


**T H E   S T R I P**

**O P E N B A R E   R U I M T E  
B   R   A   K   E   L**

**O P E N   O P R O E P   1 0 0 6**

**CHRISTIAN KIECKENS ARCHITECTS BVBA**

Dit project is ontworpen vanuit een perspectivische gedachte, een reeks filmische sequences. Het is een 7-delig gefragmenteerd traject tussen 190 seconden en 1524 seconden. Het project bestaat in een abstract voorstel enerzijds en in een intentieverklaring naar mm-details anderzijds. Het is een éénduidig plan, in twee dimensies getekend maar in perspectief ontworpen: bewustzijn en bewustwording zijn er de derde dimensie van.

OOB	BRAKEL _ THE STRIP				CHRISTIAN KIECKENS ARCHITECTS BVBA	Deze tekening blijft eigendom van Christian Kieckens Architects BVBA
07 01 08	BASISINTENTIE	02	14		HANDELSKAAI 30 B-1000 BRUSSEL T (+)32 (0)2 513 01 70 / F (+)32 (0)2 513 03 70 www.christiankieckens.be info@christiankieckens.be	Niets van deze tekening mag worden gecopieerd, vermenigvuldigd of uitgevoerd zonder de schriftelijke toestemming van de verantwoordelijke architect.

## THE STRIP

### CONCEPT \_ FILMISCHE SEQUENCES

Vanuit de basisintentie om de gehele doorloop van Brakel - Kasteelstraat \_ Hoogstraat \_ Neerstraat \_ Brusselse straat - te voorzien in een vertraging van het doorrijdend mechanisch verkeer wordt geopteerd om dit geritmeerd te laten verlopen via een gescandeerde filmische "travelling".

Om dit in ordening te brengen dienen er een aantal opties te worden genomen inzake mechanisch verkeer, resulterend in éénrichtingen voor de bereikbaarheid van de twee parkeerzones, met name noord en zuid. [tafel 1]

Om dit systeem optimaal te laten functioneren dienen tevens een aantal éénrichtingen te worden ingevoerd, des te meer om de beide parkings (noord en zuid) van langs beide zijden (oost en west) toegankelijk te maken, inclusief de routing bij het verlaten van de parkeergelegenheden. [tafel 2] [tafel 3]

Het gehele parcours van de uiteindelijke vraagstelling wordt verdeeld in 7 verschillende stukken - gemeentelijke fragmenten - die bijna allen ongeveer even lang zijn en voornamelijk in het horizontale vlak een vernieuwde functie en uitstraling krijgen.

Een eerste belangrijke insteek is de uitwerking van een sluis-systeem voor het mechanisch verkeer, waarbij oost- en westverkeer afzonderlijk over het middendeel van het Hoogstraat \_ Marktplaats rijden. Dit heeft tot gevolg dat elke bestuurder sowieso verplicht is om te stoppen aan de stoplichten oost en/of west en dat er hierdoor steeds een moment van verkeersluwte op dit deel aanwezig is. Daarenboven zullen bestuurders die niet specifiek in het dorpscentrum dienen aanwezig te zijn zich afgeraden voelen om nog verder deze weg te gebruiken.

In ultieme mate kan zelfs worden geopteerd om beide stoplichten terzelfdertijd op rood te zetten zodat er ook een tijdelijke stilte is en het Marktplaats aldus voor de fietser en voetganger veilig oversteeikbaar wordt. [tafel 4]

Het gehele parcours – hierbij "the strip" genaamd – wil in zijn zeventvoudige verdeling zowel een eenheid geven als een gedifferentieerde aanwezigheid van fragmenten. Deze worden verkregen via materie, kleur en licht. Waar er verschillende materies zijn kunnen deze in dezelfde kleur worden uitgewerkt (geprefabriceerde betontegels die idem kleur hebben als de blauwe hardsteen). Het patroon van de tegels is specifiek bedacht om zowel de autobestuurders een inzicht te geven van vertraging, als dat de ruimtelijke lijnen van het gehele parcours er worden in opgenomen. Zo wordt bijv. in de Kasteelstraat de dwarse richting bepalend, maar ter plaatse van het verkeer wordt een tweede rasterlijn ingevoerd (welke de dwarse rasterlijn is van de Brusselse straat, waardoor ook in het rasterpatroon een verbinding en onlosmakelijkheid wordt gecreëerd).

De verlichting zal via eenvoudige armaturen wel overal van hetzelfde type zijn maar met slechts 1 arm in de straat en met 2 armen op het Marktplaats.

Het Marktplaats zelf zal een integratie hebben van water, volledig verwerkt in het vloervlak zodat het functioneren van het plein naar verschillende gebruiken niet wordt belemmerd.

