



Masterplan

Geel Centrum – Geel West Open Oproep6



projecttoelichting

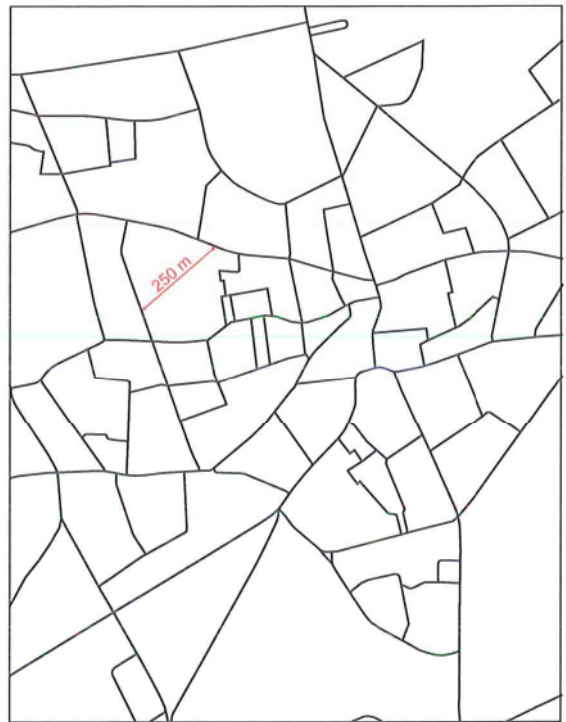
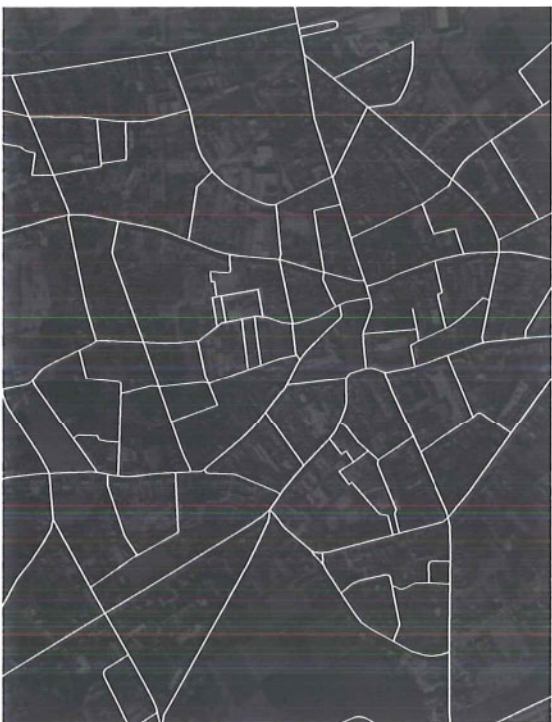
2X2 VASTSTELLINGEN



situering publieke functies en openbare voorzieningen binnen de kern

COMPACTE KERN MET GESPREIDE MIX

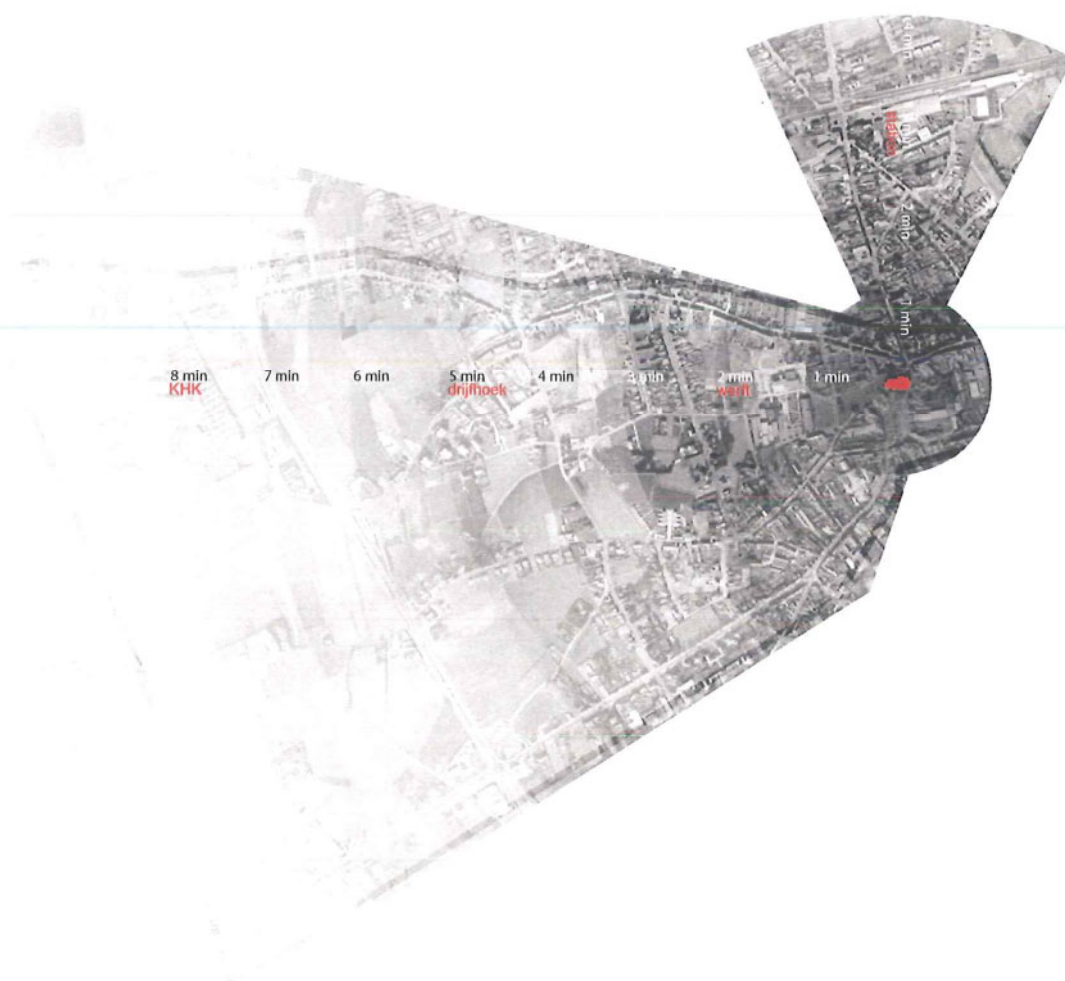
Geel heeft een relatief compacte kern. Toch zijn de openbare voorzieningen en publieke functies niet geconcentreerd op één punt of langs één lijn. Door de verspreide ligging van de twee kerken, het station, het administratief centrum, etc. ontstaat een zone waarin wonen en publieke functies op een bijna gelijkmatige manier verdeeld zijn. Naar de aanliggende wijken en buurten betekent dit dat het centrum langs vele zijden op een heel directe manier aantakt.



netwerk straten, fietspaden, stegen, parkings in de kern

EEN FIJNMAZIG NET VOOR FIETSERS EN VOETGANGERS DOOR DE KERN

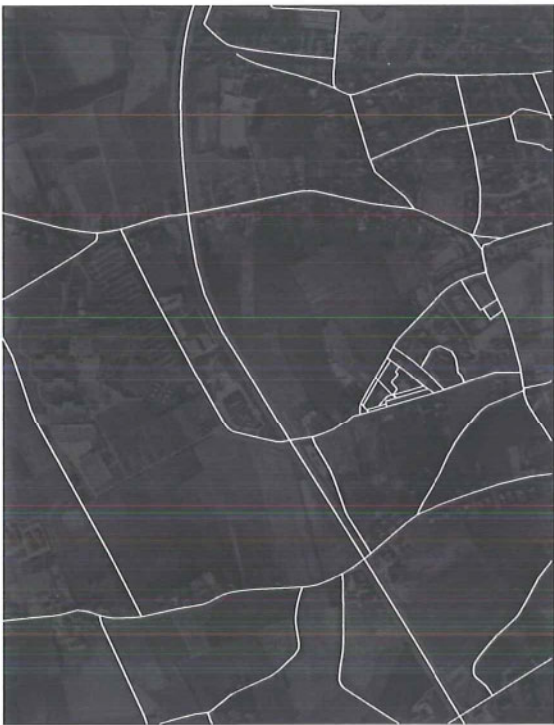
Als fietser en voetganger kan je doorheen een assortiment aan verbindingen een eigen parcours uitstippelen in functie van je bestemming, de tijd van dag en week, de drukte, je gezelschap, ... langs steegjes binnendoor, flanerend langs de etalages van de winkelstraten, veilig ver van het drukke verkeer op fietswegen. Het is oa. deze grote hoeveelheid en vooral diversiteit van verbindingen die de kern van Geel aantrekkelijk maken voor wonen, openbare voorzieningen en commerciële functies.



fietsafstand tot markt en tot station

FIETS = MAAT VAN HET STUDIEGEBIED

De nabijheid van station en kern is ongetwijfeld een van de belangrijkste troeven van de ontwikkelingsmogelijkheden van deze site. Niet alleen voor bestaande en toekomstige woonlocaties, maar in toenemende mate ook voor werklocaties, is deze bereikbaarheid en nabijheid van strategisch belang.

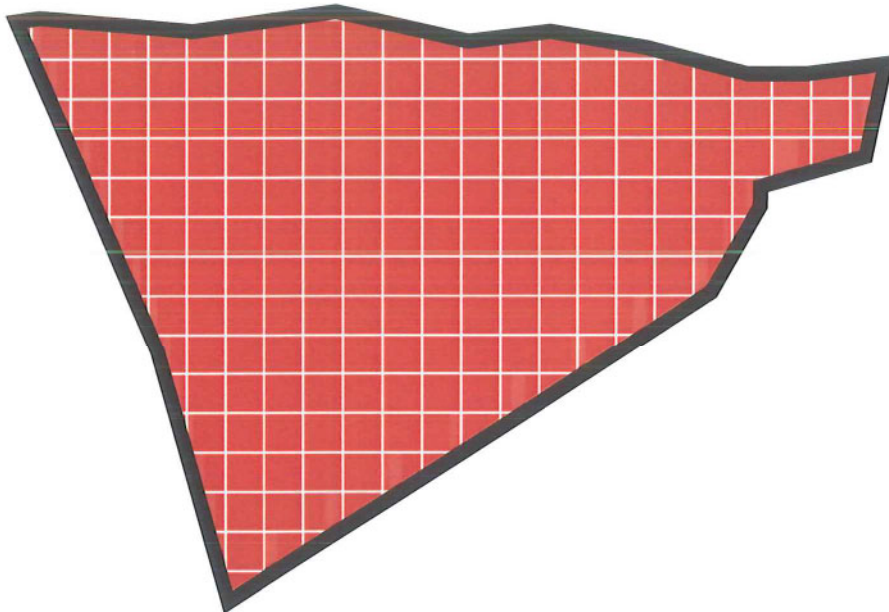
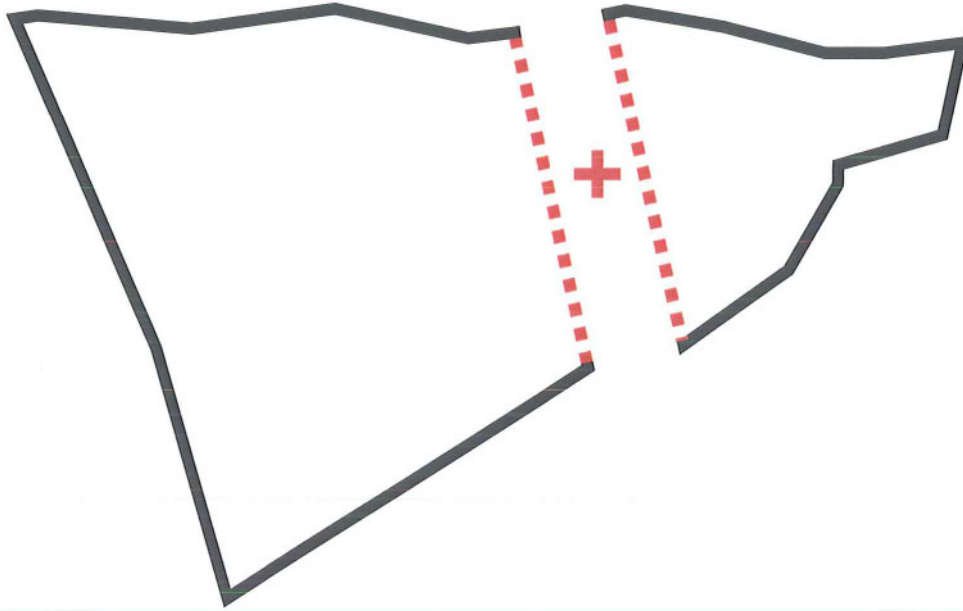


netwerk straten, fietspaden, stegen, parkings in de rand

GROTERE OPENHEID en GROTERE MAASWIJDTE

Het is opmerkelijk vlakbij de kern dergelijk grote, aaneengesloten open ruimte terug te kunnen vinden. De openheid betekent uiteraard enigszins beschikbaarheid en daarmee ontwikkelingsmogelijkheden, maar meer dan dat, biedt het kansen voor het creëren van hoogwaardige publieke ruimten met bijna landschappelijke kwaliteiten. De grotere maaswijdte van het straten- en padennet betekent echter dat deze openheid niet steeds op directe wijze ervaren kan worden.

