OO 1808 B

opmaak strategische visie voor de noordelijke singel van Hasselt
inclusief ontwerp en uitvoering voor de herinrichting van de Kempische Poort

_inhoud

_inleiding 5

HASSELT-NOORD: creatieve stad 7

1. positie binnen bipool hasselt - genk 8
2. ring: singel vs boulevard 11
3. bestaande context 12
4. visie hasselt-noord 15
5. masterplan 16
6. ontwerpend onderzoek 22
7. ontwikkelingsstrategie 31
8. fasering 32

KEMPISCHE POORT: infrasculptuur 35

1. ambitie: een geïntegreerd ontwerp 36
2. ruimtelijke concepten 37
3. plan en snedes 38
4. verkeerskundige visie 42
5. landschappelijke inrichting 46
6. vormgeving en detaillering 48
7. fasering en minder hinder 50
8. raming kostprijs 52

PROCES EN PLAN VAN AANPAK 57

_organisatie van het planproces 58

_kostenbeheersing 67

_studiekosten 68

_inleiding

Situering opdracht

Voorliggend document tekent een voorstel uit als antwoord op de vraagstelling van project 1808 binnen de Open Oproep-procedure, nl. “De volledige studieopdracht voor Hasselt-Noord – Creatieve Kempische Poort”.

De directe aanleiding voor het project is de gewenste verhoging van de beide boogbruggen over het Albertkanaal op de Kempische Steenweg (N74). De ruimtelijke impact van deze ingreep is groot: ook de toeleidende wegen en alle aansluitingen moeten opnieuw worden ingepast.

De concrete herinrichting van de Kempische Poort maakt bovendien deel uit van een omvattende vraagstelling die het louter verkeerskundige aspect ver overstijgt. Ze moet zich immers inpassen in een gedragen toekomstbeeld voor het ruimere stadsdeel Hasselt-Noord.

Leeswijzer

Het ontwerpluik wordt uitgewerkt volgens de volgende tweedeling:

•Binnen het studiegebied “Hasselt-Noord: creatieve stad” worden op masterplanniveau de krijtlijnen uitgetekend voor een transformatie van het stadsdeel tussen de binnenstad en het kanaal als geheel

•De uitwerking van het projectgebied “Kempische Poort: infrasculptuur” heeft betrekking op de effectieve herinrichting van de infrastructuren, naar aanleiding van de verhoging van de bruggen

In de tekstuele duiding bij het ontwerpvoorstel worden de duurzaamheidsprincipes in een kader weergegeven.

De hoofdstukken in het deel “Proces en plan van aanpak” hebben betrekking op de kostenbeheersing, het plan van aanpak en de studiekosten.

HASSELT-NOORD: creatieve stad

1 positie binnen bipool hasselt - genk

Demervallei

De Demervallei vormt de belangrijkste natuurlijke, landschappelijke drager in het gebied. Daar waar op de Ferrariskaart nog een ‘constante bandbreedte’ van de vallei leesbaar is, zien we vandaag een duidelijke insnoering ter hoogte van Hasselt-Noord. Vermits Hasselt op dit moment nauwelijks groene ruimte kent, vormt het versterken van de landschappelijke structuur van de Demervallei binnen het stedelijk weefsel van Hasselt een belangrijke uitdaging.

Logistiek - centrumstad

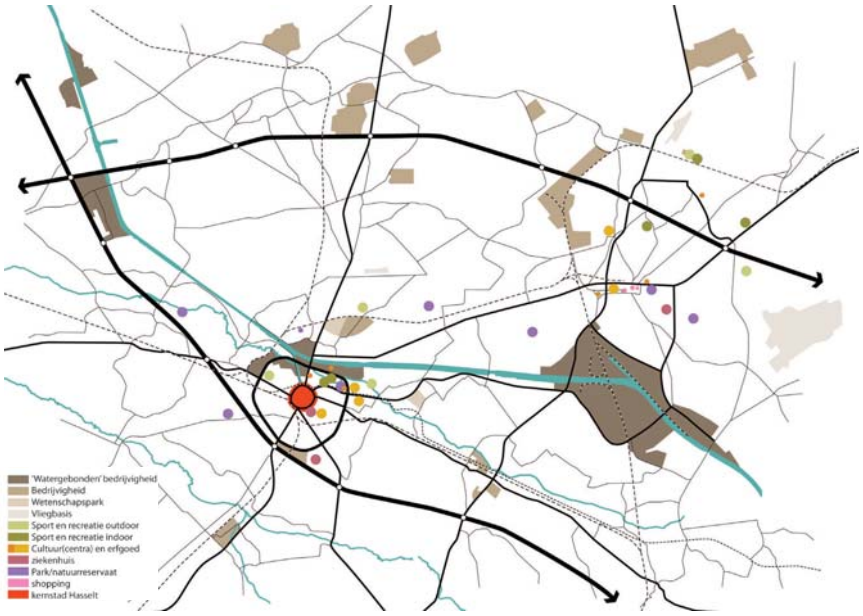
Op het vlak van de bedrijvigheid in de regio merken we een zekere complementariteit op binnen de dipool. Algemeen gesteld staat Genk in voor de logistieke functies; Hasselt vormt als provinciale hoofdstad het regionale centrum. Tegelijk valt op dat het aandeel watergebonden bedrijvigheid langs het Albertkanaal erg beperkt is en dat de kavels hier slechts een beperkte oppervlakte hebben in verhouding tot sites in Genk. Aangezien er bovendien nogal wat marge is voor groei op andere plaatsen, lijkt het op lange(re) termijn niet aangewezen vast te houden aan de huidige bedrijvigheid in Hasselt-Noord. De kanaalzone kan zijn economisch ondersteunende functie behouden, maar dient te focussen op een meer stedelijke bedrijvigheid.

Compacte stad

Terwijl Genk wordt gekenmerkt door een sterk verspreide woonontwikkeling (cfr. woonenclaves rond de mijnbouw en latere industrialisatie), vormt Hasselt eerder een compacte stad met een dense centrale stedelijke kern en een gordel van woonwijken. Binnen de afbakening van het stedelijk gebied Hasselt zijn de in- en uitbreidingsmogelijkheden beperkt; de ruimte-schaarste noopt tot een doordacht duurzaam ruimtegebruik. Binnen die context lijkt het evident in de toekomst in te zetten op een meer stedelijk karakter van het gebied Hasselt-Noord, en de aansluiting met het bestaande stedelijke weefsel te versterken.

- Versterken landschappelijke structuur vallei
- Compacte stadsontwikkeling
- Herinvulling onderbenutte terreinen
- Stedenbouw van nabijheid
- Sociale en functionele diversiteit

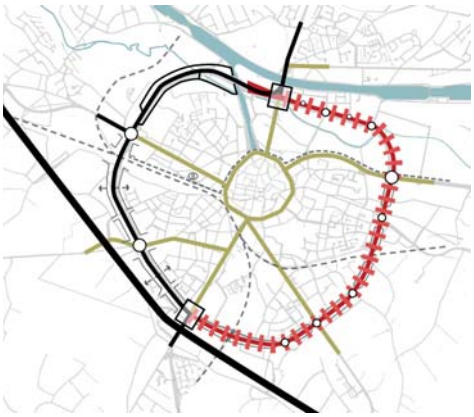
Figuur vallei van de Demer



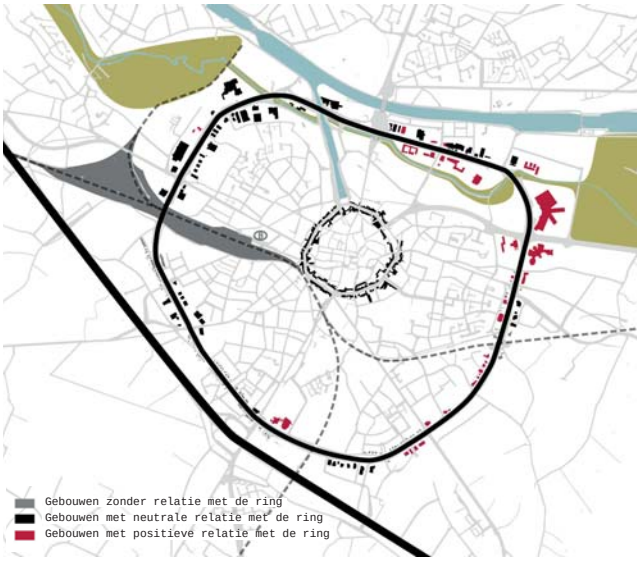
Figuur Hasselt versus Genk

Figuur stedelijke gebied Hasselt

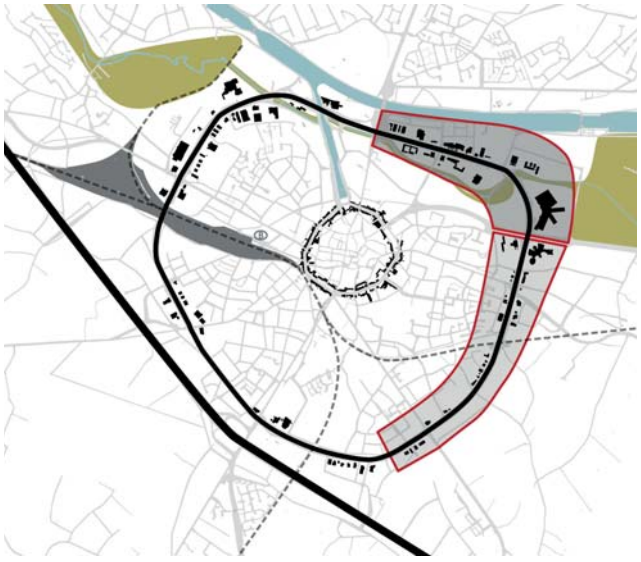
Figuur bestaande toestand



Figuur toekomstig streefbeeld



Figuur asymmetrische relaties tot de ring



Figuur asymmetrische ontwikkelingsopportuniteiten

Figuur openbaar vervoer

Figuur ringconcept bus

2 ring: singel vs boulevard

Asymmetrische ontwikkeling ring

De corridor rond de ring van Hasselt kent een duidelijke asymmetrische ontwikkeling: terwijl aan de westelijke singel in hoofdzaak grootschalige bedrijvigheid, baanwinkels en woonwijken voorkomen, merken we aan de oostelijke zijde een meer stedelijk karakter. Hier komen kantoren, diensten, recreatieve en publieksgerichte functies voor die zijn geënt op de ring. Ook het wonen krijgt hier – meer dan aan de westzijde – een 'gezicht' naar de ring.

Tegelijk is de noord-oost zijde van de ring bij uitstek de plek waar ruimte aanwezig is voor nieuwe ontwikkelingen, wat van deze locatie een strategisch gebied bij uitstek maakt - veel meer dan de westzijde.

De inrichting van de ring dient dan ook afgestemd te worden op deze asymmetrie waarbij een andere beeldkwaliteit ontwikkeld zal worden voor west en oostzijde van de ring. De perceptie van dit onderscheidend beeld kan reeds in de naamgeving gebeuren: singel (westzijde) en boulevard (oostzijde).

De beleidskeuze om het verkeer te stimuleren om de westzijde van de ring te gebruiken sluit aan bij deze asymmetrische ontwikkeling. Bij de uitwerking van de Kempische Poort wordt daarom ook dit model aangehouden. De automobilist moet m.a.w. in de infrastructuur duidelijk aflezen dat de afbuiging naar het westen de voorkeur geniet.

Een gedifferentieerd beeld

De volgende stap is het segment singel en het segment boulevard een ander beeld en verkeersregime te geven, een eigen cultuur. In het geval van de singel betekent dit (cfr. huidige situatie) een focus op doorgaande stromen, het aantal aansluitpunten met het onderliggend verkeersnetwerk beperken tot het minimum, verkeer naar omliggende programma's organiseren op ventwegen, fietspaden op de ventwegen en het lokaal weefsel onder de ringweg puntsgewijs laten doorlopen. De oostelijke zijde wordt echter op termijn omgevormd tot een stedelijke boulevard waarbij de ventwegen (waar mogelijk) worden afgebouwd, het aantal aansluitpunten en oversteekpunten met het lokaal weefsel verbetert, en ruimte gegeven wordt aan zacht verkeer, OV en een groene inrichting tussen representatieve wanden (zie verder: ontwerpend onderzoek).

Onderzoek op het terrein maakt een verfijning van de vooropgestelde conceptuele tweedeling mogelijk in volgende vier segmenten.

Het openbaar vervoernet vervolledigd

Een meer stedelijke invulling van de kanaalzone gaat logischerwijze gepaard met een verhoging van de verkeersdruk (minder vracht-, maar meer autoverkeer). Met de bestaande lijnen van het openbaar vervoer wordt deze groei niet voldoende afgedekt. Daarom lijkt het logisch het vervoersnet te vervolledigen op de ontbrekende stukken langs de ring. De Lijn kan onderzoeken n.a.v. een gemengd stedelijke ontwikkeling van Hasselt-Noord een ringbus (rendabel) kan uitgebouwd worden.

Vier deelsegmenten

Tussen de kanaalkom en de Kuringersteenweg hebben voornamelijk grootschalige programma's een plaats gevonden. De ontwikkelingen liggen op relatief verre afstand van de singel en hangen dan voornamelijk op aan de dubbelrichting ventwegen. Om de doorgaande verkeersfunctie op de singel niet te hinderen dient het aantal aansluiting met de ventwegen beperkt te worden.

Tussen de Kuringersteenweg en de Sint-Truidersteenweg loopt de Boerenkrijgsingel doorheen het zuidwestelijk woonweefsel van de stad. De ventwegen zijn in gebruik geen onderdeel van de ringweg maar behoren tot de netwerk van wijkstraten. De ventwegen worden daarom heringericht tot wijkstraten, het aantal aansluitingen met de ring moet beperkt worden tot het absolute minimum om bovenlokaal en sluipverkeer te weren op de ventwegen. Onder de ring door kunnen een aantal verbindingen het woonweefsel langs beide zijden van de singel verbinden.

Langsheen de Prins Bisschopssingel en de Gouverneur Roppensingel zitten vandaag al meer stedelijke programma's zoals kantoren en diensten. De ligging aan de ring zorgt hier tegelijk voor een goede bereikbaarheid en zichtbaarheid. De ontwikkeling rondom dit deel van de ring vormt hiermee een eigen ruimtelijke structuur, waarin een zekere stedelijkheid is af te lezen. Doorstroming van de R71 is hier dan ook niet het belangrijkste, wel de ruimtelijke inrichting van de ringweg (ingroening) en de ventwegen (waar vereist). Ook de beeldkwaliteit van de ontwikkelingen en een verbetering van de oversteekbaarheid staat voorop.

Langs de Gouverneur Verwilghensingel kan ingezet worden op een doorgedreven vernieuwde inrichting: hier zijn de marges voor de ontwikkeling en de wenselijkheid van vernieuwing van het omgevende weefsel het grootst. Reorganisatie van de kanaalzone maakt het mogelijk de ventwegen af te bouwen en een meer stedelijke sectie uit te bouwen. Hierdoor kan de oversteekbaarheid en de beeldwaarde drastisch worden verbeterd.

- Verhogen van de bereikbaarheid en toegankelijkheid
- Aandacht voor de verkeersveiligheid
- Gericht openstellen van verkeersruimte als groene en publieke ruimte
- Uitbouw van het openbaar vervoersnet

3 bestaande context

Gebrek aan coherentie

Binnen het studiegebied Hasselt-Noord werden reeds een groot aantal plannen opgemaakt. Zo bestaan er masterplannen voor de Blauwe Boulevard, de creatieve bedrijvenzone Kanaalzone, de Grenslandhallen, Campus 11de linie, een (vervallen) streefbeeld voor de ring van Hasselt,…

Aangezien de masterplannen werden opgemaakt in opdracht van verschillende opdrachtgevers, ontbreekt de onderlinge coherentie. Bij gebrek aan overkoepelende visie, bevestigen ze impliciet ook het scheidend karakter van de verschillende OW-infrastructuren tussen het binnenstedelijk weefsel en het kanaal.

Programmatische clusters

Het bestaande programma in het studiegebied Hasselt-Noord is zowel ruimtelijk als programmatorisch zeer divers. Toch kunnen een aantal thematische clusters onderscheiden worden die een erg waardevolle kiem in zich dragen voor de toekomstige ontwikkeling van het gebied:

•Innovatiecluster op de oude Philipssite aan het station van Kiewit.

•Innovatiecluster aan de universiteitscampus in Diepenbeek.

•Campus aan de 11de linie.

•Creatieve opleidingen en organisaties (MAD, Muziekodroom en Villa Basta): werken eerder op microschaal.

•Creatieve Kiemen: De Silo en Kaai 16

•Recreatievallei: zwembad, skatepark, schaatsbaan, Plopsaland, discotheek Versuz, Kinepolis, de golfterreinen, Japanse tuin en buitenklimmuur

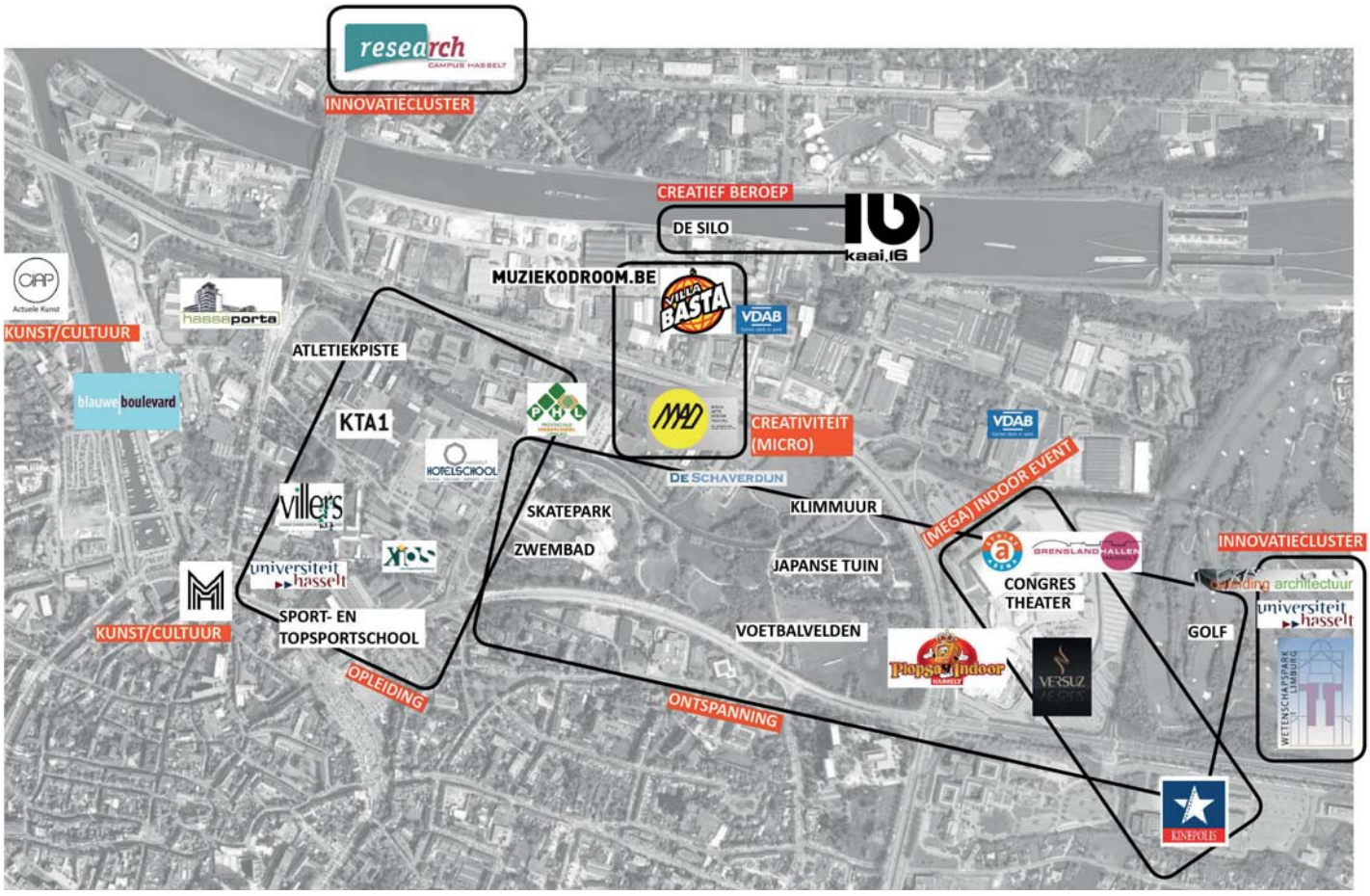
•De mega-indoor events: Grenslandhallen (met voorzieningen voor congres, theater, expositie), Kinepolis

•Culturele organisaties: CIAP (centrum voor actuele kunst) & Modemuseum Hasselt

•De wooncluster van de Blauwe Boulevard inclusief Hassaporta.

