

STADSLANDSCHAP GEEL

visie op een strategisch plan voor de binnenstad van Geel

ontwerpteam Johan Van Reeth



STADSLANDSCHAP GEEL
*visie op een strategisch plan
voor de binnenstad van Geel*

ontwerpteam Johan Van Reeth

OPEN OPROEP VLAAMS BOUWMEESTER
i.o.v. Stadsbestuur Geel

Masterplan Geel Centrum – Geel West

Ontwerpteam Johan Van Reeth bvba

Kantoor:

Herbert Hooverplein 17/3
3000 Leuven
T 016 89 85 50
F 016 89 85 49

Zetel :

Frederik Lintsstraat 144
3000 Leuven
T 016 89 85 48
info@ontwerpteam.be
www.ontwerpteam.be

Johan Van Reeth | Michiel Dehaene | Tom Van Mieghem | Kathleen Van De Werf | Jan Hamerlinck
| Roel Stessens | Frank Geunes | Lien Vanderhaegen | Arnout Vandenbossche | Dries Van den
Brempt | Catherine Janssens

Het Ontwerpteam Johan Van Reeth is een ploeg jonge, gedreven stedenbouwkundigen met kantoor in Leuven. Stadsontwerp, aanleg van de publieke ruimte, ruimtelijke planning en projectmanagement zijn de vier voornaamste disciplines waarin het team actief is. Door de synergie tussen deze werkvelden wordt een belangrijke meerwaarde voor de opdrachtgever gerealiseerd. De specialisatie van het werkterrein is een bewuste keuze, ingegeven door een doorgedreven zin voor kwaliteit en stielkennis.

STADSLANDSCHAP GEEL
*visie op een strategisch plan
voor de binnenstad van Geel*

ontwerpteam Johan Van Reeth

STADSLANDSCHAP GEEL

visie op een strategisch plan voor de binnenstad van Geel

ontwerpteam Johan Van Reeth

Open Oproep Vlaams Bouwmeester
i.o.v. stadsbestuur Geel



EEN PROJECT VOOR HET STEDELIJK GEBIED GEEL



Het interventiegebied: Geel-West

Via de Open Oproep van de Vlaams Bouwmeester vraagt het stadsbestuur van Geel een visie op de opmaak van een masterplan voor het gebied Geel centrum – Geel West. In de projectdefinitie omschreef ze indicatief welke gebieden volgens haar in het masterplan moeten opgenomen worden. Daarnaast werden expliciet een aantal strategische locaties in het stadscentrum vermeld, zoals het binnengebied tussen de Nieuwstraat en de Kollegestraat en de centrale pleinen Werft en Markt.

Op basis van de omschrijving van de stad, kan het interventiegebied ruwweg ingeschreven worden binnen een driehoekige figuur die is opgespannen tussen het stadscentrum in het oosten, de Hogeschool in het westen, Larumseweg/Elsom in het noorden en tussen Poel/Waaiburg in het zuiden.

Binnen het interventiegebied presenteren zich een aantal concrete vraagstukken. De aanpassing van de Ring, de realisatie van de zogenaamde “bereikbaarheidsas” tussen de hogeschool en het centrum, de ontwikkeling van Werft en omgeving, de heraanleg van de Markt, de verdichting van diverse binnengebieden, de aanleg van een bufferbekken, ...

Het was een doordachte keuze van de stad Geel om de perimeter van het gebied van meet af aan voldoende ruim te definiëren. Dit moet toelaten deze vraagstukken in hun ruimere samenhang te bekijken en een coherente ontwikkelingsvisie te formuleren. Deze samenhang is essentieel, wil het gebied in de toekomst goed functioneren binnen de binnenstad van Geel.

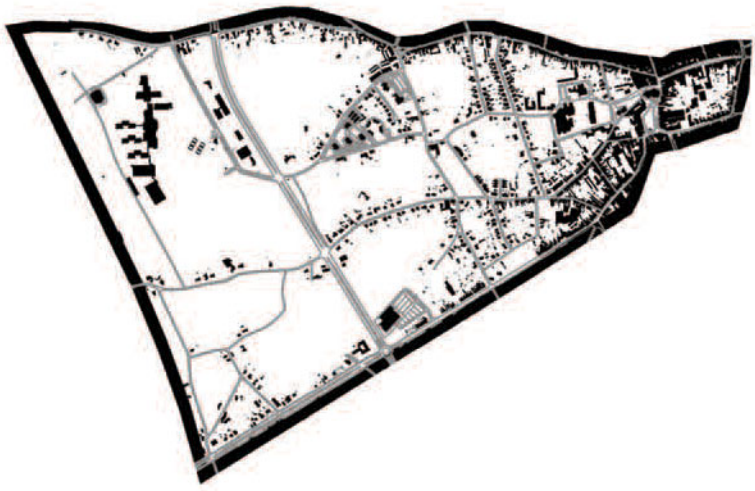
Impliciet raakt de projectdefinitie echter aan een achterliggend, centraal thema: de verdere verstedelijking van Geel. Wat zijn vandaag de essentiële karakteristieken van Geel? Hoe moet de stad eruit zien binnen enkele decennia? Welke beslissingen zijn cruciaal? Welke ontwikkelingsstrategie is preferentieel?

Het Ontwerpteam was van oordeel dat het antwoord op deze vragen niet alleen in het interventiegebied kon teruggevonden worden. Het heeft daarom een ruimer studiegebied onderzocht.

STADSLANDSCHAP GEEL

*visie op een strategisch plan
voor de binnenstad van Geel*

ontwerpteam Johan Van Reeth



Het studiegebied: de binnenstad van Geel

De strategische locaties die in het interventiegebied besloten liggen, maken deel uit van grotere ruimtelijke gehelen die zich over het hele centrum van Geel – en zelfs daarbuiten – uitstrekken. Enkel een goed begrip van de eigenheid van deze ruimtelijke gehelen en hun onderlinge samenhang, laat toe om randvoorwaarden te formuleren voor de ontwikkeling van de verschillende strategische locaties.

De geplande ontwikkelingen ten westen van het centrum, stellen het statuut van het hele gebied binnen de ring (verder “binnenstad Geel” genoemd) in vraag. Het Ontwerpteam heeft daarom dit hele gebied dat door de Ring wordt ingesloten, bestudeerd. Meteen viel de unieke conditie op die Geel kenmerkt. Tussen het centrum en de ring ligt een enorme hoeveelheid onbebouwde ruimte. Een samenhangende visie voor de hele binnenstad dringt zich op. De sluipende verstedelijking van de beschikbare ruimte laat kansen onbenut, en creëert ongewild nieuwe problemen.

Tegelijk is duidelijk dat de ontwikkeling van Geel sinds de verlenging van de ring in een scharnierfase zit. Projecten als het Technologiepark en de geplande uitbreiding van Werft creëren een “momentum”. Ze

kunnen als katalysator worden ingezet om de ontwikkeling van de hele binnenstad Geel te structureren.

Het Ontwerpteam laat de term “masterplan” bewust vallen. Gezien de omvang van het gebied en het verre tijdsperspectief heeft het geen zin om veel zaken nu al vast te leggen. Het stelt de notie “strategisch plan” in de plaats: de combinatie van een stedenbouwkundige visie met een ontwikkelingsstrategie. Een strategisch plan legt enkel vast wat essentieel is, en biedt een referentiekader om vandaag nog ongekende ontwikkelingen te sturen.

Tegelijk wordt ook het concept “Stadslandschap Geel” gelanceerd. Het groeiproces dat Geel de komende jaren zal doormaken, zal de perceptie van Geel grondig beïnvloeden. Het is essentieel om doorheen de verschillende ontwikkelingen de samenhang te blijven herkennen en het specifiek karakter van Geel te blijven duiden. Dit is cruciaal om op lange termijn op voldoende maatschappelijke acceptatie te blijven rekenen.

STADSLANDSCHAP GEEL

*visie op een strategisch plan
voor de binnenstad van Geel*

ontwerpteam Johan Van Reeth



Drie structurerende componenten: centrum, ring en tussengebied

Het plangebied is opgespannen tussen het stadscentrum en de ring rond Geel. Het stadscentrum en de ring hebben allebei een specifieke ruimtelijke structuur die sterk van elkaar verschilt. Aan de basis hiervan liggen twee verschillende ordenende principes.

Het centrum is een aaneengesloten gebied waarbinnen "nabijheid" het ordenend principe is. Dit heeft doorheen de eeuwenlange ontwikkeling van Geel een gebied doen ontstaan met een stedelijke ambiance. Het wordt gekenmerkt door een hoge bebouwingsdichtheid, een denses stratenpatroon en een intensieve verweving van functies. Deze kenmerken zijn karakteristiek voor de meeste Europese steden.

De ring vormt een onderdeel van een regionaal verkeersnetwerk waarbinnen "bereikbaarheid" het ordenend principe is. Functies die mikken op een bovenlokaal wervingsgebied en/of die behoefte hebben aan een goede bereikbaarheid vestigen, zich bij voorkeur in de nabijheid van dit netwerk. De knooppunten in het netwerk zijn vanuit de bereikbaarheidslogica de meest strategische locaties.

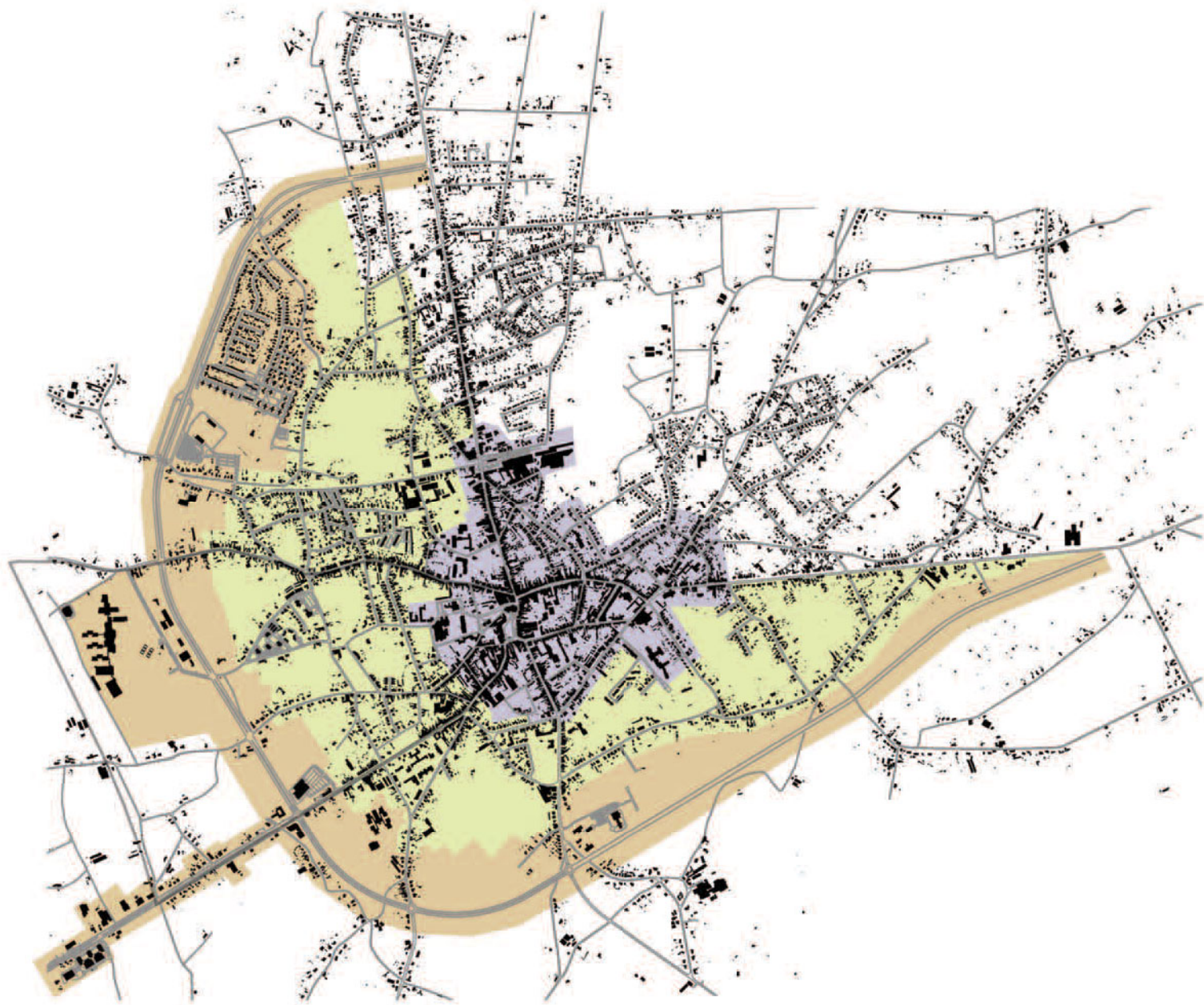
Het gebied tussen de ring en het centrum

in beschikt over een mix van stedelijke en landelijke elementen. Voor de aanleg van de ring, lagen deze gronden immers volledig buiten het verstedelijkte centrum van Geel. Het raster van landbouwwegen is nog voelbaar aanwezig en een groot gedeelte van de gronden zijn nog in landbouwgebruik. Anderzijds komen er typische stedelijke functies en typologieën voor. Hoewel door deze mix een eigen ruimtelijk beeld ontstaat, is een eenduidig ordenend principe minder duidelijk.

Elk van deze drie ruimtelijke componenten (ring, stadscentrum en tussengebied), heeft specifieke potenties en wordt geconfronteerd met specifieke problemen. Daarom worden ze hierna afzonderlijk behandeld, zonder evenwel hun ruimtelijke samenhang uit het oog te verliezen.

STADSLANDSCHAP GEEL
*visie op een strategisch plan
voor de binnenstad van Geel*

ontwerpteam Johan Van Reeth



Beknopte historische analyse

Geel is ontstaan op een verheven, oost-westgeoriënteerde "zandrug" die gelegen is tussen de valleien van de Grote Nete en de Kleine Nete.

Reeds op de Ferrariskaart leest het centrum van Geel als een "bipool", namelijk het marktplein in het westen en Sint-Dimpna in het oosten. Aan het marktplein lag de Sint-Amandskerk en de lakenhal, rond Sint-Dimpna lag de gelijknamige kerk, een molen, een ziekenhuis, en de "Pesthuizen". De weg die beide polen met elkaar verbond (de huidige Nieuwstraat), was al in een vroege fase volledig dichtgebouwd. Op het marktplein verknoopten een aantal invalswegen die leidden naar de omliggende kernen. De eerste aanzetten van lintbebouwing kwamen langs deze invalswegen voor.

Gaandeweg werden er meer straten aangelegd rond het marktplein en de Nieuwstraat. De omliggende landbouwgebieden werden omgevormd tot compacte stedelijke bouwblokken. Sint-Dimpna groeide initieel aan door het dichtbouwen van de randen van het Laerveld. In de 19^{de} eeuw geven de aanleg van enkele steenwegen en de spoorlijn Antwerpen-Neerpelt nieuwe groei-impulsen aan de kern. Bijkomende bebouwing concentreert zich rond de steenwegen zelf, rond het station en langs de Stationsstraat.

Geel groeit geleidelijk verder aan door

enerzijds het aanbreien van bouwblokken rond en tussen de beide polen en anderzijds door de verdere verlinting van de steenwegen en de belangrijkste invalswegen. De aanleg van het Albertkanaal en de snelweg naar Antwerpen doen de bebouwing langs de Antwerpseweg en in Geel Punt sterk toenemen.

Ondanks de aanleg van deze regionale infrastructuur en de daarmee gepaard gaande industrialisatie, bleef tot ver in de 20^{ste} eeuw het beeld overeind van Geel als een bescheiden, tweepolige stadskern waar een aantal steenwegen verknopen. De landbouwfunctie bleef immers belangrijk en drukte zijn stempel op het omliggende landschap.

