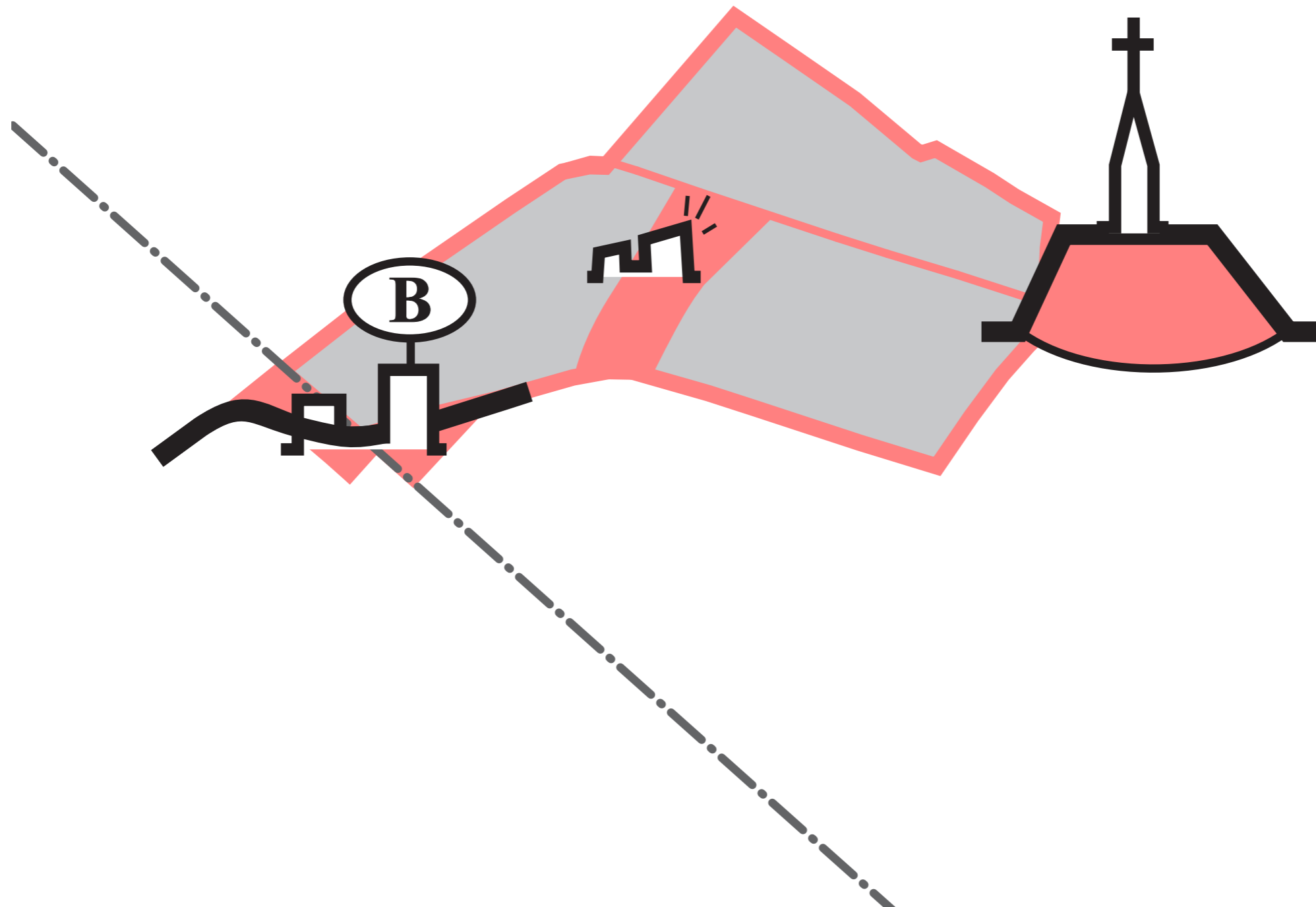


OO20-2010D

masterplan voor het centrum en een ontwerpvisie met haalbaarheidsstudie voor
cultuurplein van de gemeente Heist-op-den-Berg

3 in 1



VISIE: EEN SCHEMATISCH VERHAAL

LEZING VAN DE RUIMTELIJKE STRUCTUUR VAN HEIST-OP-DEN-BERG
DE MOBILITEIT OP GROTE SCHAAL
DE MOBILITEIT OP SCHAAL VAN HET CENTRUM
KRACHTLIJNEN VOOR HET CENTRUM

p 05

P 06
P 11
P 15
P 19

UITWERKING: EEN INRICHTINGSVERHAAL

DE STATIONSOMGEVING
HET CULTUURPLEIN
DE INRICHTING VAN DE PUBLIEKE RUIMTE
BOUWBLOKFICHES

p 21

P 22
P 28
P 38
P 42

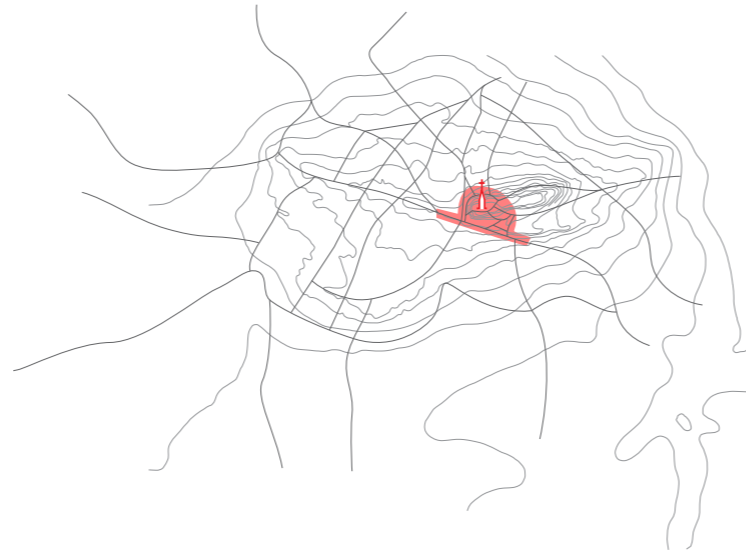
PLAN VAN AANPAK

AANPAK MASTERPLAN
NA HET MASTERPLAN
OVERLEGSTRUCTUUR
FINANCIEEL

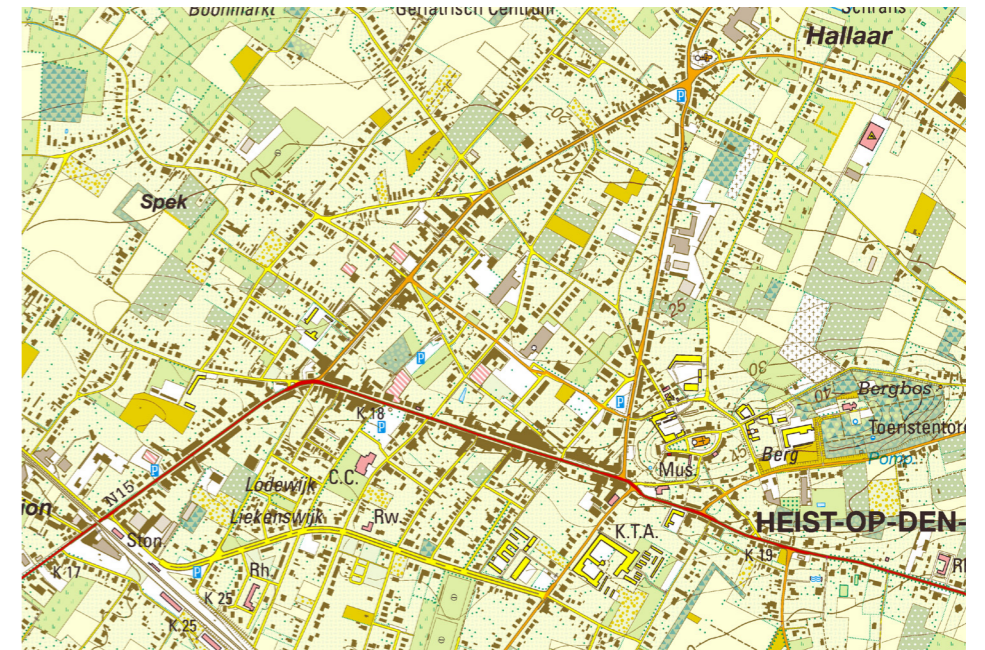
p 47

P 48
P 54
P 56
P 58

VISIE: EEN SCHEMATISCH VERHAAL



Heist-op-den-Berg als kruispunt dorp met de Berg in het midden



Heist-op-den-Berg als straatdorp langs de as Bergstraat-Stationstraat

LEZING VAN DE RUIMTELIJKE STRUCTUUR VAN HEIST-OP-DEN-BERG

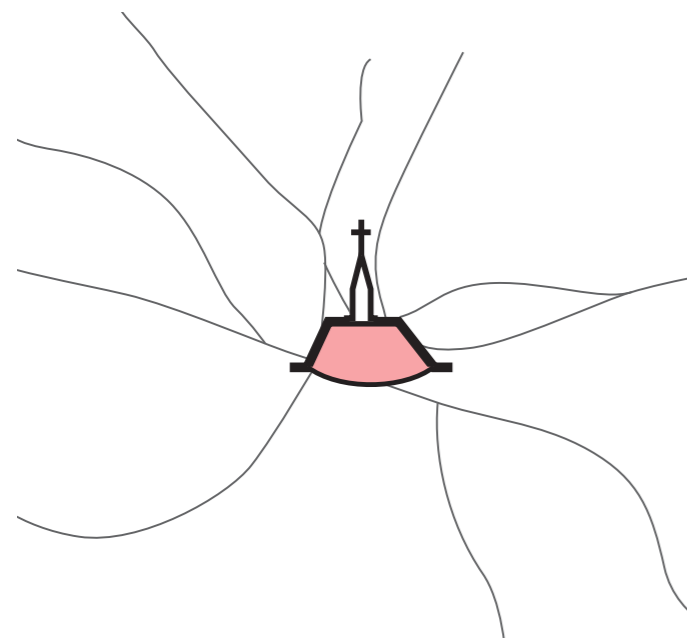
HISTORISCH: VAN KRUISPUNTDORP OVER STRAATDORP NAAR ...?

Op de Ferrariskaart zien we dat de prille kern van de gemeente voornamelijk rond de Berg was gesitueerd. Heist-op-den-Berg was een kruispuntdorp met de Berg in het midden. Radiale straten lopen vanuit dit punt naar de omgevende kernen, dorpen en gemeentes. We zien wel al uitlopers van bebouwing langsheen de Oude Godstraat en de Bergstraat. Dit kruispunt aan de voet van de Berg is vandaag ook nog zeer duidelijk aanwezig. Nog altijd kruisen een aantal van de belangrijkste wegen van de gemeente elkaar daar.

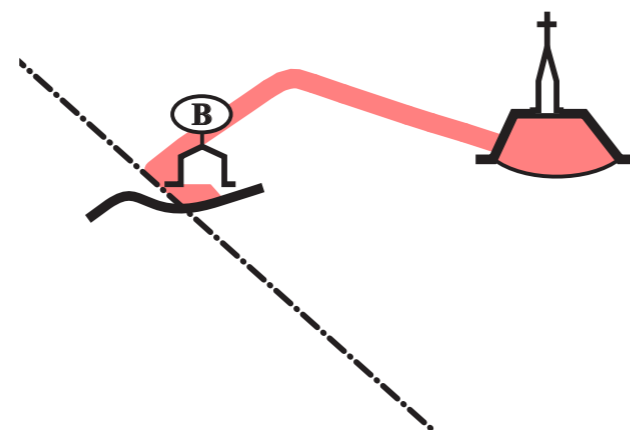
De structuur van Heist-op-den-Berg is vervolgens vervormd door de aanleg van de spoorweg. De as Bergstraat-Stationstraat werd plots een spanningsveld tussen de Berg en het station en het zwaartepunt van de gemeente verschoof dus richting station. Heist-op-den-Berg begon alsmear meer op een straatdorp te lijken langsheen de Bergstraat. Deze as was tegelijkertijd ook een van de belangrijkste verkeersassen van de gemeente. Ook vandaag is de as Bergstraat-Stationstraat nog altijd de meest prominente structuur van de gemeente ook al is deze verkeersfunctie voor een belangrijk deel weggefallen.

Later heeft de aanleg van de fly-over en de Boudewijnlaan opnieuw de structuur van de gemeente hertekend. De Boudewijnlaan heeft de verkeersfunctie van de Bergstraat voor een groot stuk overgenomen. Er ontstaat een spanningsveld tussen de Boudewijnlaan en de Bergstraat. Dit hele gebied komt veel centraler te liggen in de gemeente. Deze ontwikkelingsfase is nog volop aan de gang. Het weefsel is nog niet volledig uitgekristalliseerd. We zien vandaag nog heel wat lege plekken in de kern van de gemeente. Er zijn nog heel wat mogelijkheden voor verdichting. Het centrumweefsel is nog geen echt centrum. Het is belangrijk dat de nieuwe invullingen een juiste identiteit aan het centrum verlenen. Dit volgens ons de centrale opgave van dit masterplan: bepalen wat de volgende stap in het ontwikkelingsproces van het centrum van Heist-op-den-Berg zal zijn. Van kruispunt dorp over straatdorp naar ...?

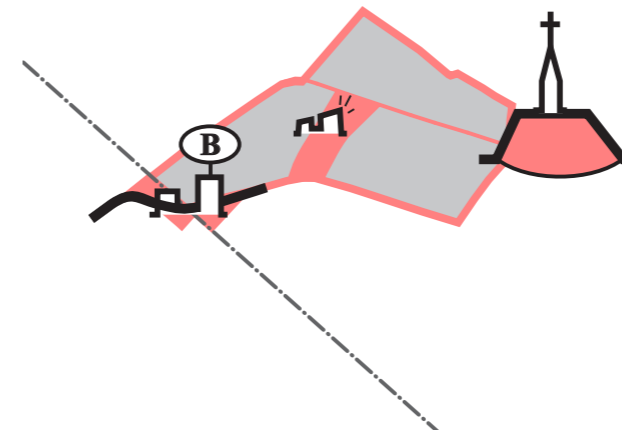
Het staat in elk geval vast dat elk van deze 3 elementen (Berg, station en Boudewijnlaan) de structuur van de gemeente voor een groot stuk hebben bepaald. Wij willen deze 3 elementen bundelen in één samenhangend centrumgebied: 3 in 1.



De Berg



de spanning tussen de Berg en het station: de Bergstraat



de spanning tussen de Berg, het station en het Cultuurplein: het centrumgebied

UITDAGINGEN

3 plekken...

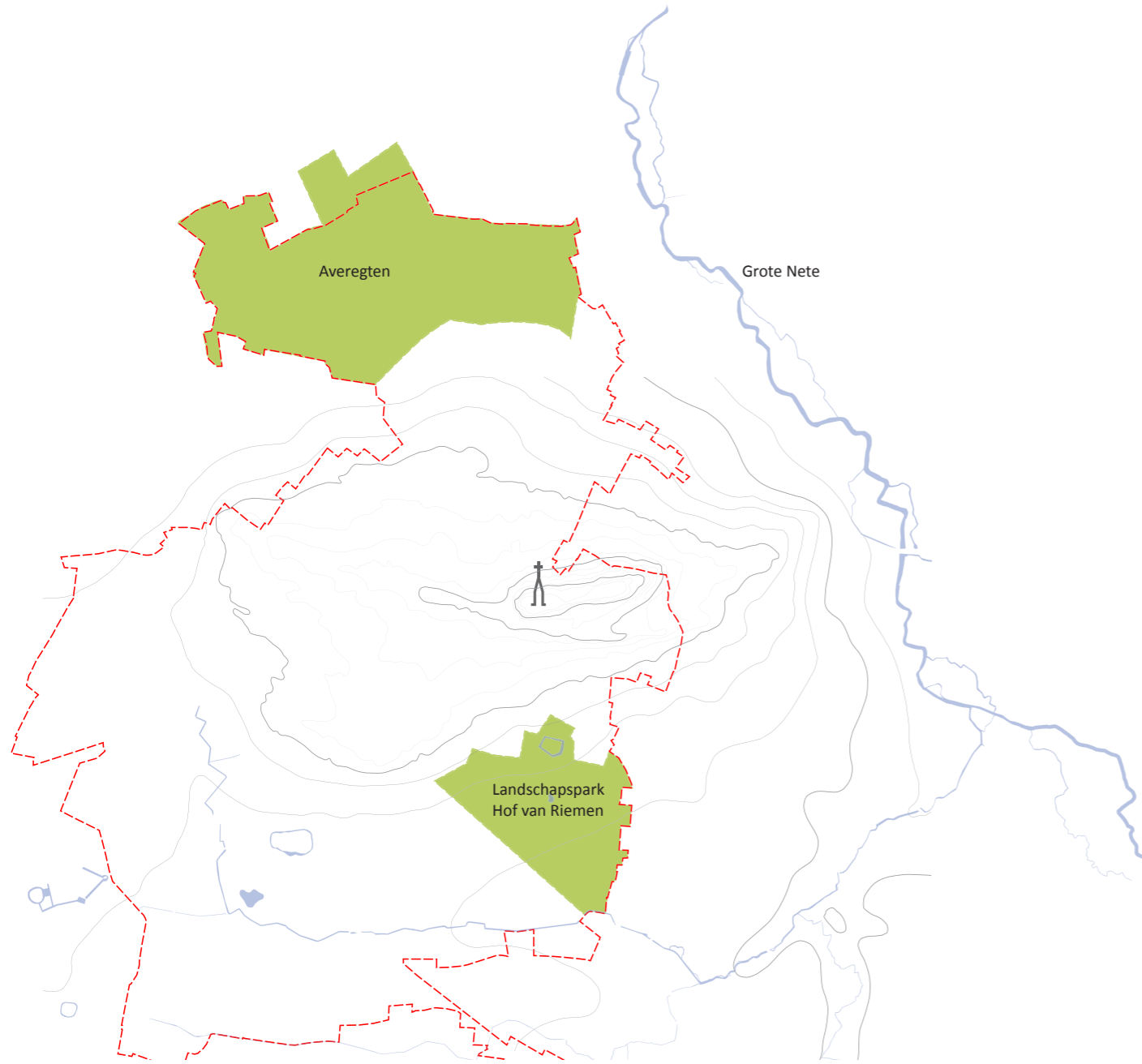
- Het kruispunt voor de Berg is nog altijd een belangrijk verkeersknooppunt dat de verblijfskwaliteit van deze plek in de weg staat. Ook de relatie tussen Bergstraat en Berg wordt zo bemoeilijkt. We zullen trachten om hier een oplossing voor te vinden.
- Heist-op-den-Berg heeft een nieuw cultureel centrum gebouwd dat een belangrijke nieuwe centrale plek in de gemeente zal worden. Ze willen dit aanvullen met een cultuurplein. Het cultuurplein is meer dan een plein voor het CC. Het gaat over de volledige zone tussen Bergstraat en Boudewijnlaan, inclusief de bibliotheek. We zullen onderzoeken hoe het cultuurplein het best zijn rol als centrale plek kan opnemen in het weefsel van de gemeente.
- De stationsomgeving komt in de projectdefinitie minder naar voren. Toch zien wij deze ook als één van de drie strategische plekken die een belangrijk effect op de structuur en uitstraling van Heist-op-den-Berg kunnen hebben.

... en de verbinding ertussen

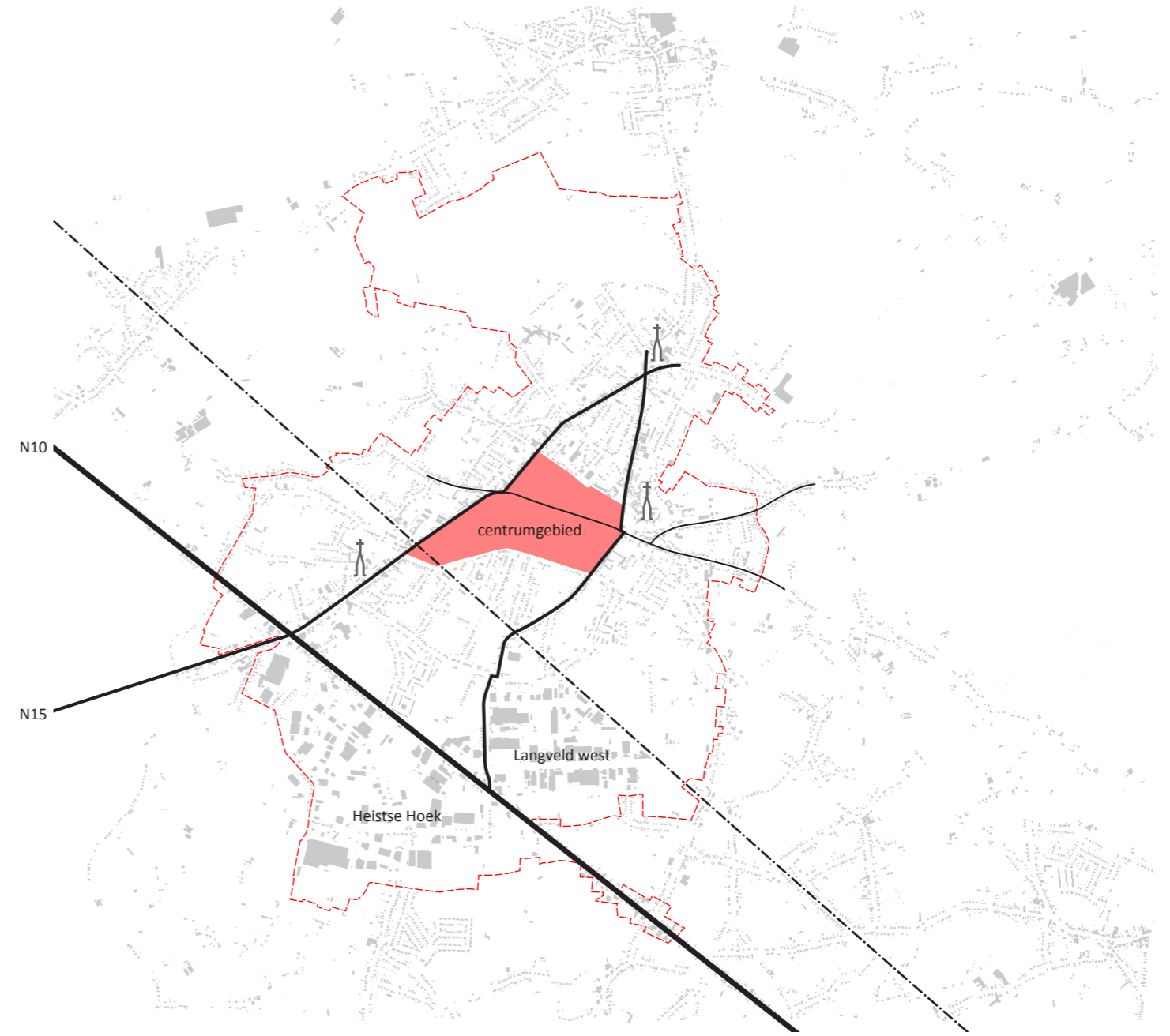
- De drie belangrijkste plekken van Heist-op-den-Berg zijn de Berg, de stationsomgeving en het cultuurplein. De samenhang en verbinding tussen deze drie plekken moet zo sterk mogelijk gemaakt worden. Ook hiervoor zullen we voorstellen ontwikkelen.
- Het centrum hangt vandaag bijna volledig op aan de Bergstraat. Deze straat heeft echter zijn verzadigingspunt bijna bereikt. Centrumontwikkelingen beginnen zich uit te spreiden naar de achtergelegen gebieden. Toch lijken deze vandaag nog 'achter' de Bergstraat te liggen. Wij denken dat het belangrijk is om dit centrum te verbreden tot een centrumgebied. In dit document zullen we trachten zo'n centrumgebied af te bakenen.
- Vandaag is Heist-op-den-Berg bezig met de aanleg van een oostelijke rondweg vanuit een visie op de mobiliteit op grote schaal. We zullen verder bouwen op deze visie om ook een visie op de mobiliteitsafwikkeling in het centrum te ontwikkelen.



boven: het kruispunt voor de Berg
onder: de Bergstraat



schema van de natuurlijke structuur met aanduiding van de afbakening van het kleinstedelijk gebied



schema van de nederzittingsstructuur met aanduiding van de afbakening van het kleinstedelijk gebied

LEZING VAN DE RUIMTELIJKE STRUCTUUR VAN HEIST-OP-DEN-BERG

DE SPOORWEG EN DE BOUDEWIJNLAAN DOORHEEN HET KLEINSTEDELIJK GEBIED

De nederzettingsstructuur van Heist-op-den-Berg is een soort van driehoek opgespannen tussen kern Hallaar, kern Heist-Station of Werft ter hoogte van de N10 en het woongebied achter de Berg in het oosten. In het noorden en in het zuiden wordt dit woongebied afgezoomd door twee groene vlekken, respectievelijk de Averegeten en het Hof van Riemen. In het zuiden tenslotte, rondom de N10 wordt dit woongebied ook afgelijnd door twee grote industrieterreinen, Heistse Hoek en Langeveld West. Dit zijn zowat de plekken die mee opgenomen werden in de afbakening van het kleinstedelijk gebied, zoals getoond op het kaartje hieronder.