Van west naar oost worden de fragmenten als volgt ingedeeld:

**1** Het binnenrijden en uitrijden van Brakel langs de westzijde gebeurt via zonder veel wijzigingen aan het bestaande systeem van doorrijden. Een duidelijkere afbakening van parkeerzones dient te gebeuren, alsook de aanduiding – op subtiele wijze - van de twee doorgangen naar de nieuwe woonwijken zodat deze een verbinding hebben met de ruggesgraat van Brakel. Hun afwezigheid (of: aanwezigheid achter de schermen) dient aldus afleesbaar te worden via een duidelijk insigne in de vloer, een ander formaat tegel, een bijkomende verlichting, enz.

**2** Westpoort \_ Dit is het gedeelte van de instellingen - instituten zoals scholen en bejaardenhuizen -. Hierbij wordt reeds het nieuwe vloermateriaal ingevoerd en worden de voetpaden verbreed. Dit maakt dat hier reeds een eerste buffer voor het mechanisch verkeer wordt ingewerkt: de aslijn van de rijrichting verandert via een sluis bij het binnenrijden (zowel in oostelijke als westelijke richting), terwijl toch het gehele vlak in zijn totaliteit van muur tot muur éénzelfde materialiteit heeft. De plaatsing van twee bomen aan elk uiteinde van deze strook maakt dat deze stedelijke ruimte afgebakend wordt. Voor voetganger wordt een gebouwd buiteninterieur gecreëerd, de bestuurder beseft dat hij moet vertragen en dat alle gebruikers van de weg aanwezig zijn. Parkeerplaatsen worden voorzien op specifieke plaatsen. [tafel 5]

**3** Het fragment Kasteelstraat met kruispunt naar Stationsstraat en Wielendaalstraat verdient alle aandacht en dient zo zuiver mogelijk te worden uitgewerkt: hier wordt de afslag naar de grote parking voorzien, komende van west, via de Wielendaalstraat en wordt tevens het verkeer dat niet in het centrum dient aanwezig te zijn afgeleid via de Stationsstraat. Dit is ook het fragment van het westelijk stoplicht (voor het kruispunt).


**4** Het meest belangrijke fragment is het centrale deel - Hoogstraat - dat met nieuwe tegels van muur tot muur wordt aangelegd, waarbij een nieuwe groeninterventie aanwezig is, waarbij de zones voor de voetgangers worden verbreed, en waarbij tevens het mechanisch verkeer afwisselend van west naar oost en van oost naar west rijdt. Het is ook de plek voor de bushaltes in het centrum. Het gehele Marktplaats wordt in idem materiaal uitgevoerd wat de uniformiteit bevordert en waarbij de kerk als gebouw geplaatst staat. Twee nieuwe verlichtingsrijen langs noord en zuid zorgen voor de plaatselijke verlichting van voetpad en tevens voor de belichting van plein en kerk. Eventueel kan in de tegels een referentie naar de vroegere begraafplaats rond de kerk worden opgenomen.

Het is hier ook dat een waterinterventie in het horizontale vlak wordt voorzien. De uitwerking ervan zal deel uitmaken van een ecologische studie om zodoende het verbruik te verantwoorden (een studie van het beekwater dringt zich dan hierbij op). Voor de plaatsing van de punten en lijnen van deze interventie zal gebruik gemaakt worden van de tekening van de tegels (via een verbreding tussen de tegels in het patroon).

Eenzelfde houding wordt genomen voor de plaatsing van eventuele tijdelijke parkeerplaatsen die op gevoelige manier zullen worden ingebracht via het patroon (hiervoor dient een andere lichtere tint van het materiaal te worden gebruikt).

De aansluiting met de zuidelijke parking en de nieuwe woonwijk blijft via de huidige toegang, maar slechts enkel voor het aanrijden. Het uitrijden gebeurt via een nieuw te maken doorgang naar de Gauwstraat. [tafel 6]

**5** Dit deel van de Neerstraat voorziet in twee belangrijke interventies. Vooreerst wordt in dit plan geopteerd

OOB	BRAKEL _ THE STRIP				CHRISTIAN KIECKENS ARCHITECTS BVBA	Deze tekening blijft eigendom van Christian Kieckens Architects BVBA
07 01 08	INLEIDING	03	14		HANDELSKAAI 30 B-1000 BRUSSEL T (+)32 (0)2 513 01 70 / F (+)32 (0)2 513 03 70 www.christiankieckens.be info@christiankieckens.be	Niets van deze tekening mag worden gecopieerd, vernetigd of uitgevoerd zonder de schriftelijke toestemming van de verantwoordelijke architect.

om via het weghalen van de onderste lagen van twee gebouwen langs de noordzijde een vlotte toegankelijkheid te creëren naar de noordelijke parking. (om praktische redenen zijn de percelen zelf niet aangeduid en gaat het louter om een principe: de uiteindelijke doorgang dient te gebeuren in samenspraak met de gemeentelijke verantwoordelijken). Het is een optimale situatie om er niet voor te zorgen dat alle oostelijke verkeer dat in Brakel dient te parkeren toch eerst over het Marktpllein zal rijden en dus eerder al het centrum voorbij is.