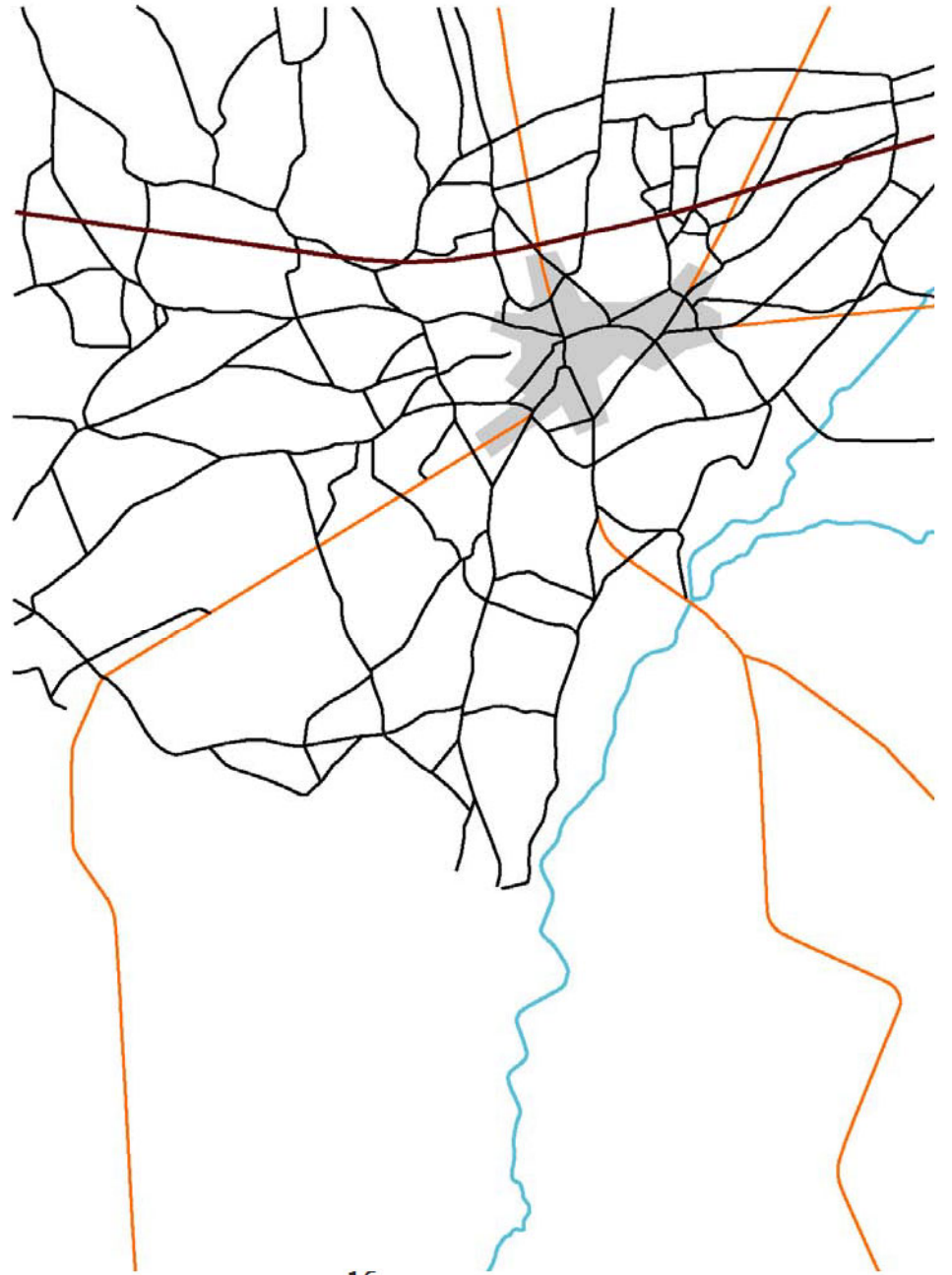
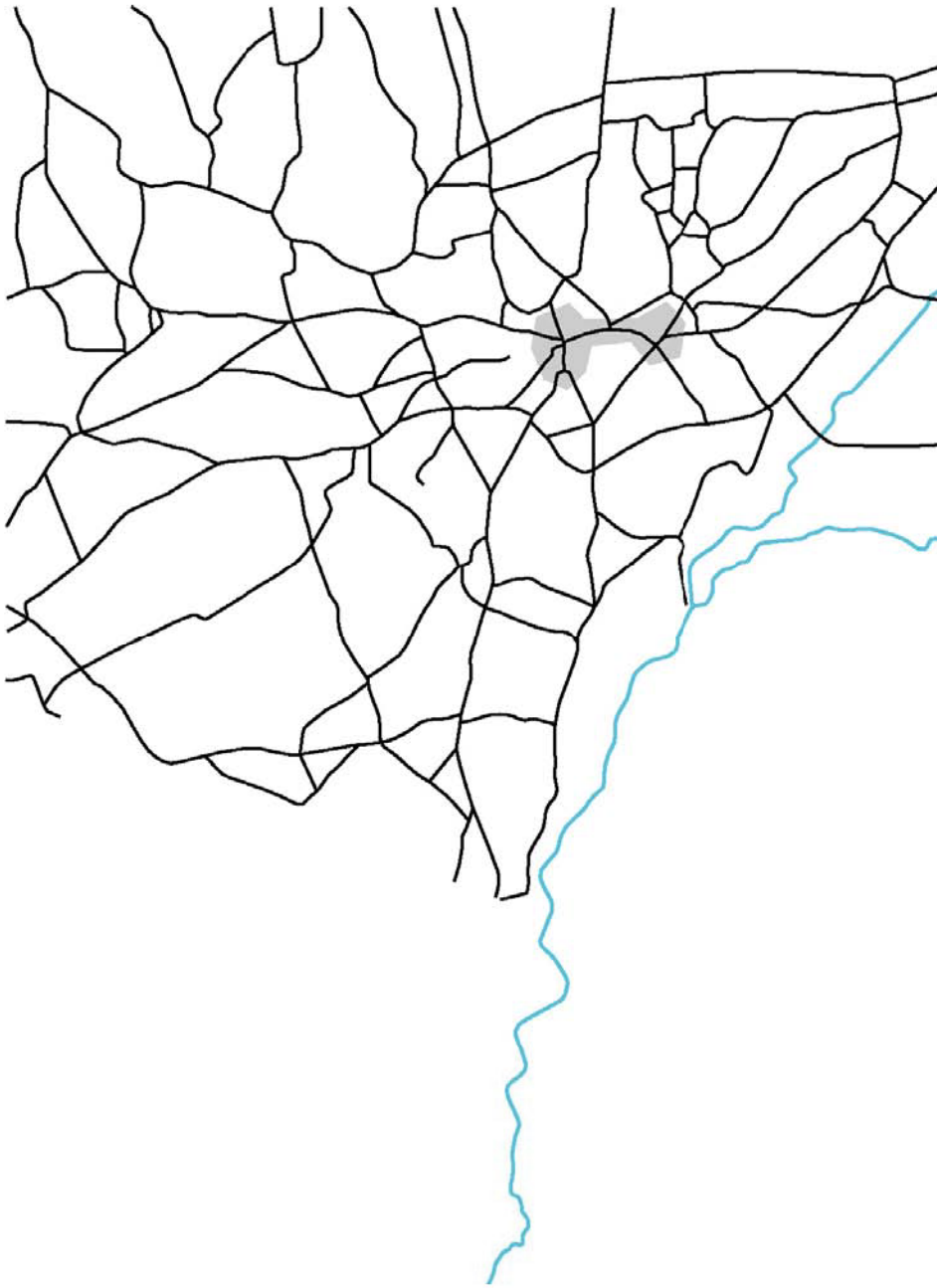
Met de gefaseerde aanleg van de Ring (eerst in het westen, daarna ook in het zuidoosten) werd een nieuwe bereikbaarheidslogica in het landschap geïntroduceerd. De landbouwgronden aansluitend op de ring, die tot voorheen te ver van het centrum lagen, werden interessante vestigingslocaties voor functies die behoefte hebben aan een goede bereikbaarheid, veel ruimte en een goede zichtbaarheid. De hogeschool is er een treffend voorbeeld van.

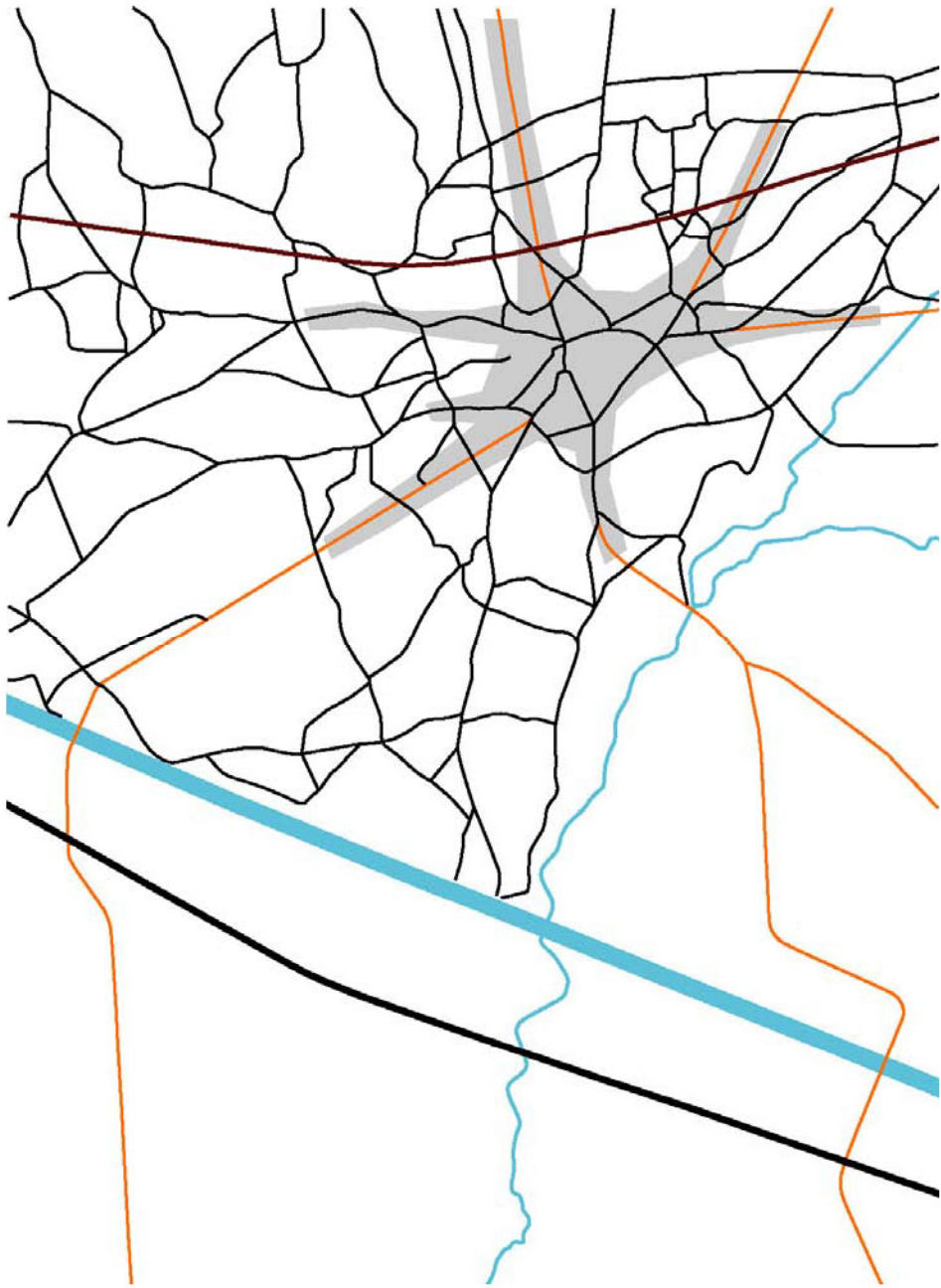
STADSLANDSCHAP GEEL

*visie op een strategisch plan
voor de binnenstad van Geel*

ontwerpteam Johan Van Reeth







Kenmerken en roeping van het centrum

De stedelijke ambiance is de grote troef voor het centrum van Geel. Deze ambiance oefent een aantrekkingskracht uit op bewoners, studenten, handelaars, shoppers, ... De versterking van het centrum als een stedelijk woon-, werk- en recreatiemilieu is de belangrijkste doelstelling voor dit gebied. De stad Geel is zich hiervan bewust en plant een aantal ingrepen om deze doelstelling te realiseren.

Het stadsbestuur heeft voor het centrum een vrij duidelijke ruimtelijke structuur voor ogen: een goed bereikbaar doch verkeersarm centrum, opgehangen aan de as Markt – Nieuwstraat – Sint Dimpna en aan de as Markt – Station. Een aantal concrete acties moeten deze gewenste ruimtelijke structuur gestalte geven. Zo werden een aantal strategische locaties geselecteerd, werd een parkeerbeleid uitgewerkt en werd een moratorium op baanwinkels afgekondigd ter ondersteuning van de kleinhandel in het centrum.

De stad is zich terdege bewust van het feit dat het succes van haar inspanningen afhankelijk is van de kwaliteit van de verschillende strategische projecten. Maar meer nog dan goede individuele projecten, moeten een globale visie en een doordacht projectmanagement dat deze projecten onderling op elkaar afstemt, het centrum versterken.

STADSLANDSCHAP GEEL
*visie op een strategisch plan
voor de binnenstad van Geel*

ontwerpteam Johan Van Reeth



kenmerken en roeping van de ring

Tot voorheen werd de ruimtelijke structuur van Geel gelezen als een compacte, stedelijke kern temidden van een overwegend open en agrarisch landschap. De aanleg van de ring heeft deze lezing grondig gewijzigd. Door de aanleg van de ring werd een extra geleiding aangebracht in het agrarische landschap. Er bestaat blijkbaar consensus over de ring als een indicatieve grens voor het toekomstige stedelijk gebied. Het gebied "intra muros" wordt beschouwd als ontwikkelingsgebied terwijl het gebied "extra muros" – letterlijk – beschouwd wordt als grotendeels te vrijwaren buitengebied.

In tegenstelling tot veel andere steden met een ringweg, volgt de ring van Geel echter niet de footprint van een verdwenen, middeleeuwse stadswal. Omdat andere overwegingen het tracé van de ring bepaald hebben (o.a. onteigeningskost), is de afstand tussen het stadshart en de ringweg veel groter dan traditioneel het geval is. Hierdoor liggen de gebieden langs de ring te ver om nog door de nabijheid van het centrum opgeladen te kunnen worden.

De ring is niet langer een infrastructuur op zich. Verschillende bovenlokale functies hebben zich reeds langs de ring gevestigd en vormen samen met de weg een samenhangend "systeem". Nu de resterende bouwmogelijkheden langs Antwerpseweg schaars worden en de Ring rond Geel op méér radialen aansluit, zal de

vraag naar nieuwe inplantingen langs de ring zeker toenemen. Voor de stad is dit niet per definitie een slechte zaak: deze functies kunnen het voorzieningenniveau voor de bewoners van het centrum van Geel vergroten. Bovenlokale functies die zich aandienen moeten worden geëvalueerd naar hun toegevoegde waarde voor de stad, complementariteit met het centrum (middenstand !), verkeersattractie en grondgebruik. Enige selectiviteit is dus zeker aangewezen.

De meeste onbebouwde gebieden langs de ring komen in theorie in aanmerking als vestigingslocatie voor bovenlokale programma's. Ook hier dringt een evaluatie zich op: bereikbaarheid, impact op omgeving, ...

Momenteel ligt de stadskern nog met de rug naar de ring toe. Op een aantal plaatsen is er al sprake van bescheiden frontvorming. Dit gebeurt tot nu toe echter op een ongecoördineerde wijze. Een geïntegreerd streefbeeld van het ringlandschap kan de ontwikkelingen structureren en de beeldwaarde van Geel versterken.

STADSLANDSCHAP GEEL

*visie op een strategisch plan
voor de binnenstad van Geel*

ontwerpteam Johan Van Reeth



Kenmerken en roeping van het tussengebied

Een duidelijk ordenend principe zoals in het centrum of langs de ring ontbreekt in het tussengebied. Het raster van landbouwwegen vormt de belangrijkste structurerende onderlegger, maar dit biedt onvoldoende randvoorwaarden om de ontwikkeling te determineren. Het gevolg is een landschap met zowel landelijke als stedelijke kenmerken.

Dankzij de grote maaswijdte van dit netwerk van landbouwwegen, kunnen deze stedelijke en landelijke elementen perfect langs elkaar bestaan, zonder dat ze hinder van elkaar ondervinden. De typische constellatie is een "bouwblok" waarvan de randen met lintbebouwing dichtgeslibd zijn en waarvan het binnengebied nog steeds in landbouwgebruik is. Deze constellatie levert echter geen kwalitatief geheel op, maar twee onvoldragen landschappen: het stedelijk landschap is een tweedimensionale ruimte van linten, het landbouwlandschap bestaat uit geïsoleerde kamers waarin de typische weidsheid en openheid ontbreekt.

De afstand tussen de ring en het centrum bedraagt bijna 2 kilometer. Hierdoor is het tussengebied te groot om functioneel of morfologisch geannexeerd door te worden door het centrum of het ringsysteem. Wil het tussengebied uitgroeien tot een kwalitatief landschap, dan zal het haar eigen ruimtelijke kwaliteiten als troef moeten uitspelen.

De belangrijkste troef van het tussengebied is de ligging (tussen centrum en ring), het aanbod en de grootte van de onbebouwde percelen. Hierdoor kunnen ze een veelheid aan programma's opnemen. Deze programma's spelen in op de dubbele conditie in het tussengebied: enerzijds de nabijheid van het centrum, anderzijds de bereikbaarheid vanaf de ring. Mits ze over voldoende ruimtelijke kwaliteit en beeldkwaliteit beschikken, kunnen deze programma's het gebied een eigen identiteit geven.

STADSLANDSCHAP GEEL

*visie op een strategisch plan
voor de binnenstad van Geel*

ontwerpteam Johan Van Reeth



Kenmerken en roeping van het tussengebied

de belangrijkste uitdaging voor het tussengebied bestaat in het realiseren van een trendbreuk in de ruimtelijke ontwikkeling door een economischer en stedelijker grondgebruik na te streven, kwalitatieve stedelijke projecten te realiseren en voldoende ruimtelijke samenhang in deze projecten aan te brengen.