De N10 bakent dit gebied af. De spoorweg doorkruist dit kleinstedelijk gebied. De oversteekbaarheid van de spoorweg is dan ook een belangrijk item voor het kleinstedelijk gebied van de gemeente aangezien een groot deel van de ontwikkelingen aan de overkant van de spoorweg zijn gelegen. Dit is een van de thema's waar we verder in dit document ook een aantal voorstellen zullen voor ontwikkelen.

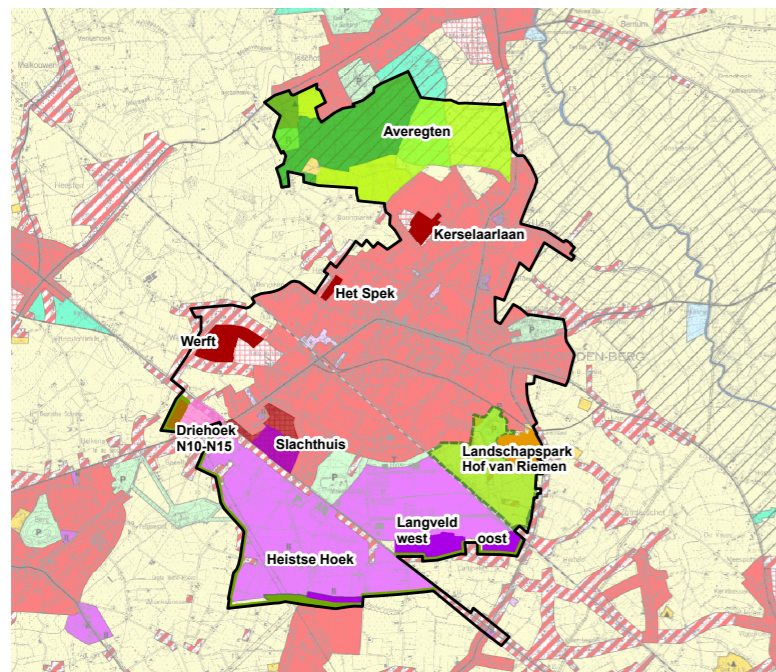
De Boudewijnlaan is een tweede lineaire structuur die dwars doorheen het centrum van het kleinstedelijk gebied loopt. Hoe meer deze as als bovenlokale ontsluitingsroute gebruikt zal worden hoe meer deze straat een barrière zal vormen midden in de kern van het kleinstedelijk gebied. Dit is volgens ons een risico dat de samenhang van het Heistse centrum bedreigt. We willen dit probleem bekijken binnen een mobiliteitsvisie op grote schaal om zo, op termijn, tot een andere interpretatie van de functie van de Boudewijnlaan te komen, die beter past bij haar locatie in het centrum van Heist-op-den-Berg.

HET CENTRUMGEBIED

Binnen de brede afbakening van dit kleinstedelijk gebied kunnen we nog een kleinere afbakening maken van een echt centrumgebied. Dit centrumgebied moet volgens ons opgespannen worden tussen de Berg in het oosten, de stationsomgeving in het westen, de Boudewijnlaan in het zuiden en de Eugeen Woutersstraat in het noorden. Deze afbakening komt overeen met de ontwikkelingen die zich vandaag al voordoen in het weefsel van Heist-op-den-Berg.

De Bergstraat loopt dwars doorheen dit centrumgebied en alle zijstraten van de Bergstraat zijn ook mee opgenomen. Het Cultuurplein ligt in het zwaartepunt van dit gebied, wat overeenkomt met de ambitie van de gemeente om hier een nieuwe levendige ontmoetingsruimte te creëren.

We verbreden de centrale as van de Bergstraat tot een centrumgebied. Zo spreiden we de druk uit over een groter gebied en kunnen we in de Bergstraat nog meer de nadruk leggen op verblijven, flaneren en ontmoeten.



De afbakening van het kleinstedelijk gebied



boven: de spoorweg als barrière
onder: de Boudewijnlaan als barrière



schema van de bestaande mobiliteit op grote schaal

DE MOBILITEIT OP GROTE SCHAAL: PROBLEEMSTELLING

DE N15 EN DE OOSTELIJKE RONDWEG

De Boudewijnlaan heeft de mobiliteitsfunctie overgenomen van de Berstraat-Stationsstraat. Via de Fly-over kan het verkeer vanaf de N10 via de N15, langsheen het centrum, doorsteken richting Booischot.

Vandaag is er nog altijd een probleem voor het verkeer dat naar Wiekevorst of Itegem moet. Deze zijn nog immers altijd aangewezen op het kruispunt aan de voet van de Berg. Lokaal verkeer en bovenlokaal verkeer wordt gemengd. Dit beperkt de verblijfskwaliteit ter hoogte van dit kruispunt, wat volgens ons toch een van de belangrijkste plekken is van de gemeente. Daarom werkt de gemeente vandaag aan een oostelijke rondweg die de N15 met de Herentalsesteenweg verbindt. Op deze manier kan het bovenlokaal verkeer dat richting Itegem of Wiekevorst moet uit het centrum worden geweerd.

De oplossing met de oostelijke ringweg is zeker een belangrijke stap in de goede richting. Toch denken wij dat er nog een aantal aandachtspunten zijn voor de mobiliteit op grote schaal:

- De Boudewijnlaan snijdt dwars doorheen het kleinstedelijk gebied van Heist-op-den-Berg. Ze ligt zelfs op de rand van het echte kerngebied van de gemeente. Ze scheidt het centrum af van de zuidelijke woonwijken die reeds geïsoleerd worden door de spoorweg. Alhoewel de breedte van de straat er wel is op voorzien, riskeert deze laan een tweede belangrijke barrière te worden binnen het kleinstedelijk gebied, vlakbij het centrum. De Boudewijnlaan ter hoogte van het centrum heeft ook een belangrijke ontsluitingsfunctie. We krijgen dus nog altijd een vermenging van lokaal bestemmingsverkeer en bovenlokaal doorgaand verkeer.
- Anderzijds zijn er nog twee andere aandachtspunten. Het kruispunt aan de voet van de berg zal wel meer gespaard worden van bovenlokaal verkeer, maar het blijft nog altijd een kruispunt. We kunnen de vraag stellen of we voor zo'n strategische locatie niet nog wat verder moeten durven denken?
- Ten noorden van het centrum blijft er een alternatieve route voor de N15 bestaan via de Molenstraat en de Oude Liersebaan. Deze zou op momenten kunnen uitgroeien tot een sluiproute. Dit zou vooral ter hoogte van het kruispunt Bergstraat-Stationsstraat-Molenstraat een conflictpunt opleveren. Er moet dus bij de inrichting zeker getracht worden om deze sluiproute zoveel mogelijk te ontmoedigen.



kruispunt Bergstraat - Stationsstraat - Molenstraat



Gouden Kruispunt aan de voet van de Berg



de brug over de sporen van de Boudewijnlaan



Boudewijnlaan N15



schema voor een meer leesbare mobiliteit op grote schaal

SCHEIDEN VAN LOKAAL EN BOVENLOKAAL VERKEER

Op dit moment doorkruist veel bovenlokaal verkeer Heist-op-den-Berg, verkeer dat eigenlijk begeleid kan worden via het bovenlokaal systeem op groter schaalniveau. Dit oneigenlijke verkeer remt een verdere ontwikkeling van Heist-op-den-Berg in zijn groei als kern met een sterke identiteit. Om deze reden onderzochten we het verkeer op een hoger schaalniveau en kwamen tot de volgende conclusies:

- Het bovenlokaal verkeer leiden we zoveel mogelijk rond het kleinstedelijk gebied. N10 - Lostraat - Paul Van Roosbroecklaan en dan N15 vervolgen via de Westerlosesteenweg of verder naar het noorden via de noordelijke rondweg vormt eigenlijk een perfect alternatief voor de Boudewijnlaan via het centrum. Bovenlokale functies zoals de twee grote industrieterreinen, Heistse Hoek en Langeveld West en bijvoorbeeld ook het voetbalstadion bij uitbreiding moeten zoveel mogelijk op dit bovenlokale systeem worden ontsloten, zonder het lokale weefsel te kruisen.
- Vanop dit bovenlokaal systeem takken vanuit alle windrichtingen duidelijke lokale toegangswegen af die het kleinstedelijk gebied in lopen en die uiteindelijk tot bij het centrumgebied lopen. De aankomst bij het centrumgebied moet duidelijk gemaakt worden door de inrichting van de profielen van deze wegen. De Paul Van Roosbroecklaan zal een van de belangrijkste van deze toegangswegen zijn, dicht bij de N10 en bij de N15.

DE BOUDEWIJNLAAN

De Boudewijnlaan gaat dus veel meer deel uitmaken van een lokaal ontsluitingssysteem. Hierop gaan we nog verder in in de volgende thema's. De Boudewijnlaan zou ook als één van deze lokale toegangswegen kunnen bekeken worden, komende vanop de Mechelsesteenweg. Toch riskeren we dat, als we de toegang vanop de N10 en de Mechelsesteenweg via de Boudewijnlaan naar het centrumgebied behouden, het systeem van scheiding van lokaal en bovenlokaal verkeer niet zal werken. Vandaar dat we voor de Boudewijnlaan en de brug over de sporen een groeiscenario in twee fases voorstellen:

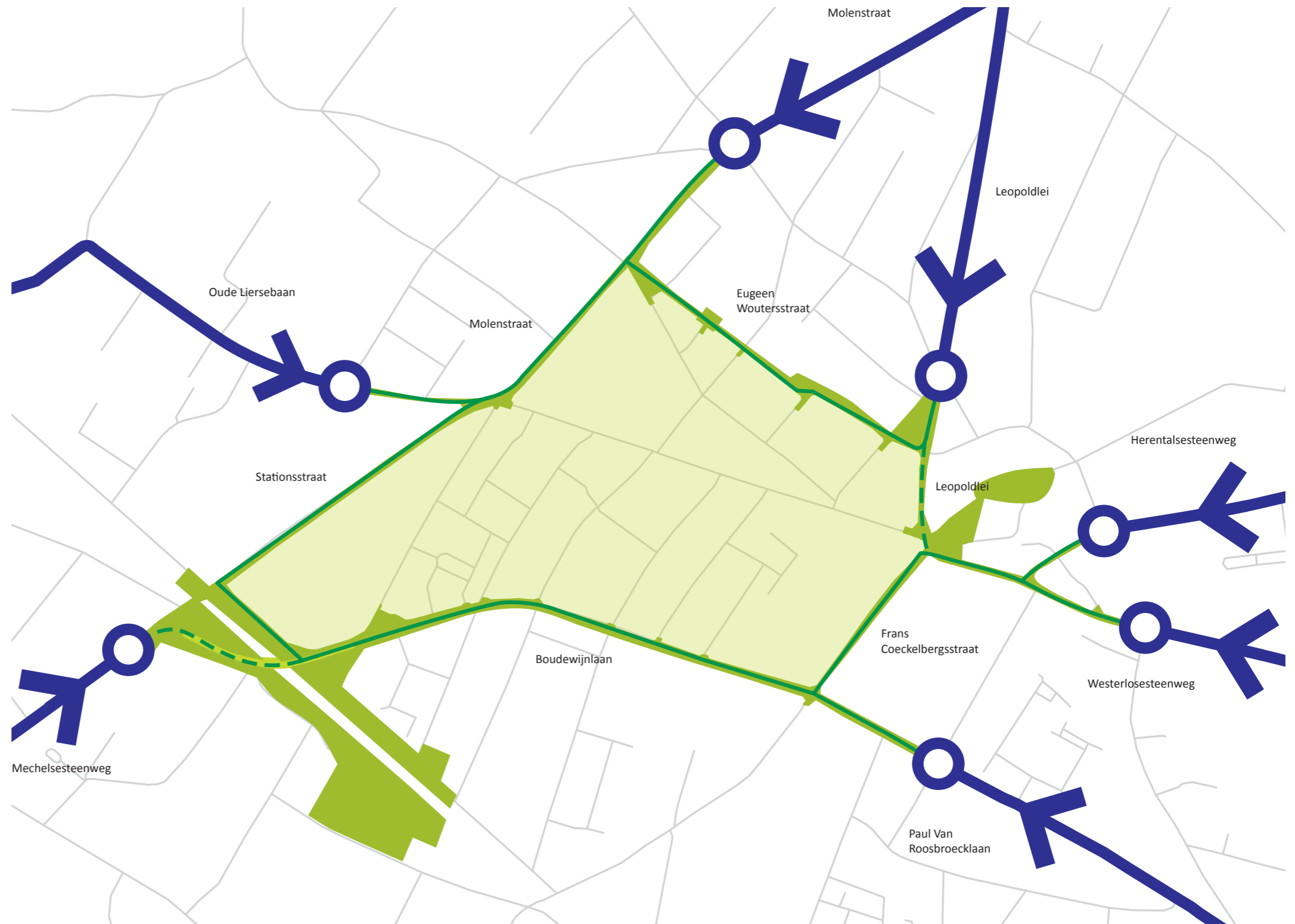
- In een eerste fase richten we de Boudewijnlaan en de brug zo in dat ze doorgaand verkeer ontmoedigen. De Boudewijnstraat worden een toegangsstraat zoals de andere toegangsstraten
- In een tweede fase knippen we de route Mechelsesteenweg - Boudewijnlaan ter hoogte van de brug. Doorgaand verkeer via de Boudewijnlaan wordt nu helemaal onmogelijk. Dé toegang vanop de N10 verloopt nu via de Lostraat. Via de Mechelsesteenweg kunnen we nog wel tot bij de stationsomgeving geraken. Op dat moment kunnen we een stationsomgeving ontwikkelen met twee gezichten. Een bovenlokaal gezicht naar de N10, waarlangs het bovenlokale autoverkeer (pendelaars) het station kan bereiken en een lokaal gezicht naar het kerngebied toe, voornamelijk gericht op zacht verkeer en openbaar vervoer. Voor het openbaar vervoer en zacht verkeer blijft de brug uiteraard wel nog bestaan. De voordelen van dit scenario zullen in andere hoofdstukken, bijvoorbeeld dat van de stationsomgeving, nog uitgebreid toegelicht worden. In ieder geval biedt dit scenario heel veel mogelijkheden naar de ontwikkeling van een kwalitatieve stationsomgeving als een betekenisvolle plek in de gemeente. Verder kan de Boudewijnlaan zo veel meer een verbindende rol binnen het centrumgebied opnemen, zonder conflict met doorgaand autoverkeer.

KRUISPUNT AAN DE VOET VAN DE BERG

Vandaag kruist er nog heel wat bovenlokaal verkeer ter hoogte van het kruispunt aan de voet van de Berg. Bij de in werking stelling van de oostelijke rondweg zal dit al een heel stuk verminderen. Toch zou de mogelijkheid van noord-zuid sluipverkeer kunnen blijven bestaan op dit punt. Vandaar dat wij ook voor deze plek een groeiscenario voorstellen. Ons lijkt het mogelijk om op termijn de noord-zuidbeweging op dit kruispunt te knippen voor autoverkeer. Voor openbaar vervoer kan die wel blijven bestaan. Op deze manier vermijden we sluipverkeer, creëren we veel meer verblijfsruimte op dit Gouden kruispunt, toch een van de horeca-zwaartepunten van de gemeente, en creëren we een conflictvrije verbinding tussen de Berg en de Bergstraat voor fietsers en voetgangers.



als het kruisen van bovenlokaal verkeer verdwijnt op het Gouden Kruispunt wordt er plots heel wat meer mogelijk voor de inrichting van verblijfsruimte en terrasjes



Schema met aanduiding van de toegangswegen, de poorten en de boulevard als ontsluiting van het centrumgebied

DE MOBILITEIT OP SCHAAL VAN HET CENTRUM: ONTSLUITING



De poort op de Molenstraat



De poort op de Leopoldlei



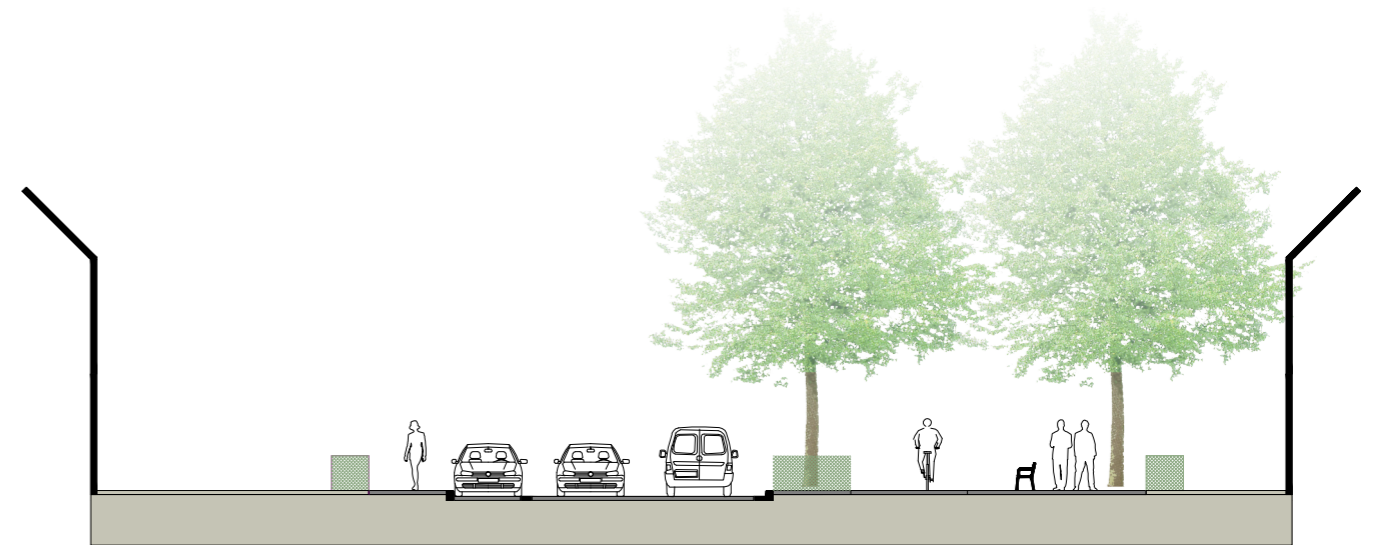
De poort op de Paul van Roosbroecklaan

BOULEVARD

Het centrumgebied wordt afgebakend door de volgende straten: Boudewijnlaan, Frans Coeckelbergstraat, Leopoldlei, Eugene Woutersstraat, Molenstraat, Stationsstraat. Dit willen we ook duidelijk maken in de aanleg van deze straten. Ze worden samen een soort van boulevard die het centrum van Heist-op-den-Berg afbakt. Elk van deze straten heeft voldoende profiel om tot een boulevard uit te groeien. De Molenstraat – Stationsstraat en de as Frans Coeckelbergstraat – Leopoldlei zijn oudere straten en hebben meer aaneengesloten bebouwing. De assen Boudewijnlaan en Eugene Woutersstraat hebben een heel ander profiel en bebouwing. Voor elk van deze assen kunnen we een aangepast boulevardprofiel verzinnen. Tegelijkertijd kunnen we er voor zorgen dat er voldoende repetitieve elementen zijn om de herkenbaarheid en continuïteit van deze boulevard te verzekeren.

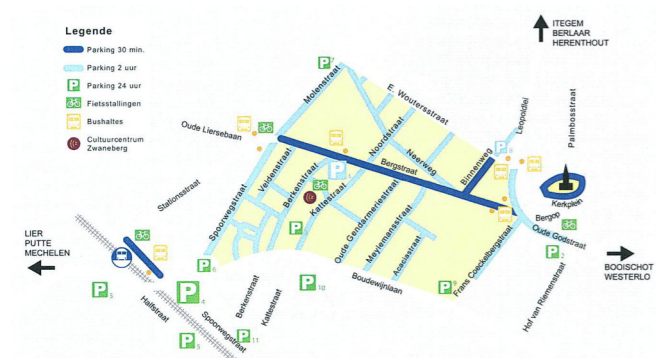
Uit veel verschillende richtingen kan men het kerngebied naderen via de toegangswegen. Op een bepaald moment rijdt men het centrumgebied binnen en dit moet duidelijk worden gemaakt in de beeldkwaliteit van de weg. De toegangsstraten veranderen van profiel bij het naderen van deze boulevard. Dit creëert een poorteffect, poorten tot het centrumgebied. Bijvoorbeeld op de Paul Van Roosbroecklaan leggen we de poort al ter hoogte van de Hof Van Riemenstraat zodat de beide schoolomgevingen mee in het centrumgebied zijn opgenomen.

De boulevard is voor een groot stuk een centrumontsluiting en een parkeerroute voor de auto. Toch vormt de boulevard voor de auto geen gesloten ring. Ter hoogte van het kruispunt van het Gouden Kruispunt wordt er dus voorgesteld om te knippen. De boulevard krijgt een kwalitatieve inrichting met een profiel dat ook voldoende plek geeft aan fietsers en voetgangers. Soms verbreedt de boulevard tot een publieke ruime of een plein. Verschillende plekken zijn aan deze boulevard gekoppeld: het stationsplein, het uiteinde van het cultuurplein aan de Boudewijnlaan, het gouden kruispunt, de parking aan de binnenweg, de verbreding in het midden van de Eugene Woutersstraat, de driehoek op de kruising van de Eugene Woutersstraat en de Molenstraat en tenslotte, het plein op de kruising van de Stationsstraat, Molenstraat en Bergstraat, voor de sociale cluster.

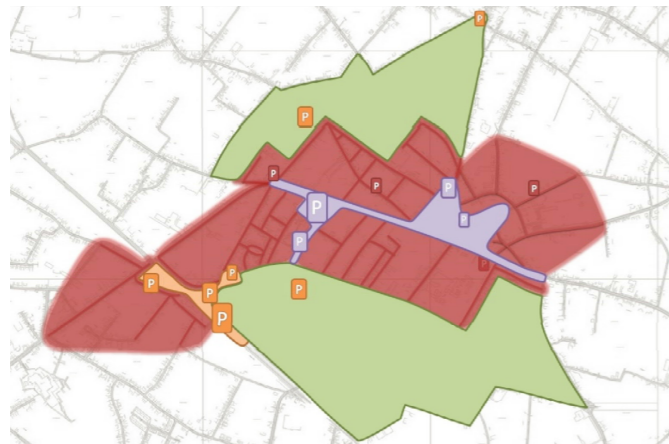


het profiel van de Boudewijnlaan als boulevard

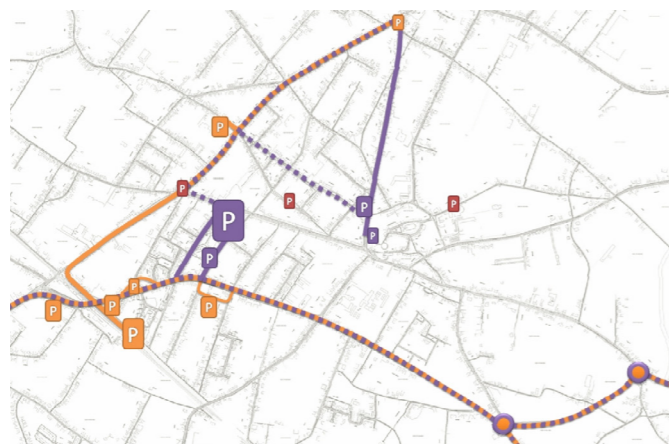
3 in 1



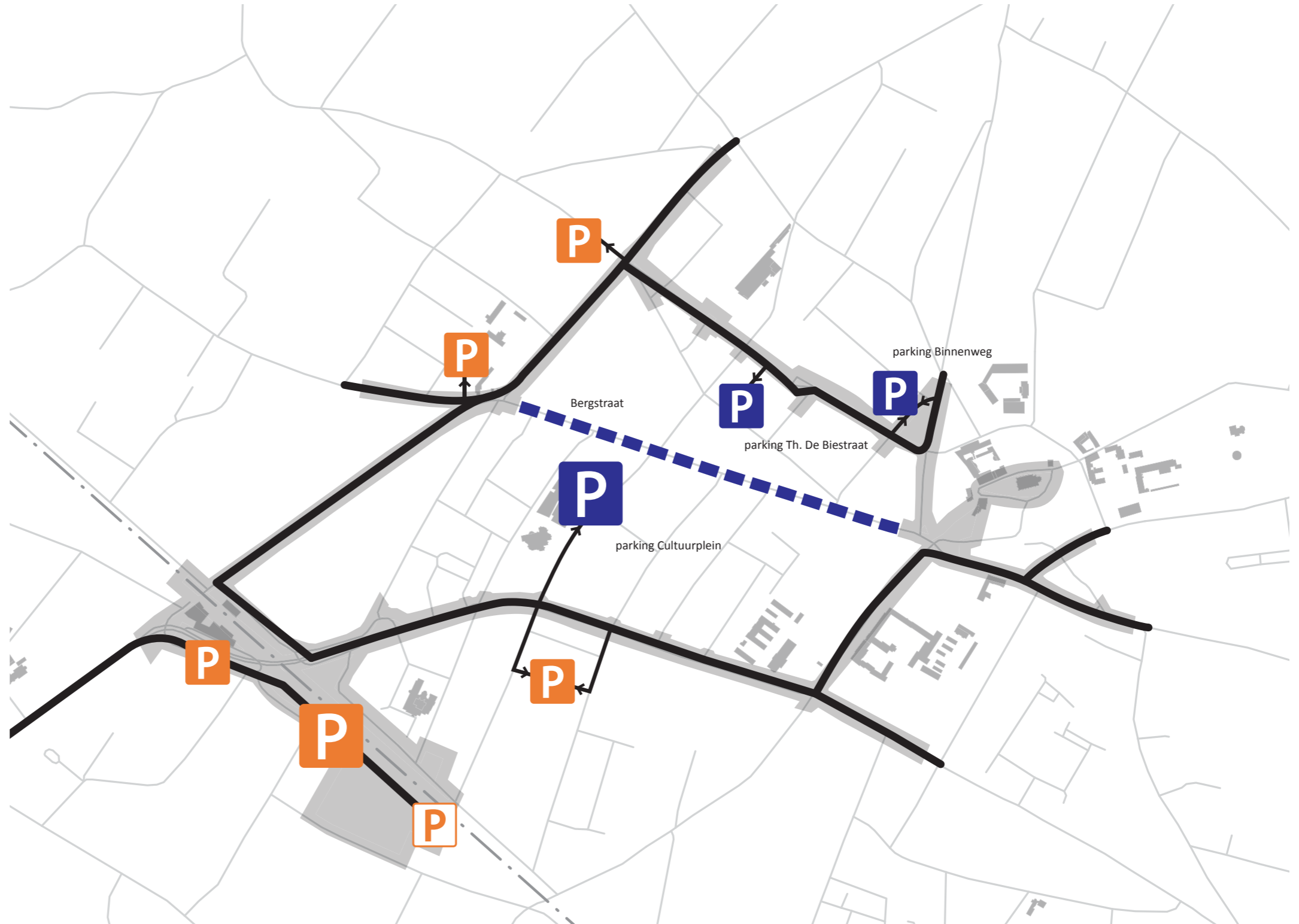
Plan met aanduiding van de blauwe zone en de randparkings



Uit het parkeerbeleidsplan:
 Oranje: systeem van randparkings
 Paars en rood: Blauwe zone
 Paars: Betalend parkeren



Voorstel voor een parkeerontsluitingsroute uit het parkeerbeleidsplan



een schema van het parkeersysteem met aanduiding van de ontsluiting, de randparking en het centumparkeren

DE MOBILITEIT OP SCHAAL VAN HET CENTRUM: PARKEREN

EEN DUIDELIJK PARKEERSYSTEEM

Vanaf deze toegangswegen en via de boulevard is het belangrijk dat de auto's zo snel en duidelijk mogelijk worden geleid naar een gepaste parkeergelegenheid. De boulevard kan dus ook als een parkeerroute bekeken worden. De afbakening van het centrumgebied is tegelijk ook een afbakening van het parkeerregime. Buiten het centrumgebied bestaat er een systeem van randparkings voor langparkeerders, met het zwaartepunt rondom het station. In het centrumgebied hebben we een combinatie van middellang parkeren en kort parkeren, blauwe zone en betalend parkeren. Deze visie sluit volledig aan bij de visie van het parkeerbeleidsplan van de gemeente.

