

001909B Open Oproep

de volledige studieopdracht voor de opmaak van een masterplan/ beeldkwaliteitsplan voor de stad Landen en de inrichting van de centrumstraat van Landen en de opmaak beeldkwaliteitsplannen voor elk van de 13 deelgemeenten



A. Ruimtelijke visie op Landen als kader voor het masterplan en het beeldkwaliteitsplan

1. Inleiding
2. Problematiek
 - a. Publieke ruimte
 - i. Parken
 - ii. Pleinen
 - iii. Ruimtelijke gevolgen van een trendsce­nario
 - b. Mobiliteit
 - i. Congestie Stationsstraat
 - ii. Gebrek aan trage verbindingen
3. Visie
 - a. Algemene visie
 - b. Molenbeekvallei als integrerend parksysteem
 - i. Verschalen
 - ii. Opladen
 - iii. Ontsluiten
 - c. Publieke verbindingssassen
 - i. Stationsstraat
 - ii. Eikkapellaan en Maartstraat
 - iii. Centrumstraten
 - d. Herstructurering van het publieke domein in de uitbrei­dingswijk
4. Uitwerking projectzones
 - a. Historisch centrum
 - b. De Beemden
 - c. Rufferdingepark
 - d. Wooninbreidingsgebieden

B. Beeldkwaliteitsplan dorpskernen

1. Inleiding
2. Problematiek
 - a. Bouwtypologie
 - b. Publiek domein
3. Ontwerpgrammatica
 - a. Methodiek toolbox
 - b. Uitwerking toolbox
 - c. Toepassing toolbox
 - i. Attenhoven
 - ii. Waasmont
 - iii. Wange
 - iv. Toolbox als instrumentarium

C. Plan van aanpak

plan van aanpak, timing en communicatie

- Deel 1 analyse
- Deel 2 visie
- Deel 3 uitwerking

D. Raming en studiekosten

A. Ruimtelijke visie op Landen als kader voor het masterplan en het beeldkwaliteitsplan



1. Inleiding

6 De stad Landen heeft een rijke cultuurhistorische geschiedenis waarvan de eerste vestigingen teruggaan tot in de Romeinse periode. Het centrum van Landen heeft zich doorheen de geschiedenis telkens opnieuw verschoven van de Sinte Gittersite (10de-11de eeuw), naar de omwalde stadskern (13de-19de eeuw), het station (19de-20ste) en tot slot naar de huidige Stationsstraat als verkeersader voor doorgaand verkeer (21ste eeuw). Getuigen van deze rijke geschiedenis zijn de verschillende historische restanten zoals de mottes, watermolens, vierkantshoeves, kasteeldomeinen, de watertoren, enz.

De historische hoofdstructuur op stedenbouwkundig niveau is echter volledig vervaagd. Hierdoor vormen de historische restanten louter solitaire objecten in een éénvormig 20ste eeuws stadslandschap. De belangrijkste ruimtelijke transformatie heeft zich gedurende de laatste decennia voltrokken in de evolutie van spoorgebonden industriestad tot slaapstad voor pendelaars. Deze transformatie heeft geresulteerd in een ongebreidelde groei van nieuwe woonwijken en verkavelingen rondom het historische stadscentrum.

De in oorsprong compacte stad is daardoor vrij drastisch geëvolueerd in een fragmentaire stad zonder veel onderlinge samenhang. De verschillende wijken functioneren als aparte entiteiten: Stationsomgeving, Steenberg, Betsveld, Bedrijventerrein Cuba, Roosgracht. Bovendien is de interne ruimtelijke kwaliteiten van elk van deze wijken doorgaans erg pover. De inrichting is er doorgaans volledig ingericht op de vlotte doorstroming van het verkeer. Dit heeft geresulteerd in een geleidelijke degradatie van het publiek domein: weinig tot geen groen in het straatbeeld, lange monotone straten, te smalle voetpaden, gebrek aan trage verbindingen, enz.

De uitdaging van de ontwerpoplegging bestaat erin Landen een nieuwe transformatie te laten ondergaan van slaapstad naar volwaardige woonstad. Daarbij zijn drie aspecten van essentieel belang: enerzijds het drastisch opwaarderen van de verloederde publieke ruimte, en anderzijds het oplossen van de huidige mobiliteitsproblematiek. Een derde aspect, dat nauw verweven is met de eerste twee aspecten, is het creëren van condities voor de ontwikkeling van een gezond winkelapparaat.

In onderstaande visie wordt getracht een antwoord te bieden op deze uitdaging door het ontwikkelen van een geïntegreerd visie voor nieuwe publieke ruimtes (parken, pleinen) en de heraanleg van het bestaande stratenpatroon.



Luchtfoto Landen en omgeving

2. Problematiek

8 a. Publieke ruimte

i. Parken

Landen heeft vandaag een schrijnend gebrek aan publieke parken, zowel vanuit kwantitatief als vanuit kwalitatief oogpunt.

Vanuit kwantitatief oogpunt is er te weinig ingerichte parkruimte aanwezig op buurt- en wijkniveau. Op het Rufferdingepark en het Slachthuisplein na zijn er geen formele publieke parken aanwezig in Landen. Vanuit kwalitatief oogpunt mist de aanwezige groene ruimte de basisingrediënten om als volwaardige park te kunnen functioneren. Het goed functioneren van een park wordt bepaald door drie samenhangende aspecten: schaalgrootte, aanwezigheid van publiek programma, en toegankelijkheid. Zo wordt het Rufferdingepark weliswaar opgeladen door een sterk publiek programma (Rufferdingemolen) en is het park zeer toegankelijk ingericht, maar mist het echter de noodzakelijke schaalgrootte om als volwaardig stadspark op schaal van Landen te kunnen functioneren.

Het Rufferdingedomein als geheel wordt immers voor een zeer groot deel in beslag genomen door selectief toegankelijke sportinfrastructuur.

Het Slachthuisplein is weliswaar een zeer toegankelijke ruimte, maar mist dat weer de noodzakelijke schaalgrootte, en een sterk publiek programma om een rol van betekenis te kunnen hebben op schaal van Landen.

In feite is de enige toegankelijke en grootschalige groene ruimte in Landen het natuurgebied De Beemden. Echter, door zijn strikte bestemming als natuurgebied en zijn specifieke inrichting (onverharde paden, geen verlichting, ...) en het ontbreken van een publiek programma kan het ook niet als een volwaardig park voor Landen worden beschouwd.



Slachthuisplein



De Beemden



Rufferdingepark

001909B

2. Problematiek

10 ii. Pleinen

Naast het schrijnend gebrek aan publieke parken heeft Landen ook een gebrek aan kwalitatieve pleinen. Er zijn slechts 3 formele pleinen aanwezig in Landen: het Bronplein, het Marktpllein en het Stationsplein. De inrichting en verblijfswaarde ervan is echter ondermaats.

Zowel het Marktpllein als het Bronplein vormen vandaag grote parkeervlaktes zonder enige kwaliteit. Het nieuwe stationsplein - dat momenteel nog in aanleg is - vormt de enige publieke ruimte met een pleinkarakter dat potenties heeft om als verblijfsruimte te functioneren.



Marktpllein

iii. Ruimtelijke gevolgen van een trendskenario

Ondanks het schrijnende gebrek aan kwalitatieve parken en pleinen bezit Landen enkele zeer mooie groene binnengebieden. Echter, doordat deze binnengebieden langs alle zijden ontsloten zijn door bebouwing (meestal achterkanten van bebouwing) maken ze echter geen deel uit van de groenbeleving van de stad. Bovendien ligt op het merendeel van deze gebieden een claim als toekomstig woonuitbreidingsgebied (Grumstraat, Pepijn, Trulstraat, Mastellenstraat, Attenhovenstraat en Raatshovenstraat) waardoor ze op korte of middellange termijn zullen worden bebouwd.

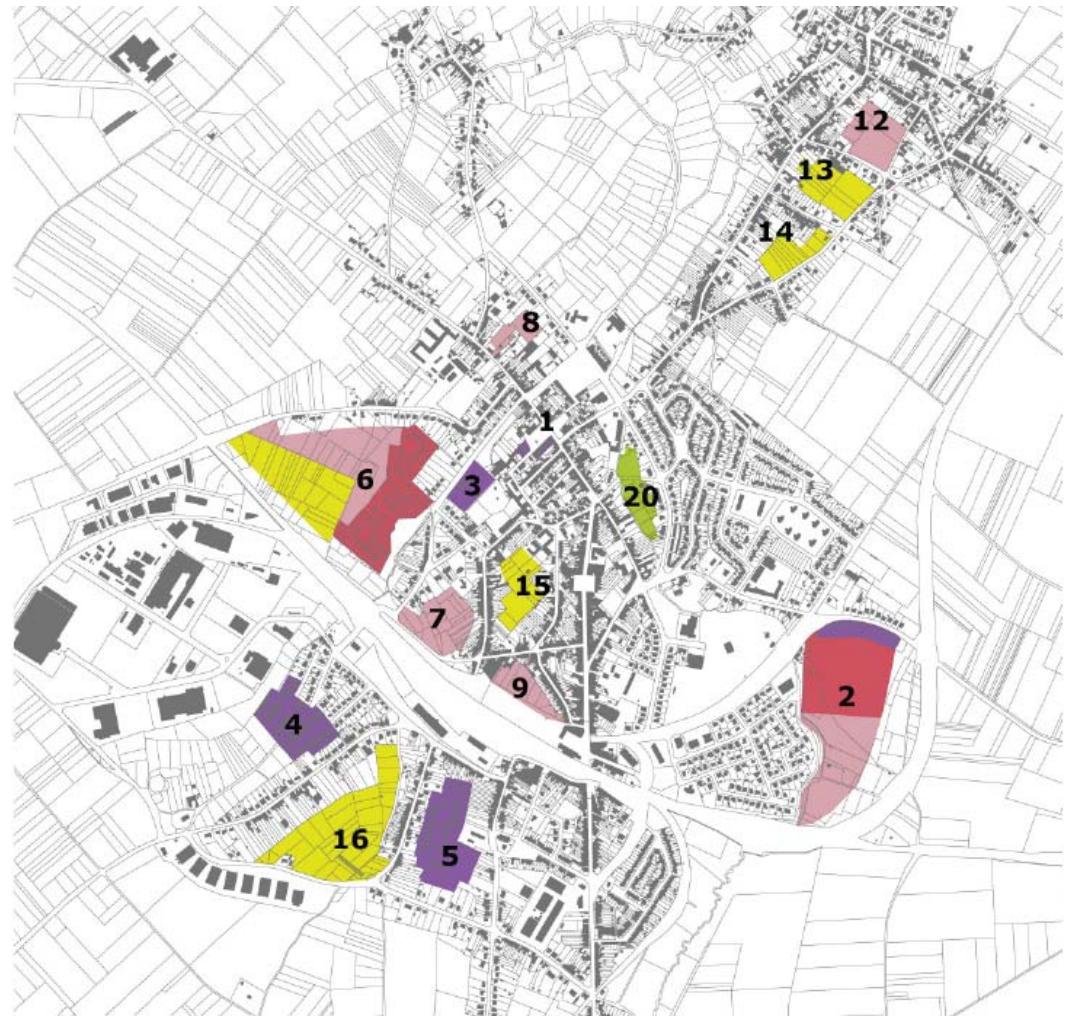
Wij zijn van mening dat er zeer omzichtig moet worden omgesprongen met deze groene binnengebieden omdat ze een belangrijke potentie bezitten als nieuwe publieke ruimte voor de stad. Een trendskenario waarbij alle potentiële woonuitbreidingsgebieden worden verkaveld impliceert een onherroepelijk verlies van de laatste restanten groene ruimte in het centrum van Landen.