1+1 UITGANGSPUNTEN



2 DELEN = 2 STRATEGIEËN

Ergens tussen de Dr. Peetersstraat en de Annemoonstraat stellen we een breuklijn vast. Ten oosten van deze lijn wordt de nederzettingsstructuur getypeerd door het openbare karakter van de binnengebieden. Een hybride stedelijke publieke ruimte, bestaande uit straten en pleinen, maar ook stegen, paden, parkings, ... ontsluit een homogeen gemengde mix van openbare en publieke functies. Deze ruimte heeft met de omgeving van de Werft en de recente uitbreidingen daarrond een kritische schaal bereikt. Het heersende informele karakter dat momenteel deze openbare ruimte reguleert, is ontoereikend geworden. Het westen van de breuklijn wordt bepaald door een grotere schaal en maat van de ruimte. Deze openheid en rust, worden als voornaamste karakteristieken en ambities gekoppeld aan de uitstekende potentiële bereikbaarheid door nabijheid bij centrum en station.

ÉÉN CONSTANTE = EEN FIJNMAZIG NET VOOR FIETSERS EN VOETGANGERS

In tegenstelling tot het individuele autoverkeer en het openbaar vervoer dat best door een hiërarchisch leesbare en controleerbare structuur gestuurd kan worden, geldt voor fietsers en voetgangers een behoefte aan ongehinderde verplaatsingsmogelijkheden: hoe directer hoe beter, in zoveel mogelijk richtingen. Op deze manier wordt het hele gebied maximaal op zichzelf betrokken met korte, interne verbindingen, en direct en veelzijdig aangesloten aan de kern.

PARK

De term "woon-werk-park" die in de opdracht aangehaald werd, belooft een interessante mix van wonen, werken en groen. Toch willen we hier voldoende reserve aanhouden. Het achtervoegsel '-park' betekent maar al te vaak niet meer een dunne groene inkleding van de bebouwde omgeving zonder ruimtelijke kwaliteiten of een functionele meerwaarde. De opmerkelijke openheid en schaal die Geel-West typeren, laten echter toe om hoogwaardige publieke ruimten te ontwikkelen met parkkwaliteiten. Tegenover een open vraagstelling over wat een park precies kan inhouden, door wie het zoal gebruikt kan worden, en welke activiteiten er kunnen plaats vinden, worden twee algemene ambities geformuleerd die de sfeer en de ruimtelijkheid reeds trachten te situeren.

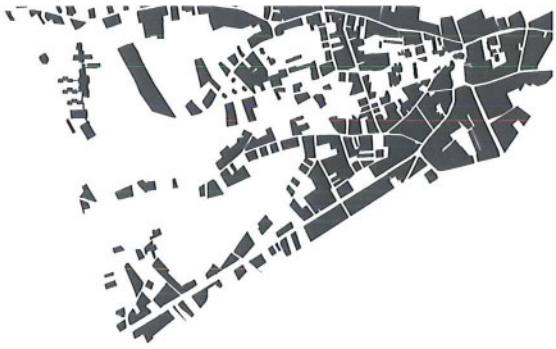
GROOT!

Het park wil de openheid, de ruimtelijkheid en de weidsheid maximaal ervaarbaar maken. Dit gebeurt door brede, ruime openbare ruimten te voorzien. De openheid wordt eveneens voelbaar gemaakt door de blikken diep te laten doordringen in de verschillende parkruimten. Het park wordt op zich uitgespreid over een zo groot mogelijk gebied om zo in afstand en in tijd een groot parkgevoel te ontwikkelen.

GEBRUIKSKLAAR!

Een park waarin gewoond en gewerkt wordt mag meer zijn dan kijk- of schaamgroen alleen. Het kan een zeer directe en functionele relatie aangaan met omliggende bebouwing. Die relatie kan volgens ons ook zeer alledaags en informeel zijn: voor een wandeling, voor voetbalspelletje, voor de lunchbreak, voor een jogging, voor een picknick ... Delen van het park zijn daarom best op een meervoudige en meerlagige manier bruikbaar: ze kunnen met auto ontsloten worden, ze genieten een hoger uitrustingsniveau dan een gemiddelde straat door bv. bijzondere aansluitingen voor electriciteit en water. Paden en andere ontsluiting mikken op functioneel én recreatief gebruik, zodanig dat men autonome parcours kan volgen bv. om te joggen, maar ook een aangename route van en naar het werk kan kiezen.

2 PARKRUIMTEN



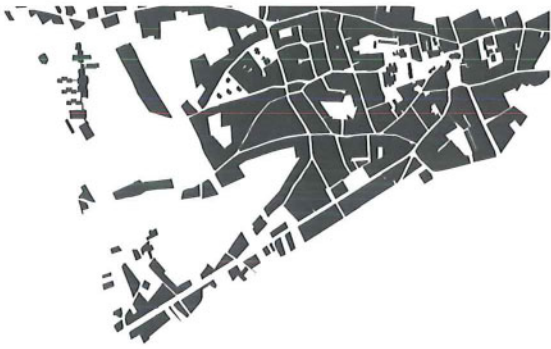
1. *bestaande bebouwing*



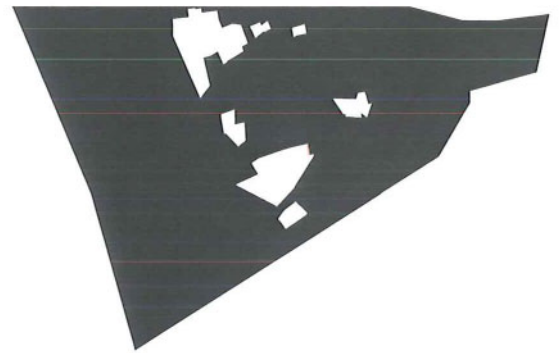
2. *geplande verkavelingen*



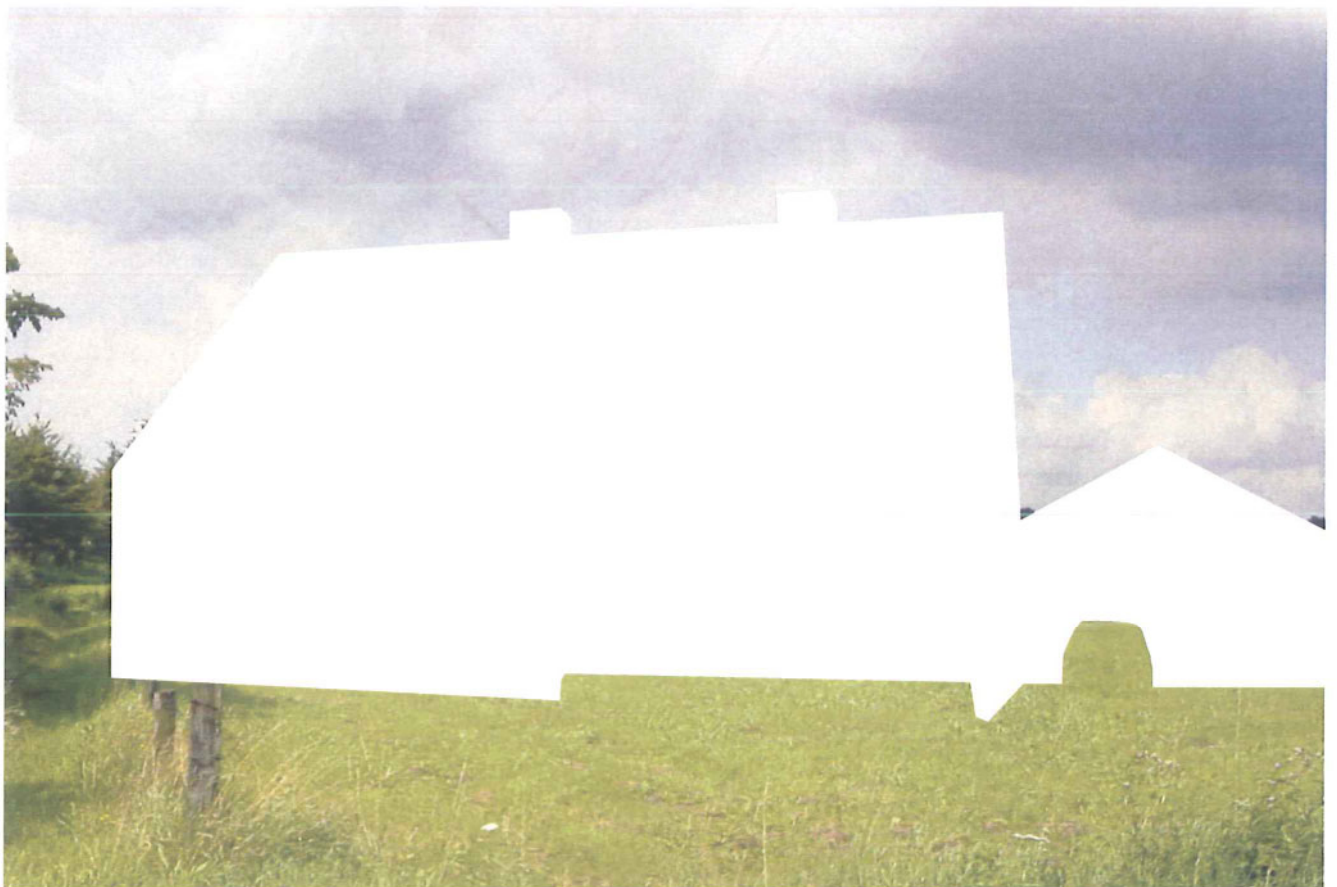
Het westelijk deel van de site wordt getypeerd door het sterke contrast tussen de gesloten perspectieven vanop de publieke ruimte en de weidse ruimte en zichten van de binnengebieden. Hoewel de linten grotendeels ingevuld zijn met open of half-open bebouwing, en het dus op het eerste gezicht een redelijk open gebied betreft, wordt de blik vanop straat toch onmiddellijk belemmerd: hagen en andere afschermingen die de private buitenruimte de gewenste privacy moeten verzekeren, schermen tegelijkertijd ook de weidsheid en openheid van de binnengebieden af. Ze veranderen in blinde vlekken in dit stadsdeel.