RANDPARKEREN

De belangrijkste randparking is ook vandaag al gelegen aan het station. Wij stellen voor, en we gaan hier verder op in in het hoofdstuk over de stationsomgeving, om de pendelparking en dus ook de randparking van het station ten aanzien van de kern achter de spoorlijn te voorzien. Op deze manier is deze parking gemakkelijk bereikbaar vanop de N10 en de Mechelsesteenweg en vermijden we dat al dit autoverkeer via het centrum de parking moet bereiken. De overige randparkings zijn weergegeven op plan en sluiten aan bij het bestaande parkeerbeleidsplan.

BLAUWE ZONE

In het parkeerbeleidsplan wordt een blauwe zone afgebakend van voorbij de stationsomgeving tot achter de Berg. Aan deze afbakening verandert ons project niets.

CENTRUMPARKEREN

Het centrumparkeren correspondeert met de paarse zone uit het parkeerbeleidsplan. Voor het centrumparkeren doen we in ons voorstel wel enkele uitspraken. We zijn van mening dat de verschillende centrumparkings niet los van elkaar gezien kunnen worden. De gewenste aantallen dienen samen bekeken te worden en een eventueel betaalsysteem (afhankelijk van de keuze voor ondergronds parkeren of niet) dient gelijkaardig te zijn voor al deze centrumparkings.

Het centrumparkeren omvat:

- Een parking ter hoogte van het cultuurplein
- Een parking tussen de Noordstraat, E. Woutersstraat, Th. De Biestraat en Neerweg, die we kortweg parking Th. De Biestraat zullen noemen
- De bestaande parking aan de Binnenweg die ook de Bergsite bedient
- De Bergstraat zelf

Ons ontsluitingssysteem gaat uit van een aantal toegangswegen die toegang geven tot de boulevard. De boulevard wordt liefst geknipt ter hoogte van het Gouden Kruispunt en ook de verbinding via de stationsomgeving willen we ontmoedigen voor auto's. Vandaar dat we het heel belangrijk vinden om zowel een noordelijke als een zuidelijke centrumparking aan te bieden. In het noorden zijn dit de parking aan de Binnenweg en een parking aan de Th. De Biestraat. Deze laatste is vandaag een niet aangelegde parkeervlakte. In de toekomst zou dit een aangelegde bovengrondse parkeerplaats kunnen worden of een randvoorwaarde voor de ontwikkeling van het bouwblok dat er inpandig (ondergronds of niet) een bepaald aantal publieke parkeerplaatsen moeten voorzien worden. Maar we vinden het in ieder geval belangrijk dat er voldoende aanbod aan publieke parkeerplaatsen is gekoppeld aan de noordelijke boulevard. Het aanbod gekoppeld aan de zuidelijke boulevard situeert zich ter hoogte van het cultuurplein.

Parkeren in de Bergstraat kant volgens ons, op korte termijn, mogelijk blijven. Het is wel mogelijk om dit te beperken tot eenzijdig parkeren met de inbouw van asverschuivingen, waardoor er meer ruimte vrijkomt om te flaneren, om iets te drinken,...

ONDERGRONDS VERSUS BOVENGRONDS

De afweging bovengronds-ondergronds dient te gebeuren vanuit het gewenste ambitieniveau en vanuit de mogelijkheden met betrekking tot financiering. Voor het ondergronds parkeren stelt zich immers de vraag hoe dit gefinancierd wordt, of er private partners zijn om de parking te ontwikkelen en te exploiteren,....

De parking aan het cultuurplein zal de belangrijkste centrumparking zijn, aangezien deze een heel centrale ligging heeft en aangezien deze aantakt op de toegang vanuit de Paul Van Roosbroecklaan.

- Vanuit de verschillende onzekerheden hebben we ervoor geopteerd om hiervoor ook een scenario met een volwaardige bovengrondse parking op te maken. Dit is een mogelijk scenario om op terug te vallen.
- Het aantal parkeerplaatsen in het scenario met één laag ondergronds komt ongeveer overeen met het aantal parkeerplaatsen in het bovengrondse scenario. Het verschil zit bijgevolg in de richting die de gemeente wenst uit te gaan met het plein. Het spreekt voor zich dat er meer mogelijkheden ontstaan door het parkeren ondergronds te voorzien. Door een ontwikkeling mogelijk te maken op het dak van de parking (waarvoor het private parkeren eveneens ondergronds kan komen), trekken we meerdere mogelijke investeerders aan.

Kortom, ondergronds geniet de voorkeur ten aanzien van bovengronds, hoewel beide mogelijk zijn met een kwaliteitsvolle inrichting van het plein.

Indien een ondergrondse parking voorzien wordt, moet ook de afweging gebeuren of er één of twee lagen parkeren voorzien worden. Deze afweging kan niet enkel gebeuren vanuit de kostprijs van de parking en vanuit de ondergrond (de ondergrond laat beide toe). Het is immers niet zinnig een grotere parking te voorzien als deze nadien leeg staat en dus ook niet navenant opbrengsten met zich meebrengt. Bijgevolg dient hiervoor het gehele centrumparkeren bekeken te worden. Onder meer volgende vragen dienen hierbij nader onderzocht te worden:

- Is het wenselijk om de parking bij het cc duidelijk sterker uit te bouwen dan de parking aan de Th. De Biestraat? Gezien de verkeerscirculatie willen we iets meer nadruk leggen op de parking aan het cc.
- Is het wenselijk om het parkeren in de Bergstraat af te bouwen ten gunste van het parkeren aan het cc? We vinden het een goede piste om na te gaan in hoeverre de Bergstraat ingericht kan worden met (maximaal) eenzijdig parkeren (en asverschuivingen), waardoor er meer ruimte vrijkomt voor terrassen, etc. In een dergelijk scenario is in de Bergstraat enkel laden en lossen toegestaan en beperkt kortparkeren. Wanneer het parkeren aan de Bergstraat afgebouwd wordt en mogelijks ook op andere plaatsen, wordt het zinvol om de parking aan het cc te vergroten met een tweede laag.

Kortom, met de informatie die we nu hebben, zouden we de parking ter hoogte van het cc ondergronds voorzien op één laag (mogelijks twee afhankelijk van de gewenste capaciteit en het bovengrondse programma). De parking aan de Th. De Biestraat wordt een randvoorwaarde voor het bouwblok en het parkeren in de Bergstraat wordt afgebouwd ten voordele van de publieke ruimte.

Ondergronds parkeren (en mogelijks ook bij de bovengrondse optie) wil ook zeggen betalend parkeren. Dit wil ook zeggen dat alle centrumparkings en omliggende parkings moeten meegenomen worden in een verhaal van tarifiering. Bijvoorbeeld de randparking tussen Kattenstraat en Oude Gendarmeriestraat zou een belangrijke concurrent kunnen zijn van een ondergrondse parking aan het cultuurplein. Er moet dus 1 parkeerbeleid zijn voor het gehele centrumparkeren. Dit is een belangrijke randvoorwaarde bij de keuze om aan het cultuurplein al dan niet ondergronds parkeren te voorzien.

OPENBAAR VERVOER IN HET CENTRUM

Vandaag rijden de bussen over de spoorwegbrug om dan een moeilijk manoeuvre uit te voeren om aan het busstation te geraken. In ons voorstel voor de stationsomgeving werken we een busstation uit dat gewoon op de Boudewijnlaan ligt, waardoor moeilijke manoeuvres niet meer nodig zijn.

We verleggen de belangrijkste buslijnen die nu via de Stationsstraat lopen, naar het parcours Boudewijnlaan - Berkenstraat - Bergstraat - Eugene Woutersstraat - Leopoldlei. We laten de bus dus passeren langs de belangrijkste plekken in het centrum en maken zoveel mogelijk gebruik van de boulevard als route.

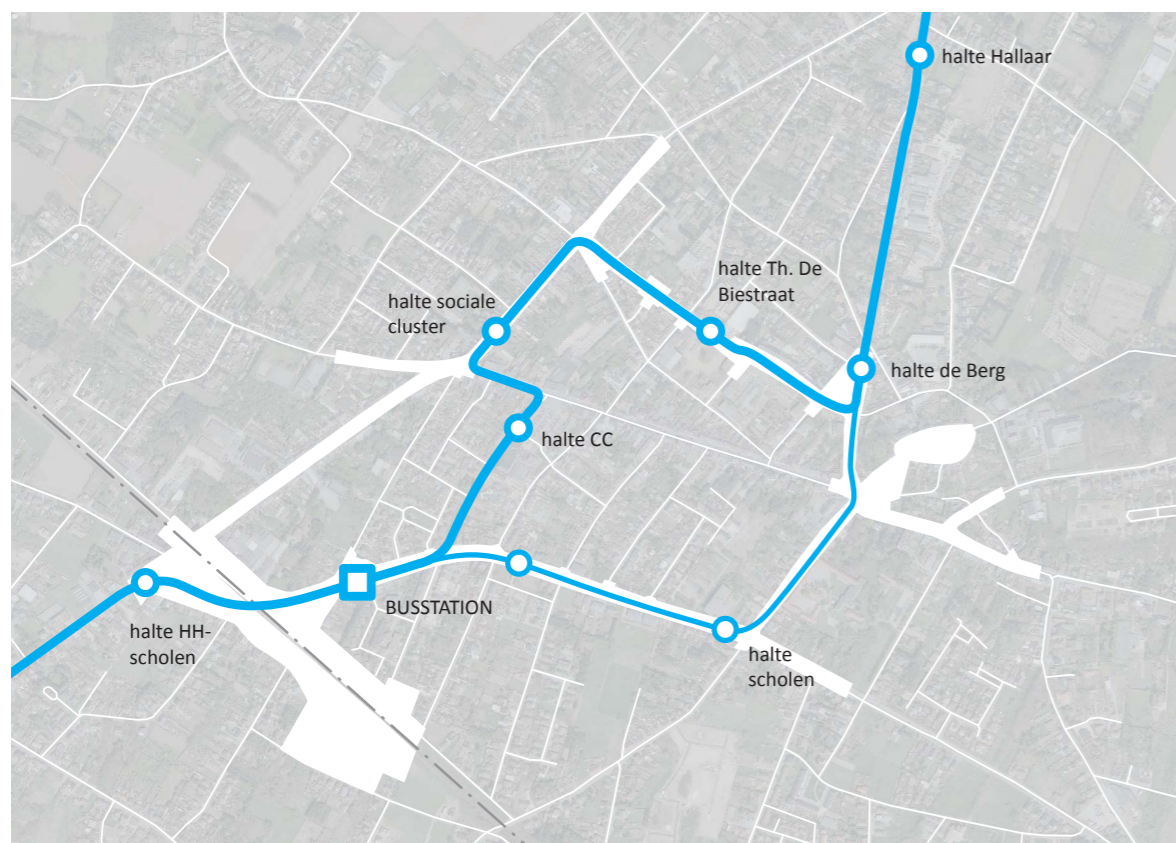


de buslijnen vandaag met een moeilijk knooppunt aan het station

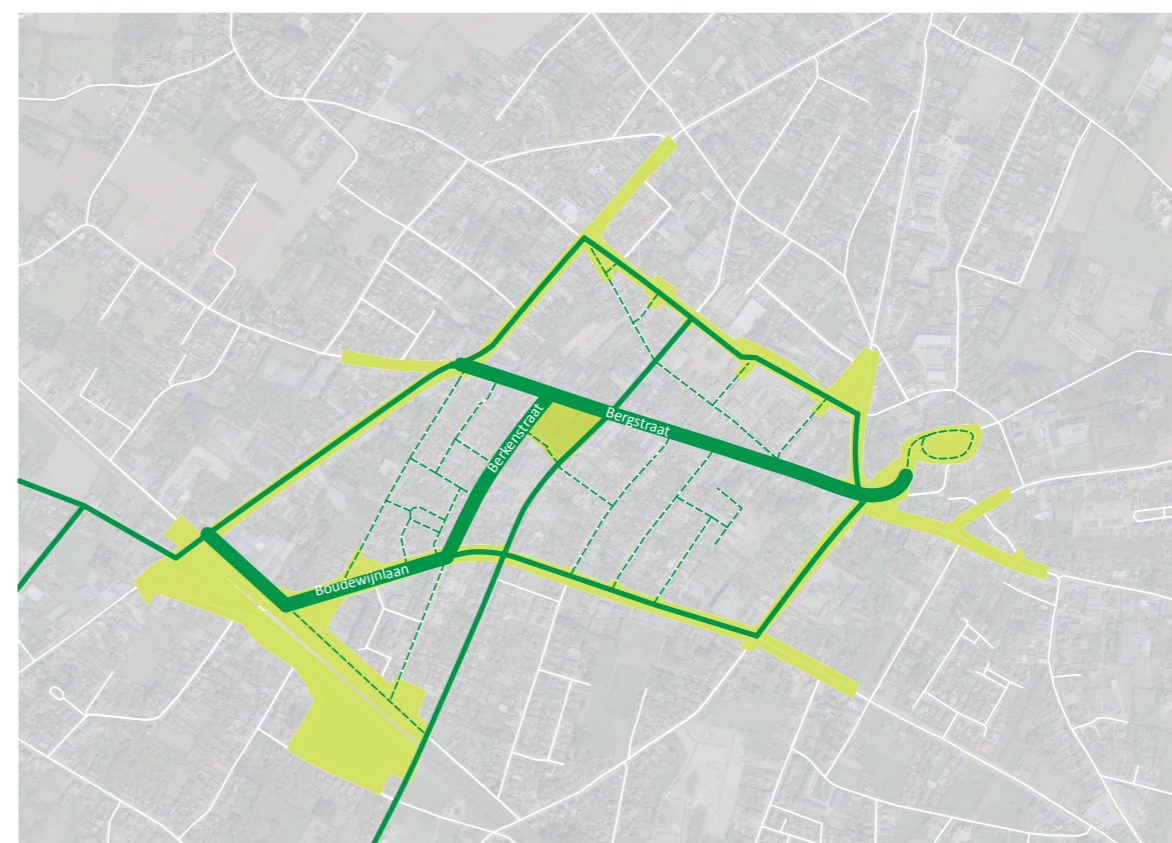
ZACHTE ROUTES DOORHEEN HET CENTRUM

Zoals gezegd zetten we voor het centrumgebied maximaal in op verblijfskwaliteit en comfort voor het zacht verkeer. Dit geldt voor alle straten in het centrumgebied. Toch zijn er een aantal routes die extra aandacht verdienen.

- Er is uiteraard de Bergstraat die de belangrijkste winkelstraat van de gemeente blijft
- vervolgens is er de Berkenstraat tussen de Bergstraat en de Boudewijnlaan die in het ontwerp van het cultureel plein extra aandacht zal krijgen als belangrijkste ontsluiting voor zacht verkeer en openbaar vervoer. Ook het stuk van de Boudewijnlaan tussen deze Berkenstraat en de stationsomgeving zal een belangrijke rol spelen voor de relatie tussen centrum en station. Hierop gaan we dieper in in het hoofdstuk van de Stationsomgeving
- Het is ook belangrijk om vanuit de stationsomgeving de zachte route door te trekken naar de site van de nieuwe HH-scholen aan de andere kant van de sporen. Heel wat scholieren zullen te voet of per fiets naar school gaan
- Vervolgens is de Kattenstraat en de Noordstraat, een as die loodrecht op de Bergstraat dwars door het centrum loopt. Het is de bedoeling ook om met een nieuwe fietsbrug op de sporen ook de zuidelijke wijken via deze as op het centrum te betrekken
- Tenslotte is er de boulevard zelf. In dit profiel zullen we ook voldoende ruimte voorzien voor fietsers en voetgangers



de buslijnen met aanduiding van de haltes en het busstation



het netwerk van zachte routes doorheen het centrum

3 PLEKKEN VAN BETEKENIS

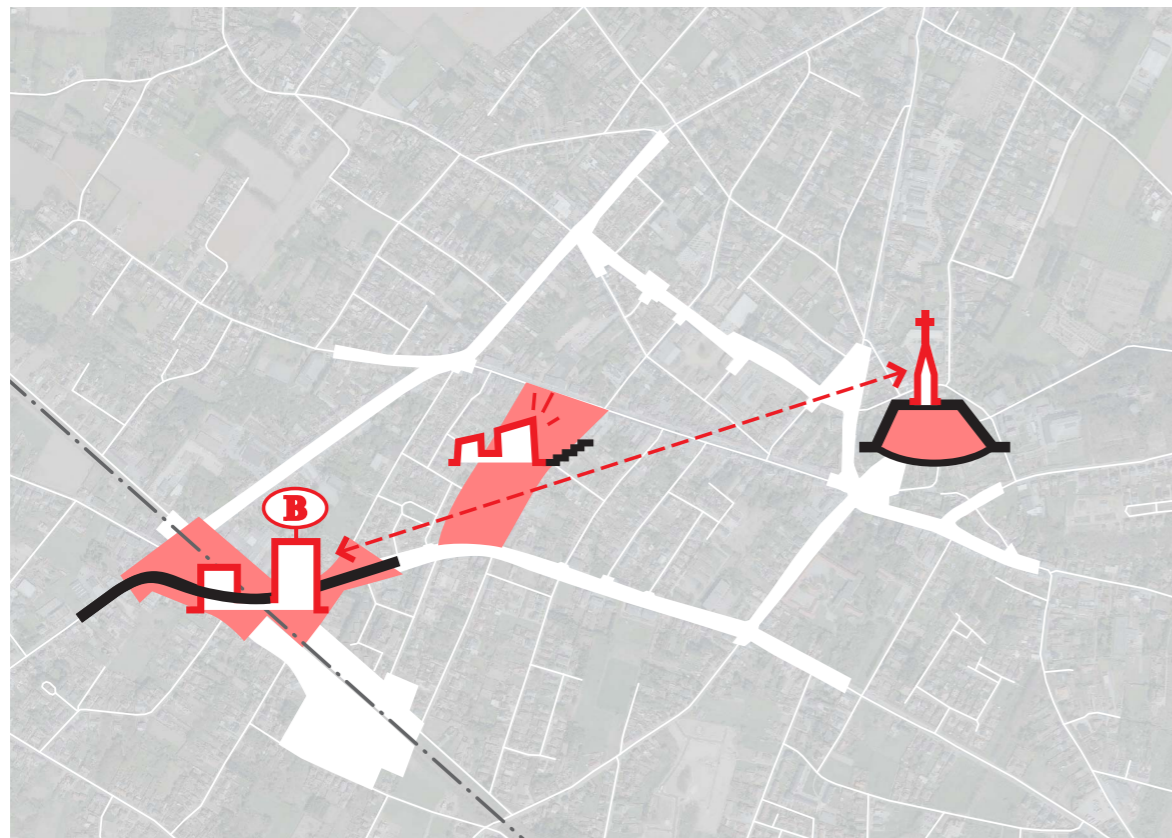
Het centrumgebied is opgespannen tussen de 3 belangrijkste plekken die mee de ontwikkeling van Heist-op-den-Berg hebben bepaald. Het centrumgebied plaatst deze drie plekken met elkaar in verband. De snelste verbindingen tussen deze plekken moeten dan ook extra aandacht krijgen wat betreft beeldkwaliteit en comfort voor zacht verkeer.

Vanaf het einde van de brug van de Boudewijnlaan kunnen we de kerk op de Berg zien, zoals de foto hiernaast toont. Door de stationsomgeving te reorganiseren en het station richting de brug te verplaatsen krijgen we dus de mogelijkheid om een rechtstreekse zichtlijn tussen station en kerk te creëren. Deze zichtlijn passeert ook langsheen de plek waar het cultuurplein op de Boudewijnlaan uitkomt. De drie plekken zijn visueel verbonden en dit werkt samenhang en leesbaarheid in de hand.

Elk van deze plekken wordt gemaakt door een combinatie van open ruimte en een gebouw als landmark. Op de Berg hebben het plein en de kerk. Het CC is een landmark dat aangevuld zal worden door het cultuurplein. Voor het station zullen we een voorstel doen met een stationsplein en het stationsgebouw als landmark. De drie plekken vormen de nieuwe skyline van Heist-op-den-Berg.



zicht vanaf het stationsplein naar de kerk op de Berg



3 plekken en een zicht-as ertussen

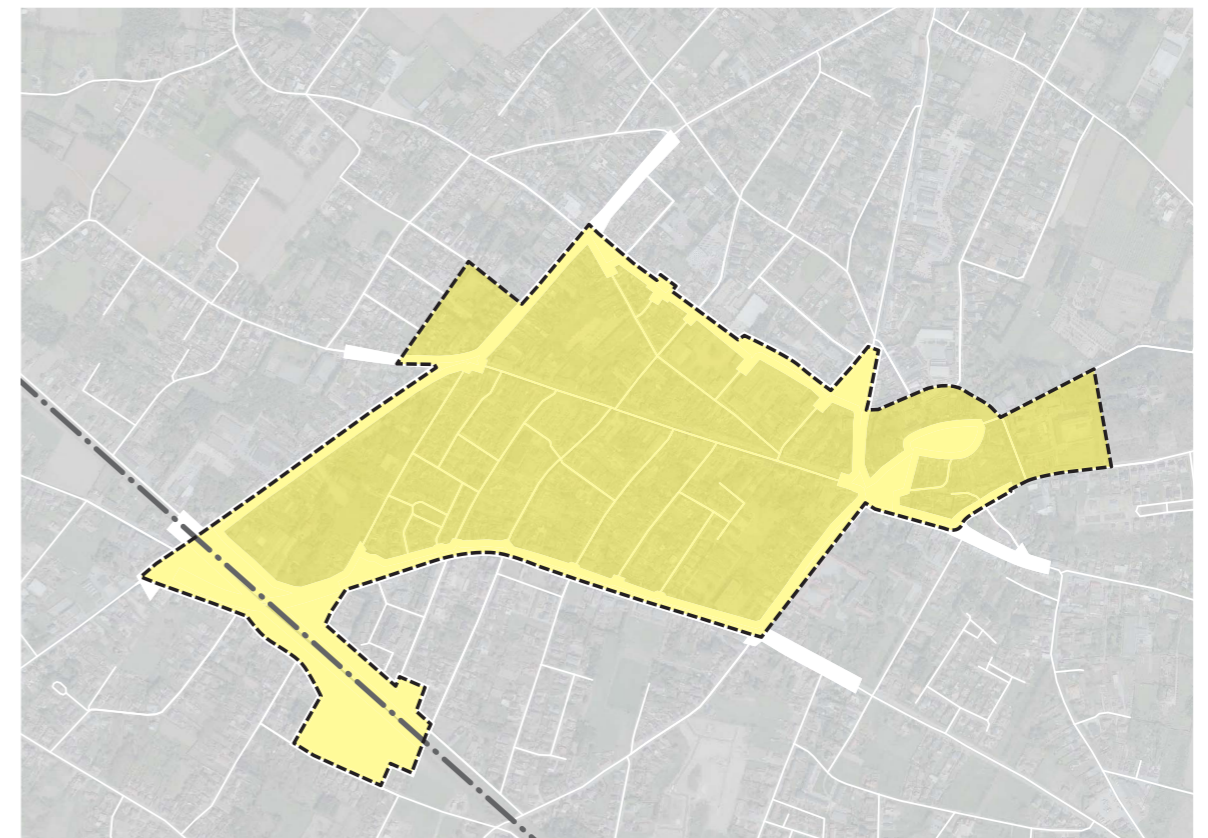
BINNEN EN BUITEN HET CENTRUMGEBIED

De afbakening van een centrumgebied binnen het kleinstedelijk gebied geeft een duidelijke structuur.

