



Intro	1
De Europalaan is geen entiteit	
Visie	2
Focus #1: Het vernetwerken van de Europalaan	
Focus #2: Het ondersteunen van een ‘Genkse’ transitie	
Transitie #1: User experience	
Transitie #2: Mobiliteit	
Transitie #1: Leefomgeving	
Aanpak	8
Strategie van uitvoerbare delen	
Matrix van cases	
Genk Centrum 2050?	
Cases	11
Case A_Stadspromenade	
Case B_Mobi-Labo	
Case C_Stiernerpoort	
Case D_Dag- en nachtcentrum	
Methodologie	23
A stapsgewijs proces naar een flexibele ontwikkelingsstrategie	
Procesplanning	



Stadsvernieuwing in Genk heeft zich de laatste jaren vooral buiten het centrum afgespeeld. Na het afronden van een uitgebreide analyse van het territorium, de formulering van een globale visie voor de multipolaire rasterstad Genk, en de ontwikkeling van de eerste innovatieve clusters in de periferie, richt de stad Genk haar focus opnieuw op het stadscentrum en de Europalaan, de centrale as die het centrum doorkruist. Hoewel er in het verleden in de centrumzone reeds een algemene vooruitgang werd geboekt, blijft de overgang tussen de grootschaligheid van de Europalaan en de gezelligheid van het winkelgebied moeilijk te verteren. Zelfs na het downsizen van de snelweg die de Europalaan ooit was, blijft het algemene beeld nog te veel die van een weginfrastructuur, en te weinig die van een diverse stedelijke ruimte.

Daarom trekt Genk een onverwachte kaart: Europalaan moet –amper enkele decennia na de grootse heraanleg– opnieuw op de schop. Gecombineerd met de plannen om een hogesnelheidstram aan te leggen en met het scenario dat werd opgenomen in het bestek om een deel van de Europalaan te ondertunnelen, wordt er een richting ingeslagen waarbij er opnieuw belangrijke investeringen worden gemaakt in grootschalige infrastructuur.

We ontkennen niet dat deze infrastructurele interventies specifieke problemen kunnen oplossen: een busverbinding met de campus van Diepenbeek die wordt geconsolideerd in rail, een tunnel die het verkeer van een deel van de Europalaan verwijderd waardoor de gebieden Noord en Zuid van de Europalaan er fysiek met elkaar verbonden kunnen worden. Maar tegelijk denken we dat de oplossing niet ligt in grootschalige

infrastructuurwerken.

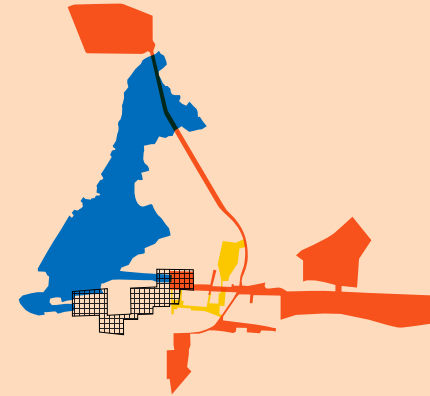
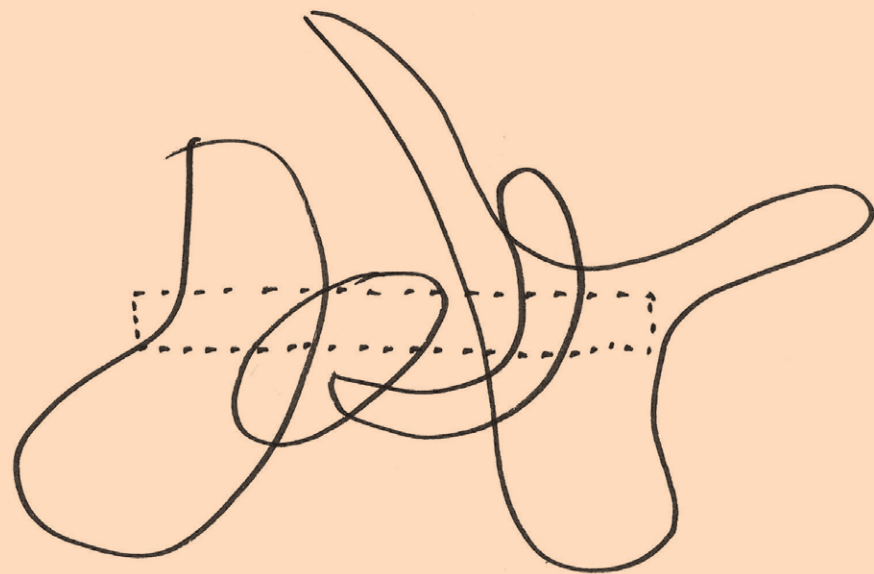
Hoewel de stationsomgeving met recht gezien kan worden als een cruciale entree voor het centrum, is het contraproductief de Europalaan te veel te benadrukken als een op zich staande entiteit. Een interventie die de straat vooral op een infrastructurele manier bekijkt, kan volgens ons nooit een succesvol antwoord formuleren op de vraag om de Europalaan meer in het centrum te integreren, en zo het geheel meer stedelijk te maken. We stellen dan ook voor om het probleem serieus te nemen, maar de oplossing te **'reframen'**. Veeleer dan een op zichzelf staande entiteit te ontwikkelen wordt de Europalaan binnen dit voorstel benaderd als een ruggengraat waarrond verschillende dynamieken kunnen worden georganiseerd.

Dit 'reframen' gebeurt door op twee manieren naar de problematiek te kijken. We stellen een dubbele focus voor, die toelaat twee types van transformatie aan het licht te brengen en te combineren. Ten eerste focussen we niet enkel op de fysieke scheiding, maar ook op de activering van dwarsverbindingen. Dit doen we heel concreet door de **Europalaan te vernetwerken**, dit wil zeggen: door het aan te takken op andere projecten en ruimtes die zich dwars op de Europalaan bevinden of ontwikkeld worden.

Naast deze focus op de transformatie van de plek, ontwikkelen we ook een focus op de systemische veranderingen. We tasten de mogelijkheden af van te verwachten maatschappelijke transitie. We willen niet louter de problemen van vandaag oplossen, maar eerder kijken hoe we de condities voor de nieuwe gebruiken van morgen mogelijk kunnen maken

en zelfs versnellen. Door deze verschuivingen te koppelen aan de specifieke toestand van Genk, willen we de mogelijkheden van een specifieke **'Genkse' transitie** in beeld brengen.

Door deze dubbele focus 'verdamp't de Europalaan als het ware. Van één entiteit wordt het een constellatie van onderdelen, die elk op zich onderdeel worden van zowel andere projectdynamieken als van ruimere transitie, en zo opgaan in het weefsel van de stad. Deze aanpak maakt het mogelijk de Europalaan en het stadscentrum te transformeren tot een vitale en samenhangend stadsdeel, die in een nieuwe fysieke, functionele en mentale relatie komen te staan tot de stad in zijn geheel. Deze aanpak houdt ook in dat we expliciet geen vaststaand masterplan of ideale totaaloplossing nastreven, maar een open en lerend systeem. Dit heeft als voordeel dat het project sneller van start kan gaan, en bovendien langer kan doorgroeien.



Genk is momenteel simultaan in evolutie op meerdere fronten. Met een polycentrische structuur als vertrekpunt voor de visie op de stad, worden er meerdere, diverse projecten zoals C-mine, Thor, Kattevennen, ... gelanceerd op verschillende strategische locaties, waarbij het stedelijk weefsel wordt versterkt, post-industriële sites geheractiveerd, nieuwe toekomstgerichte functies geïntroduceerd, de omringende natuur toegankelijker gemaakt, enz.

De energieke, ambitieuze aanpak van Genk, in combinatie met haar open stedelijke structuur, genereert een strategische flexibiliteit in ontwikkeling, maar houdt tegelijkertijd een risico in van versnippering van middelen of impact. Omwille van deze redenen is het cruciaal om de verschillende interventies niet als afzonderlijke projecten te beschouwen, maar wel als puzzelstukken van een groter geheel. De organische ontwikkeling rond C-Mine kan hier als inspiratie dienen. We willen Europalaan aangrijpen om deze shift in projectaanpak meer expliciet te maken: van naast elkaar bestaande projecten naar verschillende overlappende initiatieven, die productief samengaan om zo een grotere interactie binnen de verschillende stadsdelen te bewerkstelligen.

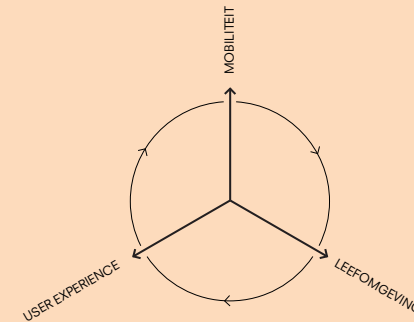
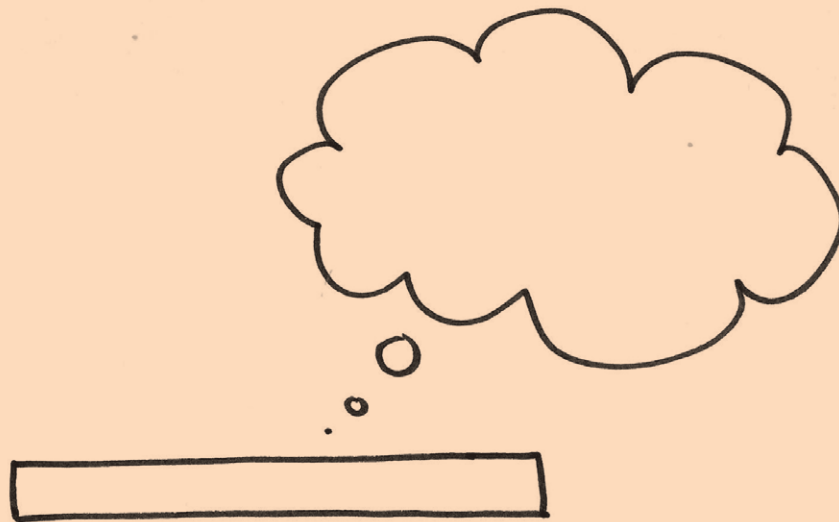
De locatie van de stationsomgeving en de Europalaan is centraal en zeer strategisch, waardoor het uiterst geschikt is om de Europalaan in te schrijven in de grotere constellatie aan polariteiten en projecten in de stad. Daarom benaderen we het project van de Europalaan veeleer als een ontwikkelingsstrategie dan als een masterplan, door op zoek te gaan naar zoveel mogelijk verbindingen met andere projecten, polariteiten en lopende dynamieken. Het voorstel gaat de uitdaging aan om de Europalaan als een koppelaar te midden van de grotere constellatie aan projecten te positioneren, en zichzelf als entiteit te ontbinden ten bate van het maken van verbindingen tussen transformaties die reeds lopende zijn.

Dit gebeurt door de kwaliteiten en ambities van lopende projecten te absorberen en zo te versterken. Dit gebeurt ondermeer door fysieke verbindingen te maken: dat kan variëren van het verbeteren van de toegankelijkheid tot het creëren van een netwerk van meerdere toegangsmogelijkheden of het aantrekkelijker maken van de overgangen in tijd en ruimte. Dit kan ook door gerelateerde programma's te introduceren, die aanvullend zijn door meer diversiteit of meer kritische massa in te brengen. Door deze veelheid van ingrepen legt de Europalaan op verschillende plekken andere relaties, en wordt zo een verzameling van specifieke 'reacties', die allemaal samen het multipolaire karakter van het stadscentrum versterken.

Deze verschillende 'reacties' worden gestructureerd en ontwikkeld door middel van een beheersbare set van cases. De cases bevatten ingrepen op verschillende schalen om zo de buurt

sterker aan de regio te verankeren. Ze richten zich zodanig naar de verschillende gebruikers zodat deze elkaars paden kruisen en introduceren programma's die complementair zijn aan de bestaande. De cases samen introduceren of versterken verschillende transportmogelijkheden die samen een intermodaal geheel creëren. Bovendien zullen ze zo bedacht worden dat ze samen de continuïteit van de groene netwerken doorheen het centrum te maximaliseren, zonder aan de eigenheid van de cases op zich in te boeten.

Hoewel de cases in dit stadium van het voorstel nog niet als definitief mogen worden beschouwd, is het onderliggende principe duidelijk. Ze hebben als doel een areaal aan nieuwe mogelijkheden te openen door middel van een overlap van strategische interventies. Het project zoekt hierbij wat reeds bestaat (of wat in de pijplijn is) te activeren tot een diverse, multi-dimensionale leefomgeving.



De visie richt zich, naast een focus op de maximalisatie van bestaande dynamieken, parallel op het inschrijven in toekomstige ontwikkelingen en deze te versnellen om zo tot een verhoogde duurzaamheid in breedste zin van het woord te komen.

Een systemische evolutie is gaande, en deze zal de randvoorwaarden van de stedelijke ontwikkeling veranderen. Ecologische, economische en maatschappelijke vraagstukken kunnen niet langer afzonderlijk geadresseerd worden, en het vervagen van deze grenzen herdefinieert onze perceptie van hoe een stad hoort te werken. Als we het voorbeeld van mobiliteit nemen, dan zien we dat het denken binnen de afgelijnde grenzen van een specifiek transportmedium geleidelijk wordt vervangen door een notie van mobiliteit als dienst, ongeacht de vervoerswijze.

Deze vloeibaarheid zien we ook op andere vlakken: het bezitten van eigendom wordt stapsgewijs ingeruild voor het selectief delen van ruimte en apparatuur, het standvastige wordt steeds meer ingeruild voor een hogere graad van flexibiliteit, de productie wordt sterker afgestemd op de bewuste consument, een hoofdzakelijk functionele planning verschuift steeds meer in de richting van co-productie en publiek-private synergieën.

Waar de doorsnee Vlaamse stad zich kenmerkt door de inertie van de gebouwde massa, is er in Genk vooral werk aan de winkel om de infrastructuur 'vloeibaar te maken'. De mono-functionele infrastructuren die een welomlijnde programmatie voorschrijven in de ruimte dienen zich stapsgewijs om te vormen naar eenvoudigere, lichtere infrastructuren die zich kunnen afstemmen op het snelle tempo van de verschillende technologische evoluties.

De stad Genk is, als een gevolg van zijn atypische conditie en bewustzijn van het verschuiven van maatschappelijke dynamieken (denk aan de crisis van Ford Genk), een vruchtbare voedingsbodem voor experiment en innovatie. Daarenboven maken de verbeterde bereikbaarheid, de centrale ligging en een brede basis aan jonge bewoners een krachtige omgeving voor experiment en innovatie, waar een nieuw paradigma voor een veranderende attitude kan worden ingezet. Innoverende projecten die gelinkt kunnen worden aan dagelijkse gebruiken op vlak van stedelijk gebruik, mobiliteit en natuur, vormen een krachtig middel om een meer algemene mentaliteitsshift te introduceren.

