





## 1. Inleiding

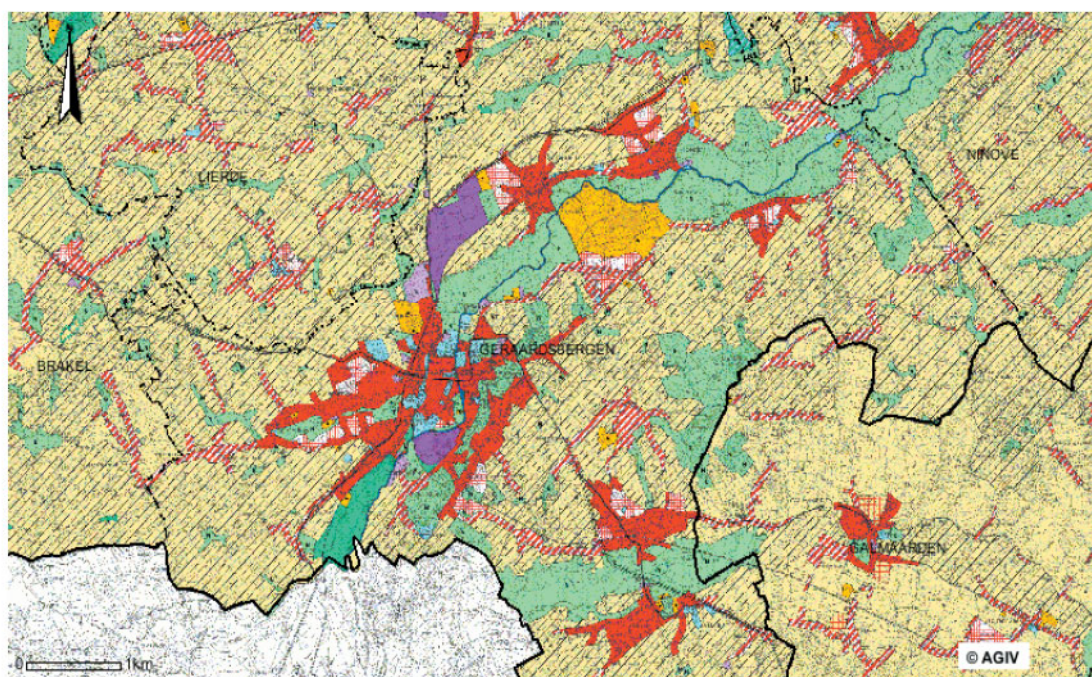
De vraag naar bijkomende parkeerplaatsen is slechts één van de lagen waaraan het masterplan moet voldoen. De Lijn wenst haar net ook uit te breiden om de overstap tussen trein en bus te optimaliseren. Beide werken elkaar tegen en zorgen voor een problematische ontsluiting van de stationsomgeving. Verder is de realisatie van een aanzienlijke vloeroppervlakte misschien de enigste manier om ook de NMBS in dit project te betrekken. De NMBS wenst haar bestaande sporen allemaal te behouden. Deze eisen vragen naar stapelbaarheid omdat de openruimte nooit voldoende massa kan voorzien om hierop een antwoord te beiden. Een gezond evenwicht moet steeds overwogen worden.

Het vertrekken vanuit de banaliteiten en de extremiteiten van de plek (reliëf, brug, spoor,...) kan een aantal geëxtrapoleerde oplossingen bieden, dat enerzijds beantwoordt aan de vraag van de burgemeester om een 'futuristisch' ontwerp te maken en anderzijds aantoont dat futurisme eerder aanleunend is bij utopie dan bij realiseerbaarheid. De hoofdzaak blijft, een kritische lezing van de opdracht te maken en het juiste bouwprogramma distilleren voor de ambitie van de bouwheer.

Ook al is het onderscheid tussen een stedelijk leven en een leven op het platteland de laatste decennia zeer klein geworden, toch heeft de dense stad nog enkele eigenschappen die verkavelingen en steenwegen ontberen. De belangrijkste daarvan zijn ongetwijfeld populaire publieke ruimten. Algemeen toegankelijke stukken van de stad die reeds sinds het ontstaan van de polis - ook symbolisch - een zeer sterke functie hebben.

De idee dat pleinen en straten deze publieke functie moeten waarmaken, wint steeds meer terrein. De vanzelfsprekendheid waarmee het autoverkeer onze openbare ruimte innam, is de laatste jaren zwaar onder druk gekomen. Vandaar dat men in zowat heel West-Europa, een nieuw evenwicht zoekt tussen de kwaliteit van een omgeving en de mobiliteitsproblematiek. Maar, pleinen en straten zijn maar een deel van de stad. Vandaar dat Manuel de Solà-Morales zich graag concentreert op gebieden die de potentie hebben een openbaar karakter te krijgen: stations, markthallen, stadions, discotheken, etc. Hiermee gaat hij lijnrecht in tegen de hedendaagse trend om bepaalde gebieden zoveel mogelijk af te scherm; shopping centra die beschermd worden door veiligheidsagenten met vervaarlijke honden, grote gebouwen die ontoegankelijk zijn zonder speciale pasjes en binnenkort ongetwijfeld ook - net zoals in de rest van de wereld 'the gated communities'- woonwijken die afgesloten worden met prikkeldraad en slagbomen

Het zal ook bij deze opdracht de uitdaging worden nieuwe publieke ruimten te creëren die een kwalitatief antwoord bieden op de vraag van bijzondere hedendaagse stedenbouwkundige condities.





## 2. Lezing van het gebied

### 2.1. Geografische ligging

Geraardsbergen behoort tot het arrondissement Aalst en ligt op ongeveer gelijke afstand van de twee evenwaardige polen Nivove en Zottegem. Tussen deze stedelijke kernen liggen meerdere kleinere dorpskernen. De stad Geraardsbergen bestaat uit een centrumgemeente en 15 deelgemeenten. In 2004 telde de stad 31.000 inwoners, met ongeveer 3.89 inwoners per ha.

Geraardsbergen is op grotere schaal door haar ligging voornamelijk georiënteerd op Gent en Brussel. 31.7% van haar inwoners pendelt dagelijks naar deze grootsteden. Mogelijks wordt dit aantal enkel vergroot door de pendelaar van de omliggende gemeente die in Geraardsbergen de trein neemt.

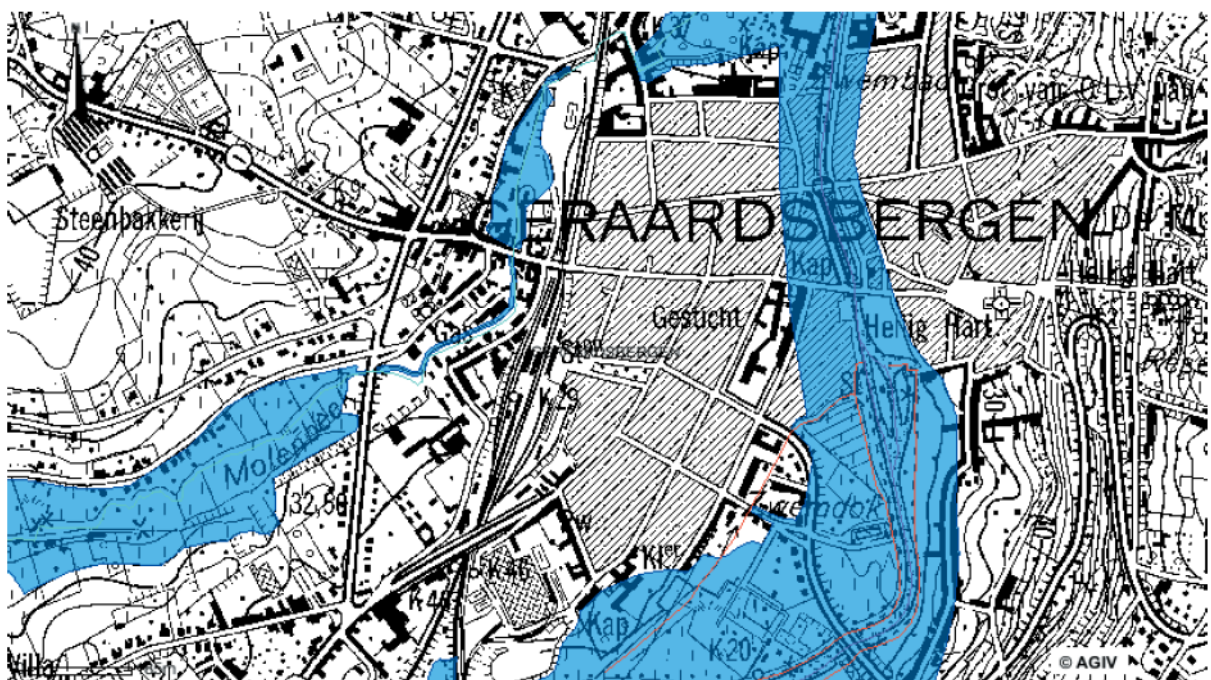
De strategische ligging – als belangrijk knooppunt– maakt van Geraardsbergen een niet te onderschatten speler in het treinnetwerk van Vlaanderen. De vraag is maar of deze stad als 'pendelstad' haar andere troeven moet aanboren om haar ambitieniveau op te krikken.

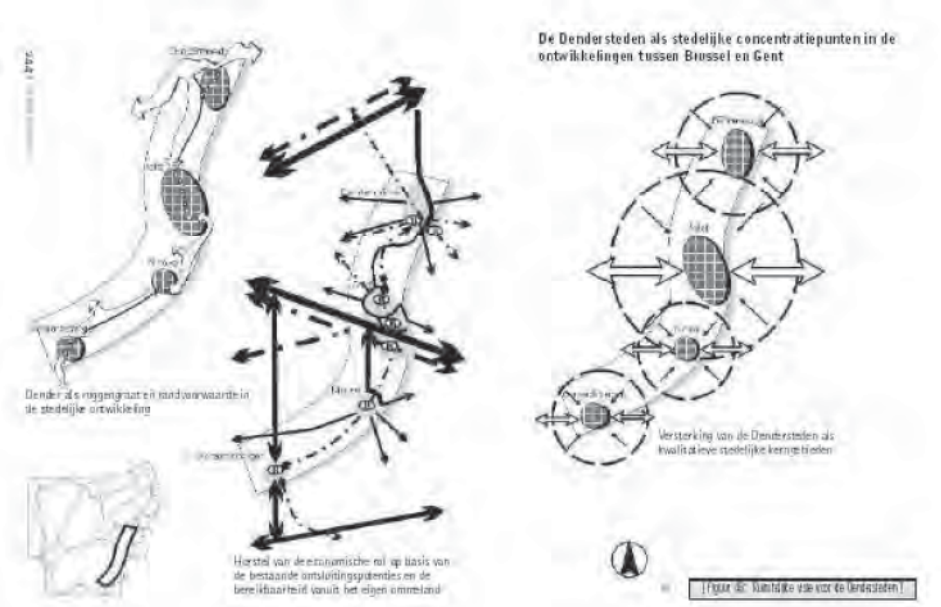
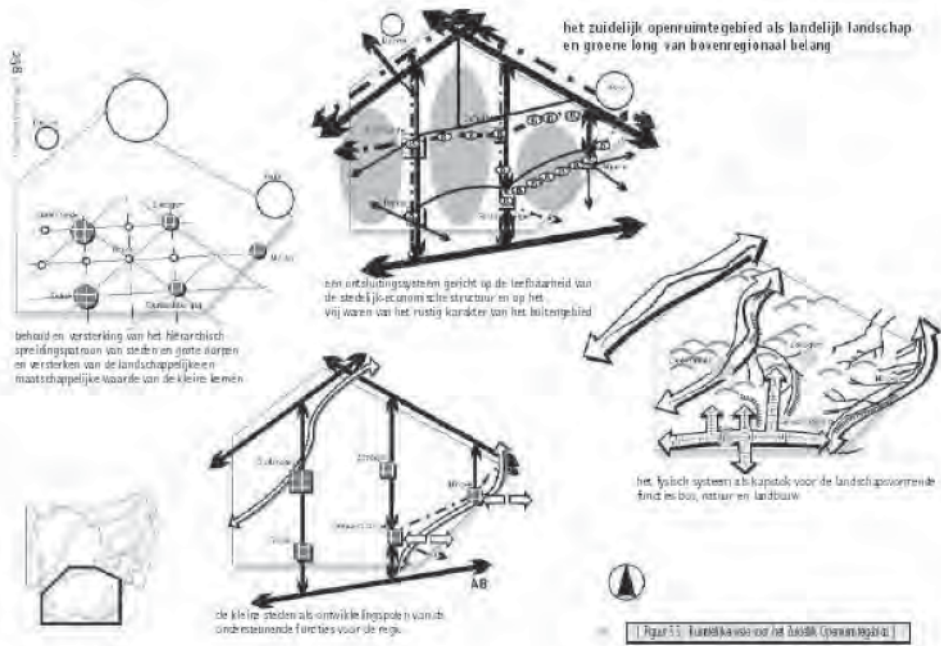
Op het gewestplan zijn een 10-tal deelgemeenten ingekleurd als woongebied de overige als woongebied met landelijk karakter. Geen van de uitbreidingsgebieden zijn reeds volledig ingevuld. Mondjesmaat worden de uitbreidingsgebieden aangesneden voor bijkomende verkavelingen. De stad Geraardsbergen kende oorspronkelijk 3 grotere industriegebieden, waarvan één in het noorden ter hoogte van de N8 bij Ophasselt. Een belangrijk deel is omgezet in landschappelijk waardevol gebied. 2 Industriezones bij de kern van Geraardsbergen zijn behouden en behoren tot het oudste industriegebied van de stad.

De rivier de Dender verzamelt een aanzienlijk deel natuurgebieden, waarvan verscheidene zones als dag- en verblijfsrecreatie voorzien zijn.

Bovendien wordt een belangrijk deel van de fusiegemeente opgenomen in het VEN en een aantal habitatgebieden. Delen van de valleien van de Dender en van de Mark zijn mogelijk onderwerp van bestemmingswijzigingen.

De zone ter hoogte van de Ezelberg is opgenomen in het register van Recent Overstroomde Gebieden. De aangrenzende woningen hebben te kampen gehad met dit ongemak, een ongemak dat mogelijks door een verdere verstedelijking enkel maar groter zal worden.







## 2.2. Planologische context

### ○ Structuurplan Vlaanderen

Geraardsbergen wordt in het RSV geselecteerd als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau. Voor deze kernen wordt een beleid vooropgesteld binnen de bestaande morfologische structuur om voldoende economische, sociale en ruimtelijke draagkracht te bieden (RSV, p 342). Bovendien is de stad een economische knooppunt waar binnen de grenzen van het afgebakend stedelijk gebied, de ontwikkeling van bijkomende bedrijventerreinen mogelijk is, weliswaar na de opmaak van een weloverwogen ruimtelijke visie voor het geheel. Daarnaast behoort Geraardsbergen tot een groot aaneengeschakeld buitengebied, wat betekent dat woonuitbreidingen en in het bijzonder de groei van stedelijke voorzieningen opgenomen moeten worden in de stedelijke kernen. De na te streven woondichtheid is 15 woningen per hectare.

Met betrekking tot de lijninfrastructuren wordt een duidelijke categorisering vooropgesteld teneinde de bereikbaarheid en de leefbaarheid te optimaliseren. Het spoorwegennet in en rond Geraardsbergen is sterk uitgebouwd en kent een publieke treindienst in 4 richtingen: Edingen Brussel (CR en P), Ninove Aalst/Brussel (CR, L en P), Ath (CR en P), Zottegem Gent (L en P). Daarnaast is Geraardsbergen ook een belangrijk verzamelpunt (hoofdspoorwegennet) voor goederentransport wat de aanwezige rangeerinfrastructuur verklaart.

Verder is de verbinding tussen de N8 en A8 onderwerp van discussie op Vlaams niveau. De verdere uitbouw van de N42 tot voorbij Geraardsbergen moet de regio nog beter ontsluiten.

### ○ Provinciaal structuurplan

In het provinciaal ruimtelijk beleid wordt de dualiteit van Geraardsbergen opnieuw onderstreept. Enerzijds is Geraardsbergen deel van de deelruimte 'Dendersteden', anderzijds behoort de stad tot de deelruimte 'Zuidelijk Openruimtegebied'. De 'Dendersteden' moeten opnieuw kwalitatieve stedelijke (concentraties) kerngebieden worden met herstel van de economische rol op basis van ontsluitingspotenties en bereikbaarheid van het eigen ommeland. De Dender wordt uiteraard de ruggengraat en de randvoorwaarde voor deze stedelijke ontwikkeling. Geraardsbergen is als Denderstad een knooppunt: het treinstation en de verbinding tussen de A8 en de N8 zijn hiervan twee belangrijke delen. Anderzijds moet het 'Zuidelijk Openruimtegebied' een landelijk landschap en groene long worden van provinciaal belang. Het fysisch systeem wordt als kapstok voor landschapvormende functies zoals bos, natuur of landbouw, een behoud en versterking van het hiërarchisch spreidingspatroon van de dorpen met een ontsluitingssysteem gericht op leefbaarheid van de stedelijke-economische structuur.