Anderzijds is dit ook het T-punt met de Gauwstraat die voorziet in het verlaten van de zuidelijke parking (enkel naar oostelijke richting, dus met het verkeer mee).

**6** Oostpoort \_ Het T-kruispunt Neerstraat \_ Brusselse straat \_ Watermolenstraat wordt opnieuw uitgevoerd volgens een idem systeem (patroon) zoals fragment 2. Ook hier wordt een eigen stedelijke ruimte bepaald dat de autobestuurder inzicht moet geven van het binnenrijden (of buitenrijden) van de gemeente. Tevens wordt met dit patroon ook de plaats van de brandweer aangeduid. Eventuele verkeerslichten kunnen dit kruispunt vrij maken bij calamiteiten.

De aanwezige groenpartij bij de bestaande herenwoningen en/of villa's maken hier reeds een afbakeling van ruimtelijkheid, om die reden wordt enkel nog in de Brusselsestraat een setting van vernauwing met twee bomen voorzien. [tafel 7]

**7** Dit is het gedeelte van de Brusselse straat tot de aansluiting aan de nieuwe randweg en waar in feite de aanwezigheid van de gemeentelijke kern nauwelijks voelbaar is. Om die reden zal hier enkel voorzien worden in het plaatsen van nieuwe verlichtingsarmaturen.

Het gehele parcours wil duidelijk zijn zonder grote belemmeringen. De enige belemmering is deze die gewild is: het sluisstelsel.

Basisonderlegger is een horizontaal plan (letterlijk) dat via een gebruiksmatige verdeling en scandering de optie van vertraging – en verstilling - aanbiedt. Het is een plan dat faseerbaar is, dat bijgevolg tegemoet komt in financiële mogelijkheden.

Maar het parcours dient ook een eigen identiteit te krijgen bij valavond, bij het ochtendblauw, bij nacht, enz ... Hiervoor zullen er naast de reeds vermelde verlichtingen die van eerder functionele aard zijn, ook andere elementen worden ingebracht die, echter enkel eerst na grondige studie, worden verwerkt in een afdoend systeem dat specifiek voor Brakel dient te worden uitgewerkt: het kan gaan over intern verlichte bomen, over verlichte vloerstroken, ...

Zowel groenaanleg als ruimtelijke verlichting behoren tot een afzonderlijke studie die zal gebeuren in samenspraak met de diensten van de Vlaams Bouwmeester, in samenspraak met de ontwerpers, en waarbij landschaparchitectuur en licht mede als kunstinterventie worden gezien.

Er wordt geopteerd om aldus geen specifieke bijkomende solitaire kunst te plaatsen op het gehele parcours.

## UITWERKING VIA METHODISCHE PLANNING

De groeiende belangstelling vanuit aanbestedende diensten voor de aanpak van landschappelijke en stedenbouwkundige oppervlaktes met ruimtelijke consequentie, enerzijds, en de snelle ontwikkeling zowel op financieel-economisch als op ecologisch en mobiliteitsvlak, anderzijds, maken dat een nieuwe ideevorming omtrent “methodes” nodig wordt. Methodes behoren niet meer tot het vaste domein van het doelgericht ontwerpen vanuit een éénschalige of éénduidige visie, maar vragen een ruimer denkkader waarbij de nodige aanpassingen kunnen gebeuren.

Op deze wijze zijn echter de conceptuele richtlijnen en draagvlakken van een veel belangrijkere orde omdat ze een reeks van BIJSTURINGMODELLEN in zich houden en ontwikkelen. De ontwerper is hierbij een soort van conceptueel medium geworden die inherente ideeën als condities opneemt en elk ontwerp als een AANPASBAAR model opbouwt om verder te verdiepen en te VERDICHTEN.

Planning wordt hierbij gezien als het ruimtelijk resultaat van een team van specialisten op basis van de eigen specificaties en die allemaal hetzelfde doel hebben, met name: de uitwerking van een REALITEITSGEBONDEN basisconcept waarbij elke partij de andere versterkt. Het gaat om een mentaal veld van actiepunten en tussenzones dat resulteert in een collectief beeld dat zich inlaat met aanwezige tijd en ruimte.


