



MASTERPLAN GEEL-WEST

MENS + RUIMTE

08 - 09 - 2004



3

4



1



2





5



6



7



8



9



10

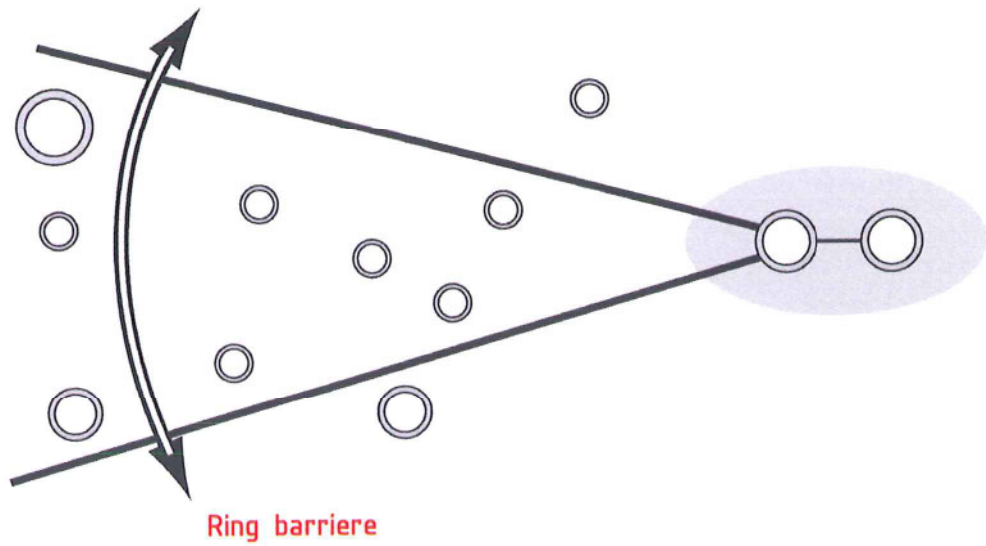


11



12

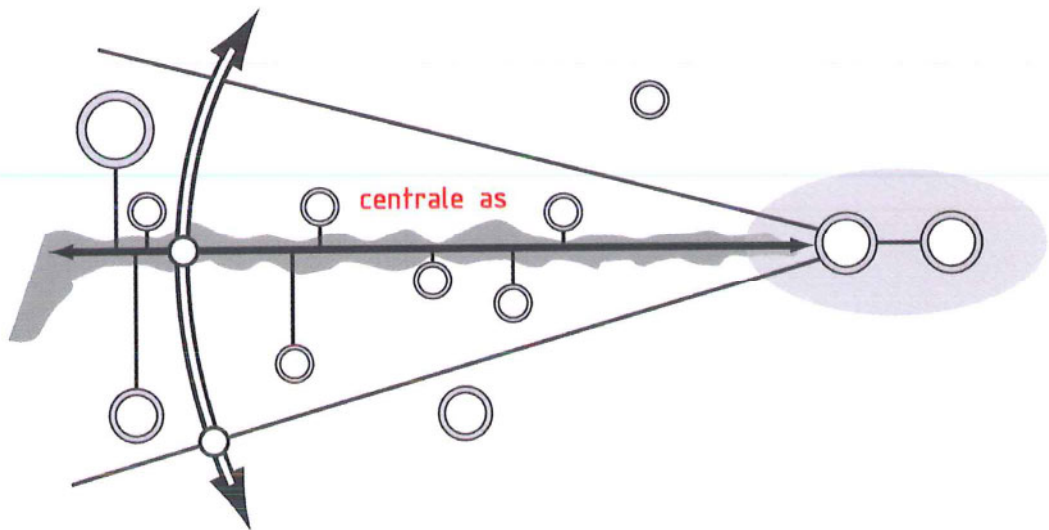




HUDIGE TOESTAND  
EILANDSTRUCTUUR

**Huidige Toestand**

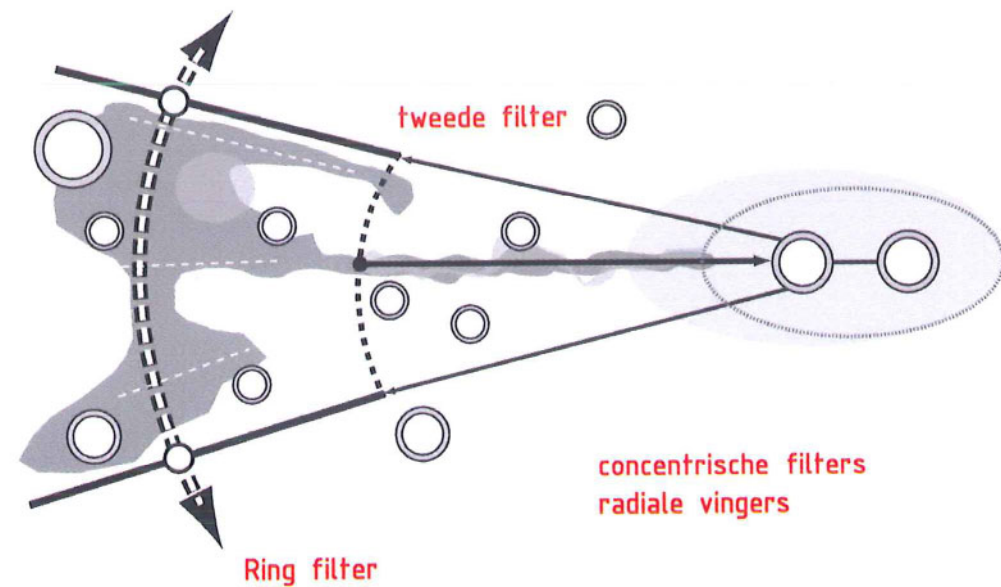
Vandaag kenmerkt Geel-west zich door tal van fragmenten die verspreid aanwezig zijn over het gehele gebied. Grote en kleine eilanden van ontwikkeling bevinden zich op een vrijwel toevallige wijze in het landschap. Doorheen deze groeiende eilandenarchipel loopt de harde barrière van de ring.



CONCEPT MOBILITEITSPAN  
BOOMSTRUCTUUR

**Het Concept van het mobiliteitsplan**

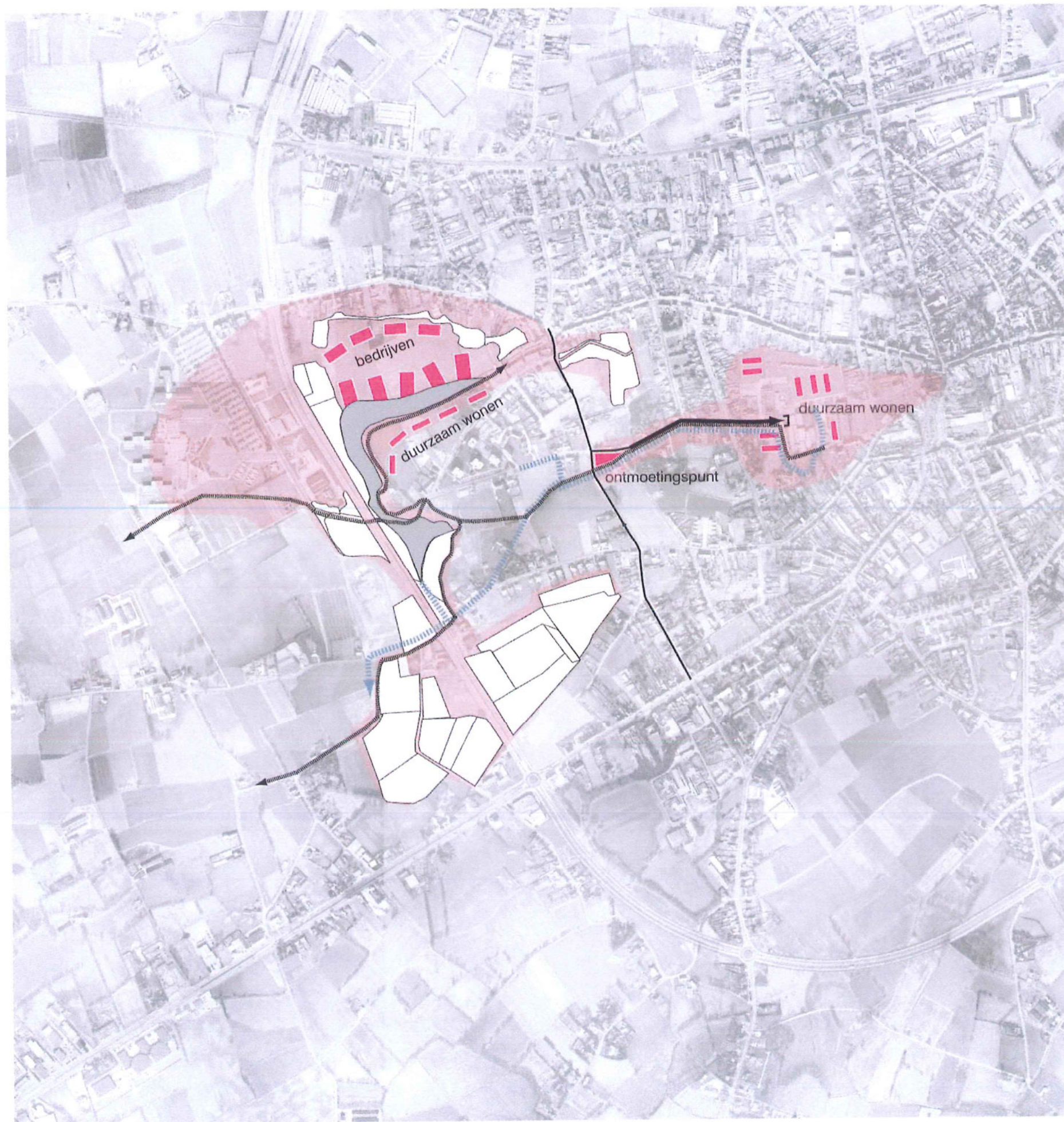
Stelt voor om de barrière van de ring op te vangen door de aanleg van een nieuwe centrale Bereikbaarheidsas waaraan de verschillende ontwikkelingsfragmenten gekoppeld worden. Deze duidelijke boomstructuur negeert echter het bestaande stratenpatroon, het cultuurlandschap en de schaal van Geel.



CONCEPT MASTERPLAN  
VINGERSTRUCTUUR

**Het Concept van het Masterplan**

Gaat niet uit van één sterke as maar van verschillende radiale vingers die een aantal parallelle verbindingen realiseren tussen de stad en het buitengebied. De vingers hebben verschillende karakters en bieden keuzemogelijkheden aan de gebruikers. Deze radiale vingers krijgen vorm als rijwegen, fietspaden maar ook als grachten of groene infiltranten. Ze kruisen onderweg enkele Concentrische filters. De ringbarrière wordt omgebogen tot een filter die op verschillende plaatsen en verschillende wijzen veilig kan gekruist worden.



## ALGEMENE ONTWIKKELINGSSTRUCTUUR

Geel kenmerkt zich door een sterk verstrengeling van verstedelijking en landschap. Deze vermenging hoeft niet noodzakelijk als negatief ervaren te worden. Het betekent ook een kwaliteit men woont en werkt er in het groen en ook het hart van de stad is slechts op een steenworp van het landelijk gebied.

Het Masterplan wil deze eigenschappen behouden voor de toekomst en daarom een ontwikkeling voorstellen die deze verstrengeling vrijwaart en zelfs versterkt. Zo wordt voorgesteld om de hydrologische structuur te herstellen en te versterken en opnieuw het water zichtbaar te maken.

Delen van de bestaande open gebieden worden als opgenomen als onderdeel van de groene structuur en waar dit mogelijk is worden die delen met elkaar verbonden en toegankelijk gemaakt. Men spreekt hier niet over waardevolle landschappelijke gebieden doch hun nabijheid tot de stad geeft hen een bijzondere waarde. Sommige kunnen een parkkarakter krijgen andere terreinen kunnen verder als landbouwgrond in gebruik blijven.

De groene of landelijke infiltratie dringt in verschillende stappen tot diep in de kern binnen.

De verstrengeling blijft een rode draad in het masterplan zo wordt natuurvriendelijk waterpartij aangelegd gekoppeld aan een hoogtechnologisch bedrijvenpark en verleent een functionele fietsverbinding tussen de stad en de hogeschool een opmerkelijke kijk op het weidse landschap.

Het groen dringt tot in het centrum van de stad binnen tussen de nieuwe ontwikkelingen. De huidige uitgestrekte verharde openruimte rondom de publieke objectgebouwen worden bebouwd. De losstaande gebouwen worden opgenomen in het stedelijke weefsel. De nieuwe woningen behouden nochtans voor een stuk de aantrekkelijkheid van het buitengebied door zichten op park en tuinen.



## HYDROLOGISCHE STRUCTUUR EN WATERDYNAMIEK

Het water is in het centrum van Geel vrijwel onzichtbaar. De oude grachten en beken werden ingebuisd en komen pas aan de oppervlakte verder stroomafwaarts. Slechts in het natte seizoen wordt men in Geel weer bewust van de impact van het natuurlijk element water onder de vorm van wateroverlast, waarbij ruime zones blank staan in het projectgebied.

Het studiegebied behoort voornamelijk tot het deelbekkengebied van de Melse Nete. De Roosbroekenloop loopt kronkelend af naar het zuidoosten. De Poeyelveldloop, die even ten noorden van het Albertkanaal de Puntloop vervoegt, behoort tot het deelbekken van de Wimp.

Door de toenemende verharding van het gebied en de inbuizing van de beek ontstaan op piekmomenten overstromingen op de laagste en minst doorlaatbare gronden.

De hydrologische structuur wordt één van de peilers van het masterplan. Het opteert om van een nood een deugd te maken. Het masterplan voorziet langs de beek een waterpartij die als buffer kan dienen voor het stroomafwaartse deel van de Roosbroekenloop. Er wordt niet strikt rekening gehouden met de resultaten van een modellering door het studiebureau Belgroma, nl. een oppervlakte van ca. 1 ha met een diepte van 1m50 voor waterberging. Wij gaan er wel van uit dat nieuwe gebouwen en wegen langs de beekloop een toename van het afstromend hemelwater zullen veroorzaken en dat dit water buiten de geplande riolering moet blijven. De diepte van de waterpartij kan beperkt gehouden worden en de voeding van de waterpartij kan mogelijk ook verzekerd worden door hemelwater van de Ring en van de KHK, (dit dient verder onderzocht te worden).

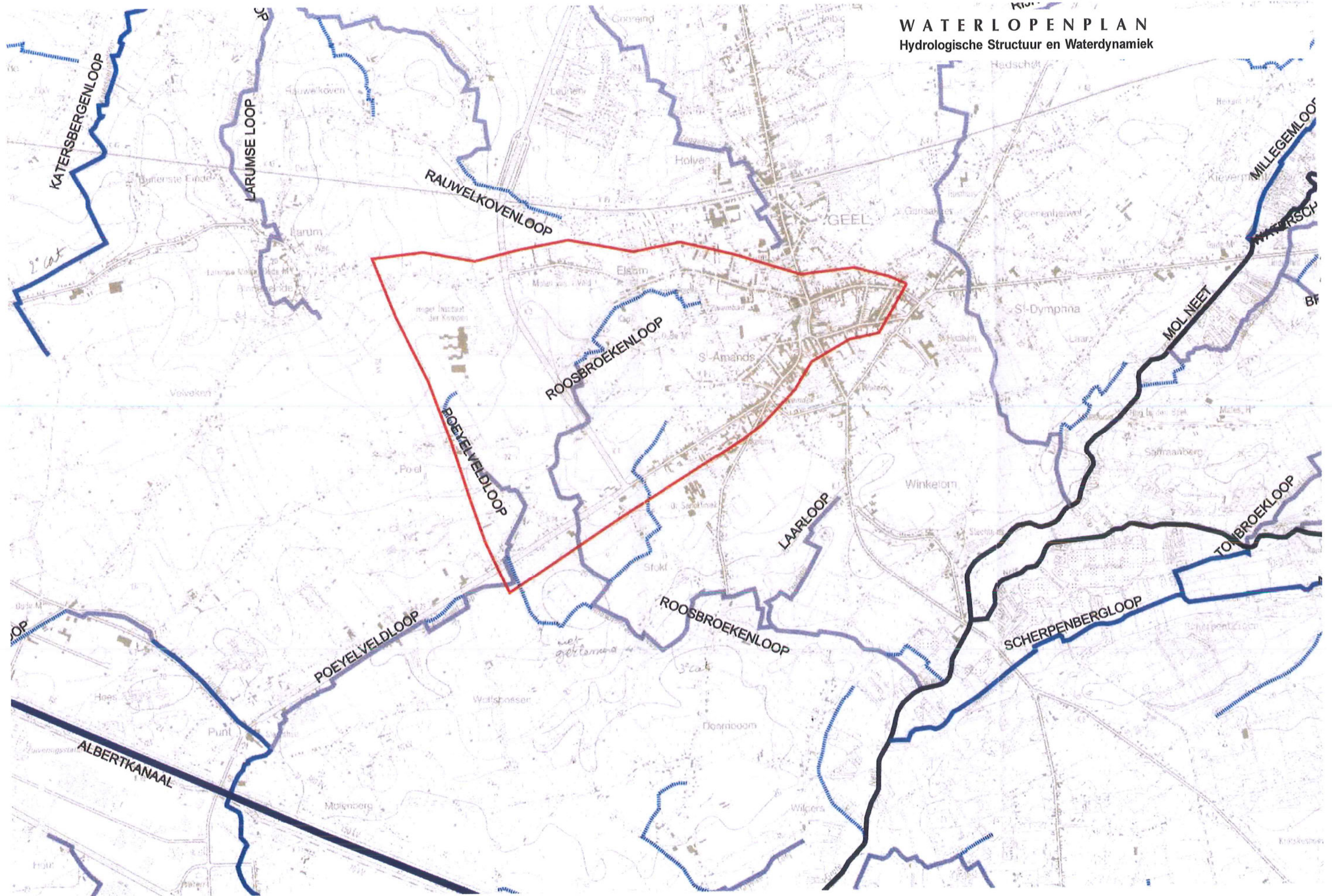
Door de beek van een begeleidende waterpartij te voorzien verleent het water een nieuw imago aan dit deel van de stad en wordt tegelijkertijd gezorgd voor een oplossing voor de wateroverlast die er heerst. De beek en de waterpartij worden aangelegd met zachte en natuurlijke oevers met rietbeplanting e.d. zodat de plek kan uitgroeien tot een biotoop voor vogels en ander fauna.