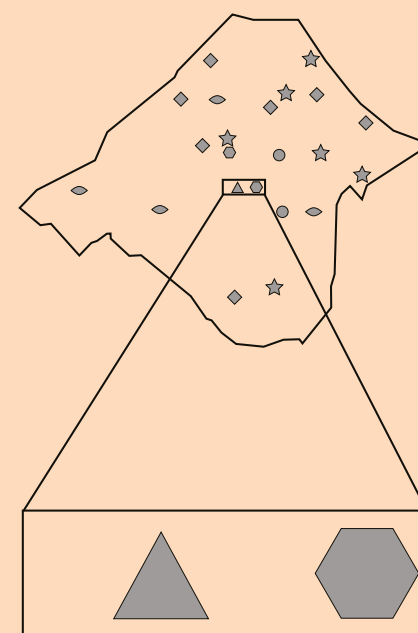
Het kaderen van de ontwikkeling binnen een visie op langere termijn, zal de argumenten aanleveren om oplossingen te zien die op andere momenten contra-intuïtief lijken te zijn. In deze zin zullen eigenschappen die eigen zijn aan het Genkse territorium en de Genkse lifestyle noodzakelijkerwijze in een toekomstperspectief gepositioneerd moeten worden. Ze worden niet afgerekend op wat ze vandaag zijn, maar op hun (verborgen) potentieel tot evolutie. Het is belangrijk dit potentieel goed te omschrijven maar ook verder te bedenken en te ontwikkelen. Door doelbewust zelf te

sturen op bepaalde veranderingen, kunnen verborgen opportuniteiten gedefinieerd en benut worden, en achterhaalde praktijken worden aangepast.

Het project engageert zich ten volle in deze richting. Er worden drie dimensies geselecteerd die de complexiteit van de vraag bevattelijk maken: gebruikersbeleving, transport en leefomgeving. Elke dimensie behandelt een specifieke spanning die eigen is aan Genk, terwijl deze op hetzelfde moment de bouwstenen voor nieuwe antwoorden aanreikt. Deze dimensies begeleiden de strategie en zullen de projecten omkaderen gedurende het procesverloop, en als een verificatiekader dienen voor de uitwerking van voorstellen die zowel site-specifiek als toekomstgericht zijn.

Transitie #1_User Experience

Diverse en toe te eigenen omgeving



- ◆ shopping
- ◆ industrie
- ★ sport & cultuur
- ▲ stadsdiensten
- ◆ groene bestemmingen
- zorg & educatie

Spanningsveld

Wanneer we naar de stad Genk in zijn geheel kijken, verschijnt er een verrassend diverse, genereuze en kwalitatieve leefomgeving. De stad beschikt over een grote sociale cohesie en een rijk aanbod aan natuur, cultuur, sport, technologie, onderzoek, ... waarin de verschillende bestemmingen elkaar lijken te willen overtroeven in intensiteit (C-mine, Thor, Nationaal Park Hoge Kempen, ...)

Dezelfde rijkdom ervaart men in mindere mate wanneer men zich binnen de grenzen van één van deze polariteiten bevindt, doordat het dominante hoofdprogramma er vaak een gevoel van diversiteit tegen gaat.

Dit vormt vandaag een belangrijke uitdaging voor het stadscentrum, dat in principe de belangrijkste administraties en diensten, transporthub en shoppingskern in de regio omvat. Zijn identiteit van

polariteit wordt hoofdzakelijk bepaald door deze diensten, in die mate dat het de andere aanwezige aspecten uitvlakt, en deze in mindere mate gewaardeerd worden.

Visie

Het project benadert de studie voor de stationsomgeving en de Europalaan met de intentie om hierin de latent aanwezige kwaliteiten ten volle te benutten, waarbij elke case verder bouwt op één of meerdere van de bestaande opportuniteiten.

De cases trachten om verder te bouwen op dit bestaande potentieel en bijkomende aspecten te integreren die het gebruikscomfort, het transport en de kwaliteit van de leefomgeving kunnen verbeteren. Ze wensen flexibele plekken te creëren, die een actieve toe-eigening door de gebruiker aanmoedigen en die gedurende verschillende tijdvakken gebruikt kunnen worden.

Daarnaast wensen ze de gerelateerde gebieden rondom het centrum explicieter te linken, en 'ambassadeurs' van andere polariteiten te introduceren in het centrum. Tot slot concentreren ze zich op de uitbouw van een echte aantrekkingspool in de stationsomgeving met een meervoudig karakter dat zich richt op de jeugd.

Het project in zijn geheel wenst om het karakter van het stadscentrum als leefomgeving, centrum voor jongeren-netwerken, culturele bestemming en groen stadsdeel te diversifiëren. Faciliteiten die zich richten op gezinnen, diverse types van publieke ruimte, complementaire culturele activiteiten, connecties met het omringende groen zullen helpen om het karakter van dit gebied bij te stellen.

Het wenst ook een specifiekere en diversere omgeving rond het station te installeren, met als doel een gevoel van centraliteit in het centrum te verankeren.

De Europalaan wenst het infrastructurele en transit-georiënteerde karakter van de straat te verminderen, en mogelijkheden te scheppen voor comfortabele en kwalitatieve haltes.

Tot slot vertrekt het ook van de grootschaligheid van de straat, en voorziet het in genereuze publieke ruimtes.

Concreet potentieel

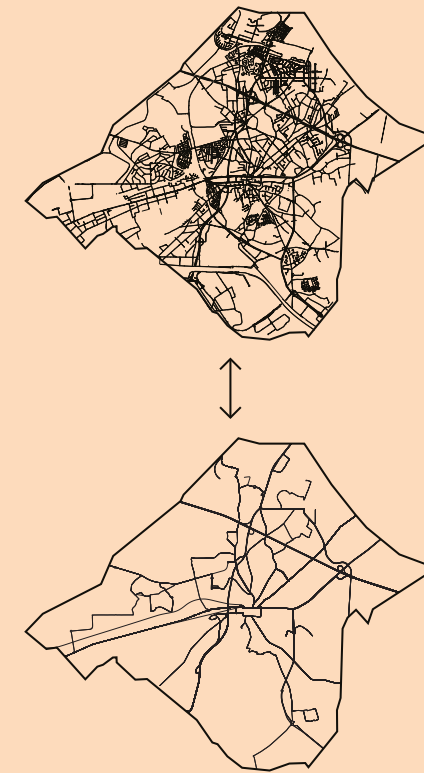
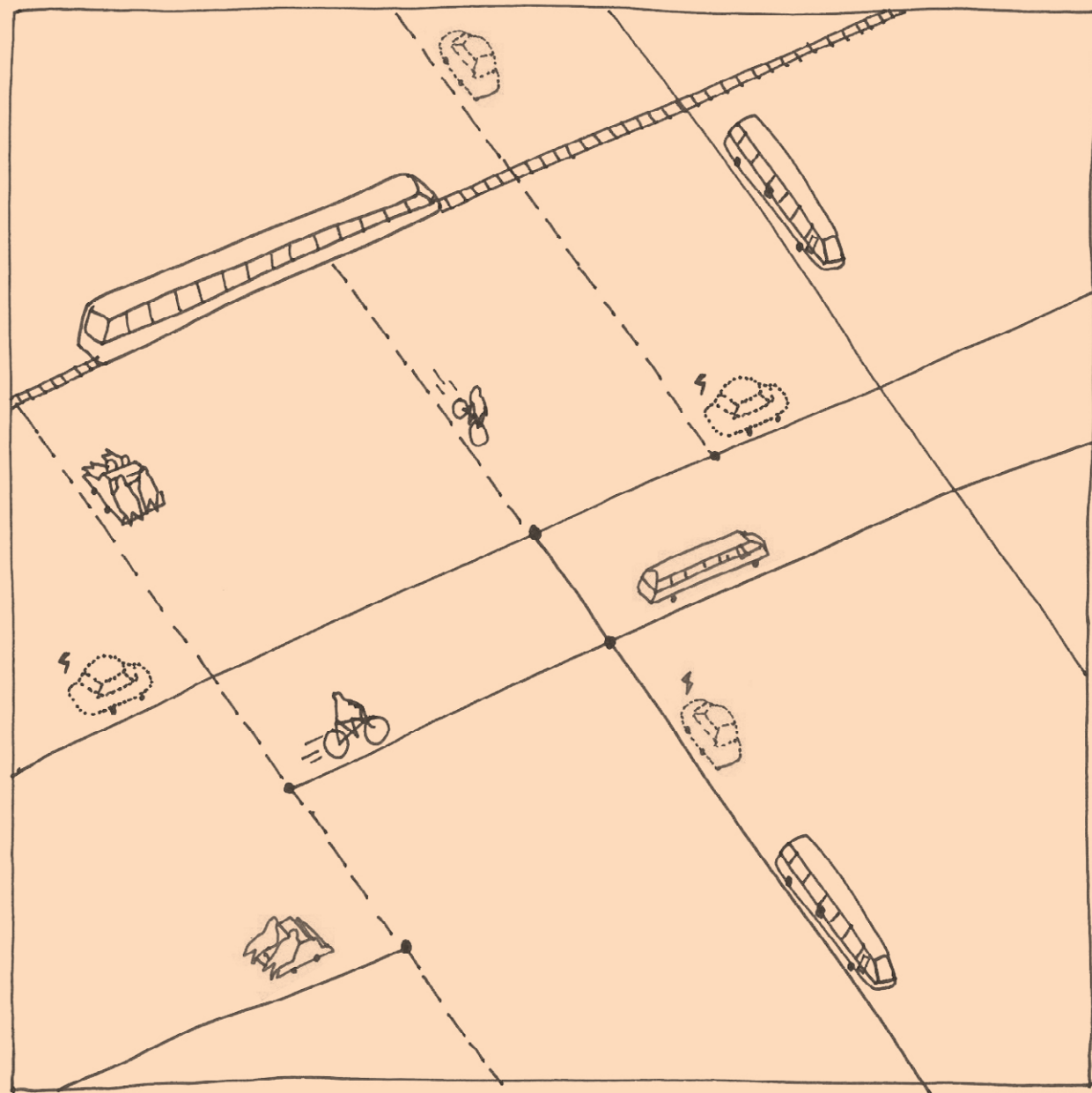
Het station vormt samen met de bibliotheek, het jeugdcentrum Rondpunt 26 en het skatepark op de Hooiplaats, een goed bereikbaar en populair trefpunt voor jongeren.

De herinrichting van het Stadsplein en Sint-Martinusplein tot voetgangerszone heeft een aangename, gedeeltelijk geïnterioriseerde route doorheen het centrum opgeleverd die van het stadhuis tot aan Shopping II loopt, en het Molenvijverpark net niet met het park van het Rondpunt 26 weet te verbinden.

De Fruitmarkt die een bredere doorsteek voorziet van het voetgangerscentrum naar de Europalaan, waar men zich op wandelafstand van het (op dit moment verborgen) Lourdeskapelpark bevindt. Het station dat aan een weelderige groenzone grenst die het lawaai buffert voor de achterliggende woonwijk.

Transitie #2_Mobiliteit

Mobiliteit op maat van de rasterstad



Spanningsveld

Mobiliteit is een doorslaggevende dimensie binnen een uitgespreid stedelijk weefsel als dat van Genk, omdat het de verbindingen en de kwaliteit van tijd en ruimte tussen de verschillende polariteiten bepaalt. Genk beschikt over een intense mobiliteitscultuur: de dagelijkse routine van de gemiddelde Genkenaar bestaat op zijn minst uit even veel verplaatsingen als van een inwoner uit veel grotere uitgespreide steden, zonder dat Genk over een vergelijkbare densiteit beschikt. Naar het model van vele Noord-Amerikaanse steden, heeft er zich in Genk een modernistische auto-cultuur ontwikkeld, met een hoge graad van individueel autobezit en -gebruik, een extensief wegennetwerk en een overvloed aan autogerelateerde infrastructuur die naar piekuurscenario's gemodelleerd werd.

Ook meer actieve transportmogelijkheden krijgen

aandacht en worden voorzien van relevante infrastructuur (fietspaden, de inrichting van het centrum als voetgangerszone), maar op de dag van vandaag ontbreken er een aantal strategische verbindingen, en oefenen de grote afstanden tussen de verschillende polariteiten een grote invloed uit op het gemak waarmee verschillende bestemmingen bereikt kunnen worden.

Openbaar vervoer is aanwezig in de vorm van een eindstation voor IC-treinen en meerdere lokale en regionale buslijnen, maar het bereik van dit openbaar vervoersnetwerk is beperkter dan die van het private autoverkeer. Daarenboven werd er een veeleer concentrisch busnetwerk rond het station opgebouwd, wat enigszins haaks staat op het principe van een rasterstad.

Visie

We wensen de toekomstige mobiliteit in de kern van het onderzoek te plaatsen, en de mogelijkheden te onderzoeken die kunnen bijdragen aan de ontwikkeling van de mobiliteit in de stad in zijn geheel.

Het project wenst naar een enkelvoudig geïntegreerd mobiliteitssysteem te evolueren, waarbinnen de beschikbare transportmogelijkheden als complementair worden beschouwd, de afstand tussen publiek en privaat transport wordt overbrugd, en een open houding wordt aangenomen ten opzichte van opkomende praktijken en technologieën.

De profilering van de stad als 'stedelijk laboratorium voor mobiliteit' kan, en dient, deze dimensie mee te nemen, opdat Genk een pionier in innovatie kan worden in het domein van één van haar meest inherente aspecten. Eén van de doelen zou kunnen zijn om een graad van dienstverlening te bekomen

waarin de feitelijke transportmogelijkheden die kunnen gebruikt worden voor verschillende delen van een traject, naadloos in elkaar kunnen overgaan, en de specifiek uitgekozen mobiliteitsmodus er niet langer meer toe doet.