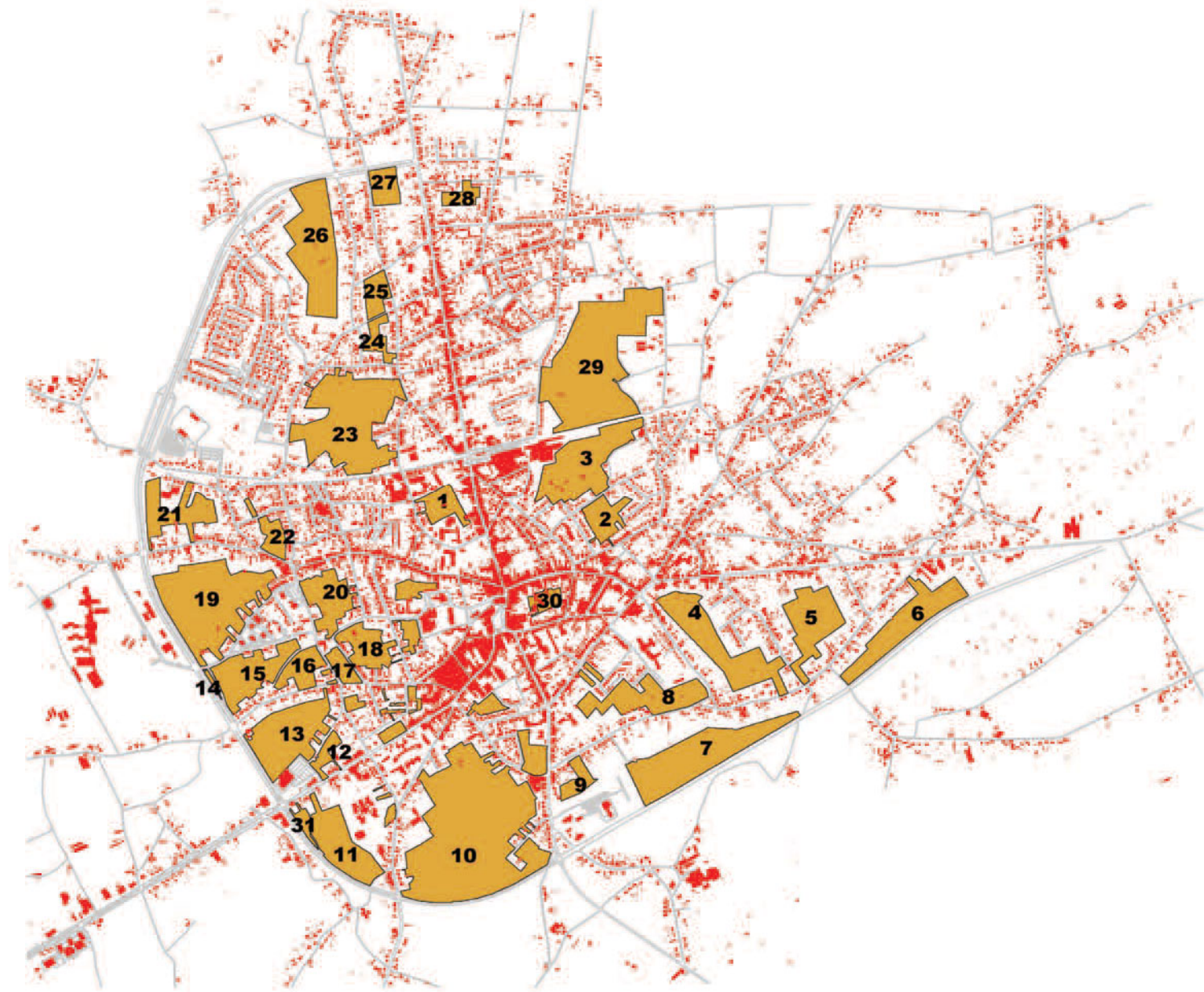
Hoewel de potentiële grondreserves de troef bij uitstek zijn voor het tussengebied, vormt de grootte van het aanbod de belangrijkste hinderpaal voor het realiseren van deze trendbreuk. Binnen de ring van Geel is maar liefst nog 250 ha ter beschikking! Hierdoor zullen vanuit de markt op korte termijn geen impulsen komen om op een stedelijk grondgebruik over te schakelen. De overheid zal hier dus sturend moeten optreden. Het zal essentieel zijn om geen opvulling op korte termijn na te streven, maar voor het tussengebied een lange-termijn-strategie te ontwikkelen;

Daarnaast zal een instrumentarium ontwikkeld moeten worden dat deze strategie kan sturen én zal een planproces uitgetekend moeten worden dat deze lange termijn kan overbruggen.

potentiële grondreserve	
inbreidings-gebied	oppervlakte (ha)
1	3.07
2	3.52
3	11.42
4	10.60
5	7.73
6	9.06
7	13.73
8	7.74
9	1.99
10	38.68
11	7.64
12	1.65
13	10.56
14	0.35
15	7.26
16	3.35
17	1.75
18	4.53
19	18.20
20	5.62
21	6.10
22	2.18
23	19.00
24	1.93
25	2.43
26	12.94
27	2.69
28	1.68
29	25.65
30	1.84
31	1.08
totaal	245.93

STADSLANDSCHAP GEEL
*visie op een strategisch plan
voor de binnenstad van Geel*

ontwerpteam Johan Van Reeth



Het groeipotentieel van Geel in regionaal perspectief

De stad Geel beschikt over een groot groeipotentieel. In een notendop zijn haar belangrijkste troeven:

- Geel is goed bereikbaar door de aanwezigheid van bovenlokale infrastructuur zoals het Albertkanaal, het kanaal Bocholt – Herentals, de spoorlijn Antwerpen – Neerpelt en de ring.
- Geel beschikt binnen de ring over strategisch gelegen grondreserves, die een valabel alternatief vormen voor ruimteverslindende, suburbane ontwikkelingen buiten de stad
- Geel ligt op het knooppunt van twee potentiële bovenlokale netwerken. Hoewel deze netwerken vandaag misschien nog niet optimaal zijn uitgebouwd, kunnen ze toch een economische en recreatieve meerwaarde betekenen voor de toekomst.
- Geel heeft reeds een behoorlijk uitrustingsniveau, en beschikt over de mogelijkheden om dit verder uit te breiden.

Een evenwichtige groei impliceert dat Geel een evenwichtig stedelijk programma kan uitbouwen. Geel zal zelf zijn gewenste profiel en groeiambities moeten formuleren en deze ruimtelijk vertalen.

Op basis van de bestaande ruimtelijke structuur kunnen binnen Geel niettemin al een aantal gebieden onderscheiden worden die programmatorisch complementair zijn.

Het gebied binnen de ring is uitermate geschikt om een gemengd stedelijk woonprogramma te realiseren. Het gebied langs de ring en de Antwerpseweg kan als vestigingslocatie voor regionale functies gebruikt worden. De gebieden langs het Albertkanaal komen meer in aanmerking voor regionale, industriële functies.

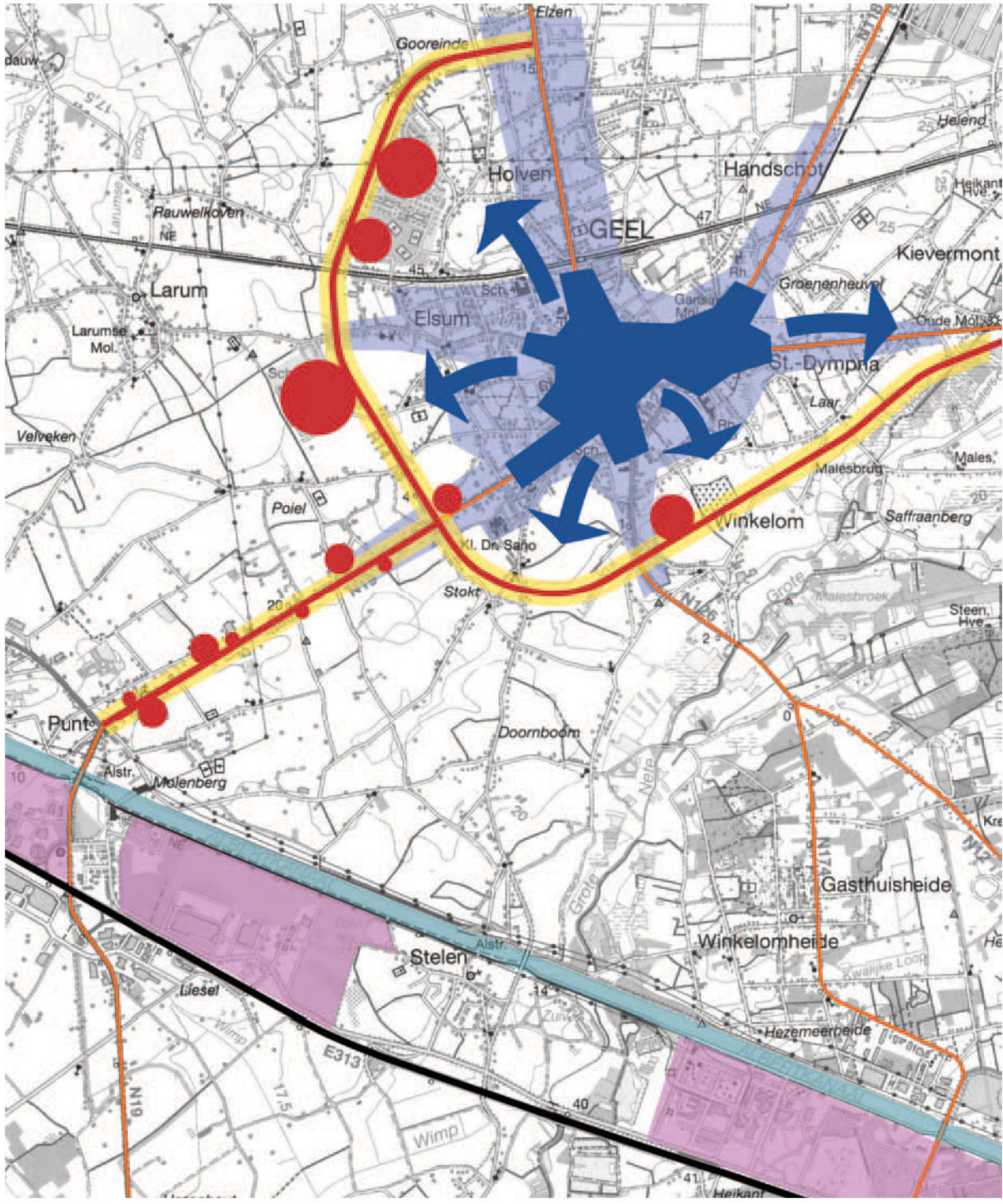
Een locatiebeleid moet ervoor moeten zorgen dat de juiste functies op de juiste plek worden ingeplant - of omgekeerd - dat de beschikbare ruimte wordt voor de juiste functies. Op lange termijn zal een dergelijk beleid de meeste ruimtelijke, maatschappelijke en economische meerwaarde genereren. Om effectief te zijn moet dit locatiebeleid op een regionale schaal uitgewerkt worden. De netwerkpotenties die in het RSV worden aangehaald, kunnen als kader gebruikt worden voor een bovenlokaal overleg.

Geel zal er tenslotte over moeten waken dat haar eigen buitengebied niet concurrentieel gaat werken ten opzichte van het woonaanbod binnen de ring. Tegelijk zal binnen de ring een aanbod gecreëerd moeten worden dat een ruimtelijke meerwaarde heeft, zonder te vervallen in het suburbane woonideaal.

STADSLANDSCHAP GEEL

*visie op een strategisch plan
voor de binnenstad van Geel*

ontwerpteam Johan Van Reeth





EEN STRATEGIE VOOR HET STADSCENTRUM



Focus op kernversterking, publieke ruimte en mobiliteit

In verschillende beleidsdocumenten van de stad Geel worden reeds heel wat voorstellen gedaan voor de versterking van het centrum. Er is dus reeds een sterke dynamiek aanwezig. Wat nog lijkt te ontbreken, is een overkoepelende stedenbouwkundige visie die de verschillende sectorale beleidsvisies integreert en op elkaar afstemt. Dergelijk geïntegreerd project moet vertrekken van de eigenheid van Geel en van een toekomstvisie voor de stad.

De ontwikkeling van omvattende visie op de binnenstad is maatwerk. Het vereist een grondig onderzoek naar de bestaande kwaliteiten en problemen. Als uitgangspunt voor deze open oproep stelt het Ontwerpteam drie thema's centraal: kernversterking, publieke ruimte en bereikbaarheid.

Kernversterking staat voor de programmatorische en morfologische verbetering van het centrum. Doeltreffende instrumenten zijn verdichting en verweving van stedelijke functies. Voor strategische locaties kunnen ontwikkelingen op de sporen worden gezet die een toegevoegde waarde creëren voor de ruimere omgeving m.b.t. programma, bouwdichtheid, typologieën, publieke ruimte... De taak van de stedenbouwkundige bestaat erin deze plekken te detecteren en via ontwerpmatig onderzoek tot een evenwichtige invulling te komen.

Verder wordt voor twee sites een ontwerpmatig onderzoek voorgesteld.

De stad voert stapsgewijs een parkeerbeleid en een aangepaste verkeerscirculatie door in de binnenstad. Dit proces vraagt voortdurende evaluatie. Tegelijk stelt zich de vraag hoe de vrijgekomen publieke ruimte optimaal wordt gebruikt. Deze vraag gaat verder dan een esthetisch, verkeerskundig en bouwkundig probleem. De publieke ruimte is de motor van het stedelijk leven, en bepaalt in belangrijke mate de (dis)functie van een stad. De publieke ruimte (straten en pleinen, maar ook bij voorbeeld informele voetgangersverbindingen) heeft nood aan een samenhangend concept.

Ondanks het nieuwe parkeerbeleid, is de auto nog in sterke mate aanwezig in de publieke ruimte van Geel. Hierdoor worden de belevingswaarde en gebruiksvriendelijkheid van de publieke ruimte sterk ingeperkt. Het aantal parkings op het openbaar domein reduceren ???

Het mobiliteitsbeleid ondersteunt beide vorige thema's. Het zoekt een evenwicht tussen bereikbaarheid en leefbaarheid. Openbaar vervoer met gegarandeerde doorstroming, adequate fietsinfrastructuur, een doordacht parkeerbeleid en verkeersgeleiding zijn de bouwstenen.

STADSLANDSCHAP GEEL
*visie op een strategisch plan
voor de binnenstad van Geel*

ontwerpteam Johan Van Reeth

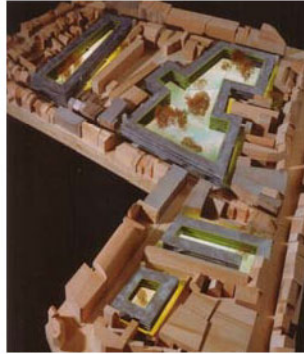


Ontwerpmatig onderzoek: project Nieuwstraat

Structuur

De ontwikkeling van het binnengebied tussen de Nieuwstraat en de Kollegestraat wordt opgehangen aan twee laterale publieke ruimtes. De eerste publieke ruimte is een wandelstraat die dwars doorheen het bouwblok loopt en de beide winkelstraten met elkaar verbindt. Langs deze verkeersvrije passage kunnen de gelijkvloerse verdiepingen worden opgevat als polyvalente handelsruimten, voor bij voorbeeld vrije beroepen, diensten, zorgfuncties en eventueel gespecialiseerde kleinhandelszaken. Zonder zich expliciet op een shoppingpubliek te oriënteren, kan de passage daarmee uitgroeien tot een interessante verbinding binnen het centrale winkelgebied.

De tweede insteek is de bestaande toegang tot het OCMW. Deze insteek komt uit op een buurtpleintje waarrond – naast het OCMW – mogelijk andere gemeenschapsvoorzieningen (b.v. kribbe) en zorgfuncties (b.v. kinesist) gegroepeerd worden. Het pleintje is minder georiënteerd op passage, en heeft daardoor een intiëmer karakter. Het aanliggende fabrieksgebouwtje kan een nader te bepalen publieke functie opnemen.



STADSLANDSCHAP GEEL
*visie op een strategisch plan
voor de binnenstad van Geel*

ontwerpteam Johan Van Reeth

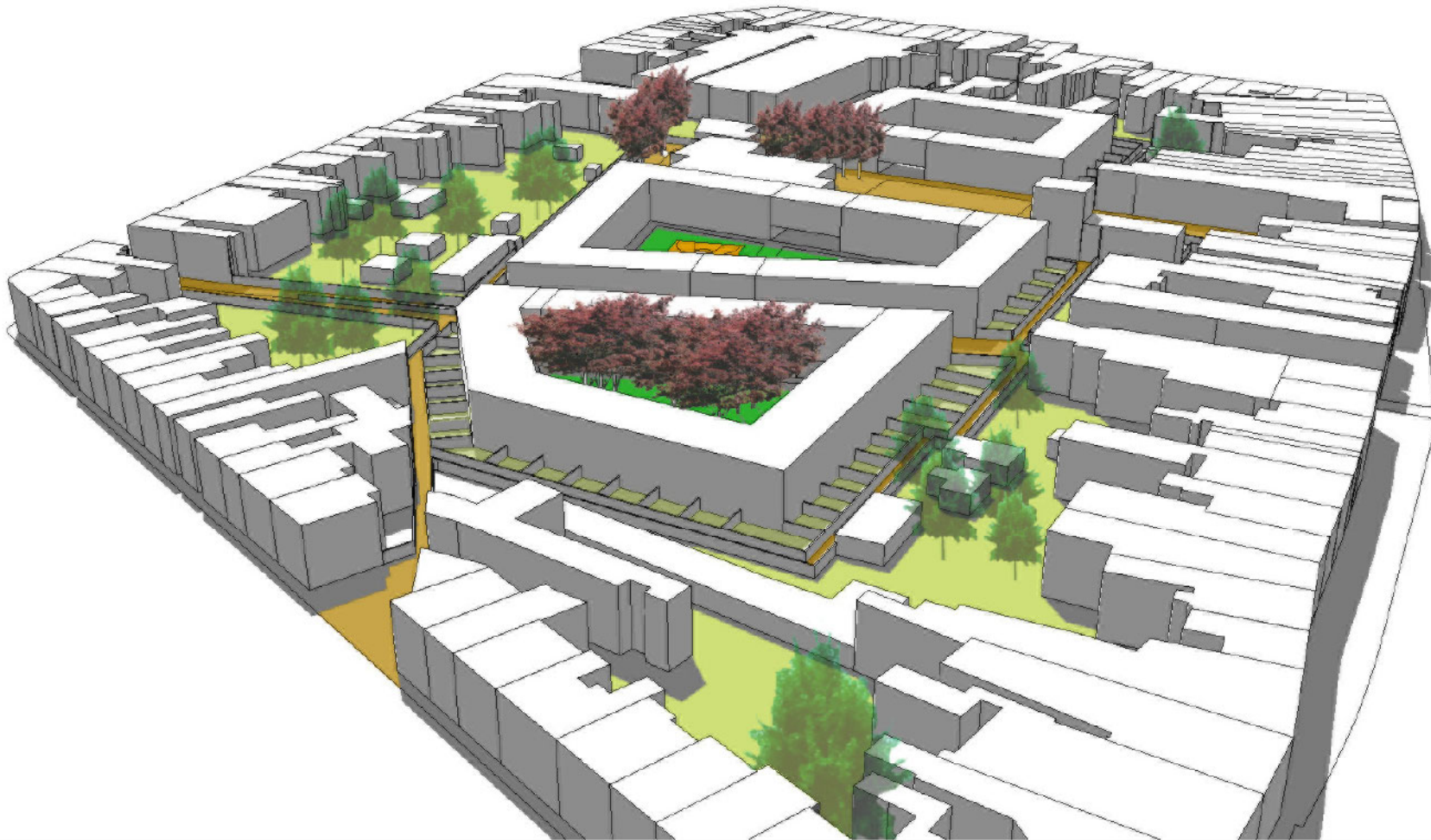


0 5

Ontwerpmatig onderzoek: project Nieuwstraat

De bebouwing wordt opgevat als drie grote bouwblokken van ongeveer 60 bij 80 meter. De bouwblokken vormen een wand voor de aangrenzende publieke ruimtes en bakenen tegelijk drie semi-publieke binnengebieden af. Via deze binnengebieden, die elk een eigen uitwerking kunnen krijgen, worden de individuele wooneenheden ontsloten. Door te kiezen voor de typologie van het bouwblok wordt tegemoet gekomen aan de vrij hoge vraag naar (semi)-publieke ruimte en wordt toch een stedelijke densiteit gerealiseerd.

