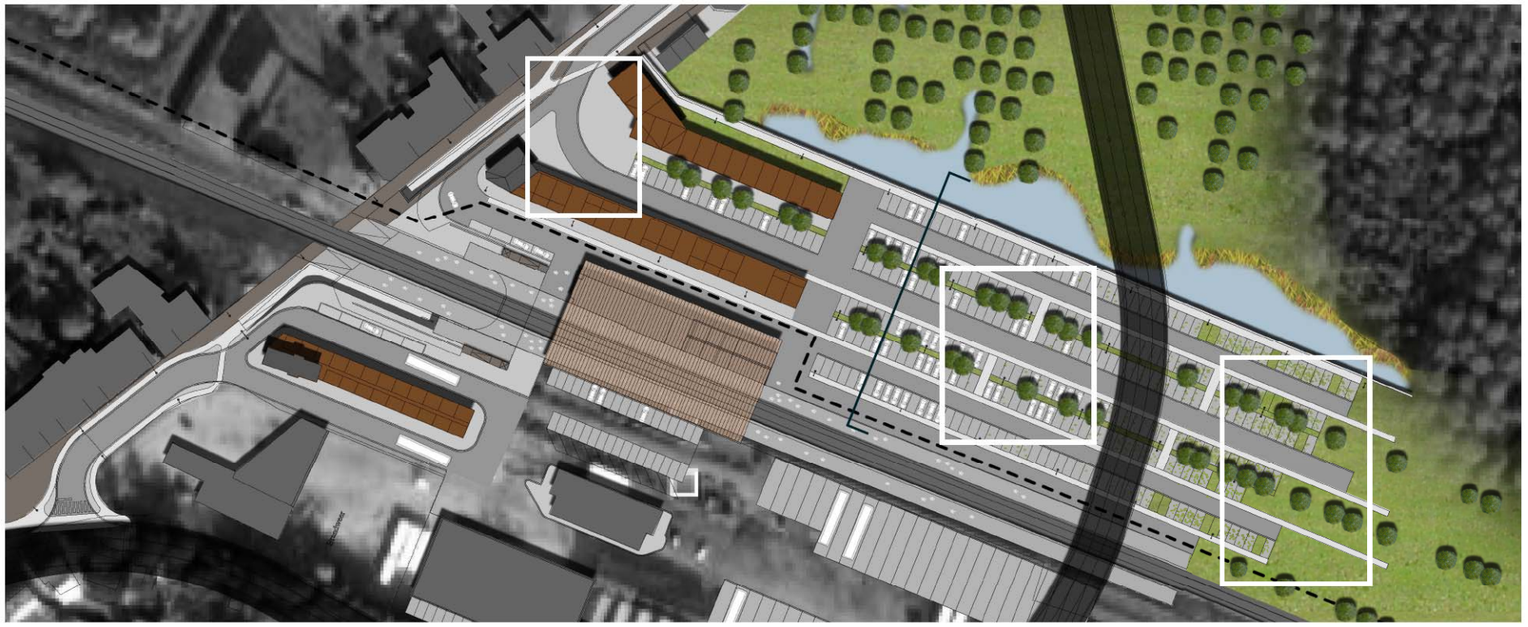
De centrale ruimte krijgt vorm tussen 'het commerciële perron' (met aan de kop café Den Ast) en 'het Lijn-perron' (met aan de kop het buurtspoorweggebouw). Deze ruimte krijgt een hoog dynamisch karakter, bepaald door voetgangers en sporadisch plaatselijk verkeer. Daarom is aan beide zijden een kiss and ride-zone voorzien, de bushalte is voorzien aan de zuidzijde, maar kan ook aan de noordzijde.

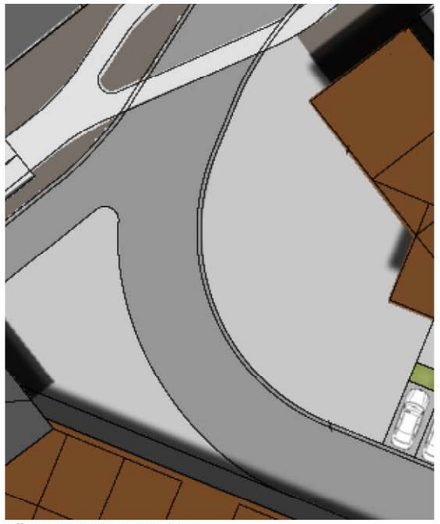
Ten zuiden van het spoor ligt de klemtoon op de hoofdhalte van de lijnbussen (en in de toekomst misschien de tram) en de daarbij horende Lijnwinkel. Verschillende lijnen kunnen makkelijk dicht bij het station halteren op een zichtbare en bereikbare plaats.

Aan de noordzijde van het spoor ligt de nadruk op het NMBS-station met zijn loketfunctie dat een nieuwe uitstraling krijgt in samenhang met het viaduct. Een overkapping van het station verhoogt het comfort en bindt beide zijden van het station ruimtelijk aan elkaar.

Onder deze nieuwe luifel is aan de noordzijde eveneens plaats voor bijkomende fietsenstelplaatsen en een extra-bushalte. Hier passeert in de langsrichting, zo dicht mogelijk langs het station en 'het treinperron' ook een recreatieve fietsroute.

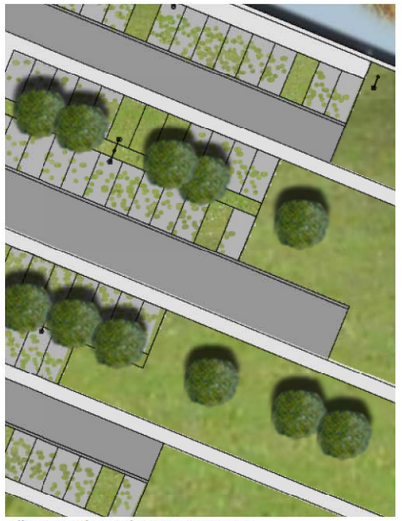
De belangrijkste functie van het 'treinperron' is 'toegang verlenen' voor voetgangers, fietsers en andersvaliden, via een centrale veilige onderdoorgang kunnen zij de sporen eveneens kruisen. Hier is ook parkeerruimte voor fietsen/bromfietsen, een soort ondergronds transferium.



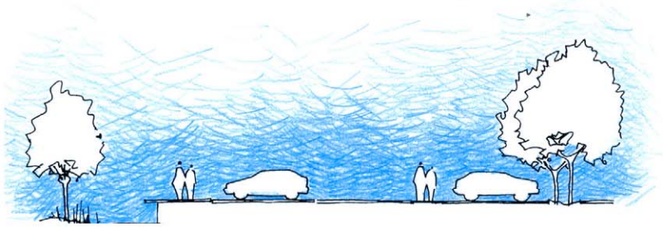


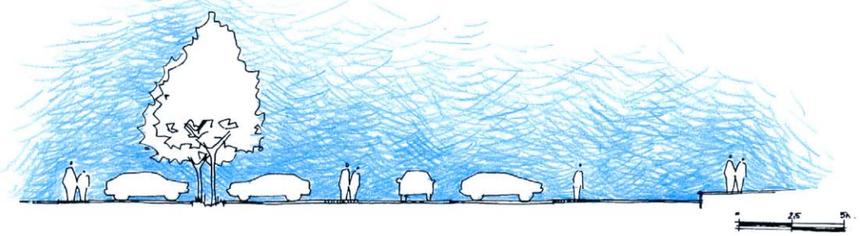
illustratie: inrit autoperron

illustratie: centrum autoperron



illustratie: beëindiging autoperron





3.3. HET AUTOPERRON

Naast het veelzijdige aanbod aan openbaar vervoer wordt via de steenweg aan de noordzijde van het spoor ook toegang geboden aan het autoperron. Het krijgt een sterke lineaire opbouw parallel aan het spoor en loopt ook door onder het viaduct. Dat biedt de mogelijkheid om de parking in te vullen naargelang de behoefte. Deze lineariteit wordt versterkt door bomenrijen en lineaire groene wadi's die in oostelijke lichting op een speelse manier eindigen in de vallei.

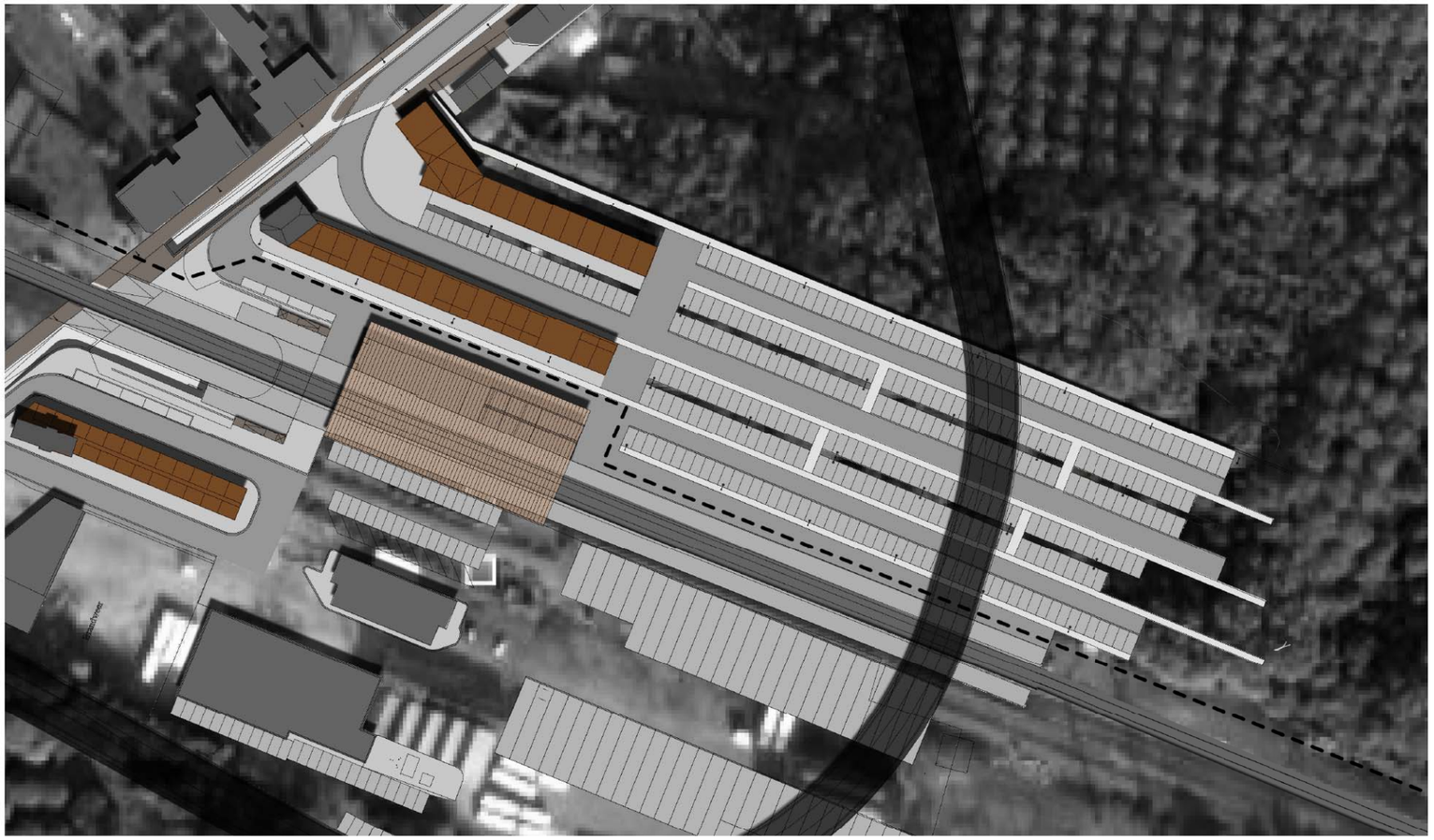
Dit autoperron maakt zo een visuele en functionele de verbinding tussen de 'stenige' stationsomgeving en het 'groene' valleigebied. Deze overgang krijgt vorm door het verstrooid inplanten van streekeigen bomen, het geleidelijk aan uitdoven van de verharding van porfierkasseien naar kasseien met gras ertussen, om te eindigen in gras. Doordat de parkeerplaatsen ver weg van het station minder intensief zullen gebruikt worden, wordt de flexibiliteit van vraag en aanbod hier op een natuurlijke manier op mekaar afgestemd. Naast de parkeervakken in porfierkasseien ligt een loper in beton die de bezoeker comfortabel begeleidt naar het station.

Het inpassen van wadi's tussen de parkeerstroken maakt het mogelijk het oppervlaktewater op een duurzame manier af te voeren en geeft de parking een extra groene uitstraling. Maar ook door het onregelmatige beëindiging van de autoperrons wordt een geleidelijke overgang gecreëerd naar de Leibeekvallei. Aan de noordelijke zijde daarentegen wordt dit perron op een strakke manier lineair beëindigd door 'het verblijfsperron'.

Dit perron kan diverse functies onderbrengen met nadruk op de overgang van het station naar de omgevende woningen van de kern Haacht-station (functies zoals hotel, woningen, kinderkribbe, ... - zie verderop 'Architectuur'). Naast het verblijfsperron wordt de overgang van de parking naar de vallei van de Leibeek vorm gegeven door middel van een grote waterpartij. Die loopt onder het viaduct door en beoogt daarmee een samenhang in oost-west richting. Hier loopt ook een wandelpad langs dat de link legt tussen de steenweg en de wandelroutes te creëren doorheen de vallei. Op deze manier wordt een mooie overgang gecreëerd tussen 'het kunstmatige lineaire autoperron' en het grillige natuurgebied.

De flexibiliteit om in te spelen op de behoefte van vraag en aanbod, de vergroening en het natuurlijk infiltreren en afvoeren van oppervlaktewater, beoogt een duurzame inrichting van deze parking op de overgang van grijs naar groen.

Ook aan de zuidzijde van het station wordt een autoperron voorzien voor lijnbussen. Omdat de inrichting hiervan buiten het projectgebied valt werd deze buiten beschouwing gelaten, wel wordt gesuggereerd om ook daar de oost-west richting te benadrukken in de inrichting om zo een samenhang met de stationsomgeving te bekomen.



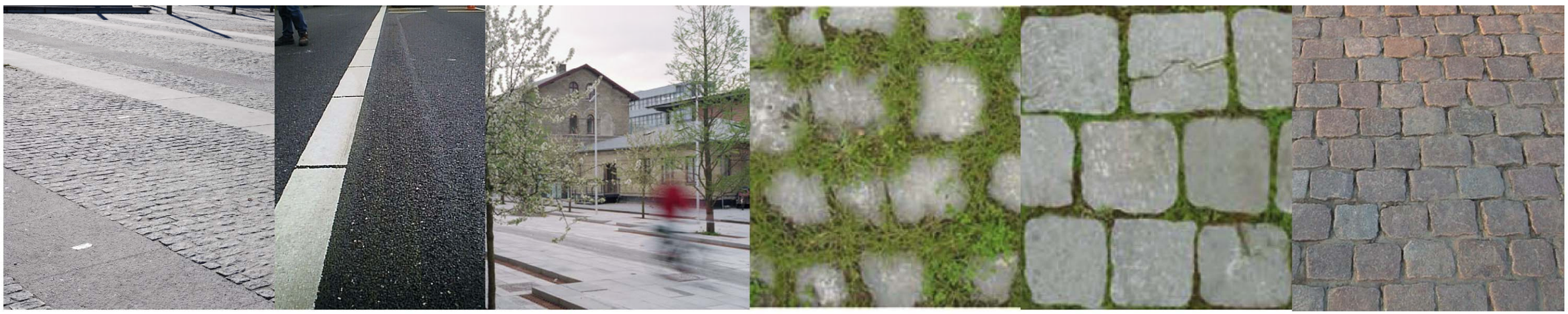
3.4. INRICHTING PUBLIEKE RUIMTE

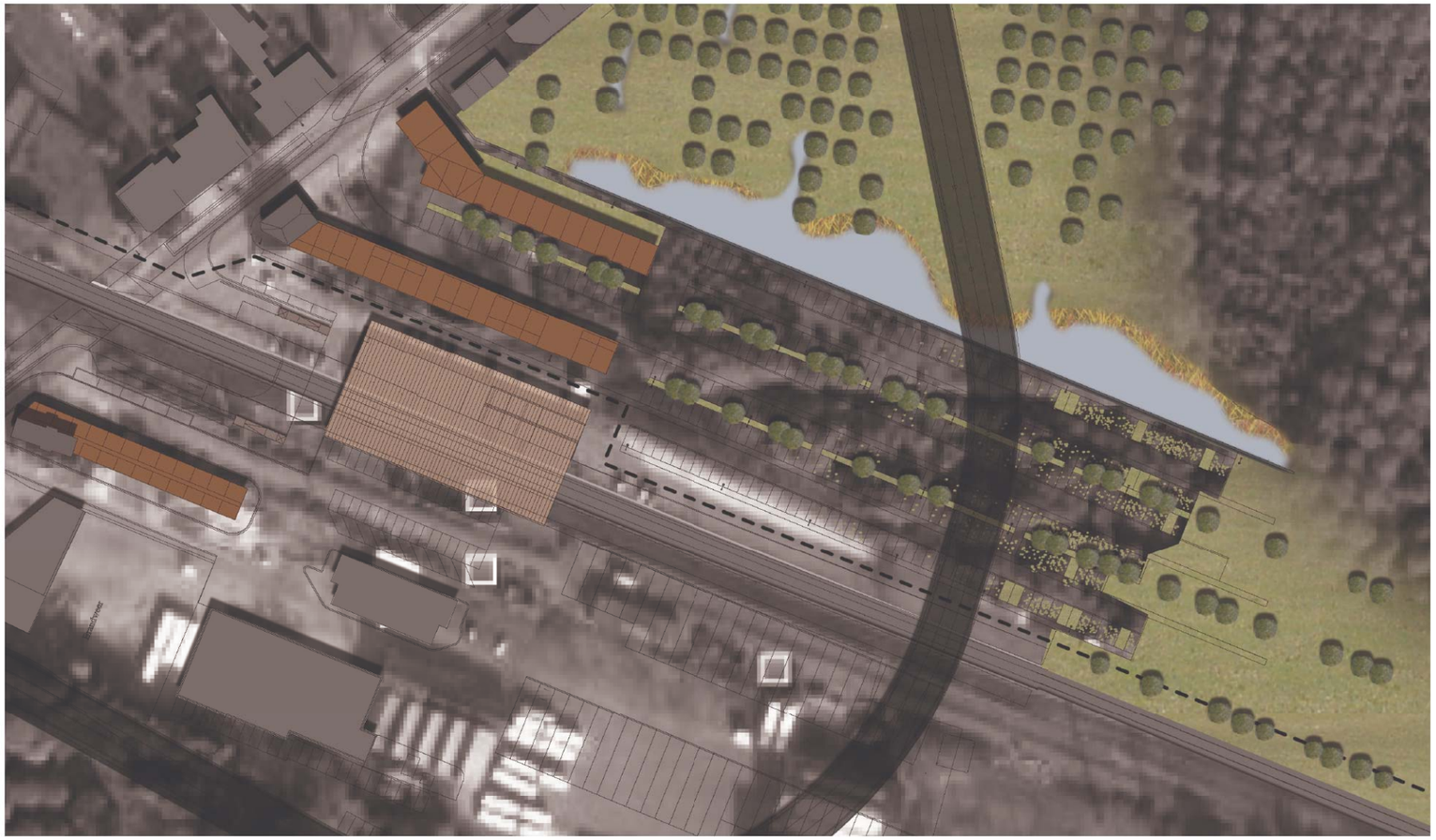
Materiaalkeuze en algemeen beeld

Er wordt gestreefd naar een samenhang in de publieke ruimte, via het materiaalgebruik dat meegaat in het concept van de oost-west-richting en aansluit bij de robuuste sfeer eigen aan stations via het gebruik van beton, porfierkasseien en asfalt. De herbruikkasseien bepalen het hoofdbeeld.