In het provinciaal structuurplan wordt een taakstelling gesteld inzake de behoefte aan 1241 bijkomende woningen én dat elke 'Denderstad' een economische rol te vervullen krijgt. De stad Geraardsbergen dient hier in te staan voor een 'evenwichtige spreiding' van de werkgelegenheid dat zich vertaalt in het ontwikkelen van 30ha extra bedrijventerreinen in een periode tot 2007



139 parkeerplaatsen  
lang parkeren  
100% bezetting  
gratis



39 parkeerplaatsen  
lang parkeren  
100% bezetting  
gratis - betalend



59 parkeerplaatsen  
lang + kort parkeren  
100% bezetting  
gratis



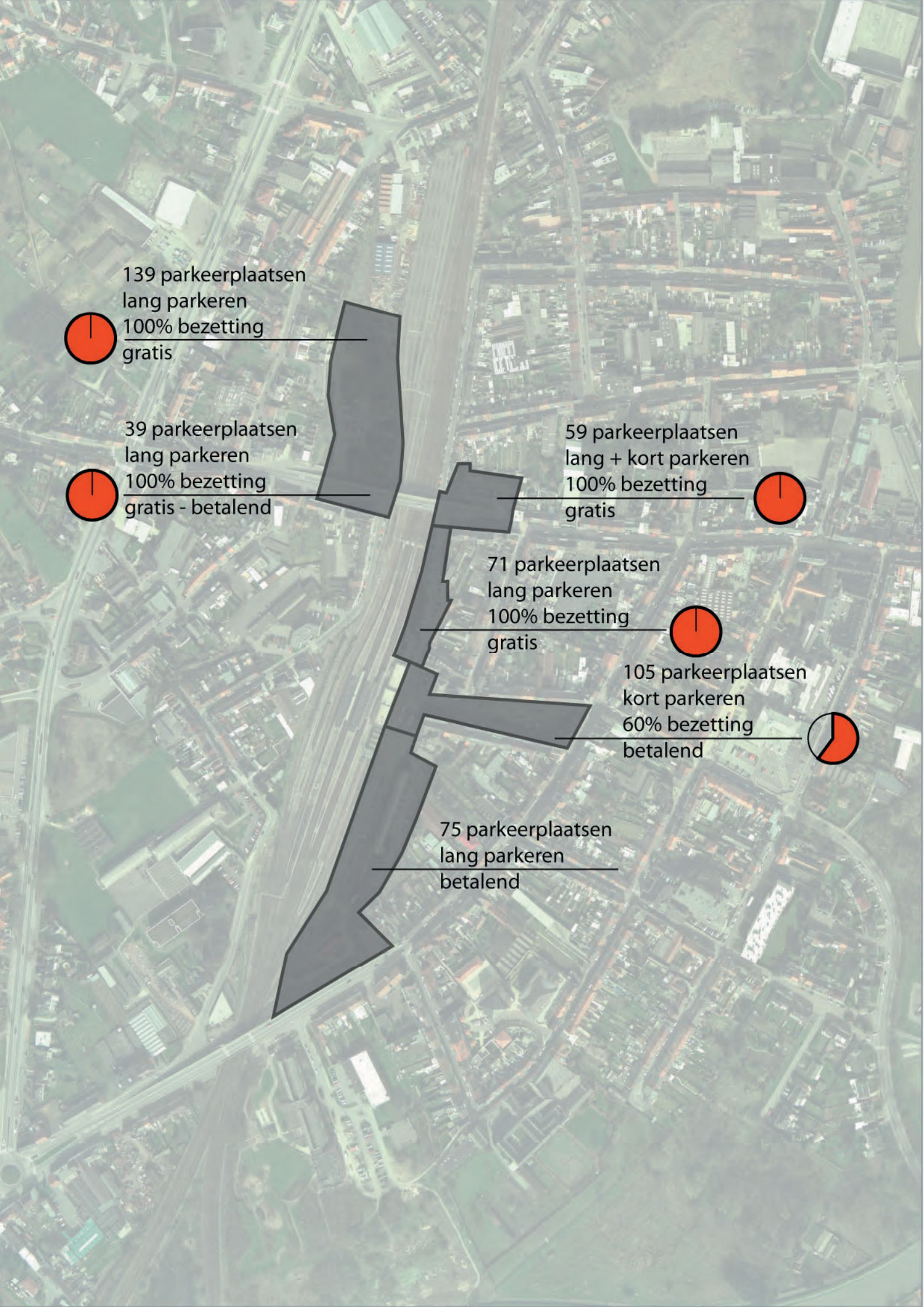
71 parkeerplaatsen  
lang parkeren  
100% bezetting  
gratis



105 parkeerplaatsen  
kort parkeren  
60% bezetting  
betalend



75 parkeerplaatsen  
lang parkeren  
betalend





- o Gemeentelijk structuurplan in opmaak

Het gemeentelijk structuurplan is in opmaak en slechts het informatief gedeelte werd ter inzage gegeven. De stad wordt gekenmerkt door het kleinstedelijk gebied. Op economisch vlak betekend de streek immers nog weinig, enkel de tertiaire sector (?) is sterk vertegenwoordigd in Geraardsbergen. De watergebonden industrie is verdwenen en de momenteel nog aanwezige industrie is divers. De aanwezige bedrijven zijn eerder klein met een beperkt aantal werknemers, een profiel dat gelijkwaardig is aan de buurgemeenten. De N8 ontsluit Geraardsbergen richting Oudenaarde, Nivove en Brussel. De N42 doorkruist het grondgebied van Geraardsbergen en zorgt voor een verbinding tussen de E40 Gent-Brussel en de A8 Brussel-Doornik. De Dendervallei is een belangrijke drager van natuurlijke en ecologische waarde. Slechts 16% van de potentiële beroepsbevolking werkt in zijn eigen stad. Meer dan 50% van de schoolgaande jeugd gaat in zijn eigen stad naar school. Ook de medische sector is zelfverzorgend.

- o Mobiliteitsplan

Uit meerdere scenario's wordt gedistilleerd dat Geraardsbergen beter wordt geprofileerd als centrum van voorzieningen. De versterking van de centrumfunctie kan door het uitwerken van wooninbreidingsprojecten en de aanleg van een kwalitatief openbaar domein. Economische ontwikkelingen moeten in of nabij het kleinstedelijk gebied Geraardsbergen opgevangen worden. De deelgemeenten kunnen conform het provinciaal structuurplan in beperkte mate ontwikkeld worden (kleuter en lager onderwijs, winkels voor dagelijkse behoeften,...)

- o Vectris

De zuidelijke ontsluiting van de stad -die momenteel wordt onderzocht door Vectris- moet door de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg, de stationsomgeving ontlasten en de Guilleminlaan beter te laten aansluiten op de stad. Bovendien draagt deze ontsluiting bij tot een betere verbinding tussen de N8 en de A8, waar op Vlaams niveau reeds eerder discussie werd over gevoerd. Verder heeft Vectris een mobiliteitsrapport opgemaakt voor de ontsluiting van het stationsgebied. Hierin wordt de zuidelijke ontsluiting gerealiseerd via een rotonde, die ook de stationsomgeving excentrisch kan gaan ontsluiten. De omgeving van het station wordt tijdens de spitsuren gefrequentieerd door lijnbussen die de overstap mogelijk maken van de trein naar de aanliggende gemeenten van Geraardsbergen.

Uit een analyse van de huidige parkeerplaatsen blijkt dat meerdere plekken een maximale bezetting kennen. Enkel de betalende parkeerplaatsen op het stationsplein hebben een overcapaciteit. Om de groei in reizigers op te kunnen vangen wordt geopperd de parkeermogelijkheden verder uit te bouwen. Ook de Lijn wenst haar aanbod verder uit te bouwen en pleit voor bijkomende en beter uitgebouwde perroninfrastructuur. Beide uitgangspunten lijken op het eerste zicht moeilijk verzoenbaar.







- Strategisch commercieel plan

De commerciële activiteiten van Geraardsbergen zijn overwegend geconcentreerd binnen enkele straten van het stadscentrum. Uit deze studie blijkt o.a. dat aan het stationsplein niet alle commerciële potenties ten volle benut worden. Uit de toekomstvisie wordt vooropgesteld de regionale attractiviteit van het handelsapparaat te verhogen en het verzorgingsgebied te verruimen. Verder dient ook de woonfunctie extra ondersteund en ontwikkeld te worden.

De revitalisatie van het stationsplein en de inrichting van de toegangspoorten tot de stad zijn één van de actiepunten die maar ten dele zijn uitgevoerd.

Besluit planologische context.

Kernversterking is zowel op Vlaams als op provinciaal niveau een cruciaal uitgangspunt. Daarnaast is het belangrijk opnieuw economische draagkracht te vinden voor de kernsteden in dit arrondissement. De positie van Geraardsbergen als knooppunt in het lijninfrastructuurnetwerk is cruciaal en moet de potentie van de stad opdrijven.

Interessant is de dualiteit tussen de ruimtelijke concepten van de Dendersteden en het Zuidelijke Openruimtegebied en onderschrijft het principe van de gedeconcentreerde bundeling. Een doordachte intensifiëring van de stationsomgeving van Geraardsbergen moet bijdragen aan deze ruimtelijke concepten.

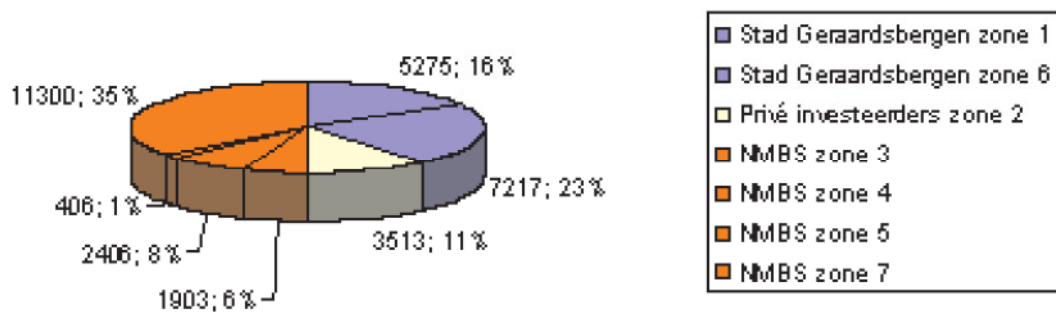




### 2.3. Eigendomsstructuur

De deelgebieden van de ruimere stationsomgeving zijn vandaag eigendom van meerdere partijen. De NMBS is de grootste en misschien wel belangrijkste grondeigenaar van enkele strategische gronden. Daarnaast is de stad Geraardsbergen een belangrijke actor door het bezit van een groot aandeel publieke ruimte en door de projectgrond ter hoogte van de Ezelberg. Op deze grond is één deel in eigendom van een privé-investeerder. We zouden kunnen stellen dat het aantal stakeholders eerder beperkt is, wat een onderhandelingsronde meer haalbaar moet maken.

- NMBS (11300m<sup>2</sup>) + plein (406m<sup>2</sup>) + belvédère (2406m<sup>2</sup>) + parking brug (1903m<sup>2</sup>) = 16015m<sup>2</sup> (=1.6ha)
- Gemeente Geraardsbergen (plein 7217m<sup>2</sup> + 5275m<sup>2</sup> = 12492m<sup>2</sup> (=1.25ha))
- Privé (3513m<sup>2</sup>)







I

II

III

IV

V



## 2.4. Deelgebieden

De aanwezige spoorweg- en weginfrastructuur maakt dat we in het onderzoeksgebied een 5-tal zones kunnen onderscheiden met telkens specifieke sterktes en zwaktes. Enerzijds deelt het corpulente spoorlichaam de site in een zone Oost en West. De aanwezige viaductbrug in de as van de Brugstraat naar de marktplaats maakt dan weer een scheiding Noord- Zuid. Deze onafgewerkte kwadranten hebben weinig onderlinge samenhang en synergie, en delen allen het gebrek aan een leesbare, samenhangende en kwalitatieve publieke ruimte.

Zone 1 (I) heeft de spoorbundel, de viaduct, de achterliggende bebouwing van de Reepstraat en een aannemersbedrijf als aanpalende burenen. Het terrein wordt ingepalmd door een aantal haast ad hoc ingerichte parkeerplaatsen zonder enige orde of hiërarchie. Vier kleine woningen kijken verlangend uit naar nieuwe burenen en de Molenbeek als een mogelijk interessant landschappelijk element kabbelt rustig verder tussen deze parkeerjungle en de achterkanten van de bestaande woningen in de Reepstraat. Soms verliest deze beek enkel keren per jaar zijn zelfbeheersing, wat maakt dat een aanzienlijk deel van zone 1 genoteerd staat als Recent Overstroomd Gebied (ROG). De bouwrijpe zone grenzend aan de sporenbundel is in privé-handen en wacht op ontwikkeling van zodra een integrale visie op tafel ligt.

Zone 2 (II) is vandaag een parkeerzone nadat lang geleden een onteigeningsbeet uit het bouwblok werd genomen om de viaduct veilig te laten landen. Deze parkeerkamer begrensd door de winkelstraat, spoorbundel en (blinde) achterkanten, heeft het potentieel om het binnenkomen in Geraardsbergen aantrekkelijker te maken en de eerste aanblik van de winkelstraat visueel te verfraaien. De zone onder en grenzend aan de viaduct is vandaag vaag en ongedefinieerd. De non-lieux zijn coherent aan dergelijke infrastructuur, maar vragen wel een oplossing. Deze plek vraagt meer dan een functionele parkeervulling wil deze zone meespelen in dit ontwikkelingsverhaal, het smeekt bijna.

Zone 3 (III) is de smalle en hoger gelegen strip die geprangd zit tussen de sporenbundel en een uitgerafeld en onafgewerkt bouwblok. Ook hier wordt menig pendelaar niet wild van het geen hier wordt uitgesteld: achterkanten, parkeren, garages en schaamgroen.

Zone 4 (IV) is het plein van station tot fontein. Het stationsplein wordt amper betrokken bij de duizenden pendelbewegingen tussen parkeerplaatsen en station. Het lijkt elke vorm van ambitie te missen, en heeft geenszins de allure van een stationsplein waar men eerder activiteit, terrassen, massa en mensen verwacht. Toerist en passant worden teleurgesteld bij het verlaten van het station, de busopstapplaatsen annex hokjes zijn toegeëigend door wildplakkers en gedegradeerd tot de 'ad valvas' van Geraardsbergen. Andere middelen zullen moeten worden ingezet om passant te verleiden dit stationsplein te consumeren en het gebrek aan voldoende verblijfs- en belevingswaarde te compenseren. Koning auto is hier baas en heeft ook hier zijn territorium afgebakend. Deze zone ademt gebrek aan ambitie en programma uit.

Zone 5 (V) Beeldbepalend in deze zone is de recent gerenoveerde spoorweghangar met een zekere architecturale kwaliteit. Anderzijds maakt zijn inplanting de afwerking van het achterliggend bouwblok moeilijk maar schept nog net voldoende plaats om kritieke massa toe te voegen. Ook deze zone doet vandaag dienst als parkeerplaats die verhuurd wordt door de NMBS. Deze zone heeft de potentie om de schakel te vormen met het achterliggende gebied achter de brug.





### 3. Lezing van de opdracht

#### 3.1. Behoeftte aan bijkomend parkeerprogramma

Kenmerkend en beeldbepalend voor het gebied is de aanwezigheid van parkeerplaatsen voor de pendelaar. Vandaag zijn er in het totaal 469 parkeerplaatsen verspreid over de 5 besproken deelgebieden en zouden er een 70-tal moeten bijkomen om in de toekomst het hoofd te bieden aan extra parkeerdruk op het gebied. De studie van Vectris laat noteren dat een belangrijk deel van deze parkeerplaatsen gebruikt worden door langetermijnparkeerders en dat zelfs sommige parkings een maximale bezettingsgraad kennen. Daarnaast blijkt uit de studie dat er vandaag reeds een mogelijke doorgang kan gecreëerd worden voor het openbaar vervoer in stationsomgeving. Meerdere kruispunten worden druk gefrekwenteerd, en dus belast, wat de doorwaadbaarheid van het gebied niet ten goede komt. Een stationsomgeving met een goed uitgebouwd openbaar vervoer die toch nog extra parkeerplaatsen wil voorzien, lijkt op een gulzige ambitie. In de paradoxale cocktail van massa's auto's en de hoge frequentie aan lijnbussen, loopt Geraardsbergen het gevaar zich op piekmomenten te verslikken. De nodige aandacht voor dit mobiliteitsvraagstuk dient in het ontwerpproces worden meegenomen.

#### 3.2. behoefte aan een heropwaardering stationsomgeving

Het is glashelder dat de stationsomgeving van Geraardsbergen dringend toe is aan een herprogrammering, herstructurering en verdichting. Het stationsplein wordt vooral gekenmerkt door nog meer parkeerplaatsen, enkele frituren en (ook) op zondag gesloten horeca zaken. De historische kwaliteiten, die het plein nog heeft, wenst het stadsbestuur te behouden en wenst ze opnieuw te integreren in de ruimere stationsomgeving. Bovendien wordt de oostzijde van de sporen gekenmerkt door achterkanten van bouwblokken en heeft deze kant nauwelijks een aantrekkelijke stationsfaçade. Het stationsgebouw is fraai en op schaal van Geraardsbergen, maar mist herkenning. Structureel groen ontbreekt en laat niet vermoeden dat Geraardsbergen een groene gemeente is met een belangrijk ruimtelijk potentieel in het provinciaal 'Zuidelijk Openruimtegebied'.

#### 3.3. Nood aan bouwprogramma

In de projectdefinitie wordt duidelijk gewezen op de potentie van de plek. De aanwezigheid van het station kan als aantrekkingspool fungeren en kantoorfuncties zouden de plek opnieuw economisch kunnen stimuleren. De stad heeft nood aan een nieuw en groter administratief centrum (90-tal personen) en ziet de stationsomgeving als ideale locatie. Verder kunnen woningen de stationsomgeving verder dynamiseren en zorgen voor een stedelijk evenwicht. Woonkwaliteit en leefbaarheid zijn belangrijke uitgangspunten bij het opmaken van het ontwerp.

#### 3.4. Nood aan een strategisch document

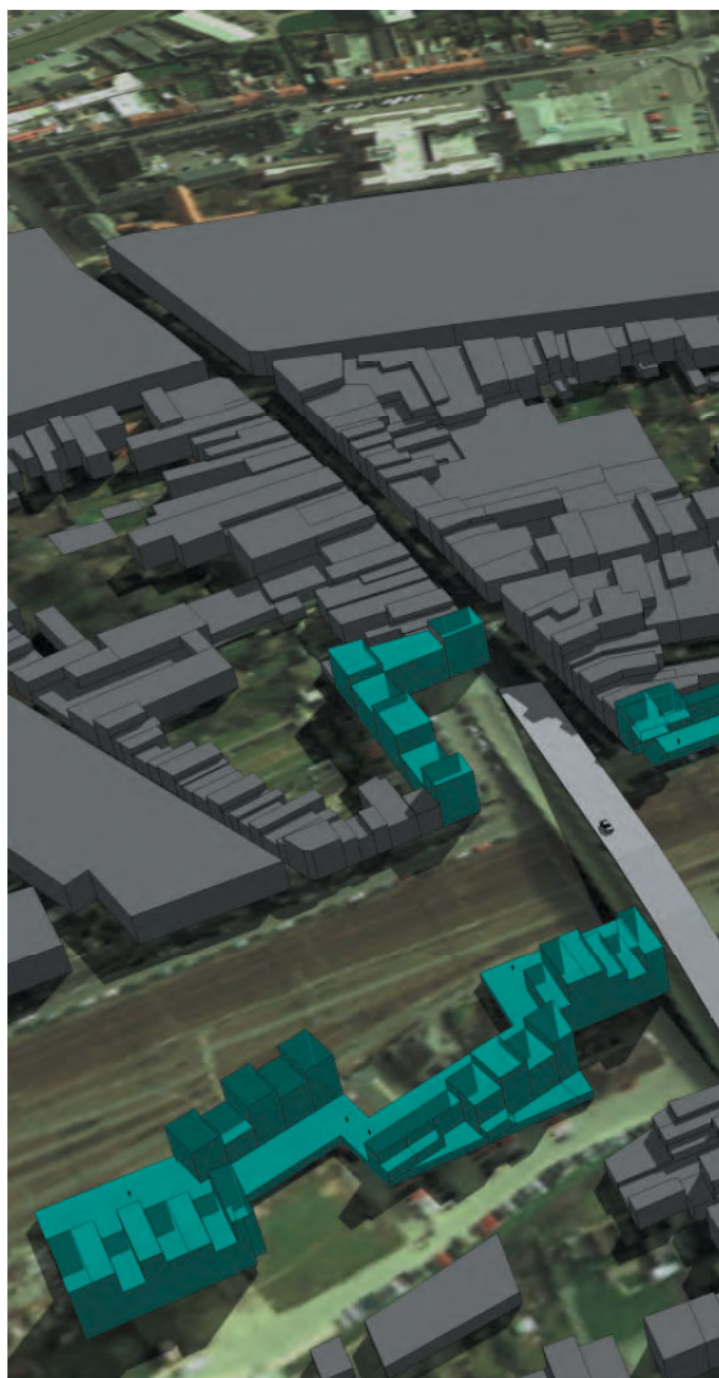
Elke stakeholder in dit project wenst uiteraard zijn eigendom optimaal te valoriseren. Daarom moet het Masterplan opgevat worden als een geïntegreerd gegeven dat beleidsbeslissingen moet voorbereiden, maar ook als een wervend medium dat private en publieke actoren moet verleiden en overtuigen te investeren om zo tot daadwerkelijke realisaties te komen.

