

Europalaan als “Focal Strip”

Genk is de Belgische belichaming van de ‘Park City’.

Om een bekende essayist van de vorige eeuw te parafraseren, (we hebben in de volgende zin ‘Atlanta’ vervangen):

“Genk does not have the classical symptoms of a city. It is not dense. It is a sparse, thin carpet of habitation, a kind of supremacist composition of little fields. Its strongest contextual givens are vegetal and infrastructural: forest and roads. Genk is not a city. It is a landscape.”

Genk werd recent positief gediagnosticeerd als een ‘rasterstad’, die zich in de eerste plaats als een landschap laat lezen: een schaakbord van minerale en groene eilanden. In het grid van rasterlijnen is Europalaan veruit diegene met het meeste potentieel. Zij bevat alle (onbenutte) fermenten van stedelijkheid, die Genk een uitdrukking van haar onverwachte grootstedelijke cultuur zouden kunnen bieden. Europalaan is in staat om een publieke plek, een stedelijke omgeving in de Euregio te worden. Wij stellen voor om Europalaan te benaderen als een ‘Focal Strip’.

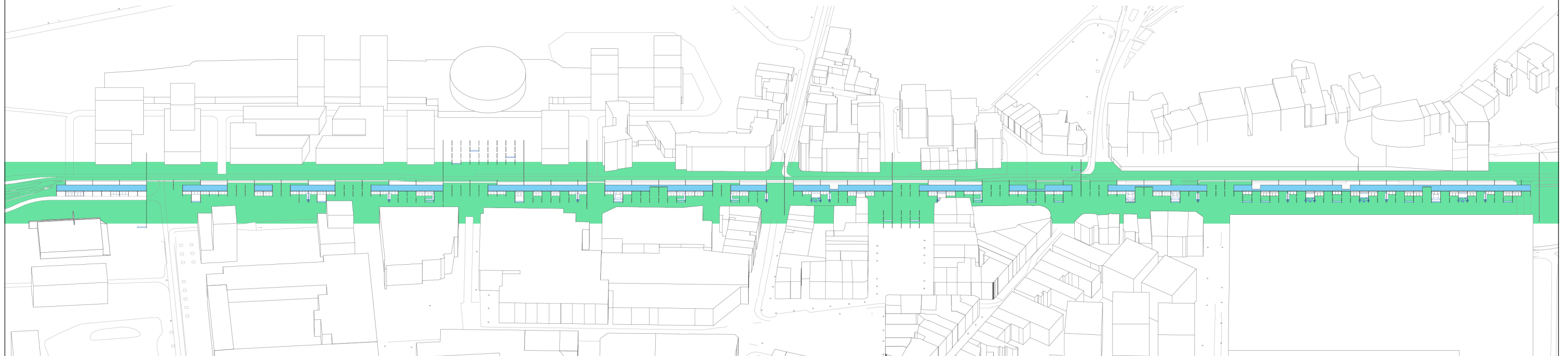
Deze positie of status zou gepast zijn voor Europalaan: een as die een plek wordt, een bestemming, een ruimtelijke conditie, een stedelijke economie. Een as die alle Genkse focal points echoot in een lineaire intensiteit.

Wij geloven dat de belangrijkste elementen die nodig zijn om zich te presenteren als een dergelijke Focal Strip terug te vinden zijn in de bestaande context, en toch in een nieuwe dynamiek moeten worden geconfigureerd. Europalaan biedt veel ruimte. Heel veel ruimte. Europalaan moet worden opgewaardeerd op een manier die niet nog meer lege publieke ruimte toevoegt aan Genk. Wij beogen volheid, veelheid, rijkdom en diversiteit. Levendigheid. De sleutel tot deze activering bevindt zich in een innoverende vermenging tussen mobiliteit en programma’s. Nieuwe programma’s zijn het vliegwiel, de motor, voor een verhoogde publieke en economische dimensie.

Europalaan kan daarom uitgroeien tot een nieuwe as van stedelijke ecologie.



Rasterstad Genk,
Buur, 2013



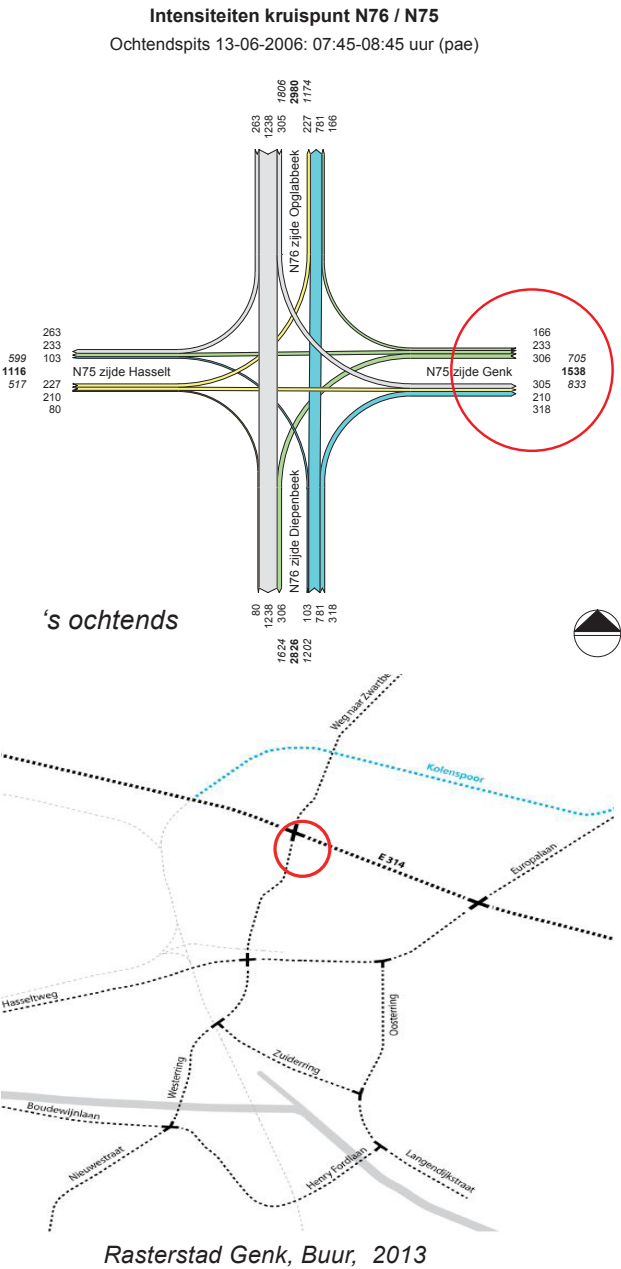
Van een autostad...

Autowegen die stammen uit het plan d'Ensemble vormen een uitgebreid raster dat destijds een goede samenhang in de regio moest genereren. Later werd duidelijk dat deze overgedimensioneerde wegen op kleinere schaal eerder de ruimte gingen verdelen. Europalaan werd een monofunctionele autobaan die noord en zuid van de stadstrip scheidde. De auto overspoelde de publieke ruimte en besef groeide dat deze negatie-

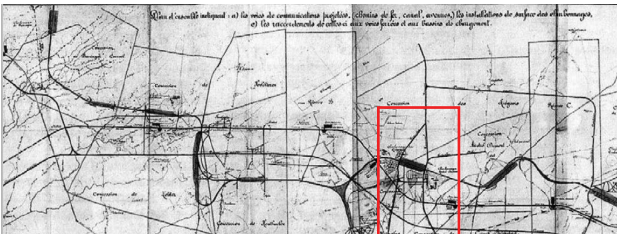
ve trend moest worden omgebogen. Een ommezwaai kwam er laat in de jaren negentig. Europalaan werd heraangelegd in functie van een vlot openbaar vervoer. Busbanen die alle bussen in Genk tot voor het station brachten moesten het gebruik van openbaar vervoer stimuleren. De ruimte die werd gewonnen van de auto werd gegeven aan de bus.

Het hedendaagse profiel van Europalaan is een perfecte vertaling van top-down mobiliteitsplanning die met zijn wisselende stroken van ventwegen, parkeerstroken, busbanen en autorijbanen enkel ruimte voor de voetganger overlaat om zijn rijtuig te bereiken. Nochtans telt Europalaan slechts beperkt doorgaand verkeer en het verkeer dat de stadstrip aantrekt hoeft niet de gehele publieke ruimte te gaan bepalen.

Europalaan staat op een keerpunt in zijn geschiedenis. Met de mogelijke komst van de sneltram moet de ruimte herdacht worden en kan het voorgoed afscheid nemen van het dominant gemotoriseerd verkeer. Tegelijkertijd bouwen we aan een duurzame mobiliteit die aangename verblijfsruimte garandeert en een boost geeft aan de stedelijke economie.



Car Engineered Space



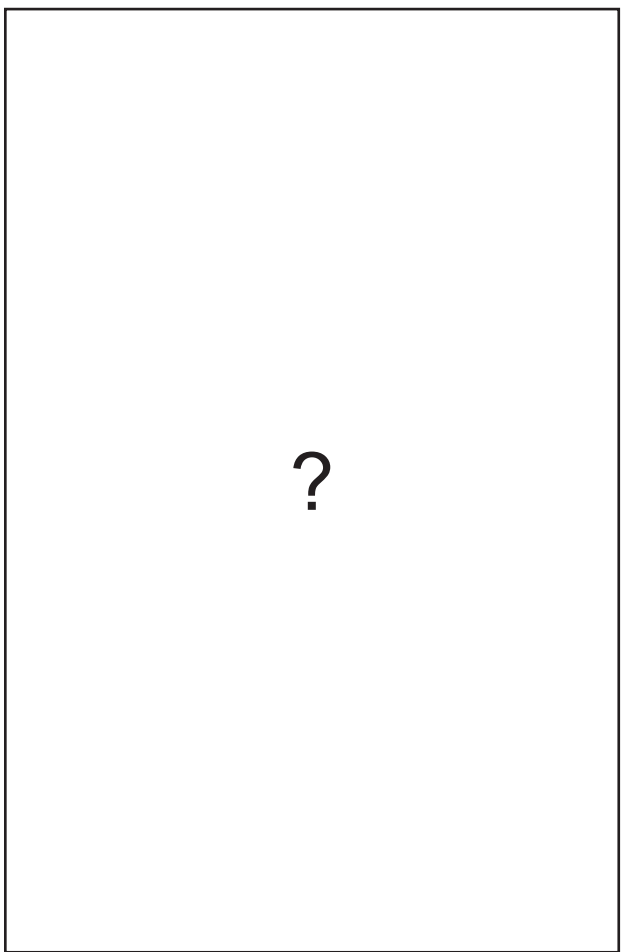
Plan d' Ensemble



Car+Bus Engineered Space



Europalaan brengt alle bussen tot aan het station



... tot een mix van mobiliteit, stedelijke economie en bevolking

Reeds in 1964 wanneer auto's ongeveer het hoogtepunt reikten van hun populariteit, stelde stedenbouwkundige Victor Gruen de stedelijke impact van het autoregime vast en ontwikkelde hij een tegenoffensief in Fresno door het concept van 're-pedestrianisation' te introduceren. Europaalaaan heeft de mogelijkheid om deze dialectiek uit te weg te gaan door mobiliteit en programma te integreren en als een onderdeel van een breder planningdiscours te aanschouwen. Zo wordt het mogelijk om een grotere impact te genereren op de stedelijke economie en ecologie.

Door actief mobiliteit en programma samen te plannen en hun in relatie te brengen in het ontwerpproces ontstaan er nieuwe dynamieken en nieuwe ruimtes.

De 'people mover' wordt zo een lift in wat plots het grootste transparante gebouw ter wereld is, maar dan horizontaal... Het spel van programmatorische 'schelpen' wordt beschouwd als een kinetische uitnodiging om elk detail te verkennen.

De geïntegreerde 'people mover' creëert zo de perceptie van een stad in een stad, en zorgt voor ongekende verbindingen en relaties... niet tussen plekken alleen, maar ook tussen verschillende vormen van gebruik en verschillende gebruikers.



Mae Klong Trein Markt, Bangkok

Een habitat voor de creatieveling

En wie worden de toekomstige bewoners tussen deze mix aan functies?

Genk moet kunnen rekenen op de dynamiek tussen vakkundige makers en creatieve bedenkers. Maar Genk ziet zijn creatieve jeugd wegtrekken naar grotere steden waar ze genieten van faciliteiten die ze in Genk te weinig aantreffen. De stad-

strip met zijn vele appartementen en vergrijzende bevolking moet een habitat worden voor de creatieveling en een woonplaats worden voor zowel jong als oud. Waar je rust vindt in de parken maar waar je ook kan uitgaan tot in de vroege uurtjes. Waar traditionele tavernes en hippe coffeebars elkaar afwisselen.