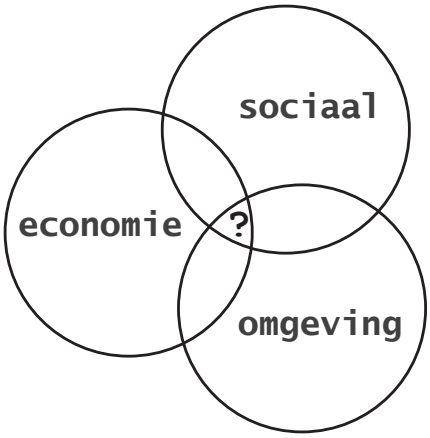
- Integrale planning
- Sociale en culturele diversiteit
- Functionaliteit door bundeling

Figuur bestaand planningskader

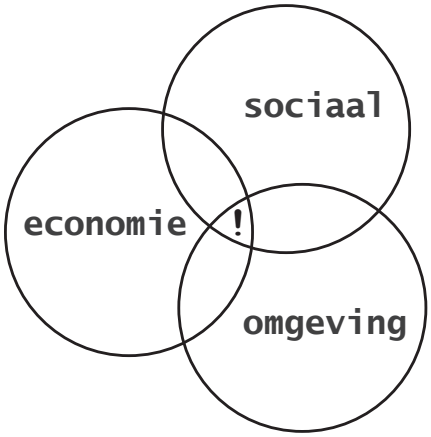


Figuur bestaand programma

ad hoc ontwikkeling ?



duurzame ontwikkeling !



economie

(-)

•Contradictie tussen aard van economische bedrijvigheid en stedelijke context (opslagtanks, horizontale opslagvelden, schroothandelaars, baanwinkels, logistiek)

- •laag ruimtegebruik
- •traditionele bedrijven
- •toonzalen & baanwinkels (geen toegevoegde waarde)

(+)

•Kiem creatieve economie
•Private ontwikkelaars hebben interesse
•Universiteit keert terug naar de stad met de renovatie van de gevangenis
•Syntra gevestigd in de zone van de bedrijventerreinen

economie

ateliers voor productie - CREATIEVE ECONOMIE

•creatieve sector +
•innovatieve kenniseconomie
economie IN de stad,opwaardering

belang van STEDELIJKHEID = INTERACTIE

Xtra

•opleidingen ecologie?
•internationaal platform?
•taalopleiding BRIC-landen?

sociaal

(-)

•Contradictie tussen functionele zonering en stedelijke context.
•Suburbane sfeer
•Publieke ruimte weinig waardevol

(+)

•Creatieve tendensen

sociaal

•richting STEDELIJKE ATMOSFEER: leefbare stad

•nieuwe publieke ruimte = ONTMOETINGSRUIMTE

•creatieve sector = expressie vd cultuur

omgeving

(-)

•Contradictie tussen weinig intensief ruimtegebruik en programmatische druk op het gebied (extra parking, uitbreiding scholen, congresfaciliteiten, creatieve bedrijvigheid,...)

•Contradictie tussen aanwezig programma en de actuele uitstraling van het gebied.

- •Extreme verharding van het valleigebied met parkingsgrenslandhallen, kta, zwembad,...)
- •Kapermolenpark heeft meer potentie als park van Hasselt en regio
- •Belabberde uitstraling

•Functionele ('60) infrastructuur domineert

- •Kanaalzone (enkel voor boten)
- •Ring = autosnelweg

Deze barrièrewerking verhindert de werking van Hasselt Noord als één stadsdeel, waarin de klassieke verwevenheid van functies aanwezig is, op een grotere schaal dan gewoonlijk, maar nog steeds in elkaars blikveld en op wandelafstand.

•Vallei en landschap) van de Demer?
•Biodiversiteit?

(+)

•Grote ruimtelijke structuren (kanaal, singel, vallei)

omgeving

•Intensief ruimtegebruik (gestapeld parkeren, compacte scholenbouw,...)

•Stedelijke programma's

•Herontwikkeling stadsdeel

•PARK HASSELT NOORD = BINDMIDDEL

•Inzetten op voetganger en fietser

•Infrastructuur als identiteitsdragers van dit stadsdeel

•Revitalisatie vallei

4
visie hasselt-noord

De bestaande ruimte-schaarste in Hasselt en de bijzondere ligging van het studiegebied bij de ringweg en het water maken het mogelijk in te zetten op een hoogkwalitatieve ontwikkeling van Hasselt-Noord. Hierbij wordt een geleidelijke transformatie voorzien naar een gemengd stedelijk programma, met wonen, kantoren, recreatie en cultuur. Binnenstedelijke programma's die in de binnenstad geen plaats meer vinden, passen hier perfect. Door de verdere uitbouw van creatieve functies in Hasselt-Noord krijgt de plek ook een eigenheid en een duidelijke ruimtelijke en maatschappelijke relevantie voor de stad als geheel. Het gebied vormt de 'stedelijke doortocht' van het kanaal en wordt tegelijk het waterfront van de stad.

Hasselt Noord

1. is een hefboomgebied voor Hasselt

met zowel lokale als bovenlokale ambities

2. is een (per definitie) duurzame ontwikkeling

die een (onderbenut) gebied IN de stad valideert

3. krijgt een stedelijke mix van

-creatieve economie (incl. high tech)
-recreatie
-wonen
-cultuur

4. d.m.v. een geleidelijke ontwikkelingsstrategie

-van landschap & publieke ruimte
-via perceelsgerichte transformaties
(door overheid of privésector)

De ruimtelijke implementatie van deze visie op het terrein vereist enerzijds een programmatische input en anderzijds de uitbouw van een bindend frame voor Hasselt-Noord.

5 masterplan

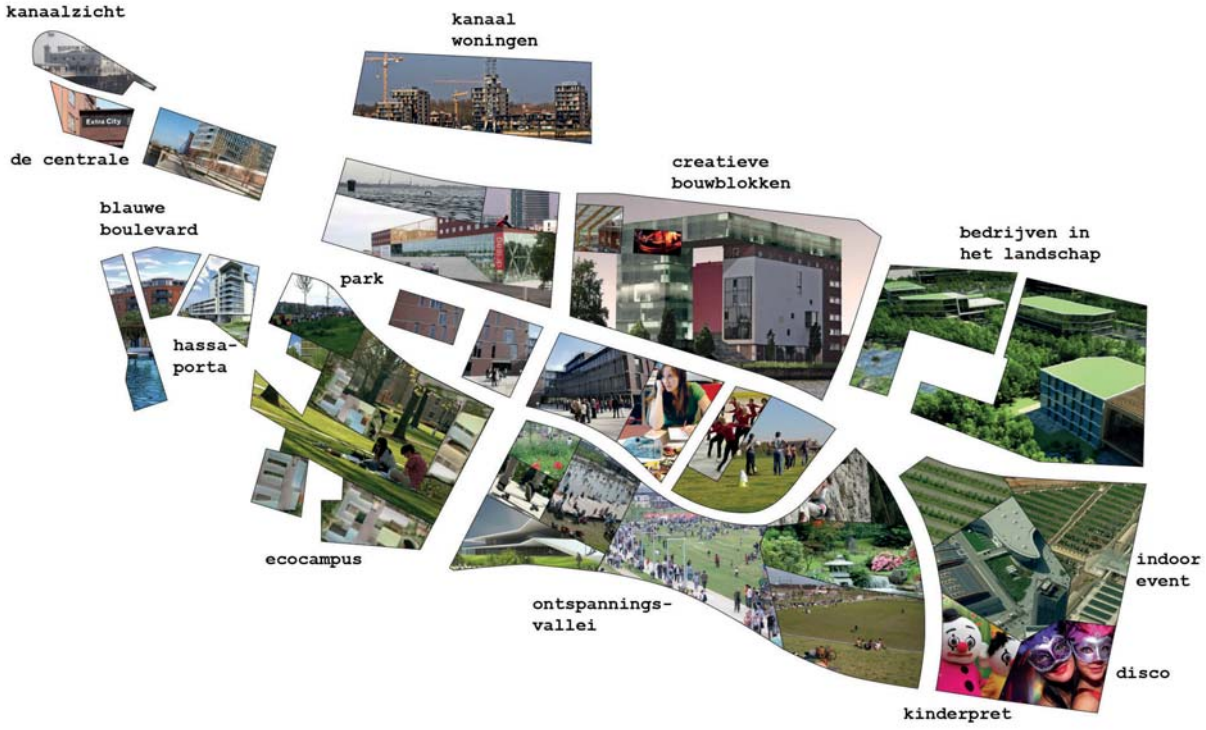
Programmatische input

De bestaande programmatische clusters worden verder uitgebouwd tot volwaardige entiteiten die steeds een antwoord geven op de eigenheid van de plek (zie figuur onder). Zo ontstaan vruchtbare microklimaten die dankzij de focus op landschap en publieke ruimte toch maximaal in het grotere verhaal van Hasselt-Noord worden geïntegreerd.

Bindend frame voor Hasselt-Noord

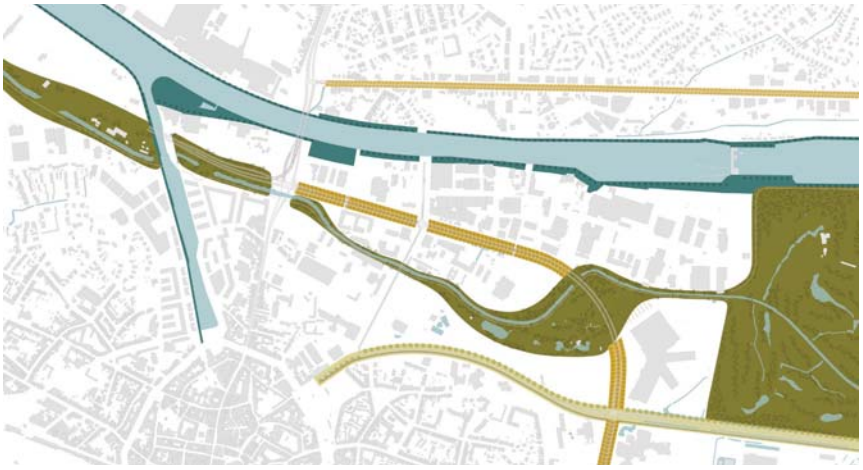
Aanvullend op de programmatische input wordt een frame uitgezet dat het bindend kader vormt tussen de verschillende entiteiten binnen Hasselt-Noord. De huidige (scheidende) OW-infrastructuren worden hierbij uitgebouwd tot belangrijke identiteitsdragers binnen het gebied. Ze worden aangevuld met enkele strategisch gekozen NZ-linken. Binnen het frame ontstaan aldus 4 systemen waarop in het verdere verhaal wordt ingezet (zie rechts).

Bij de uitwerking van deze 4 systemen staat het verzachten van de breuklijnen in het weefsel voorop, terwijl tegelijk de identiteit van elk systeem verder wordt versterkt. De bijstelling van het aspect mobiliteit en de landschappelijke inrichting vormen bepalende katalysatoren voor de nieuwe lezing van het gebied.



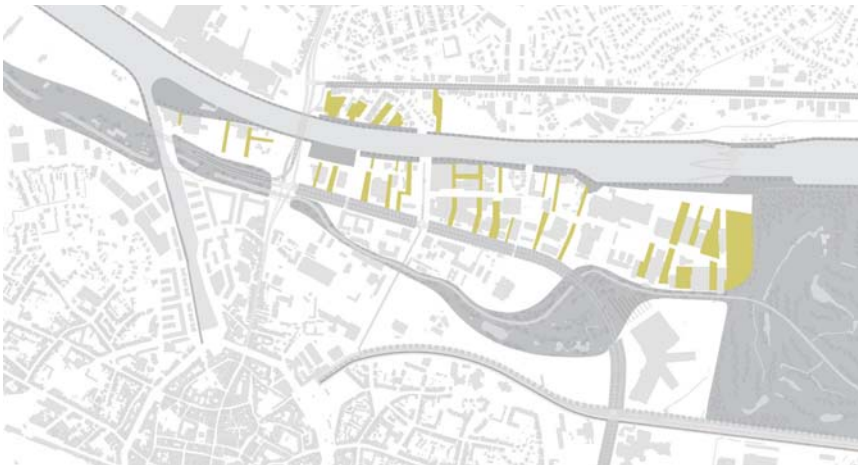
Figuur collage denkbeeld

- Uitbouw van ecologische (groen)verbindingen
- Compacte, geclusterde ontwikkeling
- Landschappelijke en stedenbouwkundige integratie
- Versterken identiteit en leesbaarheid



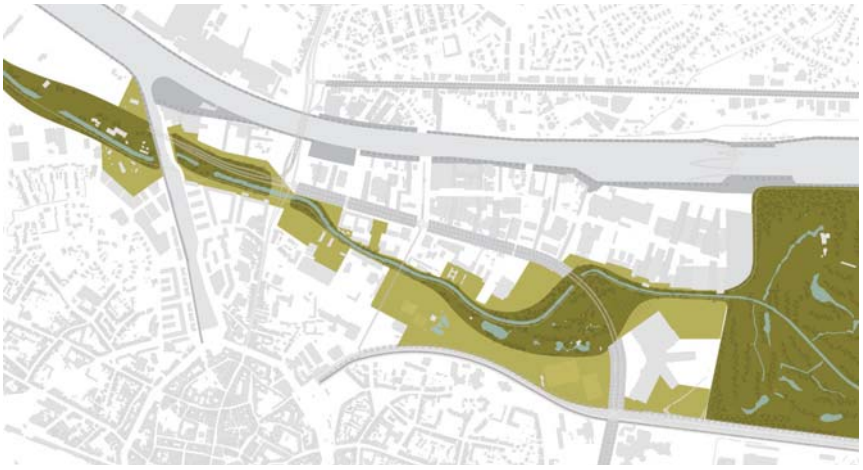
Figuur ow-structuren

De OW-structuren worden bepaald door de Demervallei, het Albertkanaal, de Gouverneur Verwilghensingel, de Koning Boudewijnlaan en de Genkersteenweg. Vandaag kennen deze infrastructuren in hoofdzaak een scheidend karakter. Ze worden omgevormd tot duidelijk leesbare dragers voor Hasselt-Noord.



Figuur groene strips kanaalzone

In de kanaalzone noopt het huidige gebruik en de bestaande eigendomsstructuur tot een geleidelijke en perceelsgewijze transformatie. De ontwikkeling van enkele strategische plekken garandeert op korte termijn een nieuwe beleving en gebruik van het gebied.



Figuur Demervallei dwarse verbindingen

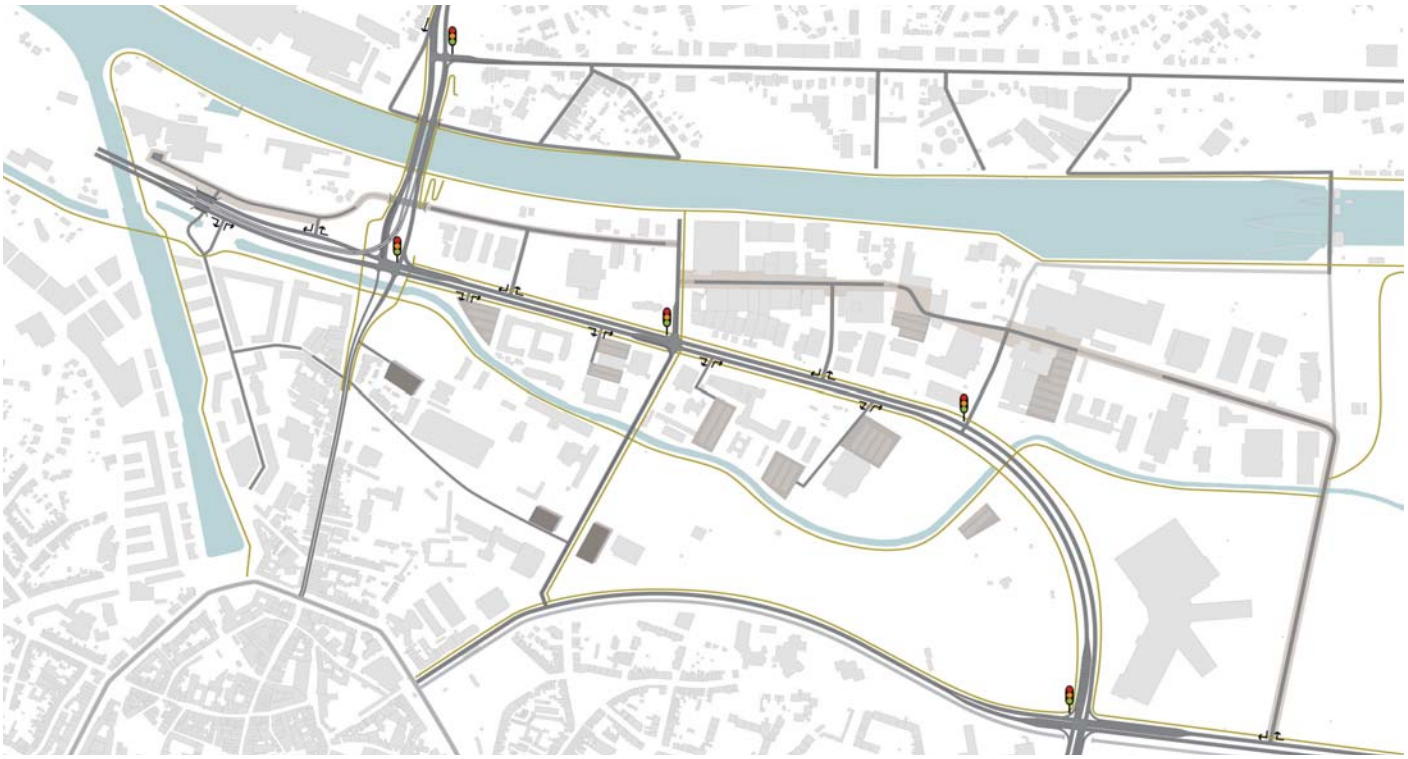
Rond de Demervallei worden toekomstige ontwikkelingen geclusterd aan de randen om een grotere openheid en leesbaarheid van het centrale valleigebied te garanderen. De ontsluiting gebeurt rechtstreeks via de randen.

Figuur nz-structuren

Aanvullend op de bestaande OW-dragers worden enkele welgekozen NZ-structuren uitgewerkt. Ze vullen de missing links in tussen de binnenstad en de kanaalzone en creëren een volwaardig netwerk voor langzaam verkeer.

Figuur masterplan

0 20 40 100 200 m
N



Figuur layer mobiliteit

Mobiliteit hertekend

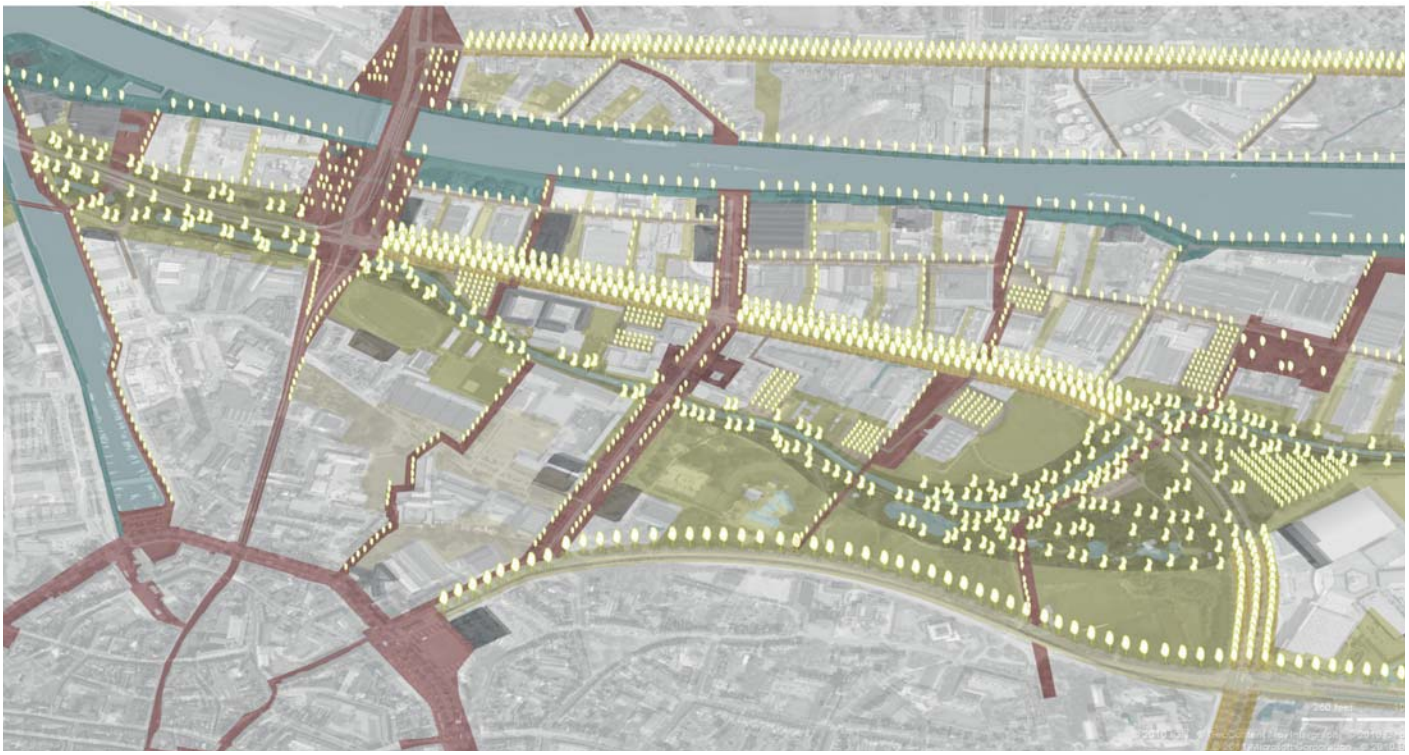
Conform het mobiliteitsconcept op macroschaal krijgt de ring ter hoogte van Hasselt-Noord een boulevard-profiel. Binnen een regime zone 50 volstaat een tweevaksbaan in dubbele richting. De bestaande ventwegen worden (op termijn) geëlimineerd, wat de oversteekbaarheid van de ringweg drastisch verbetert.

Een beperkt aantal aansluitingen op de ring maken een insteek naar de kanaalzone mogelijk. Het gebied wordt bediend via interne ontsluitingswegen, die rechtstreeks toegang geven tot de parkeeraccommodatie (geconcentreerde parkeervelden of individueel onder de gebouwen). Ook aan de kant van de Demervallei wordt het parkeren geconcentreerd en rechtstreeks ontsloten vanaf de ringboulevard.

De NZ-doorsteken voor langzaam verkeer verlopen in principe gescheiden van het gemotoriseerd verkeer. Ook de kade langs het Albertkanaal wordt exclusief gereserveerd voor fietsers en voetgangers.

Het openbaar vervoer krijgt voldoende aandacht zodat een vlotte doorgang is verzekerd.