3. trendscenario



4. blinde vlekken

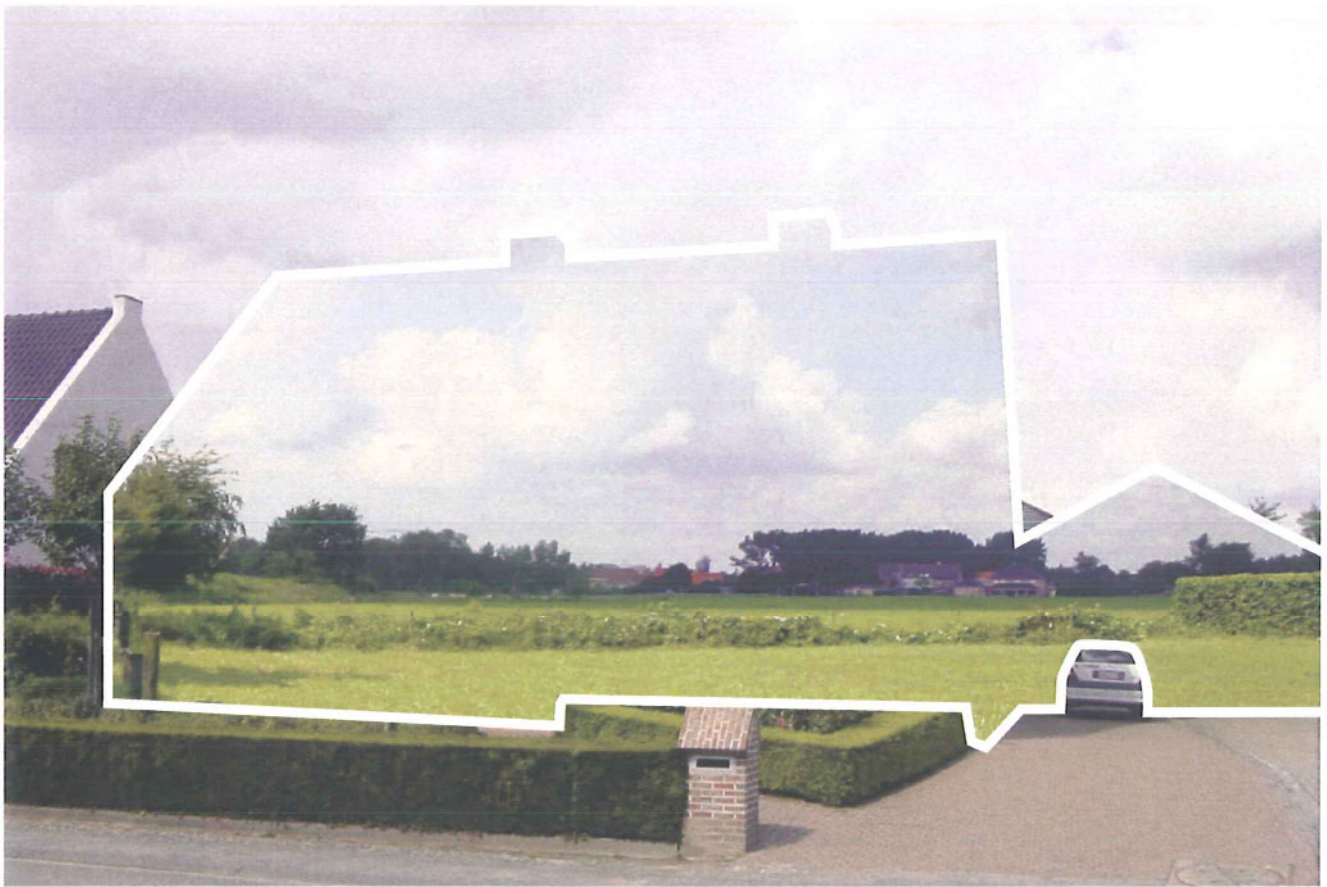




vanop de straat wordt de blik maximaal geopend op de open binnengebieden

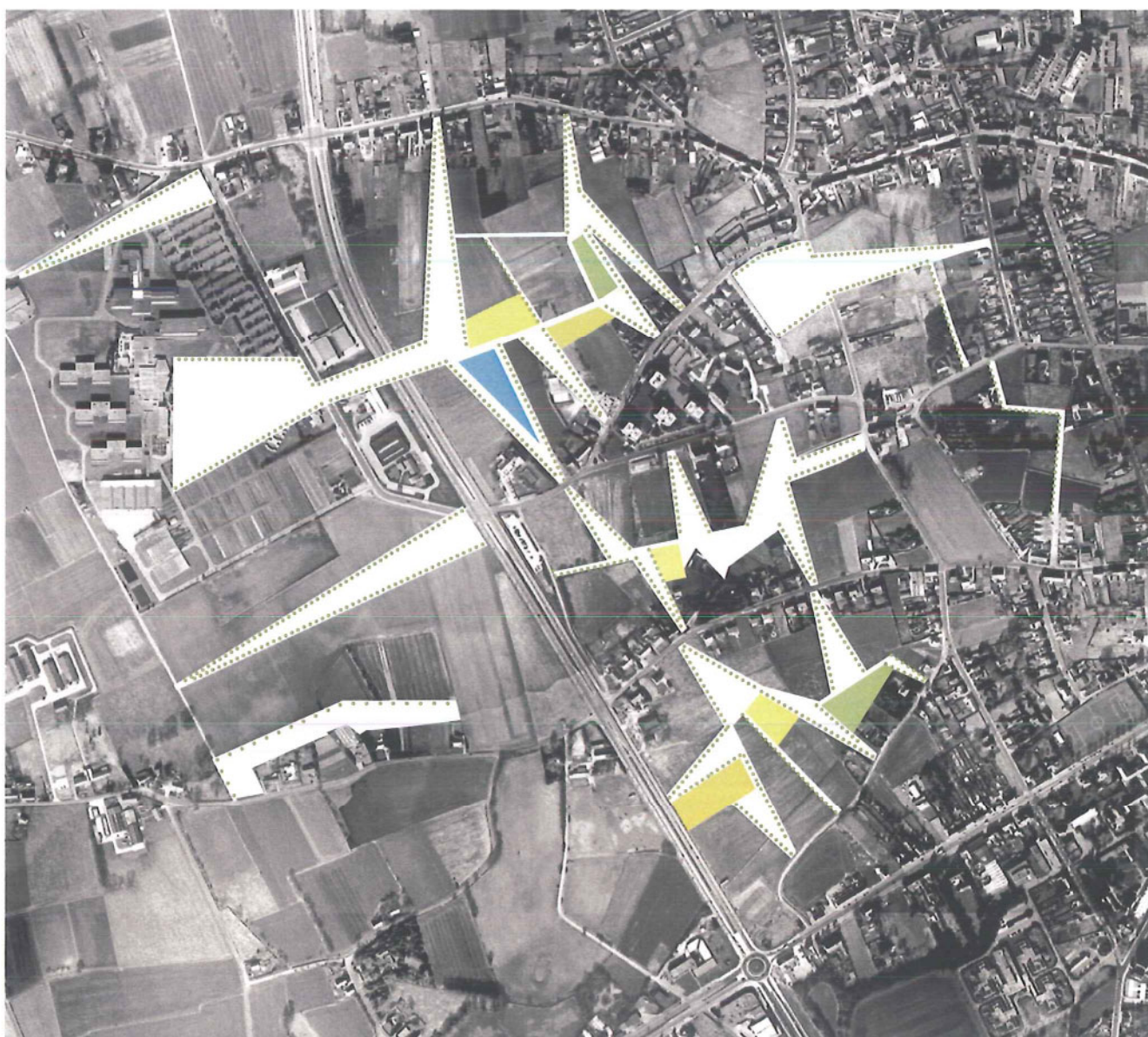
De eerste ingreep bestaat er daarom in om vanuit de beperkt aantal beschikbare percelen langs de straat of vrij te houden kavels het zicht maximaal open te rekken in deze binnengebieden. Brede vista's van honderden meters diep.

Deze vista's worden formeel versterkt door ze af te zomen met bomenrijen. Ze vormen dreven die zich vanuit de rand openen tot een weidse blik. Ze vormen tevens een eerste reeks parkruimten: ruim gedimensioneerde vrije ruimten, met een informeel parkkarakter. Ze zijn gekenmerkt door openheid en ongedwongenheid, door vrijheid en luchtigheid. Ze vormen het onmiddellijke verlengde van de percelen errond, maar bieden tegelijkertijd een mogelijk vertrekpunt om het gebied dieper te verkennen.



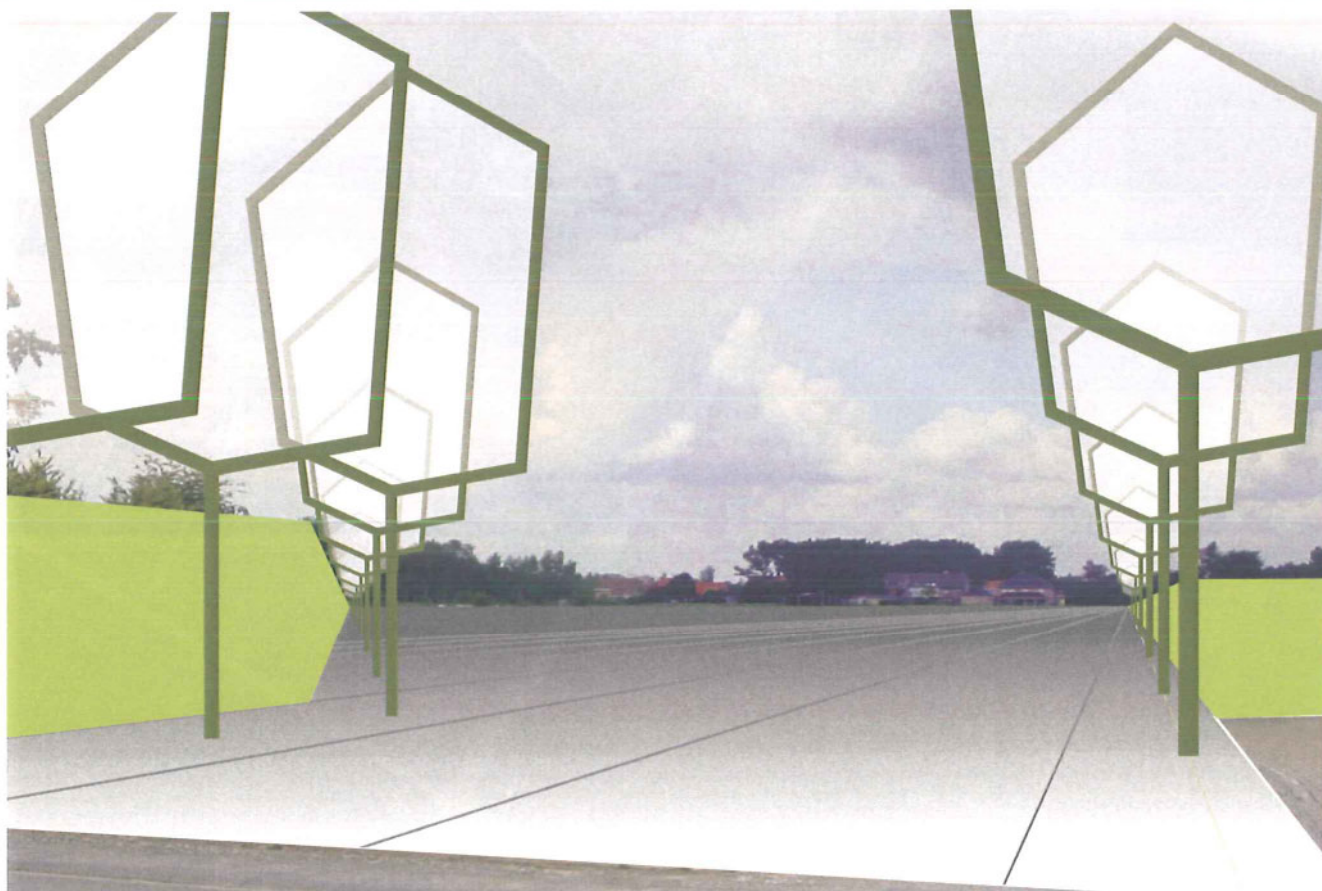


Tussen, langs en aan het eind van deze dreven worden over het gehele gebied ook specifiekere parkruimten verspreid, onderscheiden door een uitgesproken ruimtelijke karakter, of door bijzondere uitrusting en beplanting: een bosje, een vijver, een speelweide met hoog gras, een ligweide met kort gras, een bloemenveld, ... Hier kan men zich afzonderen, of men vindt er het kader voor een groot spel, men kan er eenvoudigweg van de zon genieten, van de rust.



park, combinatie van 'dreven' en 'velden'

Twee bijzondere plekken in de bestaande structuur kunnen door deze dreven een vernieuwde context en oriëntatie krijgen. Ten eerste de onmiddellijke omgeving van de kerk en parochiecentrum van Elsum, dat momenteel wat verloren staat, verborgen achter struiken en parkeerplaatsen, kunnen worden opgenomen in een ruimere dreef die over de Dr. Peetersstraat heen loopt. Ten tweede kan de omgeving van hoogbouwblokken en studentenhuisvesting tussen de Drijfhoek en Eikenstraat, door koppeling aan de drevenstructuur loskomen van de huidige gefragmenteerde inplanting. In beide gevallen krijgen bebouwing en publieke ruimte daardoor niet alleen een verbeterde positie binnen hun onmiddellijke context, maar worden ze vooral ook opgenomen in een ruimer netwerk van parkruimten en recreatie-infrastructuur.



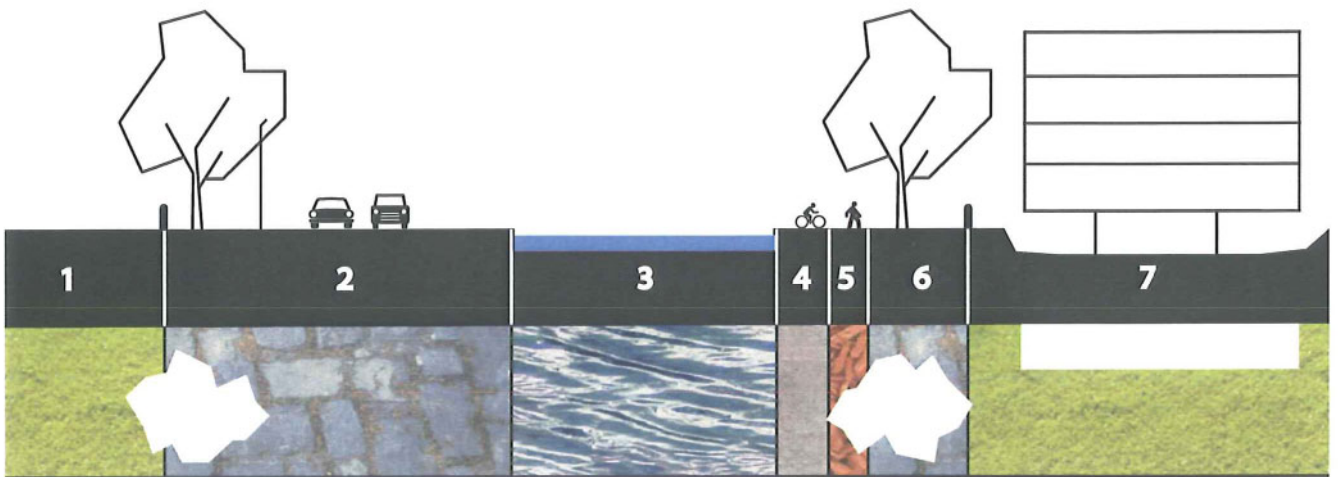
3 PADEN

Langs, door en tussen de grotere parkruimten wordt het park gestructureerd door een net van paden. Ze maken kortsluitingen tussen de verschillende dreven en zorgen voor snelle verbindingen met het bestaande omliggende stratennet. Het geheel van dreven, paden en bestaande wegen wordt daardoor uitgewerkt tot een fijnmazig net met een maaswijdte vergelijkbaar met de kern van Geel.