Om de lineariteit te benadrukken wordt afwisseling gecreëerd tussen porfierkasseien, op een aantal plaatsen gezaagd om het loopcomfort te verhogen, loopstroken in beton om de bezoeker te begeleiden naar het station en asfalt voor het berijdbare gedeelte.

De treinperrons vormen hierop een uitzondering, de invulling met een beton-elementenverharding voldoet aan de vooropgestelde normen. Een duurzaam karakter vertrekt van een maximaal gebruik van herbruik-porfierkasseien en benut de infiltratiemogelijkheid van dit materiaal ten volle.





Groenstructuur en waterhuishouding

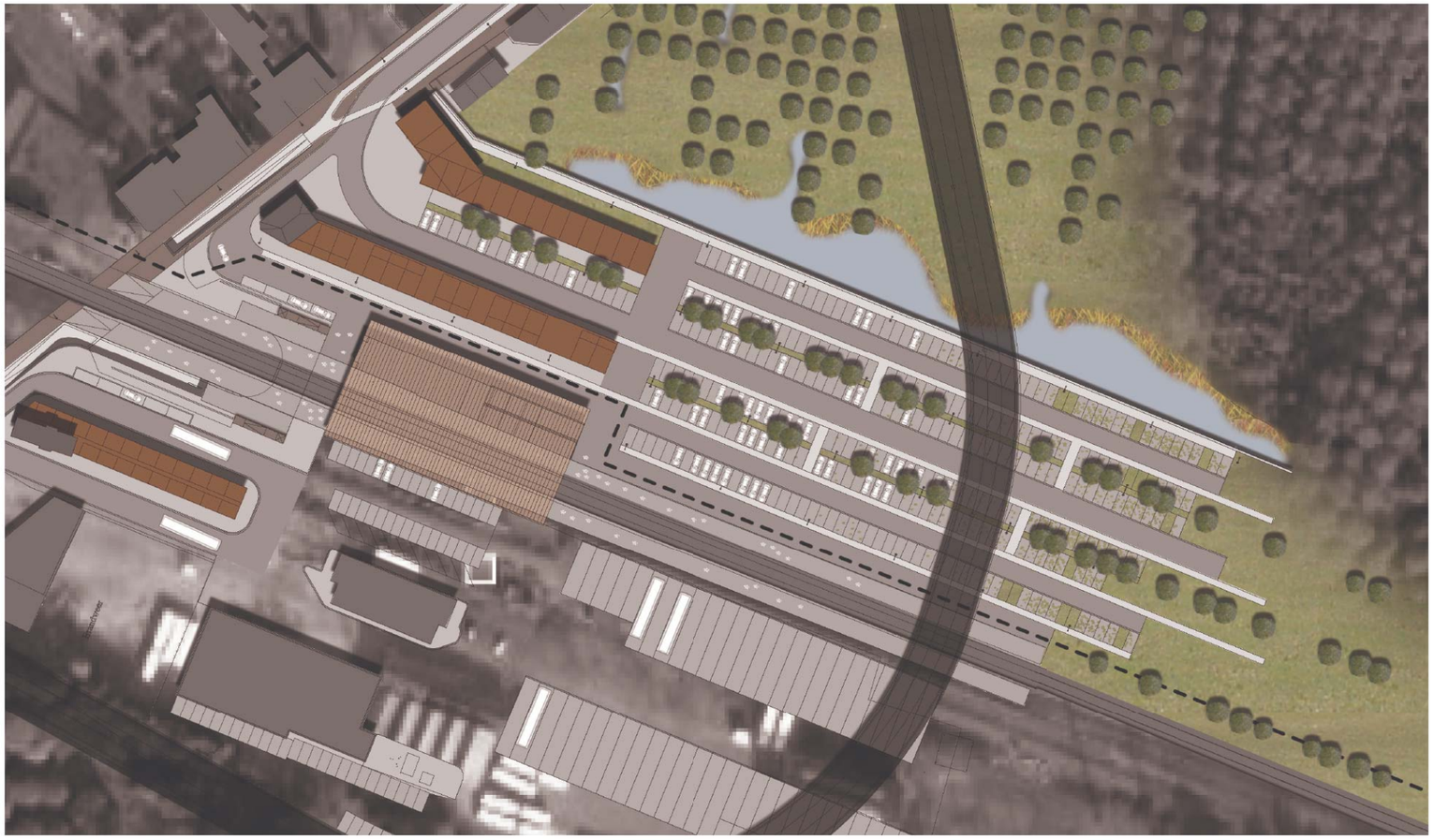
In noordoostelijke richting krijgt de materialisering een steeds groener karakter, dat benadrukt de geleidelijke overgang naar het natuurgebied. Bomenrijen tussen de parkeerplaatsen onderlijnen de lineariteit van de oost-west-richting en geven het autoperron een groenere uitstraling.

De parkeervakken verder van het station, die ook steeds extensiever gebruikt zullen worden, worden voorzien van porfierkasseien met een grotere voeg waarin gras zal groeien. De steeds groener wordende verharding van herbruik-platines eindigt op een speelse manier in de vallei.

In deze verharde ruimte wordt veel aandacht besteed, niet alleen aan groen maar ook aan de waterhuishouding in dit waterrijke gebied. Lange wadi's tussen de parkeerplaatsen eindigen in het natuurgebied en voeren het oppervlaktewater van daken en verharding op een schone manier af naar het natuurgebied.

Ten noorden van het autoperron wordt daarvoor ruimte voorzien voor waterzuivering door middel van een rietvijver (heliofietenfilter) die eveneens het reliëfverschil tussen pendelparking en valleigebied opvangt. De parking zelf krijgt door het toepassen van porfierkasseien een waterdoorlatendheid die vrij hoog is. Deze neemt zelfs toe in oostelijke richting doordat de voegen van de verharding steeds groter worden waardoor naast vergroening ook een grotere infiltratie zal ontstaan.

Het is een duurzame manier van omgaan met het water in dit gebied. Door daarnaast ook gebruik te maken van herbruikmaterialen uit de streek (porfierkasseien) worden de transportkosten en de afvoer van afval eveneens beperkt.



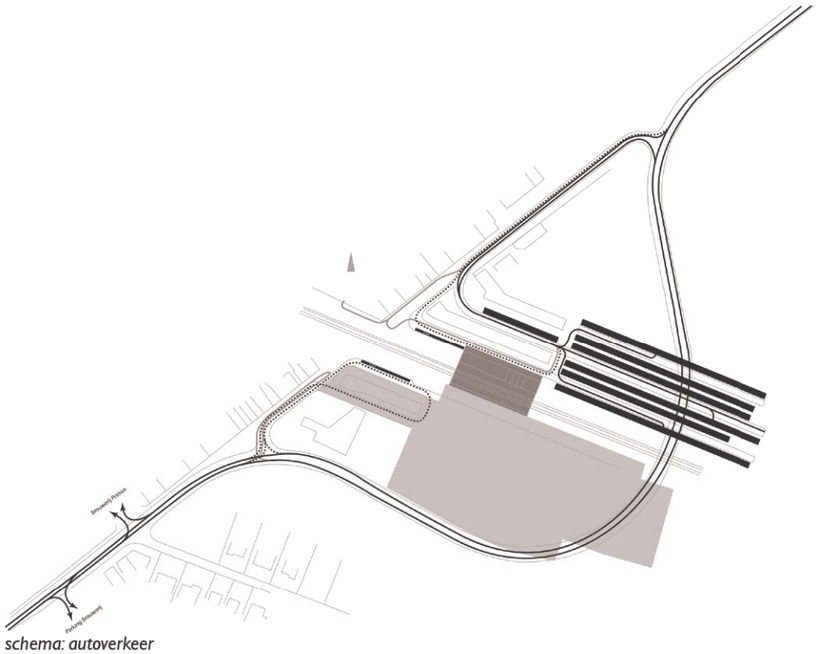
Verlichting en straatmeubilair

Een sobere samenhangende publieke ruimte vraagt om een eenheid in straatmeubilair die kadert binnen het vooropgestelde concept. De verlichting volgt de oost-west-lijnen van de verharding. De vormgeving van de verlichting op de begane grond verwijst op een subtiele manier naar de stalen staanders van de brugverlichting, wat de identiteit van de plek ten goede komt.

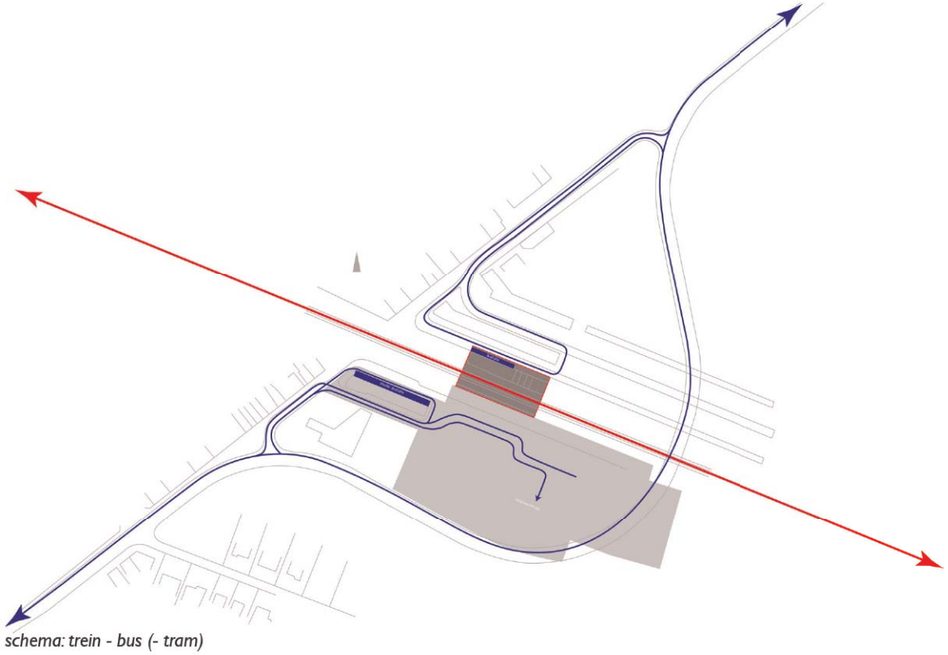
Het stationsgebouw en het viaduct krijgen een bijzondere verlichting, verwerkt in de constructie (zie verder architectuur). Het overige straatmeubilair blijft sober en subtiel. Zo wordt de lineaire recreatieve fietsroute ter hoogte van het station gesuggereerd door klinknagels, louter ter begeleiding van de route.

Voor de fietsenstaanders die op diverse plaatsen boven en ondergronds werden ingeplant (zie mobiliteitsschema's) wordt eveneens een sobere vormgeving nagestreefd die een compromis vormt met het voorgeschreven meubilair.

Door de inrichting van de ruimte zo duidelijk mogelijk te materialiseren wordt bebording overbodig omdat de ruimte zich door de gebruikers op een logische manier laat lezen.



schema: autoverkeer



schema: trein - bus (- tram)

3.5. MOBILITEITSSCHEMA'S

Een toegankelijk treinstation

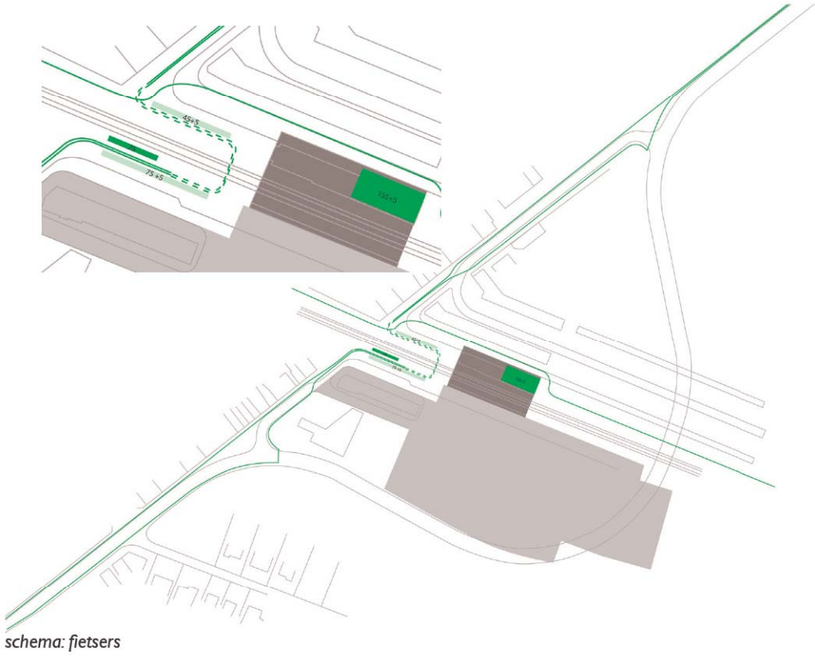
De voorgestelde vernieuwing van het treinstation moet natuurlijk in eerste instantie de reizigers ten goede komen. Vandaar de verlengde treinperrons en een veilige onderdoorgang onder de sporen, met bijzondere aandacht voor klantvriendelijkheid, comfort en toegankelijkheid (liften, hellingen).

Voldoende ruimte voor taxi's, een kiss and ride zone aansluitend bij het perron en een directe toegang tot de halten voor openbaar vervoer er tegenover (bus en later tram), zijn essentieel voor het goed functioneren van het station in het algemeen en een zo vlot mogelijke overstap in het bijzonder.

Vlotte overstap op tram en bus

Binnen het ruimtelijke 'perronconcept' kan het in principe aan beide zijden van het spoor, maar in dit voorstel is alleen een bus- of tramhalte voorzien aan de zuidzijde. Die optie voorziet een traject vanuit het zuiden tot aan de halte en dan een terugkeerbeweging naar het viaduct, of omgekeerd.

Van de brug gaat het rechtstreeks naar Haacht-centrum, in plaats van het station nog een tweede keer aan te doen. Zeker als de tram later wordt doorgetrokken is die dubbele lus technisch niet evident en vanuit commerciële lijnvoering bovendien niet gewenst. Reizigers zijn sneller via de onderdoorgang.



schema: fietsers

Een doorgaande fietsverbinding

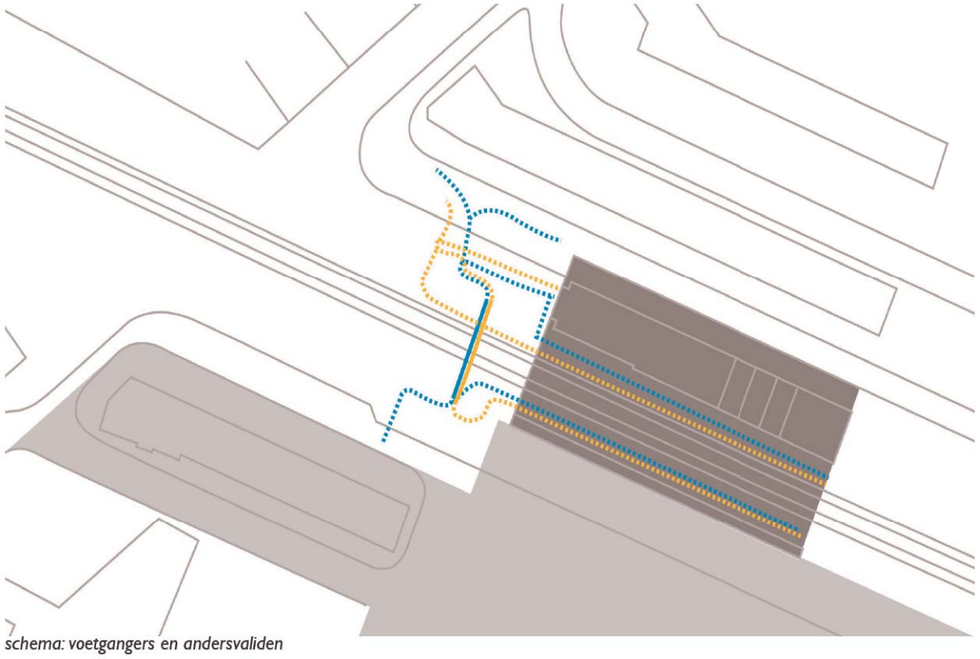
De combinatie fiets-trein is een zeer duurzame optie en verdient dan ook alle aandacht. Voldoende overdekte fietsenstallingen, ingeplant naast de helling of voor het station, maar alleszins vlak bij de perrons, zorgen voor maximaal comfort voor fietsers-reizigers. Ook fietsverhuur is te overwegen.

