



Volledige studieopdracht voor de opmaak van een **STEDENBOUWKUNDIG ONTWERP** voor het gebied van de **OUDENAARDSE POORT** in functie van de parkeerproblematiek en de realisatie van gefaseerde woonprojecten te **GERAARDSBERGEN**

3 Oudenaardse Poort | Geraardsbergen

5 De opgave

7 Morfologie van de stad

9 Multimodale knoop + winkelgebied

11 Het plan

21 Fasering + programma

23 Materialisering

29 Plan van aanpak

*vernieuwd Stationsplein*



*Passarelle Oudenaardsestraat*





*Oudenaardse Poort 1905 met spoorwegovergang  
( Foto: [www.zichtopgeraadsbergen.be](http://www.zichtopgeraadsbergen.be) )*



*Stationsplein 1900, richting station  
( Foto: [www.zichtopgeraadsbergen.be](http://www.zichtopgeraadsbergen.be) )*



*Grotestraat 1905  
( Foto: [www.zichtopgeraadsbergen.be](http://www.zichtopgeraadsbergen.be) )*

# Oudenaardse Poort | Geraardsbergen

## Inleiding

Voor u ligt een Visie voor de Oudenaardse Poort te Geraardsbergen. De onderstaande toelichting is beknopt. Bij de tekeningen wordt met een titel en ondertitel kort aangeduid wat de tekening in essentie weergeeft.

Het boek start met een verkenning van Geraardsbergen, gevolgd door impressies van Geraardsbergen, het concept voor het plangebied, de plankaarten, de functionele lagen, fasering en flexibiliteit en doorkijk naar de toekomst.

Op de bijgevoegde cd staan een aantal voorbeeldplannen van vergelijkbare projecten van BGSV. Het cd-boekje geeft een korte uitleg bij deze voorbeeldplannen.

## Verkenning

Geraardsbergen heeft een rijke historie. De ligging aan de Dender op de overgang van de Ardennen naar het Vlaamse Laagland hebben de structuur van de stad grotendeels bepaald. De hoogteverschillen, de cultuurhistorisch waardevolle monumenten, het stelsel van bijzondere publieke ruimtes in de stad, zoals de Vesten, de Markt, de oevers van de Dender en het Stationsplein zijn kenmerkend voor Geraardsbergen. Het bedrijvige centrum met een mix aan winkels, horeca, handel, nijverheid en wonen is aangenaam en vormt een prettig contrast met de grote, vaak rustige en groene binnenterreinen achter het stedelijk decor. Het contrast tussen de bijzondere publieke ruimtes, de parkachtige gebieden, de informele binnenterreinen en de stedelijke allure van de kern is kenmerkend voor Geraardsbergen. Buiten de kern krijgt het landschap de overhand; de stedelijkheid gaat geleidelijk over naar in een mozaïek van agrarische bebouwing, villa's, arbeiderswoningen, grotere bedrijfscomplexen en een patchwork van bedrijfsterreinen, akkers, weilanden en bouwkvelds.

Binnen de gemeente onderscheidt Geraardsbergen zich door een rijk areaal aan voorzieningen op het gebied van detailhandel, cultuur, recreatie en welzijn. In economisch opzicht is de betekenis van Geraardsbergen gemeten aan het aantal arbeidsplaatsen bescheiden. Veel inwoners uit de gemeente Geraardsbergen vinden dan ook emplooi in Brussel of in één van de andere nabijgelegen steden. De aanwezigheid van regionaal georiënteerde onderwijsvoorzieningen en het feit dat veel mensen buiten de gemeente werken maakt dat het openbaar vervoer een belangrijke plaats inneemt in het dorp. Door de kern lopen een aantal buslijnen, die bij het station bijeenkomen. Naast het openbaar vervoer is de bereikbaarheid met de auto van het station en de voorzieningen in het centrum van wezenlijk belang.

Het verschil tussen de stedelijke kern en de dorpse periferie maakt

Geraardsbergen tot een kern van stedelijke allures en dorpse charmes. Echter, Geraardsbergen kent op een bescheiden schaal alle nadelen van een regionaal knooppunt, namelijk: het belang van een goede autobereikbaarheid in combinatie met goede parkeervoorzieningen en een hoge kwaliteit van het openbaar vervoer versus de kwaliteit van het publiek domein.

Een opvallend element in Geraardsbergen is het emplacement. Daar waar de Dender een vanzelfsprekend onderdeel is van het stedelijk weefsel is het spoor een duidelijke breuk in de structuur van de kern van Geraardsbergen. Zo eindigt de route vanaf de Brusselse- en de Onkerzelestraat via de Oude Steenweg, de Vesten en de Markt, de Dender, de Grotestraat en de Oudenaardsestraat bij het viaduct en gaat daar abrupt over in een perifere omgeving.

In meerdere opzichten is het emplacement een breuklijn in de kern. Het zicht op achterkanten, het bedrijfsmatige karakter en de rommelige indeling van de openbare ruimte dragen daartoe bij. De zone langs het spoor is dan ook niet meer dan een toevallige aaneenschakeling van enclaves en restruimtes, onderling verbonden door een steile brug en een voetgangerstunnel onder het station.

Interessant is de vergelijking tussen de historische situatie en de huidige. De spoorlijn is in de oude situatie slechts een onderbreking in de stadsstructuur; de begrenzing van de straat is nog continue. De verbreding van het spoor en de ingreep die nodig was voor de aanleg van het viaduct heeft in alle opzichten tot een breuk geleid.

Het gerende stationsplein werd in de oude situatie begrensd door een classistisch gebouw dat in schaal een acceptabele begrenzing vormde van het plein. Het vervangende bouwwerk heeft weliswaar stijl, maar draagt niet bij aan de inkadering van het plein.

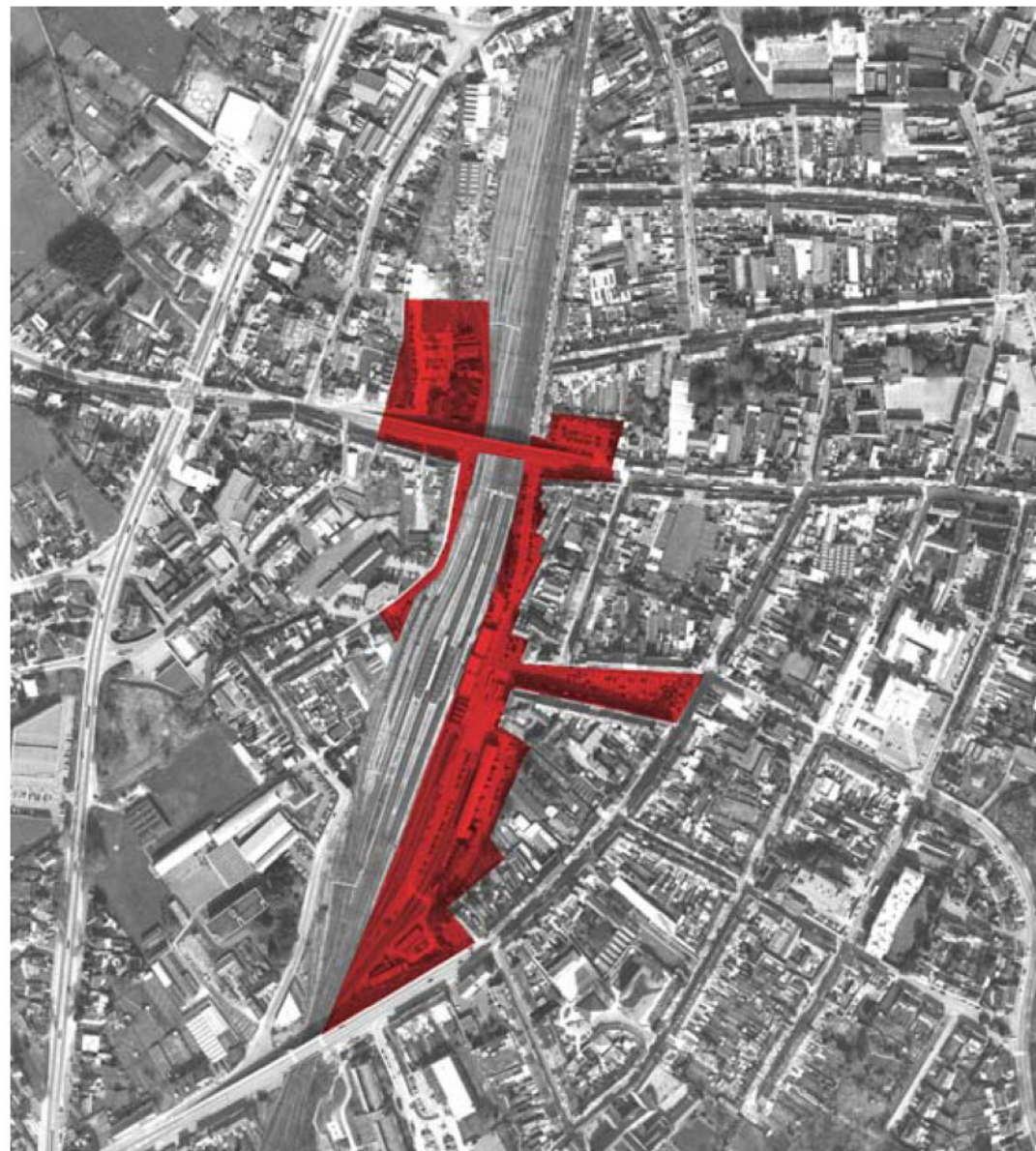


## De opgave

---

De opgave is om stap voor stap de kwaliteit van de omgeving van het emplacement te vergroten, waarbij de samenhang tussen de beide zijden van het emplacement ruimtelijk hersteld wordt. Daarbij is het van belang de organisatie van het busstation en de parkeervoorzieningen in relatie tot station en binnenstad te verbeteren.

Onze stelling is dat het vergroten van de samenhang slechts mogelijk is door de grens van het centrum van Geraardsbergen op te rekken tot over het spoor en de kwaliteit van de randen van de stad aanzienlijk te verbeteren.