In die zin is elk project een ANTWOORD OP RANDVOORWAARDEN en condities die eigen zijn aan een plek of een situatie. Het resultaat dient een duidelijke stellingname te zijn die zich enkel inlaat met onlosmakelijkheid met die plek en met die situatie zonder er echter een compromis van te zijn.

Het uiteindelijke plan dient een weerslag te zijn met een groot niveau van GEMEENSCHAPPELIJKHEID en met voldoende inbreng van de gebruiker vanuit een visie die onderbouwd is door specialisten. Het heeft een intelligente en culturele onderlegger die begrijpbaar is, grijpbaar en verhelderend. Strategie wordt hier bedoeld als de uitwerking van een LABORATORIUM aan mogelijkheden waarbij de dingen door eliminatie versterkt worden.

Context en inhoud zijn de belangrijke thema's om een strategische planning te voeren. Inhoud wordt ingebracht via het nadenken over de context, dwz over waarom, hoe en waar. Zo wordt CONTEXT een ruimer begrip dan omgeving en wil INHOUD meer zeggen dan de weergave van een louter functionele zoning. Methodische planning wil bijgevolg aanduiden dat een concept zich inpast in het theoretisch kader van de geschiedkundige ontwikkelingen zonder de eigen praktische verwezenlijking uit het oog te verliezen. Het is de vertaling van een VISIE dat meer is dan een plan of een beschrijving. Het fundeert zich op geschiedenis om een toekomstbeeld te ontwikkelen. Aldus zijn zowel “methodisch” als “planning” toekomstgerichte begrippen.


Voor Brakel ligt dit bijsturingmodel in het gebied van besprekingen met allerlei diensten (alle gebruikers van de openbare ruimte zoals de gemeente, De Lijn, enz), het gemeenschappelijk bepalen en het uitzetten van de ruimtelijke krijtlijnen, de vertaling van deze krijtlijnen naar materiële consequenties en het uitschrijven van ruimtelijke modellen via verschillende scenario's.

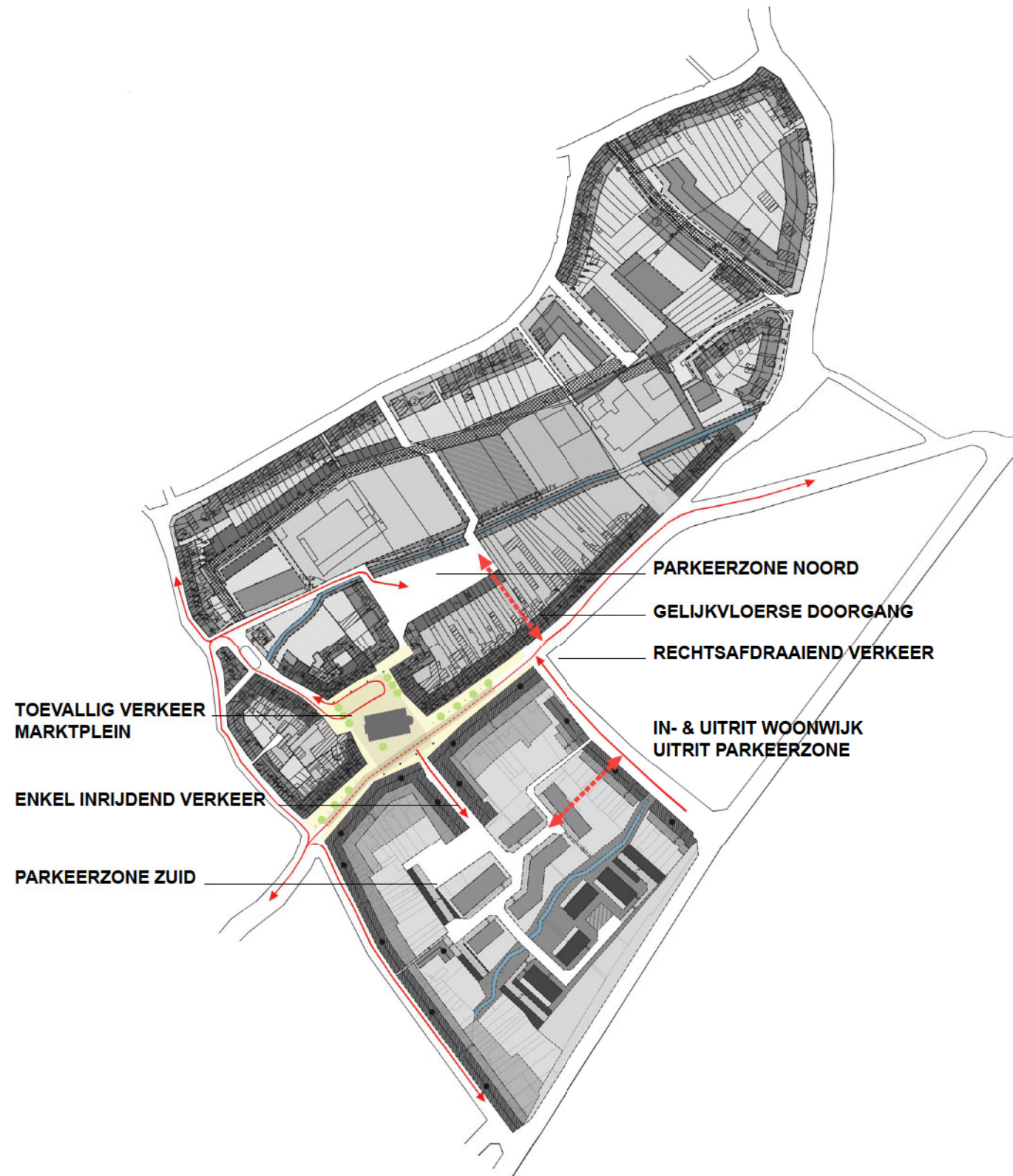
Brakel heeft niet voldoende aan één direct toepasbaar voorstel: hier komt het gegeven van de toetsing aan de realiteit aan de orde, evenals de fasering.