Anderzijds vormt deze nieuwe waterstructuur een aantrekkelijk landschappelijk element voor nieuwe ontwikkelingen. Een nieuwe hoogtechnologische bedrijvenpool kan gekoppeld worden aan dit nieuwe waterpark. Het verleent een hoge leefkwaliteit aan de werknemers en een sterk imago aan de nieuwe bedrijven.

Een aantal duidelijke randvoorwaarden zullen gesteld worden voor de bouw en aanleg van de bedrijven, zoals ontkoppeling van afvalwater en hemelwater van de verharde oppervlakten, dat de naastliggende waterpartij kan voeden. Andere randvoorwaarden kunnen het duurzame karakter van deze nieuwe generatie bedrijven binnen de stadsring bevestigen. Zodoende kan een modelbedrijvenpark tot stand komen ondersteund door de naastliggende hogeschool.

# WATERLOPENPLAN

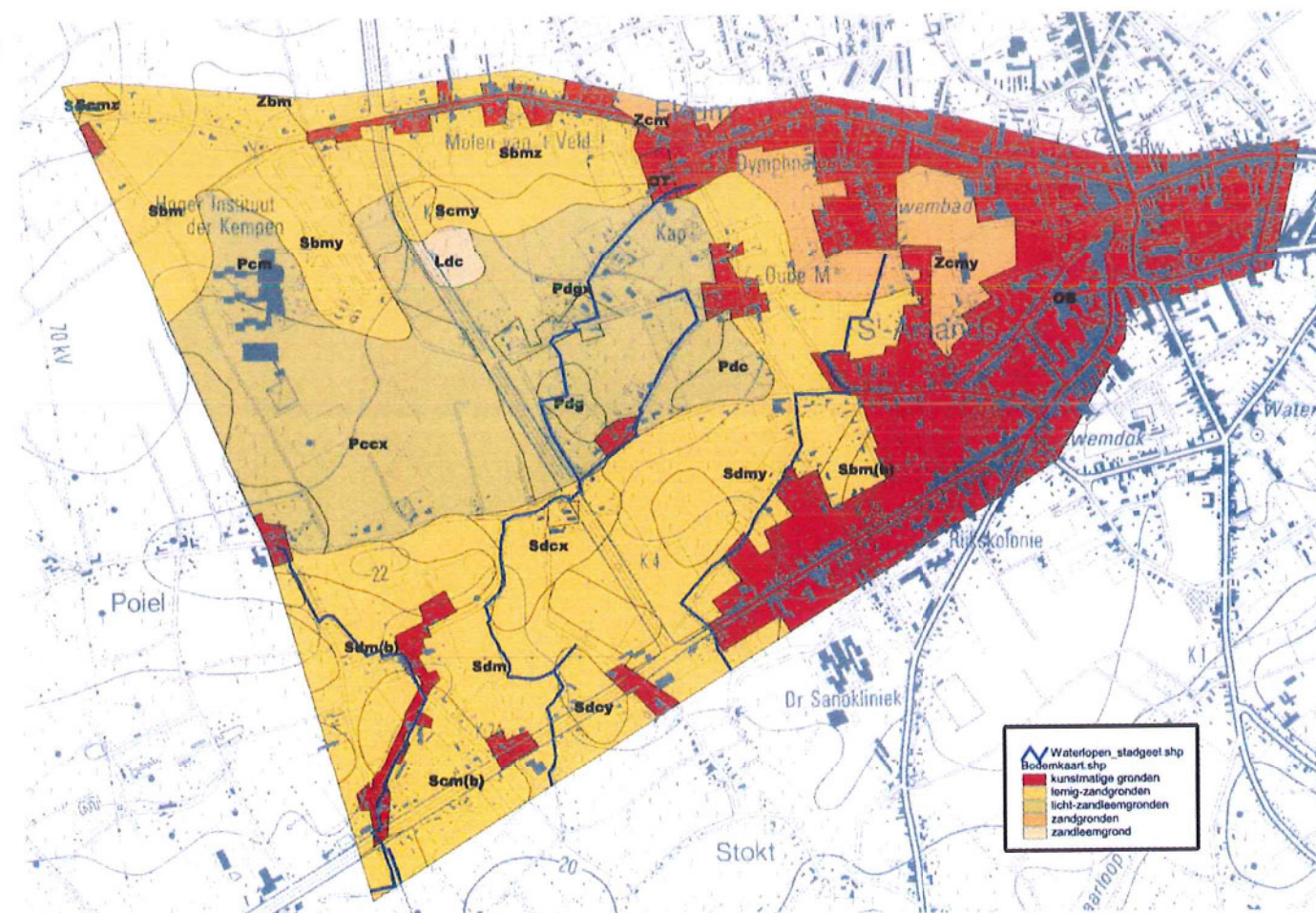
Hydrologische Structuur en Waterdynamiek



# DEELBEKKEN STRUCTUUR



# BODEMKAART







## GROENSTRUCTUUR

Geel groeide de laatste halve eeuw tot een uitgestrekt verstedelijkt gebied met een lage densiteit en met een zeer gemengd karakter waarbij villa's, maïsvelden en bedrijven afwisselen. Deze eigenheid heeft ook kwaliteiten zoals de immer aanwezige nabijheid van het landschap. Het masterplan wil deze verstrengeling niet negeren doch beheersen. Vooral de zwakke landschappelijke schakel wil het masterplan versterken. In het studiegebied worden groene infiltranten gevrijwaard.

Ter hoogte van de Roosbroekenloop krijgt het groen gebied sterke bebouwde grenzen onder de vorm van bedrijven die een dialoog aangaan met het groengebied.

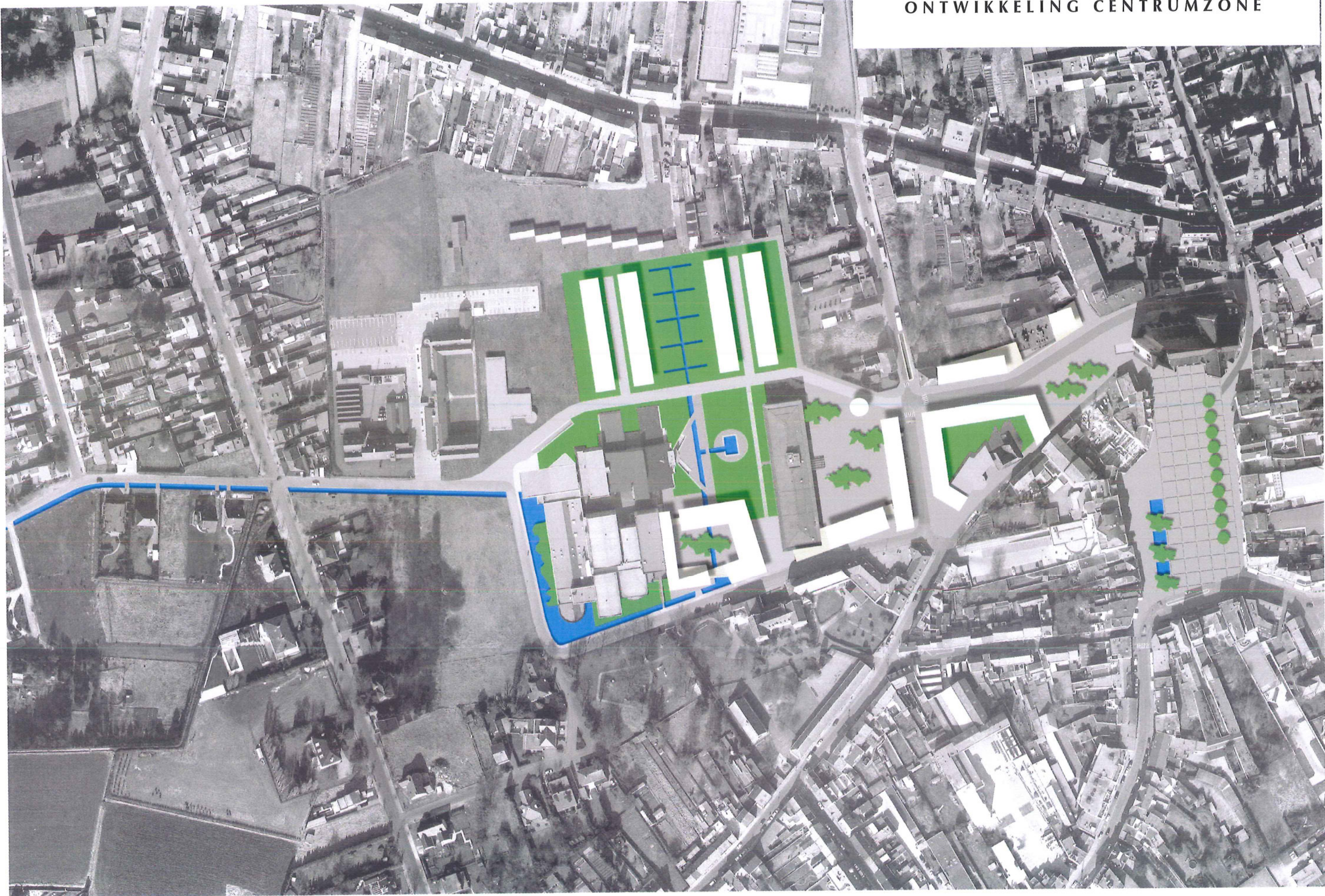
Centraal in het studiegebied wordt een groene (agrarische) strook bevestigd door de aanleg van doorlopende fiets- en wandelpad tussen stad en landschap over de ring. Het pad wordt ont dubbeld met een langslopende continue gracht die begint in het stadscentrum. Het pad wordt onderweg versterkt door enkele sterke plekken zoals de passerelle over de ring en het jeugdcentrum, fuifzaal ter hoogte scharnierpunt (aan de Dr. Peetersstraat).

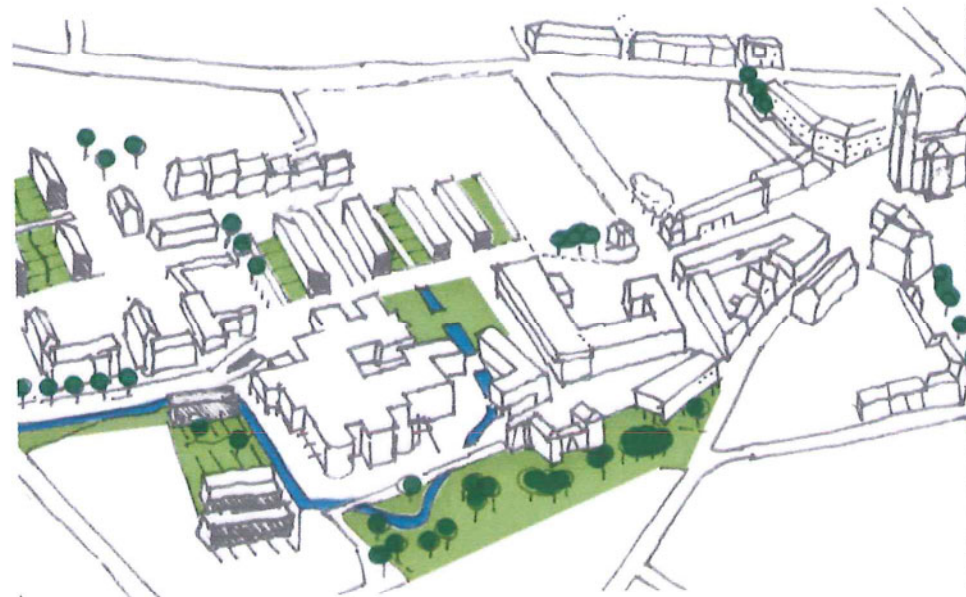
Het pad leidt wandelaars en fietsers ook naar het open landschap over de ring met zijn bestaande veldwegen. De toegankelijkheid van het landschap is belangrijk om opnieuw de kwaliteiten ervan te erkennen.

De vrijwaring van de groengebieden zorgt er ook voor dat men van op de drukke verkeersassen zoals de ring men een zicht heeft op een landschappelijke omgeving.

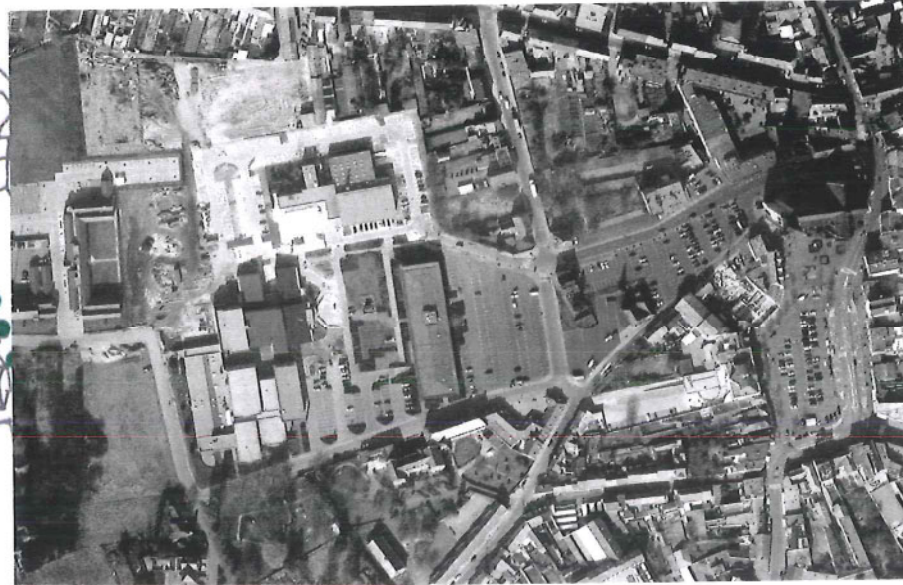
GROEN-BLAUW STRUCTUUR







PROJECT



BESTAANDE TOESTAND

## PROGRAMMA

### WONEN

#### A. Appartementen en serviceflats met handelsfunctie op gelijkvloers op de Werft

Ter hoogte van de Werft is een stedelijke ruimte ontstaan die niet beantwoord aan de schaal van Geel. Door de onherbergzaamheid van deze ruimte die vandaag vooral als auto-opslagplaats gebruikt wordt zijn ook verschillende bouwterreinen langs de werft braak gebleven. Nieuwe bouwblokken worden voorzien die de bestaande gebouwen insluiten, het Ooievaarsnest wordt opnieuw deel van een bouwblok. Dit bouwblok verleent een pleingevel aan de Havermarkt of voorplein van de St. Amandskerk.

De gelijkvloers van dit bouwblok kan ruimte bieden aan winkel en horeca terwijl op de verdiepingen appartementen en eventueel serviceflats kunnen voorzien worden.

Ook de hoofd voetgangerstoegang tot de parking komt in het nieuwe bouwblok, op de hoek van de Patronaatstraat.

Het nieuwe bouwblok bestaat uit 2 delen. In het noord-westen een bouwblok van 3 niveaus + dakverdieping telt een 8tal winkels en een 20tal appartementen.