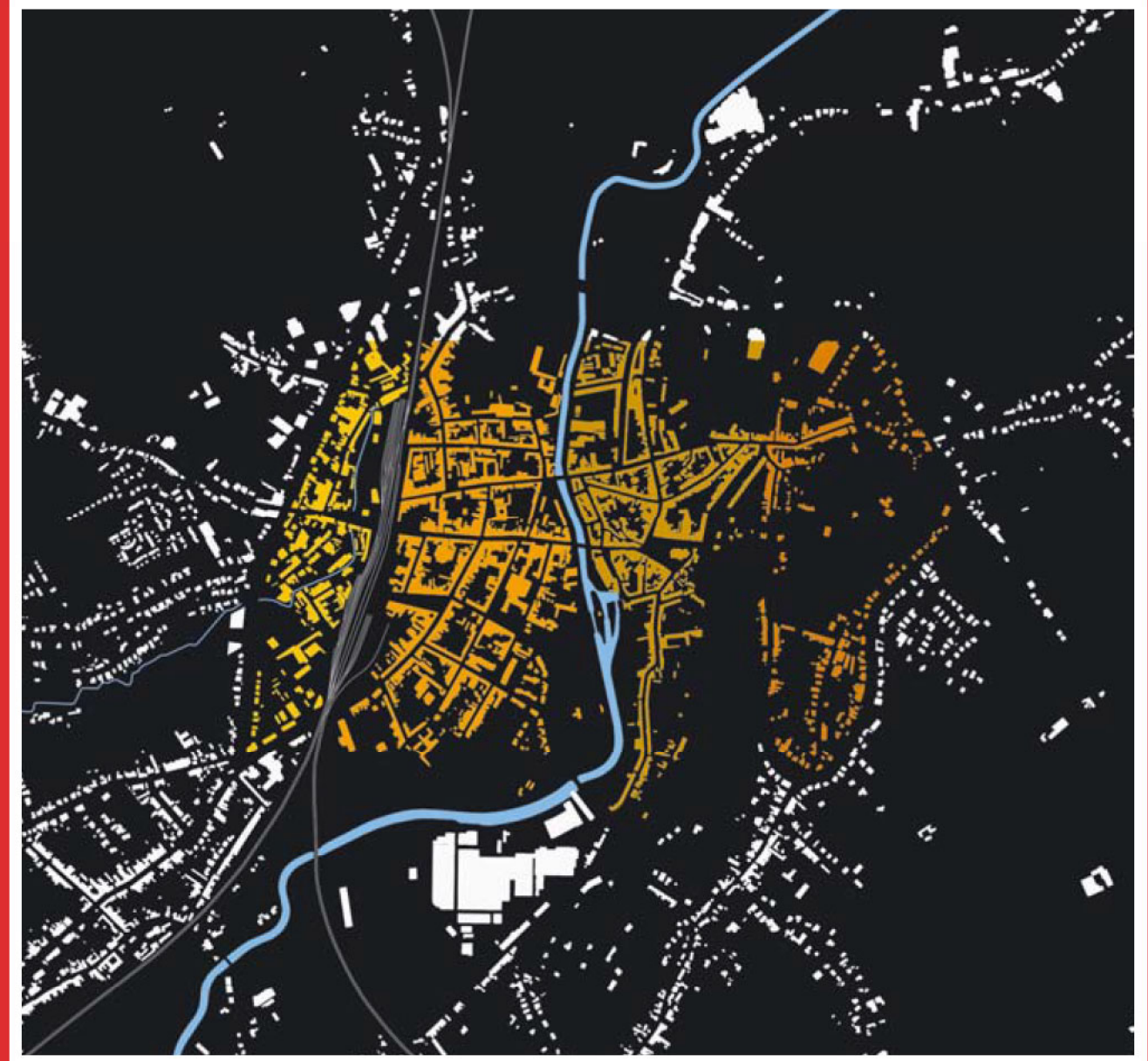
*plangebied*

## plattegrond van de stad



*De Dender en het spoorwegemplacement vormen een sterke geleiding in de stedelijke structuur van Geraardsbergen. In tegenstelling tot de Dender die met statige panden op beide oevers onderdeel is geworden van de stad, is de spoorweg op vele plaatsen nog een breuklijn in de stadsplattegrond.*

## schillen

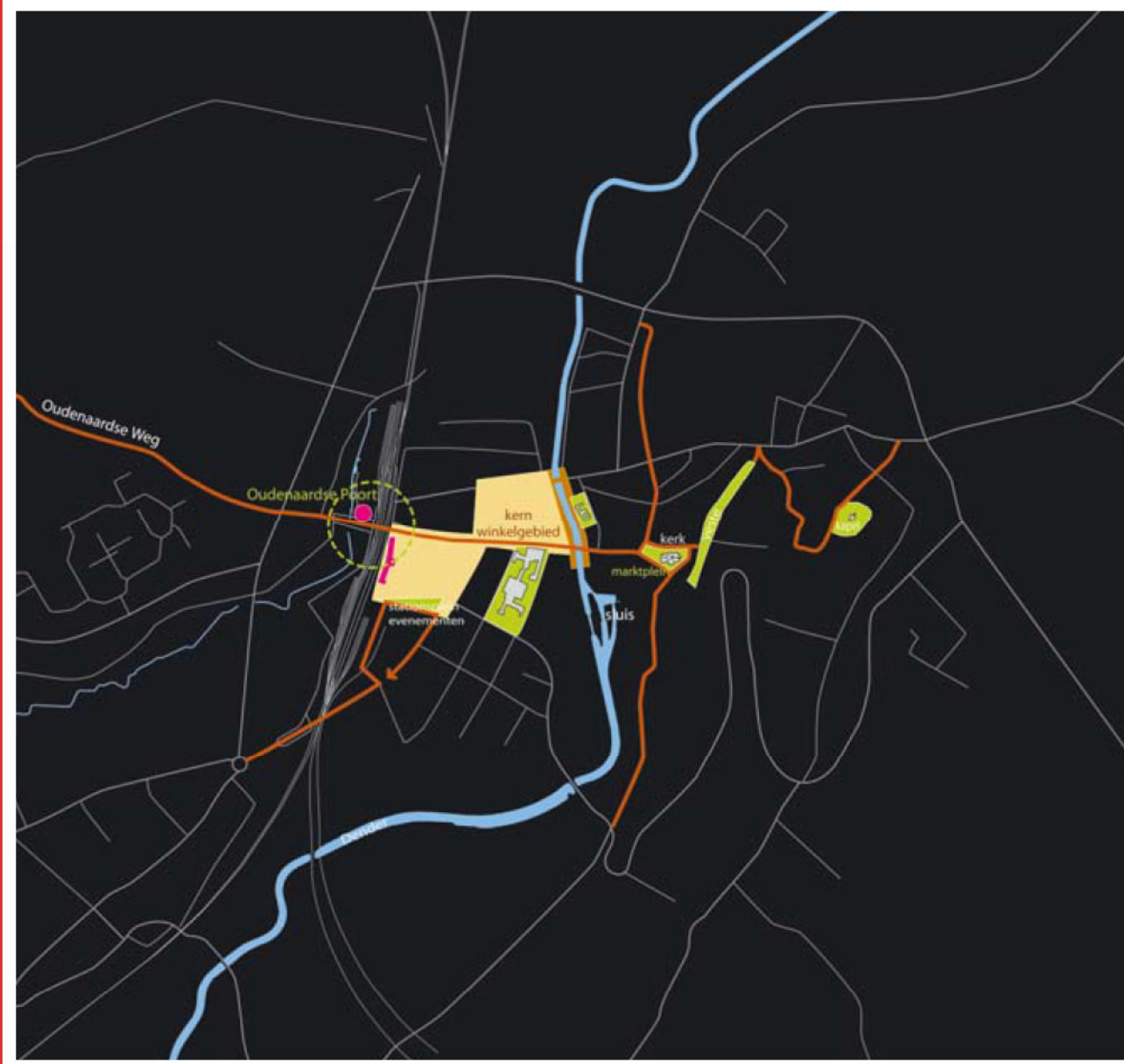


*In de stadsplattegrond zorgen de Dender en het spoorwegemplacement voor een driedeling van Geraardsbergen: het oostelijk deel met het Marktplaats, de Vesten en de Onze-Lieve-Vrouwe kapel op de Oudenberg, het middendeel met het Stationsplein, het Onze-Lieve-Vrouwe ziekenhuis en het grootste deel van de winkels en voorzieningen en het westelijk deel rondom de Molenbeek.*

*De stationsomgeving met de Oudenaardse Poort kan een belangrijke rol als knooppunt tussen het westelijk deel en het middendeel van Geraardsbergen spelen, zoals dit gebeurt is door de onlangs vernieuwde promenade op de kaaien aan de Dender tussen het middendeel en het oostelijk deel van de stad.*

# Morfologie van de stad

## reeks van momenten



In de beleving van de stad speelt de route vanaf de Onze-Lieve-Vrouwe kapel op de Oudenberg, via de Muur en de Vesten naar het Marktplein en daar vandaan in een rechte beweging via de Brugstraat over de Dender en de Grotestraat en de Oudenaardsestraat naar het platteland een belangrijke rol. Deze route rijgt de verschillende gebieden van Geraardsbergen en zo een groot deel van de toeristische attracties aan elkaar.

Door de Oudenaardse Poort sterker te accentueren wordt er op deze belangrijke route een herkenbaar moment toegevoegd aan het eerder beschreven reeks van momenten. Rondom de Oudenaardse Poort wordt door de ingreep het klimaat voor het vestigen van woningen en winkels c.q. kantoren verbeterd, waardoor de gezochte aanhechting over het spoor bereikt wordt.