Het geeft onmiddellijk input naar beeldkwaliteit en typologie van architectuur en nieuwe ontwikkelingen. Binnen het centrumgebied zullen we maximaal inzetten op verdichting, vermenging van functies en woontypologieën. Winkels met grote oppervlakte die behoefte hebben een groot parkeerterrein horen bijvoorbeeld niet thuis in het centrumgebied. Buiten het centrumgebied zullen we werken met lagere dichtheden, meer vrijstaande gebouwen en andere typologieën.

De afbakening geeft ook input naar beeldkwaliteit van de publieke ruimte. Binnen het centrumgebied zullen we maximaal inzetten op het verblijfskarakter van de publieke ruimte. De belangrijkste publieke ruimtes kunnen in hoogwaardige materialen worden aangelegd. De aanleg van de aanloopstraten naar deze publieke ruimtes kan hier nog naar verwijzen. Terwijl we buiten het centrumgebied eerder met standaardmaterialen zullen werken, die uiteraard wel op elkaar afgestemd kunnen zijn.

Binnen de afbakening van het centrumgebied nemen we niet alleen de perimeter binnen de boulevard op. We breiden deze uit met een aantal strategische plekken die aan deze boulevard gekoppeld zijn: de stationsomgeving, de Bergsite en tenslotten ook de sociale cluster ter hoogte van de kruising Berstraat - Molenstraat - Stationsstraat.



afbakening van het centrumgebied

UITWERKING: EEN INRICHTINGSVERHAAL

3 in 1

WAAROM?

In de projectdefinitie wordt wel naar een visie over de herontwikkeling van de stationsomgeving gevraagd, er wordt echter niet gevraagd om hier een gedetailleerd project voor uit te werken. Toch denken wij dat de stationsomgeving, als een van de 3 belangrijkste plekken van Heist-op-den-Berg (naast het Cultuurplein en de Berg), een enorm strategisch belang kan hebben voor ontwikkeling van de gemeente op lange termijn. Verschillende thema's uit het masterplan komen hier samen. Aan de hand van het project voor de stationsomgeving kunnen we een aantal potenties van onze ideeën voor de gemeente illustreren. Vandaar dat wij toch besloten hebben om in deze wedstrijd fase al een iets meer gedetailleerde visie uit te werken voor deze stationsomgeving.

DE STATIONSOMGEVING VANDAAG

Vandaag kunnen niet echt van een stationsomgeving spreken. Er is het station, maar de open ruimte rond het station wordt bijna volledig ingenomen door het busstation. Er is dus geen echt stationsplein. De pendelparking bij het station is onoverzichtelijk verdeeld over verschillende parkeerplaatsen. Ook de bebouwing rondom het station bestaat niet uit functies die in een stationsomgeving thuis horen. De stationsomgeving is alleen maar naar de centrumkant gericht en dus niet naar de N10-kant. Nochtans is deze kant beter ontsloten voor bovenlokaal verkeer en liggen hier ook nog een heel aantal belangrijke functies en woongebieden. Tenslotte is er de brug van de Boudewijnlaan die vandaag visueel de stationsomgeving domineert.

STRUCTUURPLAN

Er liggen dus een aantal opgaven die ook in het structuurplan worden onderschreven:

- Verbeteren van de haltevoorzieningen en stationsomgeving (heraanleg stationsplein)
- Goede P+R voorziening op beide stations. Verder de reconstructie van de stationsomgeving van Heist tot een multimodaal overstappunt
- Personenvervoegerichte activiteiten worden in de stationsomgeving geïntegreerd van Heist-centrum

GEKADERD BINNEN DE MOBILITEITSVISIE

In het hoofdstuk mobiliteit hebben we een nieuwe visie voor de mobiliteit op grote schaal uitgezet. We zien de Boudewijnlaan in de toekomst eerder uitgroeien tot een boulevard in plaats van een bovenlokale route die dwars door het centrum van Heist-op-den-Berg loopt. Verschillende ambitieniveaus werden hiervoor geformuleerd. Door inrichtingsmaatregelen kunnen we de Boudewijnlaan downgraden tot een lokale ontsluitingsroute. Als we nog verder gaan zouden we de brug ook kunnen knippen voor autoverkeer. Ze blijft alleen bestaan als verbinding voor het openbaar vervoer en voor zacht verkeer.

Op dat moment krijgt het station twee duidelijk verschillende gezichten. De kant van de N10 is de bovenlokale ontsluiting voor de auto. We voorzien de pendelparking dan ook langs deze kant. Ook nieuwe personenvervoegerichte activiteiten worden langs deze kant voorzien. De kant van het gemeentecentrum is de kant die zoveel mogelijk ingericht is voor openbaar vervoer en zacht verkeer. Hier komt het busstation, de fietsstallingen,... Dit is de kant die kijkt naar het centrum en op wandelafstand van dit centrum is gelegen.

Net als voor verschillende andere thema's in dit document stellen we een idee voor dat op verschillende ambitieniveaus kan worden uitgewerkt, zonder dat het basisconcept verloren gaat.



het parkeerterrein langs de sporen



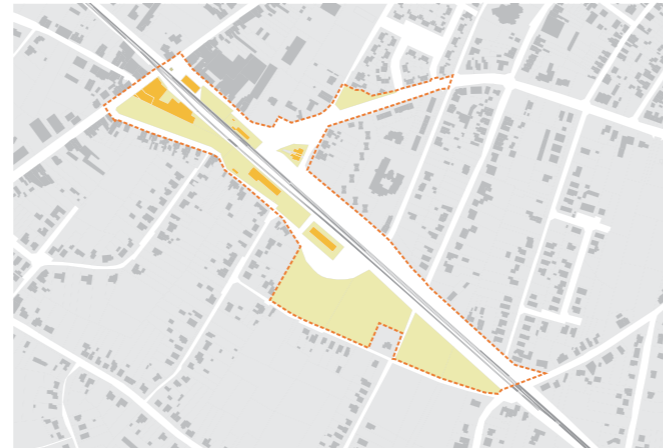
zeer smalle publieke ruimte naar het station toe langs de brug



weinig representatieve gevels langs het stationsplein



het stationsplein is vandaag volledig ingenomen door het busstation



AFBAKENING

De stationsomgeving is geen project dat op korte termijn uitgevoerd zal worden. Daarvoor zijn de veranderingen te ingrijpend en hebben we te maken met teveel verschillende partners. Als we grondig willen nadenken over deze omgeving op lange termijn moeten we durven de perimeter van ons project voldoende breed te nemen.

We nemen de volledige breedte vanaf de as Stationsstraat-Mechelsesteenweg tot aan de Hoge Brugstraat. De bestaande stationsomgeving nemen we erbij en ook de aanpalende gebouwen. Ook de gebouwen aan de overkant van de sporen nemen we erbij (omgeving Storehouse). De stelplaats van De Lijn en het verder gelegen perceel van de NMBS hoort er ook bij. Aan de kant van het centrum nemen we ook 3 private percelen mee die vandaag omgeven zijn door de pendelparking van het station.



EEN STATION MET TWEE GEZICHTEN

We vinden het dus belangrijk dat het station zich niet alleen naar de kant van het centrum richt, maar ook een gezicht krijgt naar de kant van de N10. De spoorbundel is niet het einde van het kleinstedelijk gebied van Heist-op-den-Berg. Ook aan de andere kant van de sporen zijn er nog een aantal woonwijken, functies en subcentra. Vandaag maken al heel wat scholieren van de Heilig-Hartschool in de Biekorfstraat van het station en van de onderdoorgang onder de sporen. In de toekomst wordt deze school nog sterk uitgebreid tot een 1500-tal leerlingen. Dit wordt een nieuw zwaartepunt aan de andere kant van de sporen. Aan elk van beide kanten krijgt het stationsgebouw een gezicht en een toegang. Aan beide toegangen voorzien we ook een stationsplein dat deze toegang aankondigt.

BRUGGEBOUW DICHT BIJ HET CENTRUM

Vandaag is het station eigenlijk ver van het centrum (Cultuurplein en Berg) gelegen. De Stationsstraat is een stuk van zijn levendigheid verloren en zo is het station in een verloren hoek van de gemeente komen te liggen. Wij stellen voor om het nieuwe stationsgebouw dicht bij het centrum te brengen.

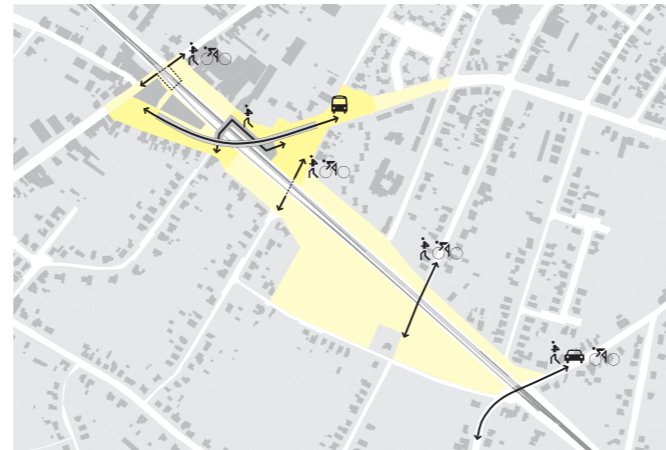
Een tweede grote vraagstuk was de brug. Vandaag bepaalt de brug het beeld van de stationsomgeving. Vanuit mobiliteitsoverwegingen werd besloten dat zelfs in het meest ambitieuze scenario de verbinding over de sporen moet blijven bestaan voor de bussen. Er blijft dus de keuze tussen het behoud van de brug of een nieuwe tunnel. Uiteindelijk hebben we besloten om in dit voorstel de brug te behouden, het vervangen van de bestaande brug door een nieuwe tunnel is immers 100% een kost. Toch zou het volgende voorstel ook uitgewerkt kunnen worden met een tunnel indien dit toch de ambitie zou worden.

We kiezen ervoor om het nieuwe stationsgebouw aan het brugvolume te koppelen. Het nieuwe station omwikkelt de brug. Beide versterken elkaar. Het station is ook een brugstation in de zin dat de verbinding tussen beide kanten en de toegang tot de perrons over sporen gebeurt. Beide toegangen zijn telkens naar een voorplein gericht.

Aan de kant van het centrum krijgt het stationsgebouw een accent in de hoogte. Vanaf het stationsplein kunnen we de kerk op de Berg zien, maar vanaf de Berg kunnen we nu ook het nieuwe station zien. Op het midden van deze zichtas ligt de toegang tot het cultuurplein vanaf de Boudewijnlaan. De 3 belangrijkste plekken van Heist-op-den-Berg zijn aan elkaar gekoppeld.







MULTIMODAAL KNOOPPUNT

De organisatie van het multimodale verkeersknooppunt bepaalt de organisatie van de stationsomgeving.

De belangrijkste busroutes willen we de route Mechelsesteenweg-brug-Boudewijnlaan-Berkenstraat-Bergstraat laten volgen. Zo passeert de bus de belangrijkste plekken van Heist-op-den-Berg en vermijden we ingewikkelde manoeuvres voor of na de brug, zoals vandaag. Het busstation willen we dan ook op deze route inplanten. We maken gebruik van op het huidige verkeerseiland ter hoogte van de kruising van de Spoorwegstraat en de Boudewijnlaan. We stellen een organisatie aan de hand van een buseiland voor. Het busstation komt dus ook een heel stuk dichterbij het centrum te liggen.

Aan de centrumkant voorzien we nog wel een kiss&ride zone en een aantal kortparkeerplaatsen, maar in het algemeen proberen we het autoverkeer aan deze kant zo veel mogelijk te mijden. De fietsstallingen voorzien we op de plaats van het huidige busstation. Dit stukje straat wordt immers belangrijk voor fietsers als verbinding tussen de Boudewijnlaan en de fietstunnel.

De pendelparking voorzien we dus aan de kant van de N10. Zo is de parking perfect ontsloten op bovenlokaal niveau via de Mechelsesteenweg en vermijden we dat al dit verkeer via het centrum van Heist-op-den-Berg moet rijden. Het parkeren wordt voorzien in een lange, brede strook parallel aan de sporen. De parking kan meegroeien met de noden van het station. De parking wordt ingericht met een raster van bomen. Dit raster wordt ook herhaald aan de andere kant van de sporen waar we een groene verbinding voorzien. De reizigers zullen Heist-op-den-Berg dus binnenrijden tussen twee groene bermen. De stationsomgeving wordt een groen uithangbord voor de gemeente.

OVERSTEEKBAARHEID VAN DE SPOREN

De fietstunnel en de bestaande stationstunnel worden met elkaar verbonden tot een meer transparant systeem van verbindingen onder de sporen. Het stationsgebouw samen met de brug vormt een oversteek over de sporen en een beetje verder voorzien we een nieuwe onderdoorgang die het stationsplein met de pendelparking verbindt en ook toegang geeft naar de perrons. Vervolgens is er de nieuwe voetgangersbrug in het verlengde van de kattenstraat en dan is er de bestaande Hoge Brugstraat. We zorgen er dus voor dat met vele oversteekplaatsen de barrièrewerking van de spoorbundel wordt verminderd.

UITBREIDING STATIONSOMGEVING

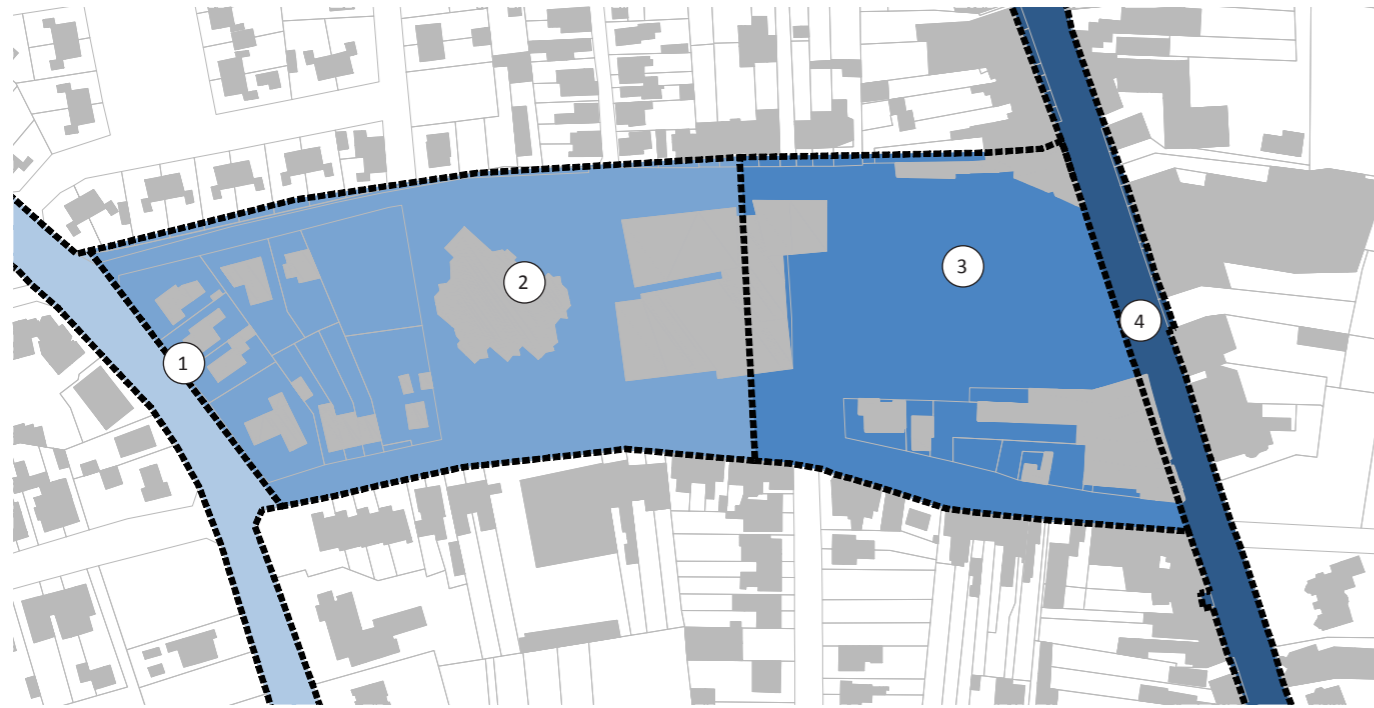
Nieuwe personenvervoerdergerichte activiteiten kunnen ook best aan de N10-kant van het station worden voorzien. Dit is ook de kant waar we de meeste mogelijkheden voor uitbreiding hebben. Enerzijds zijn er de terreinen tussen brug en spoor waar vandaag 'the storehouse' gelegen is. Deze functie zou vervangen kunnen worden door een ontwikkeling die beter bij een stationsomgeving past, zoals kantoren. Verder hebben een aantal terreinen tussen de Hoge Brugstraat en de sporen. We zien de mogelijkheid om de stationsomgeving in deze richting door te trekken. Deze ontwikkelingszone kan meegroeien met de noden die er zijn en de parkeergelegenheid voor deze functies groeit ook mee in het verlengde van de pendelparking.



zicht naar het nieuwe station en stationsplein vanuit de Boudewijnlaan



3 in 1



zonering van de omgeving cultuurcentrum: Boudewijnlaan (1), zone rond bibliotheek (2), zone Cultuurplein (3) en Bergstraat (4)



van open bouwblok naar plein: 3 opgaven



hoofdruimte tussen de Zwaeneberg en de Bergstraat



op maat brengen van de publieke ruimte: percelering



OPGAVE

De opgave betreft het ontwikkelen van een plein van gevel tot gevel met duidelijke wanden, een grote ruimte voor evenementen en markten, waarbij ook de Bergstraat, het cultuurcentrum en bibliotheek betrokken worden, evenals de aangrenzende straten Kattestraat en Berkenstraat. Er wordt tevens gevraagd onderzoek te doen naar de haalbaarheid en afweging van bovengronds versus ondergronds parkeren.

De haalbaarheidsstudie gaat dus duidelijk over twee verschillende ambitieniveaus. In aanvulling op deze vraagstelling denken we dat het relevant is om te onderzoeken hoe de twee ambitiescenario's cumulatief kunnen werken, eerder dan een keuze te moeten maken. Met andere woorden willen we een aantal strategische lijnen uitzetten, die mogelijkheden scheppen voor het hoge ambitieniveau. Op relatief korte termijn kan dan een cultuurplein gerealiseerd worden, met een consistente parkeeroplossing in het vizier.

ZONERING VAN OMGEVING CULTUURCENTRUM

De directe omgeving van het cultuurcentrum laat zich lezen als een heel verscheiden gebied. We zien een duidelijk verschil tussen de Bergstraat als een winkel-wandelgebied, de bibliotheek dat is ingebed in een groene setting, de open verkaveling tussen de bibliotheek en de Boudewijnlaan,.. Eerder in de nota is aangegeven dat de Boudewijnlaan zich meer kan ontwikkelen als een boulevard die de kern afbakt.

In hoofdlijnen onderscheiden we vier grote ruimtelijke zones: de Boudewijnlaan (1), de zone rond de bibliotheek (2), tussen Zwaeneberg en de Bergstraat (3) en de Bergstraat zelf (4). Deze ruimtes hebben een duidelijke relatie met elkaar, maar ze hebben tevens een eigen wetmatigheid.

VAN OPEN BOUWBLOK NAAR PLEIN

De bouwranden flankerend aan de ruimte tussen de Bergstraat en het cultuurcentrum Zwaeneberg zijn ongedefinieerd en hebben een 'willekeurige' oriëntatie. In éénzelfde bouwlijn zien we voorkanten, zijkanten en achterkanten naast elkaar staan. Het is duidelijk dat de bebouwing nog geen richting heeft gekozen. Het gebied leest zich eerder als een open bouwblok.

Momenteel kan er dus nog niet gesproken worden over een plein, en er zijn met name twee bouwopgaven die een cruciale rol spelen in de toekomstige ontplooiing van het Cultuurplein. De westelijke gevelrand (1) speelt een belangrijke rol in het maken van een duidelijke begrenzing van het plein. We stellen hier voor om de gevellijn af te stemmen met het lagere deel van de Berkenlaan te leggen. De bouwcluster ten oosten (2) kan een sleutelrol spelen in het optillen van het project naar een hoger ambitieniveau. Dit bouwblok heeft momenteel enkel een duidelijke voorkant aan de Bergstraat, de andere randen bestaan voornamelijk uit zij- en achterkanten. In functie van een herontwikkeling van deze cluster kan de haalbaarheid van een ondergrondse parking onderzocht worden.

Een derde en, op korte termijn, minder cruciale opgave (3) situeert zich tussen de Boudewijnlaan en de bibliotheek. Deze zone met open verkaveling kan op termijn een interessante locatie worden die de koppeling maakt tussen het stationsplein en het Cultuurplein. Vanaf de Boudewijnlaan kan hier tevens een zichtbaarheid gegeven worden aan het achterliggende toekomstige Cultuurplein.

RUIMTE TUSSEN ZWAENEBERG EN BERGSTRAAT : HET CULTUURPLEIN

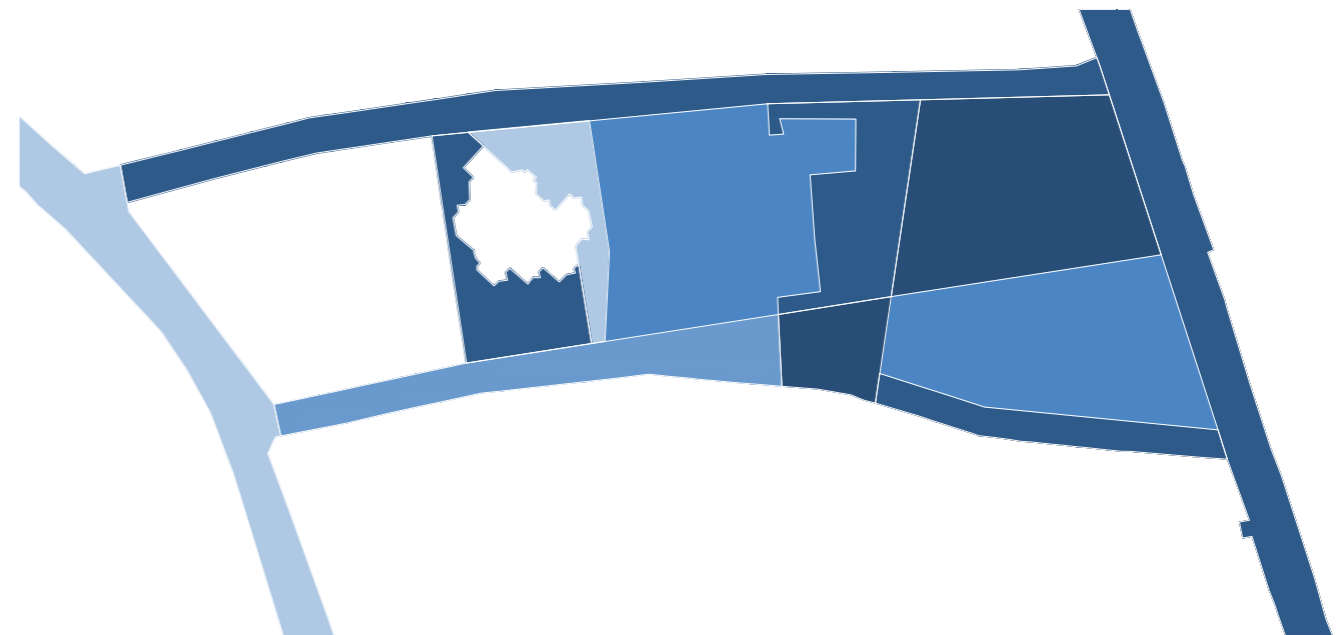
De hoofdruimte situeert zich tussen de Bergstraat en het Cultuurcentrum, welke momenteel als parkeerplaats wordt gebruikt. Het nieuwe gebouw is duidelijk op deze ruimte geënt, en maakt daarmee een rechtstreekse verbinding met de Bergstraat.