Niet alle fietsers stappen natuurlijk over op de trein. Om ook de doorgaande fietsers te bedienen, wordt de onderdoorgang onder het station gecombineerd met een vlotte fietsverbinding tussen beide zijden, zowel op het traject langs de steenweg als voor fietsers die het pad naast het spoor nemen.

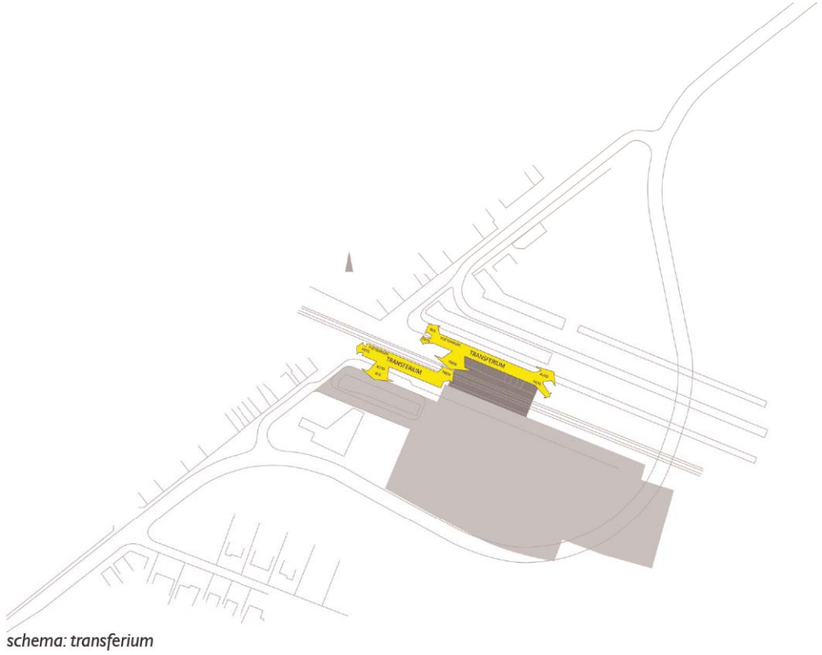
Doorgaand en bestemmingsverkeer

Wie met de wagen naar het station komt kan mensen afzetten, wie zelf overstapt vindt een ruime parking aan de noordzijde, parallel aan het spoor. Op basis van een nauwkeurige opmeting kan de kruising tussen inrijdend verkeer naar de parking en fietsers in de tunnel later op punt gezet worden.

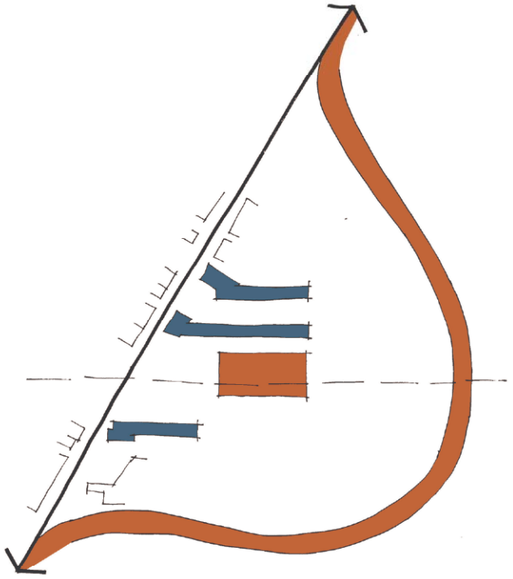
De vlotte bereikbaarheid van de brouwerij en van de bestaande woningen langs de steenweg wordt gegarandeerd aan beide zijden van de fietstunnel. Hier is traag en gemengd verkeer aangewezen, voor de inrichting van deze stroken wordt geopteerd voor een erfaanleg.



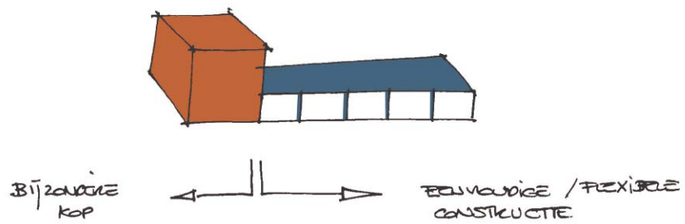
schema: voetgangers en andersvaliden



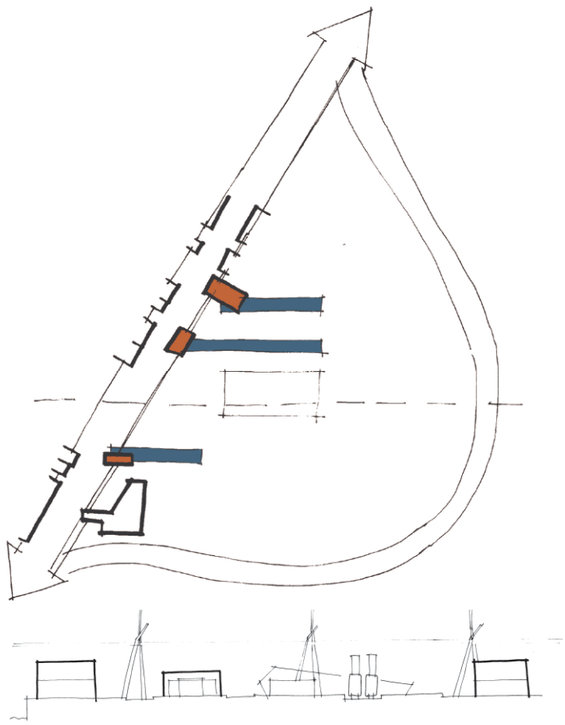
schema: transferium



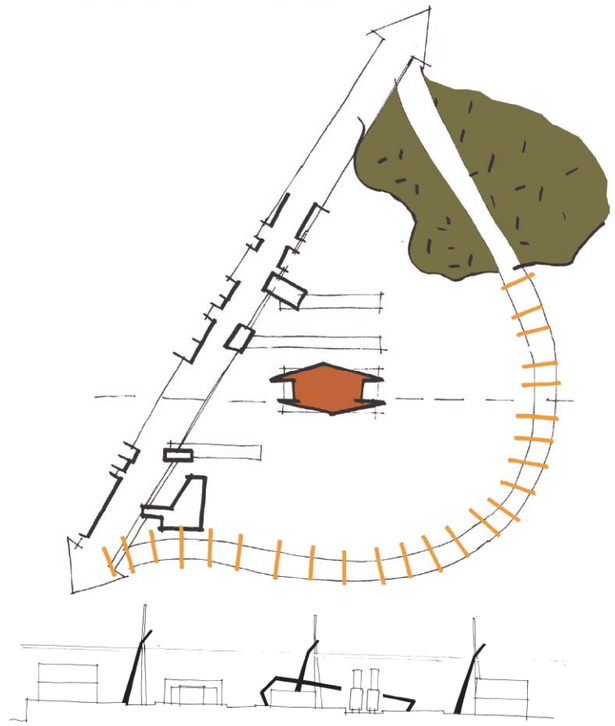
krachtlijn: 2 architecturale thema's



krachtlijn: bestaand gebouw + nieuwe gebouwen als flexibele structuren



1ste thema: perrons met kenmerkende kop



2de thema: viaduct en stationsgebouw als beeldbepalende accenten

3.6. ARCHITECTUUR

Algemene krachtlijnen

Vertrekkend van bestaande karakteristieken

De toevoeging van een aantal nieuwe architecturale elementen in deze bestaande stationsomgeving, tracht in eerste instantie te zorgen voor een duidelijke organisatie en lay-out. Er is nood aan een helder gestructureerde en leesbare ruimte, zonder daarbij op een te determinerende wijze te kiezen voor maar één bepaalde identiteit.

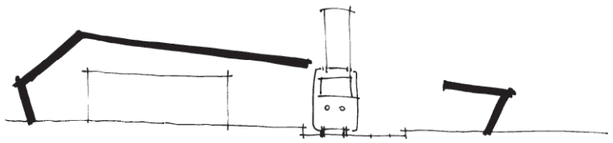
De aanwezigheid van enkele bestaande markante gebouwen ('Buurtspoorwegen', Café Den Ast) die verwijzen naar het verleden, wordt als uitgangspunt genomen voor de toevoeging van nieuwe infrastructuren en bijkomende bebouwing die oud en nieuw in één sterk beeld integreren.

De belangrijkste uitgangspunten

De basisconcepten zoeken naar een ruimtelijke samenhang tussen de bebouwing en de publieke ruimte. De voorgestelde vernieuwing van het stationsgebouw zelf maakt een dialoog mogelijk tussen het geheel van de stationsomgeving en het nieuwe viaduct als beeldbepalende toevoeging in dit hybride landschap tussen steenweg, dorp, spoorlijn en natuurgebied.

Het concept dat, met het oog op een vlotte en overzichtelijke verkeersorganisatie, voorziet in de aanleg van een reeks nieuwe perrons als parallelle strips evenwijdig met de spoorlijn, wordt doorgetrokken in de langwerpige bebouwing, waardoor beide elkaar versterken, ruimtelijk én functioneel.

De nieuwe gebouwen worden opgevat als flexibele structuren, een concept dat heel uiteenlopende mogelijkheden biedt voor verdere ontwikkeling en invulling. In het kader van het Ruimtelijk Uitvoeringsplan kan de juiste dimensionering ervan verder onderzocht en uiteindelijk vastgelegd worden. Dit ontwerpvoorstel onderzoekt slechts een aantal mogelijkheden.



Het stationsgebouw

Behoud en renovatie

Het bestaande stationsgebouw blijft behouden. Dit zorgt enerzijds voor continuïteit in de dienstverlening en houdt toch voldoende mogelijkheden open voor de geplande verbouwingen of latere grondige wijzigingen. Het huidige gebouw is sterk modulair opgebouwd in verschillende autonome zones. Zo kan de loketfunctie integraal behouden blijven terwijl de achterliggende lokalen, bergingen en kleedkamers op termijn kunnen gewijzigd worden. Hiervoor kan bijvoorbeeld gedacht worden aan fietsberging waarbij het gebouw wordt omgevormd tot publieke ruimte. Het concept gaat niet enkel uit van behoud en verbouwing, maar ook van een grondige opwaardering en wel op 2 niveaus:

Een nieuwe gevel

Enerzijds is de buitenhuid van het bestaande bouwvolume grondig te verbeteren. Geveldelen vragen om isolatie en nieuwe bekleding, het schrijnwerk is te vervangen en ook de daken zijn te isoleren en opnieuw af te werken. Naast de nodige architecturale verbetering en de nieuwe uitstraling die uit deze ingreep voortkomen, biedt deze tevens ruime mogelijkheden om te voldoen aan de huidige eisen met betrekking tot isolatie, energieprestatie en verbetering van het binnenklimaat.

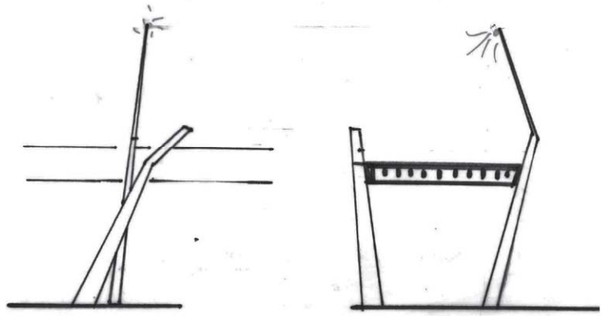
Een nieuwe luifel

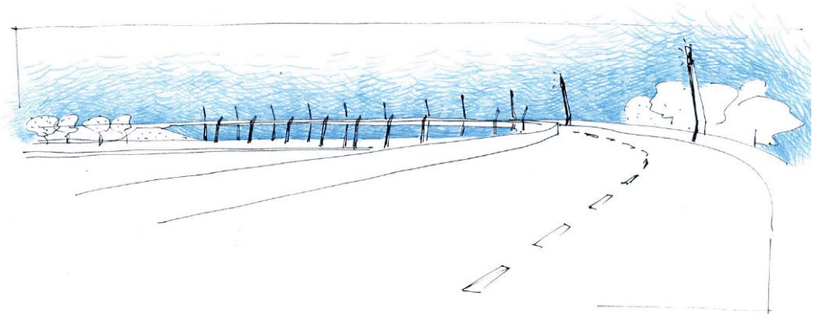
Een tweede voorgestelde structurele ingreep bevindt zich aan de buitenzijde van het stationsgebouw. Een overkragende staalstructuur vertrekt aan de noordzijde ervan, tegenover het ‘commercieel perron’. Deze constructie grijpt volledig over het bestaande dak van het station heen en vindt zijn verlengde aan de overzijde van de sporen, alleen onderbroken ter hoogte van de spoorleidingen zelf.

Een gedeeltelijke overdekking van deze structuur biedt op diverse plaatsen beschutting. Aan de noordzijde ontstaat een droge loopzone tussen het parkeerterrein en de stationsingang. Er blijft tevens voldoende breedte over voor nog een bijkomende strook met fietsenberging. Aan de spoorzijde geeft de nieuwe luifel de nodige beschutting voor reizigers op het perron richting Mechelen.

Aan de zuidkant van de sporen wordt de structuur tevens afgedekt en ontstaat een overdekt perron richting Leuven. De structuur wordt aan de kant van de steenweg ter hoogte van de huidige inkom voldoende verlengd. Op deze manier wordt de inkomzone overdekt en extra gemarkeerd en wordt het stationsgebouw ook praktisch gelinkt met de trappen en liften naar de voetgangerstunnel onder de sporen.

De vormgeving (helling, modulatie en detaillering) van beide delen van de overkapping zijn op mekaar afgestemd zodat deze als één geheel overkomen.





Het viaduct

Impact en beleving

Eenzelfde verwantschap wordt gerealiseerd met het nieuwe viaduct. Drie aspecten spelen een grote rol bij het ruimtelijk onderzoek naar de vormgeving van deze brug en de constructiemogelijkheden ervan:

Wat is de impact op de ruimtelijke beleving van de stationsomgeving? Het viaduct zorgt immers voor een visuele afbakening van deze zone. Hoe sterk moet de scheiding zijn met de achterliggende groene zones? Is deze afbakening positief of moet er net zoveel mogelijk transparantie zijn?

Hoe ervaart de verkeersgebruiker het traject over deze viaduct. Welke beleving ontstaat er op deze grote zwevende bocht na een rit over de kaarsrechte steenweg? Hoe ervaren reizigers de onderin gelegen stationsomgeving en het natuurgebied ernaast wanneer ze met bus of wagen pendelen tussen Kampenhout-sas en Haacht?

Welke mogelijk negatieve invloed ontstaat er op het aangrenzende natuurgebied en op de verschillende tuinstroken die grenzen aan het nieuwe tracé? Hoe belangrijk is het om langs deze zijde van het viaduct een zekere barrière te vormen ten opzichte van de stationsomgeving?

Dynamiek en effect

Volgende ontwerpprincipes trachten een antwoord te formuleren op deze complexe doch boeiende ontwerpopgave. De draagstructuur van het viaduct wordt gevormd door pijlers met een tussenafstand van ongeveer 15 meter, wat het geheel een repetitief en transparant beeld geeft.

De gekromde vorm van het wegdek creëert een zekere ‘dynamiek’ in het horizontale vlak. Deze ervaring wordt versterkt door de pijlers in licht neigende richting tegenover elkaar te plaatsen. Hun geknikte vormgeving vertaalt tevens het krachtenverloop in de constructie en zorgt voor slankheid en een leesbare constructie.

Aan de buitenzijde van het brugdek lopen de pijlers hoger door en vormen zij de dragers voor de verlichting. Dit versterkt het ruimtelijke effect van het viaduct en zorgt voor een boeiende ervaring voor iedereen die deze bocht over de steenweg neemt.

Aan de binnenbocht stoppen de pijlers ter hoogte van de borstwering, die volledig opengewerkt wordt, zodat visueel contact ontstaat van op de brug met het station en zijn nieuwe omgeving. Tegelijk wordt de slankheid van de brug zo goed mogelijk bewaard.

Deze transparante constructie met slank brugdek en geknikte pijlers draait als een skelet door het landschap. Aan de noordzijde mondt zij uit op een groen talud dat op deze plaats aansluit bij het natuurgebied. Hier wordt de overgang tussen natuur en infrastructuur enigszins verzacht en krijgt de passant van op de brug een korte impressie van het aanwezige vengebied.