OOB	BRAKEL _ THE STRIP				CHRISTIAN KIECKENS ARCHITECTS	BVBA	Deze tekening blijft eigendom van Christian Kieckens Architects BVBA
07 01 08	INLEIDING #2	04	14		HANDELSKAAI 30 B-1000 BRUSSEL T (+)32 (0)2 513 01 70 / F (+)32 (0)2 513 03 70 www.christiankieckens.be info@christiankieckens.be	Niets van deze tekening mag worden gecopieerd, vernetigd of uitgevoerd zonder de schriftelijke toestemming van de verantwoordelijke architect.	

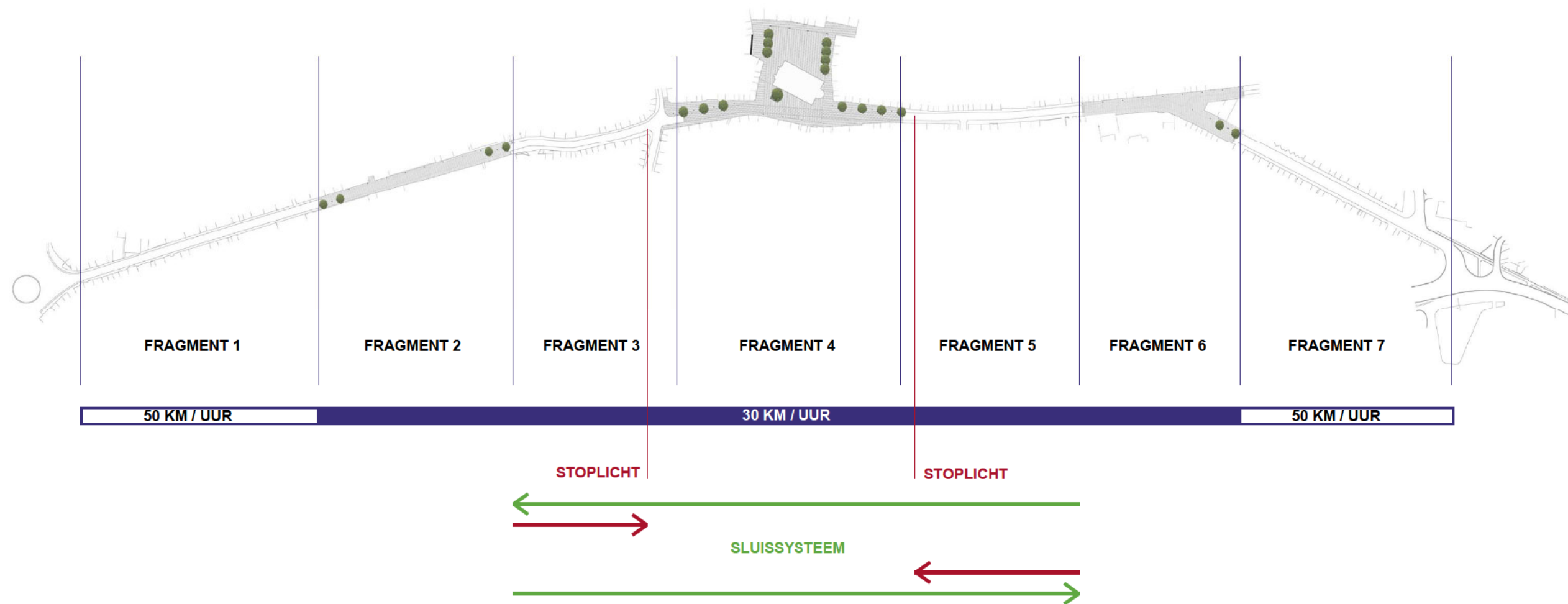





OOB	BRAKEL _ THE STRIP			CHRISTIAN KIECKENS ARCHITECTS BVBA	Deze tekening blijft eigendom van Christian Kieckens Architects BVBA
07 01 08	TAFEL 2 : TOEGANG PARKEERZONE ZUID + PARKEERZONE NOORD	06	14	 HANDELSKAAI 30 B-1000 BRUSSEL T (+)32 (0)2 513 01 70 / F (+)32 (0)2 513 03 70 <a href="http://www.christiankieckens.be">www.christiankieckens.be</a> <a