- Alternatieve voor individueel gemotoriseerd verkeer
- Veiligheid (zone 50; aparte fietsinfrastructuur, door duidelijke verkeerssystemen,…)



Figuur landschap

Landschappelijke dragers

De verschillende structuren krijgen elk een eigen landschappelijke inkadering, zodat hun identiteit verder wordt versterkt:

- de kanaaloevers als as voor langzaam verkeer
- de Gouverneur Verwilghensingel als stedelijke boulevard
- de vallei van de Demer als langgerekt verblijfsgebied met grootschalig groen
- de Koning Boudewijnlaan als ontsluitingsas voor de light-rail
- de NZ-structuren tussen de binnenstad en het kanaal

Deze landschappelijke insteek garandeert tegelijk een hogere verblijfskwaliteit, een betere doorwaadbaarheid van het gebied en een sterkere leesbaarheid van de verschillende structuren.

De landschappelijke dragers worden leesbaar gemaakt in de bomenstructuur:

- grote bomen langs belangrijke ow-assen
- begeleidende rijen van kleine bomen langs langzame nz-verbindingen en de kaaien
- grids van bomen op de parkeervlakken

- Uitbouw van een kwalitatieve publieke ruimte
- Ondersteuning natuurlijke structuur en ecologische corridors

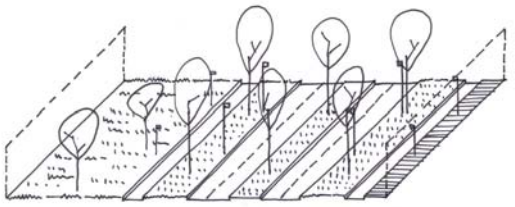
6 ontwerpend onderzoek

Herinrichting als boulevard

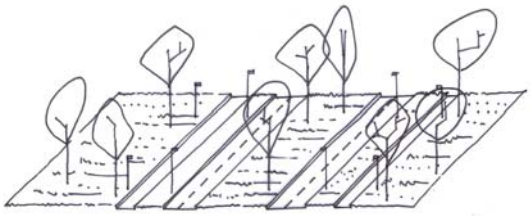
De ringweg wordt ingericht als boulevard. Hierbij maken de pechstrook en de ventwegen plaats voor bomenrijen en ruime fietspaden. De kant van de Demervallei krijgt een groene berm. Aan de zijde van de kanaalzone schuift de bouwlijn naar voor zodat een meer stedelijk karakter ontstaat. Hier is ook een volwaardig voetpad voorzien.

Daar waar de Demervallei de ringweg kruist, (t.h.v. de Japanse tuin) wordt het boulevardkarakter met laanbomen niet weerhouden. Hier staat de leesbaarheid van het valleilandschap voorop. De middenberm wordt breder voorzien (niet de pechstrook maar het centrale rijvak wordt geëlimineerd), zodat een 'opener' profiel ontstaat, waar grootschalig groen (solitaire bomen) de dominante aanwezige wordt. De infrastructurele laag wordt zo als het ware ondergeschikt gemaakt aan de natuurlijke laag.

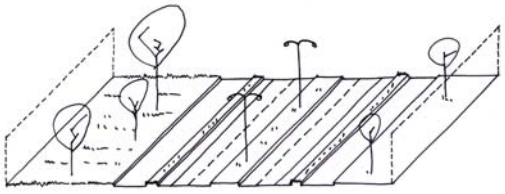
- Integratie groen in de publieke ruimte
- Uitbouw volwaardige voet- en fietspaden
- Verhogen leesbaarheid landschap



Figuur profiel Singel t.h.v. 11de linie



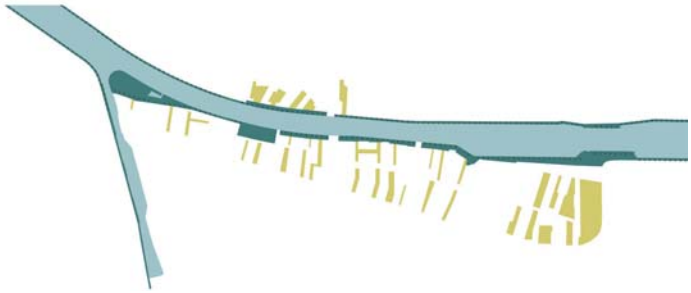
Figuur profiel Singel t.h.v. vallei



Figuur huidig profiel ring

Figuur Singel & vallei bestaande toestand

Figuur Singel & vallei impressie



Kade Albertkanaal

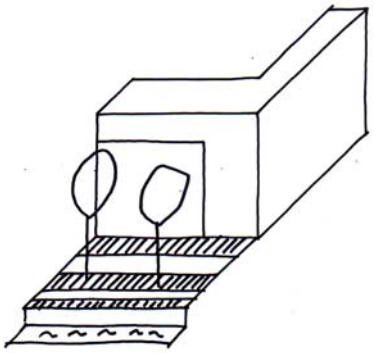
Het Albertkanaal vormt vandaag al een sterke structuur op zich; de ruimtelijke toevoegingen blijven hier om die reden beter beperkt. Een bomenrij langs de beide zijden van het water vormt een duidelijke afboording van de zone voor langzaam verkeer. Ze zorgt er tegelijk voor dat de ‘ruis’ door de omgevende bebouwing afneemt.

De bomenrijen aligneren het kanaal, behalve op een aantal bijzondere plekken. Zo krijgt de overslagzone betekenis als open ruimte langs het water. Op momenten dat er geen overslag gebeurt, kan ze dienst doen als pleinruimte waar bvb. grootschalige evenementen of manifestaties een plek krijgen. Ook op langere termijn wordt hier geen nieuwe bebouwing voorzien.

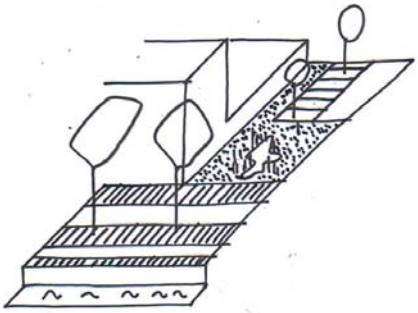
De ‘kop’ van het kanaal krijgt omwille van haar strategische ligging een publieke functie. De bomenrij schuift hier achteruit zodat de gerichtheid van het publiek domein naar het water wordt beklemtoond.

Ook de ruimte onder de bruggen krijgt een bijzondere betekenis, net als de plaatsen waar de NZ-structuren het kanaal raken. De inrichting van deze ‘plekken’ maakt de verblijfsfunctie evident: zitbanken en tafels, ruimte voor vissers, verharde zones,… Contact met het water staat hier voorop.

- Integratie groen in de publieke ruimte
- Faciliteren meervoudig gebruik binnen het publiek domein
- Verhogen verblijfskwaliteit en gebruiksnut



Figuur transformatie kade



Figuur transformatie kade aan groene strip

Figuur kaai bestaand

Figuur kaai impressie

NZ-structuren

De NZ-structuren zijn de enige nieuw te creëren assen: de inrichting wordt niet geënt op een volwaardige bestaande basislaag. Hun eigenheid bestaat er in dat ze de verschillende OW-structuren kruisen (en op die manier ook leesbaar maken). Hun identiteit wordt bepaald door een samenspel van volgende factoren:

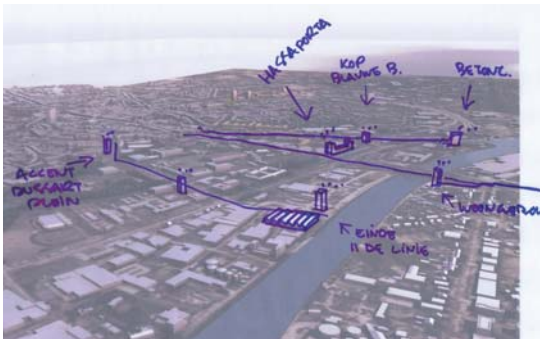
•De NZ-structuren krijgen er een herkenbare vormentaal dankzij de materialisatie van de ondergrond (bvb. schuine grasvlakken), de verharding (bvb. betondallen), de bomen (solitaire treurwilgen, plaatselijk rijen van kleine bomen als begeleider,...),...

•Het langzaam verkeer krijgt er een veilige en aangename route, bij voorkeur gescheiden van gemotoriseerd verkeer.

•Er worden 'plekken' gecreëerd waar een (eventueel) aanvullend programma een plek krijgt (bvb. faciliteiten voor sport en spel). De publieke ruimte aan deze plekken kan een meer 'ontworpen' karakter krijgen (zie schema).

•Torenvolumes markeren de NZ-route tussen de binnenstad en het kanaal.

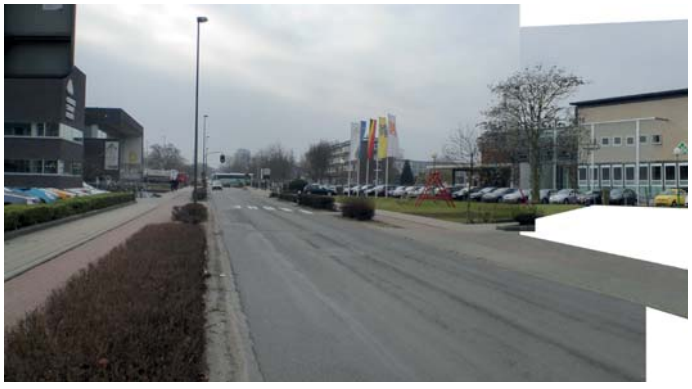
- Uitbouw / vervolledigen netwerk langzaam verkeer
- Programmatisch opladen publieke ruimte
- Verhogen leesbaarheid van de ruimte (materialisatie, torenvolumes,…)



Hoogbouwconcept: versterking van de assen

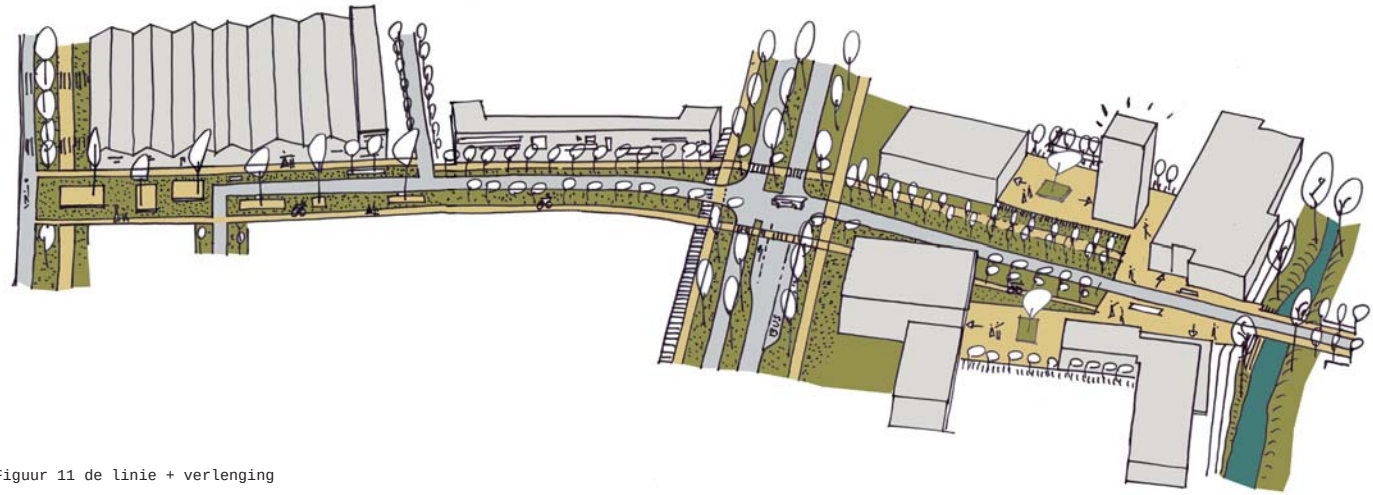
Figuur hoogbouw Hassaporta

Figuur recente hoogbouw aan De Singel



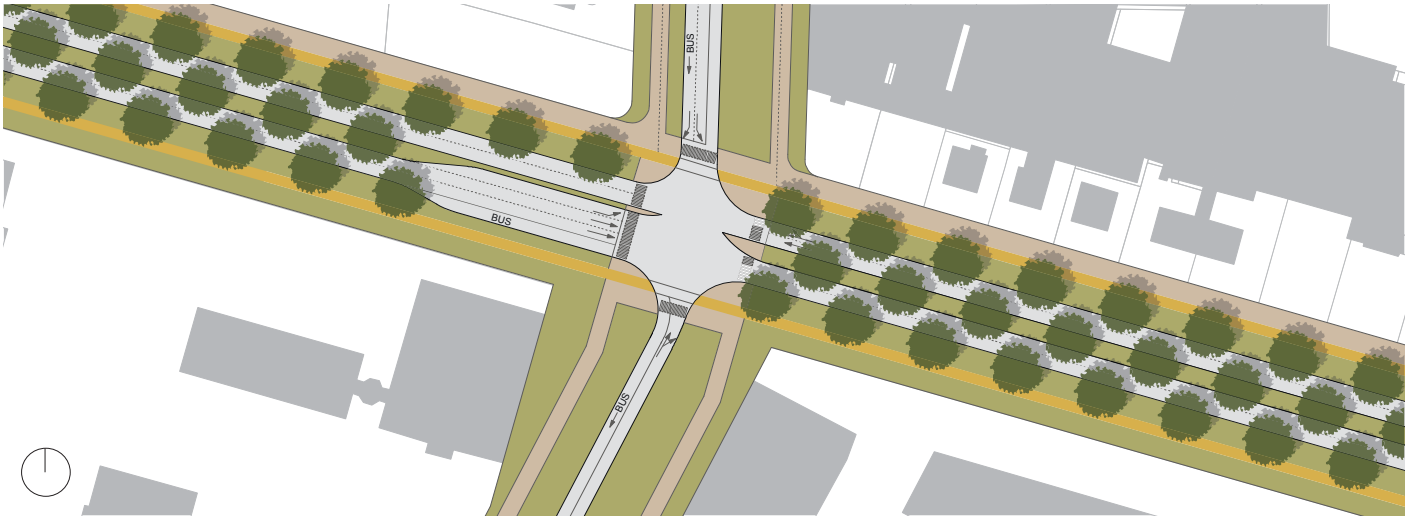
Figuur 11e liniestraat bestaand

Figuur 11e liniestraat impressie



Figuur 11 de linie + verlenging

Figuur 11 de linie + verlenging



Figuur kruispunt 11e liniestraat en singel

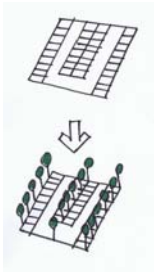
Transformatie Demervallei

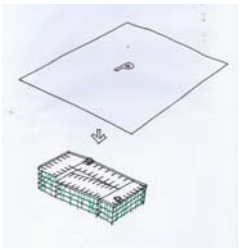
Toekomstige ontwikkelingen binnen de Demervallei worden bij voorkeur voorzien in clusters langs de Gouverneur Verwilghensingel en de Koning Boudewijnlaan. Nieuwe gebouwen sluiten op een compacte manier aan op bestaande volumes, waarbij wordt uitgegaan van hoge(re) densiteiten. Het parkeren wordt gestapeld, of minstens geclusterd, zodat dubbelgebruik van de parkeerfaciliteit mogelijk wordt (bvb. voor dag- en avondonderwijs). De ontsluiting gebeurt rechtstreeks vanaf de randen.

Doorsteken voor gemotoriseerd verkeer doorheen de Demervallei worden ingeperkt. Zo wordt de Elfde-Liniestraat voor openbaar vervoer bestemd.

Hiermee wordt ingezet op een herstel van het open en continue karakter van het valleigebied. De Demervallei wordt tegelijk versterkt als waardevolle groenzone, waarbinnen een hoge verblijfskwaliteit wordt gecombineerd met een rijke programmatische invulling.

Als referentie voor dit voor een soortgelijke rijke invulling kan gedacht worden aan Spoor Noord in Antwerpen, waar een landschappelijk park wordt gecombineerd met sporttereinen, indoor sport, een café, skatepark, bovenlokale fietsverbinding, een multifunctionele hal, kantoren, hogeschool en woningen.





Ref. parking ecologische high tech campus Eindhoven

Figuur Clustering scholencampus noord

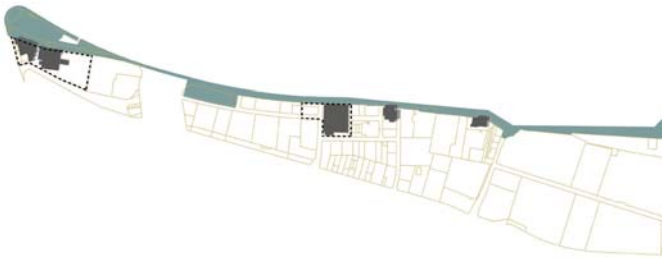
Figuur Spoor Noord Antwerpen

- Duurzaam ruimtegebruik d.m.v. stapeling programma's (compacte ontwikkeling binnen clusters)
- Dubbelgebruik parkeergelegenheid
- Open werken / leesbaar maken natuurlijke legger vallei

Figuur 11e liniestraat bestaand

Figuur 11e liniestraat impressie

Figuur gratis prettig parkeren

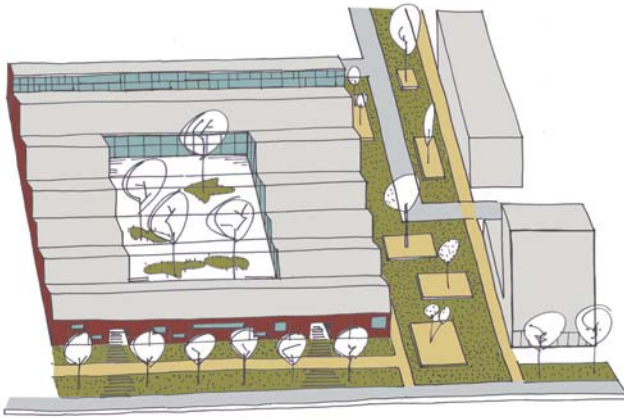


Transformatie kanaalzone: strategische locaties

Op het terrein zijn enkele icoongebouwen aan te duiden: De Centrale, Hangar, de Silo, Kaai 16 … Dit waardevol patrimonium bepaalt de identiteit van de plek en wordt geïntegreerd binnen transformatie van het gebied. De gebouwen vormen 'harde pitten' in de kanaalzone.

Daarnaast worden enkele strategische locaties aangegeven (bvb. de 'kop', uiteinde Elfde-Liniestraat,…). Het zijn sites die een bijzondere positie innemen binnen het frame dat is uitgetekend voor Hasselt-Noord. Doordat de gekozen percelen vandaag bovendien onderbenut zijn, kunnen ze op korte termijn een voelbare kentering initiëren in het gebied.

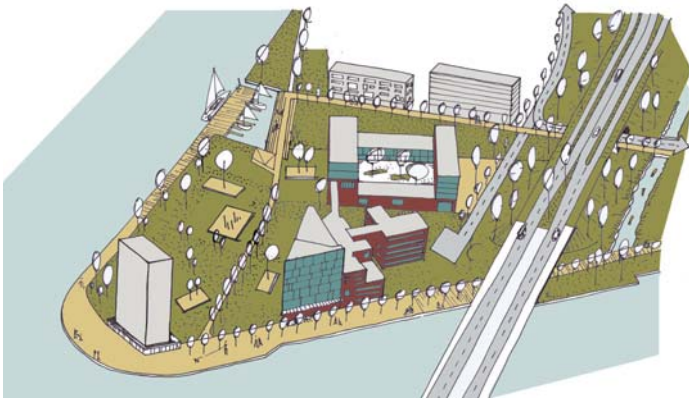
Om een nieuwe en kwaliteitsvolle invulling van de icoongebouwen te faciliteren (bij voorkeur met een publiek programma), wordt de ontwikkeling steeds gekoppeld aan ruime bouwmogelijkheden op een naastgelegen locatie. Zo kan bvb. een hoogwaardige publieke groenzone en esplanade op de 'kop' mogelijk gemaakt worden door de ontwikkeling van een exclusieve woon-of kantoortoren, met publiek programma op het gelijkvloers. De renovatie van Hangar zou in een gelijkend scenario kunnen gekoppeld worden aan een dense ontwikkeling van het naastgelegen perceel,…



Figuur transformatie hangar verlenging 11 de linie

- Integratie waardevol bestaand patrimonium in de stadsontwikkeling
- Uitbouw publiek domein
- Gemengd stedelijk programma

Figuur ontwerpend onderzoek kop



Figuur transformatie kop (blauwe boulevard)

Transformatie kanaalzone: veldbenadering

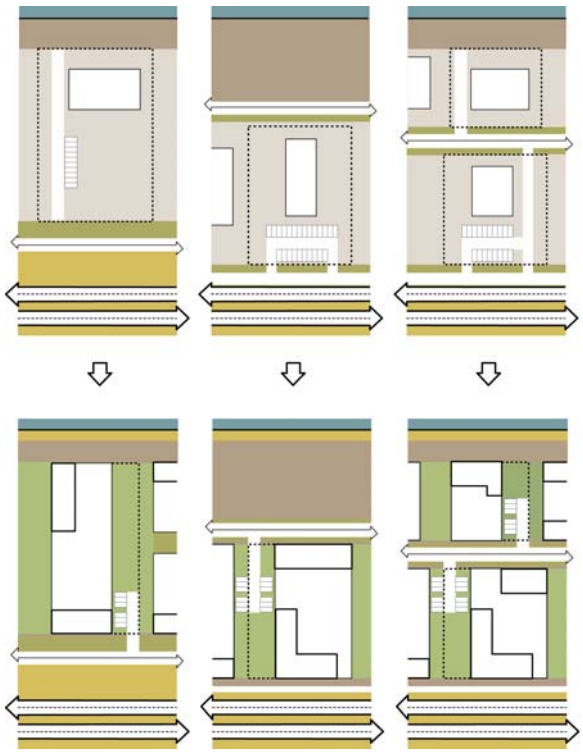
De transformatie van de andere plots binnen de kanaal-zone gebeurt perceelsgewijs en geleidelijk, maar is evenzeer essentieel om uiteindelijk tot een gemengd stedelijk gebied te komen. Op basis van de huidige inplantingsstructuur zijn verschillende ruimtelijke condities mogelijk. In essentie worden echter steeds dezelfde doelstellingen beoogd:

•De ontsluiting gebeurt niet langer via (de ventwegen van) de Gouverneur Verwilghensingel, maar wel via de interne ontsluitingsstraten tussen het waterfront en de ring.

