

BRUULKRANT | 1e uitgave



INHOUD

1.	VISIE	1
2.	VIER PROFIELEN	3
3.	BOTERMARKT	7
4.	VIJFHOEK	11
5.	KARDINAAL MERCIERPLEIN	15
6.	PLAN VAN AANPAK	21
7.	COMMUNICATIE	22
8.	PRIJS	25

INLEIDING

Met dit project voor de vernieuwing van de stationsradiaal wordt een aanéngesloten reeks van ambitieuze projecten verder gezet: de vernieuwing van heel wat publieke ruimtes in de binnenstad, de vernieuwing van het station en de stationsomgeving,... De lat voor de stationsradiaal wordt hoog gelegd. Vooral de ondertunneling van de vesten ter hoogte van het Mercierplein zal een volledig nieuw licht werpen op de verbinding tussen station en stadscentrum. Dezelfde ambitie moet voor de hele radiaal doorgetrokken worden. Dit project heeft immers heel wat te bieden aan de Mechelaren en moet één van de speerprojecten worden voor Mechelen. We zijn dan ook blij dat we de kans krijgen om aan deze uitdaging mee te werken en hopen met dit voorstel ons enthousiasme voor dit project over te brengen.

Het is heel aanlokkelijk alle aandacht op dit project te richten. We willen de radiaal een eigen karakter geven, een rode loper van begin tot eind, om de binding tussen station en centrum te maximaliseren. De radiaal is echter deel van een groter netwerk van publieke ruimte. De publieke ruimte wordt geflankeerd door architectuur, die heel uitdrukkelijk is. De radiaal doorkruist andere structurerende ruimtes, zoals de stationsomgeving, de vesten, de Dijle, de centrumpleinen,... Het zoeken van een evenwicht tussen het uitrollen van een rode loper tussen station en Grote markt en het onderstrepen van deze veelheid aan identiteitsvolle elementen die deze radiaal reeds rijk is, staat centraal in dit document.

AANPAK

Onze aanpak situeert zich op drie schaalniveaus: de grote schaal, de kleine schaal en daartussen de menselijke schaal. Op de grote schaal stemmen we het project af op de Mechelse context. Planningscontext, naburige lopende projecten, mobiliteitsstromen van zacht en gemotoriseerd verkeer zijn allemaal onderdeel van dit grote verhaal. We zorgen voor de stedenbouwkundige inbedding van het project. Op de kleine schaal kijken we naar materialen, details, meubilair. In een ontwerp van publieke ruimte kunnen kleine details grote gevolgen hebben.

Tenslotte voegen we daartussen de menselijke schaal toe. Comfort, toegankelijkheid, gebruik, functie, zijn allemaal zaken die bij deze schaal horen. We moeten ervoor zorgen dat we een 'inclusief' project uitwerken waarin alle leeftijden en gebruikers zich kunnen terugvinden. Daarom besteden we veel aandacht aan participatie en communicatie. Hiervoor is er in de wedstrijd fase weinig ruimte. We zien dit voorstel dan ook als een eerste aanzet die aangepast, herwerkt en aangevuld moet worden aan de hand van een intensief proces met een brede groep betrokkenen.

LEESWIJZER

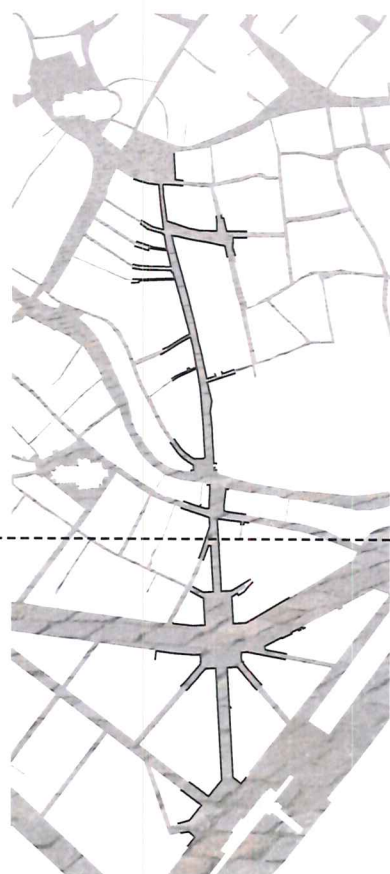
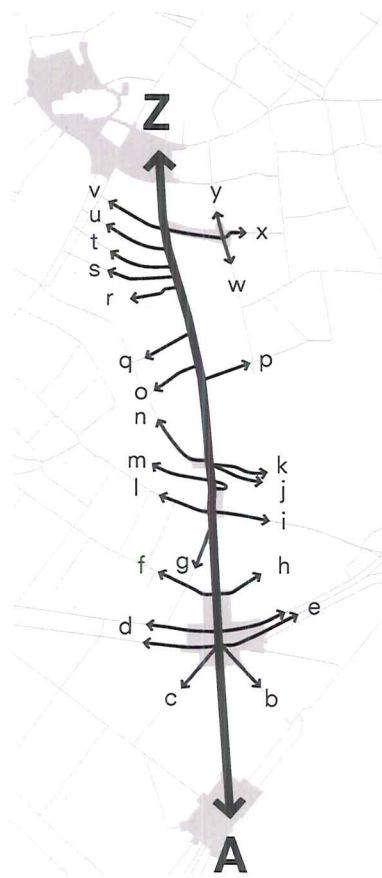
Dit wedstrijddocument is opgevat als een informatiekraant. Misschien wordt het wel een eerste van vele edities die de bewoners van Mechelen moet informeren over het project voor de stationsradiaal? Misschien gaan we met een herwerkte versie van dit document wel naar de bewoners tijdens een eerste infomarkt? Het document start onmiddellijk met de algemene visie. Vervolgens overlopen we de 4 straatprofielen van de radiaal. Vanaf dan overlopen we de verschillende plekken langsheen de radiaal van noord naar zuid, Botermarkt, Vijfhoek en het Mercierplein. Doorheen deze specifieke hoofdstukken hebben we een aantal algemene thema's gewoven. We wensen iedereen veel leesplezier!

DE STATIONSRADIAAL: EEN VERBINDING VOOR ZACHT VERKEER

Het is onze ambitie om van deze radiaal een aangename, leesbare en comfortabele verbinding te maken met voorrang voor voetgangers en fietsers. Niet alleen door het station met de Grote Markt te verbinden, maar ook door zo goed mogelijk aan te sluiten op alle zijstraten en aanliggende bestemmingen. Fietsers en voetgangers moeten zo gemakkelijk en veilig mogelijk van deze verbinding route gebruik kunnen maken, met zo weinig mogelijk obstakels en conflictpunten. Maar met zoveel mogelijk interessante indrukken en plekken die de verbinding verlevendigen.

De opeenvolging van de straten Bruul – Vijfhoek – Graaf Van Egmontstraat – Hendrik Consciencestraat vormt één van de radialen van Mechelen. Net zoals de andere radialen verbinden deze straten het centrum van Mechelen met zijn omgeving. Deze radiaal neemt een speciale plaats in omdat hij de Grote Markt verbindt met het belangrijkste treinstation van Mechelen. We noemen deze radiaal dan ook de stationsradiaal. De eerste en belangrijkste functie van de stationsradiaal is het verbinden. Vele mensen gebruiken deze radiaal als verbinding tussen verschillende bestemmingen. Niet alleen om van het station naar de Markt te gaan of omgekeerd, maar ook als onderdeel van talloze trajecten doorheen de Mechelse binnenstad.

Dit wil uiteraard niet zeggen dat we geen aandacht zullen besteden aan de andere verkeersmodi op de radiaal. Bussen rijden doorheen het hele traject en delen ervan zullen ook voor autoverkeer bereikbaar blijven.



ÉÉN GEÏNTEGREERD GEHEEL

Het is onze ambitie om de stationsradiaal als één doorlopende verbinding leesbaar te maken. In het ontwerp zullen we een evenwicht zoeken tussen het in de verf zetten van het eigen karakter en het aansluiten op de omgeving. Het sfeerverschil tussen de oude binnenstad en de nieuwere stationswijk mag op een subtiele manier voelbaar gemaakt worden. We streven naar een algemene grammatica die kan aangepast worden aan de logica en context van elk segment.

De straten van het projectgebied sluiten aan op andere straten van de binnenstad en van de stationswijk. Dus ook al is het dé verbinding tussen de Markt en het station en ook al is deze radiaal dé belangrijkste winkelstraat van Mechelen. Toch is het ook belangrijk om niet alleen het specifieke karakter van deze radiaal te onderlijnen. Mechelen heeft in de laatste jaren heel sterk ingezet op de uitwerking van kwalitatieve publieke ruimte projecten. De samenhang tussen deze projecten wordt gestuurd door een beeldkwaliteitsplan en een lichtplan. Elk project heeft als opgave om een eigen identiteit te zoeken binnen de algemene samenhang van de binnenstad. Het is een evenwichtsoefening tussen homogeniteit en heterogeniteit.

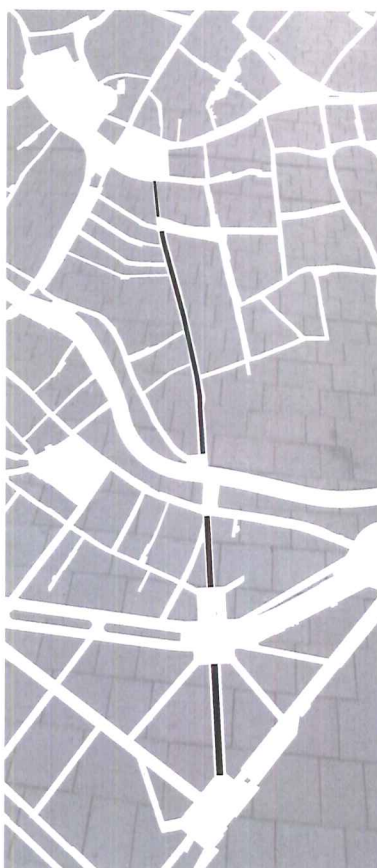
Ook de stationsradiaal zelf is geen homogene ruimte. Algemeen zouden we kunnen zeggen dat de radiaal uiteenvalt in twee grote onderdelen. Vanaf de Grote Markt tot net voorbij de Vijfhoek herkennen we nog de kronkelende radiaal van de historische binnenstad, met zeer gevarieerde en uiteenlopende gebouwen erlangs. Vanaf de kruising met de Oude Brusselsestraat verandert het beeld drastisch. We betreden de volgens 19e eeuwse principes geplande stationswijk, met kaarsrechte en bredere straten met een symmetrische gevelopbouw. De breedte van het straatprofiel verandert constant over de volledige lengte van de stationsradiaal. Het ontwerp moet voor elk profiel een gepast antwoord bieden, zonder de samenhang van de radiaal te verliezen.

BELANGRIJKE WINKELSTRAAT

Het is onze ambitie om een goed werkende winkelstraat te maken met een bovenlokale uitstraling. Openheid, bewandelbaarheid en flexibiliteit zijn kernbegrippen voor het ontwerp. We gaan zo zuinig mogelijk om met de beschikbare ruimte. Tegelijkertijd willen we het winkelen overstijgen. Bezoekers moeten uitgenodigd worden om te verblijven, ontmoeten, aan andere activiteiten deel te nemen, kortom, Mechelen verder te ontdekken.

De Bruul is de belangrijkste winkelstraat van Mechelen en omstreken. De Bruul vormt een onderdeel van het winkelparcours in de binnenstad. Een winkelstraat van een dergelijk belang brengt veel volk op de been en dit zorgt voor heel wat passage doorheen de straat. Een winkelstraat heeft een eigen logica en functionaliteit. We moeten plaats maken voor alle functies van een winkelstraat: wandelen, uitstellen, windowshoppen, laden en lossen,... Het is geen al te brede straat. Heel wat functies moeten gelijktijdig plaats vinden. De functionaliteit van een winkelstraat verandert ook constant gedurende de dag. De intensiteit van het gebruik van de straat zal alleen maar toenemen met de verbeterde treinverbindingen in Mechelen station. We moeten opletten dat de verschillende functies elkaar niet in de weg gaan staan.

Net zoals de stad in de projectdefinitie zelf te kennen geeft willen we het winkelen ook niet alleen beperken tot de Bruul. De winkel moet helemaal vanaf de Grote Markt doorlopen tot en met het Station, het stationsplein en het station zelf inclusief. We gaan op zoek naar manieren om ook de Graaf Van Egmontstraat en de Hendrik Consciencestraat als commerciële straat te versterken, complementair aan het bestaande winkelapparaat.



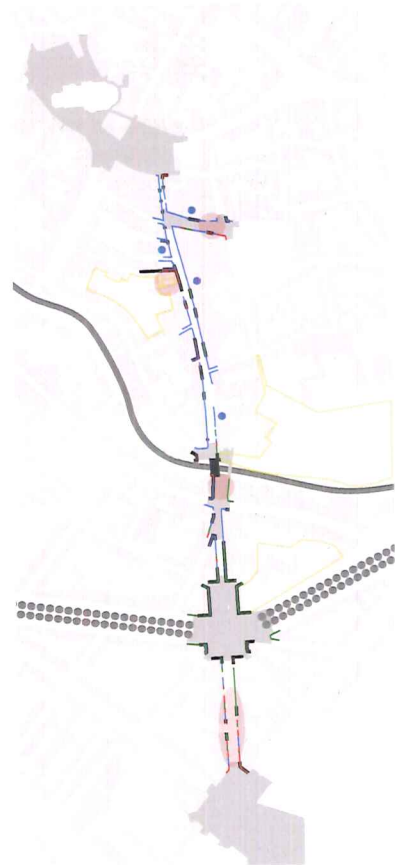
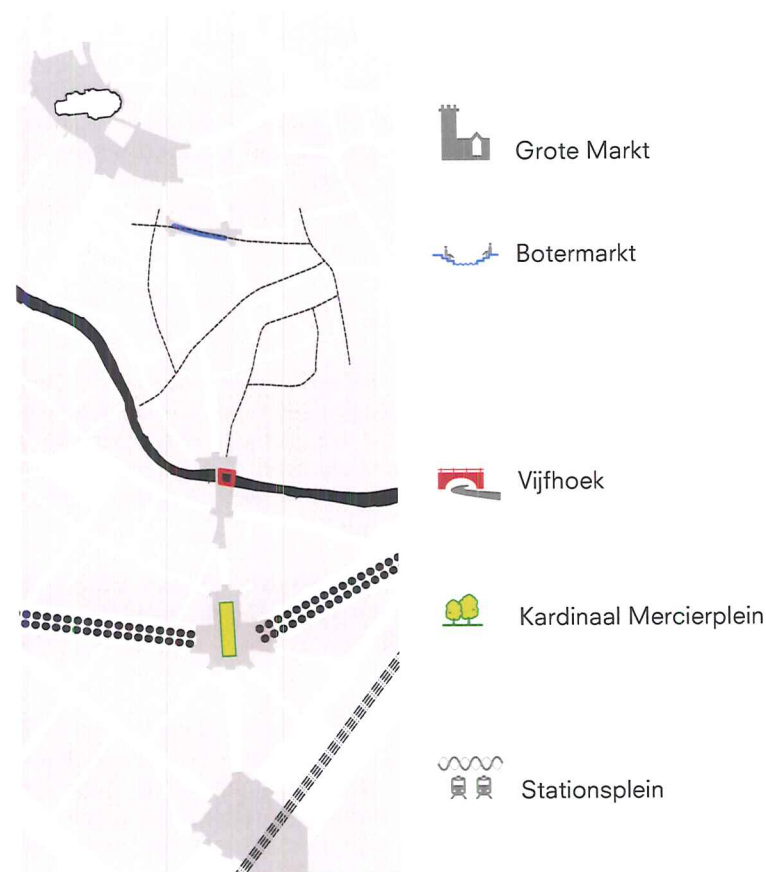
1. VISIE

SPECIALE PLEKKEN OP DE KNOOPPUNTEN

Het is onze ambitie om binnen de samenhangende éénheid van de stationsradiaal een aantal speciale plekken te creëren met een eigen identiteit. De eigenheid van deze plekken geeft de structurerende elementen van de stad Mechelen (het vlietennetwerk, de Dijle, de vesten,...) een plaats binnen deze doorgaande radiaal.