Concreet potentieel

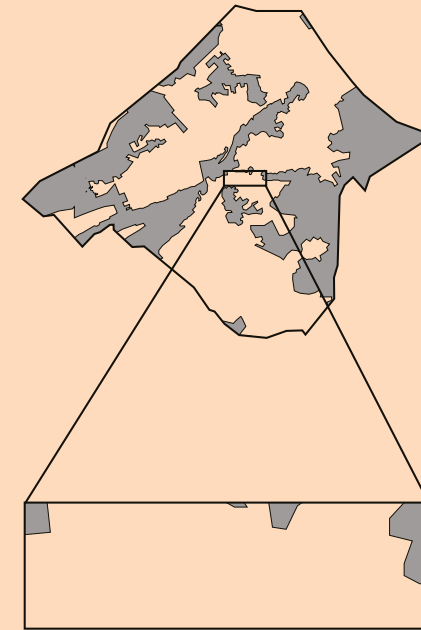
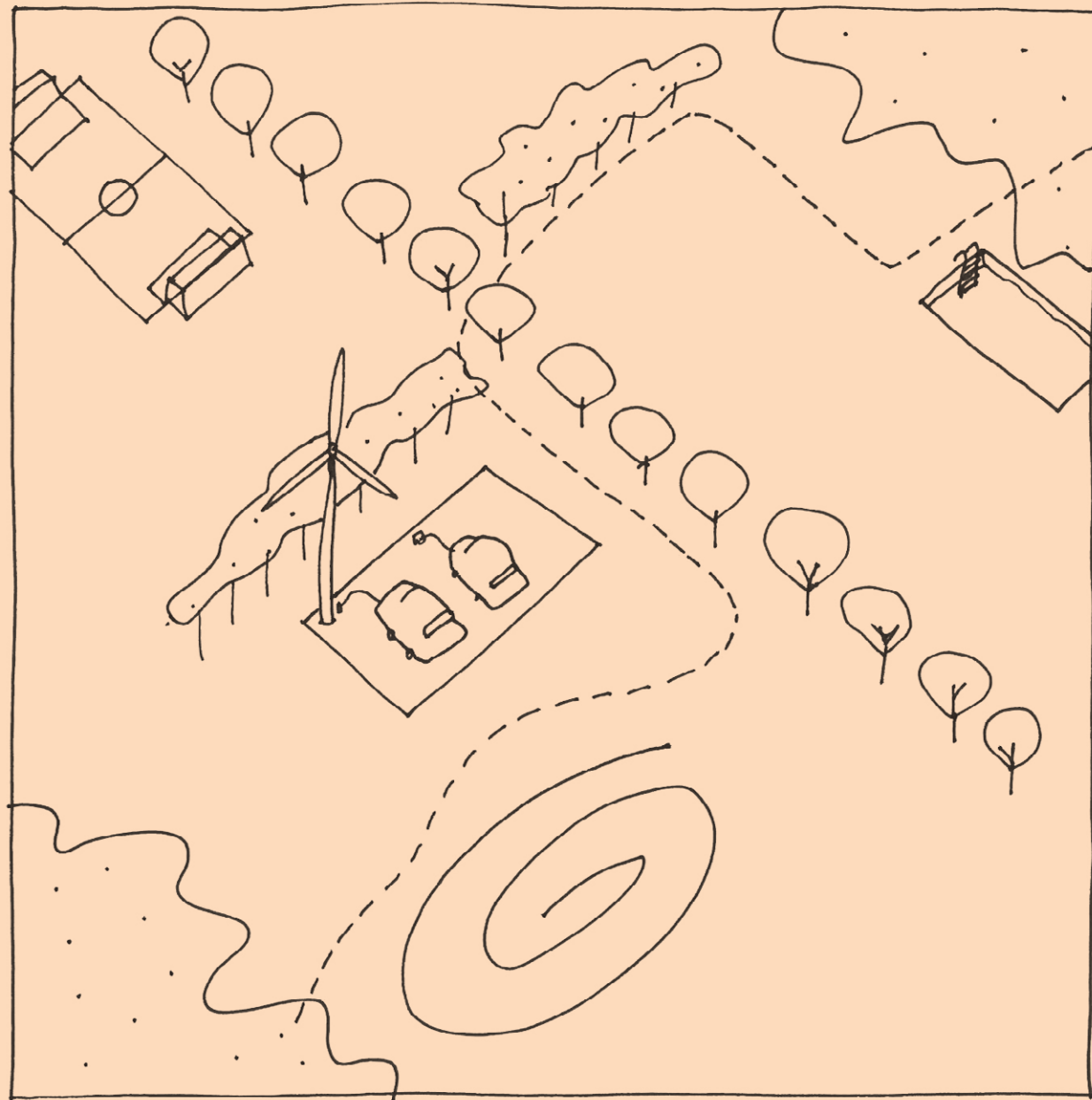
Scenario's voor peer-to-peer autodeelsystemen, met als doelstelling de verkeersdruk te verminderen, en tegelijkertijd de diepgewortelde autocultuur mee te nemen in een cultuur waarbinnen een deelcultuur wordt aangemoedigd. Om dit vervolgens te laten samengaan met relevante parkeermaatregelen, waarbij de totale oppervlakte die momenteel ingericht wordt voor parkeren ingeperkt wordt tot de ondergrondse garages en garages in de gebouwen, waardoor waardevolle publieke ruimte op de Europalaan kan worden vrijgemaakt, en er gedeeld gebruik en tijdelijke patronen met een gereduceerde kost kunnen worden aangemoedigd.

Het aanmoedigen van een minder vervuillende elektrische mobiliteit door hernieuwbare energie op te wekken in het centrum.

Infrastructuur die voorbestemd is voor bus en tram dusdanig integreren dat ze in een ruimtelijke lay-out voorziet die een flexibele invulling mogelijk maakt. Op deze manier kan de momenteel onzekere timing van de Spartacus sneltram opgevangen worden. Door de invloedssfeer van trage en zachte transportmogelijkheden uit te breiden door nieuwe verbindingen te maken, zones voor gedeeld gebruik in te richten en testzones voor innovatief experiment met kleine en flexibele voertuigen te introduceren.

Transitie #3_Leefomgeving

Een veerkrachtig stedelijk ecosysteem



■ groenstructuren

Spanningsveld

Genk is een groene stad, met meerdere belangrijke landschappelijke structuren rondom de beekvalleien binnen het bereik, en met een rijke vegetatie die de dun verstedelijkte wijken opvult.

Daarnaast heeft de stad sinds het sluiten van de mijnen en Ford een sterke interesse ontwikkeld voor research en innovatie met een focus op duurzaamheid.

Desalniettemin is dit 'groene karakter' in het centrum amper waarneembaar, ervaart men er een disconnectie van territorium rondom en staat de verstedelijking er op gespannen voet met het landschap en de duurzame praktijken:

De groenstructuren van de

beekvalleien worden aan de randen van het centrum opgebroken, en worden er vervangen door een micro-omgeving met een sterk mineraal karakter.

De Europalaan is te sterk georiënteerd op gemotoriseerd verkeer om uitnodigend te zijn voor fietsers en voetgangers.

Het centrale deel van de Europalaan is onuitnodigend in termen van luchtkwaliteit en geluidsoverlast. In de groene randen krijgt een snelle doorstroming van de wagens voorgang op een kwalitatieve beleving van het groen.

Visie

In dit project wordt de dimensie van veerkrachtige leefomgeving naar voor geschoven als een bijkomend domein waarbinnen Genk dient te excelleren.

Het verweeft bewust contextuele overwegingen met de feitelijke ervaring van de omgeving met als doel het bewustzijn en het begrip van de stad als ecosysteem te verbeteren. Verschillende richtlijnen en ambities worden geformuleerd alvorens oplossingen en implementaties binnen een globale ambitie verder uit te werken, om zo een verhoogde graad van contextueel bewustzijn te bekomen in alle voorstellen, en alle voorstellen binnen dit perspectief te evalueren.

De studie zal een verbeterde continuïteit van de landschappelijke systemen nastreven en hun nabijheid voelbaar maken, om de perceptie van de natuurlijke en de artificiële topografie te accentueren, milieubewuste praktijken die vervuiling inperken aan te moedigen - door

energie te bewaren of zelfs te genereren - en door een seizoensgebonden gebruiken aan te moedigen.

Concreet potentieel

Concreet voor de Europalaan, zullen de voorgestelde cases samen dezelfde doelstellingen nastreven vanuit verschillende invalshoeken.

Ze zoeken het bestaande groenblauwe netwerk van de Stiemerbeekvallei dieper in het centrum te laten doordringen en een hiertoe een vlottere toegang te verschaffen.

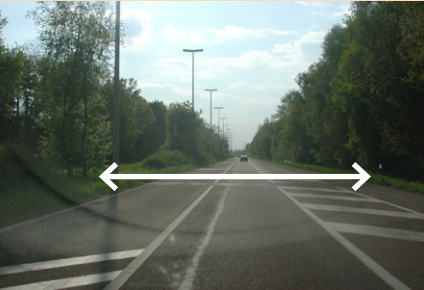
Ze zoeken de toegang van de gebruikers en bewoners van het centrum naar de groenzone te faciliteren en het karakter van 'stadspark' ervan te verbeteren.

Ze maken nieuwe visuele verbindingen naar het landschap, of verbeteren de bestaande.

Ze kaderen de mobiliteit binnen een ecologische dimensie, met een focus op beschikbare systemen en technologieën die een lagere totale energieconsumptie en vervuiling nastreven, en die de evolutie naar een gereduceerd energieverbruik aanmoedigen, of voertuigen van hernieuwbare energie voorzien.

Actieve transportmiddelen worden efficiënter en aantrekkelijker gemaakt (bijvoorbeeld door de aanleg van fietssnelwegen).

Waardevol onderweg



Genk, BE.
Grote afstanden maken deel uit van het dagelijks leven van de Genkenaar.



Park Drive, Central Park NYC, USA.
Door delen van de ruimte te claimen en anders te gebruiken, wordt de onderweg-beleving terug waardevol.

Focus op de gebruiker

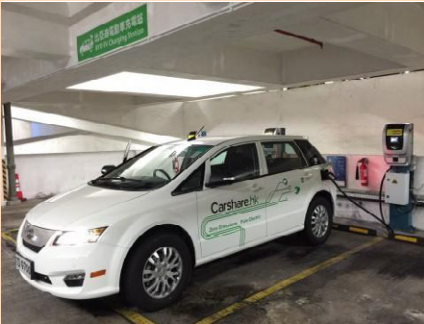


Media zoals apps geven ontwikkelaars en ontwerpers de mogelijkheid mobiliteit en ruimte-beleving op een heel nieuwe manier bij de gebruiker te brengen.



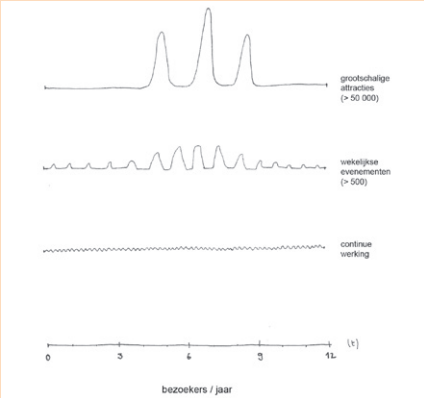
“Limmatplatz tramhalte”, Zürich, CH.
Door transporthaltes te programmeren als interactieve en kwalitatieve ruimtes met meerdere zij-gebruiken, worden verplaatsingen meer aangenaam en compleet.

Mobiliteit als dienst



Door car-sharing een efficiënt onderdeel te maken van het mobiliteitssysteem, wordt de flexibiliteit van de auto gekoppeld aan de beschikbaarheid van gedeelde infrastructuur.

Tijdelijkheid



Verschillende programmaties creëren verschillende soorten tijdelijkheid. Bijvoorbeeld een wekelijkse markt t.o.v. een pretpark dat 4 maanden per jaar open is.



“Lezing in Brussel-Noord”, Brussel, BE.
Veel bestaande infrastructuur zijn toegankelijk voor tijdelijk gebruik als lezingen, netwerkmomenten, enz.



Grote open parkingvlakken, kunnen nu en dan perfect gebruikt worden voor bijvoorbeeld markten, korte events, shows, enz.



“Paleis van Versailles”, Versailles, FR.
Ook tijdelijk groen is een vorm van tijdelijkheid. De referentie toont hoe per seizoen de groeninfrastructuur kan verschillen en zo de beleving van de ruimte beïnvloeden.

Productieve vrijplaats



“Le 104”, Paris, FR.
Overdekte half-geprogrammeerde publieke plekken kunnen een broedplaats worden voor creatieve productie en expressie.



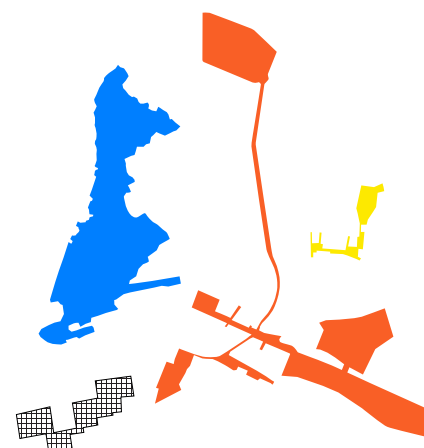
“BUDA-Fabriek”, Kortrijk, BE.
Het beschikbaar stellen van maakruimte, materiaal en machines, creëert een heel nieuwe dimensie van productiviteit en gedeelde infrastructuur.



“Mon atelier de ville”, Paris, FR.
Zeker in een stedelijke omgeving waar het niet evident is ruimte te vinden voor productie en experiment, kan een productieve vrijplaats een democratisch platform bieden.

Car Sharing Service Comparison									
Car Sharing Service	Number of Cars	Costs (Daily Rate/Standard Model)	Country	Insurance + Driving Device	Vehicle Tracking Device	Digital Key	Agreement with Authorities	Online App	
Drivy	35.000	20€-35€	France, Germany, Spain	Yes	No	No	No	Yes	
Car Next Door	1000 (2012)	30\$-45\$	Australia	Yes+	Yes	Yes	No	Yes	
CarSharing Hong Kong	22.000	48€	Japan, China	Yes+	Yes	No	No	Yes	
GetAround	1600	56\$-80\$	U.S.A	Yes+	Yes	Yes	No	Yes	
Autopia	500 (community groups)	NGO 10€ Registration Fee ?	Belgium	Yes	No	No	Yes	No (website)	

Our Ideal Car Sharing Service for Genk									
	Number of Cars	Costs	Country	Insurance + Driving Device	Tracking Device	Meet the Owner	Agreement with Authorities	Online App	
Genk Car Sharing	Demand Responding	Need a marketing study	Belgium	Yes+	Yes	No	Yes	Yes	



Dit voorstel vertrekt vanuit de stelling dat het project voor de Europalaan dient bij te dragen aan de evolutie van de stad in haar geheel, en dit door alle potentiële ingrepen te kaderen binnen een visie die aandacht heeft voor de specifieke eigenschappen van Genk, en die tevens naar manieren zoekt om op het eerste zicht mindere kwaliteiten (zoals overmaat, onbruik etc.) om te zetten in sterktes.

Buiten de grenzen van de transit georiënteerde baan in het centrale deel van de Europalaan (tussen Westerring en de Weg naar As), kunnen we twee andere delen onderscheiden met een eigen karakter: een regionale weg in het westen en een groene snelweg in het Oosten. De enige functie die deze fragmenten delen is hun rol van belangrijke mobiliteitsas, die binnen deze kandidaatsstelling een centrale focus vormt voor de herdenking van het gebied.

