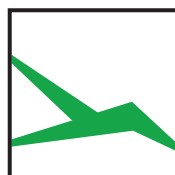
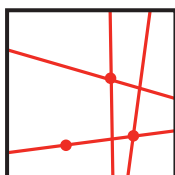
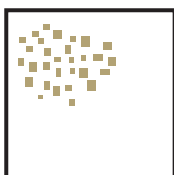
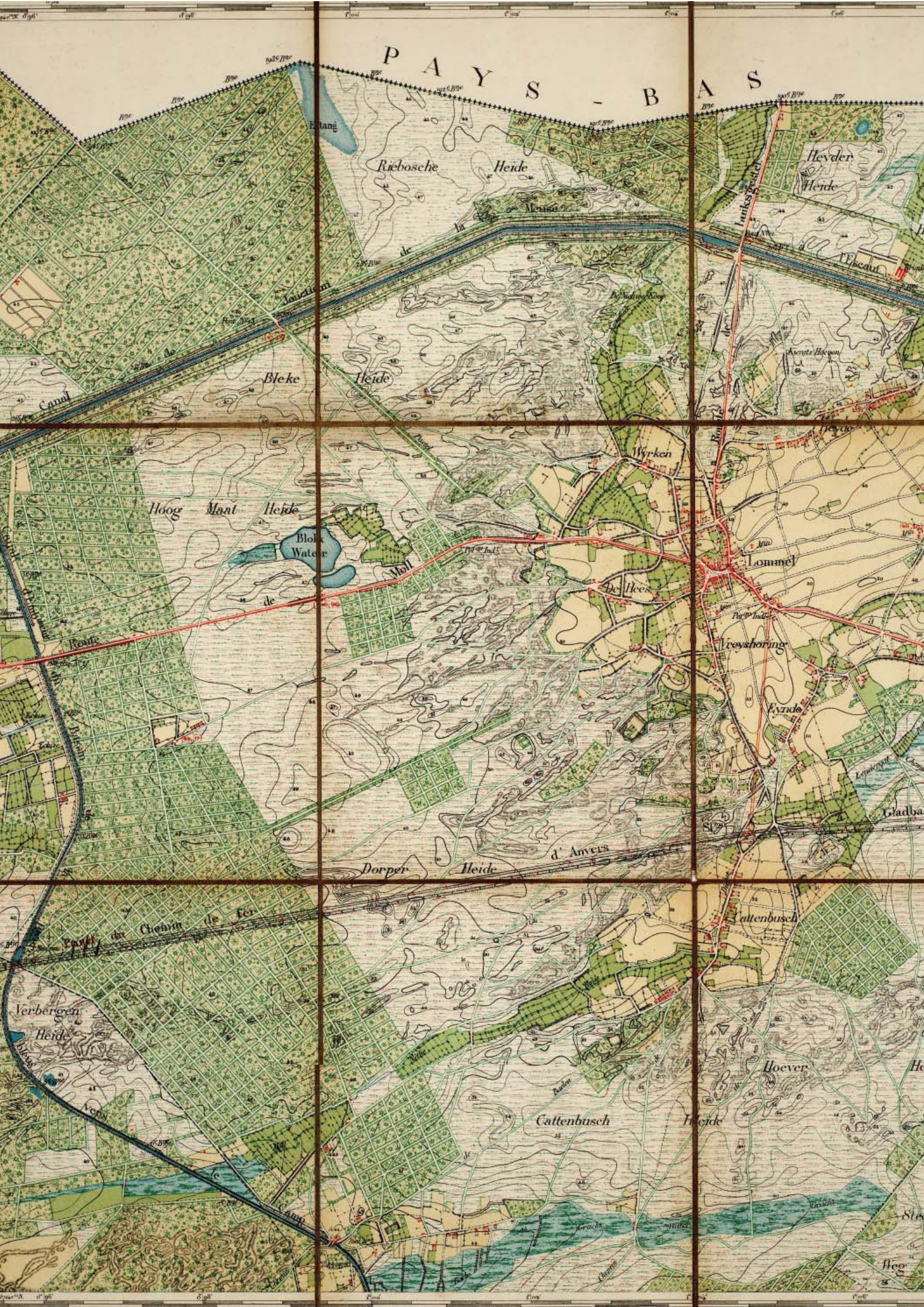
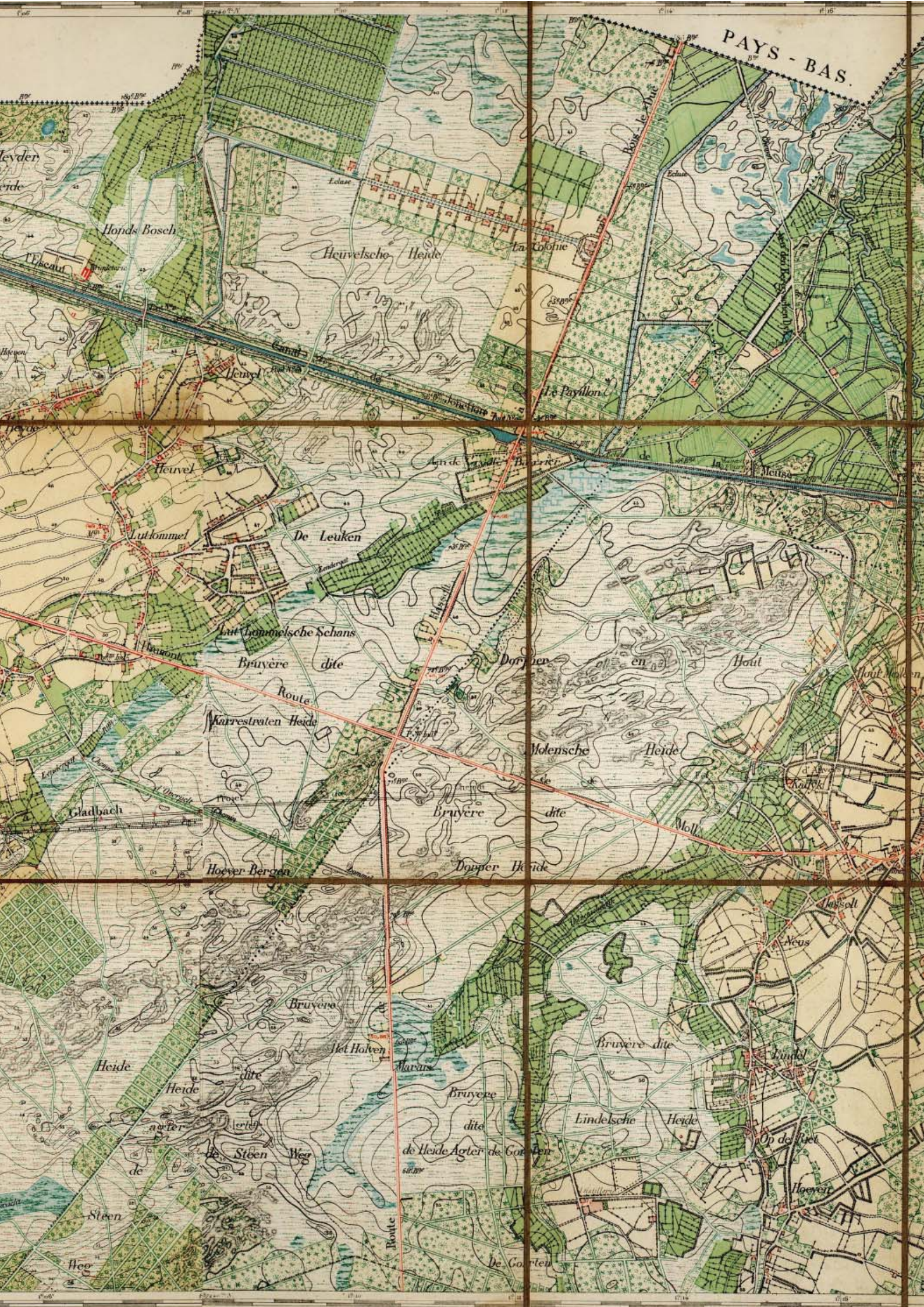


OO 1504A

BEELDKWALITEIT LOMMEL







Heuvelscho Heide

Honds Bosch

Leuven

Heuvelscho Heide

La Colombe

Leuven

Heuvel

Leuven

Leuven

Leuven

Lutjehommel

De Leuken

Leuven

Leuven

Lutjehommelsche Schans

Bruyere dite

Leuven

Leuven

Marrestraten Heide

Bruyere dite

Leuven

Leuven

Glabach

Bruyere dite

Leuven

Leuven

Hoever Bergen

Bruyere dite

Leuven

Leuven

Heide

Bruyere dite

Leuven

Leuven

Heide

Bruyere dite

Leuven

Leuven

Heide

Bruyere dite

Leuven

Leuven

Heide

Bruyere dite

Leuven

Leuven

Heide

Bruyere dite

Leuven

Leuven

Heide

Bruyere dite

Leuven

Leuven

Heide

Bruyere dite

Leuven

Leuven

Heide

Bruyere dite

Leuven

Leuven

Heide

Bruyere dite

Leuven

Leuven

Heide

Bruyere dite

Leuven



INLEIDING

INTERPRETATIE VAN DE OPDRACHT

“Het is het doel van het beeldkwaliteitsplan om vanuit de identiteit van het dorp en zijn omgeving, de belangrijkste cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten te behouden en te versterken. Een beeldkwaliteitsplan enthousiasmeert en maakt ons bewust van de identiteit en de ruimtelijke kwaliteit die er is en die behaald kan worden, óók bij nieuwe ontwikkelingen”.

Deze begripsomschrijving, door de opdrachtgever opgenomen in de projectdefinitie, omschrijft een beeldkwaliteitsplan als een planningsinstrument dat wordt ingezet om tegelijk de identiteit én de ruimtelijke kwaliteit van een plek te versterken.

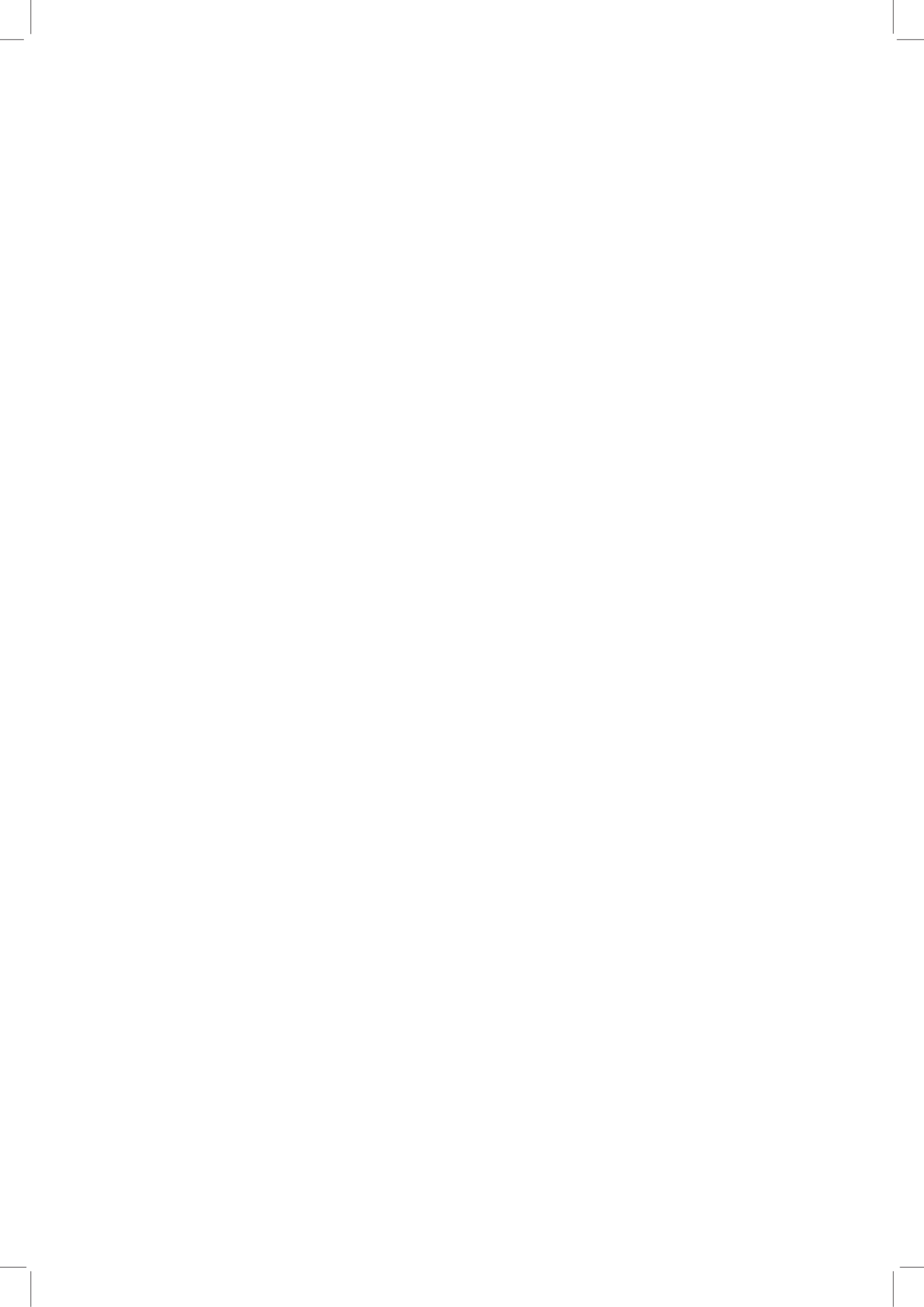
Het unieke aan de voorliggende studieopdracht is dat het hier geen beeldkwaliteitsplan voor een wijk of voor een kern betreft, maar voor een hele gemeente. De eerste vraag die dan ook beantwoord dient te worden in dit beeldkwaliteitsplan is: bestaat er zoiets als een Lommelse identiteit en zo ja, hoe zit die dan vervat in de morfologie van de ruimte?

Het belevingsonderzoek licht een tip van de sluier op door te stellen dat Lommel van oorsprong een dorpenstad is, geënt op een unieke fysische onderlegger. De dorpenstad staat voor een samenlevingsmodel van kleine, hechte gemeenschappen die gevestigd zijn in evenwaardige kernen verspreid over het grondgebied van de gemeente. Elke kern heeft zijn eigen identiteitsbepalende plekken. In de dorpenstad ligt volgens het belevingsonderzoek de essentie van de Lommelse identiteit.

Lommel heeft zich echter in de afgelopen twee decennia ontpopt tot dé onbetwiste centrumstad van Noord-Limburg. Een bruisende gemeente die veel bewoners, bezoekers, toeristen en werknemers aantrekt van ver buiten haar gemeentegrenzen. Om haar aantrekkingskracht voor “buitenstaanders” nog te vergroten, profileert Lommel zich steeds meer als één stad die beschikt over een brede waaier aan troeven: een dynamisch centrum, een uitgebreid en hoogstaand cultureel aanbod, een uitzonderlijke natuur, een ruim aanbod aan bedrijventerreinen... Lommel lijkt zich gaandeweg een nieuwe identiteit aan te meten onder het motto “Lommel, pure energie!”.

Vandaag bevindt Lommel zich op een kantelmoment. De gemeente heeft duidelijk de ambitie om nog verder te groeien. Maar zal Lommel de dorpenstad in haar groei meenemen, of zet ze volledig in op citymarketing en zal ze de dorpenstad definitief achter laten? Deze vraag wordt steeds pertinenter, aangezien beide identiteiten steeds meer met elkaar in conflict lijken te komen.

De tweede optie is wellicht de gemakkelijkste want die veronderstelt dat Lommel haar regionale ambities gewoon verder blijft ontplooiën. De voorliggende opdracht is echter het bewijs dat Lommel gekozen heeft voor de eerste optie. Het is dus aan de opdrachthouder om in het beeldkwaliteitsplan de dorpenstad Lommel en de regionale stad Lommel met elkaar te verzoenen.



DEEL 1

BEELDKWALITEITSPAN LOMMEL



HOOFDSTUK 2/ HET LOMMELSE LANDSCHAP ONTLEED

DE VERSTROOIDE NETSTAD LOMMEL

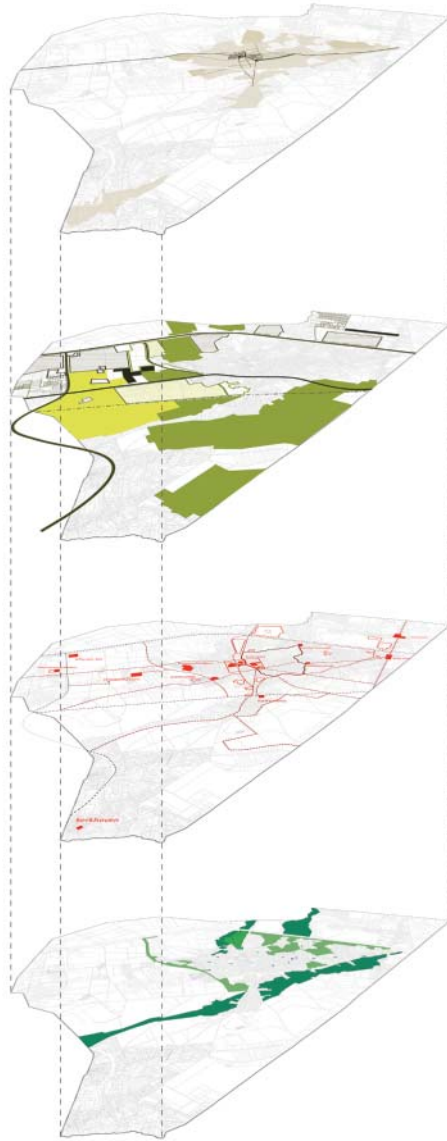
De organisatie van de stad is de afspiegeling van haar samenleving. Toenemende welvaart bracht toenemende mobiliteit. Nieuwe infrastructuur maakte vestiging mogelijk op plaatsen waar dat voorheen ondenkbaar was. In de laatste decennia kende Lommel dan ook een intense bouwactiviteit en een stijgend ruimtegebruik door veelal vrijstaande eengezinswoningen. Wijken met een lage bebouwingsdichtheid en vaak grote kavels groeiden naar elkaar toe en versnipperden de open ruimte. De groei van Lommel ging verder gepaard met een toename van de wegenis en lijninfrastructuur, ontsluitende structuren voor grootschalige concentraties van economische activiteiten en gebieden voor zandontginning.

De gefragmenteerde stad Lommel kent dus vele gedaanten. Het beeld van Lommel lijkt op een patchwork van fragmenten, een uiteengespatte stad in een uitgestrekt stedelijk veld. Een verzameling van afzonderlijke gebieden met elk een eigen identiteit, maar zonder onderlinge samenhang. Een conglomeraat van kernen en knooppunten en verspreide stedelijke activiteiten die onderling verbonden zijn door fysieke netwerken.

Een analyse van de gefragmenteerde stad Lommel, levert een samenstel van samenhangende stadslandschappen op die de onderliggende ruimtelijke, maatschappelijke en mentale samenhang van Lommel zichtbaar kunnen maken of expliciteren. Deze stadslandschappen vormen het uitgangspunt om de verschillende fragmenten te kunnen indelen in ruimtelijke systemen en strategische deelruimten. Dit biedt mogelijkheden om te komen tot specifieke uitspraken omtrent stedenbouwkundige, landschappelijke, architectonische en inrichtingseisen voor het publieke domein.

De stadslandschappen voor Lommel zijn: nevel, netwerk, ontginning en tussenruimte.





VIER STADSLANDSCHAPPEN

Om de dreigende kloof tussen de dorpenstad en de regionale stad te dichten, moeten in het beeldkwaliteitsplan strategieën worden uitgewerkt die enerzijds de lokale identiteit(en) en plekken versterken en anderzijds samenhang en herkenbaarheid creëren op het niveau van Lommel.

Dit vereist in de eerste plaats een uitgebreide en gedetailleerde terreinkennis, aangevuld met een inzicht in de grotere systemen en structuren waaruit het Lommelse landschap is opgebouwd.

In het planproces dat verderop in deze bundel wordt voorgesteld, wordt parallel aan de opmaak van het beeldkwaliteitsplan een “lokaal participatief traject” uitgestippeld. Het doel van dit traject is om bewoners actief te betrekken bij de opmaak van het beeldkwaliteitsplan. Zodoende kan de opdrachthouder op een efficiënte manier de nodige terreinkennis verwerven en tegelijk voldoende draagvlak creëren.

In dit hoofdstuk wordt een aanzet gegeven tot de analyse en ontleding van het Lommelse landschap. Het doel van deze oefening is om de samenhangende ruimtelijke systemen en deelruimten die in de Lommelse landschap vervlochten zijn, te detecteren en ze uit elkaar te trekken.

Per ruimtelijk systeem kunnen in het beeldkwaliteitsplan strategieën ontwikkeld worden die de performantie, de leesbaarheid, de (regionale) samenhang en/of de herkenbaarheid van Lommel als gemeente versterken. Deze strategieën zorgen er tevens voor dat de verschillende uiteengelegde plekken in Lommel worden gepercipieerd als een onderdeel van een overkoepelend geheel.

Het volstaat om een dag in Lommel rond te rijden, om te concluderen dat de stad is opgebouwd uit vier verschillende stadslandschappen. Als voorlopige werktitel hebben we deze 4 stadslandschappen aangeduid als de nevel, het ontginningslandschap, de netwerken en de tussenruimtes:

de nevel en het ontginningslandschap

De ruimtelijke ontwikkeling van Lommel is grosso modo volgens twee verschillende principes verlopen: op een organische (of spontane) manier enerzijds en op een geplande manier anderzijds. Beide groeiprincipes komen in Vlaanderen voor in alle dorpen en steden, maar bijzonder aan Lommel is de ruimtelijke spreiding ervan. Deze specifieke spreiding van geplande ontwikkelingen aan de ene kant en spontane ontwikkelingen aan de andere kant, heeft twee stadslandschappen doen ontstaan met specifieke kenmerken. Aan de grondslag van deze stadslandschappen ligt de unieke geomorfologie van Lommel.

