

OPEN OPROEP HASSELT NOORD:

CREATIEVE KEMPISCHE POORT



STUDIEOPDRACHT AANBIEDER **C**

2 MAART 2011

OPEN OPROEP HASSELT NOORD:

CREATIEVE KEMPISCHE POORT

STUDIEOPDRACHT AANBIEDER C

2 MAART 2011

INHOUD

5 1. Visie op de opgave

- 5 De binnenstad springt over de Groene Boulevard
- 6 Verkeersknoop wordt duurzaam stadskwartier
- 8 Nu zaaien, later oogsten

11 2. Schetsontwerp

- 11 Ruimtelijk raamwerk
- 13 Het valleipark
- 15 Twee stedelijke milieus met een eigen karakter
- 16 Infrastructuur: naar een goed verdeelsysteem

19 3. Uitwerking brug

- 22 Kempische Poort op twee niveaus
- 26 Kostenraming
- 27 Gebruik van de brug tijdens de bouwfase

29 4. Werkvoorstel planproces

- 30 Aanpak
- 32 Kostenbeheersing
- 33 Planning
- 34 Duurzaam ontwerpen aan de Kempische Poort: uitgangspunt en ontwerpprincipes
- 35 Kostprijs



1. VISIE OP DE OPGAVE

Een brug moet met 2,10m worden verhoogd. Zo op het eerste gezicht een civieltechnisch project. Maar zo'n reconstructie moet wel een bredere, duurzame toekomstwaarde hebben. Het Agentschap Wegen en Verkeer en de gemeente Hasselt zien dat in en zijn op zoek naar synergievoordelen voor de stad en haar wegennet.

Onze oplossing voor de Kempische Poort hebben we 'de ontknoping' genoemd. Door de regionale wegenstructuur op de Kempische Poort te ontknopen van het maaiveld van de stad kan er een nieuwe openbare ruimte worden gecreëerd. Een stedelijke structuur die de ingezette ontwikkelingen in de Blauwe Boulevard, de Campus Elfde Linie en de Kanaalzone uit hun isolement trekken. Zo ontstaat er een aaneengesloten vitaal stedelijk gebied met een ongekende potentie om nieuw stedelijk programma aan te trekken. Het hart van dit gebied wordt gevormd door het Valleipark, hét nieuwe stadspark van Hasselt.

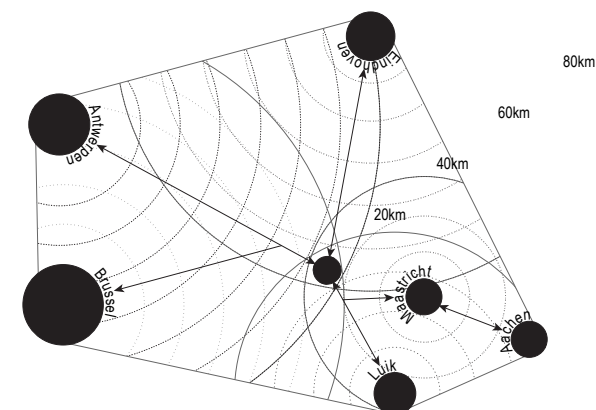
DE BINNENSTAD SPRINGT OVER DE GROENE BOULEVARD

Hasselt heeft zich de afgelopen jaren ontwikkeld tot een sterke speler in een netwerk van samenwerkende Europese steden dat zich uitstrekt tot Aachen en Luik. Op iets grotere afstand, maar nog steeds binnen het uur liggen de economische centra van Brussel, Antwerpen en Eindhoven. Binnen dit krachtenveld is Hasselt aantrekkelijk door haar kleinschalige stedelijkheid. Er is een ruim aanbod aan stedelijke functies, opleidingen, culturele en culinaire voorzieningen. De groei van deze centrumfuncties en de bijbehorende woonmilieus is zo sterk dat het historische centrum dit niet meer kan opvangen.

Hasselt & partnersteden kandidaat Culturele Hoofdstad 2018



Hasselt ligt centraal tussen Europese economische centra



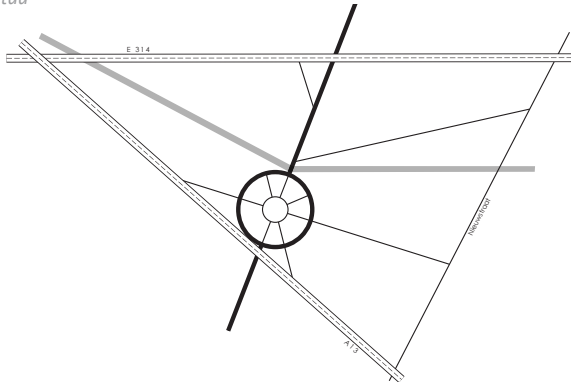
VERKEERSKNOOP WORDT DUURZAAM STADSKWARTIER

De plannen voor de stationsomgeving en de Blauwe Boulevard kunnen worden gezien als een eerste 'sprong over de Groene Boulevard'. In ons voorstel creëren wij de condities voor de ontwikkeling van een samenhangend centrumgebied dat zich uitstrekt tot het Valleipark: hét nieuwe stadspark van Hasselt. Ten zuiden van het Valleipark ademt de sfeer van de binnenstad: een sterk verdichte structuur van smalle straten en pleinen, met een sterke mix aan functies. Aan de overzijde van het park ontstaat een aaneengesloten campusgebied. Een meer open gebied met ruimte voor grotere gebouwcomplexen of clusters met een specifiek signatuur.

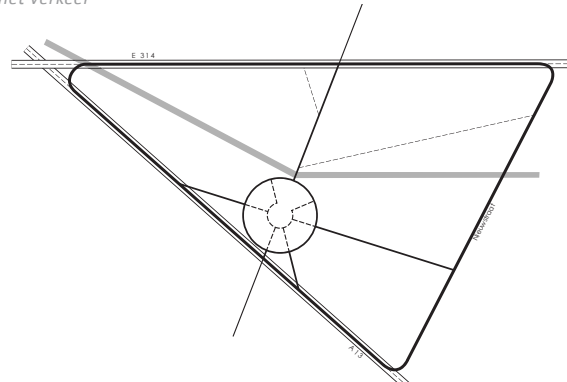
Duurzame stedenbouw begint bij de vraag hoe een gebied lange termijn waarde kan krijgen. Hoe kunnen structuren dermate robuust worden gemaakt, dat ze de dynamiek van de stad kunnen opvangen? Hoe kan een locatie aantrekkelijk worden voor een meer diverse groep gebruikers? De Steenwegen en Singels zijn van oorsprong de levensaders van de stad Hasselt. In veel situaties heeft de groei van het autoverkeer een te zware wissel gelegd op het stedelijk leven. Bij de realisatie van de Groene Boulevard is de openbare ruimte weer primair het domein van de voetganger geworden. De profielen van de Kempische Steenweg en de

Noordelijke Singel staan op dit moment een meer stedelijk gebruik in de weg. Hoge rijsnelheden en breed asfalt domineren de sfeer en vormen een rem op de economische ontwikkeling en leefbaarheid. Wij stellen voor de inrichting van de Steenwegen, Singel en onderlinge kruisingen aanzienlijk te vereenvoudigen en beter in te richten. Dat kan door het regionaal verkeer beter te verdelen over de driehoek van de snelwegen en de N76. De invalswegen worden beter gedoseerd, zodat in de stad de kwaliteit van de stedelijke openbare ruimte weer centraal komt te staan. De Kempische Poort kan daardoor sterk worden vereenvoudigd en 13 hectare infralandschap kan worden teruggegeven

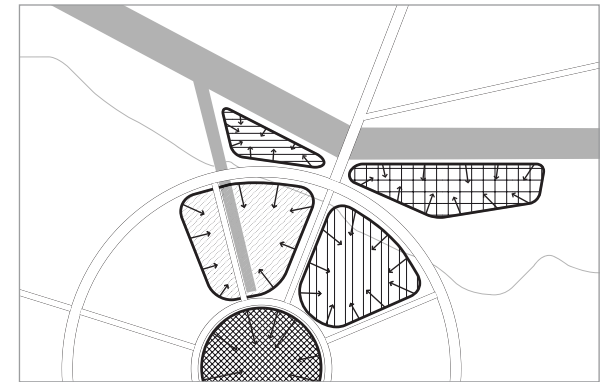
Nu: de Kempische Steenweg zorgt voor congestie tot het hart van de stad



Toekomst: snelwegen en Singel zorgen voor een betere spreiding van het verkeer



Nu: infrastructuur zorgt voor enclaves



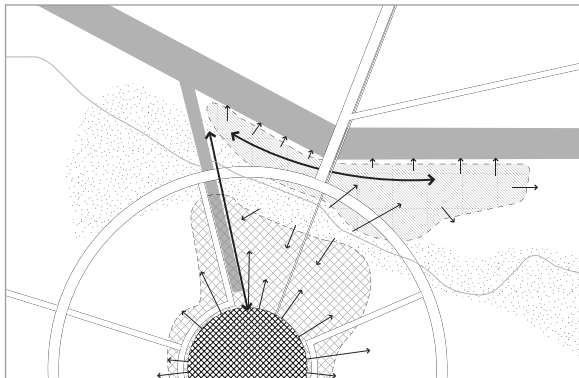
aan de stad. Door slimme ontwerpkeuzes – zoals de T-aansluiting - en de toepassing van nieuwe technologie kan de doorstroom evenwel op niveau blijven.