Bronplein



Stationsplein



Overzicht woonuitbreidingsgebieden

001909B

2. Problematiek

12 b. Mobiliteit

i. Congestie Stationsstraat

De Stationsstraat vormt vandaag een flessenhals in het doorgaand verkeer door Landen. De huidige situatie op onhoudbaar omdat de verblijfskwaliteiten van de Stationsstraat als winkelstraat hierdoor volledig wordt gehypothekeerd. Het mobiliteitsplan voorziet in een aantal drastische maatregelen die toelaten de Stationsstraat opnieuw op te waarderen en het winkelapparaat een nieuwe impuls te geven. Op korte termijn wordt de Stationsstraat gewijzigd naar een éénrichtingsverkeer met behoud van parkeerplaatsen. Het doorgaand verkeer wordt daarbij omgeleid rondom het Rufferdingedomein (Fabrieksstraat – Molenbergstraat) en verder afgeleid via de Hertog Van Brabantlaan. Het verlies aan parkeerplaatsen ter compensatie van het éénrichting maken van de Stationsstraat wordt gecompenseerd door de aanleg van drie poorten waar een parking voor langparkeerders wordt voorzien. De Roospoort en Stationspoort in het zuiden, en de Daalpoort in het zuiden.

In de visievorming verderop in deze bundel wordt dieper ingegaan op de ruimtelijke betekenis van deze poorten binnen een ruimere stedenbouwkundige context. Op lange termijn wordt een nieuwe noordelijke ontsluitingsweg van het industrieterrein naar de stedelijke as Tienen-Sint-Truiden voorzien. Hierdoor kan het vrachtverkeer definitief uit het centrum worden geweerd. Deze as kan tevens dienst doen als noordelijke ontsluitingsweg voor de pendelparking van de NMBS.

ii. Gebrek aan trage verbindingen

Een tweede belangrijk probleem m.b.t. de mobiliteit van Landen is het ontbreken van een netwerk van trage verbindingen. De huidige problematiek van doorgaand vrachtverkeer creëert zeer gevaarlijke verkeerssituaties voor voetgangers en fietsers. Hierdoor durft men kinderen niet aan te moedigen om met de fiets naar school te rijden.

Een direct gevolg hiervan is dat de Landenaar zelfs voor korte verplaatsingen zijn auto neemt en dat de meeste kinderen met de auto naar school worden gebracht. Het ontwikkelen van een samenhangend netwerk van trage verbindingen voor voetgangers en fietsers zou een enorme meerwaarde kunnen betekenen voor de verkeersleefbaarheid van Landen.



Stationsstraat



3. Visie

14 a. Algemene visie

Landen heeft nood aan grootschalige kwalitatieve publieke ruimte in de vorm van parken en pleinen in combinatie met een verkeersveilig netwerk van trage wegen. Vandaag ontbreekt de noodzakelijke groene ruimte op zowel buurt- als wijkniveau en is de bereikbaarheid van de bestaande publieke ruimtes in termen van verkeersveiligheid ondermaats.

In onderstaand ontwerpvoorstel wordt getracht een antwoord te bieden op de tekorten aan kwalitatieve verblijfsruimte door enerzijds de Molenbeekvallei om te vormen tot een integrerend parkstelsel op schaal van het stedelijk gebied Landen-Attenhove, en door anderzijds twee publieke verbindingssassen te creëren (Stationsstraat en Eikkapellaan) die het gefragmenteerde stedelijk weefsel opnieuw structureren en de verbinding met de woonwijken ten zuiden van de spoorbundel opnieuw herstellen.

b. Molenbeekvallei als integrerend parkstelsel

Een integrerend parkstelsel¹ kan worden beschouwd als een overkoepelend conceptueel kader waarin de verschillende aspecten van de open ruimte geïntegreerd worden benaderd: waterbeheersing, ecologie, gebruikswaarde, recreatie, cultuurhistorie, etc. Vanuit elk van deze aspecten worden andere randvoorwaarden gesteld aan het gebruik en de inrichting van de open ruimte. In een parkstelsel worden deze verschillende aspecten geïntegreerd tot één samenhangend functionerend systeem dat garant staat voor een 'duurzaam' gebruik van de open ruimte.

Een parkstelsel houdt het midden tussen een klassiek stadspark (waarbij het gebruikaspect voor de stedeling centraal staat) en een natuurpark (waarbij het functioneren van het ecosysteem en het hydrologisch systeem) centraal staat, en is dus per definitie 'meerlagig'.

¹ Cfr. doctoraatsonderzoek D. Verhoestraete "Toekomstgericht onderzoek naar de ontwikkeling van integrerende parksystemen voor het meervoudig gebruik van de open ruimte in stedelijke netwerken." (Universiteit Antwerpen - Artesis Hogeschool, 2009)



Totaalschema parkstelsel

Elke thematische laag kan daarbij worden beschouwd als een 'systeem' met een geheel eigen ruimtelijke logica en randvoorwaarden (watersysteem, ecologisch systeem, recreatief systeem, etc.).

In het concept van het integrerend parksysteem wordt de klassieke sectorale benadering van de groene ruimte (natuurgebied, recreatiegebied, parkgebied, etc.) overstegen en wordt gezocht naar de optimale ontwikkelingsmogelijkheden van elke functie (natuur, recreatie, waterberging) in relatie tot de andere functies. De landschapecologische, hydrologische, cultuurhistorische, en recreatieve potenties van de Molenbeekvallei worden daarbij geïntegreerd benaderd en ontworpen i.p.v. de klassieke benadering waarbij natuurgebieden, recreatiegebieden en parkgebieden als monofunctionele fragmenten naast elkaar worden geplaatst.

Belangrijk bij deze omslag in denken is dat er gefocust wordt op het ruimtelijk functioneren van een systeem, eerder dan op het analyseren van ruimtelijk patronen.

Zo zal in het ecologisch systeem de focus niet zozeer liggen op de verschillende elementen op zich (bospercelen, graslanden, etc.), maar om de manier waarop de verschillende elementen binnen een bepaald ecosysteem functioneren (d.m.v. corridors en stapstenen).

Het zelfde geldt voor het watersysteem: het gaat niet om de verschillende elementen op zich (beek, meander, gracht, etc.), maar om de manier waarop de verschillende elementen als systeem werken en kunnen worden geoptimaliseerd (d.m.v. het herstellen van de natuurlijke dynamiek, etc.). Elke systeem wordt m.a.w. gekenmerkt door een geheel eigen ruimtelijke logica en kent een doorvertaling in een specifieke landschappelijke structuur.

De combinatie en overlapping van deze landschappelijke structuren resulteert in een krachtig samenhangend parksysteem dat als 'duurzaam' kan worden beschouwd omdat het verschillende open ruimteclaims geïntegreerd tracht te benaderen in één overkoepelende structuur.

Het ontwikkelen van de Molenbeekvallei tot een meerlagig integrerend parksysteem vereist een aantal ruimtelijke en programmatische ingrepen. We onderscheiden drie belangrijke ingrepen: verscalen, programmatisch opladen en ontsluiten.



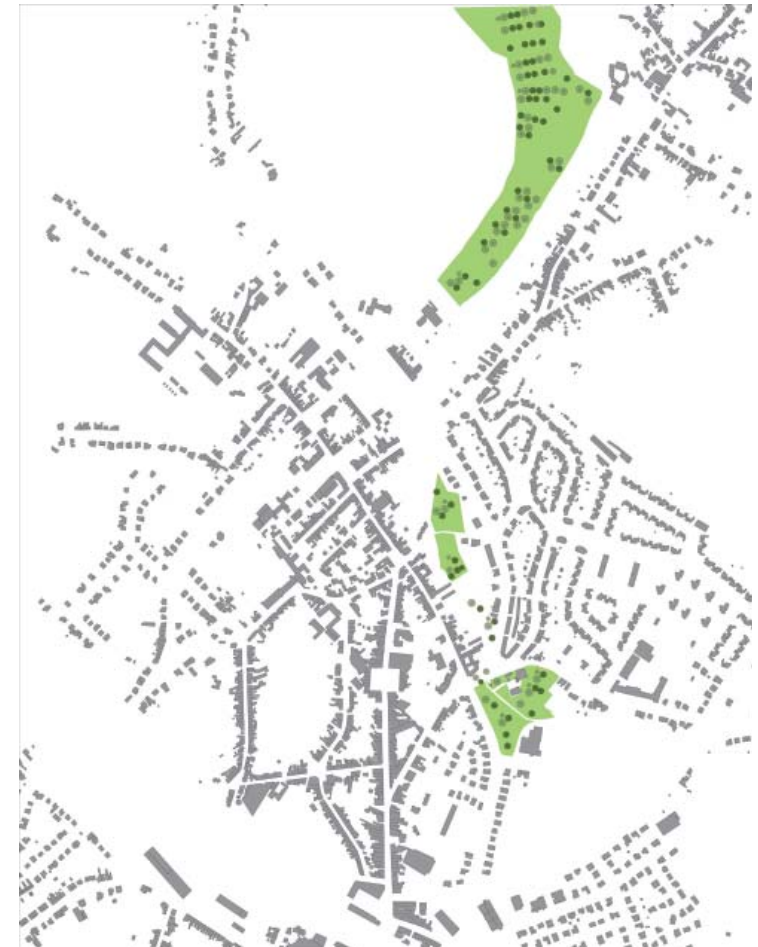
Molenbeekvallei

16 i. **Verschalen**

Een eerste belangrijke ingreep is het verschalen van de ruimte. Een integrerend parkstelsel kan pas optimaal functioneren wanneer het voldoende schaalmaat bezit om natuurlijke processen zoals erosie en sedimentatie zelfregulerend te kunnen laten optreden. Vandaag bestaat de Molenbeekvallei uit een aaneenschakeling van verschillende groenfragmenten en vormt het geen aaneengesloten geheel. Een schaalvergroting biedt interessante voordelen vanuit ecologisch perspectief enerzijds (fauna&flora corridor), en vanuit beheersmatig perspectief anderzijds (zelfregulerend natuurlijke processen).

ii. **Opladen**

Een tweede belangrijke ingreep is het programmatisch opladen van de publieke ruimte. Een integrerend parkstelsel kan pas optimaal functioneren wanneer het een "meerlagig" programma heeft. We onderscheiden drie categorieën van programma's die het parkstelsel kunnen opladen.





Schaalvergroting - schema huidige Molenbeekvallei en uitbreiding naar nieuwe vallei

18 *Bebouwingsranden*

Het creëren van bebouwingsranden langsheen parken is een klassieke strategie uit de negentiende eeuwse stedenbouw en heeft zijn nut reeds meermaals bewezen (cfr. Crescents van Bath). Door parken te omzomen door bebouwing wordt de sociale controle en de psychologische veiligheid in het park aanzienlijk verhoogd. Omgekeerd geldt dat publieke groenstructuren de grondwaarde van de aangrenzende bebouwingspercelen sterk doet stijgen.