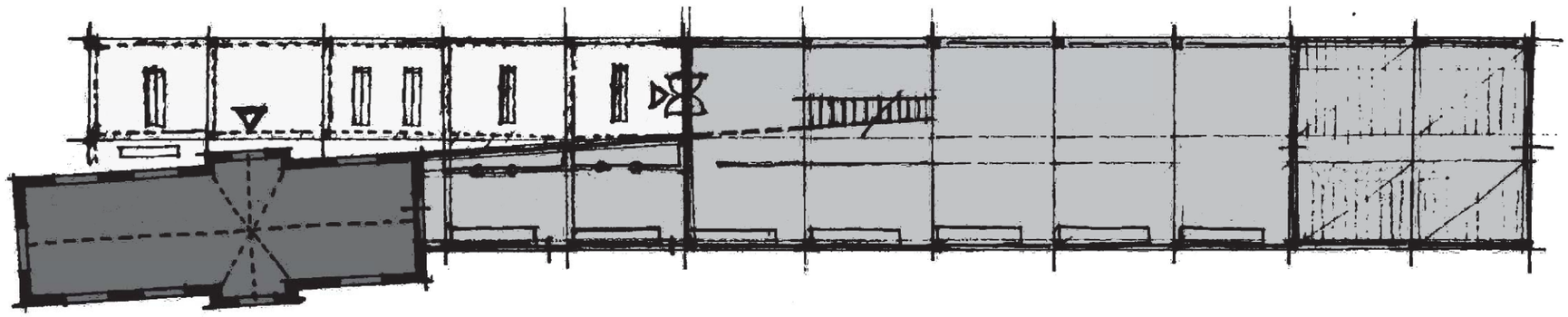
Nieuwe perronstructuren

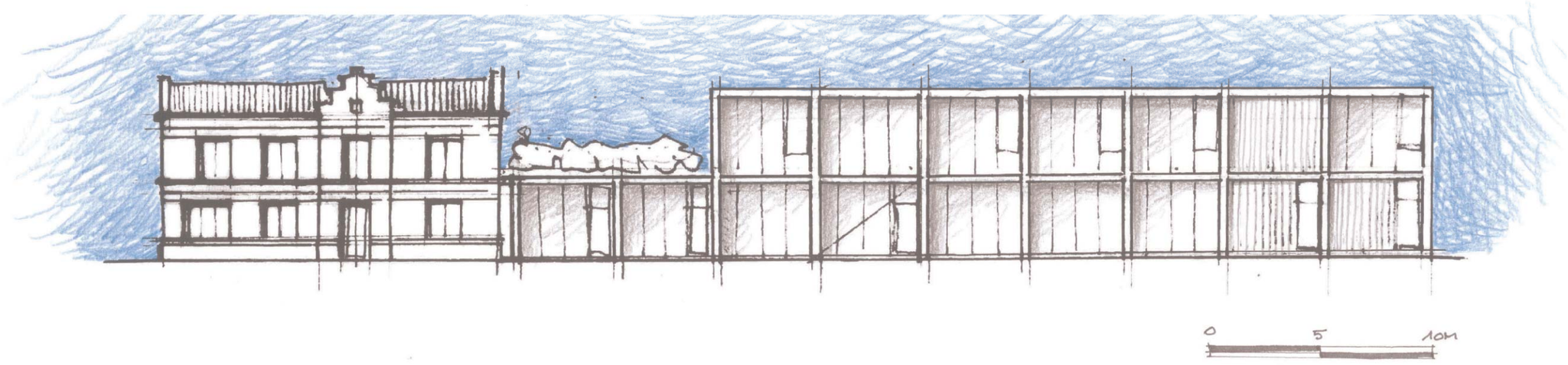
Een 'busperron' met Lijnwinkel

Het bestaande gebouwtje van de buurtspoorwegen, aan de zuidzijde van het spoor, blijft behouden. Aan de noord- en oostzijde ervan worden de bijgebouwen op het gelijkvloers gesloopt zodat het zuivere hoofdvolume vrijkomt.

In het verlengde van dit volume wordt een langwerpige structuur toegevoegd met twee bouwlagen. Deze biedt ruim plaats aan de gevraagde winkel van De Lijn met bijhorende loketfunctie, administratieve lokalen, polyvalente ruimte, sanitair en kleedruimte.

Aan de spoorzijde wordt hierin een overdekte bushalte geïntegreerd. Het oude bouwvolume biedt op de verdieping en in het dak ook voldoende ruimte voor de gevraagde conciërgewoning (met dakterras).

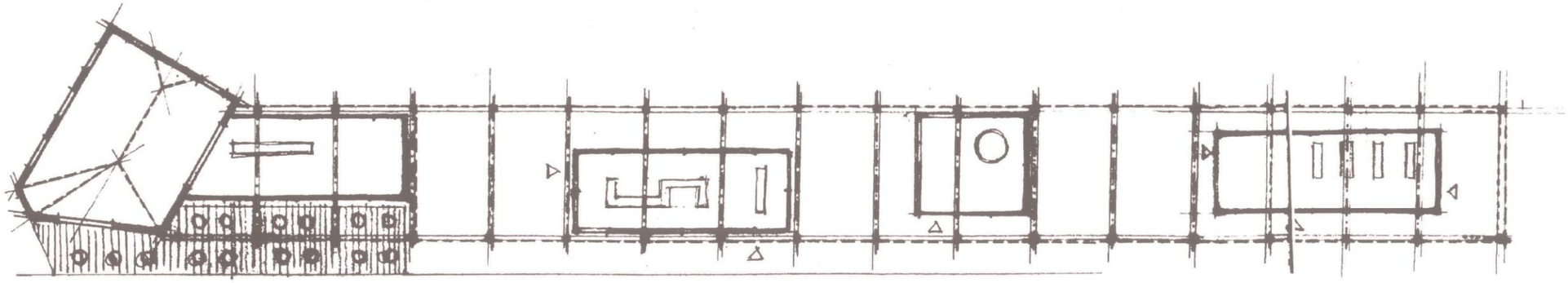


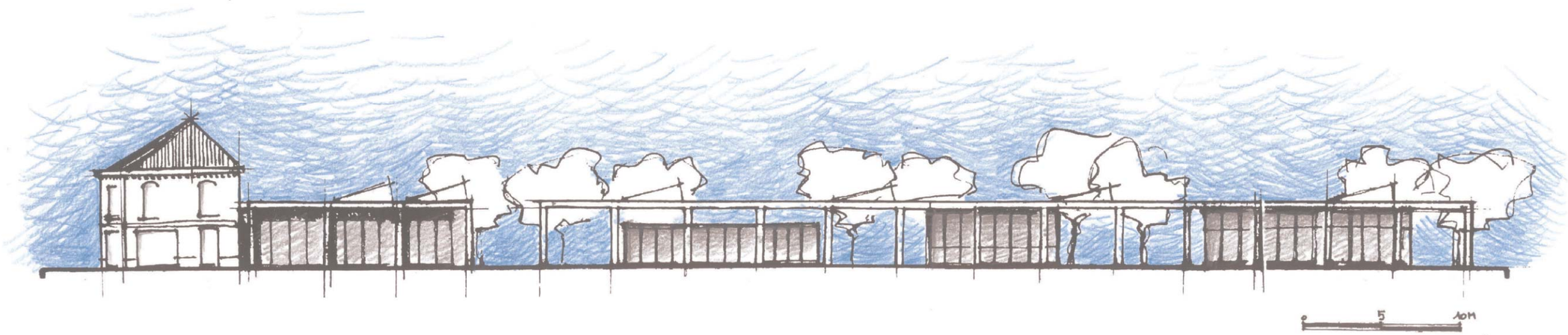


Een 'commercieel perron' naast het station

Naast de kiss&ride zone wordt, aanleunend tegen café Den Ast, een volgende structuur ingeplant, eveneens evenwijdig aan het stationsgebouw. Naast ruimte voor uitbreiding van het café en een bijbehorend caféterras, wordt een grote overdekte en transparante structuur voorzien met plaatselijke invullingen voor commerciële ruimten van diverse aard. Ook onder de open skeletstructuur is er nog plaats voor tijdelijke commerciële functies zoals een bloemenkraam.

Het loont de moeite na te gaan of het grote groenten- en fruitkraam dat verderop langs de steenweg staat, niet beter naar hier zou kunnen verhuizen. Aansluitend bij het station is hier verder ruimte voor een krantenkiosk, snackbar of broodjeszaak, een vergaderzaaltje bij het café en dergelijke. De flexibele structuur maakt variaties en aanpassingen in de tijd bijzonder gemakkelijk.



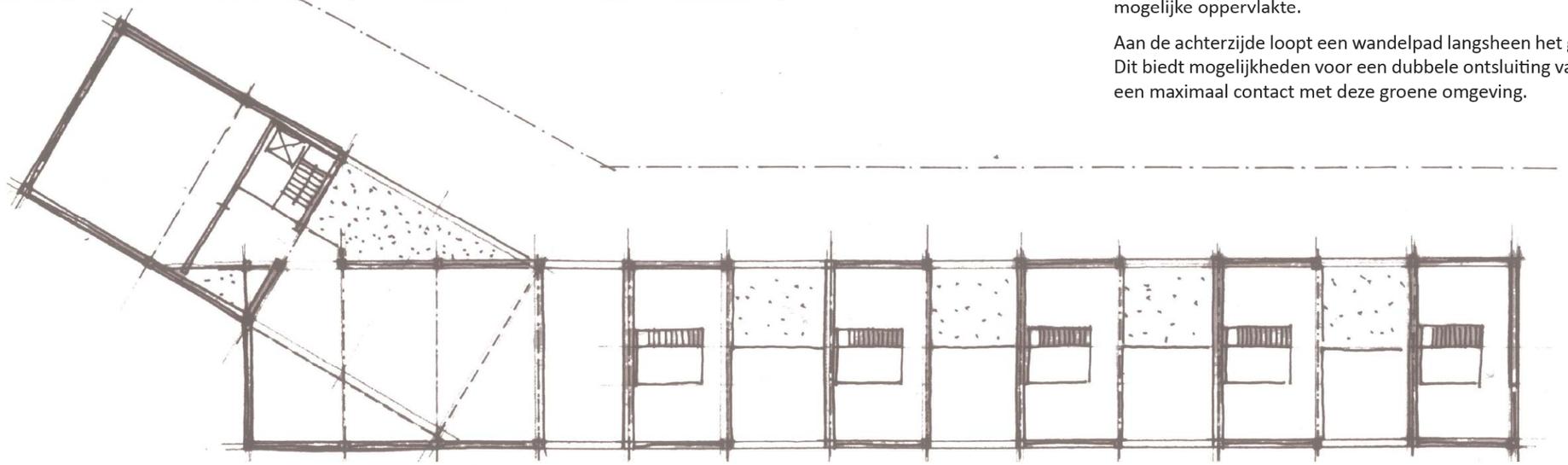


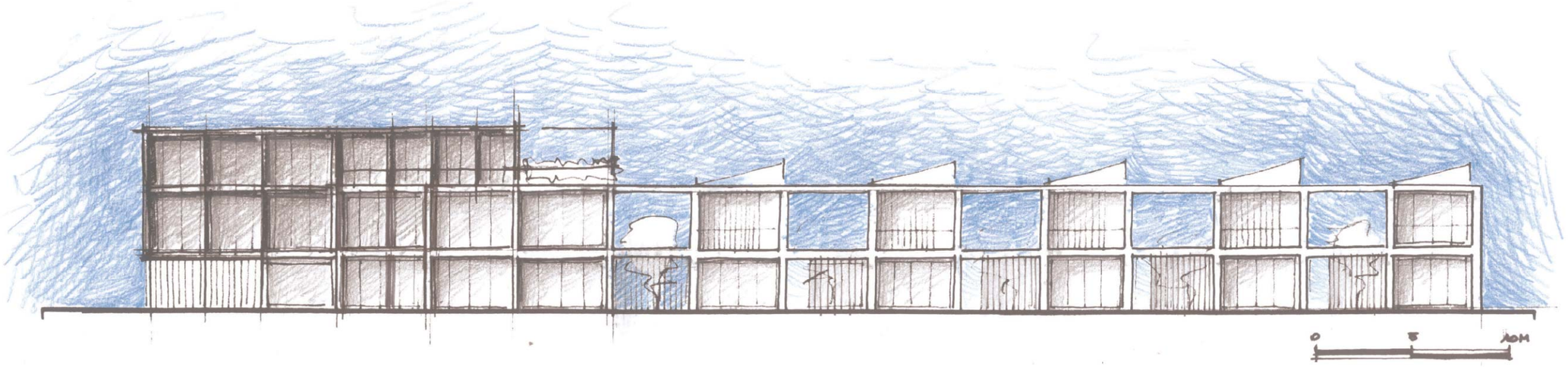
Een ‘woonperron’ tegen het natuurgebied

Een laatste structuur wordt voorzien aan de noordzijde van het stationsplein. Hier is een invulling met woongebonden functies aangewezen. Het nieuwe bouwvolume sluit met een geknikte hoek aan op de aanwezige woningen langs dit deel van de steenweg en vormt zo een link met de bestaande bebouwing.

Bijgevoegde ontwerpoefening toont slechts enkele mogelijke invullingen met een aantal patiowoningen, appartementen en een kinderkribbe. De woningen hebben een beperkte bouwdiepte en genieten zo van een grote variatie aan contact met groen en daglicht en dit op een zo compact mogelijke oppervlakte.

Aan de achterzijde loopt een wandelpad langsheen het groene vengebied. Dit biedt mogelijkheden voor een dubbele ontsluiting van de woningen en een maximaal contact met deze groene omgeving.





4.1. FASERING

FASE 1.

Een nieuwe stelplaats, start van de vernieuwing van de stationsomgeving ?

De start van het hele project rond Haacht-station is veruit het dringendste voor De Lijn. De stelplaats barst uit haar voegen, de milieuvergunning loopt af, optimalisatie en uitbouw laten al te lang op zich wachten. De kans is dus groot dat dit deelproject gerealiseerd wordt, vooraleer er fundamentele stappen kunnen gezet worden in het grotere geheel.

Om die reden maakt dit dossier nu geen deel uit van de Open Oproep, ook al biedt het dé kans om de vernieuwing van de stationsomgeving een eerste belangrijke impuls te geven. Dat zal alleen werken als de realisatie past in het vooropgezette totaalconcept. Vandaar het pleidooi om het ontwerp alsnog te herbekijken vanuit het hier voorgestelde perronconcept. Dat moet kunnen zonder tijd te verliezen.

FASE 2.

Heraanleg van het stationsplein, stimulans voor nieuwe ontwikkelingen

Op vrij korte termijn kan in een tweede fase in feite ook al het hele stationsplein heraangelegd worden en dit volledig onafhankelijk van de timing van de zwaardere infrastructuurdossiers (steenweg, bouw viaduct en fietstunnel). De inrichting van de diverse perrons en van de parking kan het reizigerscomfort alvast optrekken en tegelijk de herbergzaamheid van de plek sterk verhogen.

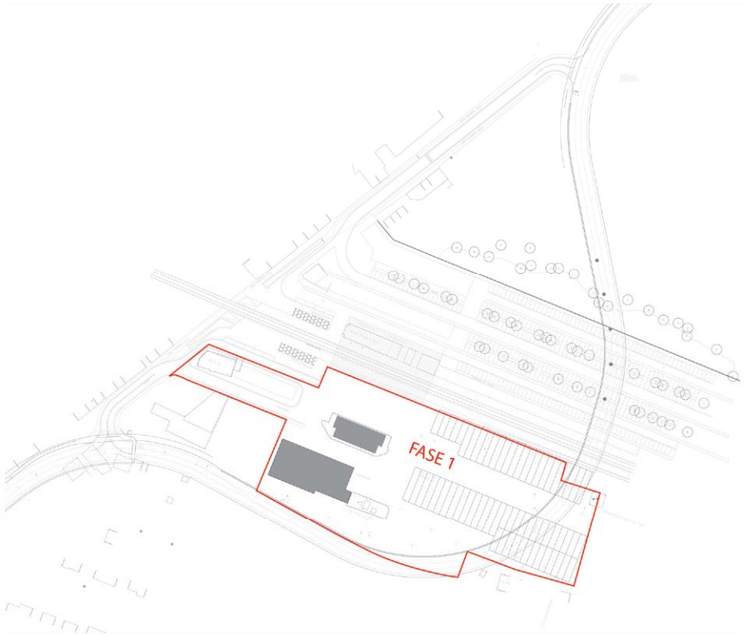
Kwalitatieve vernieuwing van de publieke ruimte, geeft in de meeste situaties direct aanleiding tot dynamiek in de onmiddellijke omgeving ervan. Van zodra het RUP goedgekeurd is, kunnen de verschillende bouwstroken ‘uitgegeven’ worden met het oog op realisatie. Het Lijngebouw en het bestaande café worden daardoor alvast een stuk attractiever.

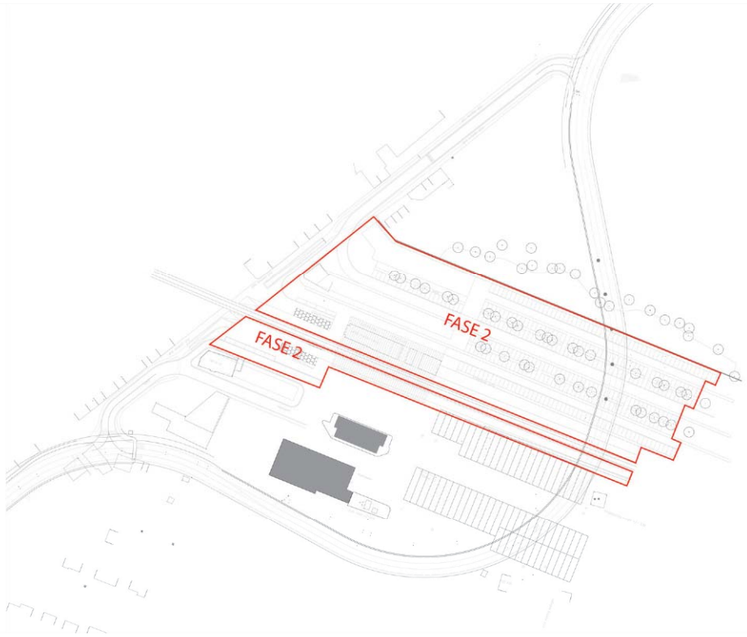
FASE 3.

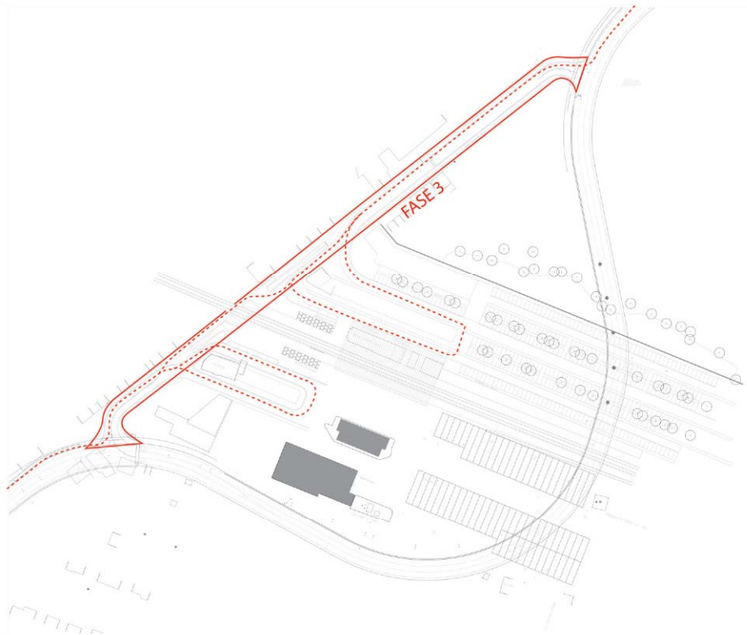
Vrije busbanen naar het station, passend in het uiteindelijk ontwerp?

