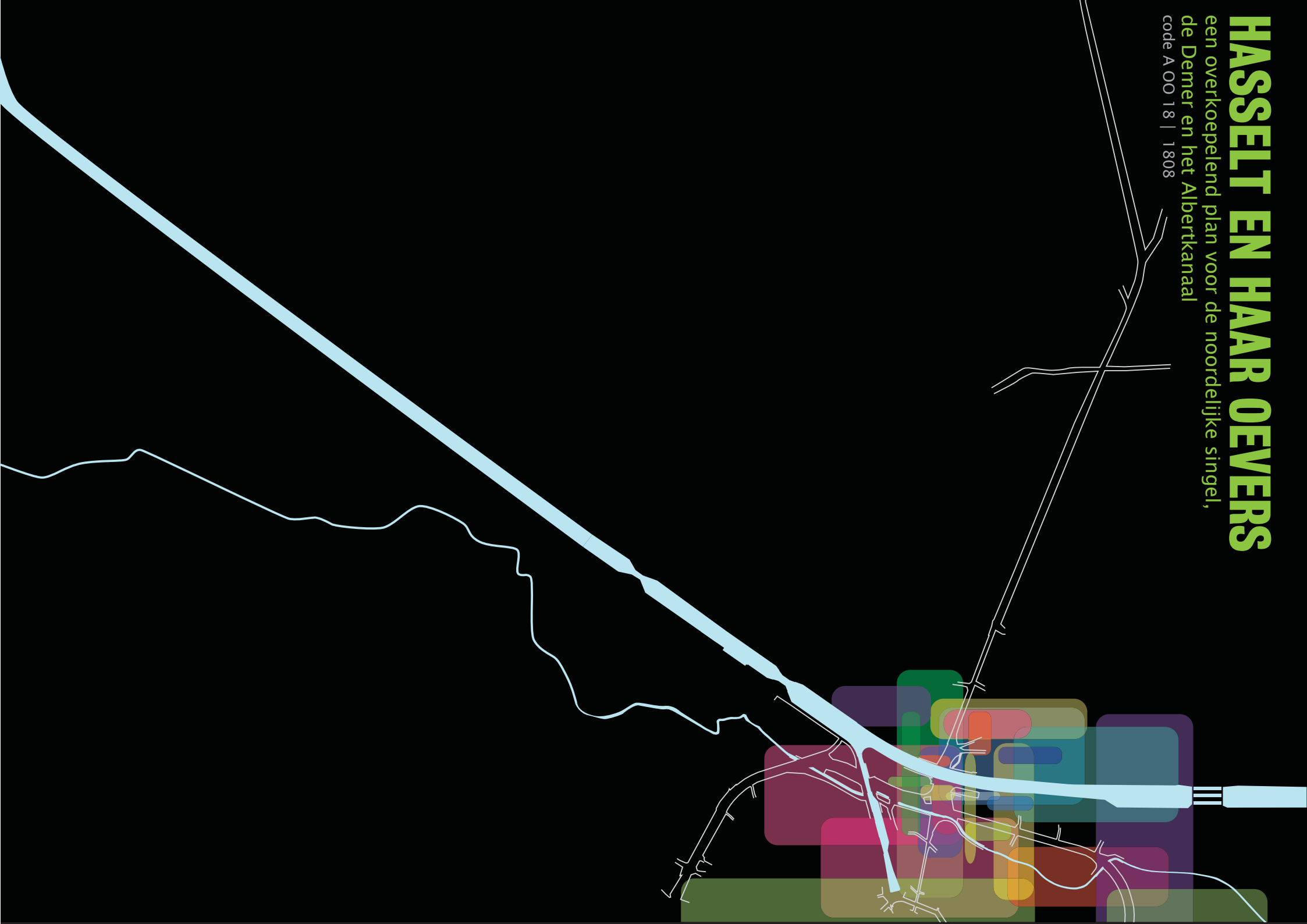


HASSELT EN HAAR OEVERS

een overkoepelend plan voor de noordelijke singel,
de Demer en het Albertkanaal

code A 00 18 | 1808



Inhoud

Opgave & ambitie	5	Robuust raamwerk Mogelijk fasering Scenario's		Plan van Aanpak	79
Hasselt Noord – Kempische Poort				Methodiek projectcoördinatie	
Achtergrond				Methodologie	
Huidige situatie en context				Voorstel organisatie projectteam	
“It's already there.”				Voorstel planning Masterplan	
Ambitie				Aanpak duurzaamheid	
Reflectie op de opgave				Kostenbeheersing	
Process					
Analyse	17	Katalysator Kempische Poort	45	Bijlagen	89
Stadsregio Hasselt–Genk		Knooppunt en brug Kempische Poort		Kostenraming	
Economische en ruimtelijke verbinding		Huidige situatie			
Stad Hasselt		Ambitie			
Identiteit en ontwikkeling		Voorkeursvariant (B)			
Landschap		Fasering voorkeursvariant			
Groen–blauwe netwerken		Variant zonder onteigening van de stookolie			
Albertkanaal					
De Scheepsvaart		Openbare ruimte Kempische Poort			
Mobiliteit		Demerpark			
Netwerken		Kempische Steenweg			
Knooppunt		Stadstreden			
		Stadspark			
		Kanaaltuin			
		Belvedere en buurtpark			
		Onder de brug			
		Gouverneur Verwilghensingel			
		Groenblauw grid			
		Albertkanaalzone			
Masterplan	27	Overige deelprojecten	67		
Strategie: raamwerk		Kanaalzone			
Aandachtspunten		Kempische Kaai			
Duurzaamheidsprincipes		Scheepvaartkaai, Zeilstraat en Trichterheideweg			
Combinatie van methodes en middelen		Noord Hasselt			
Robustheid en flexibiliteit		Campus			
Sociale veiligheid		Elfde Liniestraat			
Raamwerk		Blauwe boulevard			
Bestaand potentieel gebruiken					
Verbinden zones					
Verbinden en versterken					

Albert kanaal = internationaal

Hasselt-Genk/ N74 = regionaal

Hasselt-Noord = lokaal



Opgave & ambitie



Skyline Hasselt



Albert kanaal



Open kade



Bijzonder industriële gebouw



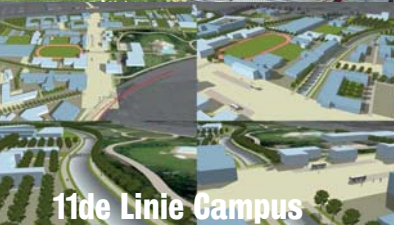
Brug als historische icoon



Blauwe boulevard: nieuwe trekker toekomstige ontwikkeling



Demer als rood draad van landschap



Creatieve functie



N74



Hasselt Noord – Kempische Poort

Achtergrond

Inleiding

