

BEELDKwaliteitPlan Publieke Ruimte Binnenstad en Stationsomgeving Mechelen - Deel 1

Augustus 2005

Samenwerkingsverband *WES* Onderzoek & Advies - *BURO II* bvba | urban planning | architecture | engineering - Denis Dujardin



Today, the greatest difficulty of implementing incremental streets is our impatience. We want everything finished at once and for all, but as incremental complex city streets only become possible as a process of historical development, we ought to allow this process to take its time and learn how to live in the unfinished. The alternative to unfinished streets will often be dead streets.

Bo Grönlund



INHOUDSOPGAVE

Inhoudsopgave 5

DEEL I - ANALYSE & PLANOPGAVE VAN HET BEELDKWALITEITPLAN 9

Inleiding 12

1. Aanleiding 12

2. Een specifiek beleidsplan voor de publieke ruimte . 12

3. Methode 12

4. Proces. 14

Situering en historiek 17

Bestaande toestand van de publieke ruimte. 23

1. Algemeen. 23

2. Analyse van de bestaande toestand 23

2.1. Thematische analyse 23

2.2. Typeprofielen 39

2.3. Structurerende componenten 43

Planningscontext en relevante beleidsdocumenten . . 53

1. Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. 53

2. Gemeentelijk mobiliteitsplan 55

3. Recente plannen en projecten 56

Evaluatie en planningsopgave. 61

DEEL II - EEN INSTRUMENTARIUM VOOR DE GEWENSTE (BEELD)KWALITEIT VAN DE PUBLIEKE RUIMTE 63

0. Visie & uitgangspunten 65

Visie 67

1. Algemene visie: een leefbare, groene en
aantrekkelijke binnenstad 67

2. Visie op de publieke ruimte. 70

3. Uitgangspunten bij de ontwikkeling van het
beeldkwaliteitplan 73

1. Gebruik & procesverloop. 75

Het gebruik van het instrumentarium - handleiding. . 77

1. Definiëren ontwerpprogramma. 79

2. Uitwerking van het ontwerpprogramma 80

3. Terugkoppeling met het ontwerpprogramma. . . . 80

**Procesmatige aanpak bij ingrepen in de publieke ruimte
. 81**

**1. Enkele uitgangspunten of belangrijke stappen voor
een kwaliteitstraject 82**

1.1. Inhoudelijke voorbereidingen: komen tot een
projectdefinitie 82

1.2. Organisatiestructuur 83

1.3. Proces 84

2. Procesverloop. 84

2. Catalogus van materialen en elementen. 89

**Opbouw van de catalogus van materialen en elementen
. 91**

1. Algemeen. 91

2. Gebruiksmatrix 92

Catalogus 93

1. Verhardingsmaterialen 96

1.1. Natuursteen 97

1.2. Betonsteen 98

1.3. Andere verhardingsmaterialen 98

2. Groen 102

2.1. Groenconcept. 102

2.2. Uitwerking concept 103

2.3. Elementen en detaillering 109

3. Verlichting 114

4. Zitmogelijkheden en -elementen 123

5. Overig straatmeubilair 128

5.1. Nutsvoorzieningen. 128

5.2. Afbakenings- en zoneringselementen 132

6. Kunst 136

6.1 Drie ruimtelijke interventieniveaus 136

6.2. Aandachtspunten 138

7. Reclame- en informatiedragers 140

8. Terrassenbeleid 144

8. Water 148

3. Inrichtingsprincipes en details 151

Inrichtingsprincipes. 153

1. Typeprofiel 153

1.1. Concepten voor het typeprofiel 154

1.2. Synthese typeprofiel met detailtekening materiaalovergang
. 158

2. Standaardprofielen 159

2.1 Woonerf. 159

2.2. Steeg 160

2.3. Winkelwandelstraat 161

2.4. Woonstraat 162

2.5. Stedelijke invalsweg 162

2.6. Boulevard	164
3. Straatkwaliteitartefacten (SKWARs)	167
4. Overige specifieke inrichtingsprincipes en detailuitwerkingen	173
4.1. Inrichtingsprincipes voor parkeervoorzieningen	173
4.2. Aansluitingen tussen verschillende straattypes	174
4.3. Specifieke verkeerstechnische oplossingen - verkeersremmende maatregelen	177
5. Restruimtes	180
4. Gebiedsgerichte benadering	183
Gebiedsgerichte benadering	185
1. De Vesten	192
1.1. Concept: de Vesten als groene kralensnoer	192
1.2. Enkele voorbeelduitwerkingen	195
2. Het Dijlegebied	201
Verder onderzoek en werkzaamheden.	205
Bronvermeldingen en literatuurlijst	207
5. Bijlagen.	211
Bijlage 1: Voorbeelduitwerking Sint-Katelijnestraat	213
Bijlage 2: Planttechnische voorwaarden	229



DEEL I

ANALYSE EN PLANOPGAVE VAN HET
BEELDKWALITEITPLAN

INLEIDING

1. AANLEIDING

Het beeldkwaliteitplan voor de publieke ruimte van de binnenstad en de stationsomgeving van Mechelen is tot stand gekomen uit de wens om een integrale visie voor de publieke ruimte te formuleren die een kader moet vormen voor de verdere ontwikkeling ervan. Deze wens volgt uit de vaststelling dat ingrepen vaak ad hoc gebeuren, met een uiteenlopende vormtaal en evenveel inrichtingsprincipes als gevolg. Door een visie op middellange en lange termijn te ontwikkelen wil het beeldkwaliteitplan met andere woorden eenheid nastreven, een eenheid in vormtaal en een eenheid in aanpak.

Ook de vaststelling dat publieke ruimte een belangrijke rol speelt in het leefbaar maken/houden van het stadsweefsel, vraagt om een gerichte aanpak en een coherente visie. De 'beleidsnota binnenstad' (1997), opgemaakt in het kader van het structuurplan Mechelen, wijst op de noodzaak tot een herwaardering van de publieke ruimte (zie hoofdstuk "Planningscontext").

Tenslotte heeft een herwaardering van de publieke ruimte ook een impulsfunctie voor de stad. Vormgeven aan een kwalitatieve publieke ruimte maakt het stadsweefsel vatbaar voor particuliere initiatieven door het creëren van een aantrekkelijke woon-, werk- en recreatieomgeving.

2. EEN SPECIFIEK BELEIDSPLAN VOOR DE PUBLIEKE RUIMTE

Het beeldkwaliteitplan publieke ruimte formuleert als specifiek beleidsplan een integrale visie voor een kwalitatieve inrichting van de publieke ruimte.

Als specifiek beleidsplan bouwt het verder op de visie van algemene gemeentelijke beleidsplannen, zoals het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, de beleidsnota binnenstad, het mobiliteitsplan, enz. Deze plannen formuleren een ruimtelijk wensbeeld dat vertaald moet worden naar een gepaste inrichting van de publieke ruimte. Bijvoorbeeld, hoe wordt het verhogen van de leefbaarheid van een woonwijk gecombineerd met het behoud van de verkeersfunctie van een straat? Het beeldkwaliteitplan als specifiek beleidsplan verfijnt en vult deze algemene beleidsplannen aan op het vlak van de inrichting van de publieke ruimte.

Voor de verschillende ontwerpogaven in de publieke ruimte biedt het een integrale visie. Het ontwerpt geen specifieke gevallen, maar geeft algemene (bruikbare) principes en aandachtspunten voor de inrichting van de publieke ruimte voor een aantal thema's: profielen, groen, verlichting, straatmeubilair, reclame, enz.

Het beeldkwaliteitplan is met andere woorden geen 'masterplan publieke ruimte' of een inrichtingsplan voor de publieke ruimte op schaal van de binnenstad, maar een document dat op een beeldende manier verduidelijkt hoe de kwaliteit van de publieke

ruimte in de binnenstad bewaard en versterkt wordt. Het legt beperkingen op, maar biedt tegelijk ook nog ruimte voor de latere ontwerpers.

Dit alles wordt vastgelegd in een catalogus die de gewenste materialen, elementen en inrichtingsprincipes aangeeft en illustreert. Het is een toetsend en adviserend handboek voor het beleid inzake publieke ruimte.

3. METHODE

Dit toetsend en adviserend handboek is het eindresultaat van een methode bestaande uit drie stappen: een grondige analyse van de bestaande toestand, het formuleren van een visie en het uitwerken van deze visie in de vorm van een catalogus.

De analyse gebeurt vanuit drie invalshoeken:

- de beschrijving van de bestaande structuur van de publieke ruimte;
- de analyse van de bestaande inrichting van de publieke ruimte aan de hand van de inventaris en evaluatie van de materialen, de elementen en de inrichtingsprincipes.
Bij het onderzoek van dit 'patrimonium van de publieke ruimte' wordt niet alleen gekeken naar problematische ontwerpen en inrichtingsprincipes, maar ook naar reeds kwalitatieve. Deze vormen dan ook een belangrijk aangrijpingspunt (want reeds aanwezig) bij het formuleren van de gewenste beeldkwaliteit van de publieke ruimte;
- de inventaris van de (ruimtelijke) beleidscontext. De bestaande en gewenste (ruimtelijke) structuur van de binnenstad en de stationsomgeving is al omschreven in verschillende gemeentelijke (algemene) beleidsplannen.

De planningsopgave synthetiseert deze analyse door beknopt aan te geven wat de prioritaire doelstellingen van het beeldkwaliteitplan zullen zijn. Het duidt de opdrachtformulering door aan te geven

welke kwaliteiten en potenties behouden en versterkt moeten worden en welke de problemen, bedreigingen en uitdagingen zijn die een antwoord vergen.

De visie biedt hierop een antwoord en vormt de kern van het beeldkwaliteitplan publieke ruimte. Het schetst en motiveert de gewenste beeldkwaliteit voor de binnenstad en stationsomgeving van Mechelen.

Deze visie wordt uitgewerkt en geconcretiseerd in een handboek. Dit handboek omvat:

- de gekozen materialen en elementen (het palet);
- algemene inrichtingsprincipes (detaillering, profieluitwerking, enz.) of het palet in zijn context;
- specifieke uitwerkingen en gebiedsgerichte differentiaties (specifieke contexten).

Deze drie onderdelen van het handboek vormen een onlosmakelijk geheel, waarbij elk onderdeel constant verwijst naar het andere.

Hierbij worden, om de keuzes beeldend weer te geven, bepaalde typesituaties gesimuleerd en/of ontwerpmatig uitgewerkt. Deze uitwerkingen zijn echter exemplarisch. Ze geven met andere woorden louter een beeld van een mogelijke uitwerking conform de principes van het beeldkwaliteitplan en zijn bijgevolg geen bindende ontwerpen voor deze verschillende typesituaties.



	2003												2004				2005				
	sep	okt	nov	dec	jan	feb	maa	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	jan	februari	maa	apr - jun	
kerngroep																					
projectteam																					
workshop			3 denkdagen																		
informatievergadering																					
		25sep2003 - kerngroep	15okt2003 - projectteam	20nov2003 - denkdag professionele gebruikers 26nov2003 - denkdag stedelijke diensten 27nov2003 - denkdag bewoners	08jan2004 - kerngroep	05feb2004 - kerngroep 05feb2004 - voorbeeldbezoek Brugge 19feb2004 - projectteam	09maa2004 - toelichting voor GECORO 25maa2004 - projectteam 26maa2004 - denkdag Vesten		27apr2004 - overleg met dienst openbare werken en politie 14mei2004 - overleg met jeugddienst 14mei2004 - kerngroep	10jun2004 - kerngroep 10jun2004 - overleg Vesten (streefbeeld R12) 15jun2004 - toelichting voor college van burgemeester en schepenen 16jun2004 - workshop pleininrichting 't Bergske		25aug2004 - projectteam		12okt2004 - toelichting voor GECORO 19okt2004 - overleg met groendienst		06dec2004 - workshop Sint-Katelijnestraat	10jan2005 - kerngroep		10maa2005 - kerngroep	11apr2005 - projectteam	22jun2005 - toelichting voor college van burgemeester en schepenen

Processchema beeldkwaliteitplan

4. PROCES

Ingrepen in de publieke ruimte worden gekenmerkt door een betrokkenheid van vele actoren. Talrijke administratieve, juridische, beleids- en beheersmatige randvoorwaarden zijn van toepassing. Het is dan ook een uitdaging de visie en concepten van het beeldkwaliteitplan te laten doorwerken op middellange en lange termijn met consistentie, continuïteit en het noodzakelijke draagvlak. Het beeldkwaliteitplan is immers geen ontwerp maar een kader voor ontwerpen. Daarom is het procesmatig luik van belang zowel tijdens de opmaak van het beeldkwaliteitplan als bij de implementatie ervan.

• Werken aan een draagvlak

Tijdens de opmaak van het plan wordt gewerkt aan een van de bij de aanvang reeds zo breed mogelijk draagvlak. Dit gebeurt door de verschillende actoren, bevoorrechte getuigen en de bevolking te betrekken in de onderzoeks- en ontwerpfase. Deze betrokkenheid verleent de ontwerpers niet alleen een groter inzicht in de huidige toestand en beleving van het openbaar domein met zijn kwaliteiten en problemen, het is tevens een informatiebron voor het verwachtingspatroon van de gebruiker en betrokken actoren. Verschillende types overlegmomenten zorgen hiervoor: werkgroep, projectteam, denkdagen, informatievergaderingen en GECORO.

- De werkgroep coördineert en organiseert de werkzaamheden. Het fungeert als het ware als het dagelijks bestuur. De werkgroep is samengesteld uit de schepen voor ruimtelijke ordening, vertegenwoordigers van de dienst ruimtelijke planning en de groendienst en vertegenwoordigers van het ontwerpteam (WES, BURO II en Denis Dujardin).
- Het projectteam is het overlegorgaan dat advies uitbrengt over alle belangrijke stappen van het planningsproces. Naast de leden van de werkgroep bevat het projectteam vertegenwoordigers van andere stedelijke diensten, schepenen, enz. Het projectteam komt op regelmatige tijdstippen samen om advies te verlenen over de belangrijkste stappen van het planproces.

- Naast de werkgroep- en projectteamvergaderingen worden in functie van specifieke thema's bilaterale overlegmomenten georganiseerd met actoren en deskundigen. En om een beter inzicht te krijgen in de problematiek zijn bij de aanvang van het planproces (november 2003) drie denkdagen georganiseerd: voor de stedelijke diensten, voor de bewoners en voor de "professionele gebruikers" (handelaars, horeca, enz.). De opmerkingen, aandachtspunten en bevindingen van deze denkdagen zijn verwerkt in de analyse en de planopgave van het beeldkwaliteitplan.
- De bevindingen worden gecommuniceerd naar beleid, actoren en bevolking via informatievergaderingen, GECORO, enz.

• Implementatie

Naast het bouwen aan een draagvlak wordt tenslotte aandacht besteed aan de implementatie van het plan. Richtlijnen hoe het beeldkwaliteitplan te gebruiken bij de uitwerking en uitvoering worden aangegeven.



SITUERING EN HISTORIEK¹

Het studiegebied beslaat de volledige binnenstad en stationsomgeving van Mechelen.

De binnenstad is gelegen binnen de historische afbakening van de Vesten en is grosso modo terug te brengen tot de middeleeuwse omwalde stad. Het heeft een radiaal-concentrisch stratenpatroon: vanaf de Grote Markt vertrekken verschillende radialen naar de stadspoorten.