Waterberging

Landen wordt geconfronteerd met een belangrijke overstromingsproblematiek. Verschillende zones langheen de Zeype en de Molenbeek vormen vandaag risicozones voor overstromingen (AGIV 2006). Door de Molenbeekvallei in te richten als waterbergingsgebied kan het overstromingsrisico in het stadscentrum worden verkleind en ontstaan tevens interessante perspectieven voor het ontwikkelen van ecologisch waardevolle natte graslanden.

Extensieve recreatie

Het domein Rufferdinge wordt vandaag in belangrijke mate gebruikt als recreatiegebied. De aanwezige sportinfrastructuur (voetbalvelden, atletiekpiste, tennisvelden) laat echter weinig verweving met andere functies toe. Door de schaal van de sportinfrastructuur en de selectieve toegankelijkheid ervan vormt het een monofunctionele enclave dat meervoudig ruimtegebruik uitsluit. Een integrerend parksysteem gaat uit van het principe van ruimtelijke verweving van kleinschalige functies op schaal van het systeem in plaats van een nevenschikking van grootschalige fragmenten.

Een eventuele herlokalisatie van de huidige sportinfrastructuur laat toe om de vrijgekomen ruimte te ontwikkelen tot een onderdeel van het integrerend parksysteem en biedt potenties om de Molenbeekvallei opnieuw de noodzakelijke overstromingsruimte te geven. De vrijgekomen terreinen van het militaire domein aan de Karolingerslaan biedt een unieke kans om deze herlokalisatie tot stand te brengen (zie verder).



Schema parksysteem met nieuwe bebouwingsranden



Schema van Molenbeek met overstromingsgebieden



Schema parkstelsel met puntsgewijze recreatie

20 **iii. Ontsluiten**

Een derde belangrijke ingreep is het toegankelijk maken van de het parkstelsel op verschillende schaalniveaus.

Op het niveau van de interne structuur van het park wordt een fijnmazig netwerk van wandelpaden voorzien die de Molenbeekvallei opnieuw beleefbaar maakt. Op het niveau van de stad wordt het parkstelsel als geheel gekoppeld aan het omliggende stedelijke weefsel door middel van een aantal pleinen die als “toegangspoorten” functioneren tot het park.



Totaalschema netwerk trage wegen + toegangspoorten

22 c. **Publieke verbindingssassen**

Naast het ontwikkelen van een integrerend parkstelsel worden er twee publieke verbindingssassen gecreëerd die het gefragmenteerde stedelijk weefsel opnieuw structureren en de verbinding met de woonwijken ten zuiden van de spoorbundel optimaliseren. Deze publieke verbindingssassen vormen sterke ruimtelijke structuren die bestaande en nieuwe publieke ruimtes aan elkaar koppelen en tevens fungeren als trage verbindingen voor fietsers en voetgangers.

i. **Stationsstraat**

De Stationsstraat wordt omgevormd tot een straat met éénrichting en wordt voorzien van brede voetpaden en een fietspad. Aan één zijde wordt dwarsparkeren voorzien met op regelmatige tussenafstanden bomen zodat een sterke lineaire groenstructuur ontstaat. De parkeervakken worden licht verhoogd aangelegd op het niveau van het voetpad en in hetzelfde materiaal uitgevoerd. Op die manier wordt het voetpad visueel verbreed wanneer er geen auto's staan geparkeerd.

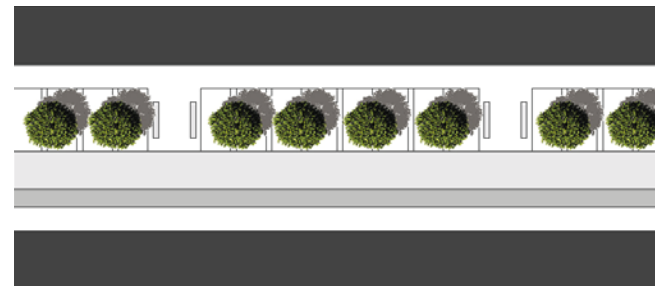
De stationsstraat vormt op die manier een publieke verbindingssas waarop verschillende grotere en kleinere pleinen worden gekoppeld. Van Noord naar Zuid onderscheiden we het Bronplein, een nieuw pleintje ter hoogte van de splitsing Stationsstraat- Bovenpoortstraat, het Marktplaatsplein en ten slotte het nieuwe Stationsplein. Door middel van een tunnel onder de spoorbundel wordt het Stationsplein verbonden met de woonwijken aan de overzijde van de sporen.



Typeprofiel Stationsstraat



Totaalschema publieke assen + netwerk van tussenliggende straten



Parkeersituaties

001909B

3. Visie

24 ii. Eikkapellaan en Maartstraat

De Eikkapellaan en de Maartstraat worden heringericht volgens een nieuw type straatprofiel. In het midden wordt de bestaande beekstructuur van de Zeype aanzienlijk verbreed zodat een brede landschappelijke structuur ontstaat. Aan beide zijde van deze landschappelijke structuur worden lineaire bomenrijen voorzien. De aangrenzende straatprofielen worden vernauwd en ingericht voor éénrichtingsverkeer. Op die manier ontstaat een sterke beeldbepalende groenstructuur die belangrijke potenties biedt voor nieuwe bebouwingmogelijkheden langsheen de randen. Doordat de beekstructuur aanzienlijk wordt verbreed ontstaat er extra ruimte voor waterberging.

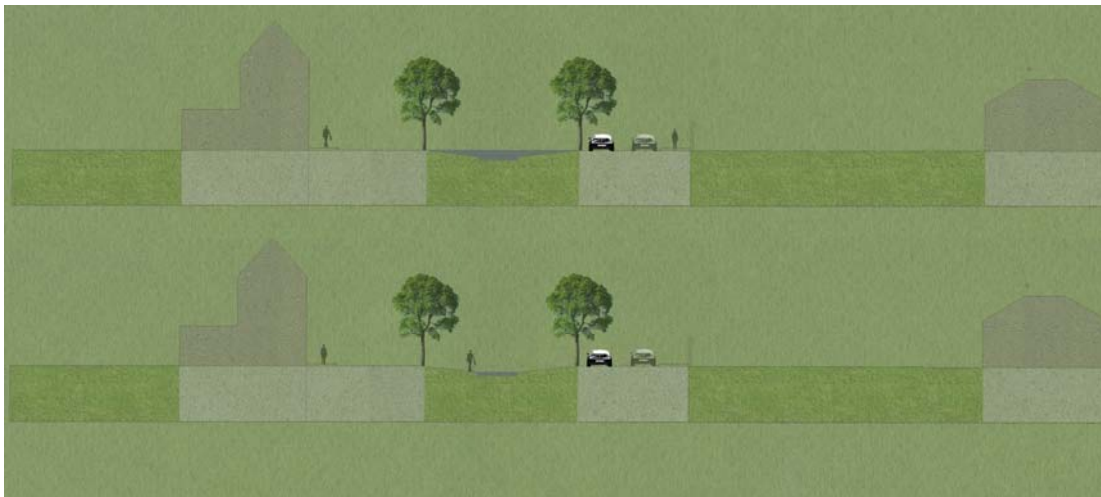
De Eikkapellaan en de Maartstraat vormen als geheel een lineaire publieke verbinding die het Slachthuisplein verbindt met de tunnel (Sint-Gertrudisstraat) onder de spoorbundel. Op die manier wordt - naast de Stationsstraat - een tweede voetgangers- en fietsersverbinding gecreëerd tussen de woonwijken ten zuiden van de spoorbundel en het historisch centrum van Landen.



Totaalschema Eikkapellaan en Maartstraat



Collage heraanleg Eikapellaan en Maartstraat



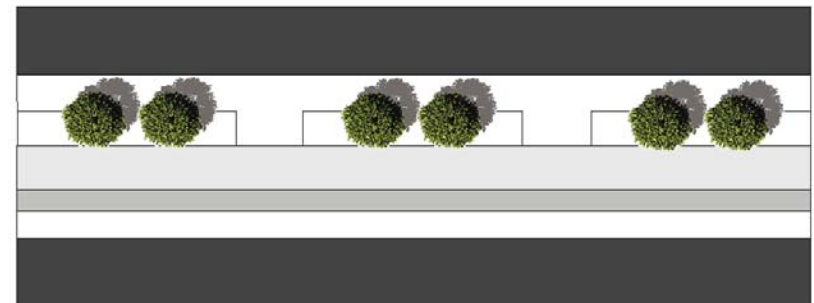
Typeprofiel Eikapellaan en Maartstraat

26 **iii. Centrumstraten**

De straten in het historisch centrum van Landen worden heringericht volgens een nieuw typeprofiel. Het merendeel van de straten wordt omgevormd tot éénrichtingsstraten. Hierdoor kan het huidige straatprofiel worden versmald en de voetpaden aan beide zijden worden verbreed. Aan één zijde wordt langsparkeren voorzien met op regelmatige tussenafstanden bomen zodat een sterke lineaire groenstructuur ontstaat. De parkeervakken worden ook hier licht verhoogd aangelegd op het niveau van het voetpad en in hetzelfde materiaal uitgevoerd. Op die manier wordt het voetpad visueel verbreed wanneer er geen auto's staan geparkeerd.

Het Bronplein wordt heraangelegd als volwaardige publieke verblijfsruimte. Het hoogteverschil in de dwarsrichting van het plein wordt opgevangen door haagmassieven te voorzien op de overgangen tussen het hoge en het lage deel van het plein.

Het Bronplein krijgt door een specifieke niveau-behandeling een hernieuwde invulling waardoor het een rol kan vervullen in het voorzien van belangrijke plekken in de Stad. Het middelste vlak wordt gewenteld, zodat het quasi vlak wordt en zich op die manier leent voor een diversiteit aan toepassingen. Door een verdeling van bedienende wegenis aan de randen en de inplanting van de keringen, kan het parkeerverhaal ook geproportioneerd worden afgewikkeld.



Typeprofiel centrumstraten



Collage heraanleg centrumstraten



Doorsnede nieuw Bronplein

28 **d. Herstructurering van het publiek domein in de uitbreidingswijken**

In de woonwijken die gebouwd zijn in de 60/70 en 80-er jaren. (wijk Steenberg, Cuba en Betsveld) is heel veel restruimte aanwezig in het publiek domein. De meeste van deze na-oorlogse wijken werden ontworpen in een “campus-modus” gekenmerkt door verspreide bebouwing, overbemeten wegenis en vrij veel “groene” restruimte. De combinatie van wegenis en restgroen, kan derhalve ruimtelijk helemaal herbekeken worden. De breed opgezette straatprofielen laat toe om in die wijken tussen de “vluchtende ruimte” meer centrale punten te voorzien, waarbij iedere wijk een aantal herkenbare, duidelijk gecentraliseerde plaatsen krijgt.

