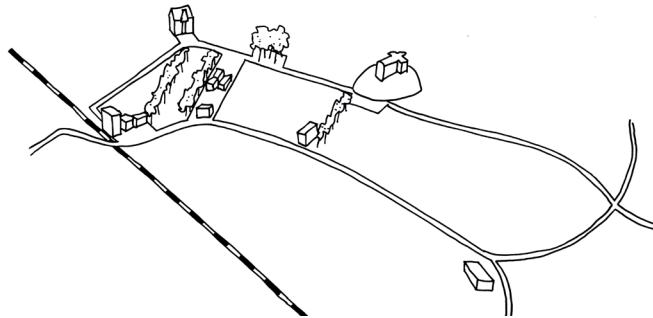
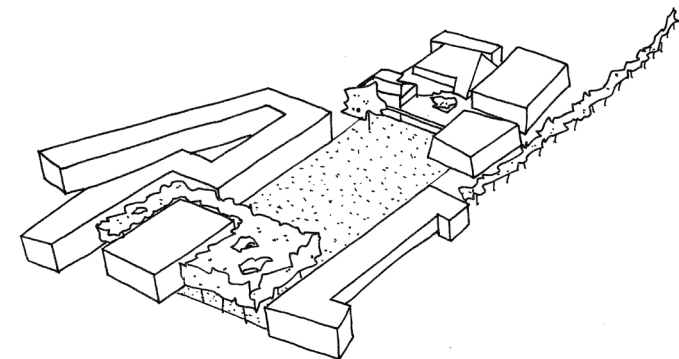


E code	00	20
	2010	



MASTERPLAN CENTRUM EN CULTUURPLEIN HEIST-OP-DEN-BERG



Opdracht

In deze opdracht vraagt het gemeentebestuur van Heist-op-den-Berg een voorstel van globale ruimtelijke ontwikkelingsstrategie voor het centrum van de gemeente. Concreet bestaat de opdracht uit twee delen: (1) een masterplan voor het centrum van Heist-op-den-Berg met inbegrip van een voorstel voor de toekomstige verkeersafwikkeling, (2) een stedenbouwkundig ontwerp en haalbaarheidsstudie voor het cultuurplein, gelegen tussen de Bergstraat en het cultuurcentrum Zwaneberg.

Het voorliggend wedstrijd bundel is in hoofdzaak opgebouwd uit deze twee grote delen, waarbij het ontwerp voor het Cultuurplein uiteraard volledig past binnen de globale visie op Heist-op-den-Berg in het masterplan. Met dit verder uitgewerkt ontwerp willen we een voorbeeld stellen voor andere – later uit te werken- delen van het masterplan.

In deze fase van de open oproep is getracht een eerste antwoord (op hoofdlijnen) te bieden op de vele vragen van het gemeentebestuur. Dit voorstel is echter nog niet maatschappelijk gedragen of volledig getoetst op haalbaarheid en wenselijkheid van de gemeente. In een volgende stap is het daarom belangrijk voldoende tijd en ruimte te geven aan terugkoppeling en discussie met de verschillende belanghebbenden van Heist-op-den-Berg (politiek, administratie, handelsapparaat, bevolking, vereniging,...). Een kwalitatief masterplan bestaat immers niet alleen uit een sterk ontwerp, maar vraagt ook een degelijk gevoerd proces.

Bergstraat aan de berg



Huidig plein





Sleutelementen / kenmerken van de gemeente

Van straatdorp tot dichtgebouwd kerngebied

Tot ver in de 20ste eeuw was Heist-op-den-Berg slechts een straatdorp tussen berg en station (langs de Bergstraat en stationstraat). Het was een landbouwgemeente met vooral veel onbebouwde gebieden rond het straatdorp.

In de tweede helft van de 20ste eeuw is het centrum van Heist-op-den-Berg gegroeid tot een dichtbebouwde 'stedelijke' kern. Gekoppeld aan de welvaart na de oorlogen, is de gemeente op korte tijd gegroeid van een landbouwgemeente naar een 'woongemeente'. Zo heeft Heist-op-den-Berg in versneld tempo een functionele én ruimtelijke metamorfose ondergaan. De landbouwactiviteiten zijn afgenomen (beslaan vandaag toch nog 67% van het bodemgebruik).

Het is opvallend dat in de snelle groei van Heist-op-den-Berg veel vraagstukken zijn opgelost, maar tegelijk vele (ruimtelijke) 'problemen' zijn ontstaan. Bij nieuwe ruimtelijke ingrepen is vaak voorbij gegaan aan de schaal en de totaliteit van het gebied, alsook aan de afstemming met de directe omgeving. Er zijn schaalbreuken en achterkanten ontstaan op belangrijke locaties. Het resultaat van deze evolutie is een sterk gevoel van achterstand en tevens een verlies van identiteit van Heist-op-den-Berg.

Stafkaart 1949



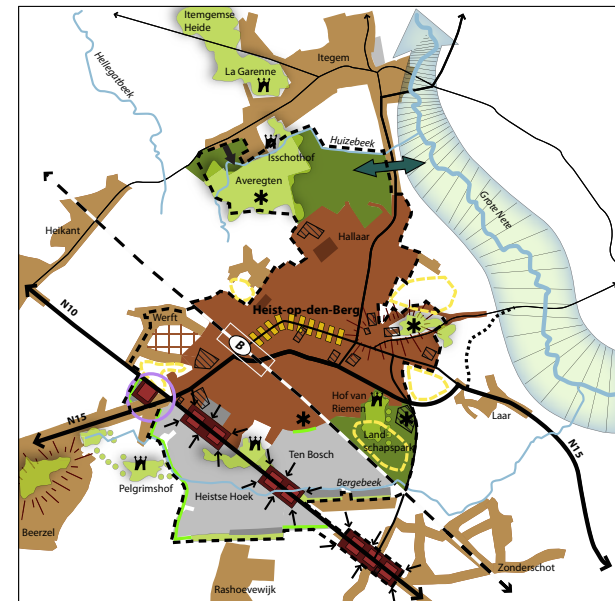
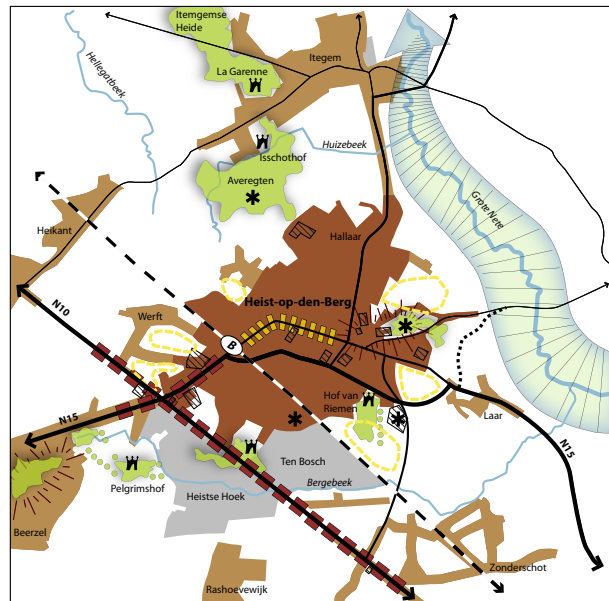
Regionaal centrum met stedelijke activiteiten in een kleinschalige woongemeente

Heist-op-den-Berg vormt vandaag een belangrijk centrum voor de regio door zijn centrale ligging tussen Mechelen, Lier, Herentals en Aarschot. Het gemeentebestuur neemt deze centrumfunctie op en streeft naar een bruisende gemeente waar cultuur, toerisme, horeca en het middenstandsleven hoog in het vaandel worden gedragen. Ze profileert zich als "een landelijke gemeente met pit in de kern". Concreet komt dit tot uiting in een druk bezochte winkelstraat ('Bergstraat'), succesvolle wekelijkse groente- en rommelmarkten, vele scholen, een groeiend Cultuurcentrum Zwaneberg, ... en anderzijds een 'kleinschalige', rustige en groene woongemeente. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is Heist-op-den-Berg erkend als een kleinstedelijk gebied waar verdere groei van wonen, bedrijvigheid en andere stedelijke functies wenselijk is. Hierbij moet Heist-op-den-Berg zijn positie bepalen ten opzichte van omringende stedelijke gebieden zoals Aarschot en Lier.

Ondanks de centrumfunctie van Heist-op-den-Berg, kent de gemeente geen optimale bereikbaarheid op Vlaams niveau. Er is in de korte nabijheid geen rechtstreekse aansluiting

op het autosnelwegennetwerk. Op een lager niveau is er wel een (historisch) netwerk van steenwegen dat Heist-op-den-Berg in alle richtingen - letterlijk tot aan de berg - met de omgeving verbindt. Door zijn regionale voorzieningen is echter de toestroom van verkeer naar Heist aanzienlijk en de overlast op het relatief fijnmazig netwerk groot. De N15 en de geplande oostelijke verbinding bieden een uitweg. Tegelijk is deze omleidingsweg een sprekend voorbeeld van een (nog) niet ingepaste structuur. Heist-op-den-Berg heeft een treinstation, op wandelafstand van het centrum. Een heldere, leesbare link met het centrum ontbreekt hier echter.

Naast de centrumfunctie, blijft Heist-op-den-Berg ook een aangename woongemeente in een landelijke sfeer. De verzoening en het evenwicht tussen het regionale karakter en de landelijke sfeer en de daarmee samenhangende schaalniveaus is echter niet evident. Dit vraagt voortdurend om aandacht bij het implementeren van nieuwe projecten op het ene of andere schaalniveau.



Strategie / Visie

In de projectdefinitie vraagt het gemeentebestuur naar een ruimtelijke visie die haar kern een nieuwe identiteit geeft of die haar identiteit versterkt. Met het masterplan wil het bestuur aansturen op een langdurig transformatieproces waarin het centrumgebied van Heist-op-den-Berg groeit tot een nieuw coherent geheel.

De zoektocht naar samenhang, evenwicht en identiteit onderschrijven wij als de doelstelling van het masterplan. In ons voorstel doen we dit door aan Heist-op-den-Berg een duidelijk leesbare ruimtelijke structuur voor het centrumgebied toe te kennen. Heist krijgt hierdoor een duidelijk gezicht of een identiteit. Binnen deze sterke ruimtelijke structuur worden nieuwe én historische ingrepen op een kwalitatieve manier ingepast en op elkaar afgestemd. Het 'werk' dat is aangezet, wordt verder afgemaakt (en dus niet van tafel geveegd). Het gevoel van achterstand wordt aangegrepen als een kans. Er wordt gestreefd naar een centrumgebied waar alle ruimtelijke

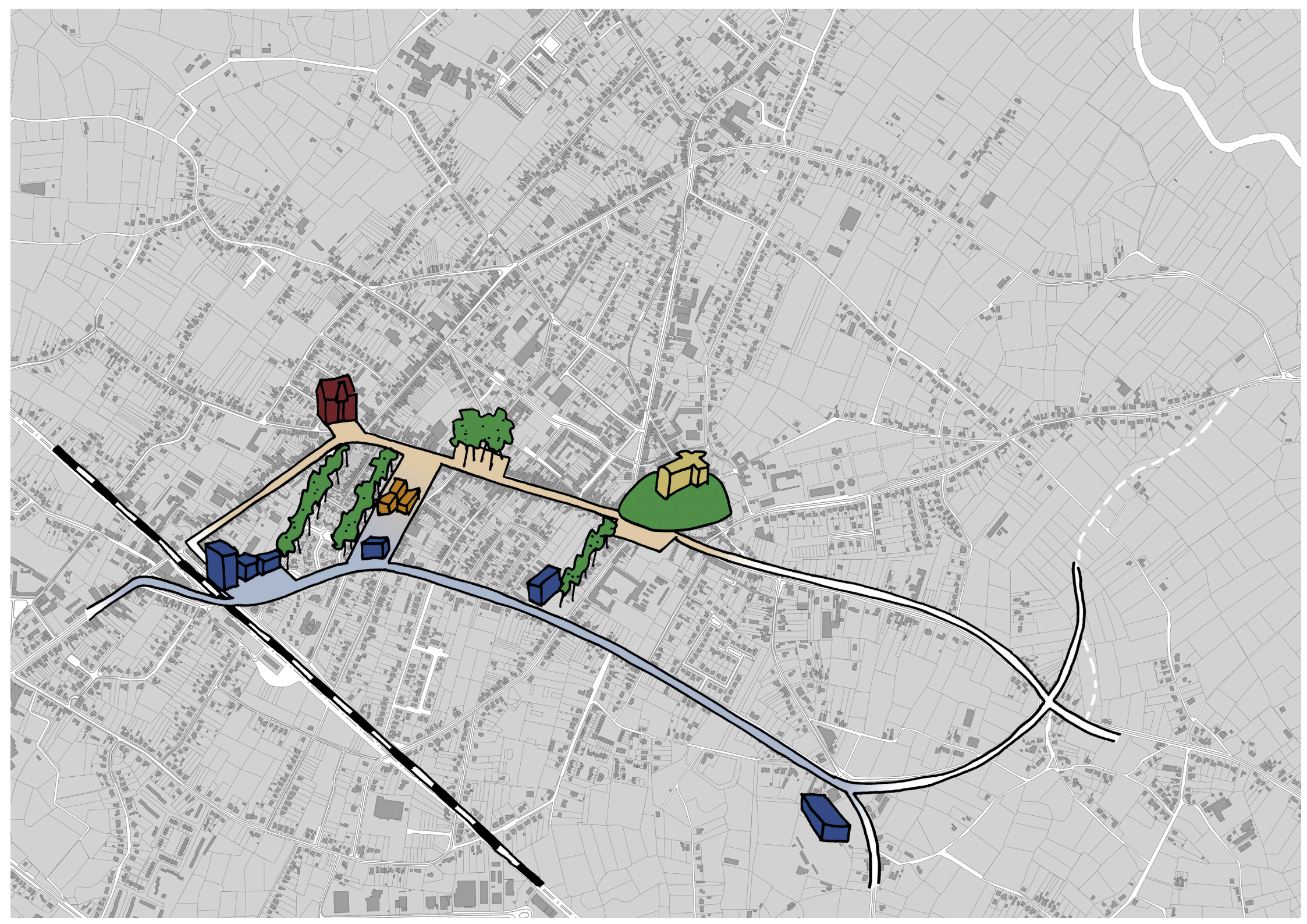
ingrepen beantwoorden aan de schaal van de omgeving én een hoge ambitie en kwaliteitsniveau uitstralen.

De nieuwe ruimtelijke structuur van Heist-op-den-Berg wordt gekenmerkt door zijn kracht en eenvoud, en bestaat uit slechts drie elementen: (1) lijnen of dragers, lineaire continue ruimtes die de ruggengraat van Heist-op-den-Berg vormen; (2) plekken of knooppunten die aan de dragers liggen als een bijzondere stedenbouwkundige ruimte; en (3) velden of weefsels waaruit Heist-op-den-Berg verder is opgebouwd. Deze ruimtelijke elementen spelen op verschillende schaalniveaus en bieden de mogelijkheid om uiteenlopende ruimtelijke ingrepen verder uit te werken zonder de totaliteit uit het oog te verliezen.