We zijn erg enthousiast over de opgave 'Noordelijke Singel Hasselt'. Een goed plan voor deze zeer strategisch gelegen locatie zal de hele stad een toekomstgerichte en duurzame impuls geven. Wij menen dat door een herinterpretatie van de opgave kansen ontstaan om niet alleen de verkeerskundige problematiek op te lossen maar de ontwikkeling van de stad Hasselt in zijn geheel te verbeteren en faciliteren.

De gegeven opgave betreft de verhoging van de brug in verband met de doorgang van grotere schepen op het Albertkanaal. Deze verhoging wordt aangegrepen om de knelpunten van de bestaande verkeersknopen van de N74 en de Genkersteenweg en de N74 en de Noordelijke Singel op te lossen.

Het is essentieel deze twee opdrachten op korte termijn op te lossen. Maar onze ambitie bij deze opgave gaat verder dan het verbeteren van de infrastructurele situatie. Deze opgave biedt de mogelijkheid om de ontwikkeling van de Stad Hasselt op de lange termijn in zijn geheel te faciliteren. Het gebied bezit de potentie de stad een gezicht geven aan het water door het centrum met het kanaal te verbinden, het biedt kansen om Noord- en Zuid-Hasselt te verbinden, barrières in de stad op te heffen, robuuste landschapsstructuur te introduceren en langzaam verkeer en openbaar vervoer netwerken te verbeteren. Met de aanpak van de locatie ontstaan nieuwe ontwikkelingslocaties en economische potenties.

Ons masterplan is geen blueprint, geen "Master's plan" in de klassieke zin, maar een strategie op basis van de bestaande ruimtelijke structuur en bestaande kwaliteiten; een robuust raamwerk met flexibele deelprojecten. Het raamwerk is gebaseerd op de interpretatie van de locatie als een archipel bestaande uit verschillende zones met een ruimtelijke structuur en karakter. Het raamwerk verbindt en verfijnt het stedelijk weefsel, zowel programmatisch als ruimtelijk. De huidige deelplannen worden geïntegreerd in een overkoepelende visie; het gebruik van de verscheidenheid en de concentratie op belangrijke verbindingen en strategische ruimtes. Het raamwerk beslecht aanwezige barrières: de Singel, de monofunctionaliteit van de gebieden en op de lange termijn de barrière van het Albertkanaal.