href="mailto:info@christiankieckens.be">info@christiankieckens.be</a>	Niets van deze tekening mag worden gecopieerd, vermenigvuldigd of uitgevoerd zonder de schriftelijke toestemming van de verantwoordelijke architect.

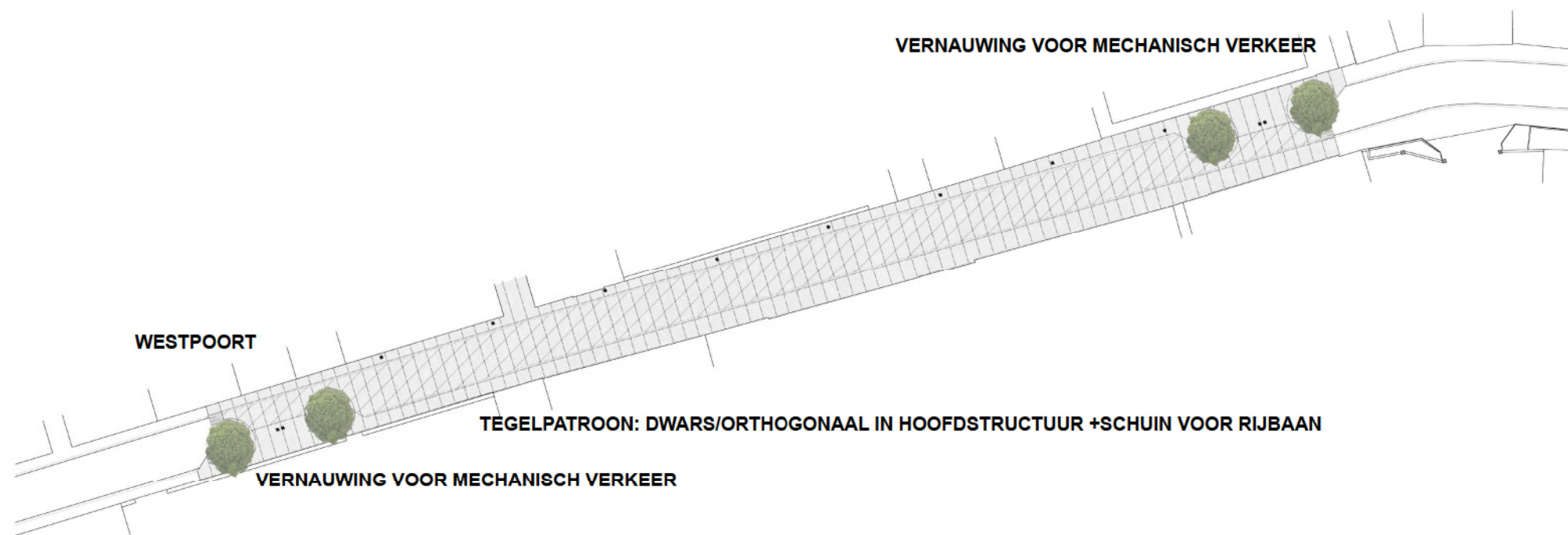


OOB	BRAKEL _ THE STRIP			CHRISTIAN KIECKENS ARCHITECTS BVBA	Deze tekening blijft eigendom van Christian Kieckens Architects BVBA
07 01 08	TAFEL 3 : VERKEERSAFWIKKELING CENTRUM TOEGANG PARKEERZONE ZUID + NOORD	07 14	HANDELSKAAI 30 B-1000 BRUSSEL T (+)32 (0)2 513 01 70 / F (+)32 (0)2 513 03 70 <a href="http://www.christiankieckens.be">www.christiankieckens.be</a> <a href="mailto:info@christiankieckens.be">info@christiankieckens.be</a>	Niets van deze tekening mag worden gecopieerd, vernetigd of uitgevoerd zonder de schriftelijke toestemming van de verantwoordelijke architect.	