Voor een nauwkeurige afbakening van de pleinruimte baseren we ons op een twee lijnen die tevens een connectie maken met de ruimere omgeving. Een eerste lijn (1) maakt de verbinding tussen de Bergstraat en het voorpleintje aan de bibliotheek. Een tweede lijn (2) maakt een connectie tussen de Bergstraat en de Boudewijnlaan.

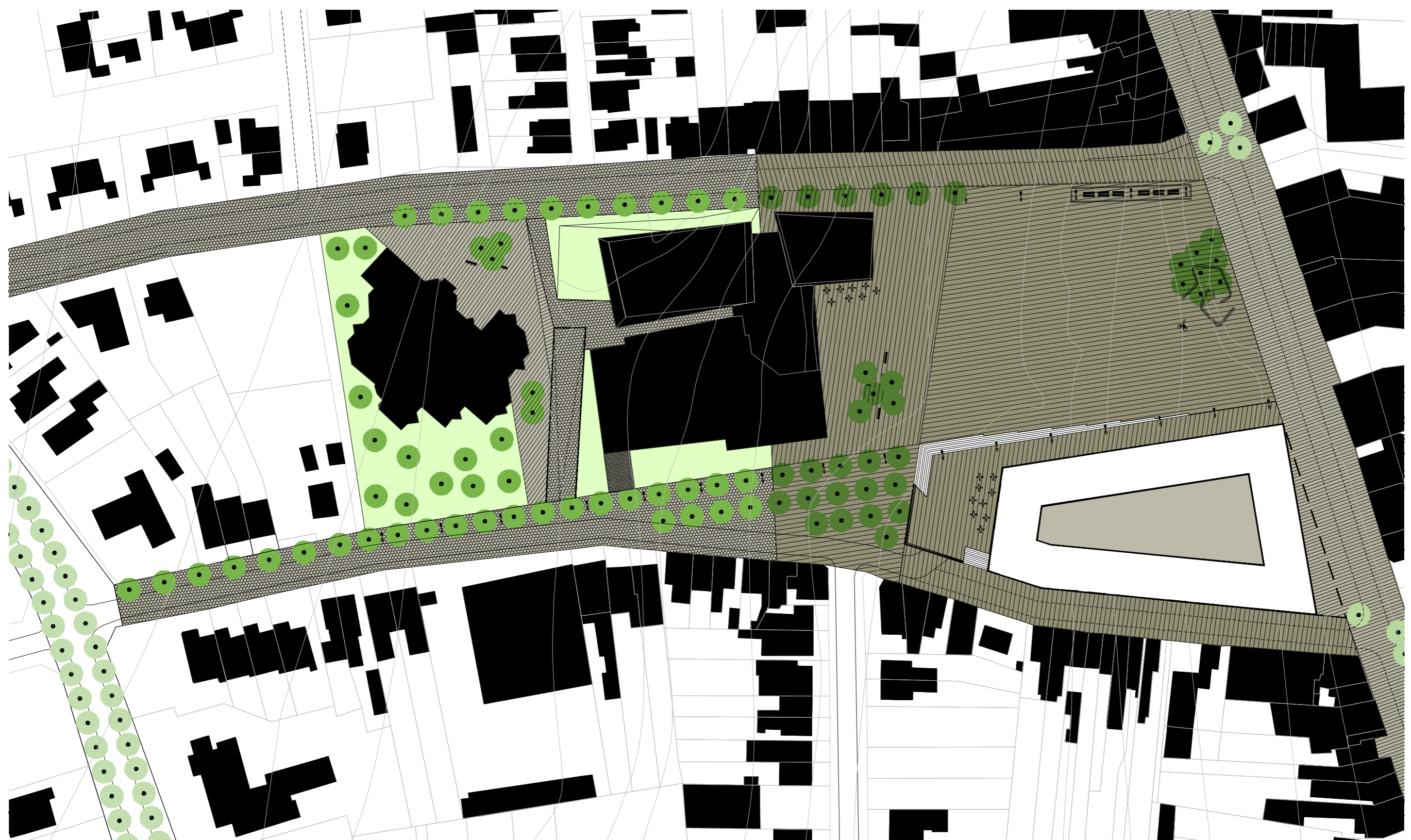
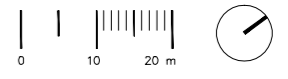
Tussen de Zwaeneberg en de Bergstraat is een hoogteverschil van ruim 2 meter. Alhoewel dit hoogteverschil nauwelijks merkbaar is (ca 2% helling), geeft dit een mogelijkheid om het parkeren 'half-ondergronds' te situeren. Dit betekent dat het niveau van de Bergstraat zou kunnen opgerokken worden richting het cultuurcentrum. We denken dat met name bij een herontwikkeling van het oostelijke bouwblok hier een interessante opportuniteit kan ontstaan. Vanaf de Berkenstraat kan dan een logische toegang gemaakt worden zonder de centrale ruimte te kruisen. De natuurlijke glooiing tussen de Bergstraat en het Cultuurcentrum blijft hiermee gevrijwaard van een abrupt hoogteverschil. Op de naad tussen het hellend plein en het platform kan een zuidgeoriënteerde trappartij een bijzondere kwaliteit aan het plein geven. Door de optreden van de trappartij open te houden, wordt de half-ondergrondse parking voorzien van licht en lucht. Op het platform zelf kan een hoger gelegen plein als balkon aan de centrale ruimte worden gekoppeld.

OP MAAT BRENGEN VAN DE PUBLIEKE RUIMTE

De omgeving van het cultuurcentrum heeft een 'groot gebaar' nodig, waardoor de verschillende fragmenten van publieke ruimte aan elkaar gekoppeld worden. Anderzijds dienen de deelruimtes op een gepaste maat en schaal gebracht te worden. We zien de kwaliteit voornamelijk in het schakelen van verschillende publieke ruimtes, eerder dan het zoeken naar een eenheid over een omvangrijk en divers gebied. Op basis van de zonering van de omgeving van het cultuurcentrum en afbakening van de hoofdruimte tussen het Cultuurcentrum en de Bergstraat zijn een aantal logische lijnen uitgezet. Hiermee perceleren we een aaneengesloten netwerk van publieke ruimtes. De diversiteit van de verschillende deelruimtes werkt hier als ordenend principe, die met de gepaste maaswijdte op maat van de plek worden ingericht. Een aantal van deze 'percelen' is ook recent heraangelegd, zoals het voorplein van de bibliotheek en de voorruimte aan de ingang van het cultuurcentrum.



op maat brengen van de publieke ruimte: plekken met verschillende sferen binnen eenzelfde grammatica



integraal inrichtingsplan met inpassing van het scenario ondergronds parkeren

TWEE SCENARIO'S VOLGENS TWEE AMBITIENIVEAUS

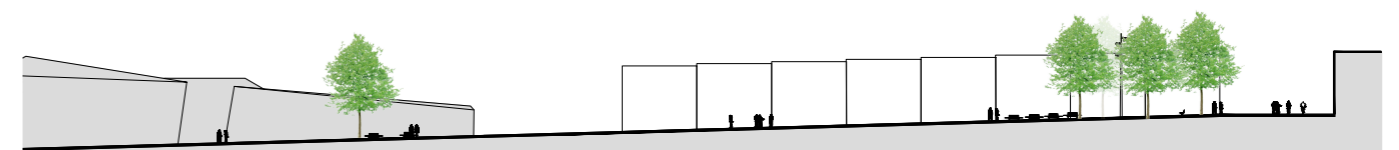
Op basis van de percelering van de deelruimtes zijn verschillende scenario's denkbaar. In antwoord op de vraagstelling naar een haalbaarheid van bovengronds of ondergronds parkeren zijn twee scenario's opgebouwd. Hierbij zit de speelruimte met name in de oostelijke rand, flankerend aan het Cultuurplein. Een afwerking van de westelijke bouwlijn wordt gezien als een belangrijke randvoorwaarde om een eerste heldere stap te kunnen zetten naar een volwaardig cultuurplein.

In het scenario 'bovengronds parkeren' gaan we ervan uit dat slechts een beperkte opwaardering van het het oostelijke bouwblok haalbaar is. Hierbij ligt de nadruk op het afwerken van de bestaande structuur. We tekenen een nieuwe bouwlijn die het mogelijk maakt om de zij-en achterkanten af te werken richting het plein en het Cultuurcentrum. Een voorwaarde hier is dat het bouwblok compacter wordt richting het Cultuurcentrum, en meer ruimte krijgt richting het Cultuurplein. Het parkeren dat zich momenteel situeert in het hoofdruimte, wordt verplaatst tussen de Berkenstraat, het Cultuurplein en het bouwblok. Op basis van een eerste oefening kunnen hier ca. 160 parkeerplaatsen bovengronds gesitueerd worden.

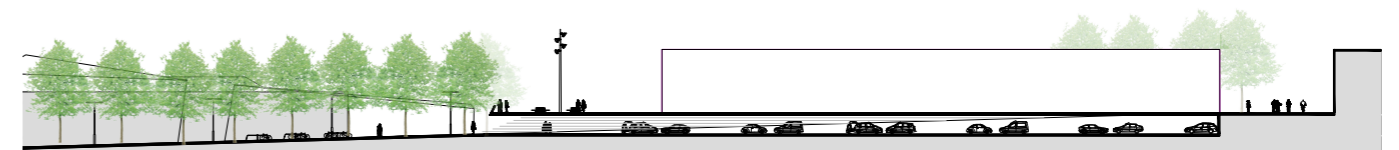
In het scenario 'ondergronds parkeren' gaan we ervanuit dat een integrale herontwikkeling van het oostelijke bouwblok mogelijk is. Bij deze herontwikkeling zien we de unieke kans om het centumparkeren een gepaste plaats te geven in de kern. We tekenen op basis van de voorgestelde percelering een nieuwe contour van het bouwblok. Hierbij gaan we ervanuit dat het bouwblok op hetzelfde niveau blijft als de Bergstraat, met een half-ondergrondse parking onder het bouwblok. Volgens een eerste onderzoek kunnen ca 190 plaatsen gerealiseerd worden in één laag.

FASEERBAARHEID

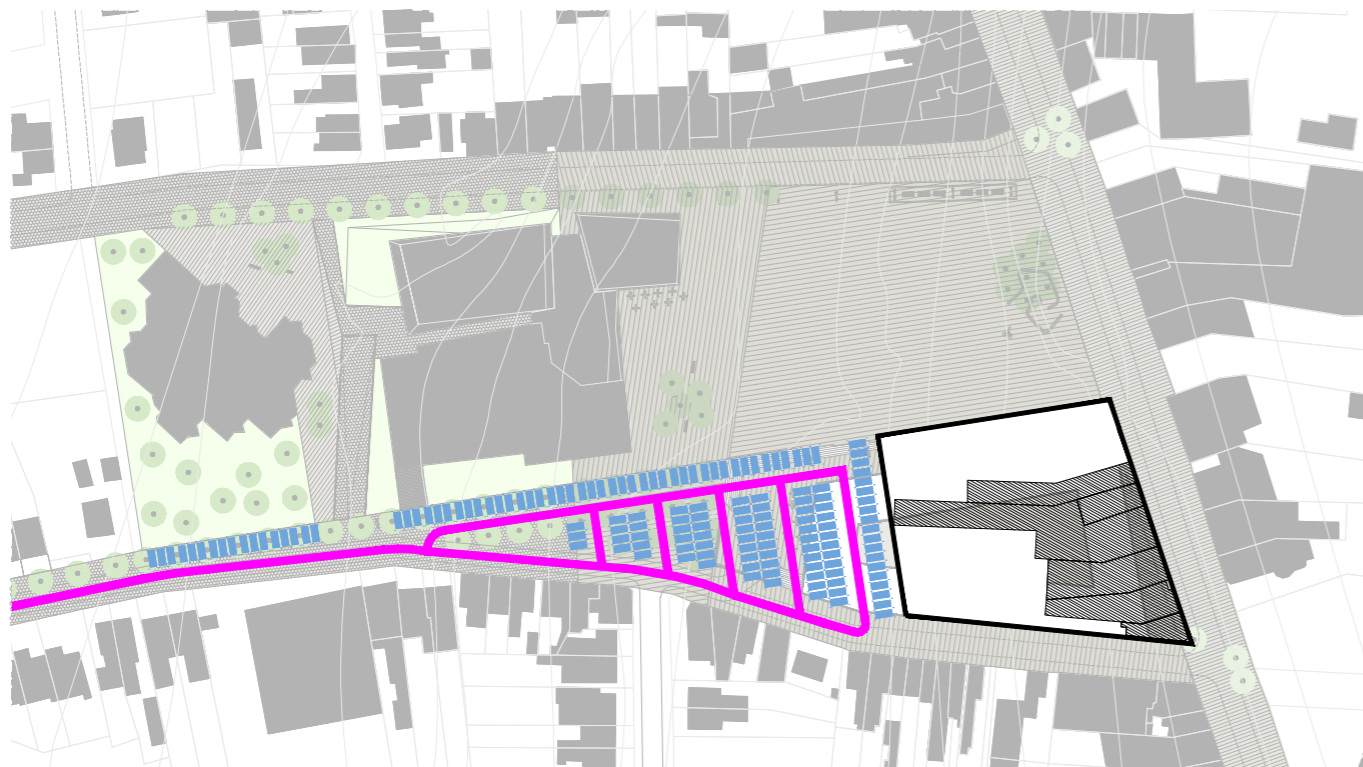
Zoals eerder vermeld denken we dat een keuze tussen beide scenario's niet prioritair is, maar eerder een cumulatieve aanpak, waarbij het eerste scenario het tweede niet uitsluit. De contouren die uitgezet worden willen het mogelijk maken om op korte termijn een kwalitatief Cultuurplein te ontwikkelen. Op een langere termijn kan dan gewerkt worden aan een integrale en duurzame oplossing, met name wat betreft parkeren. Voor alle duidelijkheid zien dus het eerste scenario niet als een gewenste oplossing op lange termijn, tenzij zich een andere opportuniteit aandient in de kern, waarbij het parkeren ter hoogte van het Cultuurplein drastisch kan verminderd worden.



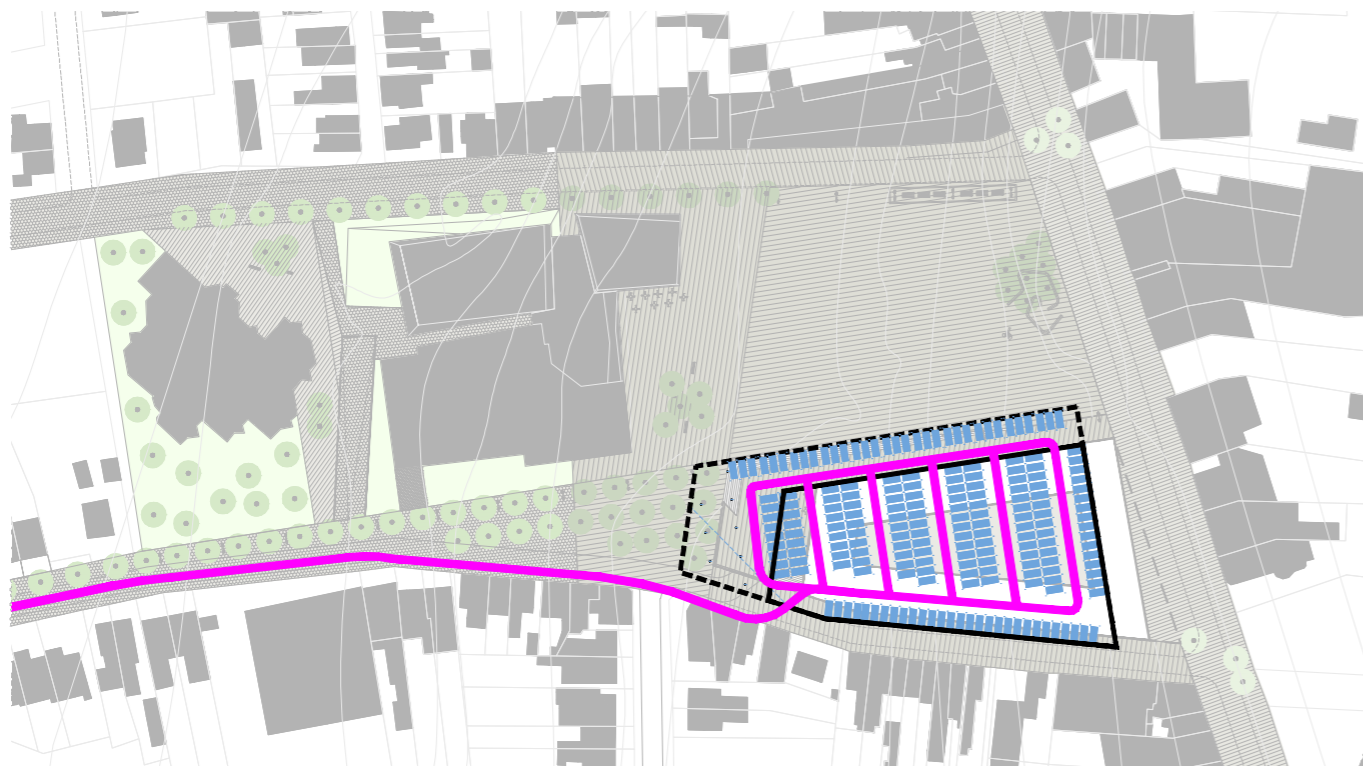
principeprofiel 1 ter hoogte van het cultuurplein (scenario 1 en 2)



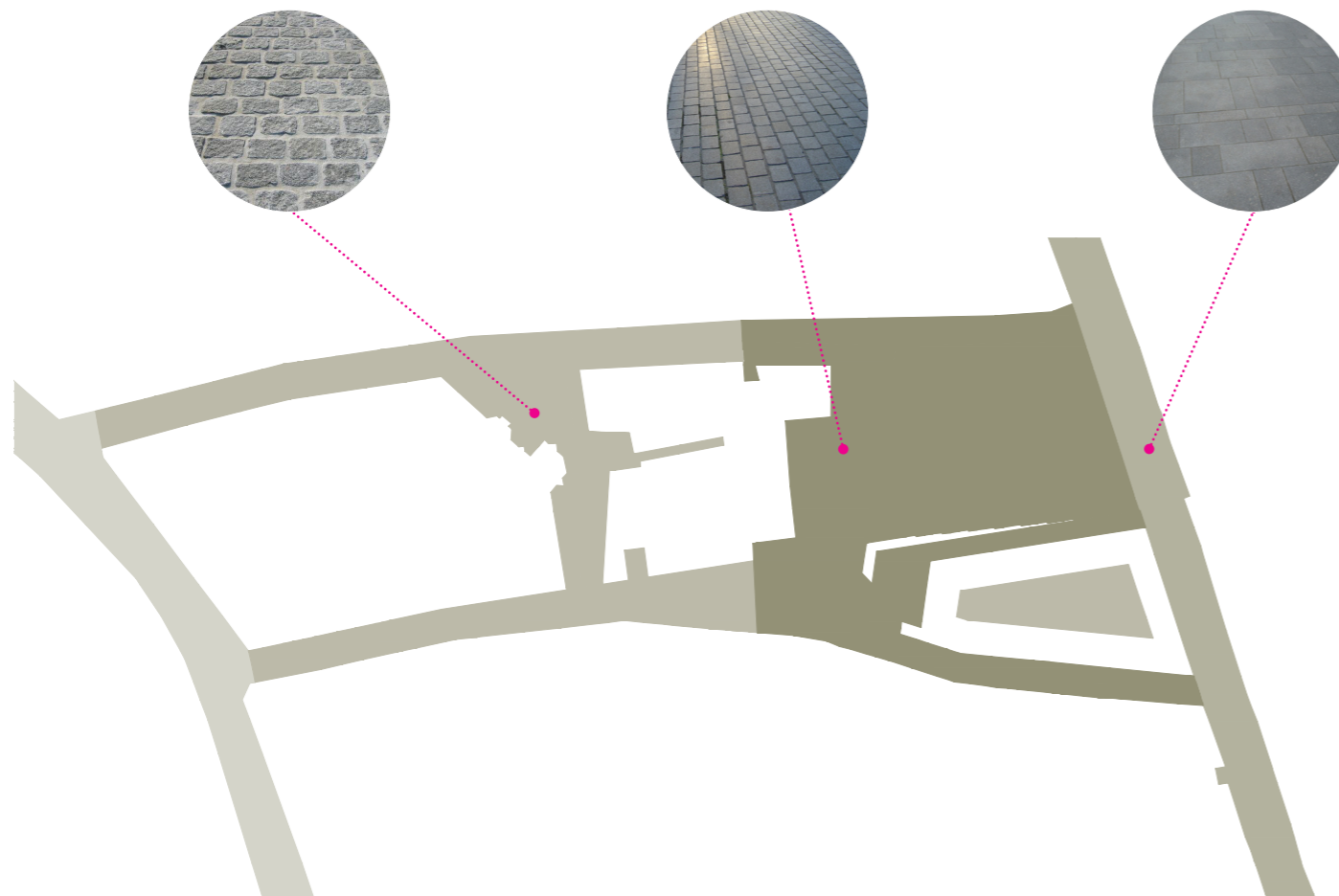
principeprofiel 2 ter hoogte van het oostelijke bouwblok (scenario 2)



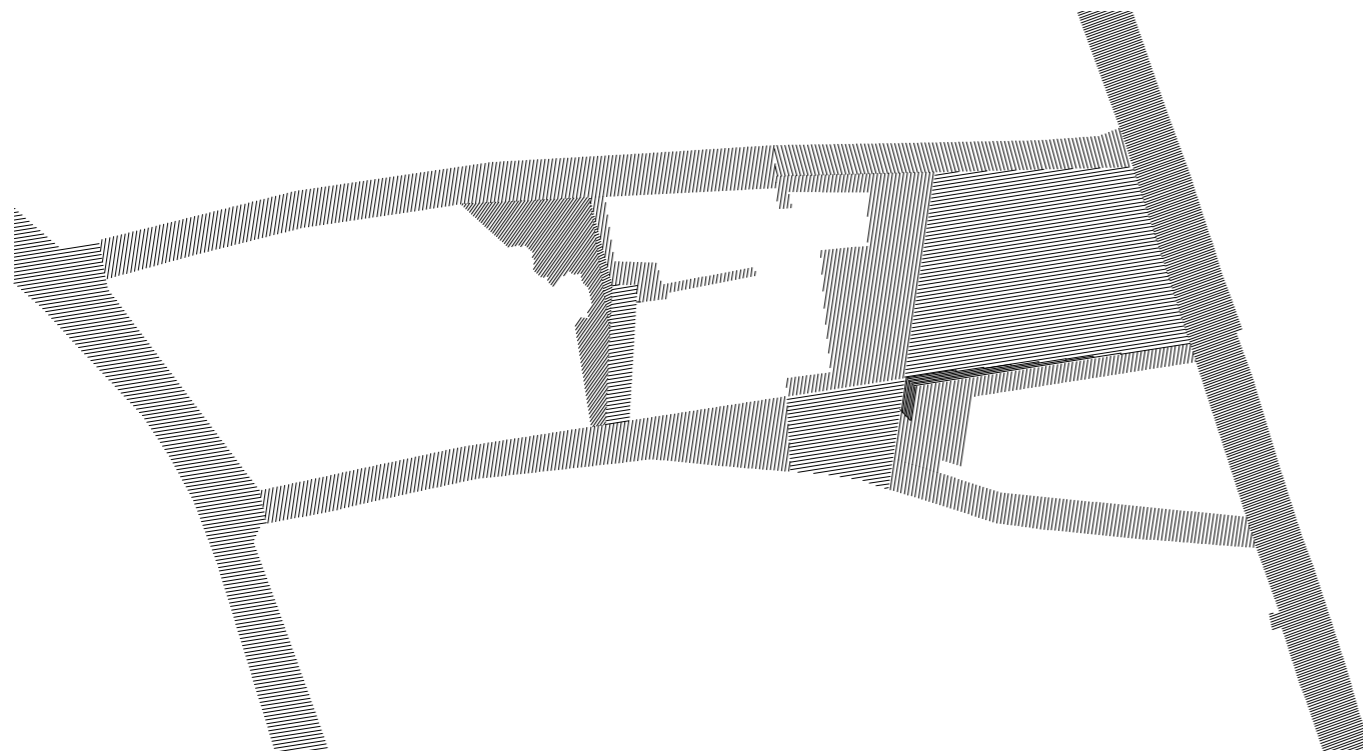
scenario 1 - bovengronds parkeren en beperkte herontwikkeling van het bestaande oostelijke bouwblok



scenario 2 - (half) ondergronds parkeren met volledige herontwikkeling van het oostelijke bouwblok



textuur van de verharding gebaseerd op de zonering: gekapte granietskassei (1), gezaagde granietskassei (2) en graniettegel (3) nuanceren de verschillende zones binnen eenzelfde grammatica.



deelruimtes worden volgens een eigen bestratingspatroon ingericht. Naden scheiden en verbinden de verschillende publieke ruimten

MATERIALITEIT: ZONES ALS BASIS EN PERCELERING ALS VERFIJNING

Op basis van de zonering van de grote deelruimtes kunnen we een aanzet doen tot materialisatie. De grote zones worden onderscheiden door een verschillende afwerking van éénzelfde materiaal. Bijvoorbeeld met graniet kunnen we de grote zones indelen door te werken met gekapte graniet voor de omgeving bibliotheek, gezaagde graniet voor de zone Cultuurplein en een graniettegel voor de Bergstraat. Dus naarmate meer naar de Bergstraat, krijgt het materiaal meer 'glans'.