Concreet betekent dit dat een masterplan voor Heist-op-den-Berg veel meer is dan een nieuwe visie en ontwerp voor de Bergstraat en de directe omgeving. Het straatdorp is uit zijn voegen gebarsten en vraagt om een 'grotere' aanpak. De

Bergstraat is een historische drager voor Heist, en wordt in die rol erkend en ingezet. Maar ook de omleidingsweg, de N15, is belangrijk als een nieuwe drager voor de gemeente. Deze weg heeft vandaag echter geen ruimtelijke kwaliteit, maar wel veel potenties. Tesaamen worden de historische Bergstraat en de moderne N15 opgevat als de belangrijke ruggengraat van het centrum van Heist-op-den-Berg. Deze dragers ontsluiten de drie hoofdruimten van Heist-op-den-Berg, zijnde de Berg, het cultuurplein en de stationsomgeving. Tussen deze hoofdruimtes zijn ook een heel aantal subruimten aan de dragers gelegen. De dragers, samen met de hoofd- en subruimtes vormen samen het 'kloppend hart' van de gemeente, waar het gemeenschapsleven zich in hoofdzaak afspeelt. Tot slot bestaat Heist-op-den-Berg uit velden waar wonen een hoofdactiviteit is. Ook deze velden vragen om voldoende aandacht opdat de intrinsieke kwaliteit van deze 'kleinschalige' woongemeente bewaakt blijft.





Ontwerp

Lijnen

Lijnen of dragers zijn de lineaire continue ruimtes die de ruggengraat van Heist-op-den-Berg vormen. Vanuit de geschiedenis zijn zowel de Nete als de Bergstraat belangrijke dragers voor Heist-op-den-Berg. Ondertussen is de N15 een belangrijke "nieuwe" lijn in de gemeente.

Bergstraat

De Bergstraat is de historische drager van Heist-op-den-Berg (reeds zichtbaar op de ferrariskaart van 1771). Met de komst van de spoorlijn in de 19de eeuw heeft ook de Stationstraat – in het verlengde van de Bergstraat – aan belang gewonnen. Sinds die tijd is het baandorp Heist-op-den-Berg, opgespannen tussen Berg en station, een feit.

Deze historische ruggengraat structureert het centrum van Heist-op-den-Berg. Hier laat de gemeente zich duidelijk lezen. Wie in de Bergstraat is, weet dat hij in het centrum van Heist is. Op cruciale plekken (kop, staart, knik, ..) staan beeldbepalende gebouwen: het torengedouw onderaan de Berg, het sociaal huis op de knik tussen Stationstraat en Bergstraat, het station op de

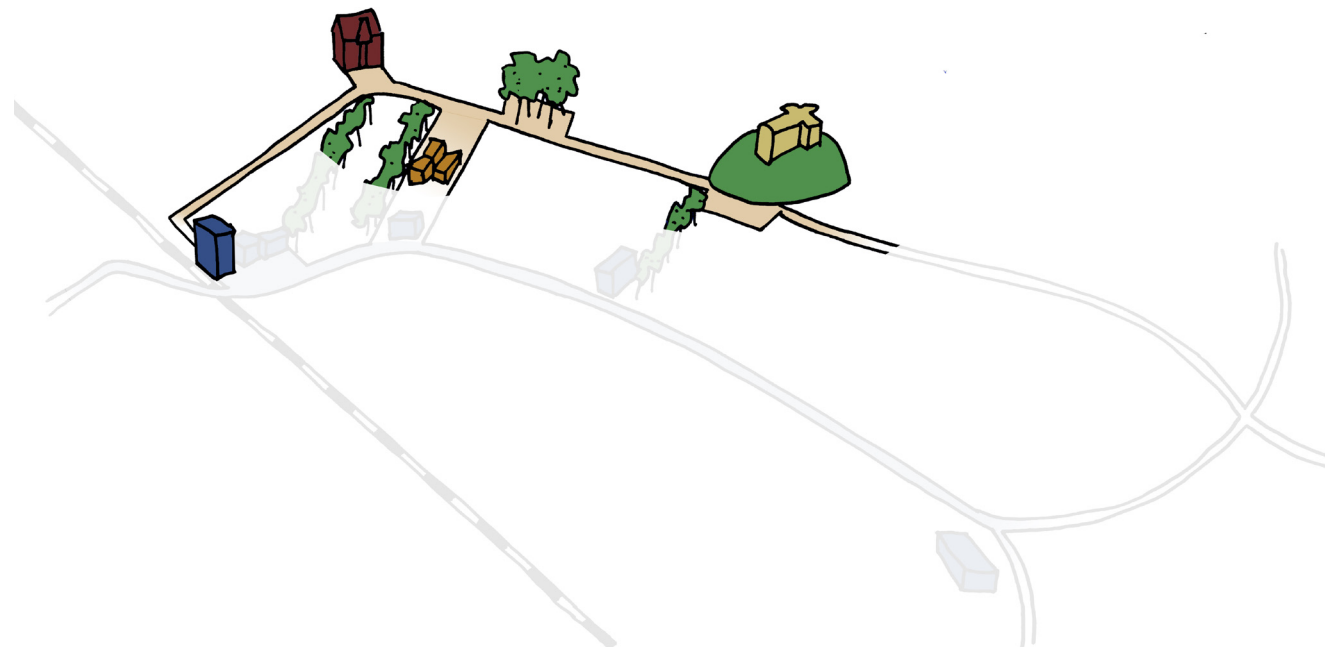
kruising van de Stationstraat met de spoorlijn. Deze gebouwen zorgen voor een sterke ruimtelijke identiteit van het centrum. Toch is de betekenis of beleving van de Bergstraat in de loop van de jaren aanzienlijk veranderd, in negatieve zin. Zijn functie als belangrijke verkeersader door het centrum en de dominantie van het autoverkeer is sterk bepalend geweest voor de kwaliteit. De dominantie van het verkeerskarakter op het verblijfskarakter is zichtbaar in het huidige wegprofiel. De bonte verzameling van verlichtingspalen, vlaggen, alternerende parkeerplaatsen, fietsparkings, ... kunnen de verblijfskwaliteit niet verbeteren en zorgen bovendien voor een onduidelijk en eerder rommelig karakter. De aanwezigheid van de omleidingsweg (N15) biedt hierin (letterlijk) een uitweg.

In het masterplan willen we de Bergstraat erkennen en bevestigen als historische ruggengraat van Heist-op-den-Berg. Dit betekent het streven naar een grotere stedenbouwkundige kwaliteit, duurzame mobiliteit en een verhoogde leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid.

Concreet stellen we voor om de Bergstraat niet autovrij te maken, maar hier enkel bestemmingsverkeer toe te laten. Op die manier blijft de Bergstraat zeker 'leven' maar krijgt de verblijfskwaliteit meer prioriteit. Hiertoe wordt een nieuw verkeerscirculatieplan (zie verder) en een nieuw wegprofiel voorgesteld. Het voorstel is een asymmetrisch wegprofiel met een sobere inrichting: een versmalde rijweg (6 m in functie van kruisend busverkeer); parkeren aan één kant, en lichtarmatuur boven de weg (opgespannen tussen beiden gevels). Grote bomen worden aan een zijde (schaduwkant) tussen de parkeerplaatsen voorzien. En tot slot wordt er zo weinig mogelijk straatmeubilair en geen stoeprand voorgesteld, wat de oversteekbaarheid voor voetgangers bevordert.

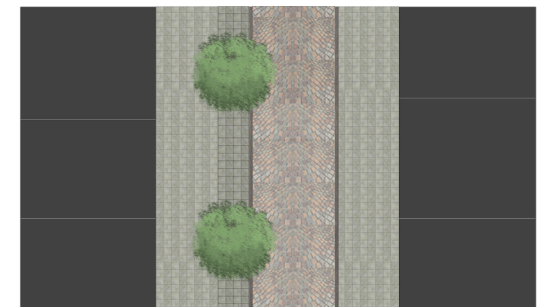
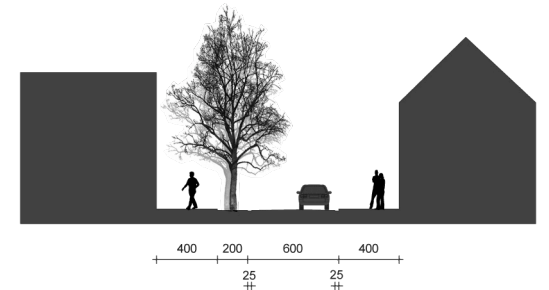
Er wordt gewerkt met een klein gamma van sfeervolle, hoogwaardige en duurzame materialen. Voor de stoepen voorzien we natuursteen (blauwe steen of graniet of...) formaat 20 op 20 cm verband parallel met de weg. De parkeerstrook komt in het zelfde materiaal maar met een ruwere oppervlaktebehandeling, een platte boord van 25 in dezelfde

Bergstraat met een overdaad aan materialen



gezaagde natuursteen en de wegzone in mozaïekkasestjes om in eenzelfde karakter te blijven (het centrum waardig) en het geeft minder geluid dan kasseien. Deze materialen zetten we door in de andere profielen die tot de "centrumzone" kunnen gerekend worden (zie telkens profieltekeningen, bvb fietspad wordt dan zelfde als voetpad maar diagonaal gelegd). Er kan geopteerd worden om, concentrisch van het centrum weg, sneller op eenvoudigere en goedkopere materialen over te gaan. Bvb een fietszone dan eerder in hoogwaardige betonplaveien, maar wel met hetzelfde materiaal uit te voeren om een eenheid te bewaren.

Vandaag structureren de Bergstraat en de Stationsstraat enkel de panden die er direct aan grenzen. Met het masterplan willen we ook gebouwen en open ruimtes in een tweede rand betekenis geven aan deze historische drager. Het gaat zowel over de historische ruimten van de Berg en de stationsomgeving als de kleinere ruimten zoals het parkje Noordstraat-villa Monte, het cultuurplein, en de Spoorwegstraat.



N 15 (Boudewijnlaan)

In 1997 werd de N15 of Boudewijnlaan (gewestweg) opengesteld als alternatieve route voor de Bergstraat. Door zijn functie als omleidingsweg voor het centrum, is de N15 nooit aangelegd als een ruimtelijke drager en kent deze geen verblijfskwaliteit. Ter hoogte van het spoor passeert de weg bovendien in de vorm van een grootschalige viaduct, die een grote breuk vormt met de directe omgeving. Vanaf de weg is bijvoorbeeld niets zichtbaar van het station of stationsomgeving. Verdergaand in oostelijke richting is er evenmin sprake van een samenhangende opbouw. De relatie met het centrum of de Bergstraat is zelfs onduidelijk. De zuidelijke kant is bebouwd met recente appartementsgebouwen. Dit geeft een schaal en beleving aan, waardoor je als bezoeker de suggestie krijgt dat 'het centrum' van Heist zich langs die zijde bevindt. De noordelijke rand is vrij onregelmatig, opgebouwd uit kleinschalige woningen (L.Liekenwijk), garages, groene open ruimte of onbebouwde percelen... Kortom, ondanks zijn belangrijke verkeersrol, draagt de N15 weinig bij aan de

ruimtelijke leesbaarheid van de gemeente.

In het gemeentelijk structuurplan (studiegroep Omgeving, 1999, bindende bepaling) is het doortrekken van de oostelijke verbinding opgenomen als bindende bepaling. Vandaag tracht de gemeente (in samenspraak met AWV) hieraan gevolg te geven. Op die manier kan meer verkeer uit het centrum geweerd worden.

In het masterplan stellen we de N15 of Boudewijnlaan voor als de 'moderne' ruggengraat voor Heist-op-den-Berg. De N15 blijft een belangrijke verkeersverzamelweg of 'ringweg' voor de gemeente, maar een verhoogde ruimtelijke kwaliteit is wenselijk. Het is belangrijk dat men zich langs deze route kan oriënteren en zicht krijgt op de gemeente. Ook hier stellen we een wegprofiel voor. (Gelet op zijn statuut als gewestweg zal dit in samenspraak met de administratie Wegen en Verkeer van de Vlaamse overheid moeten gebeuren.)

Gelet op het belang als verkeersverzamelweg, stellen we hier een helder en assymetrisch wegprofiel voor. We maken onderscheid tussen het stedelijk deel van de weg, tussen het station en de sportcluster, en het landschappelijk deel, verderop in oostelijke richting.

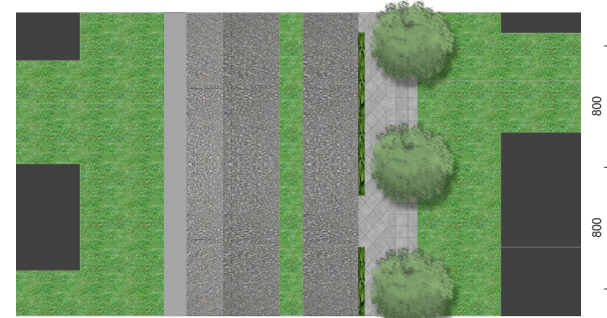
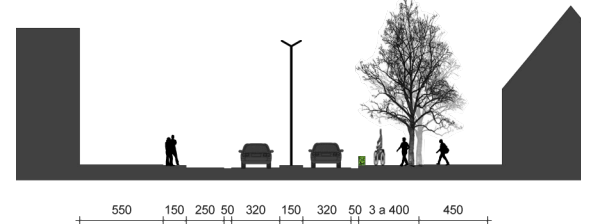
Ter hoogte van het 'stedelijke' deel van de weg, moet de noordzijde van de weg benadrukt worden door het verzamelen van voetgangers en fietsers op een breed voet- en fietspad aan deze kant. Tussen het pad en de bebouwing wordt bovendien een rij bomen voorzien, en deze bomen nemen gradueel af naar het oostelijk deel met open landschappelijk karakter. Aan de zuidzijde van de weg stellen we geen formele bomenrij voor, maar een 'opvulling' van lege plekken met betekenisvolle bomengroepen. De rijweg zelf moet een vlotte doorstroming van het autoverkeer garanderen. Daarom wordt de rijweg volledig losgekoppeld van de noordelijke rand door het plaatsen van een haag. Een groene middenberm - die op beperkt aantal plaatsen oversteekbaar is - blijft behouden.

Impressie wandelpad aan voetviaduct





Voorstel profiel N15 van viaduct tot Van Coeckelbergstraat



Naast aandacht voor het wegprofiel, zijn de gebouwen langs de weg even belangrijk voor de ruimtelijke kwaliteit van deze lijn. Gebouwen die afgestemd zijn op de weg, bevorderen immers de leesbaarheid en hiërarchie van de weg. De focus ligt in eerste plaats op de sterke oriëntatiepunten aan de noordzijde van deze drager, die vanuit een bredere omgeving herkenbaar zijn. Deze vallen samen met de hoofdruimtes die we in een volgend deel bespreken: de stationsomgeving, het bouwblok van het Cultuurcentrum en het gebied rond de Frans Coeckelbergstraat als verbinding naar de Berg. Daarnaast liggen er ook nog veel 'kansen' in de velden, zoals op de open plekken waar nog kan gebouwd worden, en op andere plekken waar op termijn aan vervangingsbouw wordt gedacht.

Overige lijnen

Spoorlijn

Voor de spoorweg ligt de focus op het verbeteren van de oversteekbaarheid. De reeds geplande oversteek in het verlengde van de Berkenstraat past hierin. Een nieuwe brug over het spoor verbindt het centrum en de stationsomgeving beter met woonbuurten aan overkant én de schaatsbaan (als bovenlokale attractiepool).