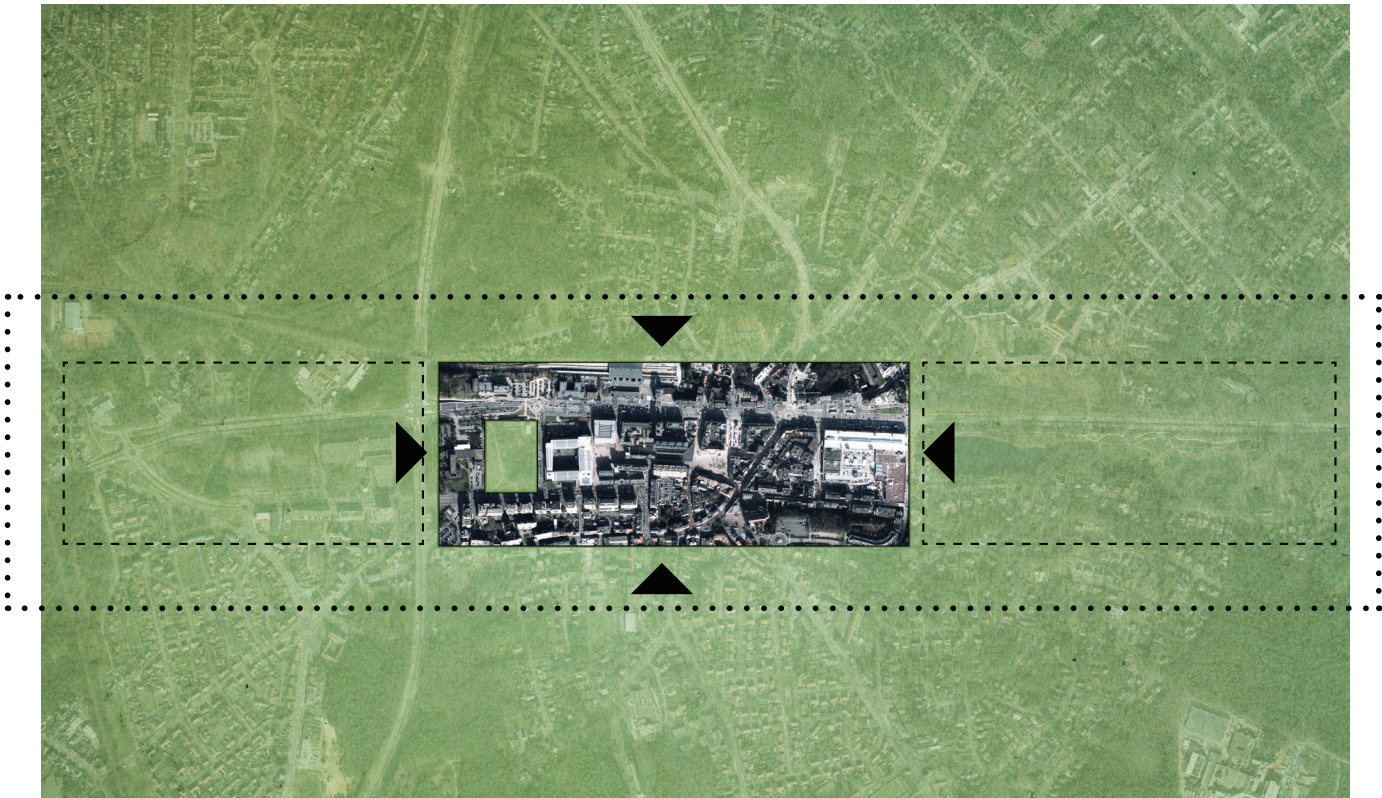
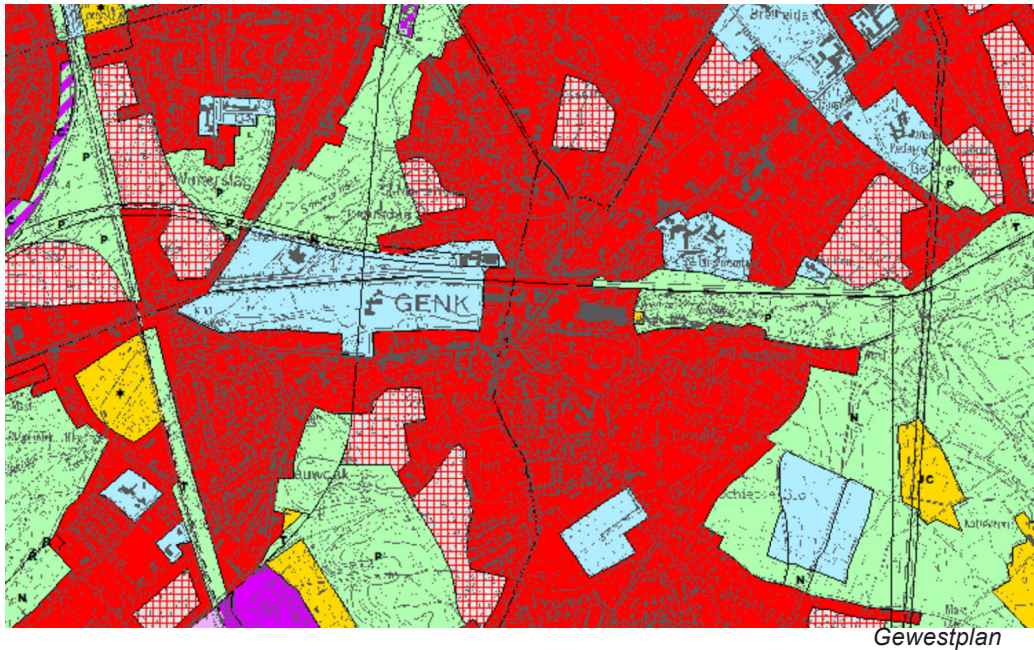
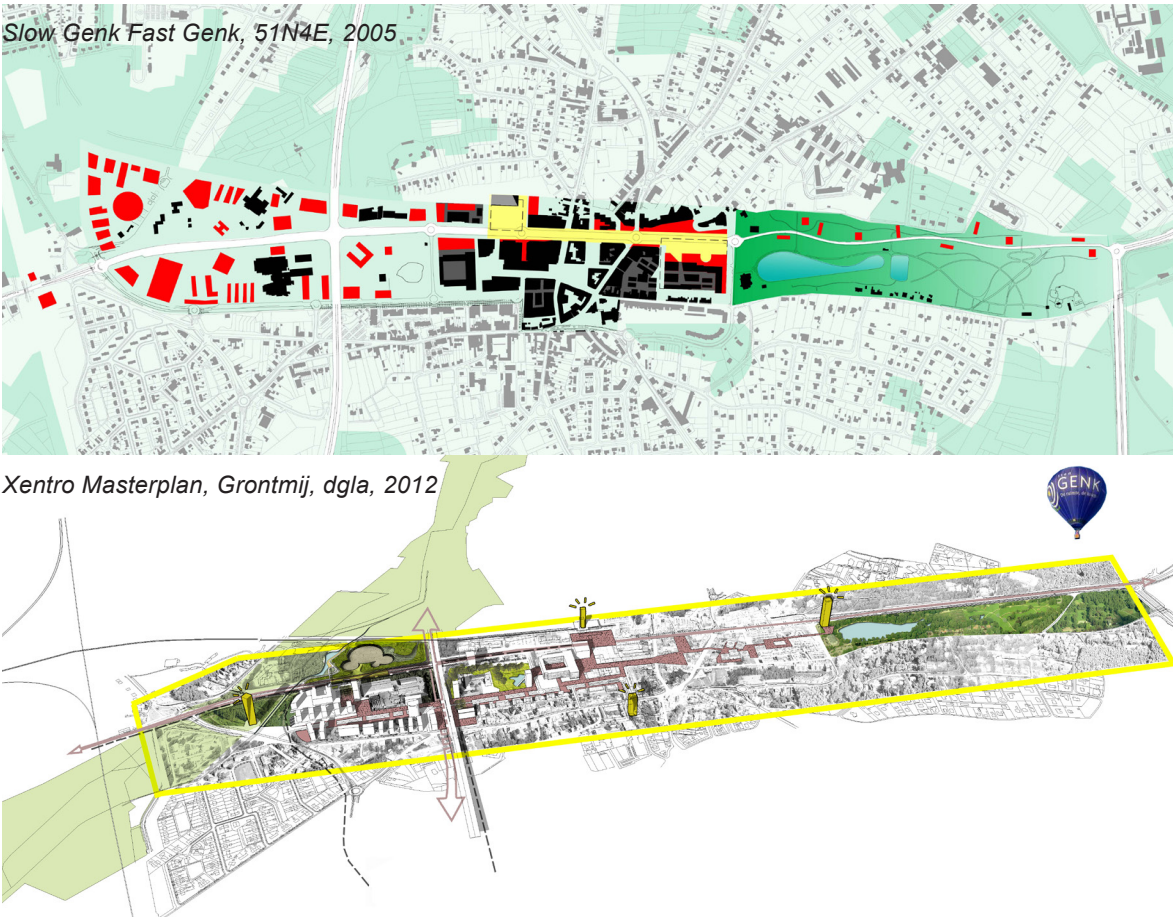


Fulton Street Mall, Fresno, California, Victor Gruen - Garrett Eckbo, 1964

Intensivering van het rasterlandschap: versterken van de kernen én de landschapsstructuren

Het planningsdiscours van de 20 ste eeuw staat gekend als een functionele opdeling van de ruimte in wonen, werken, handel, diensten, etc... Het liet een gefragmenteerd landschap achter. Het discours beantwoordde aan de globale economie met grote spelers, grote goederenstromen en ook vaak vervuulende activiteiten die daarom wonen en werken best gescheiden lieten. De nieuwe maakeconomie die Genk terecht naar voor schuift neemt afstand met dit planningsdiscours. Hier tegenover stellen we een compacte en stadsstrip voor met een grote mix aan activiteiten waarbij nabijheid en connectiviteit van de verschillende actoren leiden tot kruisbestuivingen tussen creativiteit en productiviteit en een heropleving van de Genkse 'maakeconomie'. Door enerzijds in te zetten op densiteit geven we het landschap en haar continuïteit meer kansen. Recente studies en plannen die zijn uitgevoerd in opdracht van de stad verkennen in vele gevallen het verder benut-

ten van de bestaande sprawl', wat een ander woord zou kunnen zijn voor 'raster'. Vanuit onze landschapsanalyse hebben we een interessante waardering van het minerale en groene schaakbord dat de regio kenmerkt geïdentificeerd. Genk vindt haar identiteit inderdaad in de opvallend contrasterende perspectieven met zichten vanuit haar stedelijke corridor naar het landschap. In tegenstelling tot de hierboven genoemde studies, kan dit wezenlijk contrast net waardevol zijn om te behouden, en zelfs te versterken. Stedelijke compactheid kent vele betekenissen in Genk: duurzaamheid, landschap, stedelijkheid en identiteit. Wij geloven dat Genk enorm veel baat bij zou hebben om prioritair in te zetten op het intensiveren van de stedelijke sequens van Europalaan, met behoud van de natuurlijke groene ruimten die zich ten oosten en ten westen van het centrum bevinden.



Het versterken van stedelijkheid en het tegelijkertijd vrijwaren van het groene kapitaal rondom Europalaan

Post-Ford Economie

De vrij recente sluiting van Ford kan nog steeds worden beschouwd als een trauma voor de regio, en in het bijzonder voor Genk. Toch kan het ook worden aanzien als een kans. En dergelijke wenteling in de geschiedenis kan worden beschouwd als een moment van leegte, van rust en stilstand die het mogelijk maakt om het begrip economische ontwikkeling kan herdefiniëren. In een veranderende wereldeconomie, in een tijd van crisis, waar natuur en milieu een grondig herdenken van onze economie eisen, is net dat moment van leegte een enorme troef.

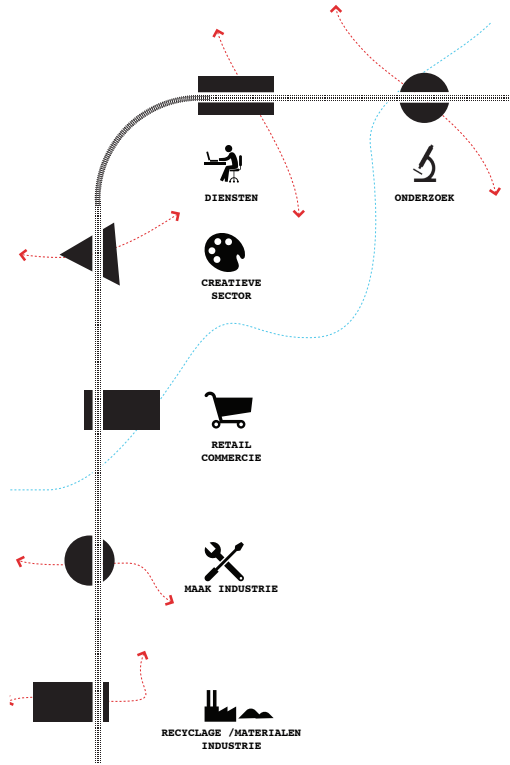
Toename leegstand “waan-zinnig” in Limburg, Kernverst-erkend beleid meer dan ooit noodzakelijk!

‘leegstand betekent zeker geen stilstand. Een overschot aan leegstaande winkelruimte moet niet vertaald worden in het stoppen van nieuwe winkelontwikkelingen als geheel. De leegstand in Limburg vraagt wel een dynamische en vooral dringende aanpak, vanuit kernversterking en vanuit een afgewogen aanbodbeleid op andere locaties.’

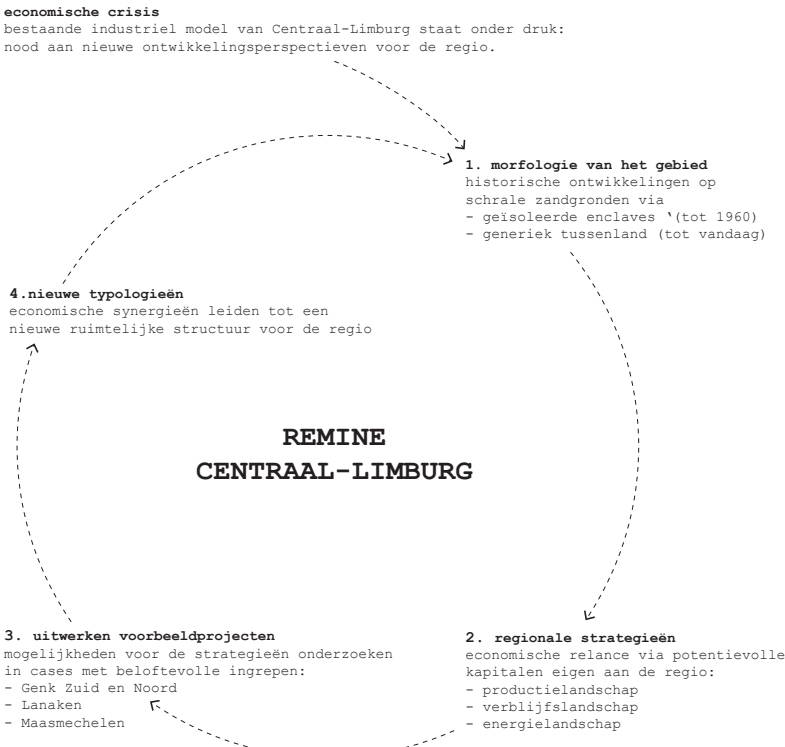
Unizo Genk in haar nieuwbrief Januari 2015



TOP LIMBURG STUDY AS A MODEL



Maat-ontwerper & Zus : T.O.P Limburg



Ruimte voor een Gediversifieerde Economie

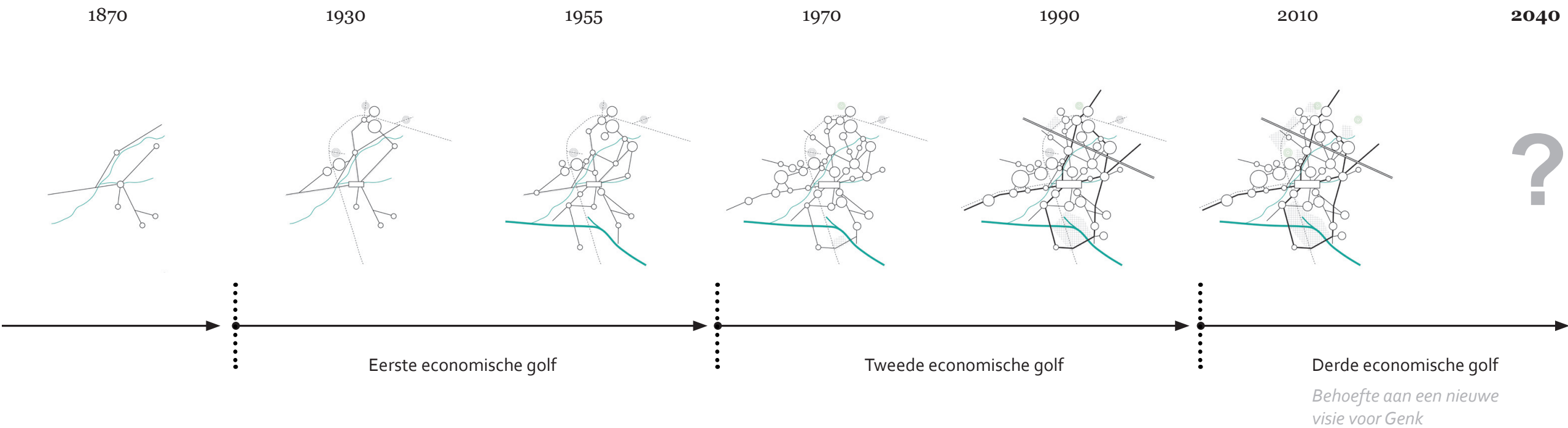
Die leegte in Genk is dubbel: leegstand is dubbel: het is ‘ruimte’, en het is ‘mensen’. Mensen met capaciteiten. Enkel een project dat deze twee vormen van leegte herenigt kan een toekomst creëren. Het is slechts een kwestie van hoe ze samen te brengen.

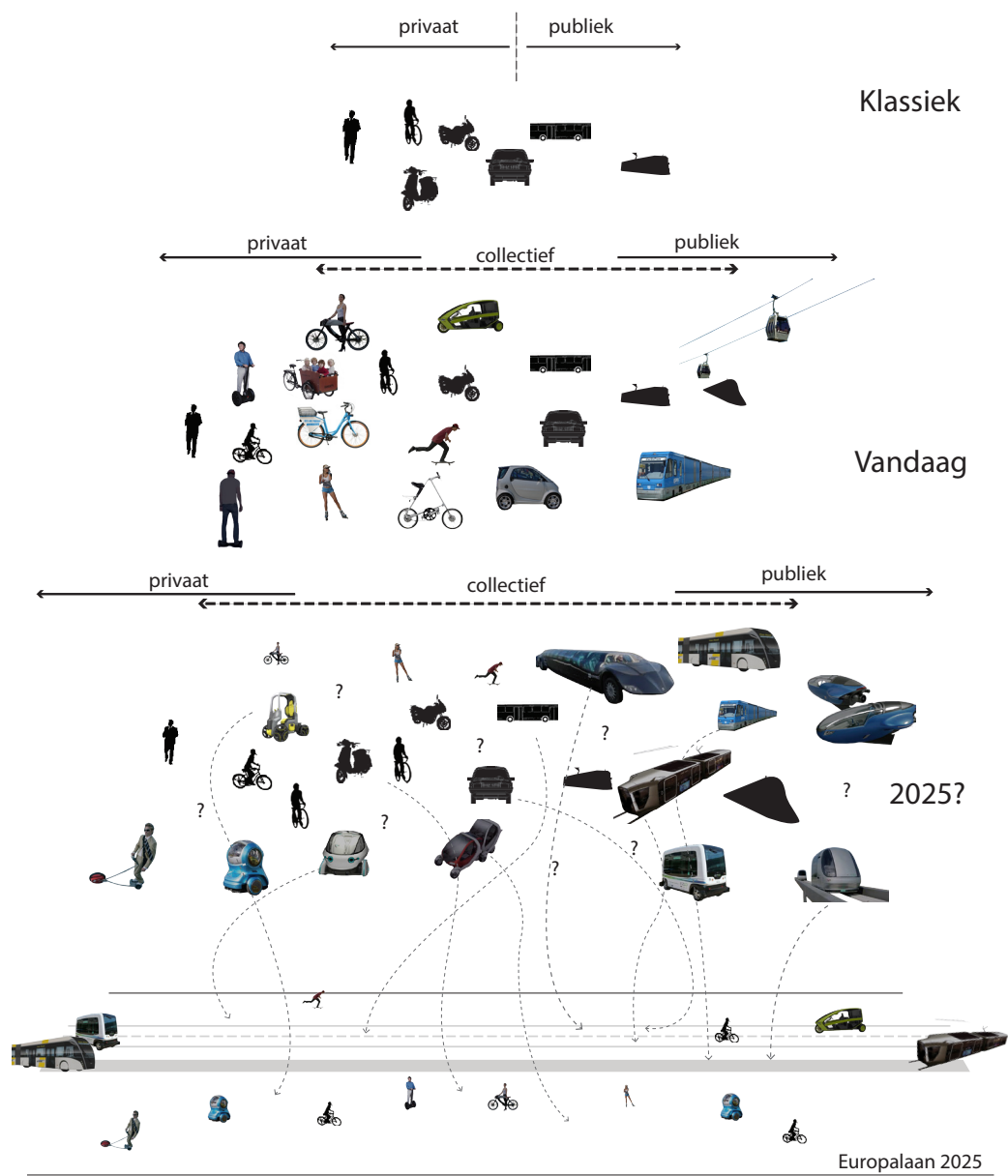
Genk heeft te veel ruimte.