De radiaal bestaat voor het grootste deel uit straten. Op verschillende plekken langsheen het parcours kruist deze radiaal met andere structurerende elementen op het niveau van de stad. Op deze plekken ontstaan interessante ontwerpogaves om deze verknoping vorm te geven en de plekken een eigen identiteit te geven:

- Botermarkt: Op de Botermarkt kruist de Bruul met het historische vlietensysteem van de drassige binnenstad. Onder de Botermarkt ligt er een overwelfde vliet. Verder vormt de Botermarkt het knooppunt van twee winkelstraten, de Bruul en de Geitestraat. Het is dan ook een belangrijke en drukke plek in het winkelparcours van Mechelen. Een aantal horeca-zaken onderstrepen de verblijfs- en ontmoetingsfunctie van de Botermarkt.
- Vijfhoek: Ter hoogte van de Vijfhoek kruist de Bruul met de Dijle, één van de meest kenmerkende elementen van Mechelen. Ook de ingang van de Kruidtuin is hier gelegen en de Vijfhoek vormt ook een belangrijk knooppunt van routes voor zacht verkeer.
- Kardinaal Mercierplein: Ter hoogte van het Kardinaal Mercierplein kruist onze radiaal met de vesten, de historische rand van de binnenstad. De vesten vormen vandaag een belangrijke verkeersring rond de binnenstad. Het is de ambitie om de vesten te laten evolueren naar een structurerende stadsboulevard met een groen karakter en met een goede doorstroming voor openbaar vervoer. Ter hoogte van het Mercierplein bestaat de ambitie het plein te ondertunnelen en te voorzien van een ondergrondse parking. Hierdoor kan het Mercierplein een belangrijke betekenis krijgen in het groene karakter van de Vesten.
- Stationsplein: Onze radiaal eindigt op het stationsplein. Het ontwerp van het stationsplein hoort bij de opgave van het station en de stationsomgeving. We zullen met het ontwerp van onze radiaal aansluiting moeten zoeken op dit nieuwe stationsplein.
- Andere kleine plekken: naast deze 4 belangrijke knooppunten zijn er ook nog een hele reeks kleinere terug te vinden in het verloop van de radiaal, bv. de doorsteek naar het binnenbouwblok van de site Leliëndaal ter hoogte van de kerk op de Bruul. Het ontwerp zal elk van deze situaties op een gepaste manier integreren.



EEN SOBERE PUBLIEKE RUIMTE DIE ONDERSTREEPT MAAR NIET OVERTREFT

Het is onze ambitie om met de aanleg van de publieke ruimte de bestaande identiteit van de radiaal en de verschillende plekken op de radiaal te versterken. Alle elementen zijn reeds aanwezig om de radiaal het verhaal van Mechelen te laten vertellen. De aanleg van de publieke ruimte moet niet om aandacht schreeuwen. De publieke ruimte moet voor de nodige samenhang tussen de uiteenlopende onderdelen zorgen en de identiteit ervan onderstrepen maar niet overtreffen. Op een subtiele manier kan de aanleg van de publieke ruimte verschillend gebruik ervan structureren en stimuleren.

De stationsradiaal is echt een dwarsdoorsnede doorheen de geschiedenis van Mechelen. Hij verbindt een heel aantal kenmerkende plekken, gebouwen en functies. Langsheen de radiaal bevinden zich ook een heel aantal beschermde monumenten en andere waardevolle gebouwen. De architectuur langsheen de radiaal is heel divers en sterk bepalend voor de identiteit.

Gevels in winkelstraten zijn altijd visueel heel druk. Elke winkel wil aandacht trekken met een eigen signalisatie, etalages, kleuren,... We moet dus zeker opletten dat we in onze zoektocht om een eigen identiteit te creëren voor de publieke ruimte van de stationsradiaal, de visuele drukte niet nog versterken. En zo de aandacht afleiden van de markante plekken zoals de Dijle aan de Vijfhoek of de monumentale gebouwen langsheen de straat.

De beperkte breedte van de verschillende straatprofielen moet heel wat verschillend gebruik toelaten. De valkuil bestaat erin elk gebruik van de publieke ruimte een eigen inrichting te willen geven, waardoor de ruimte vol afbakeningen en elementen zou komen te staan. Dit zou leiden tot een verrommeling van de publieke ruimte en een verzwakking van de leesbaarheid. Een maximale flexibiliteit bekomen we nog altijd door een zo leeg en open mogelijk grondvlak. We moeten dus streven naar een subtiele sturing van het uiteenlopend gebruik en naar een multifunctioneel gebruik van het grondvlak en van de elementen die we toevoegen.

“ALS WE VAN HET STATION NAAR DE GROTE
MARKT WANDELEN, HEBBEN WE MECHELEN
BELEEFD”

KORTE BRUUL

De Korte Bruul is het smalste profiel van de hele stationsas, ongeveer 6 meter breed. Hier is er niet veel ruimte om elementen toe te voegen. We houden dit profiel zo open mogelijk. We werken de straat volledig uit in mozaïekkeien, met gezaagd bovenzvlak, aansluitend op de Grote Markt en de Botermarkt. Enkel de centrale molgoot, die uitgewerkt wordt in de gezaagde tegels refereert naar de rest van de stationsradiaal. De verlichting hangen we aan de gevels aan de westkant.

BRUUL

Uitstalstrook

Voor de Bruul werken we met een uitstalstrook van 1,5 meter tegen de gevels. Deze uitstalstrook wordt uitgewerkt in mozaïekkeien in halfsteensverband. Op deze manier kunnen met deze strook ook naadloos aansluiten op alle zijstraten. De uitstalstrook kan gebruikt worden door de winkels om objecten in te plaatsen. Ook kan deze strook worden aangewend om de nodige elementen om de toegankelijkheid van de aanliggende panden te garanderen (trappen, hellingen) in te verwerken.

Tussen de uitstalstrook en de rest van het profiel voorzien we een molgoot, uitgewerkt in gezaagde tegels. Deze molgoot kan tegelijkertijd een geleidelijn zijn, parallel aan de gevel. Het verschil in materiaal maakt deze extra voelbaar.

Centrale gemengde ruimte

Tussen de twee uitstalstroken voorzien we een centrale ruimte van variabele breedte (8 tot 14 meter). Deze ruimte delen we niet verder op in zones. We willen een zichtbare opdeling in rijweg en voetpaden vermijden. Het is één gemengde ruimte. Enkel de plaatsing van het meubilair zorgt voor een subtiele ordening binnen deze ruimte. De zeer goed beloopbare vloer wordt uitgewerkt in een wildverband van gezaagde natuursteentegels, met een verspreid patroon van messing plaatjes.

Het meubilair stuurt

De verlichtingsmasten staan over regelmatige afstanden (15 meter tussenafstand) in een rij, excentrisch binnen deze zone. Over de lengte van de Bruul verspringt deze rij 3 keer van kant, rekening houdend met de waardevolle gevels en monumenten die we in de verf willen zetten en de plekken die we willen creëren. Door te verspringen vermijden we opnieuw een verdere zonering van de centrale ruimte. Wel wordt er op een subtiele manier aangegeven waar de bussen en de leveranciers kunnen rijden binnen de centrale ruimte, zonder hiervoor echt een exclusieve plek te markeren.

Tussen de verlichtingsmasten wordt een virtuele zone afgebakend die multifunctioneel inzetbaar is voor zitbanken, fietsbeugels, ... en ook de toevoeging van tijdelijke of losse elementen zoals bloempotten of terrasjes. Op regelmatige afstanden zorgen we voor lege zones tussen de verlichtingsmasten die als laad- en losplek kunnen worden ingezet.

Plekken

Twee keer markeren we een plek op de Bruul door nieuwe bomen en een langere bank toe te voegen aan het profiel. Dit gebeurt éénmaal ter hoogte van de kerk als aankondiging van het binnengebied van de site Leliëndaal en éénmaal ter hoogte van de verbreding aan de toekomstige Media Markt.

GRAAF VAN EGMONTSTRAAT

Vandaag heeft de Graaf Van Egmontstraat een traditioneel profiel met rijweg en parkeren. Het is de bedoeling om deze straat sterker te laten aansluiten bij de Bruul. We volgen dan ook dezelfde principes:

- Een uitstalstrook van 1,5 meter in mozaïekkeien
- Een molgoot in tegels tussen deze strook en de centrale strook
- Een centrale gemengde strook in tegels (ongeveer 10,5 meter breed)

De tegels in de centrale strook (15 cm x 30 cm) worden in een halfsteens verband gelegd. De messing plaatjes worden in een geometrisch patroon tussen de tegels verwerkt. In tegenstelling tot de Bruul plaatsen we de verlichting hier ook symmetrisch aan beide kanten van de weg. De masten worden tussen de bestaande zuilvormige haagbeuken geplaatst. Er wordt geen meubilair in het profiel verwerkt aangezien het een korte straat is tussen de Vijfhoek en het Mercierplein. We voorzien wel extra fietsstallingen bij de aansluiting met de Vijfhoek en de Oude Brusselsestraat.

HENDRIK CONSCIENCESTRAAT

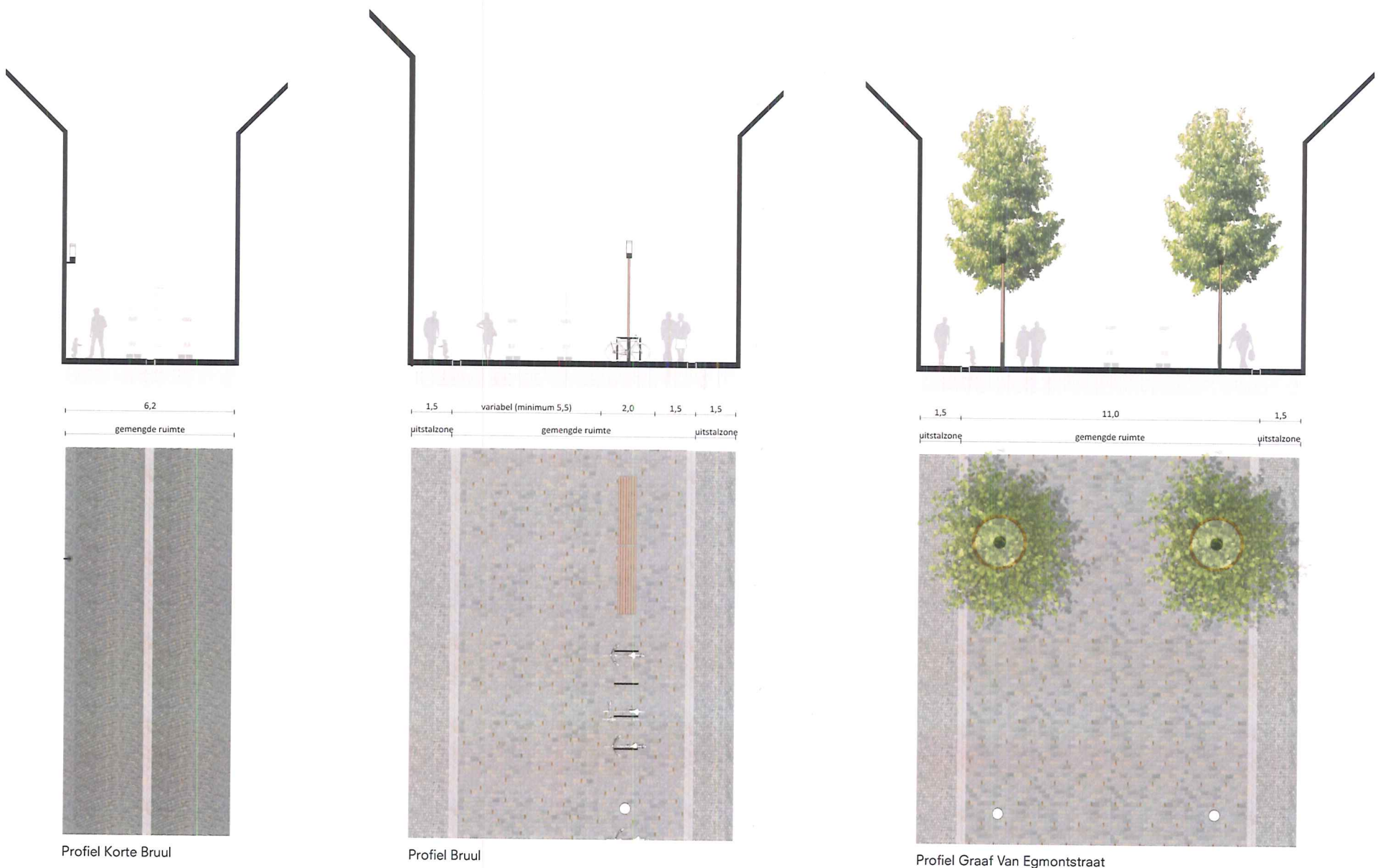
Asymmetrisch profiel

We maken een asymmetrisch profiel waarbij er iets meer klemtoon ligt op de oostelijke kant voor voetgangers en vooral fietsers. Het stationsplein wordt georganiseerd met een "stationsloper" die de stationshal over het plein verlengt. Vanaf deze looper kunnen voetgangers conflictloos naar het oostelijke voetpad van de Consciencestraat wandelen. Er zal dus vanzelf meer aan deze kant gewandeld worden. Dit zien we vandaag ook al. Ook de centrale fietsstalling van het nieuwe station sluit aan op deze oostelijke kant. Vandaar dat we voorstellen om de fietsers in beide richtingen aan de oostelijke kant van de straat te bundelen in een dubbelrichting fietspad. Dit sluit ook goed aan op onze plannen voor het Mercierplein. Ook hier zetten we voornamelijk in op de oostelijke kant voor zacht verkeer.

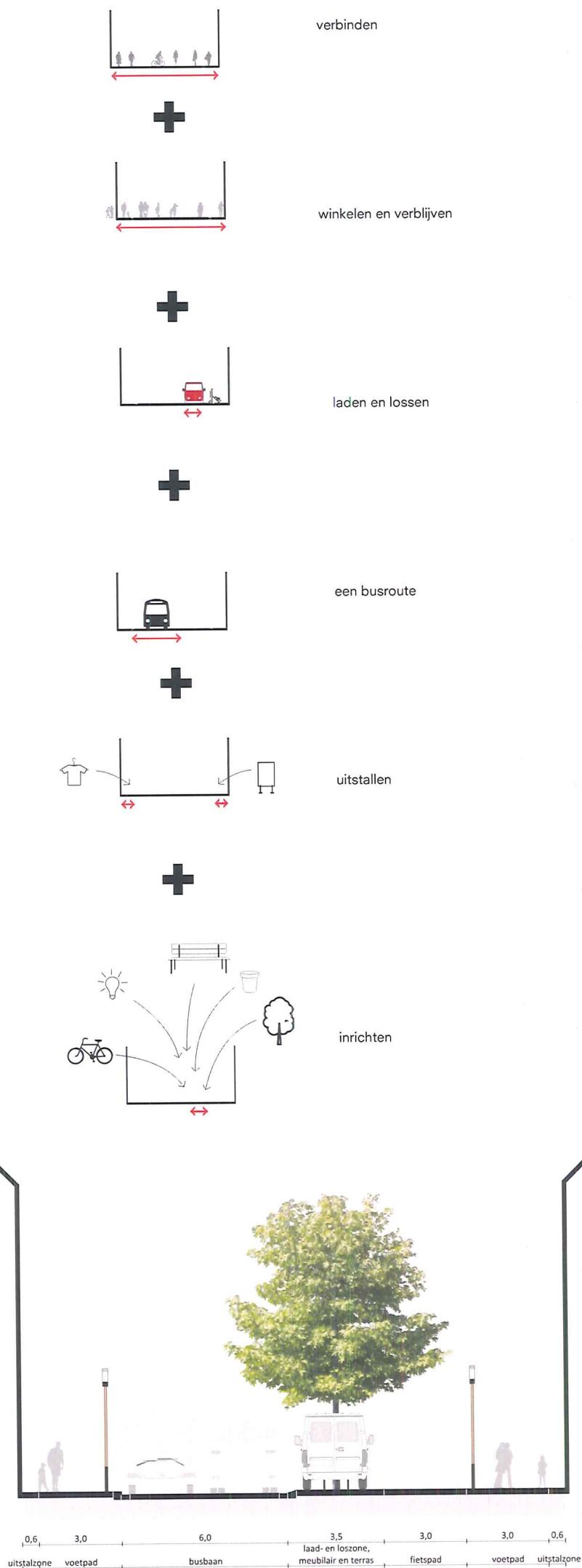
Inrichting

De Hendrik Consciencestraat heeft het breedste profiel van de hele radiaal (20 meter). We hebben dus heel wat mogelijkheden. Anderzijds heeft deze straat wel nog een belangrijkere verkeersfunctie dan de rest van de radiaal. We zijn dus verplicht om een rijweg van 6 meter te voorzien. Verder is er ook nood aan een laad- en loszone aan één kant van de weg en aan een fietspad in beide richtingen.

- Twee uitstalstroken van 60 cm breedte aansluitend aan beide gevels, in mozaïekkeien
- Twee voetpaden van 3 meter breedte aansluitend op deze uitstalstrook, in tegels
- Aan de oostelijke kant sluit hierop een fietspad van 3 meter breedte aan, in hetzelfde materiaal, gescheiden van het voetpad door verlichtingsmasten en een messing lat
- Aan de westelijke kant sluit er een rijweg van 6 meter breedte (inclusief goten) in asfalt verlaagd aan het voetpad. De goten worden uitgevoerd in tegels
- Centraal blijft er dan nog een 3,5 meter brede zone over die wordt aangelegd in mozaïekkeien. Deze zone wordt gebruikt om een centrale bomenrij in op te nemen, als laad- en loszone, om fietsbeugels en ander meubilair te plaatsen, om terrassen horend bij de horecazaken te plaatsen, ...
- De verlichting wordt symmetrisch aan beide kanten van het profiel geplaatst



2. VIER PROFIELEN



Profiel Hendrik Consciencestraat

ALGEMEEN THEMA: MATERIALITEIT EN INRICHTING

Bij het uitwerken van de materialiteit van de radiaal hebben we een evenwicht gezocht tussen het aansluiten op de omgeving en het uitwerken van een eigen identiteit en functionaliteit:

Mozaïekkeien om aan te sluiten

De meeste aansluitende straten en pleinen zijn uitgewerkt in mozaïekkeien met een specifieke kleurenmix. Om naadloos te kunnen aansluiten werken we met een randstrook tegen de gevels uitgewerkt in dezelfde mozaïekkeien, met een gezaagde bovenkant voor het comfort. Ook de plekken, de Botermarkt, omgeving Vijfhoek en het Mercierplein, worden met mozaïekkeien als ondergrond uitgewerkt.