Sleutel daartoe is ons voorstel voor een nieuwe locatie van de brug en de opdeling tussen lokaal en doorgaand verkeer: In de huidige situatie sluit de N74 symmetrisch op de Singel aan. Deze ring wordt steeds drukker en kent veel opstoppen. In onze strategie wordt de brug opzij geschoven en wordt er onderscheid gemaakt tussen doorgaand verkeer op de westzijde van de Singel en het lokale stadsverkeer op de oostzijde waarmee we het lokale weefsel in eer herstellen en de verbinding met de overkant mogelijk maken. Hierdoor ontstaat er de ruimte om op termijn een nieuwe brug voor langzaam en lokaal verkeer aan te leggen. Tussen de twee bruggen ontstaat ruimte voor een stadspark aan weerszijde van het Albertkanaal. Dit stadspark is verbonden met de Demer; een grootschalige parkzone in Oost-West richting dwars door de stad Hasselt. Omdat we de drukke verkeersknoop van de N74 en de Singel oplossen wordt het ook mogelijk voor voetgangers om vanuit de Kempische Steenweg de weg over te steken richting het nieuwe stadspark aan de oevers van het Albertkanaal.

Zo ontstaan drie belangrijke Noord-Zuid assen: de Blauwe Boulevard waar kades langs het water van kanaal tot aan centrum lopen en

zo de kwaliteiten van het water de stad in brengen. De Kempische Steenweg welke weer de historische entree naar het centrum van Hasselt wordt en de 11e liniestraat die de creatieve as vanaf de markt via de campus, het Demerpark, het zwembad en de kanaalzone vormt. Daarnaast ontstaan drie Oost-West verbindingen: het kanaal met zijn nieuwe landschappelijke kades als recreatieve verbinding, De Demer als landschappelijk stadspark en verbinding met het omliggende landschap en als laatste de Spartacus lijn; de OV-lijn die verschillende deelgebieden verbindt: het station, het centrum, de Blauwe Boulevard, de Campus, de Universiteit en de stad Genk. In onze visie zijn de uitwerking van het Demerpark als stadspark in combinatie met de "nieuwe lokale brug" en de openbare ruimte aan het Albertkanaal de dragers van een groot stedenbouwkundig project dat de duurzame transformatie van Hasselt Noord tot gevolg heeft.

Opgave

De uitdaging voor de Kempische Poort is tweeledig: Ten eerste zijn we gevraagd om een ontwerp voor de verhoging van de Kempische brug, de twee brughoofden en de kruispunten te maken. Ten tweede de bestaande deelplannen in het studiegebied middels een overkoepelend Masterplan tot een geheel te kneden. Het gaat er niet alleen om de verkeerskundige problematiek op te lossen, er liggen kansen om de ontwikkeling van de stad Hasselt in zijn geheel te verbeteren en faciliteren.

Met het beoogde masterplan voor Hasselt Noord en omgeving richt de opdrachtgever zich op de verbinding van een geïsoleerd gebied met de historische stadskern, het scheppen van nieuwe ontwikkelingspotenties en het beslechten van de fysieke barrières die deze ontwikkelingen nu nog verhinderen.

Hasselt heeft meer dan één betekenis en identiteit: Het Albertkanaal is één van de belangrijke Europese scheepvaartroutes, de regio Hasselt-Genk is een belangrijke economische drager in de regio België-Nederland en de stad Hasselt heeft betekenis als winkelstad en commercieel en bestuurlijk centrum voor de verre omgeving. Toekomstige ontwikkelingen op dit vlak worden echter in de weg gestaan door barrièrewerking van de verschillende infrastructurele lijnen die de stad kenmerken. Hasselt-Noord is paradoxaal genoeg zowel zeer goed bereikbaar als ruimtelijk geïsoleerd waardoor het een zeer eigen karakter en dynamiek heeft.

Het overkoepelende Masterplan voor de Noordelijke Singel Hasselt moet inspelen op de verschillende ruimtelijke, bestuurlijke en economische schaalniveaus en snelheden. Het Masterplan zal Hasselt op de schaal van het Albertkanaal herpositioneren als ook een nieuwe attractieve plek maken op de lokale schaal van Hasselt Noord. Het gaat dus zowel om het vormgeven van de kwaliteit van het stedelijke milieu van de Kempische Poort, als om het vormgeven van de verbindingen en afstemming tussen dit milieu en het centrum van de stad.