Met een bekwame, handige en ervaren bevolking.

Genk moet een deel van haar ruimte gebruiken voor innovatieve programma’s en een deel van haar ruimte teruggeven aan de lokale gemeenschap. In het laat-industriële tijdperk was de auto het symbool van waarden als vrijheid, autonomie en individualiteit. Hoewel deze waarden kunnen en moeten worden bewaard is de manier waarop voorbijgestreefd en achterhaald: de scheiding en opdeling van de (rand-)stedelijke ruimte door de auto moet worden overwonnen. Er moet ruimte worden heroverd voor nieuwe program-

ma’s van een meer gediversifieerde economie. Een economie waar mensen elkaar ontmoeten en ondernemen. Hiervoor is een nieuwe mobiliteit noodzakelijk...





EEN SPECTRUM AAN MOBILITEITSOPLOSSINGEN.

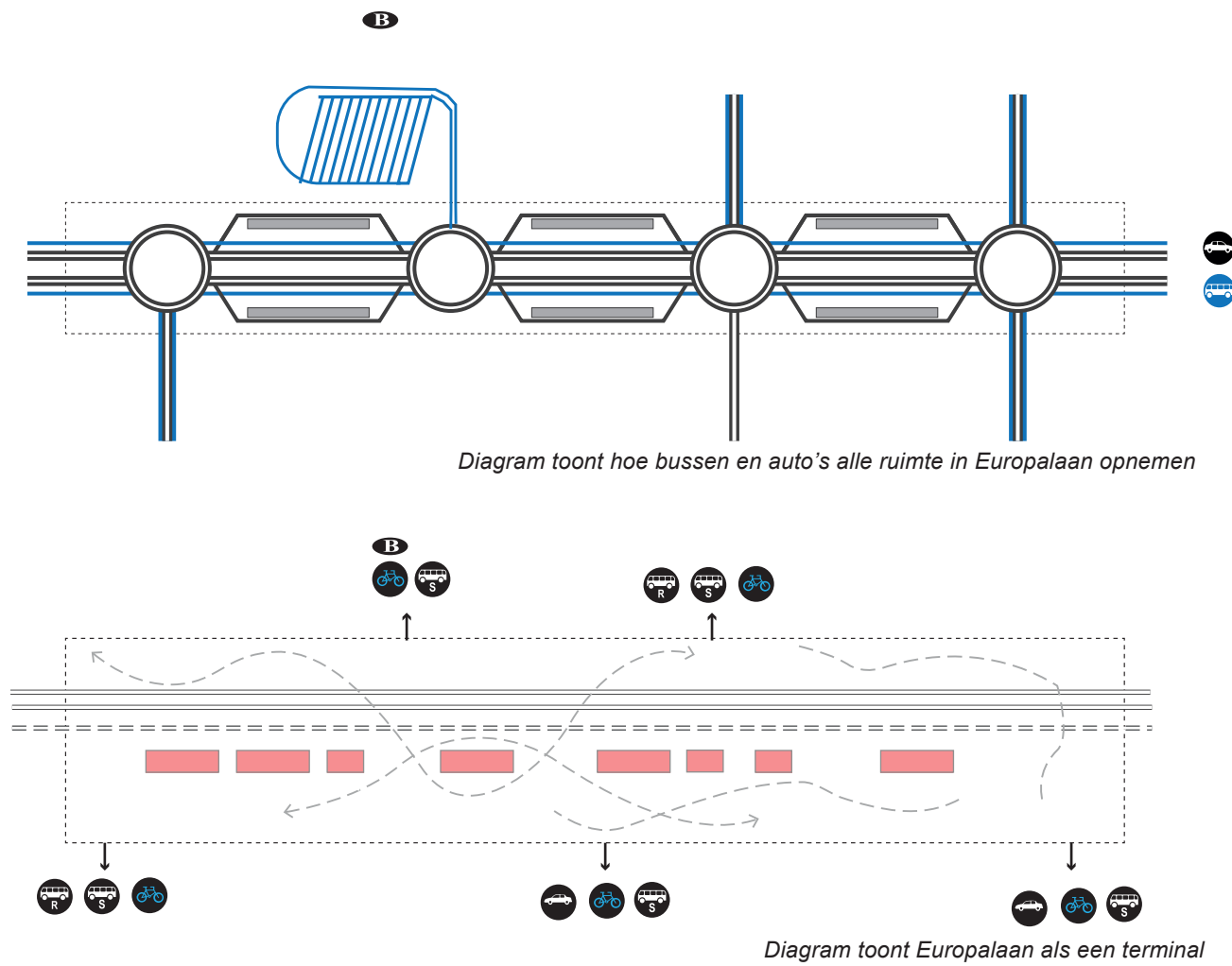
Wie aan mobiliteit denkt, denkt nog vaak aan de klassieke vormen van mobiliteit als auto, tram, bus, trein en fiets. Klassiek is ook de opdeling van de publieke ruimte in autowegen, busbanen, fietspaden, trambeddingen, treinsporen en voetpaden. Traditioneel getrouwd zijn deze ook steeds op te delen in privaat en publiek.

Nochthans merken we vandaag dat er nieuwe vormen van mobiliteit ontstaan: hybride vormen die niet dui-

delijk een plaats in de publieke ruimte krijgen of systemen die noch publiek, noch privaat zijn maar gedeeld of geleend worden. Doordat het spectrum verbreedt, en verschillende vormen steeds beter op elkaar aansluiten wordt er stilaan terrein gewonnen op het dominante, individuele gebruik van de wagen.

Het spectrum lijkt in de toekomst alleen maar groter te worden. Een ontwerp van publieke ruimte wordt dan ook geen infrastructuurconcept, maar wel een mobiliteitsconcept dat de ruimte zal opdelen in de verschillende snelheden en in de gebruiken die worden gehanteerd.

Een spectrum aan toekomstige oplossingen

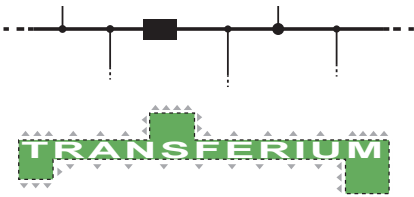


DE TERMINAL , HET CONTINUE TRANSFERIUM

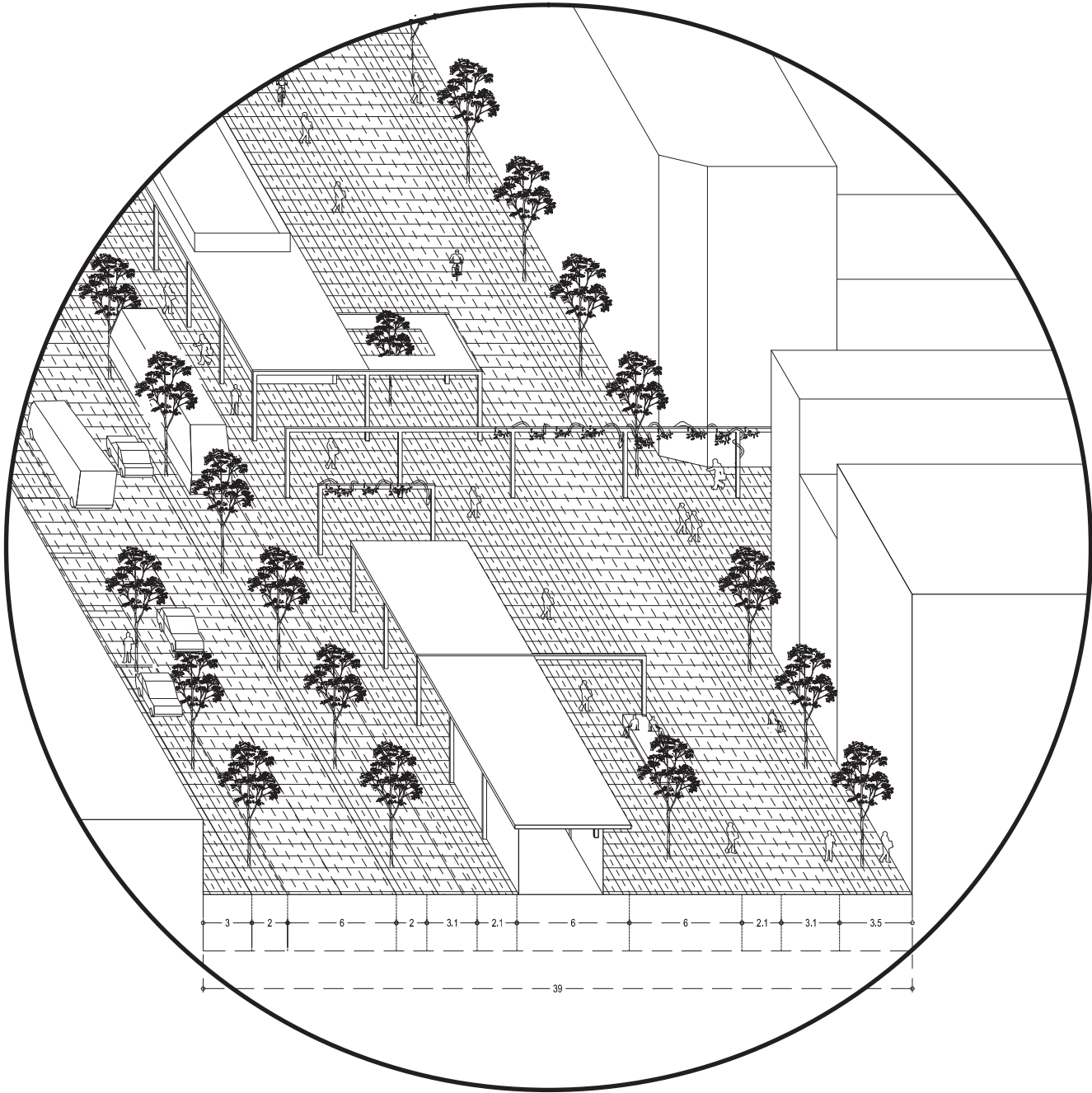
Het project wordt beschreven als “Europalaan en station omgeving”. Wij stellen Europalaan voor als een continu transferium, in analogie met de “vliegtuigterminal”.

Een vliegtuigterminal heeft verschillende snelheden. Het geeft plaats om te wandelen, te zitten, te rusten en koopjes te doen. Wanneer men zich echter moet haasten gaat men in rechte lijn, snel op zijn doel af. Denk aan Europalaan als een vliegtuigterminal maar dan één in openlucht, met zonlicht en lokale voedsel-

stallen. Het biedt een etalage aan voor het beste dat de regio te bieden heeft. Geen steriele plek maar één waar je graag vertoeft alvorens je vanuit verschillende ‘gates’ zijnde de Park & Rides, regionale bushaltes en tramhaltes terug naar huis vertrekt. Europalaan wordt zo een locatie, een ruimte gevoed door verschillende vormen van mobiliteit.



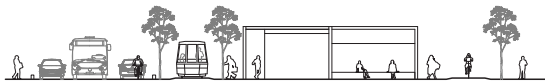
Openbaar vervoer als ruggengraat voor de openbare ruimte



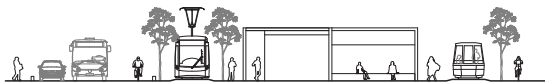
axonoetrie in snede met city-shuttle

De transitie van Europalaan zouden we logischer wijze kunnen bekijken vanuit het regionale sneltram perspectief. Toch vinden we het verstandiger een om onze blik anders te richten. Genk kan zijn transitie naar duurzame mobiliteit en kwalitatieve publieke ruimte onafhankelijk van de sneltram sturen. De stad kan starten met het idee van een continu transferium dat mogelijk door een sneltram wordt versterkt, maar sterk genoeg is zonder. Goed gepland kunnen we de logische denkoefening omdraaien en de Europalaan al eerder een boost geven die stedelijkheid en economische ontwikkeling bespoedigt. Europlaan wordt zo een locatie, een ruimte, ondersteund door zijn eigen stedelijke mobiliteit. Het is niet de technologie die van belang is maar de intelligentie van de context die zichzelf leent voor toekomstige technologie. Goede stadsplanning werkt anticiperend, het voorspelt de essentiële principes van de toekomstige realiteit en niet zijn technische specificaties. Onze anticipatie bevordert synergiën en ontziet afhankelijkheden. Deze ‘future proof’ proactieve planning beïnvloed zo ook de uiteindelijke regionale besluiten.

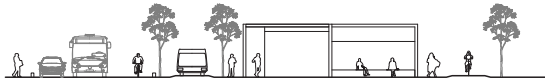
We starten met het idee van een ‘city-shuttle’.De shuttle kan verschillende mogelijke vormen aannemen die apart of samen een werkelijkheid kunnen vormen. We tonen 3 mogelijke shuttles maar weten dat de toekomst ongetwijfelt meer mogelijkheden zal brengen.



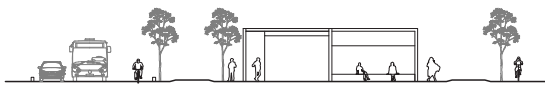
snede met people mover



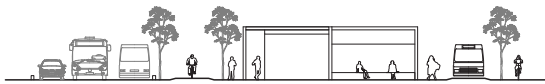
snede met sneltram + trage people mover



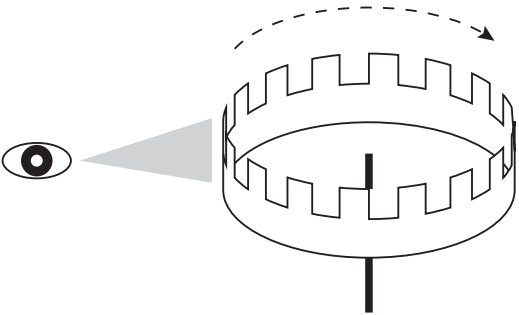
snede met ebus



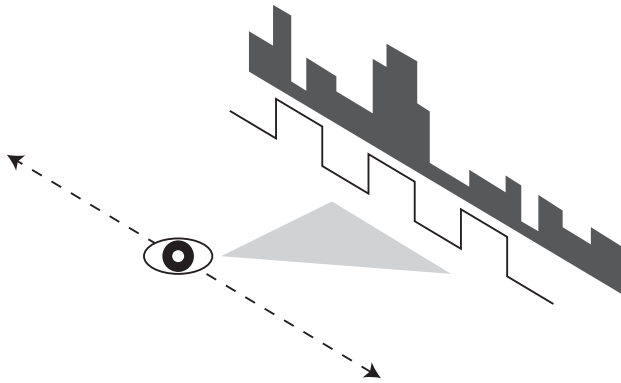
snede 1 met de stadsbus gebundeld



snede 2 met stadsbus gebundeld



de «Stedelijke Zoötroop»



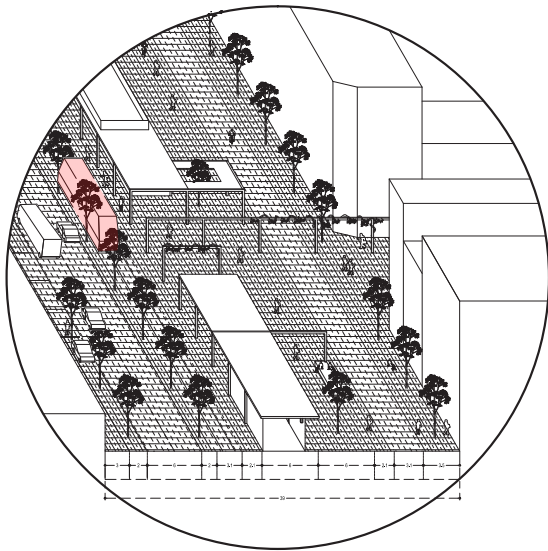
SHUTTLE : SNELTRAM

De sneltram passeert volgens het Spartacus 2 traject Europalaan op haar weg van Hasselt, via campus Diepenbeek naar Maasmechelen. In het continue transferium maakt de sneltram snelle verbindingen met parkeervoorzieningen, bussen, leenfietsen etc. vanuit de 2 tot maximaal 3 stops die ze kan verwezelijken op Europalaan. De sneltram draagt bij tot een snelle verbinding op regionale schaal en de stops vormen schakelpunten om de rest van Genk te bereiken.