Spontane ontwikkelingen op de vochtige zandgronden

De vochtige zandgronden liggen centraal in Lommel. Voor de landbouw waren deze centrale gronden interessanter dan de droge zandgronden aan de rand van de gemeente. Niet toevallig zijn de oudste kernen van Lommel ontstaan op de randen van de vochtige zandgronden, in de nabijheid van de (betere) akkers. Deze oudste kernen zijn in de loop van de tijd organisch gegroeid. Naarmate het belang van de landbouw afnam en de individuele mobiliteit toenam, werden ook de tussenliggende landbouwgebieden in beslag genomen door woningen. Het gewestplan zette in de jaren zeventig het licht op groen voor een verdere ongebreidelde verdichting van het centrale agrarische landschap.

De spontane ontwikkelingen volgden de weg van de minste weerstand, wat er in de praktijk op neerkwam dat eerst het bestaande netwerk van landbouwwegen werd dichtgebouwd met hoofdzakelijk vrijstaande, grondgebonden woningen. Vervolgens

werden de open mazen tussen deze woonlinten ontsloten met nieuwe wegen (in veel gevallen pijpenkoppen) en werd ook in deze binnengebieden hetzelfde woningtype herhaald. Het resultaat is een fijnkorrelig en isomorf landschap dat zich het best laat omschrijven als een bebouwingsnevel. De **nevel** heeft als stadslandschap een aantal grote kwaliteiten, maar deze situeren zich hoofdzakelijk op het niveau van de private kavel.

Geplande ontwikkelingen op de drogere zandgronden

De droge zandgronden waren in agrarisch oogpunt minder interessant. Het gebrek aan ontsluitingsinfrastructuur maakte deze gronden ook voor andere economische activiteiten ongeschikt. Met de aanleg van grootschalige infrastructuur op het einde van de 19de eeuw, zoals het spoor en de kanalen, kwam hier plots verandering in. Via deze infrastructuur konden grondstoffen aangevoerd worden, waardoor de afgelegen, droge zandgronden interessante locaties werden voor (vervuilende) industrieën en zandontginningen. Het aangevoerde kalkrijke water gaf de aanzet voor grootschalige bosbouw en agrarische experimenten.

In tegenstelling tot het centrale gedeelte van Lommel, gebeurde de exploitatie van de droge zandgronden hoofdzakelijk door samenhangende, geplande ontwikkelingen, meestal met de overheid of “vreemde” investeerders als initiatiefnemer. Het resultaat is een grootschalig en gevarieerd **ontginningslandschap**.

de netwerken als ruggengraat van de uiteengelegde stad

Van de middeleeuwse structuur van dorpskernen, over de 19de eeuwse ontginningen tot aan de 20ste eeuwse ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen; de ruimtelijke spreiding en nevenschikking van nieuwe stedelijke programma's loopt als een rode draad doorheen de ontwikkelingsgeschiedenis van Lommel. Voor de werking van een dergelijke uiteengelegde stad zijn goede verbindingen tussen de verschillende stedelijke programma's onontbeerlijk.

Reeds in de middeleeuwen verbond een fijnmazig netwerk van landbouwwegen de verschillende dorpskernen met elkaar, en sindsdien verliep de realisatie van nieuwe stedelijke programma's hand in hand met de aanleg van nieuwe en performantere infrastructuur. De betekenis van een plek binnen Lommel kan dan in de meeste gevallen ook niet los gezien worden van de ligging en functie binnen één of meerdere **netwerken**.

de tussenruimten als blinde vlekken in de uiteengelegde stad

Door de ad hoc nevenschikking van functies en programma's zijn er tussenruimtes in de nederzettingsstructuur ontstaan met een onduidelijk statuut of gebruik. Het ongedefinieerde karakter van deze “blinde vlekken” maakt dat ze gemakkelijk (tijdelijk of permanent) toegeëigend kunnen worden door diverse groepen. Het kan gaan om kleine restpercelen in verkavelingen tot grote bosgebieden langs regionale wegen. Deze tussenruimtes bezitten een enorm potentieel voor Lommel, maar ze zijn omwille van hun onduidelijk statuut ook heel kwetsbaar. Vaak worden ze door “buitenstaanders” beschouwd als te ontwikkelen restgebieden. Als deze ontwikkelingen de gebruikswaarde van de tussenruimtes negeren, betekent dit mogelijk een verlies aan (woon)kwaliteit voor de omliggende gebieden.

In het beeldkwaliteitsplan worden deze tussenruimtes niet als restgebieden maar als een autonoom stadslandschap beschouwd. De tussenruimtes hebben net zoals de bebouwingsnevel, het ontginningslandschap en de netwerken specifieke kenmerken en potenties waarvoor strategieën ontwikkeld kunnen worden om ze te behouden of te versterken.



LEESWIJZER

HET BEELDKWALITEITSPLAN

Waar het stedenbouwkundig inrichtingsplan zich hoofdzakelijk richt op organisatie van de ruimte, richt een beeldkwaliteitsplan zich op verschijningsvorm van de ruimte. Dit doet veronderstellen dat een goed stedenbouwkundig ontwerp nog geen garantie geeft op een hoge beeldkwaliteit. Anderzijds geeft een goed beeldkwaliteitsplan geen garantie op een goed georganiseerde ruimte. Beeldkwaliteitsplan en stedenbouwkundig inrichtingsplan zijn dus complementair en versterken elkaar. Ze worden dan ook meestal parallel of vlak na elkaar opgemaakt.

DOEL EN AANPAK

Het is echter onmogelijk om in het kader van het beeldkwaliteitsplan voor Lommel een voldoende gedetailleerd stedenbouwkundig inrichtingsplan op te maken voor de hele gemeente. Bijgevolg zal het beeldkwaliteitsplan voor Lommel uitspraken moeten doen over de gewenste verschijningsvorm van ruimtes waarvan de stedenbouwkundige inrichting nog niet is onderzocht of vastgelegd. Om dit probleem op te lossen, wordt in het beeldkwaliteitsplan voor Lommel een getrapte werkwijze voorgesteld.

Voor de verschillende ruimtelijke systemen en deelruimtes in Lommel wordt in eerste instantie een strategie en globale ontwikkelingsvisie uitgewerkt. Deze ontwikkelingsvisie wordt voorgesteld aan de hand van **visiekaarten**. Deze visiekaarten doen al uitspraken over de rol van het ruimtelijk systeem of de deelruimte binnen Lommel, de gewenste ruimtelijke samenhang, de verschillende betekenisvolle plekken die erin opgenomen zijn, de algemene mogelijkheden om de beeldkwaliteit te versterken...

De visiekaarten vormen op niveau van Lommel dus een gebiedsdekkend beleidskader waarin de krachtlijnen van de gewenste ruimtelijke structuur en van de beeldkwaliteit zijn vastgelegd.

Voor de meest strategische plekken wordt vervolgens – na ontwerpend onderzoek – een **inrichtingsschets** uitgewerkt. Op basis van deze inrichtingsschets worden de principes, doelstellingen

en randvoorwaarden voor de beeldkwaliteit van de plek verder verrijnd.

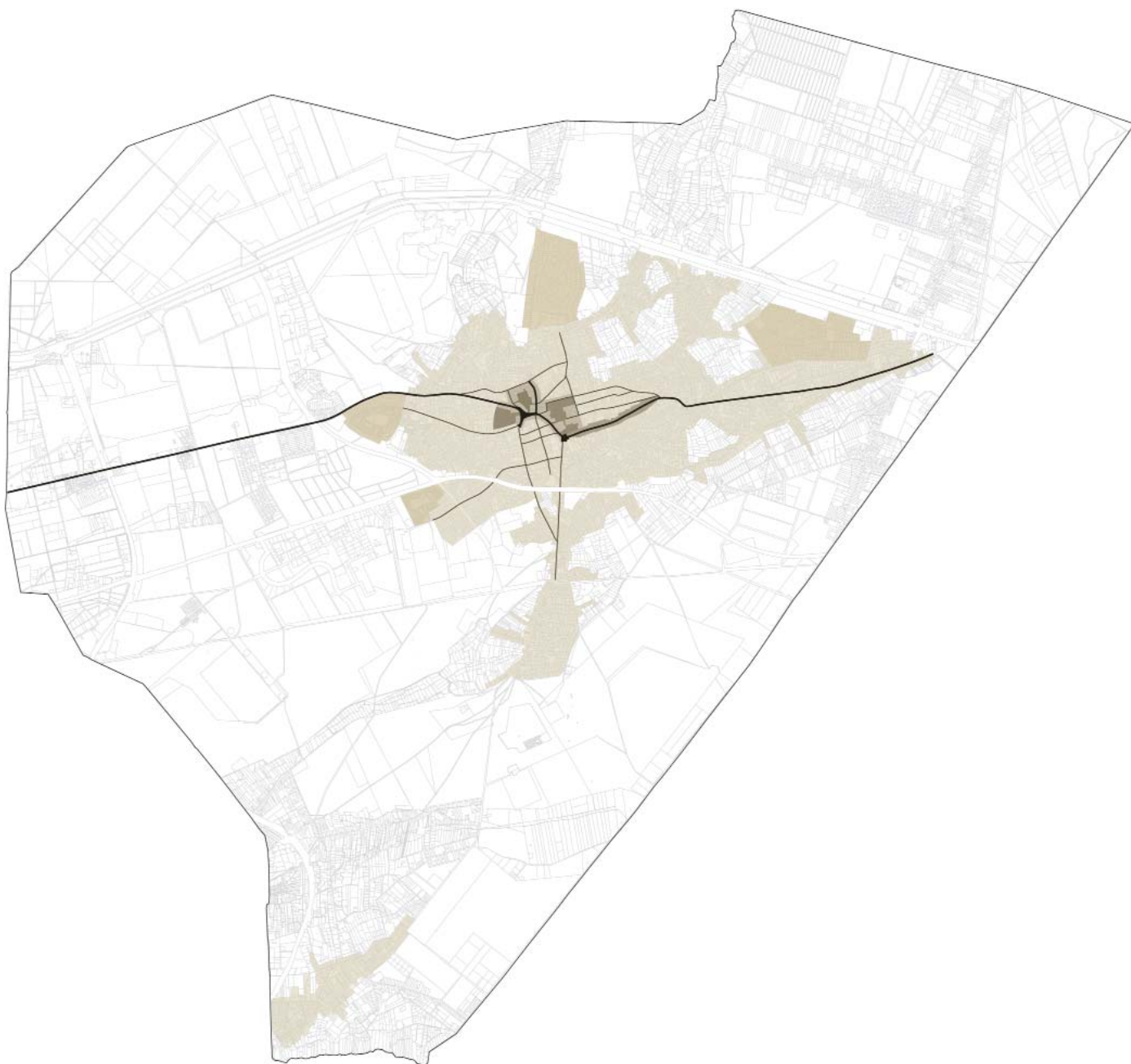
Op basis van deze inrichtingsschets wordt tenslotte een **palet** voor een plek opgemaakt. Een palet is een set van richtlijnen die ervoor moeten zorgen dat de beeldkwaliteitsvisie ook effectief gerealiseerd wordt. Ook meer algemene doelstellingen zoals kunstintegratie en duurzaamheid kunnen in het palet geconcretiseerd worden. Het palet kan als leidraad gebruikt worden door de opdrachtgever of door particulieren bij de opmaak of beoordeling van uitvoeringsgerichte plannen (inrichtingsplannen, verkavelingsplannen, bouwdoSSIERS...).

De opdrachtgever heeft in zijn projectdefinitie zelf al enkele strategische plekken naar voor geschoven, waaronder de 11 (dorps) kernen van Lommel. Ongetwijfeld zullen hier in de komende jaren nog nieuwe (strategische) plekken bijkomen waarvoor ontwerpend onderzoek vereist is, bijvoorbeeld als zich onverwacht nieuwe opportuniteiten aandienen, of als private actoren besluiten om over te gaan tot ontwikkeling van concrete gebieden.

Wij beschouwen het ontwerpend onderzoek naar de stedenbouwkundige inrichting van de ruimte dan ook als een wezenlijk onderdeel van het beeldkwaliteitsplan en van de (beeld) kwaliteitsbewaking op langere termijn.

HET BEELDKWALITEITSPLAN LOMMEL-OPEN OPROEP

In dit wedstrijdvoorstel willen wij aan de opdrachtgever vooral de hoger omschreven methodiek duidelijk maken, namelijk de getrapte aanpak van de visiekaarten, inrichtingsschetsen en paletten. Gezien het korte tijdsbestek van deze wedstrijdfase, moeten de hiernavolgende voorstellen beschouwd worden als eerste aanzetten die per definitie nog onvolledig en fragmentair zijn.



BESCHRIJVING VAN DE NEVEL

De nevel spreidt zich uit van Barrier tot Balendijk, van Heide-Heuvel over Lutlommel tot Kattenbos. De oostwest georiënteerde Leuken-Lutlommel-Molsekiezel vormt een hoofdstructuur die het Lommels hinterland verbindt met de hoofdkern.

Wie met de auto door het nevelandschap rijdt, zal niet veel van de ruimere omgeving zien. Vlekken van bebouwing delen de open ruimte op in grote en kleine enclaves. Lange bebouwingslinten en uitgestrekte verkavelingen verbinden de dorpen met de hoofdkern van Lommel en dit zonder enige waarneembare overgangen.

Toch is de bebouwingsnevel alles behalve homogeen. Wie nauwlettend toekijkt, ziet voortdurend typologische en morfologische variaties: organisch gegroeide woonlinten gaan over in geplande, rastervormige verkavelingen. Compacte sociale woningbouwprojecten staan naast historische, agrarische relictten. Deze variaties zijn echter te subtiel om structuur en geleiding in het landschap aan te brengen.

Centraal in de nevel zijn de contouren van Lommel centrum echter wel duidelijk waarneembaar. Dit kerngebied bestaat uit twee in het oog springende pleinen, het Kerkplein en Dorp, die het historische lint van de Kerkstraat opgespannen. De omliggende veldwegels transformeerden in de voorbije decennia tot conventionele woonlinten, uitwaaiierend vanuit het kerngebied.

Door nieuwe programma's toe te voegen in de open bouwblokken rond de Kerkstraat, het Kerkplein en Dorp bouwde Lommel in de laatste decennia haar centrum uit. De steeds verdergaande uitbouw van dit centrum creëert een sterke centraliteit in de uiteengelegde nevelstad.

DOELSTELLINGEN VOOR DE NEVEL

De volgende algemene doelstellingen worden in het beeldkwaliteitsplan voor de nevel nagestreefd:

Betekenisvolle plekken en identiteiten versterken om herkenbaarheid en oriëntatie in de nevelstad te bevorderen

In de nevel komen een aantal relictten voor zoals historische gebouwen (kerken, hoeves...), kleine landschapselementen (bomen, kapelletjes, ...) of andere landmarks. Deze relictten voegen betekenis toe aan de verschillende wijken en kernen. Vaak zijn ze strategisch gelegen op kruispunten en hebben ze een bijzondere beeldwaarde. Hierdoor kunnen ze als herkenningspunten en bakens in het landschap fungeren.

In het beeldkwaliteitsplan worden deze relictten als beeldbepalende elementen geselecteerd en wordt een strategie uitgewerkt om ze te behouden en verder te versterken.

Nieuwe woontypes inzetten als contrast voor de vrijstaande grondgebonden woning

De individuele kavel met de (vrijstaande) grondgebonden woning bepaalt het straatbeeld in de nevel. Door de eindeloze herhaling van dit woningtype ontstaat een monotoon straatbeeld waarin elke relatie met het omliggende landschap is verdwenen.

Nieuwe woontypes (bijvoorbeeld meergezinswoningen) kunnen afwisseling brengen in het straatbeeld. Ze kunnen ingezet worden als nieuwe ijkpunten in de nevel en kunnen door een aangepaste inplanting of kavelorganisatie de relatie met het achterliggende landschap vrijwaren (dwars i.p.v. langse inplanting, openhouden van zichten, vrijwaren van doorgangen, aangepaste inrichting van de private buitenruimte...). Deze nieuwe woonvormen kunnen ook specifieke doelgroepen aantrekken.

In het beeldkwaliteitsplan wordt een strategie uitgewerkt om de implementatie van nieuwe woontypes te stimuleren en om de relatie tussen publieke ruimte en landschap te behouden (of te herstellen). Net als de relictten kunnen deze nieuwe woontypes als herkenningspunten fungeren.

Lommel centrum versterken als een complex en gevarieerd stadsdeel

Lommel streeft naar een verbreding van haar kerngebied en bebouwt hiervoor in tweede orde de (half-)open binnengebieden. De complexiteit en eigenheid van het centrum van Lommel wordt bepaald door deze overlapping van oud en nieuw. De onderlinge relatie tussen beide sferen maakt het kerngebied complex, gevarieerd en verrassend.

In het beeldkwaliteitsplan wordt een strategie uitgewerkt om dit onderscheid tussen oud en nieuw te versterken. Karakteristieke plekken worden voorzien van stedelijke attractiepunten. Contrast én samenhang moeten zorgen voor de nodige beeldkwaliteit.

Versterken van de verbindingen tussen Lommel centrum en de kernen

Het concept van de Stadslaan versterkt de perceptie van één kerngebied voor de nevel. Deze perceptie staat echter haaks op de eigenheid van de dorpenstad. Bovendien komt door het introduceren van een centraal gelegen "ringfiguur" de relatie tussen westelijke kernen (Heeserbergen, Werkplaatsen) en de oostelijke kernen (Lutlommel, Heideheuvel, Barrier) nog verder in de verdrukking.

In het beeldkwaliteitsplan wordt een strategie uitgewerkt om de relaties tussen de kernen onderling en tussen de kernen en het centrum te versterken. Door bijvoorbeeld richtlijnen voor materiaalgebruik en typesecties uit te werken, kan het doorgaande (historische) wegennet uitgelicht worden. Enkele

routes vertonen bovendien al een programmatorische diversiteit. Door deze verder te versterken kunnen ze als verbindende stedelijke structuren uitgebouwd worden tot voorbij de Stadslaan, zoals de Stationsstraat, de Koning Leopoldlaan en de Molskeiezel.

Duurzaamheid in de nevel

De implementatie van duurzaamheid is een algemene doelstelling voor de nevel. Het beeldkwaliteitsplan kan hiertoe bijdragen door typologische differentiatie te stimuleren, waardoor een hogere dichtheid gerealiseerd kan worden en een actief doelgroepenbeleid gevoerd kan worden.

Kunst in de nevel

Complementair aan het versterken van de bestaande betekenisvolle plekken en identiteiten kunnen nieuwe betekenisvolle plekken gecreëerd worden door de inzet van kunst. Kunstwerken kunnen fungeren als bakens of kunnen de conditie van "wonen in de nevel" expliciteren. Het beeldkwaliteitsplan kan een globale strategie formuleren en een sturend kader vormen voor dit soort kunsttoepassingen in de nevel.

RUIMTELIJKE SYSTEMEN EN DEELRUIMTEN VAN DE NEVEL

Op basis van de hoger geformuleerde doelstellingen kunnen in de nevel de volgende ruimtelijke systemen en deelruimten onderscheiden worden waarvoor in het beeldkwaliteitsplan een globale visie uitgewerkt zal worden:

Grijze nevel

geplande en spontaan ontwikkelde woongebieden

wegennet

- oost west drager: Molskeiezel – Koning Leopoldlaan – Lutlommel – Leuken

→ Betekenisvolle plekken en identiteiten versterken om herkenbaarheid en oriëntatie in de nevelstad te bevorderen

→ Nieuwe woontypes inzetten als contrast voor het individuele wonen

Centraliteit in de nevel

kern

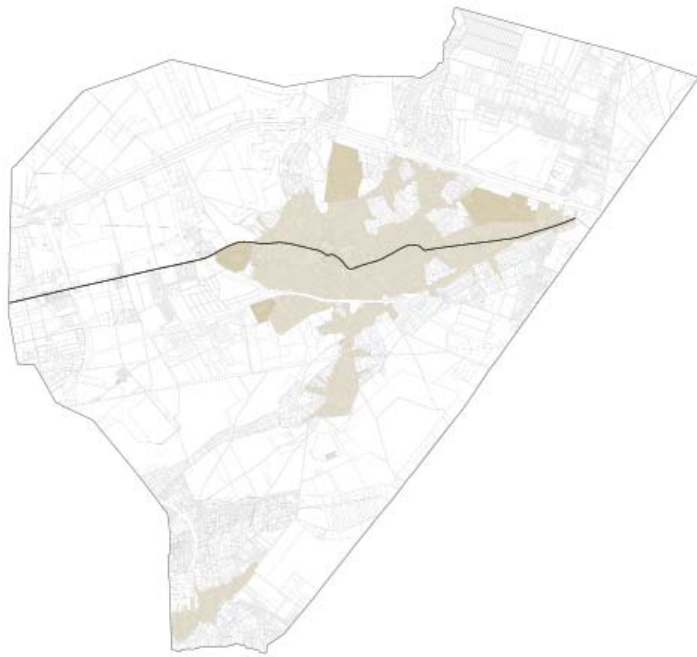
- historisch kernlint: Kerkplein – Kerkstraat – Dorp – Lepelstraat
- nieuwe stad: bouwblokken stadhuis, cultureel centrum en tussen Michiel Jansplein en Mudakkers

tussenliggend stedelijk veld

- parallelstraten richting Lutlommel: Molenstraat – Mudakkers – Kloosterstraat – Koning Leopoldlaan
- richting Heide-Heuvel: Kapelstraat – Koningstraat
- richting station en Kattenbos: Stationsstraat - Vreyschoring
- richting Heeserbergen: Hees
- richting Balendijk: Balendijk

→ Lommel centrum versterken als een complex en gevarieerd stadsdeel

→ Versterken van de verbindingen tussen Lommel centrum en de kernen



ruimtelijk systeem GRIJZE NEVEL



ruimtelijk systeem CENTRALITEIT IN DE NEVEL





BESCHRIJVING VAN DE NETWERKEN

De netwerkstad Lommel is geen compacte, afgebakende stedelijke ruimte maar wel een verstrooid stadswefsel met verspreide kernen of 'dorpen' en tal van andere betekenisvolle knooppunten zoals scholen, culturele centra, feestzalen, sportcentra...