Het masterplan behelst een zeer divers gebied. Het is gelegen tussen de historische stadskern en het Albertkanaal, het kent verscheidene (economische) activiteiten met een groot ruimtebeslag. Het vormt in potentie een poort naar de stad maar wordt in de huidige situatie gedomineerd door infrastructurele barrières. Ons voorstel voor dit gebied betreft de verbinding van de locatie met het centrum via nieuwe openbare ruimtes, het opheffen van bestaande infrastructurele barrières, het repareren van netwerken en de strategische plaatsing van bij voorkeur gemengde functies.

De opgave voor Hasselt Noord is typerend voor de huidige tijd waarin de behoefte bestaat om de realisatie van projecten op de korte termijn, te koppelen aan een overkoepelend strategisch masterplan met een robuuste structuur die ontwikkelingen op de lange termijn mogelijk maken. In het geval van Hasselt Noord kan een sterk en robuust masterplan de ontwikkelingskansen voor het gebied benutten, en de aanwezigheidsrisico's beteugelen.

Omdat infrastructuur vaak voor zeer lange tijd wordt aangelegd loont het de moeite om vooral bij locaties binnen de stad met integrale ontwerpen op zoveel mogelijk toekomstige ontwikkelingen te anticiperen.

Doorgaande wegen en infrastructurele knooppunten bieden geweldige ontwikkelingsmogelijkheden. De eerste plekken waar het stedelijk leven rond infrastructuur is teruggekeerd zijn nu vooral plaatsen waar de verbetering van de openbare ruimte is gecombineerd met het terugdringen van de parkeer- en verkeersoverlast. Vooral verbindingen van verschillende vervoersstromen en netwerken bieden veel voordelen voor wonen en werken. Plekken aan de rand van het centrum bieden ruimte voor ontwikkeling en programmatische vrijheid in de luwte van de stad.

Ambitie

Rond 2030 is de Kempische Poort en haar omgeving een embleem van Hasselt. Een dynamische plek van internationale allure, een attractief brandpunt van stedelijkheid, bedrijvigheid, natuur, creativiteit, sport en leisure, dat bewoners, ondernemers en bezoekers trekt.

Het project Kempische Poort vormt de eerste stap in een hele reeks van ontwikkelingen. De Kempische Poort is in 2030 volwaardig geïntegreerd binnen het stedelijke weefsel van Hasselt Noord. De barrières zijn geslecht, de parkeer- en verkeersoverlast is teruggedrongen, de verschillende publieke programma's, de attractieve verblijfsruimtes, de sterke groene en blauwe hoofdstructuur, de kanaaloevers, de Blauwe Boulevard, het park en Campus en Yachtclub zijn toegankelijk en vormen het hart van dit dynamisch stuk Hasselt.

Wat ooit een verstopt en rommelig reststuk was aan de rand van de stad wordt een open en dynamisch stuk Hasselt. De transformatie wordt gekarakteriseerd door duurzaamheid; diversiteit, creativiteit, multifunctionaliteit, uitwisseling, stad en voor iedereen.

Hasselt krijgt eindelijk toegang tot haar oevers.

Hasselt Noord – Kempische Poort

Uitgangspunt: situatie en context

De eerste steden ontstonden op kruispunten. Op de plek waar belangrijke handelsroutes en verkeersstromen elkaar kruisen, bestaat een goede voedingsbodem voor stedelijke ontwikkeling: Een plek om te rusten, een plek voor uitwisseling, handel, vertier en politiek; een synergie van een agora en een marktplein. Zo zou ook de Kempische Poort een nieuwe interpretatie van een marktplein kunnen worden: een openbare plek met stedelijke kwaliteit en leven waar je van de ene snelheid en verkeersstroom naar de andere overschakelt. Een plek als poort tot de stad, waar je het karakter van Hasselt beleeft. Zijn water, het landschap, het historische centrum...