Binnen de grote zones worden de 'percelen' verder verfijnd met verschillende legpatronen, bestratingsrichtingen en formaten van de bewerkte graniet. Hiermee kan op maat van de plek een steenformaat of bestratingsrichting worden toegepast. Het voorbeeld van de bestrating kan tevens verdergezet worden in de keuze en plaatsing van de bomen, het straatmeubilair en de verlichting.

PRINCIPE VAN NADEN

De verschillende deelruimtes worden ingedeeld door naden. In functie van de begrenzing kan een naad op een verschillende manier gematerialiseerd worden. Ten oosten van het Cultuurplein is de naad een trappenpartij die het hoogteverschil opvangt. Vóór het Cultuurcentrum kan de naad een afwatering worden, die het water van de helling opvangt. Ten westen van het Cultuurplein is de naad de rijloper van de bus, en gaat over in een opstapplatform. Door de scherpe begrenzing van de deelruimtes kunnen deze lijnen structurerend werken als connectie met de ruimere omgeving. De naden kunnen tevens een belangrijke bijdrage leveren aan de faseerbaarheid van verschillende publieke ruimtes rond het Cultuurplein, en sluiten tevens aan bij een aantal recent aangelegde voorpleintjes.



principe van naden



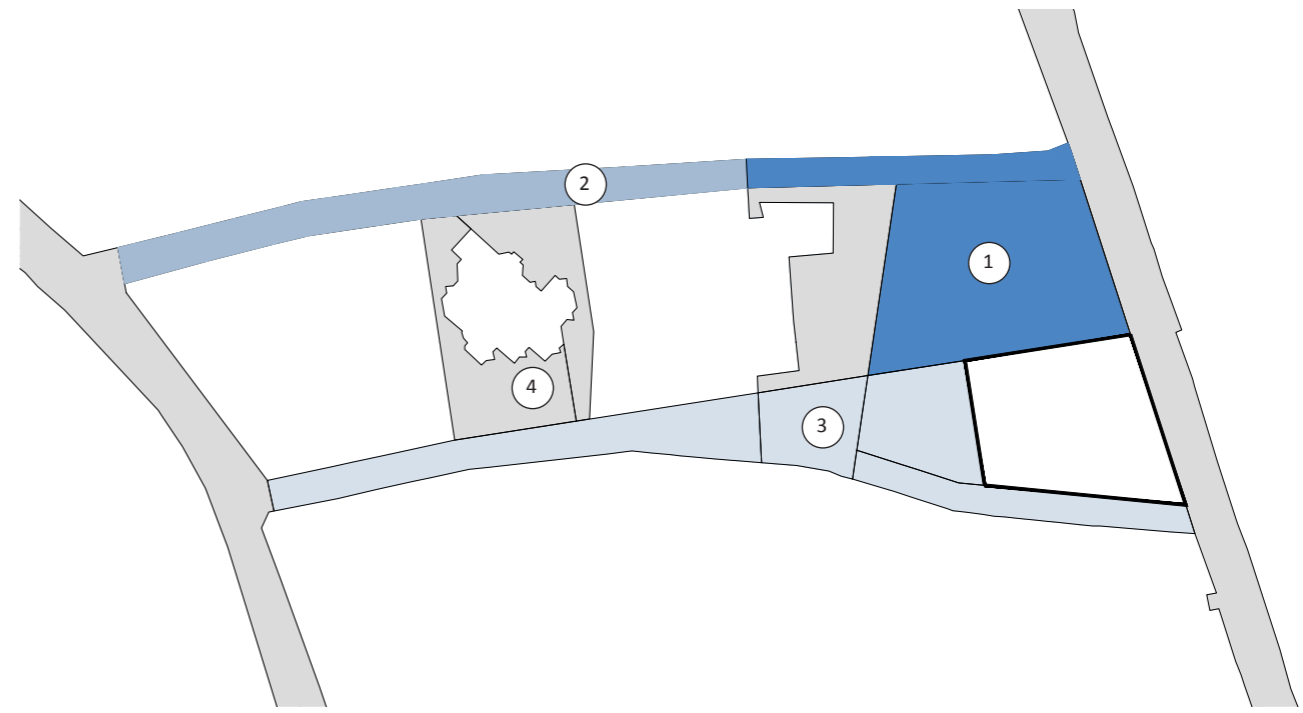
zicht naar het cc en het cultuurplein vanaf de Bergstraat, rechts en links bakenen nieuwe gevels het plein af



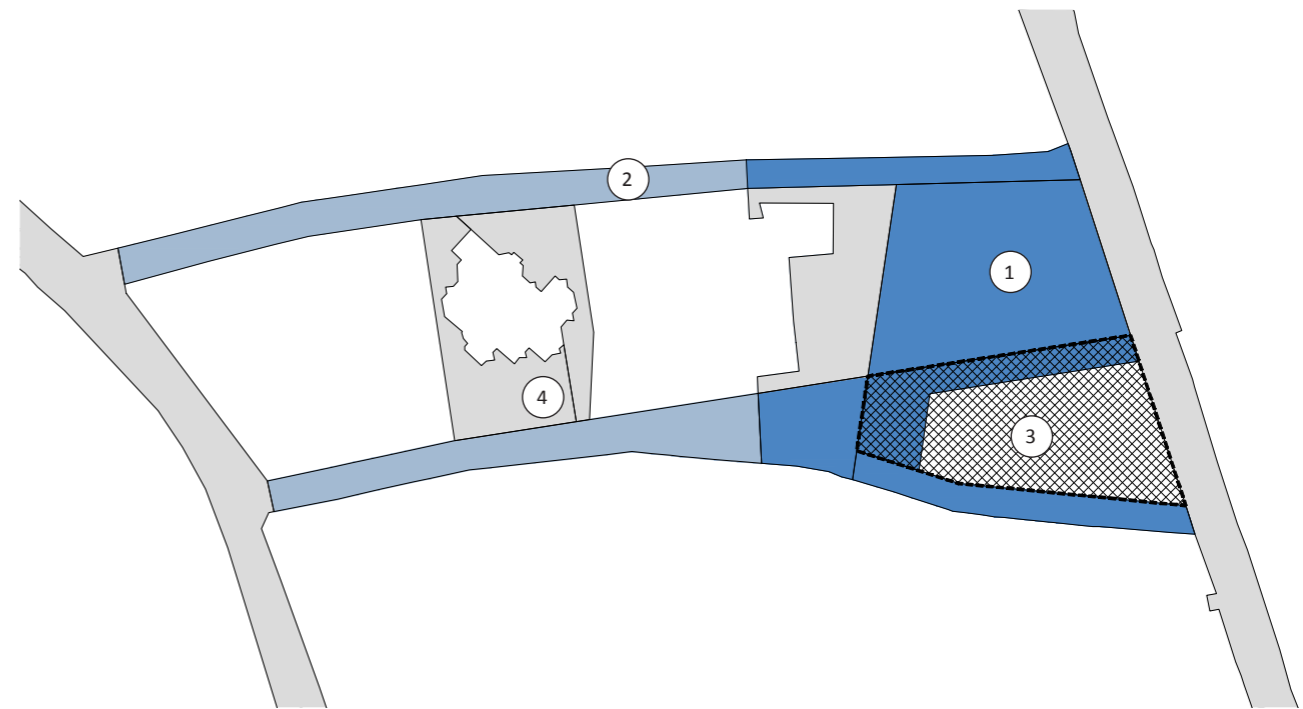


zicht naar het cc en het cultuurplein vanaf de Kattenstraat ter hoogte van de Velodroomstraat, rechts een zicht naar de toegang van de ondergrondse garage



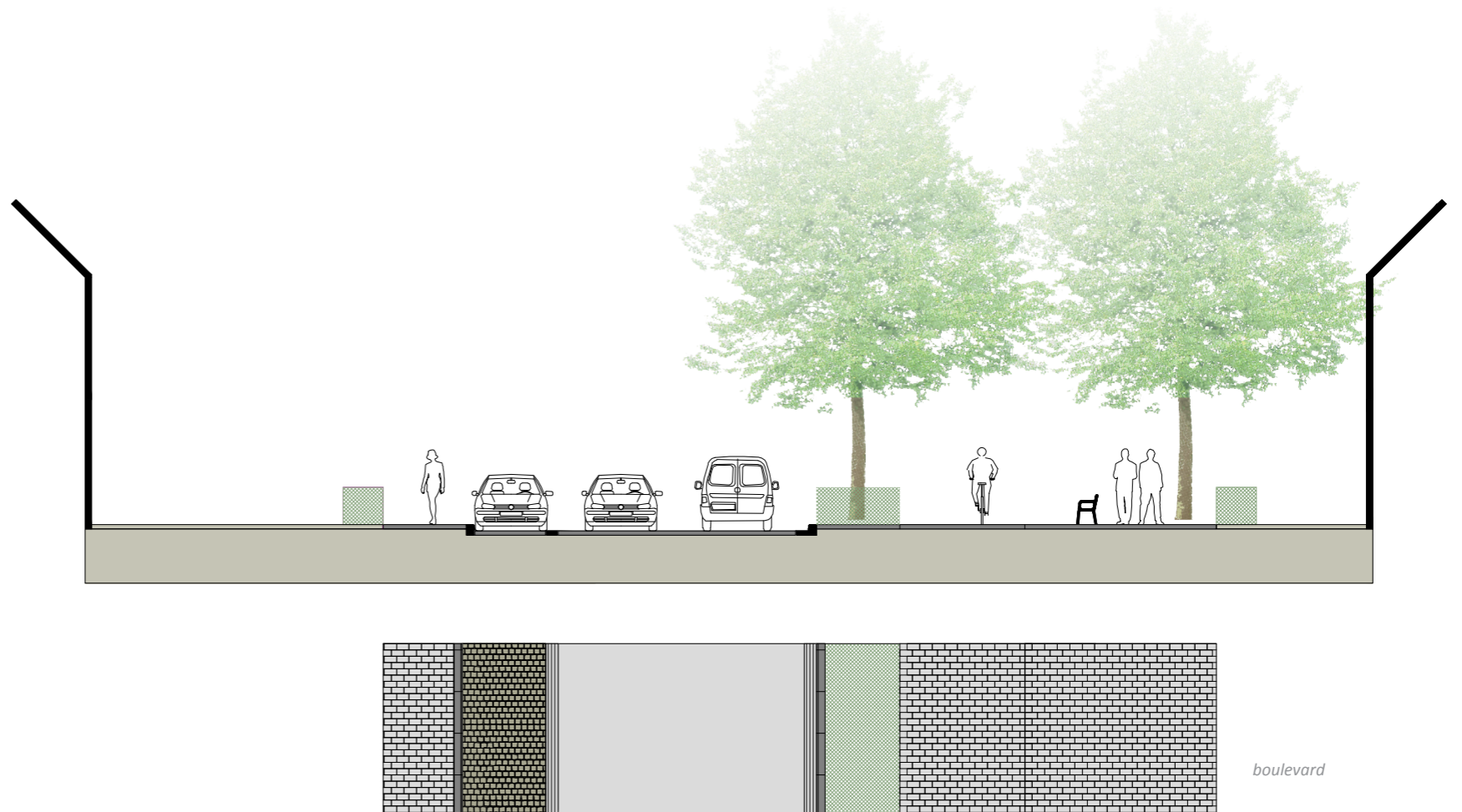
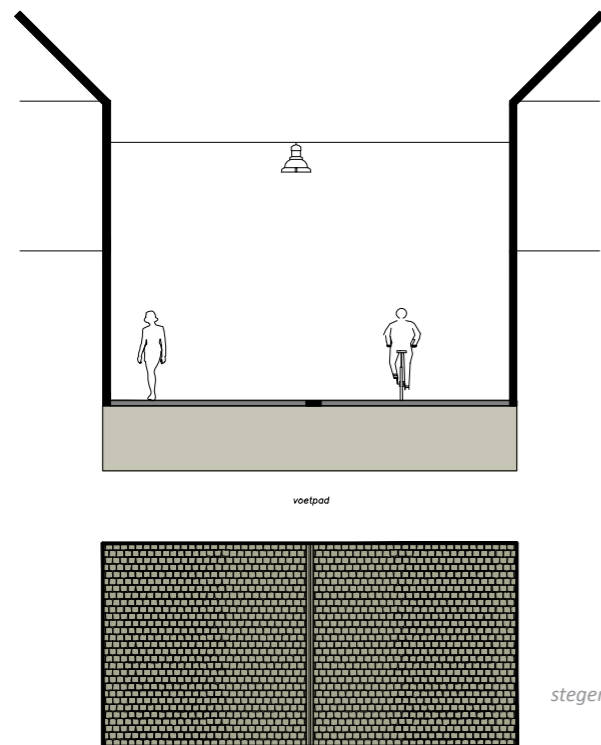
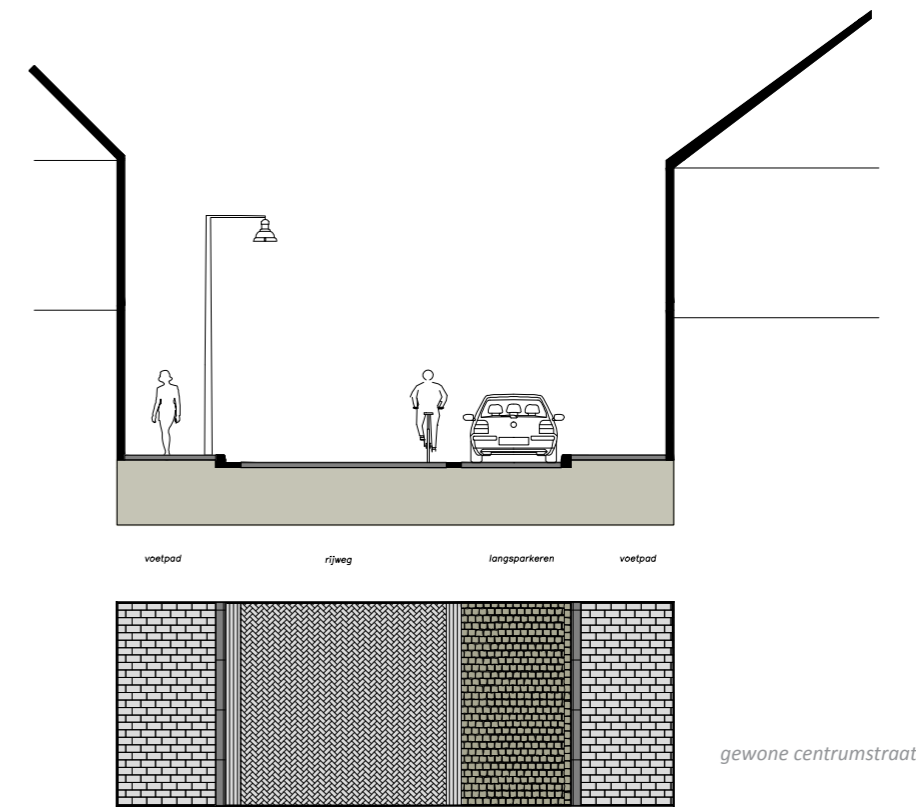
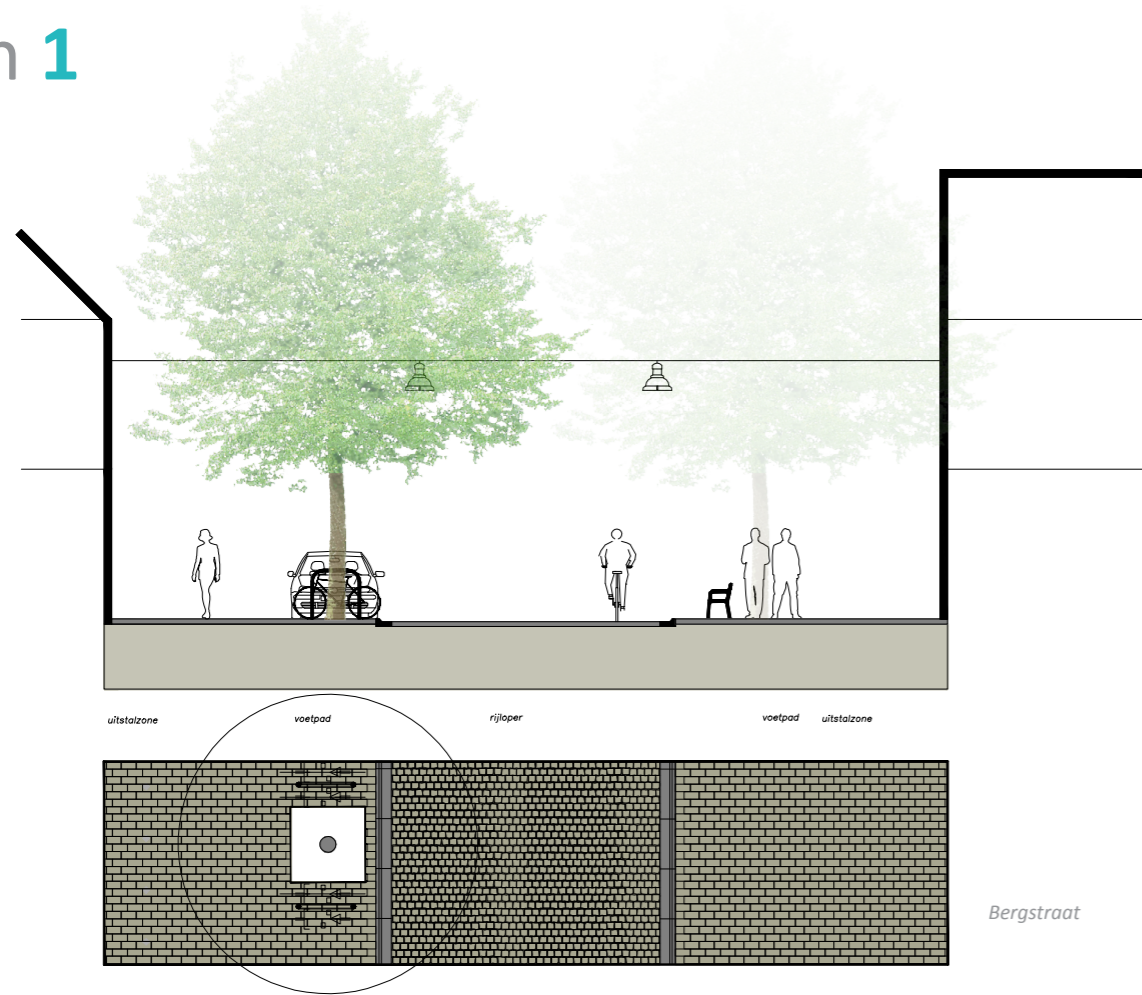


onderdelen opgenomen in de raming (scenario bovengronds parkeren)
(1) = ambitieniveau 1
(2) = ambitieniveau 2
(3) = bovengronds parkeren
(4) = niet opgenomen in raming



onderdelen opgenomen in de raming (scenario ondergronds parkeren)
(1) = ambitieniveau 1
(2) = ambitieniveau 2
(3) = ondergronds parkeren
(4) = niet opgenomen in raming

3 in 1



DE INRICHTING VAN DE PUBLIEKE RUIMTE



categorisering publieke ruimte in de kern: bijzondere straten (Bergstraat en boulevard), stegen, pleinen en gewone centrumstraten

- Bergstraat, Stationsplein, Cultuurplein, Gouden kruispunt
- boulevard
- gewone centrumstraten
- stegen

BEELDKWALITEITSPLAN PUBLIEKE RUIMTE

Een essentieel onderdeel van het masterplan voor Heist-op-Den-Berg is een beeldkwaliteitsplan publieke ruimte. Het opmaken van het beeldkwaliteitsplan speelt zich in hoofdlijnen af op twee niveaus. Op structuurniveau zal een categorisering van de publieke ruimte in het centrum worden bepaald. Op basis van deze categorisering willen we op maaiveldniveau de verschillende deelruimtes profileren en materialiseren.

CATEGORISERING VAN PUBLIEKE RUIMTE

Op basis van voorgaande aanzet tot visie kunnen we binnen de afbakening van de kern de publieke ruimte indelen. We onderscheiden twee bijzondere straten, de Bergstraat en de Boulevard, gewone centrumstraten, stegen en pleinen.

De Bergstraat wordt opgevat als dé straat van Heist-op-den-Berg met een belangrijke verblijfsfunctie. De uitdaging hier is het combineren van een winkel-wandelstraat met selectief bestemmingsverkeer en een route voor de bussen. Alhoewel de Bergstraat voldoende maat heeft om dit te combineren, denken we dat het hier interessant is een profiel te ontwikkelen waarbij de overgang van een autoluwe straat naar een parkeervrije straat op termijn mogelijk is.

De boulevard wordt geprofileerd als de belangrijkste ontsluiting van de kern. De maatvoering van deze straat varieert per segment, maar heeft over bijna het hele traject een breed profiel. Hier stellen we als typeprofiel een dubbelzijdige enkelbaan voor met vrijliggende fietspaden. Tussen het Cultuurplein en het Stationsplein kan het profiel asymmetrisch worden opgemaakt, waarbij het voetgangersgebied aan de centrumzijde breder wordt ingezet. Het volledige profiel wordt gekarakteriseerd met een dubbele rij bomen.

Naast deze twee bijzondere straten onderscheiden we de gewone centrumstraten en de stegen. De gewone centrumstraten zijn voornamelijk woonstraten die zich tussen de Boulevard en de Bergstraat bevinden. Hier wordt voorgesteld een typeprofiel te ontwikkelen dat de herkenbaarheid van deze straten binnen de kern versterkt. De stegen zullen als aparte categorie bekeken worden, gezien de beperkte maatvoering. Hier wordt voornamelijk ingezet op het maximaal vrijhouden van het maaiveld.

De meest prominente plekken van Heist-op-den-Berg zijn de 3 pleinen: het Stationsplein, het Cultuurplein en het Gouden kruispunt gekoppeld aan de Berg. Deze zijn vanzelfsprekend maatwerk en deze plekken dragen in grote mate bij aan de herkenbaarheid van Heist-Op-Den-Berg. Het stationsplein zal als belangrijke poort fungeren, terwijl het Cultuurplein in het hart van de kern een bijzondere ruimte kan worden met veel draagkracht voor verschillende functies. Het Gouden Kruispunt maakt een belangrijke connectie tussen de Bergstraat en de Berg zelf.



bestaande Bergstraat



bestaande Boudewijnlaan (toekomstige boulevard)

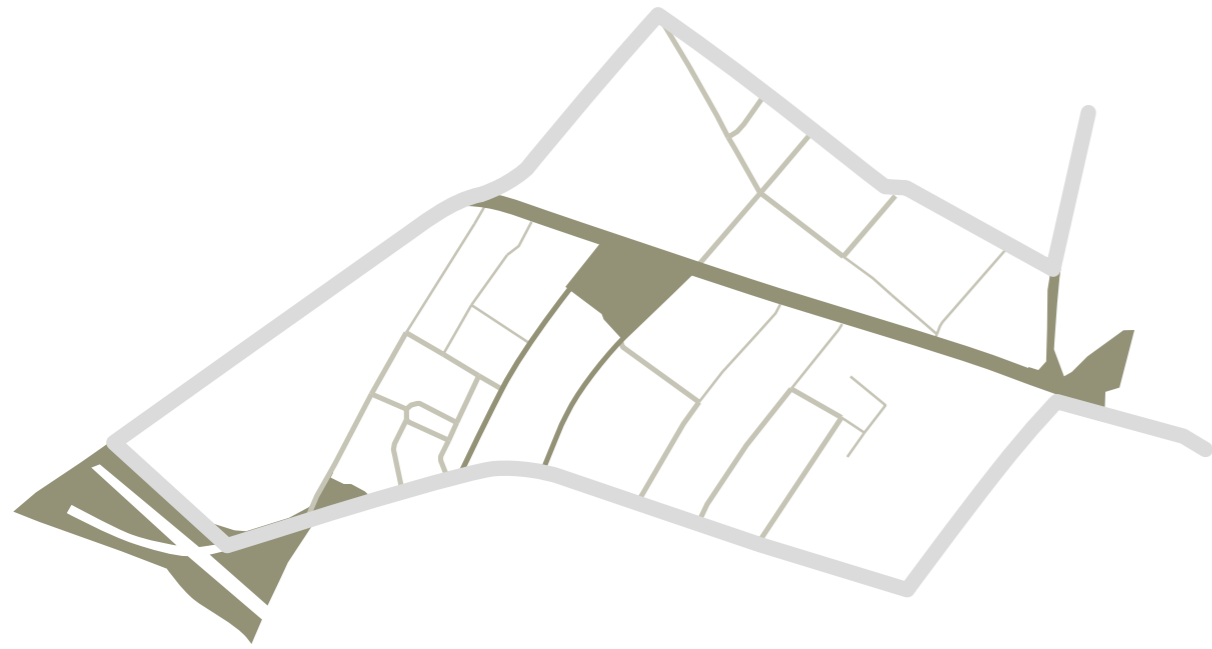


gewone centrumstraat






steeg

3 in 1







voorbeelduitwerking bestratingsplan en meubilarisplan binnen de kern

-  hoogwaardige verharding
-  basisverharding in combinatie met hoogwaardige accenten
-  basisverharding



voorbeelduitwerking groenplan binnen de kern

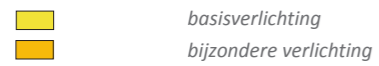
-  solitaire bomen en maatwerk
-  open laan
-  gesloten laan
-  geen bomen



DE INRICHTING VAN DE PUBLIEKE RUIMTE



voorbeelduitwerking lichtplan binnen de kern



HANDBOEK PUBLIEKE RUIMTE

Op basis van de aanzet tot categorisering van de straten in de kern, stellen we voor een éénduidige staalkaart van bouwstenen publieke ruimte op te maken. Het doel is hierbij een herkenbaar en coherent centrum te creëren, waarbinnen een verschillende deelruimten met een eigen karakter en wetmatigheid kunnen ontplooid worden. Een winkelstraat vraagt immers een andere verfijning dan een stationsplein of een centrumsteeg, en het toekomstige Cultuurplein moet meer worden dan een verbreding van de Bergstraat. Binnen een eenheid wordt gestreefd naar een diversiteit. Het doel is dus een rijk vocabularium van bouwstenen te maken, binnen een zelfde grammatica.