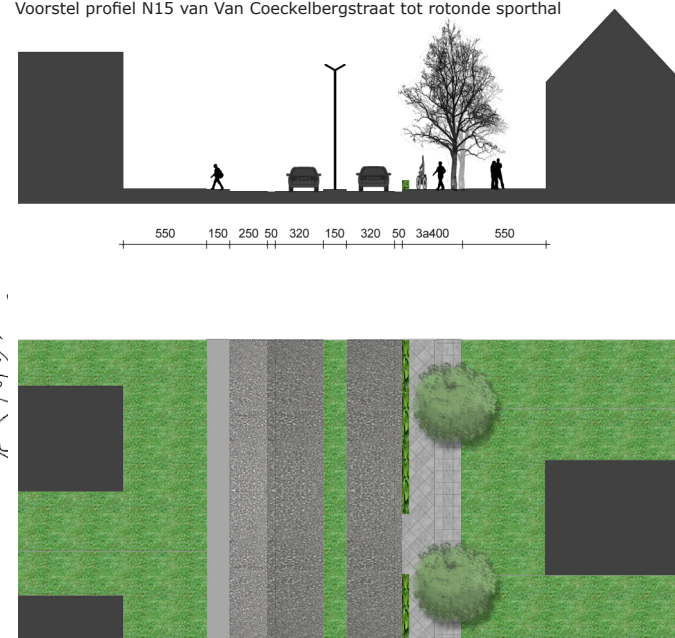
N10

In de nota van de afbakening van het kleinstedelijk gebied Heist-op-den-Berg is de N10 uitvoerig behandeld. In het masterplan sluiten we ons aan bij de ruimtelijke visie in deze nota. Belangrijke aanknopingspunten voor de gemeente

zijn de "landschappelijke" inkom (vanuit Aarschot) en de "verstedelijkte" inkom (vanuit Mechelen/Lier). Bij de landschappelijke inkom, zijnde de Lostraat, stellen we voor om het karakter te vrijwaren door het behoud van grote bomen en het vrijwaren van zichten naar het landschap. Eventueel is de bomenrij plaatselijk uit te dunnen, nu voelt het hier en daar als een "verminkte" dreef aan. Verkeerstechnisch is het ook belangrijk dat hier een duidelijker afbakening van de zone voor de zwakke weggebruikers wordt voorzien. In het verlengde van de verstedelijkte inkom (tussen N10 en het viaduct) is het wegprofiel aanvaardbaar, maar kan de leesbaarheid van de omgeving nog verbeteren. Het voorzien van enkele prominente gebouwen in de stationsomgeving én op het einde van de zichtlijn van deze inkomweg, toont aan de weggebruiker waar het centrum is gelegen.



Voorstel profiel N15 van Van Coeckelbergstraat tot rotonde sporthal



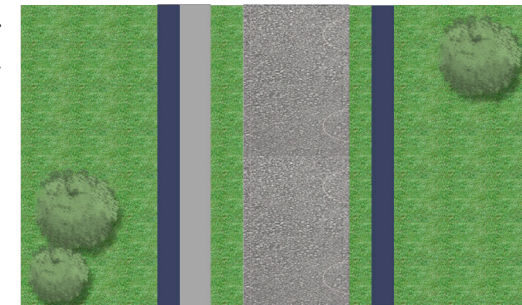
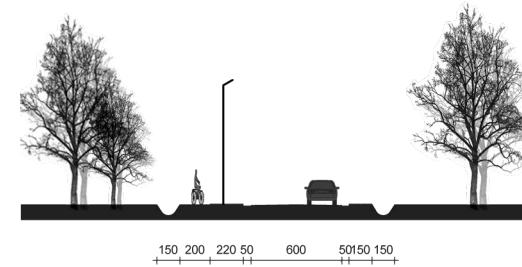
"Stedelijke" invalsweg van N10



"Landschappelijke" invalsweg van N10



Voorstel profiel N15 voorbij rotonde sporthal in het landschap



Plekken

Plekken en knooppunten zijn bijzondere stedenbouwkundige ruimten, zoals pleinen, gebouwen, parkjes of straten, gelegen aan de lijnen of dragers. Zij bepalen mee de betekenis van de dragers en verhogen de herkenning en leesbaarheid van Heist-op-den-Berg. We onderscheiden drie hoofdruimtes: de Berg, het cultuurplein en de stationsomgeving. Daarnaast zijn er nog een aantal subruimtes, eveneens aan de dragers gelegen. Deze plekken worden beschouwd als 'kloppend hart' van de gemeente, waar een groot deel van de gemeenschapsactiviteiten zich afspeelt.

Hier volgt een eerste visie op hoofdlijnen voor zowel de hoofdruimten als de subruimten. Het cultuurplein wordt in een tweede luik uitvoeriger behandeld.

De berg als historisch ankerpunt

De Berg is het meest opvallende landschappelijk kenmerk van de gemeente. Deze heuvel steekt 48m boven de zeespiegel uit, en was 15 miljoen jaar geleden een zandbank. Na het terugtrekken van de zee bleef de zandbank staan als een getuigenheuvel. Tot op vandaag is de Berg herkenbaar als hét ankerpunt voor Heist-op-den-Berg. De landschappelijke heuvel is op een kwalitatieve manier geïntegreerd in de bebouwde kern. Door zijn ligging en inrichting vormt de Berg vandaag een bijzondere historische én kwalitatieve ruimte waar de gemeentelijke administratieve diensten zijn gevestigd.

In tegenstelling tot de Berg ontbreekt het "Gouden Kruispunt" (onderaan de Berg) vandaag aan ruimtelijke kwaliteit, te wijten aan het intensieve verkeersgebruik. Het is wenselijk om het doorstromend verkeer hier te beperken, en zo de verblijfskwaliteit te verhogen. Anders gezegd, we streven naar een 'gouden plein' waar ook het torengebouw onderaan de Berg mee een rol gaat spelen. Hieraan gekoppeld stellen we ons ook

de vraag of het haalbaar is om de Bergop autovrij te maken. Verder op de Berg, nabij het Bergbos, ligt de Heilig Hartschool. Uit een studie (BRUT) blijkt dat de school verhuist naar de westkant van het station, en dat deze schoolgebouwen vrijkomen. In plaats van de schoolgebouwen verder in te vullen met administratieve diensten, opteren wij om aan deze luwe zijde van de Berg het wonen te versterken. Hier kan men hier prachtige "schoollofts", gelegen aan het Bergbos, als alternatieve woonvorm aanbieden. Door een variatie in typologie kan men hier verschillende doelgroepen en leeftijden aanspreken. Gekoppeld aan de herwaardering van het Bergbos met restaurant en water/uitkijktoren als recreatieve troeven, wordt het wonen hier extra interessant. Een mooi referentievoorbeld is een recente herontwikkeling van een oude schoolsite aan de rand van Sint Truiden waar woningen in verschillende vormen en maten, gekoppeld aan bijzondere voorzieningen, zijn ondergebracht in oude schoolgebouwen, vergelijkbaar op een bijzondere landschappelijke locatie.

Stationsomgeving, cultuurplein en berg



Cultuurplein

Naast de Berg als historische identiteitsdrager voor Heist-op-den-Berg, wordt het cultuurplein opgevat als een nieuwe potentiële identiteitsdrager. Gelegen tussen de hoofdlijnen Bergstraat en N15 kan hier een nieuw ijkpunt voor Heist-op-den-Berg ontstaan. We beschouwen deze plek als het volledige gebied tussen de N15 en de Bergstraat, met het cultuurplein gelegen aan de Bergstraat en het cultuurbouwblok aan de Boudewijnlaan.

Deze plek vraagt om de meest prangende ingrepen in Heist-op-den-Berg. Hier hebben de aanleg van de velodroom, de afbraak ervan en de bouw van het cc Zwaneberg (1990) en de recente uitbreiding van het CC (2010) nooit een degelijke ruimtelijke inpassing gekregen. Er ontbreekt ruimtelijke kwaliteit, zowel in de open ruimte, in de omliggende bebouwing als in de samenhang met de randen (Bergstraat, Kattenstraat en Berkenstraat).

In het ontwerp voor deze plek wordt gezocht naar een kwalitatieve inrichting van het gebied, op schaal van

Heist-op-den-Berg met aandacht voor de belevings- en de gebruikswaarde. Ook de verankering aan de dragers vormt een belangrijk element in functie van een verhoogde leesbaarheid. Beeldbepalende elementen zoals het cultureel centrum in zijn huidige vorm en de toekomstige inrichting van het cultuurplein zorgen voor een sterke identiteit van de plek. Het eerste voorstel van ontwerp is verder toegelicht in het tweede deel van de nota.

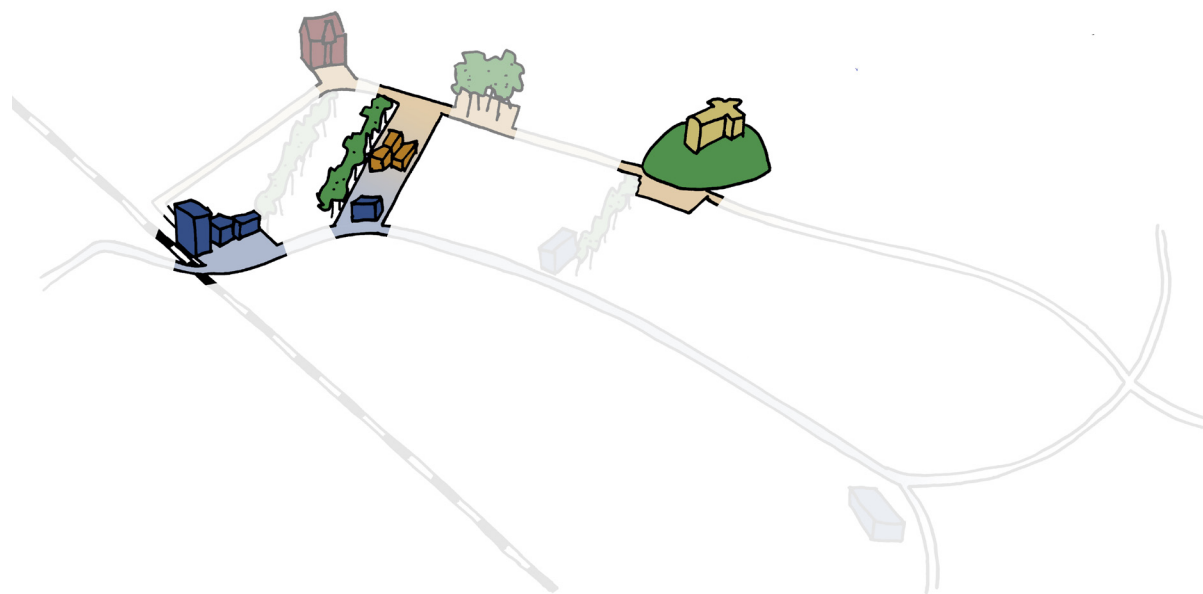
De stationsomgeving

Hoewel de stationsomgeving van Heist-op-den-Berg op een strategische plaats ligt, is deze plek sterk onderbenut. Ze maakt geen deel uit van het 'stedelijk' weefsel. Deze plek heeft haar betekenis en identiteit verloren bij de aanleg van de omleidingsweg, wanneer de kruising tussen de spoorweg en het historisch lint is doorgeknipt. Zo kwam de stationsomgeving letterlijk en figuurlijk in de schaduw van het viaduct te liggen. De viaduct is een bijzonder dominant element in deze omgeving: ze is grootschalig (in contrast tot de kleinschaligheid van zijn omgeving) en gaat geen relatie aan met de directe

omgeving (een autonoom, hoog element dat bovendien in een bocht ligt).

In het masterplan willen we de stationsomgeving van Heist-op-den-Berg opnieuw een prominent onderdeel van het centrumgebied laten worden. We beschouwen de plek als een hoofdruimte, belangrijk voor de identiteit en leesbaarheid van de gemeente. De stationsomgeving moet de nieuwe toegangspoort van Heist-op-den-Berg worden, en dit niet enkel voor de treinreizigers, maar ook voor de weggebruikers.

De stationsomgeving is gelegen aan de stedelijke kant van de N15 en willen we in die zin laten contrasteren met de groene woonomgeving aan de overzijde. Door het bundelen van alle gebouwen aan de centrumzijde van het viaduct ontstaat een samenhangende en compacte stationsomgeving die zichtbaar is vanop de N15. Hieraan gekoppeld worden alle 'kleine', verspreide parkings tegen en rond het viaduct gebundeld in een parkeergebouw aan de centrumzijde. Dit zorgt voor ruimte, geeft mogelijkheden voor groenbossages en zorgt zo voor een



verhoging van de woonkwaliteit, aan de andere zijde van het viaduct.

Binnen deze compacte stationsomgeving stelt het dominante viaduct een aantal randvoorwaarden voor de bebouwing van de stationsomgeving. Het viaduct vraagt volgens ons geen begeleidende bebouwing in de 'klassieke' zin (zoals een bouwblok), maar eerder om autonome, beeldbepalende volumes die in dialoog met het viaduct treden. Zo worden aan de noordzijde vrijstaande volumes gecombineerd met een gesloten wand als afwerking van het bouwblok langs de Stationstraat. De volumes lopen op in hoogte en terug af (zoals de beweging van het viaduct).

In het hoogste volume naast het spoor, wordt op de begane grond het station voorzien, en op de verdiepingen kantoren of diensten. In de gesloten wand van het bouwblok van de Stationstraat is plaats voor meer diensten, grootschalige detailhandel en parkeren (gelijkvloers en op het dak, en eventueel een extra verdieping). Met het voorzien van een nieuwe rand- en pendelparking op deze plek, stellen we de geplande uitbreiding van de pendelparking verderop langs het spoor in vraag. Deze laatste parking is immers gelegen op een relatief grote afstand van het centrum, en dus minder interessant. Het overig deel van het grootschalig bouwblok

tussen de Stationstraat en de Spoorwegstraat wordt opgedeeld, en verder opgevuld met wonen in de richting van het centrum

Tot slot is er ingegaan op de bekommernis en vraag naar een verbeterde relatie van de stationsomgeving tot het centrum van de gemeente. Hiertoe is ingezet op een vlotte ontsluiting naar de Boudewijnlaan. Langs deze weg ligt de kortste verbinding met de Bergstraat oftewel 'het centrum'. De voorgestelde weginrichting met een nieuw voet- en fietspad aan deze centrumzijde van de N15 is daarom belangrijk. Ook de aanpak van het cultuurbouwblok achter het CC Zwaneberg kan deze relatie op termijn verbeteren.

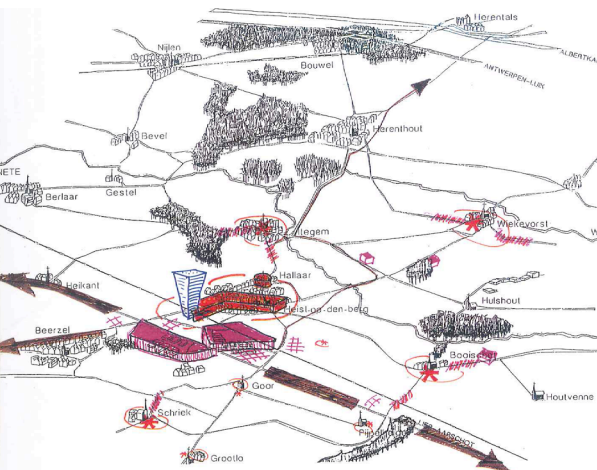
Daarnaast kan het ontwikkelen van het gehele bouwblok tussen Stationstraat en Spoorwegstraat er voor zorgen dat er een nieuwe routings langs de Spoorwegstraat(of eventueel zelfs doorheen de Liekenswijk) ontstaan. De spoorwegstraat beschouwen we in die zin als een zogenaamde 'subruimte'. Deze straat vormt een belangrijke link tussen de dragers en plekken (zoals bovenstaande beschreven rol in de stationsomgeving, maar ook naar het centrum en de OCMW-site) van de gemeente. In tegenstelling tot de gesloten wand van de Stationstraat, kent de Spoorwegstraat vooral een achterkantsituatie met garages, bergingen en tuinen. Daarom stellen we hier een structurerend wandelpad met bomen voor over de hele lengte van de straat met een maximale breedte.