Het beeldkwaliteitsplan onderscheidt twee samenhangende systemen in de netwerkstad:

Het eerste netwerk verbindt Lommel met de omliggende gemeenten. Het wordt gebruikt door bewoners, bezoekers en passanten. Dit netwerk ontsluit tevens enkele bezoekersgerichte, stedelijke programma's. De efficiëntie en performantie van dit netwerk hangt in belangrijke mate af van de leesbaarheid en herkenbaarheid van de belangrijkste knooppunten die als toegangspoorten tot de stad beschouwd kunnen worden.

Het tweede netwerk bestaat uit de betekenisvolle plekken voor de bewoners van de bebouwingsnevel die met elkaar en met

het omliggende ontginningslandschap verbonden worden. Dit netwerk vormt dus de hedendaagse herinterpretatie van de dorpenstad. Dit netwerk heeft nog wel degelijk betekenis in het dagelijkse leven van de bewoners: de vlotte bereikbaarheid en toegankelijkheid van tal van activiteiten zoals dagelijkse voorzieningen, vrijetijdsvoorzieningen, ontmoetingsplaatsen en werkplekken worden in het belevingsonderzoek bijzonder op prijs gesteld.

DOELSTELLINGEN VOOR DE NETWERKEN

De volgende algemene doelstellingen worden in het beeldkwaliteitsplan voor de netwerken nagestreefd:

Realiseren van gelaagdheid en contrast in de dorpen en voorzieningencusters

Het netwerk van betekenisvolle plekken voor de bewoners van nevel is vandaag al een functioneel gegeven, maar heeft nog geen ruimtelijke uitdrukking gekregen. De dorpen en voorzieningencusters die als knooppunten fungeren in dit netwerk gaan immers in de meeste gevallen volledig op in de diffuse bebouwingsnevel. De reden hiervoor is dat deze plekken in veel gevallen geen samenhangend geheel vormen, maar bestaan uit een ongestructureerde concentratie van gebouwen en onbebouwde ruimtes.

De knooppunten in het netwerk moeten als dusdanig herkenbaar gemaakt worden. Ze moeten in beeldwaarde contrasteren met de "achtergrondruis van de bebouwingsnevel". Omdat elk knooppunt uniek is, moet het echter een behandeling "op maat" krijgen.

Het spreekt voor zich dat input van de gebruikers/bewoners essentieel is om de verschillende gebruiks- en betekenislagen van de knooppunten op een juiste manier tot uitdrukking te brengen. Dit netwerk van dorpen en voorzieningencusters vormt dan ook bij uitstek een thema in het lokale participatieve traject.

In het beeldkwaliteitsplan wordt een strategie uitgewerkt om de dorpen en voorzieningencusters een gelaagde en contrasterende beeldkwaliteit mee te geven zodat ze als knooppunt herkenbaar worden in de bebouwingsnevel. Naast een inhoudelijke strategie omvat dit ook een procesmatige strategie zodat de gebruikers in de planvorming betrokken kunnen worden.

Inrichten van de publieke ruimte als frame tussen het knooppunt en de woonomgeving

De meeste knooppunten zijn vandaag niet voorzien van een "ontworpen" publieke ruimte. De publieke ruimte is ad hoc gegroeid en louter pragmatisch aangelegd, waardoor representativiteit, samenhang en leesbaarheid ver te zoeken zijn.

De inrichting van de publieke ruimte van de knooppunten zal in het beeldkwaliteitsplan herbekeken moeten worden. Hierbij is het niet de bedoeling om de publieke ruimte in te richten als "een afgewerkte onderlegger" voor het knooppunt, maar als een raamwerk of frame dat het knooppunt verbindt met de omliggende woonwijken.

Dit hoeft niet noodzakelijk gepaard te gaan met zware investeringen, maar kan ook op een subtiele en kostenbesparende wijze gebeuren.

Uitbouwen van een sluitend fietsroutenetwerk als weerspiegeling van de interne samenhang van Lommel

De autogerichtheid bedreigt de leefbaarheid van de uiteengelegde netwerkstad. Fietsen moet dan ook worden gestimuleerd. Tussen de knooppunten van de netwerkstad moet een hoofdnet van fietspaden worden gerealiseerd dat aansluit op een fijnmaziger net in de verschillende dorpen zodat het fietsen van de ene wijk / knooppunt /dorp naar de andere veilig en efficiënt wordt. Een stad met een sluitend netwerk van langzame routes zorgt voor hechte functionele relaties tussen haar verschillende onderdelen. De doorsteken doorheen de tussenruimtes (zie verder) vormen belangrijke alternatieve routes.

Verbeteren van de kwaliteit van infrastructuur en van de verplaatsingsmogelijkheden

De uiteengelegde stad vraagt naar goede infrastructuur en verplaatsingsmogelijkheden. Dit vergt een verbetering inzake leefbaarheid en verkeersveiligheid van de huidige infrastructuur, het versterken van de knooppunten en een kwaliteitsimpuls voor het openbaar vervoer en het fietsroutenetwerk.

In het beeldkwaliteitsplan dient bijzondere aandacht te gaan naar de beeldwaarde van de infrastructuur. Infrastructuurprojecten maken immers deel uit van de publieke ruimte en dialogeren met de aangrenzende functies om te resulteren in meerlagige projecten. Lommel streeft naar kwalitatieve beeldwaarden van haar infrastructuur in functie van de leesbaarheid voor alle gebruikers van de ruimte: bewoners of passanten, auto- of fietsgebruikers, kinderen of bezoekers...

Duurzaamheid in de netwerkstad

De implementatie van duurzaamheid is een algemene doelstelling voor de netwerken. Het beeldkwaliteitsplan kan hiertoe bijdragen door duurzame mobiliteit te stimuleren, bijvoorbeeld door de uitbouw van een samenhangend fietsnetwerk.

RUIMTELIJKE SYSTEMEN EN DEELRUIMTEN VAN DE NETWERKEN

Op basis van de hoger geformuleerde doelstellingen kunnen in de netwerken de volgende ruimtelijke systemen en deelruimten onderscheiden worden waarvoor in het beeldkwaliteitsplan een globale visie uitgewerkt zal worden:

Dorpen en knooppunten

dorpen

- Stevensvennen
- Heerserbergen
- Balendijk
- Lommel
- Heide Heuvel
- Kattenbos
- Lutlommel
- Barrier
- Werkplaatsen
- Kolonie

knooppunten

- dagelijkse voorzieningen
- vrijetijdsvoorzieningen
- ontmoetingsplaatsen

infrastructuur

- fietsroutenetwerk
- lus van Lutlommel

→ Realiseren van gelaagdheid en contrast in de dorpen en voorzieningencusters

→ Inrichten van de publieke ruimte als frame tussen het knooppunt en de woonomgeving

→ Uitbouwen van een sluitend fietsroutenetwerk als weerspiegeling van de interne samenhang van Lommel

Lijninfrastructuren

wegenis

- N71
- N769
- N712 & N715

lightrail

- Stationsstraat

→ Verbeteren van de kwaliteit van infrastructuur en van de verplaatsingsmogelijkheden



BESCHRIJVING VAN HET ONTGINNINGENLANDSCHAP

De fysische tweedeling van het Lommelse grondgebied in vochtige en droge zandgronden ligt aan de basis van een specifiek grondgebruik en nederzettingenpatroon. De “buitenrand” van de gemeente werd doorheen de eeuwen ingenomen aan de hand van grootschalige, geplande ontwikkelingen en ontginningen die als losse fragmenten naast elkaar werden ingeplant. Het oorspronkelijke (heide)landschap werd er bijna volledig door overschreven. In de plaats kwam een uitermate gedifferentieerd landschap waarin weidse zichten, uitgestrekte groengebieden en samenhangende bebouwingsfragmenten elkaar afwisselen. Het ontginningenlandschap roept door zijn morfologie herinneringen op aan zware arbeid en aan de strijd van de bewoners om de schrale ondergrond te verrijken en te exploiteren.

Het ontginningenlandschap strekt zich tot ver over de gemeentegrenzen uit. Het is bij uitstek een regionaal landschap dat Lommel verbindt met haar de omliggende buurgemeenten (o.a. Overpelt in het oosten en Mol in het westen). Zo is er het blokvormige boslandschap dat in een noordzuid geïntegreerd

raster aan weerszijden van de nevelstad ligt. Het bevat nog restanten van kleinschalige veenplassen, heidefragmenten en door de wind opgehoogde zandheuvels. Het rationeel aangeplante bos bood mogelijkheden voor de economische exploitatie van schrale gronden. Daarnaast is er het kanalenlandschap. Het kanaal zorgde – samen met het spoor - voor de regionale ontsluiting van Noord-Limburg en creëerde nieuwe economische mogelijkheden voor de landbouw (wateringen) en de industrie (fabrieken en zandwinningen). Deze vervuilende fabrieken lieten hun sporen na: een verminkt landschap met vervuilde gronden en verstoorde vegetaties, maar ook moderne (tuin)wijken met verbeterde wooncondities voor de arbeidersklasse en eigen publieke voorzieningen.

Nieuwe types van bedrijvigheid luidden een nieuwe hoofdstuk in voor de economische ontwikkeling van Lommel. Uitgestrekte bedrijventerreinen met stereotype “dozen” werden, conform de logica van het ontginningenlandschap, tussen de bestaande fragmenten ingeplant.

DOELSTELLINGEN VOOR HET ONTGINNINGENLANDSCHAP

Uitbouw van het kanalenlandschap als een onderdeel van de Kempische Meren, een grensoverschrijdend recreatief netwerk.

De kanalen Bocholt-Herentals en het kanaal van Beverlo zijn blauwe aders doorheen het Lommelse landschap. De aaneengesloten, continue ruimte kan uitgebouwd worden als een lineair, regionaal landschapspark met "uitstapmogelijkheden" ter hoogte van de waterplassen en de dorpskernen.

In samenhang met hun omgeving moeten de kanalen in de toekomst de huidige recreatieve en toeristische rol van Lommel in de regio versterken en dit op basis van de historische karakteristieken, het culturele erfgoed en de landschappelijke en natuurlijke waarden. Een belangrijke doelstelling hierin is de verdere ontwikkeling van het recreatief fiets- en vaarroutenetwerk. Knooppunten op regelmatige afstand ingeplant langs het kanaal maken de interactie tussen water- en walactiviteiten mogelijk en fungeren als uitkijkpunt over het kanalenlandschap. Veelvuldige dwarsverbindingen moeten zorgen voor meer betrokkenheid van het kanaal op de omliggende gebieden.

In het beeldkwaliteitsplan kan een strategie opgenomen worden om het kanalenlandschap als regionaal recreatief netwerk te versterken. Aandachtspunten zijn onder meer de herkenbaarheid van de knooppunten, het realiseren van aansluitingen voor zacht verkeer op het hinterland en het realiseren van plekken voor de interactie tussen water- en walactiviteiten

Behoud van de eigenheid van de erfgoedensembles Kolonie en Werkplaatsen

Kolonie en Werkplaatsen refereren naar periodes van agrarische en industriële ontginning en onderscheiden zich door hun typische landschappelijke en stedenbouwkundige structuur (met onder meer de organisatie van de percelen of de inplanting en verschijningsvormen van de woningen). Binnen de nederzittingsstructuur van Lommel zorgen ze voor een bijzondere en herkenbare beeldkwaliteit.

In het beeldkwaliteitsplan kan een strategie ontwikkeld worden om de eigenheid van deze erfgoedensembles te behouden en tegelijk vernieuwing mogelijk te maken. De uitdaging ligt in het respecteren van de landschappelijke en stedenbouwkundige structuur, zonder te vervallen in een al te rigide set van richtlijnen.

Uitbouw van het bosgebied Lommel als een onderdeel van Bosland, de groene parel van Noord-Limburg

Bosland strekt zicht met 4.500 ha bos uit over de gemeenten Lommel, Hechtel-Eksel en Overpelt en mag met recht en rede de groene long van Noord-Limburg worden genoemd. De unieke waarde van Bosland biedt troeven op toeristisch, economisch én ecologisch vlak. Bosland wil tegen 2012 het kindvriendelijkste bos van Vlaanderen worden. Een huisstijl biedt een podium om verschillende initiatieven te groeperen onder een herkenbare en leesbare noemer; inrichting van boswegels, picknickplekken, instapplaatsen, parkeerfaciliteiten of bewegwijzering.

"Groene" bedrijventerreinen als uitdrukking van nieuwe werklandschappen

Bedrijventerreinen in een groene setting, de zogenaamde werklandschappen, spelen in op de nadrukkelijke vraag van bedrijven naar representatieve vestigingsplaatsen. Werklandschappen zijn echter meer dan conventionele bedrijventerreinen met een ecologische "upgrade". Ze vormen open systemen die zich inbedden in en aansluiten op het omliggende landschap.

Het boscomplex tussen spoor en kanaal wordt vandaag abrupt doorsneden door de economische ruimte langs de N71 ter hoogte van Kristalpark. Deze ruimtelijke context biedt mogelijkheden tot

het ontwikkelen van een werklandschap dat de overgang maakt met de regionale groenstructuur Bosland. Dit kan gerealiseerd worden door het verweven van bosgebiedjes, boomgroepen en industriële gebouwen. In en rond Kristalpark en eventuele latere westelijke uitbreidingen dient dus ruimte te worden voorzien om dit "patchwork" te realiseren.

Wervende beelden en concrete richtlijnen, uitgewerkt in het beeldkwaliteitsplan, kunnen de planvorming van de toekomstige werklandschappen van Lommel op de sporen zetten.

Kunst in het ontginningenlandschap

Grootschalige landschappelijke transformatie is een uniek gegeven in het ontginningenlandschap: fabrieken verdwijnen, zandwinningen worden omgezet in recreatiegebieden en de wateringen van weleer zijn vandaag natuurgebieden geworden. De sporen van verdwenen ontginningen zijn in veel gevallen nog steeds aanwezig in het landschap, maar worden zelden opgemerkt. Landschapskunst kan ingezet worden om deze sporen uit het verleden (tijdelijk) terug naar de oppervlakte te brengen. Het beeldkwaliteitsplan kan een globale strategie formuleren en een sturend kader vormen voor dit soort kunsttoepassingen in het ontginningenlandschap.

RUIMTELIJKE SYSTEMEN EN DEELRUIMTEN VAN HET ONTGINNINGENLANDSCHAP

Op basis van de hoger geformuleerde doelstellingen kunnen in het ontginningenlandschap de volgende ruimtelijke systemen en deelruimten onderscheiden worden waarvoor in het beeldkwaliteitsplan een strategie uitgewerkt zal worden:

Kanalenlandschap kanalen

- Kanaal Bocholt – Herentals
- Kanaal Beverlo

ontginningsgebieden

- Lommel-Maatheide
- Sahara
- Vossemereen
- Lommelse jachthaven
- Lommelse Wateringen

→ **Uitbouw van het kanalenlandschap als een onderdeel van de Kempische Meren, een grensoverschrijdend recreatief netwerk.**

Erfgoedlandschap woonwijken

- Kolonie
- Werkplaatsen

→ **Behoud van de eigenheid van de erfgoedensembles Kolonie en Werkplaatsen**

Boslandschap bossen

- Russendorp – Blekerheide – Sahara – Heuvelse Heide – Lommelse Werkplaatsen – Kristalpark – Balendijk – Kattenbosheide – Pijnven – Hoeverheide

→ **Uitbouw van het bosgebied Lommel als een onderdeel van Bosland, de groene parel van Noord-Limburg**

Werklandschap bedrijventerreinen

- Kristalpark & Balendijk
- Maatheide
- Umicore

lijnfrastructuur

- N71
- N769

→ **"Groene" bedrijventerreinen als uitdrukking van nieuwe werklandschappen**

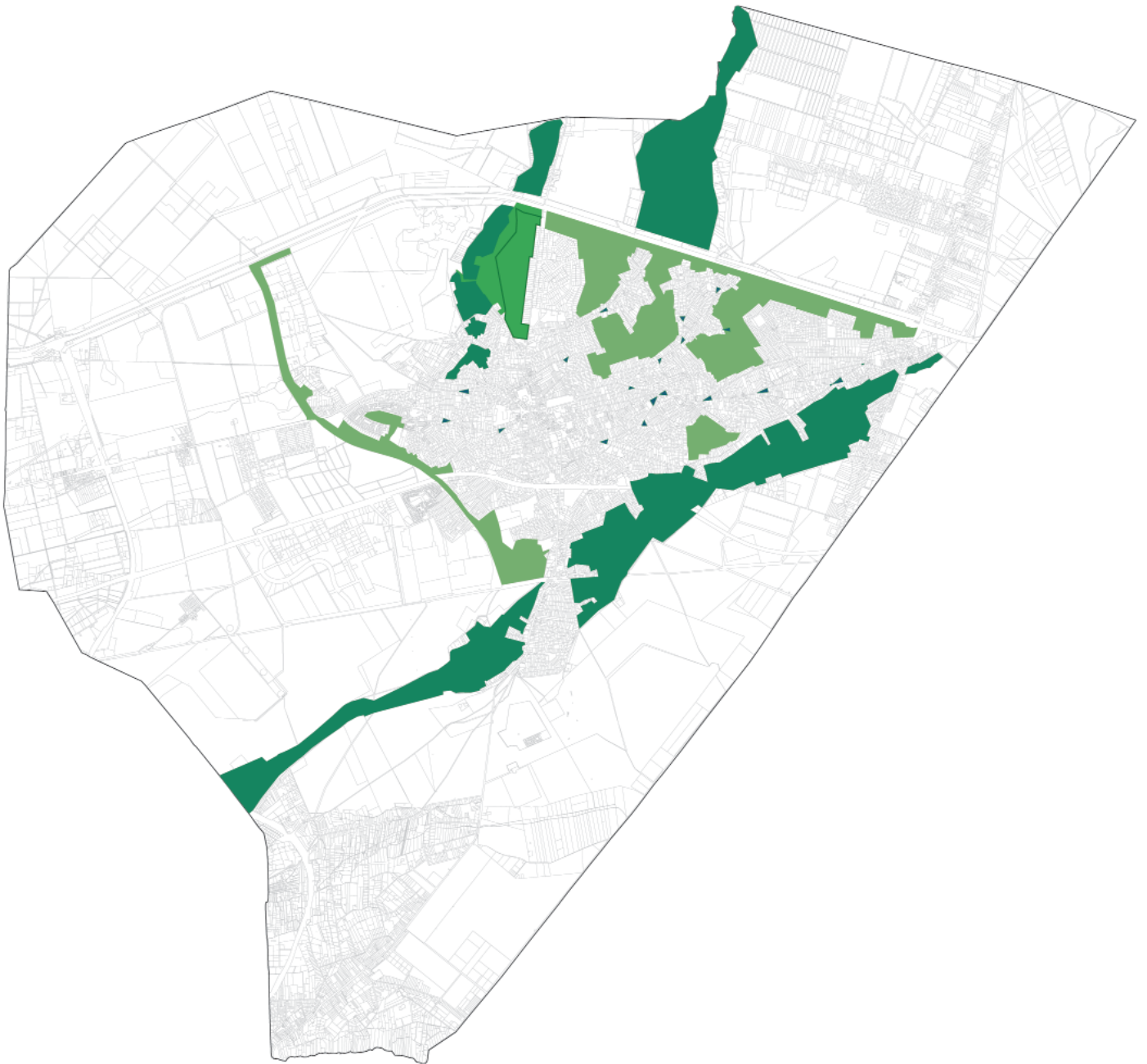


ruimtelijk systemen KANALENLANDSCHAP-ERFGOEDLANDSCHAP-BOSLANDSCHAP



ruimtelijk systeem WERKLANDSCHAP





BESCHRIJVING VAN DE TUSSENRUIMTES

De tussenruimtes vormen blinde vlekken en restruimtes in de bebouwingsnevel en in het ontginningslandschap. Het kan gaan om grote gebieden, gelegen tussen fragmenten in het ontginningslandschap, of om kleine restpercelen in de bebouwingsnevel. Deze tussenruimtes hebben vaak een belangrijke functie in het opnemen van informele en tijdelijke programma's.

De tussenruimtes zijn in belangrijke mate de dragers van het ongeziene Lommel waarvan sprake is in de projectdefinitie. Omwille van hun ongedefinieerde karakter, zijn ze in veel gevallen kwetsbaar voor (her)ontwikkeling, waardoor hun informele gebruikswaarde voortdurend onder druk staat.

DOELSTELLINGEN VOOR DE TUSSENRUIMTES

Opwaarderen van de kleine restruimtes tot een “bakenreeks” in de nevelstad

De spontane transformatie van het agrarische landschap naar een residentieel landschap gebeurde door het verlinten van de landbouwwegen enerzijds en het verkavelen van de tussenliggende mazen anderzijds. Door het ad hoc karakter van deze ontwikkelingen bleven talrijke, vaak driehoekige restgebiedjes over die geen invulling kregen. Deze “verloren hoeken” kunnen uitgebouwd worden tot een kleinschalige “bakenreeks” in de nevelstad. De omvorming van restruimte naar oriëntatie- en gebruiksplek, maakt van deze bakens een waardevol element ter bevordering van de leesbaarheid van de publieke ruimte in de nevel.

In het beeldkwaliteitsplan zal een strategie uitgewerkt worden om deze verloren hoeken om te vormen tot een bakenreeks die oriëntatiebevorderend werkt in de nevel.

Openstellen en stimuleren van tijdelijk gebruik van de middelgrote tussenruimtes

Tussen de lijninfrastructuren en de bebouwingsnevel liggen aaneengesloten grillige open ruimtes. Deze ruimtes worden vandaag louter gepercipieerd als buffer. Beperkte ingrepen kunnen de toegankelijkheid van deze tussenruimtes vergroten, en experimentele en minimale (bebouwde) programma's kunnen de tijdelijke toe-eigening van deze tussenruimtes stimuleren, bijvoorbeeld voor het organiseren van kleine of grotere (buurt) evenementen.

Functionele doorsteken voor zacht verkeer kunnen deze tussenruimtes aansluiten op de publieke ruimte van de omliggende wijken, waardoor ze een plek verwerven in de mental map van de Lommelaar.