Wij bevorderen het gebruik van de fiets door één comfortabele en sociaal veilige route te creëren. Het openbaar vervoer wordt ondersteund door de bus op elke kruising voorrang te geven en een 'Park+Ride' voorziening bij de Research Campus te realiseren. De Demer, nu een verborgen kwaliteit, krijgt meer ruimte. Zware brug- en opritconstructies maken plaats voor fietsroutes en meer ruimte voor waterberging.

*Schaalvergelijking tussen de verkeersknoep en het centrum:
oppervlakte knoop: 13,2 ha
oppervlakte centrum: 42,5 ha*



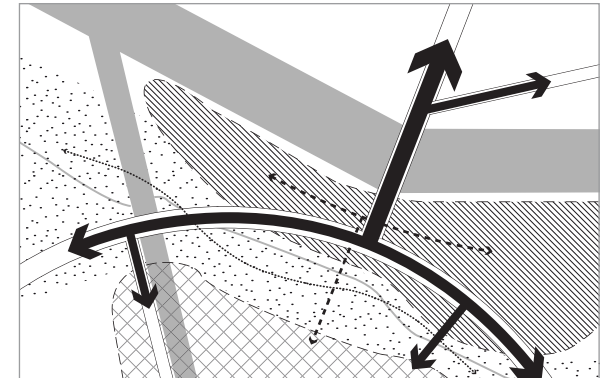
Toekomst: infrastructuur is geïntegreerd in de stad



Nu: Kempische Poort als verkeersknooppunt



Toekomst: Kempische Poort als stedelijk milieu



NU ZAAIEN, LATER OOGSTEN

Onze strategie is er op gericht een ambitieuze lange termijn ontwikkeling voor Hasselt te verbinden met de urgentie van het ophogen van de brug. De reconstructie van de brug met zijn aanlandingen doet men maar één keer goed, ook al is de programmatische druk de eerstkomende jaren nog niet overal hoog genoeg om het hele gebied ineens te ontwikkelen. De introductie van nieuwe straten en openbare ruimte in het gebied nu, zal in de nabije toekomst een effect hebben op de waarde van de kavels. Nieuwe ondernemers, ontwikkelaars of instellingen zullen daar op afkomen en huidige eigenaren zullen kans zien voor uitbreiding of juist grondverkoop. Anders gezegd: wie nu zaait, zal later kunnen oogsten. Dit proces zal in principe 'organisch' of 'spontaan' kunnen verlopen binnen de spelregels van het Masterplan. Op deze aanpak zal het Masterplan ook uitzondering kennen: op enkele strategische locaties in het gebied zal een meer offensieve strategie worden ingezet waarbij de gemeente samen met belanghebbenden actief op zoek gaat naar geïnteresseerde ondernemers. Dat kan bijvoorbeeld zijn een culturele publiekstrekker in een karakteristiek industrieel gebouw of de in ons voorstel geschetste 'brugwachter'.

Een belangrijke conditie voor een verdere intensivering van het gebied is het woonklimaat. Voor een duurzame stedelijk ontwikkeling is functiemenging een belangrijke voorwaarde. Wij zien kans voor de uitbreiding van het woonprogramma naar de Kempische Poort. Woonformules met een eigen karakter, complementair aan de Blauwe Boulevard.

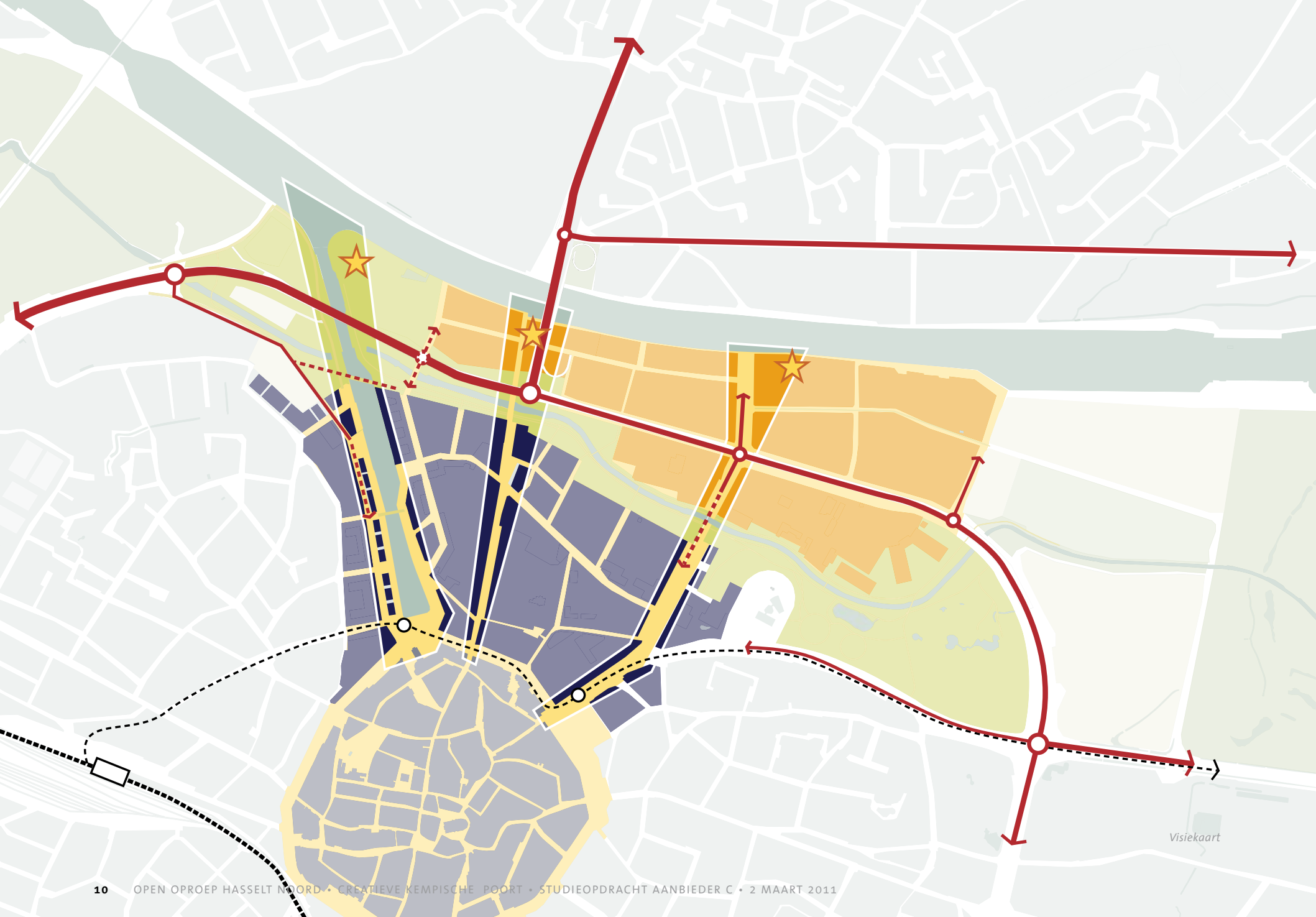
De komst van universiteitscomplexen naar de stad achten wij zeer kansrijk. Juist in de stad zijn er synergievoordelen te halen uit clustering van onderwijs, studentenhuisvesting, startende ondernemers, kennisinstellingen en stedelijke voorzieningen. Deze beweging naar de stad zien wij als een geleidelijk proces. De campus buiten de stad is immers nog relatief nieuw en sommige functies zullen blijvend baat hebben bij de ruimte van het buitengebied.

Strategie

- verhoging van de brug aangrijpen voor een toekomstvast ruimtelijke structuur;
- de nieuwe structuur fasegewijs uitbouwen;
- organische groei, verwerving tot een minimum beperken;
- bijzondere functies op markante locaties;
- trekkers: lange termijnstrategie richten op universiteit & cultuur;
- functiemenging: bij intensivering woonprogramma verweven;
- universiteit geleidelijk naar de stad halen.

*Het Valleipark rond de Demer
verbindt stad en landschap*



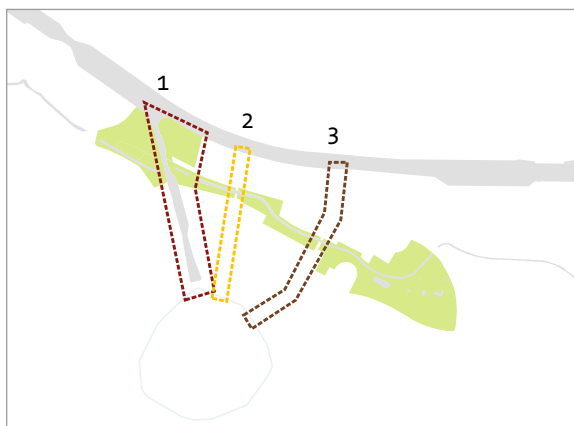


Visiekaart

2. SCHETSONTWERP

“Vanaf de Grote Markt volgen we de Demerstraat in Noordelijke richting. De smalle en drukke winkelpromenade gaat na het oversteken van de Martelarenlaan over in de Kempische Steenweg, een levendige straat met een groot aantal galerieën en eigenzinnige speciaalzaakjes. Op de hoek van de Havenstraat zit een leuk studentencafé, waar elke vrijdagavond live muziek is. Iets verderop passeren we het Valleipark, hét stadspark van Hasselt dat zich langs de Demer tot ver in het buitengebied uitstrekt. De Kempische Steenweg eindigt bij de Vishaven aan het Albertkanaal. Het silhouet van ‘De Brugwachter’ markeert hier de stadsentree. De benedenverdieping van deze winnaar van de Belgische Architectuurprijs 2020, huisvest het gelijknamige vier sterrenrestaurant de Brugwachter.”