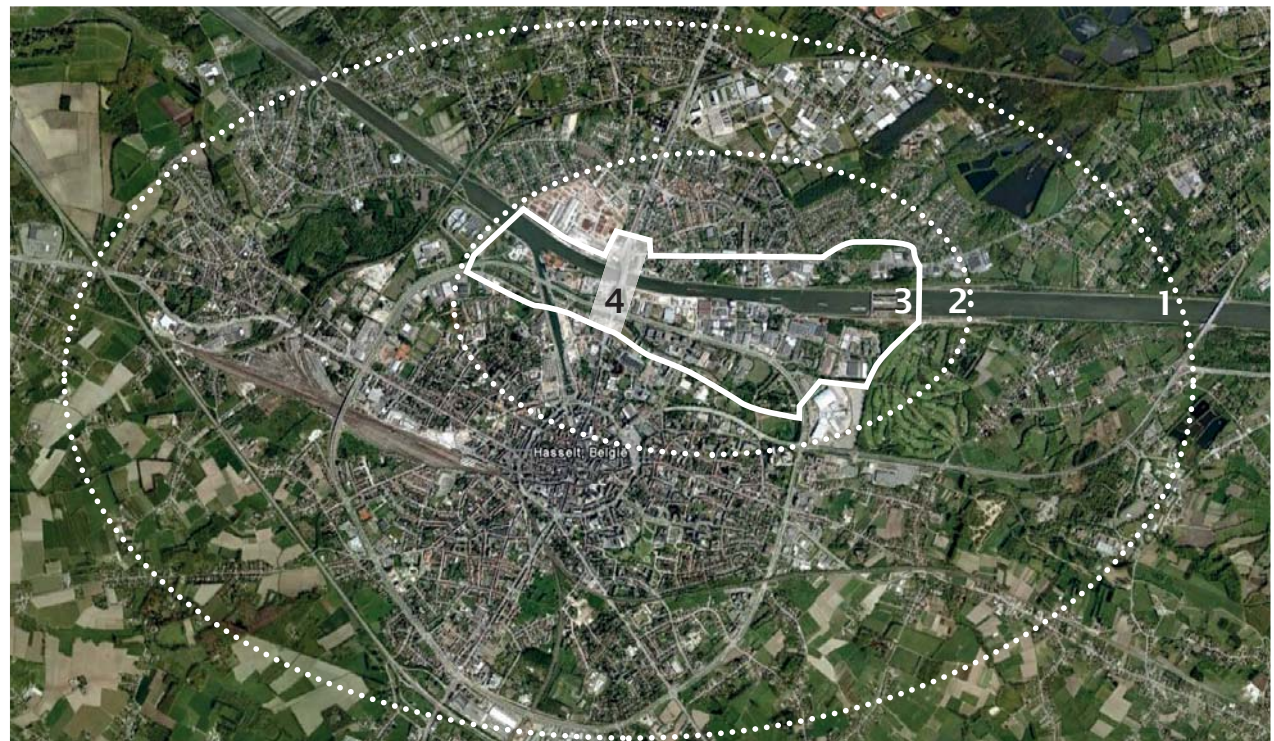
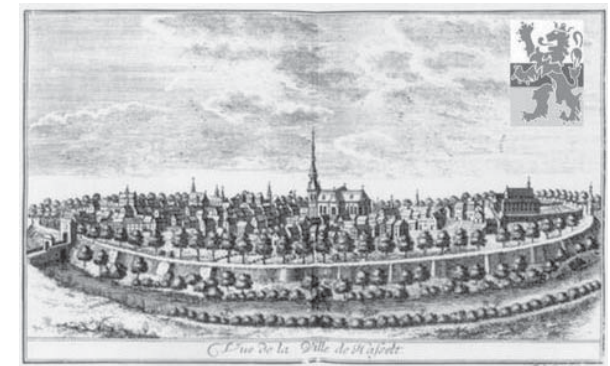
De Kempische Poort heeft een enorme potentie als belangrijke plek in de verkeersnetwerken op elk schaal: aan de economische as van het Albert kanaal, als poort tot Hasselt vanuit Genk en Nederland, als verbindende schakel Hasselt Centrum en Hasselt Noord maar ook op de lokale microschaal van de plek zelf. Op dit moment worden deze potenties nog niet benut. De plek wordt gedomineerd door de aanwezige verkeerproblematiek die de historische en ruimtelijke kwaliteiten van de locatie verstoren of verstoppen.

In bestaande projecten en deelplannen worden de bestaande kwaliteiten wel belicht. Dit gebeurt echter zonder deze kwaliteiten met elkaar te verknopen of op samenhangende wijze prioriteiten te stellen. Er ontbreekt een overkoepelende visie op het gebied. Daarom stellen we voor om de ruimtelijke grens van het studiegebied voor verschillende thema's op te tekenen. Voor de juiste inschatting van de verkeersproblematiek, een duurzame bereikbaarheid met een gerichte Park&Ride strategie, de transformatie van de kanaalzone en de recreatieve netwerken, is het invloedsgebied veel groter dan de huidige locatiegrenzen. Het Masterplan moet vooral ook met mogelijke toekomstige ontwikkelingen aan het noordoever van de kanaal rekening houden. De verhoging van de brug en de aanpak van de twee kruispunten die in deze opgave centraal staat, fungeert immers als katalysator voor toekomstige transformaties.