4 trams per uur rijden tussen Hasselt en Genk, waarvan slechts 2 doorrijden naar Maasmechelen.

Vanaf het stedelijke stuk Europalaan laten we de sneltram voor 1 km over 1 spoor rijden om de impact op Europalaan minimaal te houden. Hierbij is het contact met het paviljoen in beide richtingen sterk. De trams

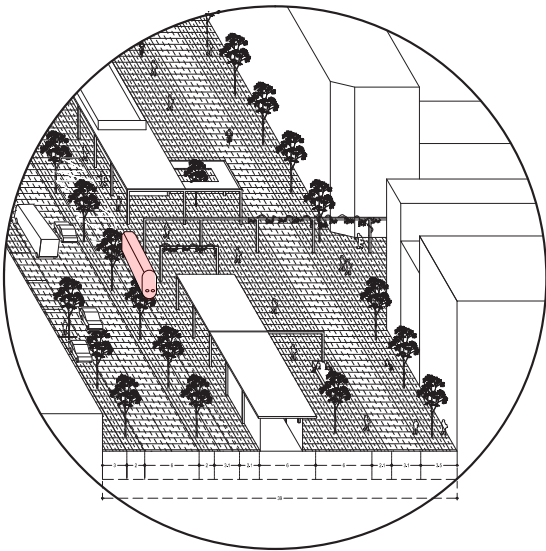
die voorzien zijn te moeten wachten aan het Molenvijverpark kunnen eventueel mensen oppikken aan het Ziekenhuis en zo een hoogwaardige verbinding met de stadsstrip genereren.



CITY SHUTTLE

Het idee van deze shuttle kan door de stad zelf gestuurd worden en kan vele vormen aannemen van een toeristische vintage tram tot eender welk gadget dat men in de toekomst kan bedenken. De city shuttle werkt als een people mover ter hoogte van de stedelijke sectie van Europalaan.

Het concept kan uitgebreid worden in beide richtingen om focale punten op te zoeken zoals het Ziekenhuis Oost-Limburg in het zuidoosten. In het westen kan het verbinding zoeken naar het noorden met de C-MINE en de Thor-site via Vennestraat en Stalenstraat, de vitale assen van Winterslag en Waterschei. Ten westen kan het mogelijk ook een verbinding zoeken met het kolenspoor of de retailzone op Hasseltweg en tevens dienst doen als goederentransport.



sneltram



toeristische oude tram in Istanbul als people-mover



Oude trein op het kolenspoor



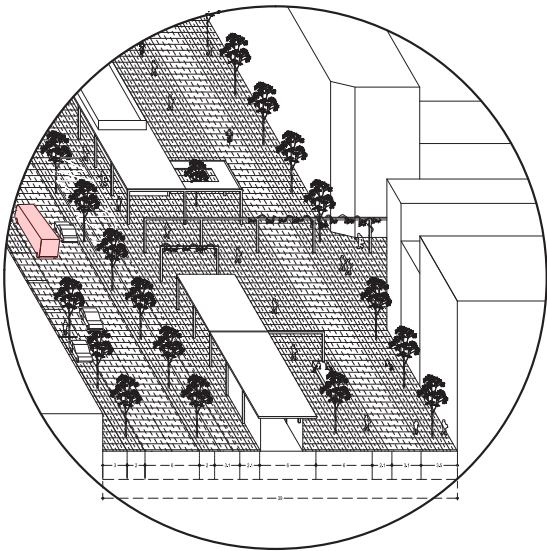
SHUTTLE: STADSBUS

Wanneer we het Genkse station aanschouwen tijdens de dagelijkse piek zien we een massa aan bussen rondtoeren op het stationsplein en zo een obstakel vormen tussen het station en de rest van de stadstrip. De bussen staan voornamelijk ten dienste van scholieren, maar in de nabijheid is geen enkele school te bespeuren. Ook zelden maakt iemand de overstap van de bus op de trein.

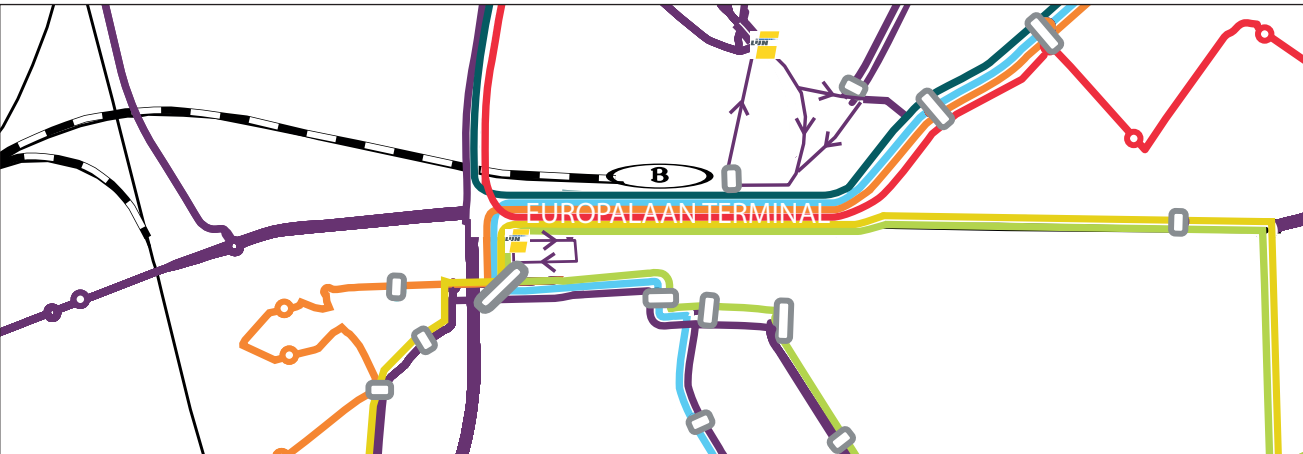
Door kleine ingrepen te doen in het bestaande busplan laten we enkel nog stadsbussen op Europalaan rijden. Gebundeld vormen deze bussen een shuttle die op Europalaan met hoge frequentie passeren.

De regionale bussen laten we het verkeer niet of nauwelijks verstoren. Door 2 lussen te vormen die Europalaan reiken tot vlakbij het station is de overstap naar

treinen voor alle bussen gegarandeerd. Deze lussen volgen het principe van de rechtse draai dat zo weinig mogelijk het verkeer verstoord.



oude busplan

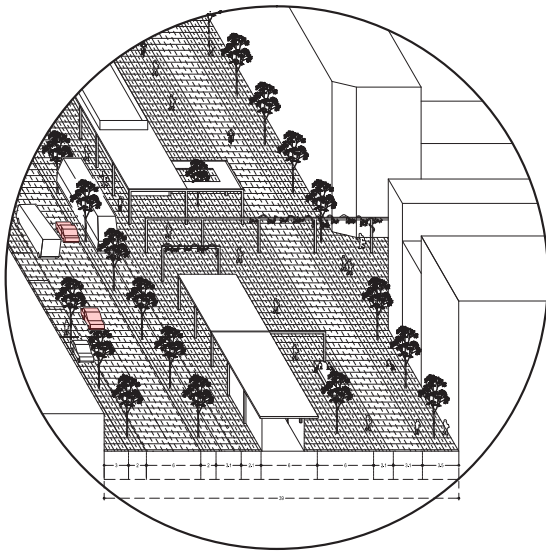


nieuwe busplan

AUTO: DOSERING & MONITORING

De auto neemt vandaag samen met de bus haast de gehele ruimte van Europalaan in. We vermengen terug de auto en het busverkeer. Met een goed sturingssysteem is het vlotte verloop gegarandeerd. Een toeritdosering limiteert het aantal voertuigen. Deze voertuigen hebben steeds de mogelijkheid voor de dosering een park & ride te bereiken. Bussen en bewoners kunnen het doseersysteem omzeilen. Een voorbeeld van dosering vinden we in Gent: (http://www.goudappel.nl/media/files/uploads/toeritdosering_Tram_Gent.pdf)

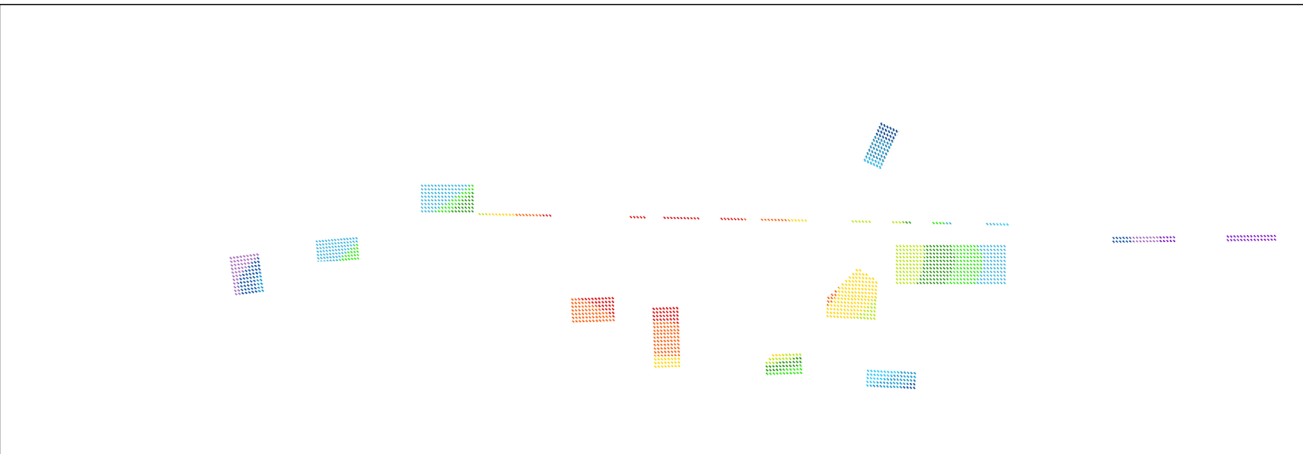
Het aantal parkeerplaatsen op Europalaan wordt systematisch afgeslankt. Beperkte parkeerplaatsen mogen wel geen extra circulatie genereren naar een vrije parkeerplaats. We stellen hierbij een parkeermonitorstelsel voor. Hierbij kan de stad al haar parkeerplaatsen monitoren naar gelang het moment van de dag. Gebruikers kunnen via een app een plaats aan een welbepaalde prijs reserveren en daar naar toe geleid



worden door middel van GPS. Beide instrumenten zorgen ervoor dat de stad controle krijgt over de influx van verkeer. Ze kan gaan sturen bij evenementen maar kan ook voordelen geven aan andersvaliden of autodelers om zich op bevoorrechte plaatsen te parkeren (vb maaiveld) en hiermee het autodelen te stimuleren.