Een citaat uit Stadswandeling 3, uit de Rough Guide voor Hasselt, editie 2022.



RUIMTELIJK RAAMWERK

Onder het motto ‘Hasselt krijgt zijn straten terug’ worden de Kempische Steenweg en Elfde Liniestraat omgevormd tot aantrekkelijke, vitale straten. Samen met de Kanaalkom ontstaan er zo drie assen tussen de binnenstad en het Albertkanaal. De assen zijn primair als voetgangersgebied ingericht, met auto of bus als medegebruik. Elke as heeft een specifiek karakter.

Het Valleipark vormt de dwarsverbinding tussen de stedelijke assen en is tevens de recreatieve schakel met het buitengebied. Binnen de hoofdstructuur van het Valleipark en de drie assen ontstaat een aaneengesloten stratenpatroon, dat ervoor zorgt dat alle stedelijke functies in het gebied goed met elkaar verbonden zijn. De Havenstraat-Vilderstraat, de Kempische Kaai-Scheepvaartkaai zijn belangrijke oost-westverbindingen. Ook de Gouverneur Verwilghensingel vervult die rol voor de oostelijke zone. Het overgedimensioneerde verkeersprofiel wordt omgevormd tot een aantrekkelijke laan met monumentale bomenrijen.

Drie assen tussen de binnenstad en het Albertkanaal:

1. de kanaalkom
2. de Kempische Steenweg
3. de Elfde Liniestraat

1 De kanaalkom

Het stedenbouwkundig plan voor de Blauwe Boulevard is in uitvoering. In ons voorstel wordt het Valleipark een aantrekkelijk 'adres' aan de noordzijde (mits er geluidwerende voorzieningen aan de Singel kunnen worden aangebracht). Indien in de toekomst de Quartes fabriek mocht vertrekken, dan kan er een extra onderdoorgang onder de Singel worden gemaakt, die nieuwe stedelijke functies op de 'Kanaalkop' ontsluit. Een overweging is om een van de nieuwe fietsbruggen over de kanaalkom ook voor lokaal autoverkeer open te stellen, waardoor de op- en afritconstructie van de Kempische Kaai volledig kan worden opgeheven.

Signatuur: mix van groot- en kleinschalig, wonen, horeca, oriëntatie op het water

Impressie maquette en referentie kade in Berlijn



2. De Kempische Steenweg

De Kempische Steenweg ten zuiden van het Albertkanaal verliest zijn functie van invalsweg en wordt omgevormd tot een stadstraat. De straat krijgt een onderdoorgang onder de Singel en eindigt bij een bijzondere plek aan het water, met ruimte voor sport en recreatievoorzieningen onder en rondom de brug. De functies aan de straat zijn een mix wonen, werken, kleine winkels en voorzieningen.

Signatuur: stadstraat, winkels, kleinschalig, compact, gevarieerd, levendig

Impressie maquette en referentie straatje in Antwerpen



3. Elfde Liniestraat

De Elfde Liniestraat is de onderwijs en cultuur-as. Het is een brede bomenrijke promenade, waar het gemotoriseerd verkeer 'te gast' is. De promenade heeft een sterk wisselend profiel doordat de gebouwen op wisselende afstand staan. De oversteek over de Singel kan gelijkvloers worden vormgegeven, doordat het profiel en de snelheid op de Gouverneur Verwilghensingel drastisch worden teruggebracht. De cultuur-as van Z33 tot het Muziekodroom wordt versterkt met nieuwe culturele trekkers.

Signatuur: ruimte, diversiteit, groen, kennis en cultuur

Impressie maquette en referentie universiteitscampus Utrecht



HET VALLEIPARK

Het Valleipark vormt de zoom van de vergrote binnenstad en strekt zich uit van Kanaalkom tot de Grenslandhallen. Het is een lineair stadspark langs de Demer, vergelijkbaar met de stadsparken van Maastricht en Eindhoven langs de Jeker en de Dommel. Het wordt gevormd door bestaande parken aaneen te smeden, hekken te slechten, zware verkeersbruggen te verwijderen of vervangen door ranke fietsbruggen. Waar mogelijk wordt groene ruimte toegevoegd, zoals rondom de Kempische Poort en –op termijn– op de kop van de Kanaalkom. De Demer, nu een verborgen riviertje, vormt straks de levensader van het park. Er komt meer ruimte voor water en recreatie langs de oevers.

Stedelijke en universitaire sportvoorzieningen, zoals een atletiekbaan of roeivereniging, worden opgenomen in het park. Het Valleipark wordt een adres voor bijzondere functies en wooncomplexen: in het verlengde van het wooncomplex 'Hassaporta' kunnen ten oosten van de Kempische Steenweg nieuwe woongebouwen worden gerealiseerd. Bestaande achterkanten worden omgevormd tot voorkanten.

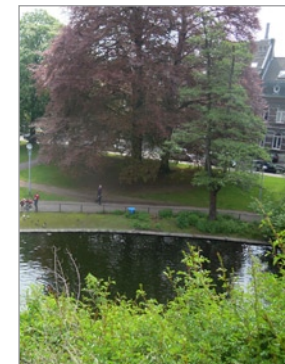
Hasselt Valleipark



Eindhoven Dommelzone



Maastricht Stadspark Jekervallei







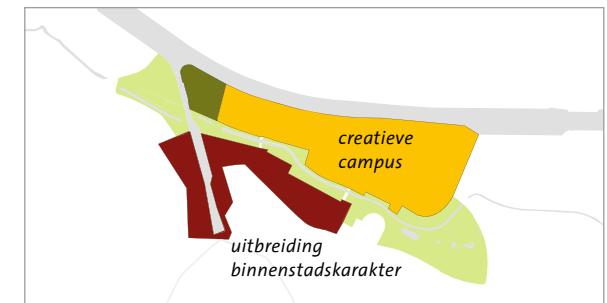
*Maquettebeeld: het Valleipark
rond de Demer vormt hét
lineaire stadspark voor Hasselt*

TWEE STEDELIJKE MILIEUS MET EEN EIGEN KARAKTER

Aan weerszijden van het Valleipark ontstaan twee gebieden met een eigen karakter. Het gebied ten zuiden van het park bouwt voort op het karakter van de binnenstad. Dat betekent dat de relatief open structuur sterk kan worden verdicht. Op plekken waar grote gebouwen wijken van de straatwand, kunnen kleine pleintjes of parkjes worden gecreëerd. De parkrand, de Vilderstraat en de Elfde Liniestraat worden aantrekkelijke locaties om te wonen.

De Creatieve Campus kent een meer open structuur met sterk verschillende functieclusters. Zo is het creatieve cluster rondom het Muziekodroom al een mooi voorbeeld van een concentratie van functies in een groter gebied. Op deze manier kunnen nieuwe clusters worden gecreëerd, bijvoorbeeld een commercie en servicecluster of een complex met atelierwoningen, studio's en werkplaatsen. Deze ontwikkeling zal zich binnen de kaders van het Masterplan perceelsgewijs voltrekken.

Twee stedelijke milieus met een eigen karakter



INFRASTRUCTUUR: NAAR EEN GOED VERDEELSYSTEEM

Zoals gesteld zorgt de zware verkeersdruk ten noorden van de binnenstad voor een groot aantal stedenbouwkundige belemmeringen. Daarnaast is er ook een aantal verkeerskundige problemen, waarvan de belangrijkste zijn:

- kruising Kempische Poort (N74-R71): beperkte capaciteit en verkeersonveilig;
- beperkte aantrekkelijkheid en sociale veiligheid van fietsroute over de brug;
- lange wachtrijen op de radialen en op de Groene Boulevard.

Met de plannen voor de N74 en de N75 wordt de belasting van de brug en de kruising N74-R71 verminderd en kan de N74 binnen de bebouwde kom van Hasselt een meer stedelijk karakter krijgen. Met diverse maatregelen op de R71 wordt een beeld gecreëerd waarbij de oostelijke zijde gericht is op doorstroming van doorgaand verkeer en de noordwestelijke zijde op stedelijke ontsluiting.

De basis voor ons plan is een verminderde verkeersdruk op de Groene Boulevard en de Kempische Steenweg door een beter gebruik van de Singel (R71) als verdeelsysteem over de radiale invalswegen. Een voordeel van dit voorstel is dat het de capaciteit op de kruising van de Kempische Poort vergroot. Het verkeer naar de binnenstad wordt als volgt verdeeld:

1. Parkeren

- P+R bij de Research Campus;
- grote parkeervoorzieningen aan Kanaalkom (herkomst noord en west) en op de Campus Elfde Linie (herkomst noord en oost).