In het beeldkwaliteitsplan wordt een strategie uitgewerkt om de gebruikswaarde van deze tussenruimtes te stimuleren en te behouden. Daarnaast wordt onderzocht hoe – middels het realiseren van doorsteken – deze geïsoleerde en versnipperde tussengebieden mee opgenomen kunnen worden in het bestaande netwerk voor zacht verkeer.

Openhouden van de beekvalleien als open ruimteverbindingen met een hoge belevingswaarde

Grote open ruimtes in en rond de nevelstad kunnen samengevoegd en verbonden worden tot één aaneengesloten landschap. Zo ontstaan groene vingers die de nevelstad ruimtelijk en functioneel verbinden met de waardevolle open ruimtestructuren en karakteristieke landschappen aan de randen (o.a. kanaalzone).

De beekvalleien vormen de dragers van deze groene vingers. In de eerste plaats staan de vallei-corridors in voor het ecologisch functioneren als verbindende elementen in de natuurlijke structuur. Een tweede essentiële doelstelling in de dichtslibbende bebouwingsnevel is het vrijwaren van de valleigebieden als belangrijke gebieden voor de open ruimte beleving.

In het beeldkwaliteitsplan wordt een strategie uitgewerkt om de structuurbepalende karakteristieken van deze grootschalige tussenruimtes te behouden en te versterken. Concreet betekent dit dat er onder meer randvoorwaarden opgelegd moeten worden voor het bouwen van de valleigebieden.

Duurzaamheid in de tussenruimtes

De implementatie van duurzaamheid is een algemene doelstelling voor de tussenruimtes. Het beeldkwaliteitsplan kan hiertoe bijdragen door de intrinsieke waarde van de tussenruimtes als recreatiegebied of als groengebied onder de publieke aandacht te brengen. Hierdoor verhoogt het publieke draagvlak voor het behoud en beheer van deze ruimtes. In geval van ontwikkeling zal het beeldkwaliteitsplan randvoorwaarden kunnen aanreiken

zodat de landschappelijke waarde, de ecologische waarde en de gebruikswaarde van de tussenruimte mee in het ontwerp geïntegreerd kan worden.

Door de verschillende tussenruimtes te versterken als één aaneengesloten landschap, kunnen ze bovendien een bijdrage leveren aan het ecologisch netwerk op niveau van de gemeente.

Kunst in de tussenruimtes

Kunst kan ertoe bijdragen dat de tussenruimtes sneller een plek verwerven in de mental map van de Lommelaars. Kunstobjecten kunnen als “zwerfkeien” in de tussenruimtes gelegd worden, strategisch ingeplant op het snijpunt van informele landbouwwegen. Op een kaart-catalogus, verkrijgbaar in de VVV van Lommel, staan alle kunstobjecten aangeduid met een korte toelichting. De kunstliefhebber zal niet enkel geconfronteerd worden met nog nooit geziene kunst, maar ook met ongeziene landschappen.

RUIMTELIJKE SYSTEMEN EN DEELRUIMTEN VAN DE TUSSENRUIMTES

Op basis van de hoger geformuleerde doelstellingen kunnen in de tussenruimtes de onderstaande ruimtelijke systemen en deelruimten onderscheiden worden waarvoor in het beeldkwaliteitsplan een strategie uitgewerkt zal worden. Door deze strategie kunnen deze tussenruimtes kunnen gaan functioneren als structuurondersteunende nerven. Vandaar de naamgeving “nervatuur”:

S_nervatuur (small)

restruimten door snijdende wegpatronen
- “verloren hoeken”

→ Opwaarderen van de kleine restruimtes tot een “bakenreeks” in de nevelstad

M_nervatuur (medium)

restruimten langs lijninfrastructuren
- Kanaal Bocholt-Herentals
- N769

→ Openstellen en stimuleren van tijdelijk gebruik van de middelgrote tussenruimtes

→ Realiseren van doorsteken om de tussenruimtes op te nemen in het netwerk voor zacht verkeer

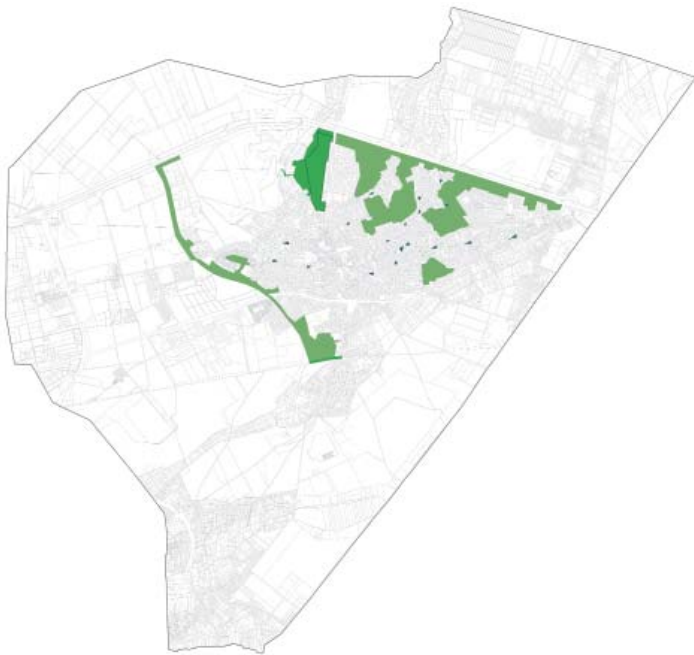
L_nervatuur (large)

beekvalleien
- Elsenloop
- Grote en Kleine Fossée
- Klagloop
- Eindergatloop
- Molse Nete
- Balengracht

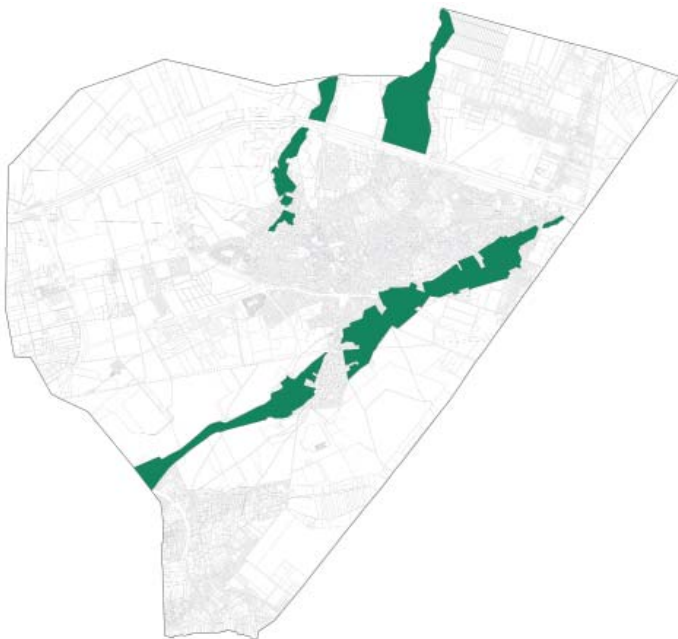
→ Openhouden van de grote tussenruimtes als open ruimteverbindingen met een hoge belevingswaarde



S-NERVATUUR



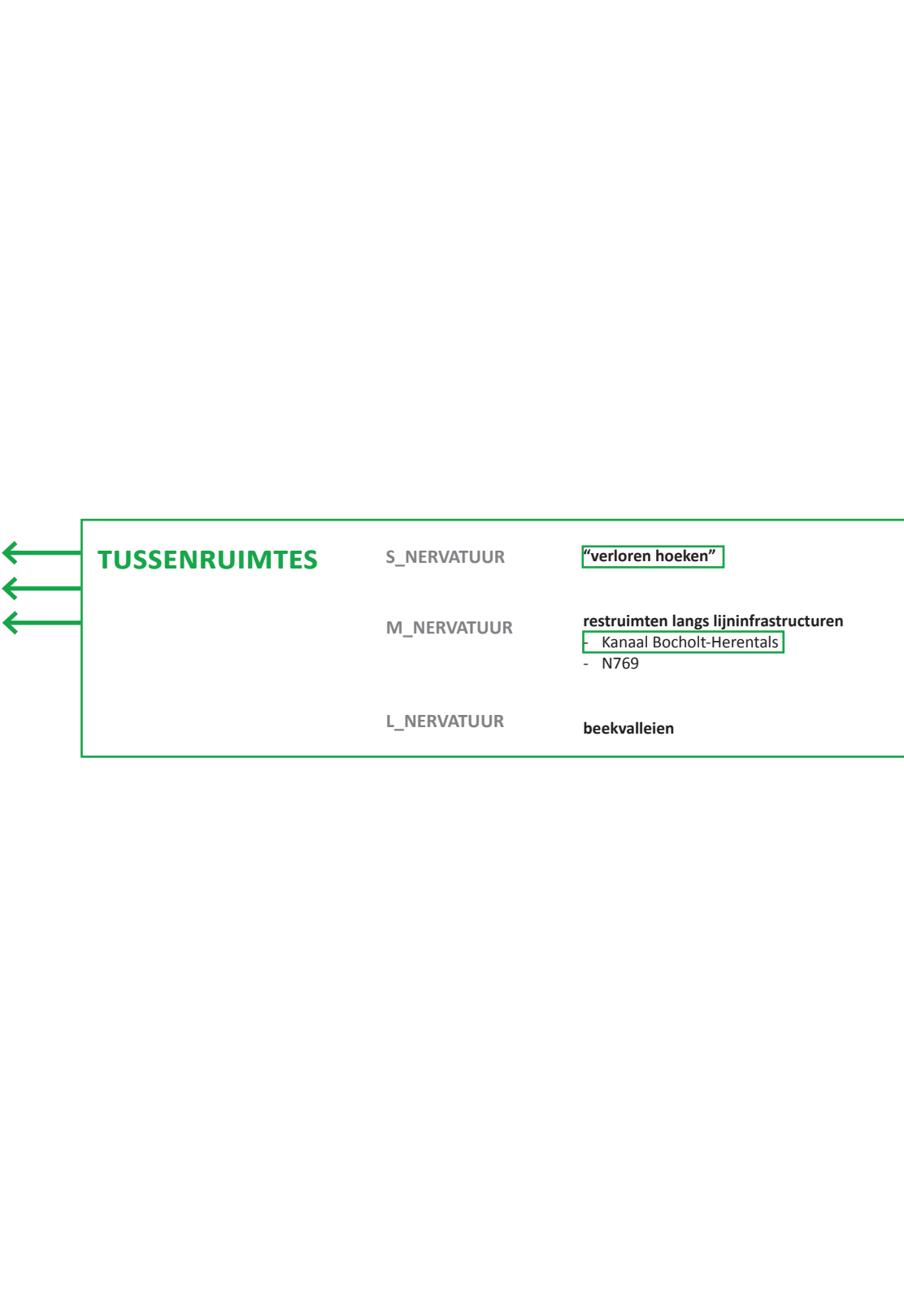
M-NERVATUUR



L-NERVATUUR



stadslandschap	ruimtelijk systeem	deelruimten
NEVEL	GRIJZE NEVEL	geplande en spontaan ontwikkelde woongebieden wegennet - oost west drager
	CENTRALITEIT IN DE GRIJZE NEVEL	kern - historisch kernlint - nieuwe stad - tussenliggend stedelijk veld
NETWERK	DORPEN EN KNOOPPUNTEN	“dorpen” Stevensvennen, Heerserbergen, Balendijk, Lommel, Heide-Heuvel, Kattenbos, Lutlommel Barrier, Werkplaatsen, Kolonie knooppunten - dagelijkse voorzieningen - vrijetijdsvoorzieningen - ontmoetingsplaatsen infrastructuur - fietsrouten netwerk - lus van Lutlommel
	LIJNINFRASTRUCTUUR	wegenis - N71 - N769 - N712 & N715 lightrail - Stationsstraat
ONTGINNING	verleden KANALENLANDSCHAP	kanalen - Kanaal Bocholt – Herentals - Kanaal Beverlo
	ERFGOEDLANDSCHAP	ontginningsgebieden - zandwinningsgebieden
	BOSLANDSCHAP	woonwijken - Kolonie - Werkplaatsen
	heden WERKLANDSCHAP	bossen - Russendorp – Blekerheide – Sahara – Heuvelse Heide – Lommelse Werkplaatsen – Kristalpark – Balendijk – Kattenbosheide – Pijnven – Hoeverheide bedrijventerreinen - Kristalpark & Balendijk, Maatheide, Umicore lijninfrastructuur - N71 - N769



TUSSENRUIMTES	S_NERVATUUR	"verloren hoeken"
	M_NERVATUUR	restruimten langs lijninfrastructuren - Kanaal Bocholt-Herentals - N769
	L_NERVATUUR	beekvalleien



HOOFDSTUK 3/
BEELDKWALITEITSPLAN





nevel

CENTRUM

VISIE

Lommel veranderde de laatste decennia van aanschijn. Een explosieve bevolkingsaan groei leidde tot groei pijnen. Het landelijk dorp transformeerde immers tot een nevelstad. Terwijl het landelijk karakter steeds meer naar de achtergrond verdwijnt, speelt het dagelijkse leven zich vandaag grotendeels af in die nieuwe mentale ruimte, de stad.

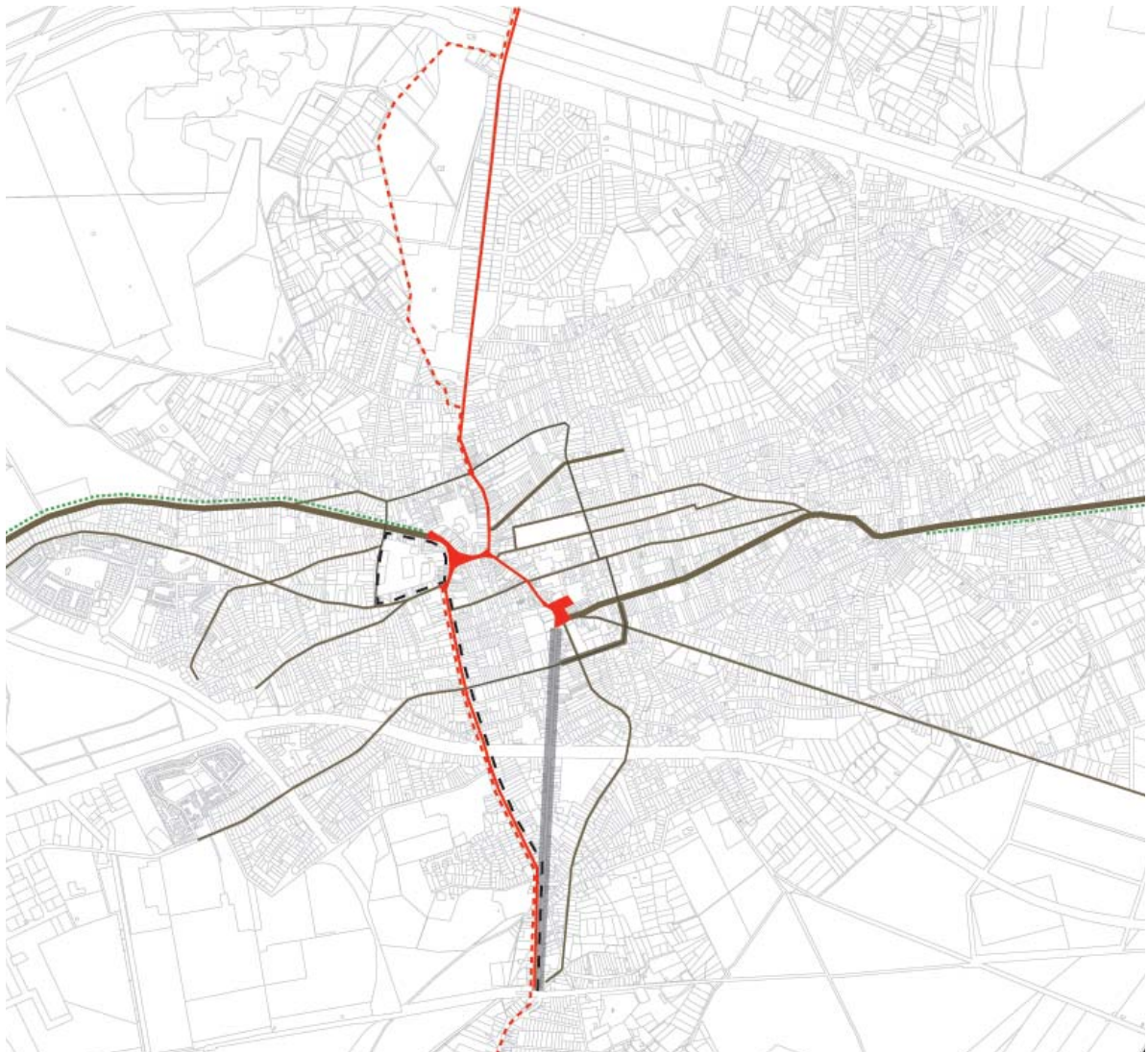
Het stadscentrum bleef echter lange tijd beperkt tot het historisch stratenpatroon: Dorp, Kerkstraat en kerkplein. De laatste decennia onderging de oude kern een gedaanteverwisseling. Lommel kende een ware bouwwoede aansluitend bij het historische hart in de intermediaire zone tussen Kerkstraat en het uitwaaiende woongebied. Nieuwbouwprojecten getuigen echter over de moeizame keuzes die gepaard gaan met vragen naar de gewenste stedelijke identiteit. Terwijl complexe en gelaagde stadsontwerpen in de omgeving van het nieuwe stadhuis refereren naar stedelijke dynamiek, roepen de eerder triviale (licht beige) baksteenprojecten in de omgeving van het M.Jansplein een suburbane stedelijkheid op.

Een grote kernuitbreiding lijkt niet gewenst. Een hechte functionele relatie met de uitgestrekte aangrenzend woongebied daarentegen

maakt integratie tussen de kern en de directe omgeving wel mogelijk. De uitbouw van de hoofdassen richting Lutlommel, Heerserbergen, Balendijk en Heide-Heuvel kunnen worden aangewend om externe samenhang met het ommeland te realiseren.

Het concept Stadslaan staat een goede vervlechting in de weg tussen de kern en de woongebieden. De gewenste functionele en verkeerskundige rol wordt zacht genuanceerd door aaneengesloten stroken –het stedelijk veld- voorbij de Stadslaan te intensifiëren. Het betreft Molsiekiezel, Koning Leopoldlaan, Stationsstraat en N71. De inname van de (half-)open binnengebieden definieert een breder kerngebied. Continuïteit zorgt voor samenhang tussen oud en nieuw en vermijdt abrupte schaal sprongen. Het bouwen in tweede orde toont aan dat het interne groeipotentieel kan worden aangewend om nieuwe stedelijkheid in Lommel te realiseren. Gedegen stadsontwerpen dienen schaalgevoelig en inspirerend te zijn én tevens de nodige dynamiek teweeg te brengen.

Een cadans van stedelijke attractiepunten zorgt voor de nodige levendigheid. Gemeenschaps- en vrijetijdsvoorzieningen wisselen elkaar af. De lightrail (-terminus) in de omgeving van het stadhuis



een functionele vervlechting tot voorbij de Stadslaan

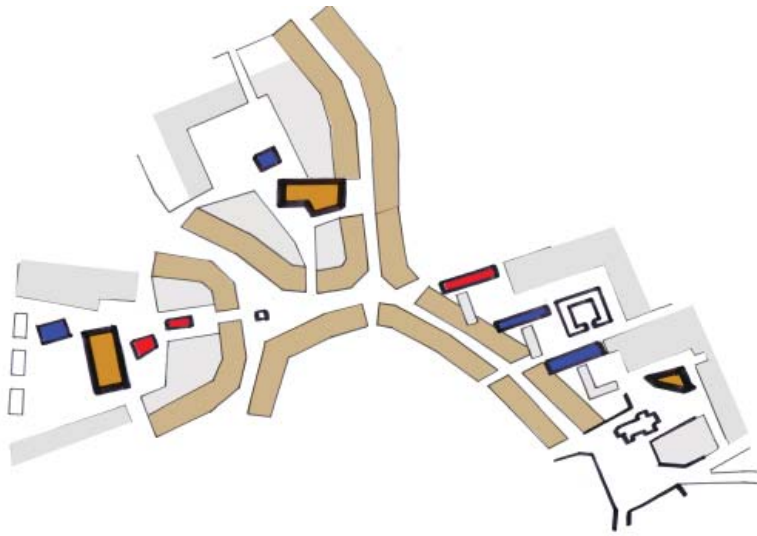
betekent een bijkomende impuls en een strategisch project om de stedelijke ambities van Lommel kracht bij te zetten.

De Stadslaan staat in voor de bereikbaarheid van het kerngebied. Verschillende dwarssecties maken van de Stadslaan geen continue eenvormige ruimte, maar een ritmisch traject dat zich aanpast aan de wisselende context. De zuidoostelijke doorbraak van de Stadslaan tussen de Stationsstraat en de Koning Leopoldlaan is noodzakelijk om een goede verkeersafwikkeling te organiseren en biedt een meerwaarde om de omgeving van het Kerkplein op te waarderen. Tenslotte takken twee goed functionerende ondergrondse parkeerruimten (Hertog Janplein en M.Jansplein) aan op de Stadslaan.