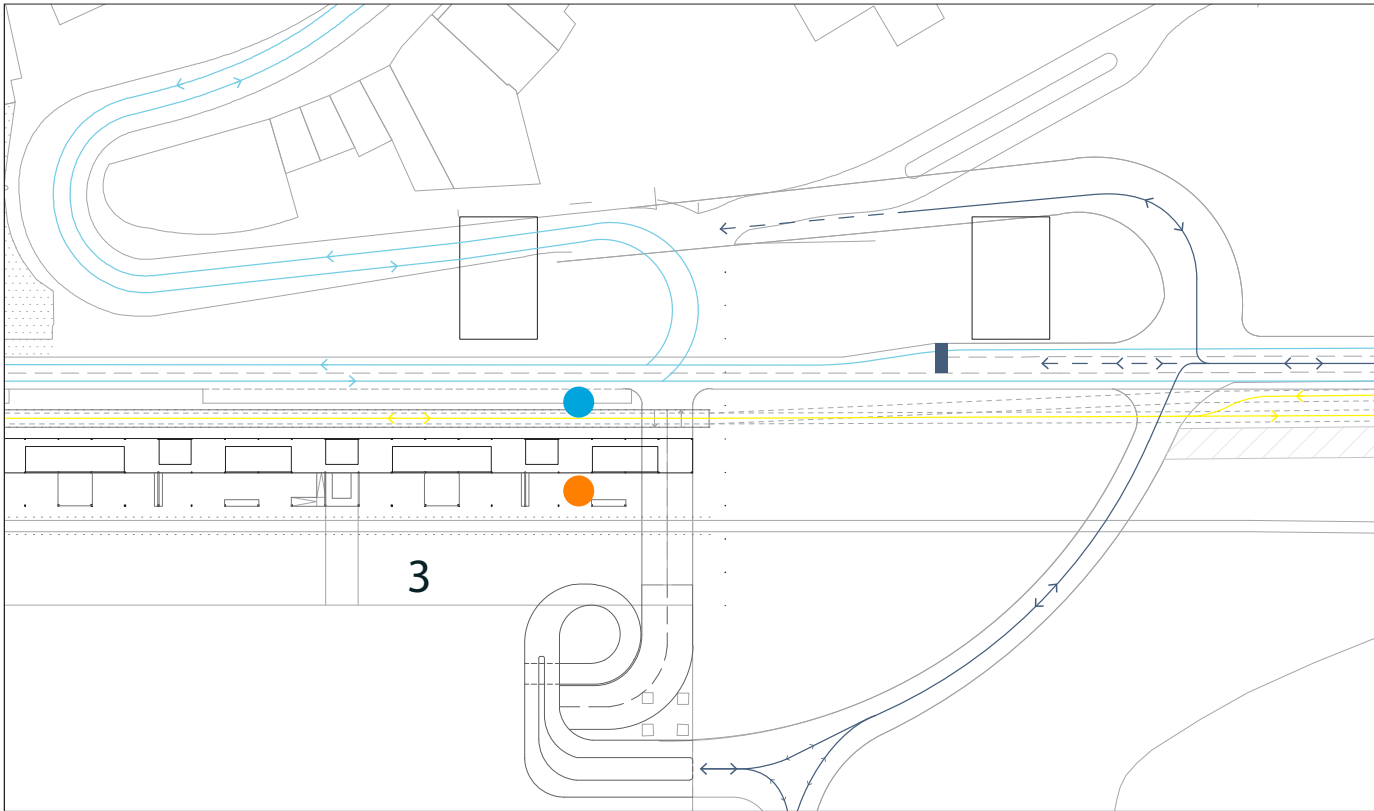
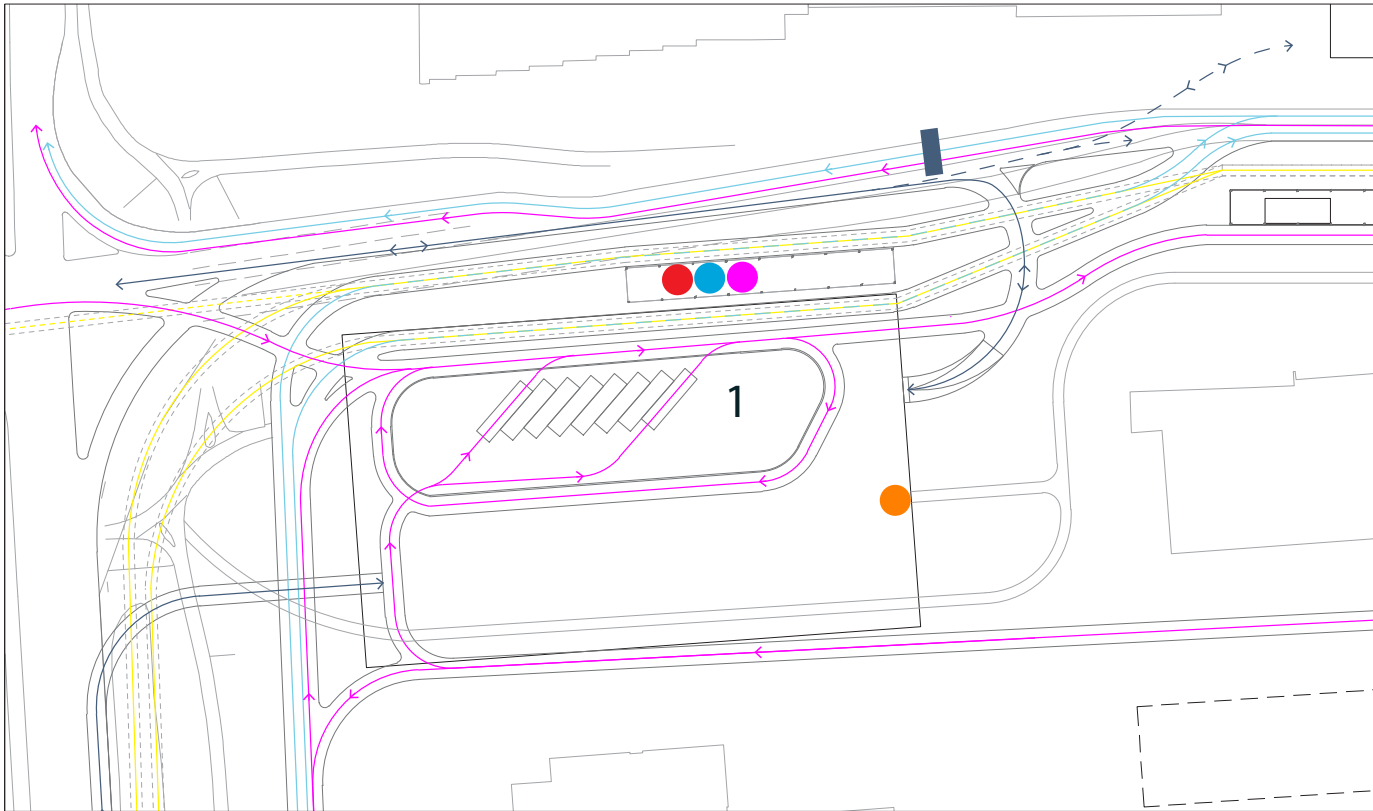
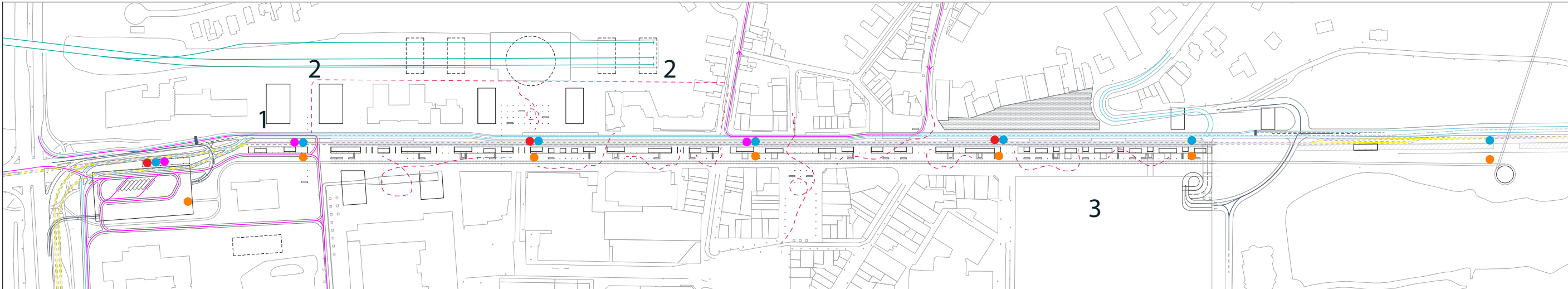


parkeerplan met dosering systeem



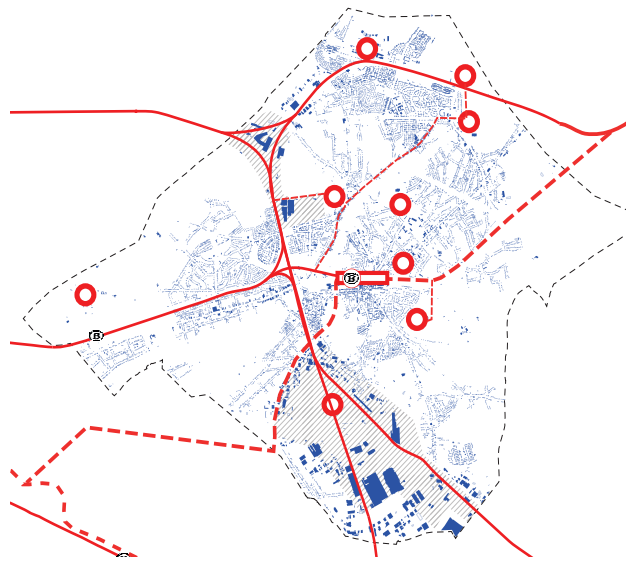
monitor functie

Verschillende flows



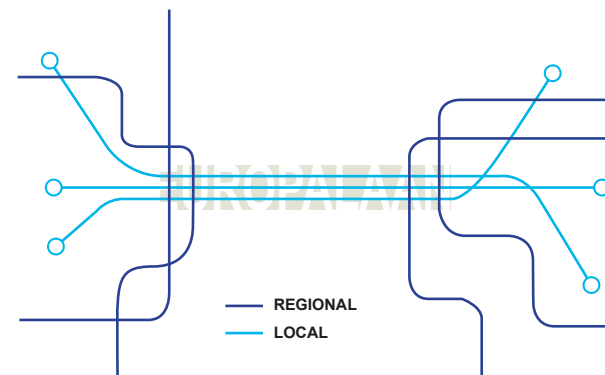
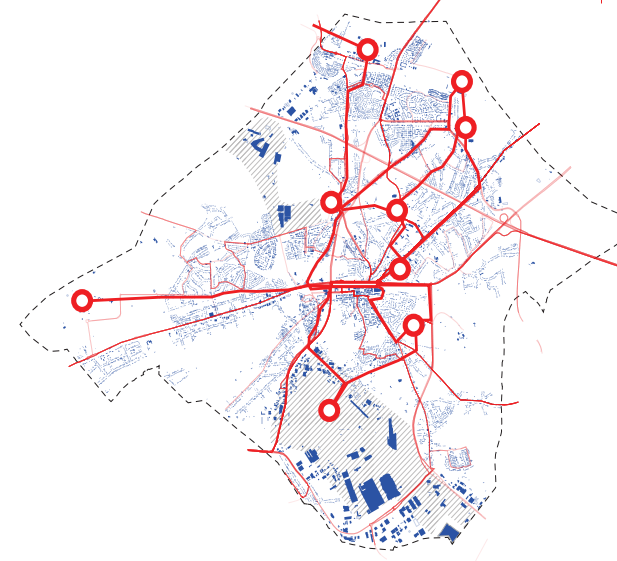
1. Transferium West vormt een complex knooppunt van stromen. Op het gelijkvloers vormt het een depot voor regionale bussen. De kant van het park blijft gevrijwaard voor andere functies als een leenfietspunt.
2. Stadsbalkon: Het stadsbalkon voorziet twee extra toegangen tot de perrons van het treinstation. Dit balkon voorziet zo een snelle verbinding met de regionale bussen en de perrons.
3. Transferium Oost voorziet een minimale aanpassing voor de toegang van de parking bij Shopping 1.

Legende			
	Dosering		Leen fietspunt
	Sneltram		Stop shuttle + stadsbus
	Shuttle		Stop regionalebus
	Stadsbus		Stop sneltram
	Regionale bus		
	Trein		
	Auto		
	Traag		



SPOORVERVOER

De sporen die zijn voorzien in het sneltramtrace zijn breedsporen net zoals de spoorwegen van de NMBS. Indien een mogelijke shuttle ook sporen verkiest zal ook zij een breedspoor aannemen. Hoewel vandaag de combinatie van zware goedertreinen met lightrail op éénzelfde spoor om veiligheidsredenen in België voorlopig niet haalbaar is, zien we dat met cargotrams in het buitenland de verweving tussen beide reeds wel een feit is. In dit geval ontstaat er in Genk een netwerk aan breedspoor dat zowel voor personenvervoer als goederen kan dienen en voor toeristische doeleinden de omliggende parken kan bedienen.

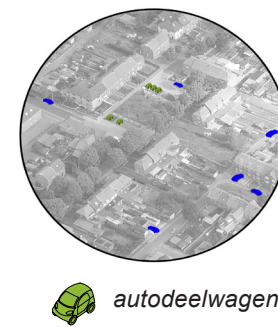
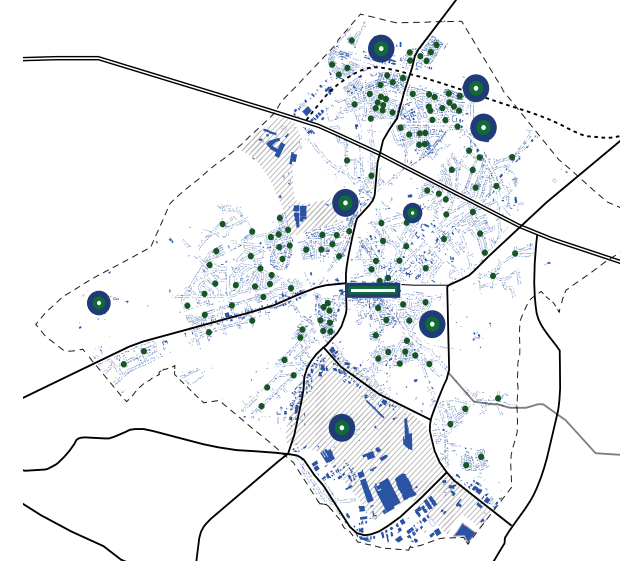


STADSBUSLIJNEN

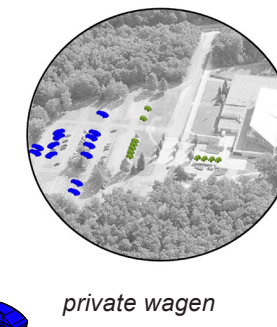
We voegen aan de stadbuslijnen die gebundeld over Europalaan rijden, er een aantal toe (of passen ze aan) die gericht op de verschillende focale punten in het raster snelle verbindingen maken. De bussen maken korte snelle afstanden wat het mogelijk maakt om vlot tussen de populaire bestemmingen in het raster te bewegen.

Door kortere afstanden kunnen we op deze trajecten reeds sneller elektrische bussen inzetten die in wachzones aan de uiterst focale punten opgeladen kunnen worden.

Genk is een autostad. Door de isolatie van Genk met de rest van het land, gekoppeld aan de verschillende uiteen liggende polen, zullen alternatieven in de toe-



autodeelwagen

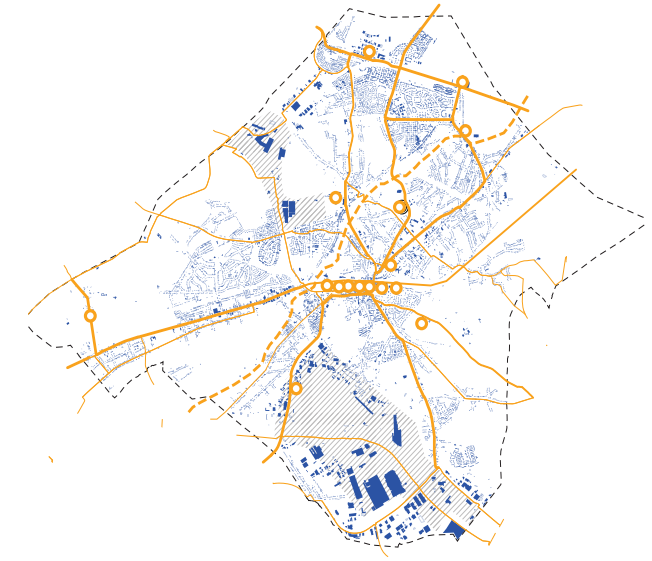


private wagen

VAN AUTOSTAD TOT AUTODEELSTAD

komst moeilijk blijven concurreren aan die van de auto. Verstandiger dan enkel op de alternatieven te concentreren is hoe we het automodel voor Genk ook duurzamer kunnen ontwikkelen door de mentaliteit rond het individueel gebruik van de auto om te slaan in een post-Ford tijdperk. Een goed uitgestippeld autodeelbeleid in Genk kan een ware transformatie betekenen in het budget van de Genkse huishoudens en tevens een mechanisme zijn om het autopark te reduceren en milieuvriendelijker te maken. In de wijken voorzien we strategisch ruimte voor particulier autodelen. In de focale punten en de focale strip krijgen deze autodelers die een langere afstand afleggen van hun huis naar het autodeelpunt en bevoorrechte plaats.

-www.autodelen.net (particulier autodelen)
-www.cambio.be (publieke deelauto's)



LEENFIETSEN

Vandaag kan je in Genk al aan het station terecht voor Bleubikes. Deze bleubike of een stedelijk alternatief plaatsen we bij elk focaal punt en enkele keren verspreid op de focale strip. Op elk punt breiden we ook het gamma van de bleubikes uit met E-bikes en mogelijk ook E-trikes of gewone bakfietsen die het toestaan om ook aanzienlijke bagage mee te nemen. Een continu zacht netwerk moeten snelle rasterlijnen vormen tussen de focale punten.