2. Doorkoppelen

- Ingaand Van Singel naar Groene Boulevard via Kanaalkom;
- uitgaand van Groene Boulevard naar Singel via Elfde Liniestraat.

3. Lokaal verbinden

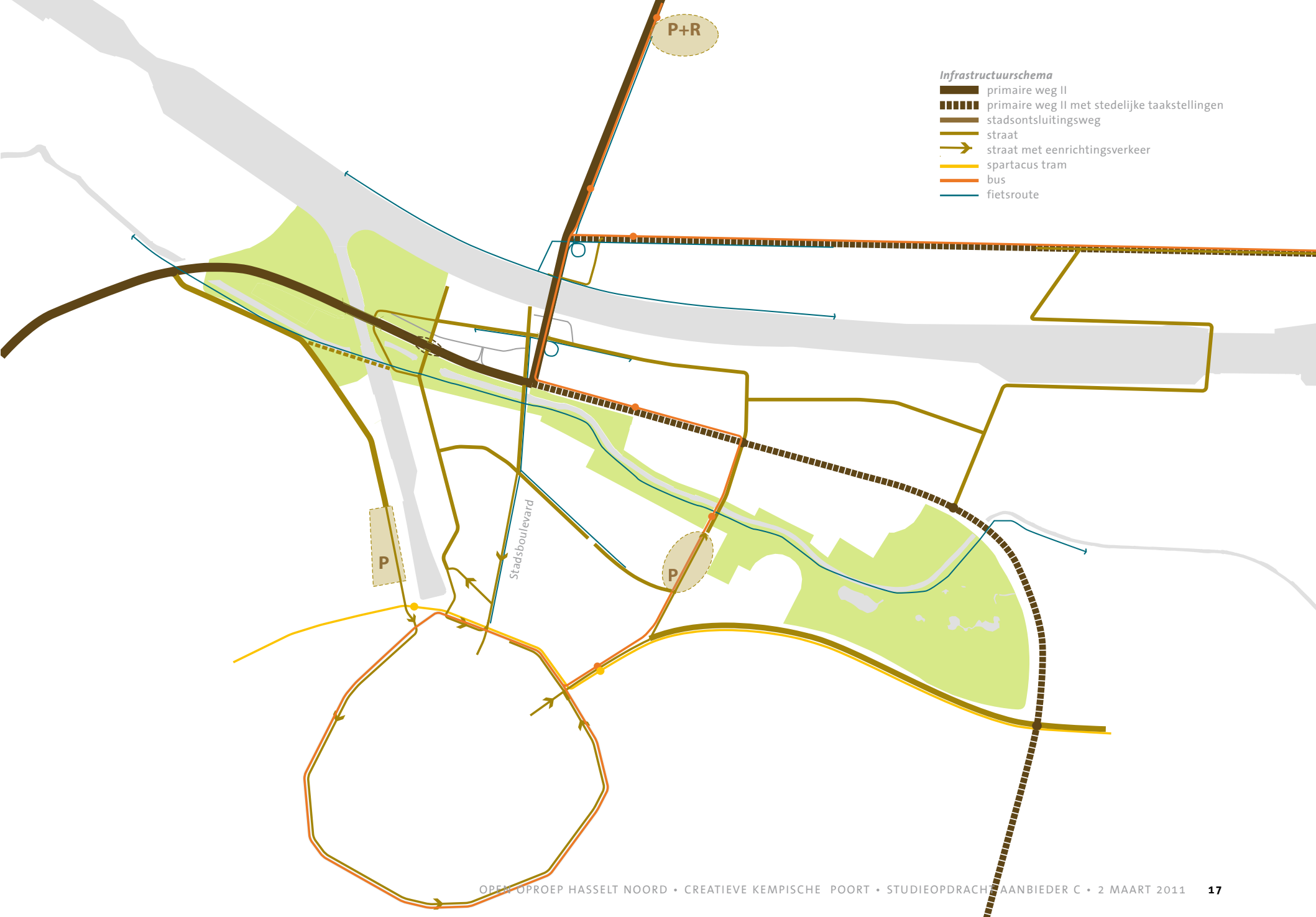
- De Kempische Steenweg verdwijnt als radiale invalsweg en wordt de lokale ruggegraat van de Kempische Poort.

Alle parkeervoorzieningen krijgen een perfecte uitwisseling met andere modaliteiten zoals snelbus, pendelbus, tram, (leen)fiets of taxi. Een verdergaande elektrificatie van het natransport kan een grote bijdrage leveren aan het leefklimaat in de binnenstad. Uiteraard kan men ook te voet zijn weg vervolgen, langs de straten die dankzij een lagere verkeersdruk veel aangenamer zijn. Een of meerdere grote parkeervoorzieningen centraal op de onderwijscampus maken de komst van nieuwe publieke voorzieningen in het gebied (concertzaal, zwembad etc.) aantrekkelijk. De overige

parkeervoorzieningen kunnen dan een private bestemming krijgen. Hiermee wordt het zoekverkeer sterk beperkt en wordt bevorderd dat bezoekers kiezen voor bus of fiets.

Doordat de Elfde Liniestraat alleen nog uitgaand doorgaand verkeer zal faciliteren, wordt de verkeersdruk sterk gereduceerd. Wij achten een enkele rijstrook dan ook goed inpasbaar in het huidige stedenbouwkundig plan. Bijkomend voordeel is dat bezoekers met taxi voor de deur kunnen worden afgezet.

De invalsroute via de Kanaalkom zal zodanig vormgegeven kunnen worden dat er een drempel ontstaat om via deze route nog als doorgaand verkeer naar de Groene Boulevard te rijden. Met deze maatregelen ontstaat een samenhangend verkeersnetwerk voor het gebied ronde Kempische Poort waarbij het mogelijk is om over een substantieel deel van de Groene Boulevard het doorgaande verkeer te laten verdwijnen. Omdat dit deel precies samenvalt met de voorgestelde route van Spartacus tramlijn 1 over Groene Boulevard ontstaat er veel ruimte om deze tramlijn op een aantrekkelijke wijze in te passen met slechts zeer beperkte interactie tussen autoverkeer en trams. Dit is aantrekkelijk uit oogpunt van stedelijke kwaliteit en verkeersveiligheid.





3. UITWERKING BRUG

Een bijzondere plek in het raamwerk is de aanlanding van de brug. Aan weerszijden van het Kanaal wordt de verkeersruimte van de aanlanding sterk vereenvoudigd. De ruimte die vrijkomt aan de Zuidzijde wordt benut door de Kempische Steenweg op maaiveldniveau tot het Albertkanaal te laten doorlopen. De ruimte onder en naast de aanbrug kan worden benut om grotere bouwvolumes te realiseren, in ons voorstel geïllustreerd met de 'Brugwachter', een toren die vanuit de onderdoorgang omhoog lijkt te krullen. Op de plek waar de Steenweg het water raakt, kan het kanaal plaatselijk iets worden verbreed voor enkele aanlegplaatsen voor passanten of een vissteiger. De combinatie van verdichting, benutten van de ruimte onder de brug en een mooie plek aan het water maakt dat de plek uiteindelijk een stedelijk brandpunt kan worden. Als de gebiedsontwikkeling iets later op gang komt, kan worden gezocht naar tijdelijk programma onder de brug, zoals expositieruimte, parkeren of sport.





Impressie van de aanlanding van de brug



Impressie van de nieuwe onderdoorgang in de aanbrug in het verlengde van de Scheepvaartkaai

KEMPISCHE POORT OP TWEE NIVEAUS

De voorgestelde verkeersmaatregelen bij de Kempische Poort maken het mogelijk een heldere structuur van twee niveaus te creëren. Het 'brugniveau' voor de mobiliteit, het 'maaiveldniveau' voor de stad. Samengevat stellen wij de volgende maatregelen voor rondom de brug:

1. De kruising van de Kempische Poort gaat 'mee omhoog'

- verhoogt de verkeersveiligheid;
- biedt meer kansen voor dwarsverbindingen op maaiveld.

2. Het volledige kruispunt wordt omgevormd tot een T-aansluiting

- geeft minder ruimtegebruik en goede doorstroming;
- geeft Kempische Steenweg lokaal karakter terug
- behoudt Elfde Liniestraat als verkeersluwe hoofdas van de creatieve campus.

3. Het brugdek krijgt een betere indeling op één niveau

- stedelijke kwaliteit met meer ruimte en overzicht voor de fietser en voetganger;
- 2x2 rijstroken, met prioriteit voor de bus in de verkeerslichtenregeling;
- fiets oostzijde, voetganger westzijde (of vice versa).

4. Eén verbinding over de Demer en onder de Singel

- deze verbindt het centrum met de creatieve campus voor fiets en lokaal autoverkeer;
- via het oude tracé van de Kempische Steenweg;
- met een mooie ranke brug en aantrekkelijke onderdoorgang (circa 15m breed, 4m hoog).

Om goed inzicht te verschaffen in de mogelijke variaties op dit voorstel en de bijbehorende kosten hebben we ook een aantal modulen geschetst, waarmee het schetsontwerp desgewenst uitgebreid, aangepast of versoerd kan worden.