## 4. Visie

### 4.1. aanpak.

Geraardsbergen heeft nood aan een stadsontwerp om op een wervende manier private en publieke partners te overtuigen om de stationsomgeving van Geraardsbergen een nieuw elan te geven voor de toekomst. Dit stadsontwerp wordt op de eerste plaats niet ingezet als plan, maar als een voorzichtige eerste stap dat via een kritische lezing van de geformuleerde 6 deelzones moet leiden tot een wervende exploratie van haar concrete ontwikkelingsmogelijkheden. Het product is eerder een ontwikkelingsplan waarin concepten, visies en strategieën worden uitgewerkt.

Dit plan levert gerichte en wervende beelden op die de interventie-interesse van mogelijke publieke en private actoren moet opwekken. Alleen dan kan een duurzaam en kwalitatief draagvlak ontstaan voor verschillende deelprojecten, de 6 puzzelstukken! Het stadsontwerp wordt hierbij dus ingezet als medium dat bemiddelt tussen NMBS, Stad, De Lijn, en andere particuliere actoren.

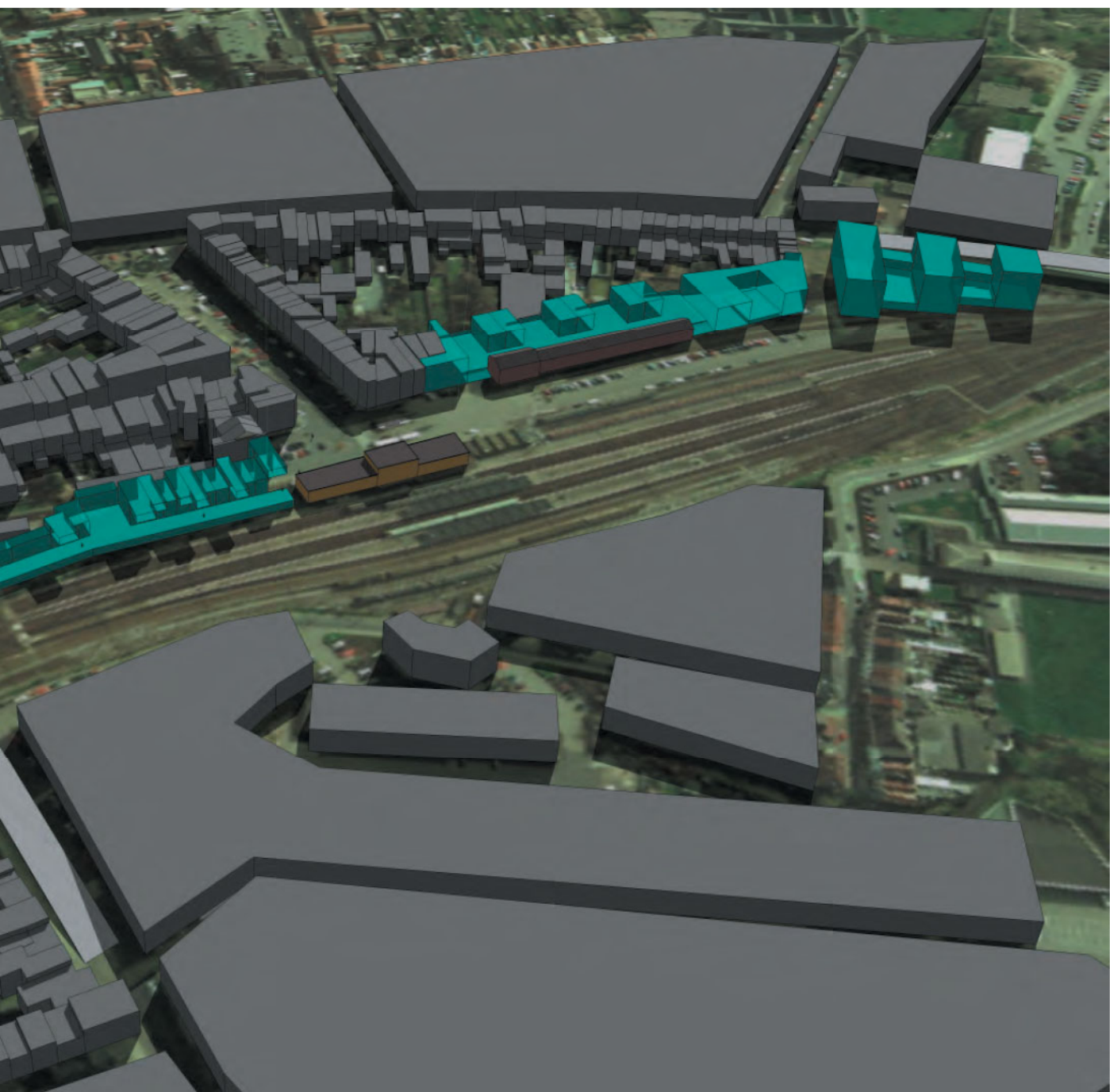




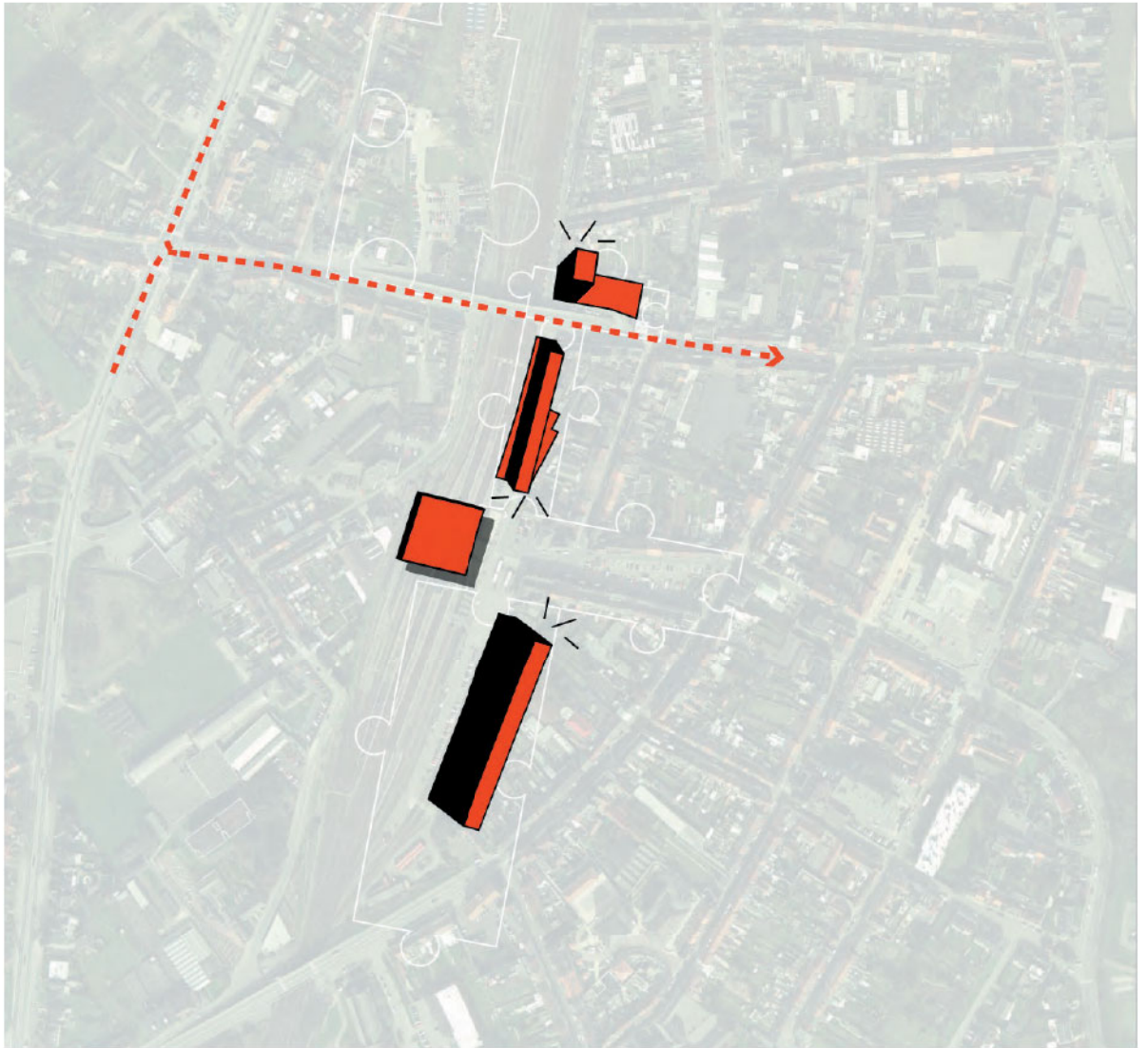
Van dit embryonaal draagvlak wordt dan gebruik gemaakt om in een iteratief ontwerp- en planningsproces dat gestuurd wordt door intensief overleg tussen alle betrokken actoren en de ontwerpers, haalbare deelprojecten te distilleren waarrond een consensus wordt verworven. Dit proces resulteert in een nauwgezette omschreven ontwikkelingsvisie die als dusdanig de legitimiteit verwerft als toetsingskader voor de concrete interventies en de projecten van de verschillende actoren.

In het iteratief proces lopen het stadsontwerp en de integrale projectontwikkeling een estafettekoers. Aan de finish levert dit deelprojecten op, die korte termijn een antwoord bieden op maat, aan de zwaktes en bedreigingen van elk deelgebied, en dat na verschillende fases op langere termijn een leefbare en kwalitatieve stationsomgeving van Geraardsbergen laat groeien.

Centraal in dit stadsontwerp staat de dragende kracht en het structurerend vermogen van het publiek domein dat de verschillende puzzelstukken aan elkaar moet rijgen







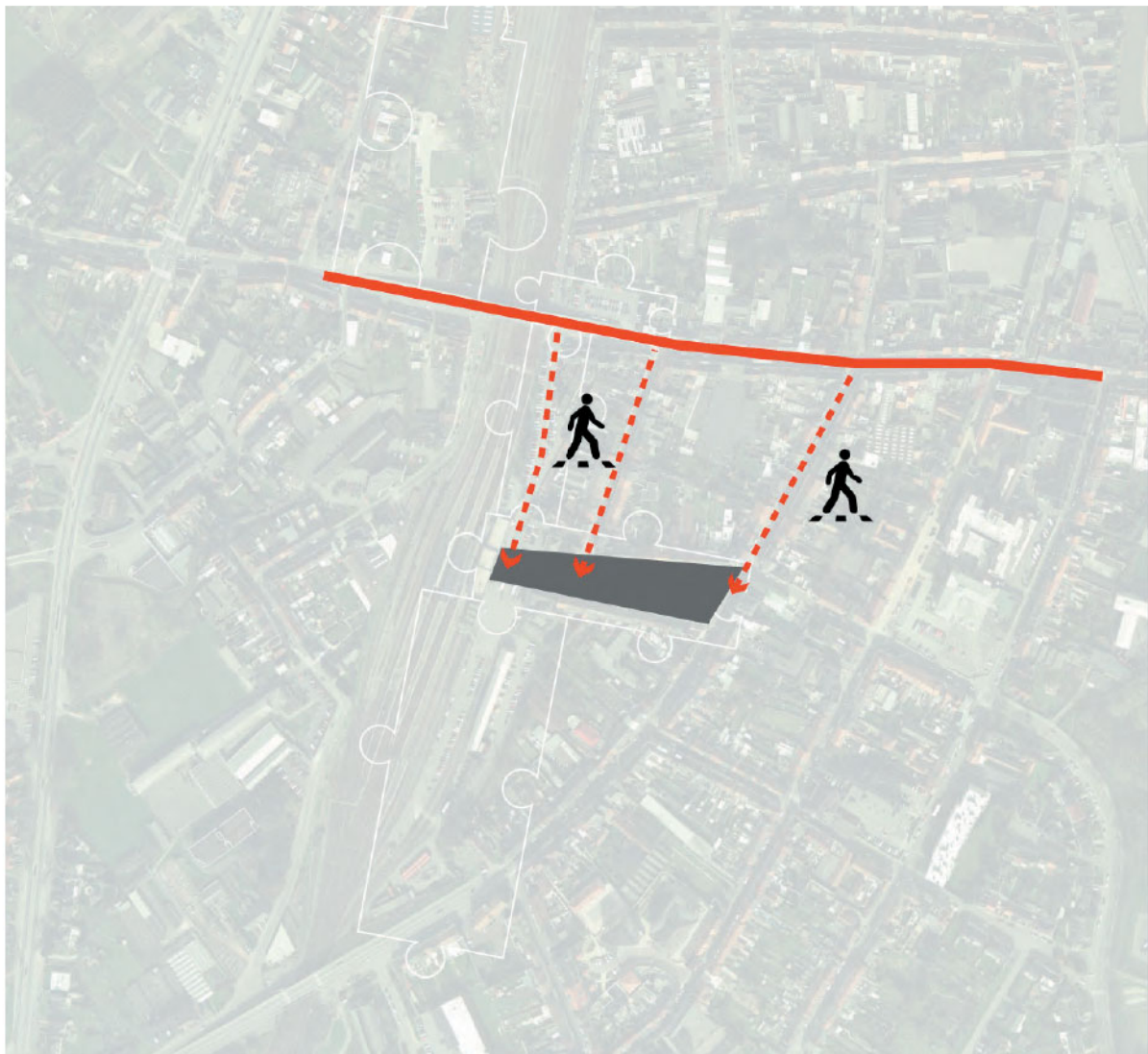
## 42. visie\_lange termijn : woon- en werkHUB met stedelijke allure

" HUB = switch of verdeeldoos waarop de verschillende computers zullen worden aangesloten"

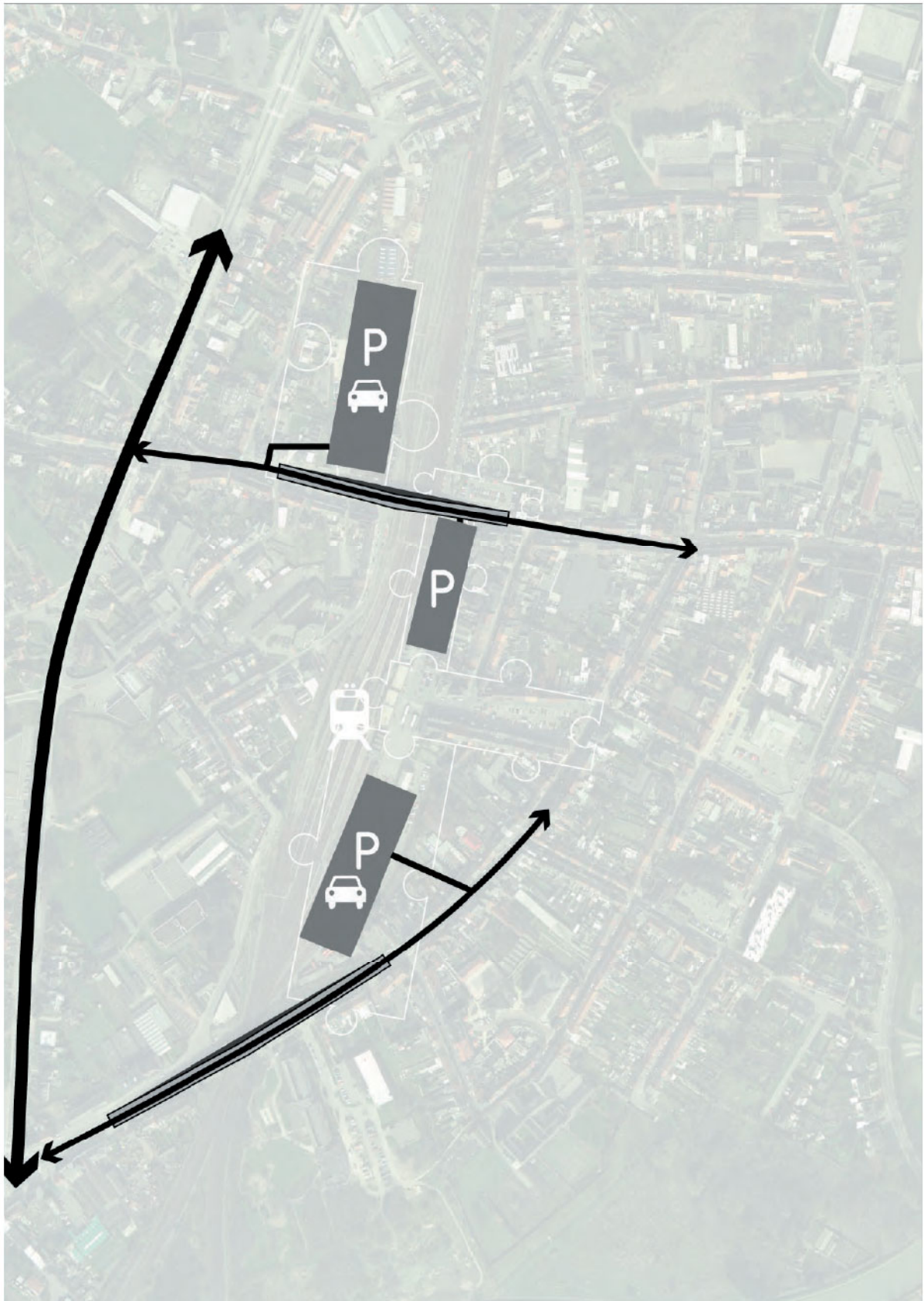
De stationsomgeving van Geraardsbergen moet met plezier de slaaf worden van 4 heren: de pendelaar, de toerist, de bewoner en de werker. Een samenhangend en kwalitatief publiek domein met een hoge verblijfs- en belevingswaarde ontvangt, verleidt, confronteert, recreëert en verdeelt.