Mozaïekkeien, rechts met gezaagde bovenkant

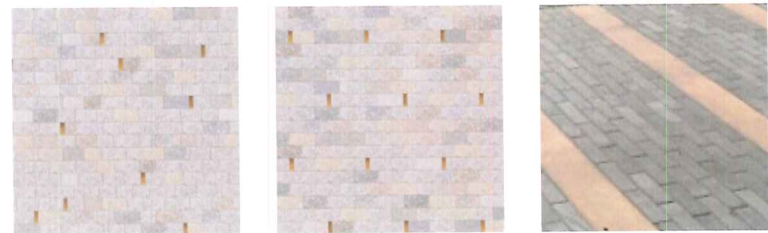
Aangepaste vloer voor de winkelstraat

Onze stationsradiaal is een belangrijke radiaal en vooral ook een winkelstraat. We willen een zeer beloopbare vloer maken met een eigen uitstraling, die toch aansluit op de omgeving. We stellen voor om met dezelfde natuursteen en kleurenmix te werken als die van de mozaïekkeien, maar nu uitgewerkt in tegels met alle kanten gezaagd. De tegels kunnen koud, zonder voeg, tegen elkaar worden gelegd. De bovenkanten worden gezaagd en gebrand zodat ze stroefvast zijn.

Om toch het eigen karakter van de stationsradiaal te onderlijnen voegen we een patroon van messing plaatjes toe tussen deze tegels. Deze geven een glans aan de vloer.

Voor het eerste deel van de stationsradiaal, vanaf de Markt tot aan de Vijfhoek, werken we met een wildverband voor de tegels (15 cm breed, lengte variabel) en een willekeurig patroon voor de messing plaatjes (15 cm x 5 cm) werken. In het tweede deel, vanaf de Vijfhoek tot aan het stationsplein, werken we met een strenger halfsteensverband (15 cm x 30 cm) voor de tegels en een geometrisch patroon voor de messing plaatjes (15 cm x 5 cm). Op deze manier onderstrepen we op een subtiele manier het sfeerverschil tussen de historische stadsradiaal en de neoclassicistische stationsas.

Deze messing plaatjes kunnen ook als basis dienen voor een kunstproject waarmee de identiteit van de straat nog verder verfijnd kan worden.

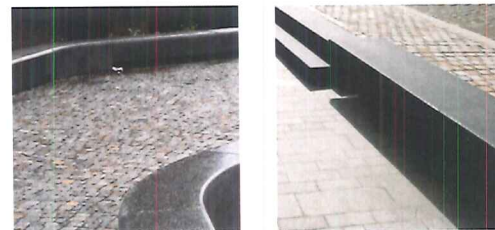


Gezaagde tegels met messingplaatjes, links een wildverband, rechts een halfsteensverband

Messingplaten en klinker

Accenten op de pleinen

Op de pleinen werken we met een ondergrond in mozaïekkeien. De pleinen worden echter telkens bedacht vanuit de plek zelf. Accenten in donkere natuursteen vertalen dit maatwerk telkens op een andere manier (brede kaaimuren, zittredes, boordsteen voor een groene plek,...). Toch zorgen we voor continuïteit en herkenning door de herhaling van hetzelfde materiaal.



Banken en zitmuren vormen accenten in donkere natuursteen

Huiselijke, warme en comfortabele materialen en verlichting

Huiselijke, warme en comfortabele materialen nodigen uit tot het gebruik van de stationsradiaal. Houten zitbanken, verlichting met houten masten, de messing accenten in de straten,... al deze elementen dragen bij tot een publieke ruimte die niet alleen comfortabel te bewandelen is, maar waar het ook aangenaam verblijven is. Voor de verlichting en het meubilair stellen we dus voor om aan te sluiten op de bestaande huisstijl, maar bijvoorbeeld om de verlichting uit te werken met houten masten.

In het historische deel van de stationsradiaal planten we de verlichtingsmasten losser en enkelzijdig in. We spelen in op de wisselende context, bijvoorbeeld monumentale gevels. In het neoclassicistische deel van de radiaal planten we de verlichtingsmasten dubbelzijdig en symmetrisch of volgens een vast patroon. Voor de zitbanken kiezen we een comfortabel type met rugleuning dat verschillende manieren van zitten stimuleert.



Links de gekozen armatuur Residenza uit het lichtplan. Rechts de houten zitbank.



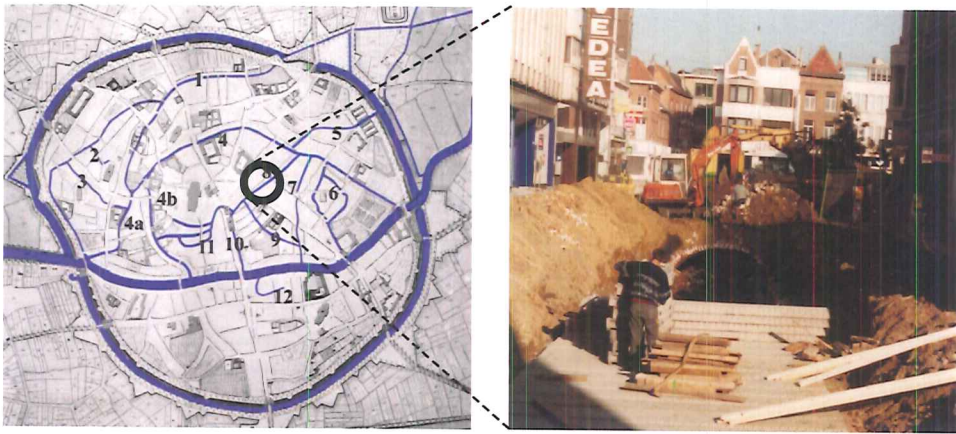


Sfeerbeelden op verschillende plekken op de stationsradiaal. Links zien we een drukke Bruul tijdens de winkeluren. De kleinere afbeeldingen tonen van boven naar onder de Hendrik Consciencestraat, de Graaf Van Egmontstraat en de Korte Bruul. De centrale strook op de Bruul en de Korte Bruul wordt gekenmerkt door een wildverband van gezaagde mozaïekkeien in combinatie met een los patroon van messing plaatjes. De andere 2 straten hebben een zelfde steen, maar in een strenger halfsteensverband. Ook de messingplaatjes zijn opgenomen in dit verband.

ALGEMEEN THEMA: VLIETENNETWERK

Het historische netwerk van vlieten dat bij de ontwikkeling van de binnenstad, ten noorden van de Dijle, de drassige grond draineerde, vormt een belangrijk verhaal voor de Mechelse binnenstad. Doorheen de tijd zijn de vlieten op de meeste plaatsen overwelfd. Het bestuur heeft al een tijdje de ambitie om dit vlietennetwerk opnieuw meer zichtbaar te maken. Het openleggen van de vlieten loopt dan ook als een rode draad doorheen heel wat projecten van publieke ruimte en architectuur in de binnenstad.

Elke vliet diende dezelfde basisfunctie, maar door hun ligging of gebruik kregen de verschillende vlieten toch hun eigen identiteit. Deze is terug te vinden in de naamgeving van de verschillende vlieten: Koolvliet, Verversvliet, Vleeshouwersvliet, Vuilgracht, Zandvliet, ... Ook vandaag zullen de verschillende vlieten een verschillende identiteit en functie krijgen in de Mechelse binnenstad. Het Groen Waterke is een rustig, idyllisch plekje in een historische en groene context. De Melaan is een lange aanéengesloten vliet geflankeerd door een straat aan de ene kant en een gevel van gebouwen aan de andere kant en biedt een rustige wandeling met talloze zitplekken. Binnen de woonontwikkeling van het Clarenhof zal een vliet opgelegd worden dwars doorheen het binnenbouwblok. Deze vliet bevindt zich dus in een veel minder publieke context.



Het vlietennetwerk in de binnenstad met oude koolvliet op de Botermarkt in de zwarte cirkel. Rechts een foto tijdens de werken aan de overwelfing van deze vliet.

DE KOOLVLIET OP DE BOTERMARKT

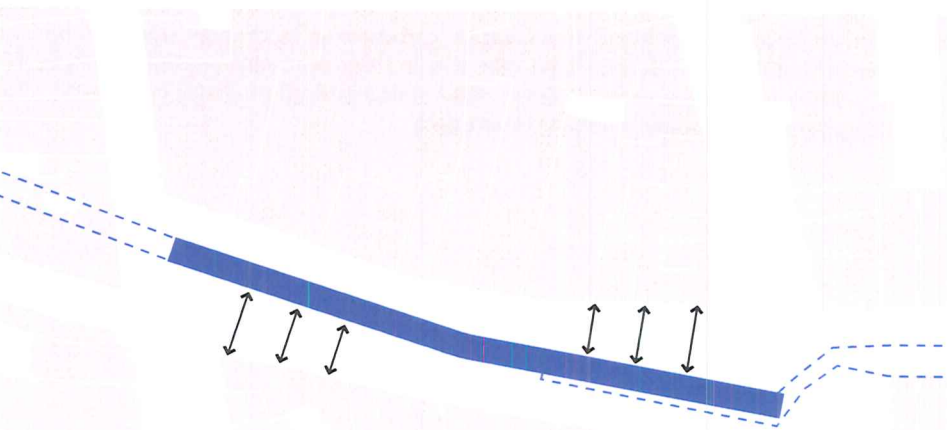
De context van de Botermarkt is helemaal anders. We bevinden ons op een knooppunt van drukke winkelstraten, pal in het centrum. De Botermarkt is een winkelstraat en een plein tegelijkertijd. Omwille van z'n ligging en drukte is het een belangrijke ontmoetings- en verblijfplaats, zeker ook voor jongeren. Het ontwerp voor de opengelegde Koolvliet moet dit karakter onderstrepen en faciliteren.

De Koolvliet onder de Botermarkt werd vroeger door schepen gebruikt om houtskool te lossen. Ook dit onderdeel van de identiteit van de vliet willen we terug laten komen in het nieuwe ontwerp.

DE VLIET ALS STRUCTUREREND ELEMENT

De Botermarkt is een lange smalle ruimte. Een heel aantal functies komen in deze ruimte samen: winkelen, wandelen, fietsen, ontmoeten, horeca, laden en lossen, ... Er is geen ruimte teveel. Het openleggen van de vliet mag niet ten koste gaan van de andere functies. De vliet moet juist het centrale structurerende element zijn die alle andere functies integreert.

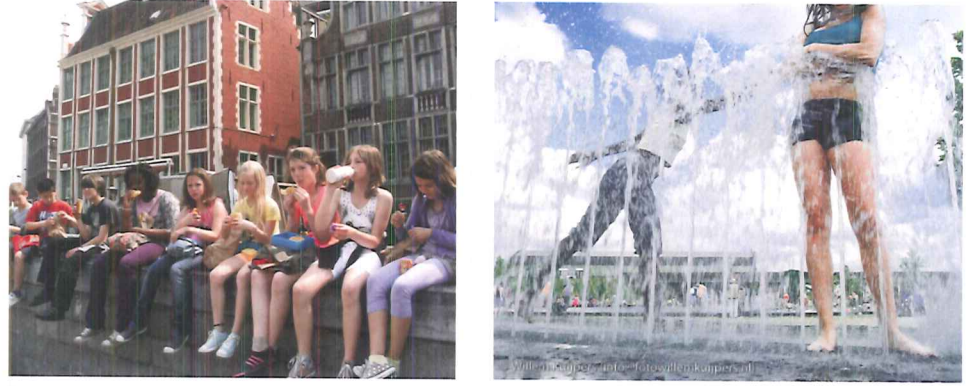
De historische loop van de Koolvliet doorkruist de Botermarkt op een diagonale manier. Dit lijkt onhandig, maar bij nader inzicht blijkt de historische loop juist een zeer structurerende werking te hebben voor de Botermarkt. Wij kiezen ervoor om de vliet met een breedte van 3 meter open te leggen binnen het gabariet van de historische vliet. Zo houden we nog voldoende open gebruikruimte over. In het smalste stuk van de Botermarkt ligt de vliet centraal in het profiel. Op de uiteinden, waar de Botermarkt breder is, ligt de vliet decentraal. Zo komt er plaats vrij voor een koppleintje dat de koppeling maakt met de Bruul en de Désiré Boucherystraat. De uiteindes van de vliet kondigen de Botermarkt en het waterelement aan.



Het waterelement volgt het oorspronkelijke traject van de vlieten (stippellijn) en voorziet door de diagonale ligging in 2 bredere plekken aan het water.

WATER

Het contact met het water wordt versterkt door een verlaagde kade aan beide kanten. Deze is bereikbaar met trappen en hellingen en biedt talloze zitmogelijkheden aan beide kanten van het water. Het water zelf is niet diep zodat het ook op een veilige manier als spelelement ingezet kan worden. De stapstenen in het water en de instroomwatervallen op de koppen vormen spelaanleidingen.



De Botermarkt als ontmoetings- en speelplek waar het water terug voelbaar wordt gemaakt.

HOUTSKOOL

Het beeld van de houtskool waaraan de Koolvliet z'n naam dankt, willen we oproepen door voor bordstenen langs het water met een donkere, bijna zwarte, natuursteen te werken. Voor de stapstenen die centraal in de vliet de oversteek mogelijk maken inspireren we ons op de grillige vorm van houtskool.



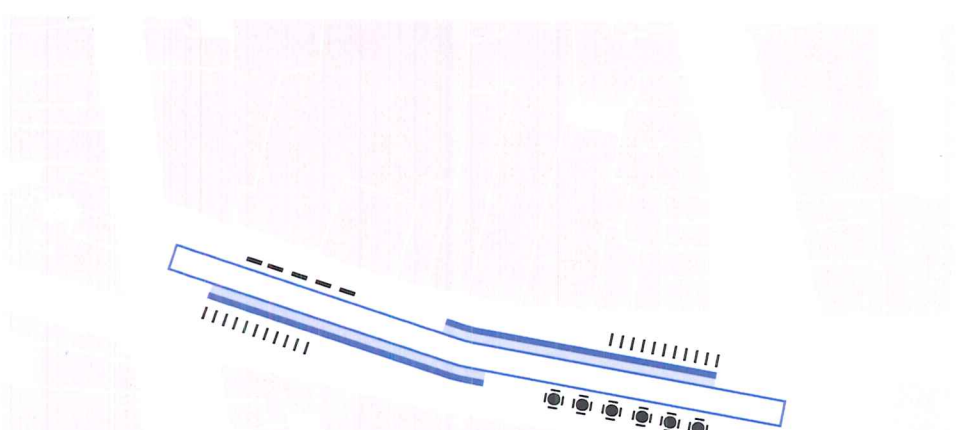
Het houtskool van de oorspronkelijke Koolvliet als inspiratie voor de Botermarkt.

GINKGO

De waardevolle Ginkgo Biloba's die vandaag centraal op de Botermarkt staan willen we bewaren of verplaatsen. 2 ervan laten we centraal staan, twee andere zorgen op de uiteinden mee voor de aankondiging van de Botermarkt vanaf de Bruul en de Désiré Boucherystraat.