Mogelijke uitbreidingen

5. nieuwe onderdoorgang in de aanbrug in het verlengde van de Scheepvaartkaai;
6. landhoofd grotendeels op kolommen construeren ten gunste van stedelijke functies en kwaliteit openbare ruimte.

Mogelijke aanpassingen

- brugindeling: fietsroute oost- of westzijde;
- wijze van verknoping fietsroutes met de brug.

Mogelijke versoeringen

- beperkte ophoging van de kruising en Kempische Steenweg uitsluitend als fietsverbinding aanleggen;
- ophoging van de aanbrug zonder ophoging van de kruising en één van de bestaande fietstunnels gebruiken.

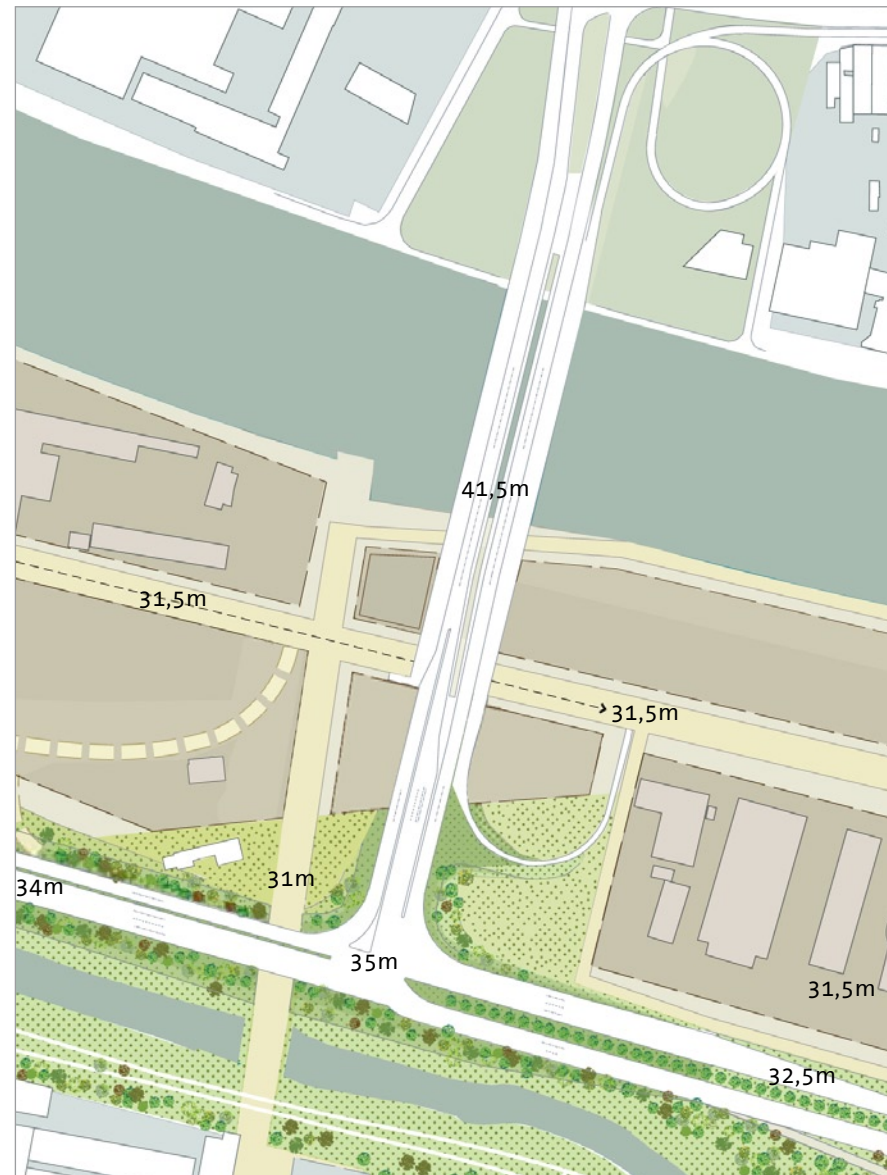
Aanpassingen onafhankelijk van brugophoging

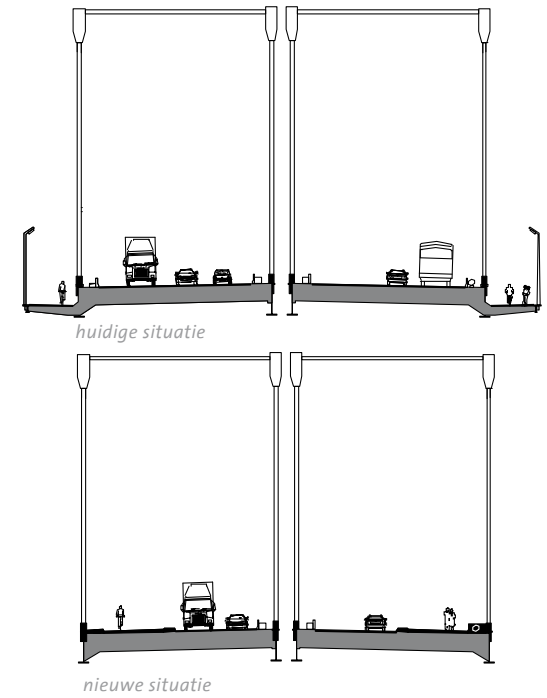
- A. reconstructie op- en afrittencomplex Kempische Kaai;
- B. verwijderen op- en afrittencomplex Kempische Kaai en realisatie verkeersbrug over Kanaalkom;
- C. verwijderen zuidelijke aansluiting en handhaving noordelijke aansluiting Kempische Kaai.

Voorstel noordzijde Albertkanaal

Aan de noordzijde kiezen we voor een structuur die zich relatief eenvoudig laten voegen in de bestaande verkeersstructuur. De rechtsafboog voor autoverkeer naar de Genkersteenweg wordt omgevormd tot fietsroute. In de modulaire bouwkostprijs is rekening gehouden met aanpassingen van de fietstunnels als gevolg van de verhoging van de aanbrug. Een alternatieve oplossing met een fietsroute aan de westzijde behoort tevens tot de mogelijkheden in het Masterplan, binnen de marges van de kostprijs.

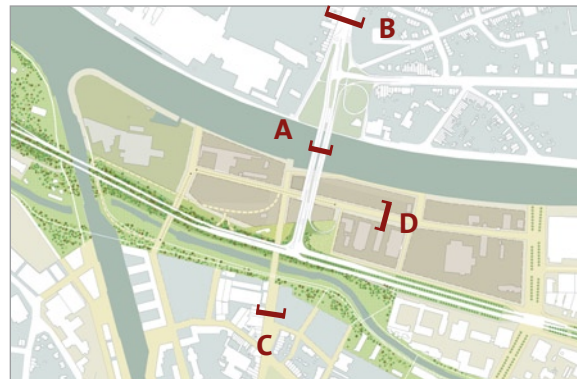
Wij stellen voor de ruimte rondom de noordelijke aanlanding te reserveren voor ontwikkeling op termijn, wanneer de aangrenzende industriepercelen in de toekomst voor herontwikkeling in aanmerking komen.

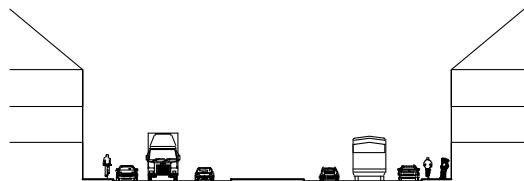




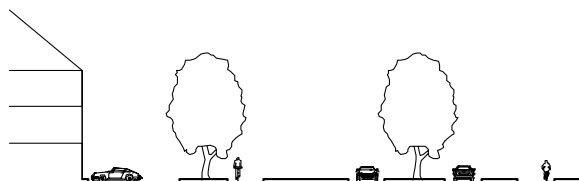
A. Brug Kempische Steenweg:
alle modaliteiten op één niveau, auto terug naar 2x2,
meer ruimte voor fiets en voetganger

referentie: Hulme (UK)