Een derde structurele ingreep bestaat erin om eveneens op korte termijn grondig werk te maken van betere doorstroming van het openbaar vervoer. Vrije busbanen in de aanloopstroken naar het station zijn daarvoor cruciaal, omdat bussen op die trajecten het meest tijd verliezen. Om een maximaal effect te bereiken is dit verder op het traject te combineren met verkeerslichtenbeïnvloeding.

Om de efficiëntie van dergelijke maatregelen ook op langere termijn te garanderen is het nodig om nu al ontwerpen te maken voor de verschillende mogelijke verdere fasen, tot en met de introductie van de tramlijn vanuit Brussel. Alleen als die later naadloos kan ingepast worden in een reeds vernieuwde steenweg, bestaat er een reële kans dat de tram er ook effectief snel komt.







FASE 4.

Prioriteit voor de tramlijn Brussel-Haacht, terminussen aan weerszijden?

De problemen aan de spoorwegovergang in Haacht zijn al lang een doorn in het oog van heel de omgeving en van een aantal partners in het bijzonder. Het spreekt voor zich dat bij het zoeken naar oplossingen een zekere pragmatiek meespeelt, die heeft er in het verleden toe geleid dat de optie voor een viaduct vooraan op de 'lijst van oplossingen' terecht kwam.

Toch zijn de overeenkomsten nog niet gesloten en is de financiering door 'openbare werken' blijkbaar nog niet rond. Anderzijds zijn de middelen van De Lijn de laatste jaren spectaculair gestegen, ook de plannen voor bijkomende (tram)lijnen nemen steeds uitbreiding. Vandaar de vraag: welke optie is de meest duurzame en waar kunnen de middelen best eerst naartoe gaan: naar het viaduct of naar de tramlijn?

FASE 5.

Behoud spoorwegovergang, … geen optie? Timing viaduct?

Als de timing voor de tramlijn vanuit Brussel op zich laat wachten, kan het viaduct uiteraard eerder gepland en gerealiseerd worden. Daar zal des te meer reden toe zijn als het treinverkeer nog toeneemt, of de veiligheidsaspecten die voor Infrabel van groot belang zijn, nog zwaarder gaan doorwegen. Op dat ogenblik moeten voor het openbaar vervoer wel definitieve keuzes gemaakt worden.

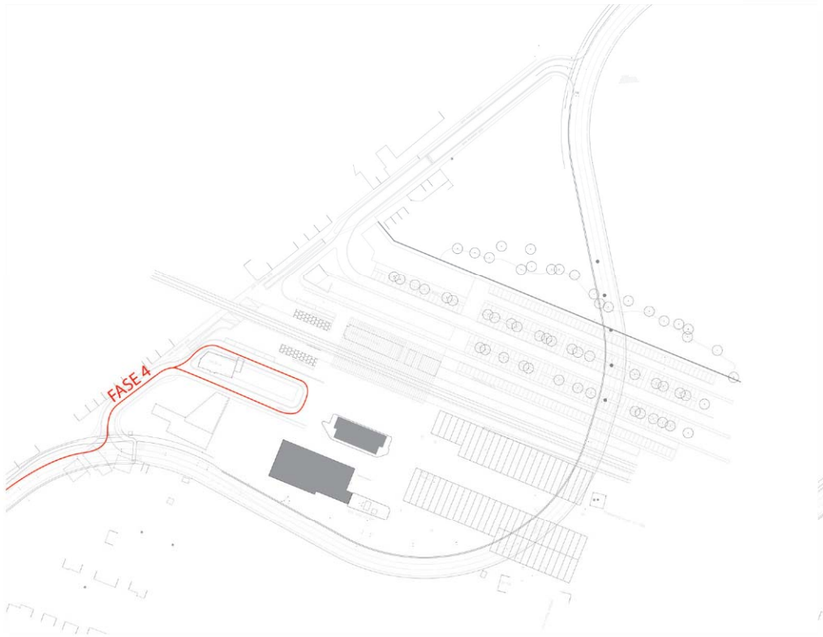
Een tramhalte aan weerszijden van het spoor lijkt alleszins zeer moeilijk verenigbaar met een traject over het viaduct, omwille van de keerbewegingen, anderzijds is een tramhalte op de brug ook niet aangewezen. Een andere oplossing kan erin bestaan de tramhalte aan de zuidzijde als terminus te voorzien en af te zien van de latere doortrekking van de tram naar Haacht zelf en verder naar Heist-op-den-Berg. Reorganisatie van de buslijnen in het hele noordelijke hinterland van Haacht kan eveneens een optimale dienstverlening garanderen en het transferium aan betekenis doen winnen.

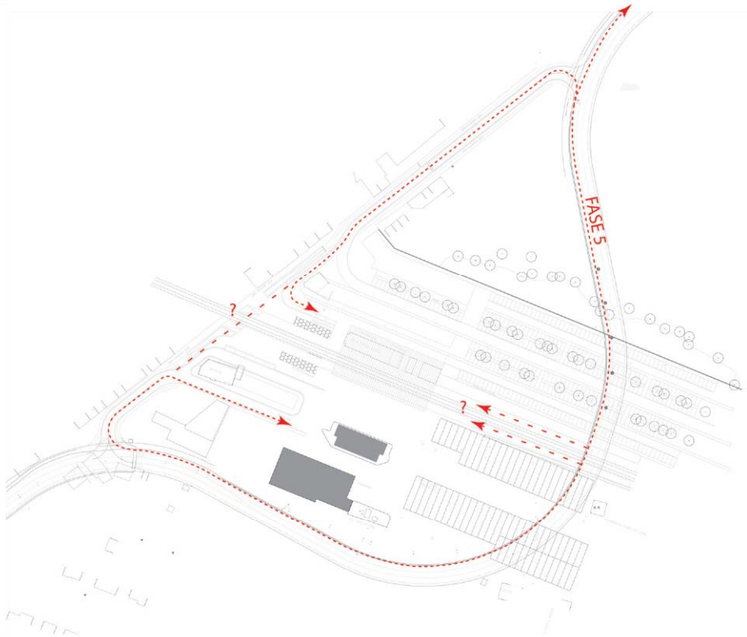
FASE 6.

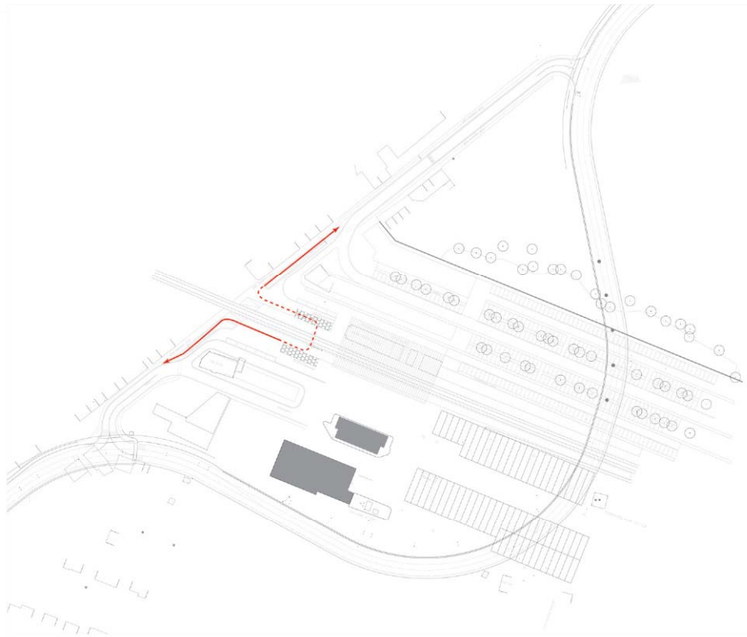
Fietstunnel voor doorgaand fietsverkeer, geïntegreerd in het stationsplein

Het belangrijkste veiligheidsaspect voor de treinreizigers is uiteraard het feit dat zij vandaag de sporen eveneens moeten dwarsen ter hoogte van de steenweg. Een ongelijkvloerse verbinding tussen beide perrons kan hieraan verhelpen en optimaliseert tegelijk de toegankelijkheid van het station. De volledige facelift van het station is hier mogelijk aan te koppelen.

Deze tunnel voor treinreizigers kan ook ruimer opgevat worden en eveneens dienst doen als vlotte fietsverbinding, zowel voor treinreizigers als voor doorgaande fietsers. Die benadering met oog voor comfort en kwaliteit past in de 'fundamentele' keuze om maximaal aandacht te besteden aan de 'zwakke' weggebruikers (voetgangers, fietsers en gebruikers van openbaar vervoer). Anderzijds kan de fietstunnel zoals hier uitgetekend, alleen gebouwd worden in combinatie met het viaduct en pas na de ingebruikname ervan.







4.2. PLAN VAN AANPAK /WERKVOORSTEL VERDERE SAMENWERKING

Uitbreiding van de Plangroep

Het ontwerpbureau voorziet bij eventuele selectie voor de vervolgopdracht in de uitbreiding van het eigen team. Dat is op zich wel multidisciplinair samengesteld maar dat neemt niet weg dat samenwerking met specialisten een absolute meerwaarde kan bieden aan het geheel. In het verleden werkte het bureau al vaak samen met verkeersspecialisten en met gerenommeerde ingenieursbureaus voor het ontwerpen van infrastructuur en voor de uitwerking van technische dossiers bij de aanleg van publieke ruimte.

Ook op vlak van communicatie en de organisatie van inspraak, heeft het bureau ruime ervaring en wordt regelmatig samengewerkt met externe partners, onder meer voor de opmaak van tentoonstellingen, de organisatie van geleide wandelingen met toelichting over het project, het leiden van informatie- en inspraakvergaderingen.

Vanuit het ontwerpbureau zal een vaste projectleider, aangevuld met een ervaren medewerker, het hele proces van begin tot einde mee opvolgen. Zij vormen tevens het aanspreekpunt en staan in voor de interne coördinatie. Op gepaste tijdstippen worden de verschillende thema-specialisten mee betrokken, niet alleen in de interne werking, maar ook in de bespreking met de kerngroep en de stuurgroep.

Kerngroep en stuurgroep

Voor een geïntegreerde aanpak van een dergelijk complex dossier is er nood aan een stevige interne organisatie en een maximale samenwerking tussen alle betrokken partners. De beste manier om dit waar te maken is een structuur op twee niveaus: een kleine kerngroep die een duidelijk mandaat krijgt om het hele project te trekken en dus meer is dan een ‘voorbereidende werkgroep’ en daarnaast een ruimere stuurgroep die instaat voor de inhoudelijke begeleiding en sturing.

De kerngroep bestaat uit de projectcoördinator van de provincie Vlaams-Brabant, een gemandateerde afgevaardigde van de voornaamste partners (agentschap wegen en verkeer, NMBS-holding, Infrabel, De Lijn, de gemeenten Haacht en Boortmeerbeek en de brandweer van Leuven), aangevuld met de plangroep.

Dit team neemt het initiatief, maakt de globale planning op en staat in voor de opvolging ervan, hakt zo nodig knopen door en neemt dus ook de beslissingen die het project sturen. Ter voorbereiding hiervan organiseert het planteam rond een aantal deelaspecten het nodige bilateraal overleg met de verschillende partners. Deze kerngroep staat ook in voor de vooruitgangsrapportering aan de stuurgroep. De voorbereiding van die vergaderingen, de opmaak van de nodige presentaties en dergelijke, kunnen eveneens door het planteam opgenomen worden.

De kerngroep staat verder in voor de organisatie van de informatie en participatie, die noodzakelijk zijn om een sterk maatschappelijke draagvlak te creëren. Vanuit de gemeente Haacht kan daarvoor een klankbordgroep gevormd worden (leden gemeenteraad, gecoro, verenigingen, …) die in elke fase mee betrokken wordt in de discussie en die mee kan bepalen op welke wijze de ruimere inspraak naar de bevolking best wordt georganiseerd.

Op het niveau van de stuurgroep (samenstelling zoals voorzien) worden de strategische discussies gevoerd over de grote lijnen van het dossier, de keuze van een definitief scenario en de fasering die erbij hoort. De verschillende partners moeten er ook garant voor staan dat zij tijdig de nodige budgetten vrij maken en ter beschikking stellen van het project en tevens de nodige onderlinge protocolovereenkomsten afsluiten teneinde een vlotte realisatie mogelijk te maken.

4.3. AANDACHT VOOR DUURZAAMHEID

Duurzaamheid in al zijn facetten

Een duurzame aanpak veronderstelt een zeer brede benadering van het dossier. In de culturele betekenis van het woord gaat het daarbij om respect voor de historische context van de site. Die is te vertalen in het maximale behoud van een aantal markante gebouwen en elementen, niet als relicten op zich, maar geïntegreerd in een vernieuwende benadering die nieuwe betekenissen toevoegt.

Dit gebeurt in dit ontwerpvoorstel in de uitwerking van compacte, uitbreidbare en flexibele bebouwingsstructuren waarin meerdere functies terecht kunnen en tevens door voor deze publieke ruimte een beeldtaal en een eigen sfeer te ontwikkelen, beide vertrekkend van het industrieel-archeologisch karakter van deze omgeving. Gebruik van duurzame materialen, zowel in gebouwen als publieke ruimte en extra aandacht voor energiezuinige bebouwingsconcepten onderlijnen deze benadering.

Een tweede aspect van duurzaamheid houdt rekening met de milieuwaarden van de omgeving. Niet alleen door het aanpalende natuurgebied maximaal te vrijwaren op zich en de tunneloptie dan ook niet te weerhouden, maar ook door dit gebied direct te betrekken op de stationsomgeving door de aanleg van de fietsroute erlangs, de gradatie in de groenstructuur en het maximaliseren van het doorzicht onder het viaduct met uitzicht op het natuurgebied.

In de projectdefinitie is geopteerd voor een bepaalde oplossingsrichting, meer bepaald voor de realisatie van een bypass. Dit ontwerpvoorstel verkiest de brug dus boven de tunnel, maar dat neemt niet weg dat ook de brug vragen oproept vanuit het aspect duurzaamheid. Een mooi ontwerp kan maken dat er geen 'visuele vervuiling' optreedt, door extra aandacht te besteden aan het lichtconcept valt ook de lichtvervuiling te vermijden, maar lawaaioverlast en verspreiding van fijn stof zijn dat wellicht niet.

Ruimte voor discussie?

Het ontwerpteam heeft naar aanleiding van deze opdracht in het kader van de Open Oproep nog verder nagedacht over het aspect duurzaamheid, zowel op vlak van mobiliteit als inzake ruimtelijke kwaliteit. Het is echter niet helemaal duidelijk hoeveel ruimte er nog is om hierover te discussiëren, zonder dit lang aanslepende dossier opnieuw op de helling te zetten (wat zeker niet de bedoeling kan zijn). In de wedstrijdfase zelf was er uiteraard geen ruimte voor rechtstreekse dialoog.

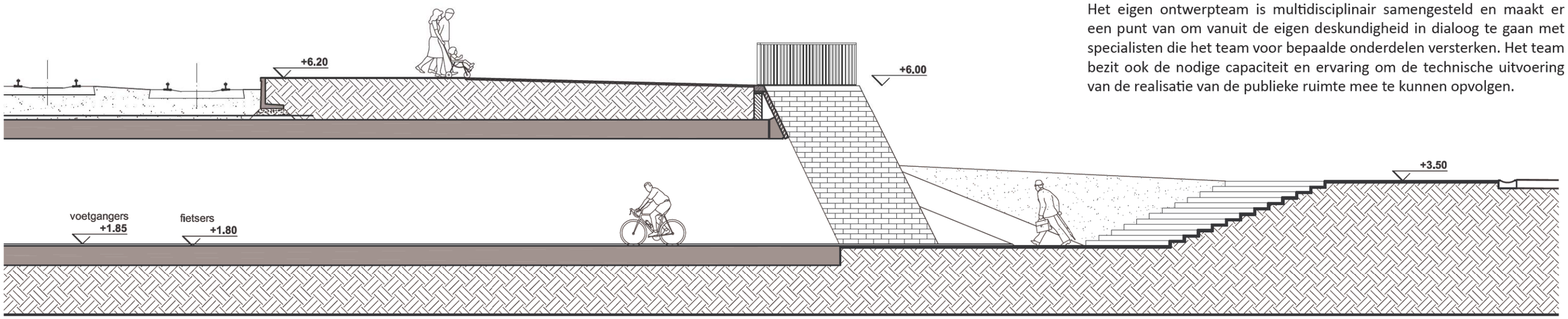
Om de discussie duidelijk af te bakenen, worden in het laatste deel van dit rapport in dat verband alvast nog een aantal uiteenlopende hypothesen uitgewerkt en diverse scenario's in kaart gebracht met daarbij telkens enkele kanttekeningen.

Die scenario's vertrekken onder meer van vragen zoals: moet er eerst maximaal in openbaar vervoer geïnvesteerd worden en dan pas in bijkomende infrastructuur voor autoverkeer (prioriteit voor de aanleg van de tramlijn boven de bouw van een brug?), is het realistisch de tram later door te trekken naar het centrum en verder of moet vanuit het transferiumconcept nagedacht worden over een grondiger herschikking van het openbaar vervoer (tramlijn tot aan het station, reorganisatie van de bussen in het hinterland?) en 'last but not least': wat is uiteindelijk de beste ruimtelijke oplossing (verdieping van de spoorlijn?).

Aandacht voor project en proces

Indien er nog ruimte kan gemaakt worden voor een open dialoog, is het team alleszins bereid om hieraan mee te werken, teneinde met alle partners samen de meest duurzame oplossing te vinden, die het maximale evenwicht oplevert tussen 'people' (maatschappelijk draagvlak), 'profit' (betaalbaarheid van oplossingen) en 'planet' (respect voor het milieu en aandacht voor kwaliteit in de publieke ruimte).