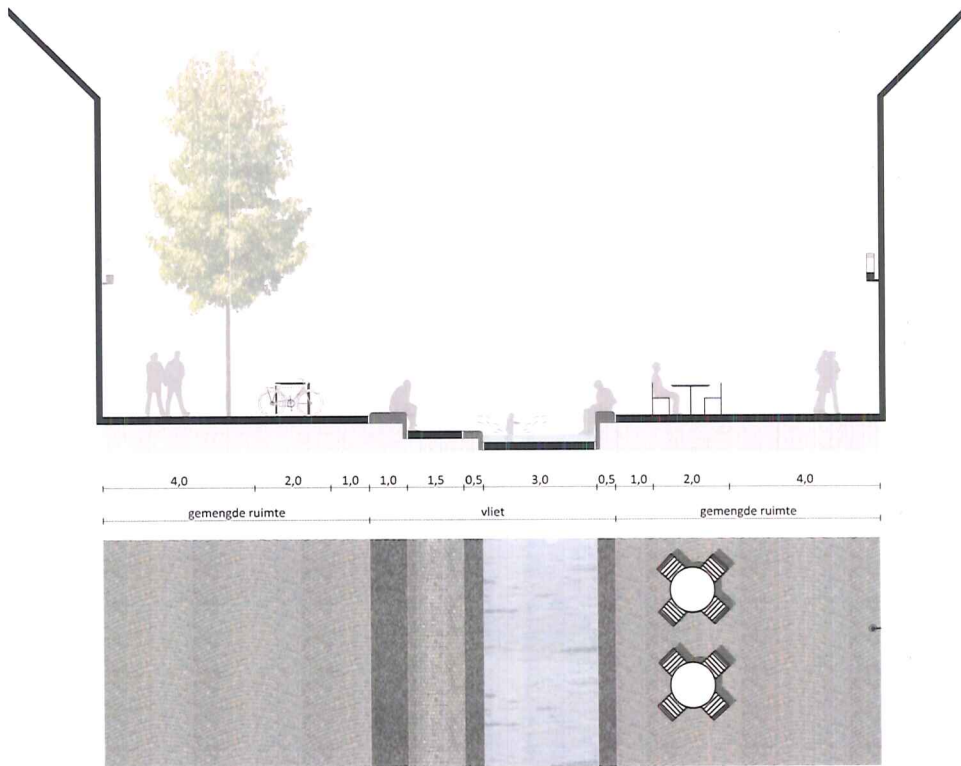
FIETSEN, TERRASSEN EN ZITBANKEN

Op de twee koppen van het plein voegen we ook een reeks fietsbeugels toe. In totaal kunnen we ruim plaats bieden aan een 60-tal fietsen. Dat is een verdubbeling ten opzichte van het huidige aantal. We stellen voor om het terras voor de horeca-zaken in het oosten los van de gevel te trekken en in een strook parallel aan de vliet te organiseren. Aan de kant van de Bruul maken we gebruik van dezelfde strook om een rij zitbanken bij het water in te voegen.



Een structurerend element voor verblijven (zittredes, kaaimuren, banken), horeca en een 60-tal fietsenstallingen

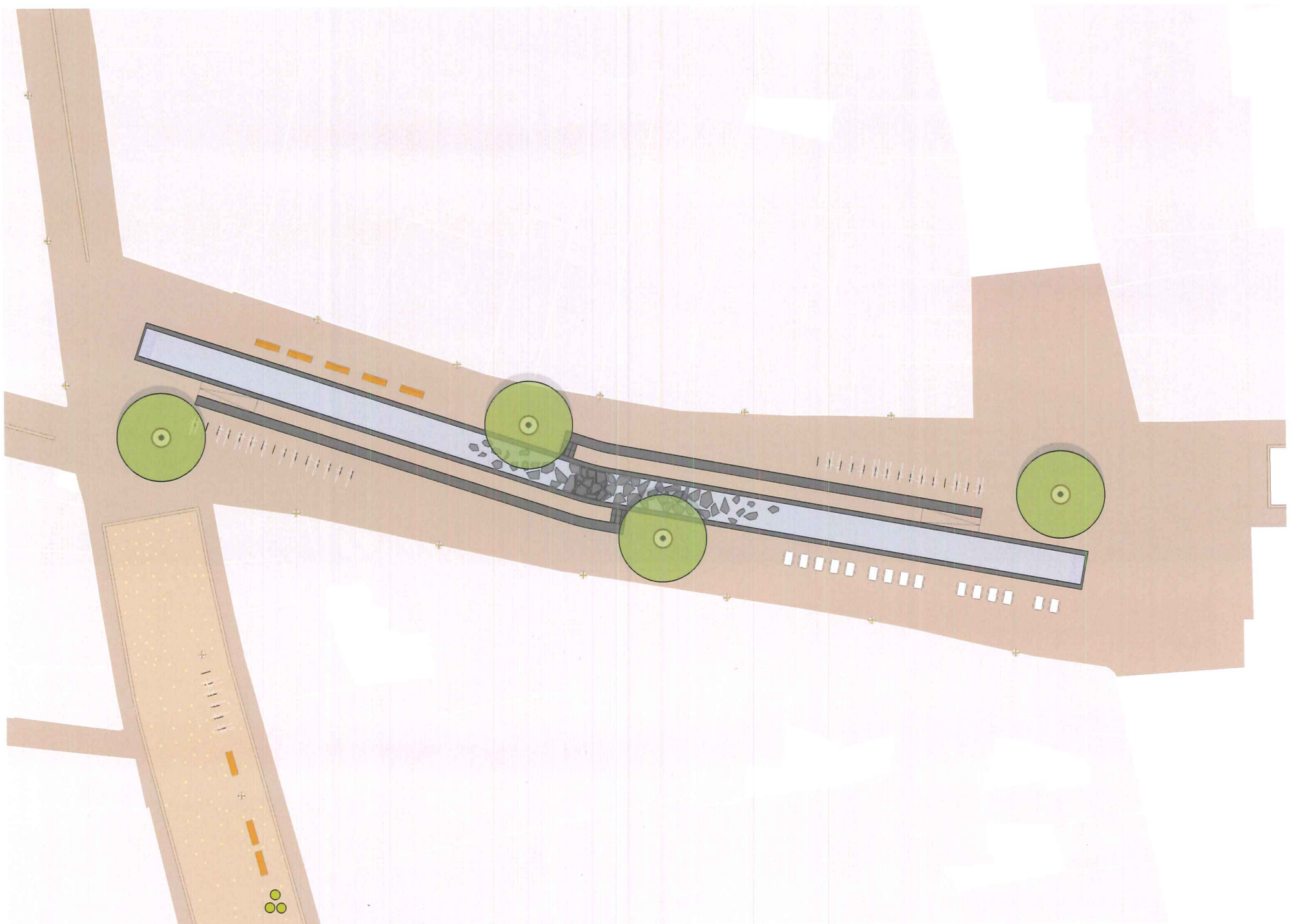
“DOOR HET OPENLEGGEN VAN DE VLIET ONTSTAAT EEN NIEUWE ONTMOETINGSPLEK”



INGREDIËNTEN:

- Integreeren van de Koolvliet
- Knooppunt van winkelstraten binnen het winkel parcours
- Belangrijke ontmoetingsplaats, zeker voor jongeren
- Omgaan met bestaande horeca
- Fietsenstalling
- Bomen (Ginkgo Biloba)
- Aansluiten op ontwikkeling van het Clarenhof

Een snede over de vliet met aan beide zijdes zitmogelijkheden. De verlaagde stroken maken het water beleefbaar.



Plan van de Botermarkt met links de Korte Bruul en Bruul.







Een sfeerbeeld van de Botermarkt waar de oude Koolvliet terug voelbaar wordt gemaakt. Het slanke waterelement biedt plaats aan ontmoeten, spelen, verblijven... zonder de omliggende functies in de weg te staan. Door de 2 verlaagde stroken wordt het water echt voelbaar. Ook de terrassen van de horeca-zaken bevinden zich langsheen het water. De stapstenen in het midden en de donkere natuursteen refereren naar de oude Koolvliet waar vroeger de kolen werden gelost.

DE VIJFHOEK VANDAAG

Kruispunt

De Vijfhoek is letterlijk een historisch kruispunt van 5 straten. Met het beleid van de autoluwe binnenstad is het niet meer zozeer een kruispunt voor auto's, maar vooral voor zacht verkeer en voornamelijk voor fietsers. Verder is het ook niet alleen een kruispunt van straten. De Dijle met het Dijlepad loopt hierlangs en ook de kruidtuin geeft op de Vijfhoek uit. Tenslotte is de Vijfhoek een knooppunt in de geschiedenis van de stationsradiaal. De knip tussen de oude historische stadsradiaal en de geplande 19e eeuwse stationsas ligt net voorbij de Vijfhoek.

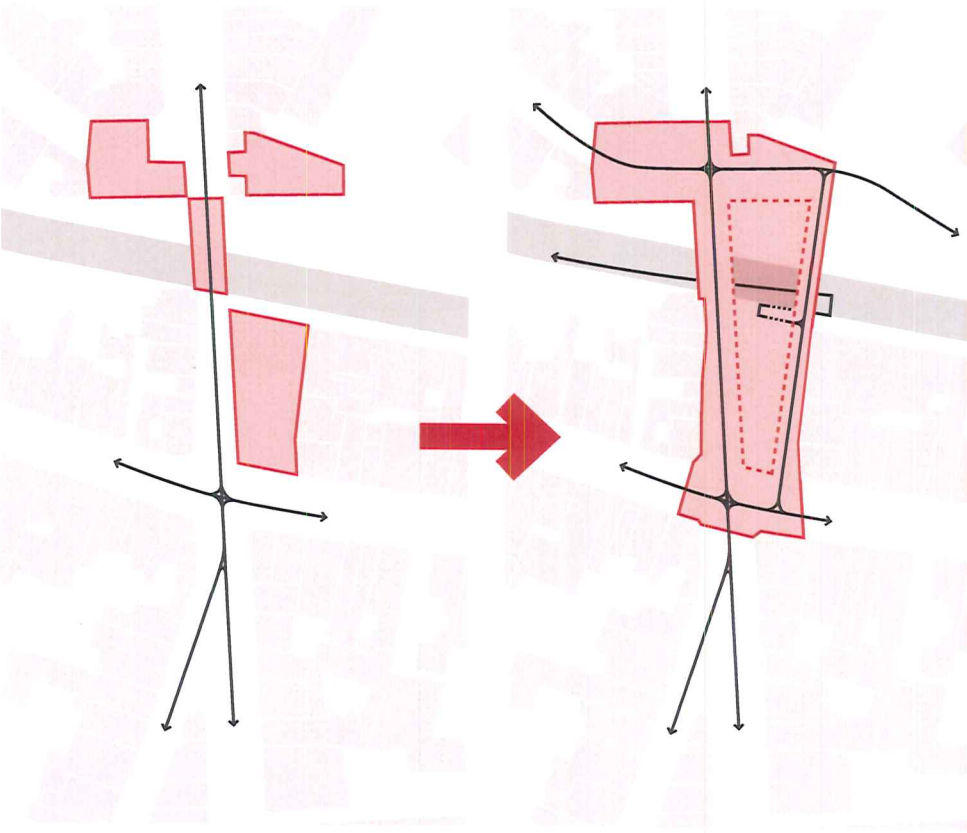
Verskillende losstaande pleintjes

De Vijfhoek staat als publieke ruimte niet alleen. Verschillende plekken takken hier op elkaar aan. De Vijfhoek loopt over in de Fonteinbrug. Deze sluit dan weer aan op de verbrede aanzet van de Lange Schipstraat, met het pas heraangelegde pleintje. Ook het voorplein van de Kruidtuin, met de twee inkomgebouwtjes sluit aan op de Fonteinbrug en de Lange Schipstraat. Het ontwerp voor de Vijfhoek loopt vanaf het einde van de Bruul tot en met het begin van de Graaf Van Egmontstraat. Vandaag is er weinig samenhang tussen al deze verschillende plekken. Ze staan elk op zich.

De pleinruimte van de Vijfhoek bestaat voor een deel uit parkeerplaatsen en voor de rest uit een terrasruimte horend bij een zaak aan de overkant van de straat. De oostelijke gevels dragen niet echt bij tot de levendigheid van het plein. Nochtans zit de toegang tot het Dijlepad aan deze kant verstopt. Vanop het plein is er ook weinig relatie met het water. Ook het voorplein van de kruidtuin, dat tevens de school ontsluit, heeft weinig relatie met de omgeving van de radiaal. Het wordt enkel aangekondigd door de smalle toegang tussen de twee toegangstorentjes.

De Fonteinbrug als bottleneck

De Fonteinbrug is relatief smal, zeker als we bekijken hoeveel fietsers, wandelaars en bussen hier op elk moment van de dag passeren. De Fonteinbrug is een bottleneck op de stationsradiaal. De fietsers maken voor en na de brug ook heel wat afslagbewegingen, vanuit de Onze-Lieve-Vrouwestraat of naar het Dijlepad langs de kruidtuin. Er gebeuren dus heel veel bewegingen op een zeer beperkte ruimte, terwijl we net de Vijfhoek als een aangename verblijfsruimte op onze radiaal willen versterken.



De huidige situatie, 5 straten en 4 losse, weinig gestructureerde plekken.

De nieuwe brug structureert de ruimte en de vele kruisbewegingen tot een draaischijf van 8 straten.

EEN NIEUWE BRUG: VAN VIJFHOEK NAAR ACHTHOEK

Met één belangrijke nieuwe ingreep denken we een heel aantal extra kwaliteiten te kunnen bieden aan de omgeving van de Vijfhoek. We stellen voor om een nieuwe voetgangers- en fietsersbrug over de Dijle te leggen. Deze vertrekt op de plaats waar vandaag de helling naar het Dijlepad aantakt en loopt over de Dijle naar de plek waar het parkpad van de kruidtuin vertrekt.

Op deze manier ontlasten we de bottleneck van de Fonteinbrug en ontsluiten we de verschillende fietstrajecten op een vlotte manier. We ontdebelen de Fonteinbrug in een brede, stenen, historische brug en in een smalle, lichte, nieuwe brug. De Vijfhoek wordt nu echt aangesloten op het voorplein van de kruidtuin. Dit voorplein wordt hiermee meer een onderdeel van de publieke ruimte van de radiaal. De helling naar het Dijlepad sluit ook aan op deze nieuwe brug en wordt zo meer in de verf gezet. De publieke ruimte organiseert de stromen van fietsers en voetgangers en profiteert van deze passage. Het kruispunt van 5 autostraten wordt een draaischijf van 8 verbindingen.

De verschillende pleinen en plekken, vanaf het einde van de Bruul tot en met het begin van de Graaf Van Egmontstraat, worden aan elkaar gebonden tot één aaneengesloten publieke ruimte waarin de Dijle centraal komt te liggen.

TERRASSEN NAAR DE DIJLE

Het plein van de Vijfhoek krijgt door deze nieuwe brug ook een volledig nieuwe oriëntatie. Door de nieuwe passage naar de brug wordt ook de oostkant van het plein veel meer opgeladen. Tussen beide stromen, oost en west, situeren we de verblijfsruimte. Deze verblijfsruimte scheiden we van de circulatiestromen door ze in terrassen te leggen. Deze terrassen dalen langzaam af naar de Dijle. Het zicht naar de Dijle wordt opengewerkt door de muur achter de drie platanen te verlagen tot op maaiveldniveau. We kunnen ons ook de vraag stellen of de platanen zelf op deze plaats behouden moeten blijven, vlak bij de kaaimuur. De bomen staan de directe relatie tussen het plein en de Dijle in de weg. Wij doen een voorstel voor de vervanging van deze bomen op een andere plek.

Aan de overkant van de Dijle wordt de verblijfsruimte eveneens gevormd tussen de verschillende stromen. Hier voorzien we een rij zitbanken langs de Dijle.

GROENE STROKEN

De publieke ruimte wordt aan beide kanten gestructureerd door groenelementen. Aan de noordkant zijn er de 3 lindes bij het begin van de Lange Schipstraat en de toegang tot de kruidtuin die volgens de huidige plannen verder 'verparkt' zal worden. De waterkant van het voorpleintje van de kruidtuin werken we ook uit als een groene oever, waarbij één boom de aankomst van de brug markeert.

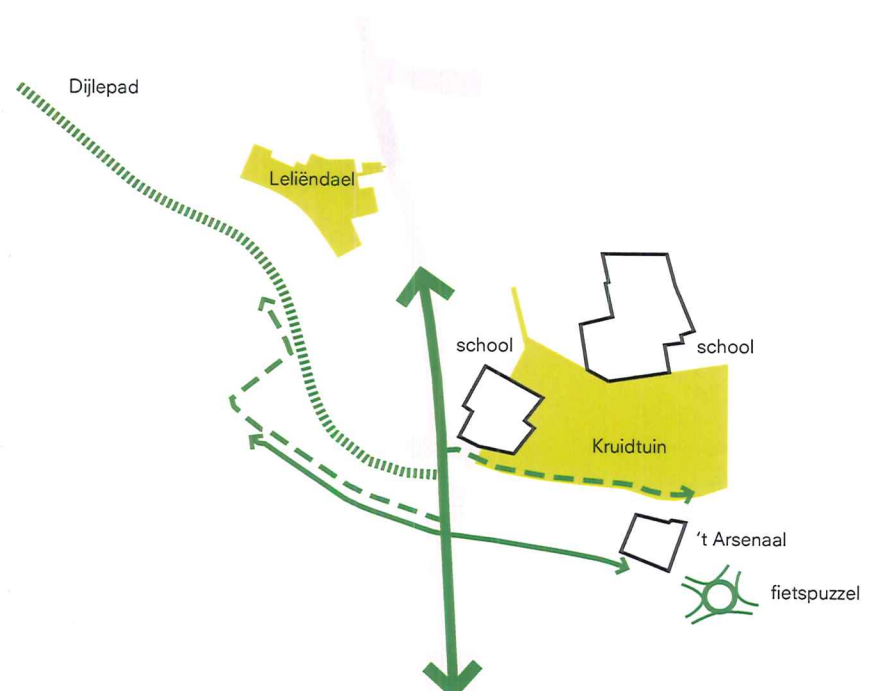
Aan de zuidkant plaatsen we drie bomen op de lijn tussen het verlengde van de brug en de verblijfsruimte. Een eerste boom staat vlak bij het water, een tweede staat op het middelste terras en de laatste markeert het kruispunt tussen de radiaal en de Hanswijkstraat.