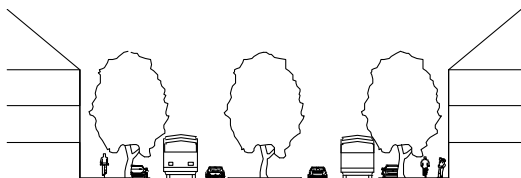
huidige situatie



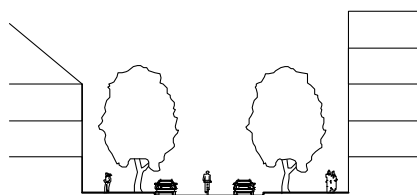
huidige situatie



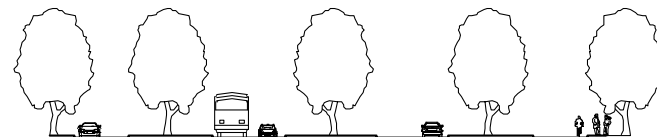
huidige situatie



nieuwe situatie



nieuwe situatie



nieuwe situatie

*B. Kempische Steenweg Noord:
2x2 wordt omgevormd tot 2x1 met busstroken. Meer ruimte voor
fiets en voetganger door lagere rijsnelheid. Enkele parkeerplaatsen
vervangen door bomen.*

referentie: Maastricht Ceramique



*C. Kempische Steenweg Zuid:
opstelruimte voor het kruispunt wordt stadstraat*

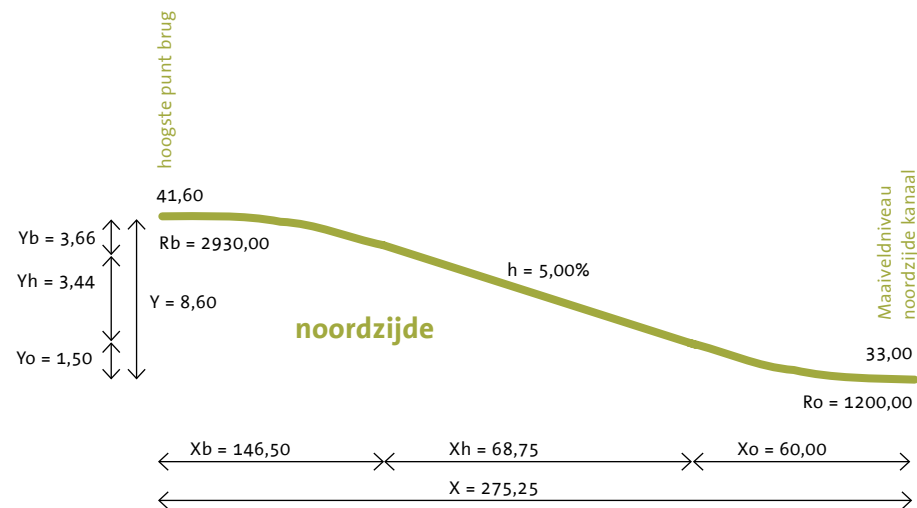
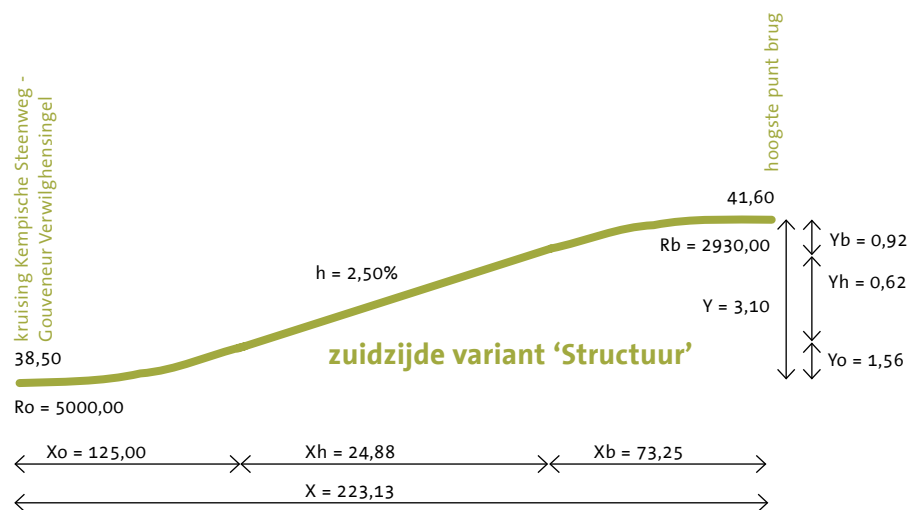
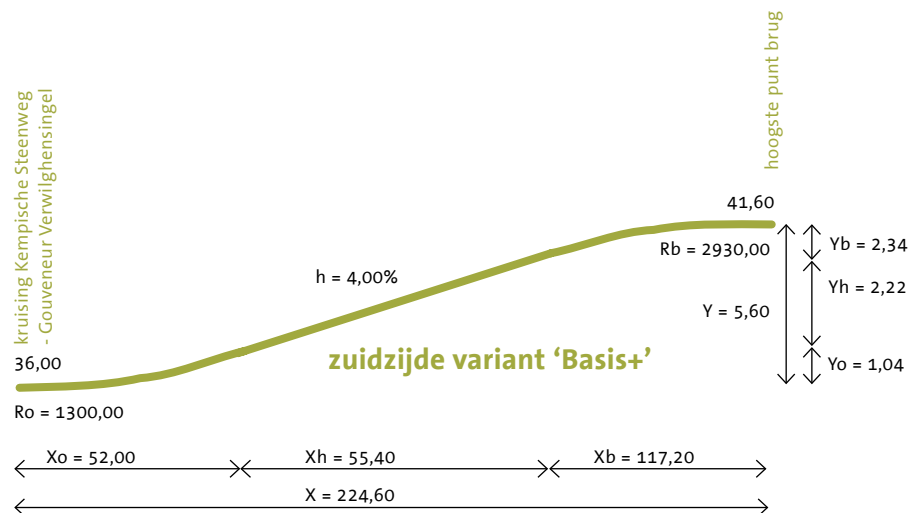
referentie: antwerpen



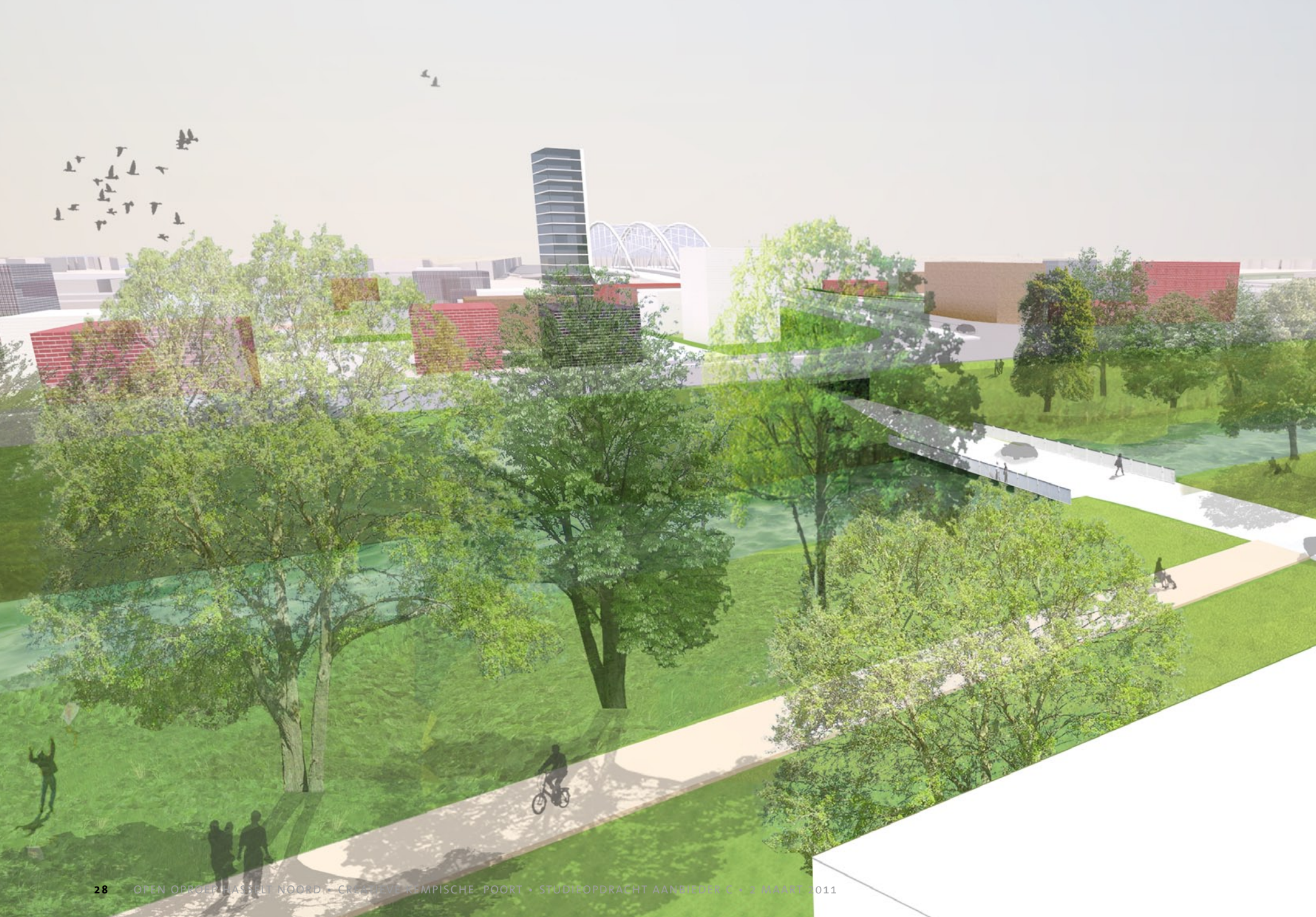
*D. Gouverneur Verwilghensingel:
omvormen tot laan door smallere rijstroken, rijsnelheid naar 50km/h,
bus op de rijbaan met voorrangregeling*

referentie: Valencia





alignment van 2 varianten





4. WERKVOORSTEL PLANPROCES

In onze werkwijze werken alle gevraagde disciplines (ruimtelijke planning, stedenbouw, stadsontwerp, civiele techniek, infrastructuur, architectuur, publieke ruimte, landschapsinrichting en mobiliteit) intensief samen. Dat heeft nu geleid tot een integraal voorstel en dat blijft ook in de Masterplanfase de kracht van ons team. Deze integrale benadering heeft allereerst betrekking op de verschillende schalen waarop ons voorstel is gefundeerd. Juist door op de schaal van de stad samenhangende keuzes te maken in de stedenbouwkundige en verkeerskundige structuur ontstaat er synergie tussen de verschillende ontwikkellocaties en het stadscentrum. Op de schaal van het projectgebied combineert het idee van 'de ontknoping' een effectieve en veilige doorstroom van het stadsverkeer met een representatieve stadsentree.