•De ontwikkeling gebeurt in 'stroken', waarbij de diepte van het perceel volledig wordt benut. De sokkel bevat commerciële of publieke functies, of geeft ruimte aan bedrijvigheid of ateliers. Boven de sokkel worden volumes uitgebouwd die een volwaardig 'gezicht' vormen naar de ring, het kanaal en de ontsluitingsweg.

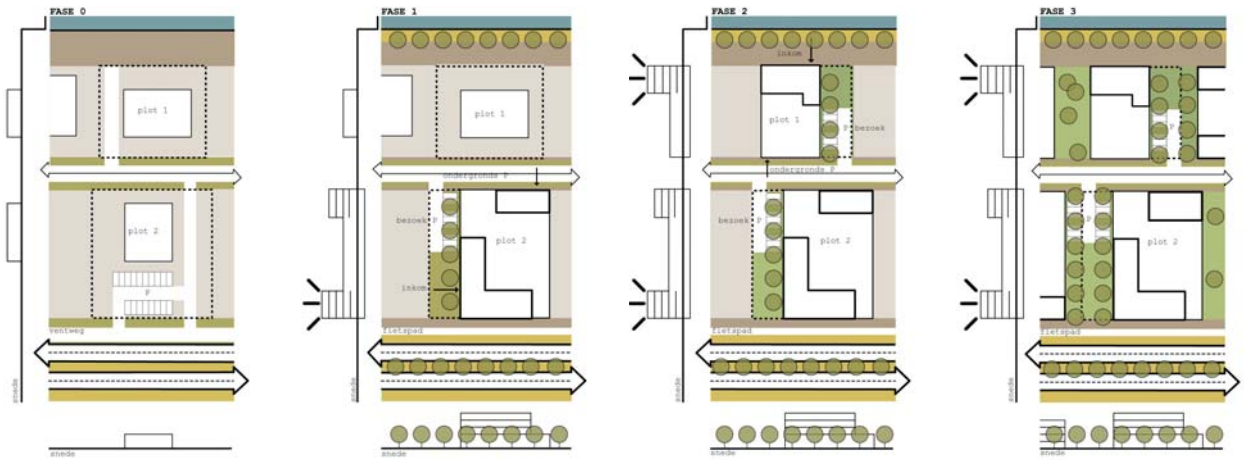
•Een deel van het perceel krijgt een groene invulling. Deze groene NZ-strips geven toegang tot de gebouwen die het verst afstaan van de ontsluitingsweg. Tegelijk maken ze de link tussen de ring en het kanaal visueel kenbaar.

•Het parkeren gebeurt in hoofdzaak ondergronds, met uitzondering van het bezoekersparkeren. Dit wordt zo georganiseerd dat een enkele toegang voor twee percelen volstaat.

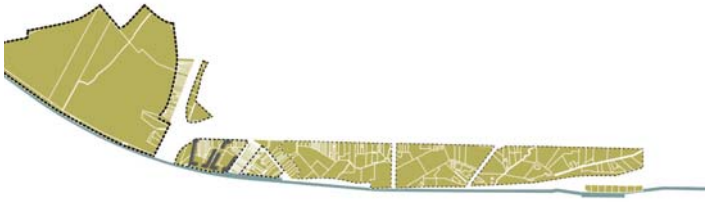


Figuur types velden en transformaties

- Spaarzaam ruimtegebruik: hogere densiteit, ondergronds parkeren, geclusterd bezoekersparkeren,…
- Uitbouw van een gemengd stedelijk programma
- Integreren groen binnen perceelsgewijze vernieuwing



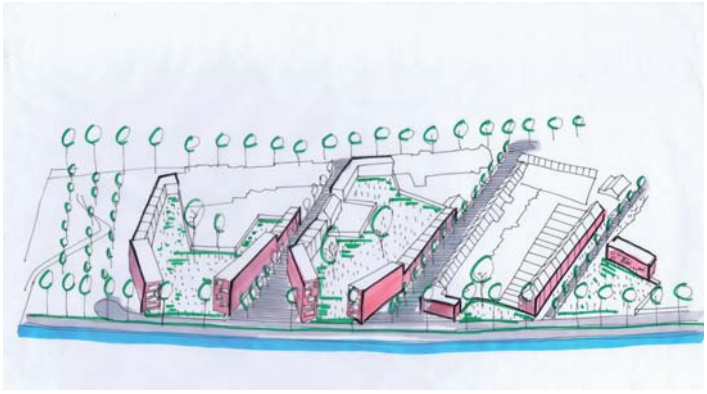
Figuur gefaseerde transformatie veld



Transformatie kanaalzone noord

Ook aan de noordzijde van het Albertkanaal lijkt een ingrijpende transformatie niet ondenkbaar. Als eerste komen enkele onbenutte zones rond de Candastraat in aanmerking voor nieuwe woonontwikkelingen die een ‘kop’ vormen naar het water. Ze vormen tegelijk het sluitstuk tussen het woonweefsel kant Kiewit en het kanaal. Op lange(re) termijn kan de huidige invulling van verschillende bedrijventerreinen langs het kanaal (bvb. Hasselt Paalsteen Straat) in vraag gesteld worden.

- Hergebruik onderbenutte terreinen
- Aansluiting woonweefsel op de landschappelijke structuren



Figuur ontwerpend onderzoek ontwikkeling noordoever

Figuur noordoever bestaande toestand

1.Creatieve Pool

Wat is een creatieve pool?

Een creatieve pool is een multifuncionteel gebied van

- creatieve bedrijvigheid
- recreatie
- wonen
- voorzieningen

met een stedelijke ambiance.

Wat zijn creatieve bedrijven?

=

creatieve sector

+

innovatieve kenniseconomie

inclusief opleiding

Wat is de benchmark voor Hasselt?

Internationaal?

Eén duidelijk profiel

Regionaal?

Complementariteit

Lokaal?

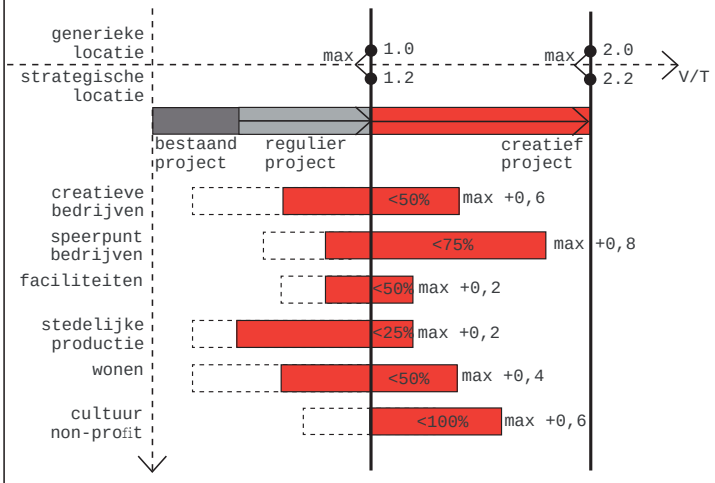
Divers lokaal profiel

2.Vestigingsfactoren

Een mix van volgende fatoren:

- Ruimte
- Stedelijke
- Imago
- Katalysatoren
- Faciliteiten

3.Wetgeving



V/T = 1 - 2

generiek project
twee representatieve koppen
publieke verbinding noord-zuid
max 80% hoofdfunctie
min 20% publiek toegankelijk
of recreatief programma
max 50% handel op gelijkvloers
parkeren ondergronds

V/T = 1.2 - 2.2

strategisch project

4.Beleidsinitiatieven

Opvolging stadsproject

Uitdoofbeleid voor niet wenselijke functies. Concessies niet verlengen.

Designcentrum

Internationaal platform

Marketing van het gebied

Economische ondersteuning

7 ontwikkelingsstrategie

1.Creatieve Pool

Wat is een creatieve pool?

Een creatieve pool is een multifunctioneel gebied van creatieve bedrijvigheid, recreatie, wonen, voorzieningen met een stedelijke ambiance. De stedelijkheid is van belang om de intensiteit van uitwisseling te verhogen.

Wat zijn creatieve bedrijven?

Onder creatieve bedrijven vallen enerzijds de creatieve sector (cultuur, theater,ontwerpers,...) en de innovatieve kenniseconomie. Opleidingen maken er integraal deel vanuit.

O.a. volgende categorieën komen in aanmerking:

- onderzoek
- ontwerp
- uitgeverijen
- cultuur
- datamanagement
- multimedia
- publicatie
- opleidingscentra
- taalopleidingen

Wat is de benchmark voor Hasselt?

INTERNATIONAAL: Het is belangrijk dat Hasselt zich internationaal in één gebied profileert.

REGIONAAL: Op Belgisch / Vlaams niveau is het van belang om niet in het vaarwater van andere steden terecht te komen.

LOKAAL: Lokaal kan Hasselt een meer divers profiel uitbouwen.

2.Vestigingsfactoren

Een mix van volgende factoren:

Het voorhanden zijn van een voldoende divers aanbod aan ruimtes. (kantoren, productiemogelijkheden,...)

De locatie moet mogelijkheden bieden die in de centrumstad niet mogelijk zijn.

Een stedelijke context, met een divers aanbod van programma, bij voorkeur beschikbaar op elk uur van de dag (eetgelegenheid, ontspanningsmogelijkheid,...)

Een aantrekkelijk & innovatief imago. Creatieve sectoren houden van een alternatieve setting. (bijvoorbeeld gebieden met een oud industrieel karakter)

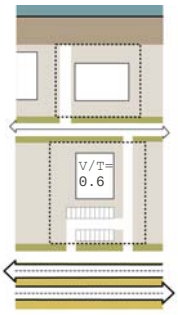
De aanwezigheid van katalysatoren. Kiemen van creativiteit waarop verder kan worden gebouwd.

Aanwezige faciliteiten (opleidingscentra, ondersteunende dienstensector zoals boekhouders & advocaten, broodjeszaken, café's)

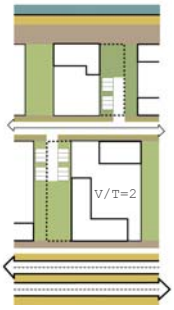
3.Wetgeving

De huidige V/T van het grootste gedeelte van de aanwezige bedrijven bevindt zich tussen de 0,4 en de 0,6. Een nieuw RUP wordt opgemaakt. Om nieuwe kwalitatieve ontwikkelingen aan te sporen wordt de V/T opgetrokken. Een gedeelte hiervan is ter compensatie van de extra stedenbouwkundige lasten.

De V/T wordt afhankelijk gemaakt aan een aantal voorwaarden.



Figuur V/T generiek project voor ontwikkeling



Figuur V/T generiek project na ontwikkeling (met creatief project)

Langs de noord-zuid structuren zijn strategische locaties aangeduid, waar de max. V/T = 2.2. Een generiek project op een gewoon perceel heeft een max. V/T van 2.

Een gewone (generieke) ontwikkeling krijgt een V/T = 1 (1.2) als het de regels van het RUP respecteert:

- Twee representatieve koppen
- Publieke verbinding noord-zuid
- Max. 80% hoofdfunctie
- Min. 20% publiek toegankelijk of recreatief programma
- Max. 50% handel op gelijkvloers
- Parkeren ondergronds

Een ontwikkeling op een strategische locatie moet nog voldoen aan het onderstaande:

- Hoogwaardige architectuur
- Publiek programma
- Eventuele renovatie
- Aan de noord-zuid structuren

Als de bouwheer meer wilt realiseren dan een V/T = 1 moet hij rekening houden met volgende regels:

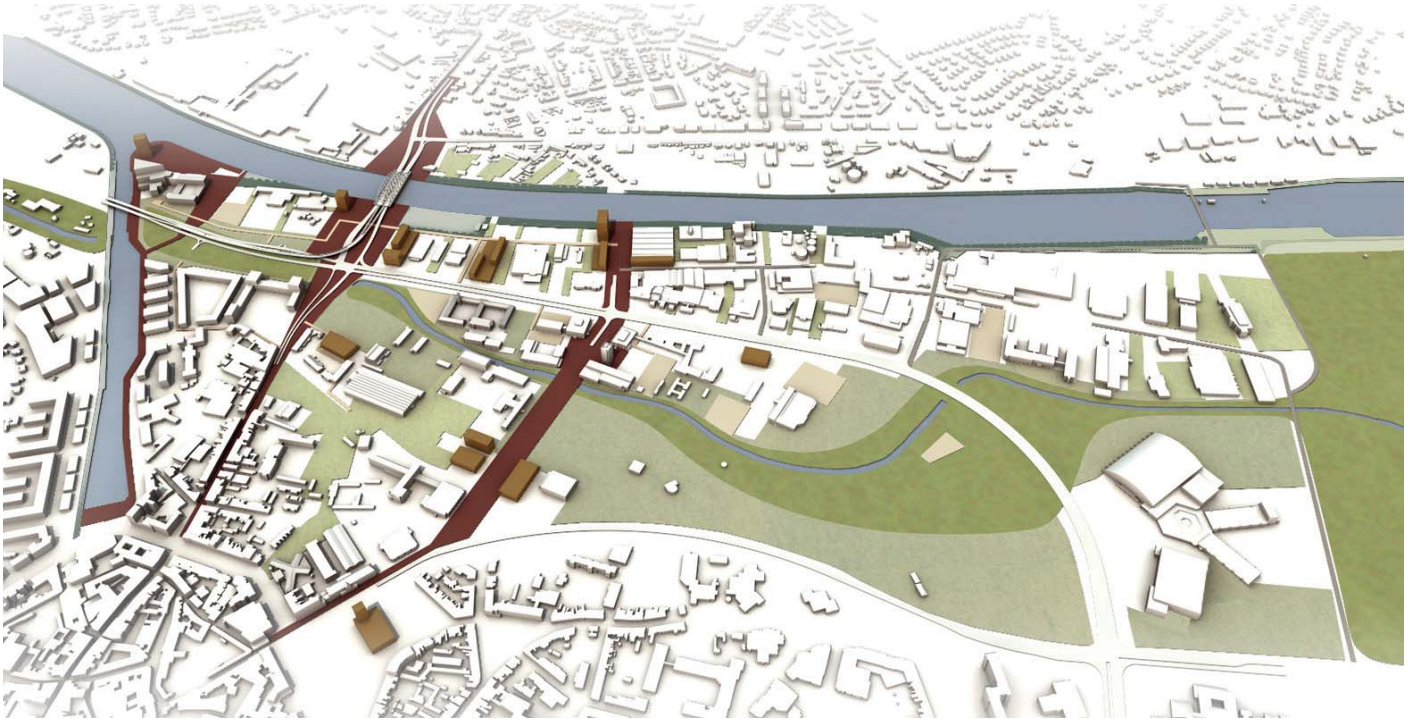
- Creatieve bedrijven kunnen het basisprogramma aanvullen, maar mogen maximum 0.6 bijkomende V/T realiseren. De overkraging (over V/T=1) is maximum 25%.
- Voor speerpunt bedrijven (bedrijven die voldoen aan het vooropgestelde benchmark profiel van Hasselt) geldt max. + 0.8 V/T en een overkraging van maximum 75%.
- Voor de faciliteiten geldt max. + 0.2 V/T en een overkraging van maximum 50%.
- Voor ruimten voor stedelijke productie geldt max. V/T +0.2 en een overkraging van maximum 25%.
- Voor woningen geldt max. + 0.4 V/T en een overkraging van maximum 50%.
- Voor cultuur & non-profit geldt max. + 0.6 V/T en een overkraging van maximum 100%.

Het bovenstaande is een denkpiste, en zou in het geval van uitwerking van het masterplan meer verfijnd moeten worden met de betrokken actoren.

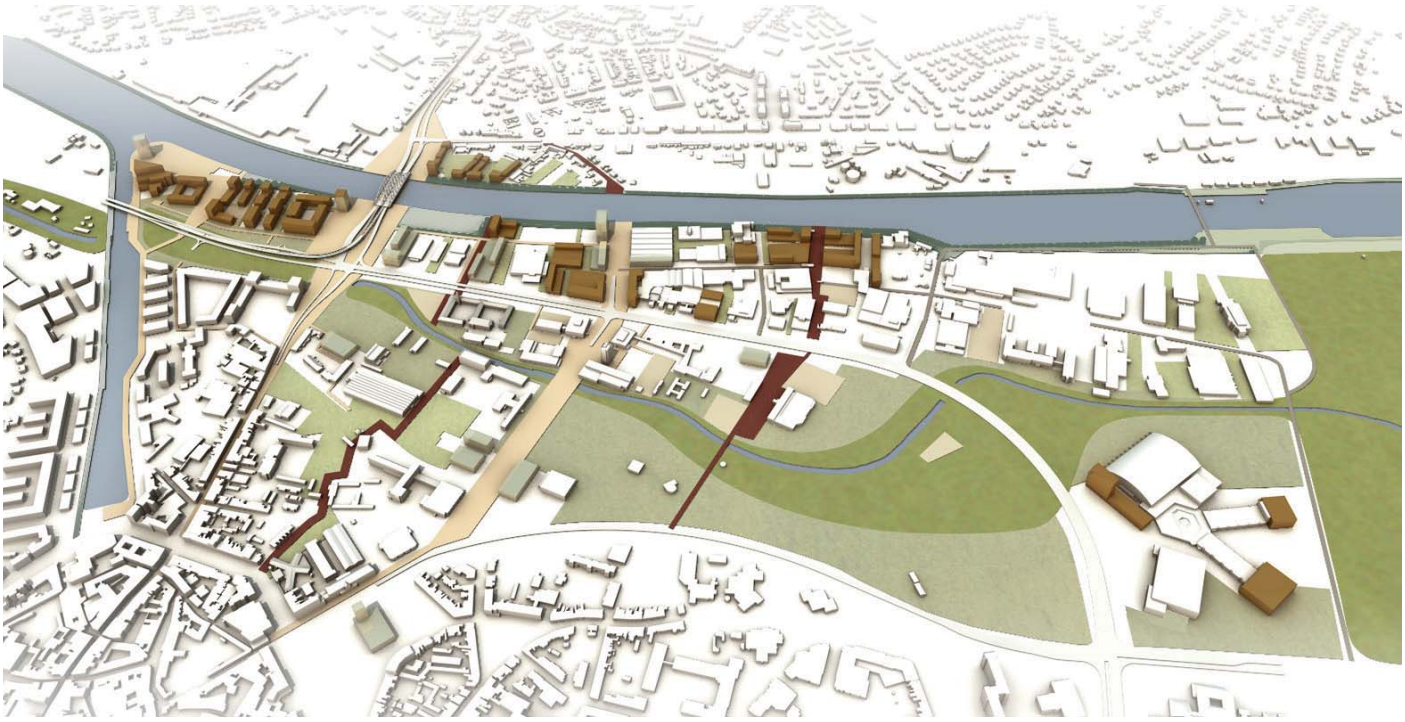
4.Beleidsinitiatieven

- Projectteam voor coördinatie en opvolging proces ruimtelijk stadsproject.
- Uitdoofbeleid voor niet wenselijke functies. Concessies niet verlengen.
- Eventuele ondersteuning via oprichting van een designcentrum waar kleine opstartende bedrijfjes een ruimte kunnen huren en gemeenschappelijke kosten delen.
- Uitbouw van een Internationaal Creatieve Economie Platform (taalopleidingen, …). Internationaal wil bij deze zeggen dat het niet enkel gericht is op Europa, maar ook op BRIC-landen.
- Marketing van het gebied.
- Voorzien van ondersteuning van opstartende bedrijfjes (via subsidies) en screening van businessplannen.