Ondanks het feit dat de heraanleg van 2000 niet volledig geslaagd kan worden genoemd, vormt het grootschalige van de Europalaan een kwaliteit op zich, die we moeten uitbuiten eerder dan verzwakken. Binnen deze aanpak wissen we niet wat bestaat door middel van een volledige heraanleg van de strip, maar wensen we in te grijpen op strategische locaties, waarbij we door

middel van een reeks van gearticuleerde acties en gerichte 'small-risk' investeringen tot een totaalaanpak voor transitie komen.

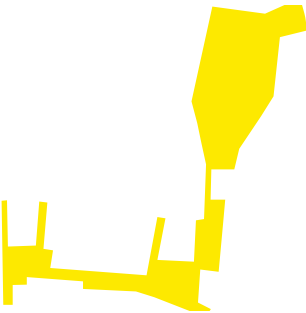
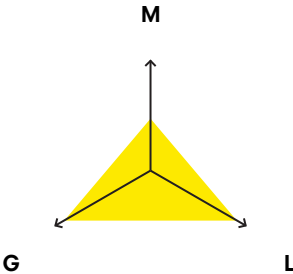
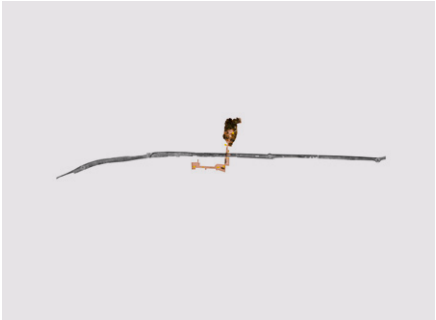
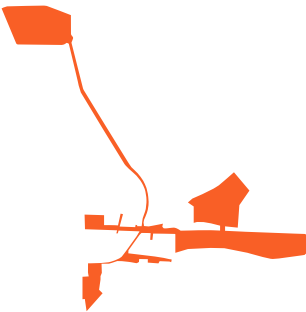
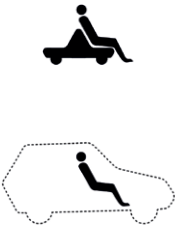
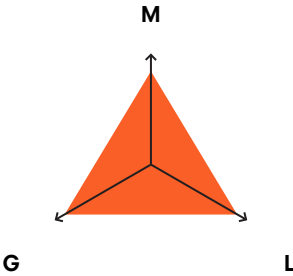
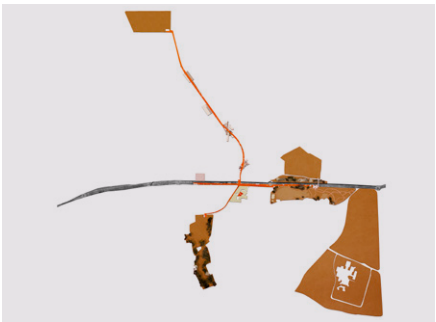
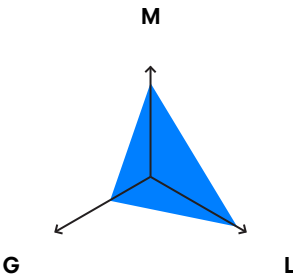
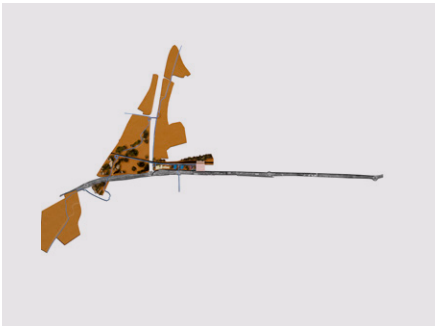
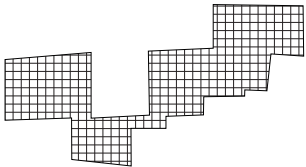
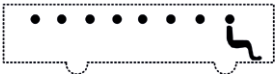
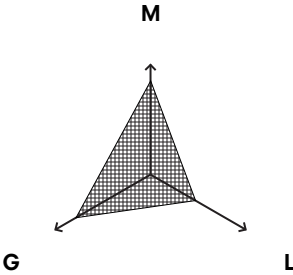
We bouwen verder op reeds gemaakte inspanningen, waarbij zones die in het verleden verwaarloosd of veronachtzaamd zijn voorrang krijgen. Het project zet – als een 'micrografie' van de stad Genk zelf - in op het multipolaire en de open structuur van de verstedelijking. Deze ambities nemen de vorm aan van een palet van beheersbare, strategische ingrepen, die meerdere ambities tegelijkertijd kunnen integreren en realiseren. De cases hebben een verschillende individuele focus, maar delen een reeks kenmerken:

- Ze overlappen op cruciale plekken, en werden allen bedacht met verschillende schaalniveaus in het achterhoofd, gaande van de macro schaal van de regio tot de observatie en de waarneming van ruimtelijke kwaliteiten van het gebied.
- Ze kruisen allemaal de Europalaan, en verweven Noord- en Zuidkant gevoelsmatig, programmatisch en fysiek.
- Ze richten zich op investeringen die simultaan meerdere doelen dienen en meerdere dimensies hebben.
- Ze bestaan uit een reeks van acties die zowel doelstellingen op langere termijn als quick wins nastreven.

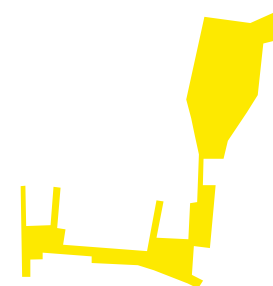
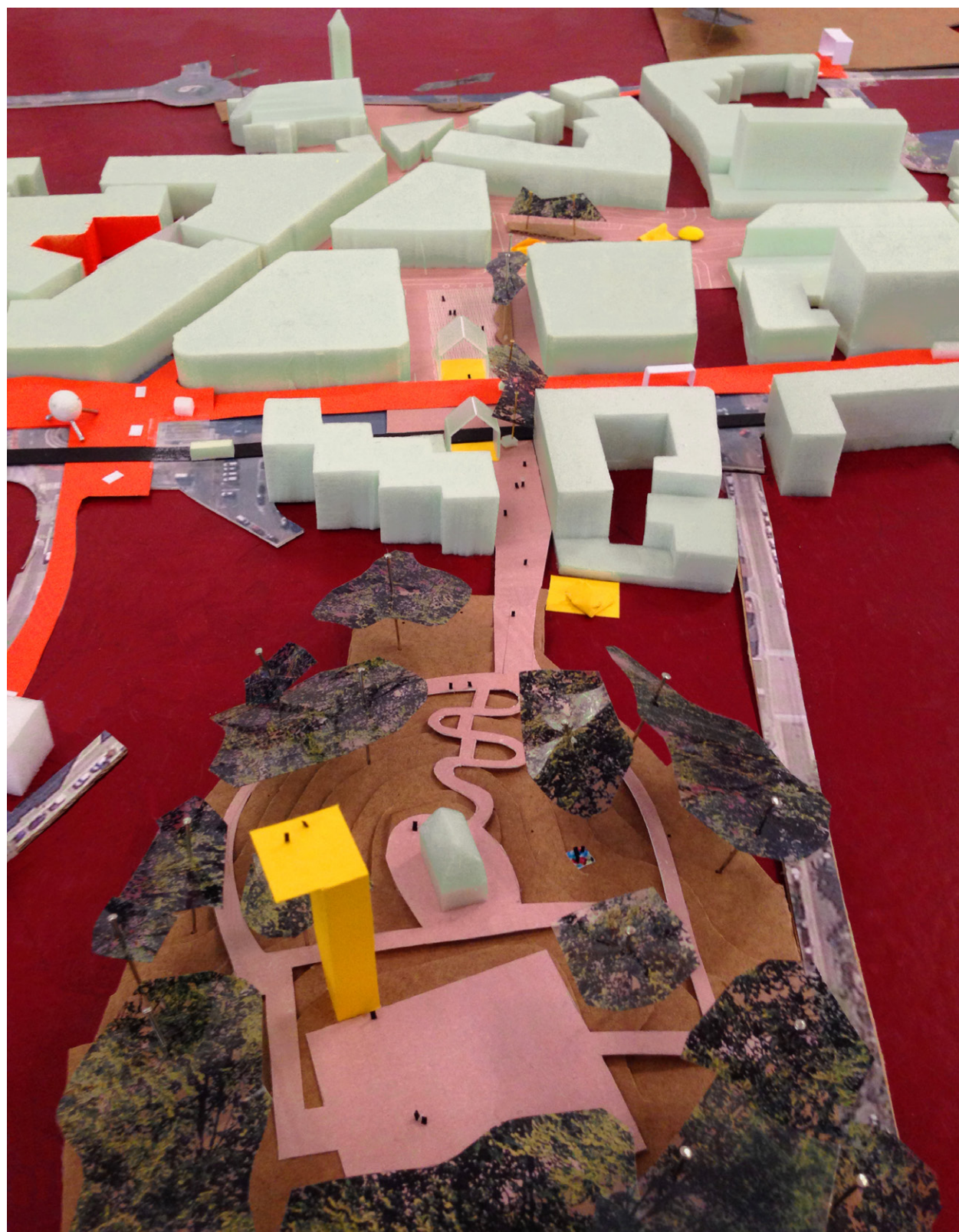
Door een constellatie van cases aan te bevelen stapsgewijs groeiende aanpak te promoten. Dergelijke open aanpak laat een hogere flexibiliteit in strategische sturing toe en voorziet de mogelijkheid om investeringen en returns optimaal te beheren. Het zal toelaten om meerdere partners te engageren rondom een specifieke deelvisie, waarbinnen investeringen

gedeeld kunnen worden en nieuwe en complementaire programma's kunnen worden ingebracht.

Het laat toe een kader te organiseren waarbinnen toekomstige, vooralsnog onbekende interventies flexibel een plaats kunnen vinden, en op deze manier het gebied toelaten om verder te evolueren. De cases die in dit hoofdstuk worden gepresenteerd, verbeelden een eerste zet van het project in deze richting. De cases zijn geen definitieve of gefinaliseerde ontwerpen, maar leveren tastbaar materiaal voor discussie, om de ambities van het project te verifiëren en het gamma aan mogelijke materialisaties van deze ambities op het terrein uit te testen.

	Stadsbeeld	Impactperimeter	Transportmodi	Transitieveld	Situering op Europalaan
CASE A Stadspromenade					
CASE B Mobi-Labo					
CASE C Stienerpoort					
CASE D Dag- en nachtcentrum					





Precieze interventies op de schaal van de wijk organiseren een lokale 'uitwisseling' van verschillende elementen (de groenstructuren, de voetgangerszone, geprogrammeerde structuren) tussen de systemen ten noorden en ten zuiden van de Europalaan. De onderbenutte tunnel krijgt een nieuw gebruik.

Contextuele opportuniteit

De Fruitmarkt vertegenwoordigt het enige brede verbindingspunt tussen het voetgangerscentrum en de Europalaan. Tegelijkertijd is het een van de weinige aanzienlijke verbredingen op de Europalaan, die de capaciteit heeft om tot een publieke ruimte langs de weg uit te groeien. Het terrein wordt wekelijks gebruikt ter uitbreiding van de markt in het centrum, en voor de rest van de tijd als een parking benut, wat het potentieel voor de publieke ruimte en de interessante oriëntatie onderbenut.

Op dezelfde locatie aan de Noordkant van de Europalaan, zit achter een appartementsgebouw het Lourdeskapelpark verscholen, de enigste groene kern in de nabijheid van de Europalaan tussen het station en Shopping 1.

Transitie

Deze case heeft als doel de capaciteit van het stadscentrum als leefomgeving te verbeteren en verschillende vormen van tijdelijk gebruik aan te moedigen (user experience), het voetgangersnetwerk uit te breiden en te diversifiëren (mobiliteit) en nieuw beleefbaar groen te introduceren (duurzame leefomgeving).

Actiestrategie

Met zijn kapel, promenade en sportterreinen, beschikt het Lourdeskapelpark over een intieme setting, die op dit moment al waardevol is, maar die aantrekkelijker kan worden gemaakt door de ingangen van het park te herdenken, of door middel van infrastructurele ingrepen (een uitkijktoren als stedelijk equivalent van de mijnschachten?)

Een groene "overflow" zal verder worden onderzocht, met inbegrip van een revisie van de Schietboomstraat en de publieke ruimte ten Noorden van de Europalaan, met de bedoeling om het groen vanuit het park tot in het zuiden van de Europalaan te trekken. Punctuele inserties van afzonderlijke of gegroepeerde bomen zullen worden bestudeerd op de Fruitmarkt zelf.

Om het maximum potentieel uit de Fruitmarkt als zonnige publieke ruimte te halen, zal er voor het plein worden bestudeerd welke punctuele wijzigingen een meervoudig gebruik kunnen toelaten. De lay-out van het plein zal worden geoptimaliseerd om flexibel zowel de markt, de parking, als ook de agenda van een regulier ontmoeten te organiseren, wat zou kunnen plaatsvinden op complementaire momenten: een

stedelijke apero, een multicultureel foodfestival, zomerse speelzondagen, enz.

Rechtstreeks gelinkt aan de Fruitmarkt en de Schietboomstraat, is er de onderdoorgang die gebruikt werd voor een veilige oversteek gedurende de vorige snelwegaanleg van de Europalaan. Vandaag wordt deze onderdoorgang goed onderhouden, maar niet intensief gebruikt.

Het voorstel omvat een nieuwe programmatie van deze ruimte tot bar met een specifiek karakter. De ingangen langs beide zijden van de Europalaan kunnen herdacht worden als lichte structuren, die een sterkere link tussen het Noorden en het Zuiden van de Europalaan helpen te bekomen en op deze manier voor meer ruimte en présence zorgen. Binnenin kunnen er functies worden geprogrammeerd die gelinkt kunnen worden aan de ondergrondse bar, het plein of het park, bijvoorbeeld de opslag van materiaal dat in het weekend kan worden gebruikt op de pleinen, stedelijk speelgoed enz. Dit netwerk van ruimtes en interventies zou de ontspanningsmogelijkheden voor gezinnen in de buurt kunnen uitbreiden, en voor een kwalitatieve break zorgen voor mensen die in de omgeving werken, en occasioneel een uitnodigende bestemming kunnen vormen voor de stad.



1. Het Lourdeskapelpark als een stedelijke belvédère



Uitzicht vanaf de heuveltop in het Lourdeskapelpark, ongeveer 15 meter boven het niveau van de Europalaan.