Een belangrijke focus in het Masterplan is de verbinding van het centrum met het kanaal en de toekomstige transformatie van zowel het gebied tussen het centrum en het kanaal als ook de noordoever. Het Masterplan heeft daarom de titel "Hasselt en haar oevers" meegekregen.



Historische stad Hasselt



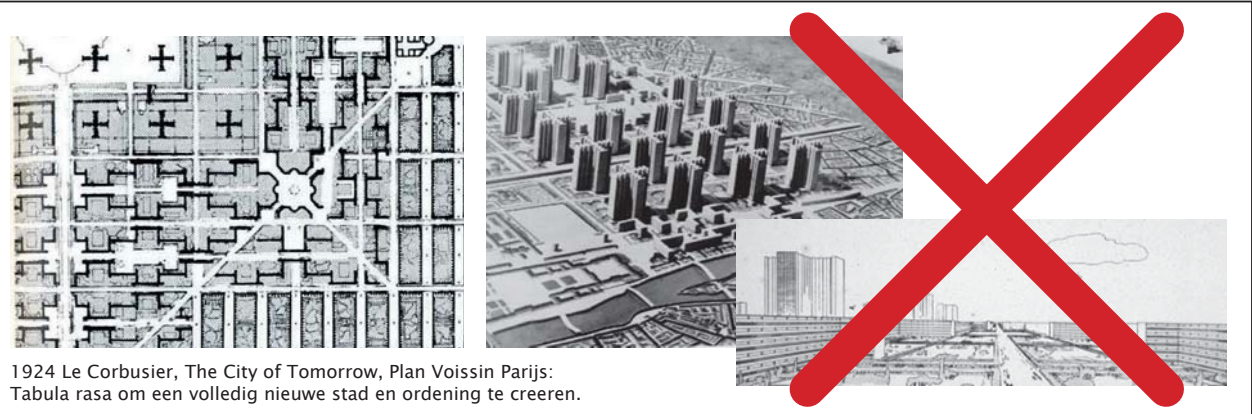
Verschillende strategieën per schaal: 1 mobiliteit en landschap, recreatieve hoofdstructuur, bereikbaarheid en parkeerstrategie, 2 masterplan netwerken en zonering, 3 verdere uitwerking masterplan en BKP, 4 uitvoeringsdossier

Hasselt Noord - Kempische Poort

Uitgangspunt: "It's already there."

Het Masterplangebied is uiterst divers en complex. In de bestaande deelstudies en plannen komt dat feit goed naar voren. In plaats van het hele gebied compleet opnieuw te ontwerpen willen we vertrekken vanuit de bestaande structuren. Stedelijke (her)ontwikkeling heeft de meeste kans van slagen als we het beste uit de plek weten te halen, en dus de aanwezige potentiële kwaliteiten van het stedelijk milieu weten te gebruiken. Wat onderscheid dit gebied van zijn omgeving, en hoe kunnen we daar optimaal gebruik van maken?

Dit betekent een dat we de stedenbouwkundige 'Tabula Rasa' ideologie van de modernistische avant-garde verwerpen en ons laten inspireren door het tijdperk dat daaraan vooraf ging: De plannen van Baron Haussmann voor Parijs, Saarinen in Helsinki of Berlage in Amsterdam-Zuid: Door middel van strategische ingrepen de bestaande stad verbeteren in plaats van te slopen en opnieuw te beginnen. Op deze manier bouw je voort op de bestaande identiteit van het gebied en maak je de verstopte rijkdom en schoonheid eervol. Daarnaast is deze aanpak veel flexibeler. Het maakt het plan faseerbaar en adaptief voor toekomstige veranderingen.



1924 Le Corbusier, The City of Tomorrow, Plan Voissin Parijs: Tabula rasa om een volledig nieuwe stad en ordening te creëren.



1858 Haussmann, Parijs: Ruimtelijke verbetering binnen de bestaande structuren.



Masterplan : in plaats van een blueprint masterplan met vaste begrenzingen, een strategie per schaal en laag.

Kempische Poort : in plaats van een verkeersplein een stedelijk plek en fijnmazig weefsel

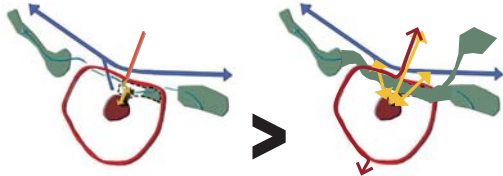
Kempische Poort

Ambitie

infrastructuur: verbeteren verkeersknoop en verhogen brug

De uitdaging voor de Kempische Poort is tweeledig: Het gaat er niet alleen om de verkeerskundige problematiek op te lossen, er liggen kansen om de ontwikkeling van de stad Hasselt in zijn geheel te verbeteren en faciliteren.