Waterlopen hebben door de eeuwen heen de structuur van de binnenstad sterk bepaald:

- de oude loop van de Dijle die het dichtbebouwde weefsel van de binnenstad doorkruist en opsplijt in een noordelijk en zuidelijk stadsdeel;
- de kanalen: Afleidingsdijle en Leuvense Vaart;
- de vlieten, kleine bijriviertjes van de Dijle of afwateringskanaaltjes (riolen) kronkelden doorheen het noordelijk stadsdeel. De voornaamste vlieten waren de Melaan, de Vrouwvliet en de Heergracht. In de periode 1893-1907 werden ze om hygiënische redenen overwelfd, waarmee een belangrijk structurerende component van de binnenstad verdween.

1. MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP, ADMINISTRATIE RUIMTELIJKE ORDENING EN LEEFMILIEU, MONUMENTEN- EN LANDSCHAPSZORG, **Bouwen door de eeuwen heen - Inventaris van het cultuurbezit in België. Architectuur. Deel 9n Stad Mechelen. Binnenstad**, Uitgeverij Snoeck-Ducaju & Zoon, Gent, 1984.



Situering onderzoeksgebied



Situering onderzoeksgebied (topografische kaart)

Situering onderzoeksgebied (luchtfoto)



Andere stedelijke structuren zijn eveneens bepaald door het water en de waterlopen. Voorbeeld hiervan zijn de brand- of waterstraatjes die afdalen naar de Dijle.

In 1836 ontstaat naar aanleiding van de vestiging van het station een totaal nieuwe wijk buiten de zuidelijke Vesten, namelijk de stationswijk. Dit gebied is begrensd door de Vesten in het noorden, de Leuvense Vaart in het westen en de spoorlijn in het oosten. De historische binnenstad werd met het station verbonden door de verlenging van de Bruul en de Graaf van Egmontstraat, het Kardinaal Mercierplein en de Hendrik Consciencestraat. Het geheel werd aangevuld door de Leopoldstraat, gelegen in de as van het station en met als eindpunt een driehoekig plantsoen ter hoogte van de Vesten.

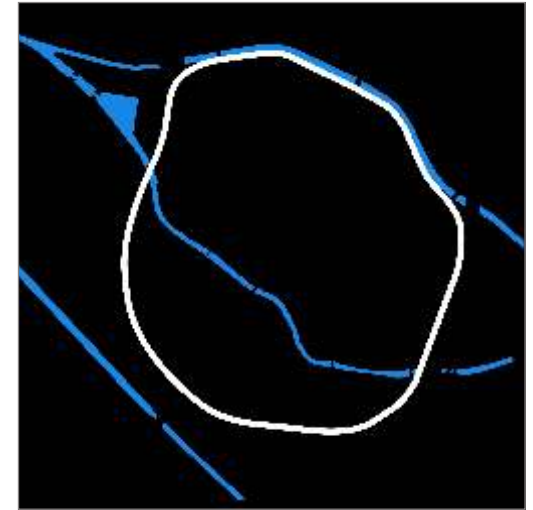
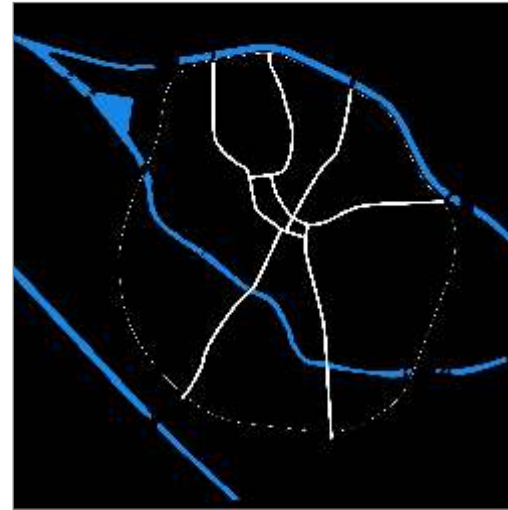
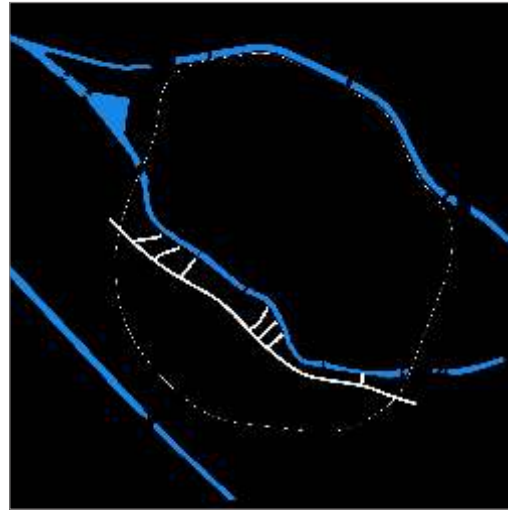
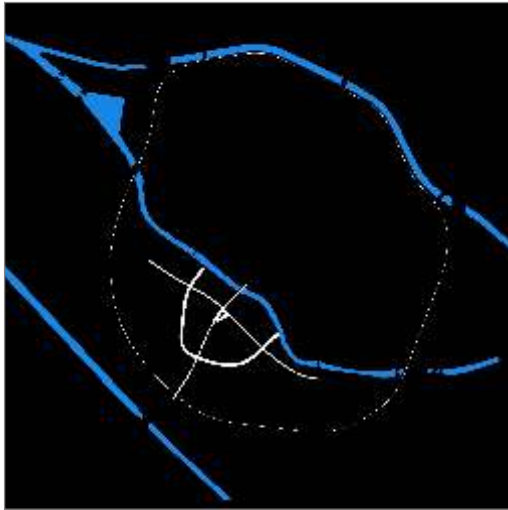
Aldus ontstond in tegenstelling tot het meer organische stratenpatroon van de binnenstad een geometrisch, "klassiek" driehoekig grondplan met een waaiervormig stratenpatroon met brede straten die alle lopen van het Koning Albertplein naar de Vesten toe. De bouwblokken tussen dit waaiervormig stratenpatroon zijn volgens een rasterpatroon ingevuld (eveneens met brede woonstraten).

Het studiegebied vormt het centrum van de stedelijke kern Mechelen. Het is omgord door woonlobben, industriegebieden en open ruimte.

Hoewel het beeldkwaliteitplan zich richt op het formuleren van het gewenste beeld voor de binnenstad en de stationsomgeving, staat het niet los van het omliggende stedelijk weefsel. Zo zijn structuren als de invalswegen ruimer te bekijken dan de strikte afbakening van het onderzoeksgebied. Ook zijn de geformuleerde visie en kwaliteitsprincipes toepasbaar buiten de afbakening van het studiegebied.

De publieke ruimte is een palimpsest, een getuige van de ruimtelijke historiek van de stad. Het onderscheid tussen de dichtbebouwde binnenstad met haar radioconcentrisch, organisch stratenpatroon en de geometrisch geplande stationsomgeving is hiervan het markantste voorbeeld. Maar ook in de morfologie en typologie van

de publieke ruimte in de binnenstad zijn historische patronen nog duidelijker merkbaar: de oude omwalling en het centrale plein van de oude nederzetting en portus ten zuiden van de Dijle (1), de as Onze-Lieve-Vrouwestraat - Adegemstraat met de waterstraatjes (2), de voornaamste radialen naar de verschillende stadspoorten (3), de circulaire vorm van de Vesten (4), het patroon van de vlieten.



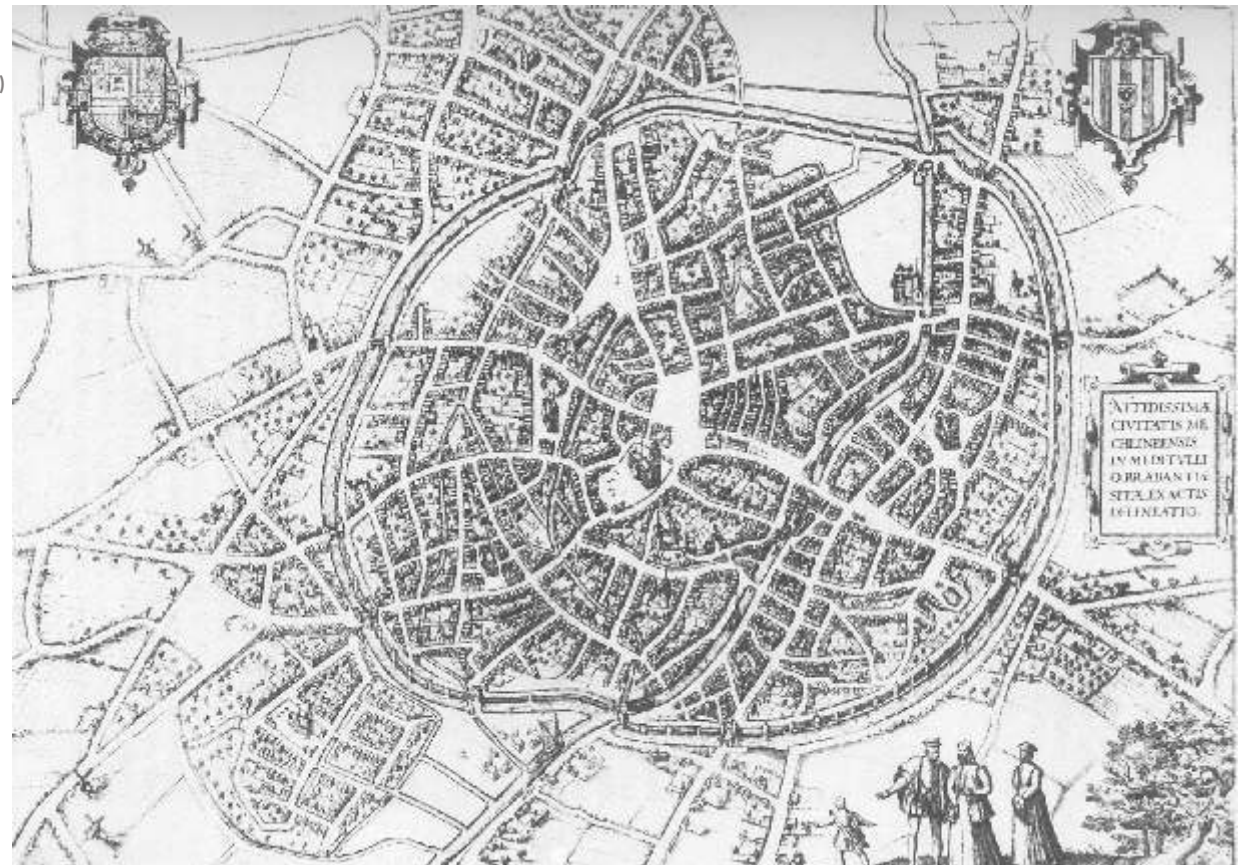
(1) Oude nederzetting en portus ten zuiden van de Dijle

(2) As met waterstraatjes

(3) Radialen naar stadspoorten

(4) Vesten

Plan der stad Mechelen met aanduiding van versterkingen (1580) door F. Hogenberg en Braun (bron: Bouwen door de eeuwen heen - Inventaris van het cultuurbezit in België. Architectuur. Deel 9n Stad Mechelen. Binnenstad)





Bron: Standaard Uitgeverij - Stratenatlas van België

ANALYSE VAN DE BESTAANDE TOESTAND

1. ALGEMEEN

De opdrachtformulering stelt dat het beeldkwaliteitplan een zo groot mogelijke ruimtelijke en visuele kwaliteit van de publieke ruimte nastreeft. Maar hoe evalueert men de bestaande toestand en (beeld)kwaliteit van de publieke ruimte? Wat schort aan de bestaande beeldkwaliteit van de publieke ruimte of waarom zijn bepaalde aspecten juist waardevol en kwalitatief?

Om het begrip beeldkwaliteit operationaliseerbaar te maken wordt de definitie van ruimtelijke kwaliteit. Ruimtelijke kwaliteit kan omschreven worden als de resultante van:

- de gebruikswaarde;
- de belevingswaarde;
- de toekomstwaarde van de publieke ruimte.

Dit betekent dat de vormgeving van de publieke ruimte bekeken wordt in relatie tot de gebruikswaarde en de duurzaamheid ervan. Een mooie bank is ook pas goed wanneer hij goed zit en tegen een stootje kan. Omgekeerd levert een goed zittende bank geen bijdrage aan de beleving van de stad en de beeldkwaliteit in het bijzonder indien de vormgeving niet past in de context. De vormgeving van straten, pleinen, elementen, enz. is dus niet louter een antwoord bieden op een functionele vraagstelling, maar tevens een visueel-esthetisch keuze/oordeel in een bepaalde context.

Daarom moeten ruimtelijke kwaliteit en beeldkwaliteit ook bekeken worden in relatie tot de context. De publieke ruimte vormt slechts een onderdeel van de stedelijke context. De bebouwing heeft een belangrijke impact op de beleving van de stad en de ervaren ruimtelijke kwaliteit. Het beïnvloedt dan ook het gebruik en de beleving van de publieke ruimte. Een plein met cafés en restaurants zal over andere ruimtelijke kwaliteiten beschikken dan een plein langs een drukke weg.

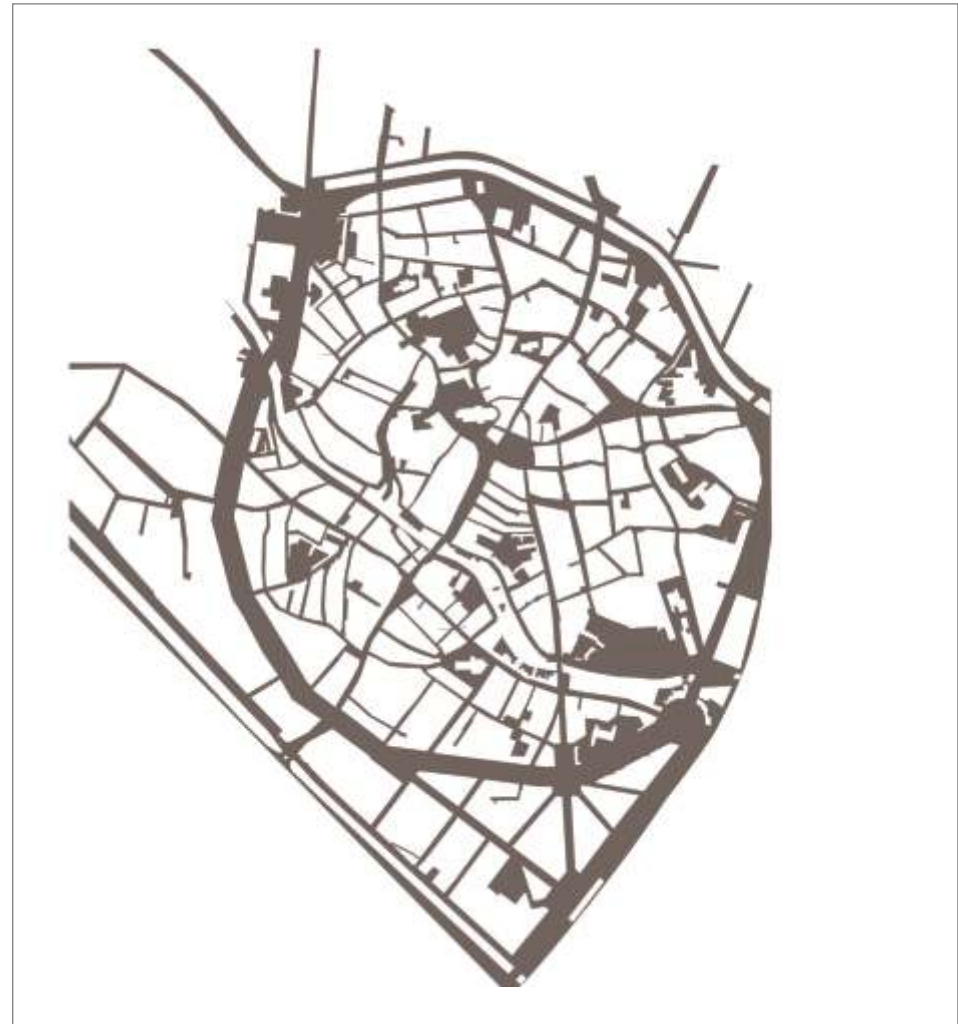
Publieke ruimte heeft ook een sociale, culturele en economische betekenis en context. Het is een plaats van interactie tussen mensen, maatschappelijke groepen, enz., een plaats waar mensen tegelijk toeschouwer en acteur zijn. Bij de analyse en het ontwerp van de publieke ruimte wordt bijgevolg speciaal aandacht besteed aan deze 'maatschappelijke dimensie' van de publieke ruimte.