Binnen de contouren van deze oplossing is vervolgens nog veel te kiezen. Er zijn verschillende opties die de voorgestelde basisoplossing verder verbeteren of er elementen aan toevoegen. Het verfijnen van het concept is teamwerk, dat we in nauwe samenwerking met de opdrachtgever willen uitvoeren. Wij stellen voor om het proces in vijf stappen te structureren.

Impressie van het Valleipark

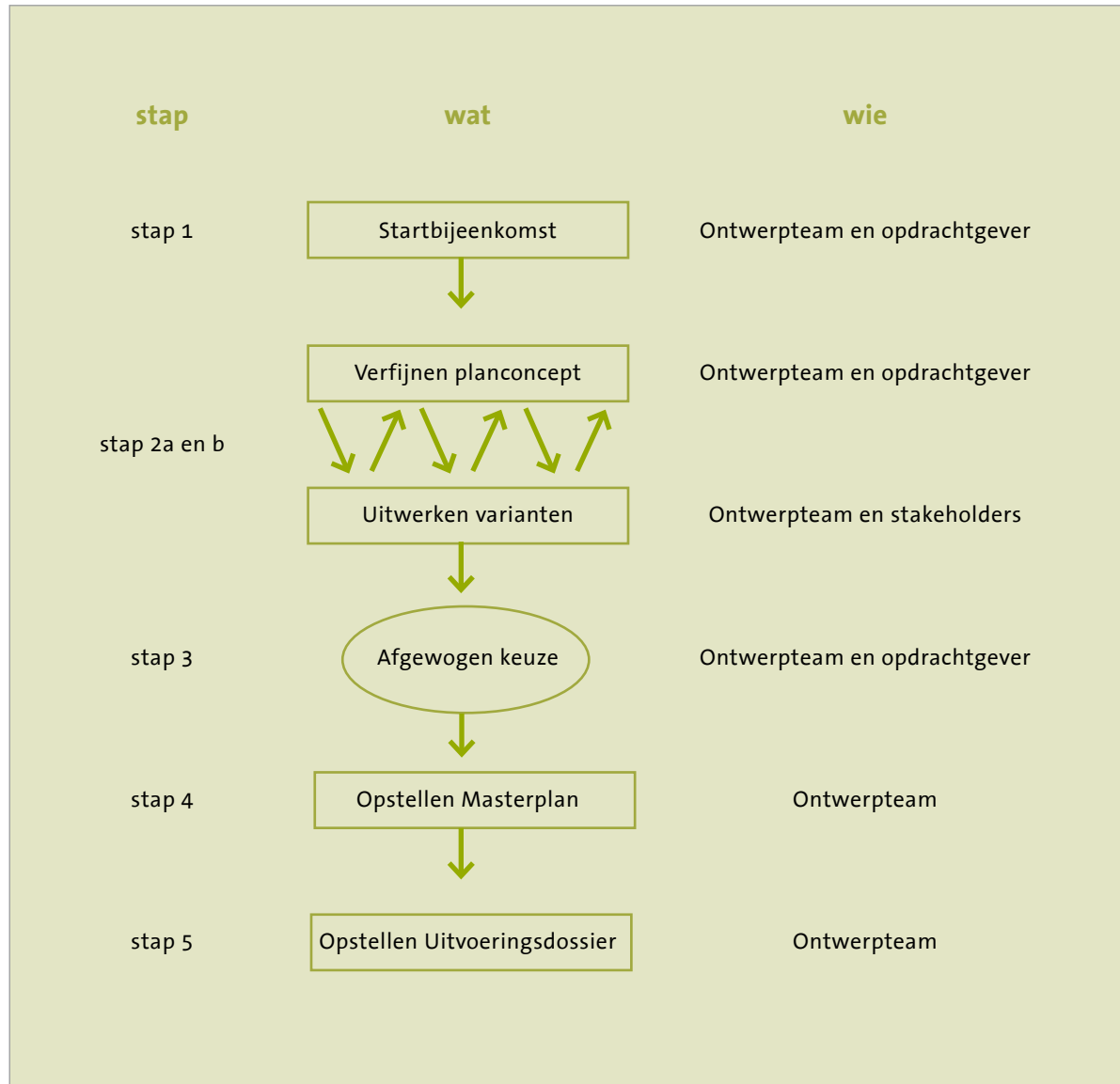


WERKWIJZE

Stap 1: Snelle start

Aan het begin van een complex en intensief ontwerptraject is in onze ogen transparantie essentieel. Onze aanpak is er daarom op gericht om in een vroeg stadium een helder beeld te presenteren van de te kiezen varianten. Daartoe is allereerst de opdrachtgever aan zet. Wij stellen voor om in de vorm van een plenaire startbijeenkomst antwoorden te krijgen op onder meer de volgende vragen:

- Wat vinden de verschillende partijen sterk in ons voorstel?
- Wat zijn aspecten die men zou willen aanpassen of toevoegen?
- Hoe kijkt men aan tegen onze visie op de samenhang tussen verkeer en stedenbouw op de stedelijke schaal en de uitgangspunten die daaruit voortkomen voor de Kempische Poort?
- Welke criteria zijn van belang bij het vergelijken van uit te werken varianten?



De startbijeenkomst krijgt een interactief karakter waarin zowel de opdrachtgever als opdrachtnemer een actieve rol krijgen. Het doel van de bijeenkomst is om zowel inhoudelijk als procesmatig duidelijke afspraken te maken zodat we efficiënt uit de startblokken kunnen schieten. De door ons opgestelde planning en het voorliggende planconcept zijn daarbij het startpunt en worden in de bijeenkomst waar nodig aangevuld, aangepast en vervolgens vastgelegd. Zo worden de gemaakte keuzes verankerd voor het verdere ontwerpproces.

Resultaat: verslag interactieve startbijeenkomst

Stap 2a: Verfijnen planconcept

Op basis van de resultaten uit stap 1 werken we aan het verfijnen van het door ons voorgestelde planconcept. Het planconcept wordt stedenbouwkundig verder onderzocht en uitgewerkt. Daarnaast wordt verkeerskundig ingezoomd om de voorgestelde ontwerpkeuzes inhoudelijk te onderbouwen. Daarnaast worden de diverse civieltechnische onderdelen (zoals de brug, tunnels, grondlichamen) verder uitgewerkt. In deze stap wordt integraal samengewerkt tussen stedenbouw, verkeerskunde, civiele techniek & kosten. Zo kan snel worden geschakeld tussen de betrokken disciplines en worden consequenties van ontwerpkeuzes direct inzichtelijk gemaakt. Op deze wijze wordt geborgd dat het ontwerp haalbaar, uitvoerbaar en realistisch is, en dat ook blijft. Door

regelmatig overleg wordt de opdrachtgever in deze stap actief betrokken zodat ontwerpkeuzes op de juiste manier worden verankerd.

Stap 2b: Varianten uitwerken in samenspraak met de stakeholders

Om snelheid in het ontwerpproces te houden wordt parallel aan stap 2a een aantal varianten uitgewerkt die in alle gevallen een sterke samenhang tonen tussen de civieltechnische en stedenbouwkundige mogelijkheden. De varianten bespreken we met de direct betrokkenen afzonderlijk. We benutten op deze wijze onze onafhankelijke positie als ontwerpteam om namens de opdrachtgever te inventariseren waar men voor- en nadelen ziet bij elke variant. Deze inventarisatie doen we bij voorkeur met – door de opdrachtgever te selecteren - belanghebbende partijen in het gebied (zoals ondernemers en bewoners uit de omgeving).

Resultaat stap 2a en 2b: tussenrapportage met uitwerking van het planconcept en varianten

Stap 3: Kiezen vanuit overzicht

De resultaten van stap 2 worden, samen met de expertise binnen ons ontwerpteam, samengebracht in een multicriteria-analyse. In deze analyse worden alle varianten (inclusief bijbehorende bouwkosten, uitvoeringsaspecten en stedenbouwkundige situaties) in een duidelijk overzicht met elkaar vergeleken op basis van de vooraf vastgestelde

criteria (zie stap 1). Op deze wijze kan samen met, en uiteindelijk door de opdrachtgever een grondige en afgewogen keuze worden gemaakt welke variant (of eventueel combinatie van varianten) verder wordt uitgewerkt in het Masterplan.

Resultaat: tussenrapportage met multicriteria-analyse en verantwoording voor de uiteindelijk gemaakte keuze.