Tegelijk is het interessant om het bouwblok(spoorwegstraat-veldenstraat) in twee te delen en langs deze straat nieuwe voorkanten te creëren.

Vandaag en zeker binnen een nieuwe ontwikkeling ziet de brug er zeer gedateerd uit. We denken met een eenvoudige en relatief goedkope ingreep al een grote verbetering van de beeldkwaliteit te kunnen bereiken door de leuning en verlichting een krachtige update te geven. De verlichting kan gewoon eenzelfde opfrissing krijgen als over heel de N15. De leuning kan bvb een geperforeerd scherm worden dat al start aan de onderkant van de dragende betonbalken, met als effect een sterke visuele vereenvoudiging van het hele viaduct, dat meer als een lijn zal ervaren worden.

In dit wedstrijdvoorstel hebben we dus een eerste visie geformuleerd op de stationsomgeving, en aangetoond dat deze plek nog veel potenties heeft. Op langere termijn (2020) lijkt dit zelfs de plek met de belangrijkste 'grootschalige' toekomstige ontwikkeling voor Heist-op-den-Berg. In het masterplan is in elk geval de tijd rijp om een ruimtelijke visie verder uit te werken, waarna de gemeente kan nadenken over haar regierol en eerste contacten kan leggen met de noodzakelijke partners in dit project, zijnde NMBS, Eurostation (Euro Immo Star) en de Lijn.

Het station als accent binnen het GRS

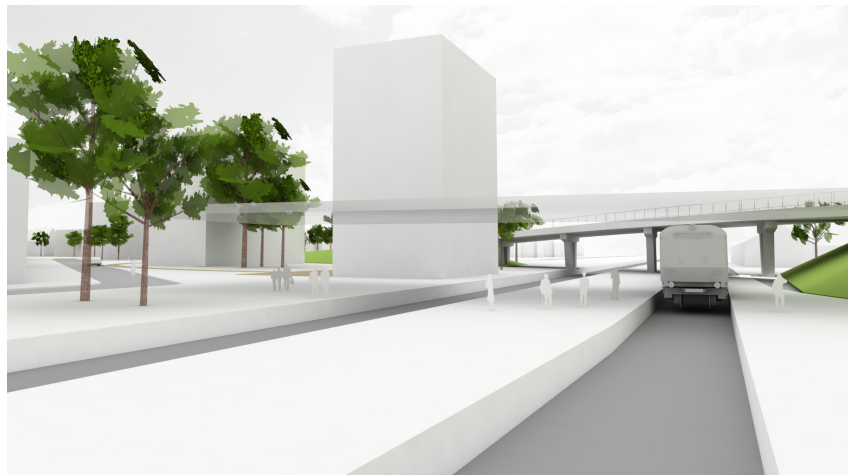


Waar is het station?



Impressies stationsomgeving





De spoorwegstraat beschouwen we in die zin als een zogenaamde 'subruimte'. Deze straat vormt een belangrijke link tussen de dragers en plekken (zoals bovenstaande beschreven rol in de stationsomgeving, maar ook naar het centrum en de OCMW-site) van de gemeente. In tegenstelling tot de gesloten wand van de Stationstraat, kent de Spoorwegstraat vooral een achterkantsituatie met garages, bergingen en tuinen. Daarom stellen we hier een structurerend wandelpad met bomen voor over de hele lengte van de straat met een maximale breedte.

Tegelijk is het interessant om het bouwblok (spoorwegstraat-veldenstraat) in twee te delen en langs deze straat nieuwe voorkanten te creëren.

Vandaag en zeker binnen een nieuwe ontwikkeling ziet de brug er zeer gedateerd uit. We denken met een eenvoudige en relatief goedkope ingreep al een grote verbetering van de

beeldkwaliteit te kunnen bereiken door de leuning en verlichting een krachtige update te geven. De verlichting kan gewoon eenzelfde opfrissing krijgen als over heel de N15. De leuning kan bvb een geperforeerd scherm worden dat al start aan de onderkant van de dragende betonbalken, met als effect een sterke visuele vereenvoudiging van het hele viaduct, dat meer als een lijn zal ervaren worden.

In dit wedstrijdvoorstel hebben we dus een eerste visie geformuleerd op de stationsomgeving, en aangetoond dat deze plek nog veel potenties heeft. Op langere termijn (2020) lijkt dit zelfs de plek met de belangrijkste 'grootschalige' toekomstige ontwikkeling voor Heist-op-den-Berg. In het masterplan is in elk geval de tijd rijp om een ruimtelijke visie verder uit te werken, waarna de gemeente kan nadenken over haar regierol en eerste contacten kan leggen met de noodzakelijke partners in dit project, zijnde NMBS, Eurostation (Euro Immo Star) en de Lijn.

Overige subruimten

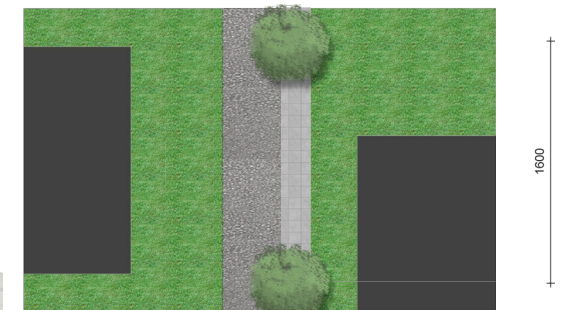
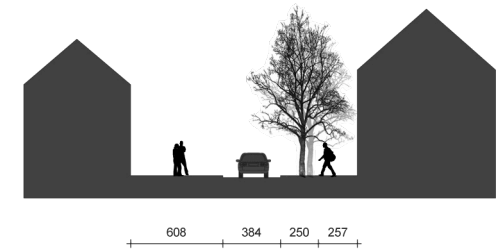
Parkje Noordstraat en Villa Monte

Het parkje op de hoek van de noordstraat met de bergstraat is een aangename groene (sub) ruimte aan het winkellint. We stellen voor nog sterker in te zetten op deze ruimte, om de variatie en dynamiek in de bergstraat kracht bij te zetten en de rand 'op te dikken'. We stellen voor om het einde van de noordstraat te knippen. Deze verbinding is niet noodzakelijk voor de ontsluiting van het noordelijk deel van Heist centrum. Een knip ontlast de Bergstraat. Door de verkeersruimte eruit te halen, ontstaat een grotere groene (sub)ruimte aan de Bergstraat. Het Hotel villa Monte, ondergebracht in een vrijstaand landhuis met tuin, kan (visueel) deel uitmaken van het park.

Een kwalitatieve invulling van het park, en een doorsteek voor voetgangers en fietsers maakt de relatie naar het



Voorstel profiel Spoorwegstraat



achterliggende gebied aantrekkelijker. Wie weet maakt de "voddemet" op deze manier een spontane en 'historische' oversteek van de Bergstraat...tot op het cultuurplein.

Frans van Coeckelbergstraat

Naast de stationsomgeving en het cultuurblok vormt ook deze straat een belangrijke link tussen de twee dragers van de gemeente. Om deze link te versterken, is het wenselijk om het wegprofiel op te waarderen en ook daar bijvoorbeeld een herkenbaar nieuw wandelpand met bomenrij over de hele lengte aan te leggen.

Sociaal huis

Zoals nu al het geval is (belangrijk in het perspectief) blijft dit een markante plek in de Bergstraat. Ze wordt zelfs nog

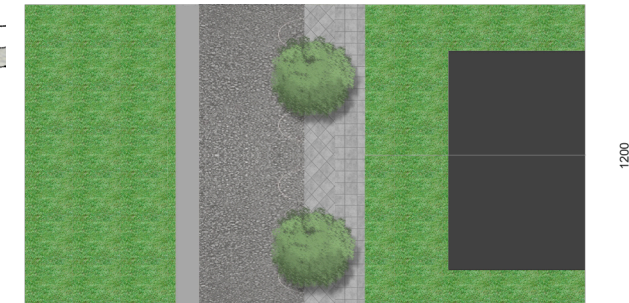
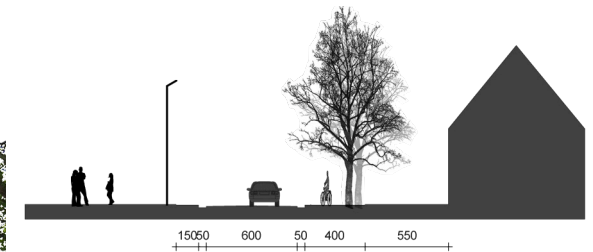
belangrijker met de plannen voor de uitbouw tot het Sociaal Huis en de link met de stationsomgeving, nu al aangezet met de bouw van het markante hoekhuis. Deze plek kan zich in de toekomst vlot in de nagestreefde systematiek en strategie van leesbaarheid inpassen, zowel vooraan (opgehangen aan de Bergstraat), als achteraan (opgehangen aan het woonweefsel).

Hof Van Riemen

De geplande sporthal met nieuw zwembad en buitenvelden, aansluitend op het Hof van Riemen in een "sportpark" past binnen de visie van het masterplan. Het geeft mee vorm aan de overgang van het landelijk deel naar het verstedelijkt deel van de gemeente. De sporthal met een markante hoekoplossing vormt tevens een Poort aan de oostelijke zijde van de omleidingsweg. Via het nieuw wandel- en fietspad langs de N15 wordt deze plek dan beter verbonden met het centrum.



Voorstel profiel Frans Van Coeckelbergstraat



Velden

Huidige kenmerken

Ondanks haar rol als regionaal centrum en de aanwezigheid van bovenlokale activiteiten, wordt Heist-op-den-Berg nog heel sterk ervaren als een gemeente met een dorps karakter. De eigenheid van dit 'dorpse' Heist zit voor een groot deel in 'de groene indruk' vevat. Maar ook in het informele karakter van Heist, waarbij de 'nodige verschillen' in het weefsel zichtbaar zijn. De gemeente is opgebouwd uit een divers weefsel met een menging van verschillende woningtypes. De mate van woonverdichting is bovendien niet stedelijk.

Ontwerpvisie

Het uitgangspunt voor de velden is dat er - naast projectmatige opties voor de lijnen en plekken - ook een algemeen generiek beleid voor Heist-op-den-Berg moet zijn. Dit generiek beleid is gebaseerd op een aantal ruimtelijke principes en zorgt voor een duidelijke, coherente aanpak van diverse gebieden binnen de

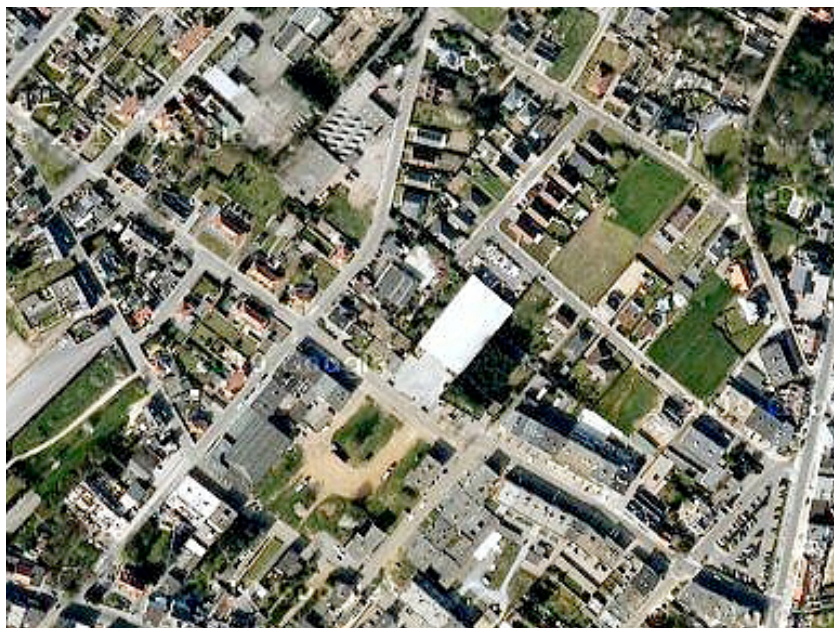
gemeente. Het uitgangspunt is dat we het intrinsieke karakter van Heist-op-den-Berg niet willen veranderen. Het komt erop aan om het weefsel aan te vullen en af te werken op een kwalitatieve manier.

Het generieke beleid voor de velden is gebaseerd op twee ruimtelijke principes.

Het eerste principe is gericht op een behoud en versterking van het 'groene' karakter van Heist-op-den-Berg. Het is belangrijk om het publieke en private groen in de gemeente zoveel mogelijk te behouden, te versterken en aan te vullen. Bij het openbaar domein in het woonweefsel ligt de focus op groene plekken (een plantsoen, een parkje) of punten (een strategische geplaatste boom), eerder dan op formele laanbeplanting langs woonstraten (te stedelijk en formeel). Anderzijds willen we ervoor pleiten voldoende openheid in de gevels te garanderen

(dit kan gestimuleerd worden in een RUP dat voldoende randvoorwaarden stelt aan de invulling van het bouwblok) waardoor er doorzichten naar groen ontstaan (villatuinten, binnengebieden, ...), maar ook groene voortuinen te voorzien.

Ten tweede moet het ruimtelijk beleid streven naar een behoud van het charmante en informele karakter van Heist-op-den-Berg als woongemeente. De korrelvergroting die door de bouw van appartementen is ingezet is positief (zorgvuldig ruimtegebruik). Echter, het lijkt ons aangewezen deze niet 'gegroepeerd' in te zetten in een overgang van de Bergstraat naar het buitengebied (of gestructureerd langs de Boudewijnlaan) maar om de 'appartementenbouw' veeleer te spreiden over het weefsel van het groter centrumgebied van Heist, mits er voldoende rekening wordt gehouden met de specifieke context en schaal van elke omgeving. Massieve gevelwanden worden zo vermeden, en Heist blijft meer op 'schaal'. Behalve het spreiden van de



Voorbeeld van ontwikkeling ten noorden van de Bergstraat tpv de Gamma



appartementen kunnen er bijkomende vragen gesteld worden naar de positionering van de gebouwen en stellen we voor om op bepaalde plaatsen terug te springen t.o.v. de gevellijn, of om een gebouw dwars te zetten t.o.v. de gevellijn, ...

Een verzoening tussen de kleine korrel van het woonweefsel en de grote korrels als grootschalige kleinhandel of bedrijven is moeilijker, en vraagt meestal om een verplaatsing naar andere geschikte gebieden.

Binnen het bestaande woonweefsel liggen er ook nog andere opportuniteiten. Zo kunnen binnen de bestaande grote bouwblokken – als restant van de vroegere landbouwpercelen – vaak nieuwe kleinschalige bouwblokken gecreëerd worden.