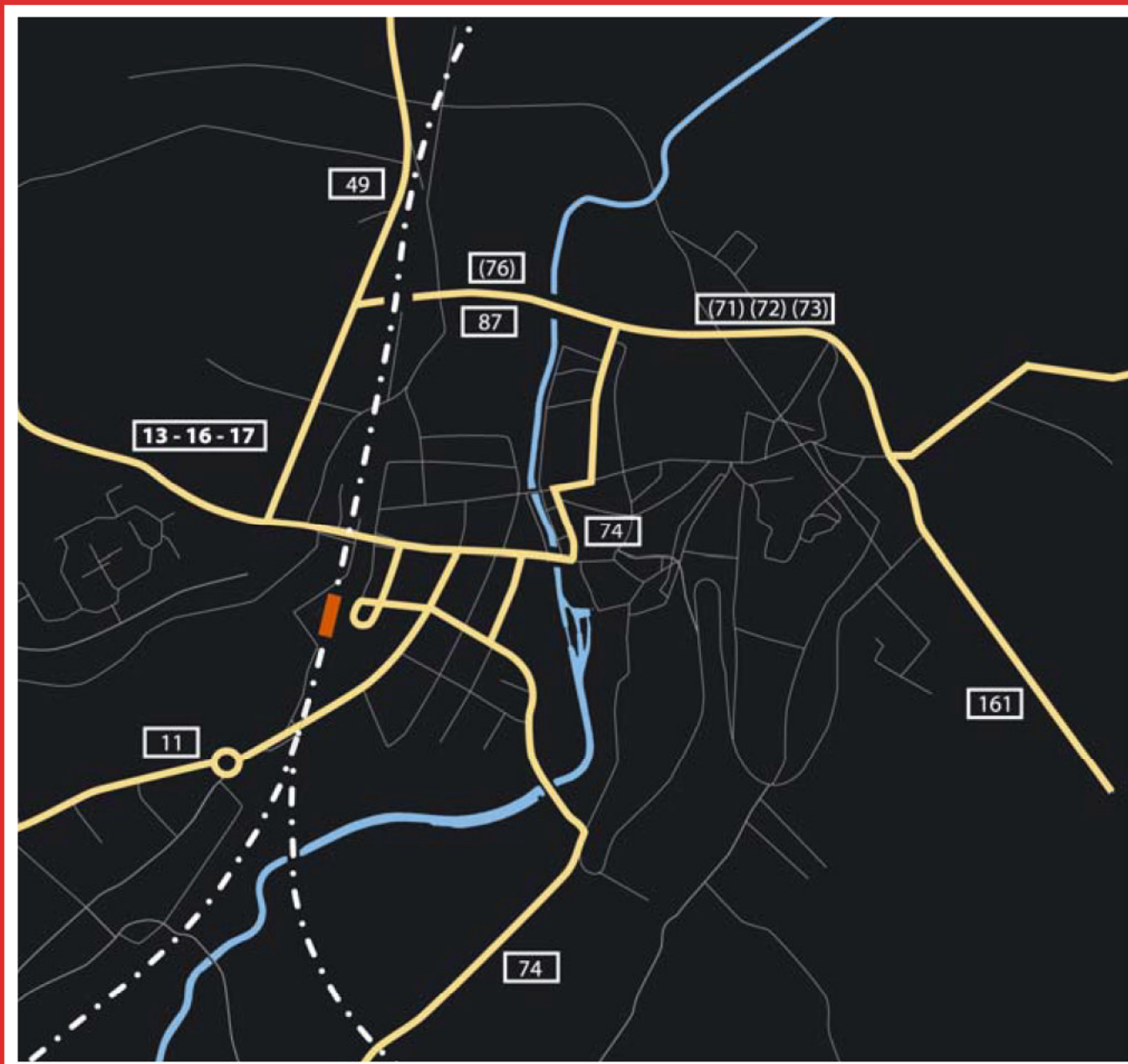
## ingreep emplacement



In het deel ten oosten van het spoorwegemplacement worden de opengebroken blokken langs het spoor hersteld. De toegevoegde bebouwing biedt voor de aankomende reiziger het afgeronde en harmonieuze beeld van een 'gave' stad. Aan de westzijde van het emplacement neemt de voorgestelde bebouwing de verhoudingsgewijs grotere korrel van de aanwezige lossere bebouwing op. Langs de Molenbeek wordt er een aanzet gegeven tot een uitbreidbaar ensemble van grotere woongebouwen die op een gemeenschappelijk maaiveld staan. Het spoor, en vooral de Molenbeek kunnen aanknopingspunten voor de vormgeving van dit maaiveld genereren.



### huidige situatie OV-structuur



In de huidige situatie zijn de Oudenaardsestraat en de Grotestraat belangrijke dragers voor het openbaar vervoer. Het Stationsplein en de relatief smalle Adamsstraat worden gebruikt om het busverkeer van en naar het busstation af te wikkelen. Daardoor is het noodzakelijk dat de bussen op het voorplein van het stationsgebouw een volledige draaibeweging uitvoeren om bij de perrons te kunnen halteren of moet er zelfs achteruit gestoken worden.

### plan OV-structuur



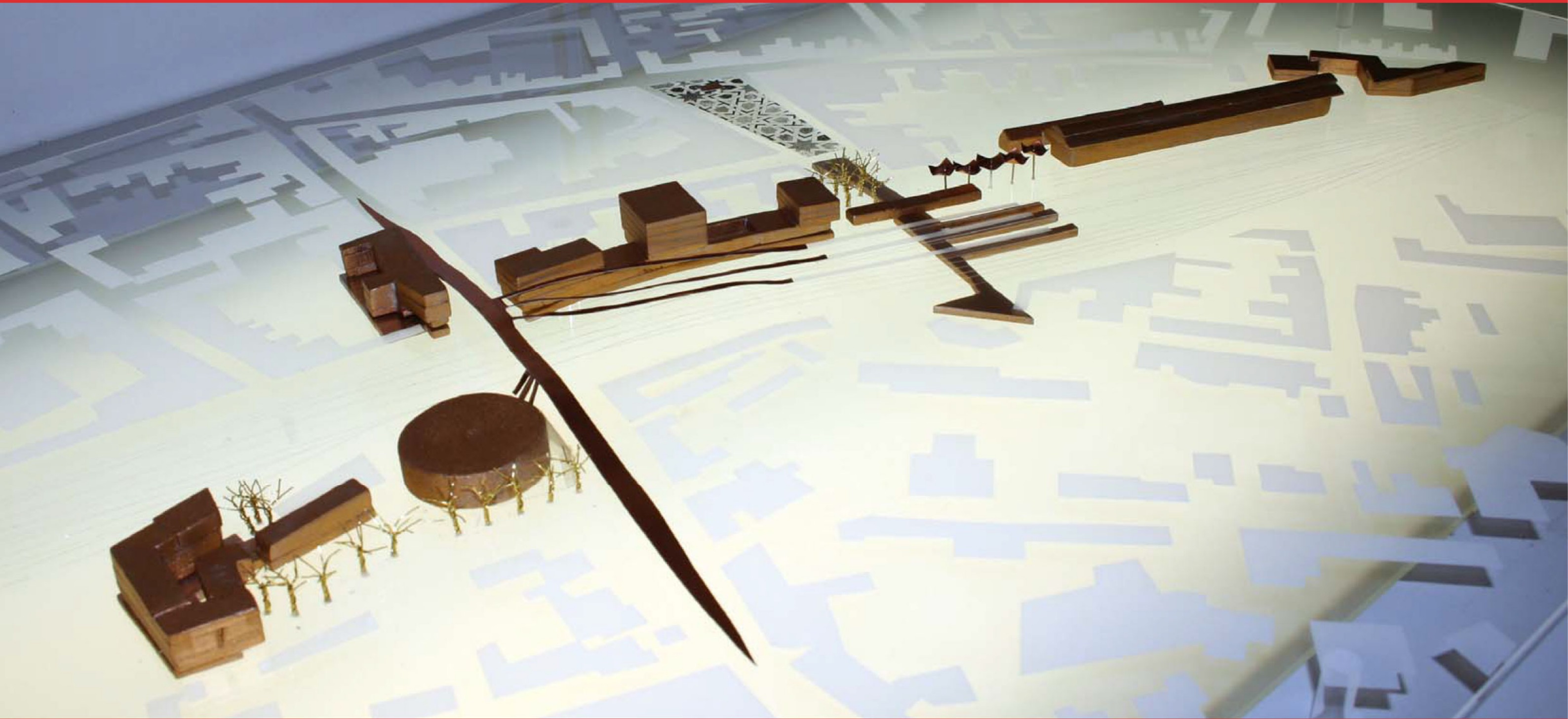
Door inkomende bussen vanaf de Groteweg evenwijdig aan het spoor te laten rijden hoeft op het Stationsplein enkel het verkeer van de uitgaande bussen verwerkt te worden. De bussen kunnen aan 6 perrons naast elkaar halteren met de voorkant (busnummer) in richting van het stationsgebouw. Daardoor verbetert de overzichtelijkheid van het busstation voor zowel de reizigers als ook voor de chauffeurs. Potentieel gevaarlijke manoeuvres zijn overbodig. De bussen verlaten het busstation in oostelijke richting via het Stationsplein en rijden vervolgens via de Lessensestraat in noordelijke richting of via de Lessensestraat / Groteweg in zuidelijke richting. Het gebruik maken van de Oudenaardsestraat voor busverkeer ligt bij dit model minder voor de hand. In plaats daarvan kunnen bussen naar, en vanuit het westelijke ommeland beter via de Astridlaan en de Groteweg hun bestemming bereiken.

# Multimodale knoop + winkelgebied

verkeerscirculatie



Het mobiliteitsplan definieert voor Geraardsbergen een aantal poorten die vanaf de ringweg toegang geven tot de binnenstad met als doel om het gebied binnen de ring voor de weggebruiker zo helder mogelijk te structureren en de stad zo autoluw mogelijk vorm te kunnen geven. Inspelend op deze visie worden in dit voorstel de poorten van de Oudenaardsestraat en de Groteweg (t.h.v. de Hunnegemstraat) benut om het stationsgebied voor autoverkeer te ontsluiten. In de nabijheid van deze poorten zijn de grote (openbare) parkeervoorzieningen voorzien, die vooral door pendelaars uit (de omgeving van) Geraardsbergen en bezoekers van de stad gebruikt zullen worden. De concentratie van het parkeerprogramma op deze twee locaties schept op de huidige parkeerterreinen rondom het viaduct de ruimte voor het vestigen van hoogwaardigere stedelijke functies zoals woningen, winkels en kantoren waardoor ook een andere groep gebruikers het winkelgebied in wordt getrokken. Door deze ingreep kan het autoverkeer dat gebruik maakt van het viaduct en het oostelijk deel van de Oudenaardsestraat aanzienlijk beperkt worden.



## Het plan

---

Uitgangspunt is dat de capaciteit en de organisatie van het emplacement gelijk blijft en dat er, afgezien van de parkeerbehoefte van nieuw programma, tenminste 530 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Het plan zal in stappen tot stand komen, waarbij het functioneren van het centrum en de openbaar vervoersknoop niet verstoord wordt.

Het plan bestaat uit twee componenten; nieuwe aantrekkelijke schakels tussen de gebieden aan weerszijde van het emplacement en bebouwing met verschillende karakteristieken evenwijdig aan de sporenbundel. Doel is het wegnemen van het breukvlak in de stad en het aantrekkelijk maken van de entree tot het centrum, middels een nieuwe en hoogwaardig ingerichte buitenruimte als context voor nieuwe functies.