Een belangrijk onderdeel van het beeldkwaliteitsplan publieke ruimte bestaat er dus in om de deelruimten als specifieke opgaven te bekijken en te materialiseren. We stellen voor om hiervoor een handboek publieke ruimte op te maken, die de ambitie concreet maakt en met name ingaat op het maatwerk per gebied.

Het handboek publieke ruimte werkt dus op basis van het hogere schaalniveau naar een concreet inrichtingsniveau. Hierin wordt het maaiveld gematerialiseerd tot een bestratingsplan en straatmeubilaris, een groenstructuur, een aanzet tot een lichtplan,...

Op basis van de voorliggende contouren voor de kern en het Cultuurplein is een voorbeelduitwerking opgemaakt die als illustratie dient tot een vertaling naar een handboek publieke ruimte.





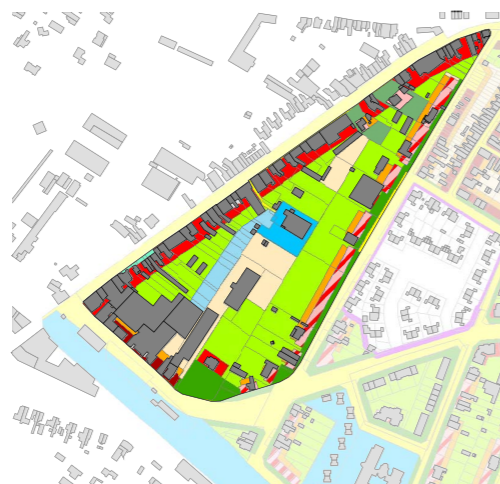
1. STATIONSTRAAT – SPOORSTRAAT

Planningscontext BPA:

- Grotendeels een bestemming van huidige bouwblok met uitzondering van groothandel aan de stationskant
- Lage dichtheden met halfopen bebouwing langs spoorstraat

Opgaves:

- Opdelen van bouwblok in kleinere gehelen om doorwaadbaarheid naar het centrum te verhogen en om de grote oppervlakte van het binnenbouwblok beter te benutten
- Representatieve gevel naar de stationsomgeving toe realiseren
- Integratie van feestzaal in het nieuwe maaswerk van bouwblokken



**2. EGLANTIERSTRAAT - FRANS
COECKELBERGSSTRAAT**

Planningscontext BPA:

- Beperkte ontwikkeling met lage dichtheid binnen bouwblok met halfopen bebouwing van 2 bouwlagen
- Afwerking van het bouwblok aan de Frans Coeckelbergstraat met alleenstaande bebouwing

Opgaves:

- Verhogen van de dichtheid met door gebruik aangepaste typologieën, toch ook met behoud van open ruimte
- Nieuwe ontwikkeling linken aan efficiënte (inpandige of ondergrondse) parkeeroplossingen
- Ontwikkelen van trage verbindingen tussen Bergstraat – Eglantierstraat en Frans Coeckelbergstraat mogelijk maken
- Beeld en vrijstaand karakter van 3 villa's in het groen aan de Bergstraat niet verstoren



3. EUGEE WOUTERSSTRAAT - TH. DE BIESTRAAT

Planningscontext BPA:

- Afbouw van het bouwblok met aaneengesloten bebouwing tot 3 bouwlagen
- De binnenruimte kan als parkeerterrein worden ingericht

Opgaves:

- Ontwikkelen van een centumparking aantakend op de noordelijke boulevard met een zelfde capaciteit als de huidige parking. Dit is een randvoorwaarde voor de ontwikkeling van dit bouwblok. Het is te onderzoeken op welke manier deze publieke parking kan gecombineerd worden in een gepaste typologie
- Niet stimuleren van autogerichte grootschalige kleinhandel. Dit past enkel buiten het centrumgebied. Wel bestaat er de mogelijkheid om winkels met grotere oppervlaktes die elders in het centrum geen plaats vinden hier te faciliteren.





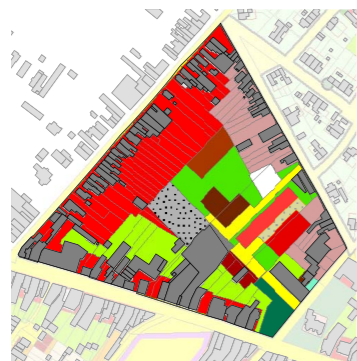
4. GB – CORES

Planningscontext RUP:

- RUP voorziet reeds een ontwikkeling van het binnengebied met een dichtheid aangepast aan het centrumgebied
- Ontwikkeling van het gebied is gestart door ontwikkelaar Cores

Opgaves:

- Kwalitatief ontwikkelen van de trage verbindingen doorheen het bouwblok naar de nieuwe ontwikkelingen vanuit de Bergstraat en de Noordstraat tot aan de Neerweg. De passage naar de nieuwe ontwikkelingen kan tegelijkertijd een passage naar de GB zijn
- Kwalitatief ontwikkelen van de open ruimte, zowel privé als publiek. Ook goed ontwerpen van de overgang tussen beide



ALGEMEEN RUIMTELIJK KADER VOOR ARCHITECTUURPROJECTEN

Zoals reeds gezegd zijn er nog heel wat mogelijkheden voor verdichting in en rond het centrumgebied. Uiteraard moeten we een globaal kader scheppen met dit masterplan waarbinnen deze ontwikkelingen gebeuren. De afbakening van het centrumgebied is hier een eerste aanzet toe. Het deelt het grondgebied op in delen binnen het centrumgebied en delen buiten het centrumgebied. Dit geeft een eerste aanzet voor de ruimtelijke invulling van een mogelijk project (bouwhoogte, functie, parkeeroplossing, bouwlijn,...). We scheppen dus een algemeen kader waarbinnen de invulprojecten op elkaar kunnen worden afgestemd.

WERKEN MET BOUWBLOKFICHES

Anderzijds mogen we toch ook niet vergeten dat elk project anders is. De ruimtelijke randvoorwaarden hangen uiteraard heel sterk af van de context en het gewenste programma. We kunnen niet zomaar een 'af plan' maken voor heel het centrum. We moeten voldoende ruimte laten voor projectspecifieke en locatiespecifieke elementen. Vandaar dat we ook een aanpak voorstellen met bouwblokfiches. Eigenlijk maken we voor elk bouwblok klein masterplan of een structuurschets op. We doen hiervoor in deze wedstrijd bundel reeds een eerste aanzet. Uiteraard hebben wij vandaag nog veel te weinig inzicht in deze projecten (programma en context). Daarvoor is uitgebreid overleg met de verschillende betrokken partijen nodig. Door hier reeds een voorzet te doen tonen we echter op welke manier we de invulprojecten in het centrum zouden willen aanpakken.

We tonen voor elk bouwblok een luchtfoto van de bestaande toestand en, indien relevant, een beeldje van het uitvoeringsplan dat geldig is voor deze zone. Op de luchtfoto tonen we in het rood een aantal randvoorwaarden en in het groen een aantal opgaven voor elk project. Tijdens de masterplanfase zouden we via ontwerp onderzoek de ruimtelijke mogelijkheden van elk van deze bouwblokken kunnen aftoetsen, al dan niet op basis van een specifiek programma.





5. BOSSESTRAAT

Planningscontext BPA:

- Klassieke verkaveling met halfopen bebouwing

Opgaves

- Met deze manier van verkavelen wordt alle open ruimte geprivatiseerd en achter de woningen weggestoken. We zouden op zoek kunnen gaan naar typologieën zich landschappelijk beter inpassen.
- Verbindingen tussen Boudewijnlaan – Hogebruglaan en Bossestraat realiseren en aantakken op het kleinmazige netwerk van straten via de Vaes-oogstlaan en de Schildenstraat.



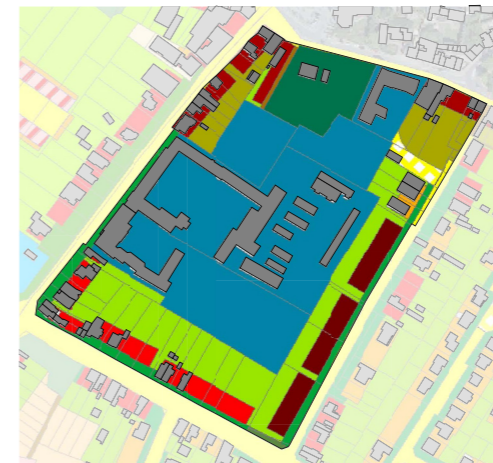
6. ACADEMIE - HOF VAN RIEMENSTRAAT

Planningscontext RUP:

- Afbouw aan de Hof van Riemenstraat met aaneengesloten bebouwing met maximaal 2 bouwlagen en zadeldak.
- Afbouw van de Paul van Roosbroecklaan met halfopenbebouwing met 2 bouwlagen en zadeldak.

Opgaves:

- Er ligt voornamelijk een interessante opgave in het gebied tussen de Bergstraat en de school. Er is de tuin van de vrederechter en dan enkele gebieden die bedoeld zijn voor de uitbreiding van de school en de academie in de toekomst





7. SOCIALE CLUSTER

Opgaves:

- De sociale cluster is een strategisch publiek project langsheen de boulevard. De relatie tussen dit project en de publieke ruimte aan de Bergstraat is dan ook cruciaal. Het project moet zich openen naar het kruispunt toe
- Toegankelijkheid verhogen door zachte verbindingen tussen Bergstraat – Vlinderstraat – Keverstraat en Molenstraat te maken
- Oude Gendarmerie als potentie voor de nieuwe ontwikkeling uitwerken
- Site van CVO herontwikkelen en herstructureren gebouwen en parking OCMW
- De grens van de site wordt bepaald door heel wat achterkanten van tuinen. Hier moet op gepaste manier op gereageerd worden



8. VOORMALIGE HEILIG-HARTSITE

Opgaves:

- Nieuwe functie zoeken voor oude schoolgebouwen met totale vloeroppervlakte van 6800m². Vraag naar een publieke functie van een dergelijke oppervlakte is er vandaag voor zover wij weten niet. De structuur van een gebouw met een middengang en klassen aan beide zijdes is wel voldoende flexibel om verschillende invullingen toe te laten
- De site kan in de toekomst beter geïntegreerd worden in de omgeving. Vooral langs de kant van de Herentalsesteenweg. Hier ligt nog een open terrein dat vandaag door een grote haag van de steenweg is afgesloten
- Draagkracht zal een belangrijk thema zijn bij dit project. Het gaat immers over een grote oppervlakte



9. PARKING MOLENSTRAAT

Opgaves:

- Binnen de totale parkeerbalans en het parkeerbeleid van Heist-op-den-Berg moet bekeken worden of deze weinig zichtbare parking voldoende bijdraagt. Enkel op zondag, ten tijde van de rommelmarkt, ligt deze parking op een zeer strategische locatie
- Ontwikkelingsgebied in relatie bekijken met de omgevende kavels waar er ook nog heel wat diepe kavels met weinig kwalitatieve achterkanten overblijven.
- Onderzoeken van nieuwe verbinding met Keverstraat



10. HOF VAN RIEMENSTRAAT

Planningscontext BPA:

- Nieuwe ontwikkeling van percelen met open en half-openbebouwing

Opgaves

- Verbindingen maken met de Paul van Roosbroecklaan – Orshagenstraat en Hof van Riemenstraat.



PLAN VAN AANPAK

INLEIDING

Elke opgave is een ingrijpen in een bestaande toestand of context. Er is geen maagdelijk wit onbeschreven blad. De grenzen waarbinnen hedendaagse projecten bekeken worden, dwingen tot het maken van verantwoorde en doordachte keuzes. Zo dwingen, onder andere, economische en ecologische aspecten tot het naar voren schuiven van de juiste prioriteiten. Een antwoord op een opdracht, vereist bijgevolg een kritische en heldere houding ten opzichte van de vraag. Enkel door een correcte houding ten opzichte van de gestelde vraag kan men de juiste keuzes te maken om te komen tot een kwaliteitsvol project.

De inzet van elke opdracht is te komen tot een betekenisvol project, kaderend binnen de vooropgestelde randvoorwaarden. Een focus op ruimtelijke kwaliteit vereist een zoektocht naar datgene dat écht belangrijk is in plaats van een 'geforceerde originaliteit'. Enkel zo kunnen we bereiken we het maximale resultaat. Bij deze zoektocht naar de essentiële elementen binnen een project, staat het proces centraal.

Realiseren van plannen vergt immers een welbedachte strategie, waarin een ontwerpmatige aanpak centraal staat, gedurende het gehele planproces. Ontwerpen is immers geen geïsoleerde activiteit, geen afzonderlijke discipline. Het is wel dé werkwijze en zienswijze voor een duurzame integrale aanpak.

We willen gaan voor een project dat lang meegaat en maatschappelijk blijft doorwerken. We kijken niet enkel naar de actuele vraag, maar ook naar toekomstige eisen en verwachtingen. Dit wil zeggen dat we verder kijken dan de opdracht zelf, verder dan de vooropgestelde plangrenzen. Enkel op deze manier kan men de werkelijke vraag overstijgen en kwaliteitsvol plannen, met een meerwaarde voor zijn omgeving, de bewoners en de gebruikers.

Vandaag kennen we de toekomst van Heist-op-den-Berg nog niet. Het team is dan ook van mening dat het in deze fase onmogelijk is om reeds een voorkeursscenario of masterplan voor te leggen. We willen de opdrachtgever niet verleiden met mooie tekeningen, voorbarige oplossingen, die niet in onderling overleg met de gemeente naar voren geschoven werden.

We willen jullie ervan overtuigen dat wij, als team, een goede partner zijn door een heldere aanpak en denkwijze voor te stellen. Modellen in de zin 'work in process' en niet als afgewerkte oplossingen, die moet aanzetten tot een kritische en onderbouwde reflectie over de mogelijkheden van de Heist-op-den-Berg. Op deze manier hebben we ook deze wedstrijd bundel aangepakt.

WAT IS ONZE AANPAK?

De Avereften is anders dan de Berg, het gouden kruispunt is anders dan de stationsomgeving of het cultuurplein. Dit ontkennen betekent dat je eigenheid van een gebied geweld aandoet en dat er geen gezonde flexibiliteit en basis ontstaat voor de doorwerkende maatschappelijke veranderingen. Een masterplan dient deze plekken te verbinden met elkaar, dient de samenhang naar boven te halen, het kader te creëren waarin een optimaal evenwicht ontstaat tussen samenhang en verschil. De samenhang wordt gevormd door het gebruik van de ruimte, de beleving van de plek, de eigenheid van Heist-op-den-Berg. Deze samenhang is essentieel om te komen tot een duurzaam masterplan, een masterplan dat de 'tand des tijds' kan doorstaan. Duurzame stedenbouw betekent bijgevolg dat je niet in je ivoren torentje verblijft, maar de plek en de bewoners leert kennen. Duurzame stedenbouw vergt een doorgedreven integrale aanpak, een aanpak die verschillende zaken met elkaar kan samenbrengen, op elkaar kan afstemmen.

Met andere woorden...de werkwijze die we willen volgen, is een doorgedreven procesmatige aanpak. Door in elke fase van dat proces de onderzoekende en beeldende kwaliteiten van het ruimtelijk ontwerp centraal te stellen, komen we tot duurzame en gedragen integrale projecten met een hoge ruimtelijke kwaliteit. De eerste plaats waar een integrale aanpak voor duurzame ontwikkelingen en ruimtelijke kwaliteit tot uitdrukking komt en moet komen is de publieke ruimte. Het vormt de kern van de zaak, de plek waar er interactie is tussen een ruimtelijke ingreep, de omgeving en het maatschappelijke leven. Het is de gemeenschappelijke noemer en bijgevolg de uitgelezen drager voor een integrale aanpak. De rol en de positie van de publieke ruimte is bijgevolg ook hetgeen waar dit masterplan op zal focussen.

WAT ZIJN DUURZAME ONTWIKKELINGEN?

De klassieke thematische benadering van duurzame stedenbouw is een handig hulpmiddel, maar is uiteindelijk veel te beperkt. Duurzame stedenbouw is meer dan een stoot energie, een scheut water, een snufje verkeer en naar smaak afmaken met ecologie en leefbaarheid, stevig roeren en dertig minuten laten sudderen. Duurzame stedenbouw is het resultaat van een intensief, open en delicaat samenspel tussen bestuurders, ontwerpers, overheden, marktpartijen en sectordeskundigen.

Duurzame stedenbouw is in eerste instantie stedenbouw die lang meegaat en die blijft voldoen aan actuele en toekomstige eisen. Daarnaast draagt een woonwijk of een bedrijventerrein pas echt bij aan de duurzame ontwikkeling als hierdoor pregnante knelpunten op andere locaties uit de weg kunnen worden geruimd. Hoewel we veel van historische stedenbouwkundige plannen kunnen leren, is er ook steeds nood aan vernieuwing en daarbij zijn de eigenschappen van het bestaande en wensen van de mensen die er wonen essentieel voor het ontwerp en het beheer. Het eindresultaat wordt bepaald door de eigenschappen van de plek, de maatschappelijke ontwikkelingen en de wensen van de bewoners.

WAT IS INTEGRAAL WERKEN?

Het masterplan Heist-op-den-Berg vereist een integrale aanpak waarbij het planproces, het ontwerp én, meer specifiek, de aandacht voor de publieke ruimte centraal staan. Het aansturen van ruimtelijke ontwikkelingen bestaat nog te vaak uit een reeks van maatregelen in een verspreide slagorde die daardoor niet zelden hun doel missen. Het is veel efficiënter en doelmatiger om over beleids- en werkdomeinen heen verbindingen te leggen tussen fysieke, sociale en economische maatregelen. Het afstemmen van maatregelen en de realisatie ervan coördineren noemt men een integrale aanpak.

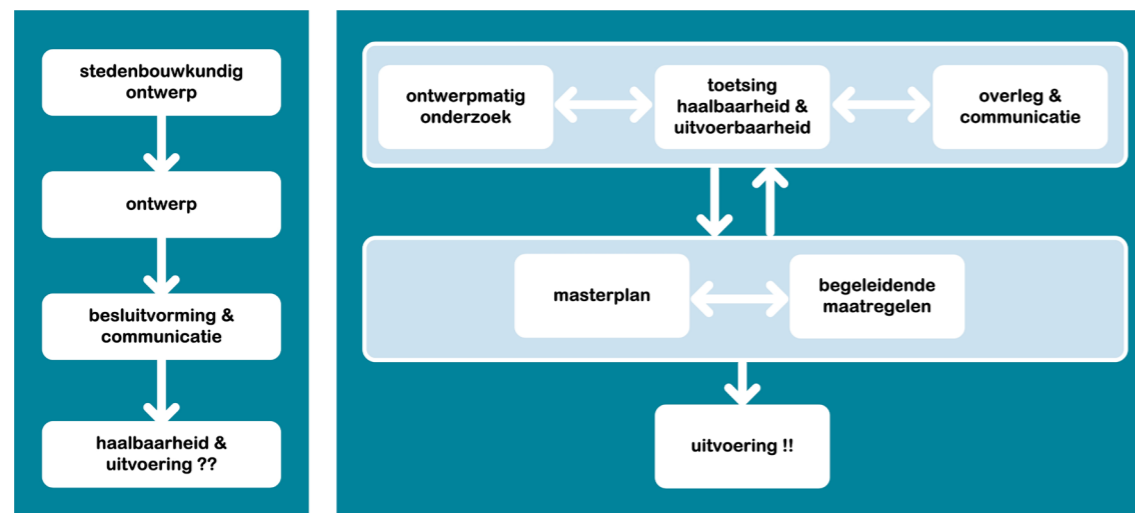
Integraal werken houdt dus in: het bundelen van middelen en maatregelen om doelgericht en efficiënter te kunnen werken op meerdere terreinen tegelijk om zo mogelijke meerwaarden tot stand te brengen. De Nederlandse prof Pieter Tops (NL 2001) vat het begrip samen in vier kernbegrippen: samenwerken, samenhang, afstemming en gemeenschappelijkheid. Volgens ons leiden deze begrippen naar een grotere vraag om betrokkenheid, draagvlak en contextgebondenheid. Het is een tegenwicht tegen het eigen kleine gelijk en het sectoraal denken, een nieuwe invulling van 'het algemeen nut'.

EEN AANPAK GERICHT OP UITVOERING

Ons motto is “een goed plan is een uitgevoerd plan, waarbij de nagestreefde ontwikkelingen ook effectief plaatsvinden”. De kwaliteit van een plan komt ten volle tot zijn recht nadat het afgewerkt is. Een kwalitatief masterplan is een realistisch plan, waarbij de nagestreefde ontwikkelingen ook haalbaar zijn.

De kwaliteit van een plan wordt van bij de start van het planningsproces bepaald. Daarom hanteren we een eigen methodiek, waarbij de haalbaarheid en uitvoerbaarheid, van bij het begin, het planproces mee sturen. Haalbaarheid en uitvoerbaarheid kunnen bovendien niet los gezien worden van een voldoende bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Ook gericht overleg en communicatie moeten dus van bij de aanvang in het planvormingsproces geïntegreerd worden.

De klassieke aanpak, waarbij het stedenbouwkundig ontwerp als (enige) uitgangspunt en tevens als doel werd gesteld, blijkt zelden effectief. Al te vaak blijven goed bedoelde concepten zonder uitvoering, omdat de praktische uitvoering volgens het plan achteraf niet haalbaar blijkt (geen rendabele oplossing, moeilijke ontsluiting, juridische knelpunten, ...).



AFBAKENEN VAN DE OPDRACHT

WAT IS EEN MASTERPLAN? EN WAT IS HET NIET?

Het masterplan is een strategisch document waarin de gewenste ontwikkelingen voor een gebied worden aangegeven. Het geeft de visie weer inzake de gewenste kwaliteit van de publieke ruimte van het plangebied. Daarnaast geeft het aan welke huidige kwaliteiten geconsolideerd moeten worden. Het masterplan haakt in op de door het gemeentebestuur gedefinieerde ambitie, zoals in het Gemeentelijk Structuurplan werd geformuleerd.

Het is een sturingsinstrument om ruimtelijk-functionele ontwikkelingen (lopend of gewenst) in de juiste richting te kunnen leiden. Het kan een toetsingskader zijn voor concrete initiatieven en een communicatie-instrument om betrokkenen helderheid te verschaffen.

WAT BETEKENT EEN MASTERPLAN VOOR HEIST-OP-DEN-BERG? EN WAT NIET?

Identiteit en leesbaarheid worden voor een groot deel bepaald door de openbare ruimte, door het beeld dat mensen krijgen als ze ergens passeren of verblijven. Gezien het belang dat de gemeente Heist-op-den-Berg hecht aan de kern als kwalitatieve woonomgeving ('kern met pit') is het noodzakelijk naast het ontwikkelen van woonlocaties, ook de publieke ruimte te verbeteren. Het opstellen van een masterplan voor de publieke ruimte is daarom ook het ideale middel om te komen tot meer kwaliteit en eenheid binnen een dorpskern.

Het is belangrijk om bij aanvang te bepalen wat de gemeente met het masterplan wil bereiken en wat niet. Wat zijn de doelstellingen, de ambities? Wij hebben in dit document een aanzet hiertoe gedaan, die we graag verder in overleg met de gemeente willen verfijnen tot een ambitieuze opdracht.

BEPALLEN VAN DE JUISTE PRIORITEITEN

De grenzen waarbinnen hedendaagse projecten bekeken worden, dwingen tot het maken van verantwoorde en doordachte keuzes. Zo dwingen, onder andere, economische en ecologische aspecten tot het naar voren schuiven van de juiste prioriteiten. Een antwoord op een opdracht, vereist bijgevolg een kritische en heldere houding ten opzichte van de vraag. Enkel door een correcte houding ten opzichte van de gestelde vraag kan men de juiste keuzes te maken om te komen tot een kwaliteitsvol project.

Een goed masterplan start met het formuleren van de juiste vragen. Onze aanpak vertrekt vanuit een aantal vragen en bedenkingen omtrent de site, de plaats in de gemeente en de bestaande studies en inzichten.