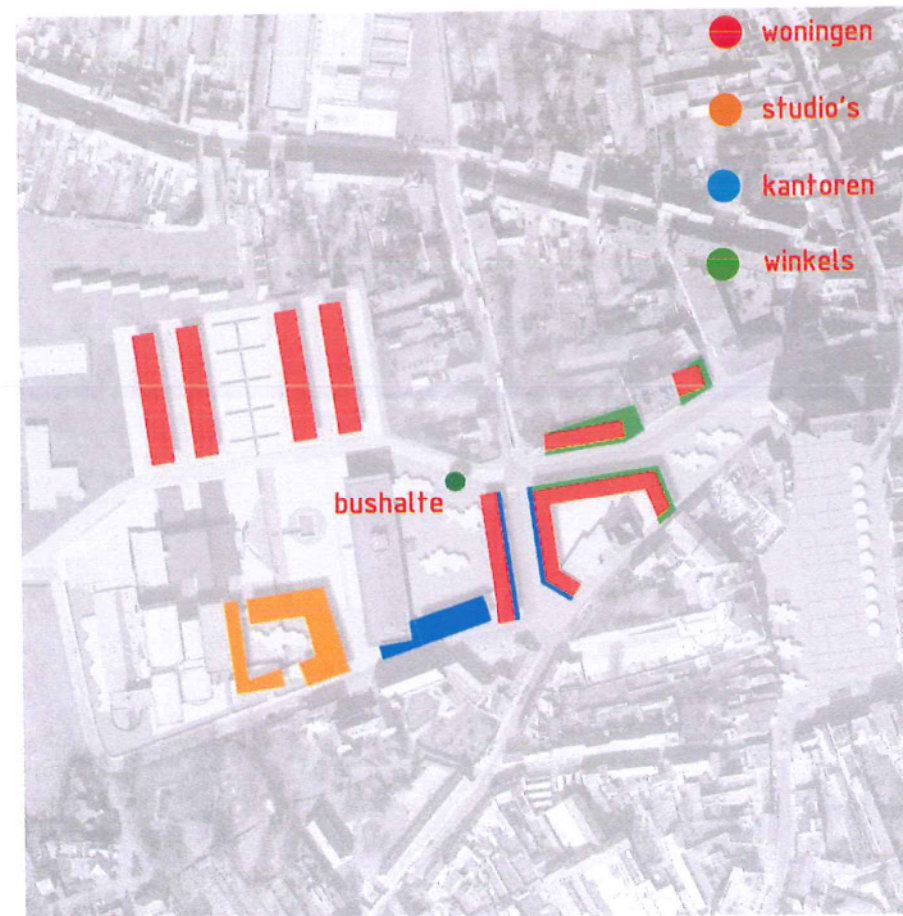
#### B. Bouwblok tussen de Patronaatstraat en het Stadhuis

Het stadhuis werd opgetrokken als een monumentaal losstaand objectgebouw. Het is vandaag aan uitbreiding toe, dit kan op verschillende manieren gebeuren, door het verhogen van het gebouw of door een nieuwe vleugel toe te voegen. Hier wordt geopteerd om de afstand die nu bestaat tussen het stadhuis en de stad op te vangen door het gebouw te integreren in het stedelijk weefsel. Het stadhuis gaat deel uitmaken van een bouwblok dat zowel de uitbreiding van het stadhuis kan huisvesten als bijkomende kantoren en woningen op de verdiepingen. De toegang tot het stadhuis wordt verschoven naar het noorden van het gebouw en blijft zodoende zichtbaar vanuit het centrum. Op het uiteinde van het nieuwe bouwblok wordt een wachtplaats aansluitend bij de nieuwe bushalte voorzien.

Onder het bouwblok wordt een publieke parking voorzien van 300 plaatsen die bereikbaar is via een toegang die zich situeert tussen de bibliotheek en de post en een uitgang in de patronaatstraat. Trappen en voetgangersuitgangen worden geïntegreerd in de bovenstaande gebouwen.

Het bouwblok bestaat uit 3 bouwlagen met 1 000m<sup>2</sup> kantoren op het gelijkvloers en een 20tal woningen op de verdiepingen.

### PROGRAMMA



BRUTO OPPERVLAKTE NIEUWE ONTWIKKELING												
Deelproject	Locatie	Grond oppervlakte	Aantal bouwlagen	Huisvesting						Kantoren	Handel & Horeca	Bushalte accommodatie
				Woningen met tuin		Appartementen		Studio's				
		m <sup>2</sup>		m <sup>2</sup>	aantal	m <sup>2</sup>	aantal	m <sup>2</sup>	aantal	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>
<i>WERFT</i>	1a	820	3,5			2050	19				820	
	1b	380	2,5			570	5			380		
	2a	600	3			1200	11			600		
	2b(*)	540	3							1620		
	3a	568	3					1704	56			
	3b	1120	3			3000					360	
	4a	1100	4,5	1100	10	3850	30					
	4b	1100	4,5	1100	10	3850	30					
	4c	1100	4,5	1100	10	3850	30					
	4d	1100	4,5	1100	10	3850	30					
	5	100										100
Totaal		7988		4400	40	22220	155	1704	56	2600	1180	100

## WONEN

### C.

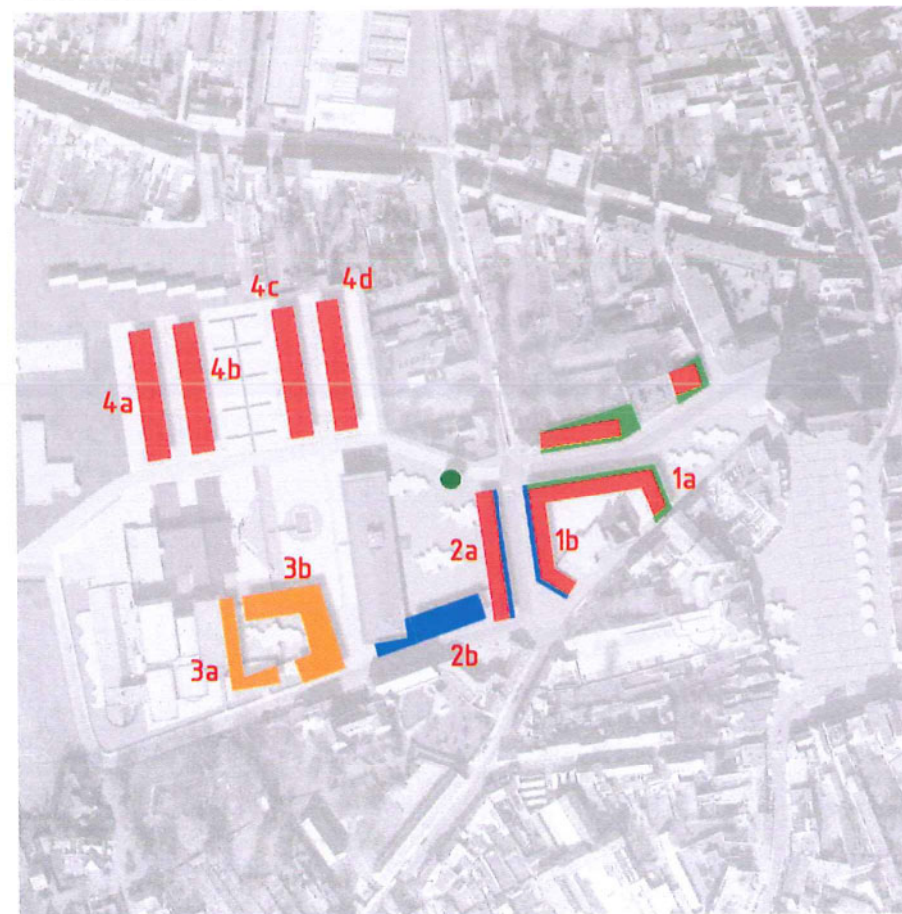
**Bouwblok met studentenverblijven tussen het stadhuis en de bioscoop**  
 Het cultureel centrum en de bioscoop zijn gesloten introverte bouwvolumes met één publiekstoegang. De ruimte tussen deze culturele gebouwen en de achterkant van het Stadhuis wordt nu als een open doorgang ervaren met wat groen maar niet als een park, een square of een plein. De gesloten wanden worden hier als gemene muren opgevat en bieden de mogelijkheid om er tegenaan te bouwen. Zo worden hier een ondiepe bouwblok voorzien met 56 studio's voor studenten. Daarnaast kunnen andere woningen ingeplant worden. De gebouwen herdefiniëren de publieke ruimte met een groen karakter.

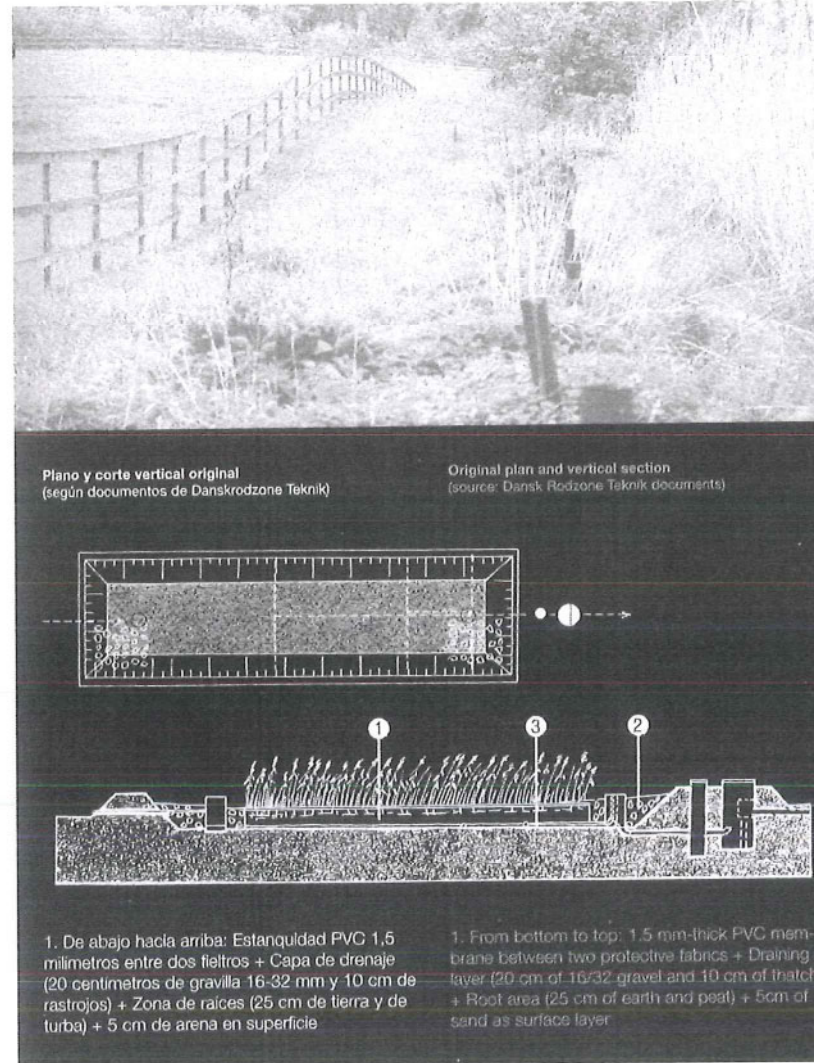
### D.

**De duurzame (sociale) woonwijk ter hoogte van het oude zwembad**  
 Op het terrein van het oude zwembad wordt een nieuwe woonwijk ontwikkeld. 4 rijen gebouwen met woningen met tuin op grondniveau en 3 verdiepingen appartementen. Het project wordt voorzien met open afvoer van het hemelwater en natuurlijke waterzuivering voor (een deel) van het grijze water. Centraal tussen de woningen bevindt er zich een bassin met waterzuiverende rietplanten, van het type van het horizontale macrofieten bed.

Alle woningen hebben ruime terrassen die losgekoppeld werden van de gevel zodat ze de zon laten binnenvallen op alle niveaus in de winter maanden doch dat ze als zonnescerm fungeren voor de hoogstaande zomerzon. Boven bevinden er zich duplex appartementen met een schuin dak die een optimale helling heeft voor het voorzien van zonnepanelen.

## ONTWIKKELINGSPAKKETTEN





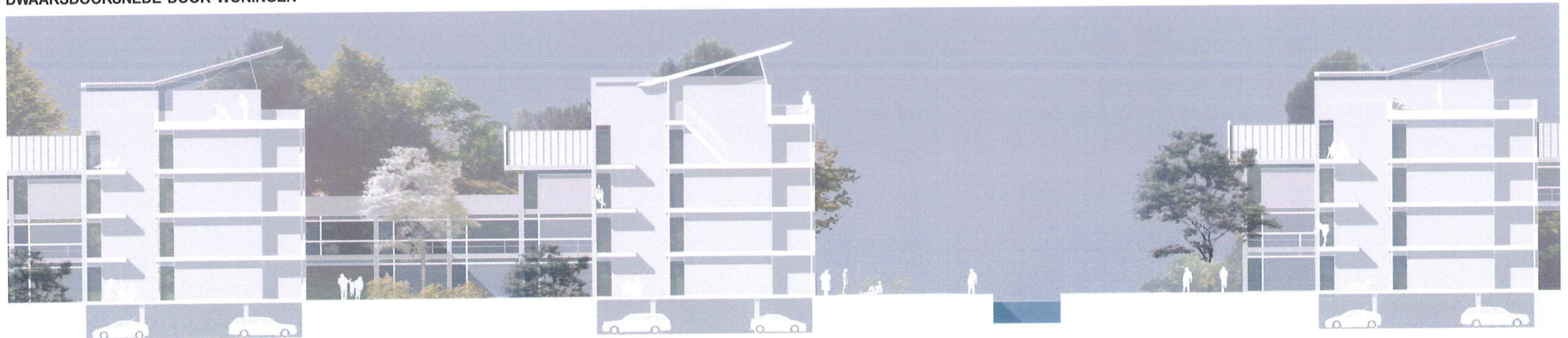
## WATERSCAPE

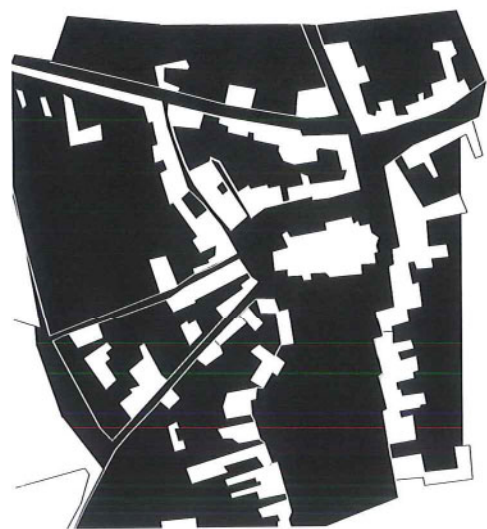
<b>Totale ontwikkeling</b>		32204 m <sup>2</sup>
Uitbreiding stadsdiensten		1620 m <sup>2</sup>
Busaccommodatie		100 m <sup>2</sup>
Private ontwikkeling		30484 m <sup>2</sup>
<b>Totaal grondoppervlakte</b>		7988 m <sup>2</sup>
Uitbreiding stadsdiensten	2b	540 m <sup>2</sup>
Busaccommodatie	5	100 m <sup>2</sup>
Private ontwikkeling	(1-4) excl 2b	7348 m <sup>2</sup>

<b>Parkeervoorzieningen ondergronds (PI)</b>		
<b>Private parkeerbehoeften</b>		
woningen	40	PI
appartementen	155	PI
kantoren	53	PI
<b>Totaal private parkeerbehoeften</b>	<b>248</b>	<b>PI</b>
<b>Publiek parkeeraanbod</b>	<b>372</b>	<b>PI</b>
<b>Totale parkeervoorzieningen ondergronds</b>	<b>620</b>	<b>PI</b>

<b>Verkoop bebouwde oppervlakten</b>	<b>30484</b>	<b>m<sup>2</sup></b>
<b>Grondaandeel bij de verkoop van de gebouwen</b>	<b>180,00</b>	<b>€ Euro/m<sup>2</sup></b>
<b>Verkoop grondaandeel bebouwde oppervlakten</b>	<b>5.487.120,00</b>	<b>€</b>
<b>Bouwkost per ondergrondse parkeerplaats</b>	<b>15.000,00</b>	<b>€</b>
<b>Aantal gerealiseerde ondergrondse parkeerplaatsen</b>	<b>366</b>	<b>PI</b>

## DWAARSDOORSNEDE DOOR WONINGEN

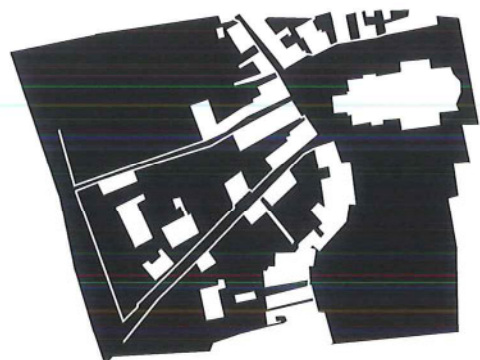




1800



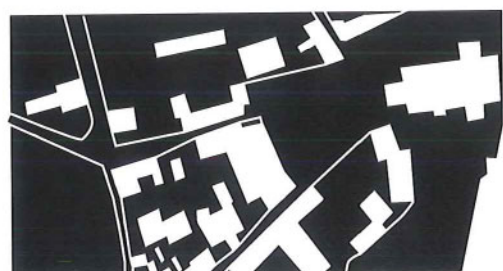
1996



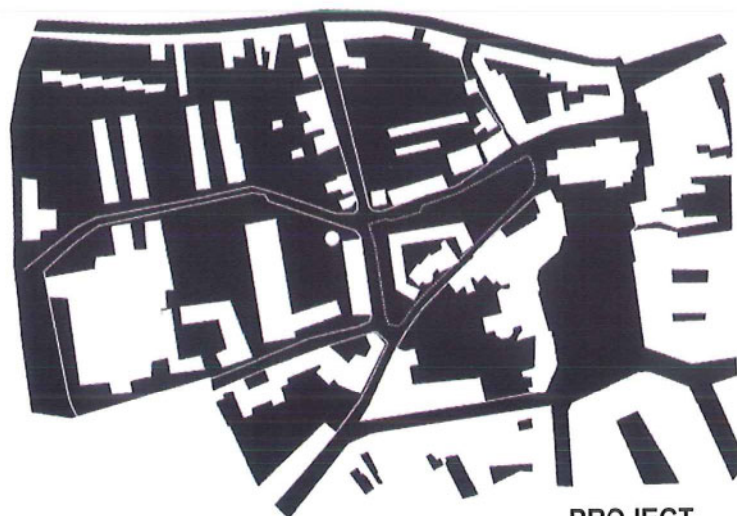
1850-



2004



1960



PROJECT

## PUBLIEKE RUIMTES

### De Werft

Is één grote winderige ongedefinieerde ruimte die als parking gebruikt wordt en waarin een aantal publieke objectgebouwen staan. De gebouwen worden omringd door laag stuikgewas die ze afscheid van de omliggende open ruimte, er bestaat geen dialoog tussen binnen en buiten. Door de nieuwe voorgestelde ontwikkelingen worden ook nieuwe publieke en semi-publieke ruimtes gedefinieerd. Zo wordt de ruimte aan het Cultureel Centrum begrensd in het noorden door de nieuwe studentestudio's. Het groen karakter van deze square wordt versterkt door de inbreng van ... ?