De "Vlooybergtoeren" in Tielt-Winge, BE: een 11 meter hoge installatie van een trap met uitkijkplatform, als sculptuur én landschapsbeleving.

2. Missing link



Zicht op de huidige toestand met het woonblok en voorliggende handelszaken, tussen het park en de Europalaan.



De ingang naar het park vandaag, met parking in de open ruimte en openbare glascontainers.

3. Onderdoorgang als bestemming



Zicht op de noordelijke ingang van de voetgangerstunnel ter hoogte van de fruitmarkt.



"Tunnel Bar", Northampton, USA: een lounge-bar geïntegreerd in een voormalige zij-ingangstunnel van het treinstation.

4. Fruitmarkt: Infrastructuur voor flexibel gebruik

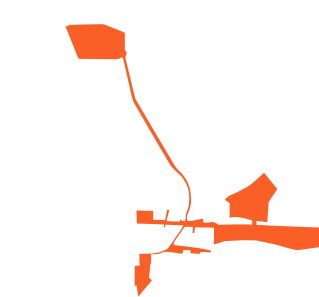
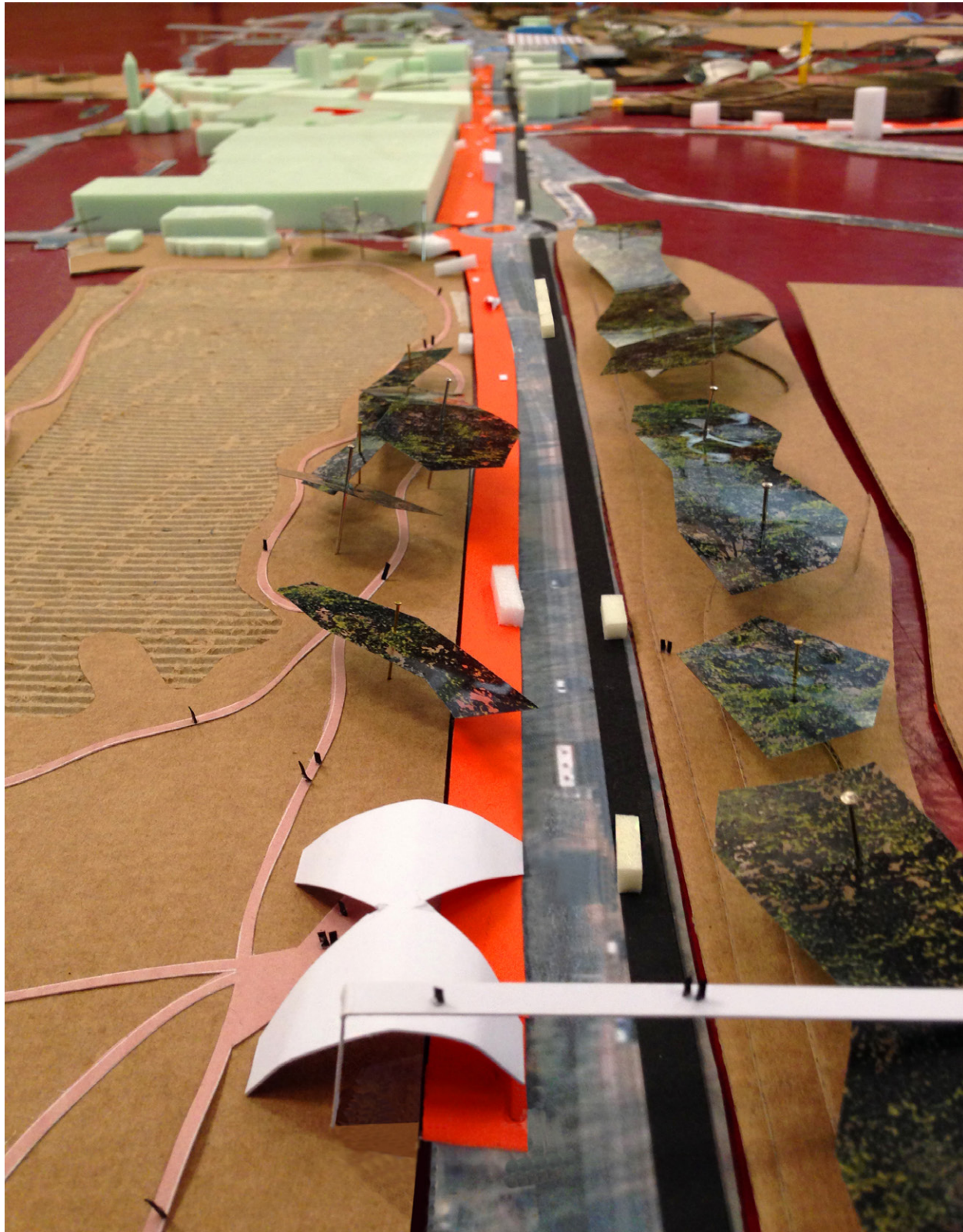


Van Meenenplein, Brussel, BE: het plein voor het gemeentehuis van Sint-Gillis, met bijhorende tijdelijke gebruiken; parking (dagelijks), avondmarkt (wekelijks), brocantemarkt (maandelijks tijdens de zomermaanden), 'urban apero' (wekelijks tijdens de zomermaanden).



"Farmhouse/Parckfarm", Brussels, BE: Serre-installatie als onderdeel van een participatief park langs de Tour&Taxis site, ingezet als buurtcafé met een sociale agenda en culturele evenementen.





Een testcase die het potentieel onderzoekt van het stadscentrum om een hub voor alternatieve mobiliteitsmodellen –en praktijken te worden in Genk, en daarbuiten. Het onderzoekt de mogelijkheden van een geïntegreerde interventie op meerdere vlakken, gaande van research omtrent het voertuig zelf, als het businessmodel achter dit systeem, de publieke ruimte die dit kan produceren, en de mogelijkheden die dergelijke installatie biedt voor programmatische verbindingen tussen de verschillende polariteiten.

Contextuele opportuniteit

De Europalaan wordt vandaag gedomineerd door het autoverkeer, en heeft meer ruimte ter beschikking dan wat er actief gebruikt wordt voor het verkeer. Een rationalisering van het verkeer in de straat kan dit in evenwicht brengen, ruimte vrijmaken, en een reorganisatie van de baanvakken kan de ruimte consolideren voor zachtere vervoerswijzen. Er zijn een aantal interessante sites gelokaliseerd rond de ruggengraat van de Europalaan: het station, het Molenvijverpark, de OCMW campus, Regina Mundi, de Coppélaan die het centrum beter zal

verbinden met C-mine. Het project wenst de verschillende polariteiten tot één systeem te linken, zowel in gebruik als wat betreft de mobiliteit.

Transitie

We stellen voor om de vrijgemaakte ruimte toe te wijden aan experiment en innovatie binnen het kader van mobiliteit, door verder te bouwen op wat reeds bestaat en beschikbaar is. Fabrikanten en wetenschappers zijn op zoek naar real-life testgebieden voor nieuwe technologieën. Door rekening te houden met relevante randvoorwaarden, bijvoorbeeld eenvoudige maar cruciale details in de ruimtelijke lay-out van de straat, kunnen er condities worden gecreëerd die experiment en toekomstig gebruik mogelijk maken. Genk kan zijn specificiteit gebruiken en technologische ontwikkelingen coproduceren die binnen zijn structuur passen (mobiliteit). Complementaire transportmogelijkheden op verschillende snelheden en schaalniveaus kunnen worden ontwikkeld, die gebruikers faciliteren en hen laten deelnemen aan innovatie, en kleinschalige, hoogtechnologische initiatieven (user experience). Een graduele shift naar meer duurzame praktijken kan worden geïntroduceerd door ervaringen in een cruciaal aspect van het dagelijkse leven in Genk (duurzame leefomgeving).

Actie-strategie

Er wordt een shared space strook georganiseerd tussen het station, het Molenvijverpark en de OCMW-campus, C-mine, Shopping II en Regina Mundi, dat de verschillende polariteiten linkt die reeds bestaande of in ontwikkeling zijn. In een volgende fase zou een uitbreiding van het netwerk (bijvoorbeeld richting Xentro)

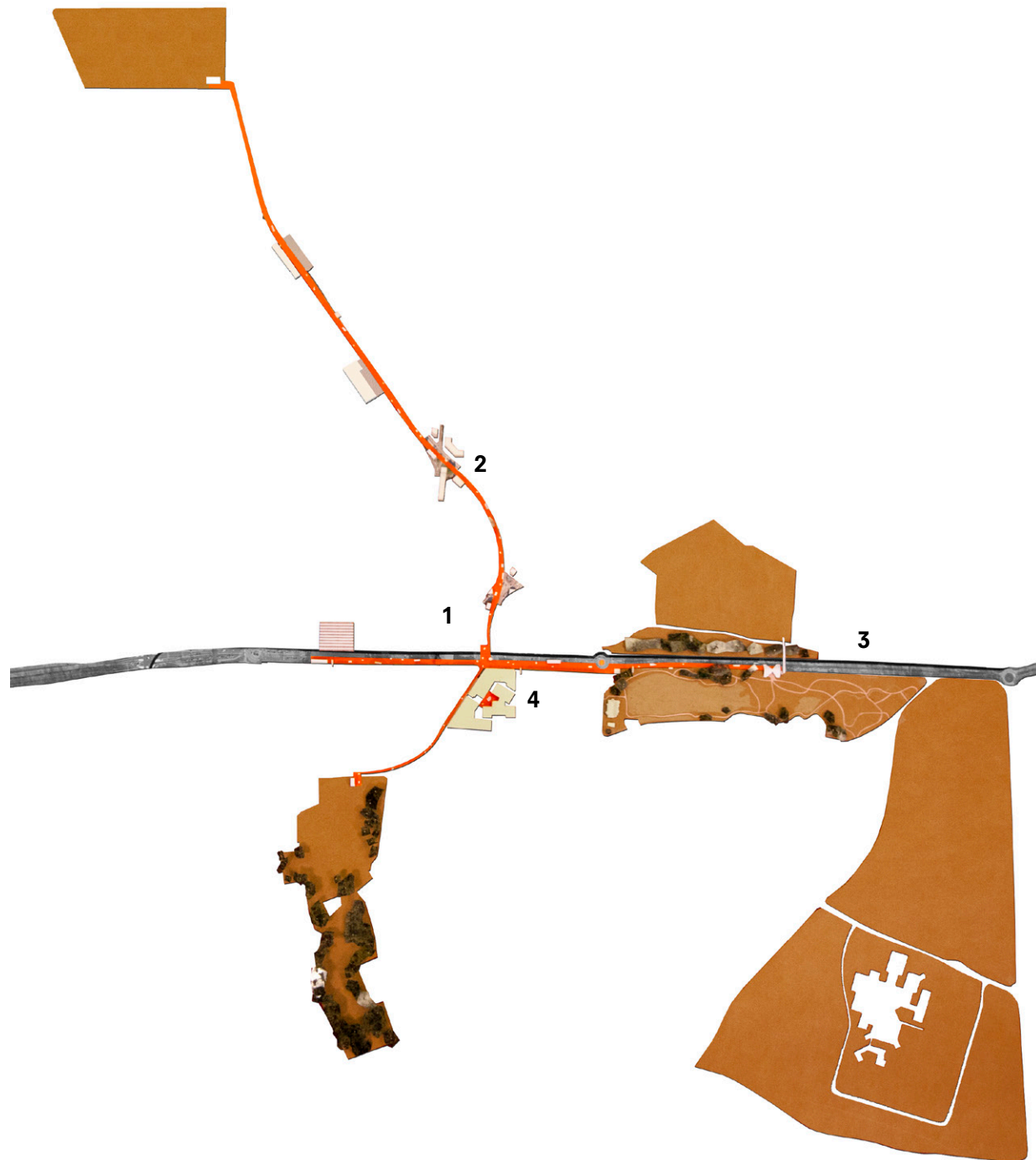
kunnen worden overwogen.

De case introduceert een peer-to-peer carsharingsysteem. Op deze manier wordt er ingespeeld op het belang van het wegenvverkeer binnen de context van het uitgespreide stadsweefsel van Genk, maar maakt men gebruik van dit fenomeen om een mind-shift te verwezenlijken naar meer duurzame praktijken.

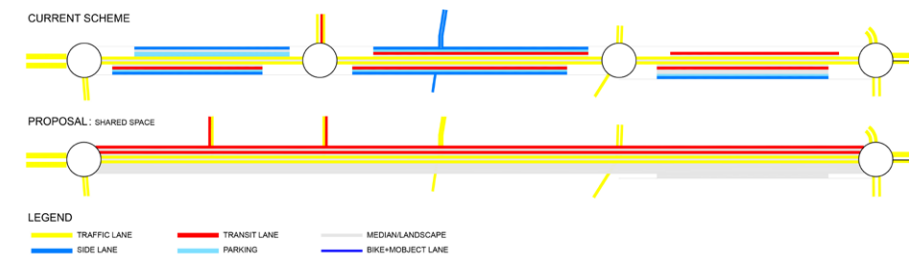
Het nodigt Genk uit te experimenteren met een nieuwe vorm van stedelijk transport: kleinschalige, gedeelde voertuigen met een lage snelheid, die niet noodzakelijk vergeleken kunnen worden met archetypische voertuigen, maar veeleer opgevat kunnen worden als bewegende objecten of mobjects (moving objects).

Een reeks van intermodale overstappunten (micro-hubs) die parkeren combineren met haltes voor publiek transport en toegevoegde diensten (wifi, lockers, ticketverkoop, enz.) afhankelijk van de context.

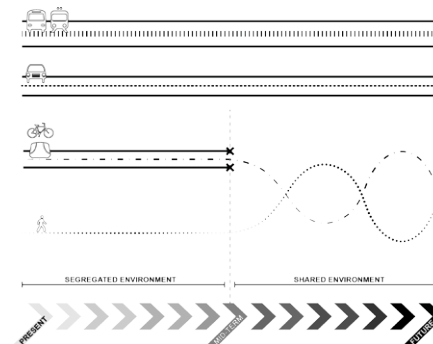
Shopping II die geactiveerd kan worden als creatieve incubator of 'stadsfabriekje' gelinkt aan mobiliteit. Men kan met de gefragmenteerde eigendomsstructuur van dit gebouw omgaan door een alternatief gebruik gradueel te injecteren. Dit door kleinschalige workshops te voorzien voor start ups, die aan impact winnen door hun cumulatief volume en van een direct contact genieten met het stadscentrum. De nabijheid tussen de units zou creatieve netwerken en synergiën kunnen genereren, terwijl de mix van het wonen, werken en produceren in de stedelijke kern een unieke kwaliteit zou bieden en een opportuniteit kan vormen voor creatieve in residence programma's.