Stap 4: Uitwerken naar een volwaardig Masterplan

Het Masterplan wordt direct na stap 3 in contouren opgezet. Op basis van een conceptkaart kan worden gerekend aan programma en realisatiekosten van de openbare ruimte. Op basis van de commentaren van de opdrachtgever (met ingebrip van door de opdrachtgever te betrekken externe partijen) kan het plan in zijn definitieve vorm worden uitgewerkt.

Resultaat:

- *Hoofdplankaart schaal 1:1000 of 1:2000*
- *Rapport bestaande uit toelichting, facetkaarten, inrichting openbare ruimte (plattegrond, doorsneden, indicaties materialisering), 3D impressies, principes voor beeldkwaliteit en ontwikkelingsstrategie*
- *verkeersontwerp voor de brug met aansluiting op het omliggend wegennet*
- *dwarsdoorsneden en lengteprofiel van het brugontwerp*

Stap 5: Op weg naar realisatie

Na voltooiing van het Masterplan wordt gestart met de opmaak van een volledig uitvoeringsdossier (inclusief startnota en projectnota) tot en met de aanbesteding voor de herinrichting van de verkeersknooppunten ten noorden en ten zuiden van de brug.

In deze stap is nauwe samenwerking met de opdrachtgever essentieel en zal regelmatig afstemmingsoverleg plaatsvinden om gemaakte keuzes te bespreken en de voortgang te bewaken. Voor de proces- en kostenbeheersing van deze stap wordt verder verwezen naar de paragraaf “kostenbeheersing”.

Resultaat: Volledig uitvoeringsdossier conform bestek tot en met aanbestedingsfase.

Voorstel voor bewaking van de samenhang (stap 4 en 5)

Voor met name stap 4 en 5 is het van belang de samenhang met de grote schaal (studiegebied, de stad Hasselt) goed te bewaken. In onze visie is de opdrachtgever hier als eerste voor verantwoordelijk. Een suggestie van onze kant hiervoor is het samenstellen van een klankbordgroep, denktank of programmateam. De rol van zo'n team zou niet alleen een toetsend moeten zijn, maar ook actief meedenkend over de ontwikkelingsmogelijkheden rondom de Kempische Poort. Wij denken graag mee met de opdrachtgever bij het vormgeven van een dergelijk team.

KOSTENBEHEERSING

Het budgetconform houden van de totale projectkost is een essentiële opgave binnen de opmaak van het masterplan. Kosten volgen immers de paretoregel. Tachtig procent van de kosten worden geïnitieerd tijdens het ontwerp en zijn achteraf nog moeilijk beïnvloedbaar. Een optimale kostenbeheersing vraagt dus per definitie om kostenbewust ontwerpen.

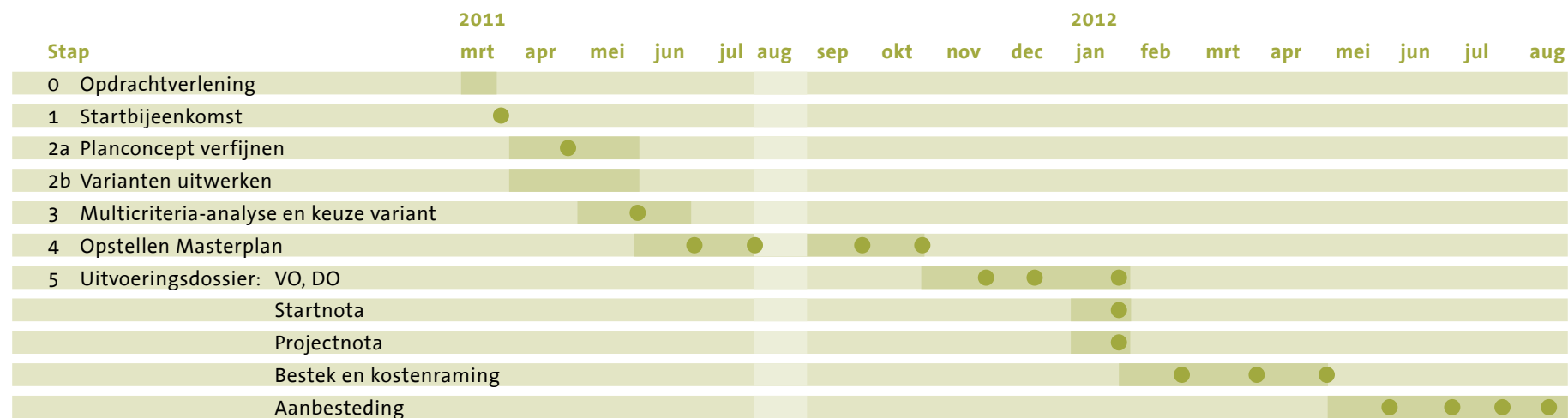
Kostenbewust ontwerpen is een ontwerp paradigma waarbij kosten consequent worden teruggekoppeld naar en binnen het ontwerp en dat gedurende het volledige ontwerpproces. Onze combinatie zal daarom van bij het prille begin en tijdens elke fase van de totstandkoming van het masterplan de projectkost ramen en evalueren en als sturende parameter meenemen in het ontwerpproces en de rapportage. Op die manier ontstaat naast een “momentaan” projectbudget (Wat kost het project zoals het nu voorligt ?) ook een projectbudgethistoriek. Het voordeel van een projectbudgethistoriek is dat op een overzichtelijke manier kan teruggedaan worden naar het ontstaan van bepaalde (extra) kosten, hun oorsprong en hun motivatie. Daarnaast worden ook de kosten voor varianten en alternatieven binnen deze methodiek gevolgd. Door het consequent aanhouden van deze werkwijze tijdens het verloop van het ontwerpproces worden niet alleen de kosten beheerst maar ook geïdentificeerd en geobjectiverend. Op deze manier wordt ook de communicatie over de kosten en het hoe en waarom ervan vergemakkelijkt.

PLANNING

Regelmatig overleg met de opdrachtgever

Zoals in de planning is te zien, is in onze aanbieding maandelijks overleg met de opdrachtgever voorzien (totaal 17 x overleg). Tevens is overleg met de direct betrokkenen (stap 2b) opgenomen.

Bij deze planning is geen rekening gehouden met de termijnen voor vergunningprocedures. Desgewenst kan in overleg met de opdrachtgever een volledige procedureplanning worden opgesteld, deze maakt echter momenteel geen onderdeel uit van onze aanbieding.



● Overleg met opdrachtgever

DUURZAAM ONTWERPEN AAN DE KEMPISCHE POORT: UITGANGSPUNT EN ONTWERPPRINCIPES

Wij zien duurzaamheid in het perspectief van de definitie van Brundtland (1987): “Duurzame ontwikkeling betreft de ontwikkeling die aansluit op de behoefte van het heden zonder het vermogen van toekomstige generaties om in hun eigen behoeften te voorzien in gevaar te brengen”. In het Masterplan voor de Kempische Poort willen we dit vormgeven aan de hand van de volgende principes:

1. Wij streven ernaar dat onze ontwerpen natuurgerelateerd en klimaatbestendig zijn. De natuur en het klimaat zijn niet statisch, maar dynamisch en onderhevig aan veranderingen in de tijd. Onze ontwerpen houden zo veel mogelijk rekening met de natuur, waarbij we uitgaan van het ecosysteem en gebruik maken van natuurlijke processen waardoor de biodiversiteit gewaarborgd blijft of verbeterd kan worden.
2. Wij hanteren het principe van de Trias gedachte voor duurzame oplossingen. Hierbij wordt de Trias gedachte op tal van onderwerpen toegepast, waaronder energie, grondstoffen, afvalstoffen, water, bodem, uitstoot van CO2 en andere broeikasgassen, mobiliteit en beheer. Het principe van de Trias gedachte is:
 - stap 1: beperk de vraag en voorkom onnodig gebruik;
 - stap 2: gebruik oneindige bronnen;
 - stap 3: gebruik eindige bronnen verstandig en efficiënt
3. Wij volgen bij onze ontwerpen de ketenbenadering vanuit het streven om de gehele keten van processen en producten zo veel mogelijk in hun onderlinge samenhang te beschouwen. Ons doel is om duurzame oplossingen te bieden, die over alle schakels van de keten bezien het optimale resultaat geven, zoals bij een levenscyclus benadering of cradle to cradle aanpak.
4. Wij streven bij ontwikkel- en (her)inrichtingsvraagstukken voor zowel de boven- als de ondergrond naar de juiste functie op de juiste plaats én de juiste combinatie van functionaliteiten. Functiemenging van wonen, werken en recreëren zal veelal versterkend werken, waarbij multifunctionaliteit en flexibiliteit vereisten zijn. In de bestaande gebouwde omgeving streven we naar doelmatige revitalisering.
5. Wij onderschrijven het belang van participatie van stakeholders en gebruikers in de besluitvorming binnen het ontwikkel- en ontwerpproces. Hierbij hechten we groot belang aan goede communicatie omdat duurzaam ontwerpen breed gedragen moeten worden.
6. Volksgezondheid, veiligheid, sociale cohesie, cultuurhistorie, beleving en andere onderdelen van sociale duurzaamheid zijn voor ons bij het ontwerpproces een leidend principe (sociaal adaptief).