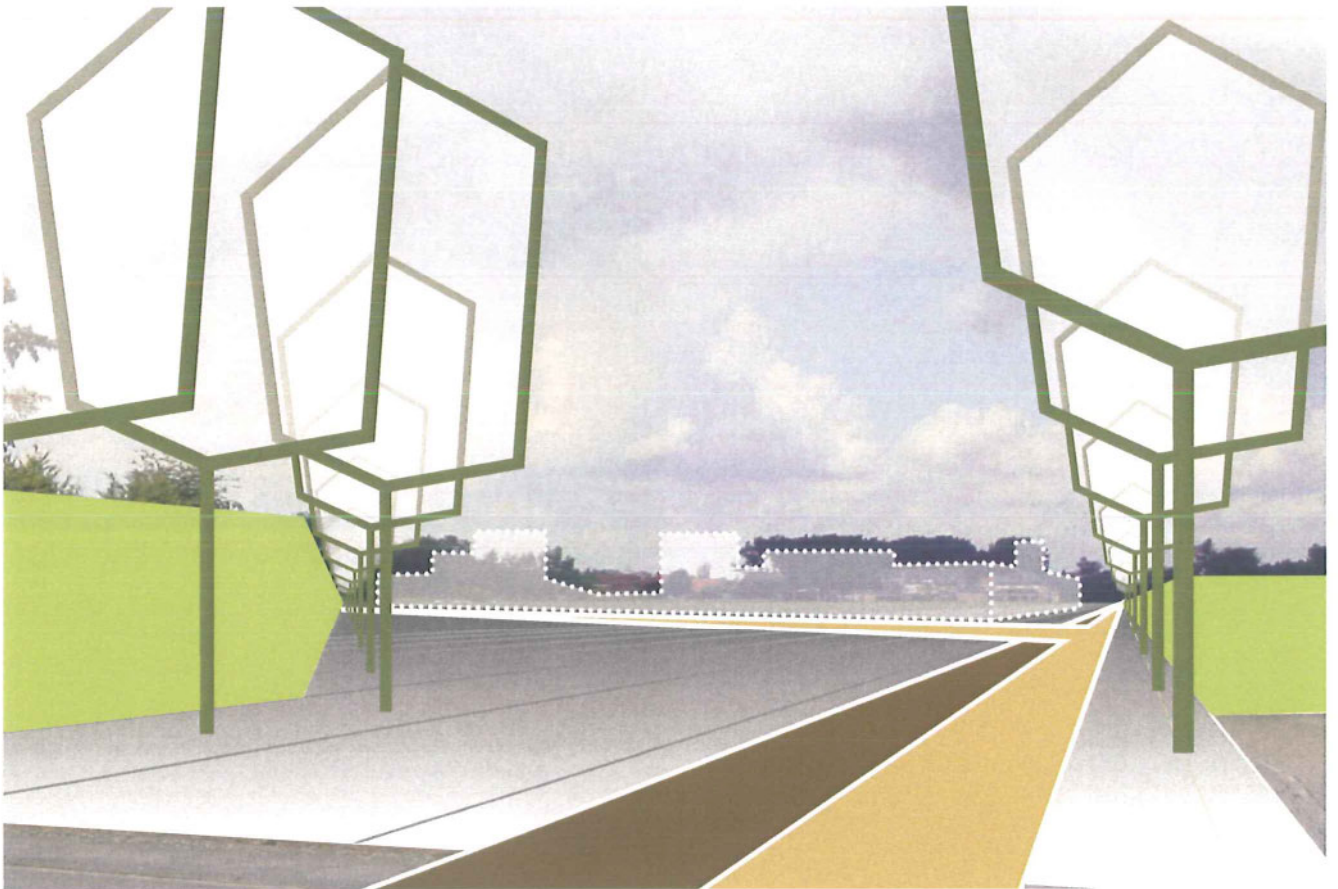
In het bijzonder worden de paden uitgewerkt met oog op een direct functioneel én recreatief gebruik. De materiële uitwerking differentieert ze van de rest van de openbare ruimte door enerzijds een harde, maar vooral gladde verharding te voorzien die het geschikt maakt voor fietsers maar ook voor rollerbladers en skaters, anderzijds wordt een zacht pad voorzien, in boomschors bv., ideaal voor joggers, maar ook voor een speels mountainbikeparcours.



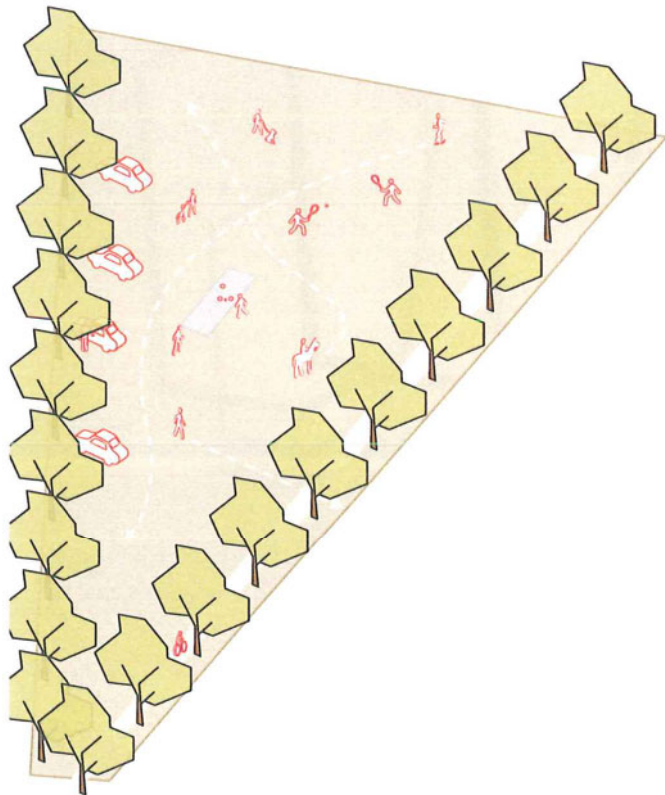
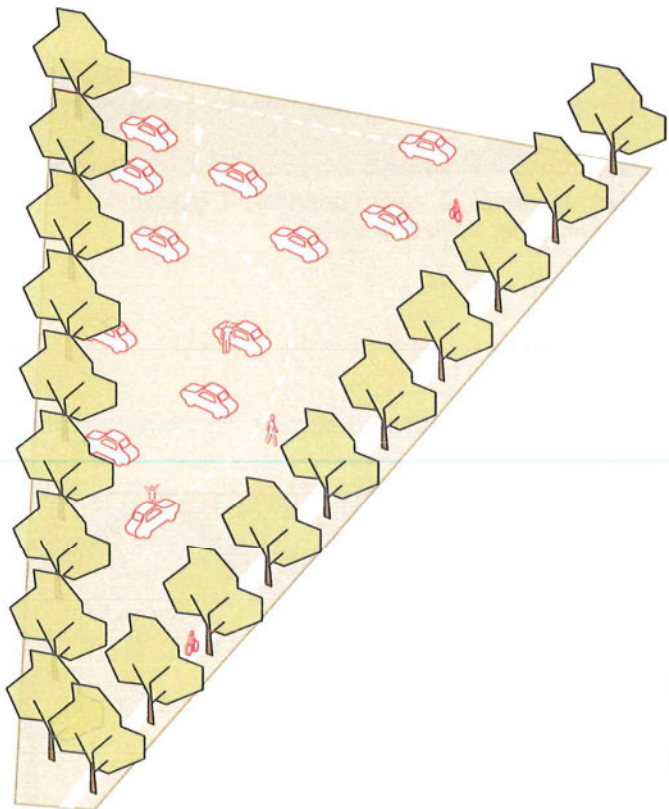
netwerk van voet- en fietspaden verfijnt de maaswijdte van het stratennet



1. groene aanleg binnen privé kavel, 2. vrije ontsluiting op verhard oppervlak, 3. wateroppervlak, 4. gladde harde strook (beton), 5. 'finse piste' (boomschors), 6. vrije verharde oppervlakte, 7. groene aanleg



4 ONTSLUITING

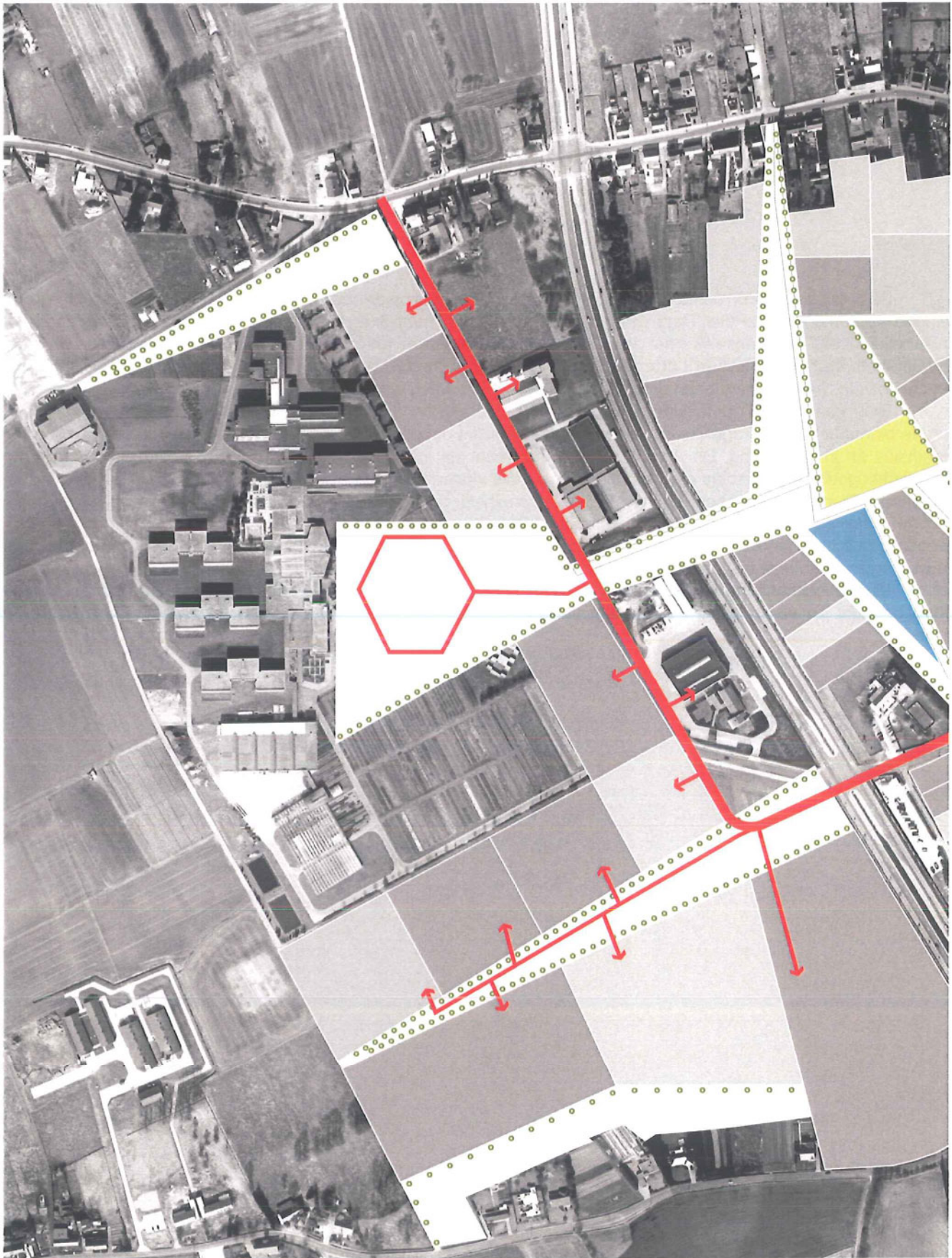


*week: vrij parkeren zorgt voor extra parkeercapaciteit en rem op de rijsnelheid,
weekend: (gedeeltelijk/plaatselijk) parkeerverbod maakt ruimte volledig vrij, zowel ruimtelijk als functioneel*

De ontsluiting wordt rechtstreeks maar ondergeschikt geënt op de bestaande oost-west-straten: Larumseweg, Drijfhoek, Eikenstraat, en Poel. Deze straten hebben binnen de huidige en toekomstige een onderscheiden karakter en functionaliteit. Onafhankelijk van de vereiste aanpassingen in functie van de R14 blijft de Larumseweg de voornaamste verbinding tussen Larum en kern van Geel; de bereikbaarheidsas wordt eveneens opgenomen als structurerende lijn van waaruit een groot deel van de site ontsloten wordt.