De bovengrond kan in principe volledig verkeersvrij blijven. De ondergrondse parkeergarage heeft over twee bouwlagen en met de voorgestelde perimeter een capaciteit van ongeveer 550 wagens (waaronder mogelijk 400 rotatieparkings). Inrijden gebeurt via de Kollegestraat. Uitrijden kan via de Kollegestraat of via de Nieuwstraat (in functie van de gewenste verkeersafwikkeling).



Markt

Doelenstraat



0 5 20

Ontwerpmatig onderzoek: project Nieuwstraat

Programma

Om inkijk in de achtertuinen van de omliggende woningen te vermijden, wordt in eerste instantie voorgesteld om de hoogte van de bouwblokken te beperken tot drie lagen. Daarmee kan bovengronds ongeveer 20.000 m² bruto vloeroppervlakte worden gerealiseerd.

De bouwblokken worden teruggetrokken tot ongeveer 8 meter van de perceelsgrens. De stroken tussen de nieuwe bouwblokken en de achtertuinen van de omliggende woningen, worden als private stadstuintjes ingericht. De bestaande postpaadjes worden uitgebreid tot een lusvormig traject dat de aanliggende achtertuinen ontsluit, wat de sociale veiligheid van deze paadjes garandeert.

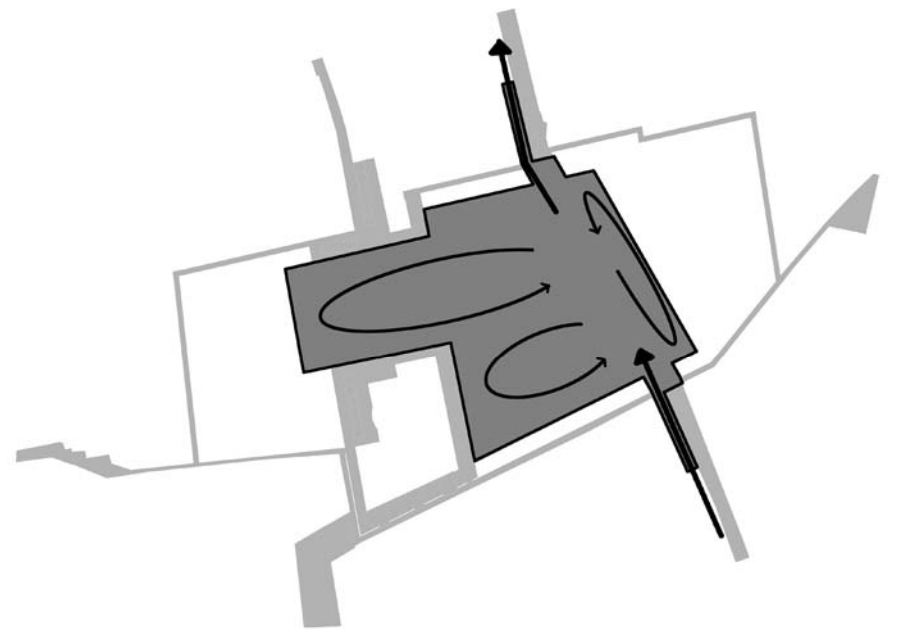
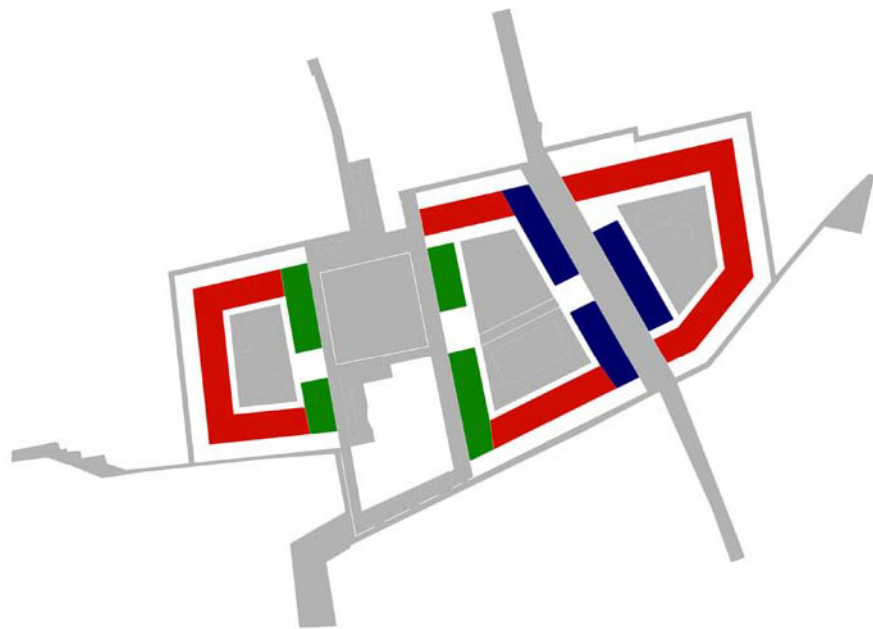
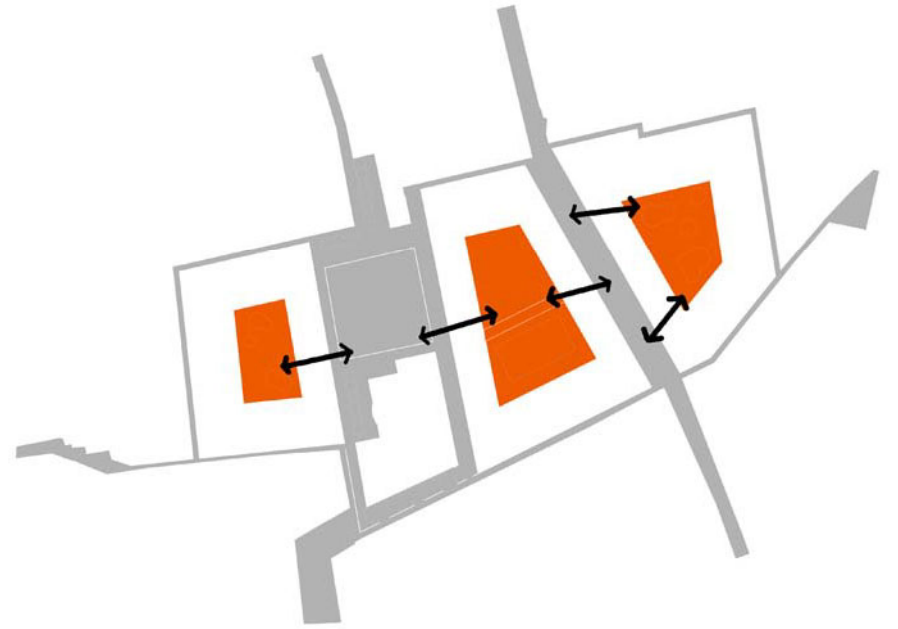
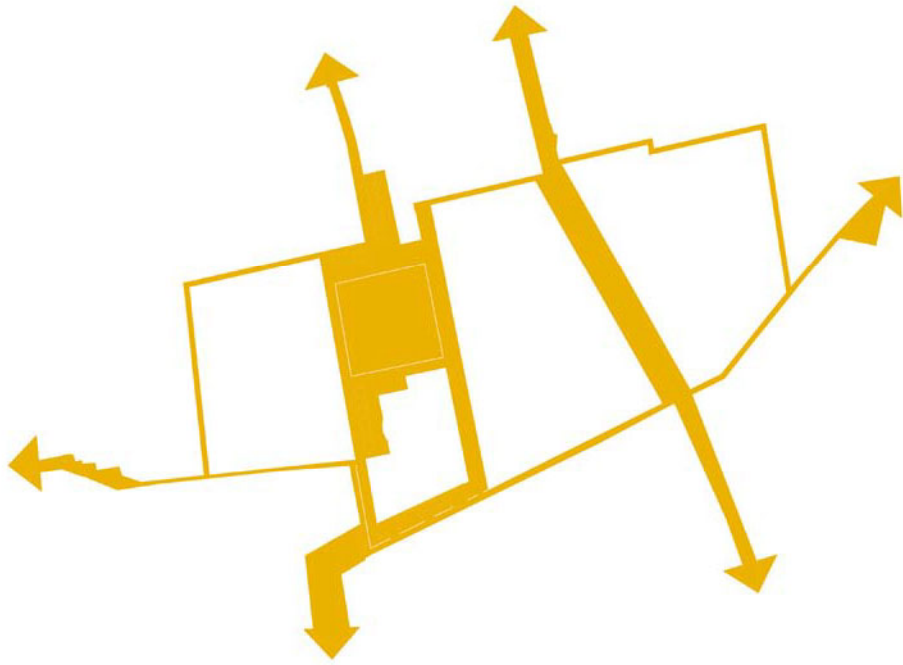
De bouwblokken kunnen plaats bieden aan verschillende woontypes, van serviceflats tot ruime gezinswoningen met stadstuin. Verdere verfijning hangt af van de behoeften. Afhankelijk van de gekozen types, kunnen 140 tot 180 wooneenheden gerealiseerd worden.

Desgewenst kan het project gefaseerd worden. Het middelste bouwblok, inclusief de parkeergarage, zal dan eerst gerealiseerd worden. De andere twee bouwblokken kunnen later toegevoegd worden.

STADSLANDSCHAP GEEL
*visie op een strategisch plan
voor de binnenstad van Geel*

ontwerpteam Johan Van Reeth

-  **publieke ruimte**
-  **binnengebieden**
-  **publieke functies**
-  **wonen**
-  **kleinhandel**
-  **parking**



Ontwerpmatig onderzoek: herinrichting Markt – Werft

De publieke ruimten Markt en Werft vervullen in vele opzichten een cruciale rol voor het centrum van Geel. Ze hebben een belangrijke structurerende rol, zijn bepalend voor de beeld- en belevingswaarde van het centrum en ze zijn bepalend voor de verkeersafwikkeling.

De beide pleinen aan de kerk worden opgevat als één samenhangende verblijfsruimte. Dit betekent dat de impact van het gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk beperkt wordt. Niettemin krijgen ze een verschillende inrichting die is afgestemd op hun specifieke gebruik binnen het netwerk van publieke ruimte.

Markt

De Markt ten zuiden van de kerk krijgt een formeler karakter. Er wordt gedacht aan een aanleg in natuursteen, van wand tot wand. Dit is de plek waar men flaneert, waar men afspreekt, waar men kijkt en bekeken wordt. Dit plein krijgt het karakter van een "stedelijke huiskamer". Er wordt voldoende ruimte voorzien voor terrassen langs de oost- en westzijde, zodat het plein zijn sociale rol optimaal kan vervullen. Het plein blijft grotendeels leeg, zodat plaats overblijft voor manifestaties.

Regulier autoverkeer rijdt enkel nog langs de zuidelijke pleinvand. Fietsers en leveranciers kunnen willekeurig over

het plein rijden. Bussen kruisen het plein richting station. De hoofdhalte wordt ten noorden van het plein voorzien, dichtbij de kerk. Daarmee wordt de grootste ruimte van het plein vrijgehouden en wordt de anders lege plek langs de kerk programmatorisch opgeladen. De loopafstand tot Kleine Werft en tot de Nieuwstraat is hier ook minimaal. Tenslotte is een snelle verbinding met Geel West via de bereikbaarheidsas van hieruit mogelijk. De noord-zuid busbaan kan in beton worden uitgevoerd omwille van het contrast en de duurzaamheid. Richting noord-zuid zijn twee halteplaatsen per rijrichting voorzien, richting west één.

Een sobere luifel in aluminium en glas (32 bij 16 meter) biedt ruimte voor busperrons en wachtaccommodatie, zonder het dominante beeld van de kerk te beconcurreren. De luifel biedt tegelijk een interessante perspectivische afsluiting van de "trechter" achter de kerk. Tijdens de daluren of bij evenementen zal de luifel een interessante "plek" definiëren op het plein. De constructie laat een meervoudig gebruik toe.

STADSLANDSCHAP GEEL

*visie op een strategisch plan
voor de binnenstad van Geel*

ontwerpteam Johan Van Reeth



0 5 20

A horizontal scale bar with three segments, labeled with the numbers 0, 5, and 20, representing units of measurement.

Ontwerpmatig onderzoek: herinrichting Markt – Werft

STADSLANDSCHAP GEEL

*visie op een strategisch plan
voor de binnenstad van Geel*

ontwerpteam Johan Van Reeth

Ontwerpmatig onderzoek: herinrichting Markt – Werft

STADSLANDSCHAP GEEL
*visie op een strategisch plan
voor de binnenstad van Geel*

ontwerpteam Johan Van Reeth

Werft

Werft wordt ingericht als een informele ontmoetingsruimte, als tegenhanger van Markt. Het is de plek waar occasionele evenementen (festivals, happenings, rommelmarkten, jeugdbewegingen...) kunnen plaatsvinden en bij uitstek een "hangruimte" voor de jeugd. Het materiaalgebruik moet het meer informele karakter benadrukken (betontegels en -klinkers langs de pleinwanden, dolomiet in het midden).

Gezien de nabijheid van de geplande ondergrondse parking op Kleine Werft, is het niet aangewezen hier nog extra parkings te voorzien. Er wordt enkel nog bewoners- en leveringsverkeer voorzien (m.i.v. ceremoniewagens voor de kerkdienst).

De vandaag sterk overgedimensioneerde ruimte van Werft wordt opnieuw verkleind. In eerste instantie gebeurt dit door de westelijke helft te beplanten met platanen, zodat op termijn zich een dicht bladerdek over het plein ontwikkelt. In tweede orde wordt voorgesteld om de uitbreiding van het stadhuis ten oosten van het bestaande gebouw te voorzien (zie verder).

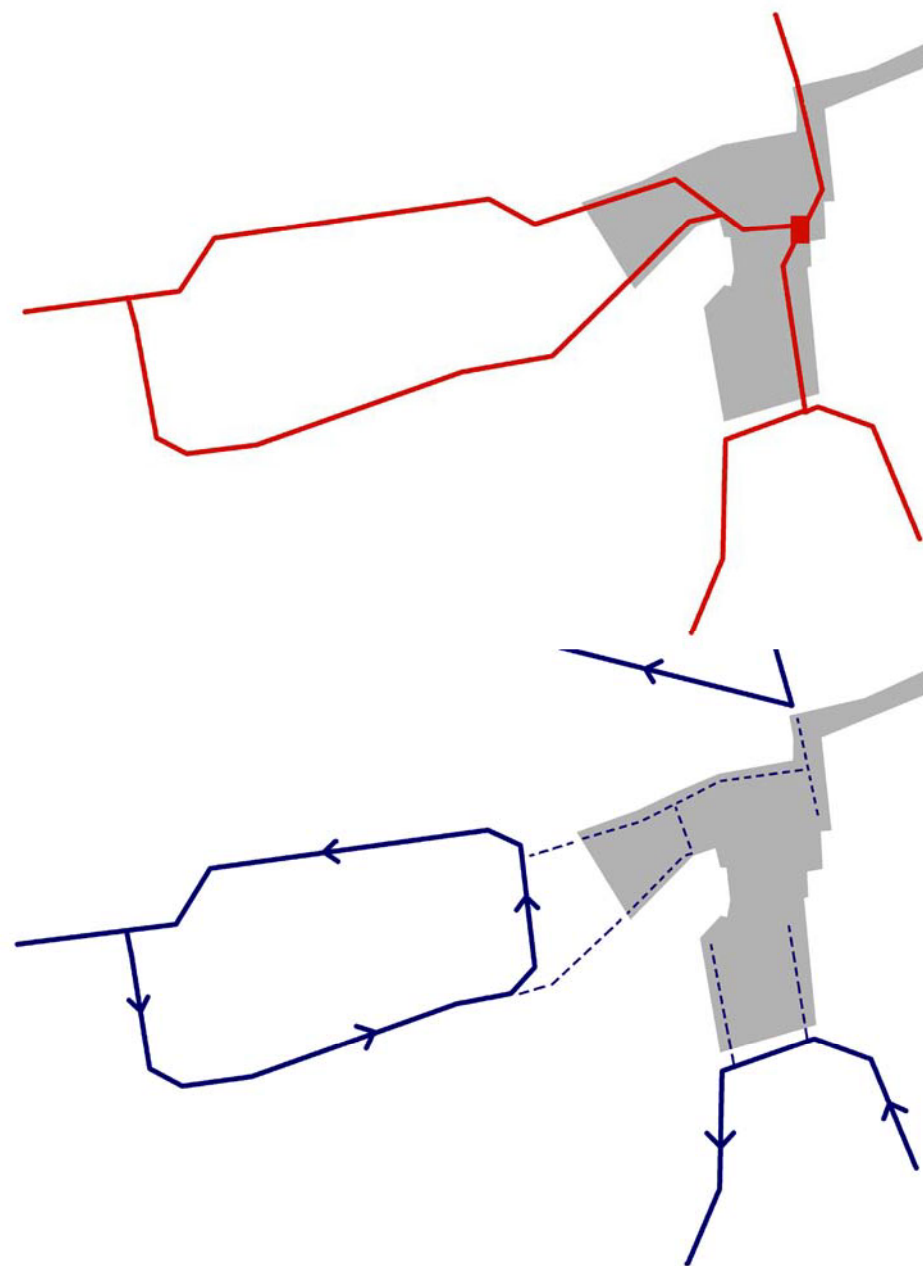
Mobiliteit

Voor voetgangers ontstaat een doorlopend voetgangersgebied vanaf de Markt tot Kleine Werft en tot de Nieuwstraat, waarin de hoofdhalte voor bussen een centrale plaats krijgt. Fietsers kunnen de pleinen willekeurig oversteken.