De eigenlijke opgave is het verhogen van de Kempische brug in verband met de doorgang van grotere schepen op het Albertkanaal. Dit wordt als kans gegrepen om de verkeersstructuur te ordenen. Dit biedt de mogelijkheid om de ontwikkeling van de Stad Hasselt op de lange termijn in zijn geheel te faciliteren.



Projectdefinitie: Demer/ Radiaal/ Kanaal/ Singel
van infrastructuur/ tot stadslandschap

ontwikkeling economische potentieel

Het gebied tussen de Singel en het kanaal en het terrein tussen de Genkersteenweg en het kanaal zijn belangrijke economische zones. Het zijn zichtlocaties die nu echter alleen goed bereikbaar zijn voor auto's en per schip. Veel bedrijven op deze locatie zijn echter niet van het kanaal afhankelijk en zouden beter aan de Westkant van de stad of dichterbij de snelwegen kunnen worden gesitueerd.

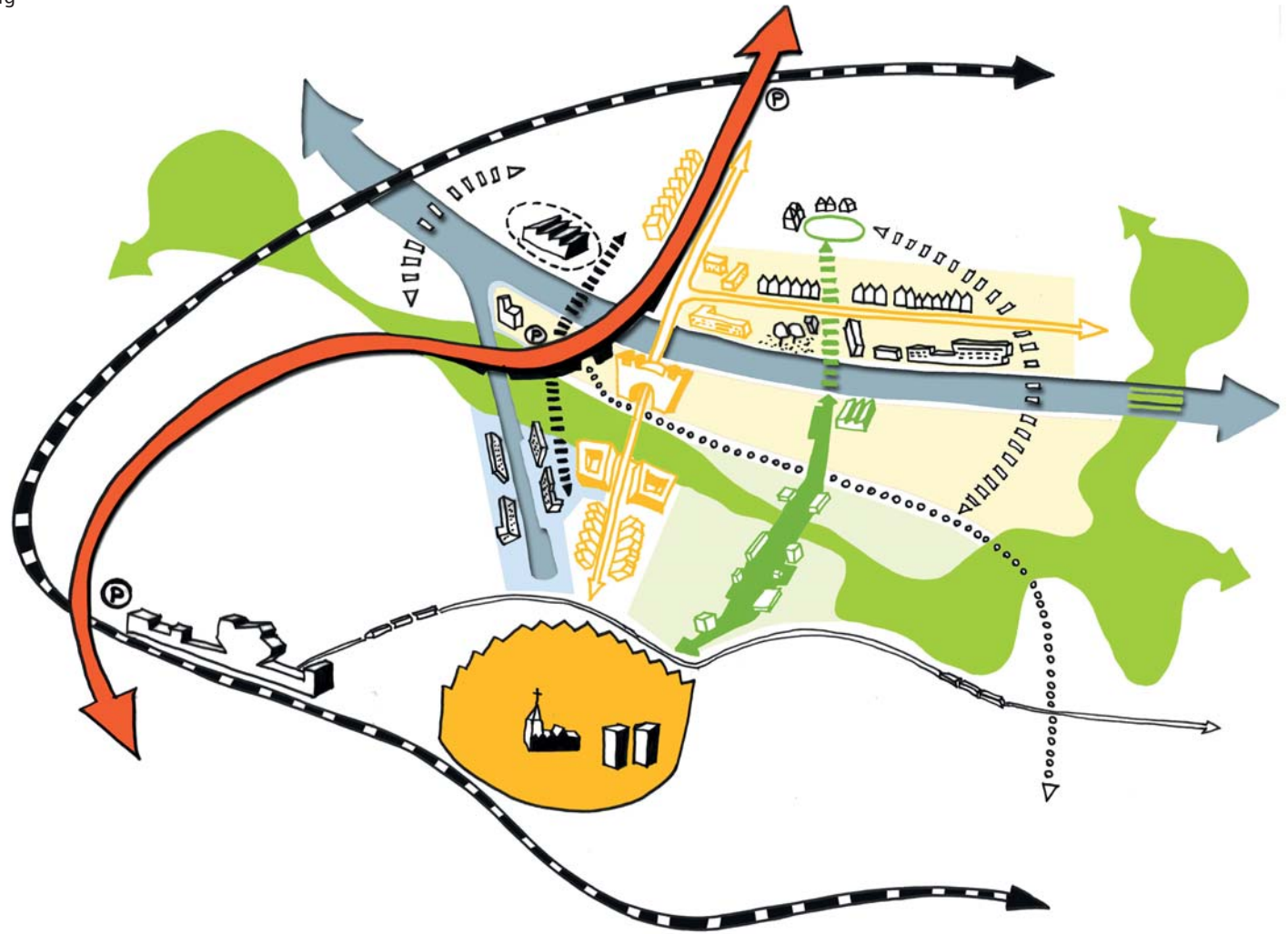
Het is de ambitie van de stad Hasselt om zich als winkel- en creatieve stad te positioneren. Aan de hand van deze ambitie kan het gebied langzaam verkleuren. Ook de verbinding met de Campus en de hoogstedelijke ontwikkeling van de Blauwe Boulevard schept veel nieuwe potenties voor nieuwe bedrijvigheid en servicefuncties.