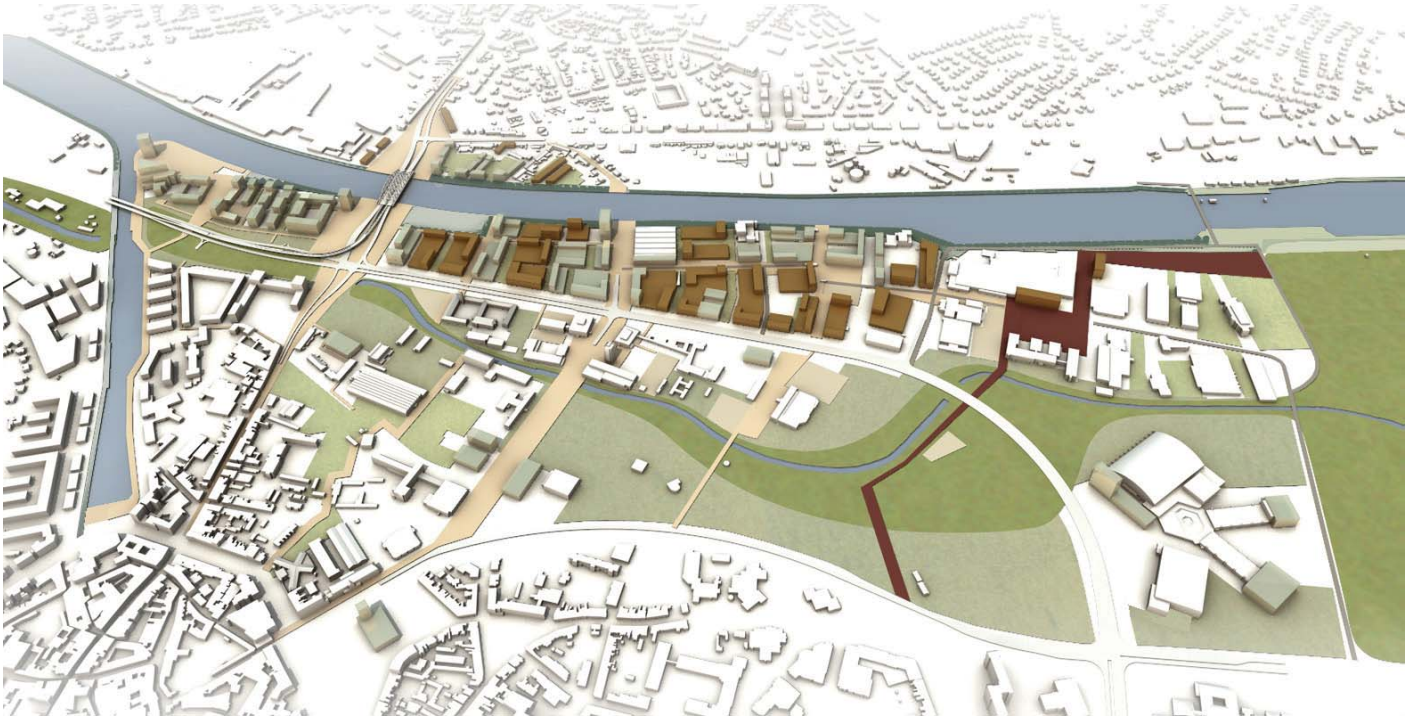
8 fasering



Figuur fase 1



Figuur fase 2



Figuur fase 3

Figuur overzichtsplan

KEMPISCHE POORT: infrasculptuur

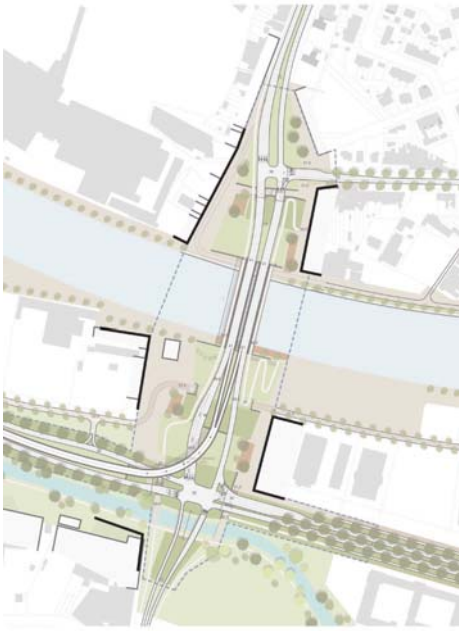
1 ambitie: een geïntegreerd ontwerp

Het ontwerp voor de Kempische poort is gelaagd. Het voorstel speelt niet enkel in op het geleiden van verkeersstromen, maar ambieert eveneens om de ruimte rond de brug vorm te geven als een volwaardig publiek domein. Het hertekenen van deze poort tot de stad vormt eveneens een hefboom voor het ontwikkelingspotentieel van de omgeving; het ontwerp van de verkeersknoop speelt hier eveneens op in.

2 ruimtelijke concepten

Een stedelijke infrastructuur

De centrale doelstelling bij het ontwerp van de Kempische poort is de huidige verkeersruimte om te buigen tot een stedelijke infrastructuur. Uit de lezing van het studiegebied Hasselt-Noord blijkt namelijk dat de Kempische poort in de toekomst niet langer een perifere context kent maar integendeel deel uitmaakt van het stedelijk gebied van de stad. Dit betekent dat de ontwerpkeuzes niet louter vanuit een verkeerskundige logica mogen vertrekken, maar rekening houden met de (toekomstige) stedelijke context waarin gewerkt wordt.



Een bindende figuur

Het kanaal en de ontwikkelingen parallel ermee, vormen vandaag een breuk tussen de binnenstad van Hasselt en de noordelijk gelegen wijken. De herinrichting van de Kempische Poort maakt een landschappelijk verbinding over het water mogelijk.

Tegelijk raken aan de infrastructuurknoop ook de belangrijkste OW-structuren van Hasselt-Noord: de Demerstructuur, het Albertkanaal, de stedelijke boulevard, de Genkersteenweg en de Kempische kaai. Deze ruimtelijke dragers worden structurerende elementen bij de herinrichting van de Kempische Poort. Hiermee vergroot de leesbaarheid van het stadsdeel en wordt tegelijk de ruimtelijke beleving bij het binnenkomen in de stad versterkt.

Behoud van de bruggen

Om duurzaam om te gaan met grondstoffen worden de bestaande bruggen behouden. Hiernaast hebben de boogbruggen ook een iconische en historische waarde voor de stad.

De wegen naar de bruggen worden maximaal gebundeld. De zwaarst belaste tak op het kruispunt met de ring, deze van de Herkenrodesingel naar de Kempsiche steenweg, wordt op een viaduct gebracht. Beide keuzes vloeien voort uit de keuze om de ruimtelijke impact van de verkeersknoop te beperken en maximaal ruimte te maken voor de ontwikkelingsmogelijkheden op gronden langs de ring.

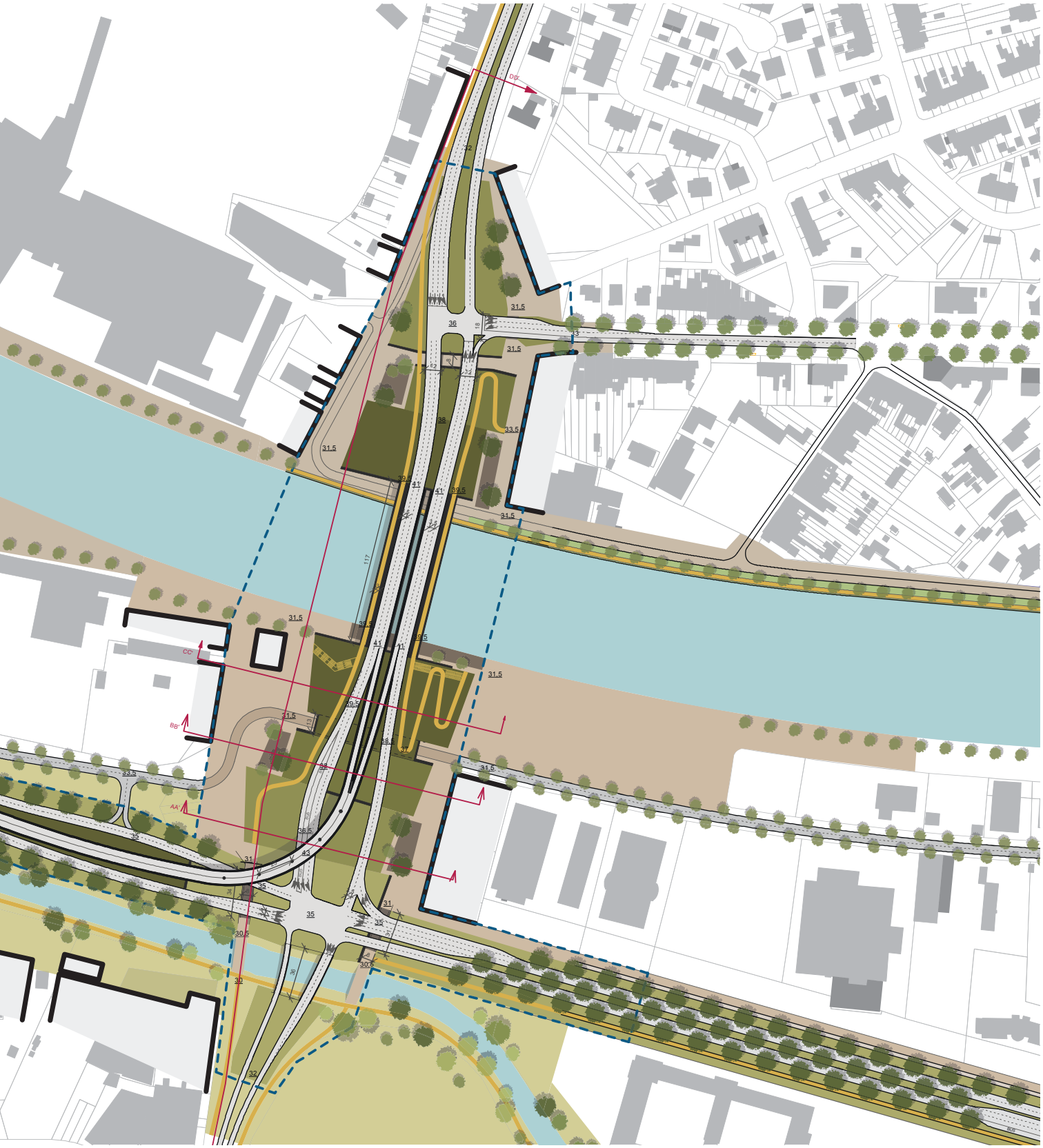
Wanden langsheen de stedelijke ruimte

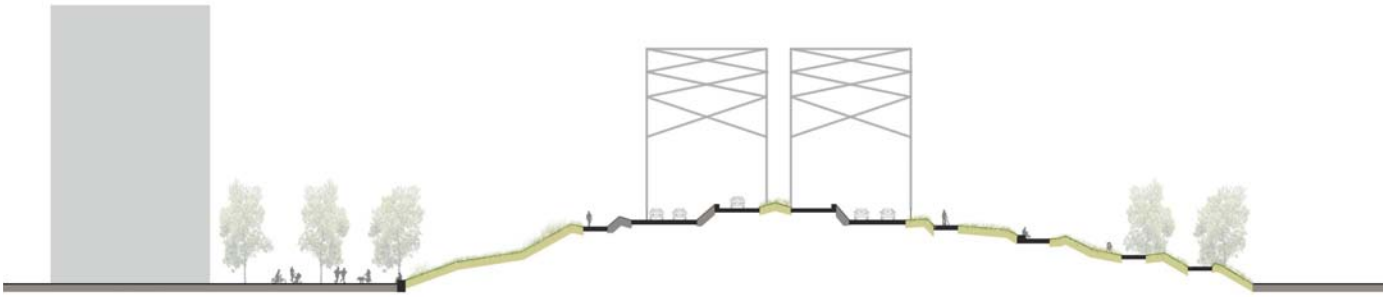
De percelen rondom de noordzuid figuur kunnen (her)ontwikkeld worden. Ze vormen de wanden naar Kempische poort en worden opgeladen door de publieke en groene ruimte van de landschappelijke figuur.

- Geïntegreerde aanpak verkeerskundige, stedenbouwkundige en landschappelijke aspecten
- Hergebruik bestaande bruggen
- Versterken leesbaarheid landschap

2 plan en snedes

Figuur plan


DD'
CC'
BB'
AA'



Figuur dwarssnedes CC’

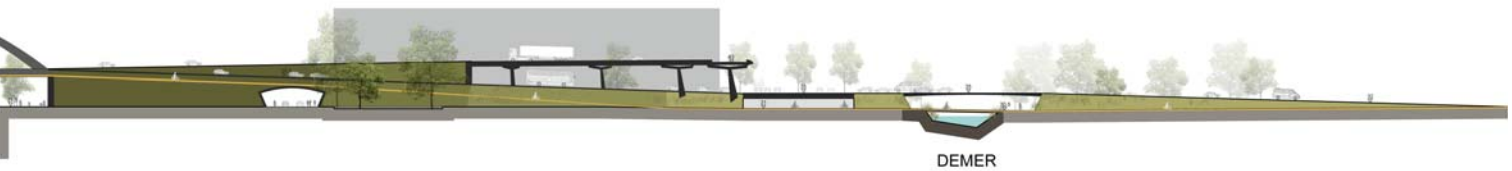
Figuur dwarssnedes BB’

Figuur dwarssnedes AA’

Figuur landschapssnede DD’

Figuur impressie fietstunnel

Figuur impressie kaaiplein



3 verkeerskundige visie

Beleidskader

In de mobiliteitsvisie op de herontwikkeling van de kruispunten ten noorden en ten zuiden van de brug over het Albertkanaal wordt een synthese gezocht tussen de visie op het functioneren van de ring R71 en de aansluiting van de Limburgse Noord-Zuid N74.

In de opmaak van het mobiliteitsplan vervoerskern Hasselt-Genk wordt de keuze naar voren geschoven om op middellange termijn de westelijke zijde van de ring intenser te gebruiken dan de oostelijke zijde. De bedoeling is om een deel van het doorgaande en bestemmingsverkeer door gepaste maatregelen in infrastructuur en verkeersregeling te verschuiven van de oostelijke kant naar de westelijke kant. Dit moet kansen openen voor een verdere stedelijke ontwikkeling van de zone ten noorden van de Elfde-Liniestraat, tussen de ring en de kanaalzone.

Viaduct

Deze basisvisie vertaalt zich in een ontwerp waarbij de beweging tussen de westelijke zijde van de ring en de N74 buiten het kruispunt wordt gehouden door middel van een fly-over. Deze beweging wordt m.a.w. geprivilegieerd t.o.v. de andere bewegingen die binnen het lichtengeregeld kruispunt afgewikkeld worden.

Kruispunten R71 en Genkersteenweg

Er werd gekozen beide kruispunten in te richten als een lichtengeregeld kruispunt omwille van de mogelijkheden op niveau van verkeerssturing, de te verwerken intensiteiten en de compacte kruispuntvorm.

Zoals hoger aangegeven wordt één van de zwaarst belast armen, verkeersstroom west-noord, uit het kruispunt gehaald en op een viaduct gebracht. Om het verkeer te stimuleren de westelijke ring te gebruiken wordt eveneens de arm noord-west op het viaduct gebracht. Dit maakt dat enkel de ‘lokale’ verkeerstromen, met bestemming binnenstad en kanaalzone, het gelijkvloers kruispunt zullen gebruiken. Door het verkeer dat zich beweegt op de noord-west relatie uit het kruispunt te halen, komt er ruimte vrij in de lichtenregeling, wat resulteert in een kortere lichtencyclus en in kortere wachttijden. Op een aantal takken kan het aantal rijstroken afgebouwd worden.

De Genkersteenweg (geselecteerd als secundaire weg type III met volgende hoofdfunctie: lokale fiets- en regionale openbaar vervoer verbinding) heeft voor het autoverkeer haar regionale verbindingsfunctie verloren. De weg heeft wel een belangrijke toegangverlenende functie. Om deze redenen wordt het kruispunt zo ontworpen dat de noordzuid richting de hoofdbeweging is.

Het concept van de groene golf (zie verder) in combinatie met het filteren aan het begin van de streng van verkeerslichten maakt dat er op het kruispunt van de N74 met de Genkersteenweg geen ingrijpende maatregelen nodig zijn. Door het verschuiven en verhogen van de brug zal het kruispunt mee opgehoogd en verschoven worden. Dit laat dan toe om de opstelstrook linksaf te verlengen, zodat deze niet meer overloopt tijdens de spits. De kanaalzone (met de Gamma) zal nog enkel bereikbaar zijn vanuit het zuiden. Wegens het ophogen van het kruispunt is de omgekeerde beweging niet meer mogelijk, maar zal deze zone ontsloten worden via een weg langs het kanaal

Figuur verkeersstromen op de twee kruispunten

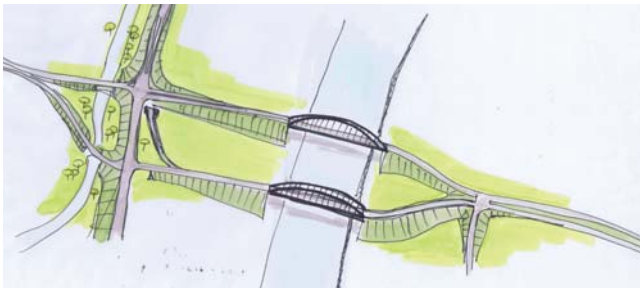
Viaduct vs tunnel

Twee ongelijkvloerse varianten werden onderzocht om de west-noord beweging uit het kruispunt te weren, nl. met een tunnel en een viaduct.

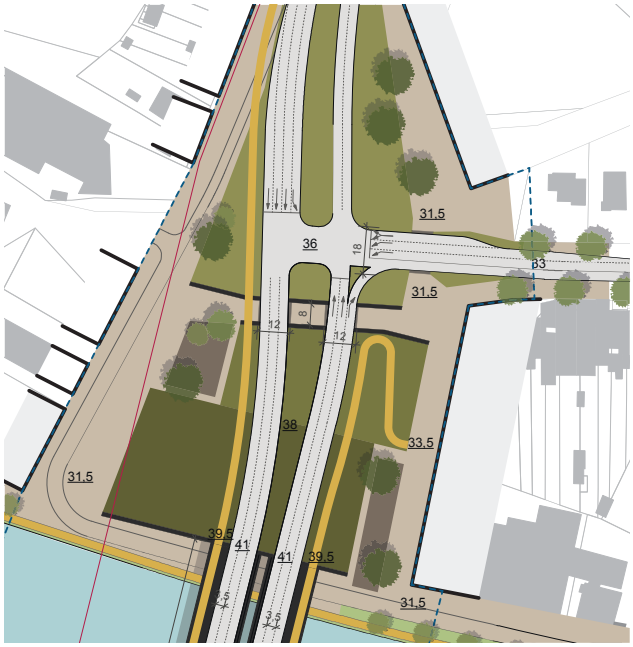
De tunnelvariant wordt niet weerhouden omdat deze zowel ruimtelijk als naar ontwikkelingsmogelijkheden toe een negatieve impact heeft. Een tunnel gaat tegelijk voorbij aan de initiële doelstelling, nl. het opheffen van de infrastructuur als fysieke en ruimtelijke barrière:

- De bestaande bruggen moeten in de tunnelvariant ver uit elkaar gelegd worden om voldoende lengte te genereren om de tak west-noord onder het kruispunt te krijgen; desondanks blijft een hellingspercentage voor de tunneltak vereist van 5%.
- Het kruispunt moet ook meer opgehoogd worden, waardoor een overmaats dijklichaam ontstaat tussen de stad en het kanaal dat een nieuwe barrière creëert in plaats van op te heffen.
- Het noord-west verkeer moet gelijkvloers aansluiten op de ring waardoor er een conflictpunt onopgelost blijft en de aansluiting op de Kempische kaai (t.h.v. Quartes) opnieuw rechtstreeks op de primaire weg verloopt.
- Een fietsverbinding naar de binnenstad is in de tunnelvariant nog enkel aan de oostzijde van de Kempische steenweg mogelijk.

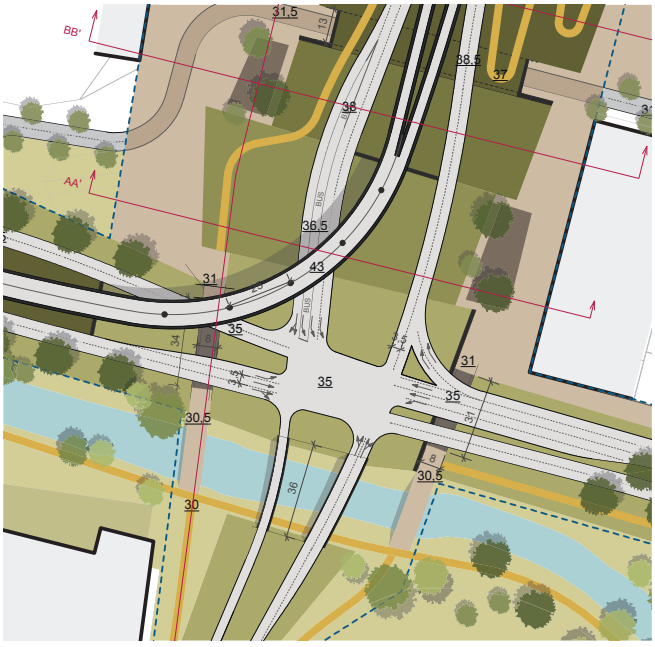
Figuur ontwerpend onderzoek variant A viaduct



Figuur ontwerpend onderzoek variant B tunnel



Figuur kruispunt noordoever



Figuur kruispunt zuidoever

onder de brug door naar de Genkersteenweg. De kade wordt hier verbreed door de bruggen over het kanaal op te schuiven in noordelijke richting. Dit kan omdat aan de stadszijde de kade niet meer gebruikt wordt als rijweg en dus een versmalling van het profiel mogelijk is. Deze verbinding onder de brug ontsluit op middellange termijn eveneens de mogelijke woonontwikkelingen langsheen het kanaal aan de achterzijde van de Genkersteenweg. Indien op lange termijn het bedrijventerrein aan de westzijde van de Genkersteenweg herontwikkeld wordt lijkt het opportuun het kruispunt met de Genkersteenweg in te richten als een volwaardig kruispunt met vier armen.

Groene golf

Het kruispunt van de N74 met de Genkersteenweg zal in de toekomst opgenomen worden in een streng van verkeerslichten die begint na de vertakking in Zonhoven. Op deze streng is een groene golf ontworpen voor het wegverkeer. Het ontwerp steunt op een filterfunctie die ingebouwd is in de lichtenregeling op het eerste kruispunt aan de Vijverstraat. Daar worden maar net zoveel wagens doorgelaten als de volledige streng kan verwerken zonder filevorming tot voorbij het kruispunt N74 en de Genkersteenweg. De bus kan de eventuele wachtrij aan dit eerste kruispunt voorbijsteken dank zij de busbaan. De gevormde pelotons, rijden dan samen met de bus in en groene golf tot op de brug van het Albertkanaal. De wagens richting westelijke ring rijden zo in het ideale geval zonder stoppen tot aan de Kuringersteenweg. De bus krijgt opnieuw een busstrook na de brug, zoals vandaag is voorzien.

Verhoging van de doorvaarthoogte

De bestaande bruggen hebben een iconische waarde en maken het binnenkomen van de stad herkenbaar. Ze worden in het ontwerp dan ook behouden, 2,10 meter opgehoogd en in oostelijke richting opgeschoven. Dit laatste om redenen van werffasering (zie verder) en om aan de noordzijde de afstand tussen de woningen en de Kempische steenweg te vergroten.

De bruggen worden eveneens in noordelijke richting opgeschoven om een volwaardige onderdoorgang voor zacht- en gemotoriseerd verkeer te maken langs het kanaal aan de noordzijde.

Verticale scheiding stromen

Het plan voor het zuidelijk kruispunt (N74 / R71) wordt georganiseerd in verschillende niveaus.