Dit vertaalt zich in de eerste plaats in het ontwaren en bieden van mogelijkheden tot gebruik. Kunnen in een woonstraat kinderen spelen of ligt de klemtoon door inrichting en ontwerp te sterk op autoverkeer? Kunnen flaneurs op een plein verpozen op een bank of terras of is het louter een geasfalteerd parkeervlak?

In deze benadering zijn doelgroepen (maatschappelijke groepen) een belangrijke invalshoek: jongeren, bejaarden, mindervaliden, enz. Het gebruik door deze doelgroepen stelt immers vaak specifieke randvoorwaarden naar de publieke ruimte. Dit betekent evenwel niet dat publieke ruimte (met uitzondering van bijzondere plekken zoals een speelplein) exclusief ontworpen mag en moet zijn,



(1) Morfologie - bouwblokken



(2) Morfologie - publieke ruimte

anders ontgroeit het juist die maatschappelijke dimensie en werkt het segregierend.

2. ANALYSE VAN DE BESTAANDE TOESTAND

Om de (beeld)kwaliteit van de bestaande toestand te analyseren, wordt deze driedelige benadering van de (beeld)kwaliteit (gebruik, beeld en duurzaamheid) op drie verschillende (schaal)niveaus bekeken:

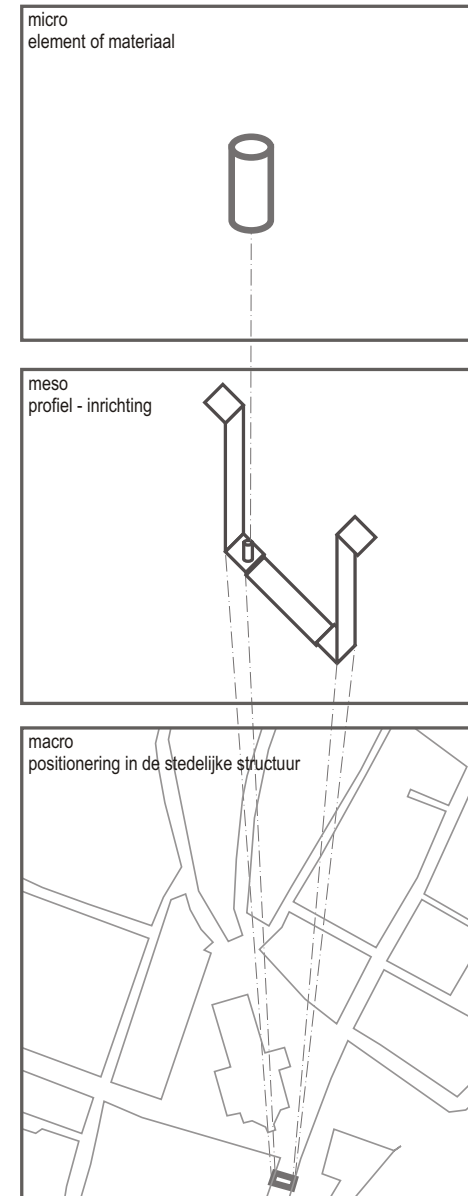
- de reeds aanwezige materialen en elementen in de publieke ruimte, bekeken aan de hand van een aantal thema's;
- de bestaande inrichtingsprincipes of typeprofielen;
- de bestaande structuur van de publieke ruimte in Mechelen.

Eerst wordt op microniveau gekeken welke de op heden aangewende materialen en elementen zijn. Deze materialen en elementen worden gegroepeerd in een aantal thema's: verhardingsmaterialen, groen, straatmeubilair, verlichting, reclame, terrassen en kunst.

We gaan na of er per thema een duidelijke structuur te merken is en welke de kwaliteiten, gebreken en kenmerken van een aantal afzonderlijke materialen en elementen zijn.

Vervolgens wordt de ruimtelijke context waarin deze materialen worden aangewend naderbij bekeken door middel van typeprofielen en andere inrichtingsprincipes. Dit zijn de standaard situaties voor de publieke ruimte.

Bij de analyse van de typeprofielen en inrichtingsprincipes spelen niet alleen de vormelijke kenmerken van de aanleg van de publieke ruimte een rol, maar tevens de relatie met de context, de omgeving. Deze relatie is vormelijk en functioneel. Vormelijk omdat de publieke ruimte dat de contramal van de bebouwing is. Functioneel omdat functies van de bebouwde omgeving gevolgen hebben of kunnen hebben voor het gebruik van de publieke ruimte. Een eenvoudig voorbeeld van dit laatste is de winkelwandelstraat.



Tenslotte wordt de bestaande ruimtelijke structuur van de publieke ruimte beschreven. Het stedelijk weefsel is niet isotroop. Plekken en structuren onderscheiden zich. Welke bijzondere structuren en plekken kunnen in het onderzoeksgebied (en op schaal van de stad) ontwaard worden? Zijn er plekken of gebieden met een eigen ruimtelijke logica en identiteit?

De geïntegreerde analyse van de drie invalshoeken (gebruik, beleving en duurzaamheid) op deze drie schaalniveaus geeft een beeld van de kwaliteit van de bestaande toestand en duidt meteen ook de aandachtspunten voor de ontwikkeling van de gewenste beeldkwaliteit (zie planningsopgave).

2.1. THEMATISCHE ANALYSE

De thematische analyse bekijkt per thema de verschillende elementen en materialen van de publieke ruimte.

Verhardingsmaterialen

De verhardingsmaterialen vormen de onderlegger van de publieke ruimte en zijn kwantitatief het meest beeldbepalende element van de publieke ruimte. Ze determineren in belangrijke mate het gebruik, de beleving en het beheer.

In functie van het materiaal onderscheiden we: de monolietverhardingen, de betonnen en gebakken kleinschalige materialen en de natuurstenen verhardingen.

- **De monolietverhardingen**

Grote vlakken, zoals het rijweggedeelte van een straat, zijn vaak aangelegd als monolietverhardingen of gegoten materialen (asfalt of beton). Deze verhardingen zijn vooral toegepast op verkeersintensieve wegen zoals de Vesten of de stedelijke invalswegen, maar ook in oudere woonstraten.

Verkeerstechnisch zijn monolietverhardingen perfecte materialen. Ze zijn goed berijd- en bewandelbaar, bijzonder sterk en relatief goedkoop.

Een groot nadeel, zeker op het vlak van de beeldkwaliteit, is de slechte opbreekbaarheid, waardoor bij de minste werken 'littekens' ontstaan.

Mede daardoor worden monolietverhardingen (en asfalt in het bijzonder) door de gebruikers dikwijls als slordig en verkeerstechnisch ervaren.

- **Betonnen en gebakken kleinschalige materialen**

Betonnen (niet-gegoten) en gebakken verhardingsmaterialen komen in de binnenstad in talrijke formaten en kleuren voor. Bepaalde delen van de binnenstad zoals de Heihoek zijn volledig





met betonnen klinkers aangelegd.

De kwaliteit van deze verharding is over het algemeen goed: vlak en voldoende stroef. Problemen doen zich vooral voor bij grote verkeersintensiteiten en door een inadequate ondergrond (zie foto vorige pagina waar betontegels gebruikt zijn als afwerking van een boomspiegel).

De betonnen en gebakken materialen zijn over het algemeen goed bewandel- en berijdbaar, goed opbreekbaar, vrij sterk en (afhankelijk van het type) relatief goedkoop. Het kleinschalige karakter en de technische kwaliteiten worden door de gebruiker geapprecieerd. Een groot nadeel is echter de porositeit, waardoor kauwgom, motorolie, enz. sporen achterlaten.

In heel wat straatontwerpen worden kleur- en tintverschillen toegepast om zones of functies te suggereren of uit esthetische overwegingen. De kleur en vormlogica zijn echter zeer heterogeen, wat de leesbaarheid van de inrichting en de eenheid van het geheel aantast.

- **Natuursteen**

Vooral in de historische delen van de binnenstad is een breed spectrum aan natuurstenen verhardingsmaterialen gebruikt, in hoofdzaak onder de vorm van kasseien.

Kasseien hebben een hoge belevingswaarde en ondersteunen het historische beeld van de kern. Het kleinschalig materiaal is bovendien goed opbreekbaar.

Daartegenover staat dat kasseien moeilijker berijd- en bewandelbaar, minder bestand tegen hoge verkeersintensiteiten en vaak duurder zijn. Bij regenweer wordt het oppervlak soms gevaarlijk glad.

- **Andere elementen van bestrating**

De kwaliteit van de bestrating hangt vaak af van de detaillering: het aanbrengen van boordstenen, het aanduiden van parkeervakken,

de overgang tussen verschillende verhardingsmaterialen, het aanbrengen van deksels voor nutsmaatschappijen, enz.

Een continu terugkerend materiaal is de boordsteen, in beton of in natuursteen. Betonnen boordstenen kennen talrijke varianten. Het materiaal vereist een vellingskant, is gevoeliger voor vervuiling, maar is goedkoop.

Boordstenen in blauwe hardsteen zijn relatief duur, maar bijzonder duurzaam en esthetisch. Ze behoeven geen vellingskant.

(zie ook onderdeel analyse van de typeprofielen)

- **Conclusie**

Wat opvalt in het onderzoeksgebied is de grote heterogeniteit aan verhardingsmaterialen, legpatronen en toepassingen. Problematisch zijn de vaak abrupte overgangen tussen materialen en bestratingskwaliteit. Met uitzondering van wijken met een globale aanpak, bijvoorbeeld de Heihoek of het Begijnhof, is de coherentie in het materiaalgebruik en vormgeving beperkt.





Groen

Groen neemt in de stedelijke context van het studiegebied verschillende vormen aan, met een eigen functie, gebruik en structurerend vermogen: van tegeltuintjes tot stadsparken en van groen langs waterlopen tot boulevardbeplanting.

Groen is in de Mechelse binnenstad en stationsomgeving beperkt aanwezig. Structurerende en publieke groenstructuren op stedelijk niveau zijn beperkt tot de Kruidtuin, de Dijle en enkele groene 'assen' zoals de zuidelijke ringvesten en de Melaan. Naast deze publieke groenstructuren zijn er ook een aantal semi-publieke of private groenvoorzieningen zoals de tuin van het aartsbisschoppelijk paleis en het park ter hoogte van de Lange Schipstraat (OCMW).

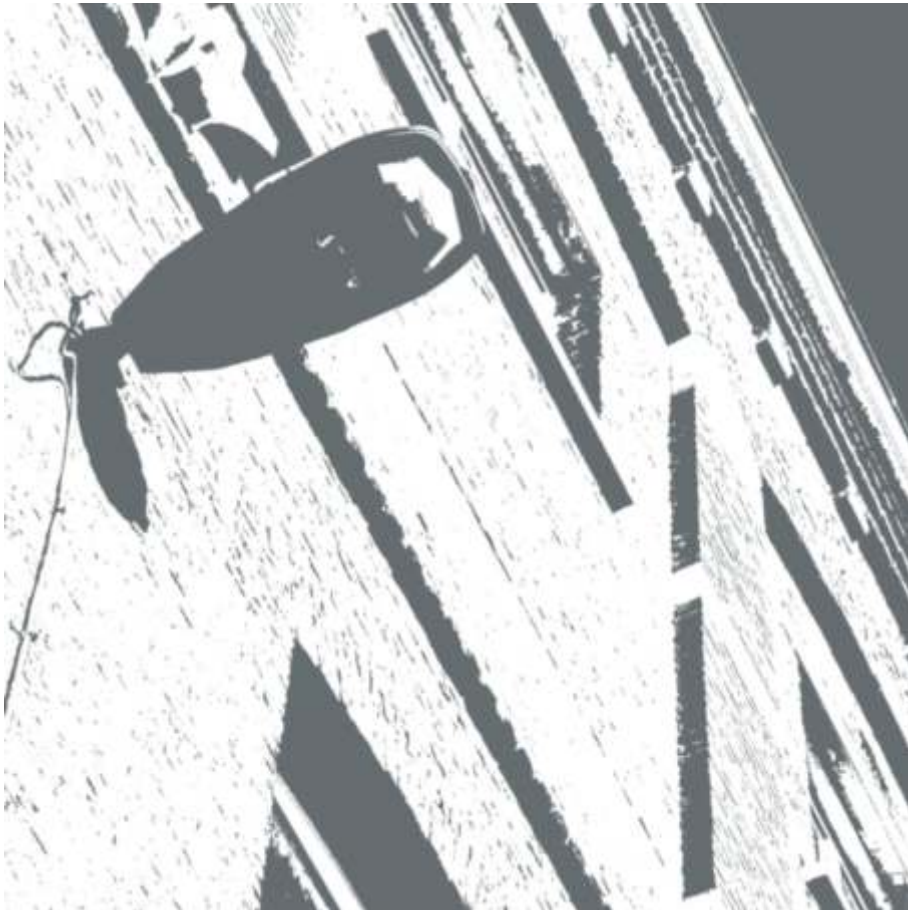
Problematisch is dat het groen te dikwijls als probleemoplossing of als invulling van restructuimtes is aangewend. De gebruiksmogelijkheden voor de stad en de bewoner zijn dan ook beperkt.

Dit alles resulteert in een fragmentaire beeldwaarneming en vaak slordige en ongestructureerde groenzones en beeldkwaliteit. Zo evolueren kleine bloemperken of struikjes onder bomen vrij snel naar moeilijk te onderhouden groenelementen die bovendien slechts een beperkte structurerende werking en bijdrage tot de beeldkwaliteit hebben.

Een gelijkaardig verhaal geldt voor struiken en 'verkeersgroen' (zoals struikjes en perkplanten op middenbermen). In de vorm van groenschermen hebben ze het bijkomende nadeel de doorkijk te belemmeren en zodoende het (subjectieve) onveiligheidsgevoel te versterken.

Tegeltuintjes tenslotte zorgen voor een aangename woonomgeving en introduceren groen waar slechts een beperkte ruimte beschikbaar is.





Verlichting

Verlichting is in de eerste plaats het licht en de sfeer die het oproept. De keuze voor een type verlichting bepaalt mede de armatuurkeuze, maar ook de inplanting en positionering (afstand en hoogte) en de kleur. De bestaande verlichting kan naar aard in drie groepen worden ingedeeld: de functionele/verkeerskundige verlichting, de sfeerverlichting en de accentverlichting.