Vanuit het kerngebied vertrekken linken naar de noordelijk gelegen groene vingers. Kern, "dorpen" en open ruimtegebieden worden aldus verknoot tot één continu stadslandschap.



centraliteiten in de stad Lommel



concept stadslandschap: ritmiek tussen oud en nieuw



concept publieke ruimte: continuïteit en contrast

CENTRUM

PRINCIPES (stedenbouwkundig)

Principe van een samenhangend en continue, maar variërende kern
Afbakening kerngebied: tweeledigheid: oud en nieuw
Twee systemen grijpen in elkaar met voor elk systeem een eigen materialen- en inrichtingspalet



Historische centrum en de nieuwe stad grijpen in elkaar via zgn. ankerpunten; de stegen



Invulling bouwblok vertrekkend vanuit eigenheid
- context interpreteren en valoriseren
- densifiëren en diversifiëren
- statuut verlenen aan buitenruimte



Toegangen tot kerngebied via Stadslaan
Ondergrondse parkeerruimten via Stadslaan



Afwerken bouwblokken



CENTRUM

PRINCIPES (architecturaal)

Historisch waardevolle gebouwen bewaren en oplichten



Oude stad: harmonieus gabariet en éénnormige bouwhoogten



Nieuwe stad: complexiteit en wisselende bouwhoogte



Kwalitatieve architecturale eisen voor nieuwbouwprojecten



CENTRUM

PRINCIPES (publiek domein)

Een cadans van Lommelse pleinen omringd het centrum



Het aanwezige landschap als kwaliteitsdrager: verwijzing naar landschapskenmerken Lommel



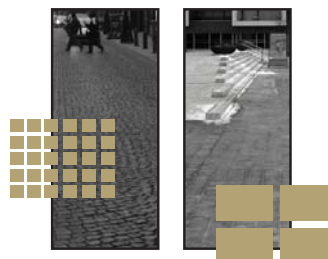
Aangepaste profielen



Laanbomen begeleiden de stedelijke drager



Verschillend materiaalgebruik voor oud en nieuw



CENTRUM

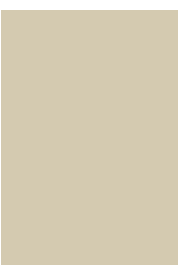
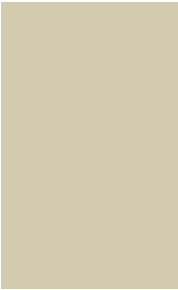
PALET

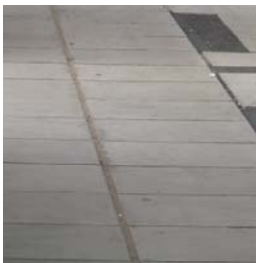
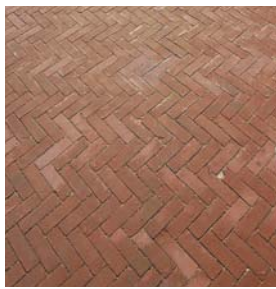
Architectonische eisen

- gabariet en bouwhoogten: strookbebouwing in parallelstraten 3 bouwlagen / afwerking binnengebied 2 bouwlagen
- bouwlijnen: volgens inrichtingsschets ivf realisatie pleinkamers
- nieuwbouw: hoge kwaliteitseisen om een samenhangend geheel te realiseren: een horizontale uitwerking voor de strookbebouwing en een verticale perceelsritmering voor het binnengebied / verschil in tectoniek tussen bebouwing binnengebied en strookbebouwing, materiaalgebruik echter uit eenzelfde familie

Inrichtingseisen publiek domein

- materialen: verschil in materiaalgebruik tussen het historische stratenpatroon en de nieuwe stad: historiek versus nieuwe stedelijkheid, kleinschaligheid versus groot formaat, natuursteen versus hoogwaardige betonmaterialen
- groen: solitaire bomen met open kruinstructuur en kleurrijke sierwaarde
- verlichting en meubilair: één verlichtings- en meubilairconcept voor het ganse kerngebied





CENTRUM

ONTWERPOEFENING

Analyse

Tussen Mudakkers en M.Jansplein wordt een langgerekte stadsuitbreiding met een gemengd programma van wonen en handel geïmplementeerd. De verbindende assen Kloosterstraat en Mudakkers tussen Lommel-Centrum en Lutlommel doorsneden dit stadsvernieuwingsproject.

Het projectgebied toont hier de achterkant van de stad; een uitloopzone van het kernwinkelapparaat, een gebouwenmix met verschillende korrelgroottes, een desolate parkeerterrein omringd door tal van wachtgevels en breuken in de gevelgabariet van de Kloosterstraat.

Het M.Jansplein blijkt haar rol als stadsplein niet te vervullen door overlappende maar niet met elkaar communicerende sferen, door het ééndimensionale gebruik van de ruimte als parkeerveroorziening en door de minimale uitstraling van de bibliotheek.

Visie en concepten

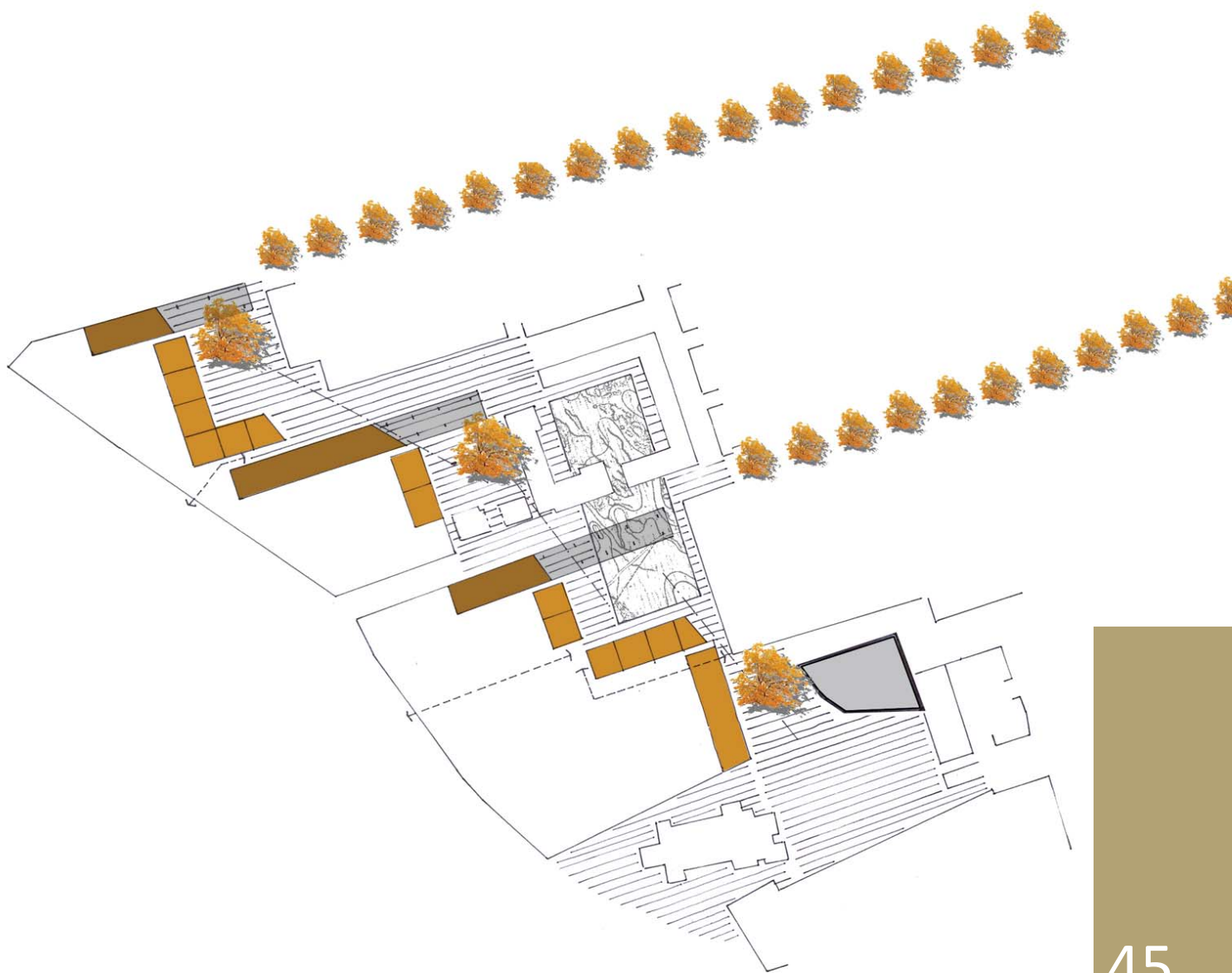
De nieuwe invulling zorgt voor een belangrijke perceptiewijziging; achterkant wordt voorkant en een levendige tussenzone als geleidelijke overgang naar het aanleunende woongebied. Een parallel circuit voor leisure en cultuur maakt de nieuwe ontwikkeling complementair met het bestaande centrum.

De oostwest geïntendeerd strookbebouwing langs Mudakkers en Kloosterstraat onderstreept de gewenste verknoping van Lommel-Centrum met Lutlommel. Bijzondere aandacht dient te gaan naar de inrichting van het publiek domein. Het samenspel van pleinen, straten en doorsteken realiseert immers samenhang en versterkt de identiteit. Aantrekkelijke herkenbare doorsteken garanderen naadloze overgangen tussen oud en nieuw.

Een continue minerale vloer met enkele formele ingrepen lijkt een belangrijk tegengewicht te vormen voor een mogelijk overgedetermineerde vastgoedproject. Het verzelfstandigen van het publiek domein tot één langgerekte stadsstrip –een ketting van pleinkamers- creëert een strategische ruimte die uitnodigt tot meervoudig gebruik. Solitaire bomen zorgen voor een driedimensionale verankering. Hierdoor ontstaan tevens de nodige perspectieflijnen tussen de opeenvolgende pleinkamers.

Het schoolgebouw roept centraliteit op. Een nieuw collectief programma levert een komen en gaan en verhoogt de slaagkansen voor dit nieuwe stadsdeel. Voor het nieuwe M.Jansplein kunnen verschillende scenario's worden onderzocht voor een nieuwe bibliotheek. Een meer strategisch gekozen locatie zorgt ook hier weer voor een geleidelijke overgang tussen kern- en woongebied.







network

DORP LUTLOMMEL

VISIE

Het "dorp" Lutlommel staat in directe verbinding met de "dorpen" Lommel-Centrum en Heide-Heuvel via de Koning Leopoldlaan en Driehoek/Slinkerstraat. Een scherpe afbakening van de respectievelijke kerngebieden resulteert in de herkenbaarheid van deze knooppunten in de netwerkstad Lommel.

De directe nabijheid van Lommel-Centrum zorgt voor interferentie van beide 'dorpen'. De relatie biedt mogelijkheden om aan het tussenliggend gebied een duidelijke statuut te verlenen. Dit "stedelijk veld" omvat oostwest geïoriënteerde parallelstructuren, hiërarchisch te onderscheiden netwerken; de Koning Leopoldlaan als een langgerekt stadsportaal biedt een gevarieerd aanbod aan stedelijke functies, Kloosterstraat/Mudakkers/Molenstraat functioneren als overgangsgebied tussen het kernwinkelapparaat en het uitgestrekte woongebied en tenslotte verbindt een langzaam verkeersroute Lommel-Centrum met de kanaalzone via de Koningstraat en de open ruimtevingers.

Het gebied tussen het "dorp" Lutlommel en het kanaal is één uitgesmeerde woonzone gevormd door woonlinten en verkavelingen. De woonlinten verbergen echter meerdere grote open ruimtegebieden. Door de ontsluiting en de landschappelijke versterking van deze groene vingers kan voor heel het territorium tussen Lutlommel en Heide-Heuvel een nieuwe identiteit worden

ontwikkeld. Niet het bestaande gesloten straatbeeld, maar het open ruimtegebied wordt uitgespeeld als de ruggengraat van het collectieve domein voor de betrokken bewoners. Dit vraagt een verfijning van het landschap. Door opgaande bosschages te voorzien als randafwerking ontstaat een scherpe aflijning van de open ruimtegebieden. Het omplooiën van het graaslandschap in een verticale randstructuur, maakt het gebied tevens zichtbaar vanuit de dichtslubbende woonlinten. De rol van de bosschages is meervoudig; niet enkel als bakens- of signaalfunctie, maar tevens voor ecologische doeleinden en als een gevarieerd speelterrein voor de buurt.

De bosschages creëren landschappelijke ritmering van open en gesloten landschapskamers. Diverse open ruimte programma's kunnen verspreid worden ingeplagd zonder een negatieve claim te leggen op de perspectiefwerking of op het homogene karakter van het open ruimtegeheel. Doorwaadbaarheid wordt verzekerd door een stelsel van binnendoorroutes in lengte- en breedterichting.

Kleinschalige woonprojecten liggen ingekapseld in en langs bosschages en versterken als vista's de landschapsbeleving. Pilotprojecten rond meervoudig wonen worden opgezet en contrasteren met de bestaande gebiedsorganisatie gekenmerkt door individualiteit en doorgedreven opdeling.



wonen nabij groene vingers

DORPEN

PRINCIPES

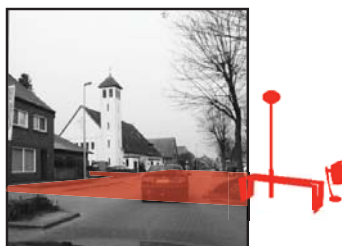
Afbakenen van het dorp



Een gelaagde, dener dorpshart



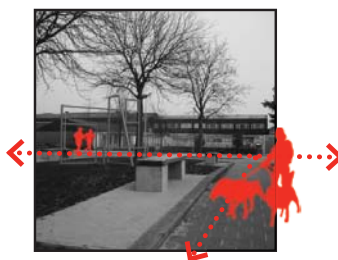
Een stedelijk tapijt met een eigen materialen- en inrichtingspalet



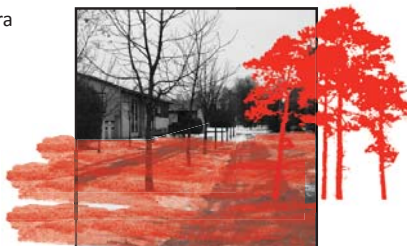
Extra programma toevoegen



Linken en verbindingen met de wijk
Een fijnmazig traag netwerk



Het landschapkenemerken doortrekken tot in het dorpscentra
De groenstructuur volgt de logica van het fysieke systeem



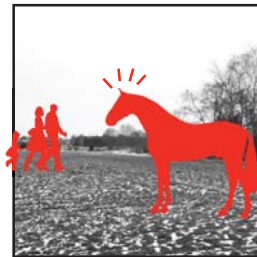
DORPEN

PRINCIPES

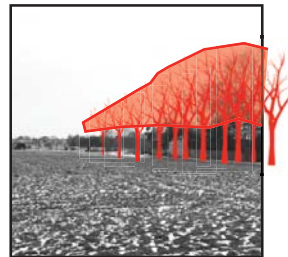
Opwaardering van de open ruimte en ontsluiten in de dagdagelijkse leefwereld



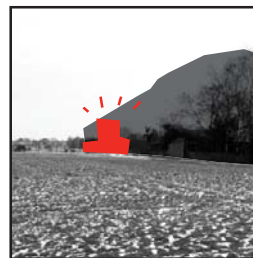
Nastreven van publiek karakter, toe-eigenen mogelijk maken
Enkel zachte open ruimtefuncties toelaten



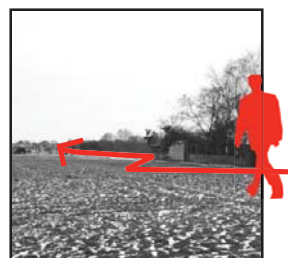
Boschages zorgen voor verankering in de nevel



Kleinschalige woonvormen als vista's



Uitbouwen van een fijnmazig padennetwerk



DORPEN

PALET

Architectonische eisen

- gabariet en bouwhoogten: wandvorming ter hoogte van de “verloren hoeken”, accenten mogelijk door maximaal 2 extra bouwlagen
- bouwlijnen: een rechte en continue bouwlijn ter hoogte van de “verloren hoeken”
- nieuwbouw: hoge kwaliteitseisen nieuwbouw ter hoogte van de “verloren hoeken” en de voorzieningencluster

Inrichtingseisen publiek domein

- materialen: afwijkend materiaal gebruik voor inrichting weg als signaalfunctie ter hoogte van Lutlommel
- één kleinschalig van eenzelfde materiaal familie voor het publieke domein omgeving “verloren hoeken” én voorzieningencluster
- groen: laanstructuur aansluitend tot tegen de “verloren hoeken”, solitaire bomen als merkpunten in “dorp” Lutlommel
- verlichting en meubilair: één verlichtings- en meubilairconcept voor het ganze kerngebied



DORP LUTLOMMEL

ONTWERPOEFENING

Analyse

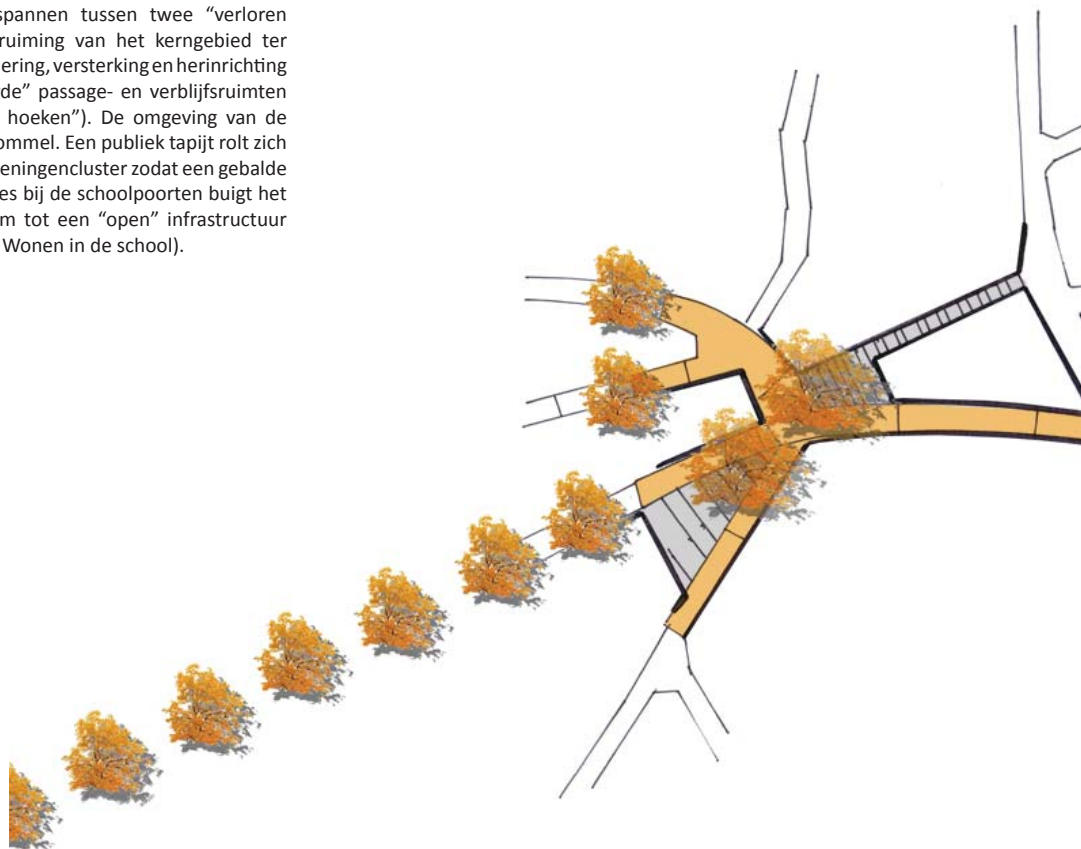
Het "dorp" Lutlommel is gelegen waar het rechtlijnig profiel overgaat in een bochtig tracé langs de verbindingsweg tussen Lommel-Centrum en Barrier. Deze kern kenmerkt zich als een ongeordend gebied met een eerder chaotisch straatbeeld; een diffuse ruimte zonder wandwerking. Hier komen handelsfuncties voor zoals een superette, horecazaken, detailhandel, garages, een dancing...

Een voorzieningencluster is gelegen aan een zijstraat van Lutlommel, de Torenstraat. Nabij de kerk bevindt zich het cultureel centrum 'de Hanekap', een plaatselijke uitleenpost van de bibliotheek, seniorenwoningen en een school. Deze cluster is omringd door een residentieel woongebied met lage dichtheid en nog een groot aantal vrije kavels.

Visie en concepten

Het enge monofunctionele en rechtlijnige tracé Lutlommel wordt omgebogen tot een verdeelruimte op schaal van de plek met penetrerende tentakels tot diep in het woongebied. De wisselende sequentie ter hoogte van Lutlommel op het tracé Lommel-Centrum/Barrier krijgt een ruimtelijke vertaling door een afwijkende aanleg. Dit verhoogt tevens de verkeersveiligheid voor de dwarse looproutes over de weg heen.

Het "dorp" Lutlommel ligt opgespannen tussen twee "verloren hoeken" met een belangrijke verruiming van het kerngebied ter hoogte van de Torenstraat. Opwaardering, versterking en herinrichting van de "verloren hoeken" tot "harde" passage- en verblijfsruimten is noodzakelijk (zie case "verloren hoeken"). De omgeving van de Torenstraat vormt het hart van Lutlommel. Een publiek tapijt rolt zich uit langs, over en tussen deze voorzieningencluster zodat een gebalde ruimte ontstaat. Bijkomende functies bij de schoolpoorten buigt het gesloten karakter van de school om tot een "open" infrastructuur toegankelijk voor de bewoners (vb. Wonen in de school).





FIETSROUTENETWERK



een sluitend fietsroutenetwerk



FIETSROUTENETWERK

Om een samenhangende en structurende fietsroutenetwerk te realiseren, wordt er gekozen voor een herkenbaar en duidelijk zichtbaar netwerk. Het netwerk ontsluit alle belangrijke bestemmingen en sluit naadloos aan bij de 'dorpen'. Deels wordt de fietsstructuur gekoppeld aan de groenstructuur, deels aan het hoofdwegennet. Fietsroutes, groenstructuur en infrastructuur vormen samen op deze wijze de ruggengraat van de stedenbouwkundige structuur.



Het netwerk van (recreatieve-) non-stop fietsroutes langs kanalen en spoor is grofmazig; het zijn belangrijke regionale fietsassen. Fietsroutes langs het hoofdwegennetwerk verfijnen deze maaswijdte en hebben vrijwel altijd een functioneel karakter. Binnendoorroutes gelegen in open ruimtegebieden vormen het fijnmazige fietsroutenet en staan veelal in om belangrijke groengebieden te verknopen tot een continue landschap.