Gelijkvloers niveau (31,5m): langzaam verkeer

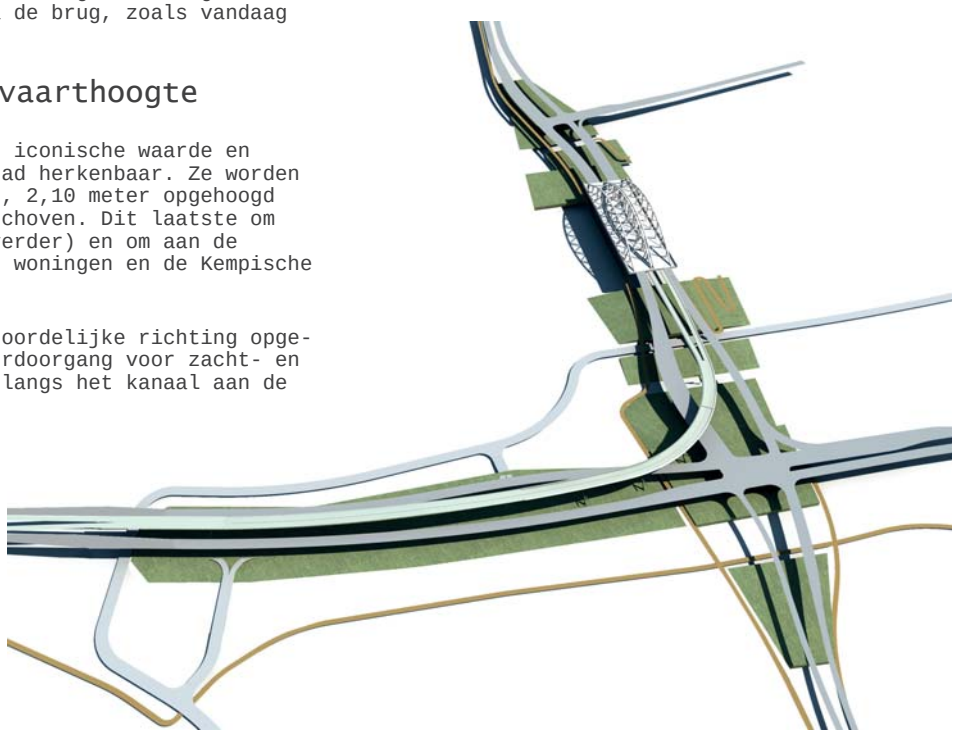
De verhogingen van de bruggen heeft als rechtstreeks gevolg dat de kruispunten met de Genkersteenweg en de R71 opgehoogd moeten worden om de hellingen van en naar de brug comfortabel te houden (er wordt gestreefd naar 3%). Deze verhoging maakt het mogelijk om de fietspaden en de fietstunnels op het gelijkgronds niveau te houden. Het maaiveld van de Kempische poort kan hierbij maximaal vormgegeven worden als publieke ruimte voor voetgangers en fietsers, onder de infrastructuren door.

Niveau +1 (35m): aansluiting op de Gouverneur Verwilghensingel en de binnenstad

Het bestemmingsverkeer naar/van de binnenstad en Hasselt-Noord wordt op het verhoogd kruispunt georganiseerd.

Niveau +2 (43m): viaduct doorgaand singelverkeer

Het doorgaand verkeer wordt tussen de westelijke ring en de Kempische steenweg op een viaduct gebracht.



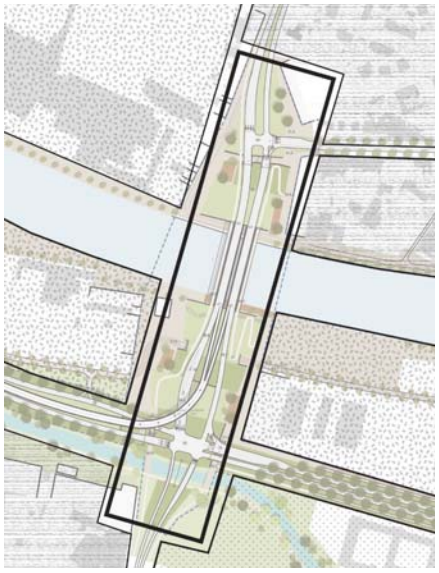
Figuur 3d-impressie verkeersknoop kempische poort

- Veilig verkeer en gescheiden verkeersstromen
- Optimale bereikbaarheid en doorstroming
- Betere facilitering van binnenvaart

Figuur impressie ring

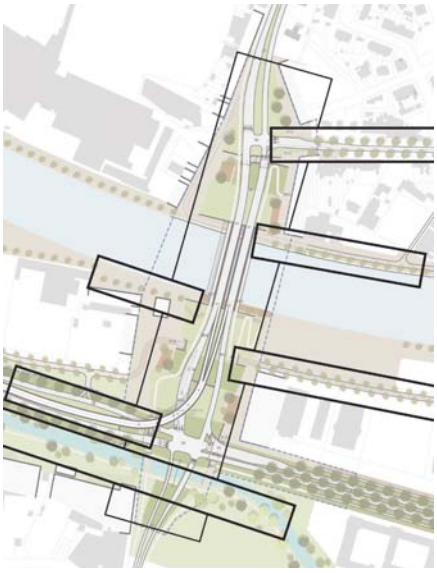
Figuur impressie kempische poort richting Hassaporta

4 landschappelijke inrichting



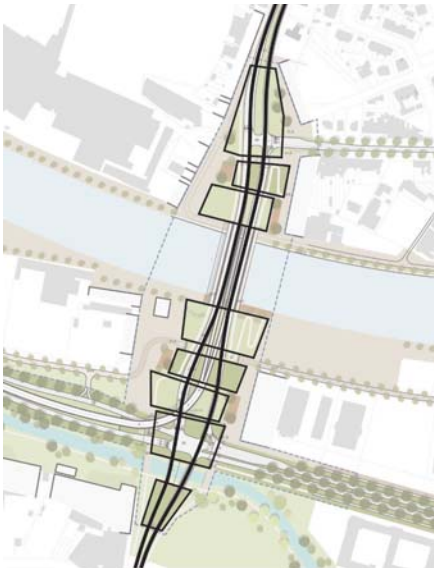
De noordzuid als verbindende figuur

Het ontwerp van de infrastructuur, de bermen en het landschap van de Kempische poort vertrekt vanuit de visie dat de Kempische poort een verbindende figuur moet worden tussen de noord- en zuidzijde van het kanaal. Aan weerszijde van het water worden dan ook dezelfde materialen en vormentaal gebruikt.



Coulissen

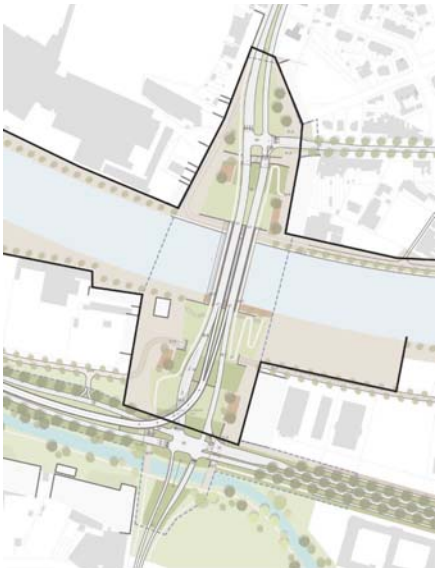
De hoger beschreven landschappelijke OW-structuren worden doorgetrokken tot binnen de ruimte van de Kempische poort. De verschillende systemen worden gekenmerkt door een ‘eigen’ boomsoort en beplantingsritme (afhankelijk van bodemgesteldheid en functie), waardoor het omliggende landschap duidelijk leesbaar wordt t.h.v. de verkeersknoop. Zo kunnen bvb. langsheen het kanaal populieren worden voorzien, langs de Kempische kaai amberbomen, langs de stedelijke boulevard platanenrijen, in de Demervallei elzen en op de Genkersteenweg eiken. Hiermee ontstaan landschappelijke coulissen, dwars op de noordzuid verbinding, die de bepalende structuren van Hasselt-Noord betrekken op de Kempische poort.



Een landschappelijke bermensculptuur

De vormgeving van de bermen overstijgt een eenzijdig functionele benadering. Ze worden voorzien als strakke rechthoekige figuren die een kader geven aan het vloeiende infrastructurele lijnenspel. De beleving vanuit de auto en per fiets wordt bepaald door een opeenvolging van bermen die onderling variëren in hoogtewerking. Zo geraakt de fietser op bepaalde plaatsen ‘verstopt’ t.o.v. de rijweg of de omgeving, om daarna weer zichtbaar te worden. Door de bermen onderling te verschuiven krijgt de passant op de Kempische steenweg een visueel boeiende beleving. Hier en daar worden harde wanden voorzien (bvb. in basaltsteen) om de grootste niveauverschillen op te vangen.

- Landschappelijke integratie infrastructuur
- Volwaardig publiek domein aan het water
- Kwalitatieve fietsinfrastructuur



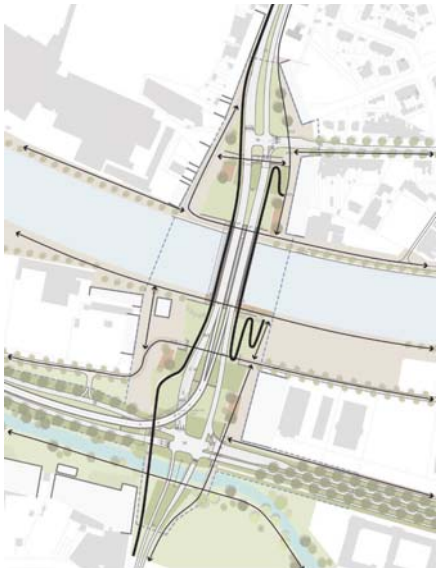
Een vloer aan het kanaal

Het uitgangspunt is dat het bermenlandschap niet eindigt in een soort van niemandsland (randstedelijk beeld), maar wel op een volwaardige publieke ruimte die de aansluiting op het water garandeert. De ‘vloer’ zal in materialisatie refereren naar het kanaal en de economische wateractiviteiten.

Niet alleen NZ-richting wordt een volwaardig publiek domein uitgebouwd, ook in OW-richting worden doorsteken voorzien, zodat de barrièrewerking van de berm wordt ingeperkt. Een eerste doorsteek loopt via de kade aan de zuidzijde van het kanaal. Het gemotoriseerd verkeer wordt hier geweerd, waardoor een aangename ruimte ontstaat onder de brug. Het is één van de ‘plekjes’, waar aandacht uitgaat naar een verhoogde verblijfskwaliteit (met zitbankje, plek voor visser, picknick aan het water,…).

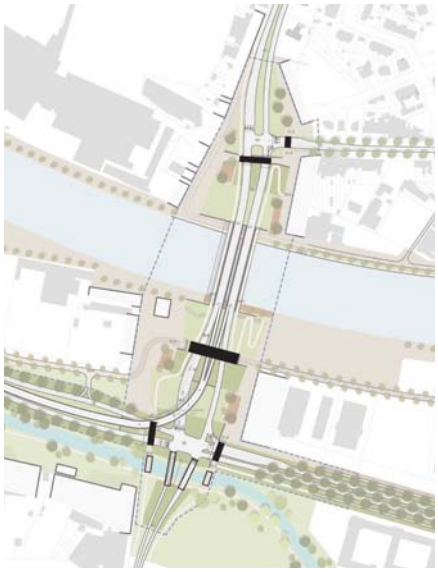
Een tweede doorsteek verbindt de twee delen van de Kempische Kaai voor zowel gemotoriseerd als zacht verkeer. De materialisatie van de verbinding blijft deze van de rest van de ‘vloer’ om automobilisten er attent op te maken dat zij te gast zijn op de publieke ruimte en dus voorrang moeten verlenen aan de andere gebruikers.

Toekomstige ontwikkelingen rond de Kempische poort richten zich naar deze nieuwe publieke ruimte en laden ze mee op. Het publiek domein geeft op haar beurt toegang tot de (eventuele) nieuwe gebouwen.



Fietspaden

De fietspaden over het kanaal vertrekken vanaf het maaiveld. Aan de westzijde gebeurt dit overheen de volledige lengte van de bermensculptuur, aan de oostzijde wordt het hoogteverschil overwonnen met een zigzagbeweging, met op de keerpunten verblijfsplekken. Boven het kanaal wordt eveneens een verbreding van het fietspad voorzien als uitkijkpunt over het water.



Vier bruggen over de Demer

Om de Demer zichtbaar te maken worden de verkeersbewegingen over het water (van en naar de binnenstad) uit elkaar getrokken en telkens op een eigen brug gebracht. De autobruggen hebben een overspanning van 40 meter waardoor niet enkel de Demer maar ook de bermen en de oevers onder de bruggen worden doorgetrokken. De fietsbruggen zijn voorzien als korte overspanningen van oever naar oever.

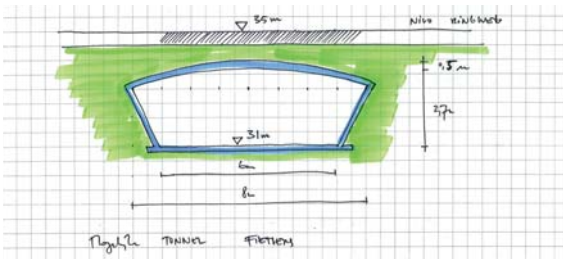
5 vormgeving en detaillering

Fietsbrug

De fietsbrug over de Demer wordt voorzien in een lichte staalstructuur zodat een slanke structuur ontstaat die een maximaal gabariet toelaat onder de brug, terwijl tegelijk de mogelijkheid blijft gevrijwaard om het kunstwerk integraal te leveren. Deze materiaalkeuze is expliciet verschillend van de betonstructuren van de verkeersbruggen.

Fietstunnels

De tunnels vormen een structureel autostabiele koker. De gebogen schaal leidt de krachten van het bovenliggende verkeer efficiënt naar de omliggende grondstructuren. De terughellende wanden zorgen ervoor dat de onderdoorgang zich ruimtelijk opent en brede perspectieven toelaat. De hellende wanden en boogwerking van het plafond geven de tunnel een ruimtelijke meerwaarde en laten een structureel efficiënte werking toe. Het is mogelijk om in de licht gebogen schaal openingen te maken voor daglichttoetreding. Door de fietstunnel op verschillende plaatsen toe te passen met een identieke dwarssnede wordt ook hergebruik van de bekistingselementen mogelijk



Figuur schets fietstunnel

Doorsteek Kempische Kaai

De tunnel is gebaseerd op dezelfde principes als de fietstunnel, weliswaar met een andere maatvoering. Door voldoende aanvulling te voorzien op de gebogen schaal ageren alle verkeerslasten van het hoger gelegen verkeersnet als homogeen verspreide belasting. Dit is uitermate voordelig voor een dunne schaalstructuur. Het is denkbaar voor de wanden eenzelfde bekisting te gebruiken als voor de fietstunnel. Hierbij ontstaat de mogelijkheid een bekisting te voorzien van herbruikbare structuurmatten, zodat ruwbouw ook meteen de afbouw wordt van de tunnel, zonder een uitnodigende graffitiwand te creëren.

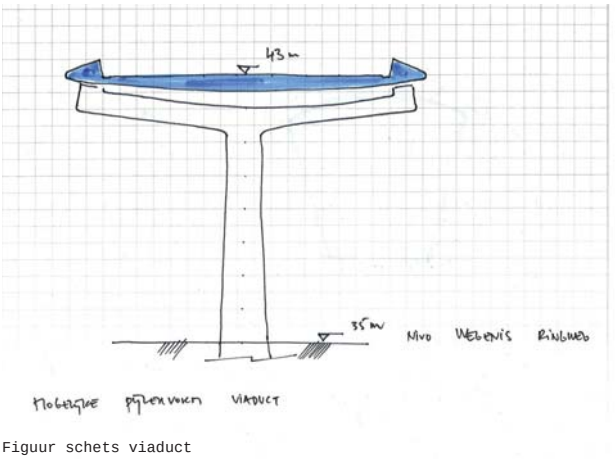
Demerbruggen

Gezien de overspanning van ongeveer 40m wordt voorgesteld gebruik te maken van geprefabriceerde voorgespannen betonnen kokers. Op die manier kan de overspanning gerealiseerd worden zonder tussensteunen, zodat het onderliggende landschap maximaal open blijft. Tegelijk is ook geen tijdelijke ondersteuning tijdens de werken meer vereist. Deze randkokerprofielen vormen het onderwerp van een ontwerpstudie zodat de vormgeving van de brug aansluiting vindt bij haar omgeving. Deze randkokerprofielen zijn eveneens structureel en geprefabriceerd. Hierdoor zijn er geen bijkomende afwerkingen te voorzien op de brugrand.

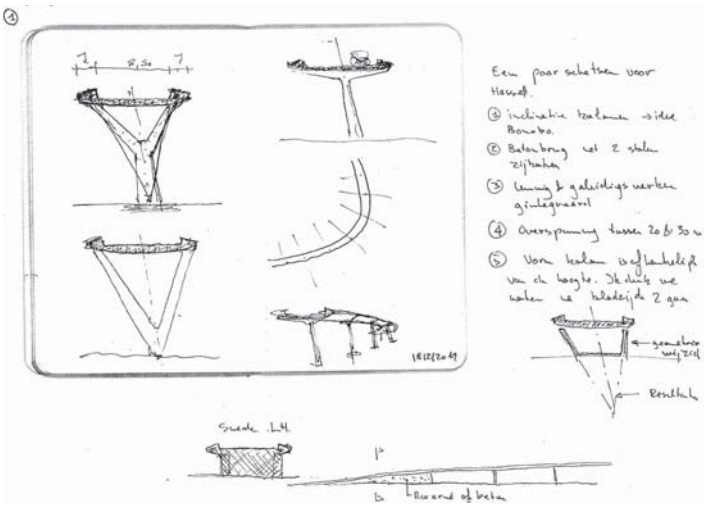
- Efficiënt materiaalgebruik
- Kwalitatieve ruimtelijke beleving van verkeersruimte en infrastructuur

Viaduct

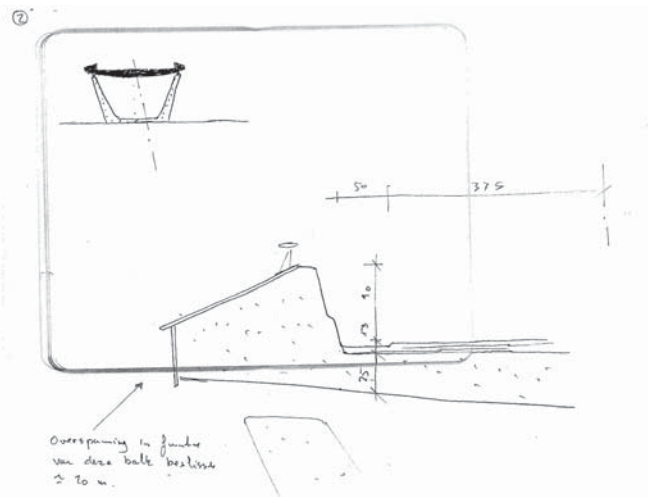
Gezien de overspanning van ongeveer 40m wordt voorgesteld gebruik te maken van geprefabriceerde voorgespannen betonnen kokers. Op die manier kan de overspanning gerealiseerd worden zonder tussensteunen, zodat het onderliggende landschap maximaal open blijft. Tegelijk is ook geen tijdelijke ondersteuning tijdens de werken meer vereist. Deze randkokerprofielen vormen het onderwerp van een ontwerpstudie zodat de vormgeving van de brug aansluiting vindt bij haar omgeving. Deze randkokerprofielen zijn eveneens structureel en geprefabriceerd. Hierdoor zijn er geen bijkomende afwerkingen te voorzien op de brugrand.



Figuur schets viaduct



Figuur schetsen ontwerpend onderzoek viaduct



Figuur schetsen detaillering viaduct

6 fasering en minder hinder

Gezien het huidige gebruik van de aansluiting van de N74 op de ring is het onmogelijk van deze aansluiting voor langere tijd volledig buiten dienst te stellen. Er wordt derhalve een fasering van werken voorgesteld die moet toelaten om zo veel mogelijk van de huidige capaciteit open te houden tijdens werkdagen.

Hierbij zal gebruik gemaakt worden van het feit dat de huidige brug in 2 aparte delen is gebouwd. We voorzien de volgende hoofdfasen:

Fase 0: voorbereidende fase

- Tijdelijke wegenissen worden aangelegd voor de volgende fases

Fase 1: realisatie viaduct

- Het viaduct en de verbinding met de Herkenrodesingel wordt definitief gerealiseerd.
- De taluds en wegenis naar de toekomstig rechtse brug wordt aan de noordzijde definitief aangelegd.
- Aan de zuidzijde wordt een tijdelijke verbinding voorzien naar de toekomstig verhoogde brug.
- De tunnel voor de dwarsverbinding Kempische Kaai wordt deels gebouwd.
- De tunnel voor de dwarsverbinding onder de Herkenrodesingel wordt deels gebouwd.
- Het verkeer loopt tijdelijk over de bestaande linkse brug en de in vorige fase aangelegde tijdelijke wegenis langs de Herkenrodesingel.
- Werfverkeer kan tijdelijk over de bestaande rechtse brug tot deze op het einde van deze fase verplaatst en opgehoogd wordt.

Fase 2: realisatieverhoogd kruispunt stadszijde

- Zowel aan de noord- als zuidzijde worden definitieve taluds en wegenis aangelegd voor de westelijke brug.
- Het kruispunt zijde stad wordt opgehoogd
- De verbinding onder zowel Herkenrodesingel als Kempische steenweg worden afgewerkt
- Het verkeer gebruikt in deze fase het viaduct in 2 richtingen.
- Aan de noordzijde wordt de Nijverheidskaai gebruikt om verkeer naar Hasselt-Noord te kunnen omleiden via de Genkersteenweg en dan Het Sas.
- Aan de zuidzijde wordt de huidige verbinding langsheen de kanaalkom gebruik om verkeer van en naar de Blauwe boulevard te brengen.
- Werfverkeer kan tijdelijk over de bestaande linkse brug tot deze op het einde van deze fase verplaatst en opgehoogd wordt.