De functionele/verkeerskundige verlichting is hoofdzakelijk aangewend op de grote invalswegen en de stadsring. De klemtoon ligt op een efficiënte verlichting van de (auto)verkeersstromen door gebruik van (oranje) lichtpunten op vaak grotere hoogte en afstand met armaturen die ook op snelwegen worden aangewend. Ook in woonstraten in de binnenstad is dit aangewend, met een beperktere sfeer tot gevolg.

Bepaalde straten en wijken van de binnenstad hebben reeds een aangepaste sfeerverlichting. Bijzondere aandacht gaat uit naar de keuze van de armaturen (historiserende lantarens of hedendaagse elementen), de opstelling en afstand (beperkte hoogte en afstand) en de kleurkeuze. Ook maakt sfeerverlichting deel uit van een inrichtingsconcept voor een plein of straat, met een specifieke sfeer en beeldkwaliteit tot gevolg.

Op specifieke punten is een eigen verlichtingsconcept toegepast, een accentverlichting, hoofdzakelijk om het patrimonium en monumenten te verlichten. De omgeving van de Grote Markt met een concentratie aan monumenten (en in de eerste plaats de Sint-Romboutstoren) is hiervan het markante voorbeeld. Het valt wel op dat een aantal markante monumenten niet verlicht (aangestraald) worden, hoewel ze een duidelijke meerwaarde betekenen voor de beeldkwaliteit en de beleving van de stad.

Onafhankelijk van het type verlichting valt de grote heterogeniteit op. Waar het beklemtonen van een bepaalde plek door middel van een eigen verlichtingskeuze identiteitsversterkend kan werken, zorgt de te grote verscheidenheid in lichttypes, maar ook in armaturen, voor een te grote differentiatie, met een perceptie van non-planning

en een slordig beeld tot gevolg. De aanwezigheid van functionele/verkeerskundige verlichting in de binnenstad en langs de ring hypotheekers echter evenzeer de kwaliteit van het totale beeld en de sfeer van plek en stad.

Straatmeubilair

Het straatmeubilair bestaat uit uiteenlopende elementen: banken, afvalbakken, fietsenstallingen, paaltjes, enz. Het zijn vaak functionele elementen die door hun vorm maar ook door hun inplanting het straatbeeld bepalen.

Algemeen kan het bestaand meubilair als heterogeen geëvalueerd worden. Hun vorm, spreiding en positionering is vaak ad hoc benaderd.

Bepaalde elementen vertonen duidelijke functionele en esthetische kwaliteiten. Het beeldkwaliteitplan zal waar mogelijk verder werken met deze kwalitatieve elementen.

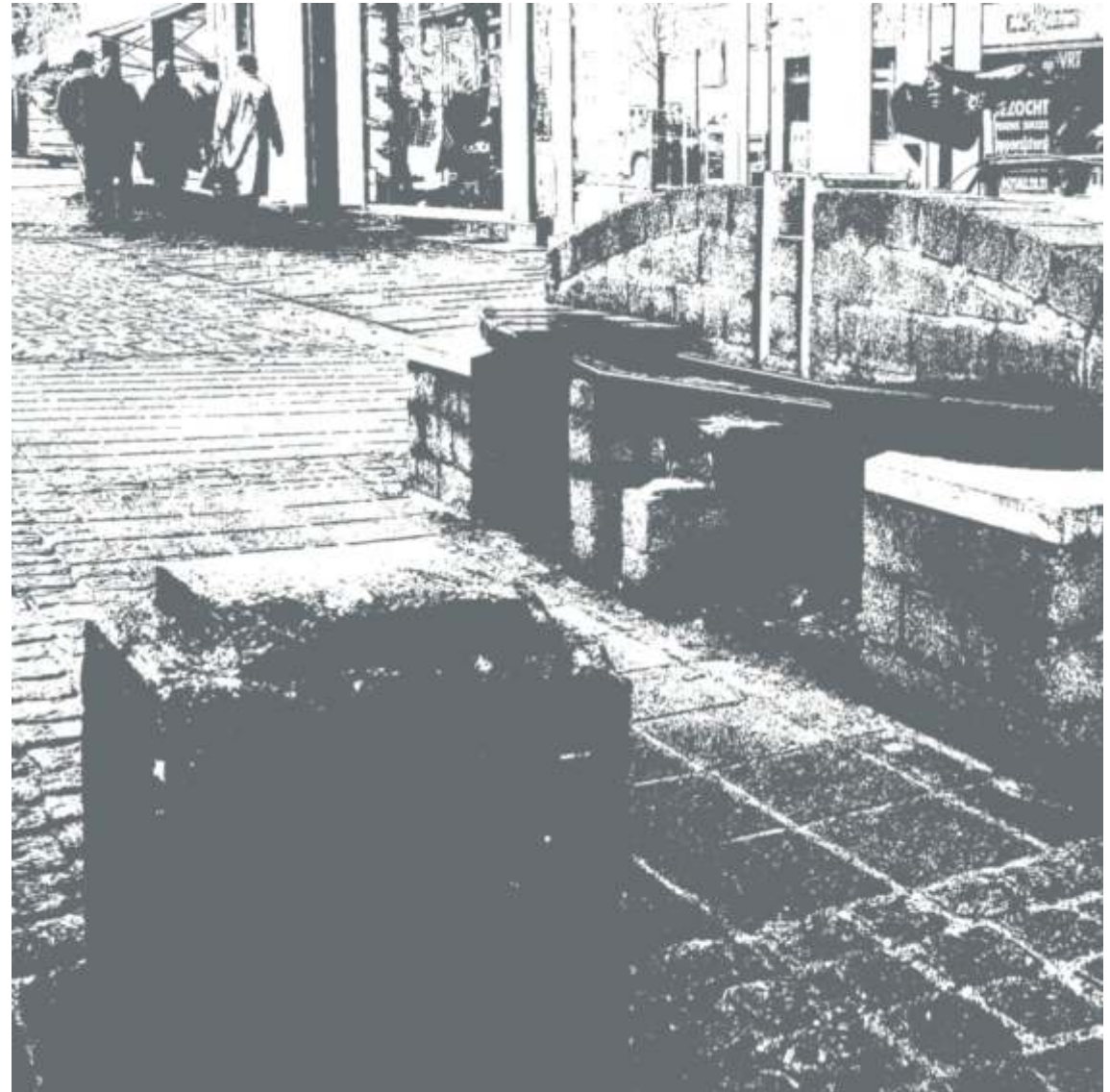
• Zitelementen

De grote hoeveelheid banken variëren sterk in vorm en gebruik: van sterk vormgegeven zitelementen (bijvoorbeeld op de Bruul) tot sobere banken. Ook de materialen verschillen: hout, staal of kunststof.

We onderscheiden bij de banken twee groepen: de rustbanken met een leuning en de banken zonder leuning. Deze laatste dienen eerder om kort te verpozen.

Houten banken komen het meest voor in de stad. Houten banken hebben een hoog zitcomfort maar zijn, afhankelijk van het model, soms minder vandalismebestendig.

De stalen banken zijn vandalismebestendig en beschikken over afzonderlijke ziteenheden. Ergonomisch is de bank goed, maar het materiaal voelt wel koud aan. Bovendien laat het gebruik van bijvoorbeeld duoziteenheden zoals in de Begijnhofwijk, het ontmoeten of het rusten in groepjes niet echt toe.





In de Kruidtuin komen banken met zitvlak in kunststof voor. Het materiaal heeft een onnatuurlijke glans en ziet er snel verweerd uit.

• Afvalbakken

Omtrent afvalbakken wordt in Mechelen een specifiek beleid gevoerd. Op specifieke plaatsen worden afvalbakken geplaatst. In de stad zijn een tiental verschillende modellen afvalbakken terug te vinden.

Modellen type 'Velopa articlean' komen in het overgrote deel van de stad voor. Het zijn vrij neutrale groengelakte metalen elementen gemonteerd op een stalen beugel of paal. De opening van deze modellen zijn nadien op een vrij slordige wijze voorzien van een metalen plaatje met de bedoeling het sluikstorten tegen te gaan. De nieuwe versies van de modellen zijn bij de productie reeds voorzien van een kleinere opening.

In de historische binnenstad wordt het model V5 sporadisch aangewend. De keuze voor dit model heeft waarschijnlijk te maken met de nabijheid van een monument. In de Kruidtuin komen een viertal verschillende afvalbakken voor. Geen van deze modellen blijkt (in tegenstelling met het model articlean) bestand tegen vandalisme.

Op het recent heraangelegde busstation duiken twee nieuwe modellen op. De eerste is een kunststof afvalbak met een erg grote opening en een tweede is een vrij interessant metalen cilindrisch model.

• Fietsenstallingen

Fietsenstallingen krijgen verschillende vormen: geïntegreerd in het architectonisch concept (bijvoorbeeld naast het station), aaneengesloten elementen of individuele elementen.

Individuele elementen zoals het model 'pedalo' (Erlau) zijn functioneel en ruimtelijk en vormelijk discreet. Men kan er altijd doorheen wandelen. Het vormt met andere woorden geen hindernis in de inrichting.

Gelijkaardig hieraan zijn de kleine gegalvaniseerde beugels (zie de Bruul) die ook discreet zijn, maar functioneel minder kwalitatief door de schade die ze aan het voorwiel kunnen aanrichten (vervorming).

Ruimteverslindende fietsrekken komen niet veel voor. Het zijn moeilijk overbrugbare objecten, weliswaar met een bijzonder hoge parkeercapaciteit (hoofdzakelijk gebruikt voor geconcentreerde parkings).

• Paaltjes

Palen komen in de meest uiteenlopende vormen en materialen voor: staal, kunststof, hout, inox en natuursteen. Hun gebruik dient vaak om verschillende stromen te scheiden en een zonering te expliciteren of de auto te weren uit bepaalde gebieden.

Sommige palen hebben een louter verkeerskundige uitstraling, we vinden ze dan ook hoofdzakelijk terug in en rond de stadsring. Die palen zijn gemaakt uit beton of kunststof.

In de stad komen twee soorten overal voor: het gekende amsterdammertje en de houten 'VAP diamant'-paal. Het amsterdammertje past zich bijzonder goed aan in de meest uiteenlopende publieke ruimtes, de houten paal daarentegen heeft een meer suburbaan karakter en is minder bestendig tegen vandalisme.

Op de recent heraangelegde centrumpleinen (Markt, IJzeren Leen, enz.) zijn metalen lage palen toegepast. De afwerking varieert van inox tot gelakt.



Opvallend is dat binnen eenzelfde inrichting vaak verschillende palen worden gebruikt. Dit tast de harmonie van het geheel nodeloos aan.

- **Publieke objecten**

Onder publieke objecten begrijpen we alle elementen met een geijkte vormtaal. Dit zijn onder meer verkeersborden, maar ook elementen die door private maatschappijen worden uitgebaat. Hun functionele vormgeving is dikwijls contrasterend, bijvoorbeeld de rode parkeermeters.

Kunst

In de publieke ruimte neemt kunst een eigen plaats in. Het maakt geen deel uit van de standaardinrichting en -elementen. Niettemin is het een wezenlijk onderdeel van het 'patrimonium van de publieke ruimte'. Kunst kan betekenis geven aan een plek, een oriëntatiepunt vormen, een tijdelijk of permanent belevingselement zijn, enz .

Op vandaag komen in de Mechelse binnenstad verschillende kunstobjecten voor, voornamelijk onder de vorm van (historische) beelden of verwerkt in het architectonische patrimonium. De potenties van deze kunstobjecten worden echter niet altijd ten volle benut. Zo 'verdwijnen' kunstobjecten tussen de overige inrichtingselementen of zijn ze 's nachts niet meer zichtbaar (door een inadequaat verlichting), terwijl ze juist dan sterke belevingspunten kunnen vormen in het stedelijk weefsel.

2.2. TYPEPROFIELEN

Hoewel de publieke ruimte zeer heterogeen is, kunnen een aantal algemeen gangbare inrichtingsprincipes ontwaard worden. Deze inrichtingsprincipes zijn het gevolg van de vorm (morfologie) en het gebruik van de publieke ruimte. Hieronder worden een aantal van deze inrichtingsprincipes bekeken.

Straten vormen het leeuwendeel van de publieke ruimte. Niettegenstaande ze vrij heterogeen zijn, kunnen de meeste tot een aantal types herleid worden. In Mechelen vinden we volgende type-sstraatprofielen: de steeg, het woonerf, de woonstraat, de stedelijke invalsweg, de winkelwandelstraat en de boulevard.

Deze verschillende types zijn bepaald en ingedeeld volgens volgende inrichtingscriteria:

■ de functie

Onder functie valt zowel het gebruik van de publieke ruimte als de aanpalende functies (in de bebouwing). De functie van de weg beïnvloedt de vormgeving, maar is ook de resultante van de ruimtelijke mogelijkheden. De verkeersfunctie van de Vesten is duidelijk verschillend van deze van een woonerf in de Begijnhofwijk.

Ook de aanpalende functie bepaalt het wegtype. Zo heeft een winkelwandelstraat een eigen inrichting die volgt uit de aanwezige activiteiten en functies en een specifieke beleving van de publieke ruimte induceert.

■ het gabarriet

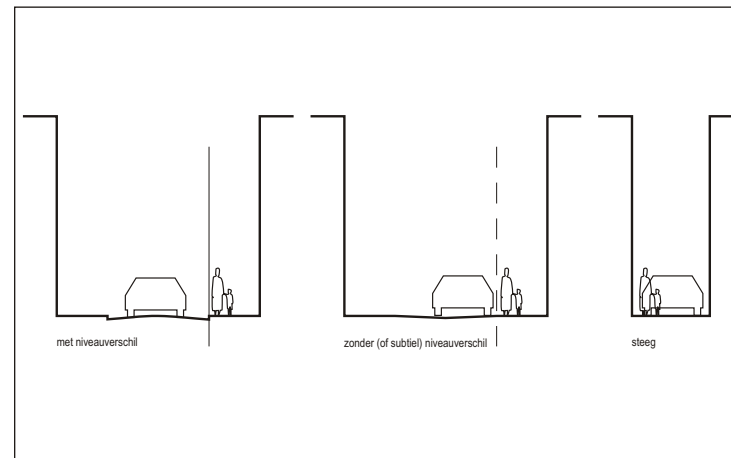
Het gabarriet is de afmeting van de straat en in hoofdzaak de beschikbare breedte waarbinnen de zonering gebeurt. Het gabarriet zal naast de functionele indeling ook de beleving van de ruimte bepalen. Zo zijn het gebruik en de beleving van een 50 meter brede boulevard en een 5 meter brede steeg totaal anders.