In de lijn van de recent verschenen architectuurnota van de Vlaams bouwmeester wordt daarbij gestreefd naar een optimaal geïntegreerde oplossing voor dit complex probleem. Het kan een uitdaging zijn voor alle partners om buiten de marges waarbinnen elk van hen kan opereren, toch de meest kwalitatieve oplossing te vinden en het eigen niveau dan ook te overstijgen. Zoals Haacht-station kan uitgroeien tot een 'modeltansferium' op provinciaal niveau, zo kan dit dossier ook uitgroeien tot een 'voorbeelddossier' op Vlaams niveau, dat de uitdaging aangaat om in de toekomst meer projectmatig samen te werken en zo tot de meest geïntegreerde oplossingen te komen.



4.4. REFERENTIEPROJECTEN

Stationsomgevingen

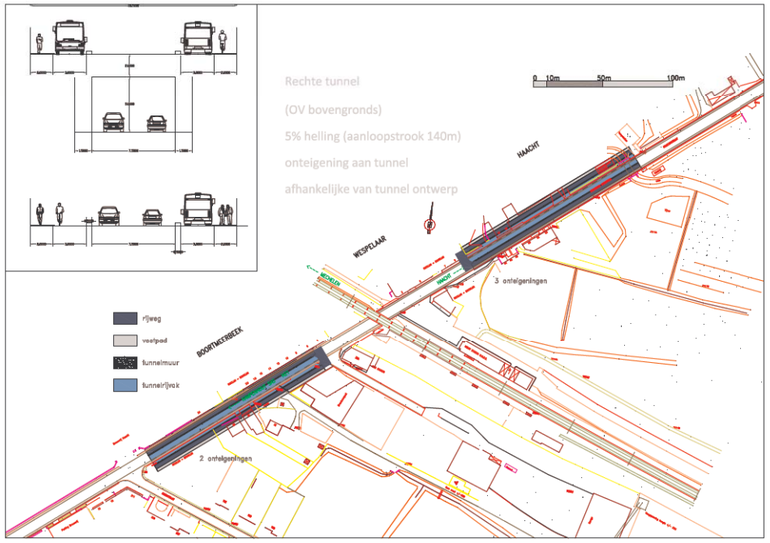
Op het niveau van Vlaanderen zijn Bornem en Wetteren allicht de twee bekendste en meest geslaagde 'stationsprojecten' met een schaal vergelijkbaar aan Haacht-station. In beide projecten is, vanuit heldere lijnvoeringen en sterke materiaalconcepten, op een sobere wijze gewerkt aan de opwaardering van de hele stationsomgeving en de uitbouw van vlotte overstapfaciliteiten (fietsenstallingen, wachtaccommodatie voor de bus, parkings), in combinatie met andere voorzieningen (stationsbuffet, ...).

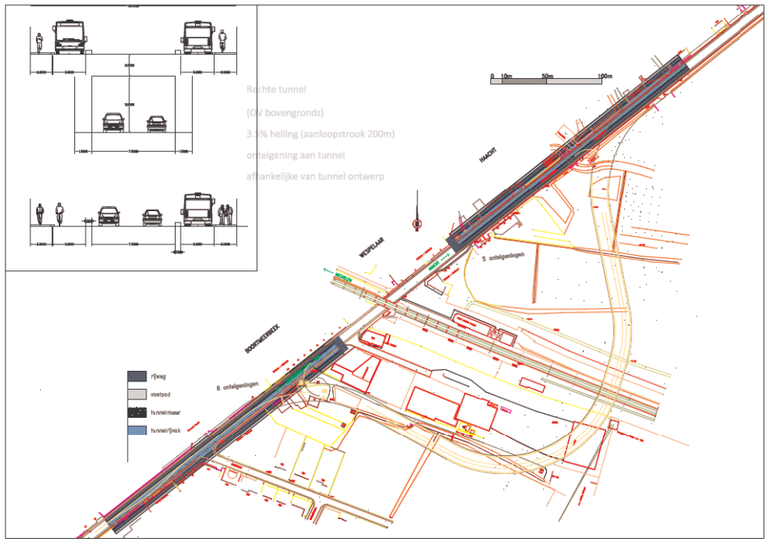
Het ontwerpteam heeft ervaring met dit soort dossiers, onder meer via twee lopende en vergelijkbare projecten, met daarin onder meer een fietstunnel (opgenomen in de regionale fietsroutes en geïntegreerd in de uitbouw van het station), nieuwe publieke ruimte, integratie van ondersteunende bebouwingsmogelijkheden).

Industriële architectuur

In het Ruhrgebied zijn een aantal zeer grote projecten gerealiseerd, met nieuwe bestemmingen voor belangrijke industriële gebouwen en installaties en veel respect voor de beeldtaal van deze industriële architectuur. Ook de aanleg van de publieke ruimte in en rond deze bedrijvenparken, onderwijsinstellingen, musea en recreatiedomeinen, draagt met zijn sobere, duurzame en tijdloze materialen bij tot de kracht van de ontwerpen en de realisatie van een sterk geheel. Dergelijke aanpak kan inspirerend werken voor Haacht en de sfeer van deze site maatschappelijk en ruimtelijke opnieuw verankeren.

Het eigen ontwerpteam is multidisciplinair samengesteld en maakt er een punt van om vanuit de eigen deskundigheid in dialoog te gaan met specialisten die het team voor bepaalde onderdelen versterken. Het team bezit ook de nodige capaciteit en ervaring om de technische uitvoering van de realisatie van de publieke ruimte mee te kunnen opvolgen.





5.1. DE HAACHTSESTEENWEG

Een lange rechte tunnel?

Als naar aanleiding van de concretisering van de basisoptie 'bypass' opnieuw vragen zouden rijzen, zeker vanuit een perspectief op langere termijn (moeilijkheid inpassing tramlijn binnen dit concept bijvoorbeeld) kan het nuttig zijn een aantal hypothesen opnieuw in vraag te stellen. Niet om het project op de lange baan te schuiven, maar wel om vanuit de case Haacht-station een aantal fundamentele mogelijkheden voor een geïntegreerde aanpak tegen elkaar af te wegen en van daaruit een aantal principesbeslissingen te treffen voor beleid inzake ruimtelijke ordening en mobiliteit in Vlaanderen.

Daarom heeft het ontwerpteam naar aanleiding van deze Open Oproep niet alleen een ontwerp gemaakt, maar tevens een aantal uiteenlopende alternatieve opties ontwerpmatig onderzocht. Een eerste type-oplossing zoekt naar een concept, vertrekkend vanuit het rechtlijnige steenweg-perspectief. Dan lijkt een rechte tunnel veruit het meest aangewezen, deze zal in principe ook veel goedkoper zijn dan de variante met een tunnel via een bochtige 'bypass', op voorwaarde dat een 'korte' tunnel mogelijk is.

Maar omdat een profiel van 18 à 20m (tunnel + aan weerszijden ventweg, fiets- en voetpad) in de kern zelf niet beschikbaar is, tenzij mits grote onteigeningen, moet de tunnel wel een stuk langer worden. Meer naar het noorden is er meer dan voldoende ruimte juist voorbij de beek; aan de zuidzijde ligt het moeilijker. Om het in- en uitrijden ter hoogte van de brouwerij niet te bemoeilijken, moet hier misschien gekozen worden voor een iets steilere helling en dus kortere tunnelmonden. De complexe situatie vraagt om een grondige afweging van alle aspecten, ook financieel, waarbij ook iets meer onteigening te overwegen moet zijn, op voorwaarde uiteraard dat deze oplossing op langere termijn de meest duurzame blijkt.

Geen ruimte voor nog meer autoverkeer

Tussen de Mechelsebaan en Haacht-centrum valt het geheel van de steenweg in vijf erg verschillende sequenties uiteen. Het eerste deel, Kampenhout-Sas, is vernieuwd met het oog op een vlottere verkeersdoorstroming, maar jammer genoeg bleef de benadering te eenzijdig verkeerstechnisch en is dit project er niet in geslaagd de ruimtelijke patronen van de steenwegen, het sas en de vaart te integreren en van daaruit een nieuw sterk beeld te creëren.

Het verbrede steenwegprofiel met de vrije busbaan dat hier richting Haacht op aansluit, wekt de illusie dat het even vlot gaat, vlotter alleszins dan op het smalle deel aan de stationsomgeving en het begin van de kern van Haacht. Dat neemt niet weg dat aan de fundamentele conclusie niet te ontkomen valt: een totale 'upgrading' van de steenwegen naar 2x2 rijvakken met het oog op meer capaciteit is ruimtelijk niet mogelijk, terwijl halve oplossingen op bepaalde deeltrajecten geen zoden aan de dijk zetten.

De enige optie die overeind blijft bestaat erin om de alternatieven voor overmatig autoverkeer maximaal uit te bouwen en deze zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Dat zal ook het autoverkeer ten goede komen en is op langere termijn de énige manier om de verkeersdruk enigszins te verlichten.

illustratie: Bordeaux

illustratie: Lyon

illustratie: Freiburg

5.2. TRAMLIJN BRUSSEL-HAACHT

Een tramlijn naar Heist-op-den-Berg?

In de recent gepubliceerde plannen van De Lijn, met meer dan 500 kilometer nieuwe tramlijnen in heel Vlaanderen, staat ook de lijn van Brussel via Haacht naar Heist-op-den-Berg ingetekend. Hier zijn toch enkele kanttekeningen bij te maken. In Haacht zelf betwijfelt men of dit project zelfs op middellange termijn realistisch is. Rekening houdend met het feit dat de drukst bereden buslijn van Vlaanderen (Antwerpen-Turnhout) niet eens op het plan staat, is die twijfel voor Haacht terecht. Anderzijds wordt hier voorgesteld om hierop strategisch te reageren en alles op alles te zetten voor de aanleg van de lijn van in Brussel tot aan Haacht-station, maar niet verder.

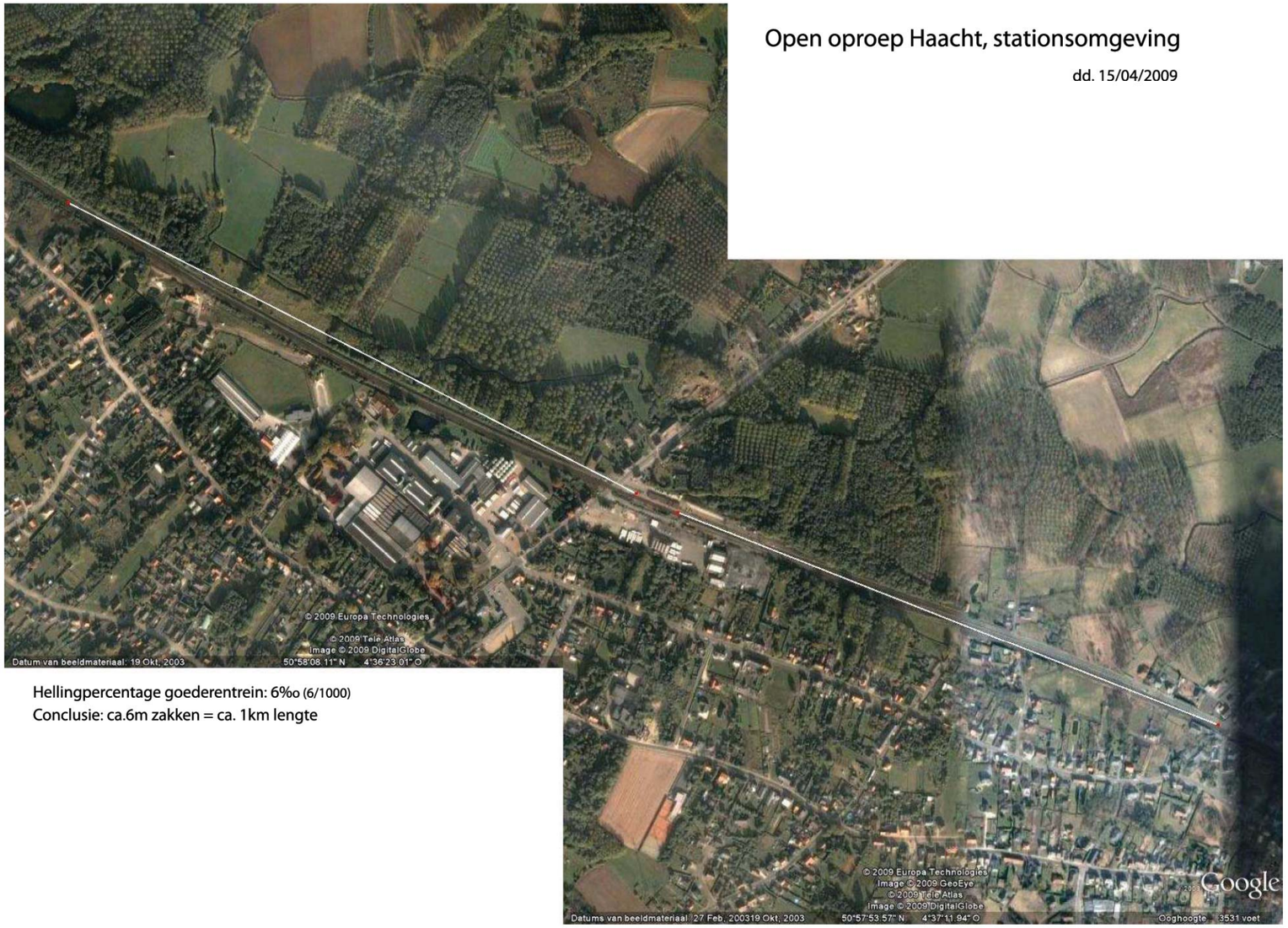
Dit is al een gigantisch project, met onderweg nog tal van hindernissen. Hopelijk is bij de aanleg van Kampenhout-Sas alvast rekening gehouden met deze optie, zo niet zal het al een zeer grote klus zijn om hier alsnog een vrijliggende tramlijn te integreren. Ook de rest van de steenweg vraagt dan om drastische keuzes, met het oog op de vlotte doorstroming via vrije trambanen (waar er ruimte voor is) of ver doorgedreven verkeerslichtenbeïnvloeding (op de smallere delen van het traject).

Haacht-station als tramterminus

Dit concept voorziet de terminus van de tramlijn Brussel-Haacht aan de zuidzijde van het station en vermijdt zo de dure kruising van de tramlijn met het spoor. In combinatie hiermee wordt voorgesteld om openbaar vervoer in het hele noordelijk gebied (Haacht-centrum, Keerbergen, Heist-op-den-Berg) te organiseren met bussen en daarbij alle lijnen maximaal te enten op het centrum én het station. Situering van de eindhalte aan de noordzijde van de sporen veronderstelt wel het dubbel gebruik van de spoorwegonderdoorgang, niet alleen voor treinreizigers maar ook voor de overstap bus-tram.

Het station zou met dat concept zijn rol als transferium extra in de verf zetten. Al deze buslijnen gedeeltelijk herschikken en ze allemaal via de kern van Haacht leiden, zou het feit dat de tram niet tot in het centrum zelf zou doorlopen compenseren. Het hele hinterland wordt zo optimaal gericht op Haacht zelf (scholen, winkels, voorzieningen) bovendien in combinatie met een zeer hoge frequentie van in de kern tot aan het station. Dit laatste deeltraject veronderstelt dan wel een vrije busbaan, tenminste van aan de rotonde en op dit stuk een fikse korting of zelfs gratis vervoer voor treinreizigers.

Vanuit die redenering is in feite ook het hele uitgangspunt in vraag te stellen. Is het vanuit duurzaam oogpunt te verantwoorden om zeer dure infrastructurele ingrepen te realiseren (een viaduct), wetende dat het profijt voor de doorstroming van het autoverkeer, zeker gezien op het hele traject van Haacht naar Leuven, Mechelen of Brussel, verwaarloosbaar zal zijn. Is het niet meer te verantwoorden om het openbaar vervoer wel te optimaliseren (tramterminus aan de zuidzijde, busterminus aan de noordzijde, vrije tram- en busbanen, hogere frequenties, vlotte overstapfaciliteiten, comfort, ...) en de overweg te laten voor wat die is, als natuurlijke hindernis, die meer autogebruik eerder ontmoedigt en de alternatieven extra in de verf zet.



Hellingpercentage goederentrein: 6‰ (6/1000)
Conclusie: ca.6m zakken = ca. 1km lengte

Open oproep Haacht, stationsomgeving

dd. 15/04/2009

Verdieping van de spoorlijn?

Deze laatste redenering is natuurlijk iets te radicaal, ze is alleen bedoeld om het probleem scherper te stellen. Ze toont wel aan dat het drukke spoorverkeer in feite niet de échte oorzaak is van de verkeersopstoppingen (op deze plek wel natuurlijk, maar niet in het algemeen). Een gesloten overweg maakt alleen dat stilstaand verkeer zich ook vlakbij het station voordoet en niet alleen iets verderop aan het Sas waar het de omgeving iets minder stoort. Dé aanleiding voor een ongelijkvloerse kruising ligt dan ook eerder bij de (terechte) veiligheidseisen van de spoorwegen zelf.

Vandaar het voorstel om de zaak radicaal om te keren en in plaats van de steenweg aan te passen, de verdieping van het spoor zelf te onderzoeken. Ruimtelijk en maatschappelijk is deze oplossing voor Haacht namelijk véél interessanter. Zowel het openbaar vervoer, de fietsers als het autoverkeer kunnen dan vrij over de steenweg rijden, de hinder zal gevoelig dalen evenals de lawaaihinder van de spoorlijn zelf. Het is ruimtelijk alleszins de meest duurzame oplossing.

Dit concept gaat samen met de aanpassing van de stationsaccommodatie. Een opengewerkt station, met aan weerszijden perrons op min één, gecombineerd met vlotte oversteekmogelijkheden op straatniveau, vormt alleszins een boeiend uitgangspunt en een prima aanleiding om het station uit te bouwen als multi-modaal transferium. In dat concept blijft autoverkeer welkom, het moet zich alleen aanpassen aan de omgeving, onder meer qua snelheid.