Hierdoor kan de identificatie met de wijk worden versterkt. Op bepaalde plaatsen kunnen kleine pocket-parks en kleinschalige speelinfrastructuur worden voorzien die wat meer verspreide en herkenbare intimiteit binnen de publieke ruimte organiseren.

De verbinding vanuit die wijken naar het centrum kan via zachte verbindingen gebeuren die binnen die herstructurering kan worden ingebed. Daarbij wordt de doorwaadbaarheid van de wijken onderzocht om na te gaan of er een “zachte” verbinding met de stad kan worden gerealiseerd.



Totaalbeeld alle ingrepen

4. Uitwerking projectzones

30 a. Projectzone 1: Historisch centrum

De oude stadsomwalling van Landen werd vroeger omringd door een open vestenlandschap. De Molenbeekvallei en de Zeypevallei vormden de natuurlijke dragers van dit vestenlandschap. In oorlogstijd konden de vesten rondom de stadomwalling worden geïnundeerd zodat het water een natuurlijke bescherming vormde tegen de vijand. Vandaag is de oude stadomwalling nagenoeg volledig verdwenen maar ligt de Molenbeek en de Zype er nog steeds. Enkel in het stratenpatroon is de structuur van de omwalling nog leesbaar. Op verscheidene plaatsen is de Molenbeekvallei 'toegeknepen' en is het natuurlijke overstomingsgebied bebouwd. De Zype is ter hoogte van de Maartstraat en de Eikkapellaan enkel nog zichtbaar als een ingekokerde beek.

Het opnieuw openleggen van de Molenbeekvallei biedt belangrijke potenties voor het herwaarderen van de historische stedenbouwkundige structuur van de oude stadomwalling. Dit impliceert echter een herlokalisatie van de huidige busstelplaats en de brandweerkazerne.

De vrijgekomen terreinen van het militaire domein tussen de Hannuitsesteenweg en de Sint-Norbertusstraat biedt een unieke kans om deze herlokalisatie tot stand te brengen en vormen vanuit verkeertechnisch oogpunt een betere inplanting doordat de brandweer en de busstelplaats rechtstreeks op de Hannuitsesteenweg en Koningin Astridlaan kunnen worden gekoppeld.

De kadastrale structuur van de oude stadomwalling is nog steeds intact en laat toe om de verdwenen straat "Op de Muur" (d.i. de binnenkant van de oude stadomwalling) in het verlengde van de huidige straat "Onder de Muur" opnieuw aan te leggen. De binnenzijde van deze nieuwe straat biedt mogelijkheden voor een nieuw bebouwing met een weids uitzicht op de Molenbeekvallei. Deze nieuwe bebouwing laat toe de financiële kosten van de herlokalisatie van de brandweer en busstelplaats te compenseren. Op het huidige Slachthuisplein wordt een nieuw cultuurhuis voorzien.

De inplanting van het cultuurhuis is zodanig dat er twee interessante publieke ruimtes ontstaan: een plein aan de zuidzijde en een langgerekt park aan de oostzijde.



Kaart 1600, Centrum Landen



fietsbord 'Vesten'



collage zicht op herstel oude stadswallen



maquettebeeld ingrepen historisch centrum

b. De Beemden

Het natuurgebied De Beemden vormt vandaag een 6ha groot natuurpark van belangrijke ecologische waarden. Het natuurgebied ligt op de samenvloeiing van de Zeyp en de Molenbeek en bestaat uit een combinatie van vochtige graslanden en vijvers die het kwelwater afkomstig van de hoger gelegen plateaus opvangt. Het natuurgebied heeft vandaag een bijzondere landschappelijke betekenis voor Landen en Attenhove omdat het de enige toegankelijke grootschalige groenruimte vormt in de omgeving.

Het ontwerpvoorstel voorziet in het afbouwen van de achterkanten aan de Attenhovestraat met nieuwe bebouwing gericht op de Beemden. De nieuwe bebouwing wordt opgespannen tussen het nieuwe cultuurhuis op het Slachthuisplein en de Molenhoeve in Attenhove. Vanaf de Attenhovenstraat worden er een drietal bypassen voorzien die uitmonden op een klein pleintje dat tevens de inkompoort vormt tot het lagergelegen natuurgebied.

c. Rufferdingepark

Het huidige Rufferdingepark wordt uitgebreid met de sportvelden. Het ontwerpvoorstel gaat uit van een herlokalisatie van het huidige sportcomplex (voetbalvelden, atletiekpiste, tennisvelden en sporthal) naar de vrijgekomen terreinen van het militaire domein langsheen de Karolingerslaan. Op die manier krijgt het zuidelijke deel van Landen programmatorisch meer betekenis enerzijds, en kan het huidige Rufferdingepark worden uitgebreid en ontwikkeld tot een volwaardig park met betekenis op schaal van Landen. Het nieuwe park vormt een schakel tussen de verschillende omliggende stadwijken. De Molenbeek krijgt opnieuw ruimte om te meanderen in het park en het glooiende reliëf creëert de sfeer van een negentiende eeuwse landschapspark.

Het zuidelijk deel van het park (langsheen de Fabrieksstraat) en het westelijk deel van het park (langsheen de Interleuvenlaan) worden afgewerkt met nieuwe bebouwingsranden. De nieuwe bebouwingsrand langsheen de Fabrieksstraat heeft een driedubbele functie.

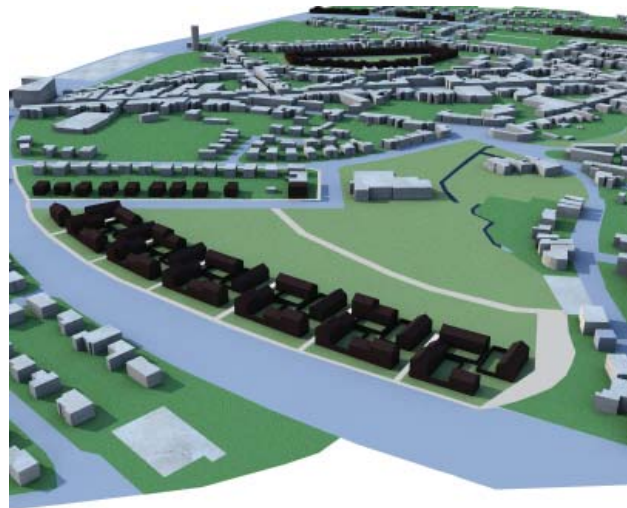
Enerzijds zorgt de bebouwing voor een begrenzing en programatische rand langsheen het park waardoor de sociale controle op het park wordt gegarandeerd. Anderzijds krijgt de Fabrieksstraat hierdoor een symmetrisch straatprofiel waardoor deze invalsweg tot Landen op termijn kan worden omgevormd tot een groene 'stadsboulevard' waar eventueel grootschalige kleinhandel of kantoren zich kunnen lokaliseren. De parking voor langparkeerders aan de Stationspoort kan geïntegreerd worden in deze stadsboulevard. Deze stadsboulevard sluit naadloos aan op de visie van het mobiliteitsplan dat uitgaat van een omleiding van het doorgaand verkeer rondom het Rufferdingepark (i.p.v. doorheen de Stationsstraat). Ten derde worden hiermee baten gegenereerd die toelaten de huidige verouderde sportinfrastructuur te ontmantelen en een sportcomplex te realiseren op de vrijgekomen militaire terreinen langsheen de Karolingerslaan. Het nieuwe sportcomplex creëert tevens een landschappelijke afwerking van de zuidelijke rand van Landen zodat een zachtere groene



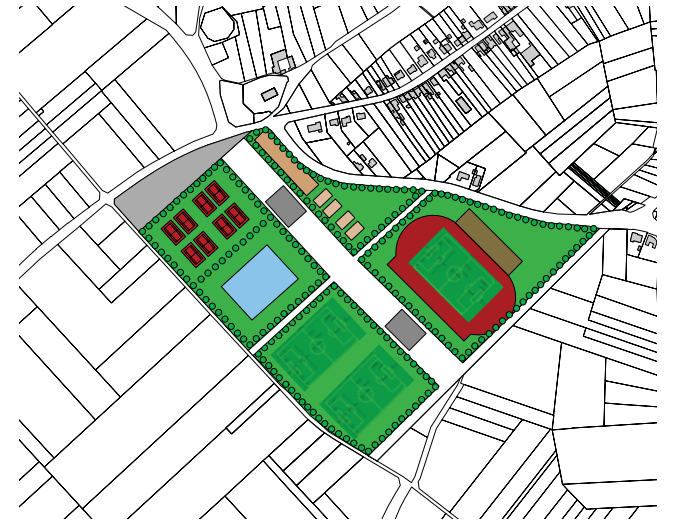
referentiebeeld Crescent van Bath



collage bebouwing langs De Beemden



Maquette nieuwe bebouwing Rufferdingepark



Schetsontwerp sportpark op militair domein



Snede Fabrieksstraat als stadsboulevard

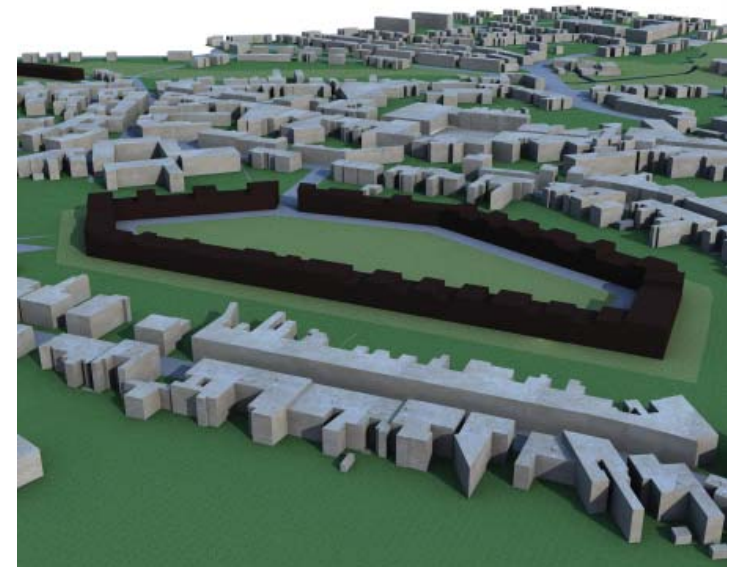
34 d. **Wooninbreidingsgebieden**

Door het gebrek aan voldoende publieke parkruimte, moet de stad werk maken om de overblijvende wooninbreidingsgebieden zo veel mogelijk te vrijwaren van invulling met standaardverkavelingen. Bouwontwikkelingen zijn zeker mogelijk, maar wel mits een principe dat een win-win aspect inhoudt. Daarbij baseren we ons metaforisch op een uitvergroting van een reeds aanwezige figuur: de gesloten hoeves. Die hoeves zijn introvert en introspectief. Naar binnen gekeerd. Het opvullen van nog te ontwikkelen bouwzones op een beproefde manier met zogenaamde half-open bebouwing, creëert geen volwaardige publieke ruimte. Deze binnengebieden kunnen net als de hoeves introspectief worden ingericht.