Een fietsvriendelijke inrichting en een sluitend netwerk biedt de bewoners van Lommel alternatieve mogelijkheden voor het veelvuldige autogebruik. "Lommel, fietsstad van Noord-Limburg", een nieuw en sterk imago.



N71

VISIE EN ONTWERPVOORSTELLEN

Aansluitingen op de N71

Het aantal aansluitingen met de N71 wordt herleid tot 4 op het grondgebied van Lommel. Elke aansluiting vormt een herkenbare toegang tot een ander stadsdeel. De stadsdelen worden bijgevolg niet langer via het centrum bediend, maar vanuit de randen. Bewegwijzering en een herkenbaar ontwerp van de aansluitingen bevorderen de oriëntatie en afwikkeling van het verkeer. De verdere verdeling van het verkeer gebeurt telkens via wegen die ruimtelijk en verkeerskundig de capaciteit hebben om als een toegang tot de stadsdelen te fungeren:

De aansluiting bedrijventone Balendijk-Kristalpark bedient de bedrijventones aan de westzijde en houdt het vrachtverkeer uit de woonwijk Balendijk. Bezoekersfuncties, zoals het motorcrosscentrum, zijn eveneens enkel bereikbaar via deze westelijke knoop. Ruimtelijk vormt deze aansluiting de aankondiging van het stedelijk gebied Lommel.

De aansluiting Lommel west & noord wordt gevormd door de verknoping van de N71 met N769. Deze aansluiting bedient zowel het woongebied ten westen als ten noorden van het centrum (Werkplaatsen, de Hees, de Villawijk, Heide en Heuvel). De bovenlokale bezoekersgerichte functies in het noorden van Lommel, zoals de Soeverein, de Sahara, Vossemere, het voetbalstadion en het bedrijventerrein Maatheide worden eveneens ontsloten en bewegwijzerd via deze aansluiting. De Molsekeizel en de Gestelsedijk vormen hierbij belangrijke dragers binnen het verstedelijkt weefsel.

De aansluiting Lommel Centrum en Zuid wordt gevormd door een ongelijkvloerse kruising tussen de N71 en de Stationsstraat. Deze aansluiting bedient Lommel centrum en de kleinere zuidelijke kernen Balendijk, Kattenbos, Gelderhorsten en Kerkhoven. Bovenlokale functies zoals het Duits Militair Kerkhof, Ford Testbaan en Pijnven worden vanaf de N71 eveneens via dit centrale knooppunt gelinkt aan het hoger verkeersnetwerk.

De aansluiting Lommel Oost wordt gevormd door de kruising van de N71 met de Luikersteenweg. Ze bedient een belangrijk deel van het woonweefsel van Lommel: Lutlommel, Barrier en de verder gelegen kern Kolonie. Zowel de Leuken/Lutlommelkiezel als de Norbert Neeckxlaan vormen belangrijke verkeerskundige én ruimtelijke dragers in dit (voornamelijk) residentieel deel van Lommel.

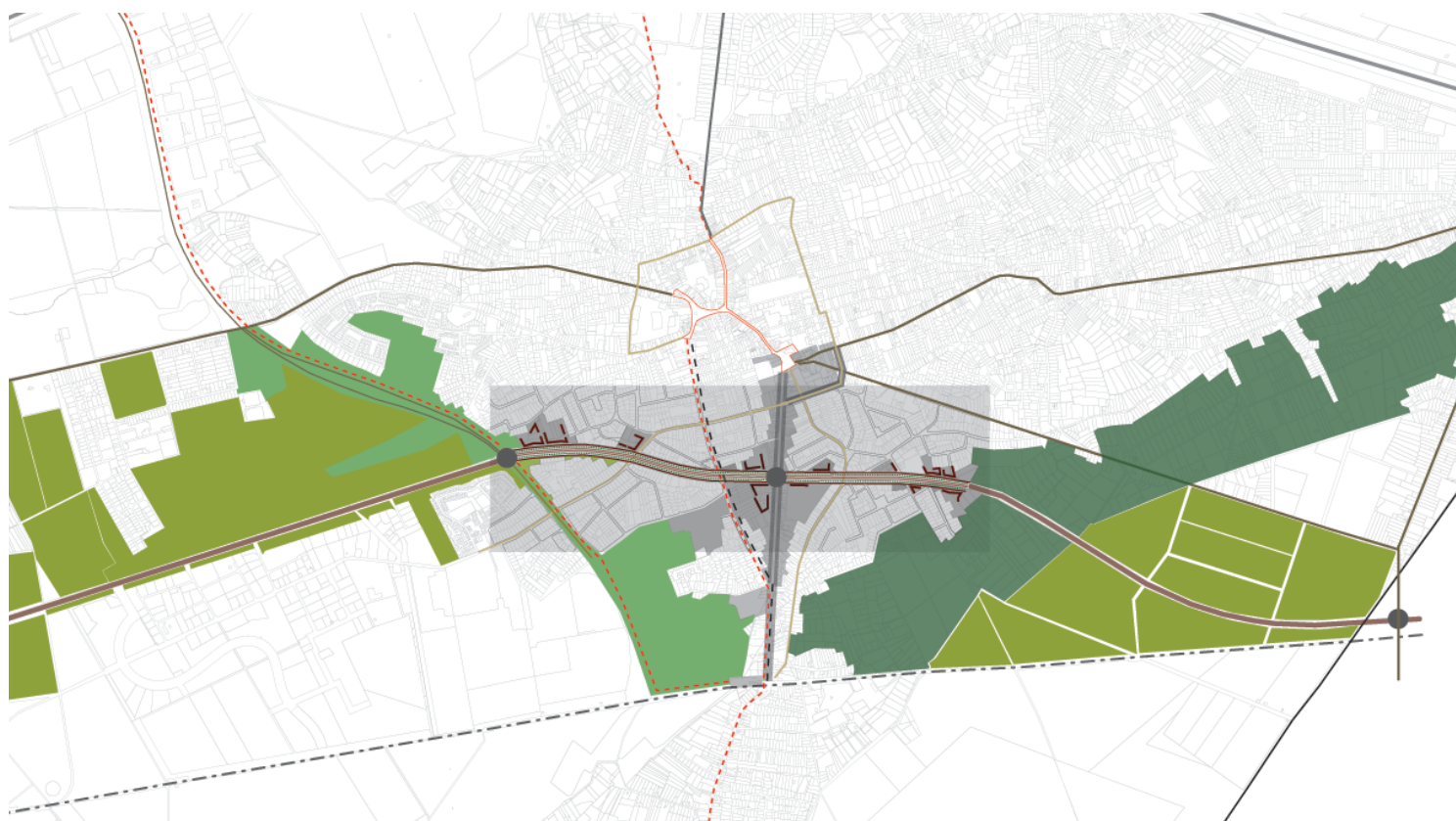
Verbindingen binnen Lommel

Noord-zuidas:

Deze as vormt de verbinding tussen voornamelijk bezoekersgerichte programma's. Zie case "stedelijke drager".

Oost-westas drager van het (lokale) stedelijk weefsel

De meest voorkomende lokale bewegingen binnen Lommel gebeuren in oost-westrichting. De as Leuken/Lutlommel/Koning Leopoldlaan/Kerkstraat/Lutlommelkiezel vormt historisch gezien de verkeerskundige drager voor deze bewegingen. Deze as is vandaag, buiten de Kerkstraat, vrijwel louter functioneel en verkeerskundig ingericht. De ruimtelijk kwaliteit is dan ook beperkt.



Nochtans is deze as de belangrijkste structurerende figuur binnen het diffuse woonweefsel.

Om de Kerstraat en Dorp verkeersvrij te kunnen maken, wordt in de toekomst het verkeer gebundeld op een kleine ringstructuur rond deze centrumas, de zogenaamde Stadslaan. Deze Stadslaan knipt letterlijk de historische oost-westverbinding door.

De Stadslaan: een intermediërende figuur tussen historische oost-westverbindingen

Er wordt voorgesteld om de Stadslaan niet te interpreteren als een grensstellende kleine ring, die het centrum van Lommel afbakt, maar als een intermediërende figuur. Zo wordt de visie van de dorpenstad bestendig en kan de stad verder in oost-westrichting ontwikkelen.

Dit kan door verschillende historische oost-westverbindingen ten westen en ten oosten van de Stadslaan, een vorkfiguur te laten vormen. Deze vorken verdelen het verkeer, met korte noord-zuid bypassen ter hoogte van de Stadslaan, in oost-westrichting over het centrum heen. Door zowel op de noord-westzijde als op de zuid-oostzijde van de Stadslaan verkeer in beide richtingen toe te laten, worden grote omrijbewegingen op de Stadslaan vermeden voor de belangrijkste verkeersstromen van en naar de stedelijke as.

Suggesties tot aanpassingen bestaande mobiliteitsvisies (Streefbeeld/Verkeerskwaliteitsplan/Spartacus)

Karrestraat

De Karrestraat is een lokale woonstraat die een belangrijk historisch gebouw van Lommel, de Grote Hoef passeert. De straat kent vandaag al een belangrijke verkeersdruk omdat ze rechtstreeks aansluit op de N71. Het voorstel om deze straat en Loberg te gebruiken om Lutlommel te ontsluiten naar de N71, ten voordele van het verminderen van het verkeer in de Stationsstraat, wordt niet gevolgd om de volgende redenen:

- De Karrestraat en Loberg hebben niet het gabariet om bijkomend verkeer op te nemen;
- Een verhoging in de verkeershiërarchie zal voornamelijk conflicten met de bestaande woonfunctie veroorzaken;
- De Karrestraat en Loberg hebben een grillig en kronkelend verloop waardoor het moeilijk is voor bestuurders om zich te oriënteren in het woonweefsel;

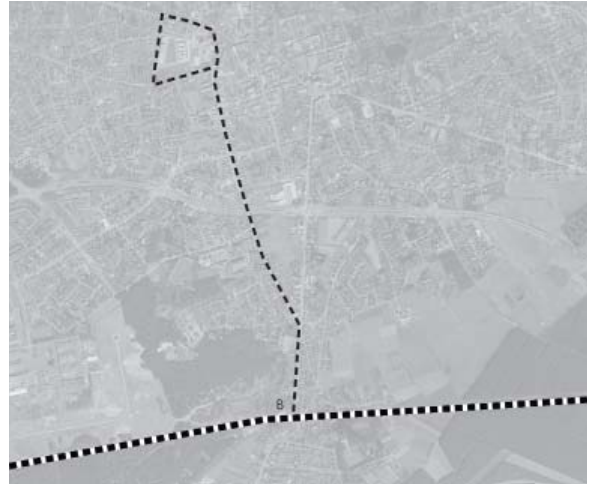
De aansluiting Lommel Oost moet zoveel mogelijk als ontsluiting voor Lutlommel/Barrier gebruikt worden. Daarnaast moet de Stationsstraat behouden blijven als toegang tot het centrum van de stad. De Karrestraat en Loberg kunnen als reguliere straat opgenomen worden in het fietsroutenetwerk tussen de dorpen en voorzieningsclusters in de bebouwingsniveau.



visie mobiliteit lommel



stadslaan



spartacus



Lorrenel 1870



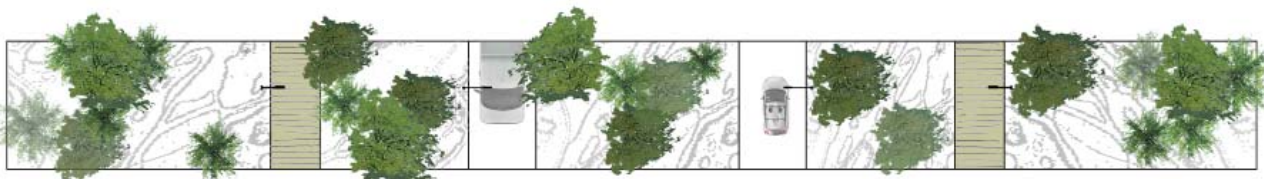
Lorrenel 1876



doortrekking N769



referenties omvormen verharding (startbaan) tot ecologisch park



ontwerpvoorstel N769, van 2X2 naar 2X1

De Stationsstraat

De Stationsstraat is één van de weinige geplande straten in Lommel, relatief recent aangelegd in 1875. De kenmerkende rechte as met als eindpunt de kerk maken van de Stationsstraat dé poort tot Lommel centrum. Ook verkeerskundig heeft ze een gabariet dat het verkeer kan bundelen. De flankerende bebouwing is typologisch en programmatisch meer afgestemd op de verkeersfunctie dan de omliggende historische straten. Het voorstel is dan ook dat de Stationsstraat zijn rol blijft vervullen in de verkeersontsluiting van Lommel centrum. Hierbij dienen de volgende kanttekeningen gemaakt te worden:

- Het Kerkplein zal in de toekomst samen met Dorp/Hertog Janplein, de verkeersvrije Kerkstraat opspannen. Het verdeelpunt tussen het noordzuid en het oostwest verkeer moet dan ook opschuiven van de huidige rotonde naast het kerkplein, naar de Stadslaan. Er wordt voorgesteld om de Hoestraat, als nieuwe verbinding tussen de Stationsstraat en Koning Leopoldlaan, vervroegd door te trekken voor verkeer in beide richtingen.
- De aansluiting Lommel centrum mag niet zoals vandaag fungeren als de voornaamste toegang tot Lutlommel/Barrier en het noorden van Lommel. De ventwegen langs de N71, die de verbinding maken met de Stationsstraat, moeten zo ingericht worden dat zij een weerstand vormen (lees: een langere rijtijd vereisen).

De N769

Het doortrekken van de N769 richting Kattenbos lijkt ons om meerdere redenen niet opportuun. De woonwijk Balendijk is vandaag reeds afgesneden van het centrum door de N71, een bijkomende, dwarse verkeersweg zal de wijk nog verder isoleren en stigmatiseren. Bijkomende nadelen zijn de versnippering van de open ruimte ten westen van Kattenbos en de geluids- en visuele hinder voor de aangrenzende woningen.

De verkeersdruk op de Kerkhovensesteenweg/ Kattebos/ Stationsstraat is bovendien niet significant groter dan deze op andere assen dwars door het verstedelijkt weefsel (Leuken, Norbert Neecklaan, Luikersteenweg, Molsekiesel, Gestelsedijk) en deze steenweg heeft een gabariet dat de huidige verkeerstromen gerust aankan.

Wanneer ervoor geopteerd wordt om de N769 niet door te trekken, is een herbestemming van de reserveringsstrook binnen Balendijk een prioriteit. Dit om zowel rechtszekerheid te geven aan omwonenden als om een nieuwe landschappelijke ruimte met mogelijk gemeenschaps- en woonfuncties te creëren centraal in de wijk.

Spartacus

Er wordt voorgesteld om de lightrail verbinding tussen het station en het centrum van Lommel niet via de Stationsstraat te realiseren maar via Vreyshoring, de historische noord-zuidverbinding met het historische centrum van Lommel en Dorp, en dit om de volgende redenen:

- De ongelijkvloerse kruising N71-Stationsstraat maakt een goede ruimtelijke inpassing van de lightrail niet mogelijk zonder van deze plek louter een verkeersruimte te maken (rotonde met lichten, spoorbrug,...);
- De lightrail blijft aan de westkant en moet nergens de Stationsstraat dwarsen;
- Het kerkplein blijft gevrijwaard van een keerlus voor de lightrail. Een dergelijke lus zou een negatieve impact hebben op het verkeersvrije plein;
- Door het tracé langs Vreyshoring te laten lopen kan de lightrail op een eenvoudige manier keren. De lightrail komt namelijk aan in het centrum via Dorp en vertrekt via de Klachtloopstraat. Zo wordt een keerbeweging gemaakt rond het Huis van de Stad;
- De huidige dynamiek aan de westzijde van het Centrum (Glasmuseum, Huis van de Stad, Adelberg,...) wordt ondersteund met een kopstation. Dit kopstation kan aan deze 'achterzijde' van het centrum als hefboom worden gebruikt voor bijkomende ontwikkelingen. Op die manier kan het opschuiven van de lightrail naar Vreyshoring een aanzet vormen om de westelijke woonwijken mee op te nemen in de mental map van Lommel.

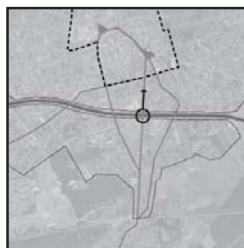
Voor al deze voorstellen zijn bijkomend ontwerp onderzoek, overleg en verkeersmodelleringen nodig. Deze voorstellen worden in deze wedstrijd fase als randvoorwaarden meegenomen om te komen tot een totaalvisie voor de herinrichting van de N71. Hierna wordt een concreet ontwerpvoorstel uitgewerkt.

N71

PRINCIPES voor de ongelijkvloerse kruising N71- Stationsstraat

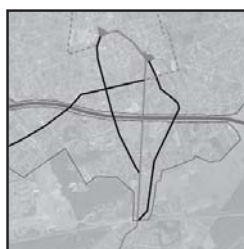
De centrale aansluiting op de N71 vormt de poort tot Lommel centrum

De Stationsstraat blijft ruimtelijk en verkeerskundig de toegang vormen tot het stadsdeel Lommel centrum. (zie ook hoofdstuk "suggesies tot aanpassingen bestaande mobiliteitsvisies")



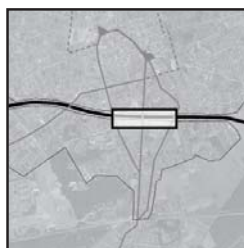
Verweving van het historisch netwerk

De breuk die de N71 heeft veroorzaakt in het historisch noord-zuidnetwerk wordt waar mogelijk opgeheven. Kernen die afgesneden werden van Lommel centrum worden terug een volwaardig onderdeel van het stadsweefsel. Zowel Balendijk, Vreysoring als Einde worden over of onder de N71 herlinkt. De herstelde linken krijgen een extra functie door ook het fiets- of het lightrailnetwerk eraan te koppelen.



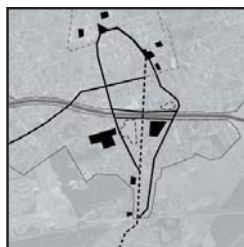
Infrastructuur als een betekenisvolle plek in de stad

De investering die gedaan wordt om de kruising van de Stationsstraat met de N71 ongelijkvloers te brengen, mag niet enkel resulteren in een oplossing van de verkeersproblemen, maar moet ook de ambitie hebben om een betekenisvolle plek binnen de stad te creëren.



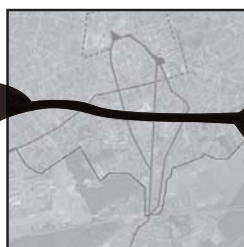
Inzetten op zacht verkeer

De herstelde noord-zuidverbindingen hebben de potentie om belangrijke dragers te worden in het fietsnetwerk, temeer omdat ze belangrijke programma's zoals de secundaire school Provil, het Station en het Huis van de Stad met elkaar verbinden. De herstelde linken mogen echter geen sluiproutes worden voor bovenlokaal autoverkeer. De Stationstraat blijft de functionele route voor het fietsverkeer. Vooral het kruispunt N71-Stationsstraat moet een volwaardige en veilige overstek worden voor het fietsverkeer.



Groene corridor

De N71 vormt een groene corridor tussen de open ruimtestructuren ten westen en ten oosten van de bebouwingsnevel. De invulling van deze corridor gebeurt met streekeigen vegetaties (heide, schrale grassen, brem, eik, Corsicaanse den).



Een ambitieus ruimtelijk ontwerp voor alle gebruikers van de ruimte. Het ontwerp van de ongelijkvloerse kruising moet afgestemd zijn op de maat/de schaal/de snelheid van de verschillende gebruikers. Dit veronderstelt een ontwerp dat ambitieus is voor zowel de passanten op de N71, de voorbijrijdende bezoekers van het centrum van Lommel, de klanten van het koopcentrum de Singel, de fietsers die de N71 kruisen, de omwonenden of de werknemers van één van de vele handelszaken langs de N71.

N71

ONTWERPOEFENING Voorstel tot herinrichting van de ongelijkvloerse kruising N71-Stationstraat

Contactzone

Tussen Vreysshoring en Einde wordt een nieuwe stedelijke ruimte opgespannen. De N71 wordt hier ondergronds gebracht in een open sleuf. Hierdoor kunnen de gewenste keerbewegingen tussen de Singels gelijkvloers gemaakt worden. In tegenstelling tot het verkeerskwaliteitsplan moeten lokale straten, zoals Balendijk en Hoeverdijk, zo geen onderdeel gaan vormen van de bovenlokale verkeersstructuur.

Door te opteren voor een open sleuf kan de kostprijs gedrukt worden en heeft het doorgaand verkeer voldoende daglicht. Ter hoogte van de Stationstraat kan een dak op de open sleuf gerealiseerd worden waardoor een contactzone ontstaat die als plein ingericht kan worden. De afwisseling tussen gesloten en open verrijkt de beleving voor het doorgaand verkeer in de sleuf en verhoogt de oriëntatie ten opzichte van het maaiveld.

Groene poorten

De toegang tot de ongelijkvloerse N71 gebeurt in een groene overgangszone. De verschillende rijrichtingen op de N71 en de Singels worden hier maximaal uit elkaar gelegd en de tussenliggende gebieden worden aangeplant met streekeigen vegetatie. Op de plaats waar de N71 onderduikt worden groene taluds voorzien waardoor de toegang tot het ongelijkvloerse gedeelte in een continu groen kader verloopt.

Stedelijke Singels

De Singels worden zo dicht mogelijk naast de open sleuf gerealiseerd om meer publieke ruimte te krijgen tussen de Singels en de naastliggende (bestaande en toekomstige) ontwikkelingen. Zowel de kerwanden, de verhoogde schrikstroken, als de ruimte voor voetgangers en fietsers, wordt in één kleinschalig, hoogwaardig betonmateriaal uitgevoerd. Zo wordt van gevel tot gevel één samenhangende ruimte gecreëerd. Hetzelfde materiaal wordt toegepast in de collectieve parkeerplaatsen van de bestaande en toekomstige ontwikkelingen langs de contactstrook. Publieke, semipublieke en zelfs private ruimtes worden zo opgenomen in één samenhangende maar toch gedifferentieerde ruimte.