FOCALE PUNTEN = TRANSFERIA

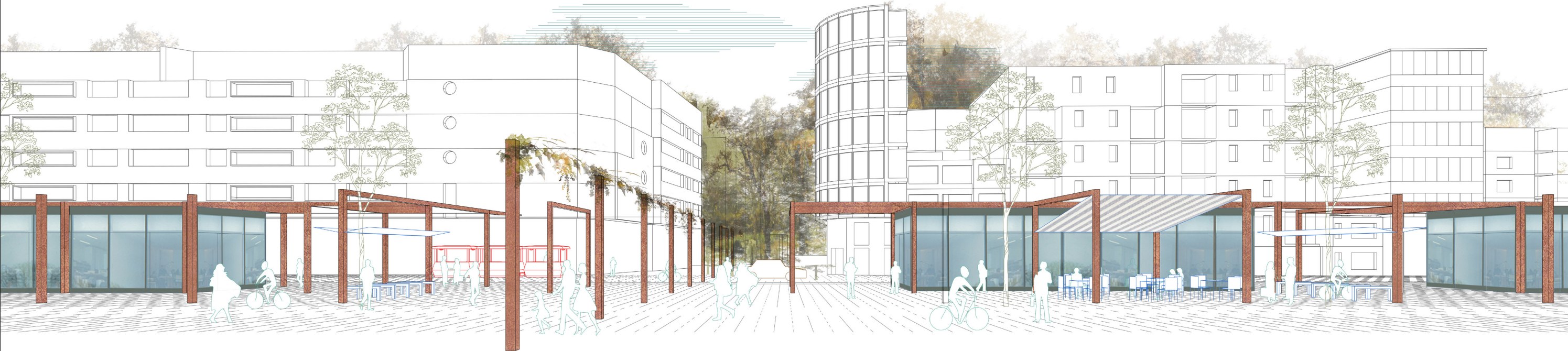
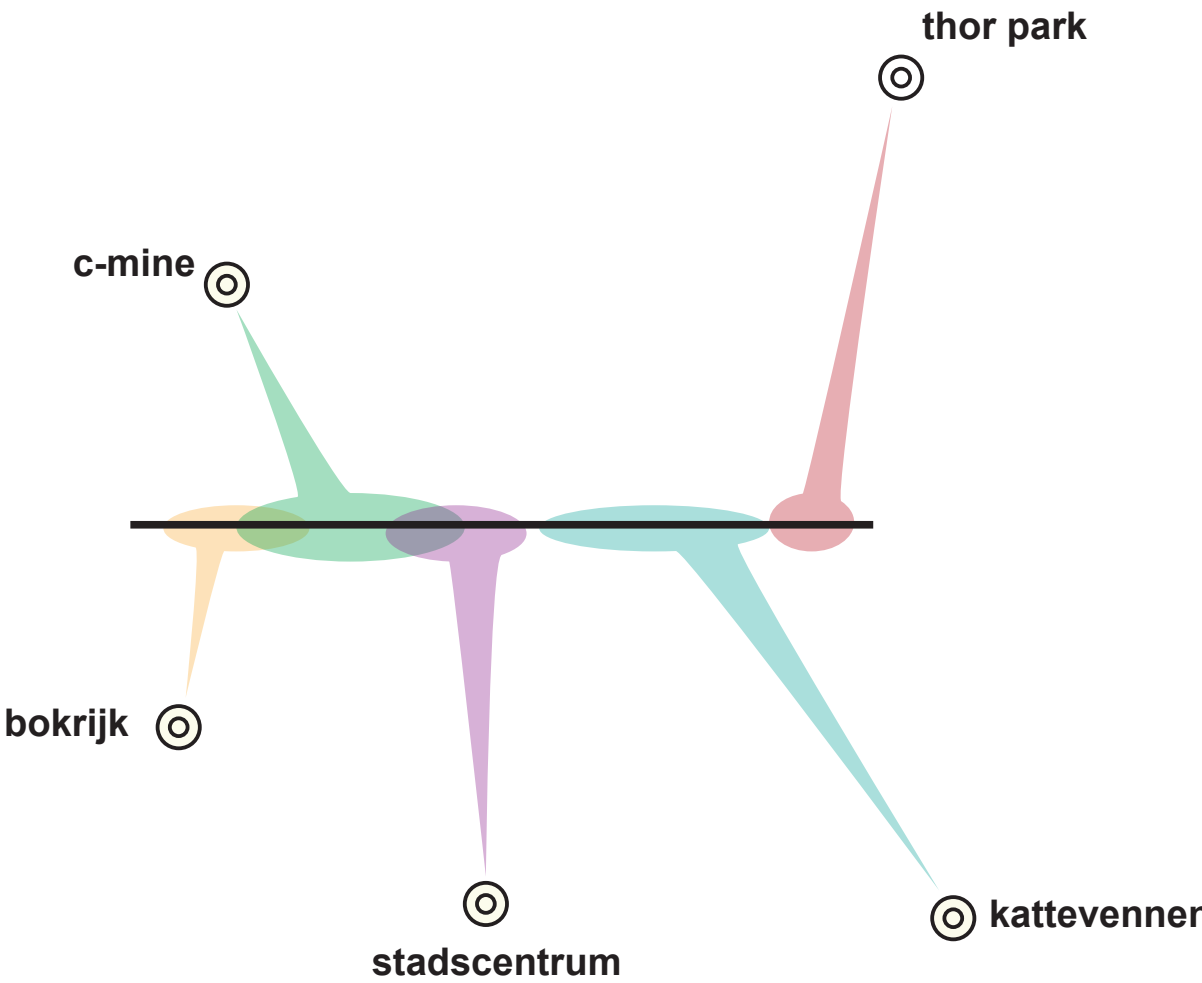
Nu elk focaal punt goed bereikbaar is door verschillende transportmogelijkheden worden deze punten transferia. De stad kan dit zelf stimuleren door parkeertickets te koppelen aan bus, tram of leenfietsgebruik waardoor de bezoeker met de auto, eens in Genk, niet meer afhankelijk is van de auto om zicht te verplaatsen naar meerdere punten.

De focal strip : de stedelijke projecte voor focal points

De leegte van Europalaan wordt na de inrichting ‘gevuld’ met de rijkdommen van de stad. Belangrijke bestemmingen in de rasterstad, de focal points, krijgen een adres op Europalaan. Over de volledige lengte van de stedelijke sequens worden, afhankelijk van de behoeften en afgestemd op het tempo van lokale initiatieven, glazen paviljoenen opgericht waarin satellieten van stedelijke functies worden ondergebracht. Europalaan wordt zo de ambassadeur van de verschillende focal points in de rasterstad. De paviljoenen bakken een nieuwe publieke ruimten af, terwijl het inspannende programma het gebruik van de publieke ruimte beïnvloedt. Zo creëren we een aanschakeling van diverse publieke ruimten op maat van de bewoner, het centrum en de rasterstad. Op weloverwogen plaatsen wordt het grid van palen en paviljoenen onderbroken om het zicht op het omgevende groene landschap te vrijwaren.



Het Havenpaviljoen vertegenwoordigt de Antwerpse haven in de binnenstad



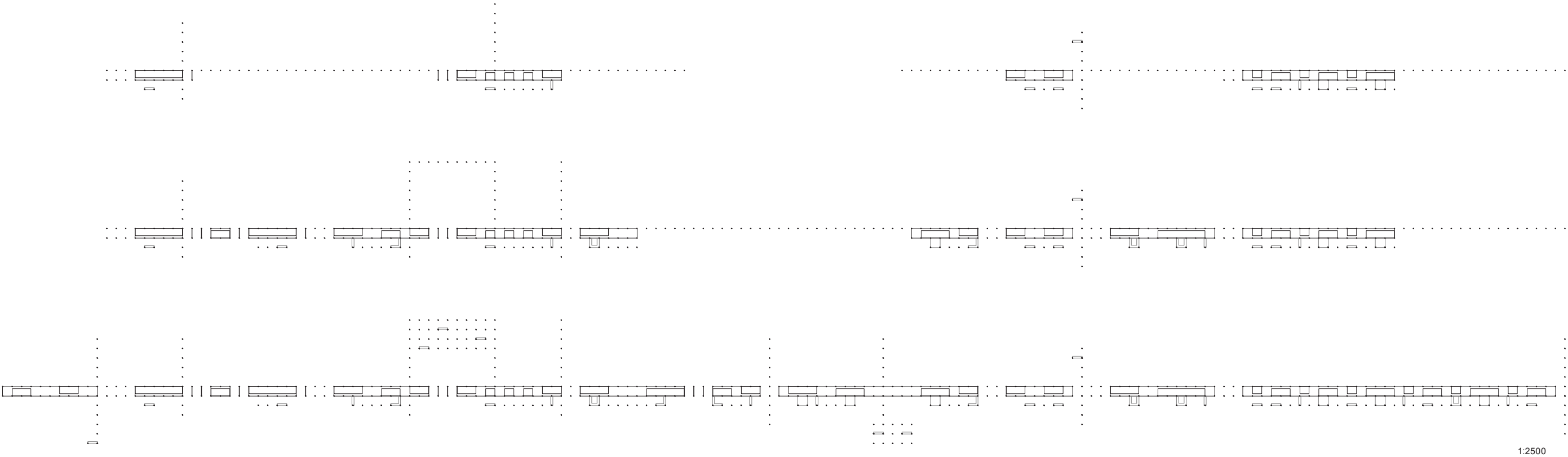
Een as voor diverse economische ontwikkelingen



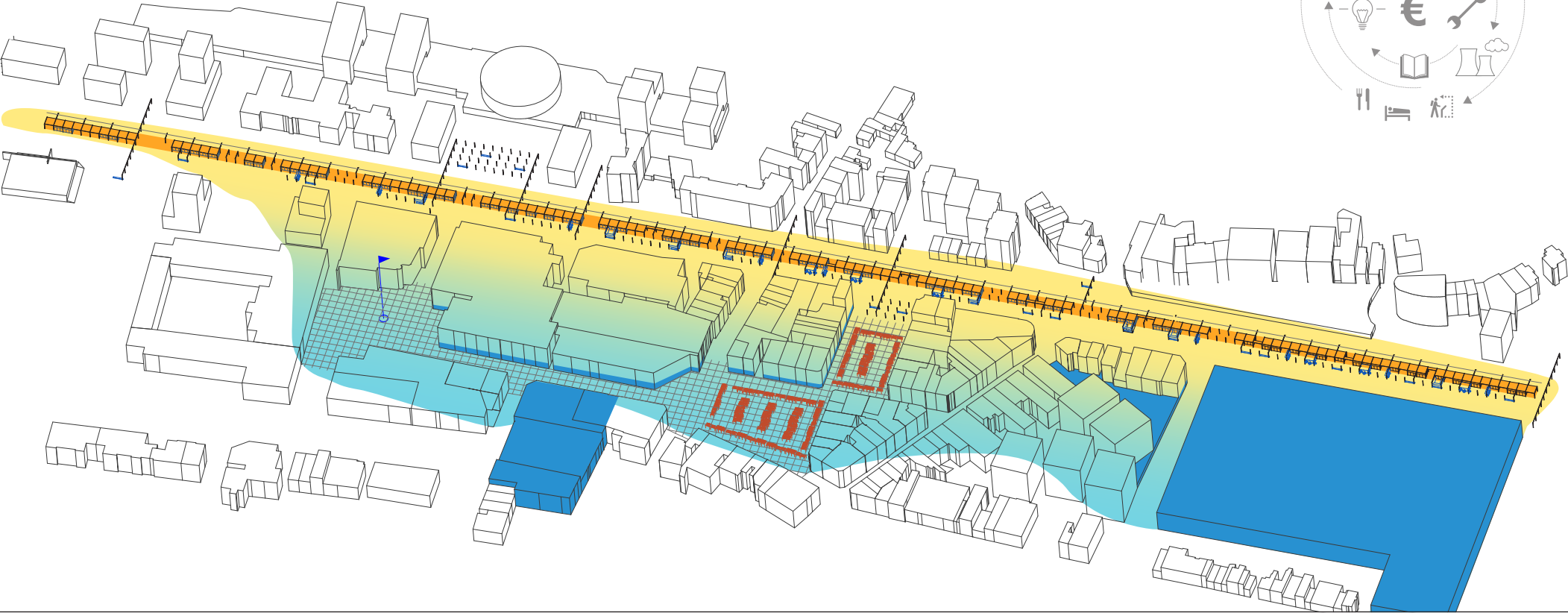
Categorie	Naam	Type	Vandaag	Projectie op Europaan	Benaderde typologie
Cultuur & Toerisme	Visit Genk	Online diensten	www.visitgenk.be	Infopunt voor bezoekers / Stadswinkel	1
	C-MINE	Diensten	Cultuurcentrum met shop in Winterslag	Infopunt / Ticketshop / Shop / Projectruimte	2
	KRC Genk	Voetbalclub	Cristal Arena in Waterschei	Ticketshop / Fanshop	3
	Bokrijk	Openluchtmuseum	Openluchtmuseum met museumshop in Bokrijk	Infopunt / Ticketshop / Museumwinkel	4
	Mijnmuseum Beringen	Museum	Museum in Beringen	Bezoekerscentrum	5
	Emile Van Dorenmuseum	Museum	Museum in Henri Decleneestraat	Satellietmuseum	6
	Cosmodrome Kattevennen	Belevingscentrum	Poort tot het Nationaal Park Hoge Kempen	Belevingssatelliet	7
	National Park Hoge Kempen	Park	Groene long in As, Dilsen-Stokkem, Genk, Lanaken, Maasmechelen, Zutendaal	Bezoekerscentrum / Fietsverhuur / Landschapsecavatie	8
Voedsel	LINDA	Korte keten landbouw	Jaarlijkse boerenmarkt op C-MINE	Permanente overdekte markt van lokale en biologische producten	9
	Het Vrije Veld	Korte keten landbouw	Kleinschalig biologisch landbouwbedrijf in Zutendaal	Permanente winkel / Afhaalpunt voor biopakketten	10
	t Gebroek	Korte keten landbouw	Kleinschalig biologisch landbouwbedrijf in Zutendaal	Permanente winkel / Afhaalpunt voor biopakketten	11
	Voedselteam Genk	Korte keten landbouw	Depot en afhaalpunt voor lokale producten in Bretheistraat	Permanente winkel / Afhaalpunt voor biopakketten	12
Verbrede economie	Fablab Genk	Samenwerkings-verband	Maak-, experimenteer- en onderzoeksruimte in Houtparklaan	Hersteldienst	13
	C-MINE crib	Instelling	Dienstencentrum voor startende ondernemingen op C-MINE	Co-workspace	14
	Libot	Kleermaker	Kledingwinkel in Stationsstraat	Atelier / Hersteldienst / Shop	15
	F-Mobile	Winkel	Winkel en hersteldienst voor telefonie en computer in Winterslagstraat	Hersteldienst	16
	Oxfam	Winkel	Nieuwe tweedehandswinkel	Vintagewinkel	17
	De Koop	Winkel	Kringwinkel en depot in Bosdel	Vintagewinkel	18
Horeca	Energyville	Instelling	Expertisecentrum voor duurzame en intelligente energiesystemen, Thor Park	Bezoekerscentrum	19
	Gusto Carbon	Restaurant	Toprestaurant in Europaan	Food Court	20
	La Botte	Restaurant	Toprestaurant in Europaan	Food Court	21
	Actieve Interculturele Federatie (vzw)	Sociaal restaurant	Multicultureel buurtrestaurant in Vennestraat	Sociaal restaurant	22
Kunst	Alternatief (vzw)	Sociaal restaurant	Zelfbedieningsrestaurant in Weg naar As	Sociaal zelfbedieningsrestaurant	23
	Cosmopolitan Gallery	Kunstgalerij	Kunstgalerij in Jaarbeurslaan	Atelier voor artists in residence / Projectruimte / Satellietgalerij	24
	La Biomista	Kunstzoo	Nieuwe bioculturele dierentuin in Zwartberg	Dierenkooi	25
	Koen Vannechelen	Internationale kunstenaar	Nieuwe studio in Zwartberg	Atelier voor artists in residence / Projectruimte	26
	Franky Larousselle	Lokale kunstenaar	Op zoek naar een atelier	Atelier / Projectruimte / Galerij	27
	FLACC - Casino Modern	Instelling	Werkplaats voor beeldende kunstenaars	Tentoonstellingsruimte	28
Design & Mode	De Unie Hasselt - Genk	Instelling	Duurzaam kunstproject van Z33	Tentoonstellingsruimte / Infopunt	29
	Piet Stockmans	Keramiek	Atelier en galerij op C-MINE	Showcase / Shop	31
	some.thing(s) INSIDE	Keramiek en juweelontwerp	Atelier in Margarethalaan	Atelier / Shop	32
	Kuppers & Wuytens	Juwel- en accessoireontwerp	Uit Zonhoven, producten te koop in de Museumshop Bokrijk	Atelier / Shop	33
	Lore Langendries	Juwel- en accessoireontwerp	Uit Hasselt, producten te koop in de Museumshop Bokrijk	Atelier / Shop	34
	Gilberte Claes	Meubelontwerp	Eigen galerij Gallerij in Vennestraat	Atelier / Shop	35
Zorg	Martin Margiela	Mode	Maison Martin Margiela	Showcase / Shop	36
	ZOL Ziekenhuis / Welzijns-campus	Zorgvoorziening	ZOL Ziekenhuis / Welzijns-campus	Infopunt / Pick-up apotheek	37
	Zwembad en sportcentrum Genk	Sportvoorziening	Stedelijk zwembad en sportcentrum	Fitness Box	38
	Speelmijntje	Speelvoorziening	Binnenspeeltuin op C-MINE	Indoor speeltuin	39
Mobiliteit	MAD Faculty (Luca)	School of Arts	School of Arts op C-MINE	Showcase / Atelier / Lesruimte	40
	De Lijn	Diensten	Lijnwinkel in het station	Ticketshop / Dienstregeling	41
	E-bike	Diensten	-	Rent & Repair / Herlaadpunt	42
	E-car	Diensten	-	Rent & Repair / Herlaadpunt	43
Autodelen	Autodelen	Samenwerkings-verband	-	Infopunt	44

Gericht op lokale behoeften en opportuniteiten, biedt de lange strook paviljoenen onderdak aan initiatieven van verschillende aard en schalen, afhankelijk van hun specifieke wensen. De enige voorwaarden zijn dat wordt bijgedragen tot de kwaliteit van het publieke leven, de sociale ontmoeting wordt bevorderd, en dat de kwaliteiten van de paviljoenen en deze nieuwe ruimtelijke conditie maximaal worden uitgespeeld. De paviljoenen vervolledigen de stad met een nieuwe typologie die tot op heden nog niet bestaat. Hierdoor creëren we een specifieke niche die niet concurreert met ander onroerend goed op de markt. Met een maximum van 2.200 m² bebouwbare vloeroppervlakte langsheen de gehele stedelijke sequens van Europaan is het ontwikkelings- en investeringsrisico extreem laag. De oppervlakte komt overeen met een smal pand in Europaan. Een zorgvuldig ontworpen module, het repetitieve patroon en de langgerektheid van de structuur maken de constructie betaalbaar.