Door een haakse aantakking op deze structuur zorgen de dreven voor een heldere en leesbare ontsluiting van de binnengebieden. Tegelijkertijd tonen ze zich expliciet ondergeschikt aan het stratennet, door af te wijken in dimensies en in verharding. De dreven worden maximaal als vrije, open ruimten aangelegd, met minimale inzet van inrichtingselementen zoals paaltjes, belijning, ... We kiezen voor een ruwe, ruige verharding, die probleemloos overrijdbaar is, maar minder comfort biedt bij hogere snelheid: bv. kasseien. Dit verhard vlak wordt eveneens gebruikt voor het parkeren gekoppeld aan de bedrijfsruimten. Door de week zorgt dit niet alleen voor de extra parkeercapaciteit benodigd tijdens de werkuren, het werkt tevens als 'rem' op de rijsnelheid over de dreven. In het weekend en buiten de werkuren wordt deze oppervlakte integraal opgenomen in de parkruimte en –sfeer.

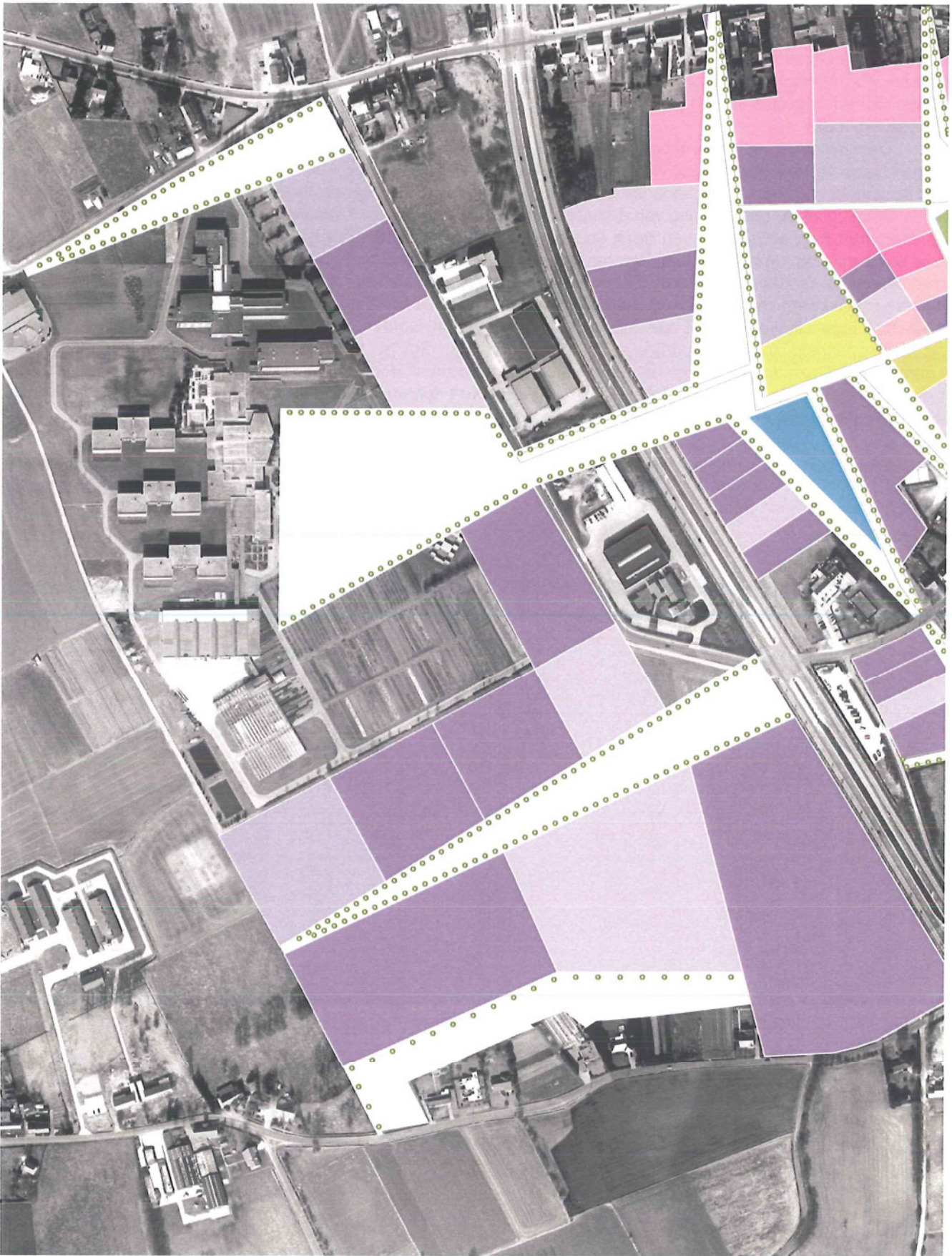
Met de inrichting van de dreven, oa. de aanleg van de fiets- en looppaden maar ook met andere elementen, wordt getracht op een subtiele manier een veilig en comfortabel gebruik voor alle andere gebruikers garant te stellen.



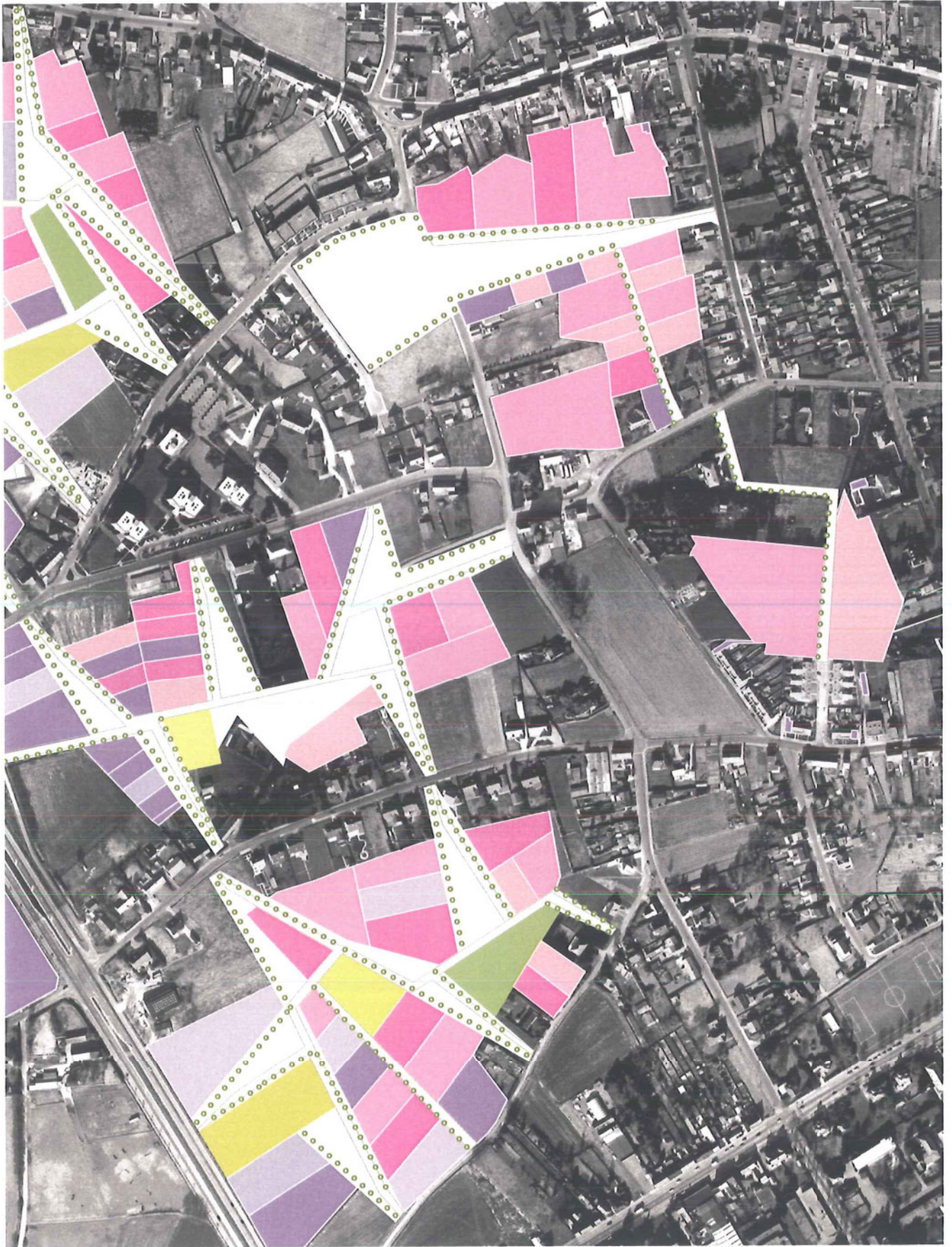
ontsluiting bedrijventerrein en hogeschool

Het gebied ten westen van de R14 kent zowel qua ontsluiting als qua inrichting een gedeeltelijk gewijzigde invulling. In tegenstelling tot het woon+werk-park tussen de R14 en de Annemoonstraat waar een mix van woongebouwen en bedrijven (kantoorachtigen en labo's) voorzien wordt, zijn in dit deelgebied voornamelijk bedrijven voorzien. Ze onderscheiden zich in typologie (grotere volumes) maar ook in bereikbaarheidsprofiel. Deze lokaties moeten vlot en dagelijks te ontsluiten zijn met zwaarder verkeer zoals vrachtwagens, terwijl dit elders eerder de uitzondering vormt.

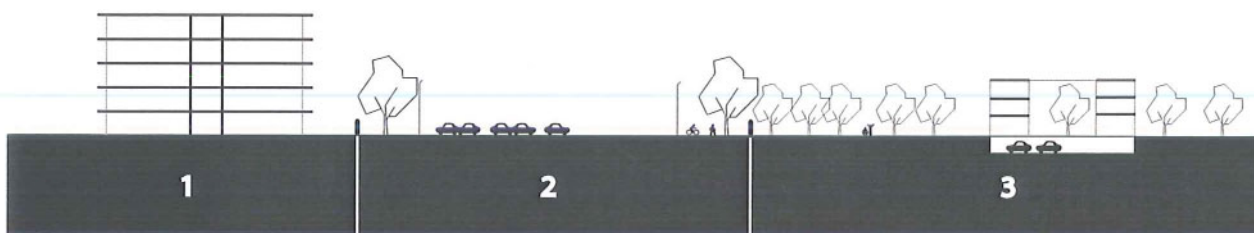
De hoofdstructuur bouwt voort op de aanwezige Kleinhoefstraat. Deze weg ontsluit op dit moment de percelen gelegen langs de R14 (Kamer van Koophandel, het bedrijventrum, ...). Aan de andere zijde wordt ze begrensd door de parking van de hogeschool. De omheining en beplanting schermen deze ruimte visueel bijna volledig af van de straat. Door de ontwikkeling van de bereikbaarheidsas op het tracé van de Drijfhoek en Baantveld, en vooral door de verbeterde aansluiting van deze as aan de ring, krijgt de Kleinhoefstraat een belangrijkere taakstelling. Deze opwaardering kunnen we benutten om ook de terreinen van campus beter te benutten door ze rechtstreeks ontsluiten langs de Kleinhoefstraat. De vereiste reorganisatie van het parkeren, kan opgenomen worden in de concrete ontwikkeling van deze strook (herlokatie, stapelen, ...). De invulling zelf van de strook kan, in overleg met de hogeschool ingevuld worden met spin-off's of zelfs herverkaveld worden. Een drietal dreven zorgen deze keer voor voldoende openheid binnen de bedrijvenszone, door doorzichten naar het hoofdgebouw van KHK en het sportcomplex te garanderen. Deze dreven sluiten het perspectief in zekere zin af, door taps toe te lopen naar het open landschap, of door expliciet op de bestaande bebouwing van de KHK te richten. Ze zorgen tevens voor de ontsluiting van de dieper gelegen kavels en voorzien in een beperkte oppervlakte voor bezoekersparkeren.



overzichtsplan, met suggestieve weergave van functionele mix



5 BEBOUWING



principe snede door dreef en aanliggende kavels

1. bedrijfskavel: gematigde stapeling na 2 tot 5 bouwlagen, in een groene inplantingen

2. dreef: kan belangrijk aandeel parkeren opnemen (enkel tijdens de week)