Daarbij worden de achterkanten afgebouwd, staan de nieuwe woningen naar “binnen gericht” en ontstaan er interessante centrale publieke ruimtes, die bvb boomgaarden of speelvelden kunnen zijn. Door die zogenaamde introverte “begijnhoftypologie” ontstaan er intimistische waardevolle publieke ruimtes, waarlangs het interessant wonen is. Men “kijkt” op binnengroen met een interessante sterke typologie die heel bruikbaar is. De win-win-situatie zit hem in het feit dat je een vrij hoge bouwdensiteit kunt ontwikkelen, met een volwaardige publieke ruimte, waardoor alle partijen een voordeel bekomen.



Binnengebied Grumstraat



Maquette nieuwe bebouwing Grumstraat



Collage nieuwe bebouwing Grumstraat

B. Beeldkwaliteitsplan dorpskernen



1. Inleiding

38 1. Inleiding

Haspengouw is naast de polders, wellicht het meest open landschap in Vlaanderen. De vergezichten zijn vaak indrukwekkend. Het wegzinken in de holle wegen om dan vervolgens het overzicht hernieuwd te beleven is een hele ervaring. In dat landschap liggen dorpen gestrooid, die vaak een kleine korrelmaat hebben. In hun verdichting beschutten ze tegenover dat grootschalige landschap. Nergens in Vlaanderen zijn dorpen in hun contrast-ervaring zo beschuttend als in Haspengouw. Nergens is immers dat contrast zo spectaculair.

Dat contrast behoeden en versterken is een troef die moet worden uitgespeeld, wil men een strategie aan de dag leggen om uitspraken te doen over de toekomstige ontwikkeling van de dorpen en het landschap dat er rond is gedrapeerd.

Opvallend daarbij is dat die beschutting zich vooral binnen de verlinting voordoet. In een dorp als Waasmont, maar zeker ook in Attenhoven valt het zicht op het achterliggende landschap weg, maar ontdek je al gauw dat er zich binnengebieden bevinden achter die linten, die vaak op zich ook geen ruimtelijke binding hebben met het landschap.



2. Problematiek

40

a. **Bouwtypologie**

Het bouwweefsel van de dorpen rondom Landen wordt gekenmerkt door grote grilligheid en diversiteit in bouwlijnen, dakhoogtes, materiaalkeuzes. Hierdoor ontstaat een chaotisch beeld ontstaat zonder éénduidige identiteit. In de veelheid van bebouwingstypologieën keren de enkel de typologie van de kasteelhoeve als herkenbare entiteit terug.

Er is klaarblijkelijk een angst voor het verlies van de authenticiteit. Om een bindende voorschrift-lijn op te stellen kan er reducerend worden gehandeld door terug te grijpen naar materialen en bouwvolumes die een vorm van “gemene deler” vertegenwoordigen in hun verschijning. Die gemene deler vertegenwoordigt dan die vermeende authenticiteit en zal verschillend zijn per dorp. Belangrijk daarbij is dat de dorpskernen een zekere densiteit moeten behouden zodat ze een contrapunt maken met het landschap. De kleine intimistische en dense kernen tegenover dat quasi agorafobische landschap. Hoe sterker het open karakter van het landschap, des te beschutten-der de dorpen zijn.

b. **Publiek domein**

Ook in publiek domein is er een grote diversiteit in materiaalgebruik en straatprofielen waardoor een bindende beeldtaal ontbreekt. Net daar zitten potenties om de dorpen een coherenter beeld te verschaffen. Hiervoor hebben we een ontwerpgrammatica ontwikkeld dat toelaat een samenhangende beeldtaal te ensceneren voor het publieke domein. Deze ontwerpgrammatica laat toe om de kernen in hun specificiteit te articuleren en tegelijk een zekere coherentie in beeldtaal te ontwikkelen.

3. Ontwerpgrammatica

42

a. Methodiek toolbox

Een van de essentiële kenmerken van elk stedenbouwkundig plan is dat er regels voor het bouwen worden geformuleerd. Deze regels kunnen variëren van zeer globaal tot zeer gedetailleerd: van globale aanwijzingen waar wel en waar niet gebouwd mag worden, tot zeer precieze voorschriften ten aanzien van vorm, gebruik, materiaal en kleur van de gebouwen.

Landen en zijn 13 deelgemeenten kennen een rijke traditie van wildgroei aan verschillende architecturale verschijningsvormen op de private kavels. Het is naïef te denken dat nieuwe (in het slechtste geval strengere) voorschriften met betrekking op de bebouwing zelf de beeldkwaliteit constructief zullen verhogen.

Een typologische codering die de ruimtelijke samenhang tussen bebouwing en openbaar domein bewerkstelligt, dringt zich op.

Veelal zorgt de waaier aan ongeorkestreerde aansluitingen van de private kavels op het openbaar domein voor nog meer onsamengangendheid. .

Door een herinterpretatie van het publieke domein, inclusief de semi-publieke overgangen, menen wij als ontwerpers terug eenvoudigheid te kunnen brengen

Voor de praktische herinrichting van het publieke domein werd daarom een toolbox opgesteld. Dit instrumentarium tracht een coherent en ondubbelzinnig antwoord te bieden op de verschillende typeproblemen die gelden in Landen en omstreken. Het is een overzichtelijke handleiding die werkt op twee nivo's: de heraanleg van het publieke domein enerzijds en het vastleggen van stedenbouwkundige verordeningen op de overgang tussen publiek en privaat domein anderzijds.

Het is een sluitend werkinstrument dat zowel door de nieuwe dorpsbewoner alsook de inrichtende macht gehanteerd kan worden om het het vooropgestelde beeldkwaliteitsplan in de praktijk om te kunnen zetten.

b. Uitwerking toolbox

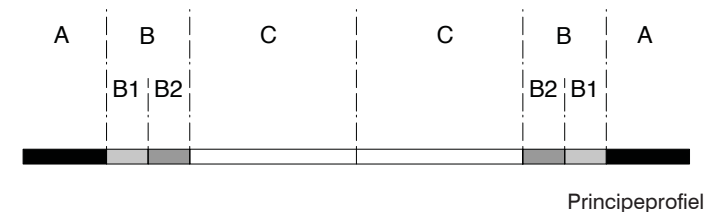
De toolbox vertrekt vanuit de opdeling van het publieke terreinprofiel in verschillende zones.

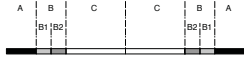
Het terreinprofiel dat als algemeen geldend type wordt vooropgesteld bestaat uit een wegdek en fietspad (A), een tussenzone (B) en het private domein (C). Dit terreinprofiel bestaat in verschillende variaties, al naargelang de beschikbare breedte van het openbaar domein.

Belangrijk is dat de overgangszone (B) wordt onderverdeeld in een voetpad, al dan niet met parkeerstrook (B.2), en het gedeelte waar het private domein stopt (B.1). Dit is een zeer belangrijk deel van het nieuwe terreinprofiel, daar de private erfafsluiting mee zal bijdragen tot de eenvoudigheid van het publieke domein.

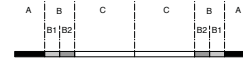
Er wordt tevens een classificatie gemaakt bij de toepassing van dit terreinprofiel in de dorpskern, of buiten de dorpskern. Hierbij wordt rekening gehouden met het statuut van het profiel, namelijk een hoofdweg of een secundaire weg.

In en buiten de dorpskern zijn verschillende profielen voor het private terreinprofiel gangbaar.





INDORPSKERN	hoofdweg	A profieltype privaat domein	B tussenzone		C profiel wegdek + fietspad
			1 type overgang privaat/publiek	2 type voetpad	
		1 bebouwing met voortuinstrook pas privaat domein = pas publieke ruimte	geen barrière betreft voetpad	voetpad voetpad voetpad voetpad	licht bollend
		2 bebouwing met voortuinstrook pas privaat domein lager dan 100cm boven pas publieke ruimte	betreft voetpad betreft voetpad betreft voetpad	voetpad voetpad voetpad voetpad	licht bollend
		3 bebouwing met voortuinstrook pas privaat domein hoger dan 100cm boven pas publieke ruimte	betreft voetpad betreft voetpad betreft voetpad	voetpad voetpad voetpad voetpad	licht bollend
4 privaat domein grenst rechtstreeks aan publieke ruimte			licht afhellend naar het midden		



BUITEN DORPSKERN	hoofdweg	A profieltype privaat domein	B tussenzone		C profiel wegdek + fietspad
			1 type overgang privaat/publiek	2 type voetpad	
		5.1 weiland pas privaat domein = pas publieke ruimte	geen barrière betreft voetpad	voetpad voetpad voetpad voetpad	licht bollend
		6.1 weiland pas privaat domein hoger dan 100cm boven pas publieke ruimte	betreft voetpad betreft voetpad betreft voetpad	voetpad voetpad voetpad voetpad	licht bollend
		5.2 weiland pas privaat domein = pas publieke ruimte	geen barrière betreft voetpad	voetpad voetpad voetpad voetpad	brede grasstrook
6.2 weiland pas privaat domein hoger dan 100cm boven pas publieke ruimte	betreft voetpad betreft voetpad betreft voetpad	voetpad voetpad voetpad voetpad	brede grasstrook		

profieltypes in dorpskern

44

1. In dit geval is de bebouwing op het private domein voorzien van een voortuinstrook. De pas van de voortuin ligt gelijk met die van de publieke ruimte.

Men kan hierbij opteren om geen erfafsluiting te plaatsen. Indien wel een afsluiting van het private domein gewenst is kan men kiezen tussen een tuinhaag of een hekwerk gecamoufleerd met een tuinhaag.

Afhankelijk van de breedte van het openbaar domein kan voor zone B.2 gekozen worden tussen een voetpad, een voetpad naast een groene strook of een voetpad naast een parkeerstrook bestaande uit grasdallen.

Het profiel van het wegdek C is hierbij licht bollend en bestaat uit een betonnen fietsstrook aan weerszijden van de rijweg. De rijweg zelf bestaat uit kasseien.



verharding rijweg met kasseien en beton voor fietsstrook



Grasdals parkeerstrook



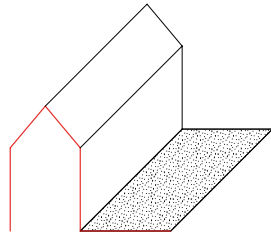
Betonklinkers voetpad

A

profieltype privaat domein

1

bebouwing met voortuinstrook
pas privaat domein = pas publieke ruimte



B

tussenzone

1

type overgang
privaat/publiek

2

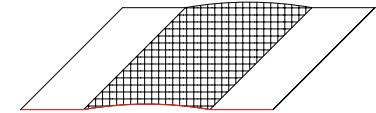
type voetpad

geen			voetpad
tuinhaag			voetpad + gras + boom
hekwerk + tuinhaag			voetpad + grasdeken

C

profiel wegdek + fietspad

licht bollend



profieltypes in dorpskern

46

2. In dit geval is de bebouwing op het private domein voorzien van een voortuinstrook. De pas van de voortuin ligt lager dan 100cm boven die van de publieke ruimte.

Hierbij is een erfafsluiting verplicht. Men kan opteren voor het oprichten van een tuinmuurtje (keermuur), al dan niet voorzien van een tuinhaag met of zonder hekwerk.