### De Havermarkt

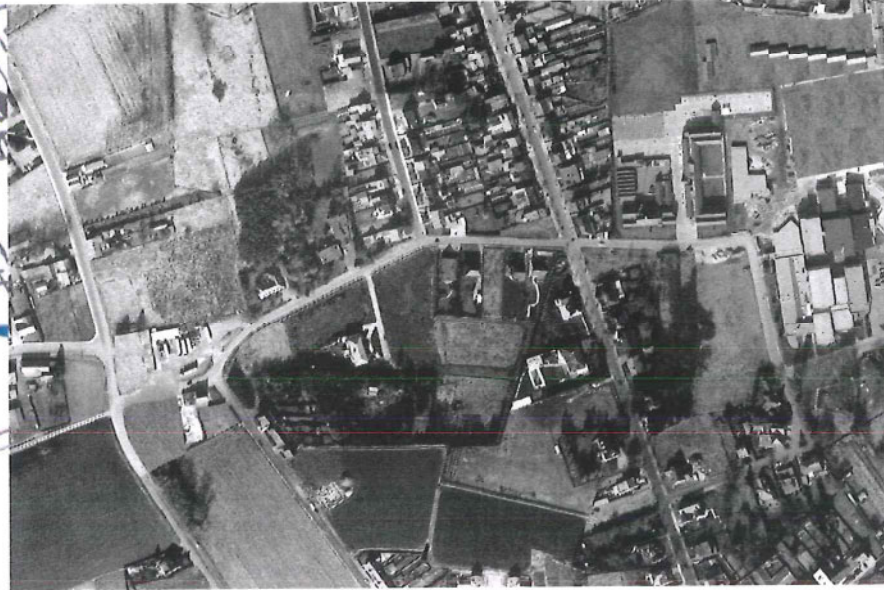
De vroegere Havermarkt die totaal opgenomen was in de Werft krijgt opnieuw vorm als een gedefinieerde pleinruimte die beantwoordt aan het historisch kader van de St. Amandskerk. Er wordt niet betracht om de oorspronkelijke Havermarkt te reconstrueren, die zeer klein was, doch een nieuwe gedefinieerde stedelijke pleinruimte te creëren. De nieuwe westgevel van het plein kan ruimte bieden aan horecafuncties die het nieuwe plein kunnen animeren. Komende uit de nieuwe Centrum parking vormt de Havermarkt een belangrijke schakel met het verderop gelegen winkelgebieden.

De huidige braakliggende hoek ter hoogte van de Palingstraat dient ook opnieuw een bestemming te krijgen. (Tijdelijk kan hier desnoods de frituur ingeplant worden.)





PROJECT



BESTAANDE TOESTAND

**PUBLIEKE RUIMTES**

**De Werftstraat**

Tussen de Dr. Peetersstraat en de Possondries krijgt de Werft(straat) een nieuw profiel. Langs de rijweg wordt de verlengde Roosbroekenloop met natuurlijk aangelegd. De rijweg wordt lichtjes in helling aangelegd zodat het regenwater, dat op de rijweg terecht komt, in de naastliggende beplante boord vloeit, die is beplant met waterzuiverende planten, zoals gele lis, zeggen en riet. Afgescheiden van de rijweg door de gracht wordt er een ruim fiets- en voetgangerspad aangelegd die voor de zachte weggebruikers een directe verbinding vormt tussen kernstad en de overkant van de ring.

**Zichten**

Opvallend in het studiegebied is het driehoekig historische stratennetwerk, niet enkel stadinwaarts maar ook staduitwaarts. Op de hoekpunten bevinden zich vaak herkenningspunten die verrassende perspectieven creëren.

In het masterplan worden deze perspectieven gevrijwaard en versterkt door de nieuwe bebouwing die de zichten inkadert. Daarnaast worden nieuwe herkenningspunten; de voetgangersbrug en de fuifzaal geïntroduceerd en markeren ze scharnierpunten in het gebied.

De fiets- en voetgangersbrug verleent eveneens vanuit de hoogte een nieuw gewaarwording en overzicht op landschap en stad.



**NIEUW PROFIEL WERFTSTRAAT MET BEEKLOOP MET NATUURVRIENDELIKE BERMEN**



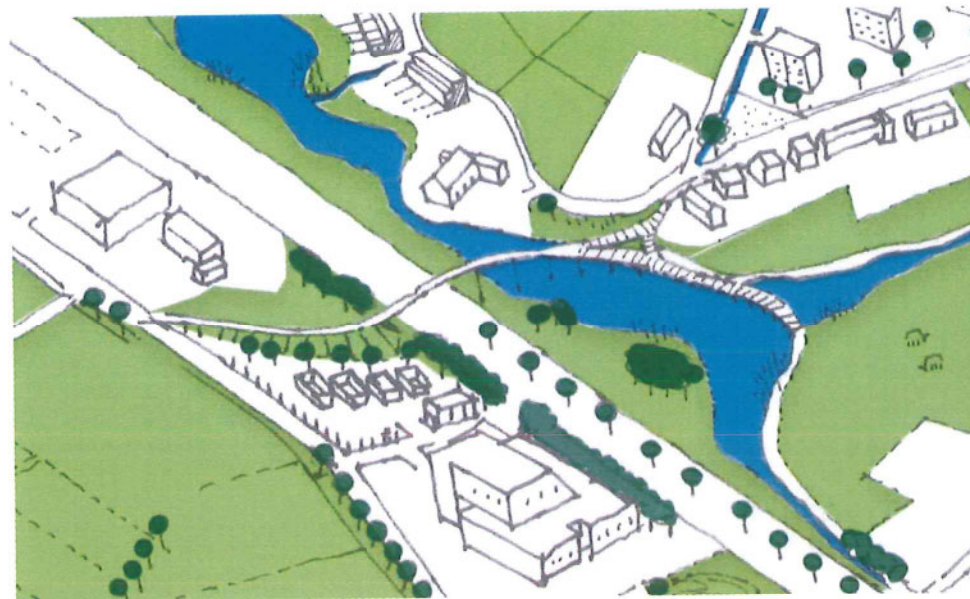


## KUNSTINTEGRATIE

In het masterplan ontstaan enkele cruciale plekken voor de Stad. Het koppelen van kunst aan deze plekken zal de betekenis van deze nieuwe scharnierpunten nog versterken.

## DE FIETS- EN VOETGANGERSBRUG

Zo dient de voetgangers- en fietsbrug over de R14 uitgewerkt te worden als een bijzonder kunstwerk. De brug kan als een lichte structuur ontwikkeld worden die over het landschap zweeft en slechts beperkte raakpunten heeft met het onderliggende landschap. Van op de brug is het mogelijk om vanuit een hoger perspectief een overzicht te verkrijgen over het weidse landschap, men verkrijgt een nieuwe gewaarwording.



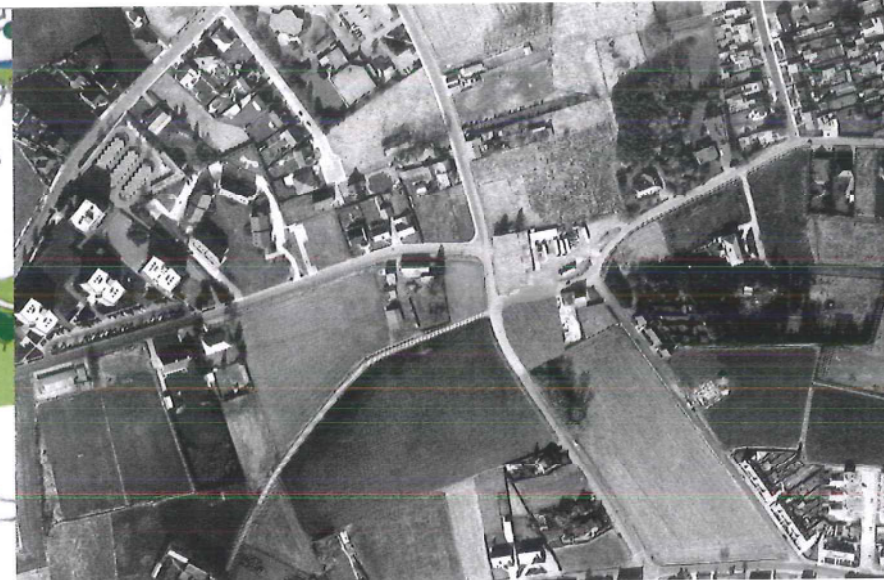
PROJECT



BESTAANDE TOESTAND



PROJECT



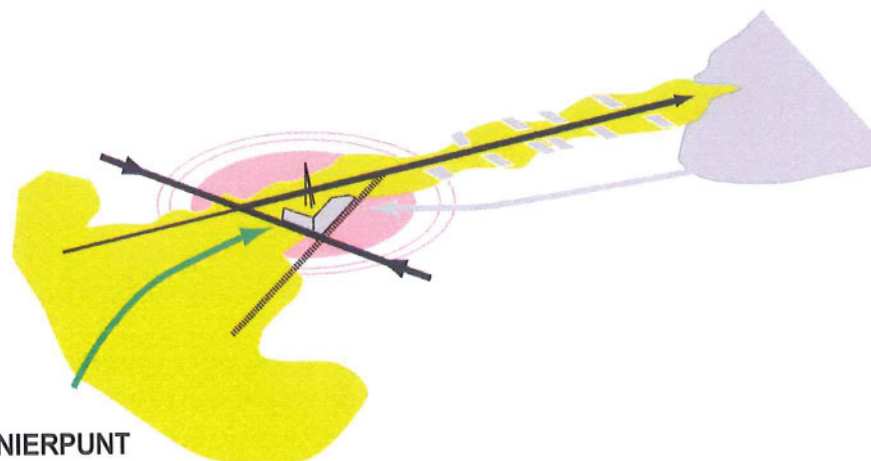
BESTAANDE TOESTAND

## HET SCHARNIERPUNT

Ter hoogte van het nieuwe kruispunt van de Dokter Peetersstraat en de Baantweg, waar het autoverkeer komende van de Larumseweg en van de Antwerpseweg zal samenkomen richting stadskern en parking, ontstaat een belangrijk scharnierpunt. De betekenis van dit scharnierpunt kan uitgewerkt worden als een herkenningspunt voor het gebied. In dit samenvloeiingspunt van de verschillende invalswegen en tussen stad en buitengebied en tussen kan een nieuw gebouw een ontmoetingsplek worden voor de jongeren. Een fuifzaal en uitgangsegelegenheid kan hier vorm krijgen als een deels ingegraven ruimte. Het landschap heft zich op, verleent een akoestische buffer t.o.v. de omliggende bebouwing. De vervorming van het landschap stelt meteen ook het vragen over de betekenis van het gerafelde landschap in het gebied. Het wordt een gebouw met een Janushoofd, met een landschappelijke en een stedelijke zijde. Een grote lantaarn op het landschappelijk dak zal voor licht zorgen in het gebouw en als herkenningsbaken fungeren in de omgeving.

## LANDART

De kleine stukken landbouwgrond die verspreid in het studiegebied hebben wellicht betekenis economisch doch kunnen aangewend worden voor onderzoekslandbouwgrond in aansluiting met de KHK of kunnen ruimte geven voor agrarisch landartproject. Hiervoor willen verwijzen naar het project "l'Articulture in het nieuwe Park de la Deûle" dat gerealiseerd werd ter gelegenheid van Lille 2004. Het park dat er gerealiseerd werd langs de rivier de Deûle, door de landschapsarchitect Jacques Simon, integreert verschillende landbouwbedrijven waar de landbouwers actief en begeleid meegewerkt hebben om landart projecten te creëren met hun gewassen. Het verleent een extra dimensie aan de site.



HET SCHARNIERPUNT

## PROGRAMMA

### BEDRIJVEN

#### Het hoogtechnologisch Bedrijvenpark

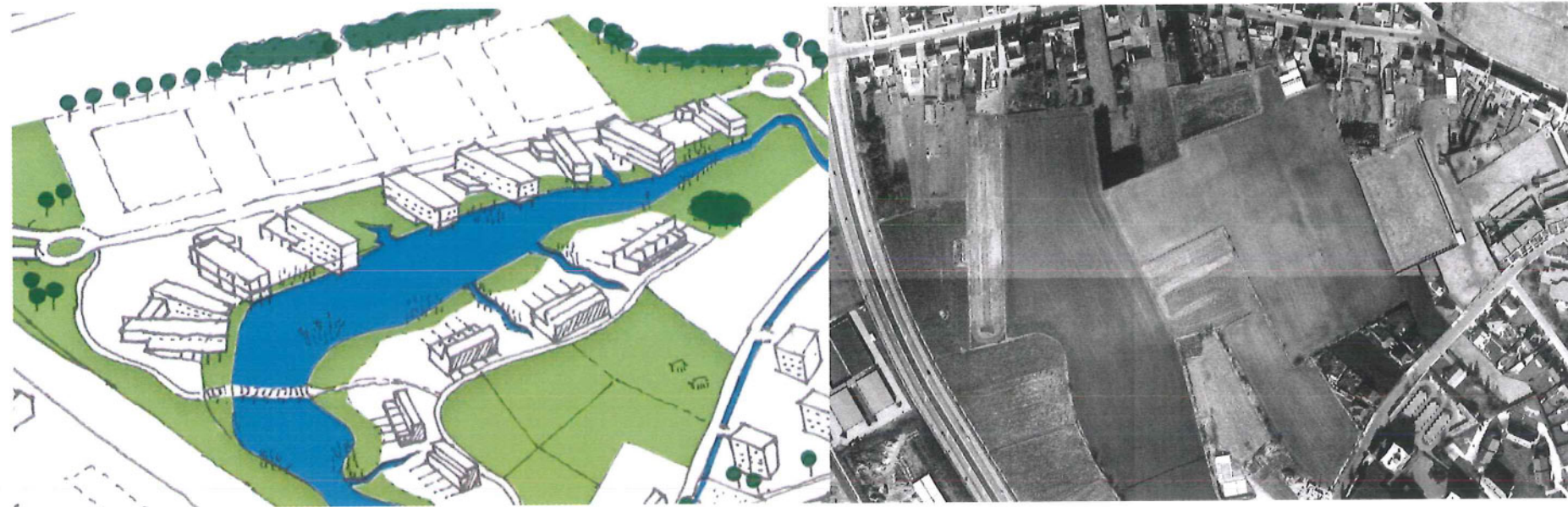
Het nieuwe verkeersknooppunt op de R14 geeft onmiddellijk aansluiting op het nieuwe hoogtechnologisch bedrijvenpark. Dit bedrijventerrein binnen de ring biedt enkel ruimte voor eerder kleinschalige en niet-vervuilende bedrijven zoals kantoren, laboratoria, niet-vervuilende ateliers.

De aansluitingsweg doorkruist het nieuwe bedrijventerrein, waarbij aan de noordzijde ruimte geboden wordt voor opslagruimte en ateliers die toegankelijkheid vergen voor vrachtwagens en aan de zuidzijde kijken de gebouwen van 3 à 4 verdiepingen uit op het nieuwe waterpark.

De compositie van de gebouwen aan de waterkant is in kamvorm naar het waterpark toe gericht. Tussen de langwerpige gebouwen kan het park binnendringen.