■ het niveauverschil

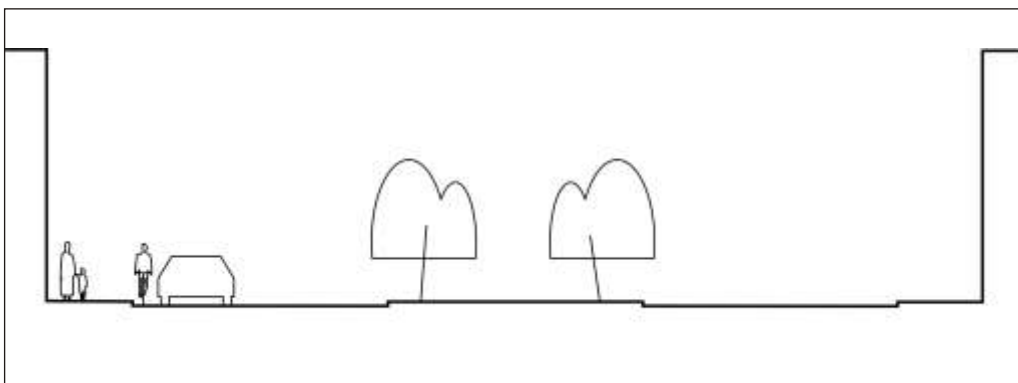
Het profiel wordt ook bepaald door het al dan niet voorkomen van een niveauverschil (zie schema).

Een markant niveauverschil tussen voetpad en rijweg scheidt beide gebieden duidelijk van elkaar. Het gebruik van de publieke

ruimte is vanuit verkeerstechnisch oogpunt duidelijk leesbaar, maar de oversteekbaarheid voor voetgangers is door het hoogteverschil beperkter. De scheiding zorgt evenwel vaak voor hogere snelheden van het mechanisch verkeer dat overstekende voetgangers enkel verwacht ter hoogte van de oversteekpunten. Een gelijkgrondse inrichting, waarbij niveauverschillen ontbreken of beperkt zijn, geeft een straat een 'erf karakter'. Nadruk ligt op het gebruik door de voetganger, met een gemakkelijke oversteekbaarheid. De ontwerpsnelheid voor mechanisch verkeer is dan ook beperkt. Nadeel is evenwel dat het gebruik en de scheiding tussen de verschillende verkeersstromen louter via (subtiel) markeringen en indicaties (materiaal en kleurverschillen, goot) gebeurt, wat soms tot onveilige situaties leidt.



In Mechelen zijn niveauverschillen een kenmerk van verkeersintensieve straten en/of straten met een oudere inrichting. Een gelijkvloerse inrichting is vaak toegepast in recent ingerichte straten. Bij analyse en evaluatie valt op dat het naleven van de subtiel zonering moeilijk is en paaltjes of andere flankerende maatregelen noodzakelijk zijn.



Boulevard

- **De boulevard**

Het boulevardtype (bijvoorbeeld de Vesten) is een straattypet met een breed gabariet, een op heden sterk verkeerstechnische aanleg en een begeleidende groenaanplant.

De verkeersmodi zijn duidelijk gescheiden door niveauverschillen en vluchtheuvels. Nadruk ligt op de doorstroming van autoverkeer. De oversteekbaarheid is beperkt tot specifieke punten. De verkeerstechnische aanleg is ook in de materiaalkeuze en detaillering zichtbaar: voetpaden in betontegels, rijweg in asfalt, een verkeerstechnische verlichting, enz.

Kenmerkend voor de boulevardtypologie is het gebruik van begeleidend groen. Het groen dient echter louter om de restruimten op te vullen.

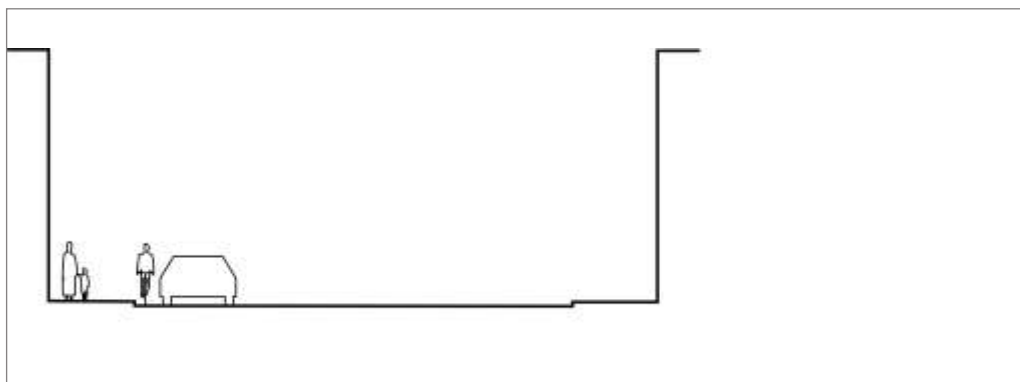
Door de huidige aanleg vormt de boulevard (ringVesten) een breuk tussen de binnenstad en het omliggende stedelijk weefsel.

- **Woonstraten en stedelijke invalswegen**

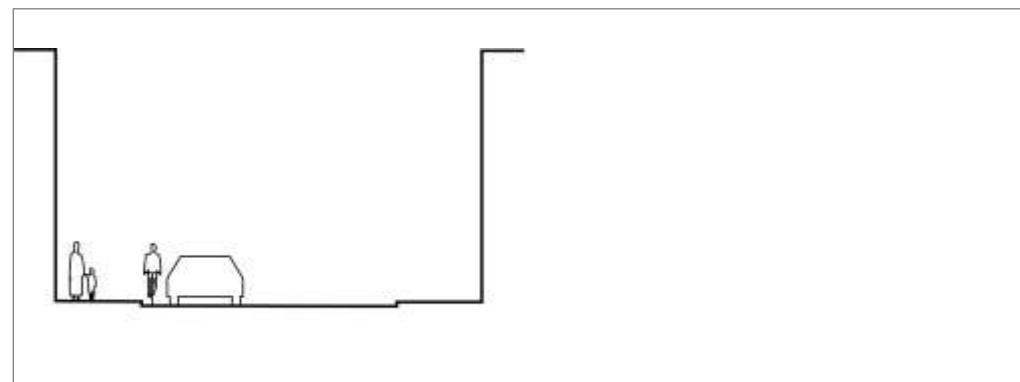
Een groot deel van de woonstraten en stedelijke invalswegen hebben eenzelfde profiel: voetpad, rijweg en parkeerstroken aan één of beide zijden. De vorm en afwerking varieert in functie van het gebruik. Wel is door de Mechelse typologie en morfologie van de publieke ruimte (dichtbebouwd weefsel met smalle straten en met beperkt aantal private parkeervoorzieningen) de parkeerdruk over het algemeen vrij hoog.

De stedelijke invalswegen (bijvoorbeeld Leopoldstraat) hebben een breed gabariet en een inrichting gericht op de doorstroming van verkeer: drie tot vier rijstroken, een fietspad, parkeerstroken en een voetpad. De oversteekbaarheid is beperkt tot specifieke punten. Ondanks de aanwezigheid van een aantal grootschalige functies (bijvoorbeeld ziekenhuis) zijn het nochtans in de eerste plaats woonstraten.

In de binnenstad bevinden zich een aantal centrumstraten (bijvoorbeeld Adegemstraat, Hanswijkstraat, Onze-Lieve-Vrouwe-



Stedelijke invalsweg

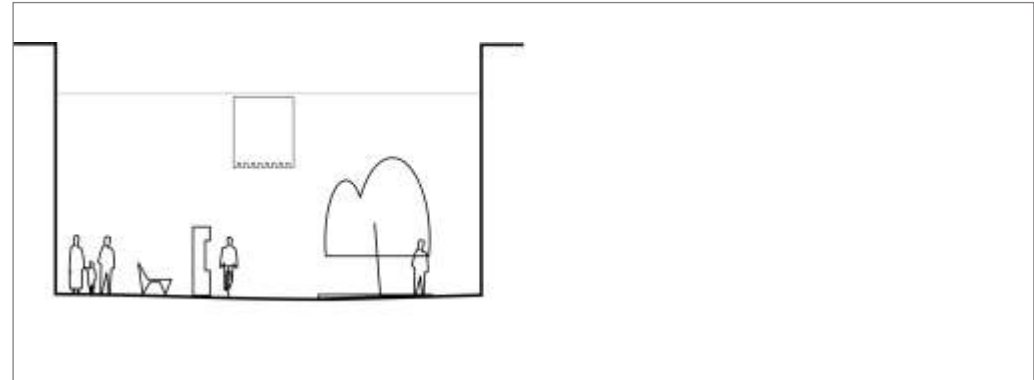


Woonstraat

straat). Ze hebben een smaller profiel (gabariet), met een gemiddelde breedte van 12 meter. Hun inrichting bestaat vaak uit een rijstrook, parkeerstroken en een voetgangsgedeelte. Bepaalde centrumstraten herbergen een (lokaal) winkelapparaat, zoals de Onze-Lieve-Vrouwestraat. Dit leidt tot een gebruik van de voetpadzone voor het plaatsen van reclame en andere decoratieve elementen. In smallere gedeeltes van de straat leidt dit vaak tot een verminderd gebruikscomfort. Bovendien is de Onze-Lieve-Vrouwestraat, zoals verschillende centrumstraten, uitgewerkt volgens het principe van de gelijkgrondse aanleg en met kleinschalige materialen. Dit verleent het profiel tegelijk een aangenaam erfkarakter maar ook een verminderde leesbaarheid wat gebruik betreft (bijvoorbeeld auto's parkeren op het voetpad).

De woonstraten vertonen dezelfde indeling: voetpad, parkeerstrook (aan één of beide zijden) en rijweg. Om de (verkeers)leefbaarheid te verhogen, worden bijzondere inrichtingen geplaatst: asverschuivingen, drempels en plateaus. Het materiaalgebruik varieert sterk. De verlichting is meestal functioneel en draagt weinig bij tot de sfeer van de straat.





Winkelwandelstraat

- **(Winkel)wandelstraten**

(Winkel)wandelstraten (bijvoorbeeld de Bruul) hebben een erftypologie en een gelijkgrondse aanleg. Gebruik door langzaam verkeer staat centraal. De verharding bestaat steeds uit kleinschalige materialen, met een grote variatie aan kleuren, vormen en legpatronen. Er wordt quasi geen gebruik gemaakt van een functionele vlakindeling. De vlakindeling of het legpatroon heeft een puur esthetisch doel.

De verlichting bestaat uit sfeerverlichting en de etalageverlichting van winkelpanden. Het straatmeubilair is op enkele plaatsen specifiek voor het straatontwerp gekozen of ontworpen. De inrichtingsgraad is steeds hoog.

- **Woonerfachtige straten**

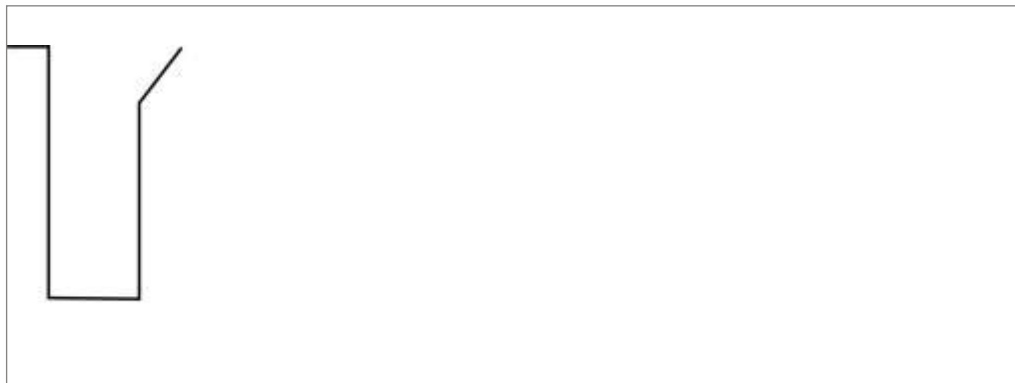
Woonerfachtige straten binnen het dichte weefsel van de binnenstad (Begijnhofwijk, Heihoek, enz.). De straatbreedte is beperkt. Kleinschalige materialen overwegen in een gelijkgrondse aanleg. Het ontwerpprincipie is dat van gemengd verkeer, ook voor voetgangers. Vlakindelingen ontbreken om dezelfde reden. De straten hebben een verkeersluw karakter. De (historische) gebouwen, de sfeerverlichting en de tegeltuinen geven de straten en wijken een hoge belevingswaarde.

- **Stegen**

Stegen huisvesten meestal weinig functies en woningen. Het gabariet is er gelijkgronds en de materialen variëren van asfalt tot kasseien. Vaak is de kwaliteit van de aanleg beperkt, waardoor ze een minder gebruiksvriendelijk karakter krijgen. Nochtans hebben ze plaatselijk een belangrijke structurerende functie op stedelijk niveau, bijvoorbeeld de waterstraatjes.



Woonerfachtige straat



Stegen

2.3. STRUCTURERENDE COMPONENTEN

Dit onderdeel beschrijft de belangrijkste structurerende componenten. Het woonweefsel (woonwijken) vormt de drager waarop deze componenten als bijzondere structuren de publieke ruimte markeren. De publieke ruimte in het woonweefsel bestaat uit uiteenlopende straattypes, gaande van de steeg tot de brede stedelijke boulevard.

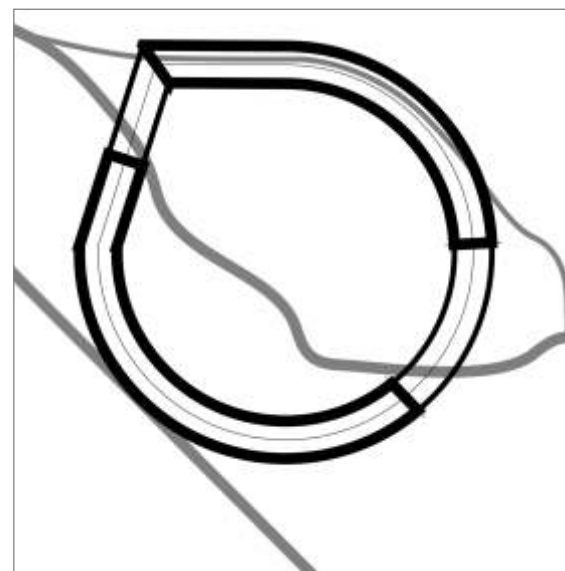
De structurerende componenten van de publieke ruimte beschrijven is eigenlijk ook een beschrijven van de bebouwde omgeving en vice versa. De publieke ruimte en bebouwde omgeving kennen een continue wisselwerking in hun vorm en functie.