Voorwaarde is het ontlasten van het viaduct door het terugdringen van het autoverkeer ten gunste van voetgangers en fietsers. Aansluitend op het Mobiliteitsplan worden het centrum en de parkeervoorzieningen bereikbaar vanuit de flanken. Met name het doorgaande zware verkeer wordt geweerd. Het is ook noodzakelijk om het netwerk van de Lijn aan te passen; het station wordt bereikbaar via de Lessensestraat aan de zuidzijde van het emplacement. De bussen houden daardoor halt met de voorzijde naar het station en verlaten het station via de zuidzijde van het Stationsplein. Het effect van deze maatregelen is dat het viaduct, de Oudenaardsestraat en de Adamstraat ontlast worden.

Om bebouwing van de locaties mogelijk te maken zullen parkeerplaatsen vervangen moeten worden. Daarvoor zullen nieuwe parkeervoorzieningen gerealiseerd moeten worden binnen het plangebied.



Plankaart



### verkeerscirculatie

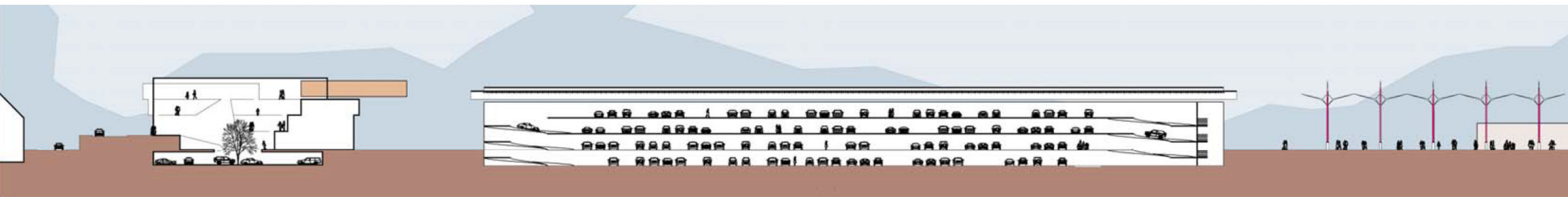


- toerit parkeergarages
- aanlooproutes station/binnenstad
- busstation (met rijbeweging bussen)

### parkeren



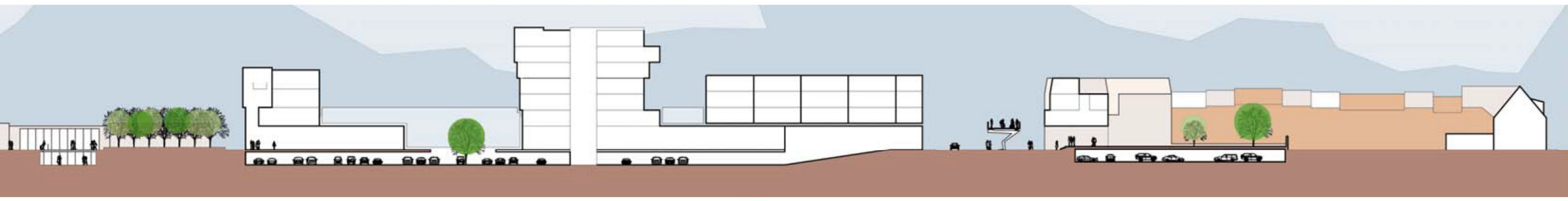
- openbare parkeergarages [568p]
- particuliere parkeergarages [181p]
- parkeervakken op maaiveld [62p]



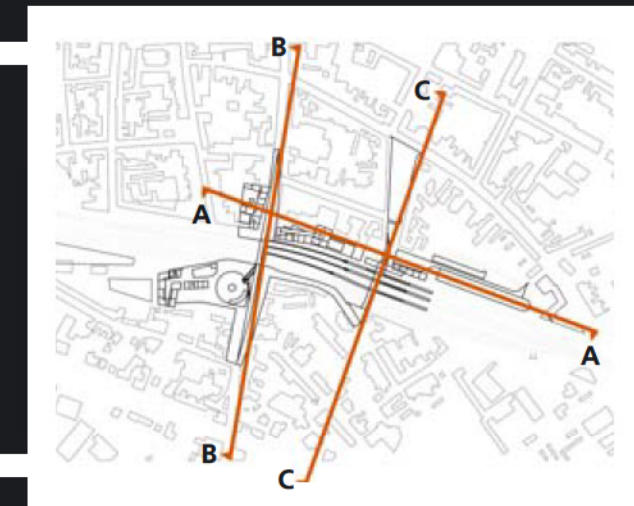
**Profiel A-A ( Busstation - Stationsplein - Oudenaardsestraat - Nieuweweg-locatie )**



**Profiel C-C ( Stationsplein west-oost )**



Profiel B-B ( Oudenaardsestraat )





## Deeluitwerkingen en planopzet

### De zuidoostzijde van het emplacement

Het voorstel is om twee opstelsporen te verplaatsen naar de achterzijde van de monumentale werkplaats. Er ontstaat ruimte voor de streekbussen met het station als bestemming. Op de plaats van de sporen komen overdekte parkeervoorzieningen in twee rijen en in drie verdiepingen. Het gebouw is eenvoudig van opzet; een industrieel uitgevoerde constructie met een stalen, mooi vormgegeven omhulsel. Voor de bussen komt er een eenvoudig station met perrons onder 45 graden met een afdak dat ruimtelijk de verbinding legt tussen het treinstation en het busstation.

### Station en Stationsplein

Het busstation wordt via een tot aan het Stationsplein doorgetrokken tunnel aangesloten op de treinperrons en de Papiermolenstraat. De tunnel vervangt de bestaande tunnel en is gestrekt, breder en lichter dan de bestaande tunnel. De opzet is zodanig dat er ook met de fiets gebruik gemaakt kan worden van deze onderdoorgang.

Het Stationsplein wordt opnieuw ingericht: het bestaande plaveisel wordt vervangen door een meer kleurige bestrating, dat het podium vormt voor evenementen, terrassen en andere functies. De bomen op het plein worden verplaatst en er komt een aantrekkelijke verlichting op het plein, deels in de vloer en deels als armatuur.

### Locatie Stationsplein, emplacement, Oudenaardsestraat

De bypass voor auto's tussen de Oudenaardsestraat en het Stationsplein verdwijnt. Daar voor in de plaats komt een ommuurde ruimte bestaande uit binnentuinen, overdekte binnenplaatsen en grote ruimtes. Het bouwwerk is de sokkel voor verschillende gebouwen met verschillende functies. De gebouwen zweven boven de sokkel en zijn

aan de kopse kant gesloten. De vlakken zijn gekleurd en zijn net als de zwart uitgevoerde sokkel voorzien van openingen die verschillend van vorm en functie zijn. De gevelvlakken daar haaks op zijn open en transparant. Tussen het ensemble en het Stationsplein komt een nieuw voorplein met de bomen die afkomstig zijn van het Stationsplein. Aan dit plein ligt bijvoorbeeld het nieuwe kantoor van de administratie. In de andere voorgestelde gebouwen bevinden zich woningen. Het parkeren is beneden maaiveld en toegankelijk vanaf de Oudenaardsestraat. De voorzijde van het gebouw is toegankelijk voor voetgangers en fietsers. De zone grenst aan het eerste perron van het station.

### **Locatie Oudenaardsestraat, Nieuweweg**

Op de plek van de parkeerplaats verrijst een nieuw complex met woningen rondom een binnenplaats. De binnenplaats en het parkeren binnen het bouwblok zijn toegankelijk via een poort. Op de begane grond is ruimte voor commercie of andere voorzieningen. Daarboven wordt gewoond in appartementen of maisonnettes. De opbouw, architectuur en materialen zijn afgestemd op de kenmerken van de bebouwing aan de Oudenaardsestraat.

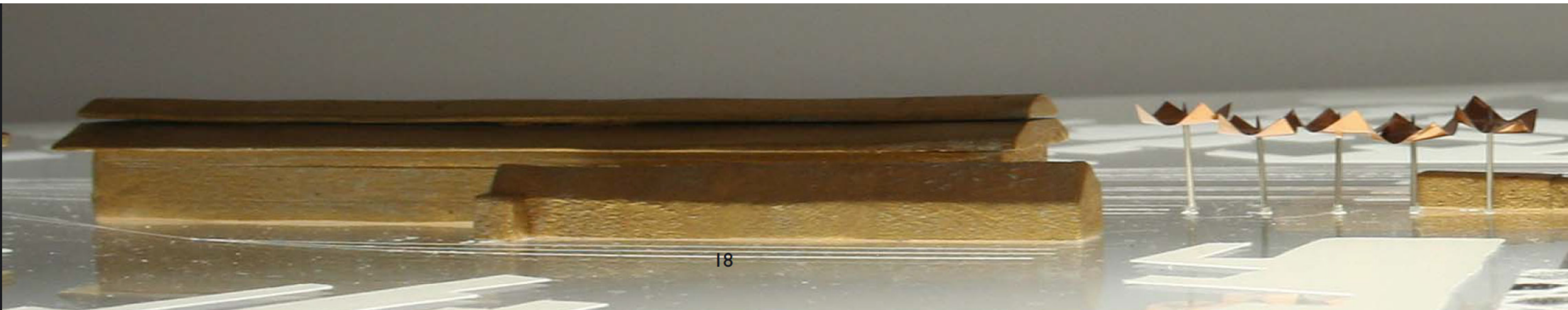
### **Locatie Noordwest**

Aan de andere zijde van het viaduct worden de woningen die in handen zijn van de gemeente gesloopt. Dit geldt ook voor de opstallen van de projectontwikkelaar. Er ontstaat ruimte voor een parkeergebouw in de vorm van een cilinder. Achter de cilinder, op gemeentegronden, komt ruimte vrij voor de bouw van een complex met

woningen, te ontwikkelen door bijvoorbeeld de ontwikkelaar. De parkeervoorziening en het woongebouw worden via een straat langs het emplacement ontsloten. Er ontstaat ruimte voor een moderne tuin, rondom de bouwwerken, geïntegreerd met de beek. De cilindervorm is cruciaal in de ruimtelijke beleving. De cilinder is de alzijdige schakel tussen de Oudenaardsestraat en het wooncomplex en het baken bij de entree tot de binnenstad. De bekleding van de cilinder is zodanig dat deze overdag in de beweging het effect heeft van een hologram en in het donker zich toont als een langzaam in de wind ronddraaiende lantaarn. De cilinder heeft sprieten waarover voetgangers zich kunnen bewegen in de richting van het viaduct en vervolgens de binnenstad en het station en omgekeerd. We stellen voor om vanaf de brug ranke stalen tentakels te maken die de verbinding vormen tussen het viaduct en de perrons. Nu de voetgangers, fietsers en automobilisten (de stad in) de enige gebruikers zijn, wordt het mogelijk de vloer van het viaduct, de leuning en de verlichting aan te passen op de kenmerken van de winkelstraat. Dit geldt ook voor de Oudenaardsestraat tussen de A10 en het viaduct. Ook deze wordt opnieuw ingericht; hier begint immers de binnenstad.