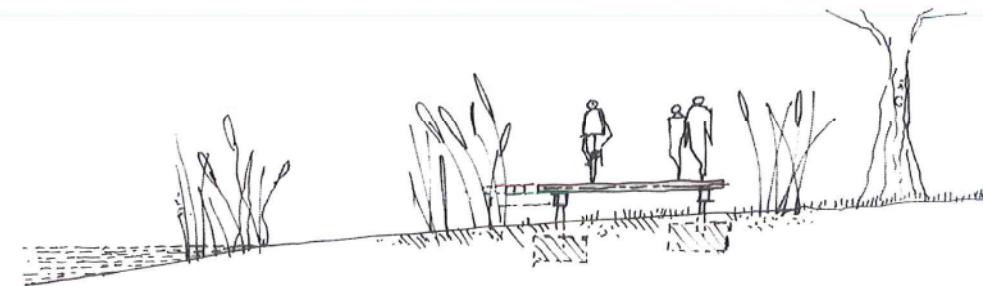
Deze tussenruimte kan ook overdekt worden en gemeenschappelijke winter-tuin creëren. De atria fungeren dan als temperatuurbuffer, ze warmen de lucht op in de winter en zorgen voor natuurlijke ventilatie door de verdamping van het water uit de bassins en door mechanische bestuurde stores en vensters. Andere gebouwen kunnen ontwikkeld worden met dubbele gevels die de natuurlijke ventilatie in de hand werken. Het regenwater wordt opgenomen in het nieuw waterpark. Verder kunnen naar energiebeheersing en materiaalgebruik randvoorwaarden voorop gesteld worden voor de uitwerking van de verschillende gebouwen ook de hangarruimtes. Zodat het bedrijvenpark een voorbeeld-functie kan uitoefenen.

Het bedrijvenpark biedt ruimte aan 8 à 10 000m<sup>2</sup> opslag en atelierruimte ten noorden van de weg en 28 000 à 30 000m<sup>2</sup> kantoor- en laboruimte in de kamgebouwen tussen de weg en de het waterpark.



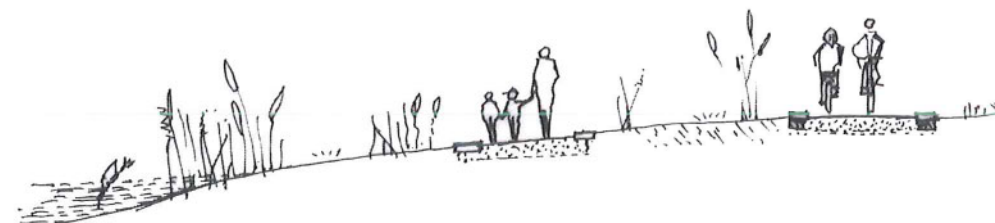
PROJECT

BESTAANDE TOESTAND

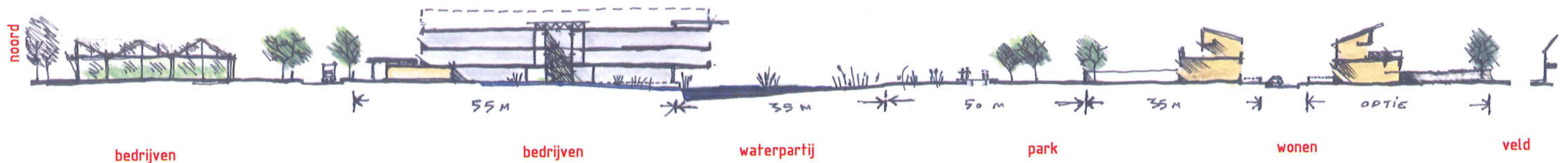


SNEDE LANGS DE OEVER var A

SNEDE LANGS DE OEVER var B



### DWAARSDOORSNEDE BEDRIJVEN-WONEN ZONE





MOBILITEITSPRINCIPES

## VERKEERSSTRUCTUUR

### Autoverkeer

De omgeving van Geel-West wordt vandaag geconfronteerd met verkeersproblemen;

- Het radiaal verkeersmodel dat het autoverkeer tot op de Grote Markt en de winkelstraten brengt.
- Een onduidelijke bereikbaarheid van de centrumfuncties en parkings aan de Werft
- De harde en gevaarlijke barrièrewerking van de ring tussen de binnenstad en het buitengebied en de KHK.
- De kruispunten tussen de radiale straten en de R14 die gevaarlijke punten vormen
- gevaarlijke en onduidelijke structuur van de R14, zowel grote invalswegen als kleine lokale straten sluiten er op aan; her in te richten volgens de principes van primaire weg II

In antwoord op deze problemen werd in het mobiliteitsplan een nieuw verkeersmodel voorgesteld onder de vorm van een nieuwe Bereikbaarheidsas op de Baantveld centraal gelegen tussen de Larumseweg / Elsum en de Antwerpseweg / Pas, met een nieuwe verkeerswisselaar op de ring. De Larumseweg wordt er wordt een ongelijkgronds kruising voorzien zonder directe aansluiting) ter hoogte van de R14 en wordt beperkt toegankelijk voor lokaal verkeer. Deze nieuwe bereikbaarheidsas doorkruist een tot nu toe minder ontwikkeld gebied, vooral tussen de ring en de Dr. Peetersstraat.

Dit masterplan stel een alternatief verkeersmodel voor.

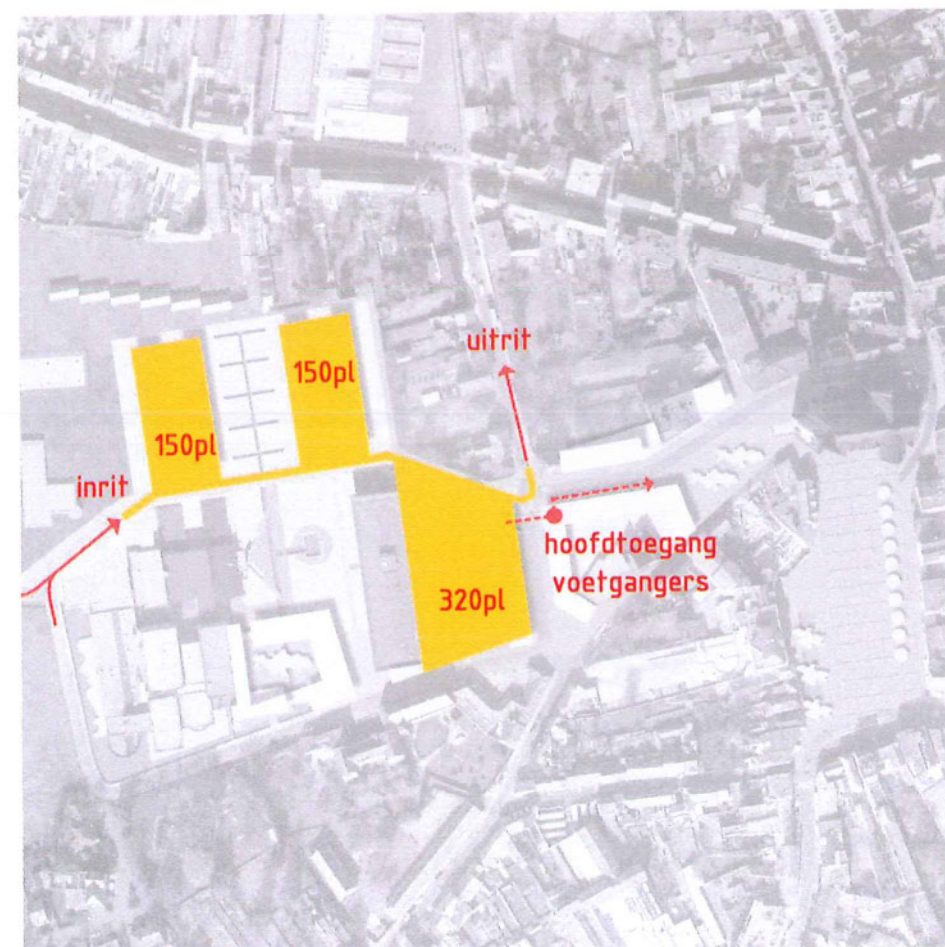
Er dient vooral vermeden te worden dat het stadshart belast wordt met doorgaand verkeer van en naar de school/bedrijven. Het creëren van een vlotte rechtstreekse invalsweg vanaf campus naar het centrum toe zou ongetwijfeld een aanzuigefect creëren van doorgaand verkeer. Door het loskoppelen van de auto-ontsluiting van de campus en auto-ontsluiting van centrum wordt dit vermeden. Nadruk wordt gelegd op een fiets- en voetgangersas en openbaar vervoerverbinding naar het centrum; wie toch met de auto van campus naar stadscentrum wil, blijft de verbinding steeds mogelijk.

De centrale bereikbaarheidsas krijgt voornamelijk de functie om de zachte weggebruikers op een veilige manier te vervoeren tussen de stadskern en de overkant van de ring en de KHK.

De moeilijke kruising van de Larumseweg met de Ring wordt weggewerkt door de aanleg van een nieuw verkeersknooppunt ten zuiden van de Larumseweg. Dit knooppunt sluit onmiddellijk aan op de KHK en het nieuwe technologische bedrijvenpark, zodat dit verkeer geen belasting veroorzaakt op de bestaande wegen.



MOBILITEIT CENTRUMZONE



ONDERGRONDSE PARKING CENTRUMZONE

De omvang van de parking Werft is niet van die aard dat een grote nieuwe invalsweg nodig is. De verwachte intensiteiten kunnen eenvoudig via de bestaande invalsstraten afgewikkeld worden. Wat momenteel wél ontbreekt, is een duidelijke toegangsrouten naar de parking vanaf deze invalsstraten, de traditionele hoofdstraten van Geel.

Uitgaande van de bestaande stratenstructuur, in het verlengde van de invalswegen, wordt het verkeer naar de centrumparking geleid vanuit Pas en Elsum en de Peetersstraat naar Parking De route wordt geïntegreerd in het parkeer-routesysteem van de stad.

Om het verkeer dat de stadskern doorkruist te beperken, wordt de parking niet toegankelijk vanuit de richting van de Markt; de parkeer-routes dienen gevolgd.

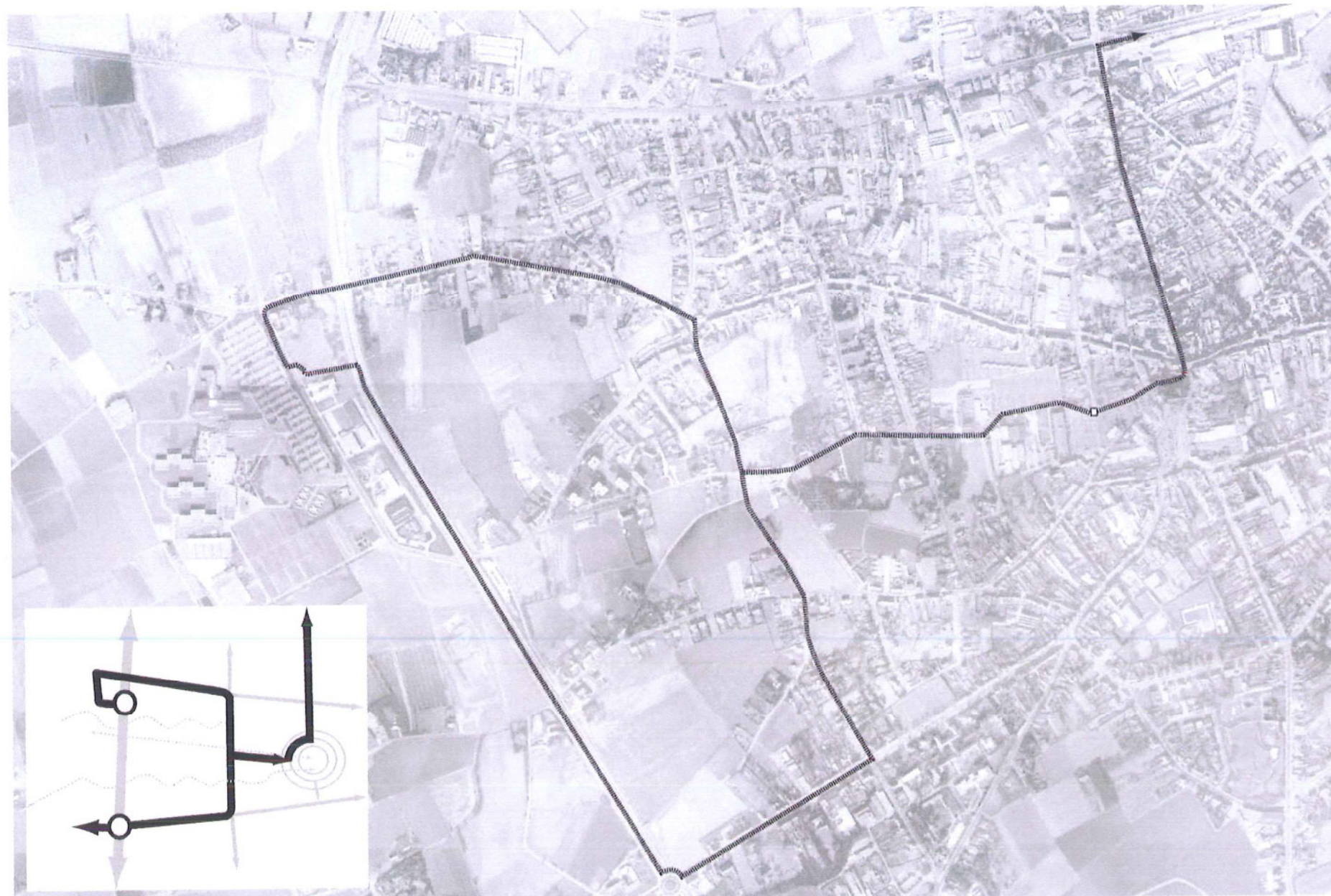
### Autoparking

Een publieke parking wordt aangelegd onder de vandaag vrijliggende terreinen van de Werft. Deze terreinen worden bovengronds privé ontwikkeld. De verkoop of erfpacht van deze gronden biedt de Stad financiële mogelijkheden voor de aanleg van de ondergrondse publieke parking. De nieuwe parking is deels publiek en deels privé, voor de nieuwe bovenliggende ontwikkelingen. Het publiek deel van de parking kan een 370 parkingplaatsen tellen. De voetgangersuitgangen van de nieuwe parking kunnen geïntegreerd worden in de nieuwe bovenliggende gebouwen. De hoofd voetgangersuitgang bevindt zich ter hoogte van Patroonstraat.

De parking zal een belangrijke functie innemen voor de bediening van het centrum. En laat toe om op de Markt en in de centrumstraten het aantal plaatsen te verminderen in functie van meer ruimte voor de voetgangers en een verhoogde ruimtelijke kwaliteit in de kern. De parking sluit rechtstreeks aan op de looproutes van de kern.

De parking vormt een belangrijke bestemming in het parkeer-routesysteem en wordt vanop afstand bewegwijzerd.

Parkeervoorzieningen ondergronds (PI)		
<b>Private parkeerbehoeften</b>		
woningen	40	PI
appartementen	155	PI
kantoren	53	PI
<b>Totaal private parkeerbehoeften</b>	248	PI
<b>Publiek parkeeraanbod</b>	372	PI
<b>Totale parkeervoorzieningen ondergronds</b>	620	PI



## VERKEERSSTRUCTUUR

### Openbaar Vervoer

Voor het openbaar vervoer laat het concept verschillende mogelijkheden toe, die in verder overleg met de VVM/De Lijn overwogen kunnen worden.

Eén voorstel is om de bestaande buslijnen via de Peetersstraat te laten afbuigen naar de centrale halte aan het stadhuis (bediening centrale functies). Hierbij blijft dus ook het gebied rond Elsum en Pas met de bus bediend. Een stedelijke busdienst kan vanuit de campus (school, bedrijven) via Larumseweg - Peeterststraat -Werft- station.

Andere mogelijkheid: vanuit Antwerpse en Larumse afbuigen langs school en via Elsum-Peetersstr-Werft. Ofwel doorheen het nieuwe bedrijvenpark naar de KHK toe.

Bij stadhuis wordt belangrijke centrale bushalte voorzien, met de nodige halte-accommodatie (verwarmde wachtruimte, mogelijkheid tot loket, fietsstallingen...), met overstapmogelijkheden tussen lijnen. Evenwel geen busstation of eindhalte van lijnen, zodat voor de bus een eenvoudige stoplocatie volstaat, zonder perrons...

### Fietsverkeer

Een nieuwe veilige en aantrekkelijke fiets- en voetgangersverbinding wordt gerealiseerd die de KHK verbindt met het stadscentrum.