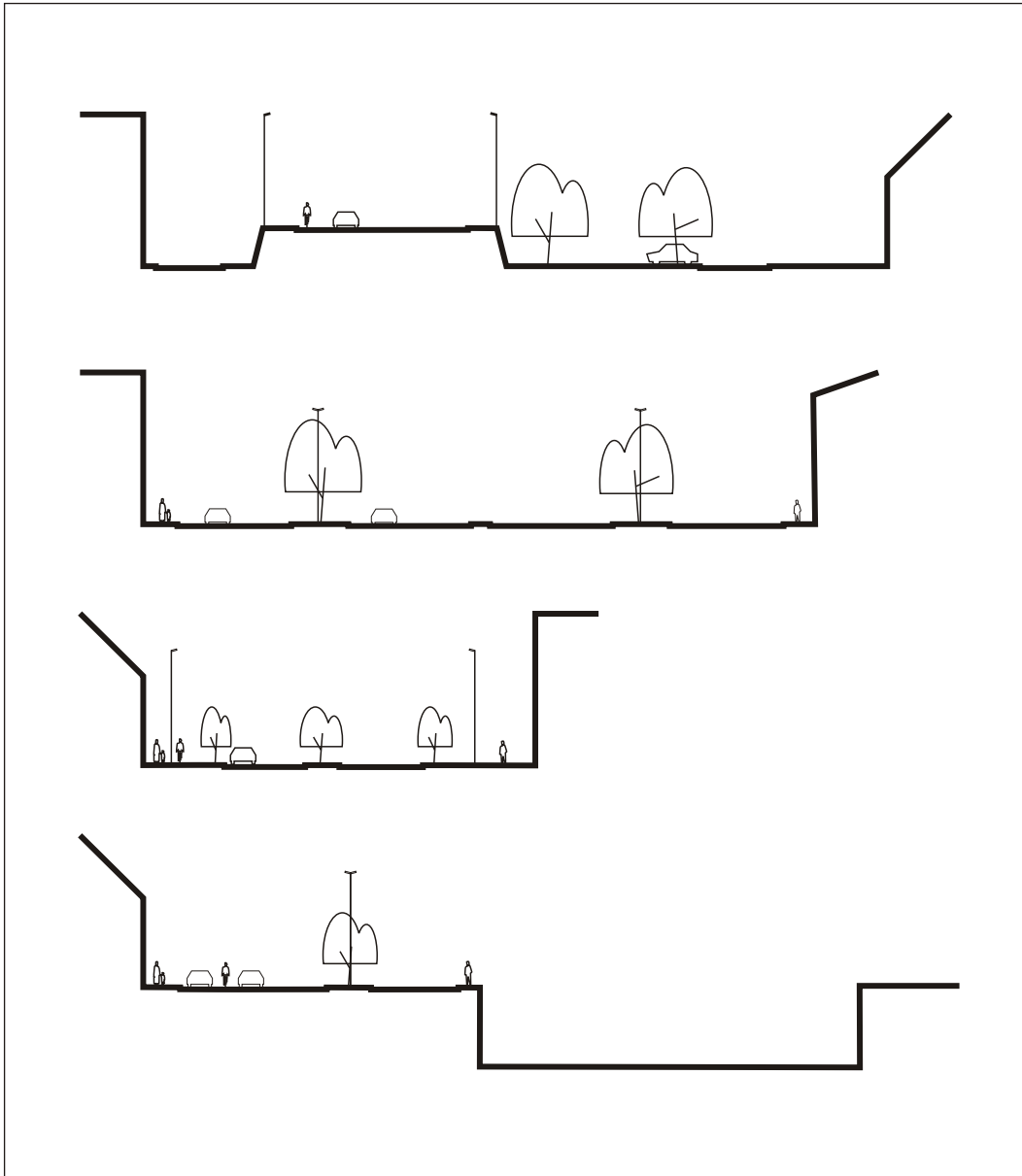
De Vesten

De Vesten begrenzen als ringstructuur de binnenstad. Door de schaal (breed profiel), de nadrukkelijk verkeerstechnische inrichting (onder meer door de vormgeving van het wegprofiel, kruispunten, verlichting, enz.) en de grotere verkeersintensiteit vormen ze een barrière tussen de binnenstad en het aanpalende stadsweefsel (woonwijken).

De Vesten zijn een continu, maar gedifferentieerde structurerende component. De zuidelijke Vesten, van de Speeqvest tot en met de Olivetenvest, hebben door de hoogstammige bomen een boulevardkarakter. Het wegprofiel is breed, gemiddeld circa 50 meter. Het groen (aangebracht of tussen de rijstroken voor doorgaand verkeer en de ventwegen of als centraal parkgedeelte) is sterk beeldbepalend, maar heeft geen echte gebruikswaarde. Zo lijkt het centrale parkgedeelte ter hoogte van de Schuttersvest meer op een veredelde middenberm dan dat het de potenties als groene stedelijke ruimte benut.

De Gezellelaan heeft een verkeerstechnisch karakter. Het straatbeeld is dat van een autoweg. De Vesten hebben hier geen duidelijke wanden. Aan de westzijde wordt het straatbeeld gedomineerd door baanwinkels met visueel markant aanwezige





Profieldoorsneden Vesten: (1) G. Gezellelaan, (2) Koningin Astridlaan, (3) Zandpoortvest en (4) Tinellaan.

reclamepanelen. De oostzijde bestaat uit een groenstrook die de Vesten van het woonweefsel scheidt.

Ook de noordelijke Vesten hebben eenzelfde verkeerstechnisch karakter. Aan de noordzijde zijn ze begrensd door bakstenen geul van de Afleidingsdijle. De zuidzijde bestaat hoofdzakelijk uit grootschalige gebouwen (kantoren, ziekenhuis, kazernes, enz.). De overzijde Afleidingsdijle heeft een kleinschaliger karakter, met woningen aan de waterkant.

De Zandpoortvest, tenslotte, heeft een boulevardkarakter.

De radialen of hoofdstraten

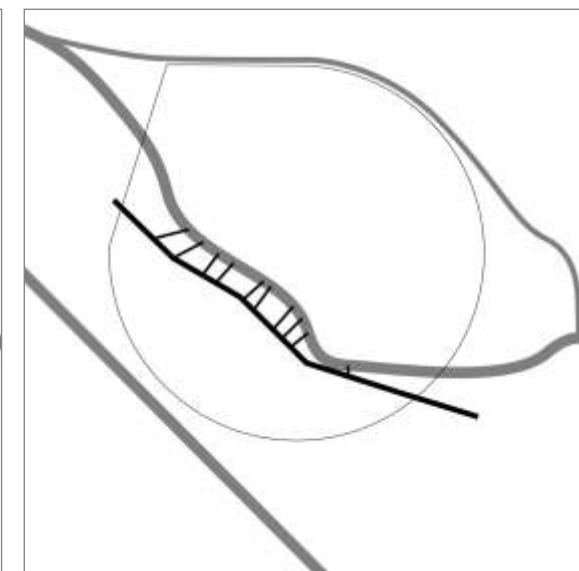
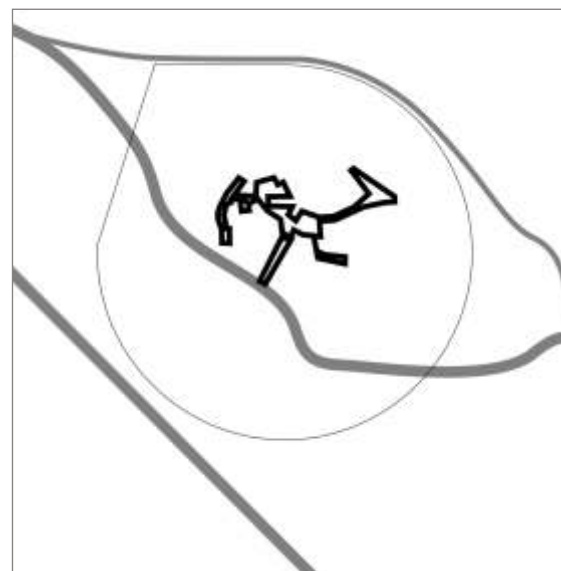
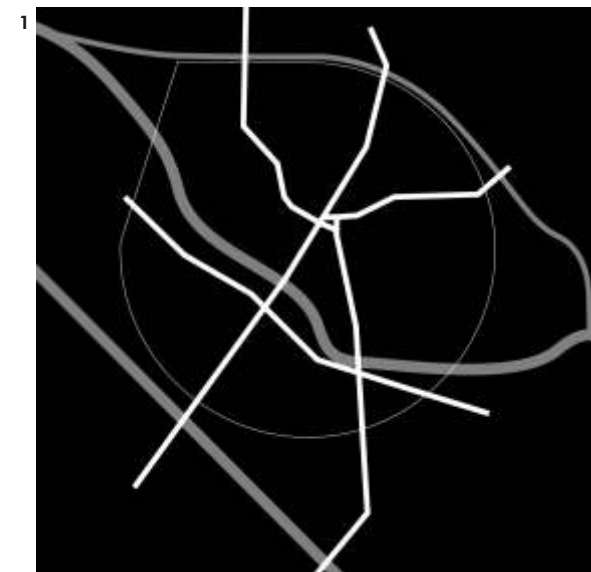
Een tweede structurerende component is de radiale structuur van de hoofdstraten (1). Deze radialen of hoofdstraten sluiten aan op de verschillende invalswegen naar de binnenstad. Volgende assen fungeren als radialen:

- Bruul, Vijfhoek, Graaf van Egmontstraat, Hendrik Consciencestraat;
- IJzeren Leen, Grootbrug, Guldenstraat, Korenmarkt, Hoogstraat, Brusselse Poort;
- Steenweg, Onder den Toren, Sint-Katelijnestraat;
- Frederik de Merodestraat;
- Bafferstraat, Veemarkt, Keizerstraat;
- Hanswijkstraat, Onze-Lieve-Vrouwestraat, Adegemstraat.

Hoewel verschillend vormen de radialen een duidelijk leesbaar en ruimtelijk structuur in het binnenstedelijk stratenpatroon. De radialen zijn vaak dragers van functies op regionaal, stedelijk en/of wijkniveau, zoals handel en horeca.

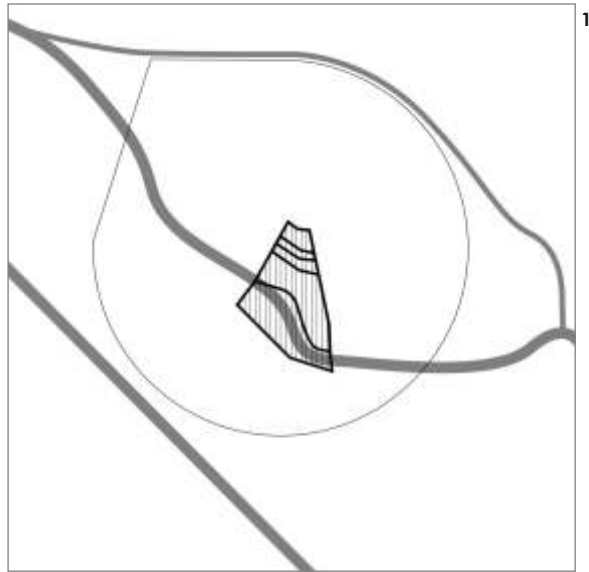
De Grote Markt fungeert als focuspunt van de meeste radialen. Rondom de Grote Markt is er een cluster van pleinen en kleine straatjes (historisch kernweefsel) (2). Deze verschillende pleinen worden door straatjes met elkaar verbonden en vormen een pittoresk geheel. Dit zijn onder andere Veemarkt, Biest, Sint-Romboutkerkhof, Minderbroedergang, Melaan, Denijnsplein en Korenmarkt.

Een bijzondere radiaal is de as Hanswijkstraat, Onze-Lieve-Vrouwestraat en Adegemstraat (3). De as heeft de Grote Markt niet als focuspunt, maar loopt tangentieel ten opzichte van de Dijle. Loodrecht op de as dalen steegjes of waterstraatjes af naar de Dijle. Deze vroegere brandstraatjes verbinden twee belangrijke structurerende componenten: de hoofdstraat en de Dijle.



2

3



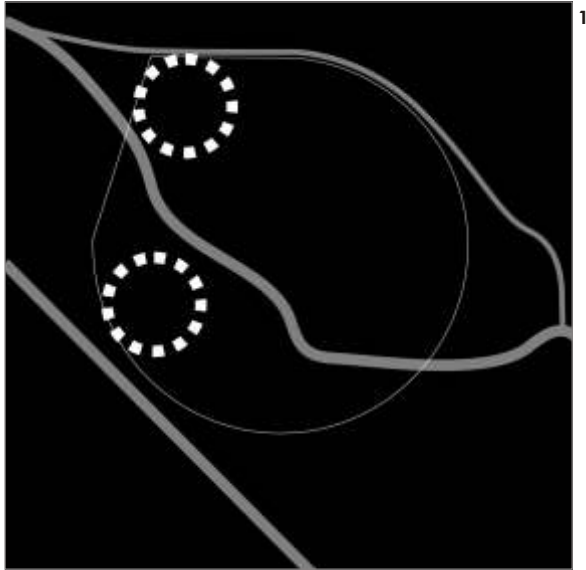
De radialen zijn ook drager van het centrale winkelwandelgebied (1). Dit is een structurerende component met een laddervorm: twee assen met dwarse verbindingen en/of uitlopers. De IJzeren Leen en Korenmarkt zijn met de Bruul verbonden door talrijke dwarse straten, verschillende eveneens met winkels: de Onze-Lieve-Vrouwestraat, de Lange Schipstraat, Bozestraat, Blauwhondstraat, Geitestraat, enz.

De Dijle

De (oude) Dijle en waterkanten vormen een afzonderlijke structurerende component (2). Deze structurerende component is tegelijk sterk als heterogeen. De Dijle vormt een sterke structuur en referentie in de binnenstad. Het bezorgt als component de stad een eigen beleving en structuur. Het is echter sterk heterogeen, een aanrijging van plekken met een eigen gebruik, morfologie en typologie en identiteit. In het westelijk deel (van de brug over de Dijle ter hoogte van de Vesten tot aan de Havenwerf) heeft de rivier een haventypologie met een breed openbaar domein aan beide zijden en aanlegplaatsen voor schepen. Het westelijk deel van de Dijle in de binnenstad is een afwisseling van bebouwing langs de oevers met ertussen (kleine) ingesloten pleinen en straatjes langs het water (Vismarkt, Zoutwerf en pleintje langs de Lange Schipstraat) en in het oosten de entiteit van de Kruidtuin. Daar waar het openbaar domein aan de Dijle paalt, zowel langs pleinen als straten, wordt de rivier afgezoomd met bomen (hoogstammigen).

Aansluitend aan de Dijle als rijgsnoer van plekken met een eigen karakter is in het oosten van de binnenstad de Kruidtuin door zijn schaal en functie een afzonderlijke structurerende component. De Kruidtuin combineert twee onderdelen: het park en de groene Dijleoever. Beide zijn gescheiden door een hekwerk en/of een waterpartij. Twee 'poorten' verlenen toegang tot deze structurerende componenten: een poortgebouw ter hoogte van de Bruul en de Volmolen aan de zijde van de Vesten.





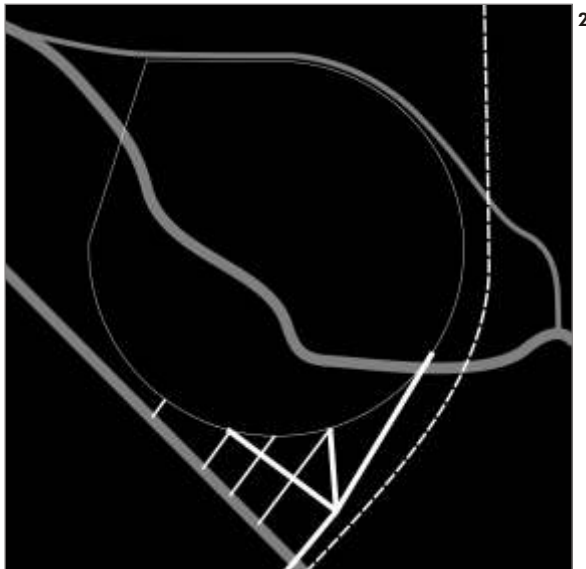
1

De homogene, besloten wijken

De wijken Heihoek en Begijnhof vormen de structurerende component van de “besloten” wijk (1). Hoewel ze onder meer door hun patrimonium en historische achtergrond over een eigen profiel beschikken, zijn er gelijkenissen naar typologie en morfologie van de publieke ruimte. Het betreft in beide gevallen een overwegend monofunctionele woonbuurt met een aaneenschakeling van kleine straatjes met een woonerf karakter die als autonome (binnen)gebieden in het binnenstedelijk weefsel gesitueerd zijn.