De Singels zelf worden aangelegd in donker asfalt om het contrast en de perceptie van "lijnen" doorheen een publieke ruimte te versterken. De Singels krijgen voldoende breedte opdat twee wagens elkaar kunnen kruisen. Dit moet voorkomen dat een stilstaande wagen de toegang tot Lommel blokkeert.

De contactzone krijgt een type verlichting die de eigenheid van de plek benadrukt. Eiken, geplant in een raster parallel aan de N71 en op de binnenplaatsen, trekken de groenstructuur langs de N71 door tot over de stedelijke contactstrook. De rechte wanden voor de open sleuf worden aan de binnenzijde uitgevoerd in een betonnen plaatmateriaal. De verlichting wordt eveneens opgehangen aan de wanden. 's Avonds ontstaat zo een verlichte strook in de contactzone.

Zoals hoger aangegeven moet de heraanleg van de infrastructuur een hefboom zijn om nieuwe ontwikkelingen op gang te trekken. Met de nog beschikbare ruimte langs de contactzone dient omzichtig omgesprongen te worden om een gelaagd en gemengd stedelijk programma te kunnen realiseren in plaats van louter handel- en shoppingprogramma's.

Groene Singels

Ter hoogte van Balendijk en Hoeverdijk worden uitvoegstroken voorzien en beginnen de groene Singels. De Singels worden hier zo dicht mogelijk naast de handelszaken aangelegd om voldoende ruimte te geven aan de groenstructuur. Door het fietspad tussen de Singel en de N71 te leggen, ontstaat een conflictvrije route doorheen een groene ruimte (rekening houdend met het vele inrijdende verkeer naar de handelszaken langs de Singel).

Corsicaanse den op een ondergrond van hoge schrale grassen moeten de groene Singels een herkenbare identiteit geven die refereert naar het typerende landschap op de zandgronden van Lommel. Op de taluds naar de ongelijkvloerse N71 worden eveneens deze grassen aangeplant.

De Singels en de fietspaden worden voorzien van een aangepaste verlichting die is afgestemd op de gebruikers.

Stationstraat

Door de herinrichting van het kruispunt Stationstraat-N71 tot een ongelijkvloerse kruising mag de inrichting van het bovengrondse kruispunt niet gereduceerd worden tot een infrastructurele ruimte. Er wordt dan ook gekozen voor een ovonde omdat deze figuur in staat is de verschillende takken samen te brengen, zonder dat de toekomstige wegen moeten afbuigen. Hierdoor ontstaat een strakke (stedelijke) figuur en blijven de zichtassen van de Singels in elkaars verlengde liggen. Omdat er zo voldoende afstand is tussen de Singels, wordt eveneens de oversteekbaarheid voor fietsers veiliger.

De ovonde kan opgenomen worden in het gekozen verlichtingsgrid van de contactzone. Het centraal gedeelte van de ovonde kan gebruikt worden als een billboard waarop de voornaamste evenementen van de stad worden aangekondigd.

Herlinkte historische straten

Vreysshoring en Einde vormen de zuidelijke historische toegangen naar de twee centrumpleinen van Lommel, namelijk Dorp en het Kerkplein. Door de N71 tot aan deze straten in een sleuf te leggen, kunnen deze twee straten, over de N71 heen, terug een verbindende functie krijgen tussen het centrum en de woonwijken ten zuiden van de N71. Beide straten vervullen na het herlinken eveneens een belangrijke rol in het fietsnetwerk. Balendijk wordt, onder de N71 door, eveneens terug met het centrum verbonden. Een korte tunnel met een beperkte hoogte, voor auto- en fietsverkeer, heft de fysieke en mentale barrière met het centrum op.

Door in te zetten op het herlinken van deze historische straten wordt niet enkel de breuk van de N71 opgeheven, maar kan ook de wegategorisering en de reductie van het aantal aansluitpunten op de N71 doorgevoerd worden. De dwarsende historische linken hebben het potentieel structurerende assen te worden voor het zuidelijk woonweefsel van Lommel, temeer omdat er verschillende stedelijke programma's en gemeenschapsfuncties langs liggen. Een continue en eigen inrichting van deze wegen (bomen, verlichting, materialisering,...) dringt zich dan ook in een volgende fase op.

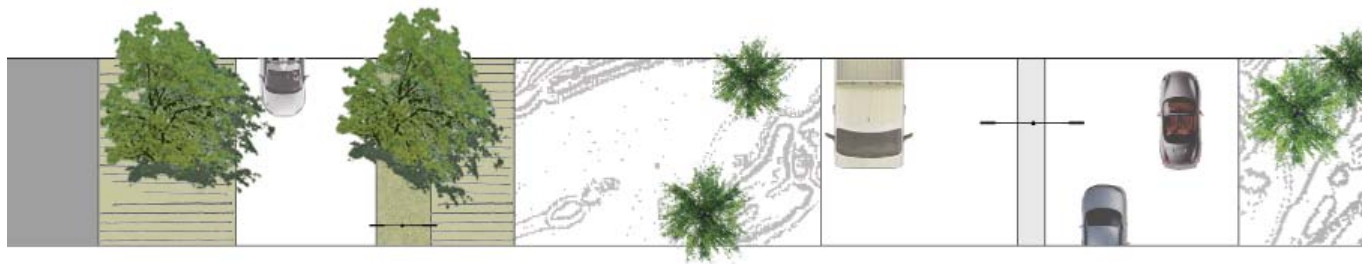


B

A



C

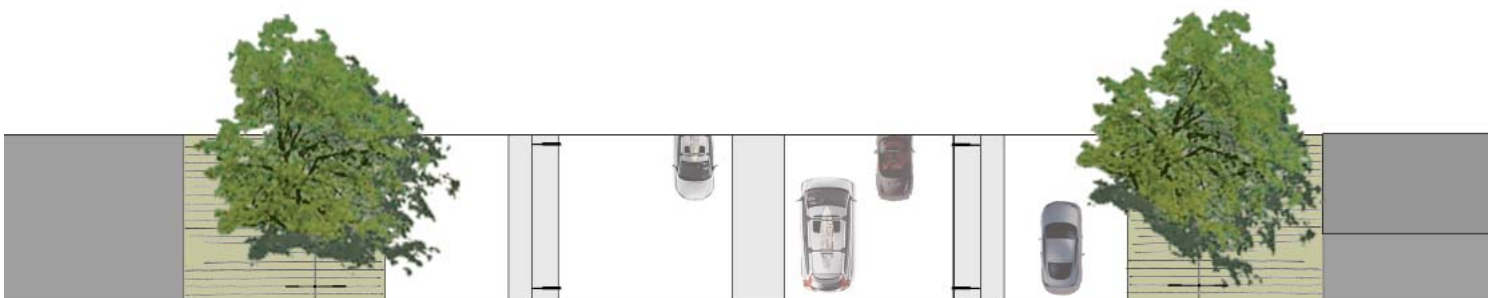
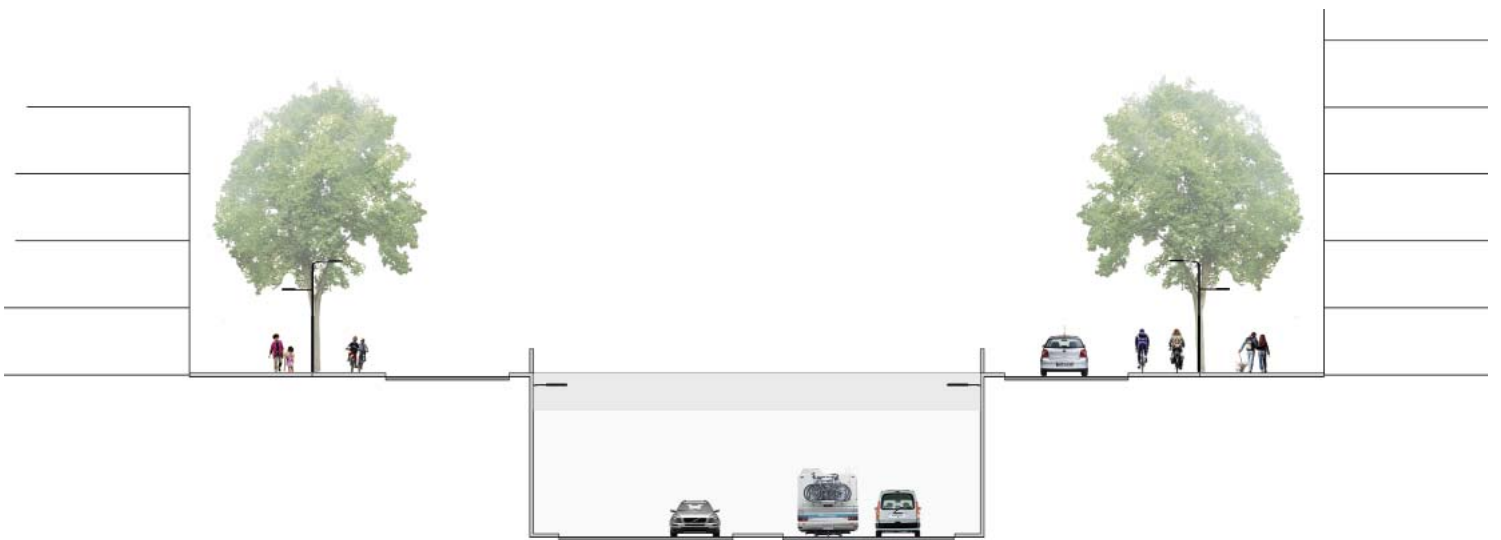


typesectie A



typesectie B





typesectie C

ontginning 67

WERKPLAATSEN

VISIE

(informatie: Website Vlaams Instituut voor Onroerend erfgoed)

In 1904 kwam de heden verdwenen fabriek van de z.g. “Société métallurgique de Lommel” tot stand, op een aanvankelijk 300 ha groot gebied bedekt met heide en bos. De fabriek in Lommel had een zeer goede infrastructuur. Er was het Kempisch kanaal, een los-en laadkade en met een eigen spoorlijn was de fabriek via het kanaal en het openbaar spoor met Antwerpen en Mönchengladbach verbonden. In 1974 werd de zinkfabriek van Lommel progressief afgebouwd, waarop ze definitief verdween.

De tuinwijk verliest de laatste decennia authenticiteit door nieuwbouw, waaronder het Oven- en Kapucijnenplein. Het aanvankelijk analoge uitzicht is dan ook deels verloren gegaan. De straatbeelden worden heden gemarkeerd door sterk aangepaste arbeiderswoningen. De oorspronkelijke types zijn nu vrij moeilijk te onderscheiden door aanpassing van de muuropeningen en interne organisatie. Diverse omheiningen kwamen in de plaats van de oorspronkelijke hagen.

Herwaardering van het uniforme karakter van de wijk als een unieke stedenbouwkundige én landschappelijke structuur, vergt specifieke randvoorwaarden bij inrichtingsvoorstellen of architectuurprojecten. Het beeldkwaliteitsplan is hiervoor een ideaal instrument.

Omgeving

Na de oprichting van de zinkfabriek, ontstond midden in de heide een tuinwijk, waarvan de kern werd gevormd door de veertig arbeiderswoningen, gebouwd begin 20e eeuw. De fabriek probeerde een hygiënische, overzichtelijke en economisch verantwoorde arbeiderswijk uit te bouwen met huizen van veel betere kwaliteit dan de 19de-eeuwse arbeiderswoningen. Uiteindelijk werden honderdzestig woningen gebouwd, in een enkele en een dubbele rij, hetgeen resulteerde in een planmatig aangelegde wijk.

Werkplaatsen maakt vandaag dus deel uit van een groter landschap en ligt als een bebouwde stapsteen in de groencorridor Bosland. De groene inkepseling suggereert enclavevorming. De karakteristieke landschappelijke kenmerken vormen echter een troef. Het aanwezige landschap is de logische aanleiding voor de stedenbouwkundige versterking; het landschap als kwaliteitsdrager. Door fysieke relaties aan te gaan met haar directe omgeving zoals langzaam verkeeroutes richting Lommel-Centrum en kanaal en een sterk ordenende bomenstructuur, ontstaat binding tussen tuinwijk en landschap.

De toegang tot de tuinwijk ligt aan de Molsekiezel. Op lange termijn kan na herbestemming van het noordelijk gelegen zandontwinningsgebied de tuinwijk Werkplaatsen aansluiten op de kanaalruimte door het natuurinrichtingsproject door te trekken in de zone gesitueerd tussen de Molsekiezel en Leliestraat.

Wijk

Het orthogonale stratenpatroon en de lineaire boomstructuren vormen de belangrijkste samenstellende delen van een hecht en duurzaam raamwerk. Het zijn de toekomstige beeldkenmerken van de wijk. De huidige driedeling kenmerkend voor de wegsecties blijft het uitgangspunt: grasberm – weg – grasberm. Terugkerende speelvlakken worden uit de verharding gefreesd. Kleur- en materiaalverschillen maken van de straat weer een boeiende speelruimte voor kinderen en een hangplek voor de ouders.

Het patronaat van de zinkfabriek bouwde in de wijk voorzieningen voor haar werknemers: kapel, school, casino en hospitaal. Het is het hart van de wijk. In latere periodes voorzag de gemeente een uitgebreide sportinfrastructuur. De uitwerking van het hart vraagt naar een samenhangende publieke ruimte mogelijk in combinatie met een nieuwbouwproject als katalysator van vernieuwing.

Perceel

De woningen zijn op perceelsniveau zodanig georiënteerd, dat deze aan twee zijden door de zon worden beschenen en goed geventileerd. De afstand tussen de huizen aan weerszijden van de straat bedraagt minimaal 12,5 meter. Daardoor werd de aanleg van voortuintjes mogelijk, wat aan de cité de aanblik van een tuinwijk geeft. Uit de grootte en afwerking van elke woning kon men afleiden welke functie de bewoner in de fabriek had.

Initiatieven die leiden tot herstel van de groene perceelsafscheidingsen, het respecteren van de bouwlijn met behoud van de voortuinstraken, het minimaliseren van verhardingsstraken dragen bij tot de realisatie van een homogeen wijkbeeld.

Woning

Lommel-Werkplaatsen telt drie soorten arbeiderswoningen. Alle woningen hebben één bouwlaag met een zolderruimte over het gehele huis. Om aan de hedendaagse comfortnormen te voldoen moet oppervlakteuitbreiding (...m³) van de huidige woningen mogelijk zijn. Uitbreidingen passen zich op harmonieuze wijze in het straatbeeld door een beperkt kleuren- en materialenpalet op te leggen. Nieuwe gevelopeningen in de voorgevel dienen te worden vermeden.



Werkplaatsen deel van een groter landschap

WERKPLAATSEN

PRINCIPES

Rationaliteit en rasterpatronen als ontwikkelingsvoorwaarde



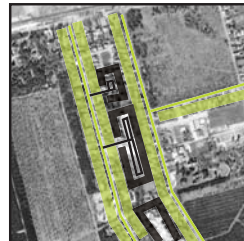
Linken met de omgeving



Historisch waardevolle gebouwen bewaren



Woontypologieën volgens dubbele logica: authenticiteit versus nieuw



Tuinwijkken karakteristieken versterken
Stratenpatroon uitlichten



Straatprofielen: geen voetpaden of fietspaden, maar speelstraten



WERKPLAATSEN

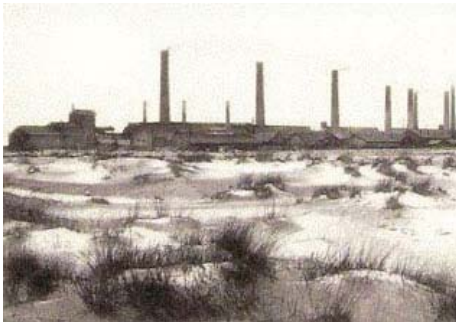
PALET

Architectonische eisen

- gabariet en bouwhoogten: nieuwbouw maximaal 2 bouwlagen
- nieuwbouw: hoge kwaliteitseisen dat respect opbrengt voor het historisch patrimonium met vier volwaardige gevels

Inrichtingseisen publiek domein

- materialen: variërend gebruik in maat en afwerking van eenzelfde type materiaal met of zonder brede grasvoegen in combinatie met fijne granulaatvlakken
- groen: streekeigen boomsoorten en heidevloer
- verlichting en meubilair: één verlichtings- en meubilairconcept voor de ganse wijk Werkplaatsen



WERKPLAATSEN

ONTWERPOEFENING hart Werkplaatsen

Analyse

Het hart van Werkplaatsen past geometrisch in het blokvormig rasterpatroon van de wijk. Een cluster met tal van voorzieningen bestrijkt de ruimte tussen Martinus Van Gurplaan en het verder gelegen bosgebied. Sportinfrastructuur, recreatieve voorzieningen, plekken voor religiebeleving, een school en ruimte voor de jeugdbeweging creëert een wijk met een sterke sociale cohesie waar iedereen iedereen kent.

Desondanks kent het publieke domein een gebrekkige, weinig coherente aanblik zonder ruimtelijke samenhang tussen de verschillende onderdelen en zonder interactie met de directe groene omgeving. De bebouwing is een afwisseling van een waardevol historisch patrimonium en een eerder banale sportinfrastructuur.

Visie en concepten

Een eerste stap vergt de implementatie van een organiserende bomenstructuur ter ondersteuning van het kenmerkende rasterpatroon. Bomenrijen vormen een raamwerk waarbij de tussenliggende ruimte op hechte wijze verbonden kan worden aan het collectieve domein. Tegelijkertijd verbindt het groene casco

zich met het landschap.

De nieuwe ordening geeft aanleiding tot het ontstaan van potentiële plekken voor nieuwe infrastructuur. Door het toevoegen van een wijkoverschrijdende functie die qua programma aansluit bij de bestaande verzameling voorzieningen ontstaat een nieuwe centraliteit. Belangrijk is dat de draagkracht van de wijk niet wordt overschreden. Voorbeelden van een mogelijk object zijn een provinciaal bezinningscentrum, een klooster, een revalidatiecentrum voor sporters of een natuureducatiecentrum.

Om de verschillende onderdelen te smeden tot een sterk geheel is herinrichting van het maaiveld noodzakelijk. Door een gemeenschappelijke identiteit te creëren en het uitwerken van één type groene vloer, ontstaat een zelfstandig vlak in de ruimte die de verschillende programma-onderdelen vasthoudt.

Bij elke onderdeel kan een pocket de toegang markeren; een repetitief element verspreid over het ganze terrein fungeert hier als een folie verwijzend naar het speelse Mariapark.



Het hart van Werkplaatsen

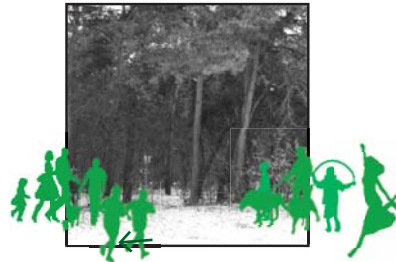


tussen ruimte

M-NERVATUUR

PRINCIPES

Een nieuw statuut voor de blinde vlekken
Opnemen in de mental map van de Lommelaars



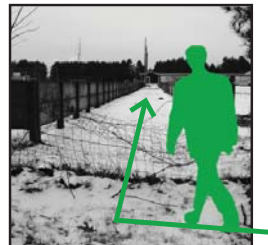
Nervaturen als naadloze overgangen tussen deelgebieden



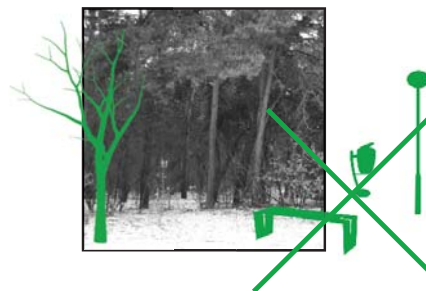
Evenementen en objecten als publiekstrekker
Participatie van bewoners



Doorwaadbare plekken



Open landschap vrij van bebouwing





KANAALNERVATUUR

VISIE

Regionale betekenis

Het kanaal Bocholt-Herentals speelt in de regio Noord-Limburg een steeds prominentere rol als regionale recreatieve drager. Zo is het kanaal over bijna de volledige lengte opgenomen in het Limburgs fietsrouten netwerk. De aanlegplaatsen voor plezierboten en campings kennen in de zomermaanden veel succes, evenals de talrijke horecagelegenheden rond de sluiscomplexen.

Toerisme en recreatie is bij uitstek een provinciale materie en de provincies Antwerpen en Limburg ontwikkelden allebei hun eigen visie op het recreatief gebruik van het kanaal. Dankzij haar grensligging en haar uitgestrekte "waterlandschappen" (voormalige ontginningsplassen en wateringen), kan Lommel een sleutelrol spelen in dit regionale recreatieve verhaal. Zo beschikt de recreatieve cluster rond de Soeverein over alle kenmerken om te kunnen functioneren als een regionale poort in het landschap van de Kempische Meren, zoals blijkt uit de onderstaande definitie uit het studierapport:

"Een recreatieve poort vormt de plaats waar een bezoeker van het gebied onthaald wordt, en van waaruit de bezoeker tevens de regio kan verkennen. In de poort zelf kan de bezoeker de auto parkeren en vervolgens te voet, per fiets, te paard of met de boot het gebied gaan verkennen. Bij een recreatieve poort zijn dan ook startplaatsen van verschillende types recreatieroutes, met de nadruk op een volwaardig product. Bij een recreatieve poort zijn altijd een of meerdere horecavoorzieningen en parkeermogelijkheden aanwezig en is er informatie over het gebied te zien en te verkrijgen. De informatievoorziening kan een informatiecentrum van een- tereinbeheerder zijn, maar kan ook worden gekoppeld aan de horecavoorziening. Andere voorzieningen die er een plaats zouden kunnen krijgen zijn bijvoorbeeld fietsverhuur, een speelbos en een stuk struinnatuur. Het doel van een recreatieve poort is het ontlasten van de recreatieve druk op de kwetsbare kernen van bos- of natuurgebieden.



het kanaal in de regio

De uitdaging voor Lommel bestaat erin om de huidige recreatieve en natuurwaarden te behouden en te versterken, en tegelijk haar stedelijke structuur maximaal op deze regionale recreatieve drager in te pluggen. Belangrijkste element in dit verhaal zijn de jaagpaden langs het kanaal die vandaag fungeren als regionale fiets- en wandelroutes. De continuïteit van deze paden, het onderhoud, het behoud van de typische randvegetatie... zijn cruciaal voor hun recreatieve aantrekkingskracht. Een goede verstandhouding en communicatie met NV Scheepvaart (die instaat voor het beheer) is dan ook een must in het kader van het beeldkwaliteitsplan. Aansluitend op deze jaagpaden kunnen een aantal toegangen tot de waterlandschappen gecreëerd worden (zwarte pijltjes) en een aantal poorten tot de gemeente zoals bijvoorbeeld in de Ankerstraat, de Gestelsedijk en de Luikersteenweg (oranje vlakken). Routes voor zacht verkeer verbinden deze poorten met de recreatieve programma's in het hinterland.