1. Europalaan gedefragmenteerd



Transitieschema voor de verkeersstructuur op Europalaan. Door het elimineren van 2 centrum-rotondes en het hergroeperen van mobiliteitsstromen, wordt een luchtigere en meer toegankelijke ruimte gecreëerd.



Door in de herordening ook het idee van gedeelde ruimte te integreren, kan geleidelijk aan een integratie van nieuwe vormen van mobiliteit en beweging in de stad plaatsvinden.

2. Gedeelde ruimte, gedeelde mobiliteit



Een 'mobility object', het idee van een publiek hybride object met een brede waaier aan publieke functies, van mobiliteit tot stads-meubel of scherm voor evenementen.



"Open Oproep voor de E. Coppélaan", GRUE-RRaguccia, Genk, BE. Hier voegt de modus van het 'mobility object' een mobiliteitsdimensie toe aan de voorgestelde promenades. Zo komt de gedeelde ruimte niet alleen tot leven, maar is ze ook onderdeel van een grotere beweging.

3. Parkway Drive



Door de schaal van de infrastructuur voelt het oostelijke deel van de Europalaan aan als een snelweg, waardoor het park verborgen zich achter een generieke groene muur.



Ter kamerenbos, Brussel, BE. Als we kijken naar het model van de 'parkway' zoals in het Ter kamerenbos in Brussel, zien we dat door laterale zichten en de manier waarop de infrastructuur zich positioneert ten opzichte van het park, een heel andere ervaring ontstaat.

4. Creatieve incubator Shopping 2

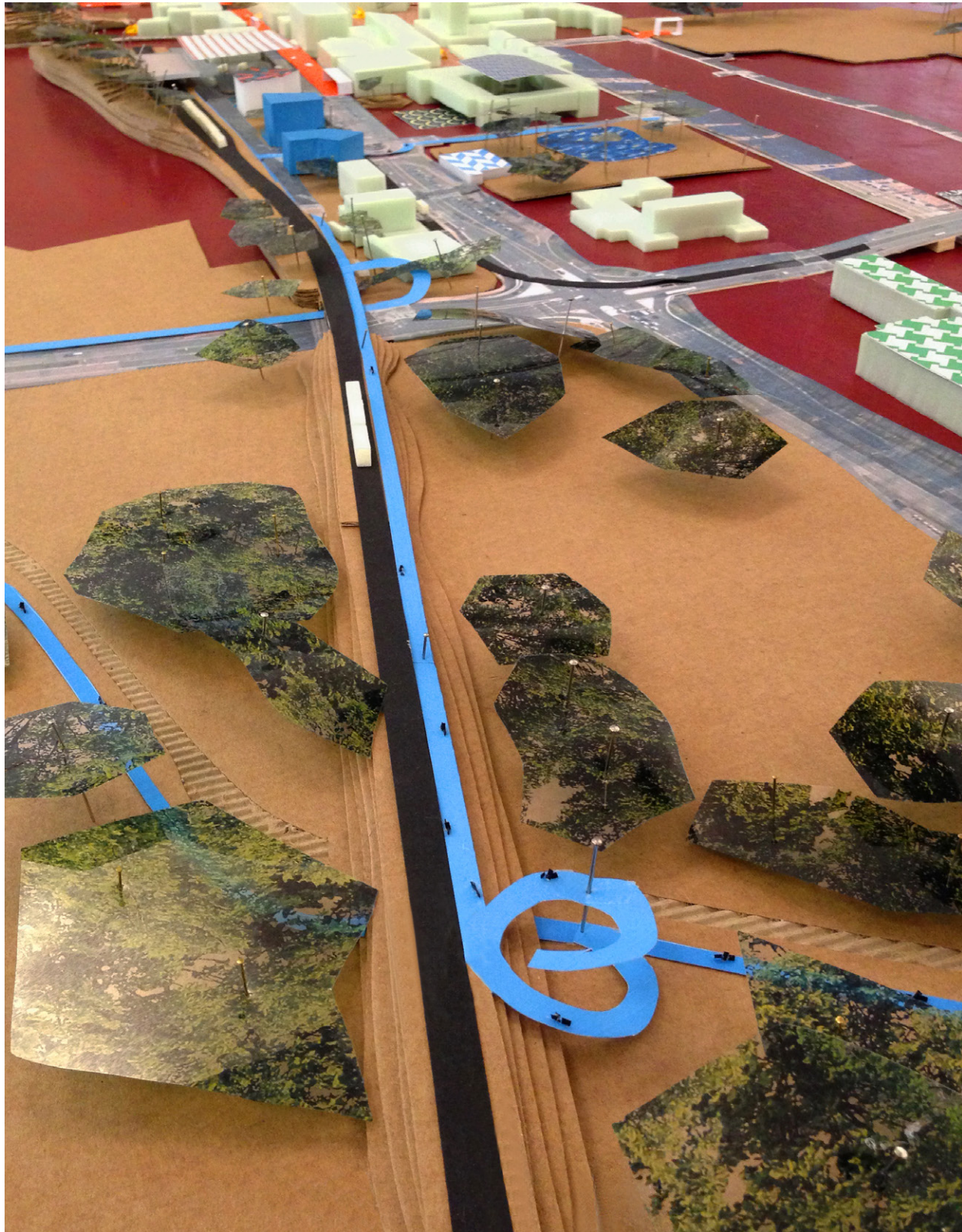


"3D Print Canal House", DUS architecten, Amsterdam, NL. De combinatie van nieuwe technologieën en een sterke geschiedenis, kan de productie in Genk laten evalueren naar een democratisch maakplatform.



"Nova Iskra", Belgrado, SRB. Een coöperatieve ruimte met verschillende sferen en atelier-ruimtes om de lokale maak-economie bij jonge ondernemers aan te wakkeren.





Deze case levert de ontbrekende link tussen het stadscentrum en het toekomstige park langs de Stiernerbeekvallei. Een route die vanuit het transferium in de stationsomgeving vertrekt wordt uitgerold langs de sporen en transformeert op deze manier de strook tussen de Europalaan en de spoorweg in een groene campus.

Contextuele opportuniteit

Het lopende project voor de opwaardering van de Stiernerbeekvallei zal waarschijnlijk erg interessante routes opleveren langs de groen blauwe corridor. Gecombineerd met verbeterde mobiliteitsmogelijkheden, zoals elektrische fietsen, kan dergelijke route tot een degelijke snelle verbinding uitgroeien langs de Noord-Zuid as voor lichtere vervoersmiddelen. Deze case verbeeldt dergelijke route langs de Stiernerbeekvallei en organiseert de ontbrekende verbinding tussen het stadscentrum, de vallei en de toekomstige ontwikkelingen in de Xentro zone.

Transitie

Het voorstel wenst het perifere groen tot dieper in het hart van het centrum te trekken en het er rechtstreeks

toegankelijk te maken (duurzame leefomgeving). Het wenst parallel een sterkere stedelijke als natuurlijke ervaring rond het station te creëren (user experience), alsook een alternatieve fietsroute te voorzien die afgeschermd is van het verkeer, in een natuurlijke omgeving, die gecombineerd kan worden met elektrische fietsstations, die fietsverkeer over lange afstanden aanmoedigen en faciliteren (mobiliteit).

Actie-strategie

Het vertrekpunt van dit traject in de stationsomgeving wordt gecombineerd met een fietsenparking die de overstap tussen verschillende transportmiddelen faciliteert, en geniet van een gamma aan toegevoegde diensten rond een nieuw Genks poppodium (zie case D).

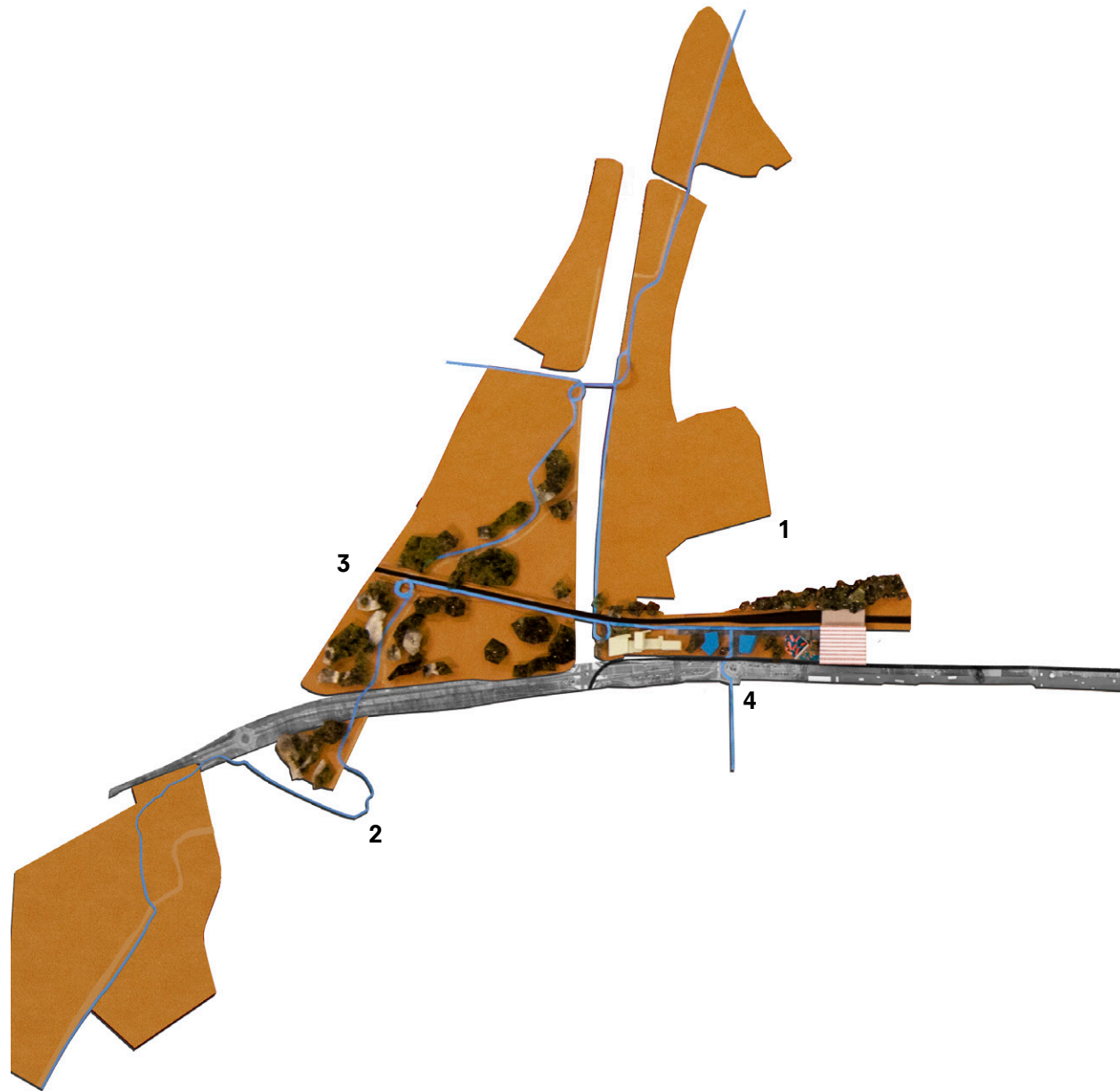
De route linkt de verschillende bestaande fietspaden in de omgeving: het fietspad dat toekomt op de Europalaan via de Eerste Cyclistenlaan, en het fietspad in noordelijke richting langs de Westerring.

Voor het deel tussen het station en de Westerring, wordt de fietsroute aan de achterzijde van de bouwblokken uitgelegd, om zo minder verstoord te worden door het zwaardere verkeer. Dit wordt als een opportuniteit gebruikt om de achterzijde van de bouwblokken herin te richten tot een logistieke voorzijde. De ventweg wordt gelokaliseerd naar deze achterzijde, en zal zo de parkinginrit van de nieuwe gebouwen verzorgen.

Het bouwblok zet in op een campuslogica, in contrast met de bestaande individueel afgeschermd

percelen met een lage densiteit en een grote footprint. De volumes krijgen een bescheiden hoogte en de onbebouwde oppervlakte wordt gemaximaliseerd, waardoor het een continue tuinconditie schept langs de Europalaan. Het bouwblok vormt een lokale verbreding van de Stiernerbeek, en trekt het bijhorende landschap dieper tot in het stadscentrum.

Het punt waar de fietsroute opgaat in een helling om aan te sluiten op de Stiernerbeekvallei wordt gemaximaliseerd in zijn mogelijk gebruik als publieke ruimte: de helling die beide niveaus verbindt gaat kort de hoogte in naar een platform waar men de landschappelijke corridor kan overzien. Door dergelijke ingrepen illustreert deze case het potentieel dat Genk te bieden heeft infrastructuur te voorzien die een hoge waarde heeft als publieke ruimte, als met een groot omgevingsbewustzijn



1. Faciliteren van bestaand nabijheid



Het stadscentrum van Genk is uniek in vele opzichten, waarvan de sterke nabijheid van groenruimte er een is. Er heerst een groot potentieel in de positie van de stad in de groenstructuur van o.a. de Stiemerbeek.

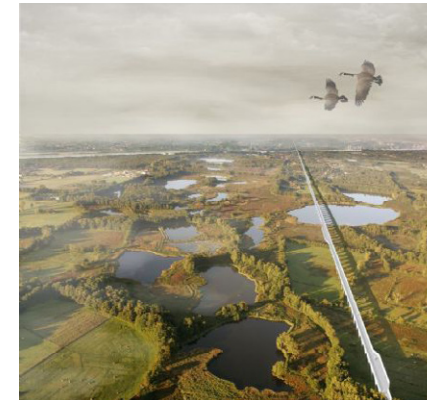


Mobiliteit kan een sterk medium zijn om de nabijheid van stad en groen te faciliteren. Enerzijds door de groenstructuur te benutten als netwerk, anderzijds door de groene ruimte beleefbaar te maken.

2. Stiemerschakeling



Open Oproep Stiemerbeekvallei, Genk, BE. Grote delen van het natuurlijk netwerk nabij Genk zijn ongeprogrammeerde open ruimtes, spontaan gebruikt als recreatief gebied.



“Arcade Arcadia”, CT architects, De Maten - Genk, BE. Door ook binnen dit natuurlijk netwerk een koppeling van projecten te maken, krijgt groen een meewaarde als deel van een ‘stedelijk’ netwerk.

3. Infrastructuur met een uitzicht



Veel van de bestaande infrastructuur biedt heel wat mogelijkheden tot dubbelgebruik voor landschapsbeleving en observatie.



“Riviera Drive”, Bas Smets, Albanië. Nieuwe en/of bestaande infrastructuur in de groenstructuur kunnen een meerwaarde bieden aan het landschap en de beleving ervan.