Realisatiegraad

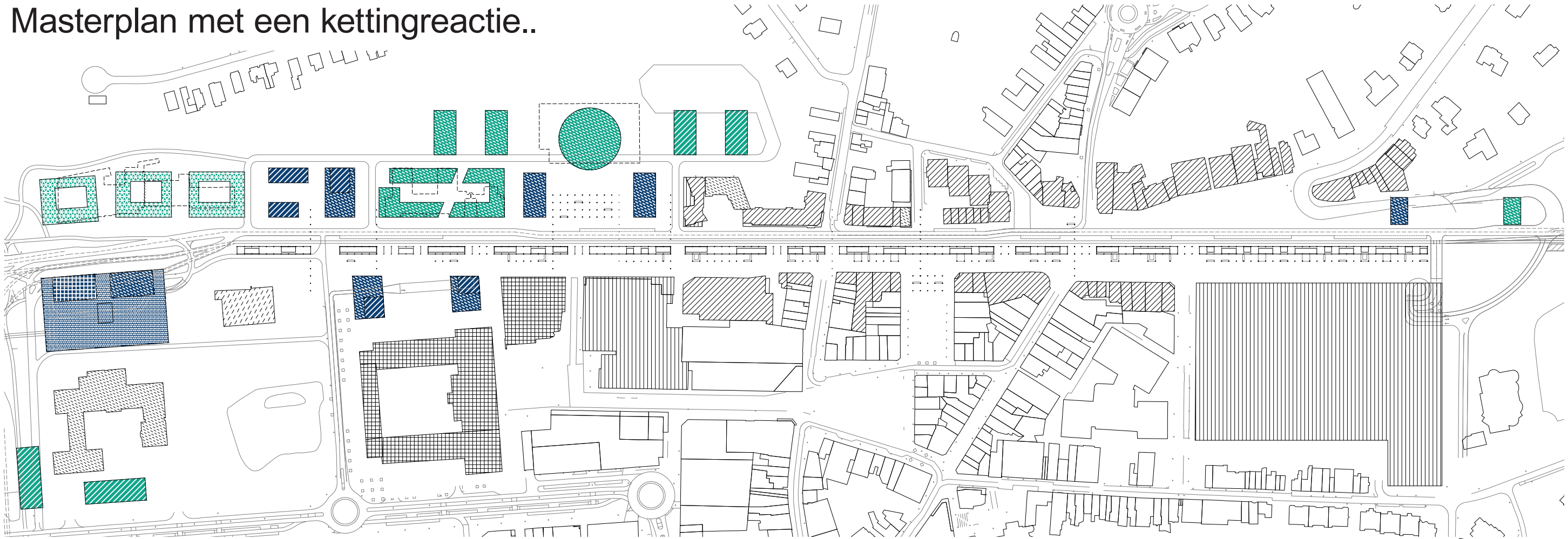


Positieve Concurrentie



Vandaag merken we in Genk een dominante markt van de Shoppings die vooral merken en producten van globale markten in de rekken hebben liggen. Voor een niche-markt trekken de Genkenaren eerder naar Hasselt, Maastricht of verder waar ze uit praktische redenen meteen alle aankopen doen. Tijdens de wekelijkse markt op donderdag voltrekt zich echter een interessant schouwspel. De populaire markt gaat in dialoog met de winkels. Mensen kopen aan de marktkramen waarna ze de winkels binnenlopen. We besluiten verder in te zetten op deze positieve concurrentie door meer ruimte te bieden voor nichemarkten, voedselmarkten en een etalage te bieden voor de lokale maakeconomie op Europalaan. Door de Europalaan te versterken met meer kantoor- en woongelegenheden garanderen we voldoende passage.

Masterplan met een kettingreactie..

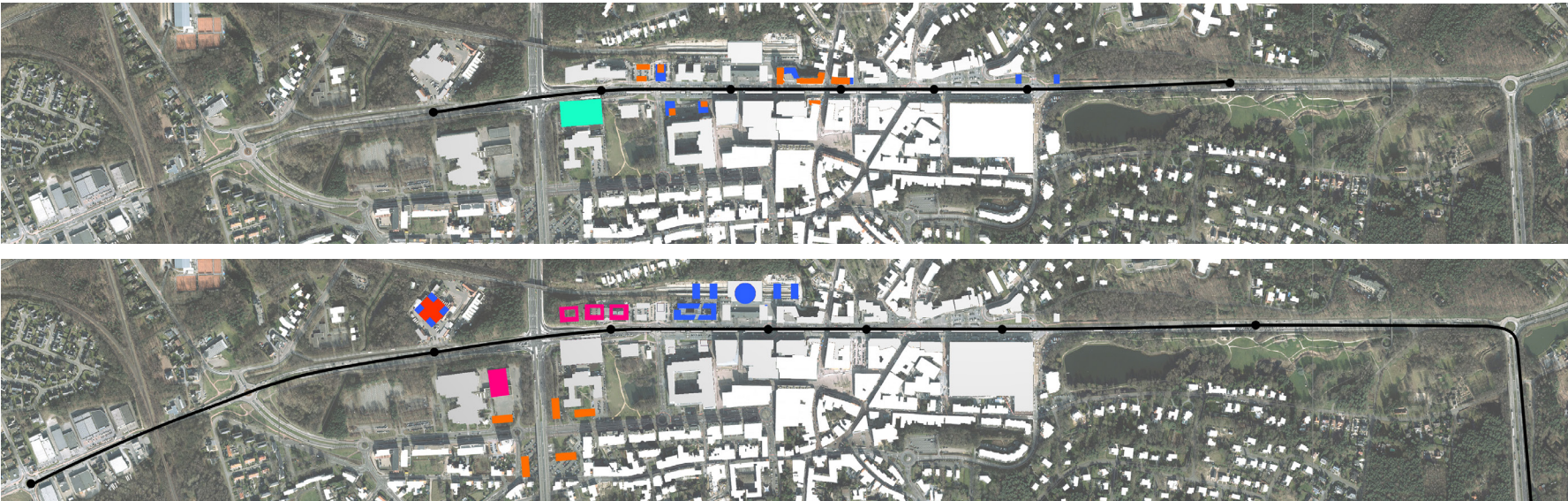
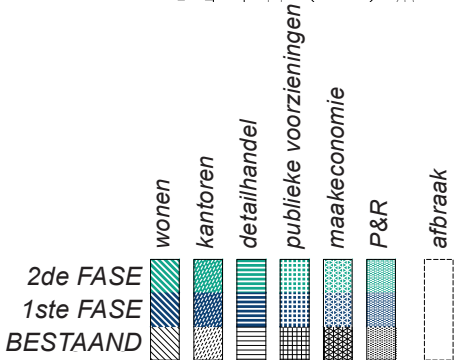


De ontwikkeling van de randen van Europalaan volgen de logica van een kettingreactie van klein tot grootschalig.

Door de activering van Europalaan als een intense publieke ruimte en stedelijke bestemmng ontstaat er een synergie tussen de Europalaan en de gebouwen die haar een facade bieden.

Ook een verdichting van kantoorruimte wordt voorgesteld in het stedelijke weefsel in plaats van de andere zijde vande N 76. Op deze wijze draagt het programma zowel bij als dat het gebruik maakt van de nieuwe stedelijke economie.

Het ‘balkon’ van de NMBS site is een potentie die wordt uitgespeeld. Indien treinstellen lichter worden in de toekomst, kan het spoordomein zelf ontwikkelbaar worden. Dit laat een 2 de rij van stedelijke ontwikkeling parallel op Europalaan die het achteruineffect teniet doet en opent het station naar de stad door de creatie van een nieuwe straten.



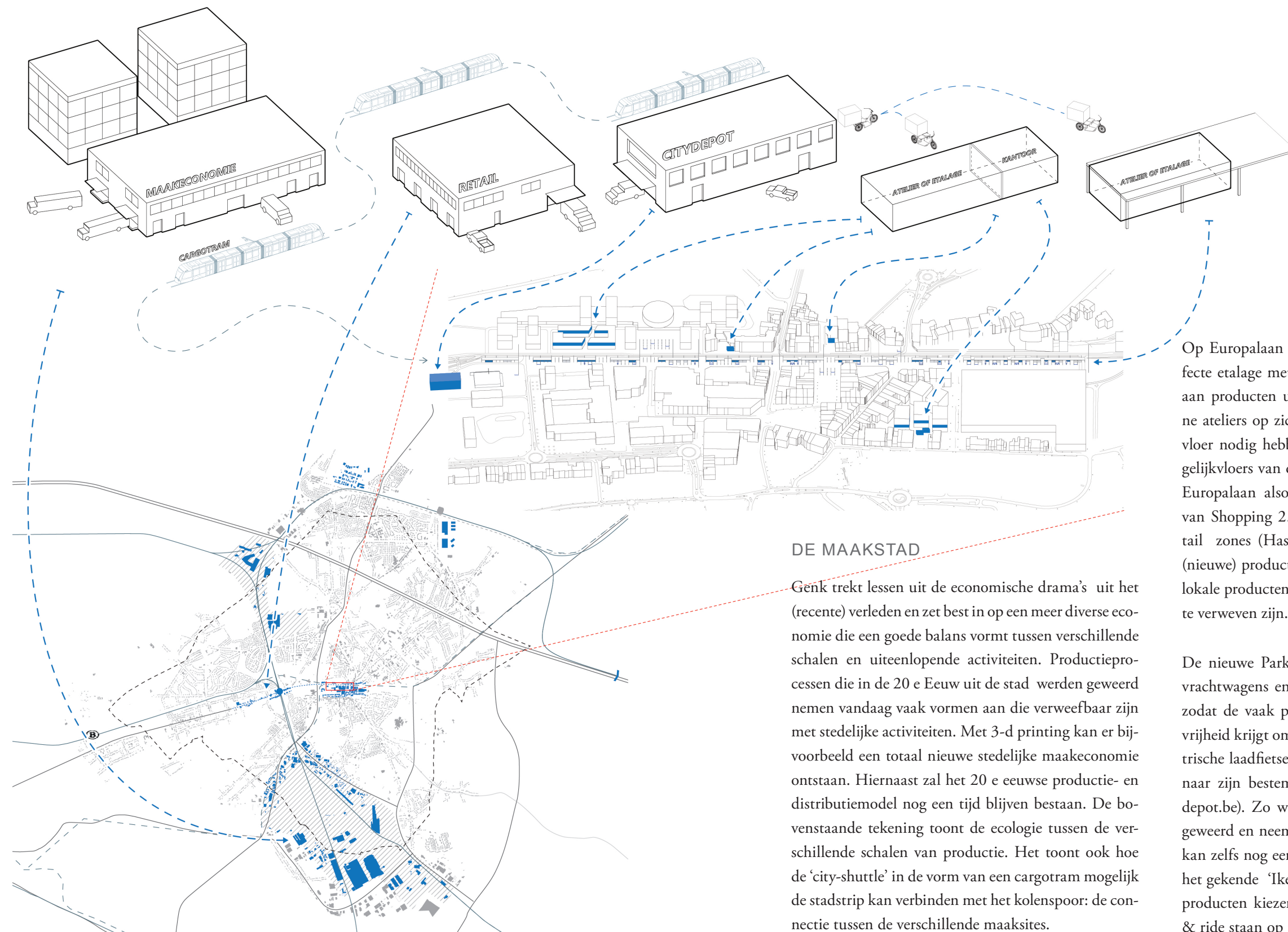
EEN NIEUWE AS VOOR DIVERSE ECONOMISCHE ONTWIKKELING



- wonen
- kantoren
- maakeconomie
- evenementenhal
- detailhandel en horeca
- publieke voorzieningen
- P&R (park & ride)

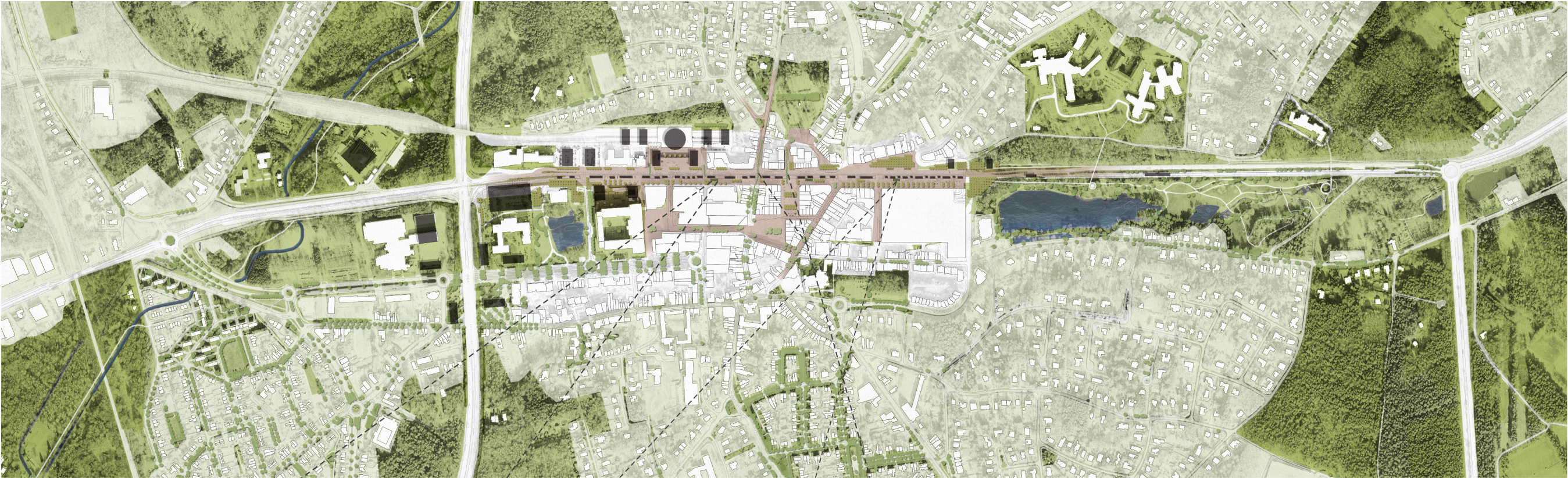


Maakstad Genk

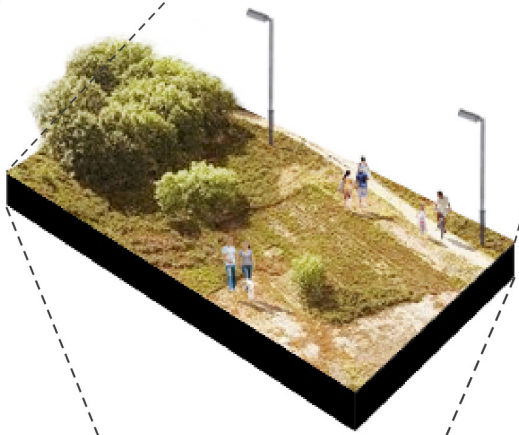
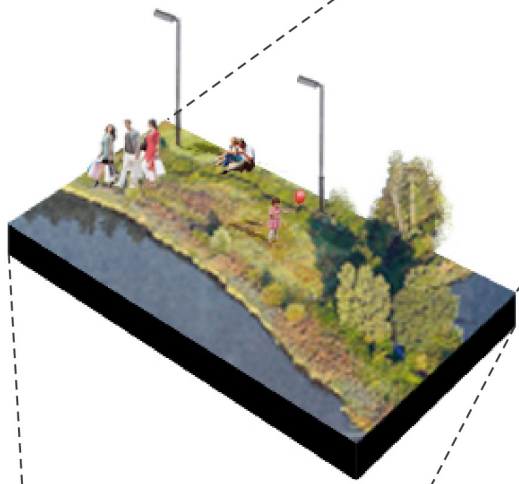


Op Europalaan bieden kleinschaligenruimtes de perfecte etalage met veel passage voor de een diversiteit aan producten uit Genk maar het kunnen ook kleine ateliers op zich zijn. Makers die een grotere werkvloer nodig hebben kunnen dan weer terecht op het gelijkvloers van de nieuwe te ontwikkelen randen van Europalaan alsook in leegstaande panden zoals die van Shopping 2. Buiten het centrum organiseren retail zones (Hasseltweg) hun groothandel en maken (nieuwe) productiecentra rond het kolenspoor Genkse lokale producten die moeilijk met het stedelijk weefsel te verweven zijn.