De Heihoek heeft een dicht patroon van straatjes met arbeiderswoningen, recent heraangelegd met betonnen klinkertjes.

Ook de Begijnhofwijk heeft eenzelfde patroon van kleine, smalle straten, ook recent heraangelegde straten met natuurstenen klinkers. In de Begijnhofwijk komen in het dichte patroon van straatjes ook kleine pleintjes voor. Samen met de straatjes vormen ze een verkeersluw erfgebied met een hoge belevingswaarde.



2

De stationsomgeving

De stationsomgeving (2) is een wijk met een rastervormig patroon begrensd door de Vesten in het noorden, door de Leuvense Vaart in het westen en door de spoorlijn in het oosten en met het Koning Albertplein als brandpunt.

Van daaruit vertrekken drie brede lanen naar de ring: de Leopoldstraat, de H. Consciencestraat en de Stationsstraat. De eerste twee zijn ingericht in functie van grote autoverkeersstromen, respectievelijk van en naar de Vesten.

De Stationsstraat is tweeledig: bushaltes in het begin (verlengde van het Koning Albertplein) en woonerf afgezoomd met bomen naar het Ragheno plein toe. De pleinwand is hoofdzakelijk monofunctioneel wonen aan stadszijde en kantoorpanden aan de spoorzijde.

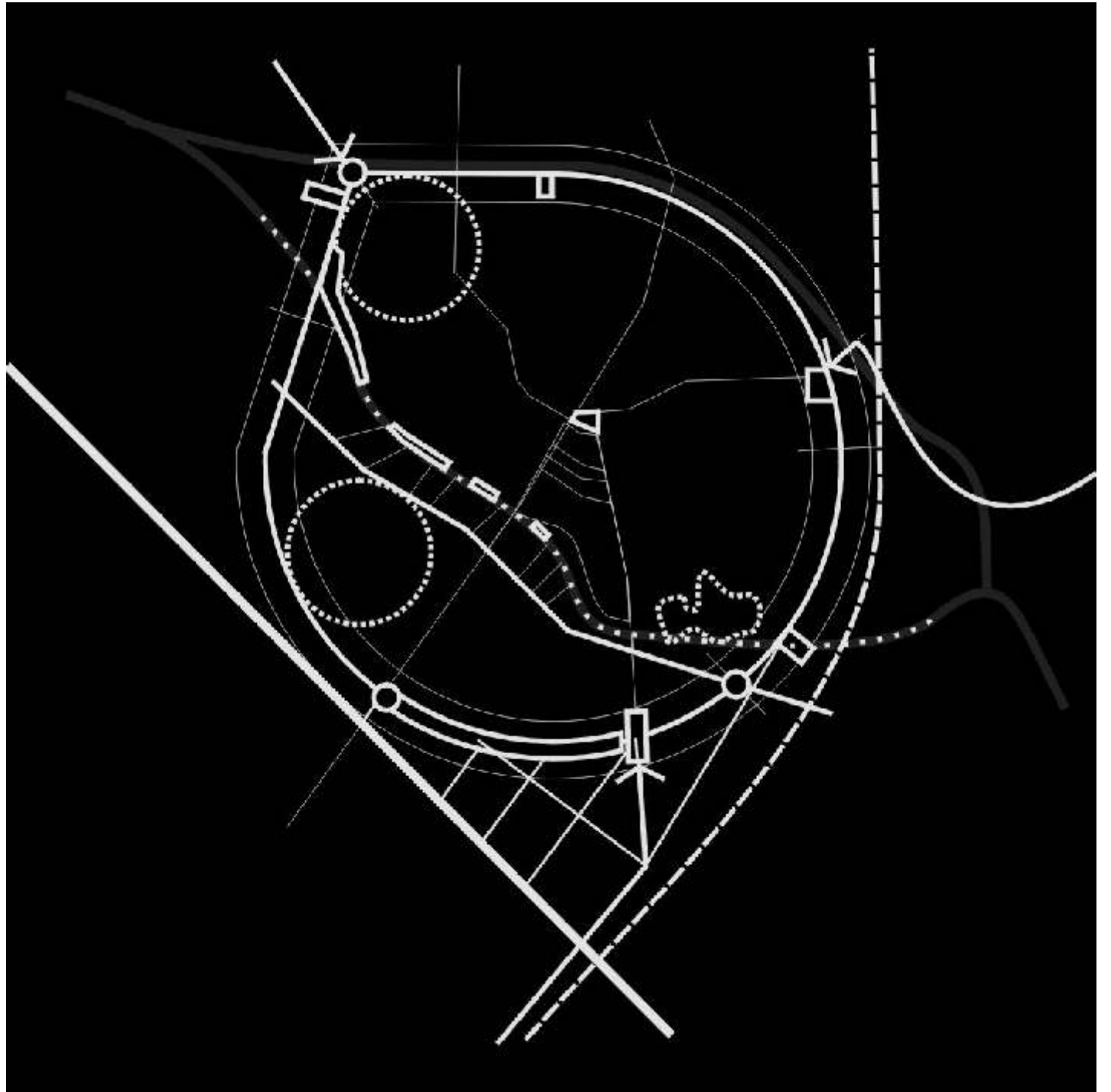
De 'spoorwegmuur' begrenst in het oosten ruimtelijk en visueel het studiegebied. Het vormt een harde grens, met een beperkt aantal doorgangen. Het talud met lage beplanting (struiken en grassen) en de kunstwerken (bruggen en tunnels) bepalen in niet geringe mate





de kwaliteitsperceptie van de ruimten ter hoogte van het Hoogstratenplein (Nekkerspoel), Zandpoort, Raghenoplein en Stationsstraat.

De Leuvense Vaart definieert mede een kamstructuur gevormd door de Vaardijk met woonstraten loodrecht erop. De Vaardijk heeft een (smal) fiets- en wandelpad, echter zonder de kenmerkende hoogstammige boomaanplant zoals ten westen van de Brusselsepoortstraat.



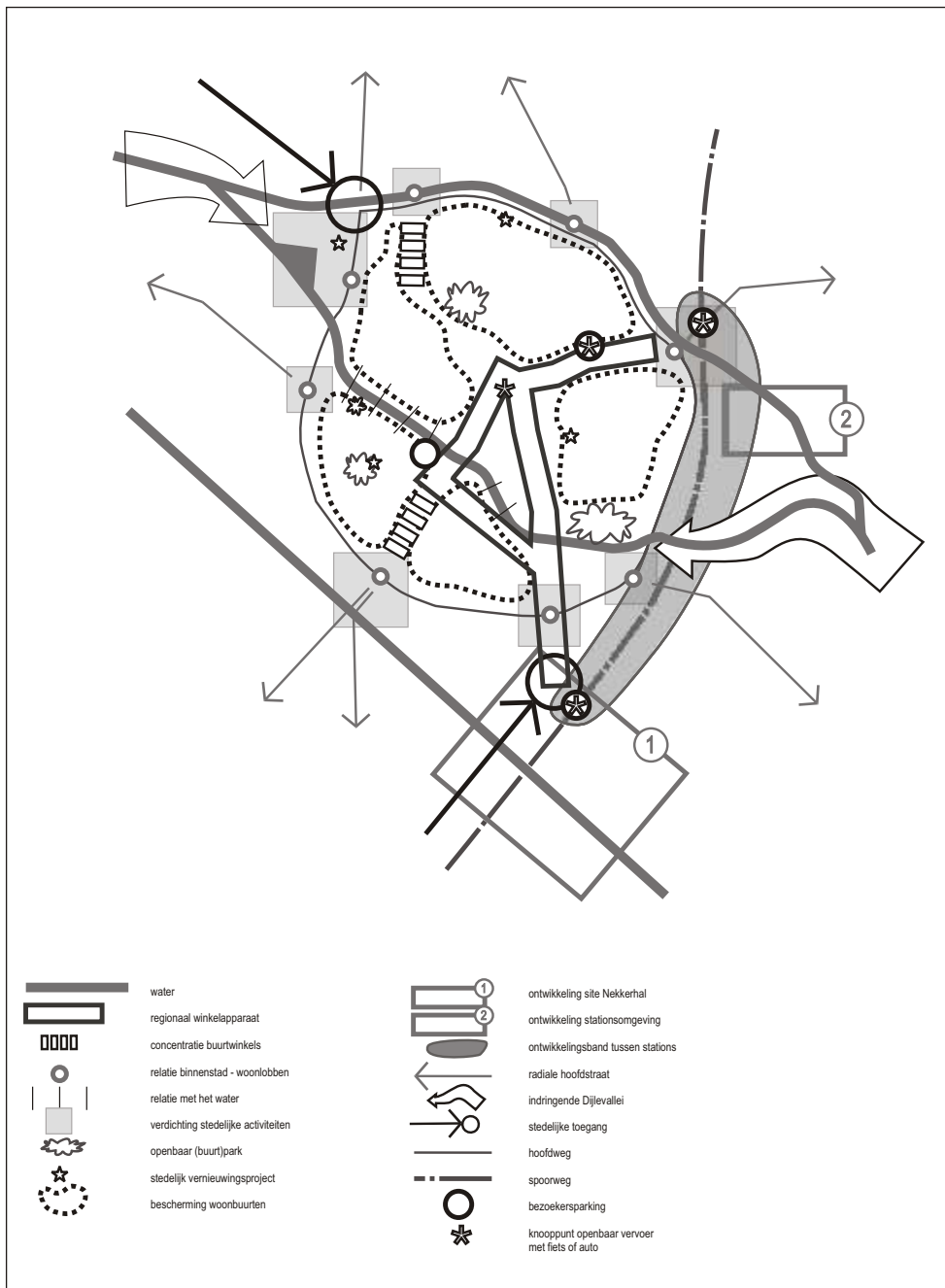
PLANNINGS- EN BELEIDSCONTEXT

Als specifiek beleidsplan werkt het beeldkwaliteitplan verder op de beleidsopties en concepten van de algemene beleidsplannen. Hieronder worden de voornaamste elementen opgelijst uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (en in het bijzonder de beleidsnota voor de binnenstad) en het gemeentelijk mobiliteitsplan, alsmede uit een aantal relevante beleidsdocumenten.

1. GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN MECHELEN

De gewenste ruimtelijke structuur, zoals geformuleerd in de 'beleidsnota binnenstad' (1997) en het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (2001), gaat uit van een leefbare binnenstad voor bewoner en bezoeker en dit door de uitbouw van een harmonieuze omgeving waar verschillende functies in onderlinge samenhang kunnen bestaan. Structurerende elementen met een specifieke rol vertalen ruimtelijk dit wensbeeld voor de binnenstad:

- het dichte netwerk van straten en pleinen: drager van de gewenste ruimtelijke structuur, versterken van de heldere structuur, aanpakken van 'slechte plekken', verhogen van de aantrekkelijkheid van de binnenstad door een verzorgd openbaar domein en herwaardeerd cultureel erfgoed;
- de Vesten: samengaan van uiteenlopende functies: wonen, werken, verkeer, behoud en versterking van de gelede opbouw met gedifferentieerde karakters, schakel van poorten die toegang geven tot de binnenstad, verhogen van de oversteekbaarheid (macro en micro);
- de noordelijke band: verweven van wonen met grootschalige functies (ontwikkeling van veelzijdigheid op buurtniveau en op niveau van de binnenstad);
- het historisch winkelhart: versterking van het kerngebied voor economische activiteiten door uitbouw naar Onze-Lieve-Vrouwestraat (korte termijn) en naar het station (lange termijn);
- de waterlopen: relatie versterken tussen het stedelijk weefsel en de waterlopen (Afleidingsdijle, Dijle en Leuvense Vaart), opwaarderen van de waterkanten;
- de omgeving van de spoorwegstations: maximaal benutten (verdichten) van de A-locatie van en tussen de stationsomgevingen, versterken van de ruimtelijke relaties stationsomgeving-binnenstad;
- de binnenstedelijke toegangen: ontwikkeling en inrichting van de drie stedelijke toegangswegen als poorten tot de stad, ontwikkeling van een parkeergeleidingssysteem (naar de ondergrondse parkings in de binnenstad), afname van het autoverkeer in de binnenstad.



De gewenste ruimtelijke structuur wordt opgebouwd en geëxpliciteerd aan de hand van een aantal ruimtelijke concepten:

- een netwerk van ruimtelijke schakels tussen plekken;
- een stedelijke groenstructuur als onderdeel van het ruimtelijk netwerk;
- het water als rijgsnoer van beleefbare plekken;
- een goed uitgeruste speel- en recreatieruimte in iedere binnenstadsbuurt;
- een herkenbare rand met poorten rond de binnenstad;
- een fijnmazig toeristisch netwerk met de Grote Markt als draaischijf;
- nieuwe verdichtingsplekken op specifieke locaties (stationsomgeving en bepaalde delen van de Vesten);
- herbesteding van grootschalige complexen als motoren voor buurtontwikkeling;
- vermenging van wonen en grootschalige functies in de noordelijke rand (van de binnenstad);
- de Vesten als een gelede aaneenschakeling en ruimtelijke band tussen de binnenstad en de woonlobben;
- een fijnmazig recreatief en utilitair netwerk van fiets- en wandelroutes;
- een driedelige ruimtelijke indeling van parkeerplaatsen in de binnenstad;
- een regionaal centrum met uitlopers naar de stationsomgevingen;
- radialen als leefbare woon- en buurtwinkelstraten.

De gewenste ruimtelijke structuur in de 'beleidsnota binnenstad' kent met andere woorden een belangrijke rol toe aan de herwaardering van het openbaar domein. Door een kwalitatieve aanleg ondersteunt het de leefbaarheid van de binnenstad als woon-, werk- en recreatieve omgeving (toerisme, shopping). De inrichting moet leesbaar en (verkeers)veilig zijn voor alle gebruikers, in het bijzonder voor de zwakke weggebruiker. Beleefbare plekken

vormen schakels tussen gedifferentieerde stedelijke omgevingen. Ze structureren en differentiëren de stedelijke ruimte.