ALGEMEEN THEMA: ZACHT NETWERK RECREATIEF EN FUNCTIONEEL

De stationsradiaal is een belangrijke verbinding voor fietsers en voetgangers. De meeste fietsers en voetgangers gaan niet van station tot Grote Markt, maar gebruiken de radiaal als een onderdeel van talloze routes doorheen de binnenstad. Ter hoogte van de Vijfhoek zien we veel van deze routes samenkomen, fietsroutes en wandelroutes. Ze brengen vele kruisbewegingen met zich mee binnen een beperkte ruimte.

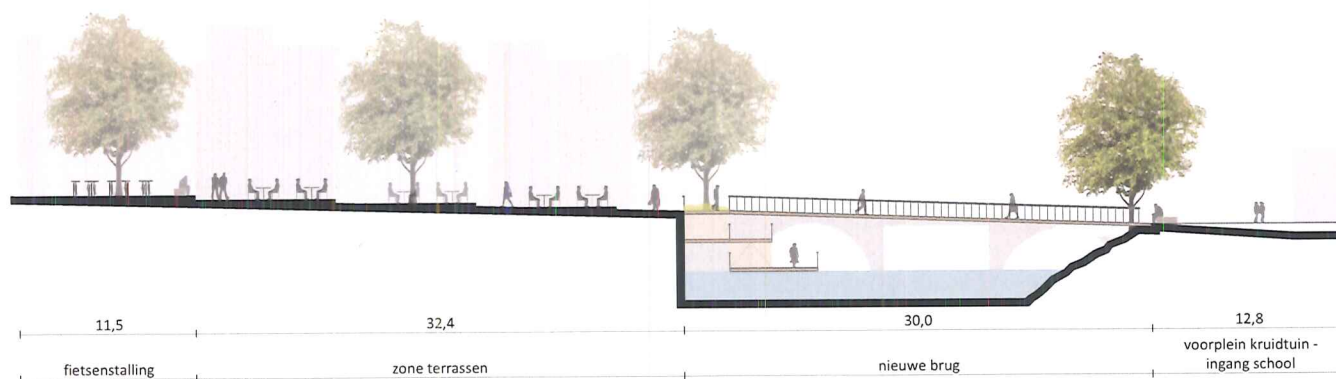
Aan de zuidzijde van de Vijfhoek zien we de stationsradiaal kruisen met een bijzondere hoofdas, de Adegemstraat, Onze-Lieve-Vrouwestraat en Hanswijkstraat. Deze historische as heeft niet de Grote Markt als focuspunt, maar loopt tangentieel ten opzichte van de Dijle. Samen met de Dijle vormde ze vroeger een belangrijke structurende component. Vandaag volgt een functionele fietsroute het oost-west traject van de as. In de toekomst zal deze route naadloos aansluiten op de geplande fietspuzzel die een veilige oversteek over de Leuvensesteenweg zal voorzien. De kruising met de functionele fietsroute over de stationsradiaal is een belangrijk verdelend punt voor het fietsverkeer doorheen de stad. De 2 scholen rond de Kruidtuin takken aan op deze fietsroutes.

Gekoppeld aan de Dijle zien we ook een recreatieve fietsroute die ter hoogte van de Vijfhoek van oever wisselt. Via de Fonteinbrug wordt het fietspad langs de Kruidtuin verbonden met de Onze-Lieve-Vrouwestraat. De Kruidtuin, het Dijlepad en het terras op de Vijfhoek sluiten goed aan op dit recreatieve netwerk. Gezien het vele fietsverkeer is het belangrijk om voldoende fietsenstallingen te voorzien. We stellen voor grotere aantallen stallingen te concentreren op de plekken, dus op de Botermarkt, de Vijfhoek en het Mercierplein. In de Bruul zelf zullen er op regelmatige afstand ook kleinere pockets van fietsenstallingen worden voorzien.



Vele kruisbewegingen binnen de beperkte ruimte van de Vijfhoek. Recreatieve fietsroutes (stippellijn) en functionele fietsroutes (doorgetrokken lijn) worden verdeeld op de Vijfhoek.

4. VIJFHOEK



Een snede over de de Vijfhoek (links), de Dijle en het voorpleintje van de Kruidtuin (rechts). Een nieuwe brug vormt een extra verbinding tussen de 2 oevers.

INGREDIËNTEN:

- Vlot afwickelen van de kruisende fietsroutes, functioneel en recreatief
- Plein van de Vijfhoek verlevendigen
- Horeca-terras integreren
- Relatie tussen het plein en de Dijle verbeteren
- De toegang tot het Dijlepad beter in de verf zetten
- Beter integreren van de verschillende publieke ruimtes (Vijfhoek, Fonteinbrug, pleintje Lange Schipstraat, voorplein kruidtuin)
- Ingang school, gekoppeld aan voorplein kruidtuin



De terrassen op de Vijfhoek richten zich op de Dijle, de nieuwe brug maakt een directe link met het voorpleintje van de Kruidtuin.







Een sfeerbeeld van de Vijfhoek. De beide Dijle oevers worden meer op elkaar betrokken tot één ruimte. Door de nieuwe ranke brug, op deze afbeelding links van de Fonteinbrug, ontstaat de mogelijkheid de vele verkeersstromen op een kwalitatieve manier te structureren. Op de achtergrond zien we de terrassen die stapsgewijs naar de Dijle afdalen en daardoor een sterkere link met het water bekomen. Het profiel van de Bruul wordt ook over de Fonteinbrug doorgetrokken waardoor deze een stuk breder oogt en voelt.

ALGEMEEN THEMA: BUSKNOOPPUNT

Het busstation dat nu aan de voorkant van het station ligt, zal met de komst van het nieuwe station naar de achterkant verhuizen. De meeste bussen worden vanaf dit busstation via de rijweg dwars over het stationsplein en via de Hendrik Consciencestraat naar het Kardinaal Mercierplein geleid. Vanaf hier waaieren de streekbussen uit in beide richtingen van de vesten, de stadsbussen lopen rechtdoor in de richting van de Graaf Van Egmontstraat. Dit is dus het laatste knooppunt waarin de meeste lijnen samenkomen alvorens uit te waaieren.

Het Mercierplein wordt, met de ondertunneling van de autoroute van de vesten, een ruimte vrij van doorgaand verkeer. Er kan veel meer plaats gemaakt worden voor de circulatie van zacht verkeer en bussen. We denken dat het een meerwaarde kan zijn voor het nieuwe plein om hier een busknooppunt te voorzien, direct gekoppeld aan de ondergrondse parking en aan de looplijn tussen station en Grote Markt. De gecombineerde bushalte op het plein vervangt een heel aantal verspreide bushaltes in de omgeving.

Op de radiaal koppelen we verder de bushaltes voor de stadsbus aan de plekken, Vijfhoek en Botermarkt.



Het Mercierplein is het laatste knooppunt waar de streekbussen (zwarte) en stadsbussen (blauw) samenkomen

ALGEMEEN THEMA: EEN CENTRALE GROENE TUIN ALS KNOOP OP DE GROENE VESTEN

Het is de ambitie om de vesten om te vormen tot een groene boulevard. De zuidelijke vesten, de Schuttersvest en de Hendrik Speequevest hebben reeds een zeer groen profiel door de stevige bomenrijen die de straten begeleiden. Met het project van de ondergrondse parking in de Schuttersvest was het de bedoeling om ook gebruiksgroen, zoals een buurtpark in het profiel van de vest op te nemen. Uiteindelijk is er gekozen om de bestaande bomen te bewaren, ten koste van het nieuwe project.

In ons voorstel vormt het Mercierplein een schakel in het project van de groene vesten. We voegen een groene plek toe met een functie die complementair is aan de vesten zelf. Hier zetten we niet in op dichte bomenrijen, maar juist op open groene gebruikruimte.



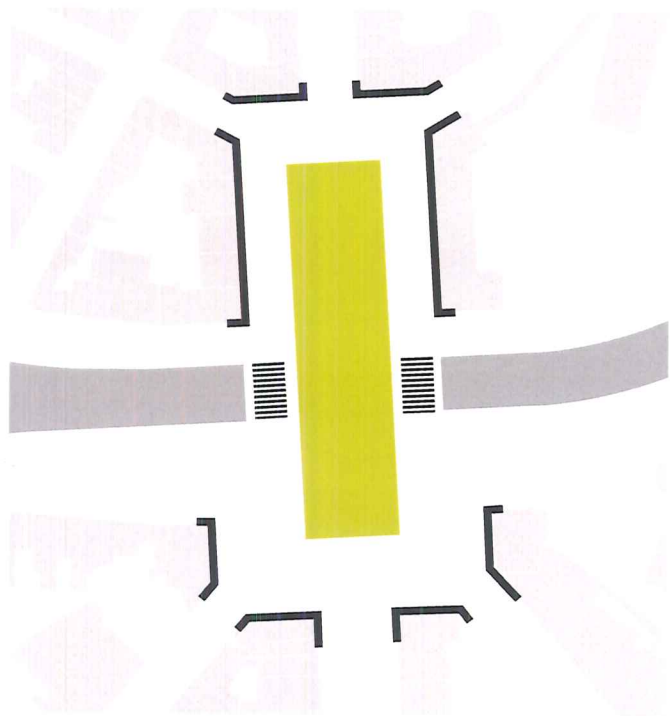
Het Mercierplein als groene gebruikruimte binnen het groenfiguur van de vesten

DE CENTRALE TUIN VERBINDT

Met het ondertunnelen van het plein komt er heel wat bovengrondse ruimte vrij. De harde barrière tussen de noordelijke kant (intra muros) en de zuidelijke kant (extra muros) van het plein valt weg. We hebben dus de kans om de samenhang van het neoclassicistische geheel opnieuw te herstellen. We binden daarom het hele plein aan elkaar door centraal in de symmetrieas een langwerpige groene element in te brengen, 100 meter lang, 24 meter breed. De monumentaliteit van dit element onderstreept de monumentaliteit van de neoclassicistische geheel.

Het totale element wordt in 3 grote delen opgesplitst. Twee grasvelden en centraal een verhard parkpleintje. De twee grasvelden lopen langzaam op, vanaf maaiveldniveau op de koppen tot op 60 cm hoogte ter hoogte van de centrale ruimte. De overgang tussen het grasveld en de centrale ruimte wordt gemaakt door een brede trappenpartij. Aan de zijkanten worden de grasvelden opgesloten door twee natuurstenen banden van 60 cm hoog.

De open grasvelden laten allerlei parkgebruik toe. Dit vullen we aan met gevarieerde bomengroepjes en planten- en bloemenvelden. Het centrale parkplein kan geprogrammeerd worden met wat functies, zoals speelelementen en een terrasje. De trappen aan beiden kanten van het plein maakt het ook zeer geschikt voor evenementen zoals voorstellingen of concertjes. Op deze manier biedt het Mercierplein een volledige parkbeleving.

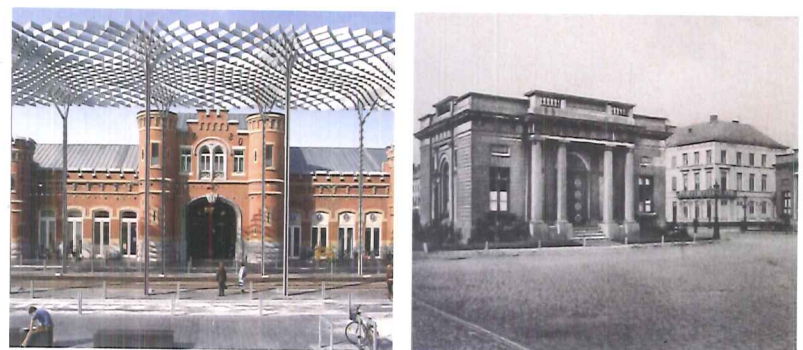


Een grote groene 'tuin' als samenbindend element voor de gevels. In gestreepte lijn zijn de luifels aangeduid.

KOMMIEZENHUIZEN

Twee gebouwen ontbreken in het ensemble van het neoclassicistische Mercierplein. Ooit stonden er twee Kommiezenhuizen centraal op de vesten. Ze maakten de relatie tussen het noordelijke en zuidelijke gedeelte meer continu. Met de groeiende verkeersfunctie van de vesten zijn deze constructies uiteindelijk verdwenen. Nu hebben we met de ondertunneling de mogelijkheid deze continuïteit herstellen. Naast de centrale groene ruimte denken wij dat ook architectuur kan helpen om de gevellijn ter hoogte van de vesten meer te sluiten. Vandaar dat we voorstellen om centraal, ongeveer ter hoogte van de vroegere Kommiezenhuizen, twee constructies op te richten. We stellen 2 grote luifelconstructies voor die de wandel- en fietsboulevard en de busbanen overbruggen. Dit kan een lichte constructie zijn die vooral een functie als overdekking heeft. Maar onder dit dak kunnen ook allerlei andere functies worden opgenomen, zoals, bushaltes, een overdekte fietsstalling, een horecazaak, een kiosk, een berging bij de parkruimte,...

De luifelconstructies worden gesitueerd aan de tunnelmonden. Voor de auto's die passeren hebben deze constructies een belangrijke signaalfunctie. Dit kan 's avonds in de verf gezet worden door een aangepaste verlichting. De luifels leggen de relatie tussen de tunnel en het plein.

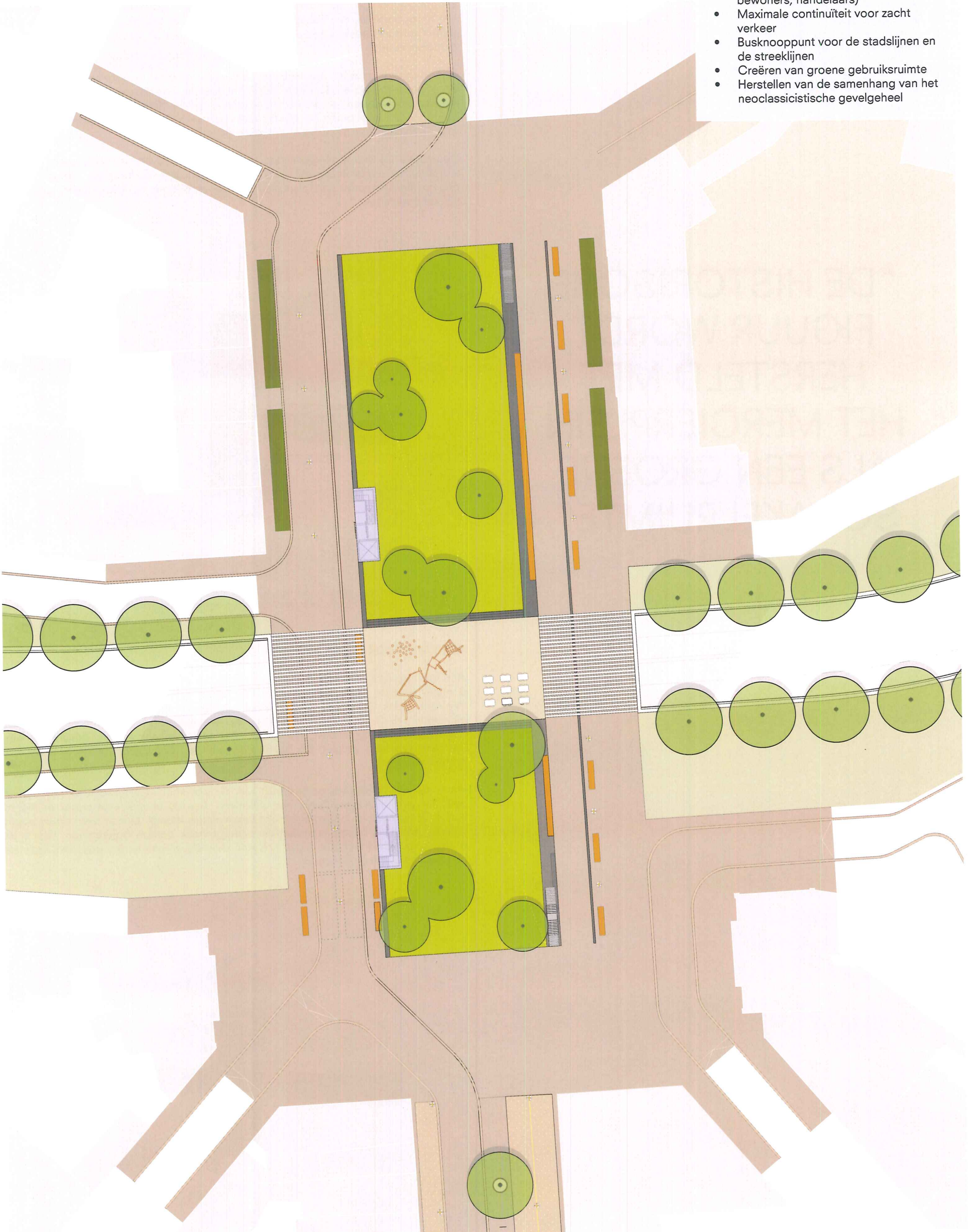


referentiebeeld luifel (links) en oude foto van de Kommiezenhuizen (rechts)

5. KARDINAAL MERCIERPLEIN

INGREDIËNTEN:

- Ondertunneling van verkeer op de vesten
- Ondergrondse parking (publiek, bewoners, handelaars)
- Maximale continuïteit voor zacht verkeer
- Busknooppunt voor de stadslijnen en de streeklijnen
- Creëren van groene gebruiksruimte
- Herstellen van de samenhang van het neoclassicistische gevelgeheel



Het plan van het Kardinaal Mercierplein met centraal de grote tuin. Dwars hieronderonder, in het verlengde van de vesten loopt de ondertunneling van het plein die ook de parking bereikbaar maakt.