Het gebied moet door een aangepaste programmering, een leefbare stationsomgeving worden met activiteiten die een figuurlijke 24uur bezetting garanderen met meervoudig ruimtegebruik als uitgangspunt. Deze omgeving is perfect bereikbaar en wordt daarom de bakermat van kleinschalige kantoorontwikkeling, waar o.a. de eigen administratieve diensten en/of kleinere bedrijventra hun nest gaan bouwen.

De nieuwe stationsomgeving sluit aan bij de winkel - as door het voorzien van een stedelijke plint voor kleinhandel en horeca in de nieuwe, toegevoegde massa, zonder daarbij de bestaande winkelstraat uit te hollen. Het stationsplein wordt opnieuw een kwalitatieve overstapplaats omringd door stedelijke functies die de pendelaar bedienen tijdens de dagelijkse verplaatsbeweging tussen werkplaats en woning. Drager van deze ontwikkeling zijn bijkomende aantrekkelijke woningen die de woonkern versterken met als motto: "één bijkomende woning ontwikkelen per gewonnen parkeerplaats voor de "hinterland" pendelaar". Het versterken van de woonfunctie in de centrumgemeente is bovendien het uitgangspunt op provinciaal niveau, dit om net de noodzakelijke pendel af te remmen.



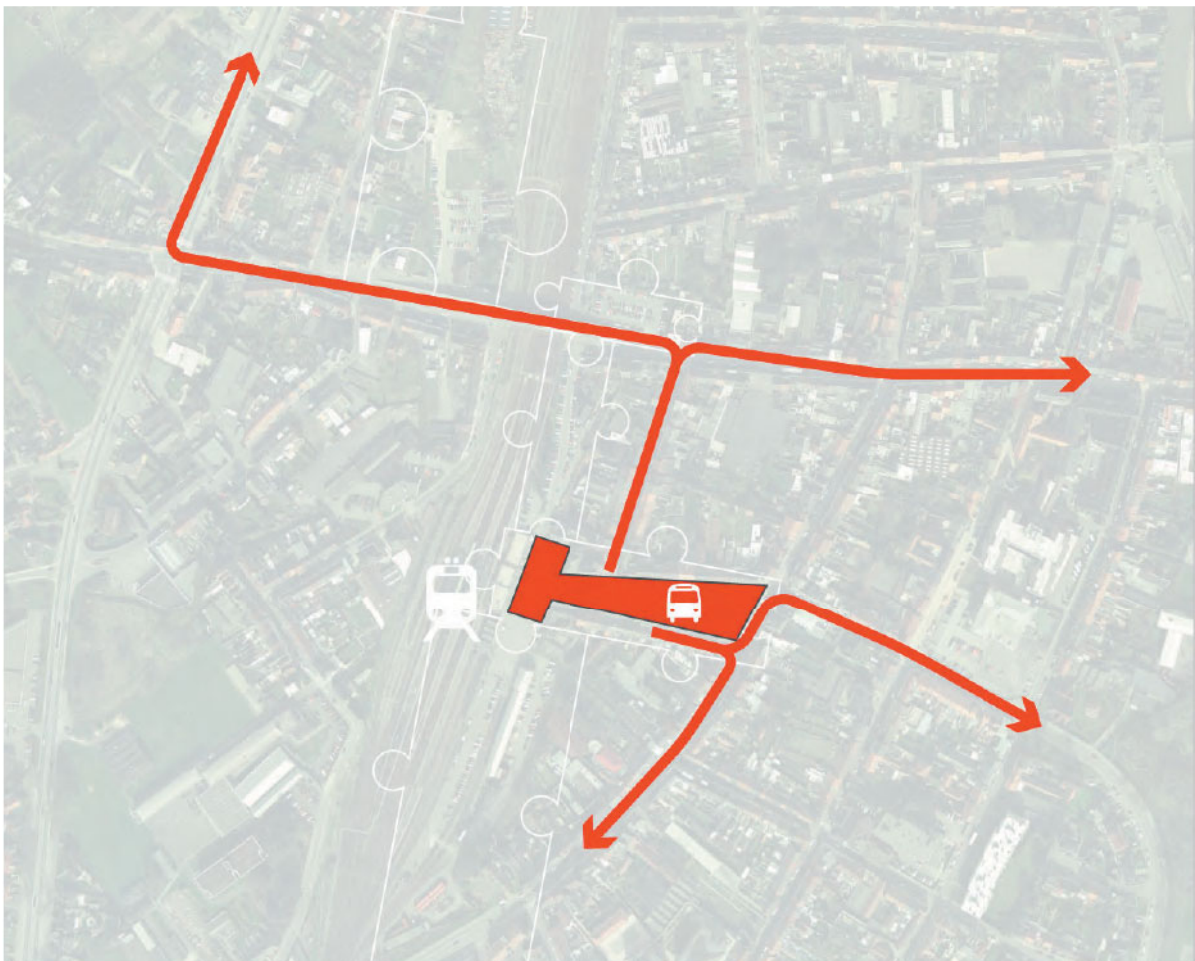




De stationsomgeving moet ook de ambitie hebben om de spelverdeler op vlak van mobiliteit te willen zijn zich uitend in een gebruiksvriendelijk en leesbaar transferium op maat van Geraardsbergen. De uitbouw moet naadloos aansluiten bij het bestaande verkeersnetwerk dat andere toekomstige ontwikkelingen zoals het zuidelijk gelegen bedrijventerrein koppelt aan dit verkeersknooppunt van diverse modi. Het autoverkeer annex grootschalige parkeerplaatsen wordt rechtstreeks gelinkt aan de bruggen en de ring en wordt zo bewust perifeer gehouden ten opzichte van het nieuwe hart van de stationsomgeving. In het centrumgebied staat bereikbaarheid en doorstroming voor het openbaar vervoer centraal. Meerdere parkeerhavens voor pendelaars, shoppers en nieuwe gebruikers en bewoners van de stationsomgeving moeten het gebied terug leefbaar maken en ook beantwoorden aan de vraag van de pendelaar die uit de randgemeente komt.

De parkeerhavens als nieuwe publieke ruimte worden geconcipieerd als velden waar dubbel ruimtegebruik mogelijk is en waar beeldvorming en beleving belangrijke parameters zijn. Deze stallingplaatsen zijn meer dan betonnen bakken die wagens moeten onttrekken van het publiek domein. De parkeerhavens zelf en hun dak als nieuw maaiveld worden een nieuw publiek domein en verzorgen linken, doorsteken en interessante short-cuts voor de wandelaar/fietser waar doorwaadbaarheid, beleving en een hoge gebruikswaarde centraal staan. Bovendien moeten de parkeerplaatsen juist afgewogen worden en moet er gezocht worden naar een maximale synergie tussen de noden van de pendelaars en de toekomstige bewoners om ook in de tijd letterlijk ruimte te kunnen stapelen.

De stationsomgeving moet niet enkel ook beeldbepalend zijn mensen die deze plek ervaren zoals de voetganger, de fietser, de automobilist en de voorbijrijdende treinreiger. Gekoppeld aan die beeldvorming worden ook de onafgewerkte of de verminkte bouwblokken terug afgewerkt met nieuwe, aantrekkelijke voorkanten waarbij een interessant stadsfront deze plek terug een eigen identiteit geeft.





### 4.3. Concepten per zone en deelproject

#### Zone 1 : PARKEERWADI

De aanwezigheid van de Molenbeek in zone 1 biedt een landschappelijke meerwaarde in de ontwikkeling van dit gebied. De wetenschap dat dit gebied een recent overstroomd gebied is, biedt de mogelijkheid het terrein te concipiëren als landschappelijke wadi, waar recreëren, wonen en parkeren hand in hand gaan. Deze moet een privaatspublieke samenwerking worden, waarin de stad een duidelijke stedenbouwkundige visie combineert met een projectregie.

Hierbij worden volgende strategieën ingezet:

Afbouwen van achterkanten

Koppelen van erfdienstbaarheid aan deze zone

Recycleren van de Molenbeek en landschappelijke inpassing in de nieuwe ontwikkeling

Toevoegen van de parkeerbak als nieuwe publieke ruimte

#### Zone 2 : PARKEERPLINT

Deze zone wordt enerzijds vaak gefrequentieerd door shoppers en andere kortparkeerders. De ligging van deze 74 parkeerplaatsen is strategisch en blijft deels behouden, maar wordt geïntensifieerd met woningen en een stedelijke plint onder de vorm van een invers U-vormig gebouw als speldenprik, dat zich opent naar de brug en naar de sporenbundel

Hierbij worden volgende strategieën ingezet:

Afbouwen van achterkanten

Spiegelen van het front waardoor een hoefijzer ontstaat met een parkeerplek gekoppeld aan het openbaar domein.

#### Zone 3: BELVEDERE

Deze zone wordt dé nieuwe belvédère van Geraardsbergen met een nieuw stedelijk front. Het huidige reliëf laat toe een ondergrondse parkeertaag weg te werken en bovenop een kwalitatieve verbinding tussen de winkelstraat en het stationsplein mogelijk te maken.

Hierbij worden volgende strategieën ingezet:

Afbouwen van achterkanten

Optillen van maaiveld door gebruik te maken van aanwezig talud

Toevoegen van de parkeerbak als nieuwe publieke ruimte

Stapelen van solitaire volumes als front



### Zone 5: PLACE GERARD

Het stationsplein moet opnieuw een aangename verblijfsruimte worden voor de pendelaar en de buurtbewoner. Het plein voor het station wordt de schakel tussen de Belvédère en de terreinen van de NMBS. De perrons van de Lijn kunnen op het plein gepositioneerd worden met een hoogwaardige afwerking in combinatie met een (natuurlijke) luifel. Samen moeten deze stedelijke ruimten als kwalitatief transferium uitgewerkt worden met een nieuwe stedelijke plint met diensten, horeca en kleinhandel. Woningen moeten ook buiten de spitsuren en kantooruren de sociale controle moeten verhogen.

Hierbij worden volgende strategieën ingezet:

Centraliseren van de weg zodat extra ruimte vrijkomt aan de gevelwanden ifv terraswerking

Schuiven van de fontein als extra verkeersrotonde

Herlocaliseren van bushaltes om stationsplein terug te geven aan voetganger

Herprogrammeren van dit plein ifv extra activiteiten

Stapelen van solitaire volumes als front

### Zone 6: NMBS ontwikkeling

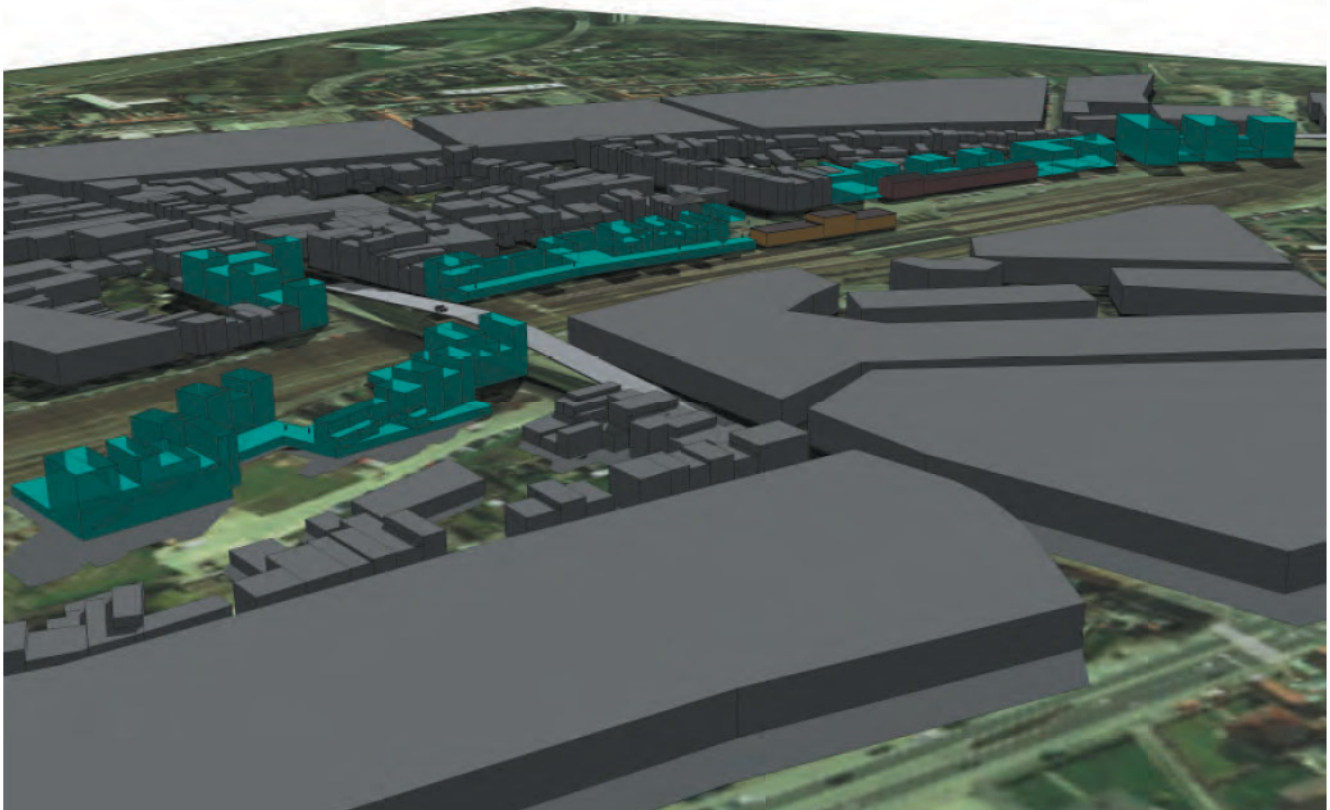
Het bestaande en gerenoveerd gebouw van de NMBS krijgt een centrale plek in de gemengde ontwikkeling van kantoren en woningen. De voorgevel van het gebouw is een front voor de nieuwe perroninfrastructuur van de Lijn. Achteraan wordt een parkeerbak half ondergronds geplaatst moet het zelfde aantal parkeerplaatsen. Ter hoogte van de brug wordt een nieuwe kantoorontwikkeling gepland die de eerste stap moet zijn in de ontwikkeling van de zuidelijk gelegen bedrijventerrein. Dit gebied moet de schakel worden tussen later te ontwikkelen bedrijvenszones en het station.

Hierbij worden volgende strategieën ingezet:

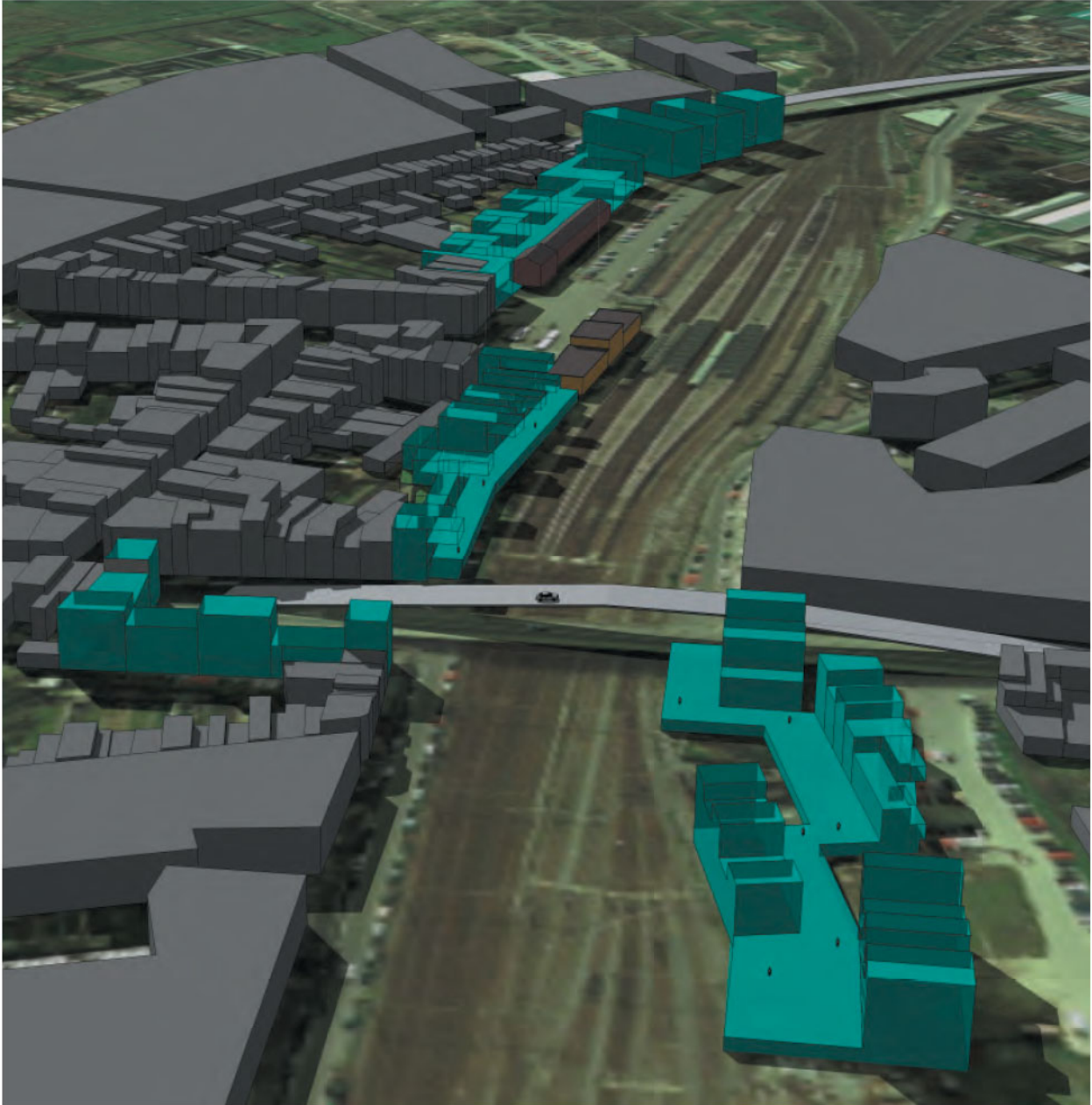
Afbouwen van achterkanten

Herlocaliseren van bushaltes om stationsplein terug te geven aan voetganger

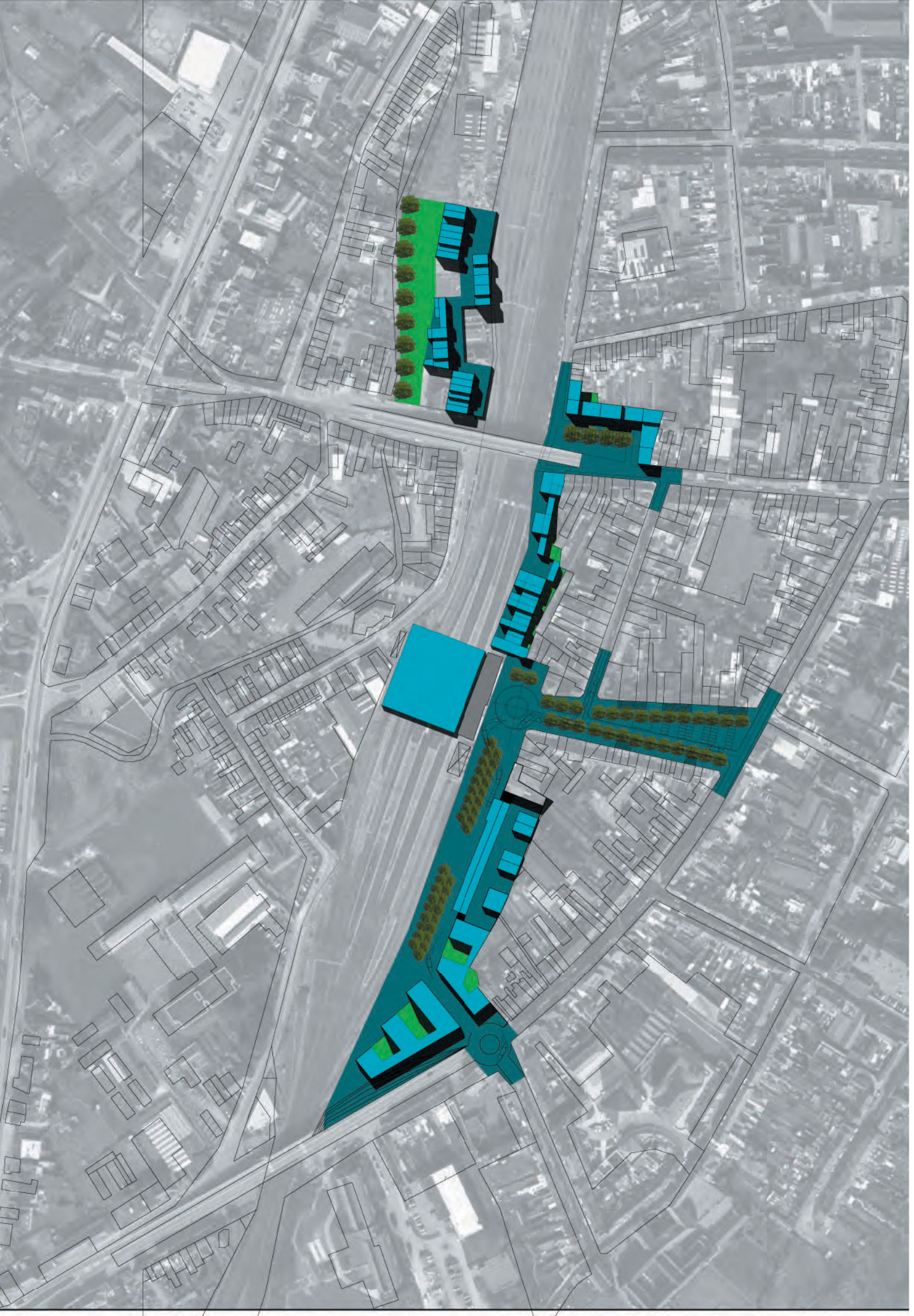
Stapelen van solitaire volumes als front



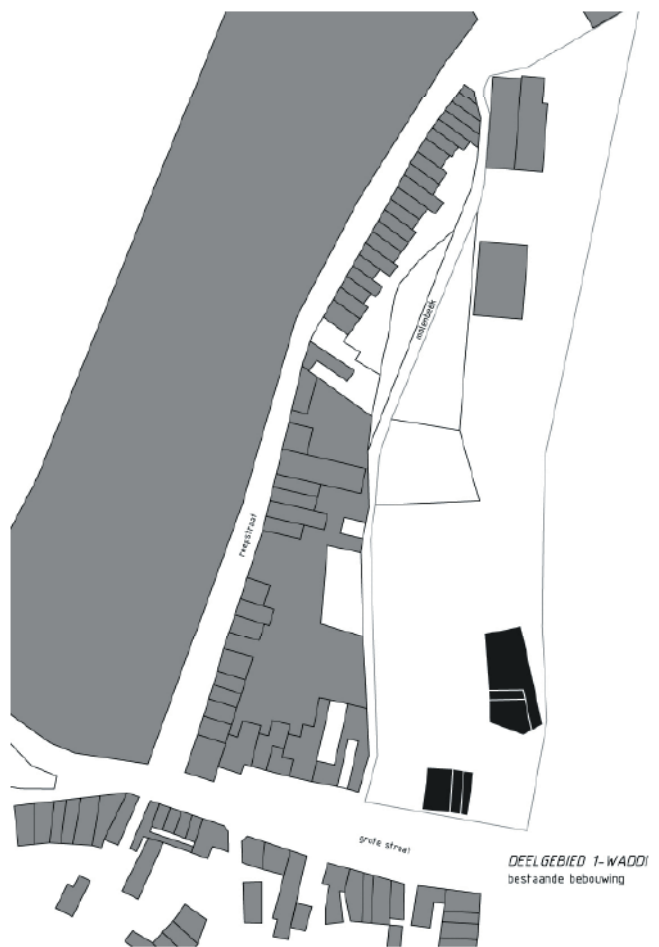
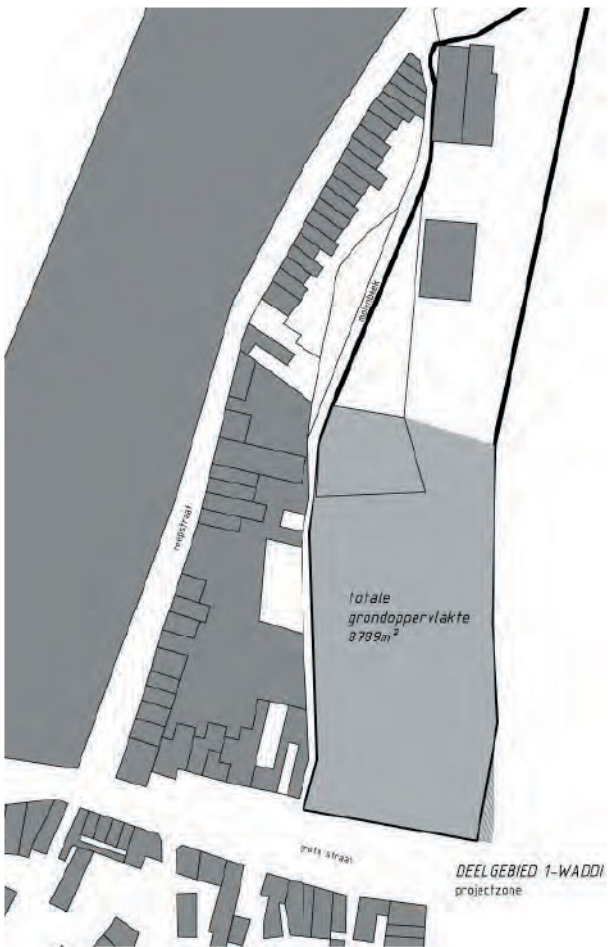
5. Ontwerp  
5.1. Masterplan











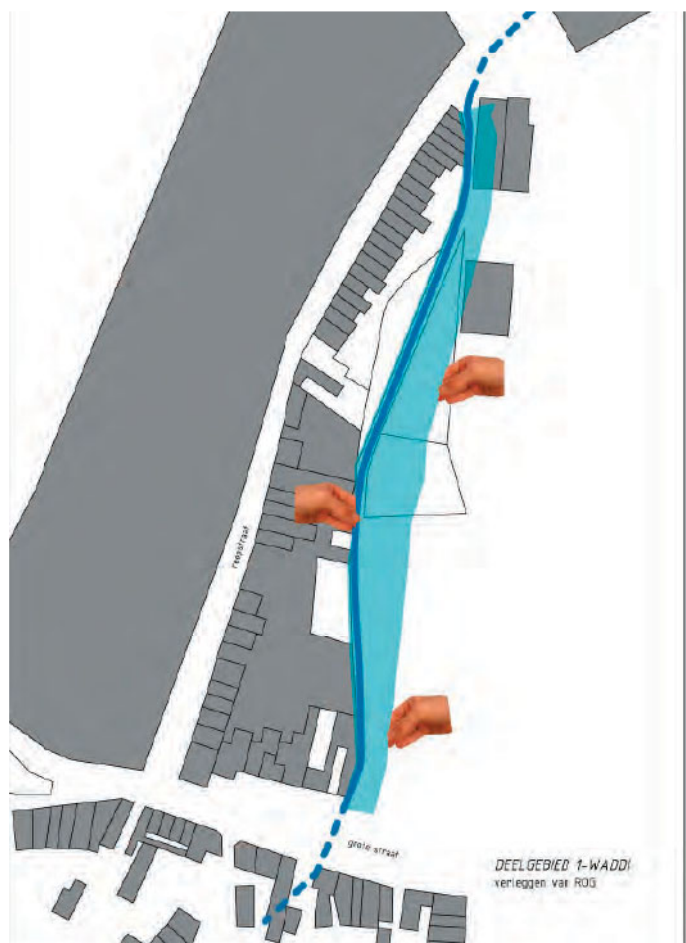


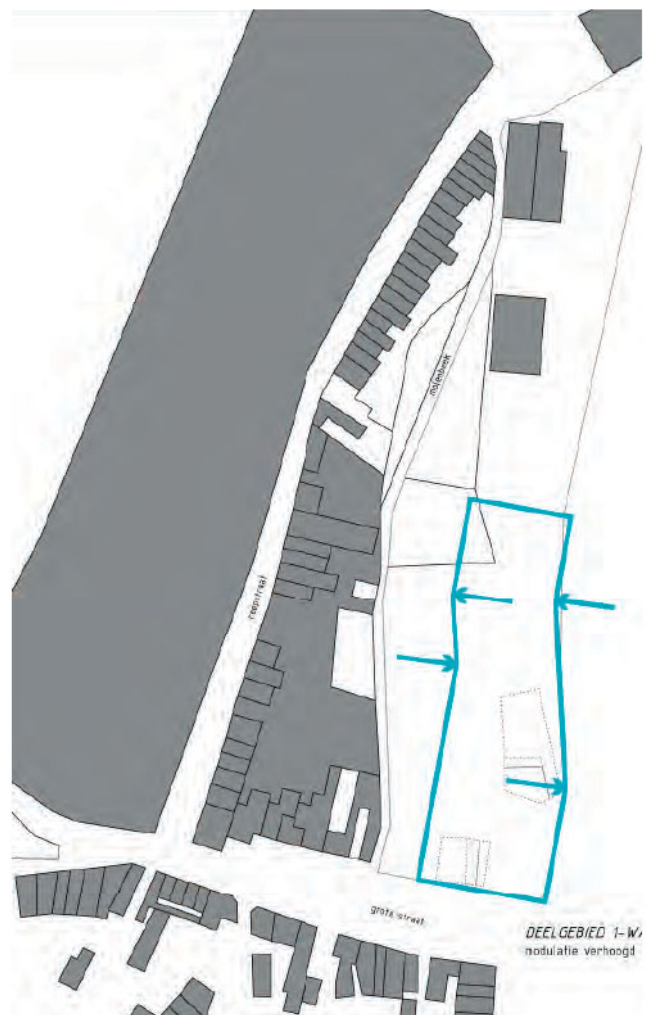
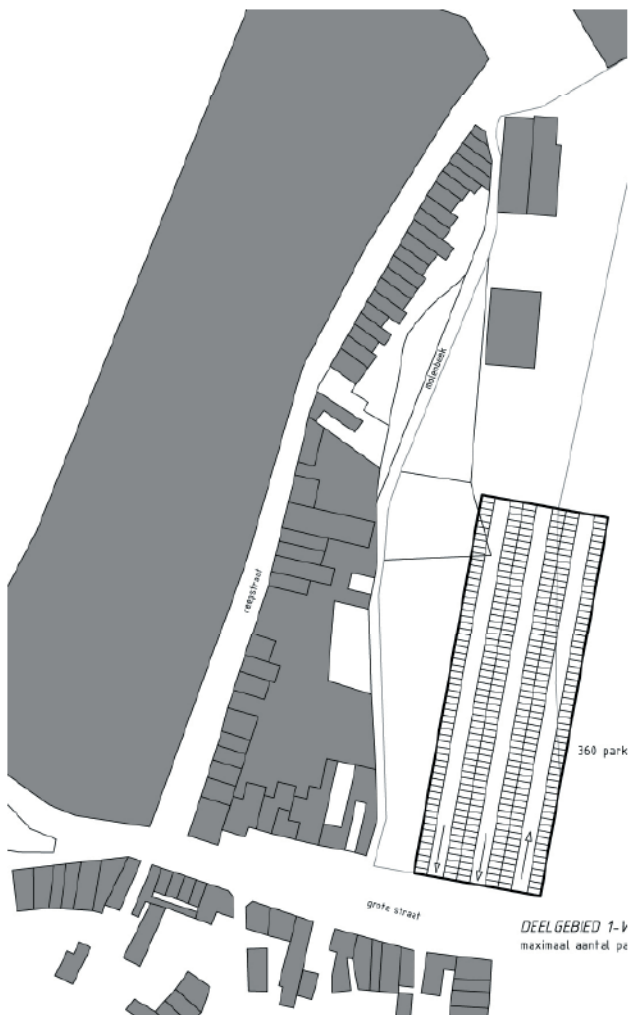
## 5.2. Deelgebied I (wadi)

Belangrijke uitgangspunten voor de ontwikkeling van deze zone is een oplossing zoeken voor mogelijke overstromingen van de Molenbeek én een synergetische ontwikkeling van een belangrijk deel van de pendelparking voor Geraardsbergen.

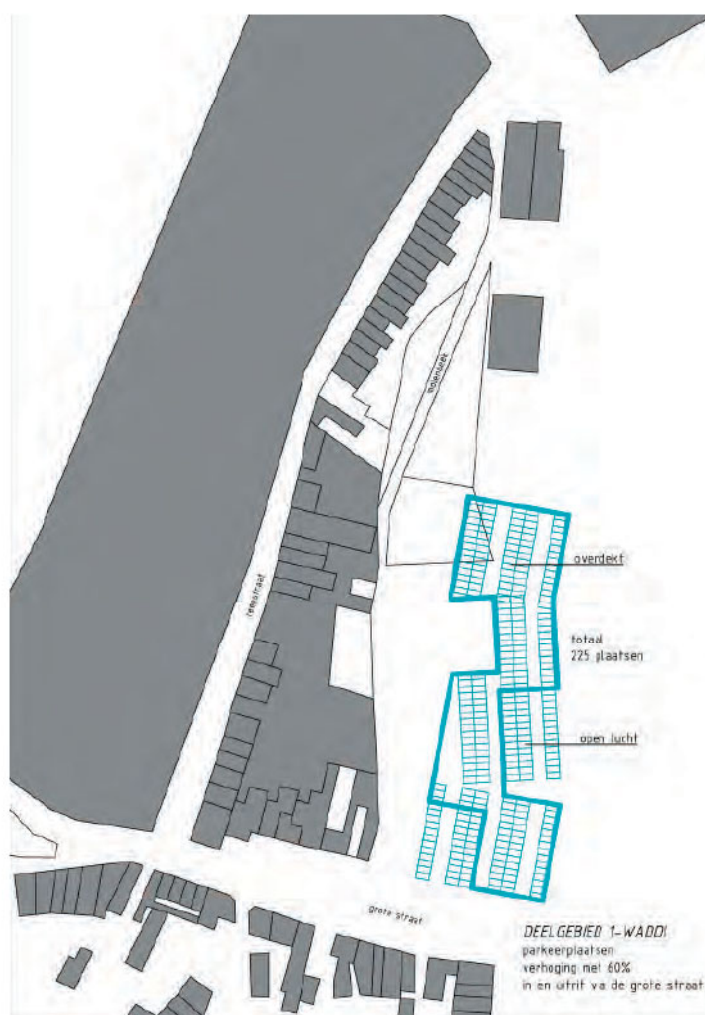
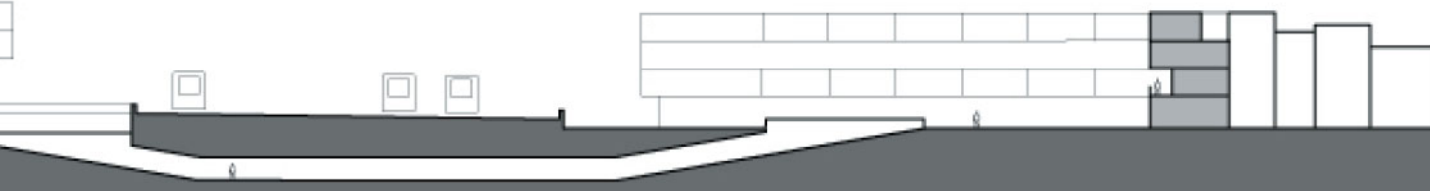
Bijna de helft van deze zone en de aangrenzende woningen kunnen onderlopen. De verdere ontwikkeling van deze zone met parkeervlakken en woonprogramma kunnen de actuele toestand enkel maar verergeren. Daarom wordt geopteerd de overstromingszone terug te dringen tot één bepaald deel, waar het niet erg is dat gebied onderloopt. Zo ontstaat een natuurlijke wadi en brengt water als nieuw belangrijk item op de ontwerpagenda.