Een vrijliggend fiets- en wandelpad wordt aangelegd langs de nieuwe brede Werftweg. Tussen de rijweg en het gemeenschappelijk fiets- en wandelpad loopt de Roosbroekenloop

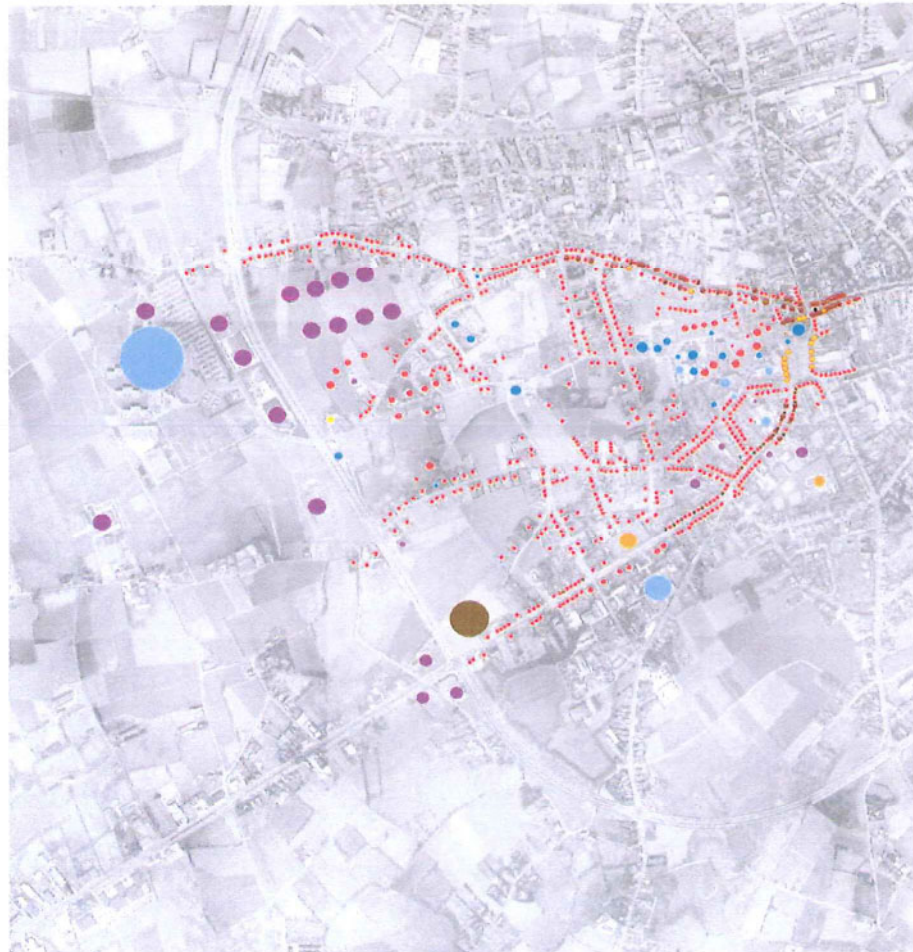
Na de kruising met de Dr. Peetersstraat verloopt de fietsverbinding door een meer landelijke omgeving op de bestaande landwegen. De ring wordt overbrugd met een lichte fiets- en voetgangerspasserelle met een zachte helling (van max 5 %). Deze passerelle verbindt de binnenstad met de hogeschool en het naastliggend landelijke wegen westwaarts (Poel...), zodat de route ook aansluiting geeft tussen 'stad' en 'platteland'.

De R14 vormt nu belangrijke en gevaarlijke barrière voor de fietser. Daarom:

- wordt een fietspasserelle voorzien aansluitend op fietsas
- gaat de R14 onder de Larumseweg, zodat fietsers ongehinderd hun route kunnen volgen.



BESTAANDE TOESTAND



PROJECT

- sport en recreatie
- horeca
- woningen
- openbaar
- onderwijs
- bedrijf
- handel



# HET MASTERPLAN T.O.V. HET GEMEENTELIJK RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

Het GRS Geel zit momenteel in de voorontwerp-fase en zal binnenkort voor een tweede overlegmoment naar de Provincie Antwerpen gaan. Het definitieve GRS zal uiteindelijk door de Provincie Antwerpen (Bestendige Deputatie) al dan niet worden goedgekeurd.

Binnen het GRS worden er een aantal algemene visies geformuleerd die de grote structurende elementen voor de toekomst moeten vastleggen. Visies die na de goedkeuring van het GRS zullen vastgelegd worden in uitvoeringsplannen. Binnen deze wedstrijd wordt er getracht om deze visie – m.b.t. het studiegebied – verder te verfijnen zo doende er uiteindelijk een uitvoeringsplan kan worden opgesteld.

Het studiegebied wordt omschreven als het zogenaamd “Groen Woon-werkpark”. Binnen dit park wordt er getracht om de bestaande en nieuwe woningen, groenelementen en (nieuwe) bedrijven met elkaar te verzoenen. Voor de bijkomende bedrijvigheid worden er nog een aantal scenario's voorgesteld die zowel mogelijkheden voor bijkomende lokale bedrijvigheid als de taakstelling invullen. De locatie van de lokale bedrijvigheid zal in het GRS worden vastgelegd, de situering van de taakstelling wordt enkel als suggestie naar de Provincie meegegeven en zal onderzocht worden in de nog op te starten studie m.b.t. de afbakening van het kleinstedelijk gebied Geel. Binnen het GRS wordt er voorgesteld om de taakstelling zeker in het Groen Woon-werkpark” te situeren daar het – in tegenstelling met de bijkomende lokale bedrijvigheid – hoofdzakelijk hoogtechnologische bedrijven zal bevatten. In reeds eerdere contacten met de bevolking werd er afgesproken dat de bijkomende bedrijvigheid binnen de Ring zeer beperkt moet blijven. Hoeveel hectares bijkomende bedrijvigheid er binnen het Groen Woon-werkpark moeten bijkomen is sterk afhankelijk van de aansluiting van de Retieseweg met de Ring: Wanneer de aansluiting werkelijkheid wordt, kan het huidige Militair Domein worden ontwikkeld voor bijkomende lokale bedrijvigheid (is een dwingende voorwaarde).

Naar de ontsluiting van het Groen Woon-werkpark toe wordt er enkel voorgesteld om dit via een nieuw knooppunt op de Ring te laten gebeuren. Het voorgestelde wedstrijdontwerp volgt dit voorstel maar is wel van mening dat de centrale as beter gevrijwaard wordt voor een groene doorgang voor voetgangers en fietsers, een doorgang die ook de relatie met het KHK moet versterken. Deze centrale groenas heeft ook als gevolg dat de bijkomende bedrijvigheid buiten de Ring binnen deze as beperkt moet blijven: m.a.w. wordt er voorgesteld om deze – in tegenstelling tot de voorgestelde scenario's in het GRS – niet te situeren tussen Poel en de Antwerpseweg. Er wordt eerder gedacht om het gebied tussen de spoorweg en de Larumseweg te ontwikkelen. Op deze manier kan het groen vanuit het buitengebied via deze centrale groenas tot diep in de kern van Geel doordringen. Deze groenas wordt nogmaals versterkt door een aantal parken die ontwikkeld worden binnen de Ring.

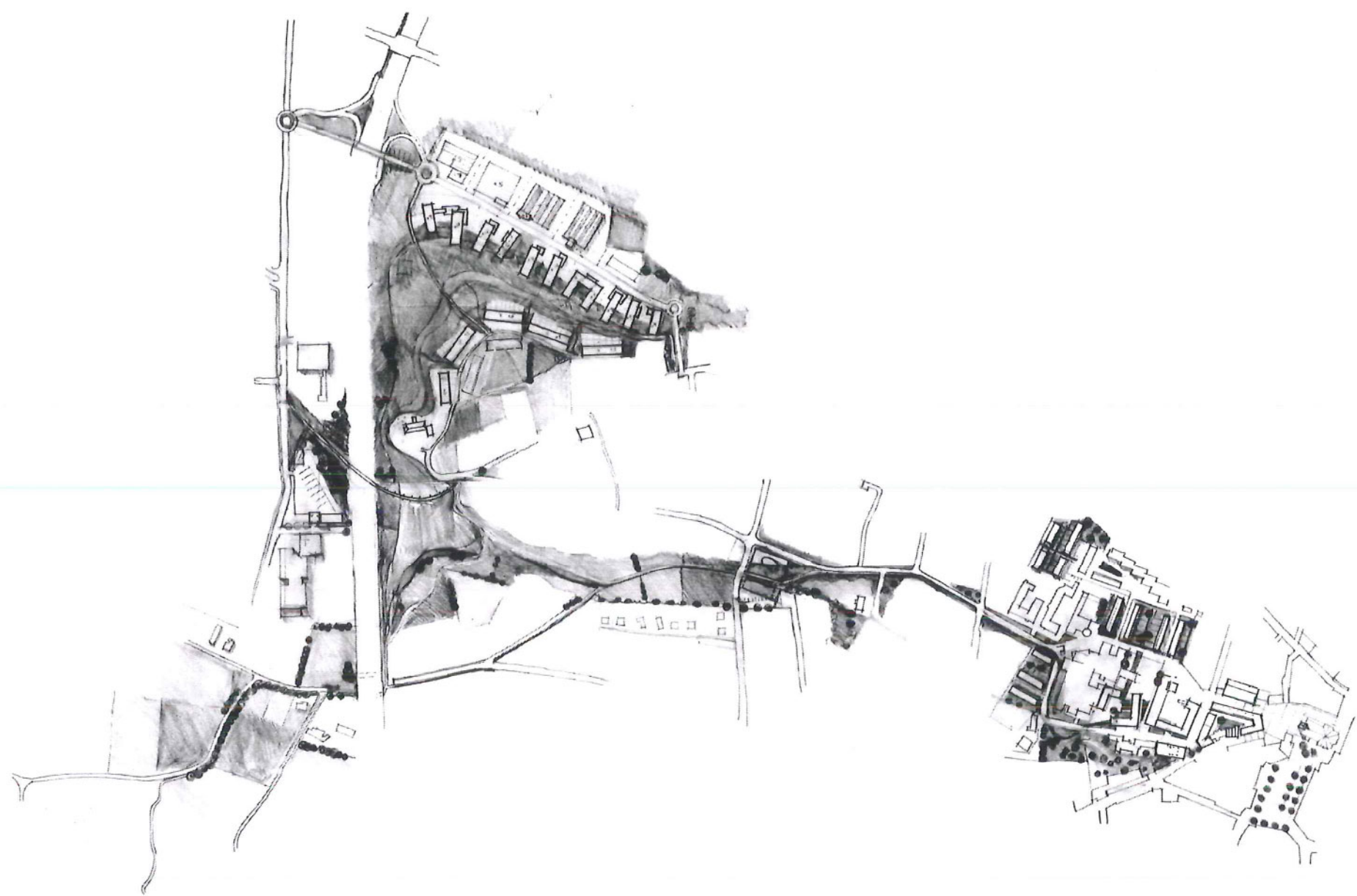
De ontsluiting van het centrum – ook naar (bijkomend) openbaar vervoer – wordt verdeeld langs de bestaande wegen, namelijk de Antwerpseweg en de Larumseweg. Door deze beide assen te behouden blijft het historische ontsluitingskarakter ook bewaard. Om het centrum (rondom de Werft) niet te zwaar te belasten (huidig verkeer, bijkomende studenten, werknemers nieuwe bedrijven,...) worden de beide invalswegen vóór de Werft samengebracht.

Binnen het GRS wordt ook duidelijk gesproken over de locatie van een nieuw containerpark die moet gevonden worden binnen het grondgebied van Geel. Daar deze voor alle inwoners van Geel eenvoudig moet bereikbaar zijn werd deze eveneens binnen het Groen Woon-werkpark gesitueerd. Binnen het wedstrijdontwerp wordt over de locatie van het containerpark geen specifieke uitspraak gedaan maar er wordt wel van uitgegaan dat deze aan de buitenkant van de Ring wordt gesitueerd.

Naar het besluit toe kan er gesteld worden dat het voorgestelde wedstrijdontwerp een duidelijke verdere detaillering is van wat er binnen het GRS Geel wordt voorgesteld, namelijk een combinatie van wonen – werken en groenelementen.

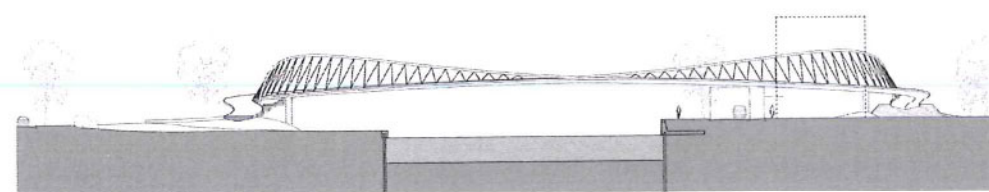
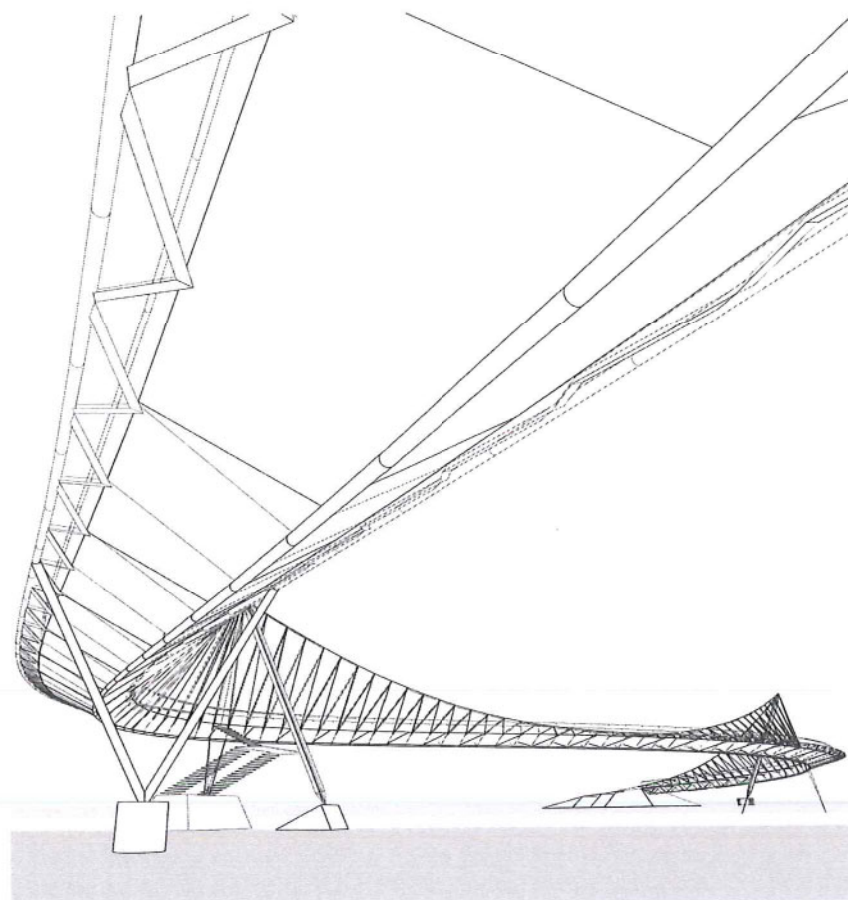
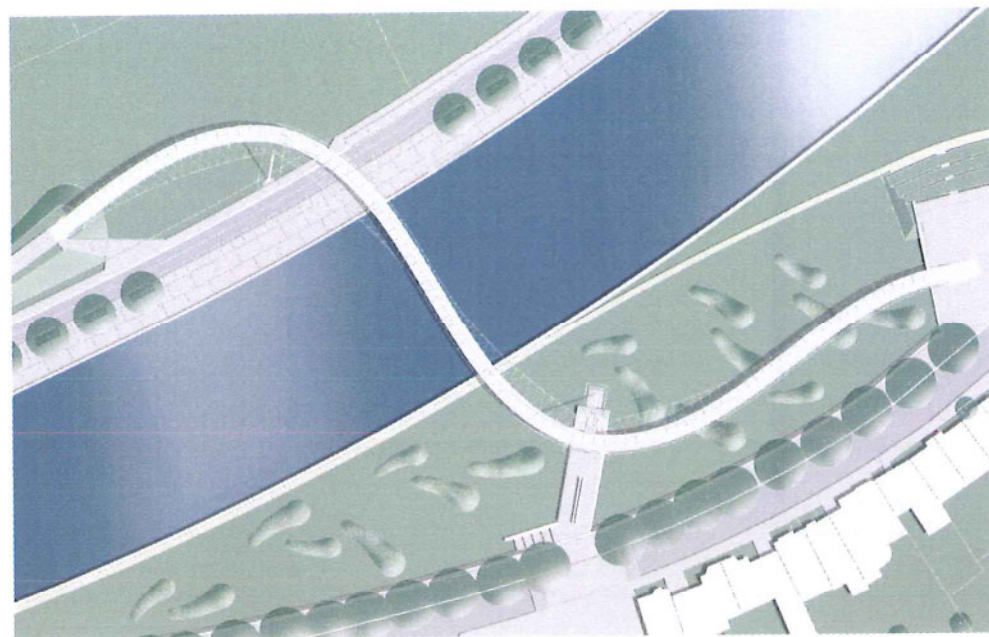






R E F E R E N T I E P R O J E C T E N

M A S T E R P L A N G E E L - W E S T

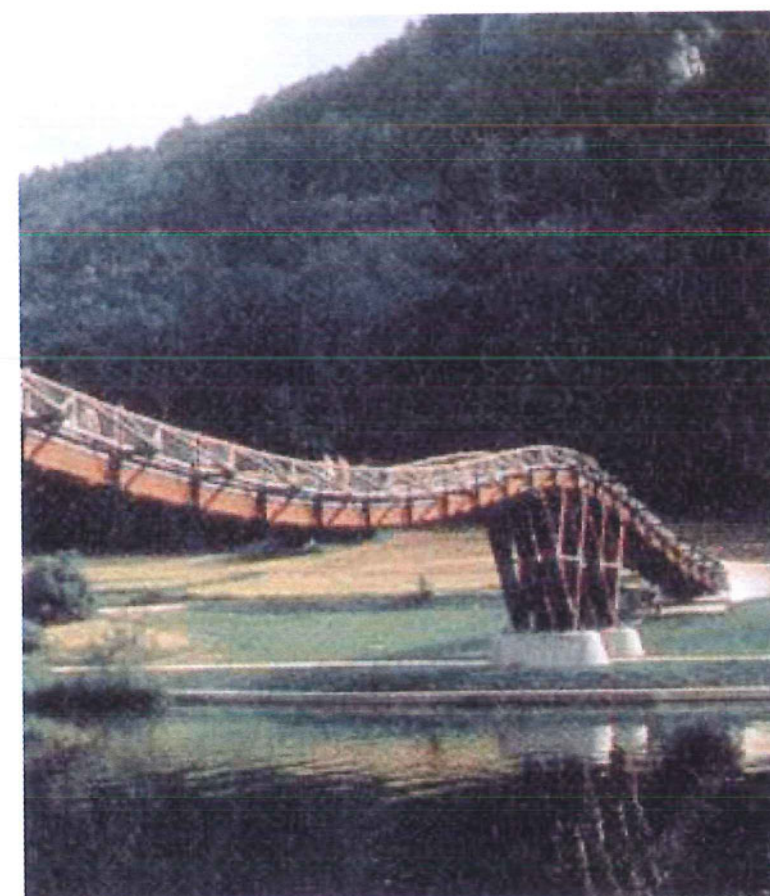


## VOETGANGERSBRUG OVER DE R14

De Collegebrug in Kortrijk ontwerp van Groep Planning in samenwerking met Laurent Ney & partners. (2002-2005)

De Collegebrug die als een hangbrug kan beschreven worden volgt een golvende beweging die enerzijds strookt met zijn hoofdgebruik als zacht oplopende fietspasserelle en anderzijds met de landschappelijke aanleg van de oevers. De Collegebrug vormt immers ook een belangrijke schakel in het netwerk van fiets- en voetgangerswegen tussen het stadscentrum van Kortrijk en Overleie. Bijzondere aandacht ging naar de realisatie van een passerelle die een hoogte van meer dan 7m overbrugt op een zachte, geleidelijke wijze met een maximale hellingen van 5% over een lengte van 200m.