Of vragen andere bouwblokken, zoals aan de Spoorwegstraat, nog om een duidelijke afwerking. Door deze bouwblokken te verkleinen of af te werken ontstaat er een betere 'doorbloeding' van het weefsel en wordt de leesbaarheid (waar ben ik, hoe kan ik ergens geraken...) van Heist-op-den-Berg vergroot.



Voorbeeld van ontwikkeling Spoorwegstraat

Verkeer en parkeren

De klemtoon bij het masterplan ligt op de ruimtelijke kwaliteit van de dragers. Om die kwaliteit te genereren is het verkeerstechnisch aspect eveneens belangrijk. De beschreven lijnen hebben immers naast hun ruimtelijke betekenis nog altijd hun verkeerstechnische betekenis.

Het onderzoek over verkeer en parkeren is in deze fase vooral een visie, beschrijft eerder algemene principes dan wel volledig uitgewerkte schema's en kan uiteraard niet als definitief beschouwd worden. Een circulatievoorstel komt immers pas tot stand na een uitgebreid overleg met de Stad/De Lijn/AWV/Middenstand/... en na een grondig verkeerskundig onderzoek, wat als deel van de opdracht gevoerd zal kunnen worden.

De onderstaande nota bestaat uit twee grote delen:

Een visie op de Bergstraat en het parkeerconcept: er worden enkele algemene principes beschreven, die als algemeen kader mee gegeven worden in de open oproepfase.

In een tweede deel een circulatievoorstel: hierin worden twee circulatievoorstellen beschreven, grafisch vertaald in enkele schema's.

Visie Bergstraat en parkeerconcept

Bergstraat

Duurzaamheid is een begrip dat de laatste jaren vaker wordt genoemd in verschillende beleidsdomeinen en (eindelijk) ook in het mobiliteitsbeleid. Om de duurzaamheid van de verplaatsingsketen te garanderen, werd het STOP-principe voorgesteld. Dit principe gaat uit van een hiërarchie van verschillende vervoerswijzen: Schoenen (stappers) – Trappers (fietsers) – Openbaar (en collectief) vervoer – Personenwagens (privaat gemotoriseerd vervoer). De gedachte hierachter is een halt toeroepen aan het steeds toenemende autogebruik door in eerste instantie de verplaatsingsbehoefte te beperken en in tweede instantie een duurzame volgorde van vervoerswijzen na te streven. Op deze manier kan de vicieuze cirkel worden

doorbroken dat steeds meer mensen gebruikmaken van de auto omdat de omgeving steeds drukker wordt omdat steeds meer mensen ...

In de huidige situatie op de Bergstraat is er eerder sprake van een POTS-principe waarbij er eerst aandacht gaat naar de auto en pas in een volgende stap naar andere verplaatsingswijzen. De straat is momenteel dan ook een verkeersstraat waarbij de auto dominant aanwezig is. Men kan via kleine en eenvoudige

maatregelen naar een omkering van het principe gaan: opofferen van enkele parkeerplaatsen (ten voordele van stallingruimte voor fietsers), kleine doorsteken voor het zachte verkeer, ... Een andere manier is meer drastisch waarbij een rij- of parkeerstrook wordt opgeofferd om meer ruimte te geven aan stappers en trappers. Daarom zal het ontwerpproces starten vanuit de stedenbouwkundige kwaliteit en leefbaarheid van een plek. De toepassing van het STOP-principe moet leiden tot een grotere veiligheid, een vermindering van de vervoersarmoede, een verhoogde vervoerscapaciteit en bereikbaarheid en meer duurzaamheid.

Parkeerconcept

Globaal onderschrijven wij het parkeerverhaal dat Mint beschreef in de parkeerstudie (bijlage projectdefinitie).

Met een doordachte parkeerregulering waarbij de juiste auto op de juiste plaats staat en wordt geleid, kan heel wat overlast van zoekverkeer worden vermeden. In Heist-op-den-Berg situeren de randparkings, waarbij men gratis en onbeperkt mag parkeren, zich ter hoogte van de N15 en de Molenstraat: parking sportpark, parking stationomgeving (centrumzijde, 600pp), en parking Neerweg). Op deze manier kunnen de langparkeerders hun auto achterlaten buiten het centrum en kan men via kwalitatieve doorsteken het centrum bereiken. De randparking aan de overkant van de Boudewijnlaan (kattenstraat-oude gendarmerieweg) zouden we op lange termijn willen opheffen, maar kunnen op 'korte' termijn behouden blijven. Voor de lange termijn gaan we ervan uit dat

de randparkings zichtbaar en als onderdeel van het ruimtelijke weefsel van Heist-op-den-Berg aanwezig zijn. Zo dragen zij bij aan de leesbaarheid en kwaliteit van een gemeente, de parkeerplek aan de Leopoldlei getuigt hiervan.

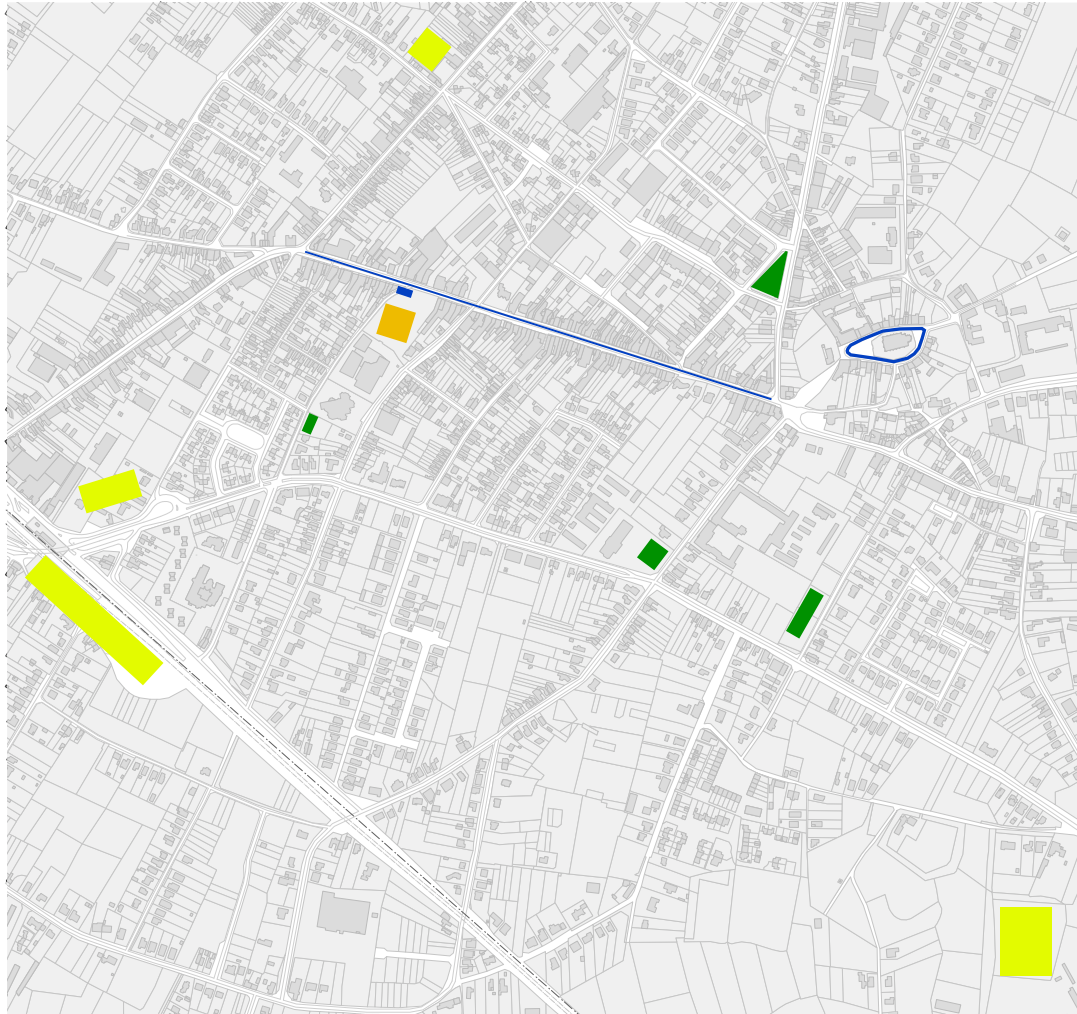
Voor de kortparkeerders zijn er een aantal grotere (gratis) parkings aangeduid waar men de auto 2 uur mag parkeren: voor het cultuurbouwblok, parking Atheneum (tijdens niet-schooluren), parking hoek Hof van Riemenstraat en de bestaande parking aan de Leopoldlei. Deze parkings fungeren als centumparkings omdat de afstand tot de Bergstraat, het Cultuurplein en andere ontwikkelingen relatief beperkt is (< 300m). Op de Bergstraat, het voorste deel van het cultuurplein en rond het Kerkplein geldt een maximale parkeerduur van 30 minuten. De ondergrondse parking onder het cultuurplein (280pp) fungeert als betalende centumparking, onbeperkt in tijd.

Bij de opmaak van een ontwikkelingsvisie met financiële haalbaarheid voor de ondergrondse parking kan blijken dat het noodzakelijk is om bovengrondse parkings mee in beschouwing te nemen. De parking aan de Leopoldlei, de parkeerplaatsen op het cultuurplein en achter het cultuurcentrum blijven beperkt in tijd en worden betalend. Om het onderscheid tussen parkings te beklemtonen kan men een prijsdifferentiatie doorvoeren:

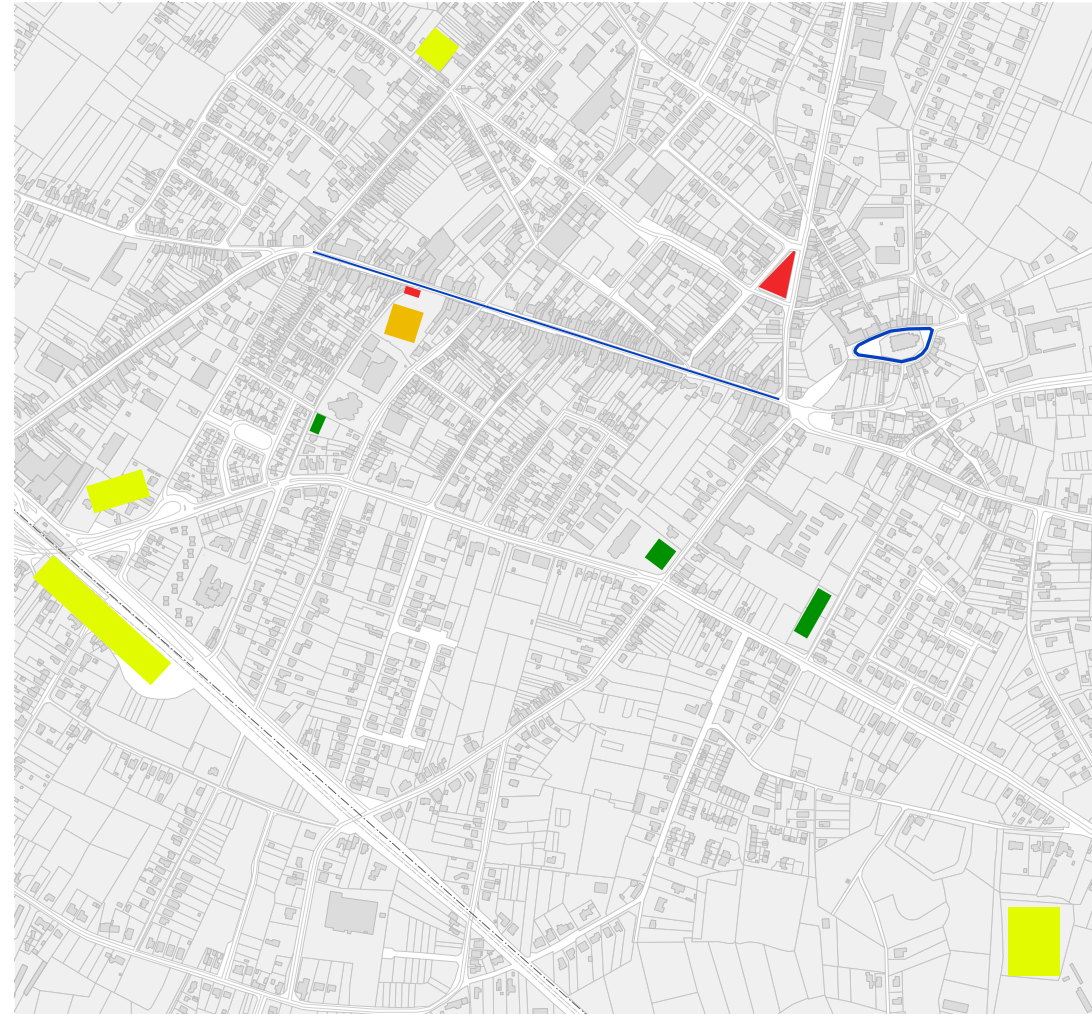
de ondergrondse parking is goedkoper (onbeperkt in tijd), de bovengrondse, op maaiveld gelegen parkings zijn duurder (beperkt in tijd).

In het hart van de gemeente kunnen er op verschillende plaatsen kleinere fietsenstallingen worden aangeboden zodat fietsen tot in het centrum aantrekkelijk wordt. Het voordeel van verschillende kleine stallingen is dat stallen nabij de bestemming mogelijk wordt en fietsen niet hinderlijk worden opgesteld.

Mogelijk parkeerschema



Parkeerschema in functie van optimalisatie rendabiliteit ondergrondse parking cultuurplein



- betalend 2u
- betalend onbeperkt (ondergronds)
- gratis 30 min
- gratis 2u
- gratis onbeperkt

Circulatievoorstel

Er wordt een beredeneerd voorstel tot circulatie uitgewerkt dat uitgaat van enkele principes. Hierbij moet er echter opgemerkt worden dat het niet de bedoeling is om in deze wedstrijd fase een volledig uitgewerkt circulatiesysteem uit te werken en dat de concrete implementatie op een hoger detailniveau dient te gebeuren.

Voorstel 1: "Bergstraat dubbelrichting"

Over de volledige lengte van de Bergstraat blijft dubbelrichtingsverkeer mogelijk. Dit zorgt ervoor dat de auto aanwezig blijft op de Bergstraat, maar door een doordachte lussenstructuur uit te werken en het invoeren van enkele 'knipjes' wordt de auto wel ontmoedigd/verhindert om de Bergstraat te gebruiken.

Lussensysteem

Er wordt gewerkt met twee "harde" lussen waarbij een doorsteek van de ene naar de andere lus onmogelijk is door een knip op de Oude Godstraat (tussen de Hof Van Riemenstraat en de Frans Coeckelbergsstraat). Naast deze twee harde lussen zijn er ook nog enkele "zachte" tussenliggende lussen waarbij sommige sporten van de ladder belangrijkere toegangswegen zijn tot de Bergstraat dan andere.

De meest oostelijke zachte lus wordt gevormd door de Lostraat – Oude Godstraat – Hof Van Riemenstraat (allen dubbelrichting).

De middelste lus is de Oude Gendarmeriestraat – Bergstraat – Frans Coeckelbergsstraat waarbij de sporten enkelrichting zijn. De meest westelijke lus maakt eveneens gebruik van de Oude Gendarmeriestraat en de Bergstraat maar ook van de Stationsstraat die dubbelrichting is.