Fase 3: fietspaden en heraanleg Kempische kaai

- In de laatste fase wordt de Kempische kaai volledig aangelegd
- Ook de aansluitingen tussen Kempische Kaai en singel worden gerealiseerd
- Alle fietspaden worden aangelegd

Ten behoeve van Minder Hinder zullen deze fasen nog verder worden gedetailleerd met als doel te allen tijde zo veel mogelijk capaciteit te behouden op de kruispunten en de brug.

Minder hinder maatregelen

Minder Hinder moet vanaf de conceptvorming meegenomen worden in het proces en moet doorheen het hele proces een belangrijk aandachtspunt blijven. De basisoptie van Minder Hinder is om zoveel mogelijk, door de keuzes in het ontwerp en de bouwwijze en door de opmaak van de fasering hinder te vermijden of toch tot een minimum te beperken. In de conceptvorming en de fasering wordt er van uit gegaan dat elk brugdeel nooit langer dan een (verlengd) weekend buiten dienst wordt gesteld. Ook elk kruispunt moet steeds blijven functioneren.

Niettemin zal er door de ingrijpende werken nog steeds een belangrijke hinder ontstaan voor de verschillende verkeersdeelnemers indien geen bijkomende maatregelen worden genomen. Om de hinder te beheersen zijn volgende stappen noodzakelijk:

- Opmaak van een minder hinder strategie
- Analyse van voorontwerpen voorgestelde uitvoeringsmethode en fasering en terugkoppeling hierop
- Opmaak van Minder Hinder plan en communicatieplan
- Minder Hinder input bij opmaak bestekken en aanbestedingsdossiers
- Coördinatie van uitrol van Minder Hinder maatregelen tijdens voorbereiding en uitvoering van de werken
- Evaluatie van de hinder en de Minder Hinder maatregelen resulterend in een bijsturing van het Minder Hinder plan tijdens de werken

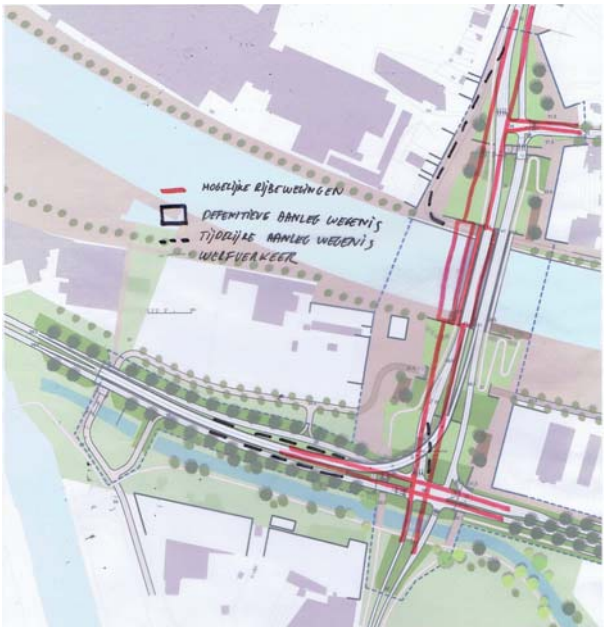
Concrete elementen van een Minder Hinder plan zijn:

- Aangepaste fasering en/of uitvoeringsmethode
- Omleidingen op lange afstand, waardoor een deel van het verkeer wordt weggehouden van de werkzone
- Plaatselijke omleidingen
- Aanpassing aan lichtenregelingen
- Tijdelijke infrastructuur
- Versterking openbaar vervoer

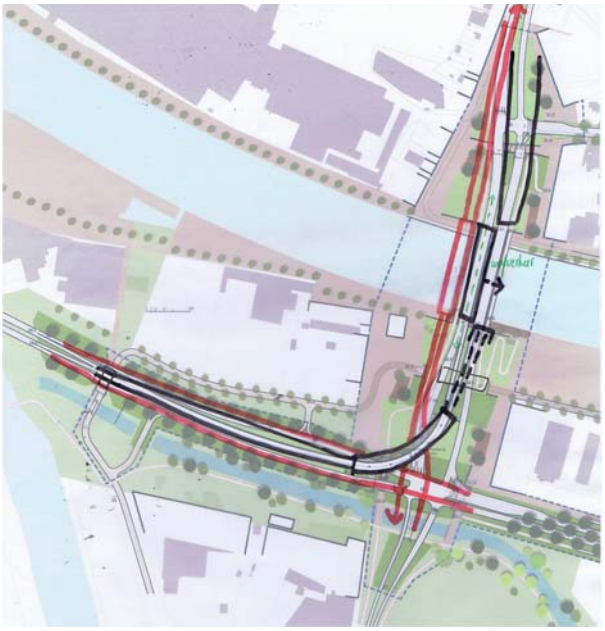
Gezien de strategische ligging van het gebied waarin gewerkt wordt, zal een brede laag van de bevolking mogelijk hinder ondervinden van de werken. Een goed en breed opgezet communicatieplan is derhalve van uitzonderlijk belang. Communicatie beoogt een aantal doelen:

- Communiceer toekomstbeeld ten einde een breed draagvlak te verwerven voor het project
- Zet alle beschikbare communicatiemiddelen in van info-blad via website tot audiovisuele media
- Betrek doelgroepen en middenveld
- Coördineer met andere besturen, openbaar vervoer en nutsmaatschappijen
- Communiceer een betrouwbare planning, begin- en einddata
- Benadruk mogelijke alternatieven

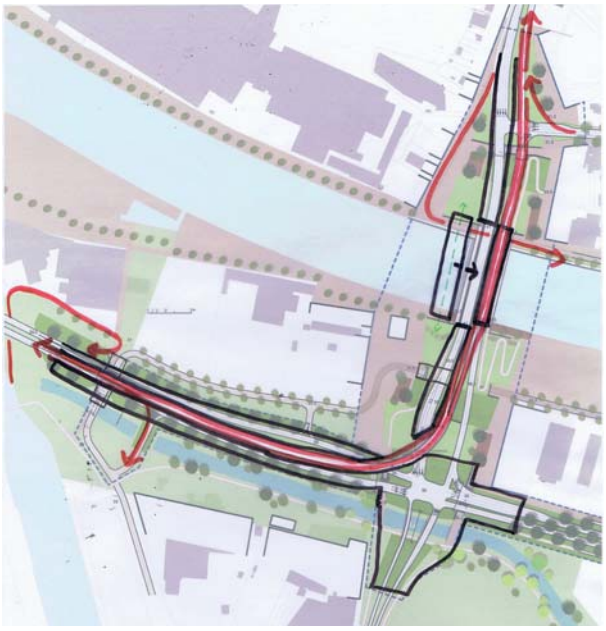
- Vlotte realisatie met minimale hinder
- Open en transparante communicatie



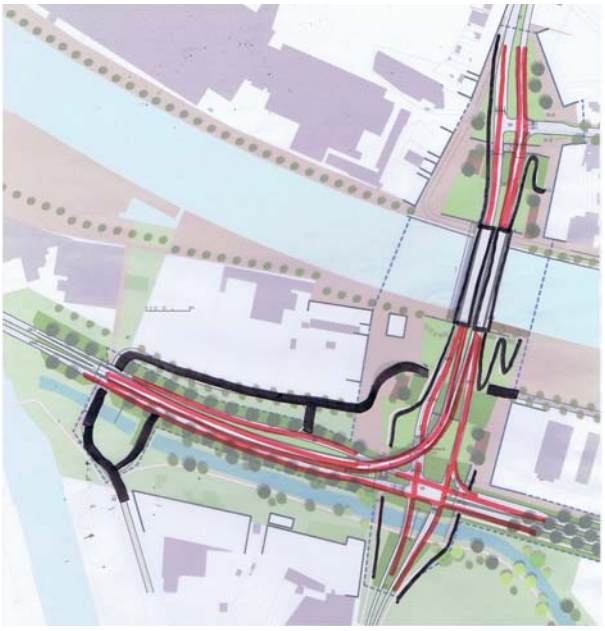
Figuur fase 0



Figuur fase 1



Figuur fase 2



Figuur fase 3

7 raming kostprijs

Minimaal Scenario

Dit houdt in alle werken die nodig zijn op de bruggen en kruispunten te verhogen, de bermen te realiseren en fietspaden aan te leggen.

Verschil met het optimaal scenario +:

- De Genkersteenweg is een secundaire weg type III, een gelijkvloers kruisend fietspad vervangt de fietstunnel F2.
- Alle fietsstromen zijn mogelijk met slechts één brug over de Demer en één tunnel onder het kruispunt met de R71. Langsheen de Kempische steenweg worden wel alle fietspaden behouden.
- De overspanning van de autobruggen overheen de Demer worden beperkt in lengte.
- Het viaduct wordt slechts in één richting gerealiseerd (de tak west naar noord). Dit heeft geen impact op de werking van het kruispunt omdat de afslagbeweging van noord naar west buiten het kruispunt gehouden kan worden.
- De verbinding tussen Blauwe boulevard en Kempische kaai blijft op dezelfde plaats als vandaag.
- Een beperkte aanleg van het maaiveld rond de taluds van de Kempische steenweg.

Minimaal Scenario +

Dit is hetzelfde als het minimaal scenario maar dan met een nieuwe verbinding onder de Herkenrodesingel en een herprofilering van de Kempische kaai tussen deze aansluiting en doorsteek onder de Kempische steenweg.

Eveneens wordt een nieuwe aansluiting voorzien met de Singel vanaf de Blauwe Boulevard en de Kempische Kaai.

Het fietspad Parallel aan de Demer wordt eveneens opgenomen in dit scenario.

Optimaal Scenario

Hetzelfde als het minimaal scenario+ maar dan met:

- Een fietstunnel (F2) wordt voorzien onder de Genkersteenweg.
- Er worden 2 fietstunnels en 2 fietsbruggen over de Demer voorzien.
- De overspanning van de autobruggen over de Demer wordt op 40m gebracht.
- Het viaduct wordt zowel in noord-west als west-noord richting gerealiseerd.

Optimaal Scenario +

Hetzelfde als het optimaal scenario maar dan met:

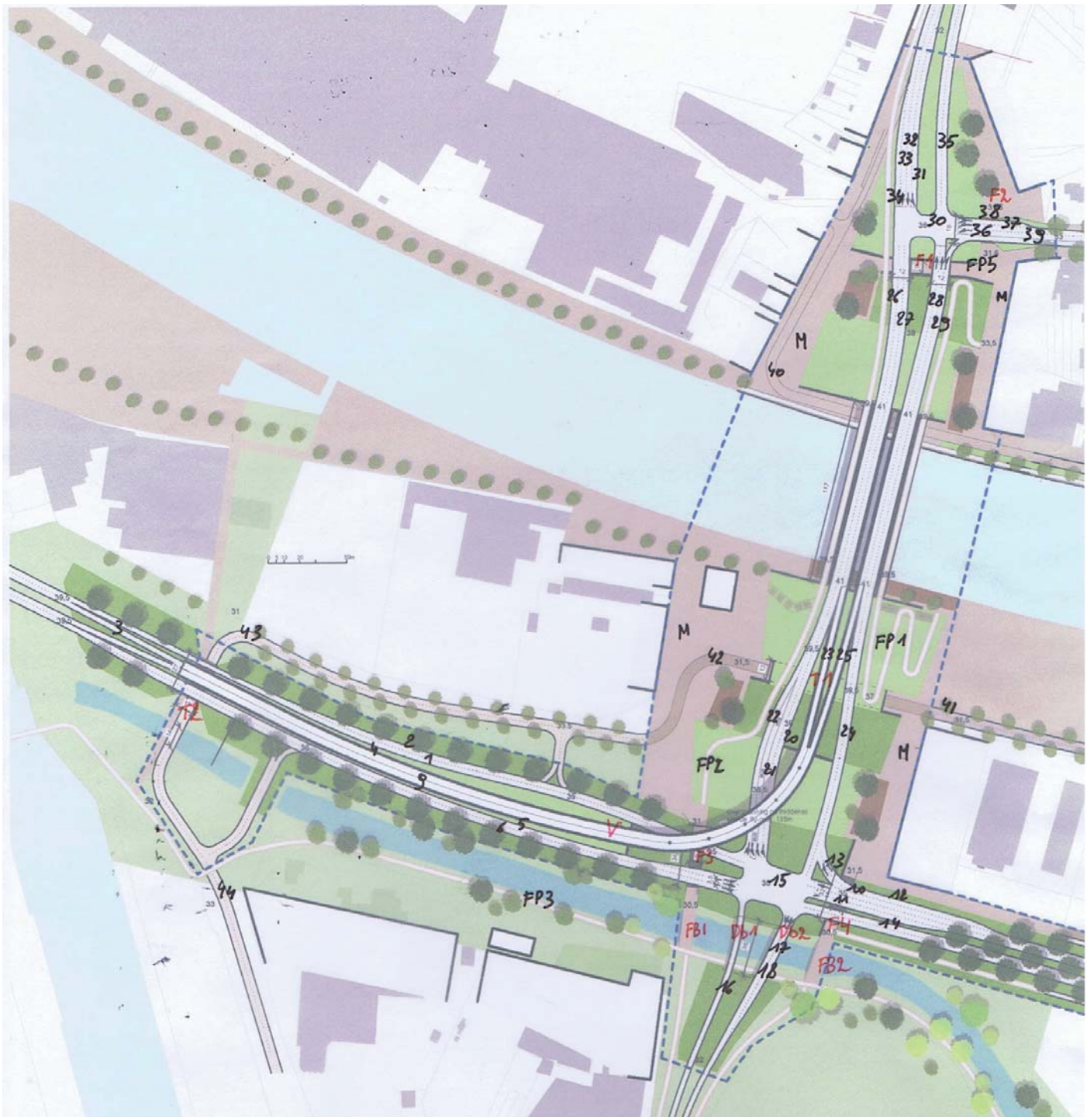
Een volledige heraanleg van het maaiveld, naast de taluds van de Kempische steenweg, tot een volwaardig verharde publieke ruimte.

Figuur minimaal scenario

Figuur minimaal scenario +

Figuur optimaal scenario

Figuur optimaal scenario +


M
FP5
FP1
FP2
FP3
FB1
FB2
Db1
Db2
F1
F2
F3
F4
T1
T2
V

PROCES EN PLAN VAN AANPAK

_organisatie van het planproces

Inleiding

Het planproces dat volgt op een open oproep is qua opbouw enigszins afwijkend van een klassiek planproces. Met de projectdefinitie én het winnend wedstrijdontwerp voorhanden moet immers niet van een leeg blad worden gestart. Het planproces kan integendeel een “vliegende start” nemen, waarbij we volgende aandachtspunten ter harte willen nemen:

- Hoewel er een “winnend” wedstrijdontwerp ter tafel ligt, is het aangewezen dit ontwerp grondig te evalueren. Wat is de mening van elke betrokken stakeholder t.a.v. dit project? Wat zijn de grote kwaliteiten, tekortkomingen? Op welke punten werd nog te weinig rekening gehouden met de projectdefinitie?
- De open oproep competitie werpt ook een nieuw licht op de projectdefinitie zelf. Welke nieuwe aandachtspunten zijn opgedoken tijdens de competitie, welke randvoorwaarden bleken achteraf te sterk geformuleerd, … ?
- Tenslotte hebben de direct betrokken stakeholders een voorsprong opgebouwd met de organisatie van de competitie. Zijdelings betrokken actoren hebben deze voorkennis niet en moeten nog mee aan boord worden genomen. Aan het begin van het planproces moet de nodige tijd worden uitgetrokken om hen te informeren over het project en hen de kans te geven zich in te werken en feedback te geven op wat reeds op tafel ligt.

Volgend voorstel voor de organisatie van het planproces houdt hier rekening mee.

- Integrale planning
- Actieve participatie en informatieverstrekking
- Ontwerp als instrument voor onderhandeling
- Kwaliteitsbewaking en monitoring doorheen proces

Drie sporen

Wij wensen het planproces op drie parallelle sporen te organiseren:

1. De opmaak voor het masterplan “Hasselt Noord – Creatieve Kempense Poort”
2. Het ontwerp van de weginfrastructuur
3. Stakeholderparticipatie en draagvlakopbouw

Een gebruikelijke aanpak zou erin bestaan deze drie sporen achtereenvolgens te bewandelen, aangezien het éne spoor het kader vormt voor het volgende.

Voor dit specifieke project willen we echter deze drie sporen tegelijk opstarten en parallel uitwerken, waarbij er vanzelfsprekend veelvuldige kruisverbanden worden gelegd, maar waarbij deze sporen tegelijk een relatieve autonomie bewaren. De redenen hiervoor liggen voor de hand:

- Het masterplan vormt het integrerend kader bij uitstek dat de diverse deelprojecten samenbrengt tot een consistent geheel.
- Tegelijk is het onmiskenbaar zo dat het ontwerp voor de weginfrastructuur niet louter voortvloeit uit het masterplan, maar voor een stuk een eigen logica volgt, met verkeerskundige, bouwkundige, procedurele en economische randvoorwaarden. In die zin zal het ontwerp voor de weginfrastructuur het masterplan haast evenzeer aansturen als omgekeerd. We willen deze realiteit aanvaarden en uitbuiten in het planproces. Hoe beter het masterplan rekening houdt met deze randvoorwaarden, hoe vlotter het gerealiseerd kan worden.
- Tenslotte is het noodzakelijk het proces op een onbevangen manier open te stellen voor inbreng van buitenaf. We kunnen dit niet uitstellen totdat het project “klaar” is, om diverse redenen. Door de organisatie van de wedstrijd is van bij de aanvang van het project veel informatie beschikbaar, die zeker reacties zal uitlokken. Het werkt contraproductief om die uit de weg te gaan. Bovendien is de implementatie van het masterplan afhankelijk van het initiatief van een groot aantal kleinere actoren (grondeigenaars, ontwikkelaars, huidige gebruikers, kandidaat-gebruikers, …) die “mee” moeten zijn. Tenslotte leert het Oosterweel-project dat het maatschappelijk debat over een project met deze omvang niet kan gereduceerd worden tot “voor” of “tegen”, maar dat de voor- en tegenspraak voldoende tijd moeten krijgen om zich te ontwikkelen door eigen argumenten of denkpistes aan te brengen.

De drie parallelle sporen volgen eenzelfde methodologische opbouw:

Eerste stap: gedetailleerde verkenning van het kader

Tweede stap: ontwerpmatige opbouw van een visie

Derde stap: verdere uitwerking van de deelprojecten

Vierde stap: aanzet tot operationalisering van het project

SPOOR 1		SPOOR 2		SPOOR 3
OPMAAK MASTERPLAN HASSELT NOORD		**ONTWERP VAN DE WEGINFRASTRUCTUUR**		**STAKEHOLDERPARTICIPATIE EN DRAAGVLAKOPBOUW**
STAPPENPLAN		STAPPENPLAN		DISCUSSIETHEMA'S
STAP 1: VERKENNING				
Evaluatie wedstrijdontwerp en projectdefinitie		Evaluatie wedstrijdontwerp en projectdefinitie		Opbouw en implementatie digitaal platform
Uitwerking toekomstperspectief structuurschets Hasselt Noord	↔	Onderzoek verkeerskundige en bouwkundige scenario's	↔	Evaluatie wedstrijdontwerp en projectdefinitie
Bespreking en bijsturing draft structuurschets		Bespreking en bijsturing scenario's		Discussie toekomstperspectief en structuurschets Hasselt- Noord
STAP 2: VISIE				
Ontwerpend onderzoek en prospectie opportuniteiten		Evaluatie scenario's en trechtering voorkeurscenario		Discussie scenario's Kempense poort
Opmaak algemeen masterplan voor het studiegebied	↔	Opmaak schetsontwerp en startnota	↔	Suggesties wenselijk programma creatieve pool
Bespreking draft algemeen masterplan studiegebied		Bespreking draft schetsontwerp en startnota		Discussie algemeen masterplan en schetsontwerp infrastructuur
STAP 3: UITWERKING				
Haalbaarheidstoets o.b.v. algemeen masterplan		Technisch en financieel vooronderzoek		discussie over selectie strategische projecten
Detail masterplan voor de strategische projecten	↔	Opmaak voorontwerp en projectnota	↔	Suggesties voor interventies op strategische projecten
Bespreking draft detail masterplan strat. projecten		Bespreking draft voorontwerp en projectnota		Discussie over detail masterplan en voorontwerp infrastructuur
STAP 4: OPERATIONALISERING				
Onderzoek implementatie van strategische projecten		Opmaak technisch ontwerp en uitwerking fasering		Discussie over de prioriteiten in het masterplan
Opmaak actieprogramma	↔	Opmaak minder hinder plan	↔	Discussie over fasering
Eindbespreking met stakeholders en goedkeuring masterplan		Opmaak bouwaanvraagdossier		Discussie over minder hinder plan

Figuur drie sporen

Spoor 1: Opmaak masterplan Hasselt-Noord

De opbouw van het masterplan verloopt in vier grote stappen:

1. Verkenning: opmaak van een structuurschets

2. Visie: opmaak van een algemeen masterplan

3. Uitwerking: opmaak van detail masterplannen voor strategische projecten

4. Operationalisering: opmaak van een actieprogramma

Stap 1: verkenning

De verkennende fase wordt aangevat met een evaluatie van het wedstrijdontwerp en een terugkoppeling naar de projectdefinitie. Wat zijn de sterke punten van het ontwerp? Welke onderdelen overtuigen niet? Welke aspecten in de projectdefinitie bleven onderbelicht of kregen teveel klemtoon? Welke nieuwe inzichten of randvoorwaarden zijn tijdens de competitie opgedoken?

Vervolgens wordt een toekomstperspectief over de ontwikkeling van Hasselt-Noord gedefinieerd en wordt een structuurschets opgesteld.