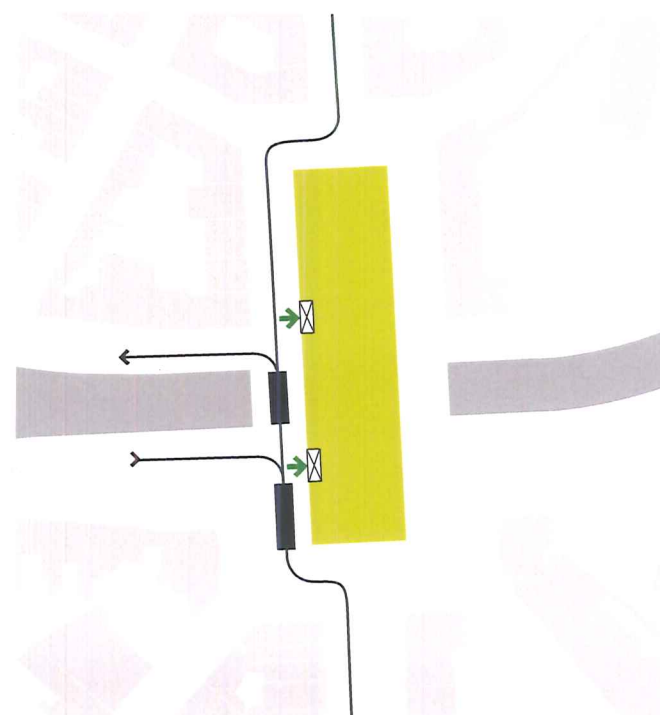
“DE HISTORISCHE FIGUUR WORDT HERSTELD MET HET MERCIERPLEIN ALS EEN GROENE SCHAKELRUIMTE”

EEN KANT VOOR BUSVERKEER

De groene plek ligt centraal op het plein, maar laat nog voldoende ruimte over aan de randen. Aan de westkant van de groene ruimte bundelen we al het busverkeer in een 6 meter brede rijbaan. Zoals gezegd willen we hier een busknooppunt creëren voor streek- en stadsbussen, alvorens deze in verschillende richtingen uitwaaiëren. Dit knooppunt voorzien we in het zuidelijk gedeelte van het Mercierplein, aangezien hier alle lijnen passeren. Het knooppunt valt uit één in twee perrons. Een lang perron in het zuiden voor de streekbussen en een korter perron voor de stadsbussen ter hoogte van de tunnelmonden.

Om de scheiding tussen zacht verkeer en bussen compleet te maken laten we busbanen enkel aansluiten op de Schuttersvest in het westen. Streekbussen die naar het oosten moeten, maken een keerbeweging verderop in de Schuttersvest om dan van de doorgaande tunnel onder het Mercierplein gebruik te maken. De bussen die vanuit het oosten komen doen hetzelfde in omgekeerde volgorde.

De ambitie die wordt aangezet door te kiezen voor de ondertunneling van het plein wordt dus maximaal doorgezet in de inrichtingsprincipes van het plein. We bekomen zo een conflictloos samengaan van zacht verkeer en busverkeer. Dit versterkt het gebruik van de groene tuin.

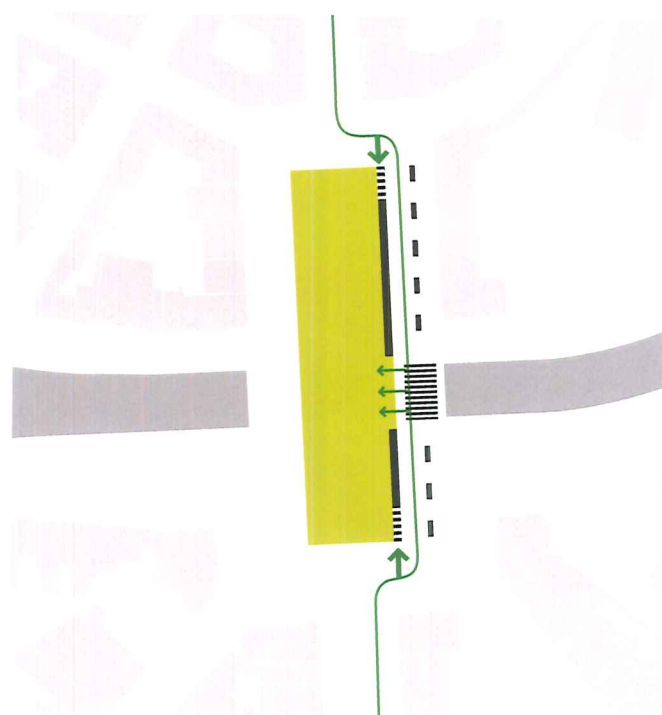


Aan de westzijde van het plein wordt het busverkeer afgewikkeld. Ook bevinden zich aan deze zijde 2 stijgpunten van de parking (groene pijl).

EEN KANT VOOR ZACHT VERKEER

Aan de oostelijke kant van het groen houden we een wandel- en fietsboulevard van 6 meter breedte open. Deze sluit in het zuiden aan op het asymmetrische profiel van de Hendrik Consciencestraat, in het noorden op het open profiel met gemengd verkeer van de Graaf Van Egmontstraat. Deze wandelboulevard kan volledig conflictvrij het Mercierplein oversteken. We hebben het zacht verkeer volledig gescheiden van het gemotoriseerd verkeer. De continuïteit van de radiaal voor zacht verkeer wordt gemaximaliseerd.

De 6 meter brede promenade wordt aan de ene kant afgeboord door een rij van verlichtingsmasten afgewisseld met zitbanken. Aan de andere kant wordt de boord van de groene ruimte opgedikt tot een langwerpige zitbank. Binnen deze brede boord worden ook twee stijgpunten van de ondergrondse garage opgenomen. Vanop de promenade hebben we een mooi overzicht over de groene ruimte gekaderd door de neoclassicistische architectuur.



Aan de oostzijde zien we een wandel- en fietsboulevard geflankeerd door zitelementen. Op de kopse einden zien we trappen naar de parking.

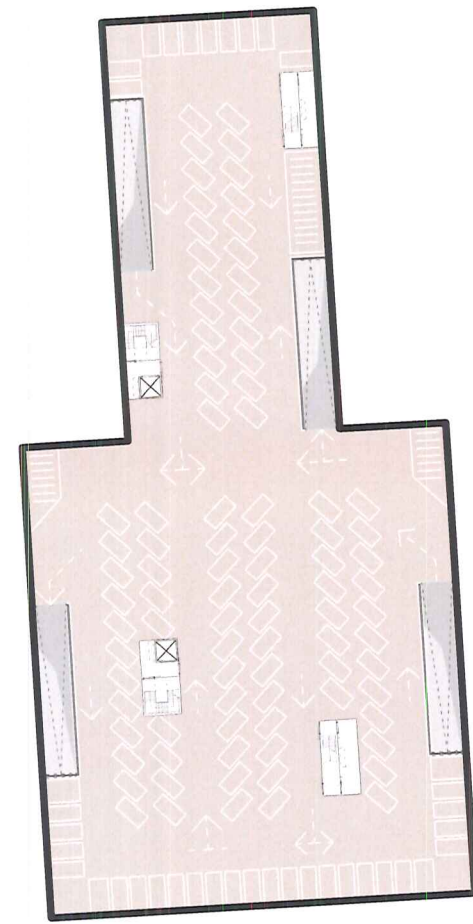
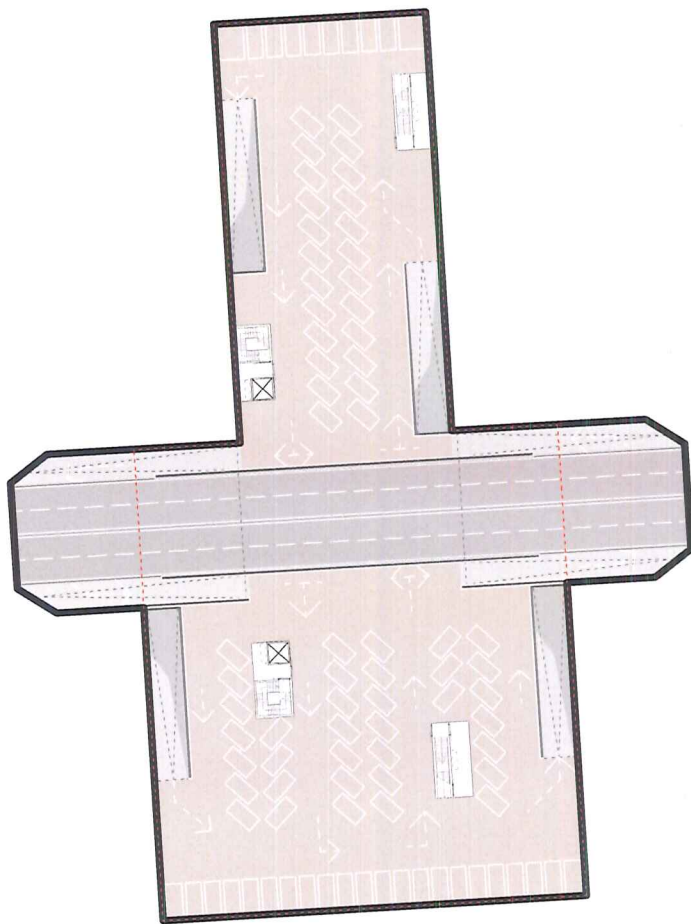
DE ONDERGRONDSE PARKING

Het is de ambitie om een ondergrondse parking onder het Mercierplein te realiseren. Gedeeltelijk ter compensatie voor het parkeren dat op het plein en in de Graaf Van Egmontstraat met de heraanleg zal verdwijnen. Een deel van de parking zal bestaan uit toegewezen parkeerplaatsen voor bewoners, handelaars en andere functies in de buurt, een ander deel van de parking zal publiek toegankelijk zijn.

Eén van de grote uitdagingen van de parking is de combinatie met de tunnel onder het plein. De parking zal rechtstreeks vanuit deze tunnel toegankelijk zijn, maar tegelijkertijd deelt de tunnel de eerste parkeerverdieping op in twee kleinere delen. Pas op de tweede verdieping onder de grond kunnen we één groot aaneengesloten parkeervlak creëren waarbij kan doorgestoken tussen noord en zuid. De eerste verdieping bevat volgens ons best de toegewezen parkeerplaatsen. Dit zijn ongeveer 90 parkeerplaatsen. De tweede verdieping zou dan de publieke parking zijn. Dit zijn ongeveer 125 parkeerplaatsen. Eventueel zou er gekozen kunnen worden om nog een derde parkeerlaag ondergronds te voorzien.

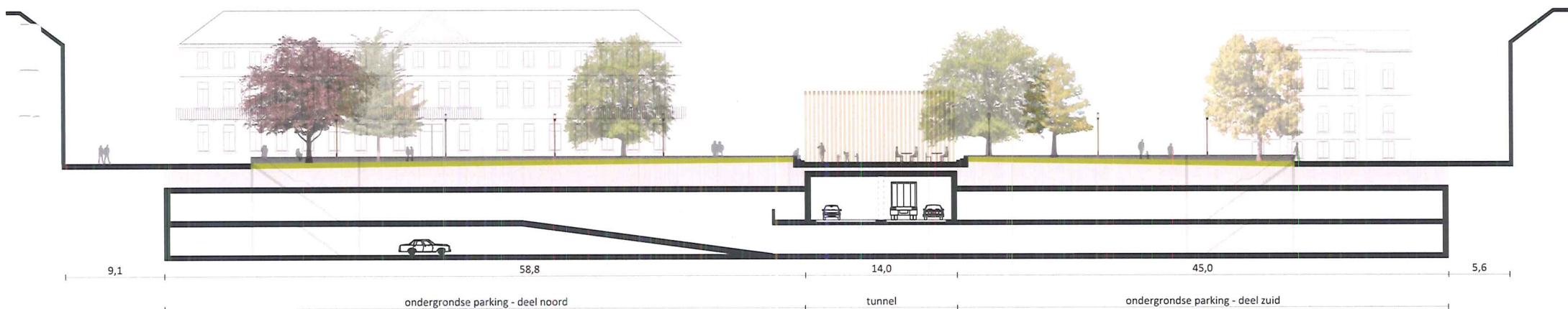
Het vloerpeil van de eerste verdieping ligt noodzakelijkerwijs gelijk aan het diepste punt van de tunnel, anders zou de tunnel ook de tweede verdieping doorsnijden. Dit heeft als nadeel dat we dieper zullen moeten graven, maar als belangrijk voordeel dat we zo een grondpakket met een degelijke hoogte kunnen realiseren bovenop de ondergrondse parking. Dit is noodzakelijk als we een echte groene ruimte met een kwalitatieve beplanting willen realiseren op het Mercierplein.

4 verticale stijgpunten verbinden de parkeerverdiepingen met het pleinniveau en brengen daglicht in de parking binnen. De twee westelijke stijgpunten komen uit bij de bushaltes en bestaan uit een lift en een trap. De twee oostelijke stijgpunten sluiten aan op de uiterste punten van de fiets- en wandelboulevard en geven zo onmiddellijk toegang tot de Hendrik Consciencestraat en de Graaf Van Egmontstraat. Deze twee stijgpunten bestaan enkel uit een trap, zodat we geen bovengrondse constructie hoeven te voorzien. Deze stijgpunten worden in de brede band tussen de promenade en de groene ruimte opgenomen.



De ondergrondse parking (niveau -1) is vanuit de tunnel toegankelijk, in beide richtingen van de vesten. Dit niveau kan best in toegewezen parkeerplaatsen voorzien (90 tal pp).

Het publieke parkeerdek (niveau -2) wordt via een rondgaand parcours ontsloten en telt een 125-tal plaatsen.



Deze snede over het Mercierplein laat goed de werking van de parking zien ten opzichte van de tunnel. In de zone boven de tunnel zien we het verharde pleintje en de luifelconstructies.





Een sfeerbeeld van het noordelijk deel van het Mercierplein. Rechts zien we de wandelen fietsboulevard afgeboord met een natuurstenen rand met zitbanken. Door het zacht verkeer te scheiden van het gemotoriseerde verkeer bekomen we een echte verblijfsplek die gekenmerkt wordt door de grote groene tuin in het midden. De luifelconstructie (rechter bovenhoek) bundelt functies zoals bijvoorbeeld een horecazaak, overdekte fietsenstalling, ... Tevens maakt het de link met het verharde parkpleintje (uiterst links).

6. PLAN VAN AANPAK

In ons plan van aanpak wordt het team in functie van deze opdracht voorgesteld, waarbij een onderscheid is gemaakt tussen het ontwerpteam, een technisch team en een team met aanvullende disciplines. Vervolgens is een visie gegeven op de methodiek van de projectcoördinatie, waarbij de taak van de projectleider is beschreven, de methodiek van projectplanning toegelicht. Vervolgens wordt een aanpak beschreven voor de kostenbeheersing en een inzicht gegeven in de aard en intensiteit van de werfopvolging. In een laatste onderdeel willen we graag onze ontwerpmatige aanpak voor een project toelichten. Hierbij gaan we in op verschillende ontwerptechnieken die we gebruiken om een plan tot stand te brengen. In een apart hoofdstuk lichten we uitgebreid de projectcommunicatie toe.

TEAM IN FUNCTIE VAN DE OPDRACHT

Voor deze opdracht is een team op maat opgesteld op drie niveaus: een ontwerpteam, een team voor de technische uitwerking en een expertteam voor de aanvullende disciplines stabiliteit, communicatie en mobiliteit. We kiezen ervoor om tussen het ontwerpteam en het technisch team geen strikte opsplitsing te maken. Een aantal teamleden zullen voor beide onderdelen volledig blijven meedraaien. We geloven er dan ook in dat de wisselwerking tussen beide 'niveaus' een belangrijke randvoorwaarde zijn voor een kwalitatief resultaat.

PROJECTCOÖRDINATIE, PROJECTPLANNING EN PROJECTCOMMUNICATIE

De projectcoördinatie is gebaseerd op het aansturen van drie gerelateerde processen: communicatieproces, projectproces en kostenbeheersing. Om een ambitieus en gedragen ontwerp op te maken dienen deze aspecten goed op elkaar afgestemd te worden.