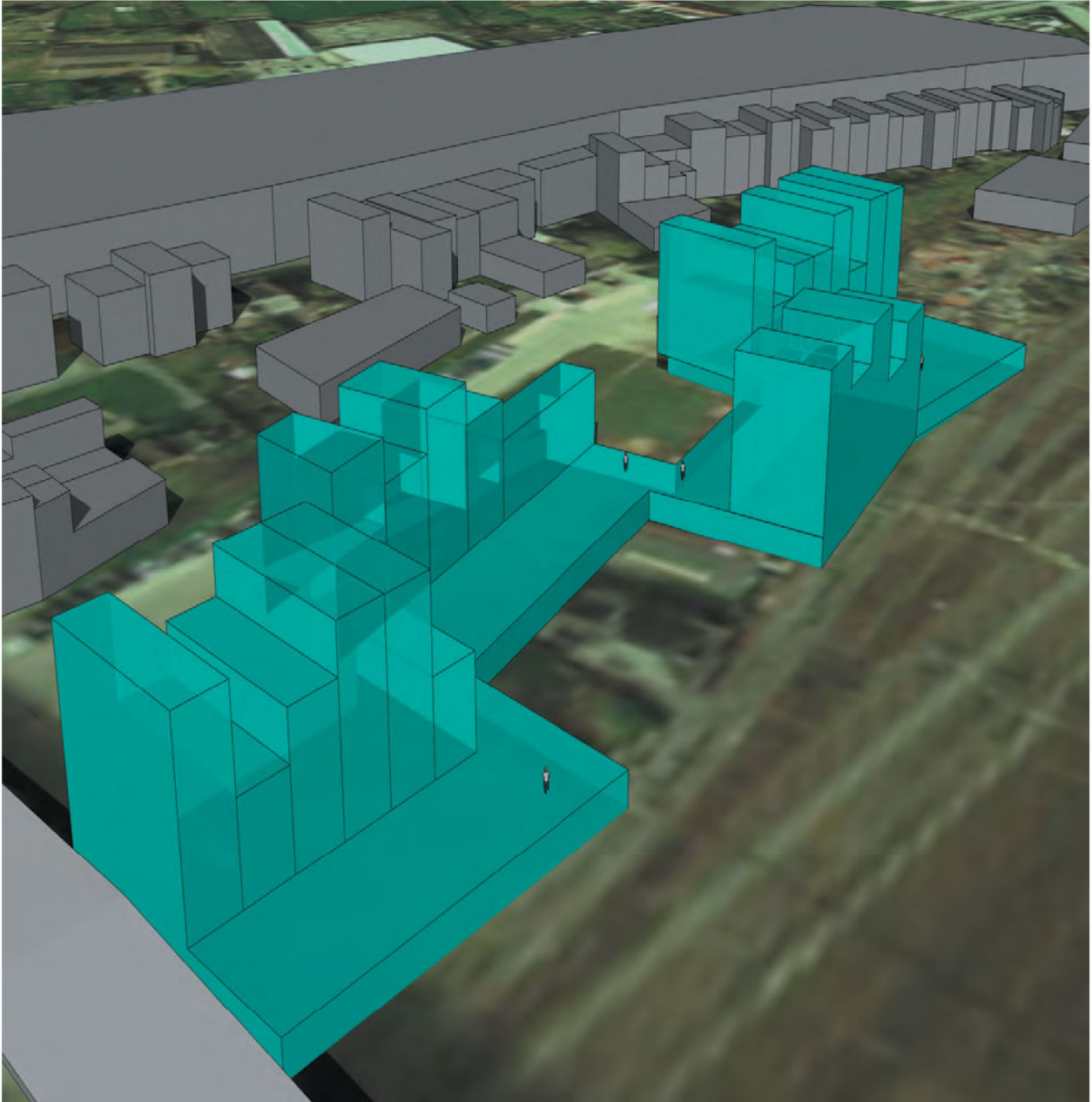
De gevraagde parkeeroppervlakte wordt volledig in waterdoorlatend materiaal aangelegd en moet op enkele plaatsen wijken voor publieke ruimte voor de toekomstige bewoner. De parkeervlakte kan 225 wagens aan. Het verhoogd maaiveld wordt gemoduleerd en kan tot 40 woningen huisvesten.





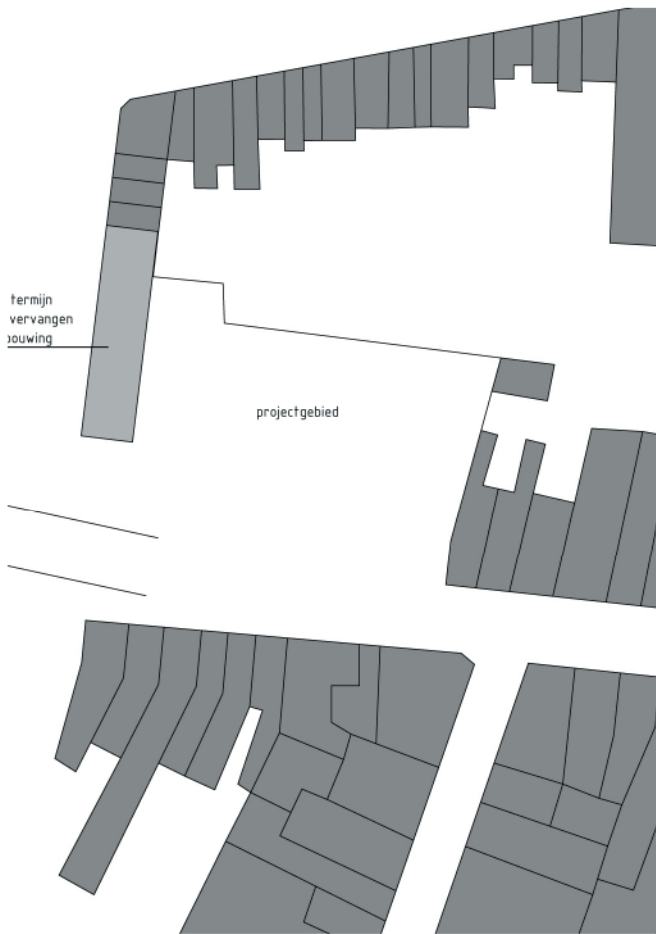




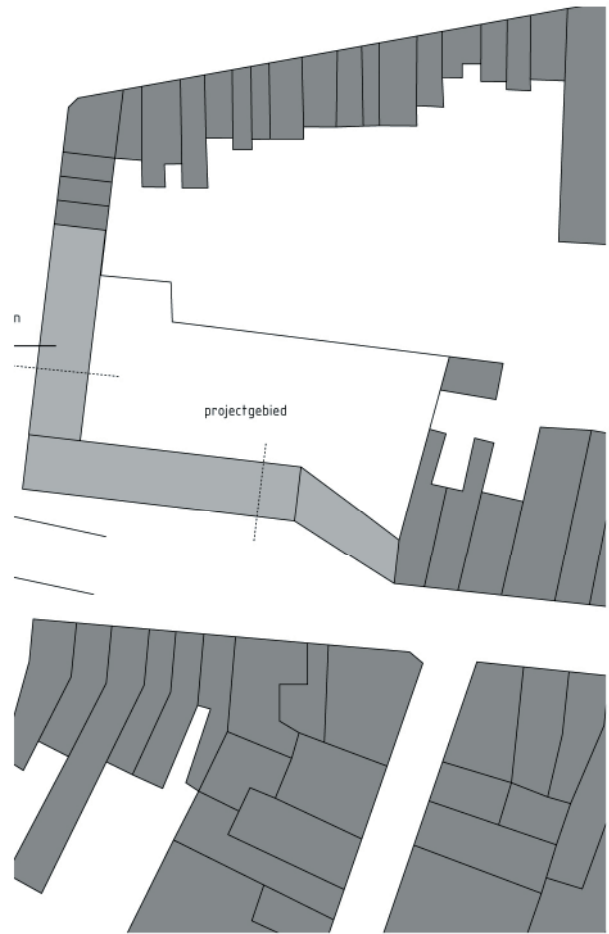








DEELGEBIED 2\_WINKELAS  
afbouw bouwblok

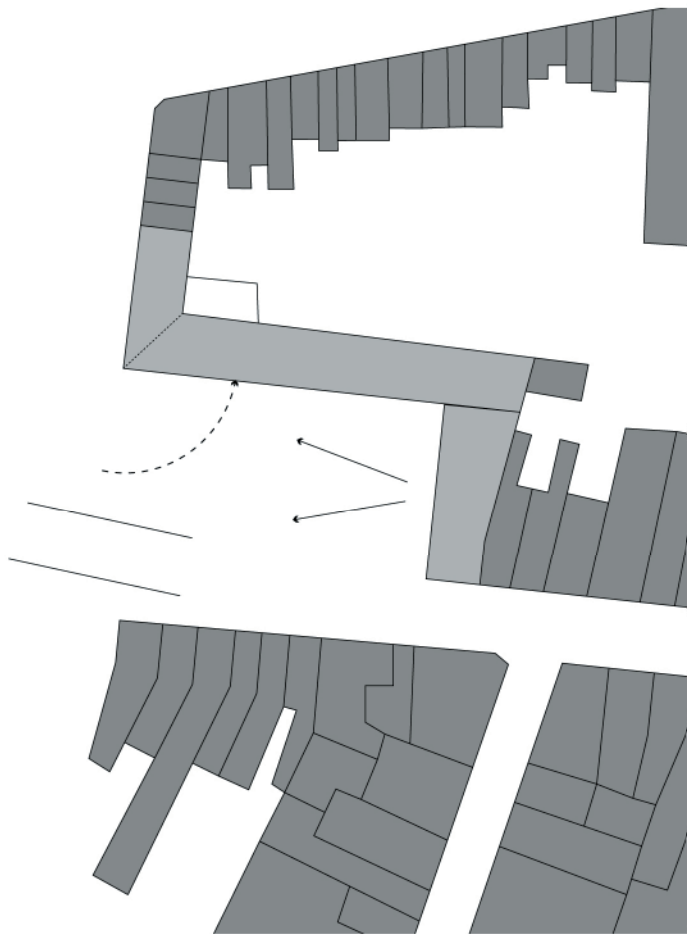


DEELGEBIED 2\_WINKELAS  
afbouw bouwblok



### 5.3. Deelgebied II (parkeerplint)

Het terrein naast de brug heeft vandaag meer potentie dan enkel parkeervlakte. Door manipulatie van een te verwachte afbouw van het bouwblok, ontstaat een open structuur die afstand neemt van de brug en het perspectief opent naar de spoorwegbundel. Er ontstaat een publiek plein dat uitsluitend dienst doet als parking voor shoppende kortparkeerders. De pendelparking verhuist naar de volgende deelzone. De plint kan ontwikkeld worden moet enkele commerciële functies terwijl op de hogere verdiepingen woningen kunnen worden ondergebracht.



DEELGEBIED 2\_WINKELAS  
transformatie fronten



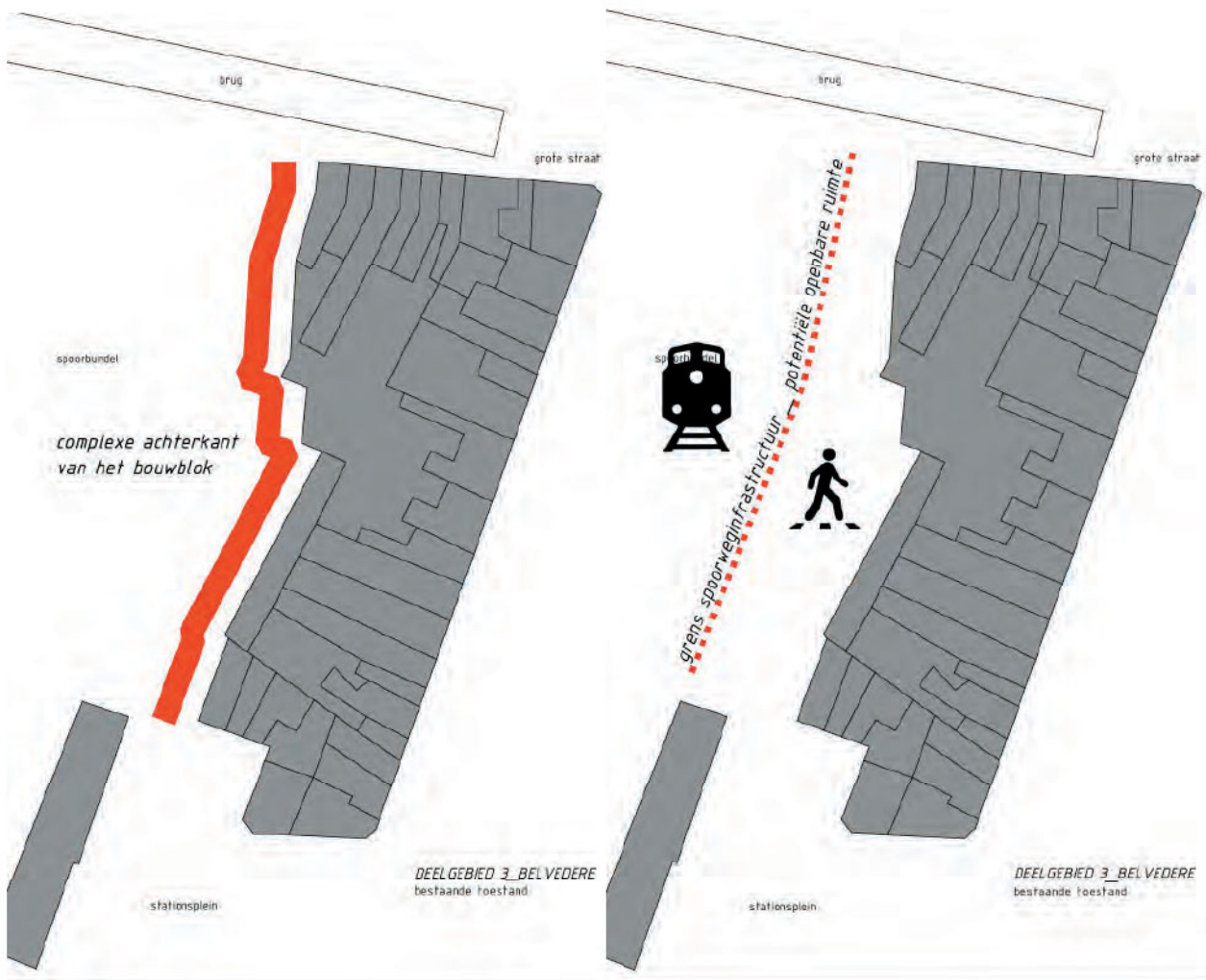
DEELGEBIED 2\_WINKELAS  
bebouwing # lagen



DEELGEBIED 2\_WINKELAS  
kort parkeren



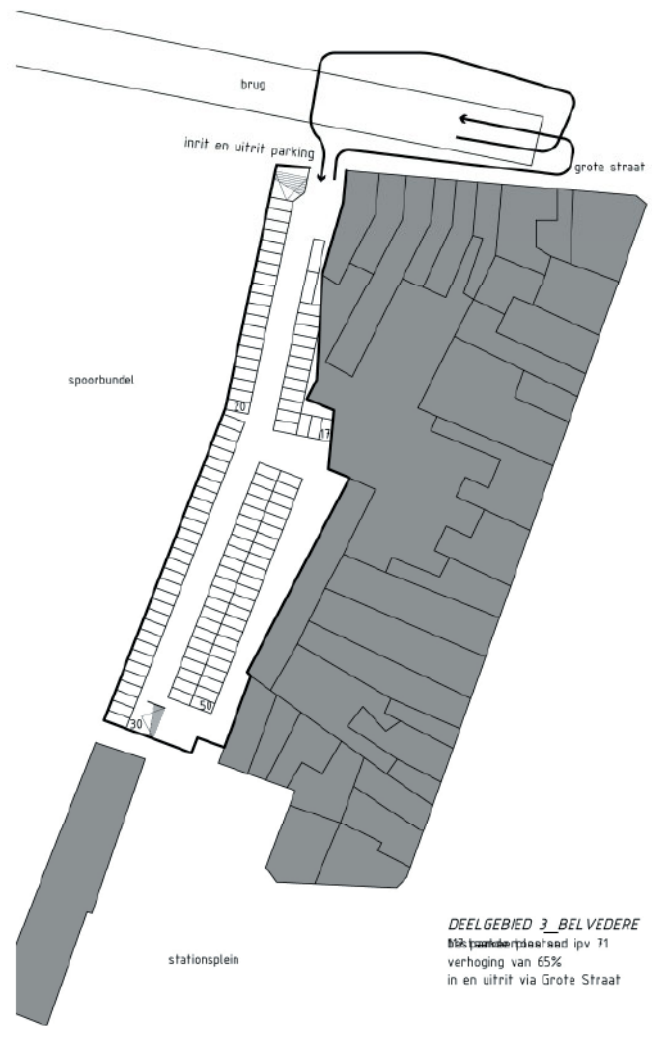






## 5.4 Deelgebied III Belvédère

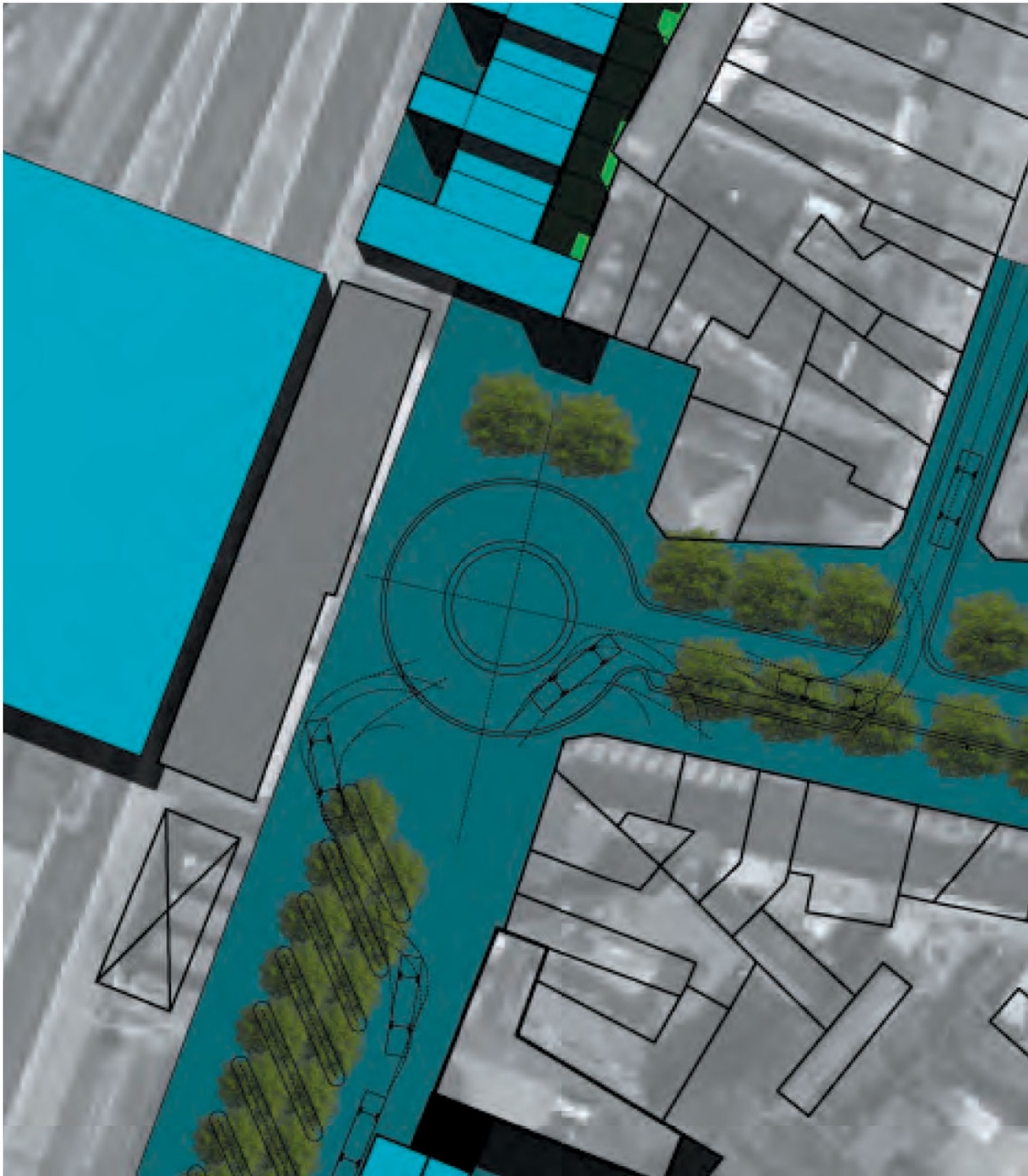
De grillige achterkant van het bouwblok tussen de Grote straat en het stationsplein vraagt om niet nieuwe voorgevel. In de smalle strook tussen de sporen en de woningen past onder het bestaande reliëf, een parkeerbak van niet minder dan 110 parkeerplaatsen wat een netto winst van 60% betekent. Bovenop de parkeerbak wordt een publieke 'passeer'ruimte mogelijk gemaakt die de winkelast verbindt met het stationsplein. Daarnaast wordt een gemengd woon-werkgebouw ontwikkelbaar gemaakt met een totale vloeroppervlakte van 3000m<sup>2</sup>.