Voor de bussen ontstaat de broodnodige vrije doorstroming. Vanuit het oosten, het zuiden én het westen komen de buslijnen samen aan de hoofdhalte en rijden ze vervolgens door naar het station via een gebundelde stamlijn. Voor de belangrijke nieuwe verbinding tussen het centrum en het westen van de stad wordt de kortste en snelste route gekozen.

Het lussensysteem kan verder worden geperfectioneerd, zodat zoekverkeer geen nadelige impact heeft op de pleinen en op een vlotte en evidente manier weer het centrum wordt uitgeleid. Bewonersverkeer blijft mogelijk.

— gemotoriseerd verkeer
— bussen



Ontwerpmatig onderzoek: herstructurering Kleine Werft

Kleine Werft bestaat momenteel uit een cluster van autonome gebouwen, onderling van elkaar gescheiden door buitenruimtes die voornamelijk dienst doen als parking. De toegangen van de verschillende gebouwen geven uit op deze buitenruimtes.

De strategie voor dit gebied bestaat erin geen te realiseren eindtoestand te schetsen, maar een structuur aan te bieden die een geleidelijke transformatie kan sturen. Deze werkwijze heeft als voordeel dat de reconversie van dit gebied kan afgestemd worden op de behoeften en de beschikbare middelen en dat er kan nog kan ingespeeld worden op onverwachte opportuniteiten.

Binnen het concept van de bereikbaarheidsas wordt er in het Mobiliteitsplan op Kleine Werft een rotatieparking voorzien. Het Ontwerpteam stelt voor om de parking wordt ondergronds te realiseren in combinatie met de uitbreiding van het stadhuis, vóór het huidige gebouw. Ze is vanaf de bereikbaarheidsas toegankelijk via een rondweg die de huidige gebouwcluster omsluit. Het verkeer rijdt (traag) in tegenwijzerzin, zodat de sectie tot een minimum beperkt kan worden. Kortparkeren langs de lus is toegestaan voor bezoekers van de aanliggende gebouwen. De rondweg leidt ook over het nieuwe voorplein voor het uitgebreide stadhuis.

Door de realisatie van de parking zal er ruimte vrijkomen in de tussengebieden. De rondweg vormt een harde grens waarbinnen nieuwe ontwikkelingen ingeplant kunnen worden. Hierbij wordt een patroon van alternerende bebouwde en onbebouwde stroken aangehouden. De open ruimtes worden ingericht als verblijfsgebieden waarin desgewenst een aantal paviljoenachtige constructies, tijdelijke of definitieve, kunnen opgericht worden.

De uitbreiding van het stadhuis wordt dus voorzien op de ondergrondse parking. Dit gebouw vormt zodoende een afzonderlijke bebouwde strook vóór het huidige stadhuis en geeft Werft een nieuwe wand. Het bestaande, overgedimensioneerde plein wordt zodoende verkleind. Het achterliggende stadhuis blijft bereikbaar via een patiotuin tussen het oude en het nieuwe gebouw.

De noord-zuid secties van de rondweg worden opgenomen in de eerste en de laatste publieke strook die beide een pleinaanleg krijgen. Aan de kant van de bibliotheek kan dit plein voorzien worden door de rooilijn van het tegenoverliggende perceel naar achter te verplaatsen. De realisatie van dit plein kan als randvoorwaarde opgelegd worden voor de ontwikkeling van dit

STADSLANDSCHAP GEEL
*visie op een strategisch plan
voor de binnenstad van Geel*

ontwerpteam Johan Van Reeth

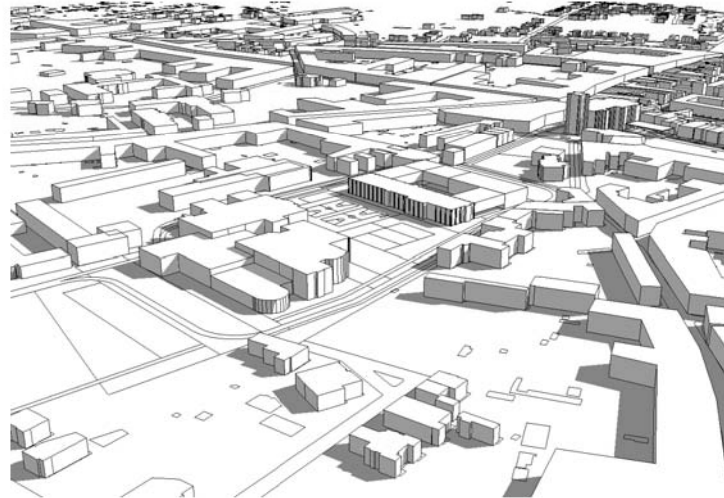


Ontwerpmatig onderzoek: herstructurering Kleine Werft

perceel. Aan de kant van het stadhuis wordt de weg opgenomen in een voorplein, dat de toegang tot het stadhuis organiseert. Langs de oostzijde wordt het voorplein afgeboord door de platanen op Werft.

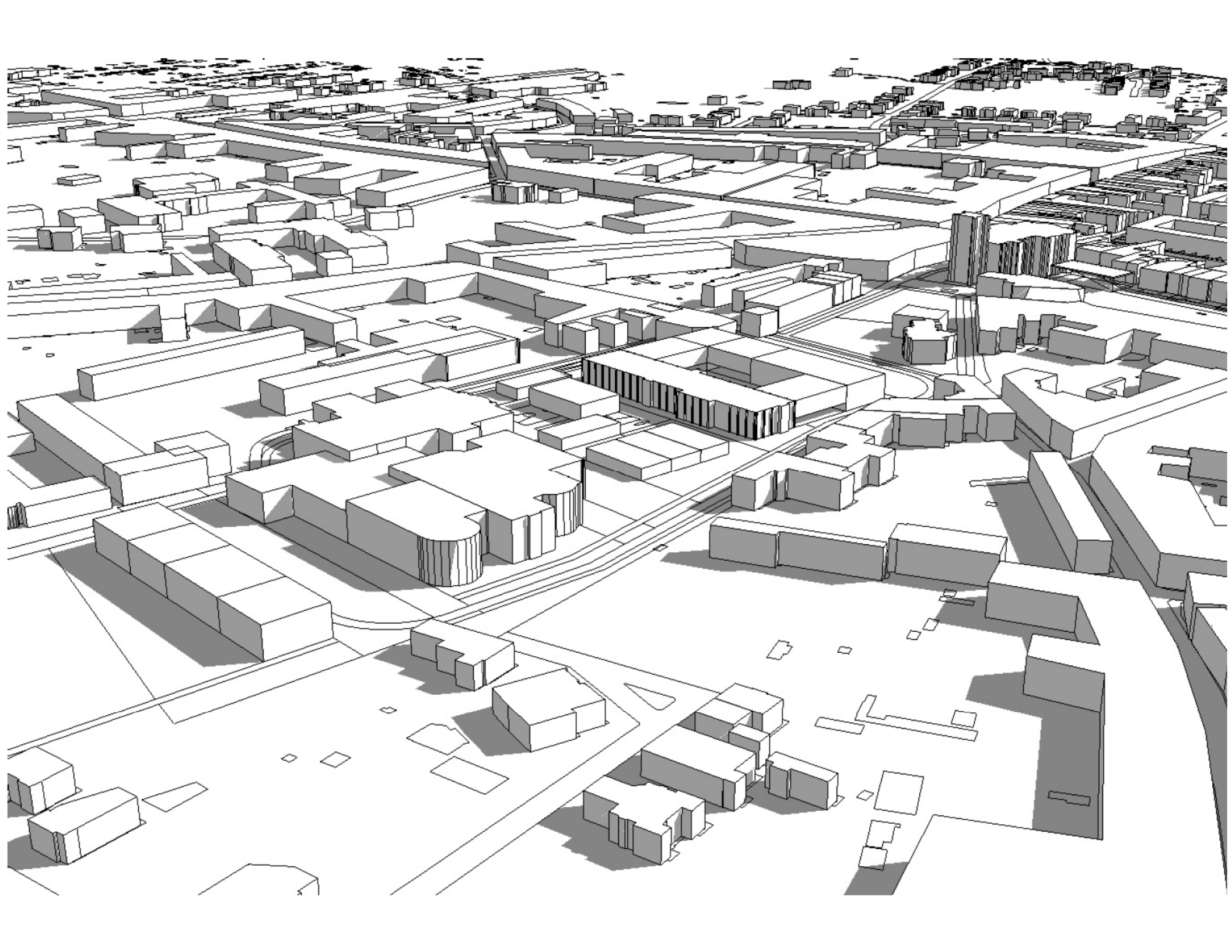
De omliggende gebieden (bijvoorbeeld de site van het oude zwembad) zijn niet langer essentieel voor het project: binnen de rondweg is voldoende bebouwbare en publieke ruimte beschikbaar. Deze gebieden kunnen als stedelijke inbreidingsprojecten ingevuld worden. De opbrengsten hiervan kunnen de herstructurering van Kleine Werft helpen bekostigen.

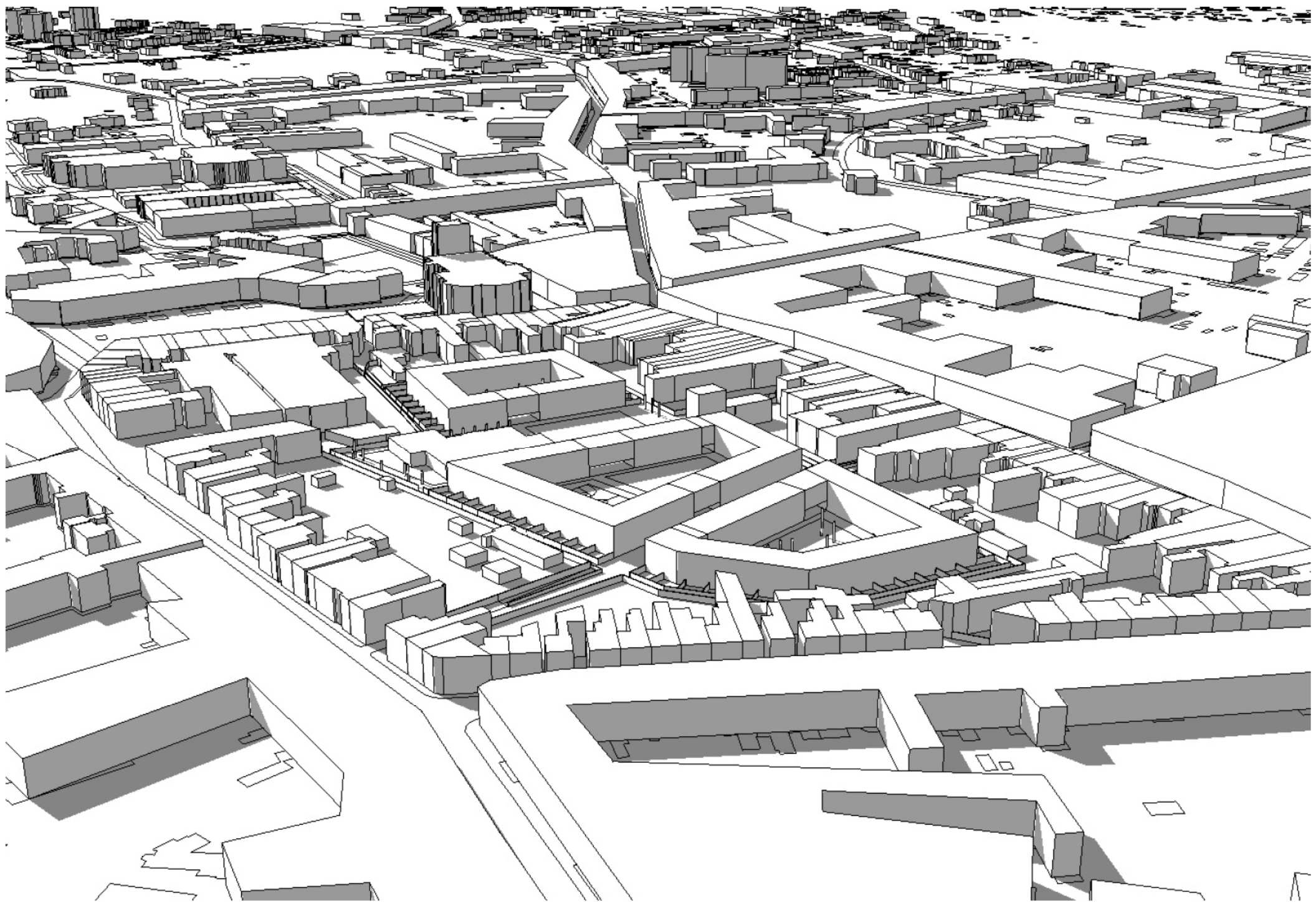
De nieuwe structuur kan zoals gezegd stapsgewijze worden doorgevoerd. In eerste instantie volstaat een herorganisatie van het verkeer, zonder dat echt infrastructuurwerken nodig zijn. De uitbreiding van het stadhuis en de realisatie van een ondergrondse parking vormen een kantelmoment. De bovengrondse parkings kunnen dan verdwijnen, zodat Werft klaar is voor heraanleg. De realisatie van de westzijde is een commerciële ontwikkeling. De herontwikkeling van de randen kan onafhankelijk van het gebied binnen de rondweg gebeuren.

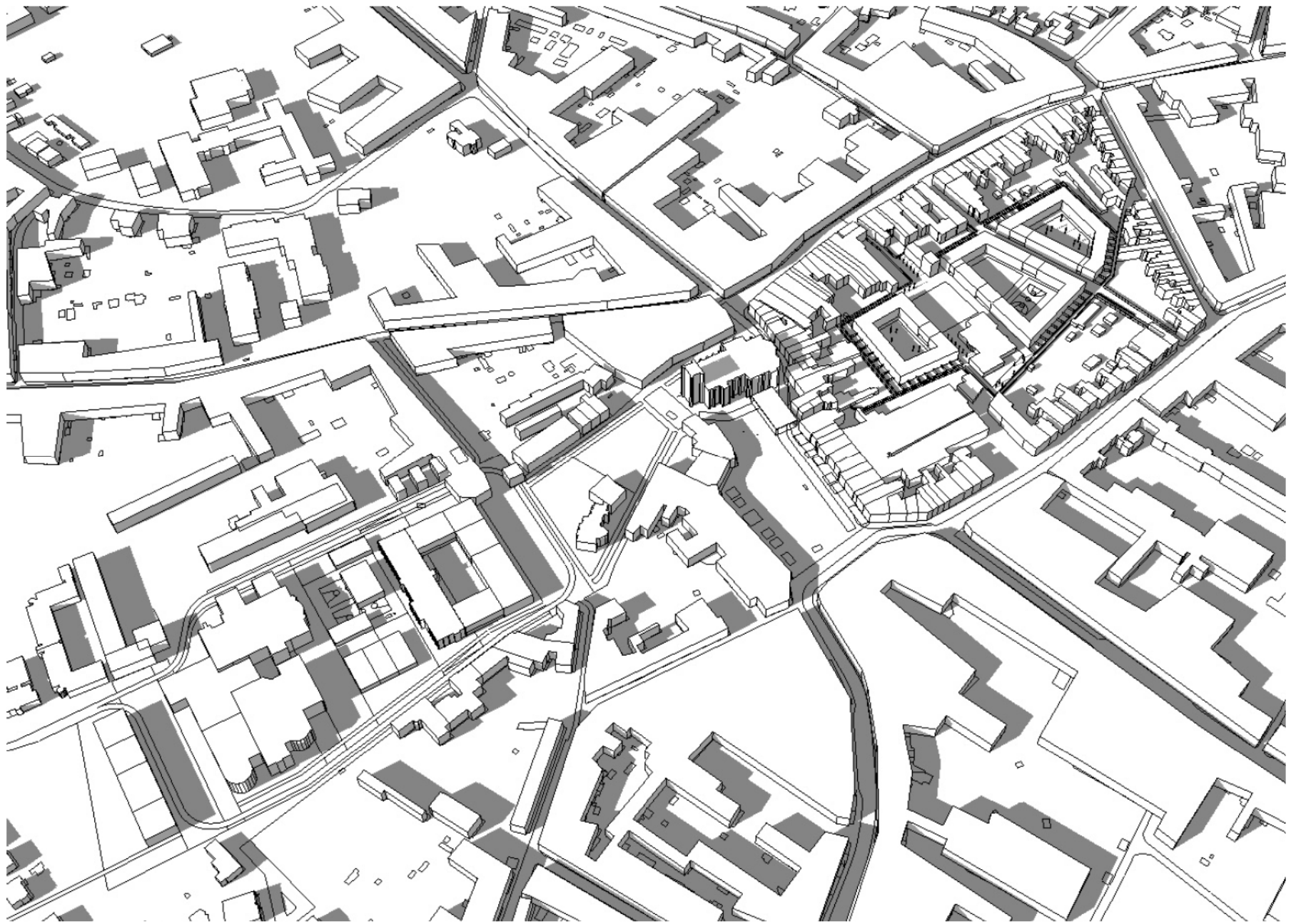


STADSLANDSCHAP GEEL
*visie op een strategisch plan
voor de binnenstad van Geel*

ontwerpteam Johan Van Reeth









EEN STRATEGIE VOOR DE RINGSTRUCTUUR



Aanzet tot geïntegreerd ruimtelijk streefbeeld voor de ringstructuur

De ring verzamelt het verkeer uit verschillende delen van de stad en verbindt hij een ruimere regio met het hoofdwegennet (E313). Daarnaast is hij de drager van verschillende bovenlokale functies. Tenslotte heeft hij een sterke impact op het landschap en de beleving van de stad.