Daarnaast wordt aandacht verleend aan voor de overwelfde riviervallei, een landschappelijke insteek in de stad die met deze lichte stalen passerelle overbrugd wordt en slechts met 3 steunpunten het land raakt en maximaal doorzicht verleent.



De Essinger brug over het Main-Donaukanal in Duitsland ontwerp R.J. Dietrich (1978-'86)

Deze elegante houten brugconstructie slingert in een golvende beweging over het Main-Donaukanal en het aansluitende landschap. Er werd geopteerd voor een 200m lange kabel van hout, die goed beantwoord aan de belasting van deze hangbrug.

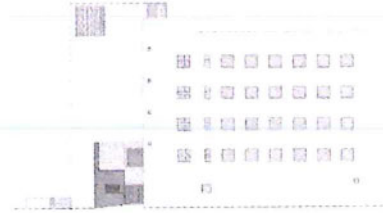
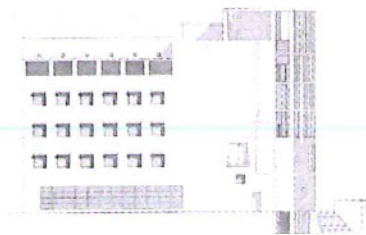
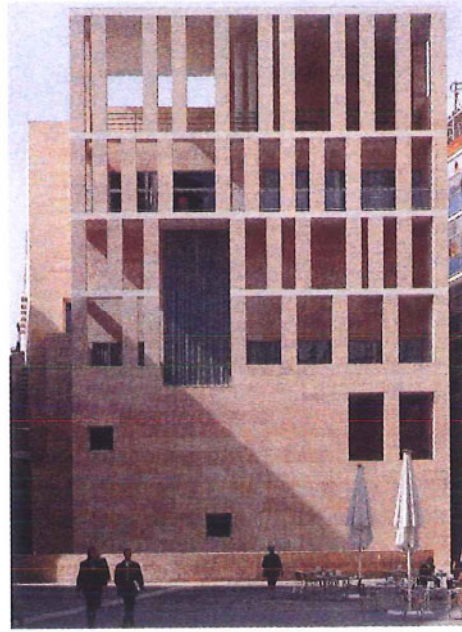
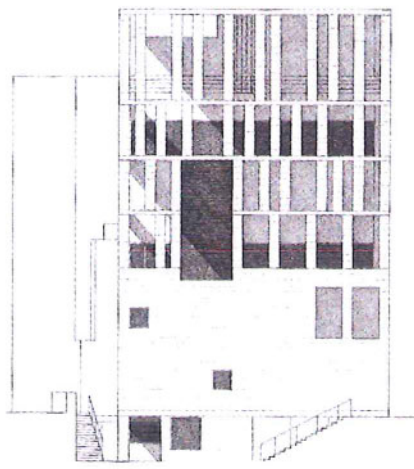
Beide bruggen hebben een sierlijk silhouet dat zich goed inpast in het omgevend landschap. Het zijn lichte passerelles voor fietsers en voetgangers die als een herkenningspunt in het landschap vorm krijgen. Doch ook het betreden van deze bruggen vormt een boeiende ervaring en verleent een verbondenheid met de omgeving. Deze doelstellingen wilt het masterplan ook realiseren in Geel.

## BEBOUWING WERFT

### Stadhuis van Murcia in Spanje, ontwerp R. Moneo (1999)

Op een historisch plein rechtover de kerk ontwerpt architect Moneo een strak nieuw stadhuis dat met een ontdubbelde gevel in lokale natuursteen. Een sterke dialoog ontstaat tussen het hedendaagse stadhuis en de barokke kerk waardoor een nieuw evenwicht verleend wordt aan het plein.

Beide bouwprojecten tonen hoe een hedendaagse architecturale interventie het karakter kan versterken van een historische stedelijke ruimte en complementair werkt.



### Droesbeke Oudenaarde, stedenbouwkundig ontwerp Groep Planning (1995), architectuurontwerp Arcon en Dervaux (1999-2003)

In Oudenaarde stond 'het gat in de markt' jaren te wachten op een invulling na de aanleg van een overschaalde invalsweg, waarvoor verschillende bouwblokken sneuvelden, in de jaren 1970. In verschillende stappen werd uiteindelijk een bouwproject ontwikkeld (zie procesverloop), die x appartementen telt en horeca, winkels en het Centrum Ronde van Vlaanderen huisvest. De gebouwen werden in een hedendaagse architectuurtaal opgetrokken doch beantwoorden qua schaal aan de naastliggende historische panden. Er werd ook aandacht verleend aan de zichten en de verschillende (semi)-publieke ruimtes die vorm kregen aansluitend op het architectuurproject.

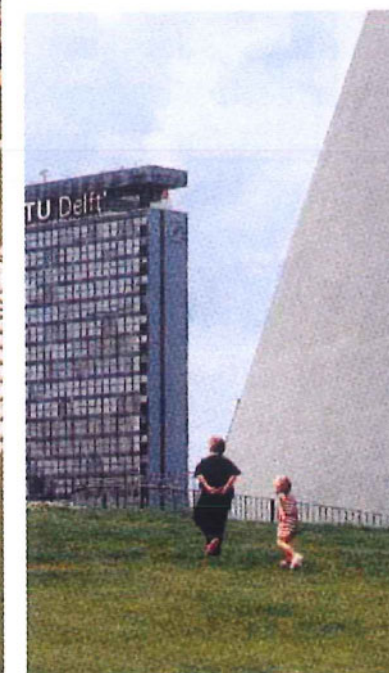
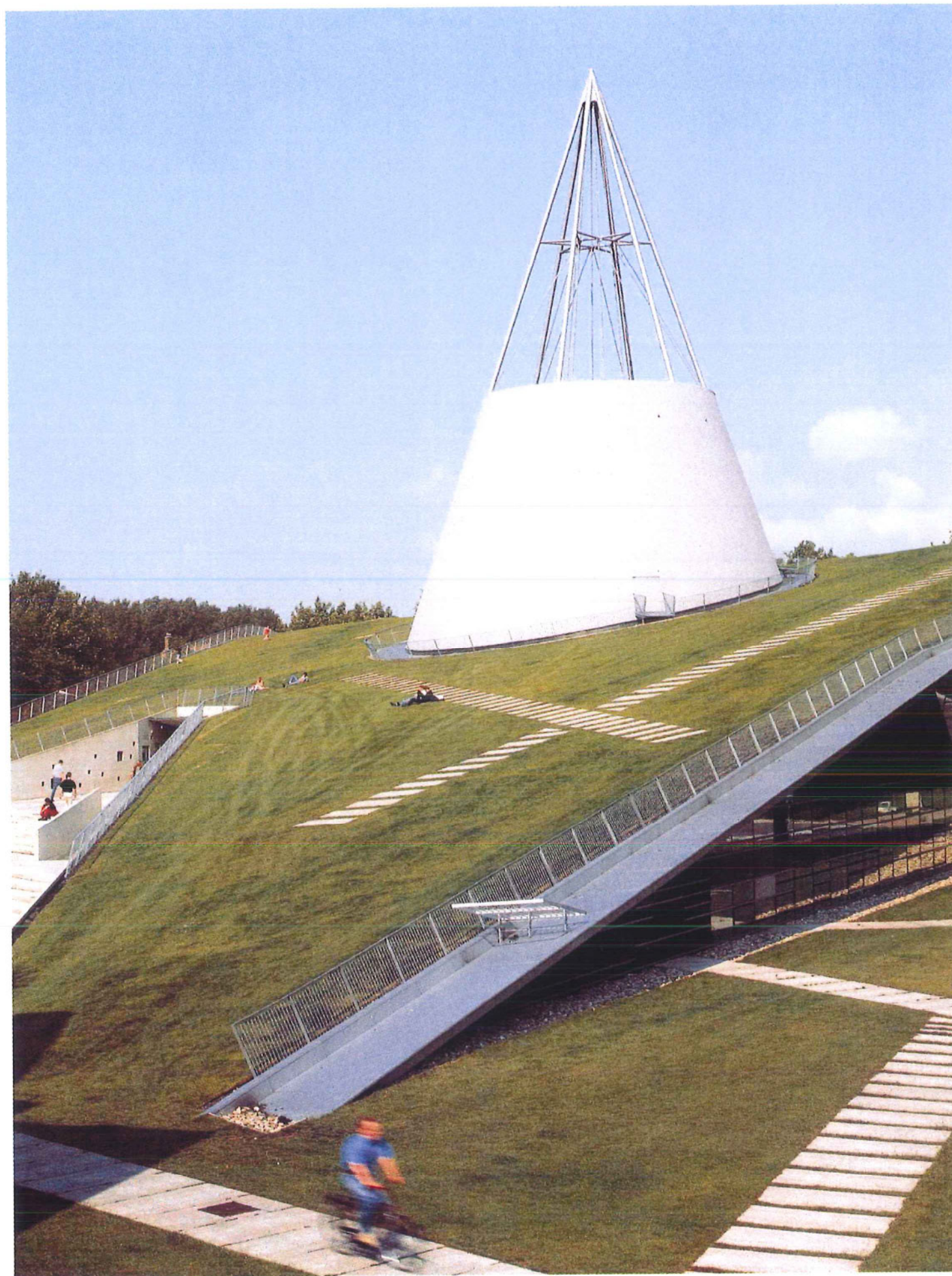


## DUURZAME WOONWIJK

Vinex woonwijk Nieuwland te Amersfoort in Nederland, stedenbouwkundig ontwerp bureau Wissink

Milieu en duurzaamheid staan bij de ontwikkeling centraal dat komt o.m. tot uiting in het gebruik van milieuvriendelijke materialen en energievormen en een autonome waterhuishouding.





## SCHARNIERPUNT

**Universiteitsbibliotheek te Delft in Nederland, ontwerp Mecanoo architecten (1992-)**

Tussen de functionalistische universiteitsgebouwen creëerde Mecanoo een gebouwd landschap. De geometrische kegel staat in sterk contrast met het organische schuin oplopende grasdak waarop het staat. Het groene dak verleent een nieuwe parkruimte aan deze vlakke omgeving. Binnenin bevinden zich grote bibliotheekruimtes waarvan de ruime opslagruimte het licht mijdt onder de grond.

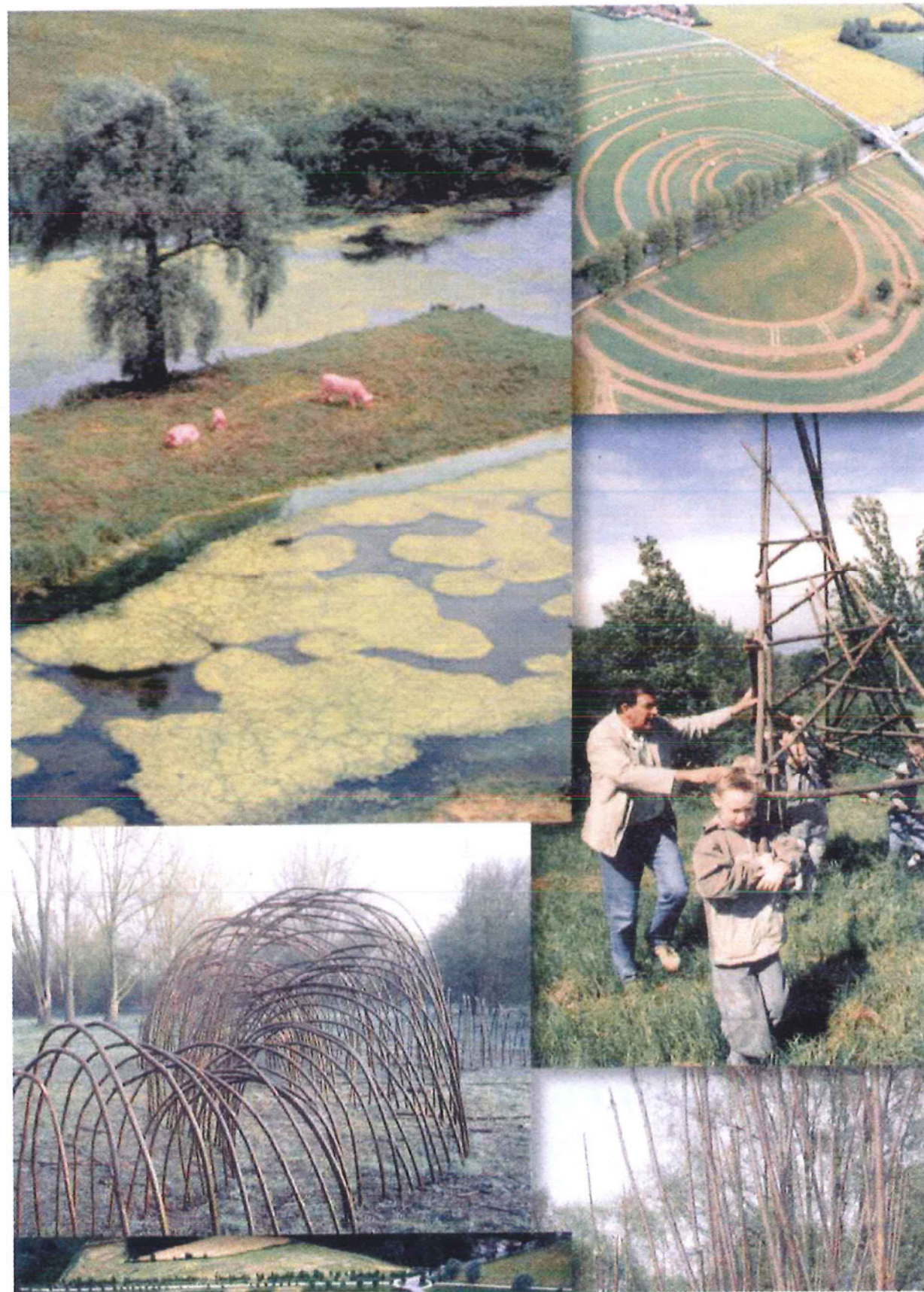
's Avonds keert het lichteffect zich om straalt het kunstlicht langs de kegel naar binnen en fungeert als een lichtbaken in de omgeving.

Dit krachtig gebouw stelt ook zijn omgeving in vraag. Het past er zich in en tegelijkertijd zet het er zich tegen af.