## Viaduct

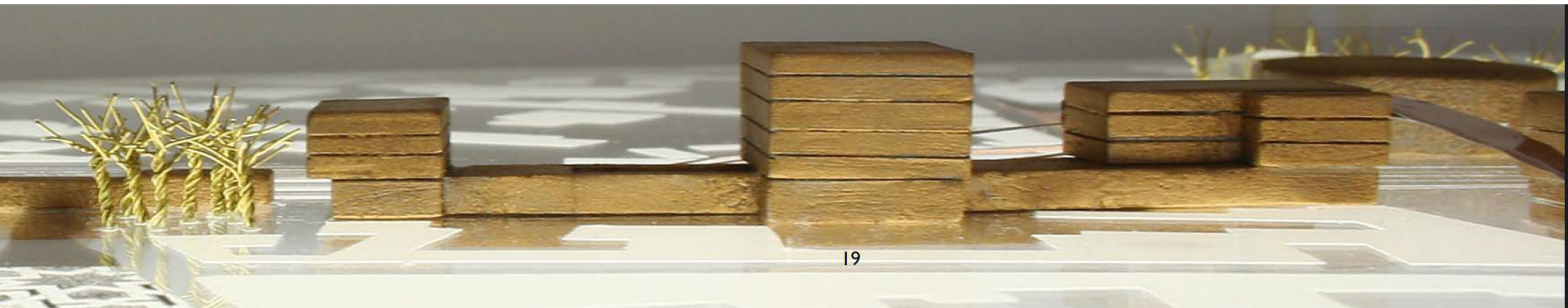
Het viaduct, zoals hierboven omschreven, dient eigenlijk te worden vervangen door een nieuw viaduct dat als een kunstwerk over het spoor gaat, als nieuwe icoon voor de stad.



## Strategie en fasering

Wij hebben nu een voorstel gedaan voor het programma. De visie voor de Oudenaardse Poort is strategisch en flexibel, waarbij de openbare ruimte de printplaat vormt waarbinnen de toekomstige ontwikkelingen plaatsvinden. Het exacte ontwerp ligt niet vast en zal pas in de komende jaren duidelijk worden, zodra realiseerbare programma's zich aandienen. Op deze manier kan Geraardsbergen zich op een ontspannen manier rondom de Oudenaardse Poort ontwikkelen. Het plan is flexibel in de tijd en in programma. Op de locaties kunnen publieke actoren zoals de administratie, de NMBS, bouwmaatschappijen of ontwikkelaars woningen en voorzieningen realiseren.

Het plan is goed faseerbaar; de locaties kunnen onafhankelijk en in een nog te bepalen volgorde gerealiseerd worden. Op deze wijze is het plan financieel beheersbaar en in de toekomst aanpasbaar waar dat nodig is. Voorwaarde voor het bebouwen van de verschillende locaties is wel dat er aan de zuidzijde van het station een eenvoudige gebouwde parkeervoorziening komt. Het plan is slechts realiseerbaar als er sprake is van gebiedsontwikkeling waar alle belanghebbende partijen in participeren en een bijdrage leveren op de vlakken waar zij goed in zijn en/of belang in hebben, met als doel middelen of voorwaarden te creëren die bijdragen aan het tot stand komen van het geheel. Immers, het geheel moet meer zijn dan de som der delen.



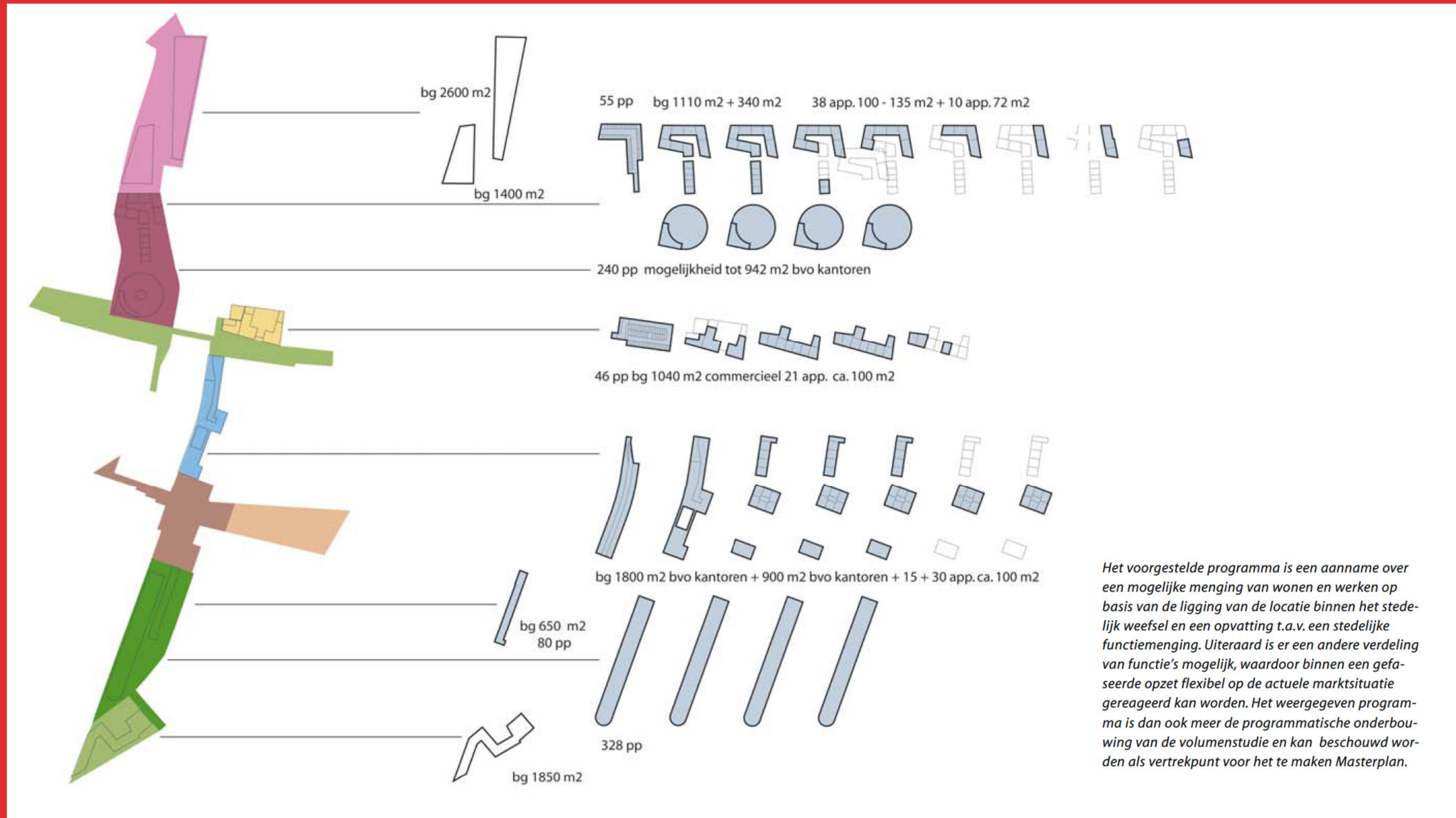


*In principe zijn alle locaties los van elkaar te ontwikkelen. De vraag van de markt naar woon- en bedrijfsruimte zal bij de feitelijke fasering de doorslag geven.*

*Uitgaande van een spoedige oplossing van de verkeersproblematiek rondom de Oudenaardse Poort kan volgende fasering gehanteerd worden:*

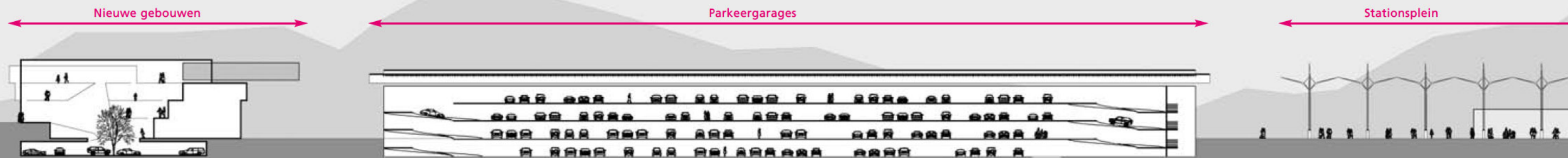
- 1** - zuidelijk NMBS-terrein: verleggen van 2 sporen, aanleg verkeersontsluiting, aanleg parkeergarage, aanleg nieuw busstation
- 2** - noordelijk NMBS-terrein: ontwikkeling kantoor- en woongebouw (evt. stadskantoor)
- 3a** - westelijk Stationsplein: verbouwing station en nieuwe toegang perrons (tunnel)
- 3b** - oostelijk Stationsplein: herinrichting maaiveld
- 4a** - Molenbeeklocatie: aanleg parkeergarage (eventueel in combinatie met kantoor- / bedrijfsruimte)
- 4b** - Molenbeeklocatie: ontwikkeling woonbebouwing, herinrichting maaiveld (reconstructie Molenbeek)
- 5** - Oudenaardsestraat / Nieuweweg: ontwikkeling hoekbebouwing met winkels, kantoren, woningen
- 6** - viaduct: reconstructie viaduct / nieuwbouw passarelle, herinrichting maaiveld
- optie** - ontwikkeling nieuwbouw (woningen) noordelijke uitbreiding Molenbeeklocatie, ontwikkeling nieuwbouw (kantoren / bedrijven) zuidelijke uitbreiding zuidelijk NMBS-terrein

# Fasering + programma



Het voorgestelde programma is een aanname over een mogelijke menging van wonen en werken op basis van de ligging van de locatie binnen het stedelijk weefsel en een opvatting t.a.v. een stedelijke functiemenging. Uiteraard is er een andere verdeling van functie's mogelijk, waardoor binnen een gefaseerde opzet flexibel op de actuele marktsituatie gereageerd kan worden. Het weergegeven programma is dan ook meer de programmatische onderbouwing van de volumestudie en kan beschouwd worden als vertrekpunt voor het te maken Masterplan.