Vandaag wordt in opdracht van het Vlaams Gewest een streefbeeldstudie voor de ring rond Geel uitgevoerd. Deze studie is nodig om een coherente visie over de aanleg van de infrastructuur te ontwikkelen en consensus te bereiken tussen de betrokken partijen. Het is in essentie echter een verkeerskundige studie. Ze gaat voorbij aan de vaststelling dat de ring rond Geel véél meer is dan infrastructuur en verkeer. De ring vormt de ruggengraat van een autonoom functionerende structuur waarvan de impact op de stad steeds sterker wordt.

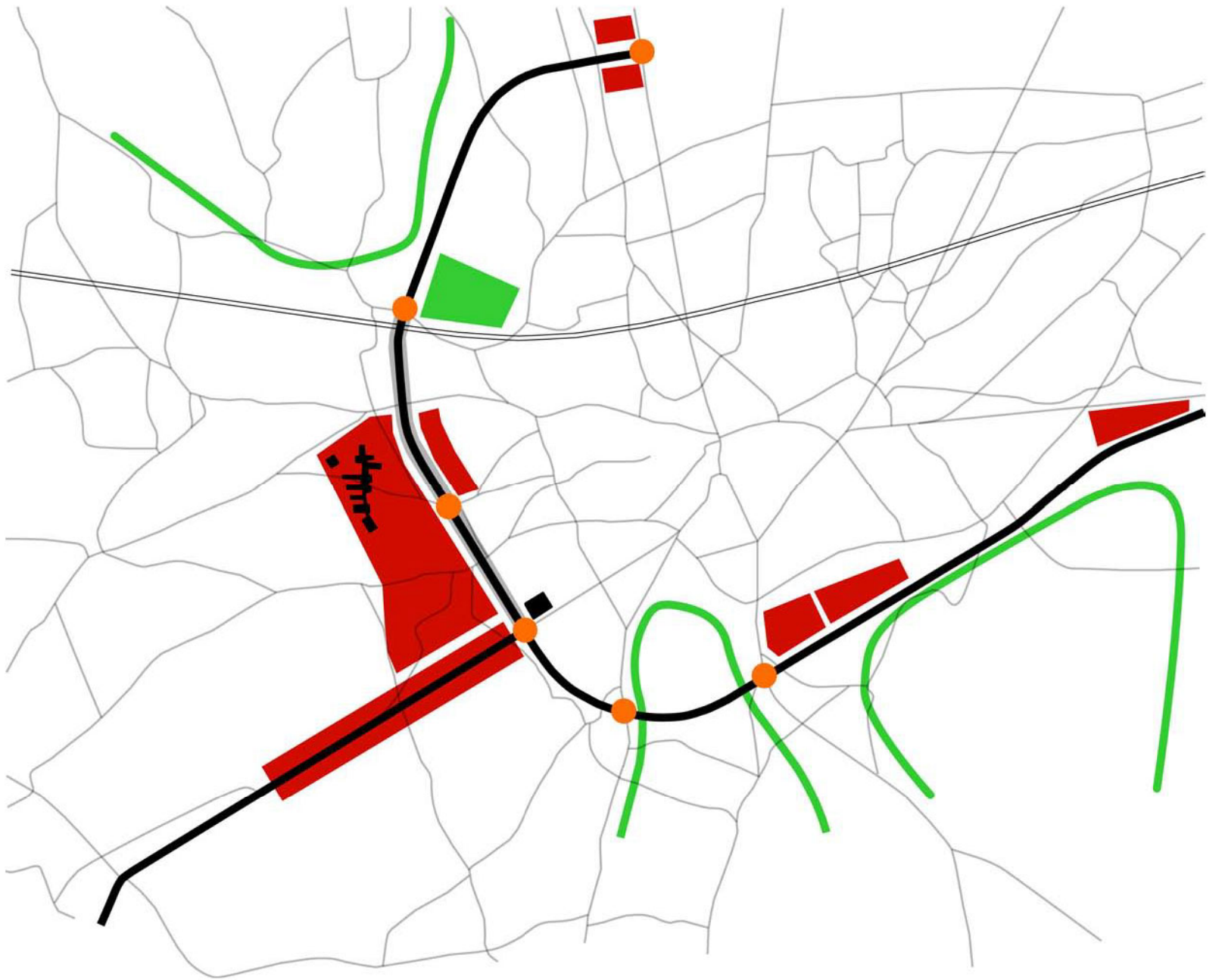
Een geïntegreerd ruimtelijk onderzoek dringt zich op. Het moet een antwoord geven op cruciale vragen.

- Welk programma kan/moet de ring aantrekken?
- Waar en onder welke voorwaarden kunnen nieuwe ontwikkelingen worden ingeplant?
- Wat is de landschappelijke impact van de ringinfrastructuur?
- Welk beeld van de omgeving ontstaat vanaf de ring?
- Welke relatie onderhoudt de ring met de binnenstad ? Wat is zijn impact op de natuurwaarde van de Netevallei ? enz.

STADSLANDSCHAP GEEL

visie op een strategisch plan voor de binnenstad van Geel

ontwerpteam Johan Van Reeth



Verkenning van potentiële ontwikkelingslocaties langs de ring

Langs de ring worden in een eerste verkenning de plekken geselecteerd en afgebakend waar nog bijkomende ontwikkelingen mogelijk en wenselijk zijn. De keuze van de ontwikkelingslocaties en het programma is afhankelijk van de bereikbaarheid, de positie langs de ring en de relatie met de omgeving.

Deze plekken hangen vanzelfsprekend op aan de knooppunten. De concrete inrichting van deze sites is functie van de interne organisatie enerzijds en van het gewenste landschappelijke resultaat anderzijds. Plek, knooppunt en weg worden steeds als een samenhangend ruimtelijk vraagstuk bekeken.

Op basis van een eerste scan zouden volgende sites voor ontwikkeling in overweging kunnen worden genomen (in wijzerzin):

- Waar de Ring aansluit op de Molseseweg (N71) ontbreekt een duidelijke baken die de aanwezigheid van Geel markeert. Een gebouw tussen de Molseseweg richting centrum en de R14 zou de omtrekkende beweging van de ring rond het centrum kunnen accentueren.
- Net voor Winkelom de Ring kruist vormt het Technologiepark een krachtige landmark langs de ring.

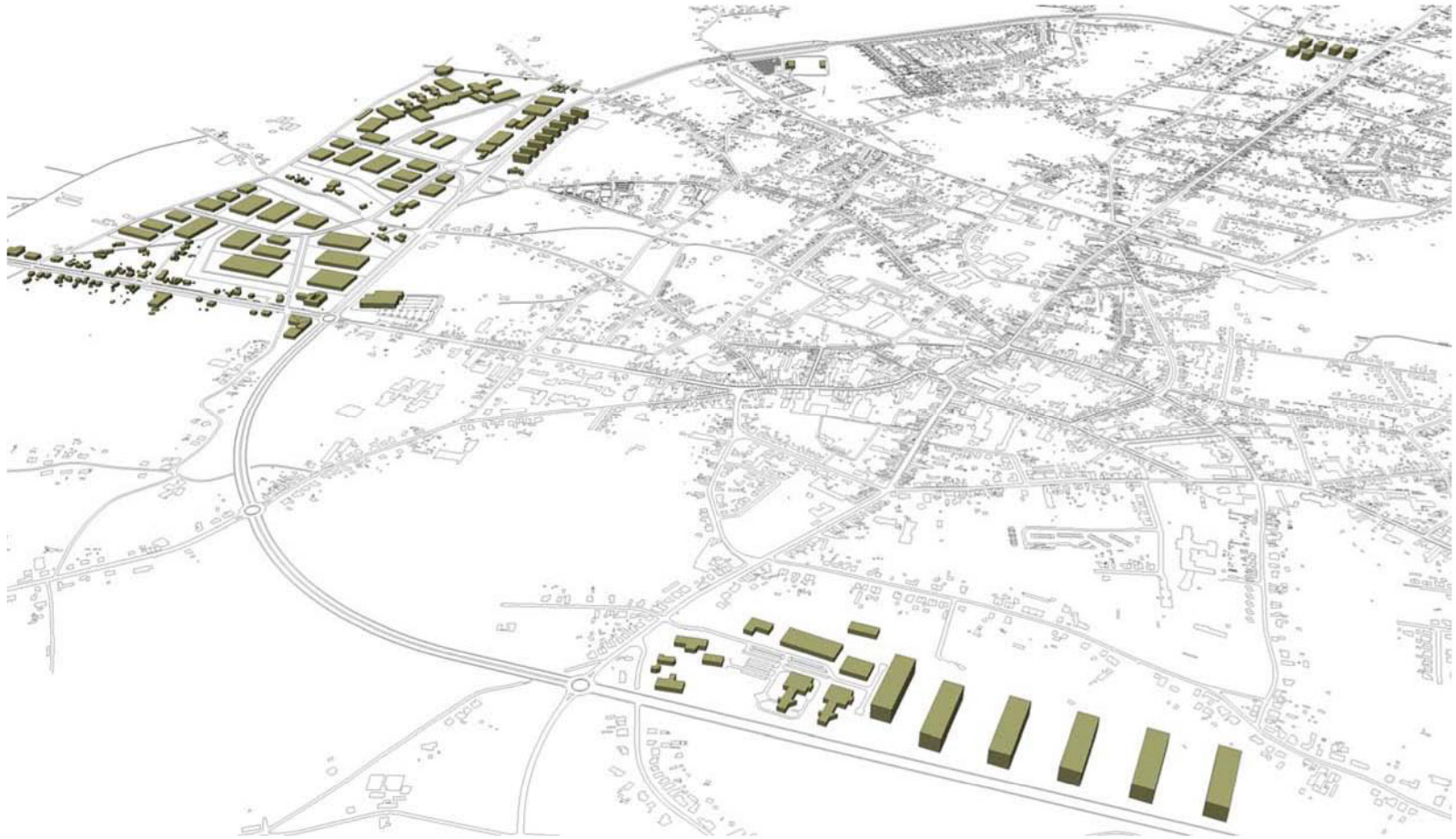
De noozakelijke uitbreidingsruimte zou in oostelijke richting (richting Laar) kunnen gevonden worden, waar kantoorachtige bedrijven in het groen een front vormen langs de ring. De bediening kan via een ventweg gebeuren.

- Aan de overzijde heeft de Netevallei een grote landschappelijke en ecologische waarde. Hier zijn verdere ontwikkelingen uit den boze.
- Tussen Winkelom en de Kon. Albertstraat lijkt het aangewezen om de beschikbare ruimte binnen de ring niet te bebouwen. Dit is immers één van de zeldzame plekken langs de ring waar langs beide zijden een wijds zicht op de open ruimte kan gevrijwaard worden. Meteen creëert dit een lange termijnreserve in de binnenstad.
- De aansluiting van de Antwerpseweg en Pas is potentieel de meest centrale plaats langs de ring. De ontwikkeling smogelijkheden zijn eerder beperkt. Hier moet vooral worden ingezet op de herstructurering van de omliggende gebieden.

STADSLANDSCHAP GEEL

*visie op een strategisch plan
voor de binnenstad van Geel*

ontwerpteam Johan Van Reeth



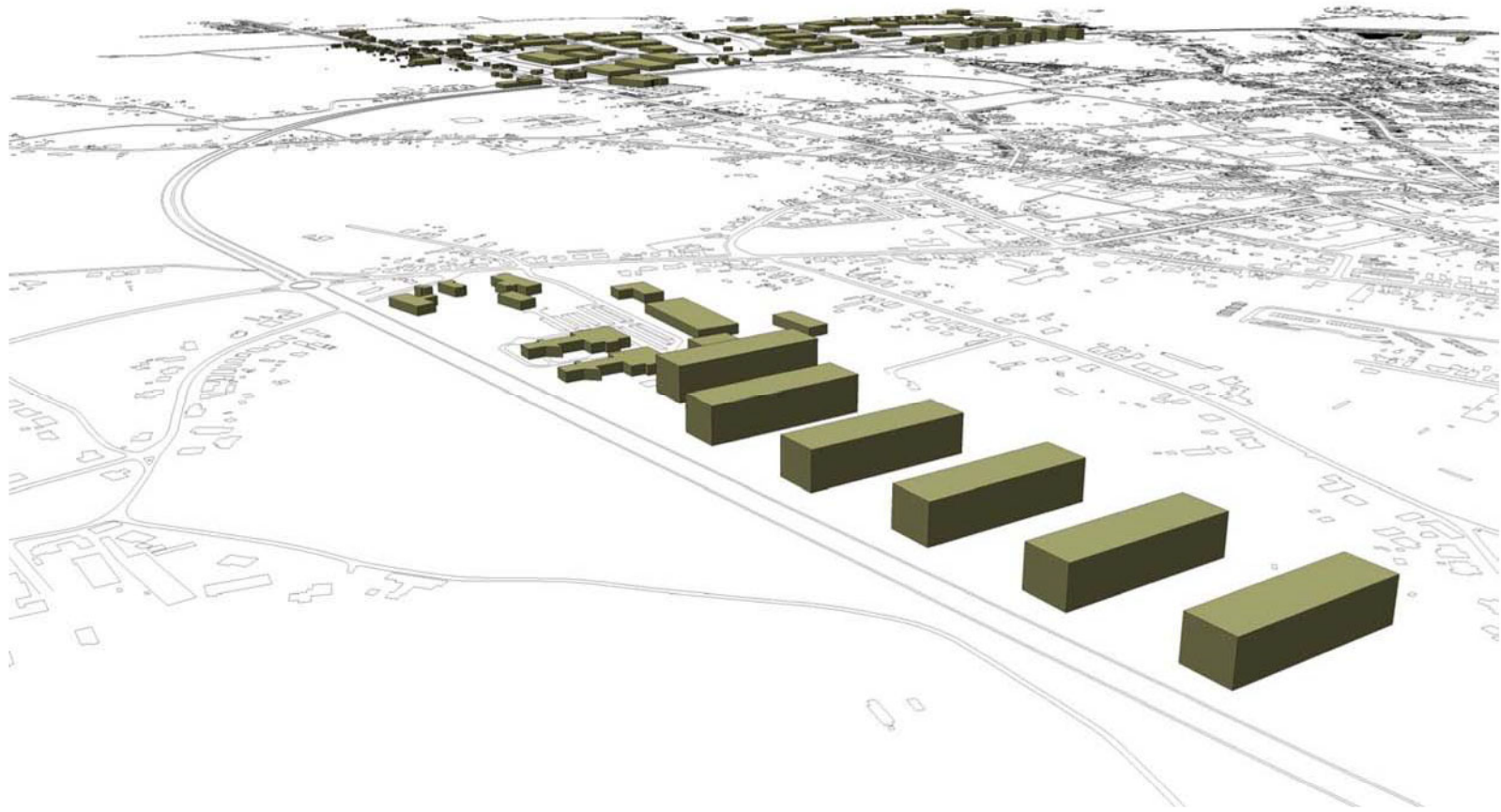
STADSLANDSCHAP GEEL

*visie op een strategisch plan
voor de binnenstad van Geel*

ontwerpteam Johan Van Reeth

- Tussen de Antwerpseweg en de Larumseweg creëert de geplande aansluiting van de Bereikbaarheidsas een totaal nieuwe situatie. De campus van het HIK wordt beter bereikbaar. Na de nodige infrastructuurwerken kan buiten de ring een bedrijventerrein voor producerende en logistieke bedrijven worden uitgebouwd. Binnen de ring kan een beperkte ruimte voor kantoorachtige bedrijven worden voorzien, die een front vormen langs de ring en tegelijk als akoestische buffer werken voor het achterliggende woongebied. De ring wordt over de hele sectie best op een verhoogde berm aangelegd.
- Ten noorden van de spoorwegbrug kan de sportinfrastructuur van Verbroedering Geel verder worden uitgebouwd tot een sportpark.
- Ter hoogte van de aansluiting van de R14 op de Dr. Van der Perrestraat kan een beperkte ontwikkeling een landschappelijk baken vormen en de multimodale bereikbaarheid van de plek optimaal valoriseren.

Deze verkenning geeft een voorlopig onvoldragen beeld van de manier waarop de ringstructuur zich op lange termijn verder zou kunnen ontwikkelen. Zelfs zonder concrete realiteitswaarde, kan ze haar nut bewijzen als "praatplan". Het staat vast dat een groot aantal actoren betrokken moeten worden bij de afweging van de ontwikkelingsmogelijkheden langs de ring. Dit is voorwerp van verder onderzoek.



Ontwerpmatig onderzoek: verdichting tussen HIK en Antwerpseweg

Bedrijventerrein annex campus

Ook in de Geelse regio bestaat een tekort aan bedrijventerreinen bestemd voor producerende en logistieke KMO's. Voor deze bedrijven is, gezien hun omvang en hun verkeersimpact, binnen de ring geen plaats te vinden. Anderzijds is een locatie langs de ring aangewezen omwille van de bereikbaarheid en de relatie met de stad.

Het gebied tussen de campus van het HIK en de Antwerpseweg komt op termijn in aanmerking voor ontwikkeling als bedrijventerrein, nadat de landbouwfunctie is uitgedoofd en de proefvelden van het HIK naar de open ruimte achter de campus werden overgebracht. De bestaande wegenstructuur vormt, mits opwaardering en beperkte uitbreiding, een prima structuur voor de nieuwe ontwikkeling.