Afhankelijk van de breedte van het openbaar domein kan voor zone B.2 gekozen worden tussen een voetpad, een voetpad naast een groene strook of een voetpad naast een parkeerstrook bestaande uit grasdallen.

Het profiel van het wegdek C is hierbij licht bollend en bestaat uit een betonnen fietsstrook aan weerszijden van de rijweg. De rijweg zelf bestaat uit kasseien.



verharding rijweg met kasseien en beton voor fietsstrook



Grasdals parkeerstrook



Lage tuinmuur met haag

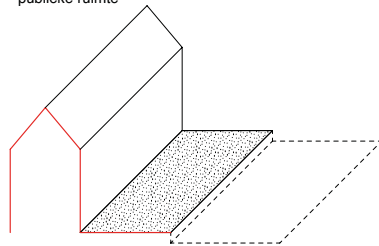


Betonklinkers voetpad

A
profieltype privaat domein

2

bebouwing met voortuinstrook
pas privaat domein lager dan 100cm boven pas
publieke ruimte



B
tussenzone

1

type overgang
privaat/publiek

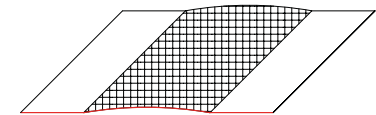
2

type voetpad

tuinmuur			voetpad
tuinmuur + tuinhaag			voetpad + gras + boom
hekwerk + tuinmuur + tuinmuur			voetpad + grasdalen

C
profiel wegdek + fietspad

licht bollend



profieltypes in dorpskern

48

3. In dit geval is de bebouwing op het private domein voorzien van een voortuinstrook. De pas van de voortuin ligt hoger dan 100cm boven die van de publieke ruimte.

Hierbij dient voor zone B.1 steeds een talud te worden aangelegd als overgang tussen het private en openbare domein. Dit hellend vlak kan ofwel voorzien worden van een steense verharding, ofwel kan een begroeiing worden voorzien van gras én of struelen. Er kan een hekwerk worden geplaatst indien gewenst. Dit dient evenwel gecamufleerd te worden met struelen.

Afhankelijk van de breedte van het openbaar domein kan voor zone B.2 gekozen worden tussen een voetpad, een voetpad naast een groene strook of een voetpad naast een parkeerstrook bestaande uit grasdallen.

Het profiel van het wegdek C is hierbij licht bollend en bestaat uit een betonnen fietsstrook aan weerszijden van de rijweg. De rijweg zelf bestaat uit keien.



verharding rijweg met kasseien en beton voor fietsstrook



Grasdals parkeerstrook



Betonklinkers voetpad



Talud met klinkers



Struwelen

IN DORPSKERN

hoofdweg

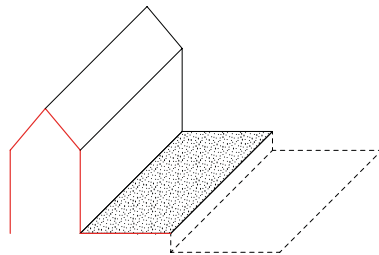
A
profieltype privaat domein

B
tussenzone

C
profiel wegdek + fietspad

3

bebouwing met voortuinstrook
pas privaat domein hoger dan 100cm boven pas
publieke ruimte

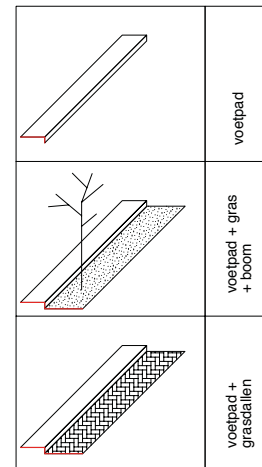
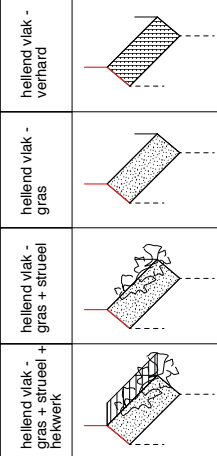


1

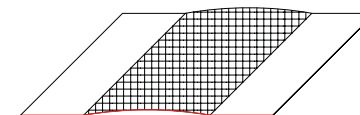
2

type overgang
privaat/publiek

type voetpad



licht bollend



profieltypes in dorpskern

- 50 **4. In dit geval is de bebouwing op het private domein voorzien op de grens met de publieke ruimte.**

Zone B.1 bestaat hier dus niet.
Zone B.2 behoort hier bij zone C, aangezien het hier om een secundaire weg gaat.

Zone C wordt voorzien over de gehele breedte tussen de bebouwing, wat een openbaar erfeffect geeft.

Het profiel van het wegdek C is hierbij licht afhellend naar het midden en is voorzien van kasseien.



verharding rijweg met kasseien

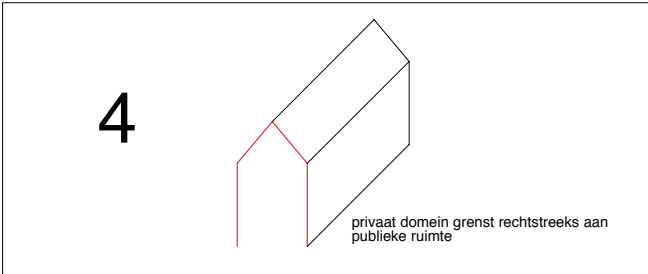
IN DORPSKERN

secundaire weg

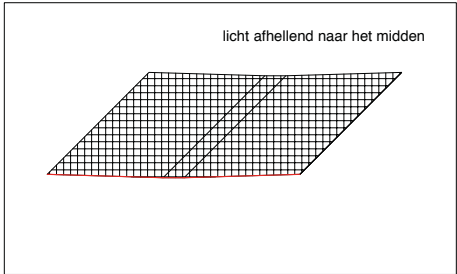
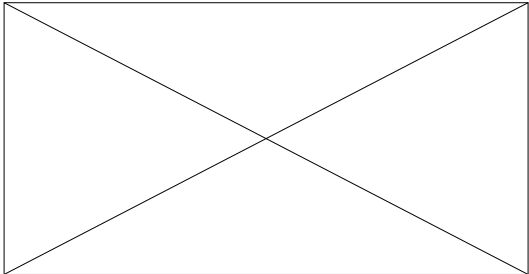
A
profieltype privaat domein

B
tussenzone

C
profiel wegdek + fietspad



1	2
type overgang privaat/publiek	type voetpad



profieltypes in buiten dorpskern

52 5.1 In dit geval ligt de pas van het weiland gelijk met die van de publieke ruimte

Men kan hierbij opteren om geen erfafsluiting te plaatsen. Indien wel een afsluiting van het private domein gewenst is kan men kiezen tussen een tuinhaag of een hekwerk gecamoufleerd met een tuinhaag.

In zone B.2 wordt een brede groenstrook met bomen voorzien. De effectieve breedte hangt uiteraard af van de totale breedte van de openbare ruimte tussen de weilanden.

Het profiel van het wegdek C is hierbij licht bollend en bestaat uit een betonnen fietsstrook aan weerszijden van de rijweg. De rijweg zelf bestaat uit keien.



verharding rijweg met kasseien en beton voor fietsstrook

BUITEN DORPSKERN

hoofdweg

A
profieltype privaat domein

5.1

weiland
pas privaat domein = pas publieke ruimte

B
tussenzone

1	2
type overgang privaat/publiek	type voetpad

geen	
haag	
hekwerk + haag	

bredere grasstrook

C
profiel wegdek + fietspad

licht bollend

001909B

3. Ontwerpgrammatica

54 **6.1 In dit geval ligt de pas van het weiland hoger dan 100cm boven de pas van de publieke ruimte.**

Hierbij dient voor zone B.1 steeds een talud te worden aangelegd als overgang tussen het private en openbare domein. Dit hellend vlak kan voorzien worden van ofwel een begroeiing met grassen ofwel met struelen. Er kan een hekwerk worden geplaatst indien gewenst. Dit dient evenwel gecamufleerd te worden met de struelen.

In zone B.2 wordt een brede groenstrook met bomen voorzien. De effectieve breedte hangt uiteraard af van de totale breedte van de openbare ruimte tussen de weilanden.

Het profiel van het wegdek C is hierbij licht bollend en bestaat uit een betonnen fietsstrook aan weerszijden van de rijweg. De rijweg zelf bestaat uit keien.



Struwelen

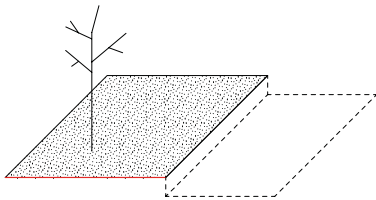


verharding rijweg met kasseien en beton voor fietsstrook

A
profieltype privaat domein

6.1

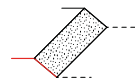
weiland
pas privaat domein hoger dan 100cm boven pas
publieke ruimte



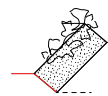
B
tussenzone

1	2
type overgang privaat/publiek	type voetpad

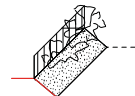
hellend vlak -
gras



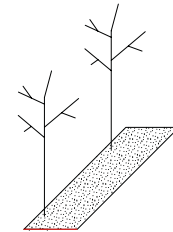
hellend vlak -
gras + struieel



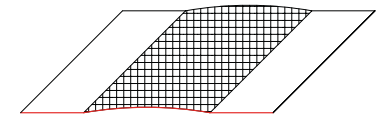
hellend vlak -
gras + struieel +
hekwerk



bredere grasstrook



licht bollend



- 56 **5.2 In dit geval ligt de pas van het weiland gelijk met die van de publieke ruimte. Het private domein bevindt zich evenwel langs een secundaire weg buiten de dorpskern.**

Men kan hierbij opteren om geen erfafsluiting te plaatsen. Indien wel een afsluiting van het private domein gewenst is kan men kiezen tussen een tuinhaag of een hekwerk gecamoufleerd met een tuinhaag.

In zone B.2 wordt een brede groenstrook met bomen voorzien. De effectieve breedte hangt uiteraard af van de totale breedte van de openbare ruimte tussen de weilanden.

Het profiel van het wegdek C bestaat uit een betonnen wegdek waarbij in het midden een brede grasstrook loopt.