Bergstraat

Tussen de zachte lussen zijn uitwisselingen mogelijk van het verkeer omdat er geen fysieke opsplitsing is en omdat de Bergstraat dubbelrichtingsverkeer toelaat. Om dit te vermijden, worden er echter nog enkele veranderingen van rijrichting voorgesteld. Zo verandert de rijrichting op de Spoorwegstraat ter hoogte van de Lodewijk Liekenswijk en wordt er voorgesteld om het bovenste gedeelte van de Kattestraat enkelrichting te maken (richting Bergstraat). Dit laatste zorgt ervoor dat de parking aan het CC toegankelijk is via de Kattestraat en dat al het in- en uitgaande verkeer gebruik maakt van de Boudewijnlaan.

Er wordt voorgesteld om de Leopoldlei af te sluiten ter hoogte van de Bergstraat (of de Voogdijstraat) zodat het parkeerterrein nog steeds toegankelijk blijft. De doorsteek vanuit de Molenstraat richting de Boudewijnlaan wordt bemoeilijkt door de verandering van rijrichting op de Spoorwegstraat en de

Kattestraat.

Om het Kerkplein te ontsluiten wordt het plein via de Kloosterstraat aangetakt op de Herentalsesteenweg en wordt de Bergop autovrij gemaakt.

Inrichting van de wegen

Via het inrichtingsprincipe van de wegen moet er een duidelijk onderscheid zijn tussen de verschillende wegen. Zo zal de ringstructuur meer in teken van de auto ingericht kunnen worden dan de circulatielussen of de niet gewenste routes. Door maatvoering van het profiel en door een vlotte doorstroming zullen bestuurders meer worden geleid naar de "ringstructuur". Op de vermijden dat het verkeer komende van het oosten de Westerlosesteenweg zal gebruiken, kan men bijvoorbeeld via asverspringen tussen de rotonde en de Lostraat weerstanden inbouwen die deze route bemoeilijkt.

Circulatievoorstel 1



Voorstel 2: "Knip op de Bergstraat"

Dit is een radicaler circulatievoorstel waarbij de ontlasting van de Bergstraat van doorgaand verkeer centraal staat. Om dit te implementeren worden de Boudewijnlaan – Paul Van Roosbroecklaan ingeschakeld als een zuidelijke hoofddrager voor het doorgaand verkeer. Verder wordt de nieuw aan te leggen noordoostelijke omleidingsweg (tussen de rotonde Westerlosesteenweg – Paul Van Roosbroecklaan en de Broekstraat) gebruikt als noordoostelijke ringstructuur.

Lussensysteem

De circulatielussen worden opgehangen aan de zuidelijke ringweg, zodat het doorgaand verkeer in het centrum wordt geweerd. In het gebied tussen de Bergstraat en de Boudewijnlaan – Paul Van Roosbroecklaan kan er bijvoorbeeld worden gewerkt met drie afzonderlijke lussen. De rijrichting op deze lussen zorgt ervoor dat men op het eerste gedeelte van de lus de belangrijke parkeervoorzieningen tegenkomt voor men uit de lus rijdt. Om zoekverkeer te vermijden kan men via eenvoudige dynamische signalisatie aan het begin van elke lus aanduiden of er op de lus nog parkeerplaatsen vrij zijn. Visueel kunnen de lussen voorgesteld worden als een ladder waarbij de sporten van de ladder – op uitzondering van de Stationsstraat en de Frans Coeckelbergsstraat – eenrichtingsstraten zijn. De meest oostelijke lus is via de Hof Van Riemenstraat – Oude Godstraat – Frans Coeckelbergsstraat en hierbij kan de Frans Coeckelbergsstraat in twee richtingen worden bereden en wordt deze ook gebruikt door de middelste lus (Oude Gendarmeriestraat – Bergstraat – Frans Coeckelbergsstraat). Op deze manier kan het parkeerterrein KTA vlot worden bereikt en loopt de straat in noordelijke richting dood. Voor de westelijke lus worden de Kattestraat – Bergstraat – Stationsstraat – Spoorwegstraat (gedeelte evenwijdig aan het spoor) ingeschakeld. Voor een vlotte bereikbaarheid van het station wordt er op de laatste twee straten dubbelrichtingsverkeer toegelaten.

Bergstraat

Het doorgaand verkeer op de Bergstraat is fysiek onmogelijk omdat de rijrichting op de Bergstraat verschillend is per lus en omdat er een knip wordt voorzien tussen de Kattestraat en de Oude Gendarmeriestraat. Het verkeersvrije gedeelte heeft o.a. als doel om de focus te verleggen naar het zachte verkeer. Voor het busverkeer is het wel in beide richtingen mogelijk om de Bergstraat door te rijden. Het station kan vervolgens worden bereikt via de Stationsstraat en de Spoorwegstraat (gedeelte evenwijdig aan het spoor). Om het verkeer dat afkomstig is van het noorden gebruik te laten maken van de nog aan te leggen noordoostelijke omleidingsweg, wordt er voorgesteld om de Leopoldlei af te sluiten ter hoogte van de Bergstraat. Op deze manier blijft het parkeerterrein aan de Leopoldlei toegankelijk maar is een doorsteek naar de Boudewijnlaan niet mogelijk. Om sluipverkeer te vermijden, worden er aanpassingen voorgesteld op het

kruispunt Binnenweg – Eugene Woutersstraat.

Om het Kerkplein te ontsluiten wordt het plein via de Kloosterstraat aangetakt op de Herentalsesteenweg en wordt de Bergop autovrij gemaakt.

Fysiek afsluiten van straten

In de meest drastische situatie worden tussenliggende straten en segmenten fysiek afgesloten zodat sluiproutes zoveel als mogelijk worden vermeden. Hierbij is het aan te raden om de Spoorwegstraat (gedeelte noord-zuid) af te sluiten ter hoogte van de woningen. Verder kunnen de aansluitingen van de Lodewijk Liekenswijk, Berkenstraat, Meylemansstraat, Acaciastraat met de Boudewijnlaan worden afgesloten. Een gedetailleerd profielonderzoek moet echter uitwijzen of dit realistisch is en bijkomend moet er onderzocht worden of dit opportuun is.

Circulatievoorstel 2



Ontwerpvisie met haalbaarheidsstudie voor het cultuurplein

Ruimtelijk ontwerp

Voor het cultuurplein van Heist-op-den-Berg vraagt het gemeentebestuur een multifunctioneel stedelijk plein met wanden, met ruimte voor het dagelijkse leven én voor uiteenlopende activiteiten en evenementen zoals de wekelijkse markt, de jaarlijkse kermis, activiteiten van het verenigingsleven, diverse culturele activiteiten (tentoonstellingen, opvoeringen, manifestaties, ...). Het gemeentebestuur verwacht een (schets)ontwerp dat rekening houdt met groen en open ruimte, met het gemeenschapsleven (manifestaties, markt, ...), de heropleving van de omringende economie, met recreatie. Kortom, ze vragen een kwalitatief ontwerp voor de heraanleg van het cultuurplein als motor voor de opwaardering van de kern in zijn kleinstedelijke context.

In het masterplan is het cultuurplein opgevat als een nieuw ijkpunt voor de Bergstraat en het hele centrum van de gemeente. In het stedenbouwkundig ontwerp hebben we het

spanningsveld tussen het bovenlokaal gebruik (en de grote beschikbare ruimte) van het plein en een 'gezellige' inpassing in het stedelijk weefsel opgevat als de uitdaging.

In het ontwerp voor het cultuurplein stellen we een eenvoudige ruimtelijke basisvorm van 40 bij 100 meter voor. Met deze vorm ontstaat rust in een openbare ruimte die tot vandaag heel gefragmenteerd is en een veelheid aan richtingen (vb. richting van het bestaande cc) kent.

De omkadering van het plein gebeurt door eenvoudige, ritmische wanden die bewust contrasteren met het speelse karakter van het cultuurcentrum. Om geen te formeel stedelijk plein te creëren zijn wel de nodige openingen en verspringingen in de gevellijn van de randen voorzien. Zo verspringt de oostelijke gevellijn en ontstaan er secundaire ruimten naast het plein. Er is ook een doorzicht naar de dreef van de Berkenstraat behouden. Op de grens met de Bergstraat wordt een bijzonder,

vrijstaand gebouw voorgesteld, te midden van een bomenveld. Op die manier wordt het nieuwe plein sterker ingesloten en meer op maat van Heist-op-den-Berg gebracht.

Het cultuurplein mikt op een flexibel en multifunctioneel gebruik. We stellen één type verharding voor. Het plein vormt één hellend vlak dat overal naadloos aansluit op de bestaande straten en een hoogteverschil van 1m50 tussen de Bergstraat en het cc Zwaneberg uitvlakt. Op marktdagen is er op het cultuurplein ruimte voor een 30-tal marktplaatsen, variërend van grootte en iets meer in aantal dan het huidige. Om de markt te faciliteren stellen we voor een patroon van verzinkbare electrakastjes in de vloer op te nemen.

Onder de bomen op het plein kunnen een 20-tal parkeerplaatsen voor kort parkeren (30 min.) worden voorzien. Het patroon van de parkeerplaatsen (alsook van de marktplaatsen) wordt op een subtiele manier in de verharding verwerkt. Dit beperkt aantal

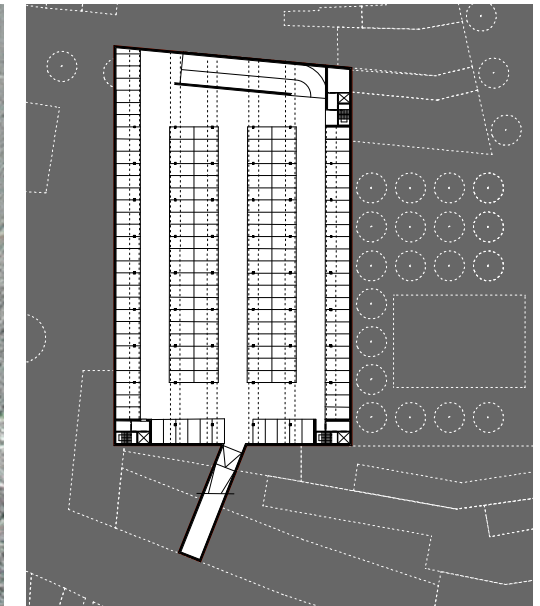
Schouwburgplein Rotterdam, een gelijkaardig opzet



Eén materiaal in twee formaten op het plein



Ondergrondse parking op N-1 en N-2





parkeerplaatsen lijkt zeker haalbaar in deze omgeving waar de verblijfskwaliteit prioritair is. Het laat tevens toe om een aantal parkeerplaatsen uit de Bergstraat te halen, wat een zekere kwaliteitswinst oplevert (vandaag 71 p terugbrengen naar een 50 p).

Het cultuurplein krijgt geen toegang noch doorgang voor gemotoriseerd verkeer (behalve voor mindervaliden, marktkramers en voor beperkte parkeerplekken aan de Bergstraat). Ondergronds worden er 280 parkeerplaatsen georganiseerd. De parking is over twee bouwlagen voorzien, van de rooilijn van de Kattenstraat (uitgezonderd de Loge en zijn buur) tot aan de nieuwe gebouwen van de westelijke rand. Onder het voorste groene deel van het plein is een ondergrondse parking niet combineerbaar met de voorziene hoogstammige bomen. De Berkenstraat wordt geknipt naar de Bergstraat. De inrit van de parking ligt in de Kattenstraat, de uitrit in de Berkenstraat. Voor bewoners blijft de Berkenstraat in twee richtingen toegankelijk. De dreef van de Berkenstraat,

een belangrijke voetgangers-en fietsersverbinding komende van de Boudewijnlaan loopt uit op het cultuurplein. Een kiss&ride zone wordt voorzien tussen het Cultuurcentrum en de oostelijke wand.

De nieuwe wanden van het cultuurplein sluiten aan bij de bestaande bouwhoogtes van de Bergstraat. De winkels van de Bergstraat lopen door op het cultuurplein. Zowel in de nieuwe oostelijke rand, als in de westelijke rand is er ruimte voor bijkomend 3500 m² winkel en/of horeca (de gelijkvloerse oppervlakte van de wanden aan het plein, inclusief het bijzonder gebouw). Boven de winkels worden woningen voorzien (5600 m² woonoppervlak, bovenop de commerciële plint). In het vrijstaande gebouw vooraan op het plein kan ofwel een bijzondere publieke functie (bijvoorbeeld de bibliotheek op lange termijn) alsook winkels of horeca, in combinatie met wonen op de verdieping worden ondergebracht.

Ook de andere zijde van het Cultuurcentrum, het

'cultuurbouwblok' aansluitend op de Boudewijnlaan, willen we op lange termijn een nieuw gezicht geven. Op die manier ontstaat de gewenste zichtbaarheid en leesbaarheid van het cultuurplein vanaf de Boudewijnlaan, en een sterkere link tussen beide dragers. Concreet stellen we een markant gebouw voor, grenzend aan de Boudewijnlaan, tussen de Berkenstraat en de Kattenstraat. Het bouwblok wordt verder ontwikkeld in functie van wonen. Verschillende scenario's zijn mogelijk, afhankelijk van de wensen en de tijdhorizon. Bij behoud van de bibliotheek stellen we een beperkte vernieuwing voor: een bouwblok dat zich terugtrekt ten opzichte van de Berkenstraat. Indien de bibliotheek (op termijn) zou verhuizen naar het cultuurplein kan hier een groter bouwblok ontwikkeld worden en kan vanaf de Boudewijnlaan een doorzicht naar het Cultuurcentrum ontstaan. Opnieuw geeft een teruggedragen bouwblok dan ruimte aan de Berkenstraat als dreef en als verbinding voor langzaamverkeer die van de Boudewijnlaan tot op het cultuurplein loopt.







Op weg naar het cultuurplein in de Berkenstraat



Toekomen op het cultuurplein vanuit de Kattestraat







Mogelijke opstelling marktkramen



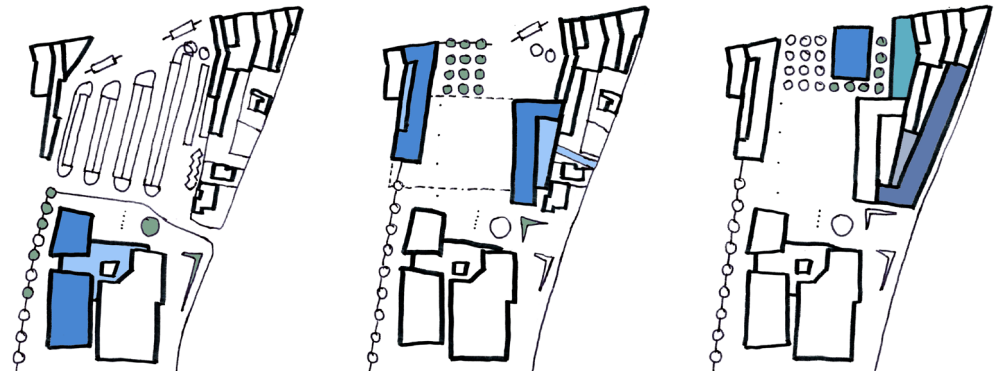
Fasering

Als eerste fase beschouwen we de ontwikkelingen die nodig zijn om een cultuurplein te krijgen met voldoende kwaliteit. Dit betekent: de aanleg van het cultuurplein met de ondergrondse parking en de aan het plein grenzende randbebouwing. Aan de hand van een paar schema's ("van parkeervlakte tot hét plein van Heist...") laten we zien dat dit dan nog een aantal mogelijkheden inhoudt. Ook de verdere uitbouw tot het uiteindelijk gewenste totaalproject kan flexibel en variabel groeien. Allicht zullen de keuze voor een ontwikkelingsscenario en externe factoren deze fasering mee bepalen. Indien de bibliotheek wordt verplaatst naar het bijzonder volume langs de Bergstraat, zal dit gebouw misschien langer op zich laten wachten dan in het geval van een commerciële ontwikkeling op deze plek.