De projectleider zal instaan voor de totale projectorganisatie en projectaandrijving, en voor de communicatie naar de opdrachtgever en andere betrokken partijen. Verder staat de projectleider in voor de kostenbewaking van het project.

Volgens het bestek wordt de klassieke indeling beschreven: de conceptfase, de ontwerpfase (voorontwerp en definitief ontwerp), fase uitvoeringsdossier (aanvraag vergunning en opmaak aanbesteding) en uitvoeringsfase. Elke fase wordt onderverdeeld in een takenpakket, de in te leveren producten, de timing en het overleg- en communicatietraject. Het is vanzelfsprekend dat we hierop aansluiten. Bij aanvang van een fase wordt een gedetailleerd planningsproces opgesteld met heldere mijlpalen, waarin de beslissingsmomenten, het interne en externe communicatietraject, de taakomschrijving per fase en de timing zijn opgenomen. Binnen een fase kan nog een verfijnde planning opgesteld worden.

METHODIEK KOSTENBEHEERSING

Kostenbewust ontwerpen

Vanaf de eerste stappen van de ontwerpfase wordt steeds een kostenraming gemaakt, waardoor het ontwerp kan getoetst worden met het beschikbare budget. De kostenraming is een eigen systeem, dat maandelijks wordt aangevuld met reële prijzen (op basis van aanbestedingen). De uitvoeringstermijn wordt mee geïndexeerd in de raming. Tijdens de uitvoeringsfase wordt de evolutie van het aanbestedingsbedrag tot de eindafrekening gedetailleerd uitgelijst in een overzichtelijke spreadsheet. Deze geeft meer- en minwerken aan de beslissingsmomenten om deze goed te keuren.

Het ontwerp kan budgettair geëvalueerd worden en bijgestuurd worden door middel van de kostenraming. Deze is opgebouwd, zodat op basis van elementen eenvoudige simulaties kunnen gemaakt worden.

Afhankelijk van de grootte van de bouwkost en de complexiteit van de opdracht wordt een onvoorziene post opgenomen als percentage van de totale bouwkost. Gedurende het proces zal de onvoorziene post afnemen, omdat de onbekende factoren kleiner worden. Tijdens een schetsontwerp wordt bijvoorbeeld met een onvoorziene post van 10 tot 15 % gewerkt, in een uitvoeringsontwerp ligt deze normaal tussen de 3 en 10 %.

Uitvoeringsontwerp

Het uitvoeringsontwerp wordt budgettair geëvalueerd door een gedetailleerde raming gebaseerd op digitaal opgemeten eenheden. De eenheidsprijzen worden berekend aan de hand van recente aanbestedingen in vergelijkbare projecten. In deze fase worden steeds leveranciers gecontacteerd ter controle van de prijzen van materialen en bouwstoffen.

Uitvoering

Tijdens de uitvoering wordt de evolutie van de vordering en de verrekeningen geëvalueerd tijdens de kostenvergadering, waarin leden van het projectteam en de aannemer(s) zetelen.

werfopvolging

Tijdens de uitvoering der werken zal de projectingenieur aanwezig zijn tijdens de wekelijkse werfvergaderingen en hiervan een verslag opmaken. De bijstand tijdens uitvoering omvat het nazicht van ontwerpdetails, de controle op de uitvoering der werken, de coördinatie werkzaamheden nutsleidingen en actief kostenmanagement en kwaliteitsbewaking.

ONTWERPMETHODIEK

Voor het opmaken van een inrichtingsplan gebruikt het ontwerpteam verschillende werkwijzen door elkaar. Uit deze werkwijzen ontstaat een natuurlijke selectie van de 'sterkste' bouwstenen of krachtlijnen van het plan, die reeds in schetsontwerpfase getoetst zijn naar uitvoerbaarheid. De verschillende werkwijzen zijn:

Synchroon werken op verschillende schaalniveaus: een maatvast concept

In de eerste stappen voor het opmaken van het ontwerp wordt enerzijds een ontwikkelingsvisie gemaakt op hoofdlijnen, waarbij tegelijkertijd de visie wordt 'getest' op een maatvast plan en met principeprofielen. Door wisselend op deze 2 schaalniveaus te werken, kan snel en efficiënt de kern van de opgave blootgelegd worden. De krachtlijnen die op grote schaal worden gedefinieerd, kunnen meteen getest worden op het gebied. Anderzijds kan een bouwsteen die op kleine schaal wordt gedefinieerd geëxtrapoleerd worden naar een groot schaalniveau. Het is een iteratief proces waarbij verschillende schaalniveaus elkaar constant beïnvloeden. Hiermee kan ook reeds in een vroeg stadium een aantal kritieke maatvoeringen uitgezet worden, die bepalend kunnen zijn voor de basisuitgangspunten van het plan. In het bijzonder voor straatprofielen is deze aanpak noodzakelijk.

Werken met scenario's

Een efficiënte methode in het ontwikkelen van een ontwerp is te werken met diverse ontwikkelingsscenario's. Onze ervaring is dat bij complexe projecten met veel belanghebbenden het beter is niet meteen te zoeken naar overeenstemming. Om een intelligente en grondige discussie over denkbare oplossingen te beginnen is het noodzakelijk een groot aantal mogelijkheden te onderzoeken, ook de op het eerste gezicht minst voor de handliggende scenario's. De scenario's evolueren gedurende het planproces en worden opgemaakt in een divergent denkproces, welke vervolgens gefilterd worden in een convergent denkproces. In de vorm van brainstorm, workshops en overlegmomenten met het projectteam worden de scenario's opgebouwd, getoetst en geëlimineerd. Het uiteindelijke doel is een voorkeursscenario over te houden dat het meest beantwoordt aan de opgave en de verschillende belanghebbenden.

Werken met diverse visualisatietechnieken

Elke schaal en fase heeft nood aan een eigen manier van visualiseren. Plannen zijn vaak abstract en te weinig didactisch om inzicht te geven in de visie. We trachten steeds voor elk project en elke fase de juiste presentatietechniek te gebruiken. In aanvulling op de abstracte schema's werken we steeds met andere presentatietechnieken zoals werken presentatiemaquettes, schetsen en 3D beelden. Het doel is hierbij om een zo juist mogelijk beeld te brengen van de inhoud.

Referentieonderzoek en realiteitstoets

Een vergelijkend onderzoek wordt in het team vaak gebruikt om de ambitie af te tasten, om een beeldkwaliteit te onderzoeken, of om een gevoel te krijgen van de schaal, de scope of de sfeer van de opgave. Bij dit onderzoek worden referentiebeelden en referentieprojecten van geraliseerde projecten gebruikt om een vergelijking te maken met het betreffende project.

Bij een vergelijkend onderzoek is het steeds belangrijk om de relevantie duidelijk te maken: gaat het om een schaalvergelijking, een vergelijkende ambitie naar materialisatie, een schaalvergelijking, een vergelijkbare sfeer... We hechten er veel belang aan dat de vergelijking een 'correcte' realiteitswaarde heeft, en niet als 'gratis' verkoopplaatje wordt voorgelegd. Voor het opmaken van deze studie heeft het team een zeer uitgebreide beeldenbank beschikbaar die projectmatig voortdurend wordt aangevuld.

COMMUNICATIE & PARTICIPATIE, ONZE VISIE

De stad Mechelen wil met het oog op de komst van het nieuwe station de as Station-Grote Markt herinrichten. Deze as vormt misschien wel de belangrijkste ader van de stad Mechelen. Het hoeft dan ook geen uitvoerig betoog dat een juiste en passende communicatie hierbij noodzakelijk is. De stad uit duidelijk de vraag om inspraak voor haar bewoners. Wij werkten hiervoor onderstaand voorstel uit.

De stad Mechelen wil de Mechelaars op een constructieve en positieve manier betrekken bij het project, met het oog op het creëren van een degelijk draagvlak. Het is de wens van de stad om via participatie tot een ruim gedragen visie te komen voor de as Station-Grote Markt. Hieronder formuleren we kort een aantal strategische uitgangspunten voor de opmaak van een participatietraject dat aan de wensen van de stad tegemoetkomt.

input verzamelen op verschillende snelheden

In een participatieproces heb je oog voor alle doelgroepen. Het gevaar schuilt er in dat vooral de beter geschoolde middenklasse deelneemt aan participatieprocessen. Je doel is nochtans een zo breed mogelijk draagvlak te verwerven. Dit doe je door de stem van iedereen te horen, dus ook van doelgroepen die vaak minder of niet aan bod komen. Dit vraagt afhankelijk van de context ook om aangepaste methodieken: van praten naar doen. Het overzicht hieronder toont de vier burgercategorieën en de aangewezen methodieken om hen te benaderen.

participatie is een breed gedragen proces

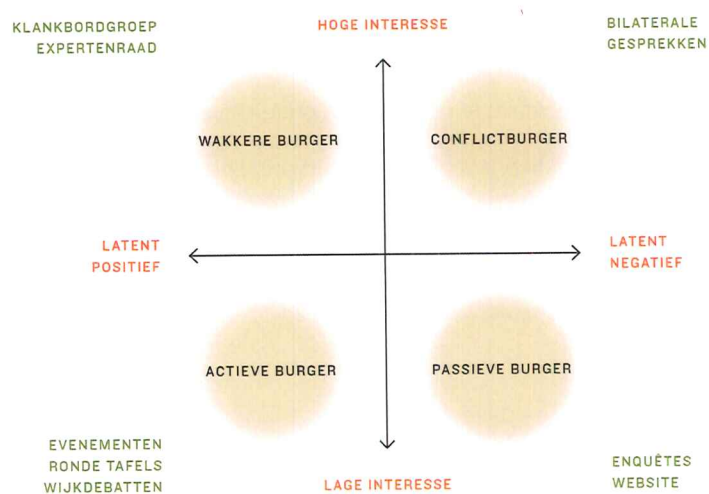
Participatie is er niet enkel voor burgers. Het moet een verrijkende interactie voor alle betrokkenen zijn: politici, ambtenaren, experts en burgers, waarbij elk vanuit zijn rol participeert. Dit betekent dat ook de rol van de vakwereld erkend moet worden en een plaats krijgen in dit proces (via de ambtenaren en het ontwerpend bureau) samen met het beleid dat rekening moet houden met andere beleidsprocessen in Mechelen (mobiliteitsplan, ruimtelijk structuurplan, enz...). Enkel langs deze weg kan men streven naar de meest kwalitatieve oplossing op lange termijn.

GEEN VALSE HOOP CREËREN

Men moet erover waken dat er bij de verschillende betrokken partijen geen valse hoop wordt geschept. Het is niet omdat alle meningen worden gehoord, genoteerd en verwerkt dat ze effectief worden gerealiseerd. Het is daarom bijzonder belangrijk dat het ruimere probleem wordt benadrukt en niet enkel het individuele belang. Door in interactie te treden met andere opinies en meningen krijgen de betrokken partijen een ruimer en completer beeld van de problematiek en lijken sommige initieel onaanvaardbare mogelijkheden een stuk aanvaardbaarder. Men mag niet vergeten dat participatieprojecten hoge verwachtingen scheppen. Er moet bijgevolg over gewaakt worden dat deze verwachtingen ook effectief kunnen worden ingelost. Stel daarom spelregels op en maak ze duidelijk voor het spel begint.

zelf de communicatie in handen houden

Bij participatietrajecten ziet men vaak dat ook deelnemers of actiecomités communiceren in de pers of naar de betrokken bewoners over het verloop van het traject. Op zich vormt dit geen probleem en kan het de goede afloop van het participatieproces net bevorderen, vooral wanneer deze communicatie constructief en positief is opgebouwd. Toch moet men bijzonder waakzaam zijn dat de communicatie lead steeds bij de stad blijft. Het is de stad die het aanspreekpunt en de spreekbuis is van het ganse project, niet de frontman van een actiecomité.



INGREDIËNTEN:

- Een ruim gedragen visie door middel van participatie van burgers, politici, experts, ...
- In 3 fasen naar een gedragen voorstel
- Verschillende fasen en middelen in het participatietraject (zie foto's hiernaast voor een voorbeeldtraject).
- De stad blijft het aanspreekpunt en de spreekbuis van het ganse project.



Stap 1: Infomarkt voor de burgers.



Stap 2: Inspraakwandeling door het projectgebied.

AANPAK VOOR DE STAD MECHELEN

Zoals hierboven reeds werd aangehaald kan participatie heel ruim en eerder beperkt worden aangepakt. We stellen een degelijke basis en een aantal mogelijke bijkomende methodieken voor die een meerwaarde kunnen betekenen voor de stad Mechelen.

in drie fasen naar een gedragen voorstel voor Mechelen

SAMEN MET DE STAKEHOLDERS DOORLOPEN WE HET TRAJECT TOT AAN DE GOEDKEURING VAN HET DEFINITIEVE VOORONTWERP. DIT PARTICIPATIETRAJECT VERDELEN WE IN 3 FASEN WAARIN TELKENS EEN STAPJE VERDER NAAR HET DEFINITIEVE VOORONTWERP WORDT GEZET, ZONDER DE MENING VAN DE STAKEHOLDERS OVER TE SLAAN.

In de eerste fase beschikt men reeds over een wedstrijdontwerp. Dit ontwerp wordt eerst met de verschillende betrokken partners, de politici en de stad Mechelen doorgenomen. Hierna willen we dit wedstrijdontwerp tonen aan de andere stakeholders, zodat het participatietraject kan worden uitgerold. In eerste instantie worden de stakeholders in kaart gebracht op basis van een grondige analyse, diepte-interviews en een enquête. Ook de participatie-initiatieven die voor de wedstrijd fase reeds hebben plaats gevonden kunnen hiervoor belangrijke input leveren. Op basis van deze analyse kunnen we vervolgens een infomoment voor deze stakeholders voorzien, waarbij zij hun meningen over het wedstrijdontwerp kunnen delen.

Op basis van de verkregen informatie uit dit eerste infomoment, wordt er verder gewerkt aan het voorontwerp. Dit is de tweede fase, waarin een belangrijke rol is weggelegd voor de klankbordgroep. Deze groep van beperkte actoren zal immers op regelmatige tijdstippen samenkomen om de evolutie van het ontwerp te beoordelen en mogelijke discussiepunten te bespreken. Dit leidt tot een eerste voorontwerp dat opnieuw zal worden getoond via een grote participatieronde. We zetten een aantal ronde tafels op waarin een ruimere groep bewoners wordt betrokken en trekken ook de straat op. Wanneer deze drie stappen afgerond zijn hebben we alle nodige informatie verzameld en kan een visie worden uitgewerkt.

In de derde fase komen we tot een definitief voorontwerp dat zal worden voorgesteld aan het grote publiek. Dit finale voorontwerp wordt vervolgens voorgesteld aan de overige stakeholders. Hier wordt naast het ontwerp zelf ook de werking met de stakeholders uitgelegd en het participatietraject omschreven. Deze gebeurtenis betekent de afronding van een grondig traject en verdient bijgevolg de nodige feestelijkheden. Een groot moment voor de stad waarin het haar plannen kan tonen, maar ook een feest voor iedereen die heeft helpen ontwerpen of woont in de stad. De klankbordgroep zal nadien ook nog enkele keren samenkomen om van het voorontwerp tot het definitieve ontwerp te komen.

FASE 1 - WEDSTRIJDONTWERP

research, analyse en stakeholderanalyse

De startvergadering: Het participatieproject wordt op gang getrokken met een startvergadering waarop onder andere het ontwerp bureau, de stedelijke afdeling openbare werken en mobiliteit en de communicatiedienst vertegenwoordigd zijn. Tijdens deze samenkomst wordt alle informatie verzameld waarmee de opdrachtnemer aan de slag kan om het dossier niet enkel inhoudelijk maar ook technisch in de vingers te krijgen.

De stakeholderanalyse: Daarop maken we een gedetailleerde stakeholders- en actoranalyse op waarin alle betrokken personen, organisaties en instellingen opgenomen worden. Een goede omschrijving van de doelgroepen, hoe zij strategisch het best worden benaderd en via welke media zij worden bereikt, maakt deel uit van de communicatiestrategie. Deze stakeholderanalyse gebeurt door bijvoorbeeld het afnemen van interviews van een aantal sleutelactoren. Dit laat toe meer informatie te verwerven over de lokale context en de houding van de verschillende doelgroepen (bewoners, scholen, handelaars, verenigingen, politici, ambtenaren, ...). Deze stakeholderanalyse waarborgt ook dat alle partners deel uitmaken van een klankbordgroep die wij verder in deze offerte voorstellen.