Een structuurschets is in feite de ruimtelijke vertaling op een abstracte schaal (ca. 1/10.000) van de voornaamste principes die de ontwikkeling van het studiegebied zullen structureren. Het is een soort “interface” tussen de algemene doelstellingen van de voornaamste stakeholders enerzijds, en de concrete stedenbouwkundige vertaling in een masterplan anderzijds. De structuurschets vertrekt vanuit een ruimtelijke visie op de toekomstige rol van het studiegebied binnen zijn omgeving en bij uitbreiding het stedelijk gebied Hasselt. De structuurschets wordt toegelicht in een toelichtingsnota en grafisch voorgesteld in conceptfiguren.

Ter voorbereiding op de structuurschets worden, aanvullend aan de projectdefinitie die door de opdrachtgever werd opgesteld, volgende analyses uitgevoerd:

- een analyse van de bestaande ruimtelijke structuur van het studiegebied en zijn omgeving: morfologie, publieke ruimte, verkeer, stadslandschap, programma;
- een grondige terreinverkenning: fotoreportage van het studiegebied, opname van type, vorm en programma van gebouwen, opname bestaand feitelijk gebruik van de onbebouwde ruimte, analyse openbare ruimte;
- de analyse van de bestaande eigendomsstructuur, gebaseerd op de kadastrale gegevens die door het gemeentebestuur ter beschikking worden gesteld;
- de opmaak van een basiskaart en een 3D model van de bestaande toestand voor het studiegebied, gebaseerd op de digitale kadasterkaart of (indien beschikbaar) de grootschalige basiskaart van de stad Hasselt.

Deze structuurschets wordt besproken met de betrokken stakeholders en waar nodig aangepast.

Stap 2: visie

Op basis van de structuurschets wordt ontwerpend onderzoek verricht naar de randvoorwaarden en het ontwikkelingspotentieel van het studiegebied, o.b.v. de gekende programmabehoeften. Het ontwerpend onderzoek wordt gestructureerd volgens de visie en de thema’s die in deze wedstrijdbundel zijn aangebracht.

Tegelijk wordt uitgekeken naar de opportuniteiten die zich binnen het studiegebied aandienen: welke terreinen en gebouwen zijn vacant? Welke programma’s zijn te bestendigen of uit te breiden? Welke investeringen in openbaar domein staan op stapel? …

Dit onderzoek vormt de voorbereiding van de opstelling van een algemeen masterplan voor het studiegebied. Een algemeen masterplan (schaal ca. 1.2000) legt de algemene stedenbouwkundige krijtlijnen vast voor het studiegebied. Het doet uitspraken over de hoofdstructuur van het gebied, de groene en waterbergingsstructuur, het netwerk voor zacht verkeer, de multimodale verkeersstructuur, de te behouden gebouwen, de definitie van ontwikkelbare sites binnen de hoofdstructuur, het globaal bouwvolume, de hoofdlijnen van het bouwprogramma (waaronder creatieve economie), de inplanting van eventuele publieke functies, mogelijke parkeeroplossingen, …

Het algemeen masterplan vormt de basis voor de uitwerking van detail masterplannen voor concrete strategische projecten. Het vormt ook het kader voor de uitwerking van een schetsontwerp voor de infrastructuur van de Kempense Poort.

Concrete acties:

- onderzoek naar het haalbare niveau en de randvoorwaarden m.b.t. stedenbouwkundige duurzaamheid;
- ontwerpend onderzoek naar de relatie met / de aansluiting op de omliggende gebieden;
- ontwerpend onderzoek naar de ontsluitingsmogelijkheden van het studiegebied;
- definitie van de gewenste groenstructuur en waterbergingsstructuur;
- definitie van de gewenste structuur voor de publieke ruimte;
- afbakening van de ontwikkelbare sites binnen het studiegebied;
- ontwerpend onderzoek naar de bouwmogelijkheden van de sites (volumestudie, programma);
- definitie van de gewenste multimodale verkeersstructuur;
- ontwerpend onderzoek naar de herbestemmingsmogelijkheden van bestaande gebouwen;
- de definitie van het gewenste aanbod aan bestemmings- en bezoekersparkings;
- de opmaak van een stedenbouwkundig ontwerp voor het studiegebied (schaal ca. 1/2.000), dat een uitspraak doet over de inplanting van nieuwe bouwvolumes, het bouwprogramma, de landschappelijke structuur, de inrichting van het openbaar domein, de multimodale verkeerscirculatie en de parkeermogelijkheden;

- de opmaak van een ruimtebalans (bouwvolume, programma, terreingebruik, parkeren, publiek domein), voor de nieuwe ontwikkelingen binnen het studiegebied;
- de aanzet van een ontwikkelingsstrategie: fasering, te verwerven percelen, aanleg publieke ruimte, …
- visualisatie van het algemeen masterplan voor het studiegebied: grondplan, dakenplan, terreinprofielen, 3D model, perspectieven;
- de realisatie van een studiemaquette;
- de redactie van een toelichtingsnota en de opstelling van een tussentijds rapport.

Het algemeen masterplan wordt in draft-versie besproken met de betrokken stakeholders en waar nodig bijgestuurd.

Stap 3: Uitwerking

De volgende stap start met een haalbaarheidstoets van het algemeen masterplan:

- economische kosten-baten analyse
- maatschappelijke kosten en baten
- beleidsmatige wenselijkheid en haalbaarheid
- ecologische duurzaamheid
- faseerbaarheid
- …

Vervolgens wordt het algemeen masterplan verder uitgewerkt tot een detail masterplan. Omdat dit zinvol noch haalbaar voor het hele studiegebied, zullen de detail masterplannen zich toespitsen op de verschillende strategische deelprojecten.

Voorlopig selecteren wij volgende deelprojecten:

1. De Kempische Kop
2. De Kempische Poort (noord en zuid knoop)
3. De 11de Liniestraat

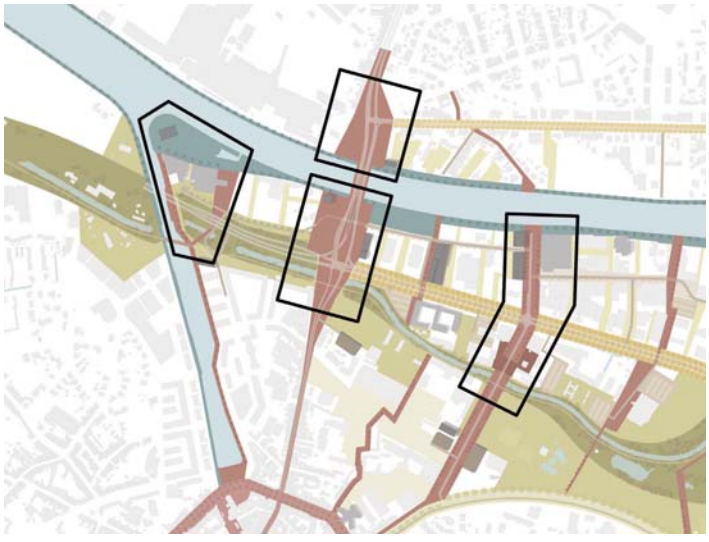
Het detail masterplan omvat een verdere verfijning van de inrichting van de publieke ruimte en de infrastructuur, de bebouwing (typologie, programma, volume), de uitwerking van de groenstructuur, … Bij deze verfijning wordt nauwkeurig rekening gehouden met de realiseerbaarheid: percellering, fasering, hergebruik van bestaande gebouwen en infrastructuur, …

Het detail masterplan laat toe om de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor de bebouwing nauwkeurig vast te leggen, het programma te definiëren, een grondige kosten-baten analyse uit te voeren, de realisatie voor te bereiden en de architecturale en landschappelijke detailstudies aan te vatten. Het detail masterplan vormt het toetsingskader bij de latere opstelling van de stedenbouwkundige voorschriften (bij voorbeeld in een RUP).

Het detail masterplan omvat:

- stedenbouwkundig ontwerp van het bouwvolume: bouwlijnen, gabarieten, …;
- uitwerking van het bouwprogramma: programma (kwalitatief en kwantitatief), types, schakeling, ontsluiting, …)
- ontwerp van de parkeervoorzieningen (boven- en ondergronds);
- richtlijnen voor de beeldkwaliteit (belevingswaarde) van de gebouwen;
- stedenbouwkundig ontwerp van publieke en groene ruimte;
- ruimtebalans en faseringsplan;
- opmaak van 2D plannen, schaal 1/1.000 tot 1/500 (grondplan, verdiepingsplan, dakenplan, profielen);
- 3D visualisatie (3D model, renderings van de bouwvolumes en de buitenruimte);
- de aanpassing van de studiemaquette;
- opstelling van een toelichtingsnota en een rapport.

Het detail masterplan wordt in draft-versie besproken met de betrokken stakeholders en waar nodig bijgestuurd.



Figuur drie strategische deelprojecten

Stap 4: Operationalisering

De laatste stap gaat in op de operationalisering van het masterplan.

Eerst bekijken we daarvoor hoe elk strategisch project kan worden geïmplementeerd:

- Welke stakeholders kunnen/moeten worden betrokken? Wat is de relatie tussen publieke en private investeringen? Zijn er financieringsmogelijkheden?
- Welke randvoorwaarden moeten worden vervuld om het deelproject op te starten? Wie heeft de sleutels in handen?
- Welke procedures zijn er nodig m.b.t. het bekomen van vergunningen?
- Wat zijn de faseringsmogelijkheden?
- Dienen er zich potentiële eindgebruikers of investeerders aan?
- …

Vervolgens stellen we een actieprogramma op, waarin de nodige of wenselijke acties worden geïnventariseerd. Waar mogelijk wordt een actie toegewezen aan een stakeholder, en wordt een timing vooropgesteld.

De acties zijn te groeperen in:

- Verder onderzoek
- Juridisch en beleidskader
- Verwervingen
- Programmadefinitie
- Financiering, ontwerp en realisatie van investeringsprojecten
- Draagvlakverwerving en marketing
- …

Tenslotte worden de detail masterplannen en de implementatiestrategie teruggekoppeld naar het algemeen masterplan. Alle delen worden als één geheel afgewerkt en ter bespreking en validatie voorgelegd aan de betrokken stakeholders.

Spoor 2: Ontwerp van de weginfrastructuur “Kempense Poort”

Ook het ontwerp van de weginfrastructuur voor de “Kempense Poort” volgt de logische opbouw in vier stappen, die gerelateerd worden aan het geëigende verloop van een infrastructuurproject:

1. Verkenning: onderzoek van bouwkundige en verkeerskundige scenario’s

2. Visie: opmaak van een schetsontwerp en een startnota

3. Uitwerking: opmaak van een voorontwerp en een projectnota

4. Operationalisering: opmaak van het technisch ontwerp en de bouwaanvraag.

Stap 1: verkenning

Deze stap vangt aan met de evaluatie van het wedstrijdontwerp en de terugkoppeling naar de projectdefinitie (zie spoor 1).

Vervolgens willen we een onderzoek voeren naar de verschillende verkeerskundige en bouwkundige scenario’s die zich aandienen voor de herstructurering van de Kempense Poort. Bedoeling is om dit onderzoek zo volledig mogelijk te voeren, zodat alle mogelijke opties aan bod komen vooraleer in de volgende stap een keuze wordt gemaakt.

Met de betrokken actoren worden de verschillende scenario’s bekeken en waar nodig bijgestuurd, zodat ze telkens een consistente optie vormen voor de herstructurering.

Stap 2: visie

In de tweede stap worden de verschillende uitgewerkte scenario’s geëvalueerd en tegen elkaar afgewogen. Samen met de betrokken actoren worden de criteria opgelijst waaraan de verschillende scenario’s getoetst worden: verkeerscapaciteit, verkeersveiligheid, leesbaarheid van de infrastructuur, landschappelijke inpasbaarheid, stedelijk ontwikkelingspotentieel, milieu-impact (visueel, auditief, luchtpollutie), investerings- en exploitatiekost, toekomstvastheid, onderhoudsvriendelijkheid, belevingswaarde, … In overleg met de stakeholders wordt een trechtering van de scenario’s doorgevoerd, waarbij de meest interessante scenario’s verder worden uitgewerkt om beter te kunnen evalueren.

Het optimale scenario wordt vervolgens uitgewerkt tot een schetsontwerp. Doordat deze uitwerking parallel gebeurt aan het algemeen masterplan (zie spoor 1), worden de landschappelijke integratie en de koppeling aan de ontwikkelingsmogelijkheden van de omgeving gelijktijdig onderzocht.

Het schetsontwerp omvat onder meer:

- Infrastructuurplan (schaal 1/1000)
- Langs- en dwarsprofielen (schaal 1/1000 tot 1/500)
- Bouwkundig concept voor de kunstwerken (onderdoorgangen, viaduct, landhoofden)
- Reliëfplan en concept van afwateringsplan
- Visualisatie

Op basis van het schetsontwerp wordt een startnota opgesteld conform de geldende richtlijnen.

Het draft schetsontwerp en de draft startnota worden met de stakeholders besproken en waar nodig bijgestuurd.

Stap 3: uitwerking

Het schetsontwerp wordt in de derde stap onderworpen aan een technisch en financieel vooronderzoek. Op basis van deze resultaten, en op basis van de bespreking van de startnota met de betrokken actoren, wordt het voorontwerp voor de infrastructuurknoop opgesteld.

Het voorontwerp verloopt parallel aan de opmaak van een detail masterplan voor de “Kempense Poort”. Dit garandeert de integratie van de infrastructuur in een landschapsontwerp en een afstemming op de potentiële ontwikkelingen rondom de knoop.

Het voorontwerp omvat:

- Infrastructuurplan (schaal 1/500)
- Langs- en dwarsprofielen (schaal 1/500 tot 1/200)
- Voorontwerp
- Reliëfplan, groenplan en afwateringsplan
- Verlichtingsplan
- Materialenplan
- Rooilijnenplan
- Faseringsplan
- Kostenraming
- Toelichtingsnota
- Visualisaties
- Studiemaquette

Op basis van het voorontwerp wordt een projectnota opgesteld op basis van de geldende richtlijnen. Beide worden besproken met de actoren.

Stap 4: operationalisering

In de laatste stap van het planproces wordt de realisatie van de infrastructuurknoop voorbereid:

- Opmaak technisch ontwerp
- Uitwerking van een faseringsplan
- Uitwerking van een minder hinder plan
- Opmaak van het bouwaanvraagdossier.

Spoor 3: Stakeholderparticipatie en draagvlakopbouw

We stellen voor om de stakeholderparticipatie en de draagvlakopbouw op een volledig nieuwe leest te schoeien vanuit volgende vaststellingen:

- De organisatie van een wedstrijd noopt tot communicatie vanaf de eerste dag. Het project zal immers bekend geraken. Deze informatieverstrekking zal op zijn beurt reactie losweken. Het debat is dus geboren, nog voor het planproces goed en wel gestart is.
- Klassieke communicatiekanalen (huisbedeelde infobrochure, hoorzittingen, publieke infopanelen, …) leggen het initiatief voor de informatiedoorstroming steeds bij wie wil informeren, niet bij wil geïnformeerd worden. Dit staat haaks op het "actieve" participatiemodel dat als maatschappelijk wenselijk wordt vooropgesteld. We moeten de mogelijkheid bieden aan stakeholders en burgers om actief mee hun participatie te organiseren.
- Participatie en informatieverstrekking over reeds gevalideerde plannen leidt systematisch tot ergernis of (erger) tot onverschilligheid tegenover de participatie: alles is toch al beslist.
- Informatieverzameling via internet is op korte termijn mainstream geworden. Informatie publiceren op het net gaat sneller en is veel goedkoper. Printmedia hebben een aanvullende functie voor de kleiner wordende groep die niet actief is op internet.
- Het échte maatschappelijke debat speelt zich af tussen de burgers onderling, en niet tussen de burgers en de overheid. Het debat op internetfora maakt participatie veel directer en verplicht de overheid een meer bescheiden (faciliterende) rol op te nemen.
- Digitale gedachtenwisselingen (via forum of e-mail) zijn vluchtiger en informeler en daardoor laagdrempeliger. Daardoor spelen ze korter op de bal en zijn ze potentieel rijker van inhoud. Digitale communicatie (in verschillende vormen) wordt intussen door bijna iedereen aangewend.
- In het studiegebied wonen weinig mensen. Participatie en draagvlakopbouw zouden zich in deze moeten focussen op "de geïnteresseerde bevolking" in het algemeen en potentiële gebruikers van het gebied in het bijzonder. Beide groepen zijn zeer moeilijk te identificeren en daardoor nauwelijks rechtstreeks aan te spreken/schrijven.
- Als Hasselt zich écht als creatieve stad wil profileren, dan moet ze dit profiel consequent durven doortrekken tot in haar relatie met de bevolking.

We zouden dit project graag aangrijpen om een nieuwe, webgebaseerde methode inzake participatie en draagvlakopbouw uit te werken. We stellen volgende basisprincipes voorop:

- We verspreiden relevante informatie zodra ze beschikbaar is, in een formaat dat afgestemd is op de doelgroep, eerder dan te wachten tot het materiaal afgewerkt en gevalideerd is. Een "label" duidt het statuut van de informatie aan: van "idee" over "in uitwerking" en "in evaluatie" tot "voorlopig aanvaard" en "definitief goedgekeurd". We voorzien ook meta-informatie: hoe verloopt het planproces? wie zijn de actoren? wat is het doel van het project? …
- We kunnen de discussie op drie verschillende niveaus organiseren: een publiek forum (met gebalde informatie en korte, mogelijk anonieme discussies), een geregistreerd forum (met uitgebreidere informatie en standpunten van geregistreerde participanten, die bij voorbeeld een organisatie vertegenwoordigen) en een gespecialiseerd forum (met alle informatie en overleg binnen het projectteam, te vergelijken met een beveiligde ftp-server). Elk forum wordt gemodereerd.
- Het traject van participatie en draagvlakopbouw volgt de vier voorgestelde stappen, waarbinnen telkens conclusies worden getrokken en discussies worden afgerond. Op die manier kunnen we het participatietraject trechteren en naar een resultaat leiden.
- Het kan aangewezen zijn om de participatie te thematiseren in opeenvolgende of parallelle discussiefora. De voorgestelde discussiethema's spelen in op de beschikbare informatie over het project.
- Via een elektronische nieuwsbrief worden geïnteresseerden op de hoogte gehouden van de vorderingen. In de nieuwsbrief worden belangrijke mijlpalen (bv de publicatie van een belangrijk tussentijds rapport) aangekondigd, zodat iedereen kan participeren.
- Tijdens het participatietraject willen we duidelijk aangeven hoe we met de inbreng van de participanten zijn omgegaan. Waar is het project bijgestuurd? Welke voorstellen werden opgenomen? Waarom werden andere suggesties niet weerhouden? Wat hebben we geleerd?

Deze aanpak vereist een investering in de uitbouw van software en van een aanpak. De operationalisering impliceert informatieverzameling en –verwerking, forummoderatie, technische ondersteuning en terugkoppeling.

Naast de digitale fora is ook nog steeds een “traditionele” communicatielijn nodig, bij voorbeeld via artikels in print media (informeren) en via een persoonlijk aanspreekpunt bij de stadsadministratie (participeren).

Ons inziens blijft het aangewezen om de formele inspraakmomenten (MER kennisgevingsnota, hoorzitting, openbaar onderzoek RUP en/of stedenbouwkundige vergunningsaanvraag, …) te behouden zodat alle burgers hieraan met gelijke kansen kunnen deelnemen en zodat geen juridische lacunes ontstaan.

Voor deze aanpak werd nog geen kostenraming opgesteld, aangezien niet duidelijk is in welke mate een beroep kan worden gedaan op reeds beschikbare expertise binnen de stad. Bovendien is dit een experimentele aanpak waarvan de kosten niet op één project kunnen afgeschreven worden. Als de ervaring met deze methode goed is, zal die ook voor andere participatietrajecten worden ingezet (wat de kostprijs reduceert). Indien AWV en het stadsbestuur principieel openstaan voor dit voorstel, willen we dit graag verder uitwerken bij de voorbereiding van het planproces.

Uitvoeringstermijn

Op basis van het voorgestelde plan van aanpak stellen wij een uitvoeringstermijn van 14 maanden voorop:

- Stap 1: verkenning 1,5 maanden
- Stap 2: visie 4,5 maanden
- Stap 3: uitwerking 4,5 maanden
- Stap 4: operationalisering 3,5 maanden

Als de opdracht kan starten op 1 mei 2011 kan starten, dan kan het masterplan op 30 juni 2012 worden opgeleverd. Deze timing veronderstelt dat de besluitvorming in de verschillende stappen nauw aansluit bij de oplevering van de opeenvolgende tussentijdse rapporten.

Overleg

Wij stellen voor om een stuurgroep op te richten die bestaat uit een gemandateerde vertegenwoordiging op technisch en beleidsniveau van de betrokken besturen. Deze stuurgroep komt minstens tweemaal per stap samen om de voortgang van de opdracht te bespreken en om te beslissen over inhoudelijke en procesmatige opties.

Na elke stap legt de vertegenwoordiger van elk bestuur het tussentijds rapport ter goedkeuring voor aan het betreffende bestuursorgaan.

Het verdient ook aanbeveling om een “projectleiding” in het leven te roepen die bestaat uit een ambtenaar van AWV, een ambtenaar van de Stad Hasselt en de projectleider van het ontwerpteam. Zij staan in voor de procesmatige organisatie van het project en voor de coördinatie tussen de verschillende besturen. De projectleiding bespreekt driewekelijks de voortgang van de opdracht en waakt over de handhaving van de vooropgestelde timing.

Het kan nuttig zijn om, aanvullend aan de hoger beschreven participatiestrategie, een klankbordgroep samen te stellen waarin belangrijke actoren vertegenwoordigd zijn die niet in de stuurgroep werden opgenomen: de scholen, de Grenslandhallen, het bedrijfsleven, culturele verenigingen, milieuverenigingen, … De klankbordgroep komt ongeveer twee keer per stap samen om advies te geven bij de stand van het onderzoek.