De ontwikkeling van het cultuurbouwblok achter het CC is sowieso op een langere termijn voorzien. Ook hierin zullen tussenstappen mogelijk zijn.



Van verkeersvlakte tot hét plein van Heist...



Financiële haalbaarheid

In functie van financiële haalbaarheid is de eigendomssituatie vaak doorslaggevend. Voor het cultuurplein is deze in elk geval gunstig: een groot aandeel van de te bebouwen gronden zijn openbaar domein, dus gemeentelijke eigendom. Met het oog op de ruimtelijke kwaliteit, is het wel wenselijk om een aantal private gronden in de ontwikkeling op te nemen. De huidige winkel aan de Bergstraat, met etalage op het cultuurplein, alsook twee percelen / gebouwen op de hoek van de Berkenstraat en de Bergstraat zijn voorzien in een 'eerste fase' van de ontwikkeling.

In een volgende fase is het ook wenselijk om de Loge en één eigendom aan de Kattenstraat op te nemen in de bovengrondse ontwikkeling (niet voor de ondergrondse parking). Indien de verwerving van deze panden niet haalbaar is, dan moeten beide panden behouden blijven en ingepast worden in het nieuwe geheel. Deze optie mag geen afbreuk doen aan de basiskwaliteit van het stedenbouwkundig ontwerp.

Deze private gronden kunnen aangekocht worden door de gemeente of door een private partij, ofwel onteigend. De keuze is afhankelijk van het ontwikkelingsscenario waarvoor men kiest, en de hieraan gekoppelde timing. Om een project van deze schaal haalbaar te maken binnen afzienbare tijd, is de tussenkomst van de gemeente wellicht wenselijk.

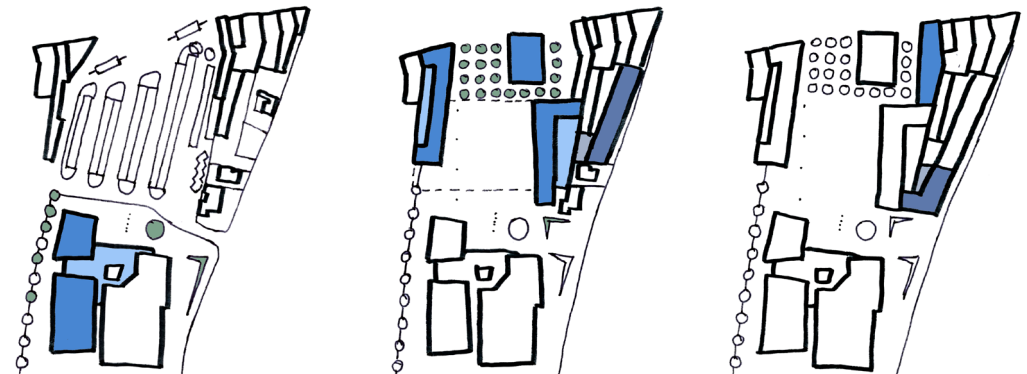
Om het financiële verhaal een eerste keer te toetsen, hebben we een vereenvoudigde rekentabel met alle kosten en baten opgemaakt voor het deel zowel voor als achter het CC. Hierbij wordt het al dan niet blijven van de bib als variabele ingebracht. Uiteraard, omwille van op dit moment te veel onzekere factoren, is deze tabel nog niet sluitend. Wij stellen voor om de ontwikkeling van de ondergrondse parking en de aanleg van het cultuurplein en de bouw van de randen financieel van elkaar los te koppelen. De ondergrondse parkeergarage is te beschouwen als een nuloperatie over een periode van 30 jaar (mits goede sturing en uitvoering van het parkeerbeleid) en mag dus geen

hypotheek leggen op de andere delen van het plan. Hiervoor is een structurele inbreng van de gemeente op parkeergebied noodzakelijk.

Uit de eerste becijfering blijkt duidelijk dat de site aanpakken als totaalproject zeer gunstig kan werken om de kwaliteit van het publieke domein te verhogen. De ontwikkeling neemt namelijk een zeer groot deel van de aanlegkosten op zich.



Van verkeersvlakte tot hét plein van Heist... (variant)



Drie ontwikkelingsscenario's

Ongeacht de keuze van het ontwikkelingsscenario, is het belangrijk dat het gemeentebestuur in een eerste fase zorgt voor een maatschappelijk gedragen masterplan én stedenbouwkundig ontwerp voor het cultuurplein. Tijdens dit eerste proces is het interessant om terug te koppelen met potentiële marktpartijen, maar het bestuur moet zeker zijn regierol behouden en mee de ruimtelijke visie bepalen. Op die manier kan zij vervolgens pro actief handelen en een goed gemotiveerde keuze maken uit de verschillende ontwikkelingsscenario's.

Net zoals bij het financiële verhaal, maken we voor de ontwikkeling onderscheid tussen de ontwikkeling van de ondergrondse parking, de aanleg van het cultuurplein en de bebouwing in de randen. Deze drie delen van het ontwerp kunnen in éénzelfde of verschillende scenario's ontwikkeld worden. De keuze voor het ene of het andere scenario hangt samen met de mate waarin de gemeente regie wil voeren, en met haar capaciteiten (inzake kennis, personeel en financiën). Wij geloven in elk geval dat de gemeente voldoende instrumenten heeft (zoals een autonoom bedrijf en een uitgebouwde administratie) om mee te kunnen stappen in elk van onderstaande scenario's.

Scenario 1: ontwikkeling, bouw en beheer door gemeente
In dit geval neemt de gemeente Heist-op-den-berg het initiatief voor de ontwikkeling van het plein, een ondergrondse parking en de bebouwing vanaf de opmaak van het plan tot en met de uitvoering en zelfs het beheer. Door deze sterke regierol over de hele lijn, krijgt het bestuur het meeste 'grip' op het proces en kan ze streven naar een maximale kwaliteitsbewaking. Dit houdt anderzijds in dat de gemeente de nodige gronden

zelf verwerft en over voldoende kennis en capaciteit beschikt om dit proces te kunnen voeren. Eventueel kan specifiek voor deze ontwikkeling expertise ingehuurd worden. De financiële repercussie bij deze ontwikkeling is dat de gemeente alle 'voorfinanciering' op zich neemt, en pas aan het einde van het traject (commerciële ruimten en woningen) kan verkopen.

Scenario 2: verkoop onder voorwaarden door gemeente
Ook dit scenario biedt interessante mogelijkheden. Hierin verwerft de gemeente eerst alle nodige gronden, waarna zij deze gronden onder strikte voorwaarden verkoopt aan nieuwe marktpartijen. Zo geeft de gemeente aan wat zij van het cultuurplein, de ondergrondse parking en de randbebouwing verwacht en laat de private partijen een voorstel uitwerken. Dit kan een gedetailleerd ontwerp zijn, inclusief een uitvoeringsdossier én een exploitatievoorstel (bv. voor de ondergrondse parking). Een andere piste is ook mogelijk waarin de gemeente eerst het ontwerp zelf verder uitwerkt, en vervolgens de uitvoering en exploitatie overlaat aan de privé. In het eerste geval kan de markt zich aandienen als consortium van ontwerpers, aannemers, investeerders en exploitant (bijvoorbeeld voor de parking). In het tweede geval is een vereniging van aannemer en investeerder (bijvoorbeeld voor de randbebouwing) voldoende.

Bij een evaluatie wordt de kwaliteit van het voorstel (ontwerp en/of uitvoering en/of uitbating) gekoppeld aan een financieel bod en eventueel aan de uitvoeringstermijn (afhankelijk van de vooropgestelde criteria). Deze procedure kan verlopen in verschillende fasen (bijv. eerste fase: kandidatuurstelling en selectie o.b.v. voorgesteld consortium en ervaring; tweede fase: gunning o.b.v. een uitgewerkt voorstel). Na de gunning

en onderhandeling worden de gronden verkocht aan lauraat consortium. Het voortraject wordt door de gemeente gevoerd waardoor zij hun regierol sterk kunnen aanwenden. Het is mogelijk voor de verschillende onderdelen een aangepaste vraag te formuleren aan de markt. De gemeente neemt de kosten van grondverwerving en projectwerking (voortraject) op zich.

Scenario 3: publiek-private samenwerking (PPS, 'gedeeld risico')
In dit laatste scenario wordt het terrein niet verkocht, maar gaat de gemeente samenwerken met een private marktpartij voor de ontwikkeling van het cultuurplein. De selectie van de private partner kan op een vergelijkbare manier gebeuren als in tweede scenario, en op verschillende tijdstippen van het ontwikkelingstraject. Ofwel wordt de PPS opgestart bij de uitwerking van het ontwerp en kan de grondverwerving en financiering van het studiewerk gedeeld worden. Ofwel start de PPS pas bij de uitvoering van het project, en houdt de gemeente een sterkere regierol bij aanvang. Afhankelijk van de start, kan de gemeente verschillende selectiecriteria stellen voor de marktpartij.

Gezien de omvang van het project en de daaraan gekoppelde lange termijnen zal het altijd gaan over langdurige samenwerking. Het is dus belangrijk te zoeken naar een stabiele private partner met ervaring in stedelijke projecten van deze schaal en opzet. Daarnaast kan het interessant zijn om in dit scenario ook de ontwikkeling van andere plekken uit het masterplan (bvb stationsomgeving?) te koppelen aan dit omvangrijk project. Zo kan er een financieel interessant en haalbaar plaatje ontstaan met een grotere meerwaarde voor alle partijen.

Proces masterplan

Stappen in het proces

In het stappenplan geven we duidelijk aan welke stappen noodzakelijk zijn om tot een gedragen, kwalitatief masterplan te komen. Deze stappen zijn ook terug te vinden in de prestatiestaat.

Binnen het project masterplan onderscheiden we verschillende delen: het globaal ontwerp ('masterplan') en deelprojecten anderzijds (o.a. cultuurplein). Ook in de wedstrijd fase komt het onderscheid tussen deze onderdelen duidelijk naar voren. Het masterplan, inclusief het mobiliteitsonderzoek doorloopt verschillende stappen. In het toekomstig proces zullen we opnieuw deze stappen doorlopen, maar ditmaal in dialoog met het gemeentebestuur en met doelgerichte participatie van overige actoren (hogere overheid, AWV, handelsapparaat,..) en bewoners. Deze stappen zijn: analyse en onderzoek (ruimtelijke functioneel, beleidscontext, verkeerssituatie a.h.v. unimodaal verkeersmodel in omnitrans,..) visie en strategie (ruimtelijke onderdelen nl. lijnen, plekken en velden introduceren; verkeersvisie bepalen en circulatiescenario's opmaken), en ontwerp (uitwerken onderdelen van het masterplan, uitwerken van een multimodale mobiliteitsvisie).

Het is belangrijk om de stappen voor de opmaak van het globale masterplan steeds duidelijk te onderscheiden in het totale proces, omdat zij elk een eigen doelstelling hebben en specifieke producten en resultaten opleveren. Het is een middel om het proces te structureren en inzichtelijk te maken voor iedereen en op elk moment. Elke stap binnen het globale masterplan wordt duidelijk afgesloten met een product (nota), dat bekrachtigd wordt door de stuurgroep, en bij voorkeur ook door het gemeentebestuur.

Het globale masterplan vormt een belangrijk product binnen het hele proces van ruimtelijke ontwikkeling voor Heist-op-den-Berg. Hierin wordt de visie en de krachtlijnen van het masterplan vastgelegd en dus het kader afgebakend waarbinnen kan gewerkt en onderhandeld worden. Deze visie zou steeds overeind moeten blijven, maar is tegelijk vatbaar voor verdere verdere verfijning. Deelprojecten worden gedefinieerd en aangezet binnen het traject van het globale masterplan (op hoofdlijnen). Deze deelprojecten met hun specifieke krachtlijnen vragen op gepaste tijden eveneens om duidelijke beslissingen

van de stuurgroep en het gemeentebestuur. Zij kunnen, op vraag van het gemeentebestuur of op aangeven van de ontwerper uit het globale traject gehaald worden, en verder en specifiek uitgewerkt worden in een aparte opdracht (deeluitwerking). De opmaak van het globale masterplan en deeluitwerkingen zijn sporen die al dan niet parallel in tijd kunnen lopen (bijvoorbeeld globale plan én het plan cultuurplein).

Na het afronden van het masterplan en eventuele deelprojecten moet bekeken worden of de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan (globaal, deelprojecten of bepaalde onderdelen-zoals 'lijnen' of 'velden') al dan niet noodzakelijk is. Een eventueel bestemmingsplan met stedenbouwkundige voorschriften kan nodig zijn om juridische rechtszekerheid te creëren, maar betekent in elk geval geen garantie op ruimtelijke kwaliteit. Via regelgeving kunnen we normen stellen, excessen vermijden en blunders uitsluiten, maar een globale kwaliteitsbewaking en verdere opvolging door ontwerper en/of stad zal volgens ons wenselijk zijn. Wij beschouwen een RUP als de juridische vertaling van een gedragen, kwalitatief masterplan.

Projectorganisatie

In de projectorganisatie maken we volgend onderscheid: de dagelijkse leiding (met projectleiding en projectteam), de bestuurlijke opvolging (met stuurgroep en gemeentebestuur), en de publieke participatie en communicatie.

Projectleiding

Voor deze opdracht hebben wij ons 'kleinschalig' multidisciplinair team van stedenbouwkundigen, architecten en landschapsarchitect zeer bewust en doelgericht versterkt met een mobiliteitsdeskundige, een uitvoerend bureau buitenaanleg, en een eventuele communicatiedeskundige en markteconoom. Op die manier is binnen het team niet enkel ruime ontwerpervaring op stedenbouwkundige en architecturale schaal aanwezig, maar ook voldoende expertise om mobiliteitsstudies uit te voeren en wegeninfrastructuur te ontwerpen, een plein te ontwerpen en uit te werken, om communicatie te voeren met diverse groepen en een proces te begeleiden, om eventuele markteconomische studies te laten opmaken (rekenmodel) of een toetsing te doen met 'de markt'. Met deze samenstelling, deskundigheid en interne complementariteit zijn wij in staat om de projectleiding van het

masterplan op ons te nemen en het gehele proces te regisseren. Van bij de start van het proces zullen wij interne workshops organiseren waarin ieders expertise voldoende aan bod kan komen en geconfronteerd wordt met de andere expertises. Zo ontstaat een vruchtbare wisselwerking en samenwerking van onze verschillende disciplines. Elk van deze studiebureaus levert kwalitatief werk en verzekert door zijn kleine schaal een persoonlijke betrokkenheid bij het project.