**Stationsplein**

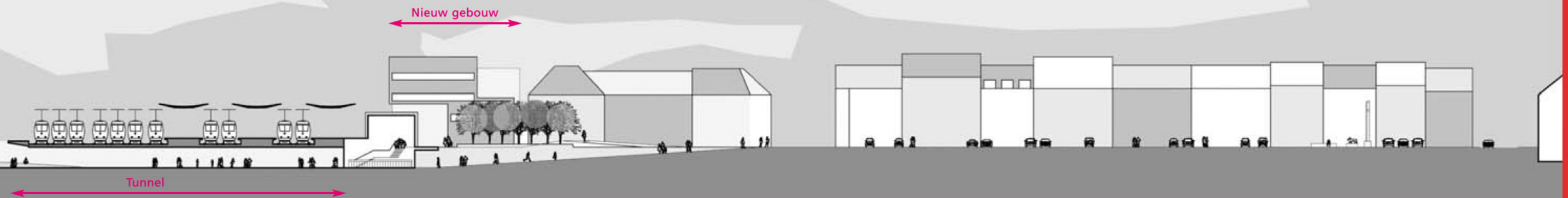


Profiel A-A ( Busstation - Stationsplein - Oudenaardsestraat - Nieuweweg-locatie )

**Tunnel**



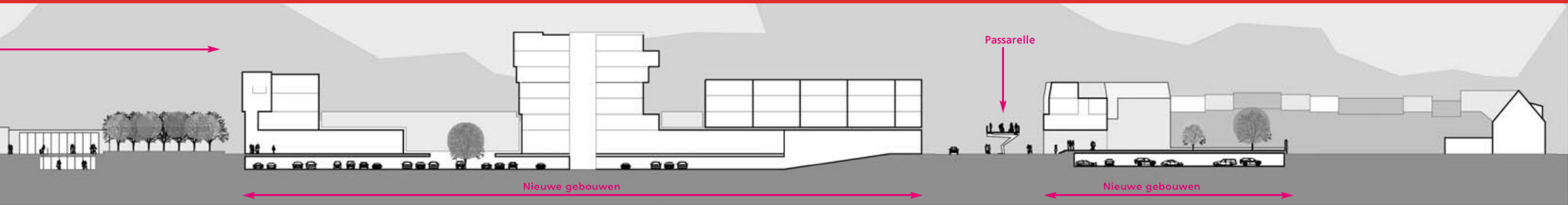
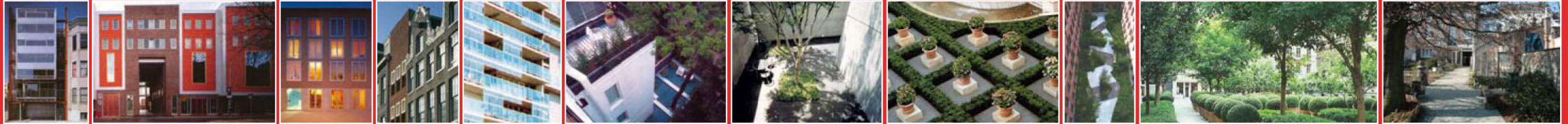
**Parkeergarages**



Profiel C-C ( Stationsplein west-oost )

# Materialisering

## Nieuwe gebouwen

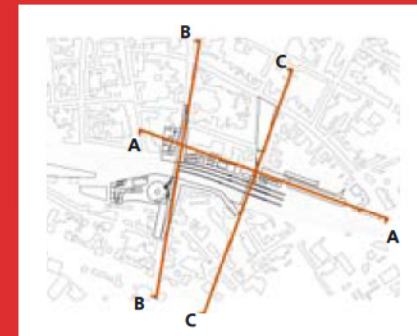


Profiel B-B ( Oudenaardsestraat )