Ten noorden van de sporen is er genoeg ruimte om een nieuw spoor technisch mogelijk te maken, zonder het spoorverkeer voor lange tijd te moeten onderbreken. Onderzoek van het reliëf tussen Leuven en Mechelen kan aangeven over welke lengte dit noodzakelijk is en of dit technisch en financieel haalbaar is. Deze optie verlegt de kosten wel naar het federale niveau maar dat zou in feite maar een 'administratief' probleem mogen zijn, het is dezelfde belastingbetaler die betaalt.

Het is een probleem dat zich ook op andere lijnen in Vlaanderen stelt (Heverlee bijvoorbeeld). Vanuit het oogpunt duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit (die sterk samenhangen) zou de keuze vlug moeten gemaakt zijn. Als de huidige structuren dergelijke geïntegreerde aanpak echter in de weg staan, blijft de vraag of de nieuwe Vlaamse regering hier verandering in kan brengen en zo niet, welke van de resterende oplossingen het minst storend is in deze erg kwetsbare omgeving.

Een boeiend probleem

In de loop van de werkzaamheden rond Haacht-station is duidelijk naar voor gekomen hoe complex en omvattend dit probleem is en hoe boeiend de zoektocht naar uiteenlopende scenario's en mogelijke oplossingen. In het kader van deze Open Oproep is getracht hiervoor een coherente redenering te ontwikkelen en op basis van breed ontwerpend onderzoek verschillende hypothesen tegen elkaar af te wegen. Anderzijds is een voorstel uitgewerkt dat voor het vooropgestelde scenario een realistisch en aantrekkelijk beeld oplevert.

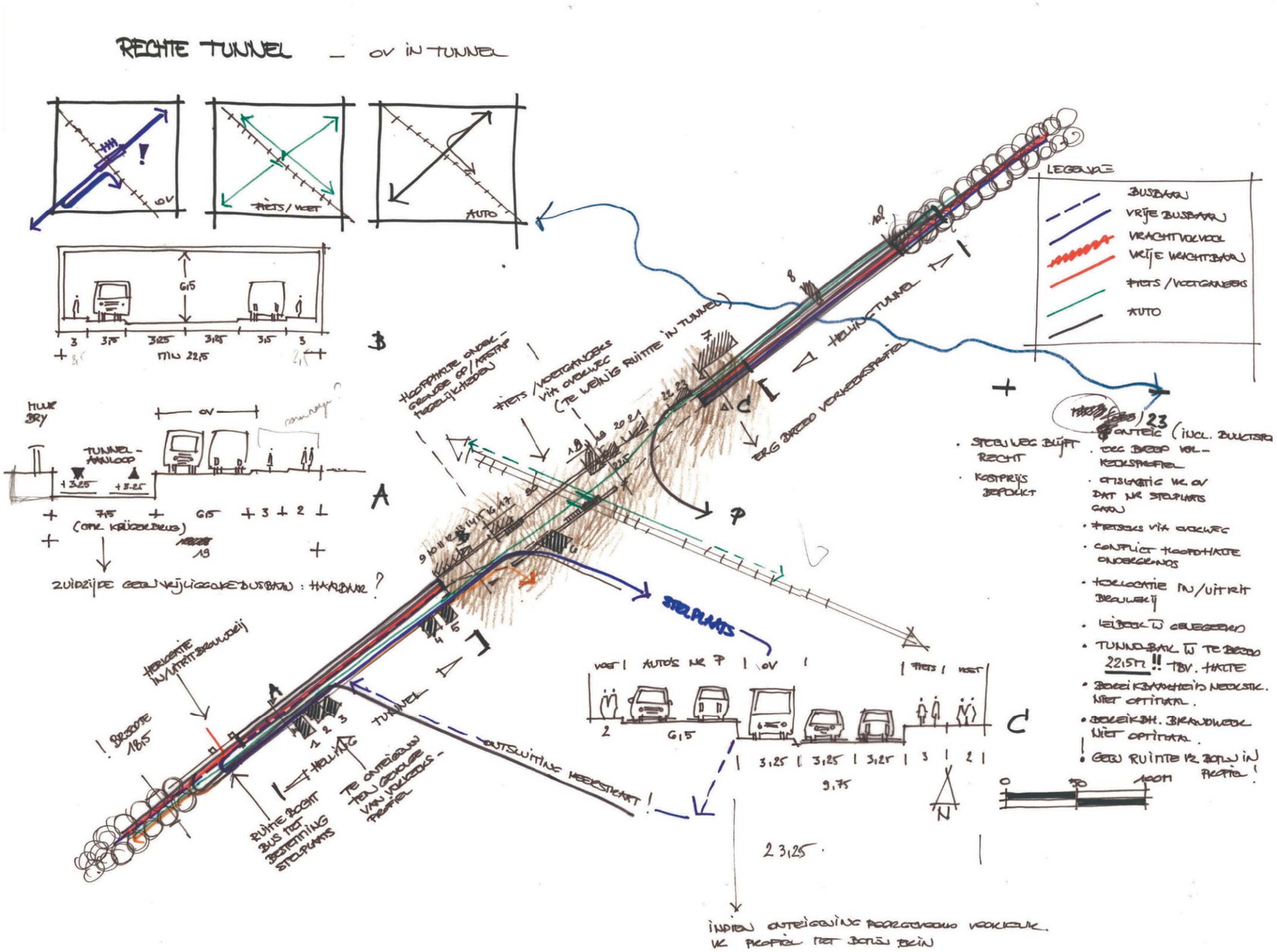
Het concept blijft overeind

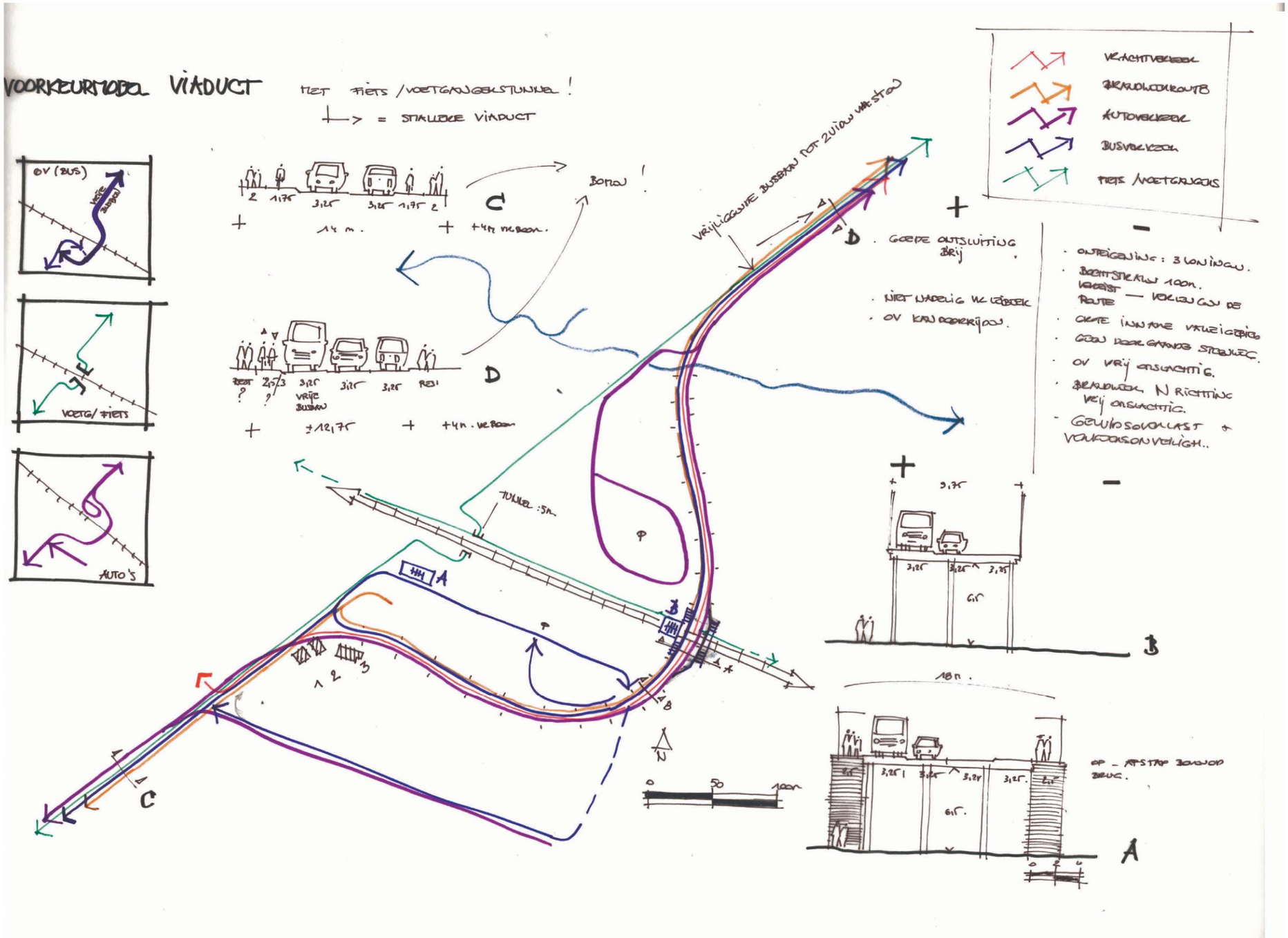
Uiteraard is dit niet de ultieme oplossing. Die kan ook moeilijk tot stand komen binnen deze korte periode, waarbij ook het essentiële contact met de opdrachtgever en met de diverse partners niet ten volle heeft kunnen meespelen. Wel is getracht in dit kader een aantal heldere basisconcepten te ontwikkelen, vertrekkend van en eigen aan de karakteristieken van deze plek. Belangrijk is bovendien dat die concepten overeind blijven binnen de verschillende oplossingsscenario's die zijn aangegeven.

Hopelijk is deze benadering en het eraan gekoppelde projectvoorstel dan ook wervend genoeg om als kader te dienen voor de verdere scherpstelling van het probleem, voor de uitwerking van die mogelijke oplossingsscenario's en voor het concrete ontwerp binnen de uiteindelijk vastgelegde randvoorwaarden.

Het ontwerpteam

Juni 2009

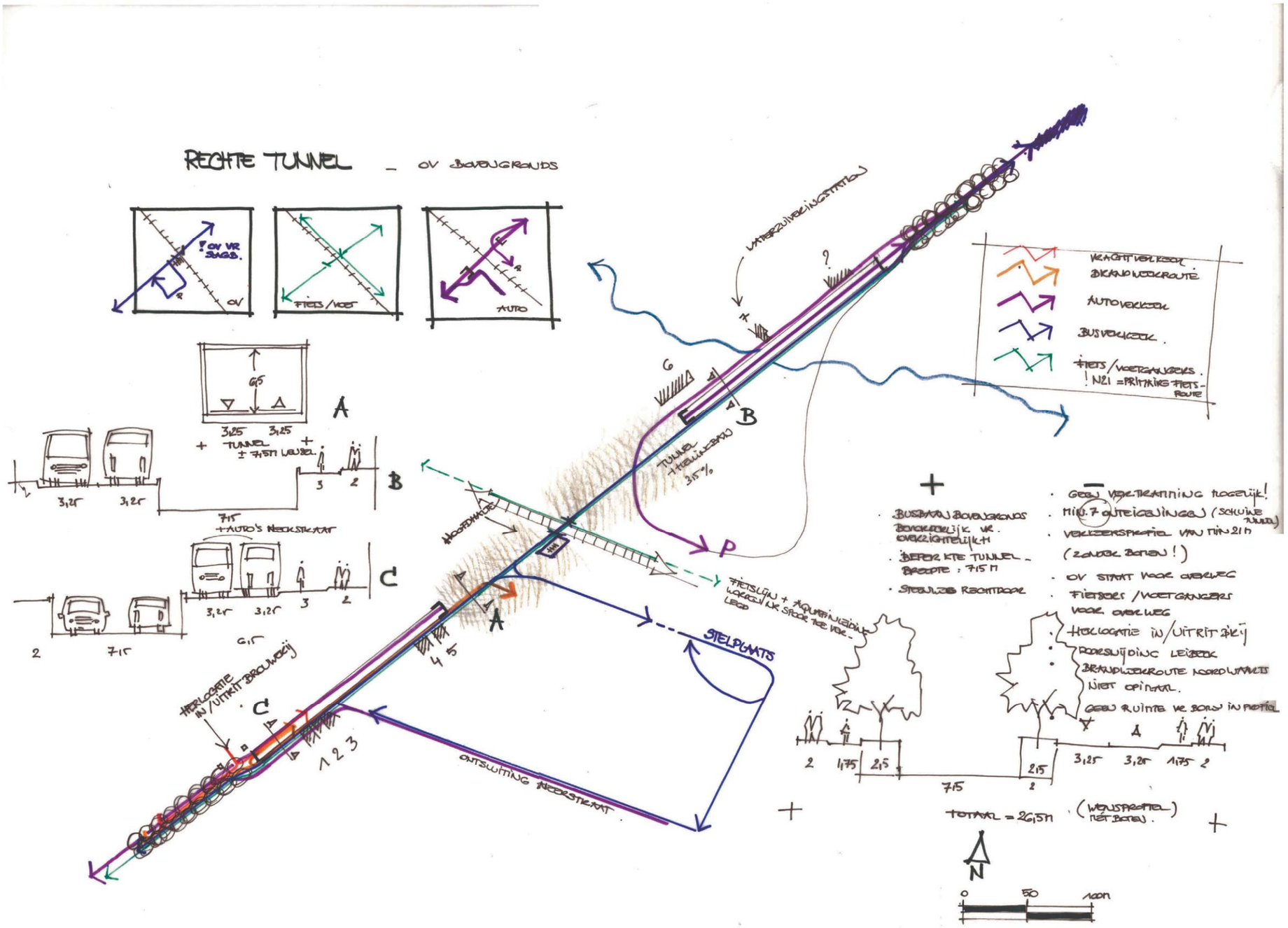

RECHTE TUNNEL – OV IN TUNNEL
OV
FIETS / VOET
AUTO
LEGENDE
BUSBAAN
VRIJE BUSBAAN
VRACHTVOLVOOL
VRIJE VRACHTBAAN
FIETS / VOETGANGERS
AUTO
STOPLAATS
TUNNEL
HELLING TUNNEL
ZUIDZIJDE GEEN VEILIGGOOIEBUSBAAN : HAALBAAR ?
INDIEN ONTEIGENING PARTICULIER VOORKEUR. IK PROFIEL MET BOMEN BEIN