Projectteam

Gelet op het maatschappelijk belang van dit proces, mag de overheid niet enkel toekijken en luisteren. De gemeente Heist-op-den-Berg moet in dit proces mee de regie in handen nemen en hiertoe duidelijke mandaten geven aan personen binnen haar bestuur en/of haar administratie. Op die manier kan een projectteam samengesteld worden uit de projectleiding en één of meerdere gemandateerde vertegenwoordigers van Heist-op-den-Berg. Met het oog op specifieke onderdelen van het masterplan, stellen we voor om eventuele afvaardigingen van hogere of andere overheden in het projectteam op te nemen. Een visie rond de 'lijn' N15 dient in nauw overleg met AWV te gebeuren, de stationsomgeving in samenspraak met eurostation.

Het projectteam zal in regelmatig overleg (om de drie weken) het uitgevoerde studiewerk en ontwerp bespreken en bijsturen, vergaderingen met de stuurgroep organiseren en voorbereiden, communicatie-initiatieven voorbereiden, ...

Stuurgroep en Heist-op-den-Berg

De stuurgroep wordt gevormd door het projectteam én een uitgebreidere vertegenwoordiging van Heist-op-den-Berg, zowel ambtenaren als schepenen. In het bijzonder de beleidsdomeinen Ruimtelijke Ordening, Mobiliteit, Woonbeleid, Lokale Economie en Wijkontwikkeling zouden hier aan bod komen.

Deze stuurgroep komt zeswekelijks samen en neemt alle formele beslissingen in het proces. Zij zal de grote stappen van het globale masterplan en eventuele deelprojecten afsluiten met de bekrachtiging van een document, en ook beslissen welke actoren en maatschappelijke groepen worden geraadpleegd, welke communicatie-initiatieven waar en wanneer plaatsvinden, ... Zo zal zij het proces mee sturen. Vanuit de stuurgroep kunnen ook de deelprojecten worden afgebakend en opgestart. Hiertoe

zal de stuurgroep op bepaalde momenten uitgebreid worden met belangrijke actoren. In functie van het cultuurplein zal bijvoorbeeld het 'handelsapparaat' ook aan tafel zitten, in functie van de stationsomgeving is het belangrijk om ook de Lijn en de NMBS te betrekken (eurostation, Infrabel,...) enz.

In functie van het politiek draagvlak zal de stuurgroep op regelmatige tijdstippen concrete beslispunten voorleggen aan het volledige gemeentebestuur. Het lijkt ons voor het brede draagvlak binnen de gemeente interessant om interne workshops te organiseren met de ambtenaren van verschillende stedelijke diensten. Het is belangrijk dat de schepenen en ambtenaren van de verschillende beleidsdomeinen hieraan actief deelnemen (met eigen voorstellen) en intern tot een afstemming komen over het te voeren beleid voor Heist-op-den-Berg.

Publieke participatie en communicatie

In Heist-op-den-Berg is er een lokaal netwerk van actoren aanwezig en bestaat er ervaring rond gebiedsgericht werken in samenspraak met bevolking of andere actoren. Participatie en communicatie zijn dus niet nieuw in Heist-op-den-Berg, en worden door ons naar voren geschoven als een spoor dat aandacht verdient binnen dit proces en noodzakelijk is voor een breed maatschappelijk draagvlak van het masterplan.

Participatie en communicatie hebben meerdere doelen: informeren, draagvlak creëren, samenhang bewerkstelligen, sensibiliseren, identiteit creëren, imago verbeteren, ... Participatie moet zo vroeg mogelijk in het proces van start gaan om zo uit te groeien tot een interactief proces met systematische terugkoppeling. Een keuze voor participatie, wordt samen met het gemeentebestuur van Heist-op-den-Berg overwogen. Het kan gevolgen hebben voor de timing van het proces. Het vraagt tijd om de bevolking en andere groepen voldoende te betrekken bij dit masterplan.

Participatie betekent niet dat er een rechtstreekse vertaling van bedenkingen of gedachten van actoren (bevolking, handelaars, ..) naar het masterplan gebeurt. Het wordt beschouwd als één van de bijdragen in het proces. Bewoners en lokale actoren moeten weten dat zij niet de beleidsbeslissingen op de helling kunnen zetten. Zij kunnen wel belangrijke aanvullingen,

nuances, interpretaties, ... geven en gelijktijdig vertrouwd geraken met het masterplan. Participatie-initiatieven worden dan ook zeer doelgericht opgemaakt en duidelijk afgebakend, dit door spelregels en de randvoorwaarden duidelijk aan te geven.

Participatie- en communicatietraject voor Heist-op-den-Berg

In dit deel geven we een aanzet voor het participatie- en communicatietraject in Heist-op-den-Berg. Bij gunning van de opdracht moet dit voorstel bekeken worden in onderlinge afspraak met het gemeentebestuur.

Klassieke bewonersvergaderingen

Participatie en communicatie baden vandaag nog al sterk in een praat- en vergadercultuur met hoorzittingen, inspraakvergaderingen, workshops,... Ervaring in de wijkontwikkeling in Vlaanderen heeft aangetoond dat deze methode niet altijd doeltreffend werkt, in het bijzonder bij de lokale bevolking. Daarom willen wij het aantal bewonersvergaderingen beperken tot vier informatieve momenten over de start van het proces en over de belangrijkste elementen uit het masterplan.

'Doe-gerichte' activiteiten

Naast de bewonersvergaderingen, stellen we nog een aantal 'doe-gerichte' activiteiten van culturele, sportieve, ... aard voor. Deze activiteiten bereiken volgens onze eigen ervaring vaak een breder publiek en geven gemakkelijker aanleiding tot betrokkenheid en discussie. Met de doe-gerichte activiteiten willen we de ene keer participatie uitlokken, de andere keer promotie voeren voor Heist-op-den-Berg. Hierbij hebben we ons niet laten meeslepen in 'wilde' ideeën, maar gezocht naar activiteiten die passen binnen het budget voor het masterplan. Indien de stad extra budgetten vrijmaakt, ontstaan er uiteraard nieuwe mogelijkheden en kunnen we verder nadenken over grootschalige initiatieven zoals er op Spoor Noord, het Schipperskwartier, Hoogvliet, ... zijn georganiseerd.

Branding

Branding gaat samen met bewoners en lokale actoren op zoek naar de kernwaarden, het DNA, van een wijk, in dit geval naar de sleutelkwartiers. Dit gebeurt in een informele sfeer waarbij bewoners aan de hand van vragen duidelijk maken wat voor hen belangrijke kernwaarden zijn in hun woon- en leefomgeving. De

kernwaarden worden daarbij door tekenaars in beeld gebracht. Op die manier wordt de verbale communicatie overbodig en vormen de beelden een wervend medium om te communiceren.

Levensgrote maquette

In een volgende activiteit willen we ons opnieuw richten op de lokale bewoners en actoren. Door het plaatsen van minimale constructies, het trekken van witte lijnen met gebluste kalk, het voorzien van wegwijzers en informatiepanelen willen we de bewoners op levensgrote schaal laten ervaren hoe het nieuwe hart en de parkweg er zullen uitzien en welke circulatie er ontstaat. Dit parcours kan enerzijds als een spel opgevat worden waar iedereen te voet of met de fiets op zijn eigen ritme en op de gepaste moment kan passeren. Anderzijds willen we het parcours doorlopen met een 'actieve' groep van bewoners en actoren, die hun ideeën, bedenkingen, nuances, ... kunnen uiten op het globaal ontwerp. Voor de realisatie van de maquette hopen we buurtwerkers, lokale verenigingen, bewoners, kinderen, ... te overtuigen om mee te 'bouwen'.

Spelparcours door Heist-op-den-Berg

Gelet op de jonge bevolking van Heist-op-den-Berg, stellen we voor om hier minstens één activiteit met kinderen en jongeren te organiseren. Het handboek 'weet ik veel' (vzw Kind en Samenleving) bevat een schat aan ideeën en inspraaktechnieken om met kinderen en jongeren te werken aan ruimte en ruimtegebruik. Via allerlei spelvormen kunnen kinderen en jongeren betrokken worden bij de inrichting van hun leefomgeving. Zo kunnen we een spelparcours doorheen Heist-op-den-Berg organiseren waarin ze de 'leuke' en 'minder leuke' plekken van het gebied tonen en mee nadenken over de toekomstige weg naar de school, over bestaande en nieuwe speelplekken, over een speelbos, ...

Interactieve tentoonstelling

Tot slot willen we een interactieve tentoonstelling over het globaal ontwerp van het masterplan en over ideeën voor de deelprojecten organiseren. Deze tentoonstelling moet laagdrempelig zijn. Bewoners moeten hier gemakkelijk binnen en buiten kunnen lopen, hun ideeën kunnen deponeren in een bus of een praatje slaan met iemand van de wijk. Dit kan georganiseerd worden in het Cultuurcentrum van Heist-op-den-Berg bijvoorbeeld.

Team

We verwijzen hiervoor ook graag naar het apart A4 bundel met de presentatie van de aanpak van ons team in de enveloppe met het offerteformulier.

Brede top als basis

Ons kantoor heeft een omgekeerde piramidestructuur. Dit maakt dat alle belangrijk uitvoerend werk (opmaak masterplannen, RUP's, bouwaanvraagddocumenten, uitvoeringstekeningen en detailleringen, bestekken, meetstaten, kostenramingen,...) steeds mee wordt geleverd door de zaakvoerders en/of projectleiders, wat de kwaliteit en nauwkeurigheid verhoogt. De bewuste keuze van een bredere top maakt ook dat ons kantoor weinig verloop kent van medewerkers.

Aandacht voor concept, bouwproces én realisatie

Een goed concept is voor ons slechts één van de vereisten voor het welslagen van een project. Een goede begeleiding van het stedenbouwkundig- en/of bouwproces, de concrete technische uitwerking en de eventuele uiteindelijke realisatie van het gebouw of publieke domein binnen de vooropgestelde timing en budgettering zijn even belangrijk.

Combinatie macro- & microniveau

We ontwerpen net zo zeer vanuit de directe en ruime stedenbouwkundige en landschappelijke context als vanuit het specifieke programma van eisen en de zeer concrete technische realisatie van een gebouw. Binnen het kantoor wordt van bij aanvang samengewerkt tussen stedenbouwkundige, landschapsarchitect en architect. De jarenlange specifieke ervaring die ieder binnen zijn discipline heeft opgebouwd, vormt een grote meerwaarde in het ontwerpproces. Zo zal bij de allereerste inplantingsschets op macroniveau al nagedacht worden over zeer concrete uitvoeringsconsequenties of specifieke detailleringen. Ook de budgettaire consequenties van

bepaalde conceptuele opties worden onmiddellijk getoetst op basis van praktische ervaring op de werf.

Eén projectverantwoordelijke, van ontwerp tot oplevering

Eén projectleider leidt het volledige ontwerp- en bouwproces tot en met de definitieve oplevering. Naargelang van de fase van het realisatieproces wordt onder zijn leiding de specifieke ervaring van de verschillende teamleden in meer of mindere mate ingezet.

Ontwerp, uitwerking, detaillering, opvolging

Er werd sinds de oprichting van het kantoor bewust de keuze gemaakt om naast het ontwerp ook de volledige uitwerking, detaillering en werfopvolging van elk ontwerp op zich te nemen. Het ontwerp bureau werkt dus elk ontwerp zelf volledig uit en volgt de werf zorgvuldig op. De opgebouwde werfervaring speelt een belangrijke rol van bij de ontwerpfase van elk nieuw project. De bouw- en materialenlogica bepaalt in belangrijke mate mee het concept. Uitwerking van het uitvoeringsdossier binnen het bedrijf vermijdt onnodige misverstanden en vertragingen die vaak het gevolg zijn van extra (mis-) communicatie.

Permanente budgetbewaking

Een veel gehoorde kritiek op architectenbureaus is dat realisaties het vooropgestelde budget altijd in ruime mate overschrijden. Om dit te vermijden, wordt door het ontwerp bureau al van bij het eerste voorontwerp een zeer gedetailleerde, realistische kostenraming opgemaakt. Dit gebeurt a.h.v. een gedetailleerde opmeting van alle onderdelen van het gebouw en daaraan gekoppelde actuele eenheidsprijzen i.p.v. het hanteren van prijzen per m². Indien uit deze raming blijkt dat het ambitieniveau van bouwheer en/of ontwerper niet overeenstemt met het vooropgestelde budget, wordt dit reeds in de ontwerpfase duidelijk uitgesproken. In dat geval zal ofwel

het ontwerp, ofwel het budget moeten worden bijgestuurd. Bij de opmaak van het definitief ontwerp en later ook in aanbestedingsfase wordt telkens een nieuwe gedetailleerde raming uitgewerkt en kan desgevallend nogmaals worden bijgestuurd. Ook in uitvoeringsfase wordt de consequentie van eventueel noodzakelijke keuzes of alternatieven steeds getoetst aan de budgettaire gevolgen. Deze werkwijze heeft er tot nog toe voor gezorgd dat al onze projecten binnen het goedgekeurde budget van het definitief ontwerp konden worden uitgevoerd.

Aandacht voor ambitieuze én realistische timing

Samen met de bouwheer wordt bij aanvang van het proces een planning opgemaakt. Bouwheer, ontwerper (en later ook) aannemer engageren zich samen voor deze planning. Die planning moet ambitieus én realistisch zijn. Dynamisch, maar met voldoende marge om onvoorspelbare factoren op te vangen (bv. advies Arohm) en de verschillende actoren de noodzakelijke tijd te gunnen. De bouwheer moet doordacht en niet overhaast kunnen beslissen, de ontwerper moet over voldoende tijd beschikken om een sluitend dossier op te bouwen (vermijden van meerkost door onvolledigheden en/of fouten in dossier) en de aannemer dient over voldoende tijd te beschikken om kwalitatief werk te kunnen leveren. De opgemaakte planning wordt voortdurend teruggekoppeld met de opdrachtgever en waar nodig bijgestuurd.

Duidelijke communicatie en doordachte procesbegeleiding

Ook het procesmatige aspect van een realisatie is zeer belangrijk. Het ontwerp bureau coördineert van bij aanvang dit proces. Enerzijds verzamelt ze alle nodige informatie bij de desbetreffende instanties (Arohm, brandweer, dienst toegankelijkheid, ...) en verruimt ze het programma van eisen door de nodige gesprekken te voeren met de opdrachtgever,

de toekomstige gebruikers, verschillende belangengroepen, enz. Anderzijds is er een voortdurende wisselwerking met de verschillende adviseurs (mobiliteitsdeskundige, markt-econoom, communicatiebureau) of desgevallend ook ingenieurs stabiliteit, technieken, akoestiek en omgevingswerken en in latere fase ook pilootaanemer, nevenaannemers en onderaannemers. Op regelmatige basis worden terugkoppelmomenten voorzien met de verschillende partijen.

Flexibiliteit

Een ontwerp- en bouwproces is een zeer ingewikkeld proces waarin voortdurend dient te worden bijgestuurd i.f.v. wensen, eisen, opmerkingen,... van de diverse betrokken partijen en de problemen die zich regelmatig stellen. Het ontwerp bureau stelt zich daarbij voldoende flexibel op en engageert zich om desgevallend de nodige alternatieven te onderzoeken tot er een consensus kan worden bereikt waarin alle betrokken partijen zich kunnen vinden. De ervaring heeft ons geleerd dat in dergelijke alternatieven vaak zelfs een betere oplossing schuilt. Problemen mogen niet aanslepen, maar worden opgelost wanneer ze zich stellen.