Impactanalyse volgens 3P's

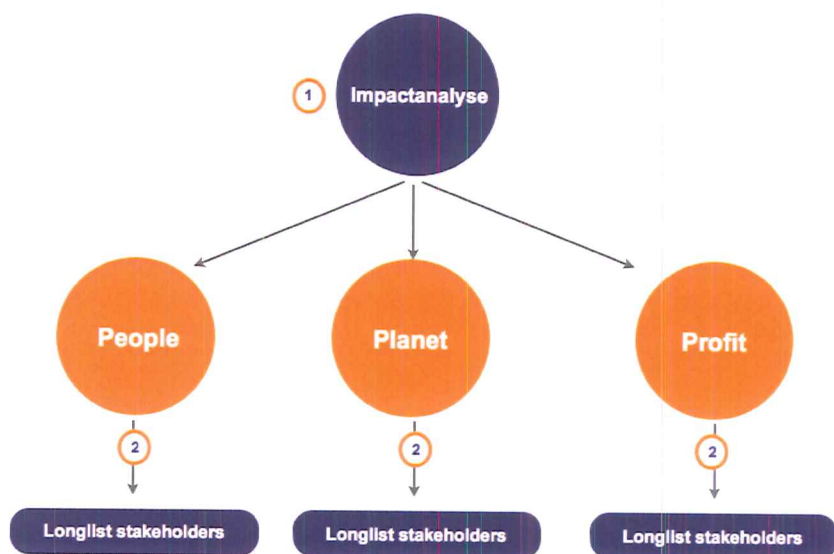
Voordat we halsoverkop starten met het oplijsten van alle mogelijke stakeholders, vertrekken we met een analyse van de mogelijke impact van de as Station-Grote Markt. Deze impact kan zich situeren op drie grote domeinen, zijnde de 3P's: People, Planet en Profit. De stakeholders zijn dan alle partijen die belangen hebben die op een of andere manier gerelateerd zijn aan de impact die van de projecten verwacht wordt op een van deze drie domeinen.

Longlist stakeholders geeft overzicht

Vanuit deze impactdomeinen of invalshoeken werken we op een gestructureerde wijze een inventaris uit van stakeholders die vanuit hun belangen betrokken zijn bij het project. De opmaak van de inventaris gebeurt aan de hand van deskresearch waarbij tal van bronnen geraadpleegd worden (projectdocumenten, plannen, persscreenings, ...) alsook door middel van een verschillende interviews met projectleiders, leidende ambtenaren en experts van betrokken studie bureaus. Zodoende wordt gestreefd naar een longlist van stakeholders volgens het 3P-model.

Bepaling positie en gewicht van de stakeholders

Met de opgestelde longlist van stakeholders kan er vervolgens in de diepte gewerkt worden. De echte stakeholderanalyse kan gebeuren. We gaan hierbij na hoe groot de invloed van de stakeholders precies is (of kan zijn) en hoe groot de belangen zijn die er spelen. Om dit in kaart te brengen gaan we ook verder dan louter deskresearch. Zo richten we een intern breinlabo in met de betrokken ambtenaren en projectmedewerkers om de positionering van de stakeholders te toetsen en om preciezer te bepalen wat voor hen echt belangrijk is in dit kader. Daarnaast worden er ook diepte-interviews gevoerd met de belangrijkste stakeholders zodoende hun positionering ten aanzien van de as zo precies mogelijk te kunnen bepalen.



Hoe stakeholders in beweging brengen

Na de precieze positiebepaling van de stakeholders komen we tot de volgende vraag: "Hoe krijgen we ze in de positie die voor ons en voor het project wenselijk is?" Want dat is het uiteindelijke doel van de strategische communicatie die we gaan voeren. We willen mensen, ideeën en meningen in beweging te brengen. We willen verandering brengen in het denken, spreken en handelen van de stakeholders. Voordat we dit met communicatie kunnen bewerkstelligen voeren we een HGA-analyse uit: Huidige positie, Gewenste positie en Actie. We hebben de huidige positie van de stakeholders al bepaald en hier tegenover stellen we nu de gewenste positie en bepalen we de actie die nodig is om de stakeholder als het ware te laten bewegen of evolueren naar deze nieuwe gewenste positie.

Clustering van stakeholders voor efficiënte inzet van communicatiemiddelen

In onze benadering gaan we ervan uit dat niet iedere stakeholder individueel bewerkt zal kunnen worden met communicatieacties specifiek op maat van hen. Om efficiënte communicatie te voeren dienen we stakeholders te groeperen of clusteren zodat het aantal communicatiemiddelen beperkt kan blijven. Zo gaan we niet voor iedere afzonderlijke stakeholder een eigen folder creëren. Aan de hand van de oplijsting in het 3P-model en de diepgaande kennis van belangen, posities, gewichten en kijklijnen kunnen we deze clustering uitvoeren. Zo creëren we structuur in ons stakeholderoverzicht. Door middel van een ingericht breinlabo met projectmedewerkers toetsen we vervolgens ons bereik van mogelijke communicatieacties en testen we het geheel op blinde vlekken.

Diepte interviews

Op basis van 3 diepte-interviews met sleutelfiguren wordt de stakeholderanalyse vervolmaakt en gefinaliseerd. Bovendien wordt ook gepeild naar mogelijke gevoeligheden. Met respect voor de geïnterviewde kunnen eventuele verkeerde interpretaties direct worden rechtgezet en kan de geïnterviewde nog aanvullende informatie geven.

Kick-off participatietraject

De informatiemarkt: Wanneer het plan van aanpak op punt staat, wordt het participatieproject publiekelijk gelanceerd. Dit gebeurt aan de hand van een informatiemarkt waarop alle betrokken partijen worden uitgenodigd. Het wedstrijdontwerp en alle beschikbaar materiaal staat daarbij centraal. Alle Mechelaars worden uitgenodigd voor de informatiemarkt. Tijdens deze infomarkt wordt het plan van aanpak voor het participatietraject voorgesteld.

Op deze informatiemarkt wordt het wedstrijdontwerp getoond, met de nadruk op het feit dat dit slechts een eerste voorstel is met vertrekpunten en ideeën. Het is erg belangrijk dat hier wordt duidelijk gemaakt wat er nog kan wijzigen en wat niet.

Vertegenwoordigers vanuit de verschillende geledingen van het project en de stad nemen plaats op de infomarkt. Op de informatiemarkt kan in een aantal verschillende standjes ook het verhaal van de as Station-Grote Markt worden verteld van verleden tot heden. Belangrijk is dat deze informatie op een zeer visuele manier wordt weergegeven. Deze eerste krant met het wedstrijdontwerp is hiervoor reeds een eerste belangrijke aanzet.

Bij het buitengaan kunnen de deelnemers aan de infovergadering ook nog vragen, opmerkingen of voorstellen in een ideeënbus deponeren. Uiteraard worden ook deze vragen beantwoord via de website.

De enquête: In deze fase wordt er ook een beperkte enquête gelanceerd met zo'n 10 à 12 gerichte vragen. Alle betrokkenen krijgen een papieren enquête in de bus of kunnen via de website van de stad deelnemen. De vragenlijst zal bestaan uit een mix van gesloten en open vragen en tracht ideeën, knelpunten en bezorgdheden te catalogiseren. De conclusies van deze enquête zullen in een volgende fase bij de klankbordgroep en de ronde tafel sessies dienst doen als waardevolle input. Door deze werkwijze te hanteren wordt deze kick-off niet enkel een moment van informatie verstrekken maar eveneens van informatie verzamelen. Twee vliegen in een klap.



Stap 3: Inpraakvergadering, ontwerpen met de burgers.



Stap 4: Visueel maken van de geplande inrichting aan de hand van proefopstellingen (Madou, Brussel).



Stap 4 (Madou, Brussel).

FASE 2 - EERSTE VOORONTWERP

klankbordgroep en ronde tafels

Een derde fase is volledig gewijd aan het betrekken van alle betrokkenen en het verzamelen van zoveel mogelijk informatie, meningen en standpunten. Om deze doelstelling te realiseren hebben we drie parallelle pistes uitgewerkt die elkaar aanvullen: het installeren van een klankbordgroep, het organiseren van een aantal ronde tafels en het bevragen van mensen op de straat.

We onderscheiden 3 groepen:

- zij die veel tijd in het participatieproject willen steken
- zij die enige tijd willen vrijmaken
- zij die geen tijd maken voor het participatieproject.

Het essentieel dat deze groepen alle drie gehoord worden. De laatste groep – zij die geen tijd maken om deel te nemen kunnen via de enquête hun mening of standpunt alsnog ten berde brengen. Zij die veel tijd willen vrijmaken voor het participatieproject worden opgenomen in een klankbordgroep. Betrokkenen die willen participeren maar hun bijdrage beperkt willen houden worden ondergebracht in ronde tafels.

de klankbordgroep

De klankbordgroep is samengesteld uit een beperkt aantal personen en behandelt een drietal thema's. Concreet zal de klankbordgroep bestaan uit 4 deskundigen en 16 bewoners. De geïnteresseerde bewoners kunnen zich opgeven om deel te nemen aan de klankbordgroep tijdens de infovergadering bij de kick-off van het participatieproject. Wanneer een grotere groep bewoners zich kandidaat stelt om deel te nemen aan de klankbordgroep zal een representatieve selectie worden opgemaakt. Op deze manier zijn de verschillende groepen bewoners en verschillende belangen evenredig vertegenwoordigd. De deskundigen zijn vertegenwoordigers van de gemeente, het studie bureau en andere deskundigen.

De klankbordgroep neemt de bewoners als het ware mee door het ganse verhaal hoe dit project wordt opgemaakt, uitgewerkt en afgetoetst. In de klankbordgroep zal dan ook ten gronde worden gediscussieerd over de concrete invulling van de op te maken visie.

Kenmerken van de klankbordgroep:

- Vaste samenstelling
- Samengesteld uit bewoners en deskundigen (ingenieurs/beleidsvertegenwoordigers)
- 3 samenkomsten

de ronde tafels

Een geslaagd participatieproject gaat echter verder dan het betrekken van enkele sleutelfiguren maar maakt het mogelijk voor alle geïnteresseerden om zich te laten horen. Daarom organiseren we drie ronde tafels met telkens 12 tot 16 deelnemers voor personen die eenmalig een inspanning willen leveren om hun mening te verkondigen.

Bij de klankbordgroep worden verschillende thema's behandeld door een vaste groep vertegenwoordigers. Bij de ronde tafels is het net omgekeerd en wordt hetzelfde onderwerp besproken met verschillende groepen deelnemers. Geïnteresseerden kunnen zich via verschillende kanalen inschrijven voor deze ronde tafels: via de ideeënbus op de infomarkt, via de website van de stad of via een gratis telefoonnummer van de stad Mechelen.

Op basis van een aantal vooraf opgestelde criteria - zoals: leeftijd, geslacht, functie, ... - worden de tafels samengesteld. Er wordt daarbij gestreefd naar een representatieve vertegenwoordiging. Zo dient niet enkel de stem van de vertegenwoordigers van de oudere bewoners gehoord te worden maar ook die van de actieve bevolking, de schoolgaande jeugd, de handelaars, de fietser, de automobilist, de gebruiker van het openbaar vervoer, ...

Kenmerken van de klankbordgroep:

- Ad hoc samenstelling
- Alleen bewoners nemen hieraan deel. Geen ingenieurs of beleidsvertegenwoordigers.
- 3 samenkomsten

volledige problematiek in kaart

Deze twee parallelle trajecten van informatie garanderen een volledig en compleet beeld van de heersende problematiek. Bovendien komen mensen met andere visies en belangen met elkaar in contact wat leidt tot een verruiming van de eigen visie. Bepaalde betrokkenen hebben de problematiek misschien steeds vanuit dezelfde - eigen - invalshoek benaderd zonder rekening te houden met de ruimere context of de meningen van andere betrokkenen. Door verschillende meningen en visies met elkaar te confronteren ontstaat niet enkel een vruchtbare synergie maar leert men ook begrip op te brengen voor andere standpunten en visies.

de straat op

Naast de klankbordgroep, enquête en ronde tafels willen we ook actief de straat op gaan en groepen bevragen die minder makkelijk de weg naar zulke initiatieven vinden. We trekken zelf naar de as Station-Grote Markt. We gaan zo dicht mogelijk bij de gebruikers van de as staan. "En wat denk jij ervan?"

Aan de hand van gesprekken met bewoners, passanten, schoolgaande jongeren bekijken we wat de as Station-Grote Markt net voor hen betekent en welke verwachtingen, wensen er leven. Passanten kunnen, op locatie, hun ideeën concreet maken. Zo kunnen een aantal tentjes worden opgezet op belangrijke knooppunten met bijvoorbeeld als slogan: "En wat denk jij ervan?" Belangrijk is dat we bijvoorbeeld professionele tekenaars inschakelen om de visie, wensen en ideeën zichtbaar te maken.

FASE 3 - DEFINITIEF ONTWERP

terugkoppeling en participatierapport

Alle informatie is verzameld en alle betrokken personen en instanties zijn gehoord. Op basis van al dat materiaal maken we een draft versie van het participatierapport op, een programma van wensen en verwachtingen als men wil dat wordt overgemaakt aan de uitvoerder. Dit rapport omvat een zo ruim mogelijk gedragen voorstel voor de problematiek en wordt voorgelegd aan de opdrachtgevers en het studie bureau. Het studie bureau zal als klankbord de technische aspecten van de visie ondersteunen. Dit voorstel wordt aan het schepencollege gepresenteerd met de vraag voor hun goedkeuring.

Als vanzelfsprekend worden verschillende tussentijdse terugkoppelingen naar de opdrachtgever voorzien in de planning van het participatietraject.

Participatierapport

Wanneer de draft versie van het participatierapport is goedgekeurd en technisch haalbaar is bevonden, zal deze visie verder worden uitgewerkt en gefinaliseerd. Dit rapport dient als leidraad bij het uittekenen van het definitieve voorontwerp. Dit afgewerkte rapport wordt aan de stad in een afdrukkare format bezorgd. Het definitieve rapport wordt via de verschillende kanalen van de stad verspreid en ter beschikking gesteld.

infomarkt en slotevenement

Bij het bekendmaken van het definitieve voorontwerp wordt een echt evenement georganiseerd. Alle Mechelaars worden opnieuw op een infomarkt uitgenodigd en kunnen er kennis maken met het doorlopen proces, de verschillende visies, tekeningen, schetsen, het resultaat van het participatieproject en het definitieve voorontwerp.

Tijdens dit slotmoment stellen we voor om aan de hand van een groot bloementapijt het definitieve voorontwerp visueel te maken. Het bloementapijt kan bijvoorbeeld op het Mercierplein worden opgesteld in de vorm van de centrale groene ruimte of op de Botermarkt in de in de vorm van de opengelegde vliet, zodat mensen wanneer ze naar het tapijt kijken, de visuele voorstelling van het plan te zien krijgen, uiteraard met de nodige bijkomende uitleg.

COMMUNICATIEVERVOLG

De participatieopdracht is daarbij afgerond. Men moet echter vermijden dat na het participatietraject de communicatie stilvalt. De bevolking blijven betrekken en ook mensen die geen deel uitmaakten van het traject mee opnemen in het project.

volgende fase warm houden

Bij het opleveren van het definitieve voorontwerp zijn de belangrijkste lijnen van het project uitgezet. Dit betekent echter niet dat er geen rekening meer moet worden gehouden met wensen of bedenkingen van de stakeholders. De uitvoering van het project zal heel wat jaren in beslag nemen en nog enkele fasen doormaken. Het is dan ook cruciaal dat het project in een positieve sfeer blijft leven bij de inwoners. Wanneer de werken beginnen, kan dit positieve gevoel immers al snel omslaan in een negatief gevoel van frustraties en bekommelingen.

Daarom presenteren we u hier enkele voorstellen om uw project de komende jaren warm te houden voor de stad en haar inwoners:

- Het is wenselijk om de klankbordgroep in het leven te houden en op regelmatige basis een stand van zaken te bespreken met deze kerngroep.
- Mogelijke aanpassingen gefaseerd visueel maken op het traject door middel van creatieve proefopstellingen. Zo kan bijvoorbeeld het Kardinaal Mercierplein voor een dag worden omgetoverd in een autovrij plein, een voorsmaakje van hoe het wordt. Of een tijdelijke apebrug over de Dijle om het voorstel van de nieuwe brug te 'testen'.
- Daarnaast denken we ook aan een lange fietsketting die het hele gebied van de werken inneemt. Deze ketting wordt gevormd door de kinderen van de scholen in Mechelen. Wanneer zij allen achter elkaar gekleed in felle kleuren beginnen te fietsen, kan men dit waarnemen vanuit de lucht als het bewegen van één lange (fiets) ketting. Heel wat schoolkinderen, maar ook pendelaars, fietsen immers dagelijks op deze weg om van of naar de binnenstad te fietsen. Dit levert een actie op die naast het project, ook de thema's verkeersveiligheid, jongeren en verbondenheid naar boven brengt.
- In het spoor van de archeoloog: voor aanvang van de werken zullen er ongetwijfeld archeologische opgravingen plaatsvinden op de site. Voor vele projectontwikkelaars een wreveld, maar voor ons een kans om het project in de kijker te plaatsen. Naast het tentoonstellen van mogelijke gevonden voorwerpen, stellen wij ook een wedstrijd voor. Mensen kunnen zich via de website van de stad inschrijven om 1 dag samen met het archeologisch team de opgravingen bij te wonen en actief mee te helpen aan de opgravingen. De wedstrijd kan worden opgesteld op basis van een aantal quizvragen over de geschiedenis van de stad. De winnaar van deze quiz wint 1 dag in het spoor van de archeologen in 'zijn stad'.