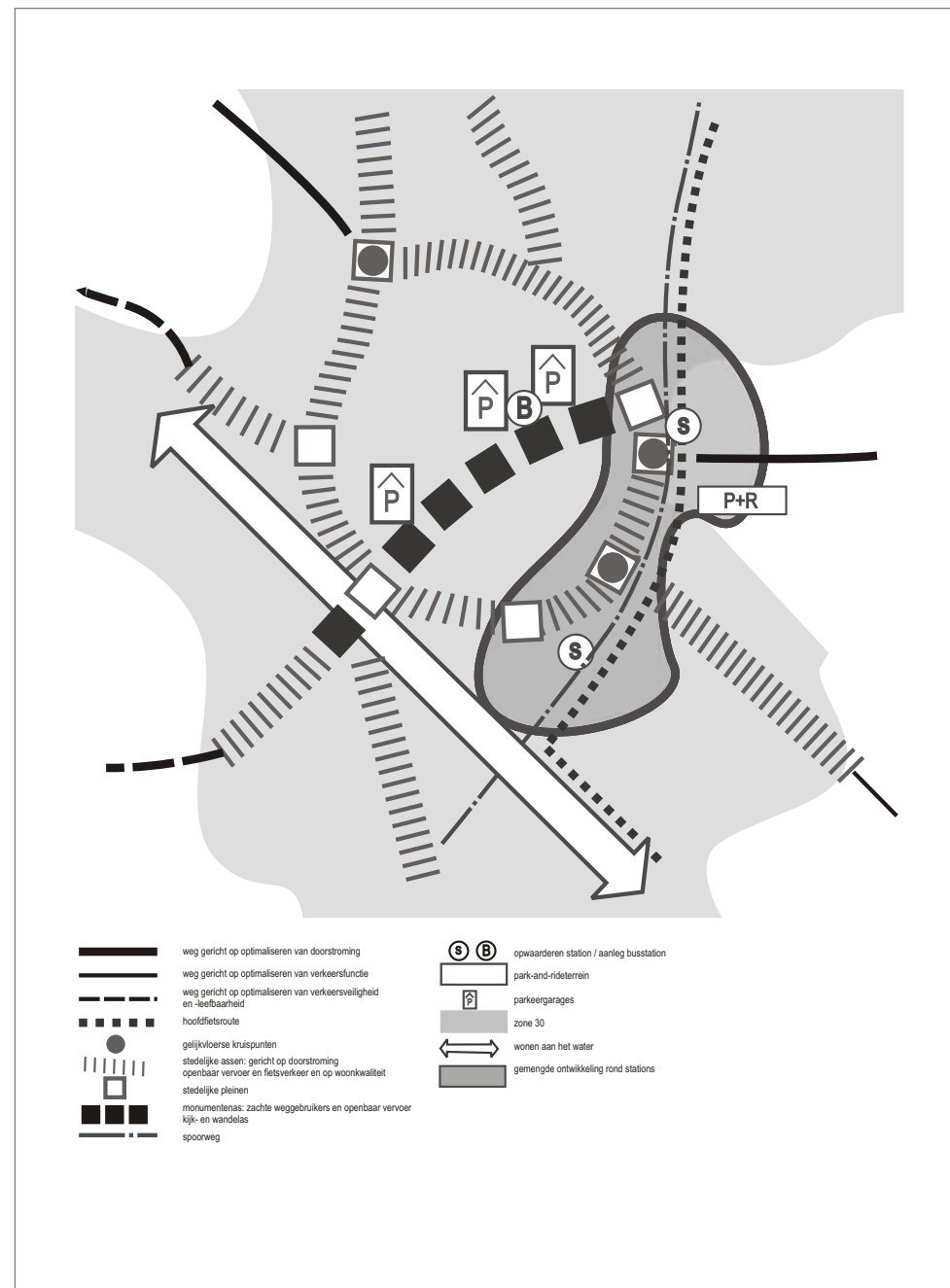
Dit laatste expliciteert een tweeledige planopgave voor het beeldkwaliteitplan: structuur en eenheid ten opzichte van de eigenheid van een beleefbare plek.

2. GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN

Het gemeentelijk mobiliteitsplan verduidelijkt de planningsopgave vanuit het verkeerskundig gebruik van de publieke ruimte. Per modi worden structuren ontwaard die een efficiënte verkeersafwikkeling beogen en de (verkeers)leefbaarheid van de binnenstad garanderen. Gelijktijdig zorgt een afstemming van de verschillende vervoersmodi voor een grotere multimodaliteit. Tenslotte duidt het ontwaren van strategische locaties en structuren de relatie tussen hun bereikbaarheidsprofiel (ontsluiting) en het mobiliteitsprofiel van (potentiële) activiteiten.

De synthesekaart duurzame mobiliteit toont de gewenste verkeersstructuur. Bouwstenen hiervan op schaal van de binnenstad zijn onder meer de ontwikkeling van:

- de Vesten en de H. Consciencestraat als stedelijke assen, stedelijke verdeelweg gericht op doorstroming van openbaar vervoer, op fietsverkeer en op een verhoogde woonkwaliteit. Heraangelegde kruispunten vormen poorten tot en linken met de binnenstad;
- de as Vaartplein - Brusselse Poort - Grote Markt - Nekkerspoel als monumentenas. Verkeerskundig is de monumentenas gericht op de zwakke weggebruiker en op openbaar vervoer. Nieuwe parkeergarages langs de monumentenas (Lamot, Grote Markt, Veemarkt), ontsloten door parkeerroutes, zorgen voor een verbeterde ontsluiting van het kernwinkelgebied;
- de stationsomgeving en de tussenliggende ruimte als gebied voor gemengde stedelijke ontwikkeling (wonen, werken);



- de Leuvense Vaart als woonomgeving aan het water.

De wegcategorisering wordt bekeken op korte en lange termijn. In de binnenstad en stationsomgeving worden de Vesten, de Postzegellaan en de H. Consciencestraat gecategoriseerd als lokale wegen I of stedelijke verdeelwegen. Deze wegen garanderen de bereikbaarheid van Mechelen voor autoverkeer. De langetermijnvisie gaat uit van een nieuwe tangentiële ontsluiting N1 – N26. Deze ontsluiting laat toe om de zuidelijke Vesten (tussen Rode Kruisplein en Nekkerspoel) te ontlasten van doorgaand verkeer, met een hercategorisering van de Vesten (louter lokale ontsluitingsweg).

De binnenstad is volledig geselecteerd als verblijfsgebied (zone 30). Een parkeerroutesysteem met dynamische bewegwijzering leidt het autoverkeer naar parkeergarages.

De hele binnenstad is als zone 30 ingericht en biedt een verbeterde verkeersleefbaarheid voor de zwakke weggebruiker. Daarnaast wordt een fietsroutestructuur ontwikkeld met non-stop, bovenlokale,

alternatieve, functionele en lokale fietsroutes. De Vesten, waterlopen en radialen (invalswegen) zijn structurerende dragers van segmenten van dit netwerk.

De ontwikkeling van het openbaar vervoersnetwerk beoogt een efficiënt openbaar vervoer via spoor en bus. Het busnetwerk ontsluit de binnenstad door radialen met het busstation Veemarkt als centrum. De doorstroming voor bussen op invalswegen en de Vesten (tangentiële routes te onderzoeken) wordt verbeterd.

3. RECENTE PLANNEN EN STEDENBOUWKUNDIGE PROJECTEN

Naast het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en mobiliteitplan als algemene beleidsplannen zijn in Mechelen de laatste jaren talrijke stedenbouwkundige projecten uitgevoerd en zijn momenteel verschillende (stedenbouwkundige) planprocessen lopende. De visies, concepten en uitvoeringen van deze plannen (die een impact hebben op de publieke ruimte) vormen mee een toetsingskader

Stedenbouwkundig ontwerp Vesten-Brusselsepoort-Vaartplein (Langzaam Verkeer)

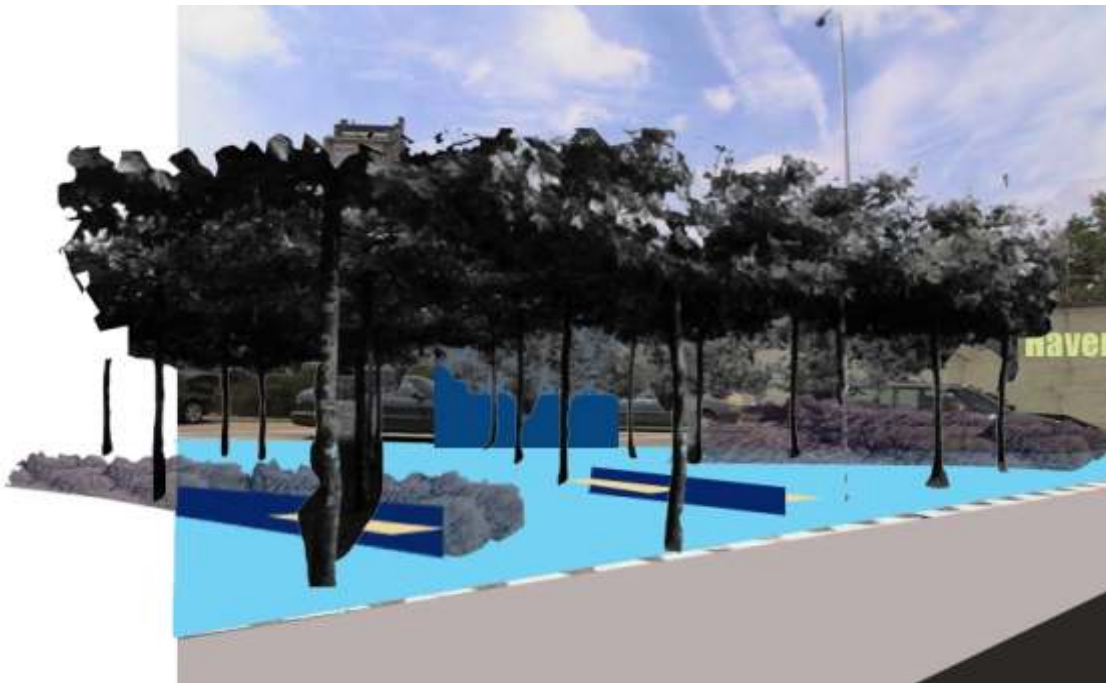


Grote Markt (Secchi - Viganó)





Koning Albertplein



Dijlepad (Secchi - Viganó)

voor het beeldkwaliteitplan publieke ruimte. De reeds uitgevoerde projecten hebben immers de bestaande toestand mee vormgegeven. De lopende projecten schetsen een beeld van het toekomstige uitzicht van een aantal strategische locaties. Beide, reeds uitgevoerde en lopende projecten, hebben door middel van een kritische evaluatie een voorbeeldfunctie bij de uitwerking van de visie, concepten en (inrichtings)opties van het beeldkwaliteitplan.

Voor een aantal bijzondere plekken doet het beeldkwaliteitplan uitspraken die een input kunnen betekenen (vanuit de invalshoek beeldkwaliteit) voor lopende projecten of een bijsturing van reeds gerealiseerde projecten. Een voorbeeld hiervan is het streefbeeld voor de Vesten.

Hieronder zijn een aantal visualisaties opgenomen van publieke ruimte zoals die voorkomen in de geïnventariseerde plannen en projecten. Ze geven een caleidoscopisch beeld van de recente evoluties en beeldvorming inzake publieke ruimte in Mechelen. De illustraties en plannen komen onder meer uit (niet-limitatieve lijst):



Heihoek



IJzeren Leen

- Stedenbouwkundig ontwerp Vesten-Brusselsepoort- Vaartplein (Langzaam Verkeer, 1998);
- Commercieel-strategisch plan voor Mechelen (BMM & Stramien, 1997);
- Streerbeeld R12 Mechelen (TV 3V, in uitvoering);
- Terrassenbeleid, Regeling voor de inname van het openbaar domein in de binnenstad en stationsomgeving van Mechelen (stedenbouwkundige verordening, 2003);
- Dijlepad, herwaardering van de site Lamot en realisatie van een nieuwe Dijlebrug (Bernardo Secchi en Paola Viganó, in uitvoering);

- Herinrichting Grote Markt, Bafferstraat en Veemarkt (Bernardo Secchi en Paola Viganó, in uitvoering)
- Verkeersplanologisch en stedenbouwkundige studie Melaan, Eindrapport (Langzaam Verkeer, 2004): openen van de vliet (Melaan) als project om water terug in de stad te brengen om die leefbaar en attractief te maken;
- Verschillende herinrichtingen van publieke ruimte, bijvoorbeeld onder meer: Ganzendries, IJzeren Leen, Koning Albertplein, Onze-Lieve-Vrouwestraat, Heihoek, Jodenstraat.



EVALUATIE EN OPGAVE

De beschrijving van de bestaande toestand en de bevraging van een aantal bevoorrechte getuigen, actoren en bewoners tijdens de verschillende denkdagen laten toe een beeld te krijgen van de bestaande beeldkwaliteit van de publieke ruimte.

Bepaalde parameters voor de evaluatie van de beeldkwaliteit zijn eenduidig definieerbaar en meetbaar: bijvoorbeeld de duurzaamheid van een materiaal of element van het straatmeubilair. Veel minder eenduidig is het smaakoordeel: 'mooi' (schoon) of 'lelijk'. Beeldkwaliteit definiëren en evalueren is een holistisch (smaak)oordeel. Het bestaat uit talrijke parameters waarbij het eindoordeel meer is dan de optelsom van de verschillende parameters. Het analysedeel is daarom opgevat als een queeste naar de omschrijving van dit smaakoordeel.

In de evaluatie van de bestaande toestand en het peilen naar de appreciatie ervan bij de verschillende gebruikers stond de zoektocht naar definieerbare criteria voor het smaakoordeel centraal. Waarom vinden gebruikers iets 'mooi' of 'lelijk'? Volledig abstractie maken van het persoonlijke smaakoordeel kan niet en hoeft niet.

Het is echter noodzakelijk na te gaan of er terugkerende problemen of kwaliteiten ontwaard worden in gebruik, inrichting en beleving. Deze problemen en kwaliteiten moeten daarnaast ook tot hun juiste proportie worden herleid, namelijk tot hun impact op de beleving en waardering van het geheel.

Dit laatste is belangrijk omdat ideale oplossingen niet altijd realiseerbaar zijn. De publieke ruimte is immers een plaats van 'gemeenschapsleven', een plaats van ontmoeting maar ook een plaats waar soms tegenstrijdige belangen en noden elkaar confronteren, een plaats met uiteenlopende ontwerpverzoeken.

• Knelpunten en bedreigingen

Het voornaamste knelpunt is de beperkte leesbaarheid van de publieke ruimte op verschillende schaalniveaus. Deze beperkte leesbaarheid heeft bovendien zowel met het gebruik als met het beeld te maken, twee dimensies bepaald door de inrichting en vormgeving van de publieke ruimte.

Op macroniveau beklemtoont de inrichting van het openbaar domein te weinig de structuur van de stad. Een voorbeeld hiervan zijn de 'poorten tot de binnenstad', de knooppunten tussen de binnenstedelijke radialen en de Vesten. Ook op microniveau ontbreekt vaak diezelfde leesbaarheid. Suggestiestroken (voor fietsers) willen op een subtiele manier het gebruik in een ontwerp duiden, maar zijn door hun subtiliteit niet voor iedere gebruiker even leesbaar.

Deze leesbaarheid wordt mede bemoeilijkt door de grote verscheidenheid aan elementen. De gebruiker, de lezer van de publieke ruimte, wordt voortdurend geconfronteerd met een nieuw vocabularium, nieuwe taalkenmerken. Een te grote variatie zorgt voor een complex(e) beeld(waarneming), bemoeilijkt de

waarneming en leidt uiteindelijk tot een negatieve appreciatie van de beeldkwaliteit.

- **Kwaliteiten en kansen**

De binnenstad en de stationsomgeving beschikken echter over duidelijke potenties. Op verscheidene plaatsen zijn reeds kwalitatieve inrichtingen van de publieke ruimte gebeurd die inspirerend kunnen werken voor nieuwe ingrepen: IJzeren Leen, Grote Markt, Begijnhofwijk, enz.

De troeven van de stad op het vlak van patrimonium (architectuur) en andere ruimtelijke potenties zoals de Dijle vormen een basis voor een verdere kwaliteitsopbouw.

STUDIE OPGEMAAKT IN OPDRACHT VAN DE STAD MECHELEN DOOR:

WES ONDERZOEK & ADVIES VZW
Baron Ruzettelaan 33
B-8310 Assebroek-Brugge
tel. +32 50 36 71 36
fax +32 50 36 31 86
info@wes.be



IN SAMENWERKING MET:

Buro II BVBA, Roeselare
Denis Dujardin, landschapsarchitect, Kortrijk