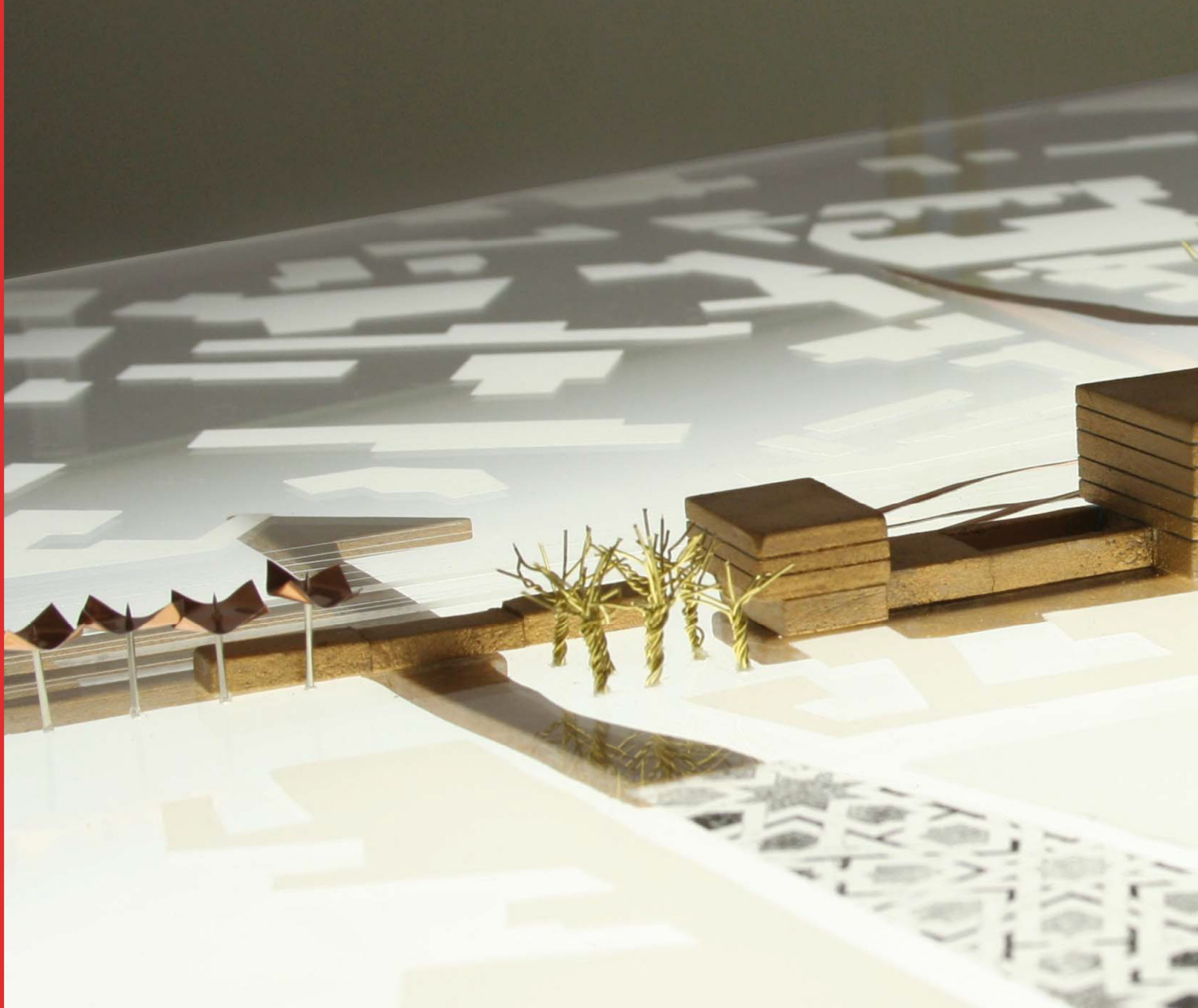
## Omgeving Molenbeek locatie

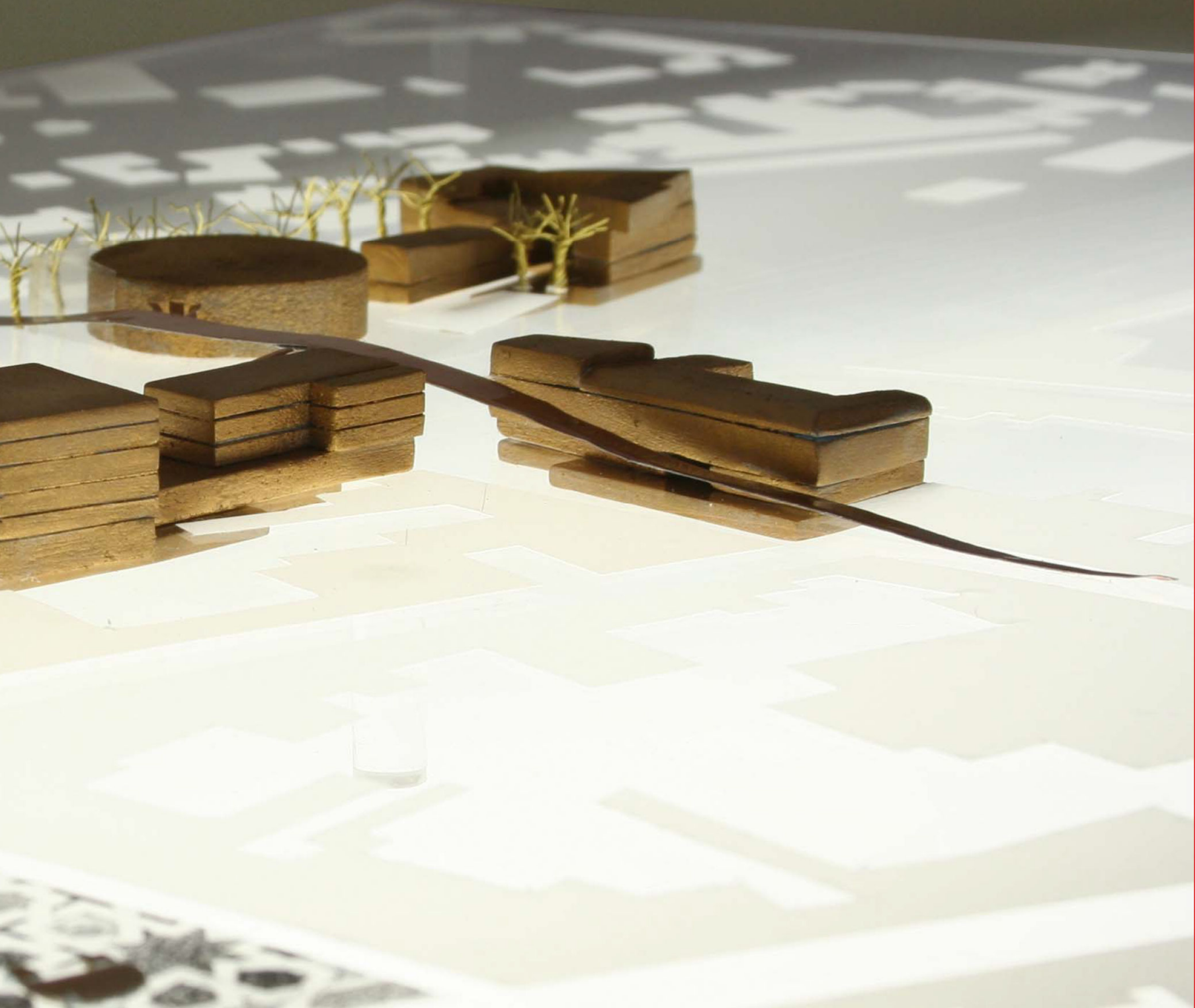


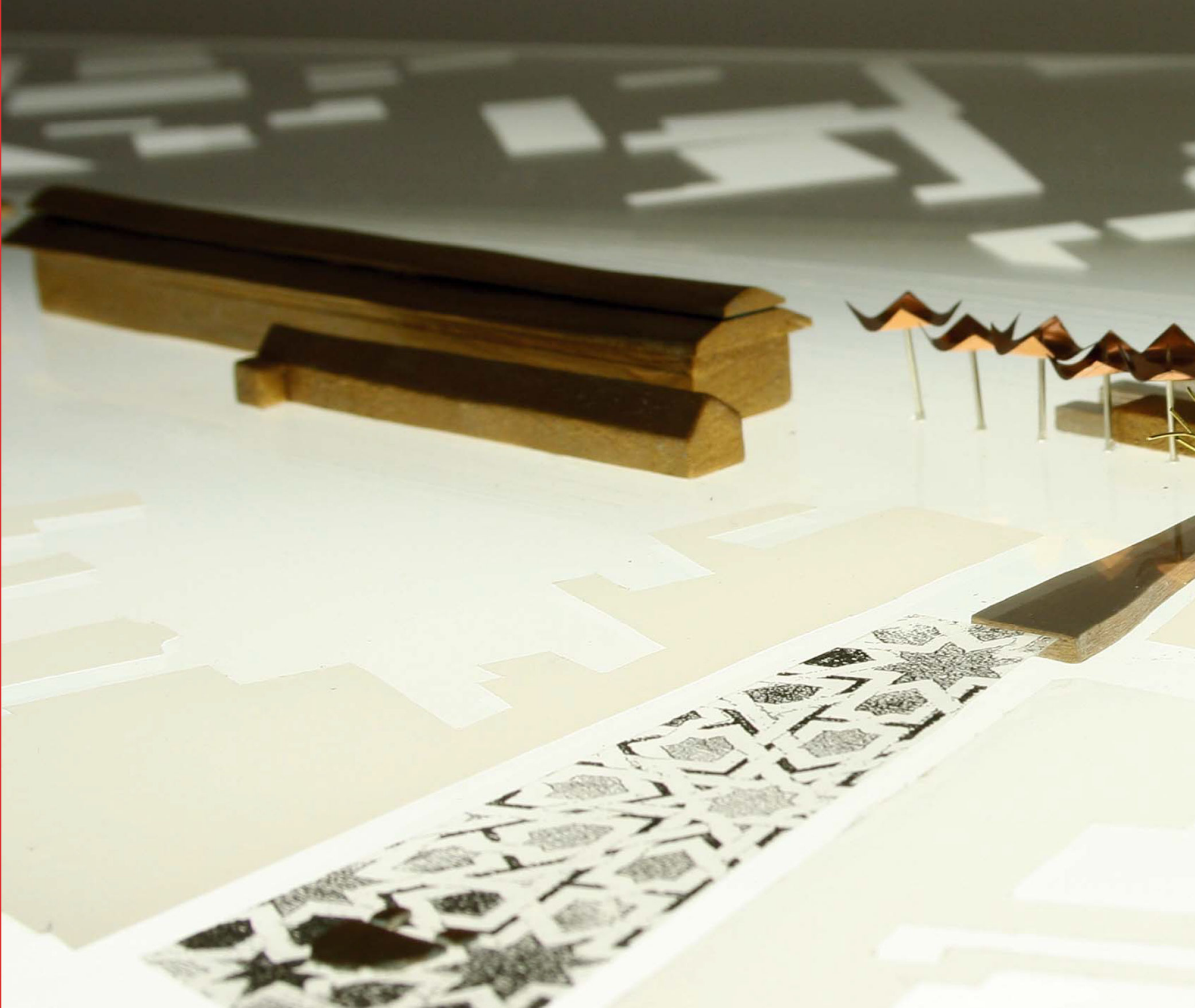
## Passarelle

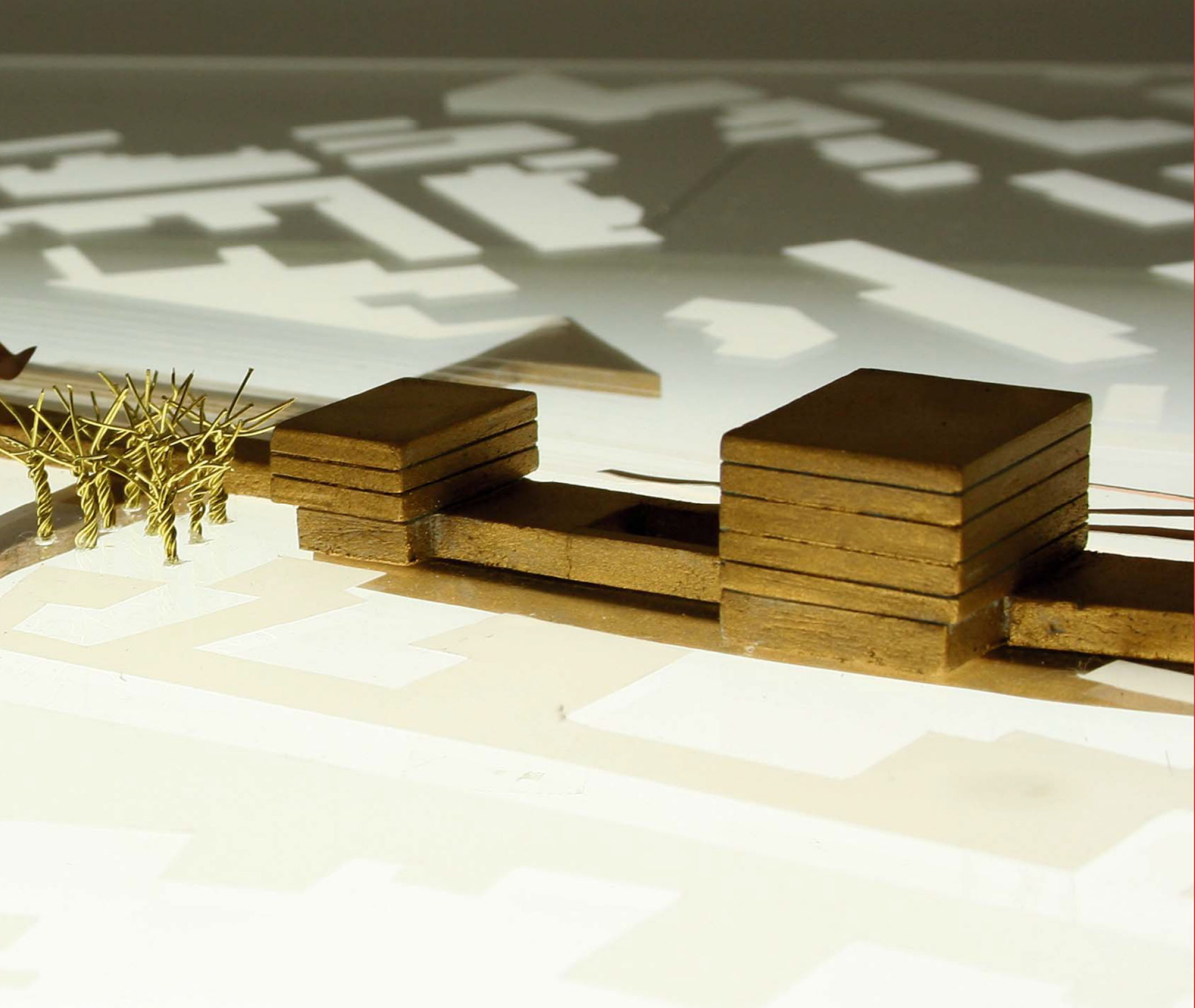


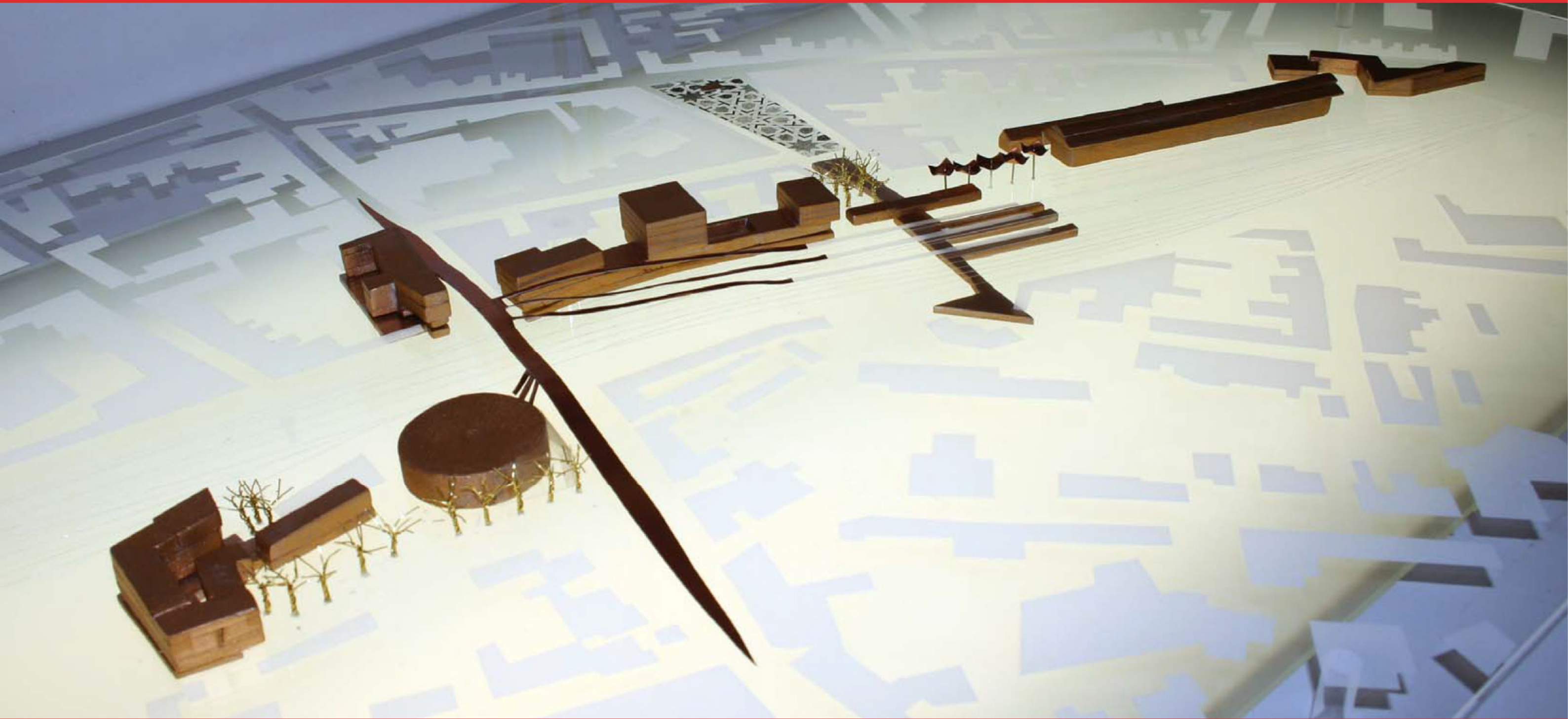












## Plan van aanpak

---

### Eindproduct: een Masterplan+

Het Masterplan+, later gewoon Masterplan geheten, bevat naast de ruimtelijke ordeningsaspecten ten behoeve van de uitvoering ook kwaliteitscriteria op hoofdlijnen. Het Masterplan bevat de analyse, het concept ten behoeve van onderbouwing van het plan, het Masterplan (het plan), de relevante thema's (lagen), de fasering en de ontwikkelingsstrategie, inclusief de actiepunten geordend naar randvoorwaarden, wensen en suggesties.

Voor het bewaken van de kwaliteit wordt in het Masterplan een katern opgenomen met een architectuurparagraaf en een beschrijving van de kwaliteit van de openbare ruimte.

Ook is een aantal bijlagen in het Masterplan opgenomen. Het betreft een duidelijk stappenplan en een organigram voor de organisatie en de bestuurlijke inbedding alsmede de aanbevelingen voor een nader onderzoek en eventuele acties in de vorm van betreffende bijvoorbeeld het busstation, de omgeving van het viaduct, het Stationsplein en de aansluiting op het station en dergelijke. Tenslotte is er een bijlage met een zorgvuldige inventarisatie van de huidige situatie.

Het Masterplan wordt toegelicht en verduidelijkt met teksten, diagrammen, schetsen, perspectieven en eventueel met referenties.

### De weg naar het eindproduct: het Plan van Aanpak

Voor een succesvolle uitvoering van het Masterplan is een breed draagvlak noodzakelijk. Het is daarvoor van belang dat bestuurders en ambtenaren betrokken zijn bij het proces. Een open planproces is daarvoor een goed middel.

Eenzijds door het organiseren van workshops of ateliers. Momenten daarvoor zijn de

start van het project; bij de uitwerking van de varianten, bij de bepaling van de richting van het schetsontwerp en na het gereedkomen van het schetsontwerp. Anderzijds middels het debat met bestuurders, beleidsmedewerkers van de gemeente (directies), (vertegenwoordigers van) bewoners en belangengroeperingen en actoren uit het projectgebied.

We stellen voor het proces vorm te geven in vier fasen;

- De startfase met een 'herijking' van de opgave (het vaststellen van de definitieve uitgangspunten)
- De onderzoeksfase met varianten (Fase 2)
- Fase 3, de aanpassing van het Schetsontwerp
- Fase 4, de opmaak van het definitieve Masterplan

In elke fase wordt de technische en financiële haalbaarheid getoetst.

**Er zijn drie niveaus van overleg:**

Een werkgroep, projectgroep of kerngroep belast met de voortgang van het project, met een projectleider, het ontwerpbureau en de verantwoordelijke ambtenaren, waar nodig aangevuld met interne en externe adviseurs.

Een stuurgroep met de projectleider namens de gemeente en het ontwerpbureau, vertegenwoordigers van de Lijn, de NMBS, het college en gemeenteraad en/of raadscommissies en eventueel vertegenwoordigers van hogere overheden.

Een klankbordgroep met vertegenwoordigers uit verschillende belangenorganisaties met een onafhankelijk voorzitter.

De werkgroep komt frequent bijeen. De werkgroep is verantwoordelijk voor de voortgang van het project en houdt de stuurgroep op de hoogte van de inhoud van het

plan. Aan het eind van iedere fase wordt het resultaat voorgelegd aan de stuurgroep. De stuurgroep beoordeelt het resultaat en geeft aanwijzingen voor het vervolg. De stuurgroep bepaalt tevens de inhoud en de momenten van de communicatie met de klankbordgroep.

## De omschrijving per fase

### Fase 1: Startfase

Uitgangspunt is dat de visie die in het kader van de prijsvraag naar voren is gebracht het vertrekpunt is voor het opstellen van het Masterplan. Omdat het een Visie op hoofdlijnen betreft, lijkt het ons zinvol de Visie eerst tegen het licht te houden door middel van een toets.

In een startbijeenkomst met de werkgroep aangevuld met deskundigen/extern deskundigen wordt het plan nader toegelicht. Bij de toets zijn de volgende onderwerpen aan de orde:

- richting van de Visie ten opzichte van bijvoorbeeld het structuurplan
- thema's: water, landschap, groenstructuur, natuurontwikkeling, infrastructuur, netwerken, functies
- programma's: omvang, differentiatie, flexibiliteit, beeld, kwaliteit, marktstrategie, ontwikkelingsstrategie: factor tijd, fasering, aanpasbaarheid, flexibiliteit