De zone ten zuiden van de verlengde bereikbaarheidsas kan als bedrijventerrein worden ingericht. De bestaande woningen behouden hun eigen ontsluitingsstructuur en worden gebufferd t.o.v. de bedrijven. De huidige landbouwstructuur is terug te vinden in de geleding van het bedrijventerrein en de ontsluiting voor fietsers en voetgangers.

De aanpassingswerken aan de ringinfrastructuur, de verbeterde busbediening via de geplande bereikbaarheidsas en bijkomende fietsverbindingen zullen de multimodale bereikbaarheid van de campus sterk

verbeteren. Het is aangewezen deze troeven niet onmiddellijk uit handen te geven (voor b.v. extra bedrijven). Rond het HIK wordt de beschikbare ruimte bij voorkeur gereserveerd als strategische reserveruimte voor publieke functies die van deze bereikbaarheid optimaal gebruik maken. Dat kan een uitbreiding van het HIK of een nieuwe school zijn, maar bij voorbeeld ook een evenementenhal e.d. Deze laatste functie heeft alvast het voordeel dat ze door haar complementaire bezetting dezelfde parkeerinfrastructuur als de school kan gebruiken.

Tussen het HIK en de ring is de bestaande bedrijvenstrook aan opwaardering toe. Aan de overzijde van de ring zijn kantoorachtige ontwikkelingen goed te verweven met de landschappelijke benadering van het tussengebied (zie verder) en haar roeping als woongebied.

Ringinfrastructuur

Minstens de Larumseweg en de Bereikbaarheidsas moeten de ring ongelijkvloers kruisen. Zowel verkeerskundig als landschappelijk is het niet interessant om deze laterale wegen onder of boven het maaiveld de ring te doen passeren. Het lijkt daarom aangewezen om de ring zelf op een verhoogd talud aan te leggen tussen de

STADSLANDSCHAP GEEL

*visie op een strategisch plan
voor de binnenstad van Geel*

ontwerpteam Johan Van Reeth

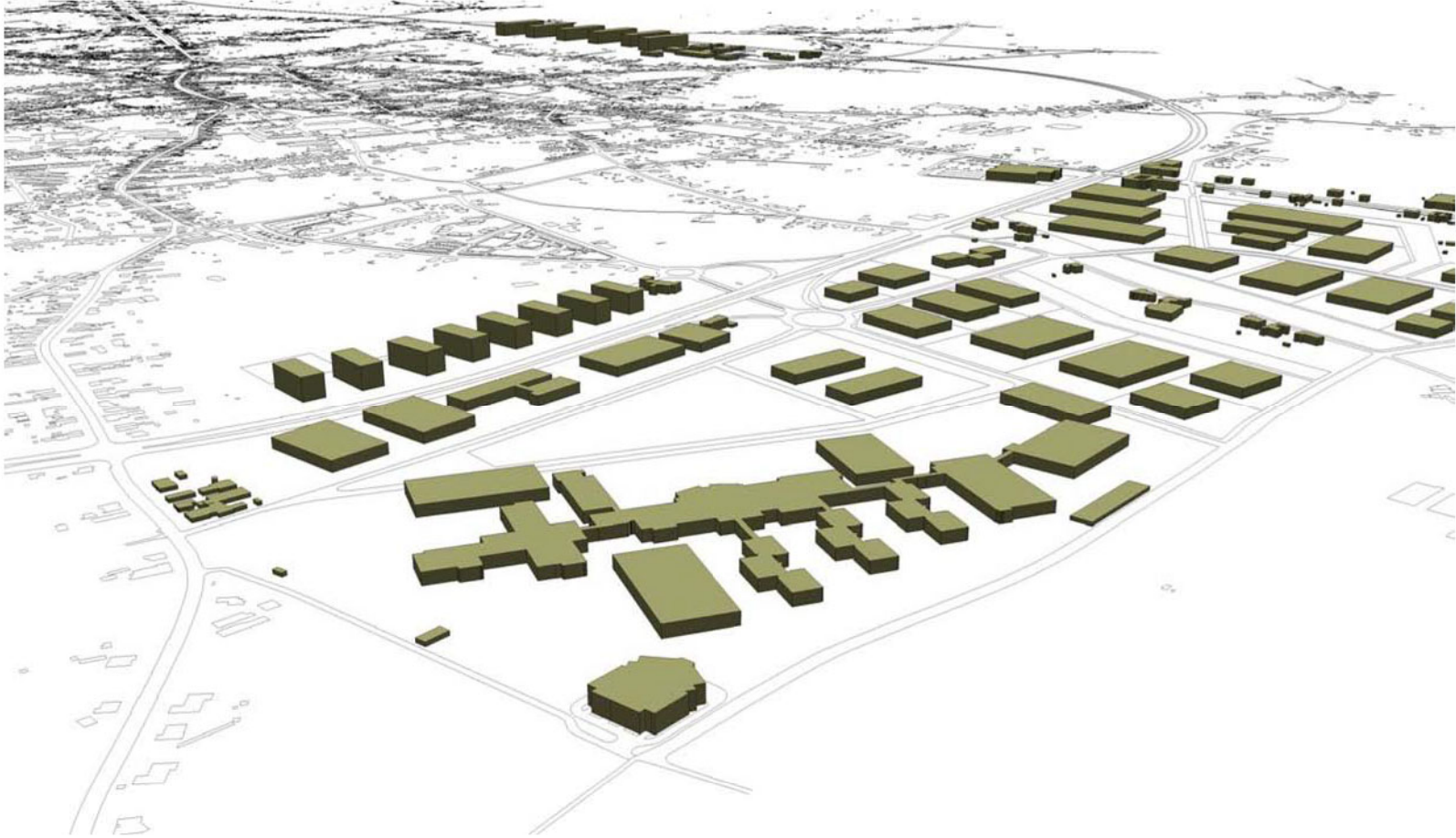


spoorwegbrug en de aansluiting op de Antwerpseweg. Meteen ontstaat de mogelijkheid om op eenvoudige wijze bijkomende verbindingen voor zacht verkeer te realiseren, zoals b.v. ter hoogte van Poiel.

Uit een eerste onderzoek blijkt een compacte ring op 2x2 rijstroken en een talud van 5 meter weinig extra ruimte in te nemen dan de bestaande (overgedimensioneerde) ringweg. Landschappelijk heeft deze verhoogde inrichting alleszins het voordeel dat daardoor zich een panoramisch zicht op het centrum en het tussengebied ontplooit.

De aansluitingen van de op- en afritten van de ring op de Bereikbaarheidsas kunnen met rotondes worden uitgevoerd, mits deze een voldoende straal hebben i.f.v. het vrachtverkeer. Gezien de complexiteit van de aansluitingen is een asymmetrische oplossing voor de op- en afritten te overwegen. Een vrije busstrook is aangewezen t.h.v. de aansluiting van de bereikbaarheidsas en vanaf het HIK. Tussen de twee rotondes is een busstrook in elke richting alleszins essentieel.

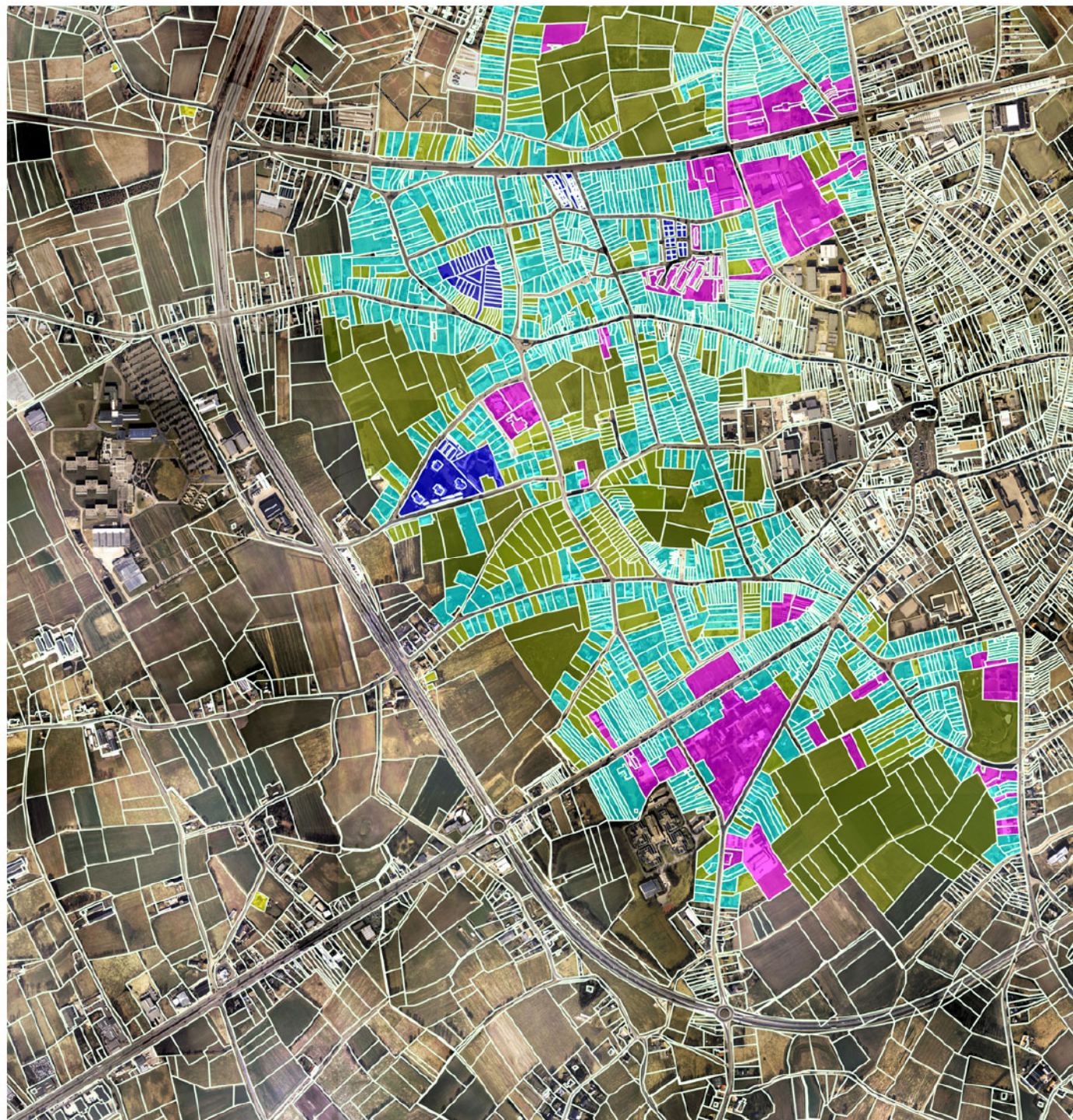
Hoewel fietspaden zeker moeten voorzien worden, heeft een fietsroute langs de aansluiting van de Bereikbaarheidsas op de Ring geen grote belevingswaarde. Veelvuldige conflicten met het wegverkeer zijn niet te vermijden. Daarom moet verder worden onderzocht of parallelle, vrijliggende fietsroutes niet logischer zijn.





EEN STRATEGIE VOOR HET TUSSENGEBIED





STADSLANDSCHAP GEEL
*visie op een strategisch plan
voor de binnenstad van Geel*

ontwerpteam Johan Van Reeth

**verstrijkingspatroon
van de open ruimte
rond het centrum**

In het eerste hoofdstuk werd reeds ingegaan op het verstedelijkingsproces van het tussengebied tussen het centrum en de ring. De schema's op deze pagina tonen in detail het patroon dat daar de resultante van is. De verschillen tussen centrum, tussengebied en ringstructuur zijn duidelijk.



akkerland



open kavels



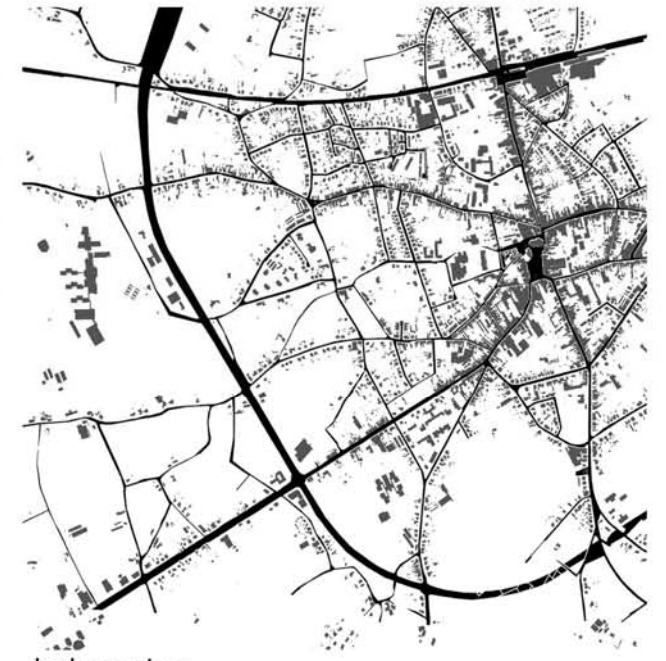
bebouwde kavels, lintbebouwing



grote programma's



bebouwde vlakken



bebouwing

Alternatief voor de ad hoc versterking van het landbouwraster

Het raster van landbouwwegen werkt nog steeds structurerend voor de invulling van het tussengebied. Deze vormen immers de dragers van de lintbebouwing die overal in het gebied spontaan de kop opsteekt. Hierdoor ontstaat een netwerk van ruime mazen dat aan de randen wordt volgebouwd. De gebieden achter deze linten blijven onbebouwd en zijn meestal nog in landbouwgebruik. In een aantal gevallen worden ook hier ontwikkelingen voorzien, opgehangen aan een pijpenkop of een interne ontsluitingslus.

Deze sluipende suburbanisatie van het tussengebied resulteert niet enkel in een lage bebouwingsdichtheid, maar ook in een geringe ruimtelijke kwaliteit. De lintbebouwing genereert een monotoon landschap en een "2-dimensionale" ruimtelijkheid, aangezien elk besef van diepte uit het landschap verdwijnt. Tussen de randbebouwing en de binnengebieden bestaat enkel een visuele en geen functionele relatie.

De schema's tonen de strategie waarmee de bouwblokken op een alternatieve, planmatige manier kunnen ontwikkeld worden. Een volledige maas en niet een individuele kavel wordt als kleinste ruimtelijke eenheid beschouwd waarover een coherente ontwikkelingsvisie geformuleerd moet worden. De ruimte wordt in eerste instantie gestructureerd door

bescheiden ingrepen, zoals de realisatie van een wandelpad op de grens tussen twee landbouwpercelen. De verschillende vlakken die zo ontstaan krijgen hun eigen landschappelijke en functionele inrichting. De nieuwe onderverdeling wordt als structuur overgenomen door toekomstige ontwikkelingen.

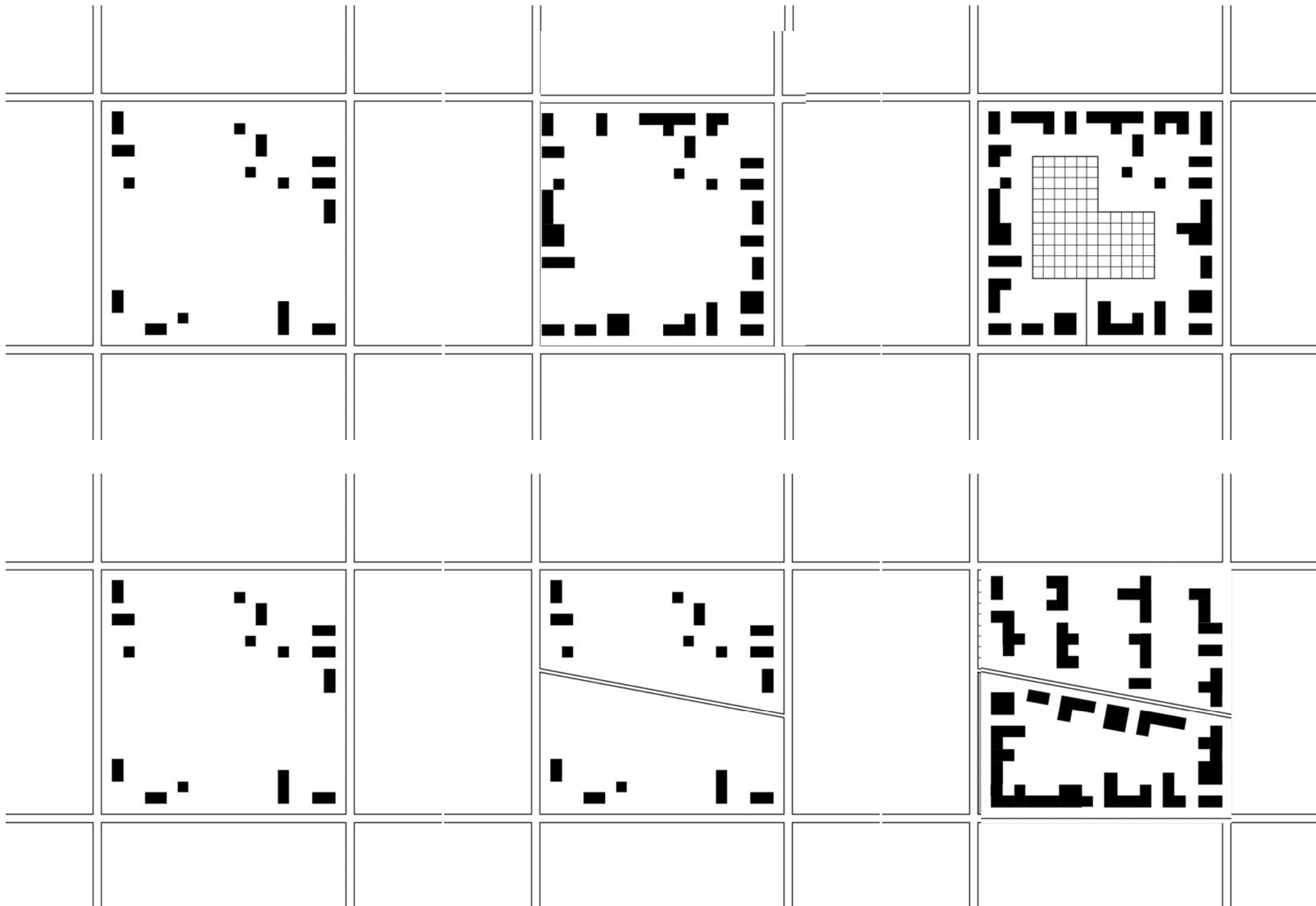
Deze strategie kent minstens volgende voordelen:

- De wanden van het landbouwraster worden niet langer volledig volgebouwd, zodat de diepte waarneembaar blijft. De sterke opdeling tussen eerste en tweede orde verval.
- Er wordt, naarmate de ontwikkelingen vorderen, nieuwe en kwalitatieve publieke ruimte gegenereerd.
- De gebieden zijn over hun volledige diepte ontwikkelbaar. Grondeigenaars blijven niet zitten met een onverkoopbaar binnengebied.