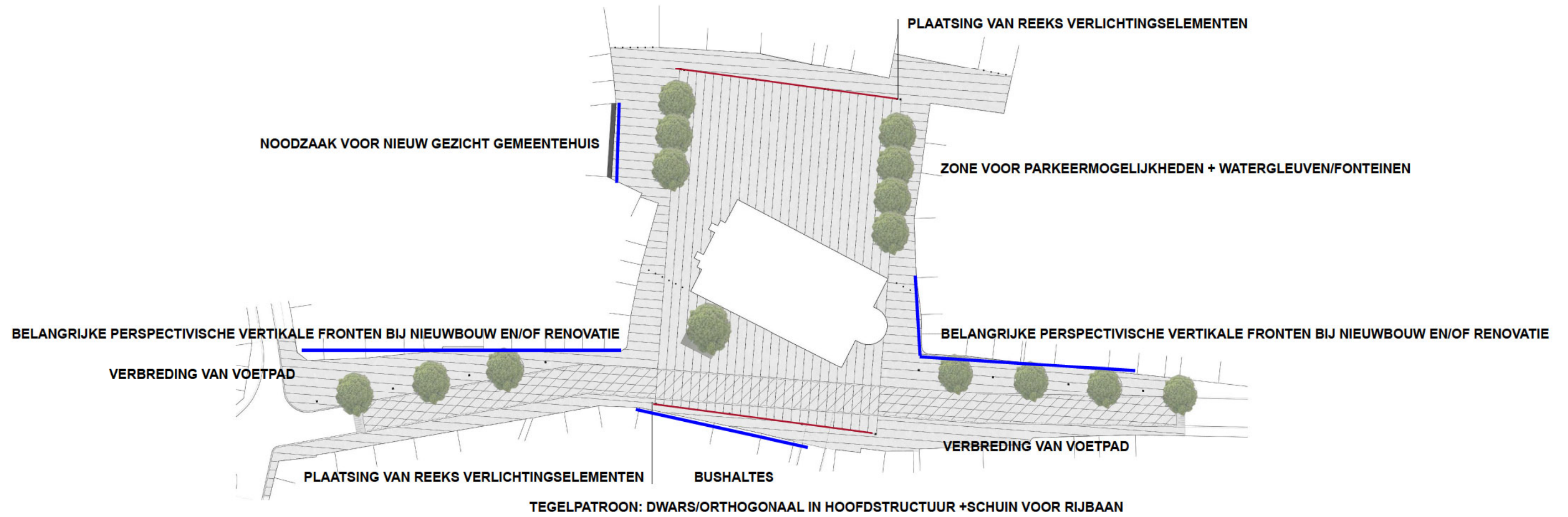
OOB	BRAKEL _ THE STRIP						
07 01 08	TAFEL 4 : DE REEKS VAN 7 FRAGMENTEN EN HET SLUISSYSTEEM	08	14		CHRISTIAN KIECKENS ARCHITECTS BVBA	www.christiankieckens.be info@christiankieckens.be	Deze tekening blijft eigendom van Christian Kieckens Architects BVBA Niets van deze tekening mag worden gecopieerd, vernetigd of uitgevoerd zonder de schriftelijke toestemming van de verantwoordelijke architect.