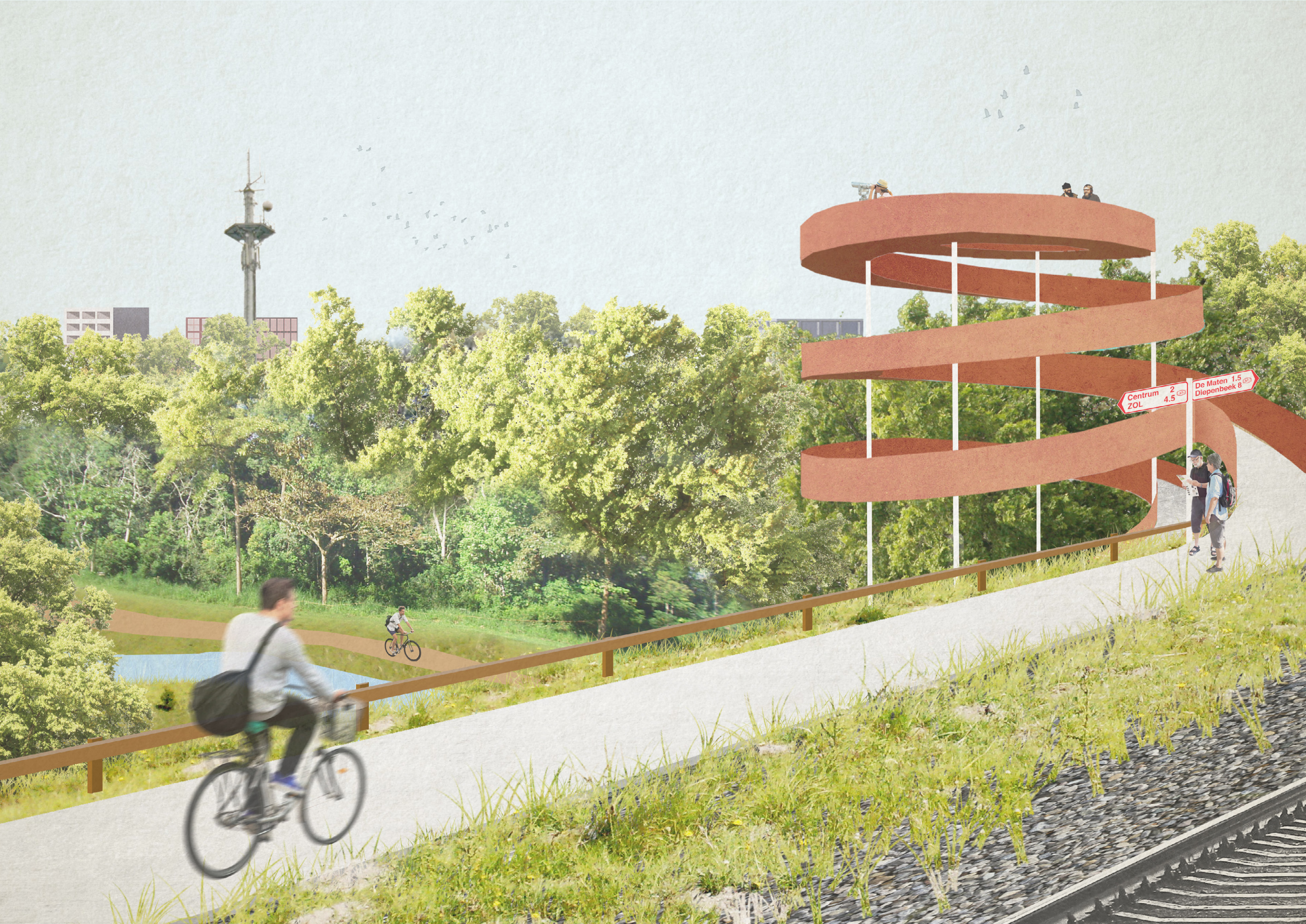
4. Groene campus

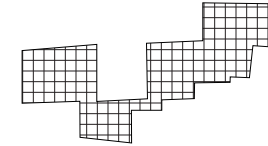


De strook waar nu o.a. de VDAB en de Politie gevestigd zijn, biedt ruimte op op termijn deel uit te maken van een groen netwerk als entree naar de stad. De open ruimte tussen het treinstation en de achtergevels laat toe om benut te worden als nieuwe doorgang.



“Monnikenheide”, Zoersel, BE. Dit beeld geeft de groene sfeer aan waarin de strook tussen Europalaan en de spoorweg zich kan ontwikkelen als een groene stadscampus die deel uitmaakt van de stationsomgeving.





De uitbreiding van de rol van de administratieve pool in programmatie en tijd tot een aantrekkingspool op regionale schaal die zich richt tot een jonger publiek met een focus op een complementaire avond –en weekendprogrammatie, waarbij er gebruik wordt gemaakt van de uitstekende toegankelijkheid en bereikbaarheid van de locatie.

Contextuele opportuniteit

De stationsomgeving vormt zowel de toegang tot het publiek transportatienetwerk van de stad, als een belangrijk lokaal knooppunt. Wat betreft de programmatie, bestaat de zone hoofdzakelijk uit administratieve als culturele dienstverlening, met nagenoeg geen huisvestingsprogramma in de onmiddellijke omgeving. Deze specifieke conditie wordt gezien als een opportuniteit om de zone met avondprogramma te ontwikkelen dat zowel een lokaal als een regionaal publiek kan aantrekken.

Transitie

De testcase wenst een kwantitatieve, kwalitatieve –en diversiteitssprong te maken in de dienstverlening die wordt aangeboden in de stationsomgeving, door bestaande met nieuwe functies te verweven (duurzame leefomgeving).

Publiek transport zal aantrekkelijker worden gemaakt door het aanzicht van Genk in het regionale culturele circuit te vergroten (mobiliteit). De sleutelrol van het de omgeving voor de stad kan worden uitgebreid met een toegevoegde rol als stedelijk station voor hernieuwbare energie.

Actie-strategie

Met het oog op een uitbreiding van het administratieve centrum tot een 24/7 administratief en cultureel centrum worden volgende ingrepen voorgesteld:

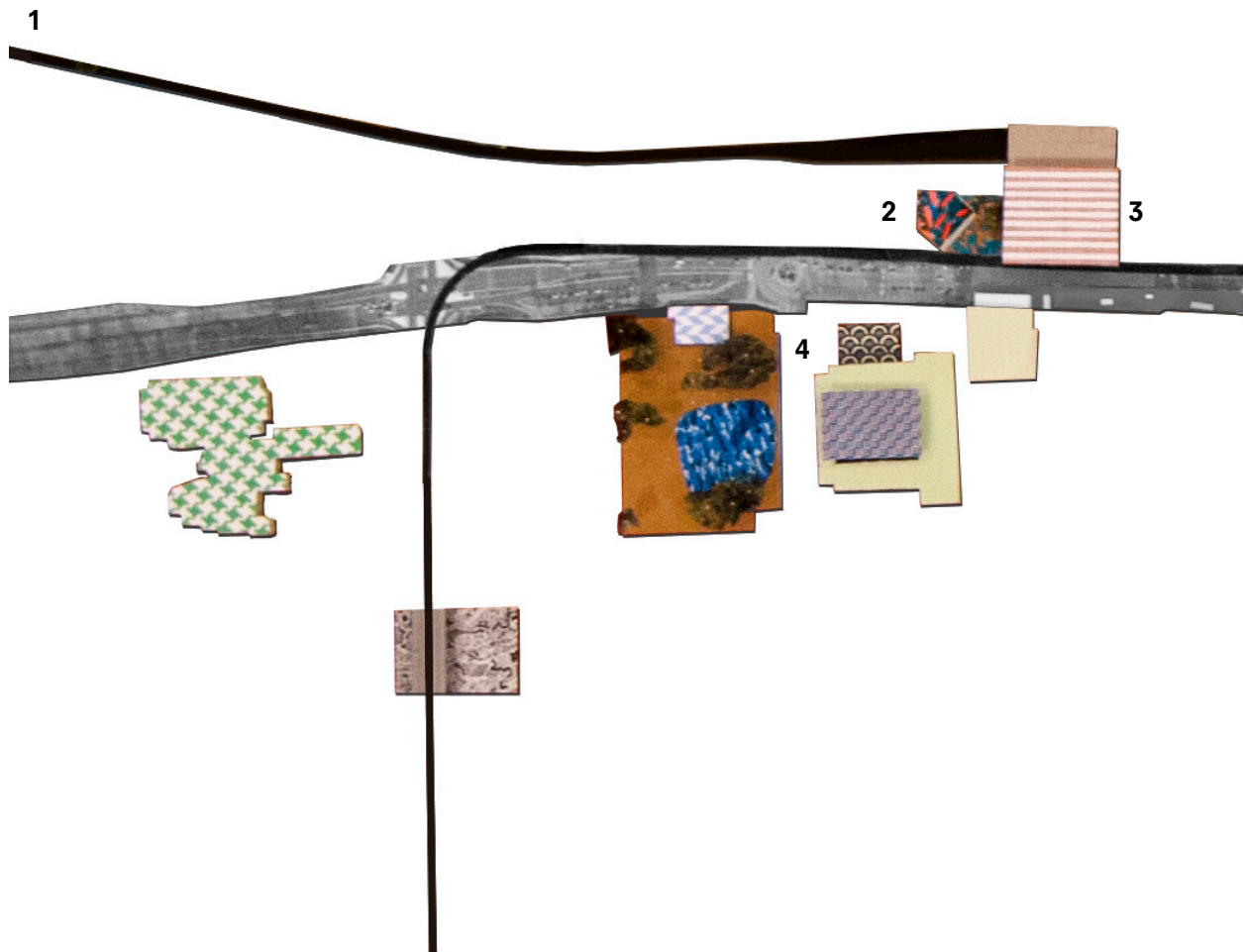
Een reorganisatie van het transferium in de stationsomgeving. Hierbij wordt de rotonde vervangen door een afzonderlijke in –en uitgang voor het busverkeer. Voor het autoverkeer worden de parkeerplaatsen voor individueel autobezit geschrapt en vervangen door een parking voor deelwagens. Tot slot wordt er een fietsenparking voorzien.

Een opgetilde, enkele luifel voor het station zorgt voor de afscherming van een groot deel van het plein waaronder de mogelijkheden en de faciliteiten worden voorzien om tijdelijke alternatieve gebruiken te kunnen organiseren. De stationsomgeving wordt als transferium gemarkeerd en energieproductie zou in deze omgeving kunnen worden voorzien, door bijvoorbeeld zonne-energie te winnen op de stationsluifel. Deze energie zou vervolgens gebruikt kunnen worden voor alternatieve mobiliteitsmiddelen, volgens de gedachte dat mobiliteit en elektriciteit slechts duurzaam kunnen zijn wanneer ze door een duurzame energiebron worden opgewekt.

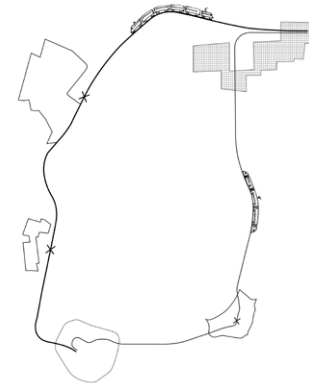
De reconversie van het VDAB-gebouw, waarin een nieuwe ‘frisse’ werkwinkel gecombineerd wordt met een poppodium (G-club?), kleine studio's en zalen voor informele concerten, waarbij men gebruik maakt van het voordeel dat men zich buiten de residentiële zone bevindt en waarin bijvoorbeeld de ontluikende Genkse rapcultuur een podium kan krijgen. Dit nieuwe volume wordt zodanig gepositioneerd dat het het stationsplein opent in de richting van Rondpunt 26.

Publieke functies in het westen van het stationsplein, bijvoorbeeld een brasserie, bar, krantenwinkel, toeristische info, ... Een gedeeltelijke reconversie van het stadhuis met de toevoeging van een overdekte binnentuin op de binnenkoer die voor recreatieve, educatieve doeleinden of evenementen kan worden gebruikt.

Tot slot kan het parkeerplatform in het Noorden van het stadhuis als evenementenruimte gebruikt worden, als een uitbreiding voor het jeugdcentrum, gecombineerd met ondergrondse parkeermogelijkheden.



1. Cultuurencircuit



De stationsomgeving van Genk als deel van een dag- en nachtcircuit door culturele hotspots . Een vlotte verbinding met onder andere Hasselt en de universitaire campus van Diepenbeek, maar ook locaties als Kiewit (Corda, Pukkelpop) en Bokrijk (openluchtmuseum, Hangar 58).



Door mobiliteitsinfrastructuur optimaal en constant in te zetten, ontstaat een heel nieuwe laag van mogelijkheden voor jongere generaties om hun socio-cultureel netwerk uit te bouwen

2. Poppodium



“De Effenaar”, MVRDV, Utrecht, NL. Het poppodium als een constant actieve plek gekoppeld aan de diversiteit van de stad en de connectiviteit van het station, een plaats voor creatieve ontwikkeling, meetings en netwerkmomenten.

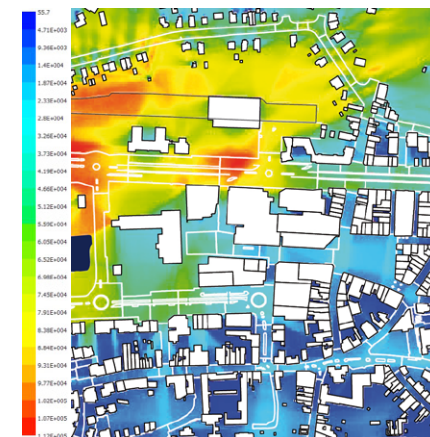


“Ellis Gourmet Burger restaurant”, Rotterdam, NL. Aangename een open ruimtes die in rechtstreeks contact staat met de publieke ruimte, om allerlei ontmoetingen en gebruiken te faciliteren in de nabijheid van het station.

3. Stationsplein als publieke plek



“Theaterplein”, Secchi Vigano, Antwerpen, BE. Stedelijk dak én publieke plek.



Zichtbaarheidsstudie van de stationsomgeving. De rode vlek toont wat een belangrijk rol het stationsplein speelt in de ruimte van de Europalaan.



“Halle Pajol”, Jourda architects, Paris, FR. Renovatieproject overdekt met infrastructuur voor energie-productie die gelijktijdig ook een gedeeltelijk overdekte openbare ruimte vormt.

4. Stadshal



De binnenplaats van het stadhuis heeft potentieel om een veelvoud aan scenario's en nieuwe gebruiken te faciliteren, door reconversie tot stadshal.



“The Barbican”, London, UK, is een overdekte botanische stadstuin met ruimte voor sporadisch gebruik voor events zoals recepties, huwelijken,...