STADSLANDSCHAP GEEL

visie op een strategisch plan voor de binnenstad van Geel

ontwerpteam Johan Van Reeth



Consolidatie en behoedzame verdichting van het stadslandschap

Introductie van punten, lijnen en vlakken

In het eerste hoofdstuk werd reeds duidelijk dat binnen de ring een enorme grondreserve aanwezig is. Het is niet nodig of wenselijk dat deze massaal wordt aangesneden. Het komt erop aan om deze grondreserve te consolideren en voor onoordeelkundige aantasting te behoeden, in afwachting van een coherente ontwikkeling op lange termijn.

Om het landschap vandaag te kunnen beleven en in de toekomst op coherente wijze te kunnen ontwikkelen, wordt geleidelijk aan een padennetwerk aangelegd doorheen de binnengebieden. Het netwerk bestaat uit lijnen, die bestaande markante punten in het landschap met elkaar verbindt en nieuwe plekken creëert. Dit netwerk is initieel zeer subtiel en vergt slechts een beperkte investering. Door beheersovereenkomsten met landbouwers af te sluiten kunnen bijvoorbeeld al een aantal missing links gerealiseerd worden.

De toegevoegde waarde van het netwerk ligt enerzijds in het "openbreken" van het 2-dimensionale lintenlandschap. Het landschap zal terug in zijn volledige "openheid" beleefd kunnen worden. Deze kwaliteit kan nog versterkt worden door op strategische plekken uitzichtpunten te voorzien die boven de opgeschoten akkergewassen uitsteken. Anderzijds zal het netwerk een

aantal functionele verbindingen realiseren en een aantal plekken opladen.

Gaandeweg kan dit netwerk zich formaliseren. Bij het aansnijden van een binnengebied kunnen de lijnen en punten van dit netwerk als een randvoorwaarde in de ontwikkeling meegenomen worden en opgewaardeerd worden. Elk nieuw project kan op een eigen manier op dit netwerk inspelen, zolang de globale samenhang en het publieke karakter ervan maar behouden blijft.

De creatie van een stadslandschap dient dus een dubbel doel. Op lange termijn moet het eventuele ontwikkelingen structureren. Op korte termijn moet het de kwaliteit van de open ruimte consolideren en de belevingswaarde verhogen.

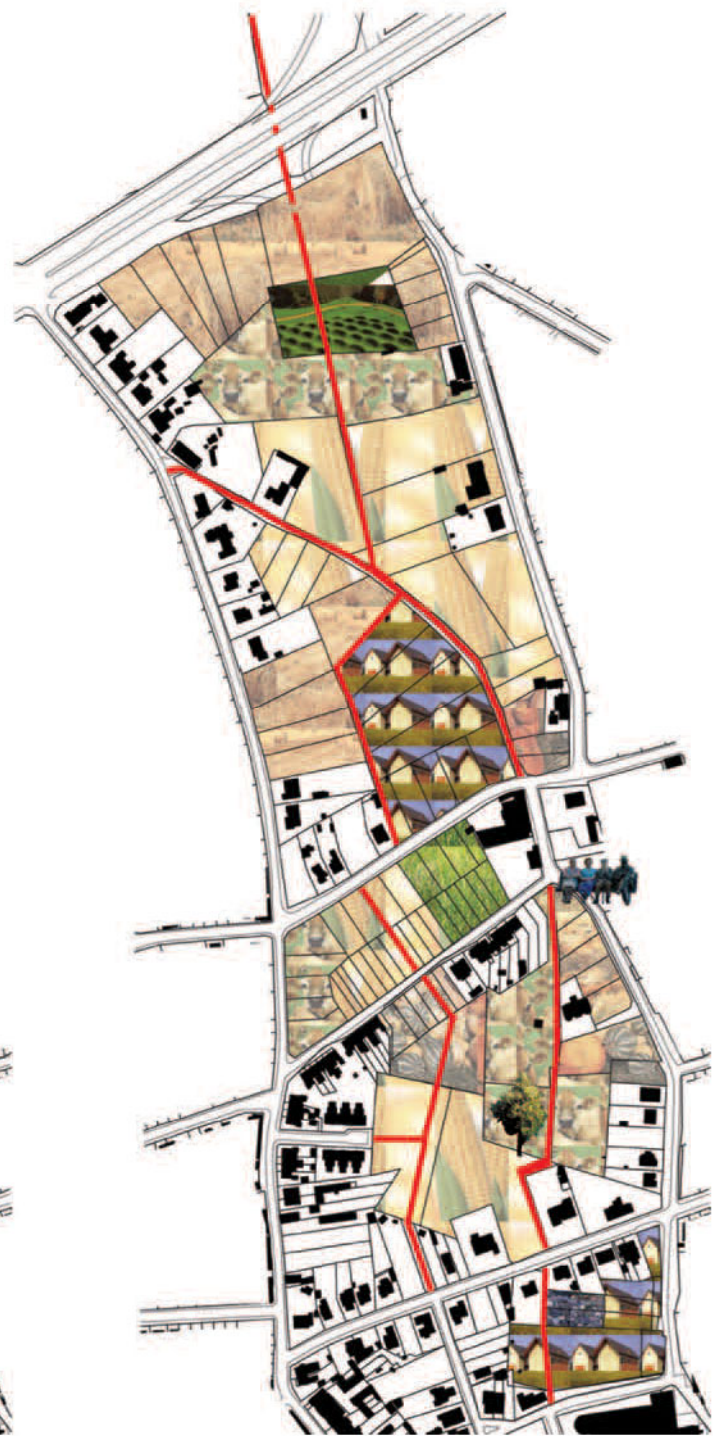
Op volgende pagina wordt een mogelijke ontwikkeling van het gebied ten zuiden van de bereikbaarheidsas gesimuleerd.

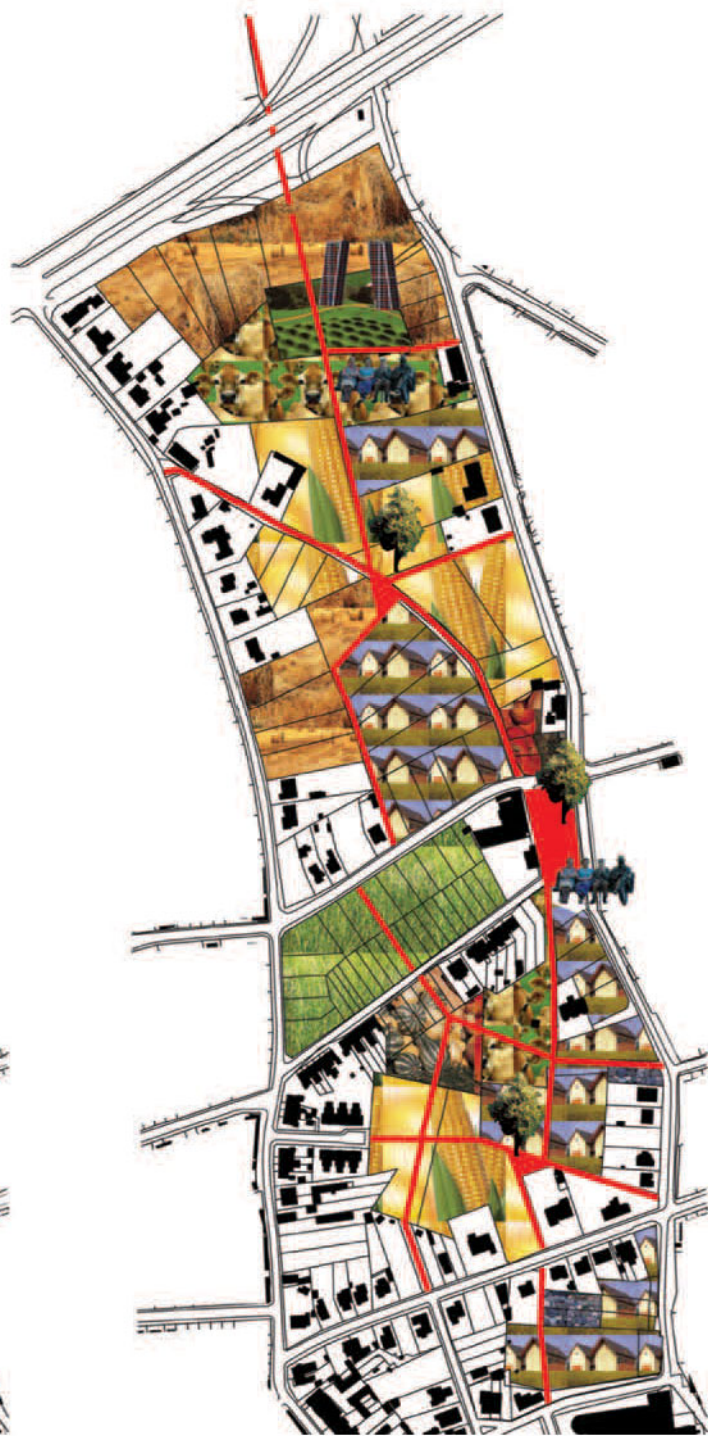
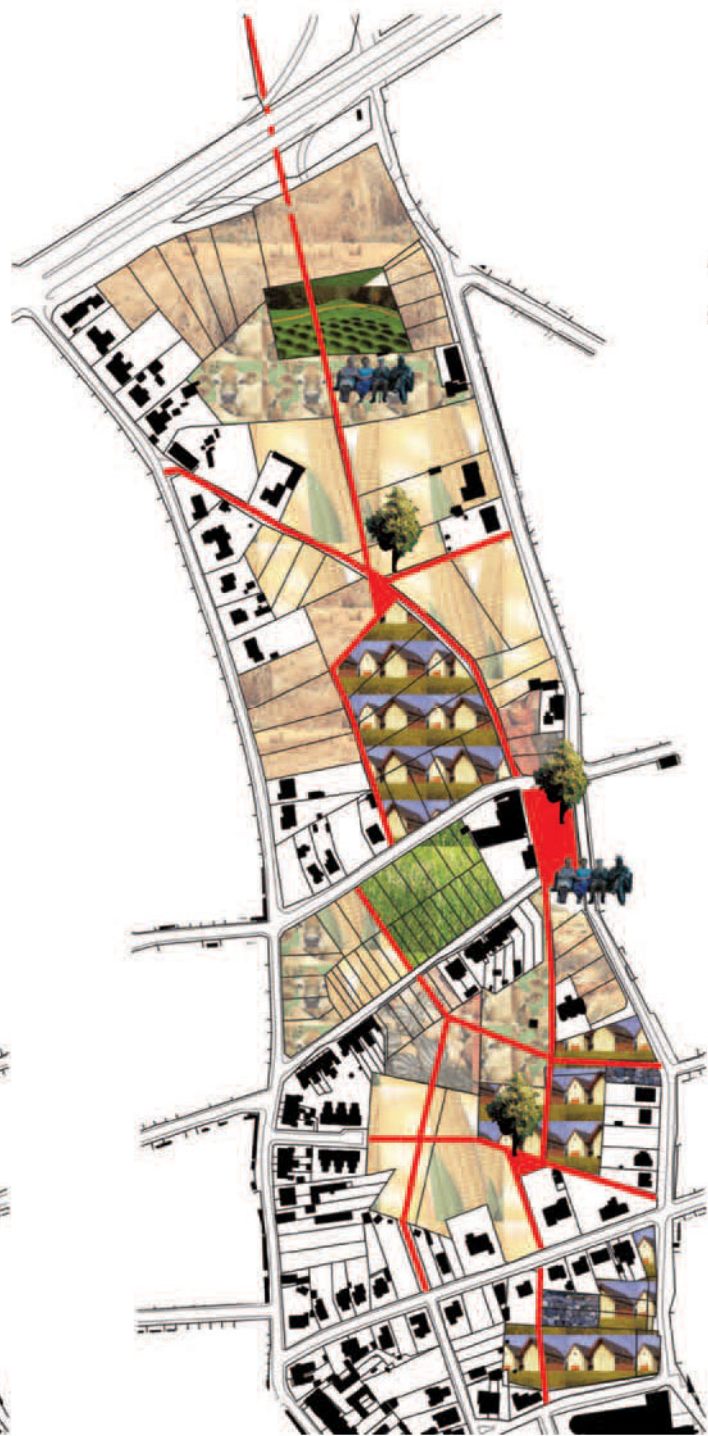
STADSLANDSCHAP GEEL

*visie op een strategisch plan
voor de binnenstad van Geel*

ontwerpteam Johan Van Reeth







Introductie van landschapskunst

Het concept "stadslandschap Geel" wil het unieke karakter van de stedelijke structuur van Geel onder de aandacht brengen. Door deze te expliciteren, wordt de basis gelegd voor een alternatieve verstedelijkingsvorm die de eigenheid van Geel weet te behouden en te versterken.

Daarmee krijgt het concept "stadslandschap Geel" ook een culturele dimensie. Het exploreert en toont wat de identiteit van de ruimte bepaalt. Dit kan vrij letterlijk worden opgevat. Het stadslandschap (ring, tussengebied, centrum) kan tegelijk als onderwerp en als setting worden opengesteld voor landschapskunst. Gedacht wordt aan een tweejaarlijks evenement waarbij kunstenaars worden uitgenodigd om punten, lijnen of vlakken in het landschap onder handen te nemen.

Dit soort manifestaties zullen de publieke betrokkenheid bij de identiteit van Geel en bij de verdere verstedelijking van Geel ongetwijfeld aanwakkeren. Bij deze gelegen kan het stadslandschap de status krijgen van een platform waar de stad Geel zich van zijn beste kant laat zien, zowel aan de eigen bevolking als aan de bezoekers.



STADSLANDSCHAP GEEL
*visie op een strategisch plan
voor de binnenstad van Geel*

ontwerpteam Johan Van Reeth

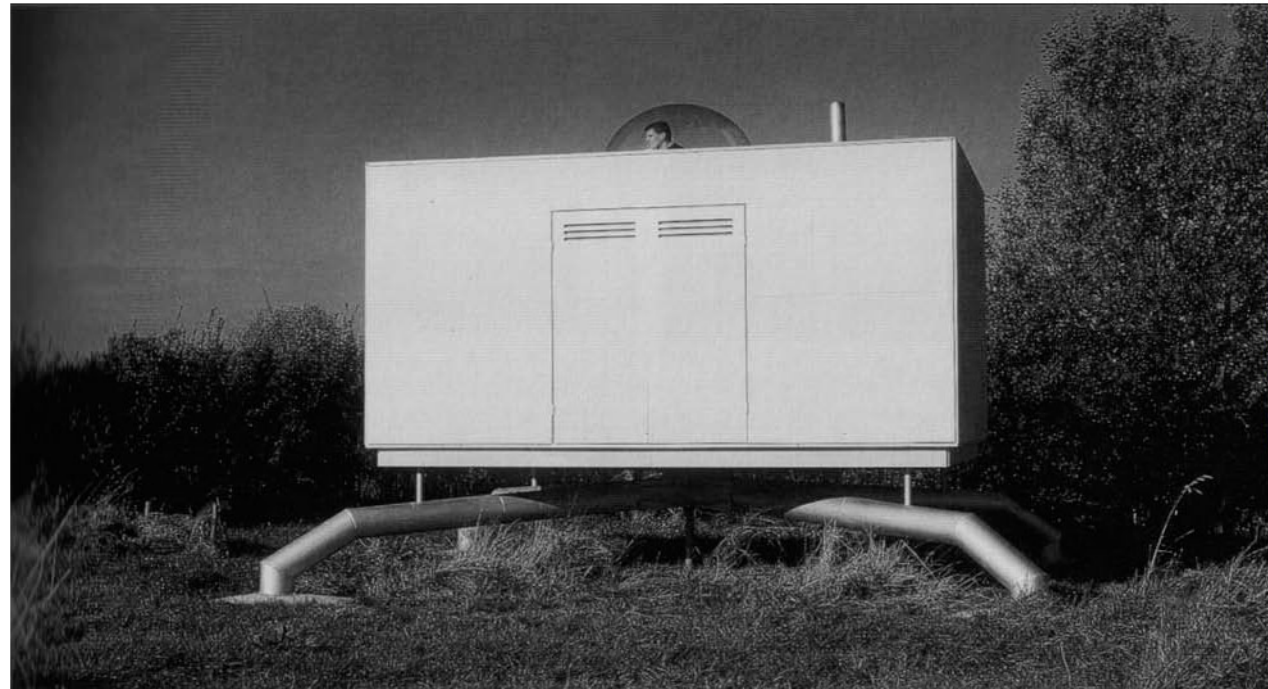


IMAGE BY JOOP VAN HOUDT COPYRIGHT 1992