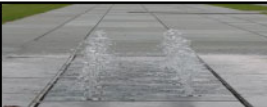


VERNAUWINGEN VOOR MECHANISCH VERKEER > VERTRAGING > MEER KALMTE > PUBLIEKE RUIMTE VOOR VOETGANGER EN FIETSER

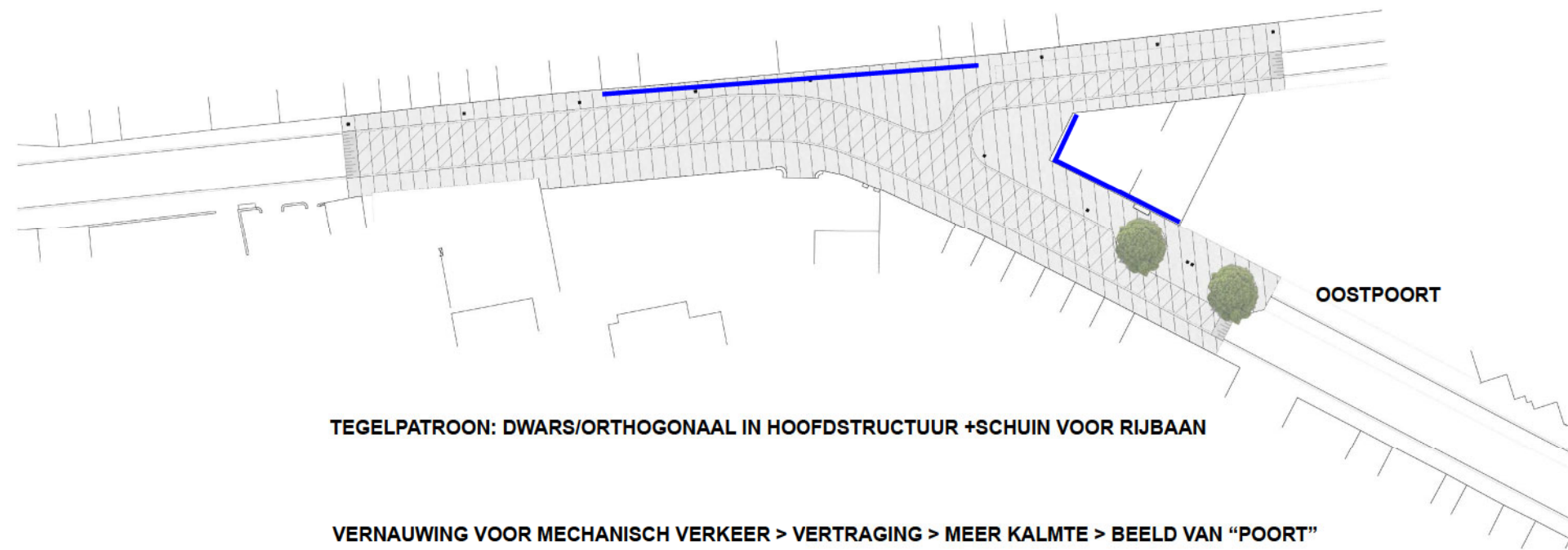
OOB	BRAKEL _ THE STRIP						
07 01 08	TAFEL 5 : FRAGMENT 2	09	14		CHRISTIAN KIECKENS ARCHITECTS BVBA	www.christiankieckens.be info@christiankieckens.be	Deze tekening blijft eigendom van Christian Kieckens Architects BVBA Niets van deze tekening mag worden gecopieerd, vernetigd of uitgevoerd zonder de schriftelijke toestemming van de verantwoordelijke architect.




SLUIS VOOR MECHANISCH VERKEER > ONTLASTING > MEER KALMTE > PUBLIEKE RUIMTE VOOR VOETGANGER EN FIETSER

OOB	BRAKEL _ THE STRIP				CHRISTIAN KIECKENS ARCHITECTS BVBA	Deze tekening blijft eigendom van Christian Kieckens Architects BVBA
07 01 08	TAFEL 6 : FRAGMENT 4	10	14		HANDELSKAAI 30 B-1000 BRUSSEL T (+)32 (0)2 513 01 70 / F (+)32 (0)2 513 03 70 <a href="http://www.christiankieckens.be">www.christiankieckens.be</a> <a href="mailto:info@christiankieckens.be">info@christiankieckens.be</a>	Niets van deze tekening mag worden gecopieerd, vernetigd of uitgevoerd zonder de schriftelijke toestemming van de verantwoordelijke architect.

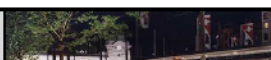
**BELANGRIJKE PERSPECTIVISCHE VERTIKALE FRONTEN INDIEN NIEUWBOUWPROJECTEN**



OOB	BRAKEL _ THE STRIP				<b>CHRISTIAN KIECKENS ARCHITECTS</b> BVBA	Deze tekening blijft eigendom van Christian Kieckens Architects BVBA
07 01 08	TAFEL 7 : FRAGMENT 6	11	14		HANDELSKAAI 30 B-1000 BRUSSEL T (+)32 (0)2 513 01 70 / F (+)32 (0)2 513 03 70 www.christiankieckens.be info@christiankieckens.be	Niets van deze tekening mag worden gecopieerd, vernetigd of uitgevoerd zonder de schriftelijke toestemming van de verantwoordelijke architect.





OOB	BRAKEL _ THE STRIP			<b>CHRISTIAN KIECKENS ARCHITECTS</b> BVBA	Deze tekening blijft eigendom van Christian Kieckens Architects BVBA
07 01 08	NACHT BEELD	13 14		HANDELSKAAI 30 B-1000 BRUSSEL T (+)32 (0)2 513 01 70 / F (+)32 (0)2 513 03 70 www.christiankieckens.be info@christiankieckens.be	Niets van deze tekening mag worden gecopieerd, verneniguldigd of uitgevoerd zonder de schriftelijke toestemming van de verantwoordelijke architect.