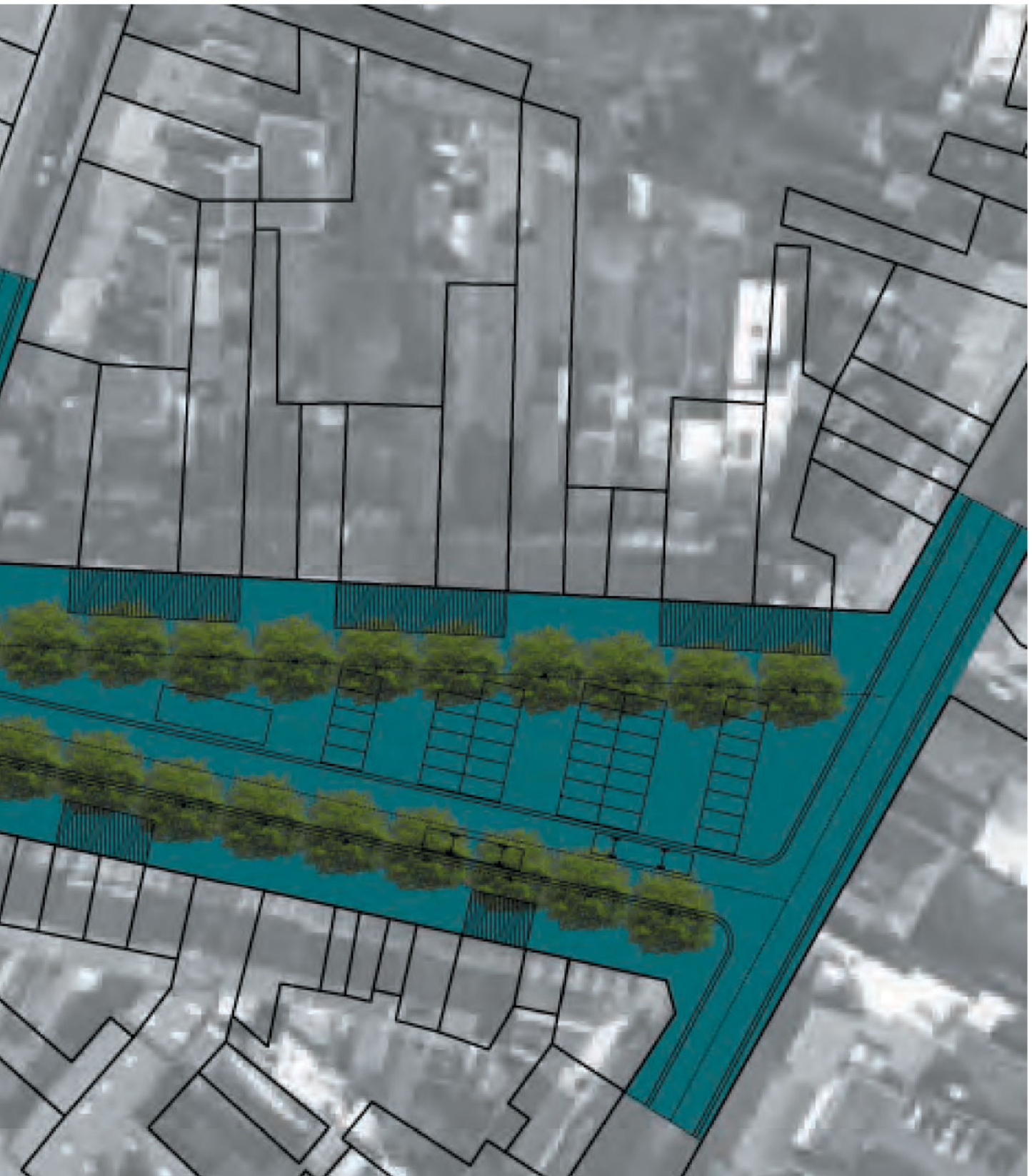




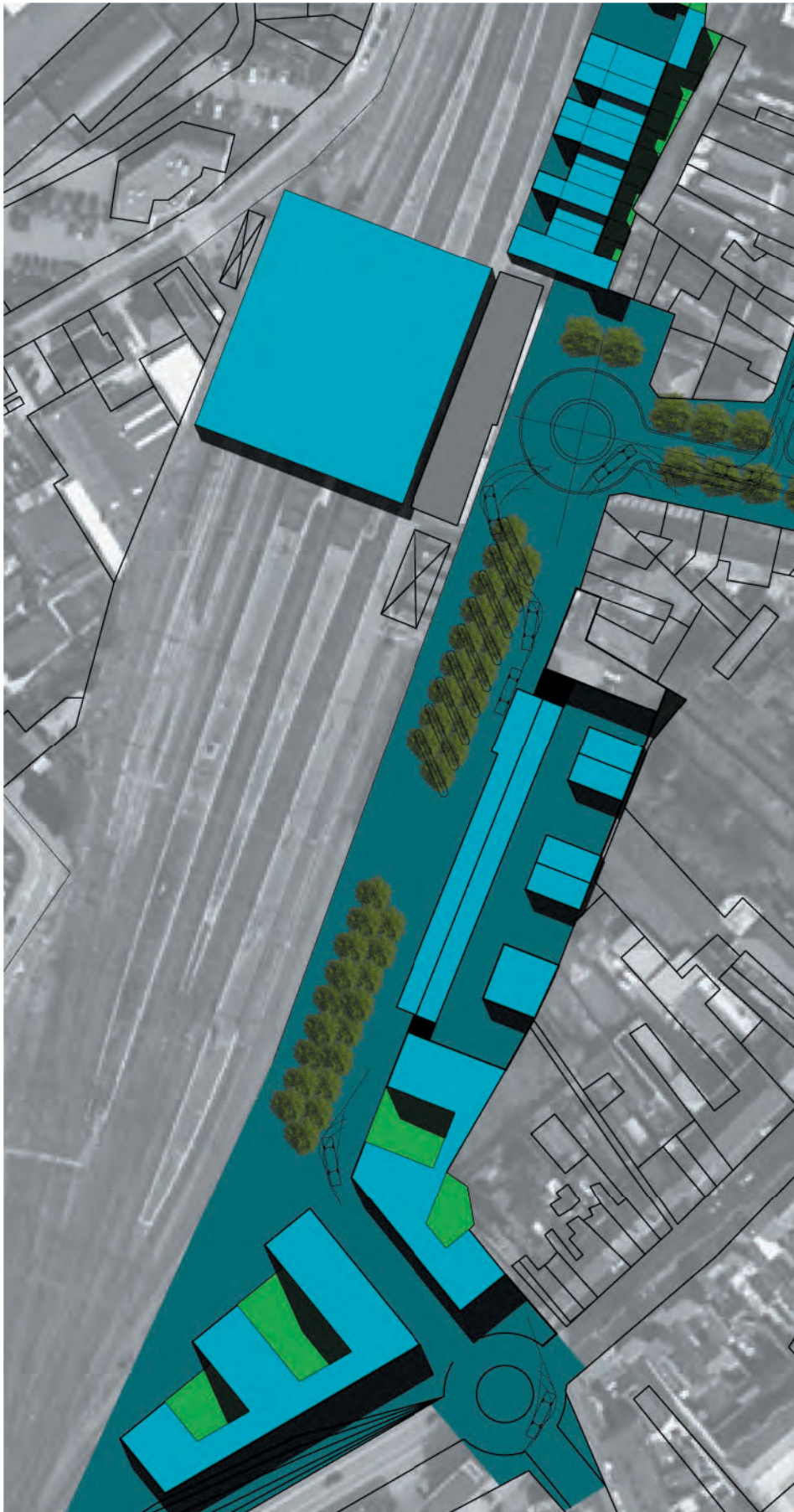


## 5.5 Deelgebied IV (stationsplein)

Het stationsplein moet gemaximaliseerd worden en moet nieuwe, sterke commerciële wanden krijgen. De bestaande bomen blijven behouden en het monument wordt verplaatst op het rondpunt net voor de het stationsgebouw. Er wordt gekozen voor een centrale ontsluiting en voor een maximalisering van de publieke ruimte. De Lijnbussen krijgen een vernieuwde perroninfrastructuur tussen het stationsgebouw en het andere gebouw van de NMBS. Een Kiss and ride - zone wordt voorzien aan het station, een taxi - zone wordt mee opgenomen in de parkeereilanden die voorzien zijn in het nieuwe plein op een tiental stappen van het station.







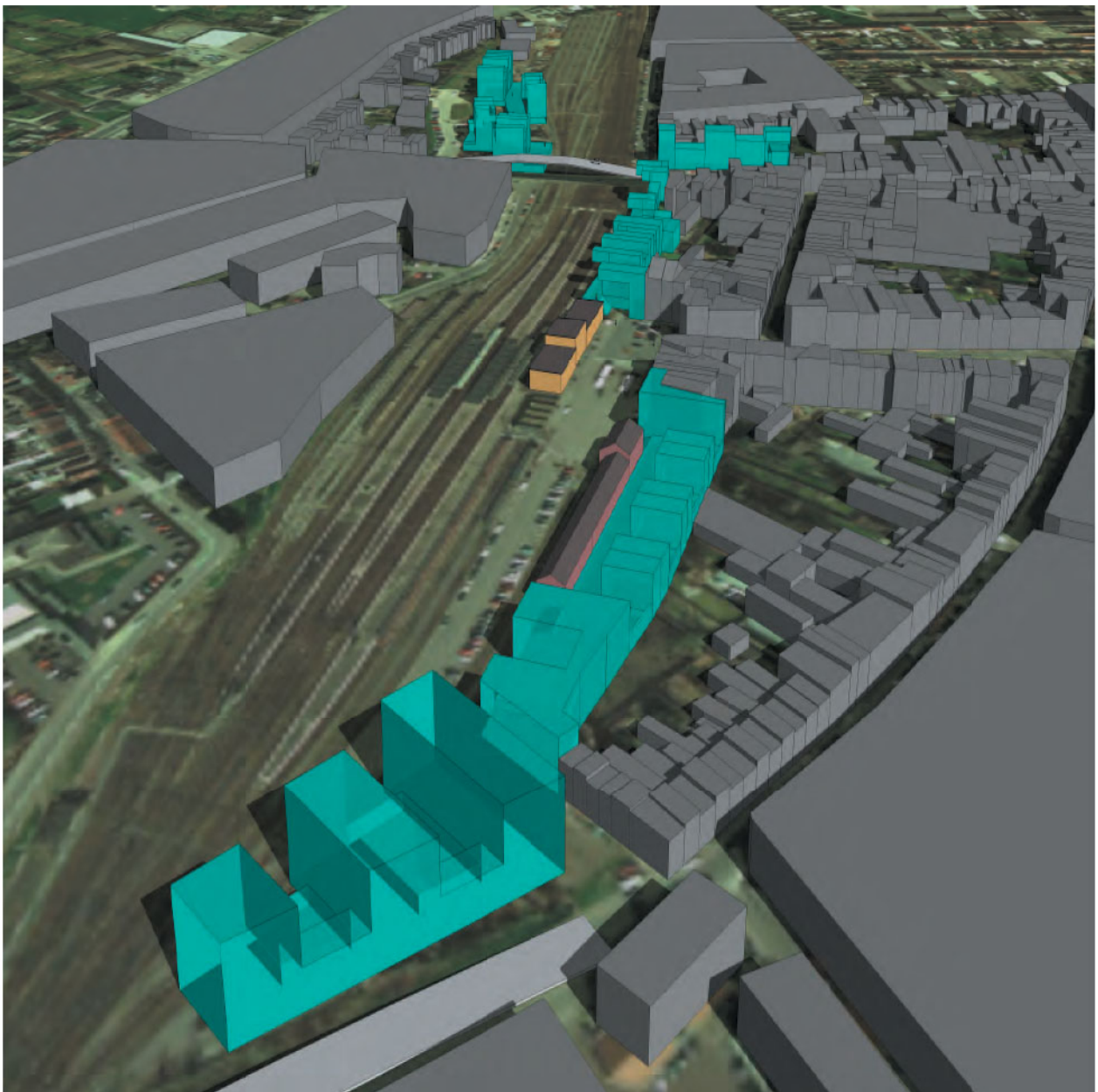


## 5.6 Deelgebied V\_NMBS ontwikkeling.

De massa van dit masterplan en van de ontwikkeling van de ruimere stationsontwikkeling ligt in dit gebied. Echter is vandaag noch niet duidelijk hoe ver de NMBS de ontwikkeling ziet en hoe zij in dit traject wenst opgenomen te worden. Ruimtelijk is duidelijk dat dit gebied een belangrijk sleutelgebied is naar verdere ontwikkeling van het zuidelijk gelegen bedrijventerrein.

Het bestaand gebouw van de NMBS blijft behouden, er zullen slechts 2 onderhoudsporen en één kleinere loods moeten wijken voor deze ontwikkeling met schaal. Achter het bestaande gebouw wordt een parkeerbak ingepland met een capaciteit 120 wagens. Bovenop kunnen vloerplateaus ontwikkeld worden voor woningen of een kleine bedrijventerrein. Langs de spoorzijde wordt een zachte zoom van groen voorzien.

Verderop naar de 2<sup>de</sup> brug over het spoor wordt een gebouw met grotere schaal, namelijk met ongeveer 6000m<sup>2</sup> vloeroppervlakte en met 115 parkeerplaatsen









5.7 Potentieel bouwprogramma

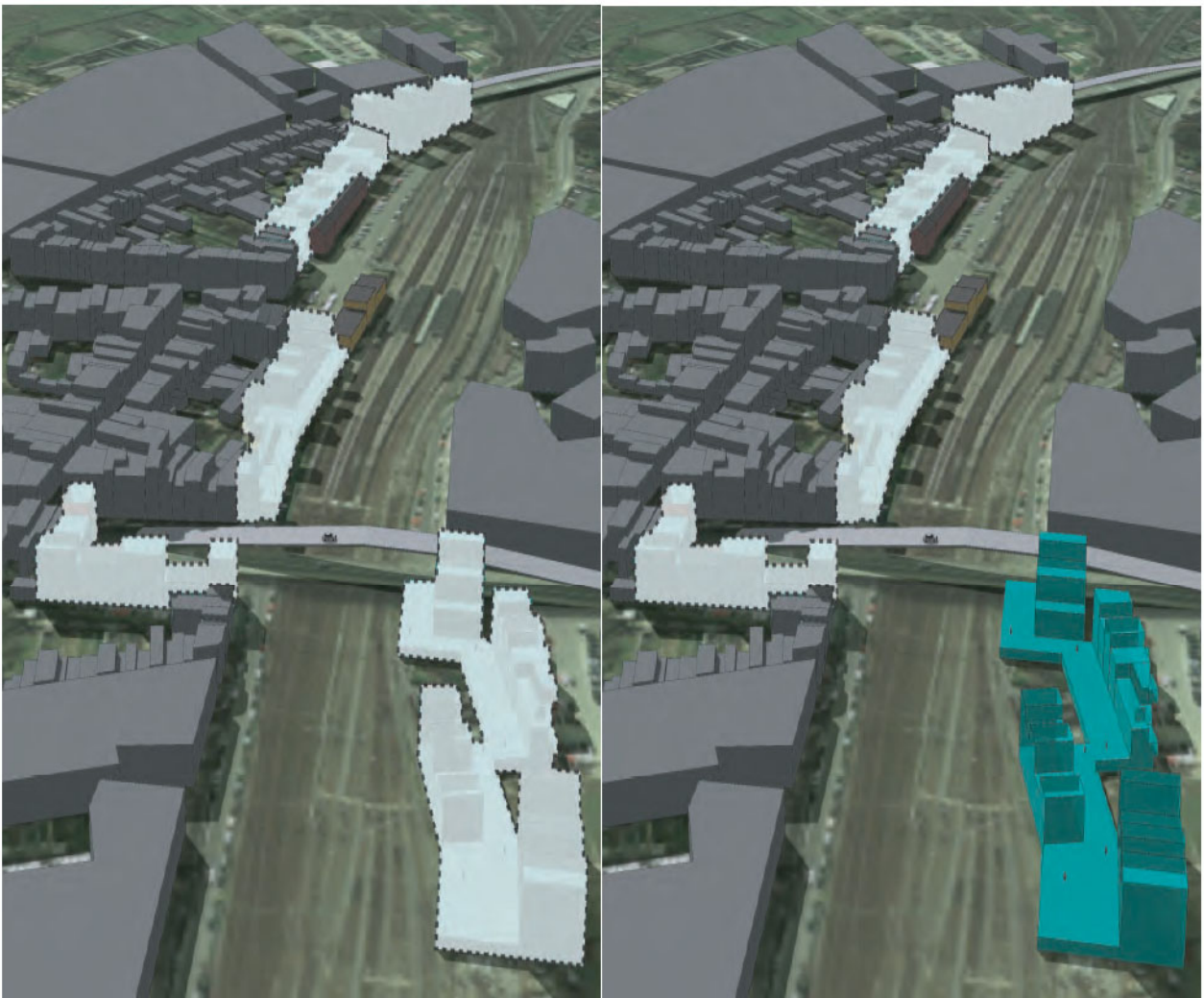
zone 1 - 'Wadi' woonsite	oppervlakte	m <sup>2</sup>
verdieping 0 garage	5.620	m <sup>2</sup>
verdieping +1 plein tussen woonvolumes	2.220	m <sup>2</sup>
verdieping +1 wonen	1.560	m <sup>2</sup>
verdieping +2 wonen	1.560	m <sup>2</sup>
verdieping +3 wonen	1.560	m <sup>2</sup>
verdieping +4 wonen	1.560	m <sup>2</sup>
<b>totaal oppervlak wonen</b>	<b>6.240</b>	<b>m<sup>2</sup></b>
<b>totaal plein</b>	<b>2.220</b>	<b>m<sup>2</sup></b>
<b>totaal oppervlak garage</b>	<b>5.620</b>	<b>m<sup>2</sup></b>
<b>totaal vloeroppervlak</b>	<b>14.080</b>	<b>m<sup>2</sup></b>
aantal parkeerplaatsen op plein	225	pl
zone 2 - Kop met plein aan winkelstraat	oppervlakte	m <sup>2</sup>
verdieping 0 Handelsruimte/ wonen	1.081	m <sup>2</sup>
verdieping +1 handelsruimte/wonen	1.081	m <sup>2</sup>
verdieping +2 wonen	1.081	m <sup>2</sup>
verdieping +3 wonen	1.081	m <sup>2</sup>
<b>totaal oppervlak kantoor/handelsruimte</b>	<b>3.243</b>	<b>m<sup>2</sup></b>
<b>totaal oppervlak garage</b>		<b>m<sup>2</sup></b>
<b>totaal vloeroppervlak</b>	<b>3.243</b>	<b>m<sup>2</sup></b>
aantal parkeerplaatsen op plein	32	pl
zone 3 - Belvedere woon- en handelssite	oppervlakte	m <sup>2</sup>
verdieping 0 garage	2.989	m <sup>2</sup>
verdieping +1 handelsruimte/wonen	1.165	m <sup>2</sup>
verdieping +2 wonen	1.060	m <sup>2</sup>
verdieping +3 wonen	965	m <sup>2</sup>
<b>totaal oppervlak kantoor/handelsruimte</b>	<b>3.190</b>	<b>m<sup>2</sup></b>
<b>totaal oppervlak garage</b>	<b>2.989</b>	<b>m<sup>2</sup></b>
<b>totaal vloeroppervlak</b>	<b>6.179</b>	<b>m<sup>2</sup></b>
aantal parkeerplaatsen	117	pl