Betonnen wegdek met brede grasstrook in het midden

BUITEN DORPSKERN

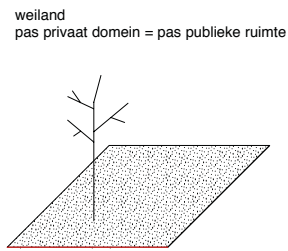
secundaire weg

A
profieltype privaat domein

B
tussenzone

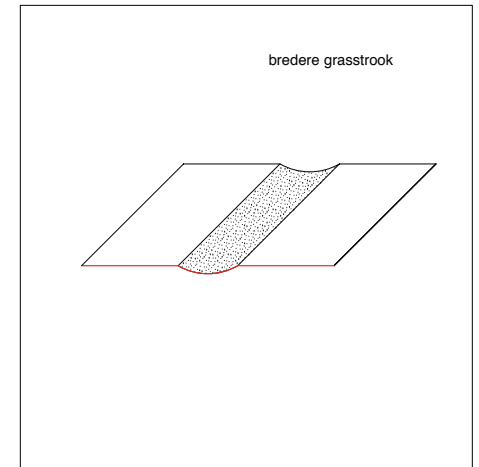
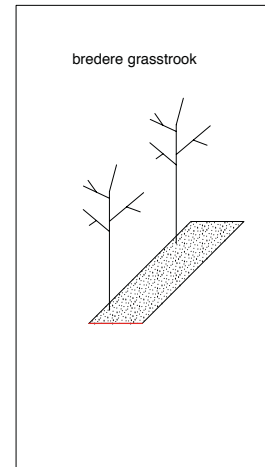
C
profiel wegdek + fietspad

5.2



1	2
type overgang privaat/publiek	type voetpad

geen	
haag	
hekwerk + haag	



- 58 **6.2 In dit geval ligt de pas van het weiland hoger dan 100cm boven de pas van de publieke ruimte. Het private domein bevindt zich evenwel langs een secundaire weg buiten de dorpskern.**

Hierbij dient voor zone B.1 steeds een talud te worden aangelegd als overgang tussen het private en openbare domein. Dit hellend vlak kan voorzien worden van ofwel een begroeiing met grassen ofwel met struelen. Er kan een hekwerk worden geplaatst indien gewenst. Dit dient evenwel gecamufleerd te worden met de struelen.

In zone B.2 wordt een brede groenstrook met bomen voorzien. De effectieve breedte hangt uiteraard af van de totale breedte van de openbare ruimte tussen de weilanden.

Het profiel van het wegdek C is hierbij licht bollend en bestaat uit een betonnen fietsstrook aan weerszijden van de rijweg. De rijweg zelf bestaat uit keien.



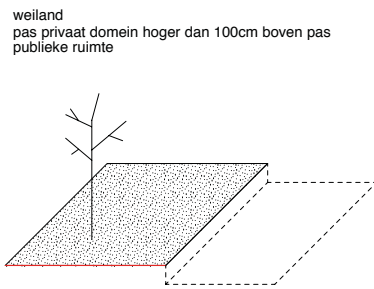
Struelen



Betonnen wegdek met brede grasstrook in het midden

A
profieltype privaat domein

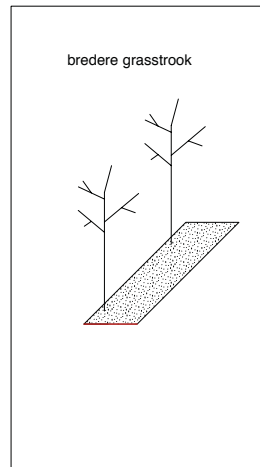
6.2



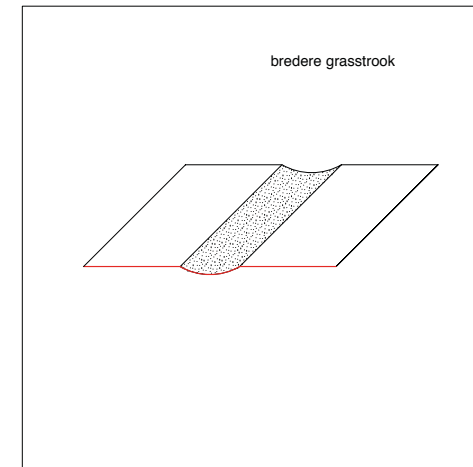
B
tussenzone

1	2
type overgang privaat/publiek	type voetpad

hellend vlak - gras	
hellend vlak - gras + struueel	
hellend vlak - gras + struueel + hekwerk	



C
profiel wegdek + fietspad



60 c. Toepassing toolbox

i. Attenhoven

Attenhoven is een bij uitstek gerafeld dorp zonder ikonografische kern. Het bestaat uitsluitend uit straten met lintbebouwing. Attenhoven mist een identificerende kern. Het gebied rond de kerk en de kleinere straten kunnen door een gevel tot gevel inkleding als kerngebied worden ingericht. De ruimte aan het parochiaal centrum zou in aanmerking kunnen komen voor de ontwikkeling van een identificerende pleinvormige publieke ruimte. Het straatprofiel van de Dorpsstraat wordt aangepast en vernauwd volgens de beschreven ontwerpgrammatica waardoor het binnenrijdend verkeer wordt getemperd.

Rond de kerk kan in de overlapping met de handelsruimte net als in Attenhoven een pleinruimte worden ingericht die ook hier evenementieel kan worden opgeladen en het dorpsgevoel een zekere centraliteit kan verschaffen.

De kleinere straten in het centrum van Attenhove worden ingericht door straatmaterialisatie dat loopt van gevel tot gevel. Indien het zuidelijke woonuitbreidingsgebied zou worden ontwikkeld dient het voorzieningsniveau van dit dorp zal moeten worden opgekrikt, alsook de kwaliteit van de verbinding met de wegen van hogere orde.

ii. Waasmont

Waasmont is als intimistische kern binnen het weidse landschap vrij herkenbaar. Het aanscherpen van die densiteit kan dat karakter alleen maar versterken.



Beeld van Attenhove naar kerk (huidig)



Beeld van Attenhove naar kerk (nieuw)



Beeld holle weg Waasmont (huidig)



Beeld holle weg Waasmont (nieuw)



Beeld Vandecanstraat, Waasmont (huidig)



Beeld Vandecanstraat, Waasmont (nieuw)

62 iii. Wange

Wange is in hoofdzaak een geconcentreerd rafelig lint in een beekvallei. Het verschilt daarin met Attenhoven en Waasmont, net als in het karakter van zijn publieke ruimte, die hier in de wegenisgabarithen "nogal" overbemeten is. De herprofilering van de straten op basis van de toolbox werkt sneheidsvertragende en identificerende. Het "centrum" van het dorp kan in de overdimensionering van haar wegenis, sterk gereduceerd worden. Verdichting van het bouwweefsel gebeurt best langs de linten om zo het contrast kracht bij te zetten en de "intimiteit" van het dorp te versterken.

iv. Toolbox als instrumentarium

Om de efficiënte en heldere werking van de toolbox te duiden, zullen een aantal voorbeeldoefeningen uitgewerkt worden.

Een jong gezin heeft net een bouwgrond gekocht in de Eliksemstraat in Wange. Het betreft een kleine, alleenstaande boerderij die van het openbaar domein gescheiden wordt door een ruime voortuin. Het maaiveld bevindt zich 50cm boven de pas van de openbare weg. Aangezien het jonge koppel een hond heeft, willen zij ter hoogte van de perceelsgrens een hekwerk laten plaatsen om hun terrein af te sluiten. Zij informeren bij de stedenbouwkundige dienst naar de mogelijkheden.

Volgens toolbox:

- De Eliksemstraat bevindt zich in de dorpskern van de gemeente Landen.
- De Eliksemstraat is een 'hoofdweg'
- De private eigendom heeft profiel type 2
- Er kan een hekwerk geplaatst worden, als deze begroeid wordt met een tuinhaag.



Beeld kerkomgeving Wange (huidig)



Beeld kerkomgeving Wange (nieuw)



Beeld omgeving Madonna Wange (nieuw)



Beeld omgeving Madonna Wange (huidig)

C. Plan van aanpak

65

Plan van aanpak, communicatie en timing

- 66 Het plan van aanpak is opgesplitst in twee onderdelen: het opmaken van een masterplan en beeldkwaliteitsplan voor het centrum van Landen enerzijds, en het opmaken van een beeldkwaliteitsplan voor de 13 deelgemeenten anderzijds.

De werkmethode voor beiden onderdelen is hetzelfde en bestaat uit drie opeenvolgende fasen: een analysefase, een visiefase en een uitwerkingsfase. Beide onderdelen worden gelijktijdig uitgevoerd, maar kunnen desgewenst als aparte opdrachten worden opgevat. Voor elke fase wordt een overzicht gegeven van de desbetreffende deeltaken, het te verwachten product, de timing en de overlegmomenten. Onderstaand schema geeft de werkmethode weer.

	OPMAAK MASTERPLAN EN BEELDKWALITEITSPLAN VOOR HET CENTRUM VAN LANDEN	OPMAAK BEELDKWALITEITSPLAN VOOR DE 13 DEELGEMEENTEN	OVERLEG	PRODUCT	TIMING
DEEL 1 : ANALYSE	<p>Molenbeekvallei</p> <ul style="list-style-type: none"> ° Analyse beleidscontext ° Landschappelijke analyse ° Historische analyse ° Analyse feitelijke toestand <p>Straten centrum Landen</p> <ul style="list-style-type: none"> ° Analyse huidige straatprofielen ° Analyse consequenties mobiliteitsplan op mogelijke herprofilering straatprofielen <p>Evaluatie (knelpunten en potenties)</p>	<p>Straten dorpskernen</p> <ul style="list-style-type: none"> ° Analyse huidige straatprofielen ° Analyse semi-publieke tussenzone volgens toolbox <p>Evaluatie (knelpunten en potenties)</p>	<p>Startvergadering Werkgroep (1)</p> <p>Overleg Werkgroep (2)</p> <p>Overleg Stuurgroep (3)</p>	<p>PRESENTATIE</p> <ul style="list-style-type: none"> * Procesnota <p>PRESENTATIE</p> <ul style="list-style-type: none"> * Eerste deel ruimtelijke analyse <p>PRESENTATIE & RAPPORT</p> <ul style="list-style-type: none"> * Tweede deel ruimtelijke analyse 	4,5 maanden
DEEL 2 : VISIE	<p>Molenbeekvallei</p> <p>Afbakening projectzones</p> <p>Ontwerpend Onderzoek</p> <p>Opstellen ontwikkelingsscenario's</p> <p>Toetsing financiële haalbaarheid</p> <p>Keuze voorkeursscenario per projectzone</p> <p>Straten centrum Landen</p> <p>Opstellen modellentabel van straatprofielen</p> <p>Ontwerpend Onderzoek</p> <p>Opstellen Inrichtingsprincipes per model</p> <p>Toetsing aan mobiliteitsplan</p> <p>Keuze Inrichtingsprincipe per model</p>	<p>Straten dorpskernen</p> <p>Opstellen toolbox</p> <p>Ontwerpend Onderzoek</p> <p>Opstellen Inrichtingsprincipes per onderdeel toolbox</p> <p>Toetsing aan mobiliteitsplan & vergunningenbeleid</p> <p>Keuze Inrichtingsprincipe per onderdeel toolbox</p>	<p>Overleg Werkgroep (4)</p> <p>Overleg Werkgroep (5)</p> <p>Overleg Werkgroep (6)</p> <p>Overleg Stuurgroep (7)</p>	<p>PRESENTATIE</p> <ul style="list-style-type: none"> * Afbakening projectzones * Modellentabel straatprofielen * Eerste aanzet toolbox <p>PRESENTATIE</p> <ul style="list-style-type: none"> * Resultaten ontwerp onderzoek <p>PRESENTATIE</p> <ul style="list-style-type: none"> * Toetsing resultaten ontwerp onderzoek <p>PRESENTATIE & RAPPORT</p> <ul style="list-style-type: none"> * Keuze voorkeursscenario's en inrichtingsprincipes 	3 maanden
DEEL 3 : UITWERKING	<p>Molenbeekvallei + Straten centrum Landen</p> <ul style="list-style-type: none"> ° Opstellen geïntegreerd masterplan met straatprofielen ° Fasering van de geplande werken ° Actieplan met verder te ondernemen stappen ° Financiële haalbaarheid 	<p>Straten dorpskernen</p> <ul style="list-style-type: none"> ° Opstellen toetsend en adviserend handboek voor het beleid inzake publiek domein 	<p>Overleg Werkgroep (8)</p> <p>Overleg Stuurgroep (9)</p>	<p>PRESENTATIE</p> <ul style="list-style-type: none"> * Geïntegreerd masterplan * Adviserend handboek <p>PRESENTATIE</p> <ul style="list-style-type: none"> * Actieplan * Fasering * Financiële toetsing 	1,5 maanden
				EINDRAPPORT	9 maanden