Lokale betekenis

In Lommel kan het kanalenlandschap nog uitgebreid worden met onderdelen van de M-nervatuur. Het gaat om de niet ontwikkelde binnengebieden langs kanaal die tot diep in de bebouwingsniveau doordringen. Om deze binnengebieden te ontsluiten, kunnen langs het kanaal bijkomende poorten op wijkniveau gecreëerd worden zoals ter hoogte van Maatheide/havengebied en de Slinkerstraat in Heideheuvel (oranje vlakken). Routes voor zacht verkeer doorheen de binnengebieden verbinden de poorten langs het kanaal met het lokale fietsrouten netwerk. De binnengebieden van de M-nervatuur nemen zodoende verschillende functies op: ze verhogen de landschappelijke belevingswaarde, ze sluiten de woonwijken – en bij uitbreiding heel Lommel – aan op het regionale recreatieve netwerk, en ze vormen een groene (ecologische) dooradering van de bebouwingsniveau. In het geval deze binnengebieden (op termijn) ontwikkeld zouden worden, moeten deze functies in het inrichtingsplan voor het binnengebied geïntegreerd worden.



het kanaal in Lommel

KANAALNERVATUUR

ONTWERPOEFENING Bevrijdingslaan / Burgemeesterstraat / Weggevoerdenlaan / Weerstandslaan

Analyse

Het gebied dat voor deze ontwerpoefening werd geselecteerd, ligt aan de rand van de bebouwingsnevel, aansluitend op het kanaal. Het is een typisch randstedelijke woonwijk, met in het oosten (rond de Bondgenotenlaan) uniforme, halfopen bebouwingen en in het westen (langs de Bevrijdingslaan) open bebouwingen op relatief compacte, individuele kavels.

De publieke ruimte bestaat uit eenvormige woonstraten zonder nuancering op het vlak van hiërarchie of beeldkwaliteit. Overal in de woonwijk waar verharding en vertuining hun intrede nog niet gedaan hebben, zijn de oorspronkelijke schrale zandgronden nog zichtbaar met hun typische vegetatie (dennenbomen en grassen). De onbebouwde ruimte op de hoek van de Bevrijdingslaan en de Weerstandslaan heeft het karakter van een ruigte die wacht om verkaveld te worden. Een aantal gemeenschapsvoorzieningen zijn geïntegreerd in de woonwijk, zoals een lokaal voor de jeugdbeweging langs de Teutenweg en de voetbalterreinen langs de Weerstandslaan.

Ten noorden van de woonwijk ligt de kanaaltalud, een bebost dijklichaam waarachter het kanaal schuilgaat. De beboste kanaaltalud vormt een constante in het straatbeeld van de woonwijk dankzij de vele zichtassen die gecreëerd worden door de woonstraten dwars op het kanaal (Herdersweg, Kuipersweg, Bevrijdingslaan...). Informele zandpaden in de langs- en dwarsrichting doen vermoeden dat de talud gebruikt wordt als speel- en wandelgebied voor de buurt.

Visie en concepten

De troeven van deze plek, zoals de nabijheid van het kanaal, de beschikbare (open) ruimte en de aanwezigheid van de oorspronkelijke vegetatie, worden ingezet om een identiteitsvolle plek te creëren voor de wijk. Tegelijk wordt een kwalitatieve aansluiting gerealiseerd tussen de nevel en het kanalenlandschap.

Om dit te bewerkstelligen, worden alle fragmenten van de onbebouwde ruimte (straten, bermen, ruigtes, bosgebiedjes) beschouwd als onderdelen van één samenhangende ruimte. Samenhang wordt gerealiseerd door het bestaande landschap in te zetten als onderlegger voor het wijkgroen, voor de speelplekken en voor de buitenaanleg van de nieuwe woonprojecten. Overschot aan wegenis (zoals een deel van de Weerstandslaan) wordt gesupprimeerd en opgenomen in de onverharde (speel)ruimte.

De onbebouwde ruimte op de hoek van de Bevrijdingslaan en de Weerstandslaan kan ingevuld worden met compacte, alternatieve woontypes die de buitenruimte minimaal fragmenteren en privatiseren. Hierdoor blijft er ruimte vrij voor een wijkparkje, ingericht met zandheuvels en denaanplantingen. Door deze informele aanleg in een omgevingseigen beeldtaal zal het wijkparkje gepercipieerd worden als een uitloper van het kanaaltalud. Dit beeld wordt nog versterkt door het gebruik van één materiaal voor de verharding van de Bevrijdingslaan ten noorden van de Teutenweg, en voor de buitenruimtes bij de nieuwe woningen.

De route naar de oever van het kanaal wordt herkenbaarder gemaakt door enkele zandpaden over de kanaaltalud als een knuppelpad aan te leggen. Langs de kanaaloever wordt een informele zitplek gecreëerd door het plaatsen van banken en eventueel een picknicktafel. Dit straatmeubilair zal ook gebruikt worden in het wijkparkje en in andere plekken van de nervatuur.





een inrichtingsschets tussen kanaal en woongebied

PALET

Architectonische eisen

- gabariet en bouwhoogten: verschil accentueren met de omliggende bebouwing (4bouwlagen mogelijk) - gestapeld wonen
- bouwlijnen: dwarse structuren op bestaande straten Bevrijdingslaan – Weggevoerdenlaan
- nieuwbouw: kwaliteitseisen nieuwbouw, contrasterende architectuur

Inrichtingseisen publiek domein

- materialisatie: één type verharding tussen woonwijk en kanaal
- groen: landschapskarakteristieken doortrekken tot in de wijk
- verlichting en meubilair: 1 verlichtings- en meubilairconcept

VERLOREN HOEKEN

ONTWERPOEFENING

Visie en concepten

De verloren hoeken zijn relatief kleinschalige “restruimtes” die verspreid liggen in de bebouwingsnevel. Dankzij hun strategische ligging op de kruising van twee of meer wegen, kunnen ze ingezet worden als herkenningspunten of “bakens”. In de bebouwingsnevel, waar de passant geconfronteerd wordt met een overaanbod aan indrukken, kan aan een herkenningspunt - bij wijze van contrast – het best rustig en sober ingericht worden.

Onlangs hun ongedefinieerde karakter, worden de meeste verloren hoeken volgens het belevingsonderzoek toch gebruikt door de bewoners van de omliggende wijken als speelplek of als plek waar men afspreekt. Dit gebruik willen we behouden en zelfs stimuleren. In het beeldkwaliteitsplan vormt de inrichting van deze plekken dan ook een interessant thema voor het lokaal participatief traject. Niettemin willen we hier al een voorzet geven.

Afhankelijk van de ligging van de verloren hoek in de nevel, wordt in het beeldkwaliteitsplan één van de volgende concepten voorgesteld:

Ligging langs de Molsekiezel, Koning Leopoldlaan, Lutlommel, Leuken

Deze verloren hoeken liggen op de overgang tussen de stedelijke oost-westdrager doorheen de bebouwingsnevel en de aangrenzende woonwijken. Ze zijn hierdoor uitermate geschikt als afspraakplek of stopplaats om iemand op te pikken.

Steenachtige en formele materialen maken duidelijk dat deze plekken het wijkniveau overstijgen en zich inschrijven in het lineaire, stedelijke landschap van de “Kiezel”. Deze materialen laten ook toe dat er in alle weersomstandigheden (kortstondig) door auto’s geparkeerd kan worden. Een aantal betonblokken doen dienst als zitbank en verhinderen tegelijk dat de verloren hoeken integraal als parking gebruikt worden door de bewoners van de aangrenzende wijk of door de stedelijke programma’s langs de stedelijke as.

Bomen, ingeplant langs de randen, bieden beschutting voor het wachtende publiek en fungeren als oriëntatiepunt in het landschap.

Hiermee wordt teruggegrepen naar het eeuwenoude gebruik van “bakensbomen” die in agrarische gehuchten aangeplant werden op de kruising of de splitsing van wegen.

Een aangepaste verlichting vergroot de sociale veiligheid van deze verloren hoeken en zorgt ervoor dat ze ook na zonsondergang hun bakenfunctie kunnen blijven vervullen.

Ligging in de woonwijken

Deze verloren hoeken liggen op de overgang tussen de woonstraten en de onbebouwde binnengebieden. Ze zijn hierdoor uitermate geschikt als ontmoetings- en speelplek op niveau van de wijk. Tegelijk kunnen ze als toegang fungeren naar de achteringelegene (en vaak onzichtbare) open ruimte.

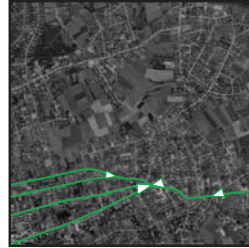
Kleinschalige materialen, groenaanplantingen, (picknick)banken, ... verwijzen naar het lokale en informele karakter van deze plekken, en roepen herinneringen op aan het landelijke buitenleven in de dorpen van weleer. Ook op deze verloren hoeken worden bomen aangeplant om schaduw te bieden en als oriëntatiepunt. Verkeersremmende maatregelen moeten de veiligheid van deze ontmoetingsplekken bevorderen.



VERLOREN HOEKEN

PRINCIPES

Type 1: "harde verloren hoeken" omgeving oostwest drager
plek van afspraak



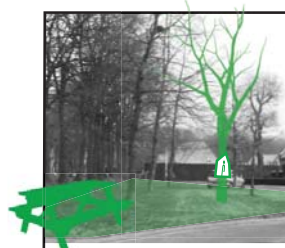
Type 2: "zachte verloren hoeken" omgeving groene vingers
plek van ontmoeting



"Harde verloren hoeken"



"Zachte verloren hoeken"





strategische concepten

STEDELIJKE DRAGER

VISIE

De stedelijke drager is een gebied dat de potentie heeft om op termijn een samenhangend stedelijk systeem te vormen, bestaande uit (een) kwalitatieve infrastructu(u)r(en) als drager waaraan complementaire deelgebieden zijn opgehangen.

De efficiëntie van de infrastructuur, de goede aansluiting van de verschillende deelgebieden op deze infrastructuur, de goede aansluiting van de infrastructuur op één of meer bovenlokale netwerken, het aanbod aan (stedelijke) programma's in de deelgebieden... al deze zaken zijn bepalend voor het succes van de stedelijke drager. Op de visiekaart wordt de potentie van de stedelijke drager duidelijk in beeld gebracht: de mogelijkheid bestaat om een samenhangend stedelijk systeem te creëren waar zowel Vossemeren in het noorden als het (Duits) militair kerkhof in het zuiden op aantakken. Hiertussenin liggen nog tal van andere deelgebieden die vandaag al een stedelijk programma hebben of dat in de toekomst kunnen krijgen.

De deelgebieden van de stedelijke drager maken in een aantal gevallen ook deel uit van een ander systeem, waardoor ze als "overstapplaats" kunnen fungeren. Het meest voor de hand liggend is natuurlijk het station van Lommel. Andere voorbeelden zijn Kattenbos en het kanaal bocholt-Herentals waar kan worden aangesloten op de kijkwandeling in Bosland of de (nog te ontwikkelen) poort tot het kanalenlandschap aan de Gestelsedijk.

De realisatie van deze stedelijke drager vereist meer dan de opmaak van een beeldkwaliteitsplan. Het vereist een overkoepelend masterplan waarin voor de verschillende deelgebieden en infrastructuren een samenhangende ontwikkelingsvisie, inrichting en actieprogramma wordt uitgewerkt.

Om de complementariteit van het beeldkwaliteitsplan met dit masterplan aan te tonen, worden hierna een case uitgewerkt voor het gebied tussen het station en de N71. Om deze case te kaderen worden enkele aannames gemaakt voor de stedenbouwkundige structuur van de stedelijke drager.

Stedenbouwkundige aannames voor de stedelijke drager

De infrastructuur van de stedelijke drager wordt opgesplitst in een as voor het gemotoriseerd verkeer, en een as voor alternatieve vervoersmodi (lightrail, fiets – zie visieschema). De as voor het gemotoriseerd verkeer volgt de Gestelsedijk – Stadslaan – Stationsstraat – Kattenbos. De as voor alternatieve vervoersmodi volgt de Speelpleinstraat – Lepelstraat – Vreyshoring – Stationsstraat – Kattenbos en passeert zodoende voorbij enkele "zachtere" stedelijke programma's zoals de sportcluster, de site van het voormalig ziekenhuis en het provinciaal instituut. Een mogelijk scenario voor het tracé van de lightrail situeert zich in het gedeelte tussen het station en het Huis van de Stad (zie ook case N71).

In het bouwblok tussen de N71, de Stationsstraat en Vreyshoring kan een nieuw stedelijk programma gerealiseerd worden dat zowel inspeelt op de regionale bereikbaarheid als de complementariteit met de andere programma's in de stedelijke drager. Dit stedelijk programma moet eveneens de Stationsstraat ten zuiden van de N71 versterken als stedelijke as.

De N71 tussen Balendijk en Einde wordt een plek van uitwisseling tussen haar bovenlokale functie en de lokale schaal; een intermedierende figuur tussen twee stadshelften, een stedelijk platform met ruimte voor nieuwe kernfuncties.



stedelijke drager ontdebeld



stedelijke drager tussen Kempische Meren en Bosland

STEDELIJKE DRAGER

PRINCIPES

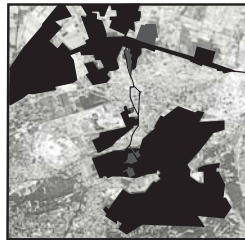
Stedelijke drager: een functionele lijn tussen station en Soeverein



Stedelijke groene drager: as van stedelijke (groene) programma's



Groene as tussen 2 grote groenlobben



Markeren van toegangen volgens eenzelfde ontwerpprincipe



Privaat-publieke ruimtes naar binnen gekeerd, ruimte voor landschappelijk gebaar



Densifiëren en intensifiëren



STEDELIJKE DRAGER

PALET

Architectonische eisen

- gabariet en bouwhoogten: versterken van de wandvorming Stationsstraat, meerdere bouwlagen zijn mogelijk
- bouwlijnen: rechte bouwlijn Stationsstraat
- nieuwbouw: hoge kwaliteitseisen nieuwbouw, contrasterende architectuur mogelijk, respecteren historisch patrimonium

Inrichtingseisen publiek domein

- materialisatie: eenvormig materialenpalet voor straatprofiel
- groen: verschillende uitwerking groenstructuur voor stedelijke drager en stedelijke 'groene' drager
- verlichting en meubilair: 1 verlichtings- en meubilairconcept

ONTWERPOEFENING stedelijke (groene) drager tussen N71 en Stationsomgeving

Analyse

Tussen de N71 en de spoorlijn Neerpelt-Antwerpen ligt een omvangrijk stadsdeel. De Stationstraat is de centrale ruimte met bebouwing en handelsfuncties die doorlopen tot tegen het station. Samen met de parallelstraten Vreyschoring en Einde, probeert de Stationsstraat weerszijden van de N71 aan elkaar te linken. De barrièrewerking en schaalbreuk verhindert echter een goed aansluiting. Langsheen de ventwegen van de N71 is een concentratie van kleinhandel die suggesties van centraliteit reeds opwekt.

Een autonome boskern herbergt een landduin en fungeert als een belangrijk landschappelijke bufferelement tussen het industrieterrein Balendijk en het woongebied omgeving Stationsstraat. Enkele stedelijke voorzieningen liggen als groene, bebouwde stapstenen tussen dit waardevol groengebied en de

Stationsstraat in: het station, het voormalige ziekenhuis en de provinciale school PROVIL.

Visie en concepten

De ontubbeling van de stedelijke drager vraagt herkenbaarheid. Het belang van de stedelijke buitenruimte in beide stedelijke assen (Vreyschoring en Stationsstraat) speelt een cruciale, organiserende rol. Verschil in dwarssecties en in behandeling van het publieke domein creëert specifieke condities waaraan het dubbelledig systeem kan aan worden opgehangen. De sterke aswerking van de Stationsstraat tussen kerngebied, N71 en station verschilt immers het bijna informelere karakter kenmerkend voor Vreyschoring. Het boomtype is hiervoor al een belangrijk hulpmiddel.

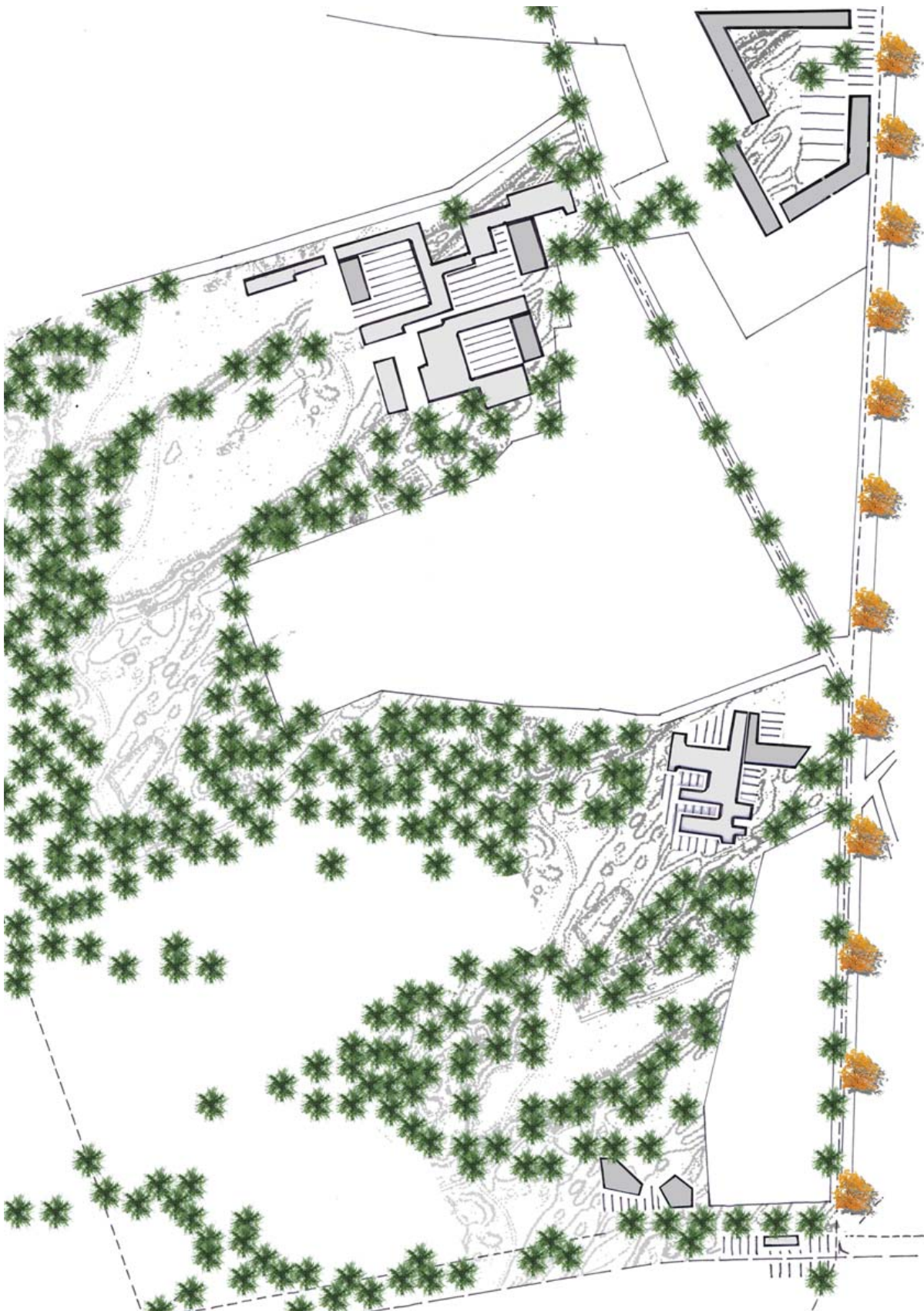
De stedelijke groene drager rijgt als een ketting van parels de stedelijke functies aaneen. Station, voormalig ziekenhuis, school en delen van het stedelijk platform N71 sluiten door een sterk landschappelijk gebaar aan bij het tracé van de stedelijke groene drager. Het voorportaal van de respectievelijke domeinen krijgt een groene lay-out aan de hand van de achtergelegen landschapskenmerken; een grillig duinenpatroon begroeit met typische heidevegetatie.

De bestaande knooppunten kunnen verder worden geïntensifieerd, verdicht en uitgebreid door het toevoegen van bouwprogramma's. Hierdoor ontstaan ingesloten privaat-publieke ruimten, ondergeschikt aan het omringend overheersend landschap.

In de case N71 wordt een scenario voorgesteld om de Vreyschoring te weerhouden als mogelijk tracé van de lightrail in combinatie met een alternatieve veilige functionele fietsroute.

De stedelijke drager via de Stationsstraat onderscheidt zich door de sterke laanvorming waarbinnen de wegsectie een snelle, veilige fietsroute wordt geïncorporeerd. Verdichtingsprojecten definiëren de Stationsstraat als een belangrijke stedelijke as. Aandacht voor een kwaliteitsvolle architectuur is onontbeerlijk om niet te vervallen in een al te banale appartementenreeks.





een stadslandschapsontwerp tussen N71 en spoor