- kwaliteitssturing: regels, kwaliteitseisen architectuur en buitenruimte
- benoemen van de opgaven en de deelprojecten
- het plangebied als totaal
- uitvoerbaarheid
- indien mogelijk; een financiële analyse, maatschappelijk, technisch
- duurzaamheid: leefbaarheid, kwaliteit, gezondheid, milieu, water, energie, ecologie



**Resultaat :** conclusies en daaruit volgend de aangescherpte doelstellingen; met andere woorden een herijking van de opgave. Deze worden dooreen werkgroep voorgelegd aan de stuurgroep. De uitkomst is de referentie voor het vervolg.

### **Fase 2: Onderzoek, varianten**

Uitgaande van de visie worden (indien relevant) verschillende richtingen voor het totaal of varianten voor onderdelen nader onderzocht en op hoofdlijnen uitgewerkt. De richtingen en/of varianten worden getoetst aan de uitgangspunten en beoordeeld op financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid. De uitkomsten worden gebruikt voor het benoemen van de bouwstenen voor het Schetsontwerp.

### **Fase 3: het Schetsontwerp**

Er wordt parallel aan meerdere opgaven gewerkt; het schetsontwerp voor het gehele gebied en deelontwerpen. De deelontwerpen zijn enerzijds bedoeld als input voor het Masterplan en anderzijds de opmaat voor de uitwerking van deelopgaven.

De schetsontwerpen bevatten een plankaart op hoofdlijnen en indicatieve verkavelingen met varianten: bij de plantekening behoren doorsneden met principes voor de inrichting van het openbaar gebied. Themakaarten, schetsen en illustraties maken onderdeel uit van het plan. In overleg met de plantoetsers wordt een grondgebruiksanalyse gemaakt ten behoeve van de financiële toets. Indien nodig worden de opmerkingen verwerkt. Het resultaat wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de stuurgroep.

## Fase 4: Opmaak Masterplan

Nadat de stuurgroep heeft ingestemd (al of niet voorwaardelijk) met het Schetsontwerp wordt het plan uitgewerkt tot een Masterplan. Het Masterplan bestaat uit het hoofdrapport en een aantal bijlagen (deelstudies). Het Masterplan bevat de onder 'Het eindproduct: Masterplan+' genoemde onderdelen.

Zoals aangegeven bevat het Masterplan ook een aantal bijlagen. Eén van de bijlagen bevat een draaiboek met een duidelijke ontwikkelingsstrategie (juridische stappen, kritisch pad van acties voor de ontsluiting van deelgebieden, samenwerkingsprojecten of indien relevant PPS, methoden voor kwaliteitsbewaking...). Gelet op het feit dat het Masterplan de onderlegger wordt voor ruimtelijke uitvoeringsplannen is het aan te bevelen in deze fase zeker de gemeentelijke commissie ruimtelijke ordening te raadplegen. Daarnaast wordt er in de bijlage een organigram opgenomen waarin proces en organisatie afleesbaar zijn.

Als bijlage wordt ook 'de Inventarisatie' genoemd. De Inventarisatie is een document waarin alle eigenschappen en kwaliteiten binnen het gebied opgetekend zijn in lagen inclusief een waardering. De lagen hebben betrekking op buitenruimtefunctie en organisatie, monumenten, archeologie, erven en opstallen. Het document vormt een belangrijke basis voor de communicatie met bewoners en andere belanghebbenden binnen het gebied. Tenslotte zijn er de deelstudies. De deelstudies zijn een eerste Stedenbouwkundig Programma van Eisen voor de deelsluitwerkingen.

Voor intern gebruik is er een beknopt document met de uitgangspunten voor de financiële berekeningen voor het gebied, een overzicht van het grondgebruik opgedeeld naar programma, uitgeefbaar terrein, verharding, groen, een exploitatieberekening en de risicoanalyse. Dit interne product is, samen met het voortdurend monitoren tijdens het planproces op financiële haalbaarheid, voorwaardelijk om tot een gezond en uitvoerbaar plan te komen.

## Het Communicatieplan

Parallel aan dit proces is het nodig een communicatieplan op te maken om de bevolking van het projectgebied (en ruimer) te betrekken/informereren. Een voorstel is het in het leven roepen van een klankbordgroep die namens bevolking/belanghebbenden actief betrokken is bij het planvormingsproces. Een middel om de uitwisseling en het gesprek te stimuleren is het uitwerken van varianten en het goed communiceren van de keuzes. Daarbij worden maquettes, tekeningen en vergelijkbare voorbeelden gebruikt.

Door een mix van communicatiemiddelen in te zetten kunnen de verschillende doelgroepen met verschillende graad van betrokkenheid worden aangesproken, bijvoorbeeld brochures, tentoonstelling, wandelingen, inspraakvergadering, workshops, etc.