De nieuwe Park en Ride geeft de mogelijkheid aan vrachtwagens en cargotram om hun lading te lossen zodat de vaak problematische 'last mile' logistiek de vrijheid krijgt om met een geschikter voertuig (bv elektrische laadfietzen) en op een beter geschikte moment naar zijn bestemming gebracht te worden (zie city-depot.be). Zo worden vrachtwagens uit het centrum geweerd en neemt verkeersveiligheid toe. Het systeem kan zelfs nog een stap verder uitgedacht worden zoals het gekende 'Ikea-model': in de stadstrip kan je zo de producten kiezen die je in de afhaalzone in de park & ride staan op te wachten. In dat geval hoeft de 'last mile' zelfs niet afgelegd te worden.



1/10 000



Natuurpark Wijers

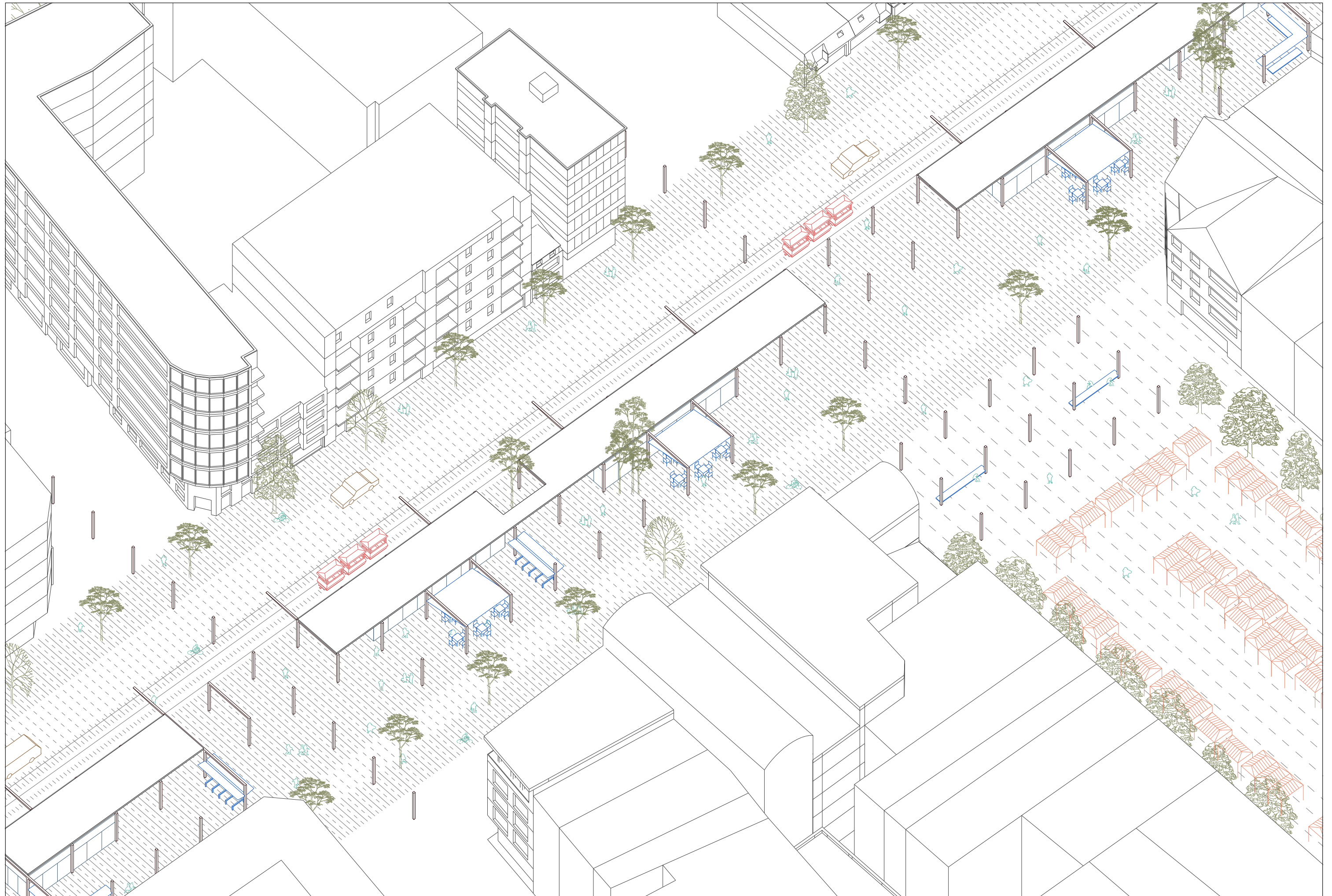


Nationaal park Hoge Kempen

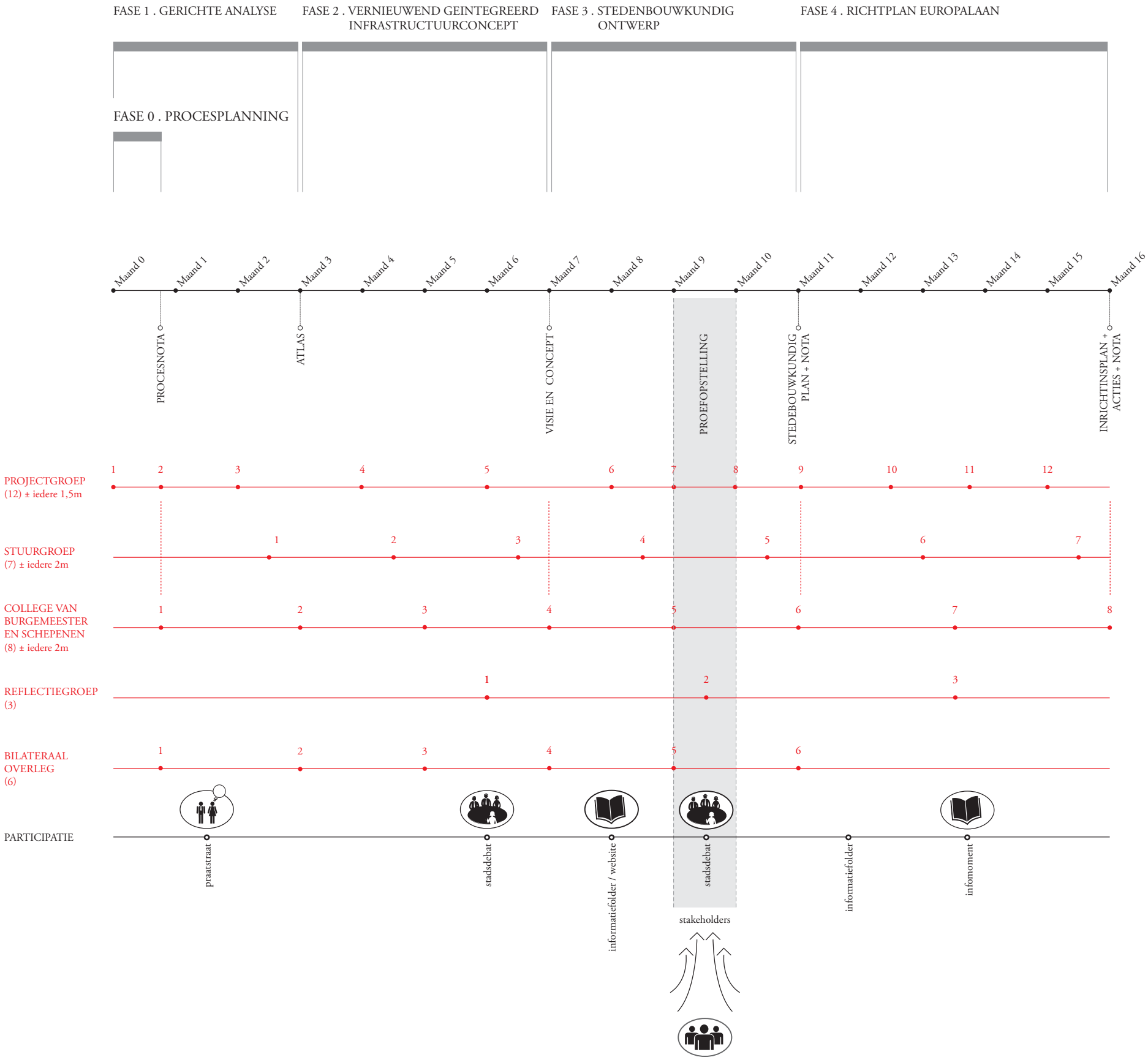


LANDSCHAP

De grootste landschappelijke kwaliteit die het ontwerp creëert is het zo compact mogelijk houden van de stadstrip en nieuwe ontwikkelingen steeds binnen de stadstrip te voorzien. Zo wordt de Stiemerbeekvallei ontzien van verdere kantoorontwikkeling en kan ze volop haar landschappelijke kwaliteiten benutten. Europalaan, die een nieuwe stedelijkheid in Genk zal genereren behoudt zo de landschappelijke nabijheid en visualiteit . Zichten op de groene flanken van de vallei worden versterkt door subtiële landschapselementen die in de vorm van pergolas de weg wijzen naar het achtergelegen zichtbare landschap. Bomenrijen worden op deze assen onderbroken om het achterliggende landschap beter te kaderen. Tot slot geven we Europalaan ook landschappelijk een ambassadeursfunctie. Haast letterlijke kopien van hun flora zetten de natuurgebieden in de kijker in ‘pocket’ parkjes.







PLAN VAN AANPAK

Het plan van aanpak is ingegeven vanuit de ervaring dat een kwalitatief ontwerp niet volstaat om te komen tot een hoogwaardige uitvoering op het terrein. Om die reden wordt ingezet op een sterk proces met voldoende overlegmomenten. Het spreekt voor zich dat het proces, bij aanvang en zelfs in de loop van het traject, kan worden aangepast.

Het projectteam naar een maximale inbreng en betrokkenheid van de actoren. Het realiseren van de nieuwe Europaan is immers afhankelijk van heel wat andere plannen en agenda's. Het proces laat toe deze samen te brengen en visies uit te wisselen.

We werken in duidelijk afgebakende fasen waarbij aan het einde van elke fase gedragen antwoorden worden geformuleerd op de eerder gestelde vraagstukken. Deze tussentijdse validatiemomenten zijn essentieel voor de voortgang van het proces, maar ook om het geheel van actoren, betrokken bij de stadsontwikkeling, samen te brengen, samen te houden en te vermijden dat actoren afhaken.

Doorheen de verschillende fasen werken we op twee parallelle sporen. Een eerste spoor gaat over de inrichting van de Europaan. Het tweede spoor over de rol van de Europaan in de rasterstad, en de gevolgen voor de rasterstad. Tussen beide sporen speelt een continue wisselwerking en kennisuitwisseling. Beide sporen beïnvloeden elkaar hierdoor maximaal. Afhankelijk van de finaliteit van elke fase, kan echter het ene spoor meer op de voorgrond treden ten opzichte van het andere.

We onderscheiden vier fasen.

In een eerste fase bereiden we het eigenlijke ontwerpwerk voor. Op basis van het wedstrijdvoorstel kan gericht worden gewerkt aan verdere kennisontwikke-

ling en verdieping in het gebied, zowel op niveau van de rasterstad als op niveau van de Europalaan. We verzamelen alle noodzakelijke informatie voor het project, praten met actoren en bewoners. Dit is tevens de fase waarin het programma van eisen wordt vastgelegd. Het inhoudelijk kader waarbinnen wordt gewerkt is duidelijk.

Het eindproduct van fase 1 is een atlas van de bestaande ruimte en het ruimtelijk functioneren op de verschillende schaalniveaus. Aandachtspunten voor de latere inhoudelijke uitwerking worden per ruimte en per schaal opgesteld.

Parallel aan de eerste fase werken we aan een procesnota. Deze nota geeft een helder overzicht van de uit te voeren werkzaamheden, de verschillende overlegmomenten, deadlines, de communicatiestrategie enz. Het is een routeplan voor het verdere procesverloop en strikte houvast voor zowel opdrachtgever als opdrachtgever. Eveneens worden de relevante actoren, gebruikers en belanghebbenden in de nota opgesteld. Bij aanvang van elke nieuwe fase wordt samen met de stad nagekeken of eventuele bijstellingen nodig zijn.

Fase 2 focust op het vernieuwend en geïntegreerd infrastructuurconcept. De Europalaan als transferium, de infrastructuur als publieke ruimte, wordt zowel theoretisch als praktisch uitgediept en verduidelijkt. Steeds wordt de interactie tussen de Europalaan en het raster bewaakt. De fase resulteert in een gedragen en future proof ruimtelijk mobiliteitsconcept waar de verschillende huidige en toekomstige verkeerssystemen geïntegreerd samen werken.

Het eindproduct van de tweede fase is een manuscript/handleiding voor het vernieuwend geïntegreerd infrastructuurconcept.

De derde fase behelst de opmaak van een stedenbou-

wkundig plan voor de Europalaan op basis van het eerder goedgekeurde infrastructuurconcept. Dit vormt de basis voor verdere uitwerkingen en detailleringen. Aangelanden, en de gewenste interactie met de Europalaan, worden in detail onderzocht. Via ontwerpend onderzoek worden de mogelijke programma's, invullingen, typologieën enz. uitvoerig getest, alvorens duidelijk gemaakt en als randvoorwaarden en richtlijnen voor toekomstige ontwikkelingen worden scherp gesteld. Parallel worden verschillende scenario's voor de inrichting van de Europalaan uitgewerkt. Het transferium krijgt vorm. Deze verdieping laat toe een eerste proefopstelling op het terrein te realiseren. Deze testcase van een mogelijke toekomst is het uitgelezen moment om breed over het project te communiceren, te enthousiasmeren en de voorstellen te evalueren.

De derde fase resulteert in een stedenbouwkundig plan met scenario's voor sleutelplekken en de Europalaan. Het plan laat toe de verschillende mogelijke programma's en inrichtingen te evalueren. In de derde fase bouwen we ook een model 1:1.

De vierde fase focust op de verdere uitdieping van de toekomstige inrichting van de Europalaan. Plannen worden nog gedetailleerder, tactiel. In een streven naar verandering op het terrein richten we ons op de realiseerbaarheid van het concept. We besluiten deze opdracht met een flexibel, aanpasbaar inrichtingsplan met harde kaders, concrete acties en aanbevelingen voor het verdere verloop.

Het eindproduct van de vierde fase is een werkbaar richtplan voor de realisatie van de nieuwe Europalaan.

Het projectteam beschouwt deze opdracht niet als een eindpunt, maar een concrete stap in de realisatie van een nieuwe stedelijke ruimte in de rasterstad. We hechten daarom veel belang aan de latere kwaliteitsbewaking en beschouwen de rol van de kwaliteitsbewak-

er ruim. Het gaat niet uitsluitend over het bewaken van de kwaliteit van mogelijke uitvoeringsdossiers voor de inrichting van de publieke ruimte, maar ook om de transformaties van de aangelanden te bewaken en waar nodig in dialoog met publieke en private initiatiefnemers en de stad Genk bij te sturen. We waken over de consequente uitvoering van de visie, maar passen de visie waar en wanneer nodig/zinvol, door andere, kruisende initiatieven en projecten, aan.

SPEELVELD VAN ACTOREN

Elke actor krijgt een specifieke plek in de projectstructuur.

Projectteam: harde kern van ontwerpers, aangevuld

met experts op het vlak van mobiliteit en civiele techniek

Projectgroep: projectteam + stad Genk (diensten die zijn betrokken bij stadsontwikkeling)

Stuurgroep: projectgroep + stadsdiensten + publieke actoren die zijn betrokken bij stadsontwikkeling

Reflectiegroep: private actoren en belanghebbenden die betrokken zijn bij stadsontwikkeling + deskundigen vanuit middenveldorganisatie + experts

Bewoners

College van burgemeester en schepenen: besluitvorming en validatie.