**Lille2004** Lille

CAPITALE EUROPÉENNE  
DE LA CULTURE



## KUNSTINTEGRATIE

### L'Articulture – Parc de la Deûle – Lille 2004 in Frankrijk

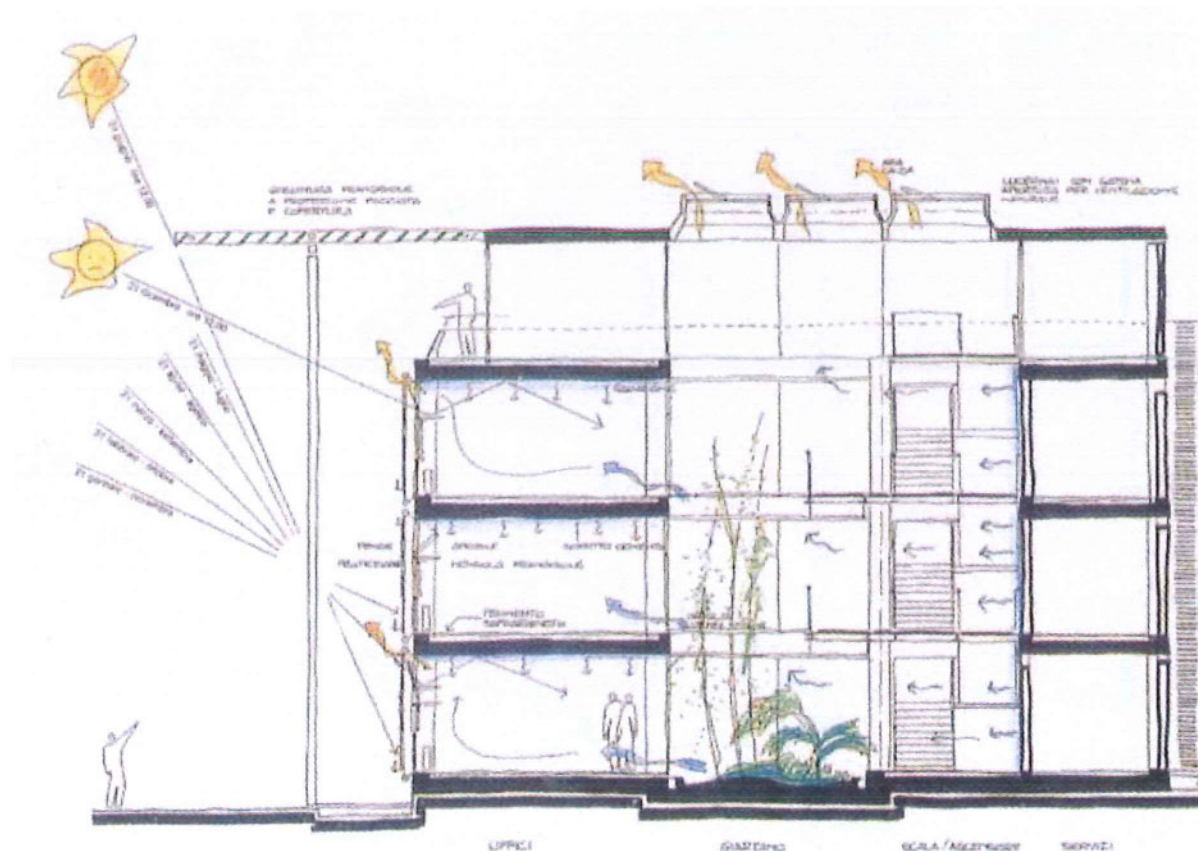
Het Landartproject "l'Articulture in het nieuwe Park de la Deûle" werd gerealiseerd ter gelegenheid van het cultuurjaar Lille 2004. Het park dat gerealiseerd werd langs de rivier de Deûle, door de landschapsarchitect Jacques Simon, integreert verschillende landbouwbedrijven in het park. De landbouwers hebben actief en begeleid meegewerkt om landart projecten te creëren met landbouwgewassen. Het verleent een extra dimensie aan de site.

De kleine stukken landbouwgrond die verspreid in het studiegebied hebben wellicht betekenis economisch doch kunnen aangewend worden voor onderzoekslandbouwgrond in aansluiting met de KHK of kunnen ruimte geven voor agrarisch landartproject.

## WATERGEBONDEN BEDRIJVEN

Onderzoekscentrum Bosbouwfaculteit te Wageningen in Nederland, ontwerp Behnish, Behnish & Partner (1993-'98)

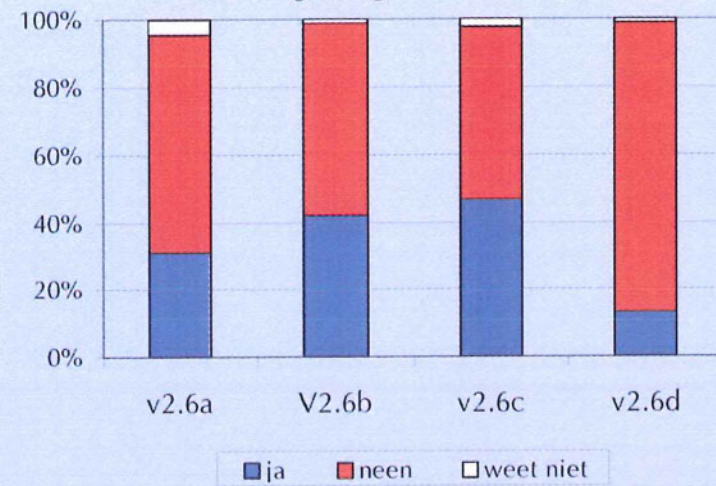
Dit pilotproject werd ontwikkeld door de architecten met een humanistische ecologische kwaliteit die nadruk legt op de leefkwaliteit van de gebruikers. De atria fungeren als temperatuurbuffer, ze warmen de lucht op in de winter en zorgen voor natuurlijke ventilatie door de verdamping van het water uit de bassins en door mechanische bestuurd stores en vensters.



Administratieve zetel van iGuzzini te Recanati in Italië, ontwerp M. Cucinella architects (1995-'97)

Dit kantoorgebouw is opmerkelijk voor zijn natuurlijke ventilatie die gerealiseerd wordt dmv ontdubbelde gevels. Deze natuurlijke ventilatie is zeer performant in deze warme streek van Italië. Voor dit verlichtingsarmaturen bedrijf ging bijzondere aandacht naar de verlichting zowel natuurlijk als met kunstlicht.

### Gedragsvragen ivm afkoppeling



Vraag 2.6a: Heeft u een waterbesparende doucheknop?  
 Vraag 2.6b: Heeft u een waterbesparende knop het toilet?  
 Vraag 2.6c: Scheidt u momenteel (eventueel voor een percentage) regen- en afvalwater?  
 Vraag 2.6d: Hebt u van de premies voor de bouw van een regenwaterput of een infiltratievoorziening al gebruik gemaakt?



	Keuze 1 (%)	Keuze 2 (%)	Keuze 3 (%)
Leedgieter	7.6	1.1	1.1
Architect of tuinarchitect	25	6.5	7.6
Watermaatschappij	10.8	13	7.6
Gemeente	35.8	25	9.8
Vlaamse Milieumaatschappij	9.8	4.3	14.1
Vrienden, kennissen, geburen, familie	3.3	2.2	0
Reclame producent	1.1	0	1.1
Andere: studie bureau	1.1	3.3	0
Andere: geen voorkeur	2.2	0	0
Andere: zichzelf	3.3	0	0
Totaal	100	100	100

TABEL:  
 Van wie worden praktische/concrete raadgevingen verwacht mbt tot scheiding van regen- en afvalwater. Gelieve 3 keuzes te maken. Keuze 1 geeft aan van wie u de raadgevingen op de eerste plaats verwacht enz.

### Haalbaarheidsstudie voor de afkoppeling van hemelwater van privé-woningen.

In opdracht van de Vlaamse Milieumaatschappij 2001 (rapport in 4 volumes).

Architecten van Groep Planning werkten nauw samen met de cel Milieu en Natuur van het dochterbedrijf Mens en Ruimte. In dit onderzoek werden 150 woningen betrokken, verspreid over Vlaanderen. Voor elke woning werd een technische schets van de bestaande afvoerwegen voor regenwater en afvalwater gemaakt. De bewoners werden allen geïnterviewd (gestructureerde vragenlijst). Het onderzoek moest antwoorden leveren op de vraag of afkoppelen bij privé-woningen haalbaar is, zowel op technisch, financieel als op maatschappelijk vlak.

Door deze studie heeft onze groep een zeer concrete ervaring opgedaan inzake het afkoppelingsbeleid dat nu veralgemeend gevoerd wordt.

### Waterbeheersingsplan Aarschot.

In opdracht van de Stad Aarschot, 1999-2000.

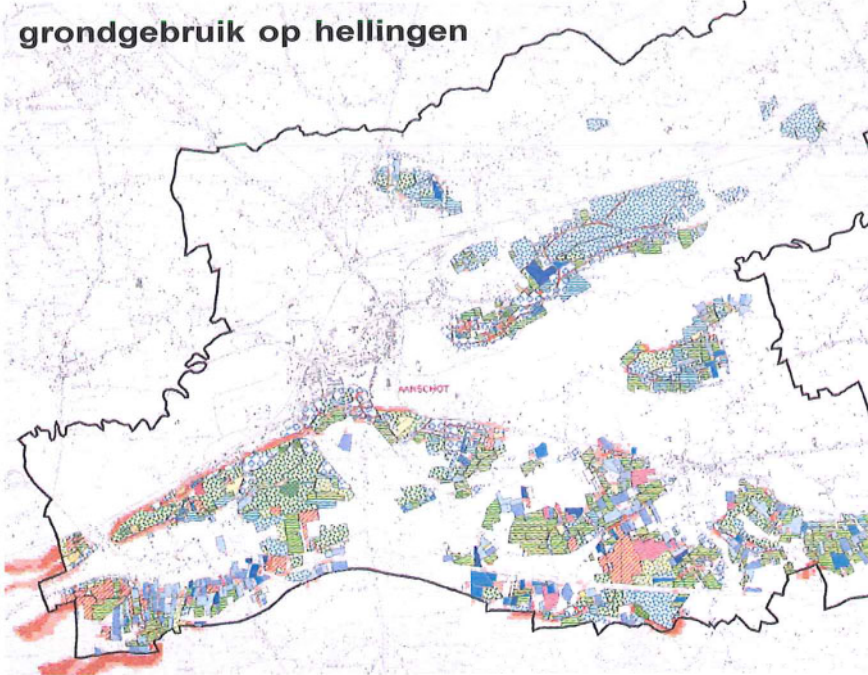
Deze opdracht kwam tot stand in het kader van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (studieopdracht uitgevoerd door Groep Planning-Mens en Ruimte).

De beschrijving van de bestaande toestand omvatte o.m. een gedetailleerde inventarisatie van het grondgebruik op hellingen en erosiegevoelige plaatsen. Er werd ook een stroomgebiedanalyse uitgevoerd, met berekening van water- en bodembalans. De analyse omvatte o.m. knelpunten in probleemzones en de potenties in verband met een verbetering van de waterhuishouding. De studie resulteerde in een actieplan met concrete maatregelen op gemeentelijk niveau.

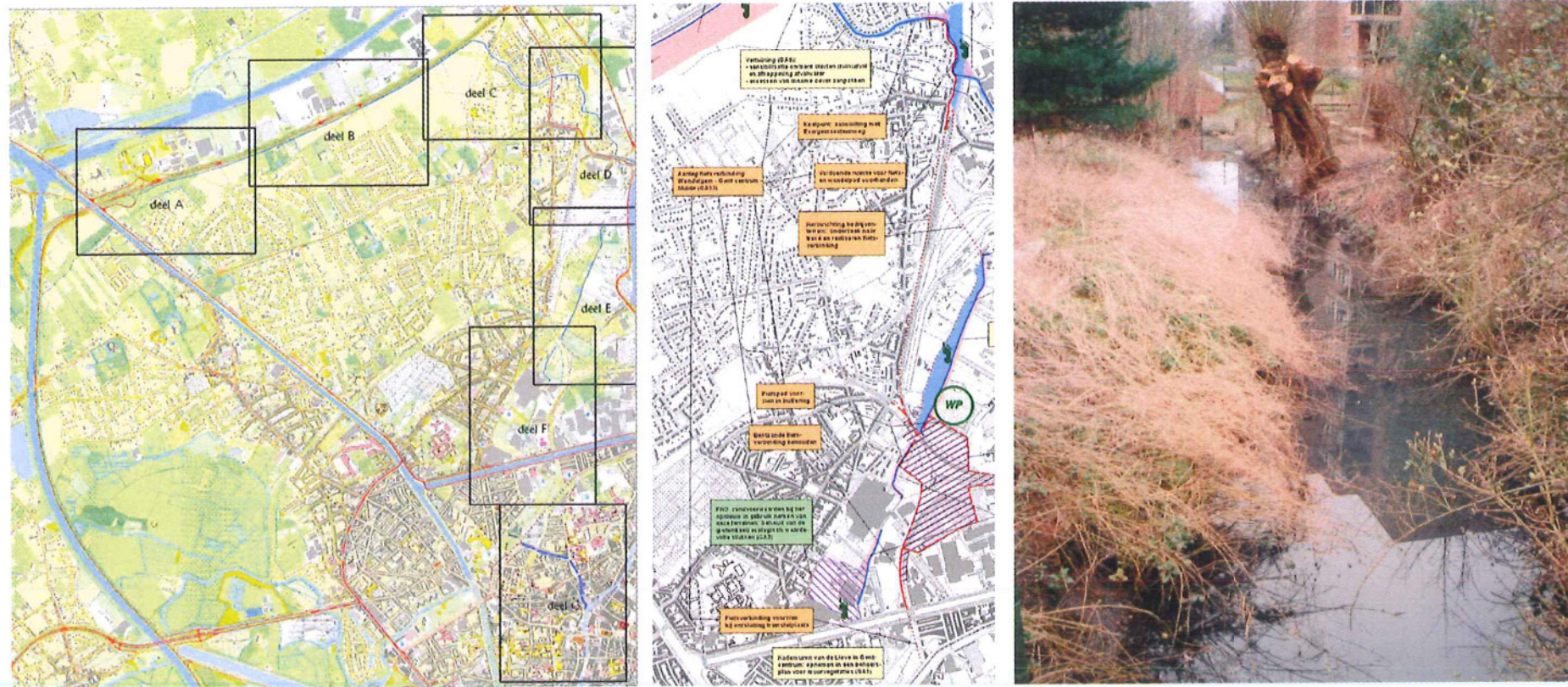
### Inventarisatie en kwaliteitsonderzoek van de waterloop de Lieve te Gent in functie van natuurontwikkeling

Opdrachtgever:  
 Stad Gent, Dienst Leefmilieu en Natuurontwikkeling  
 Partner:  
 Bodemkundige Dienst van België (analyses water en waterbodem)  
 Uitvoering:  
 2001

De Dienst Natuurontwikkeling wil de historische waterloop ontwikkelen als een groene verbinding tussen het buitengebied en het centrum van de historische stad. De opdracht werd afgesloten met een gebiedsgericht actieplan voor de waterloop op het grondgebied van Gent.







De studie omvatte in hoofdzaak een inventarisatie en knelpunten/potentieanalyse, met een aanzet tot beleidsvisie en actieprogramma als afsluiting. De inventaris van het bodemgebruik, de structuurkenmerken van de Lieve en de vegetatie in een zone van 100 m langs beide oevers werd volledig in GIS-omgeving verwerkt. De structuurkenmerken en het landgebruik werden zeer gedetailleerd geïnventariseerd, met gebruik van een eigen veldprotocol en intensief veldwerk. De studie omvatte monsternamen, analyse en evaluatie van de kwaliteit van water en waterbodem (de analyses werden uitbesteed aan de Bodemkundige Dienst van België).

### Ontwikkelingsplan Demer [OPD]

*Opdrachtgever:*

Afdeling Natuur (buitendienst Vlaams-Brabant) en afdeling Water

*Partners:*

MR werkt voor deze opdracht in een tijdelijke handelsvereniging met HAECON nv (Gent) en TAKEN Landschapsplanning bv (Roermond, NL)

*Uitvoering:*

vanaf juni 2003, looptijd 21 maanden

De studie betreft het benedenstroomse deel van de Demer, tussen Diest en Werchter en situeert zich op deelbekkenniveau. Zowat alle aspecten van het waterbeheer komen aan bod: een situatieanalyse (volgens de methodiek die in opdracht van afdeling Water werd uitgewerkt voor de omgevingsanalyse en de sectorale analyse), inclusief een specifieke bosstudie; knelpuntenanalyse; gebiedsvisie met streefbeeld voor natuur en inzake veiligheid (met uitgebreide modellering); natuurrichtplan (NRP) voor het gebied tussen Diest en Aarschot; tenslotte een concreet natuurontwikkelingsplan (NOP) voor het deel tussen Diest en Testelt.

### Deelstudie Water van het Milieubeleidsplan (2005-2009) voor Gent.

In opdracht van de Dienst Leefmilieu en Natuurontwikkeling van de Stad Gent, 2003 –4 (in eindfase).

De Code van Goede Praktijk voor de opmaak van DuLo-waterplannen is een van de basisdocumenten bij deze opdracht.

### Deelbekkenbeheersplan voor het deelbekken 'Gentse Binnenwateren'.

In opdracht van de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen van de Stad Gent, 2004 –5 (in uitvoering).

De cel Milieu en Natuur van de groep is door deze en andere opdrachten goed op de hoogte van het integraal waterbeleid in het algemeen en van de beleidsorganisatie op lokaal niveau (deelbekkens).