Haacht
Gemeente met toekomst

OO 1614 D . juni 2009

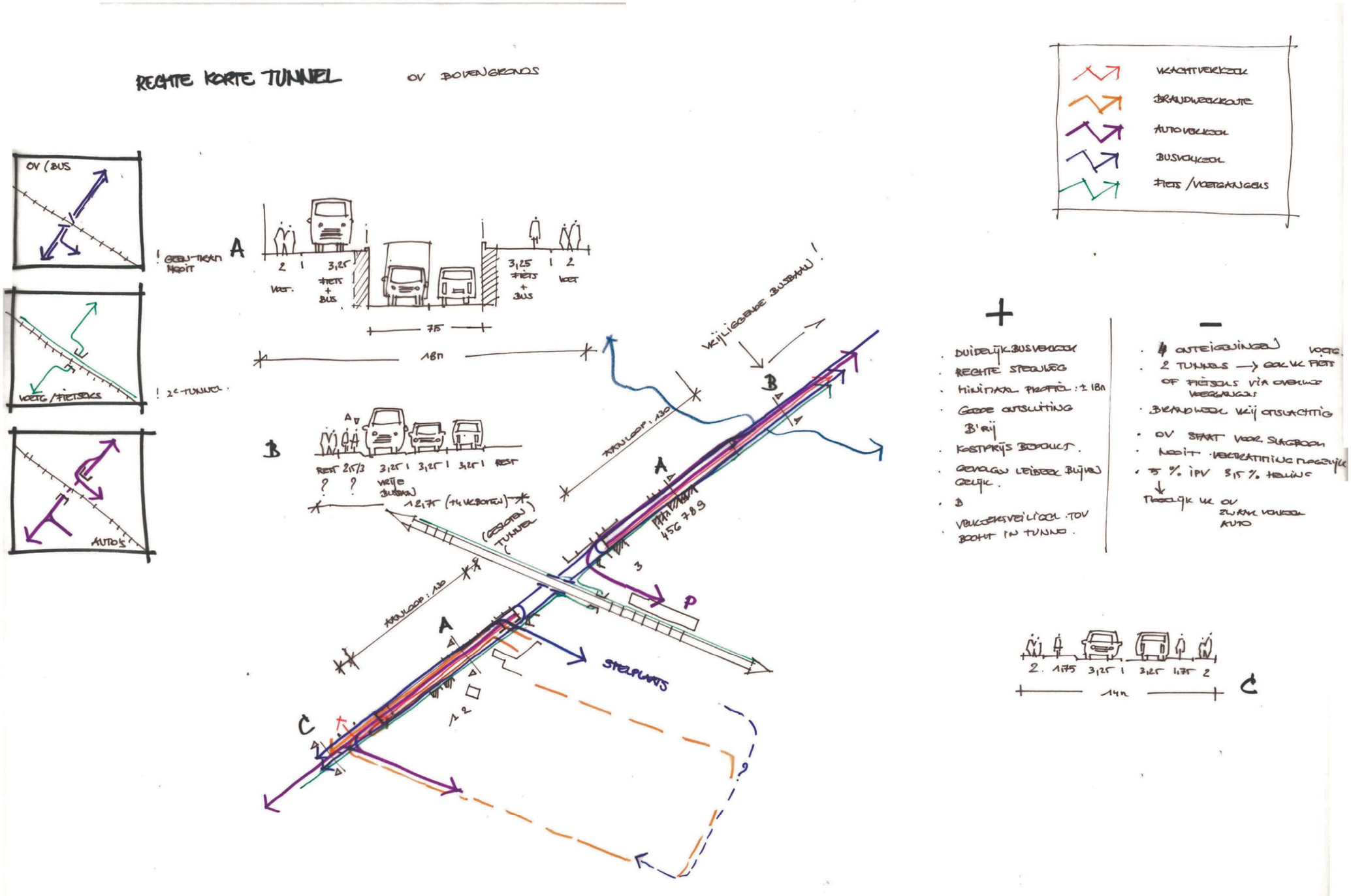
PERRON HAACHT STATION



Haacht
Gemeente met toekomst

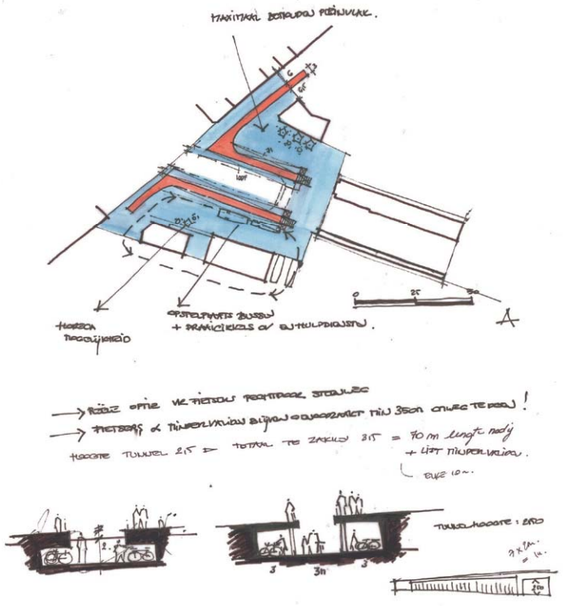
OO 1614 D . juni 2009

PERRON HAACHT STATION

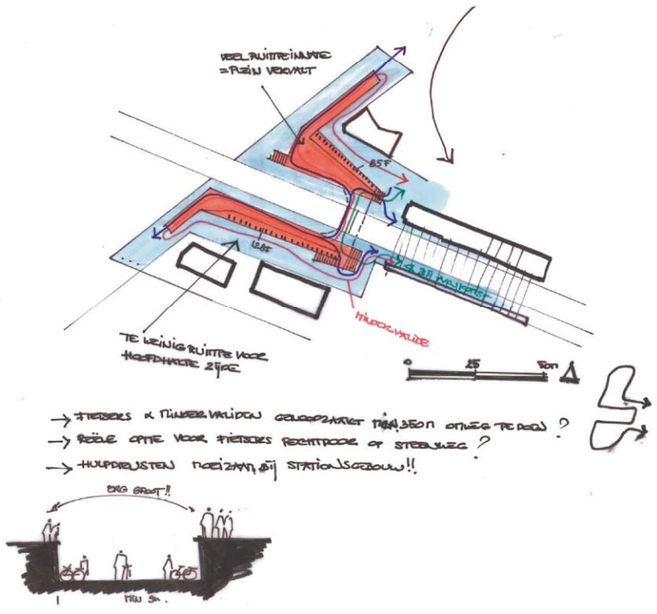


Haacht
Gemeente met toekomst

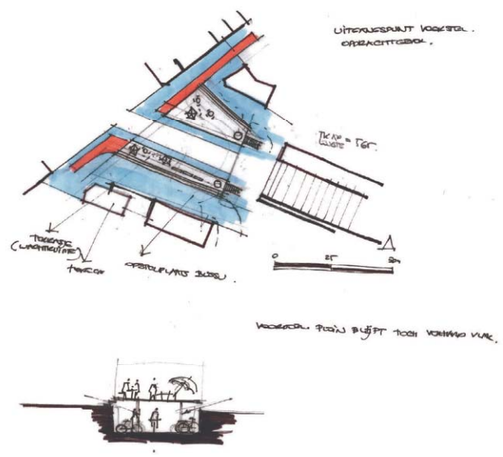
FIETSTUNNEL 5% (BOCHTSTRAAL : 8m)



FIETSTUNNEL : 5% (BOCHTSTIJL : 8m)

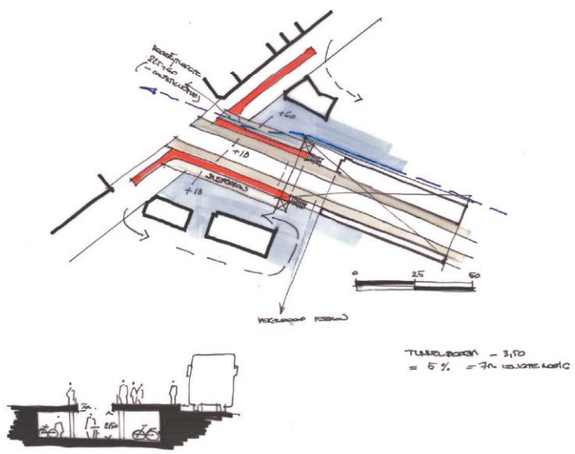


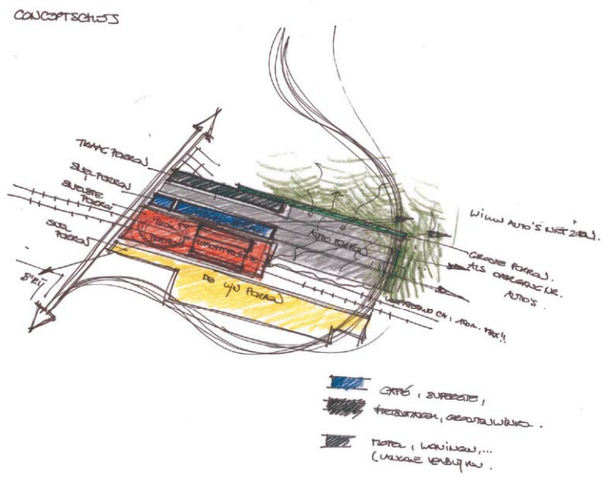
FIETSTUNNEL 5% (BOCHTSTRAAL : 8m)

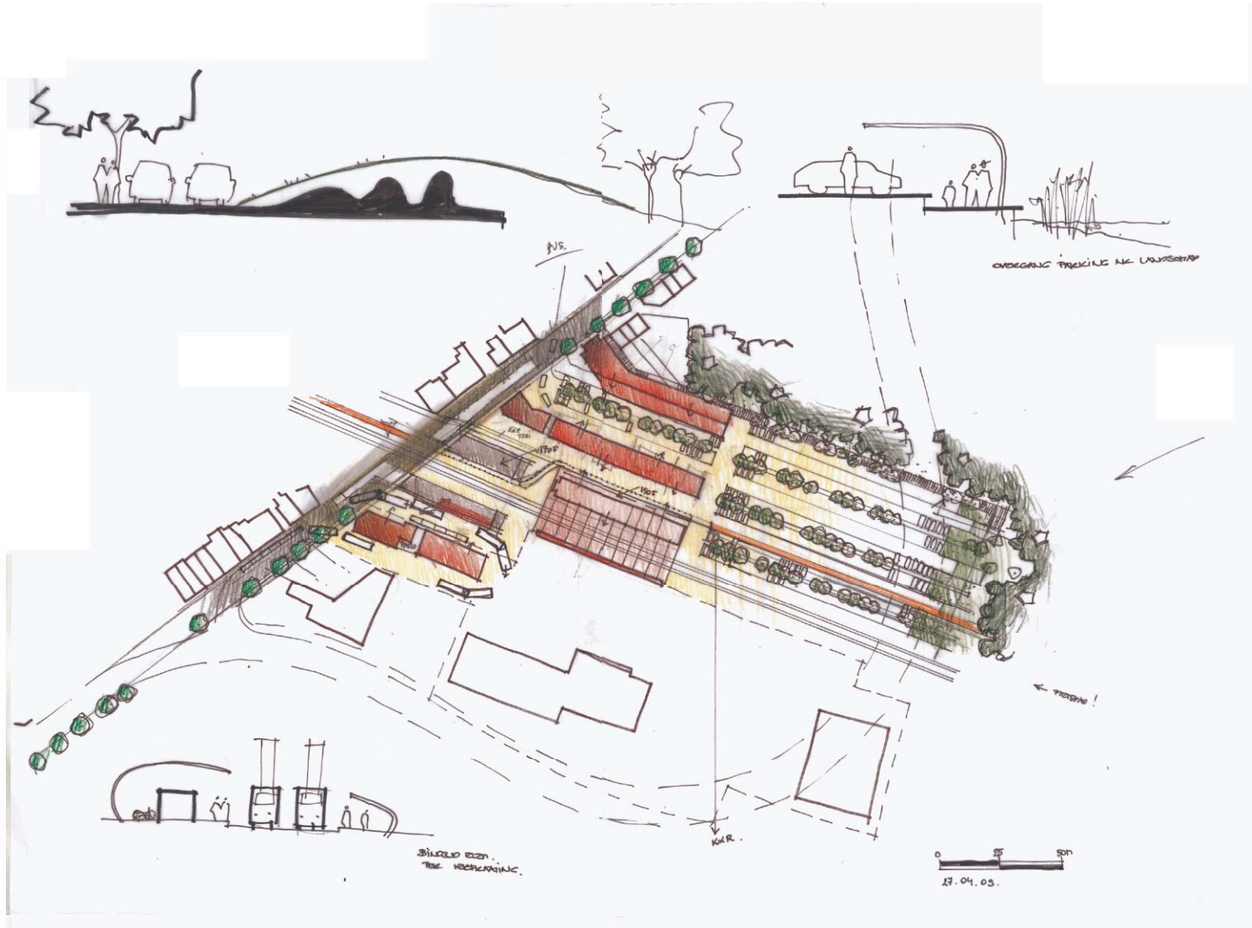


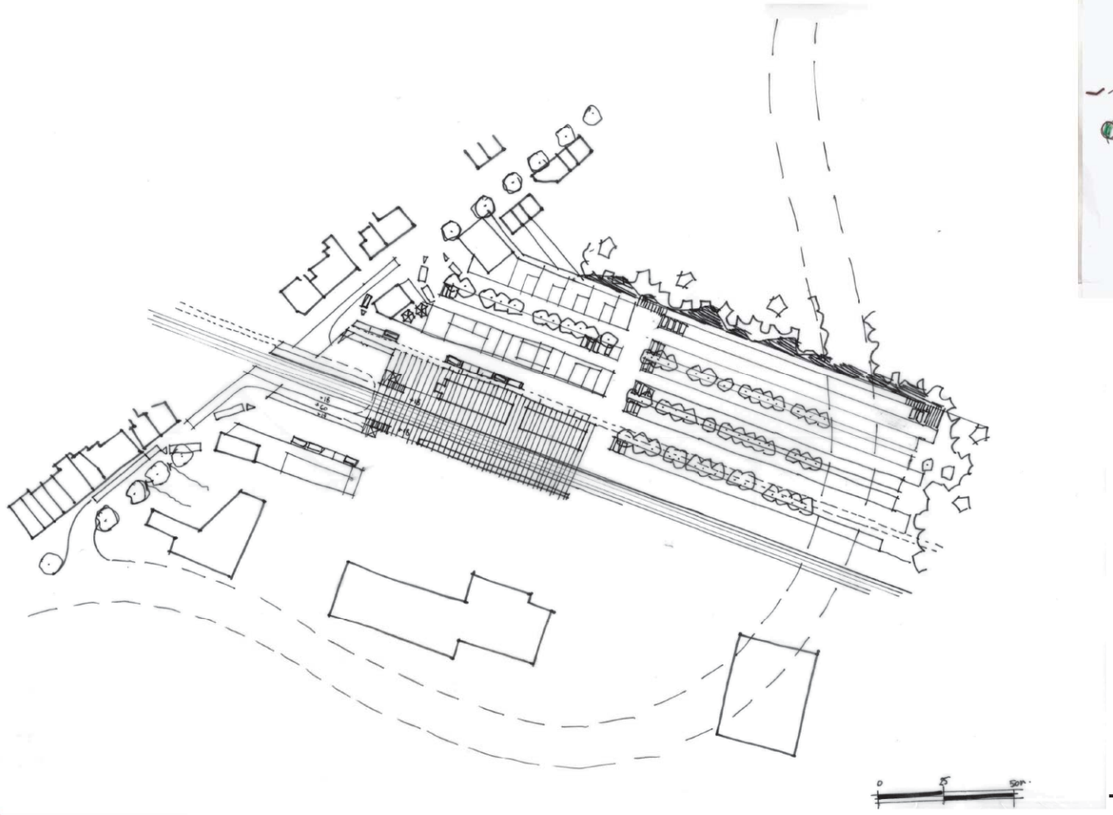
FIETSTUNNEL 5% (BOCHTSTRAAL : 8m.)

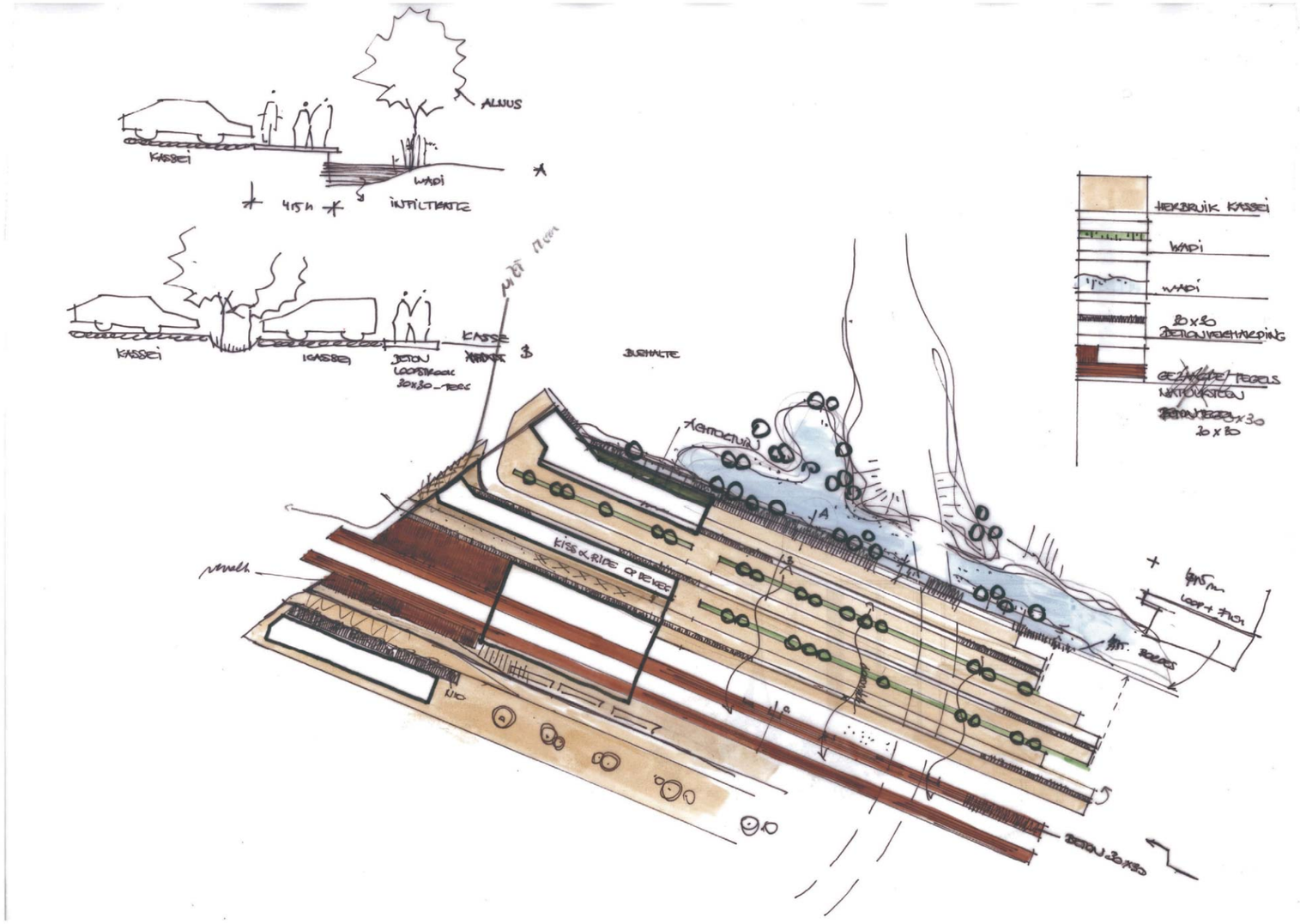
OPTIE OPEN SLEUF

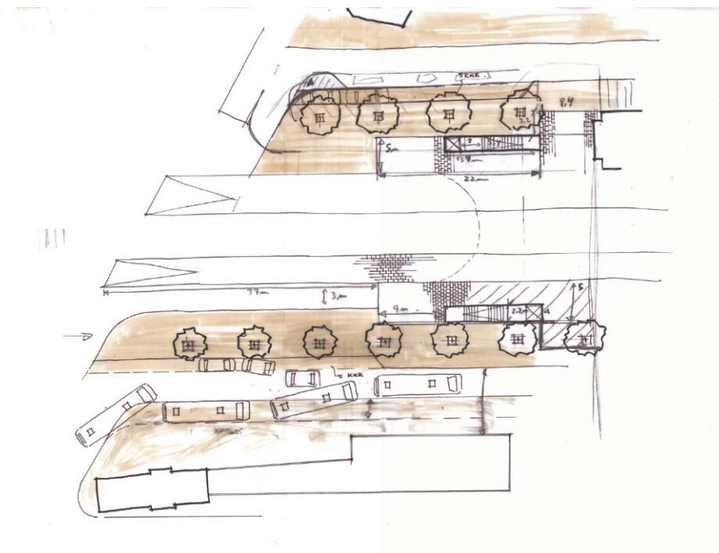



CONCEPTSCHETS
TRAM PERRON
SLIP PERRON
SUPERSTE PERRON
SIDE PERRON
STEIL
WINKELS
AUTO PARKEER
PARKEER
GRENS PERRON.
ALS OMGEBOUWDE AUTO'S
GRAFÉ, SUPERSTE,
FIETSENRIEK, GEBOUTELWINKEL.
HOTEL, WONINGEN,...
(VOLGAE KAVELIJN).


N.S.
OVERGANG FIETSERS NA UNDERPASS
FIETSEN!
KAR.
BILLEBLIJ ELEEN.
TEN HEERKANINK.
0 25 50m
27.04.03.


0 25 50m





Haacht
Gemeente met toekomst