Een stapsgewijs proces naar een flexibele ontwikkelingsstrategie

Proces

We stellen een traject in 3 fasen voor: een fase van gedeelde visievorming, een fase waarin gedragen projectvoorstellen worden ontwikkeld en een strategische ontwikkelingsfase.

Het traject bestaat uit twee parallelle processen: dialoog en productie.

Deze processen voeden en versterken elkaar: de productie documenteert informatie, visualiseert scenario’s op een communicatieve wijze, en verwerkt conclusies. Het dialoogtraject destilleert, verdeelt en beheert de kennis van de verschillende stakeholders, verdiept en deelt de intenties, bediscussieert en evalueert mogelijke oplossingen en identificeert nieuwe potentiële partners.

De eerste fase richt zich op het aanscherpen van de ambities van het project, gebaseerd op de dialogen met de onmiddellijke stakeholders en het overleg met de indirecte stakeholders. Het verzamelen van de informatie, een verdieping in wat er op het spel staat, en een eerste ronde van ontwerpprojecties kan een gedeelde vertrekbasis vormen en een globaal kader voorzien voor de rest van de studie. Er zal een workshop worden georganiseerd op het einde van deze fase, bij wijze van collectieve brainstormsessie omtrent de belangrijkste intenties.

Gedurende de tweede fase, zal er een algemeen kader worden ontwikkeld waarbinnen de opstart van de verschillende concrete testcases kan worden ontwikkeld. Elke case zal een scenario van concrete acties voor een specifieke omgeving omschrijven. De dialoog rond deze voorstellen zal worden georganiseerd in kringen van relevante partijen, die direct of potentieel betrokken zijn in de

ontwikkeling van deze projecten. Deze fase zal door middel van dialoog de inhoud van de cases definiëren die de studie verder zal nastreven. Opnieuw zal een workshop het einde van deze fase markeren, met de bijdrage van experts en uitgenodigde partijen.

De derde en finale fase zal de geselecteerde testcases verder ontwikkelen, en deze technisch verdiepen, de haalbaarheid ervan nagaan, en deze gedeeltelijk door installaties op ware schaal verbeelden: een publiek avondmaal in de onderdoorgang onder de Europalaan? Een mobject-prototype? Een muziekfestival in de stationsomgeving? Een site-safari voor de fietsroute langs de Stiemberbeekvallei?

De drie fases zullen samen in totaal 12 maanden in beslag nemen. De noodzakelijke tussentijdse feedback zal worden gedefinieerd in samenspraak met het projectteam waarbij de timing van het project zal worden vastgelegd.

Het vooropgestelde proces impliceert een groot aantal overlegmomenten en workshopformules. Het ontwerpteam heeft ruime ervaring met dergelijke processen van visievorming door middel van overleg met betrokken publieke en private actoren, stakeholders en burgers. Een gewikt en gewogen visie is de fundamentele basis voor een duurzaam stadsontwikkelingsverhaal. De meest duurzame stedelijke ingreep is immers een interventie of actie die gewenst en gewaardeerd wordt door de stadgebruikers en die past binnen een gedeeld toekomstbeeld.

Een uitgebalanceerd programma van complementaire acties en deelprojecten verhoogt de flexibiliteit

van de actoren en de aanpasbaarheid van vooropgestelde acties in functie van voortschrijdend inzicht. Door de investeringen in de tijd op te delen, ontstaat er ruimte voor meerdere parallelle en beheersbare acties in gespreide slagorde met een respectievelijk effect.

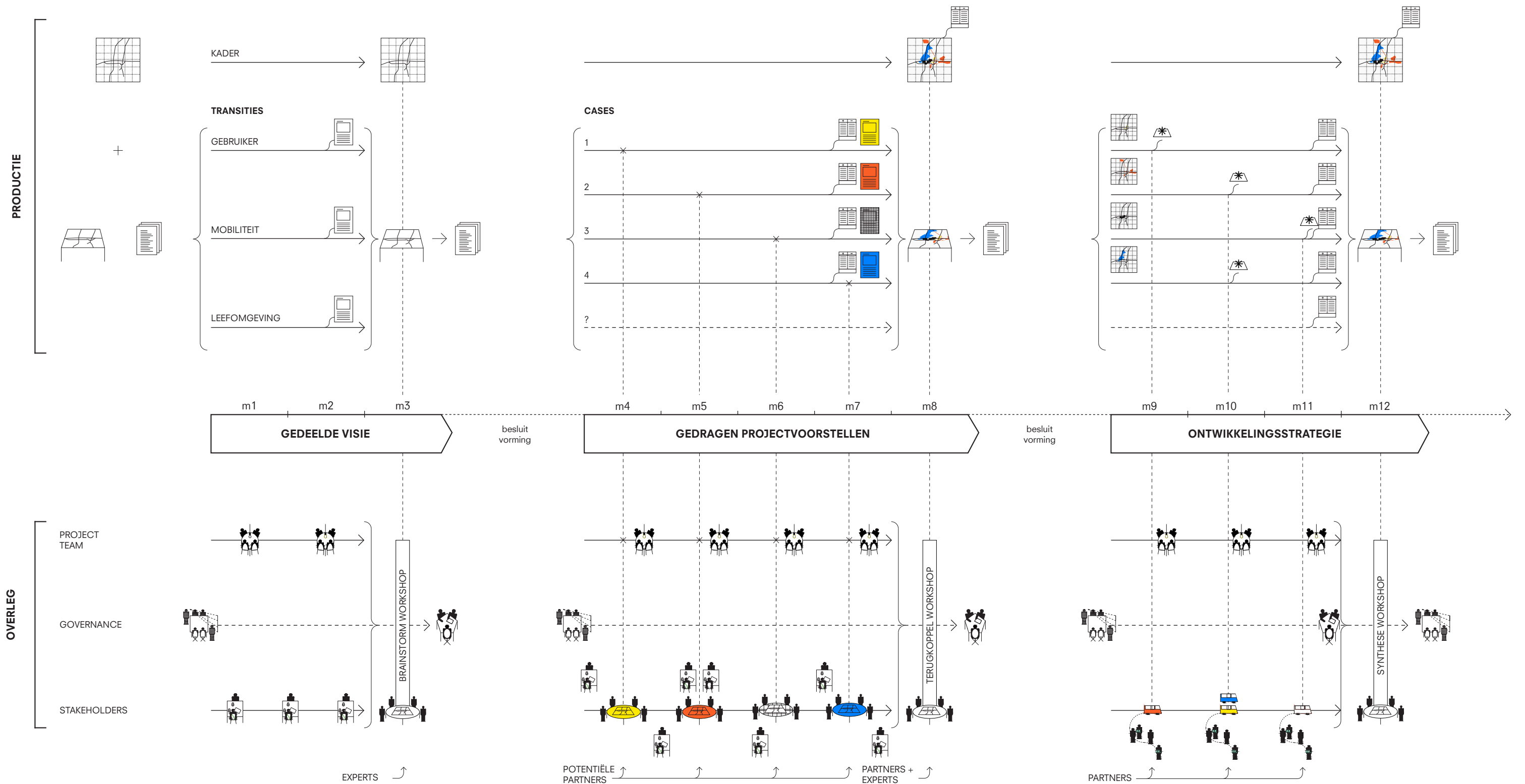
Honoraria

Dit vooropgestelde traject representeert ons antwoord op het vast gedeelte van het bestek. De forfaitaire prijs voor de erelonen van het multidisciplinaire team voor dit traject is 159.550 € excl. BTW

De aanpassingscoëfficiënt FABI-KVIV voor eventuele uitvoeringsopdrachten is 1.

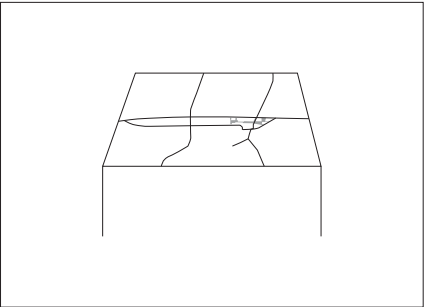
De uurtarieven excl. BTW voor het uitvoeren van eventuele supervisieopdrachten zijn 110 € (senior) en 75 € (junior).

Procesplanning



De formats van de productie zijn:

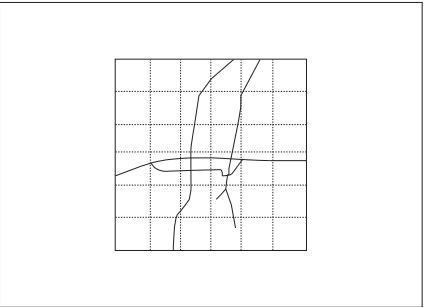
Grootschalige interactieve
maquette



Dit model zal dienen als basis voor het uittesten van scenario's, geschikt voor een coproductie van oplossingen tijdens de partnerdialogen, zal blijvend evolueren gedurende het verloop van de studie en de opgekomen inzichten verwerken.



Technische plannen en schema's



Hierin zal de oorspronkelijke staat van de infrastructuur worden nagegaan, en waarin gradueel meer gedetailleerde projectinformatie wordt verwerkt, inzake verkeer, technische

infrastructuur, maar ook over de publieke ruimte, landschap, verkeersanalyses, ...

Nota



Deze nota vat de conclusies van elke fase samen en initieert deze in de volgende fase. De finale versie representeert de conclusie van het project. Het materiaal van deze conclusienota zal gebruikt worden om een publiek communicatiemoment te voeren.

Compilatie van de verschillende
intenties

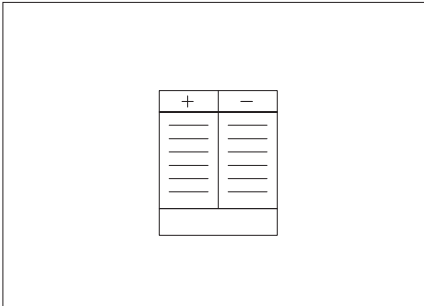


Deze compilatie bevat korte teksten en referenties. Dit zal gebruikt worden om enerzijds de richtlijnen achter de oplossingen te kaderen en faciliteert



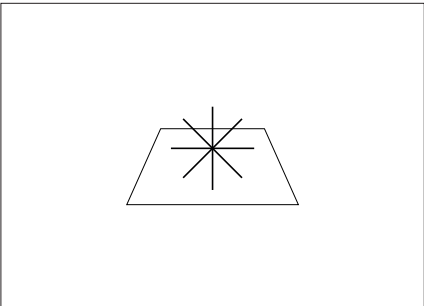
anderzijds de verbeelding en communicatie doordat het gevoed wordt door de input van alle betrokken partijen.

Kostenberekening en business-
model



Dit zal worden gebruikt om de haalbaarheid van de testcases na te gaan in fase 2&3.

1:1 mock-ups

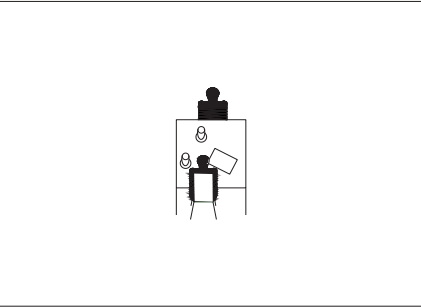


Het uittesten van ideeën in de vorm van tijdelijke installaties en evenementen. Dit heeft als doel om een specifiek onderdeel van een case tastbaar te maken voor stakeholders en publiek. Dit kan een publiek diner in de onderdoorgang onder de

Europalaan zijn, een mobject-prototype op de Europalaan, een muziekfestival in de stationsomgeving.

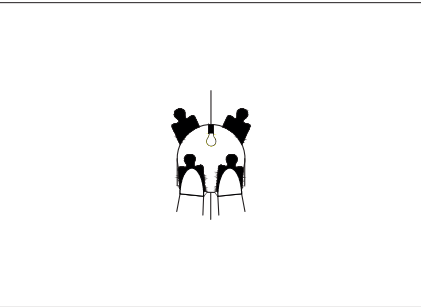
De dialoog zal worden aangegaan door middel van:

Interviews met directe en indirecte
stakeholders



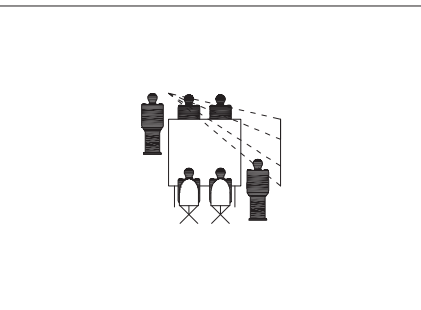
Met als doel informatie en visies te verzamelen.

Werksessies



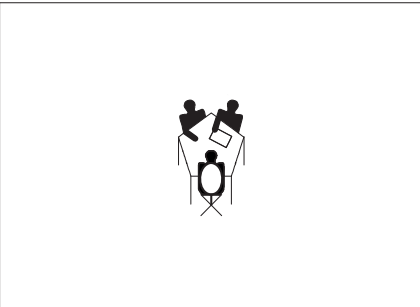
Met het projectteam, om een regelmatige update te geven over het procesverloop en specifieke vragen te stellen.

Presentaties



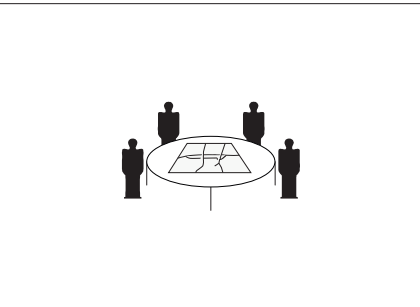
Gedurende deze presentatiemomenten worden de belangrijkste stakeholders uitgenodigd, en wordt een nieuwe fase rondom een werkplan opgestart.

Stuurgroepen



Momenten van informatieuitwisseling, evaluatie en besluitvorming met de belangrijkste stakeholders.

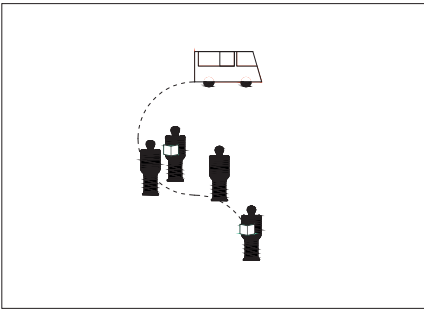
Ontwerp workshops



Gedurende deze workshops wordt er een grotere kring van stakeholders, stadsdiensten, experts, en potentiële partners uitgenodigd.



Site bezoeken en evenementen



Een sitebezoek kan gecombineerd worden met één van de evenementen waarop een deelaspect van een case wordt uitgetest (bv. een site-safari voor de fietsroute langs de Stiemerbeekvallei). Dit zou ook gecombineerd kunnen worden met een werksessie.