Waar ligt Heist-op-den-Berg, een welbepaalde plek of een welbepaald bouwblok? Van welke netwerken en structuren maakt het deel uit en draagt het iets bij aan die netwerken en structuren of blijft het afzijdig? Heeft het specifieke potenties om die netwerken en structuren of deelgebieden op te laden en te versterken of zelfs geheel te transformeren? Moet er snel gestart worden met ontwikkelingen of moeten we eerder werk maken van een groeiproces om een langzame transformatie in gang te zetten? Moeten we meeliften met bestaande ontwikkelingen of moeten we zelf dynamiek op gang te trekken?

3 in 1

SPECIFIEKE ACTIES EN PRESTATIES

In onderstaande paragrafen beschrijven wij de werkwijze om te komen tot het masterplan Heist-op-den-Berg. Voor de uitwerking van het masterplan worden vier opeenvolgende fases voorgesteld. In het bijgevoegde stappenplan staat deze werkwijze grafisch vertaald en voorzien van een planning in de tijd. In het stappenplan zijn de nodige overlegmomenten weergegeven. De tijdsplanning is grafisch weergegeven in het stappenplan en de timing wordt verder per fase vermeld. Voor het masterplan Heist-op-den-Berg en bijhorend actieplan, voorzien we een uitvoeringstermijn van 8 maanden.

HET CULTUURPLEIN: EEN DETAILPLAN GELIJKLOPEND MET HET MASTERPLAN

We willen hierbij vermelden dat dit stappenplan gericht is op de opmaak van het masterplan. Het is mogelijk om gelijklopend een plan op te maken voor het cultuurplein. Hierbij kunnen de fasen gelijk lopen en kan het ene proces als input dienen voor het andere. Op deze wijze is er bij afronding van het definitief ontwerp masterplan reeds een definitief ontwerp voor het cultuurplein. Tijdens het opstellen van een actieplan kan dan reeds gestart worden met de eerste actie, met name de opmaak van een bouwvergunning voor het cultuurplein. De overlegmomenten voor het cultuurplein kunnen eveneens gelijk lopen met die van het masterplan.

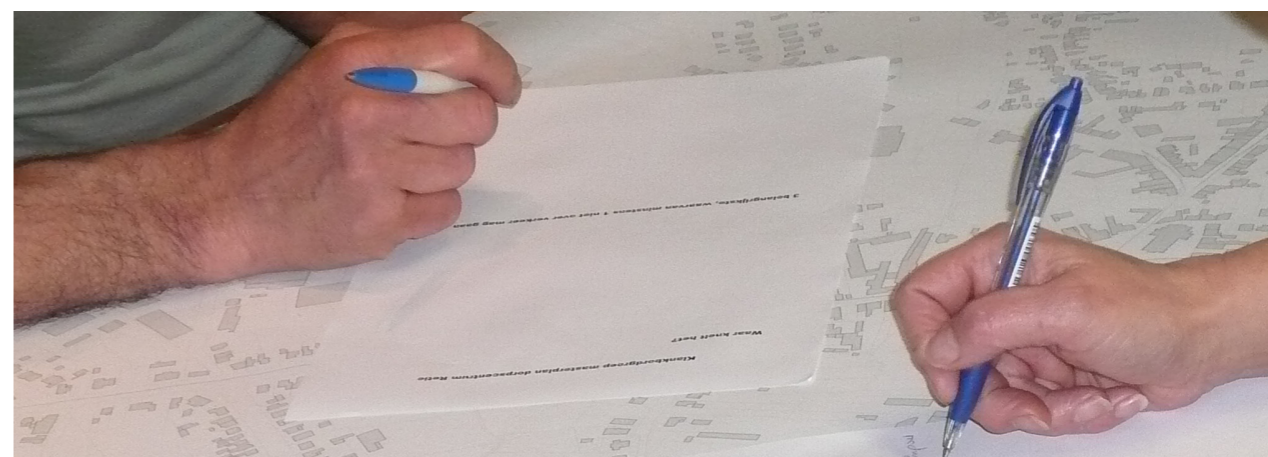
De wisselwerking tussen de schaal van het masterplan en de schaal van het cultuurplein is verrijkend voor beide. In het verdere stappenplan richten we ons op de initiële opdracht, met name het masterplan.

COMMUNICATIE

Overleg en communicatie is geen doel op zich, maar gebeurt om input te geven aan het ontwerpmatig onderzoek, en de haalbaarheid en uitvoerbaarheid van het plan te vergroten. Dit is meervoudig: inzicht verwerven in kritische succesfactoren, vergroten van maatschappelijk draagvlak, versnellen van besluitvorming werven van eventuele partners bij de uitvoering. Elke opgave vergt echter een eigen overleg- en communicatiestructuur, afhankelijk van de ligging, de beoogde ontwikkelingen de omvang en aard van het programma, de mogelijke impact op de omgeving... Hieronder geven we per fase aan welke overlegmomenten ons essentieel lijken. Tijdens de startvergadering wensen we dit gezamenlijk bij te sturen.

Naast het klassieke communicatietraject (actorenoverleg, klankbordgroep of focusgroep, informatievergadering bewoners) kan er bekeken worden in hoeverre een open participatietraject mogelijk is. Daarnaast kan het cc ingezet worden als een centrale plek met permanente communicatie, een ruimte waar bewoners ten allen tijde de laatste publieke plannen kunnen bekijken, informatie kunnen vragen, mogelijk zelf post-it's met vragen kunnen ophangen gericht aan de opdrachtgever/opdrachthouder. Dit maakt dat de plannen eveneens zichtbaar kunnen zijn bij evenementen in het cc, op en rondom het cultuurplein. Zeker voor de aanpassingen aan het plein is dit een goede wijze om te zorgen dat bewoners zich het plan 'eigen' kunnen maken.

Tijdens communicatiemomenten willen we proberen om een zo positief en creatief mogelijke te creëren op deze momenten. We willen de bevolking responsabiliseren door ze een actieve rol te geven tijdens het proces. We moeten de typische hoorzittingsfeer van 'wij tegen zij' proberen te vermijden. Wat dit leidt tot een negatieve sfeer en tot weinig creatieve input. We hebben reeds verschillende methodieken toegepast dergelijke communicatiemomenten vorm te geven: discussiewandelingen, presentaties of panelen op het terrein, tijdelijke afbakening en autovrij maken van de toekomstige pleinzone met het organiseren van pleinactiviteiten, koppelen van de communicatiemomenten aan bestaande evenementen (jaarmarkt, kermis,...), workshops met kaartmateriaal waarop mensen zelf voorstellen kunnen doen, ideeënbusen, tentoonstelling met presentatievideo,...



De rommelmarkt lokt heel wat bewoners van Heist-op-den-Berg en omstreken. Het kan dan ook interessant zijn om enkele van onze brede communicatiemomenten te koppelen aan dit evenement

	FASE	DOCUMENTEN	OVERLEG	COMMUNICATIE
MAAND 01	Inventarisatie	Procesnota	Startvergadering	
MAAND 02	Schetsontwerp		overleg 2	
MAAND 03		1 ^{ste} tussentijdse nota	Overleg 3	
MAAND 04	Voorontwerp		overleg 4	Ev. participatiemoment
MAAND 05		2 ^{de} tussentijdse nota	overleg 5	GECORO Participatie bevolking
MAAND 06	Definitief ontwerp		overleg 6	
MAAND 07		Masterplan	overleg 7	GECORO Informatie bevolking
MAAND 08	Actieplan	Actieplan	overleg 8	

INVENTARISATIE

DOEL

Het verzamelen van alle relevante informatie. Het formuleren van de probleemstelling en de doelstelling van het masterplan.

METHODIEK

We hebben reeds veel informatie ontvangen met betrekking tot deze opdracht. Wat in een wedstrijdphase echter niet meegenomen kan worden, is de ambitie van de opdrachtgever. Gedurende deze open oproep, hebben we het terrein reeds uitvoerig onderzocht, aangevoeld en in de vingers gekregen. Er is geïnventariseerd; er zijn knelpunten, potenties, bedreigingen en kansen aangeduid. Zonder overleg is dit echter niet volledig en gericht. Na gunning van de opdracht zullen we de inventarisatie gedeeltelijk hernemen, vanuit de concrete doelstellingen van de gemeente.

Het lijkt ons zinnig om na gunning een startoverleg te voorzien, waarbij het wedstrijd bundel de basis vormt om het verdere proces inhoudelijk en organisatorisch te bespreken. Hieraan gekoppeld kunnen we een gezamenlijk terreinbezoek organiseren, gericht op de bestaande knelpunten, op onduidelijkheden of bijkomende vragen.

Daarnaast dient in deze fase het ambitieniveau vastgelegd te worden. De vraag stelt zich welke verwachtingen de gemeente heeft, wat Heist-op-den-Berg wenst te bereiken met dit masterplan. Moeten er enkel specifieke problemen aangepakt worden of moet er gestreefd worden naar een voorbeeldplan, een duurzaam masterplan voor dat de verdere toekomst van de gemeente bepaald, of ligt het ambitieniveau ergens tussenin? Een mogelijke tool hiervoor is de ambitiematrix.

Elk proces is specifiek. Als team hebben we al heel wat ervaring en ook de gemeente heeft een ruime bagage. Vanuit deze ervaringen kan er een proces opgesteld worden voor deze opdracht. Dit proces wordt omschreven in een procesnota, die in de loop van het proces meegenomen wordt en bijgestuurd waar nodig.

COMMUNICATIE

Het communicatietraject wordt gestart met een startvergadering (overleg 1) die tot doel heeft zoveel mogelijk inzicht te verwerven in de aard en omvang van de opdracht. De gemeente licht hun visie en het eventuele eisenprogramma toe en overhandigen de benodigde basisgegevens. Wij bespreken onze werkwijze om te komen tot het masterplan en bijbehorende tijdsplanning. Als er met een klankbordgroep of focusgroep van bevoorrechte getuigen wordt gewerkt, kan deze zeker vanaf de eerste fase gestart worden. Ook tijdens de inventarisatiefase kan de input van 'ervaringsdeskundigen' zeer leerrijk zijn.

RESULTAAT

Er wordt een procesnota opgemaakt, waarin we het doorlopen traject neerschrijven en visualiseren in een processchema. Hierin worden o.a. volgende zaken omschreven:

- Gewenste ambitieniveau
- Overlegstructuur
- Communicatietraject en participatie
- Te doorlopen fasen
- ...

Deze procesnota is een dynamisch document dat doorheen het verdere verloop bijgestuurd kan worden waar nodig.

TIMING

We gaan er vanuit dat tussen de gunning en de startvergadering 2 weken verlopen en dat nog eens twee weken later de procesnota opgeleverd kan worden. Dit wil zeggen dat deze fase 1 maand na gunning beëindigd wordt.

3 in 1

SCHESTSONTWERP

DOEL

Het doel is tweeledig, enerzijds het afbakenen van de kern. Anderzijds de opbouw van het ruimtelijk raamwerk waaraan de gewenste ontwikkelingen getoetst kunnen worden op hun inpasbaarheid.

METHODIEK

Met de afbakening van de kern bedoelen we het onderscheiden van een ruimtelijke eenheid waarop het masterplan zich zal focussen. Heist-op-den-berg bestaat uit een uiteengetrokken centrumgebied. Voor de gemeente ligt er meer waarde in het versterken en het verder ontwikkelen van een helder afgebakend kerngebied dan in de spreiding over meerdere kleine deelprojecten of over een meer uitgespreide kern., Vandaar dat de afbakening (ruimtelijk en functioneel) van de kern een belangrijk onderdeel is van het opstellen van het masterplan.

Het raamwerk is als het ware het geraamte van het plan, het legt de structuur op hoofdlijnen vast. Hoofdlijnen bestaat uit zonering in deelgebieden (bijvoorbeeld: centrum, woongebieden, winkelgebied, parkzone,...) structurerende assen, fijnmazig netwerk trage wegen, ...Het schept vervolgens de voorwaarden voor de verdere invulling van het plan, zonder deze volledig aan banden te leggen. Het raamwerk is geen schema van abstracte lijnen en vlekken, maar een concreet ruimtelijk ontwerp voor de infrastructuur en de openbare ruimte, inclusief de landschappelijk elementen, zoals de bestaande parken en de invloed van het buitengebied op de kern. Het ontwerp voor het raamwerk moet een autonome kwaliteit en uitstraling hebben, het moet zorgen voor de leesbaarheid en herkenbaarheid van het geheel. Aan dit raamwerk zullen een aantal randvoorwaarden gekoppeld worden vanuit de haalbaarheid (financiële, maatschappelijke, planologische, ... haalbaarheid).

COMMUNICATIE

Tijdens deze fase leggen wij de basis voor het masterplan vast. Daarom is het van belang dat er tijdens deze fase goed gecommuniceerd wordt met de opdrachtgever. Wij hebben twee vergaderingen (overleg 2 en 3) ingepland, één halverwege deze fase en één na de afronding van de fase.

Tijdens de tweede vergadering lichten wij de resultaten van de analysefase toe en bespreken we het voorstel voor de afbakening van de kern. Opmerkingen hierop verwerken we tegen de 3de vergadering. Dan bespreken we tevens de visie voor de kern, het ruimtelijk raamwerk. Via discussie wordt het raamwerk bijgestuurd en wordt de basis gelegd voor de volgende fase. Indien gewenst kan reeds in deze fase gestart worden met een participatietraject.

RESULTAAT

Het resultaat van deze fase is een tussentijdse nota, bestaande uit plankaarten met de begrenzing van de kern en het ruimtelijk raamwerk. De kaarten worden bijgevoegd in de bestaande rapportage en voorzien van een toelichting.

TIMING

De derde fase ronden wij af 2 maanden na de vraag van de opdrachtgever om de derde fase op te starten.

VOORONTWERP

DOEL

Met het raamwerk als basis zullen we verdere invulling geven aan het masterplan. Dit wil zeggen dat zones en structuren zoals benoemd in het raamwerk worden uitgewerkt door de gewenste beeldkwaliteit te aan te geven. Ook werken wij enkele specifieke gebieden verder uit.. Op basis van dit onderzoek wordt het raamwerk bijgeschaafd tot zijn definitieve vorm.

METHODE

Via gedetailleerd ruimtelijk ontwerpmatig onderzoek wordt het raamwerk verder ingevuld tot een wervend plan met een duidelijke visie voor de komende jaren (cfr het ambitieniveau), met een doorkijk naar de periode die daarna komt.

Dit zal onder meer volgde onderdelen omvatten:

- een afbakening van de kern
- een visie op het parkeren in en rond de kern
- circulatie voor verschillende gebruikers (auto, fietser, voetganger,...)
- beeldkwaliteit per deelgebied
- materialisering (bestrating, straatmeubilair, verlichting)
- beplantingskeuze (beeldkwaliteit, textuur, beheerniveau)

Daarnaast kijken wij meer in detail naar de een aantal deelgebieden. Aan de hand van meer concrete invulling voor deze strategische plekken (bijvoorbeeld station, een poort, sociaal huis, berg,...) krijgt het masterplan invulling op een lager schaalniveau en blijft het niet langer een globale visie. Het raamwerk wordt getoetst door middel van ontwerpend onderzoek op een lager schaalniveau.

COMMUNICATIE

Wij hebben twee vergaderingen (overleg 4 en 5) ingepland, één tijdens de voorontwerpfase en één na de afronding van de fase, waarna we een eerste presentatie aan de GECORO voorzien. We voorzien in deze fase ook een participatiemoment, de wijze waarop dit gebeurt en welke delen via open en/of gesloten participatie meegenomen worden wordt afgesproken met de opdrachtgever.

Tijdens de vierde vergadering lichten wij het raamwerk toe en worden de specifieke plekken vastgelegd. Opmerkingen hierop verwerken we tegen de 5de vergadering. Aan het einde van deze fase ligt het raamwerk vast, de cruciale plekken zijn eveneens bepaald.

RESULTAAT

Het resultaat van deze fase is een tussentijdse nota, bestaande uit plankaarten met de een update van het ruimtelijk raamwerk en kaartmateriaal betreffende de cruciale plekken. De kaarten worden bijgevoegd in de bestaande rapportage en voorzien van een toelichting.

TIMING

We ronden deze fase af 2 maanden na de opstart ervan.

DEFINITIEF ONTWERP

DOEL

Het raamwerk ligt nu volledig vast en de focus ligt op de vertaling van het raamwerk naar de cruciale plekken. Waar in de voorgaande fase specifieke plekken louter bekeken werden als toetsing voor het raamwerk, worden ze nu verder uitgewerkt. De hoofdlijnen voor de belangrijkste plaatsen worden vastgelegd en de beeldkwaliteit wordt aangegeven.

Het doel van deze gedetailleerde ontwerponderzoeken is enerzijds het aantonen van de haalbaarheid van de doestellingen uit ons masterplan. Anderzijds vormen het handleidingen voor verdere planvorming (RUP's, inrichtingsplannen,...). Aanbevelingen met betrekking tot de doorvertaling van het masterplan naar de verdere uitvoering worden gedaan in het actieplan.

METHODE

Door ontwerpend onderzoek worden de potenties van een aantal plekken ten gronde onderzocht. Het betreft bijvoorbeeld:

- de randen van het cultuurplein
- de stationsomgeving
- het sociaal huis
- het gouden kruispunt
- de Berg
- de HH-site
- binnengebieden in de kern

Via schetsmatige ontwerpstudies geven wij gewenste ontwikkelingen vorm.

COMMUNICATIE

Wij hebben twee vergaderingen (overleg 6 en 7) ingepland, één tijdens de voorontwerpfase en één na de afronding van de fase, waarna we een tweede presentatie aan de GECORO voorzien en een informatiemoment voor de bevolking.

Tijdens de 6de en 7de vergadering worden de specifieke plekken verder onderzocht en wordt het masterplan gefinaliseerd. Tijdens het zevende overleg wordt bepaald welke acties prioritair zijn om het masterplan te realiseren.

RESULTAAT

Het masterplan vormt de overzichtskaart, waarin wij hoofdstructuren, zonering en relaties weergeven. In de rapportage geven wij per deelgebied de gewenste beeldkwaliteit aan door middel van een beeldcatalogus (foto's, principeprofielen, beplantingsprincipes). Ook de ontwerpschetsen en 3D-schetsen voor de specifieke locaties worden opgenomen in de rapportage en voorzien van een toelichting.

TIMING

We ronden deze fase af 2 maanden na de opstart ervan.

ACTIEPLAN

DOEL

Gekoppeld aan het masterplan heeft het actieplan tot doel om concrete acties op te nemen die de uitvoering van het masterplan tot doel heeft. Hieraan wordt indien mogelijk ook een indicatie van prioriteit gegeven.

Het betreft een actieplan dat toelaat te bepalen welke deelacties verder moeten ondernomen worden, aan welke randvoorwaarden deze moeten voldoen, etc; het actieplan is als het ware een draaiboek om van de huidige toestand te komen tot het wensbeeld dat in het masterplan wordt voorgesteld.

METHODE

Reeds bij het opstellen van het masterplan wordt er rekening gehouden met de haalbaarheid ervan en de wijze waarop keuzes geïmplementeerd kunnen worden. Samen met de gemeente zal gezocht worden naar de beste manier om het masterplan te realiseren. Deze verschillende acties, middelen, etc worden omschreven in het actieplan, samen met vermelding van initiatiefnemers, kosten, timing, betrokkenen. Ook worden aanbevelingen gedaan voor het verkrijgen van eventuele subsidies. Het actieplan zal tevens een prioriteitenlijst vermelden waarin wordt aangegeven welke acties bij voorkeur eerst ondernomen worden, welke de potentiële oplossingen zijn en welke de potentiële hindernissen zijn.

COMMUNICATIE

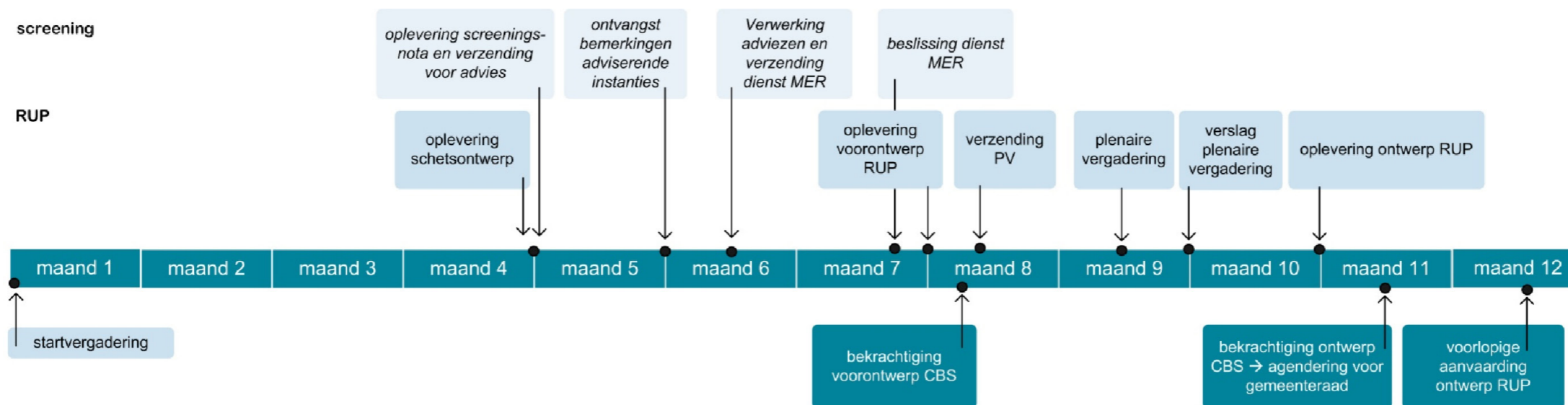
Onderdelen uit het draaiboek zullen tijdens het hele planproces met de opdrachtgever en de desbetreffende actoren gecommuniceerd worden. Tijdens het 7de overlegmoment (zie definitief ontwerp) werden reeds prioritaire acties vastgelegd. Het definitieve actieplan wordt in het laatste overleg (overleg 8) besproken.

RESULTAAT

Het actieplan geeft klaarheid ten aanzien van acties. moet de opdrachtgever toelaten een vervolgtraject te bepalen.

TIMING

We voorzien 1 maand voor het opstellen van het actieplan, gezien deze fase reeds doorheen het proces meegenomen werd is dit een finaliseren van een proces en geen fase die op zichzelf staat.



Het masterplan zal nog lang verder leven in Heist-op-den-Berg, hoe langer hoe beter... Na het actieplan volgen dus de daadwerkelijke acties. We vermelden hieronder reeds enkele mogelijke acties.

RUP

Vandaag is een groot deel van de kern van Heist-op-den-Berg juridisch verankerd in BPA's en RUP's. Indien het ontwerp onderzoek en de inzichten van het masterplan dus afwijken van de voorschriften van deze uitvoeringsplannen is het dus noodzakelijk om deze te herzien. De beste wijze om een masterplan te verankeren is ook een Ruimtelijk UitvoeringsPlan (en een MER-screening), waarin het raamwerk vastgelegd wordt. Daarbij denken we dat het interessanter is om dit in één globaal proces voor het hele centrum te doen ipv in vele verschillende uitvoeringsplannen per project. Dit RUP moet dan natuurlijk wel een zekere flexibiliteit toelaten. Het is een evenwichtsoefening om te bepalen wat juridisch verankerd wordt en wat niet, zodat het masterplan effectief een juridisch kader krijgt, zonder dat er een RUP ontstaat dat bij elke kleine wijziging hernomen dient te worden. Hiervoor dient de uiteindelijke doelstelling van dit RUP goed bewaakt te worden, met name het vastleggen van de dragers van het raamwerk, van essentiële bestemmingen,... Het is niet de bedoeling om onnodig in detail te treden, de bedoeling is om een toetsingskader te hebben voor het vergunningenbeleid. Een document dat het al dan niet toekennen van vergunningen eenvoudiger maakt, niet meer belast.

SCHEMA TIMING RUP

Nadien moet men bewaken of het masterplan ook daadwerkelijk gevolgd wordt bij de realisatie van diverse projecten. Het verder ondersteunen van het vergunningenbeleid is in dit opzicht cruciaal. Dit kan onder meer door:

- Het ruimtelijk instrumentarium (zie hoger: RUP)
- Ondersteuning via supervisie, kwaliteitskamer, concept/projectsubsidie,...
- ...

UITVOERING CULTUURPLEIN

Zoals gezegd kan er reeds met het ontwerp van het cultuurplein gestart worden tijdens de opmaak van het masterplan. Na de opmaak van het masterplan kan er een bouwaanvraag voor het plein worden ingediend en kunnen de uitvoeringsplannen worden opgemaakt. Het cultuurplein raakt aan vele verschillende categorieën van de centrumstraten. Het ontwerp en de uitvoering van het cultuurplein zal dus tegelijkertijd een interessante eerste realisatie zijn binnen het beeldkwaliteitsplan publieke ruimte van de gemeente.

SUPERVISIE of KWALITEITSKAMER

Door bijkomende ondersteuning te voorzien in de vorm van een kwaliteitskamer of door supervisie, kan de kwaliteit verder bewaakt worden, zonder een immense druk te leggen op het vergunningenbeleid. Op deze wijze wordt het masterplan ook beleidsmatig een duurzaam project.