Deel 1: analyse

DEELTAAK

68 1. Molenbeekvallei en aangrenzende projectzones

In de ruimtelijke analyse worden de voorgestelde ontwerpingsrepen voor de Molenbeekvallei en de aangrenzende projectzones onderzocht en wordt de haalbaarheid ervan grondig getoetst. Volgende aspecten komen daarbij aan bod:

- Analyse beleidscontext
De analyse van de beleidscontext gebeurt aan de hand van een literatuurstudie van de verschillende planning- en beleidsinitiatieven die betrekking hebben op de Molenbeekvallei en de aangrenzende projectzones. Volgende beleidsdocumenten komen daarbij aan bod:
 - Juridische randvoorwaarden (gewestplan, beschermde monumenten en landschappen, relevante RUP's, ...)
 - Gemeentelijke Ruimtelijke Structuurplan
 - Gemeentelijke Natuurontwikkelingsplannen
 - Strategische plannen voor toerisme en recreatie
 - ...

- Landschappelijke analyse
De analyse van het landschap gebeurt aan de hand van het opstellen van evolutiekaarten. Daarbij wordt de landschappelijke evolutie van de Molenbeekvallei in kaart wordt gebracht en worden de drijvende krachten achter deze evoluties besproken. Deze evolutiekaarten van het landschap laten toe de huidige betekenis van de Molenbeekvallei te kaderen binnen een tijdsperspectief en de potenties ervan beter te duiden. Daarbij wordt een vergelijking van het kaartmaterieel gemaakt over verschillende tijdsperiodes (Ferriskaarten, Vandermaelenkaarten, Militaire kaarten, NGI 2009) waarbij volgende aspecten aan bod komen:
 - de bebouwingsstructuur (morfologie, typologie,...)
 - het watersysteem
 - de perceelsstructuur (kavelbeplanting, ...)
 - landgebruik (weilanden, akkers, boomgaarden,...)
 - ontsluitingsstructuur (wegen, paden, kerkwegels, ...)
 - Functioneren fysisch systeem

- Historische analyse
Hierbij wordt de historische structuur van de oude stadsomwalling meer in detail onderzocht aan de hand van onderzoek van historisch kaartmateriaal.
 - Analyse van de feitelijke en juridische toestand
Hierbij wordt de eigendomsstructuur in kaart gebracht en de juridische beperkingen van de desbetreffende percelen.

2. Straten centrum Landen

- Analyse huidige straatprofielen
Hierbij worden de verschillende straten geïnventariseerd in functie van hun profielopbouw en actuele parkeercapaciteit.
- Analyse mobiliteitsplan
Hierbij worden de consequenties van het actuele mobiliteitsplan van Landen onderzocht voor wat betreft de mogelijke herprofilering van de verschillende straatprofielen (vb tweerichtingsstraten worden éénrichtingsstraten).

3. Straten dorpskernen

- Analyse huidige straatprofielen
Hierbij worden de verschillende straten geïnventariseerd in functie van hun profielopbouw en hun ruimtelijke karakteristieken
- Analyse semi-publieke tussenzone
Hierbij wordt de zogenaamde “tussenzones” geanalyseerd en in kaart gebracht. Dit zijn de semi-publiek en semi-private zones tussen de straat en de private kavel. (cfr. Toolbox ontwerpgrammatica).

TIMING

4,5 maanden

OVERLEGMOMENTEN

- Startvergadering werkgroep (1)
- Overleg werkgroep (2)
- Overleg stuurgroep (3)

70

1. Molenbeekvallei en aangrenzende projectzones

- Afbakenen projectzones
De resultaten van de analysefase resulteren in de afbakening van een aantal projectzones. Deze projectzones vormen puzzelstukken in de totale ontwikkeling van de Molenbeekvallei als parksysteem. De juiste afbakening van de verschillende projectzones staat in functie van de kosten en baten die kunnen worden gegenereerd. M.a.w. elke nieuwe projectzone is gekoppeld aan de ontwikkeling van een stukje van het totale parksysteem. We onderscheiden op dit moment 4 projectzones die verder onderzoek vergen:

- de zone grenzend aan de oude stadswallen
- de zone grenzend aan het natuurgebied de Beemden
- de zone van het Rufferdingedomein
- de zone van de Maartstraat en de Eikkapellaan

- Opstellen ontwikkelings-scenario's
Per projectzone worden een aantal ontwikkelingsscenario's onderzocht op basis van ontwerpend onderzoek. Elk scenario wordt daarbij grafisch in beeld gebracht (3D, perspectieven, schema's). De verschillende scenario's worden onderling vergeleken en de voor- en nadelen van ieder scenario worden geëvalueerd met de werkgroep. De financiële haalbaarheid van de scenario's (kosten en baten van nieuwe woonontwikkelingen in functie van de realisatie van het parksysteem) vormt daarbij een belangrijk aspect.

- Keuze voorkeurscenario
Vervolgens wordt voor elke projectsite één voorkeurscenario weerhouden. Dit voorkeurscenario wordt verder uitgewerkt tot een definitief masterplan dat voor elke projectzone de visie weergeeft op de gewenste bouwtypologie, ontsluitingsstructuur, inrichting publiek domein.

2. Straten centrum Landen

- Opstellen modellentabel van straatprofielen
De verschillende straten worden gecategoriseerd in modellen met gelijkaardige kenmerken wat betreft de totale straatbreedte, de weg-breedte, trottoirbreedte, parkeermogelijkheden, enz. Onderstaande tabel illustreert deze categorisering. Deze methodiek laat toe om op een eenvoudige manier de impact van ontwerpvoorstellen te onderzoeken.

- Opstellen inrichtingsprincipes per model
Per model worden vervolgens een aantal inrichtingsprincipes onderzocht op basis van ontwerpend onderzoek. De verschillende inrichtingsprincipes worden daarbij grafisch in beeld gebracht aan de hand van 3D, perspectieven, schema's. De verschillende inrichtingsprincipes worden onderling vergeleken en getoetst aan de visie van het mobiliteitsplan. De voor- en nadelen van elk principe worden geëvalueerd met de werkgroep.

- Keuze inrichtingsprincipes per model
Vervolgens wordt voor elke model van straatprofiel één inrichtingsprincipe weerhouden dat de voorkeur van de werkgroep wegdraagt. Dit inrichtingsprincipe wordt verder uitgewerkt tot gedetailleerd m.b.t. de gewenste materialisatie van de voetpaden, rijweg, fietspaden, inrichting publiek domein, enz.

Woonstraat

	min. breedte vanaf	max. breedte tot	weg	min. trottoir	parkeeren	gevel tuin	boom
model 1	<9m	5,4 5,7	3,4	2,0		0,0	
	<9m	5,7 6,0	3,4	2,0		0,3	
	<9m	6,0 7,2	3,4	2,0		0,6	
model 2	<9m	7,2 7,5	3,4	2,0	1,8	0,0	
	<9m	7,5 7,8	3,4	2,0	1,8	0,3	
	<9m	7,8 8,3	3,4	2,0	1,8	0,6	
	<9m	8,3 8,6	3,4	2,0	1,8	0,3	
model 3	<9m	8,6 9,0	3,4	2,0	1,8	0,6	1x
	>9m	9,0 10,6	3,4	3,0	1,8	0,6	1x
model 4	>9m	10,6 10,9	4,0	3,0	3,6	0,0	
	>9m	10,9 11,2	4,0	3,0	3,6	0,3	
	>9m	11,2 >	4,0	3,0	3,6	0,6	1x

3. Straten dorpskernen

- Opstellen toolbox
Overkoepelend voor de 13 deelgemeenten wordt een toolbox opgesteld dat een coherent en ondubbelzinnig antwoord tracht te bieden op de verschillende typeproblemen. In de toolbox wordt sterk gefocust op de overgangszone tussen het private domein (kavel) en het publieke domein (straat). De doestelling van het opstellen van de toolbox is een overzichtelijke handleiding te ontwikkelen die op twee niveau's uitspraken doet: de heraanleg van het publieke domein enerzijds en het vastleggen van stedenbouwkundige verordeningen op de overgang tussen publiek en privaat domein anderzijds.

- Opstellen inrichtingsprincipes per onderdeel toolbox
Voor elk onderdeel van de toolbox worden inrichtingsprincipes opgesteld aan de hand van ontwerpend onderzoek. De verschillende mogelijke inrichtingsprincipes worden daarbij grafisch in beeld gebracht aan de hand van 3dbeelden en fotocollages en worden onderling vergeleken en getoetst aan de visie van het huidige stedenbouwkundige vergunningenbeleid.

De voor- en nadelen van elk inrichtingsprincipe van de toolbox wordt geëvalueerd met de werkgroep.

- Keuze inrichtingsprincipes per onderdeel toolbox
Vervolgens wordt voor elk onderdeel van de toolbox één inrichtingsprincipe weerhouden dat de voorkeur van de werkgroep wegdraagt. Dit inrichtingsprincipe wordt verder uitgewerkt tot gedetailleerd en geeft een visie op de gewenste materialisatie van de tussenzone tussen publiek en privaat domein.

TIMING
3 maanden

OVERLEGMOMENTEN

- **Overleg werkgroep (4)**
- **Overleg werkgroep (5)**
- **Overleg werkgroep (6)**
- **Overleg stuurgroep (7)**

1. Molenbeekvallei en aangrenzende projectzones & Straten centrum Landen

De verschillende voorkeursscenario's voor de desbetreffende projectzones worden samengevoegd in een geïntegreerd masterplan dat een visie geeft op de gewenste bouwtypologie, ontsluitingsstructuur, inrichting publiek domein, waterstructuur.
Van dit geïntegreerde masterplan wordt een fasering van de geplande werken en een actieplan opgemaakt met verder te ondernemen stappen (opmaak RUP, ...) Het definitieve masterplan worden uiteindelijk in tekst en beeld toegelicht in een eindrapport

TIMING
1,5 maanden

OVERLEGMOMENTEN

- **Startvergadering (8)**
- **Overleg werkgroep (9)**

2. Straten dorpskernen

De verschillende onderdelen van de toolbox worden vastgelegd in een handboek dat de gewenste materialen, elementen en inrichtingsprincipes aangeeft en illustreert. Het is te beschouwen als een toetsend en adviserend handboek voor het beleid inzake publieke ruimte waarbij de algemene inrichtingsprincipes (straatprofielen en detaileringen) worden gedefinieerd.