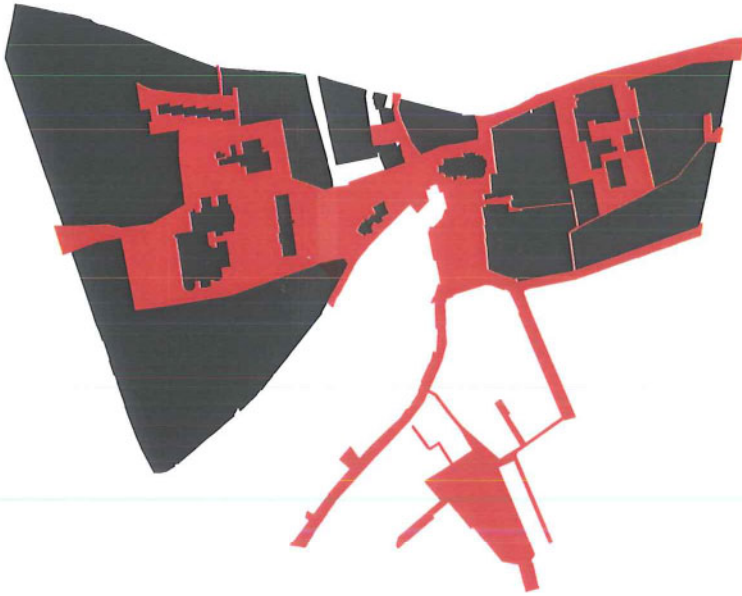
3. woonkavel: compacte woningbouw, met nadruk op collectieve voorzieningen (inpandig parkeren, gemeenschappelijke tuin,) in een groene omgeving

In deze fase van het ontwerp kan nog niet voldoende gedetailleerd ingegaan worden op de preciese inplantingsmogelijkheden en –vereisten voor de bebouwing in het park. Wel kunnen we een eerste opdeling naar programma toe suggereren, en enkele algemene principes qua bouwtypologie vooropstellen.

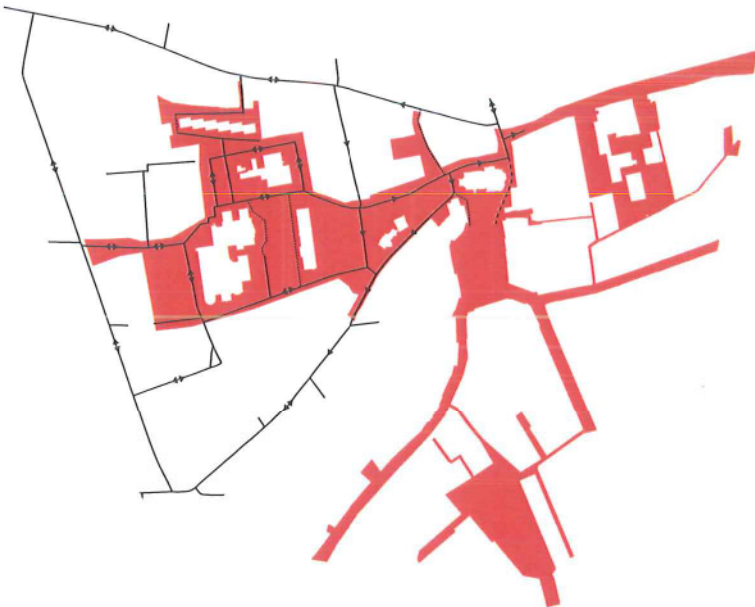
Zowel voor woon- als voor kantoorgebouwen geldt dat een gematigde stapeling vereist wordt (2 tot 5 bouwlagen). Dit moet een minimale dichtheid mogelijk maken, zonder dat de bebouwing in oppervlakte en in beeld de zichten in het park gaat domineren. Voor het wonen wordt bovendien vooropgesteld het parkeren zoveel mogelijk inpandig te organiseren (bv. (half-)ondergrondse parkeergarages). De rest van de aanleg van private buitenruimten moet een uitgesproken groen karakter te hebben. Dit kan in de vorm van individuele of van collectieve tuinen. Voor de aanleg van kantoor kavels geldt dit groene karakter eveneens. Het parkeren daarentegen kan grotendeels op maaiveld ingericht worden, op voorwaarde dat dit plaatsvindt op de dreef. De inrichtingsmiddelen ervan moeten echter zeer beperkt blijven om het open en uniforme karakter van de dreef intact te laten. Tijdens het weekend en buiten de werkuren komt deze ruimte vrij (eventueel geregeld dmv. een gedeeltelijk parkeerverbod), en kan ze dus benut worden voor tal van andere activiteiten (spel en ontspanning) en is ze ook als parkruimte visueel volledig geopend.

DE WERFT

1 DE WERFT = MAATSTAF VOOR SCHAALSPRONG VAN GEEL

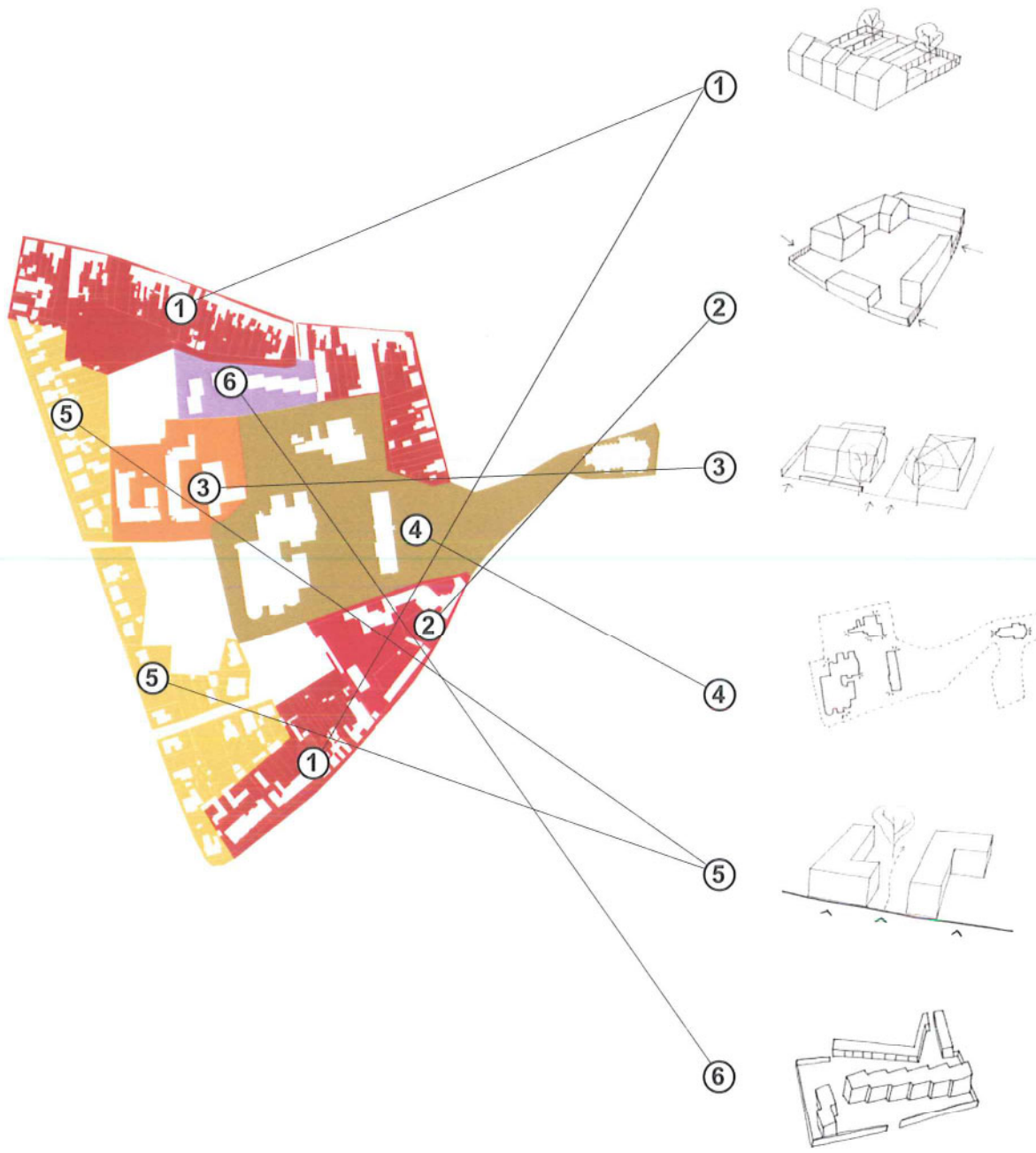


informele binnenruimte hebben kritische schaal bereikt



verwarrend kluwen van mogelijke verkeersstromen door de binnengebieden

De omgeving van de Werft heeft in het recente verleden belangrijke transformaties ondergaan. Hoewel deze veranderingen op het eerste gezicht verder bouwen aan de bestaande structuur van straten en pleinen, stegen, parkings en wandelpaden, is er toch meer aan de hand. Net zoals Geel dat de overstap gemaakt heeft van dorp naar 'landelijke stad', staat ook deze plek voor een schaa sprong. De open ruimte rond het stadhuis, het cultureel centrum en het zwembad, is met de recente sociale woningbouw in de 'Boerenkrijgstraat' en de nieuwe publieke functies langs de Werft en de vrijgekomen oppervlakte op de Kleine Werft, uitgegroeid tot een amorfe en moeilijk leesbare ruimte. Dit maakt zowel de positie van nieuwe en bestaande bebouwing langs en op deze ruimte problematisch, maar bemoeilijkt ook een efficiënte en kwalitatieve organisatie van het gebruik van de open ruimte: parkeren, markt, passage, ... De verhuis van het zwembad en de aansluiting van de bereikbaarheidsas op deze ruimte zijn aanleiding deze zone grondig te herstructureren.



types bebouwing langs, rond en op de Werft

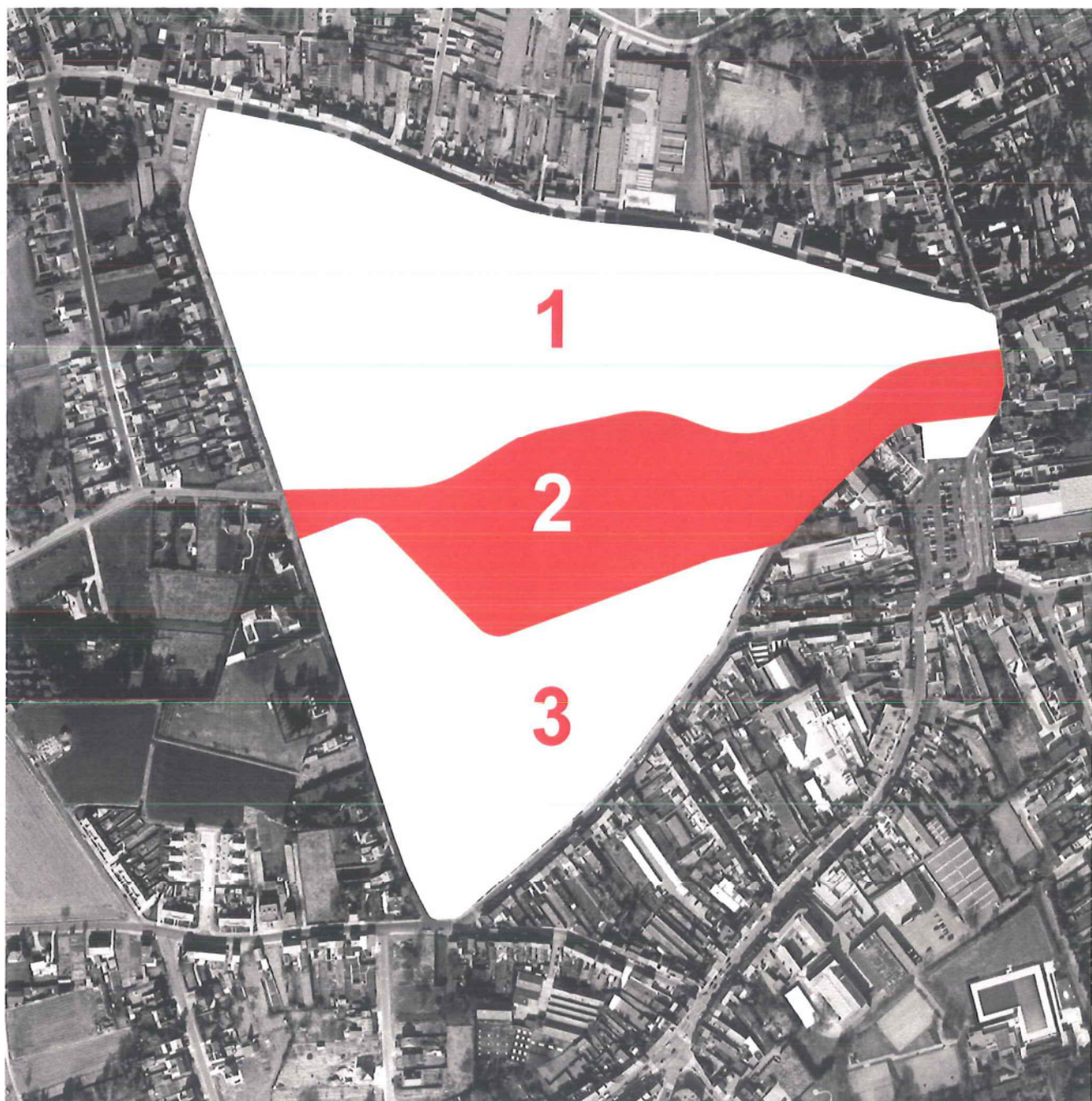
MIX VAN TYPOLOGIEËN EN WIRWAR VAN WEGEN

Langsheen de Werft ontstond

een mix aan bebouwingstypologieën die elk op zich een antwoord boden op de toenmalige ruimtelijke context:

- . de rijwoningen en school langs de Lebonstraat en de Kameinestraat sluiten aan bij deze historische wegen en maken een gesloten gevelwand. Aan de achterkant toont het zich met tuinmuren en secundaire bebouwing.
- . langs de Anemoonstraat vinden we recentere bebouwing in een (half-) open en vrije inplanting
- . de publieke gebouwen zoals het stadhuis, zwembad, ... zijn opgevat net zoals de Sint-Amanduskerk als solitaire volumes op het plein.
- . langs de Werft vormen de recent gebouwde voorzieningen (post, financiën, ..) een hybride die een vrije inplanting combineert met het vormen van een front langs de straat.
- . de sociale woningbouw, zoals ook opgenomen in het BPA, bouwt voort op de structuur van stegen en fietsweg die in heel Geel door de bouwblokken heen een weg banen, en plaatst zich zowel ten opzichte van de Lebonstraat als ten opzichte van de Werft in tweede orde.

2 NIEUWE STRUCTUUR

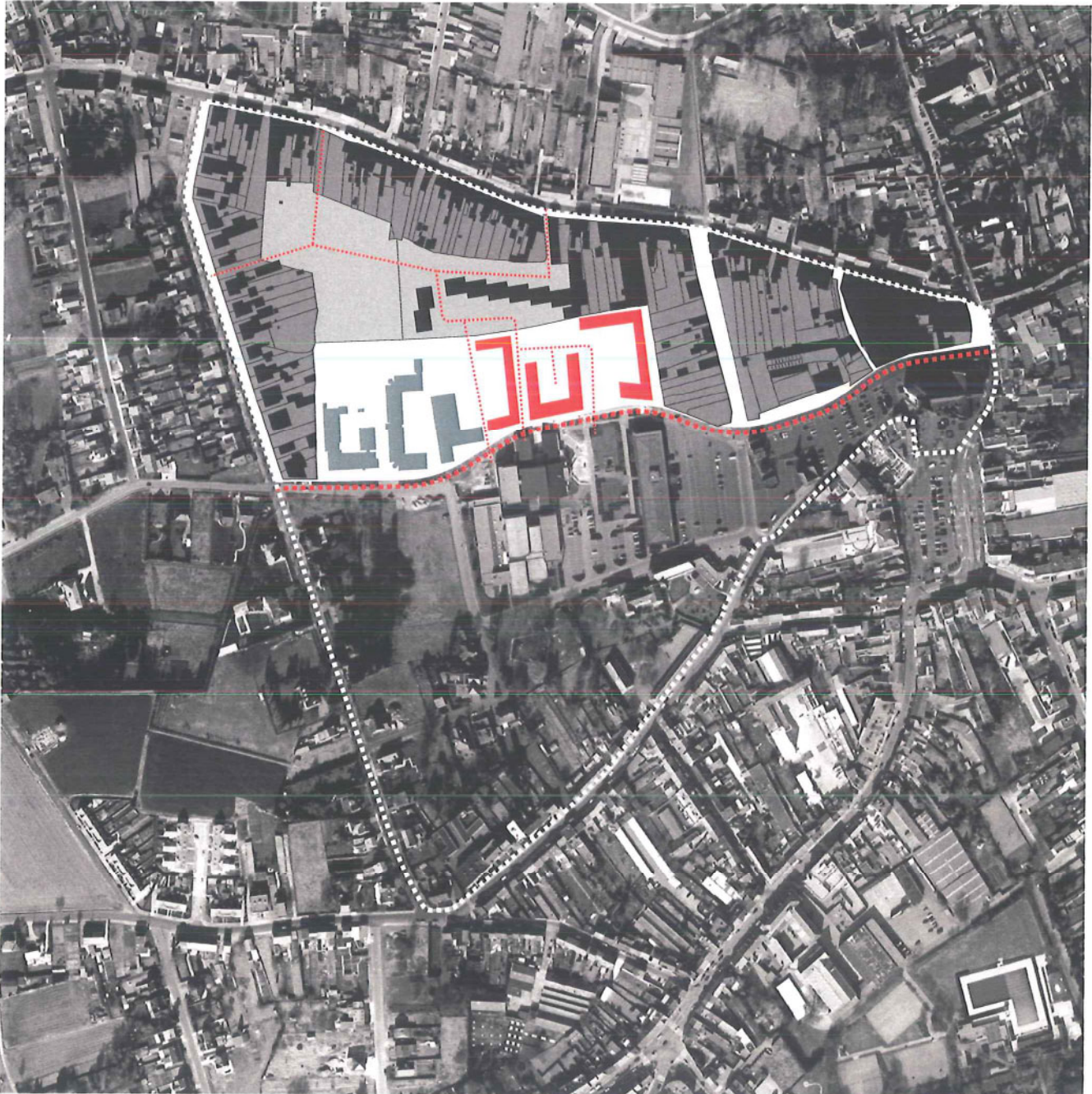


DRIE ZONES

De herstructurering van de Grote en Kleine Werft begint bij een opdeling in drie zones. Centraal zorgt de strakke inrichting van een open plein voor de organisatie van grootschalige publieke gebouwen. Dit plein wordt in het noorden afgebakend door nieuwe bebouwing die een front maakt naar het plein en het noordelijk bouwblok verder 'afwerkt'. Dit front volgt de drukere zijde van het plein, waar het autoverkeer en de vernieuwde openbaar vervoerontsluiting geconcentreerd worden. Ten zuiden ontstaat een rustigere zijde waar woonbebouwing en voorzieningen zoals kinderopvang, school, ... op aansluiten.

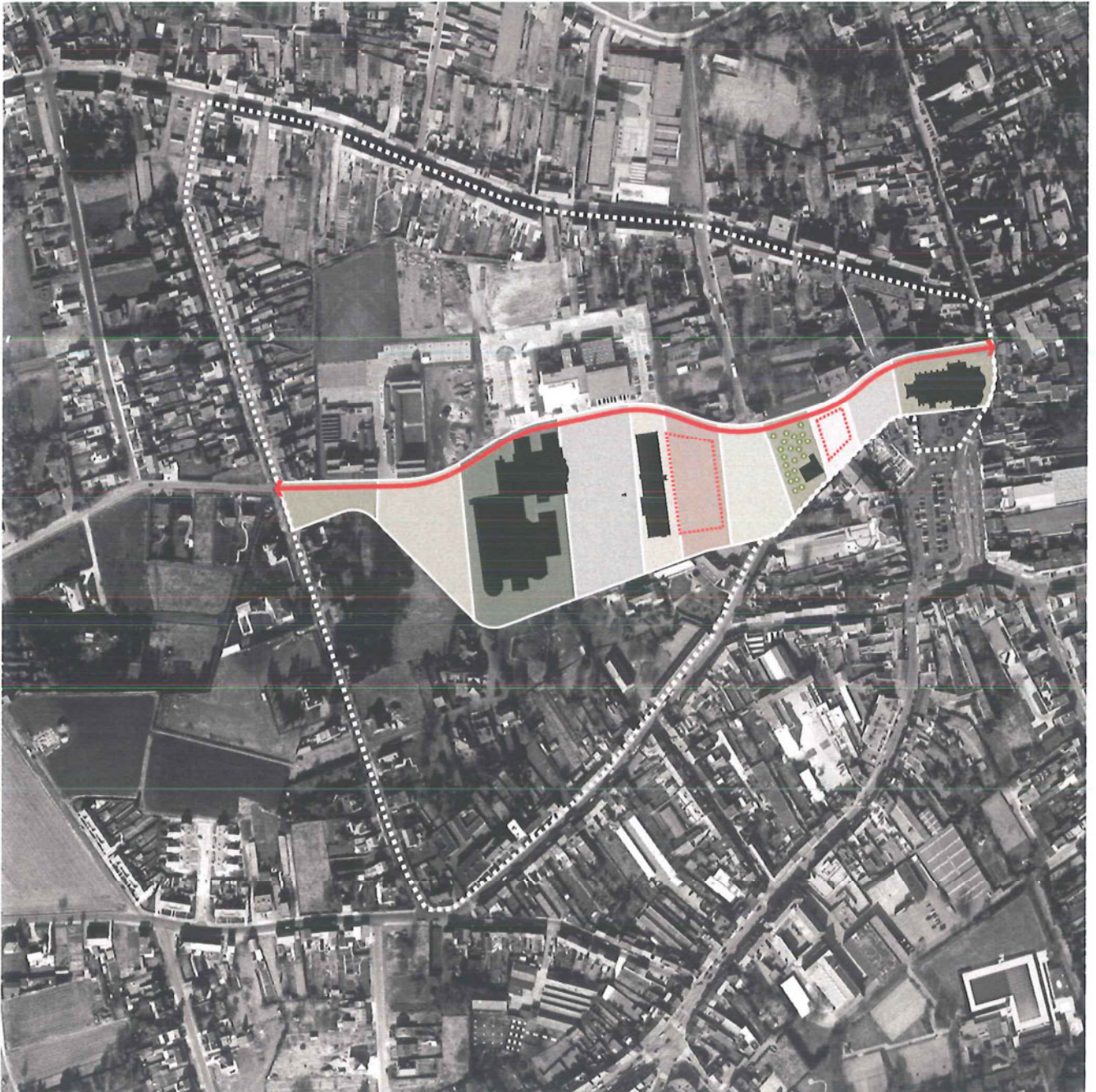
NOORD

De afwerking van de noordelijke strook continueert de typologie van de recente bebouwing langs de werf (post, financiën, politie). Deze halfopen inplanting wordt benut om enerzijds een front te maken naar het plein, en anderzijds voldoende permeabiliteit te garanderen om de daarachter gelegen woonbebouwing te ontsluiten. Commerciële functies of publieksgerichte voorzieningen (baliefuncties) op het maaiveld zorgen voor voldoende sociale controle en levendigheid in deze doorsteek om de achtergelegen bebouwing voldoende bij de omgeving te betrekken. Op de hoger gelegen verdiepingen kunnen kantoorruimten en woningen gepland worden.