<b>zone 4 - NMBS woon-/kantoor- en handelssite</b>	<b>oppervlakte</b>	<b>m<sup>2</sup></b>
verdieping -0,5 garage		3.261 m <sup>2</sup>
verdieping 0 kantoor/handelsruimte/wonen		520 m <sup>2</sup>
verdieping +1 kantoor/handelsruimte/wonen		1.900 m <sup>2</sup>
verdieping +2 kantoor/handelsruimte/wonen		1.900 m <sup>2</sup>
verdieping +3 kantoor/handelsruimte/wonen		274 m <sup>2</sup>
<b>totaal oppervlak kantoor/handelsruimte</b>		<b>4.594 m<sup>2</sup></b>
<b>totaal oppervlak garage</b>		<b>3.261 m<sup>2</sup></b>
<b>totaal vloeroppervlak</b>		<b>7.855 m<sup>2</sup></b>
<b>aantal parkeerplaatsen</b>		<b>119 pl</b>

<b>zone 5 - NMBS kantoor- en handelssite</b>	<b>oppervlakte</b>	<b>m<sup>2</sup></b>
verdieping -1 garage		2.080 m <sup>2</sup>
verdieping 0 garage		1.475 m <sup>2</sup>
verdieping 0 kantoor/handelsruimte		605 m <sup>2</sup>
verdieping +1 kantoor/handelsruimte		1.660 m <sup>2</sup>
verdieping +2 kantoor/handelsruimte		1.308 m <sup>2</sup>
verdieping +3 kantoor/handelsruimte		1.308 m <sup>2</sup>
verdieping +4 kantoor/handelsruimte		1.308 m <sup>2</sup>
<b>totaal oppervlak kantoor/handelsruimte</b>		<b>6.189 m<sup>2</sup></b>
<b>totaal oppervlak garage</b>		<b>3.555 m<sup>2</sup></b>
<b>totaal vloeroppervlak</b>		<b>9.744 m<sup>2</sup></b>
<b>aantal parkeerplaatsen</b>		<b>115 pl</b>

<b>algemeen totaal</b>		
<b>totaal vloeroppervlak</b>		<b>41.101 m<sup>2</sup></b>
<b>aantal parkeerplaatsen</b>		<b>608 pl</b>





## 5.8 Strategische uitwerking van het masterplan

Het doel is een werkbaar en realiseerbaar plan op te leveren dat een integrale en geïntegreerde gebiedsontwikkeling van de stationomgeving van Geraardsbergen bewerkstelligd. Het plan moet een wervend document zijn voor publieke en private partners te enthousiasmeren om deel te nemen aan deze ontwikkeling. Elke fase moet voor elke stakeholder haalbaar zijn. Daarom lijken de volgende ontwikkelingsstappen mogelijk.

### STAP 1

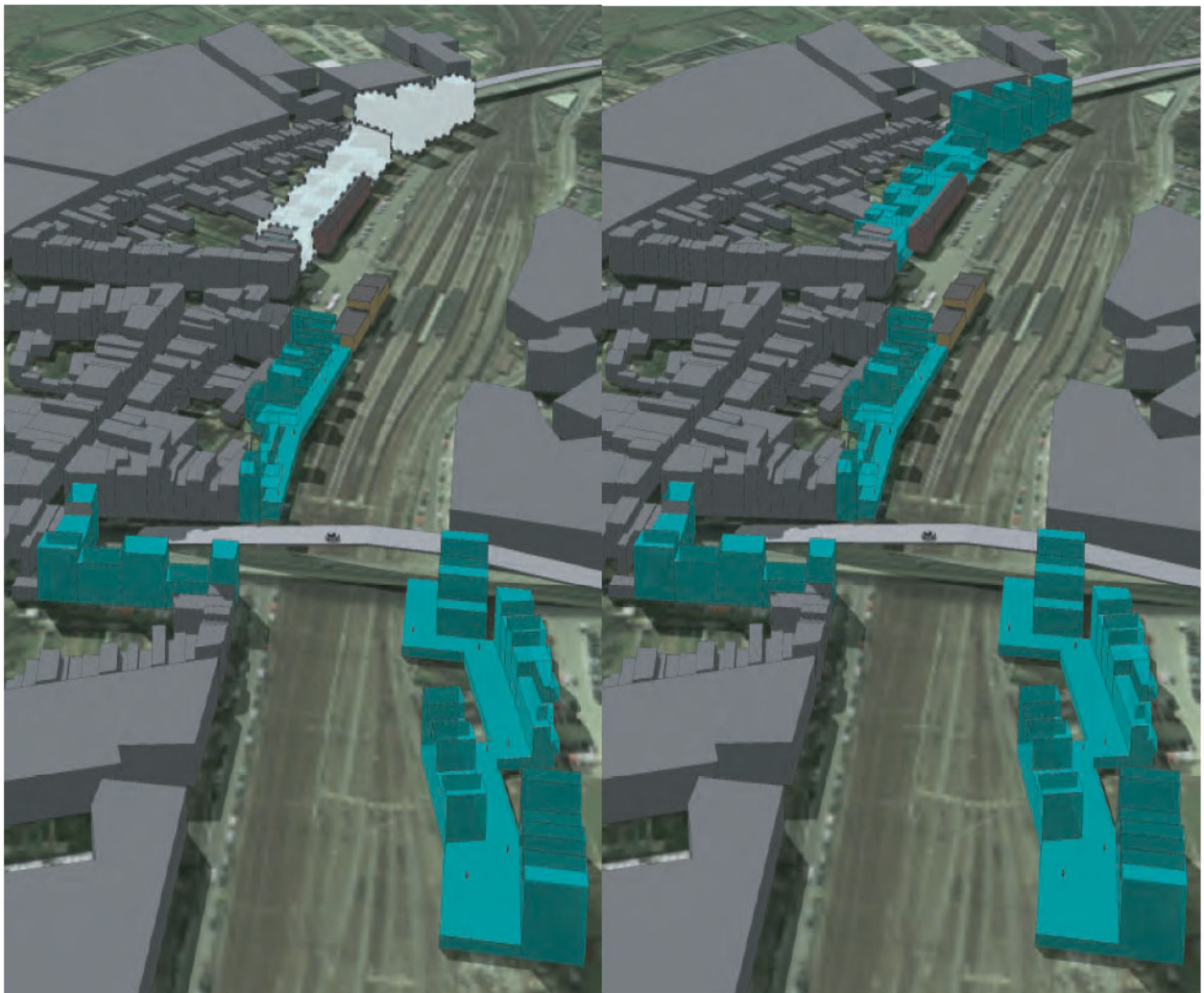
De stad ontwikkelt zone 1 in samenwerking met private partners en koopt desnoods nog enkele strategisch gelegen zones op. De stad houdt de regie over het project en mogelijke baten kunnen geïnvesteerd worden in de aanleg van het stationsplein.

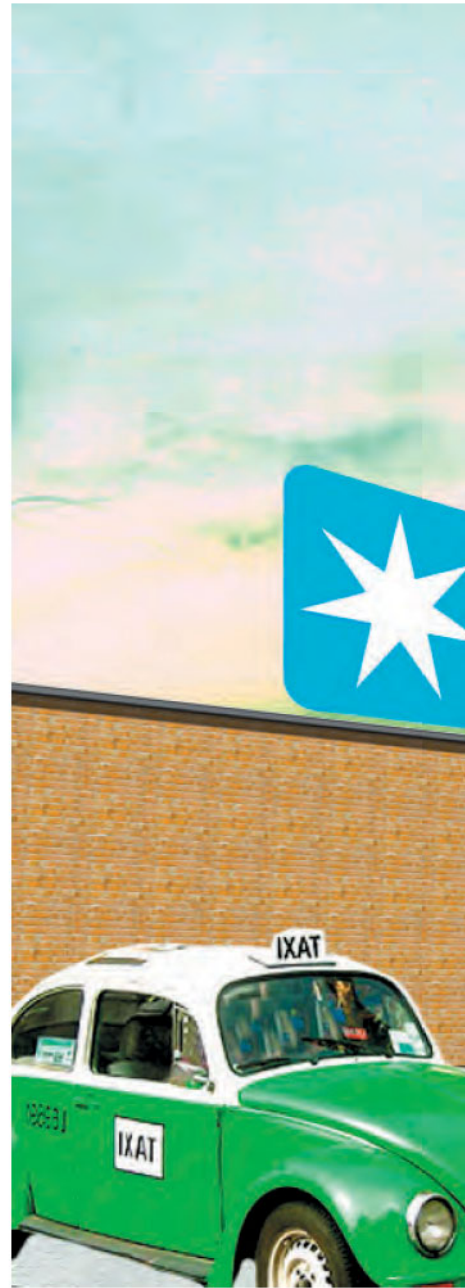
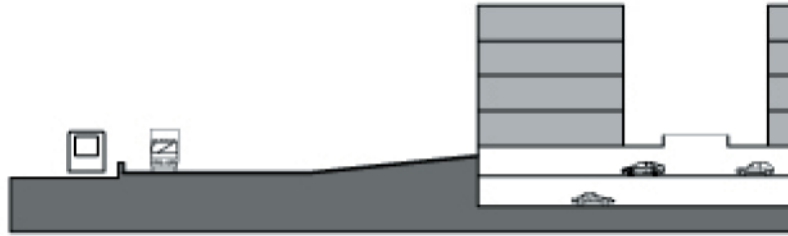
### STAP 2

De NMBS, de belangrijkste partner in de zone 2 en 3, kan door de ontwikkeling van bouwvolume in de zones baten genereren om de ondergrondse parkeerbak ter hoogte van de belvédère te ontwikkelen. Beide zones moeten integraal bekeken worden met het oog op een geïntegreerde ontwikkeling.

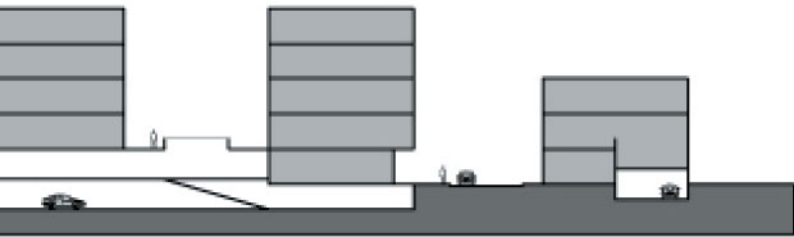
### STAP 3

Op middellange termijn dient zone 5 herbekeken worden met het oog op een perifere ontsluiting van de stationsomgeving via de 2<sup>de</sup> brug over de spoorwegbundel. In deze zone wordt het mogelijk voldoende vloeroppervlakte te realiseren om ook hier de NMBS als invloedrijkste partner mee in het ontwikkelingsspoor te nemen. Het blijft belangrijk dat de stad haar rol opneemt als regisseur van de ontwikkeling met het oog op een duurzame en kwalitatieve ontwikkeling.









## 5.9 Stappenplan

### Van schetsontwerp-Masterplan naar Masterplan

Binnen het bestek van deze open oproep kan hoogstens een schetsontwerp-masterplan tot stand komen, dat door ontwerpend onderzoek enkele belangrijke uitgangspunten . Het vervolgtraject tot een definitief masterplan is onderwerp van een ruim en intensief overleg met alle betrokken partijen.

### Krijtlijnen

Bij selectie van voorliggend schetsontwerp-Masterplan door de jury is het daarom belangrijk aan te geven wat nu de essentiële bouwstenen of de structurerende krijtlijnen van het schetsontwerp-masterplan zijn. Deze worden vastgelegd en vormen de basis voor de verdere uitwerking van het plan. Deze krachtlijnen dienen bevestigd te worden door het beleid en vormen het kader voor participatie en medewerking van relevante betrokkenen in de toekomst.

Daarnaast is er ruimte voor verandering, aanpassing, verfijning etc. Na het vastleggen van het kader wordt in overleg met de relevante betrokkenen het plan verder verfijnd en op punt gesteld. Dit is tevens het moment waarop bijkomend onderzoeksvragen kunnen geformuleerd en behandeld worden. Van hieruit communiceert het beleid met betrekking tot de noodzakelijke samenwerkingsverbanden.

### Stappenplan

Er wordt gepleit voor een procesmatige aanpak van het vervolgtraject naar het tot stand komen van het Masterplan. Een open planproces staat daarbij centraal. Bij de ontwikkeling van het projectgebied zijn uiteindelijk verschillende eigenaars en overheden betrokken, bovendien grijpt de ontwikkeling in op 'leven en zicht' van de omwonenden en zal voor de concrete realisatie van private marktpartijen een aanzienlijke investering verwacht worden. Een open planproces met een transparante besluitvorming en een goed uitgebouwde communicatielijn wekt vertrouwen en creëert draagvlak.

Op verschillende parallelle lijnen kan vervolgens gewerkt worden aan het Masterplan.

#### 1. Onderzoeksvragen

Uit de analyse en ontwerpend onderzoek komen een aantal onderzoeksvragen naar voren, die belangrijk zijn voor de verdere concretisering en besluitvorming

- Sanering: de impact van de huidige vervuiling is niet duidelijk. Indien saneringsmaatregelen zich opdringen dan wordt er gepleit vanuit duurzaam landgebruik voor een sanering en oplossing in situ. Dit moet dan bekeken worden naar complementariteit met voorgestelde inrichting.
- Marktverkenning: Een beperkte marktverkenning kan vrij snel een antwoord bieden op welke typologieën van de gebouwen moet bekeken / geëvalueerd worden naar potentiële doelgroepen.
- Afbakening en opmaak RUP: In overleg met hogere overheid moet bepaald worden in welke mate een RUP of een deelRUP noodzakelijk is om voorliggend project te kunnen realiseren en de noodzakelijke bouwvergunningen uit te reiken. Belangrijk daarbij is dat een RUP, indien nodig, niet lineair, na het opmaken van het definitieve Masterplan wordt voorgesteld, maar net parallel en gelijktijdig. Met de start van de opmaak van het definitieve Masterplan, kan tevens aan de RUP gestart worden. Zo kan er een boeiende wisselwerking ontstaan tussen de opmaak van beide plandocumenten. Dit heeft tot voordeel dat onmiddellijk de juridische consequenties van het plan duidelijk worden en omgekeerd en dat naar beheer toe reeds de nodige zaken kunnen worden afgestemd en vastgelegd.



## 2. Coproductie

Een moeilijk woord voor een logische opgave. De slaagkans, de draagkracht bij eigenaars, beleid, bevolking en investeerders kan maar als alle relevante betrokken partijen kunnen participeren en meewerken aan het ontwikkelingsproces tot het Masterplan.

Een louter fysiek plan of een juridisch RUP zal niet volstaan.

Bij de start moet een proces uitgezet worden met een duidelijke tijdsas waarop de besluitvormingsmomenten (de mijlpalen), de parallelle ontwikkelingssporen en betrokken actoren duidelijk in kaart worden gebracht. De verschillende actoren spelen elk een specifieke rol bij tot stand komen van het plan en de uiteindelijke realisatie ervan. Hun rollen moeten worden vastgelegd zodat het voor de andere partijen ook duidelijk is.

De regie van dit proces en project ligt in handen van de stad. Zij is verantwoordelijk voor de projectorganisatie, besluitvorming en routing van het project. Als overheid zal zij op gepaste momenten geëigende overeenkomsten afsluiten (bv. pact met de bevolking, intentieverklaring met investeerder, afsprakennota met vereniging, etc.) waarin richtinggevende en bindende zaken worden vastgelegd.

Aangezien een aanzienlijk deel van de ruimte een publiek karakter krijgt is het van cruciaal belang van in den beginne het beheer, exploitatie en onderhoud al in kaart te brengen, en op basis hiervan tot geëigende beheersovereenkomsten of strategieën te komen.

Onmiddellijk betrokken partijen zijn:

- Beleid
- Eigenaars
- NMBS
- Omwonenden
- Verenigingen
- Private ondernemers

## 3. Uitvoeringsontwerpen: Supervisie

Tegelijk met de opmaak van het RUP (indien noodzakelijk) kan gestart worden met de opmaak van de inrichtings- en uitvoeringsplannen voor openbaar domein en de gebouwen. Het is daarbij belangrijk dat de begeleiding en de supervisie van deze uitvoeringsopdrachten ligt bij het ontwerpteam dat het