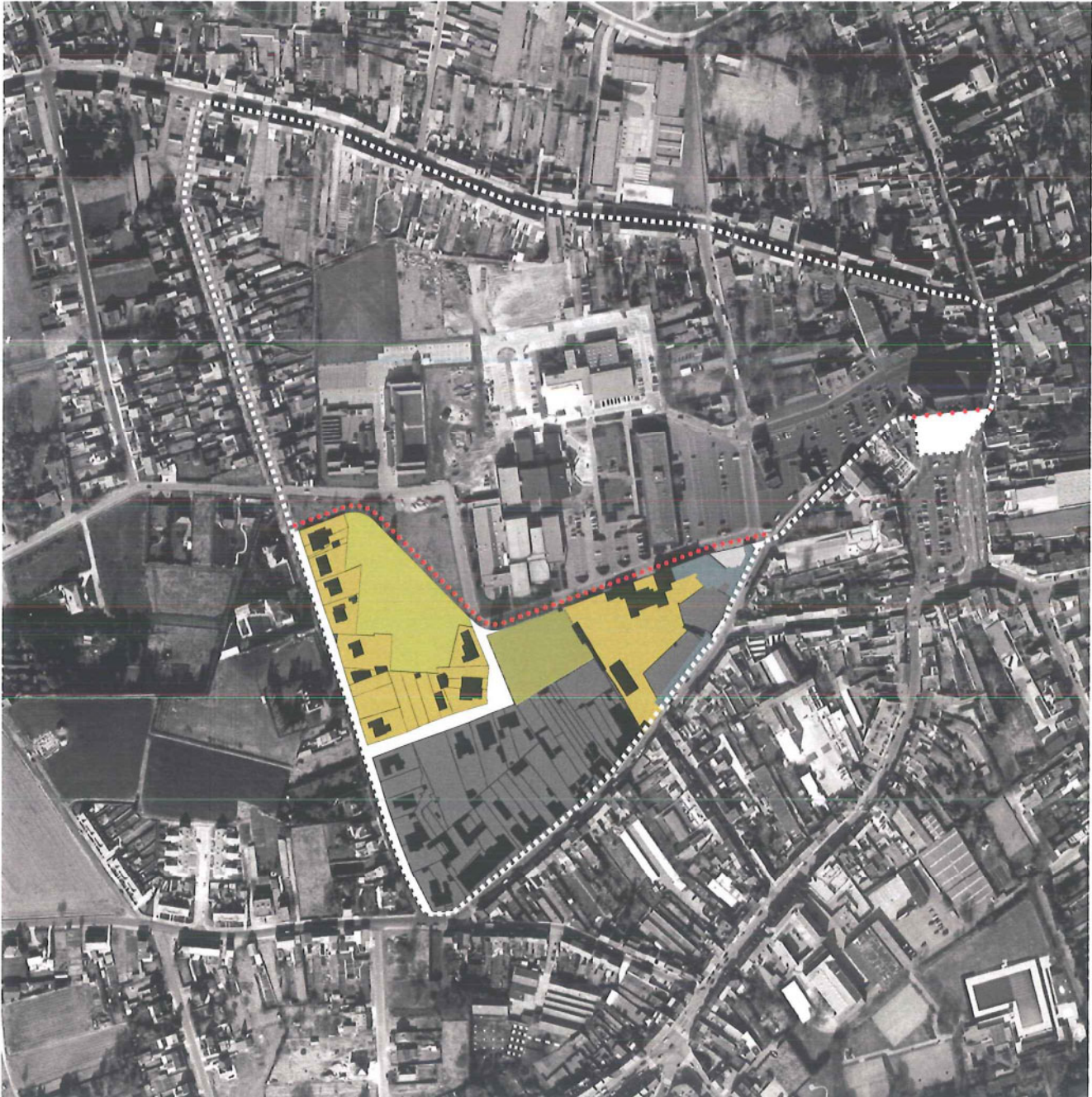
CENTRAAL

Het centrale plein wordt in eerste instantie formeel strakker afgewerkt door de bebouwing aan de noordelijke grens. Door het verkeer eveneens in het noorden te concentreren, ontstaat een vrije ruimte die ingericht wordt als een opeenvolging van stroken. Deze omvatten de bestaande bebouwing, en voor een stuk de bestaande aanleg. Door dit strakkere kader krijgen gebouwen en open ruimten die nu eerder verloren liggen in de vlakte een duidelijkere ruimtelijke referentie. De parking verandert van een amorfe oneindige ruimte in een duidelijk afgebakende, georganiseerde en leesbare infrastructuur. Het 'Ooievaarsnest' krijgt tezamen met de aanplanting van een boomgaard eveneens duidelijke en kwalitatieve positie. Bovendien laat deze nieuwe structuur toe om ook toekomstige bebouwing, zoals de uitbreiding van het stadhuis en de inrichting van halteinfrastructuur voor het openbaar vervoer op een consequente manier in te planten.



ZUID

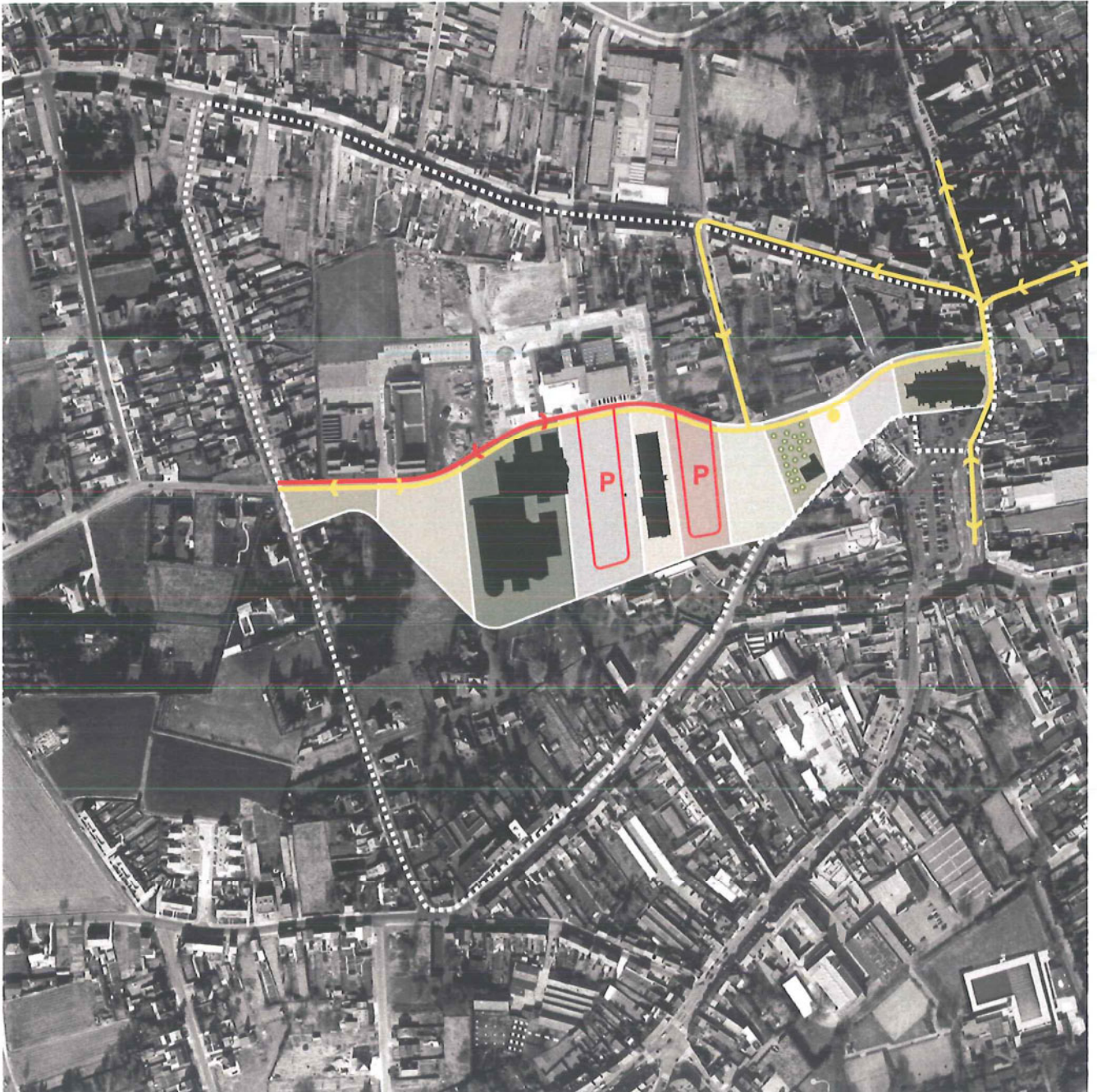
De zuidelijke facade van het plein wordt verder op een 'zachte' wijze ingevuld. Het rustige karakter van deze kant wordt versterkt door te concentreren op wonen, groen en andere kalme functies.

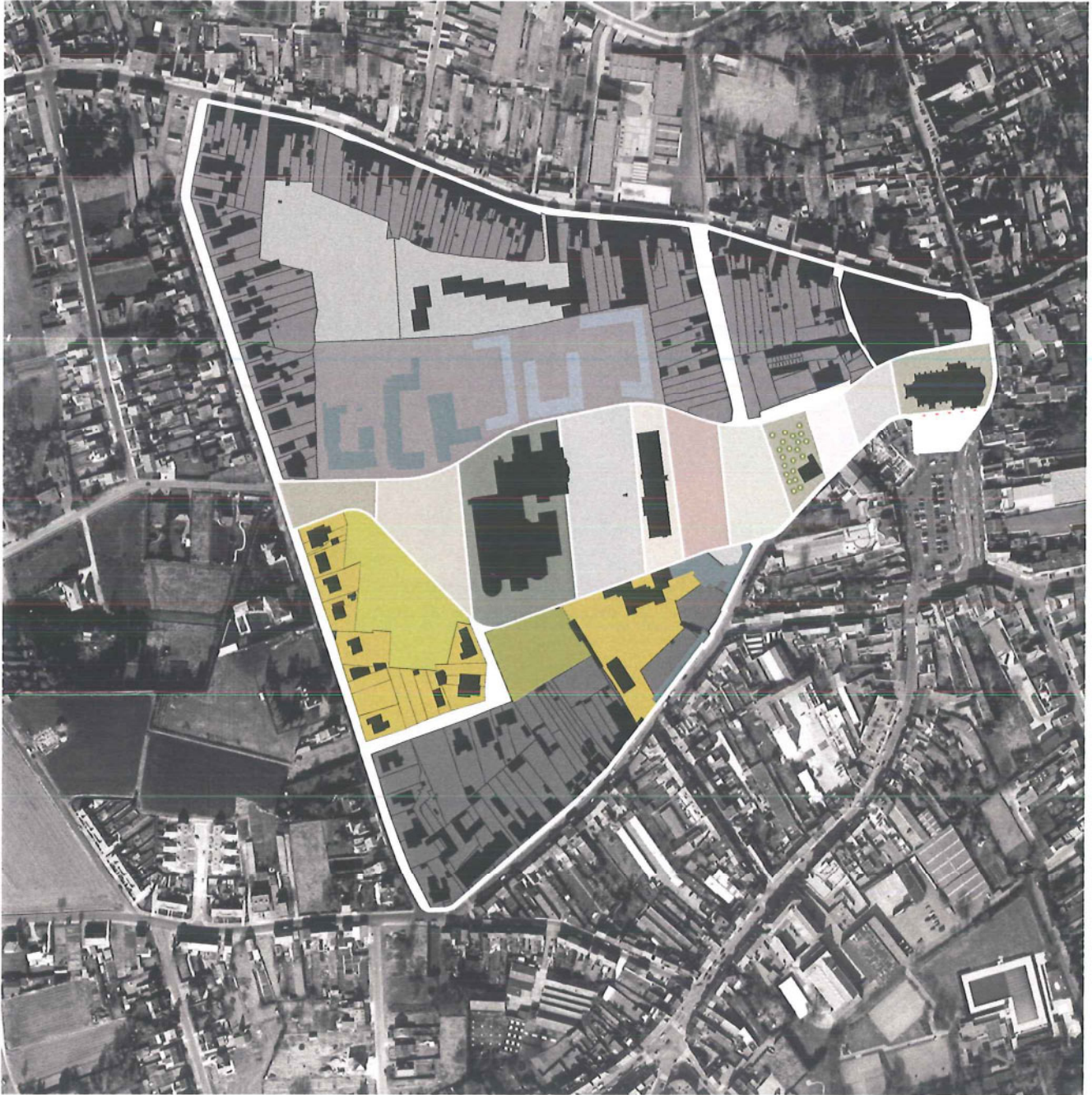


OPENBAAR VERVOER EN PARKEREN

De parking van de Grote en Kleine Werft speelt uiteraard ook een belangrijke rol in de bereikbaarheid van de kern van Geel. De reorganisatie van het centrale open plein laat toe deze het parkeren op een afgebakende en controleerbare manier te structureren. De vermindering van het aantal parkeerplaatsen, ten gevolge van de bijkomende bebouwing kan gecompenseerd worden door ondergrondse parkeervoorzieningen gekoppeld aan nieuwe bebouwing op deze strook.

Een beperkte omleiding van de verschillende buslijnen doorheen het centrum van Geel, stelt ons in staat om op de Kleine Werft, in een compacte organisatie de verschillende haltes te bundelen, en dus de overstappen maximaal te vergemakkelijken.





3 DE MARKT EN DE NIEUWSTRAAT

Door de herverdeling van vervoersstromen en de herlokatie van het openbaar vervoergebeuren in het centrum komt op de Markt ruimte vrij om deze een nieuwe invulling te geven. De inrichting kan zich dan meer richten op de aansluiting van de facades, met de verschillende publieke en commerciële functies, en het plein zelf. De eventuele ondergrondse parkeervoorzieningen en andere functionele vereisten voor de herinrichting vinden hun logica in een meer gedetailleerd onderzoek en ontwerp van dit plein.

De omgeving van de Nieuwsstraat kan op haar beurt verder uitgewerkt worden als een van de grote bouwblokken uit Geel-centrum: dwz invulling met een grootschaliger en vooral publieker programma. Zo wordt op vanzelfsprekende wijze de permeabiliteit verhoogd. Voor een verdere uitwerking hiervan dient in eerste plaats een nauwkeuriger en gericht onderzoek te gebeuren naar de wenselijkheden en mogelijkheden van publiek programma in dit binnengebied en naar de geschiktheid van de bestaande gebouwen voor dergelijke programma's.

Een andere centrale probleemstelling van het bouwblok aan de Nieuwstraat heeft met de kleinschalige en moeilijke bereikbaarheid te maken: hoe aan de buitenkant duidelijk maken dat er iets in de binnenkant is?