strategische locatie

Het studiegebied ligt tussen het centrum en het kanaal. Het maakt onderdeel uit van het stedelijk gebied maar ligt toch in de relatieve luwte. Van barrières doorsneden heeft het de structuur van een archipel met meestal monofunctionele eilanden. Onbekend bij bewoners en bezoekers, vormt het geheel een hybride locatie zonder eenduidige identiteit of structuur. Een mozaïek van verschillende functies en plekken.

Dit heeft zowel voordelen als nadelen: Het gebrek aan eenduidigheid zorgt een gebrek aan herkenbaarheid. Bezoekers en bewoners van Hasselt zijn niet snel geneigd het gebied te betreden. Dezelfde eigenschap maakt echter ook de transformatie van het gebied mogelijk; nieuwe functies kunnen makkelijk toegevoegd worden zolang er geen conflict bestaat met bestaande programma's.

We willen het archipel principe gebruiken om de ruimtelijke identiteit van de eilanden te versterken en de monofunctionaliteit op te heffen.



Ambitie:
structuren en netwerken verbinden en verfijnen

entree van de stad Hasselt

Het project Kempische Poort geeft de impuls voor een nieuwe identiteit voor Hasselt aan het kanaal. De brug moet niet alleen functioneren als brug maar als ook poort naar het centrum. Dit doen we door de Kempische Poort een aantrekkelijke bestemming te maken waar creatieve functies, uitgaan, onderwijs en events samenkomen. Een dynamische mix van functie die het gebied aantrekkelijk maakt.



Wat ooit een verstopt en rommelig residu aan de rand van de stad was, wordt nu een open en dynamisch stedelijk milieu.



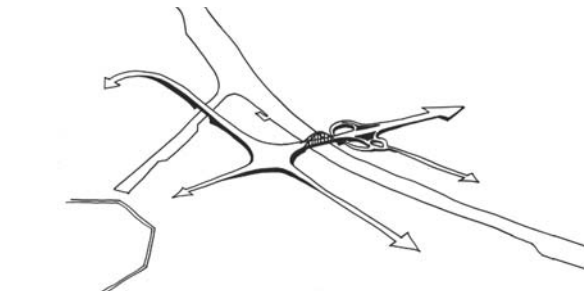


Kempische Poort

Reflectie op de opgave

Verkeer

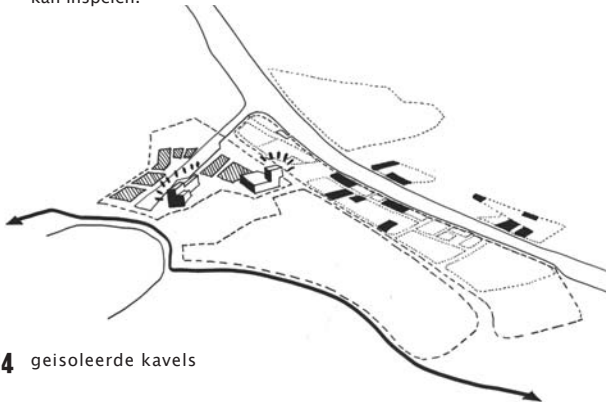
Opgave is de doorstroming te verbeteren en op lange termijn te garanderen en tegelijkertijd de barrières op te heffen, die de drukke verkeerswegen vormen voor het stedelijke leven en de toekomstige ontwikkeling van Hasselt. Verkeer en logistiek nemen een groot deel van de ruimte in beslag. Daarom kijken we bij het ontwerp van stedenbouwkundige plannen en stedelijke infrastructuur altijd naar mogelijk dubbelgebruik rond verkeersruimtes. Het project Kempische Poort is de eerste stap in een hele reeks van ontwikkelingen.



verkeersknoop en brug

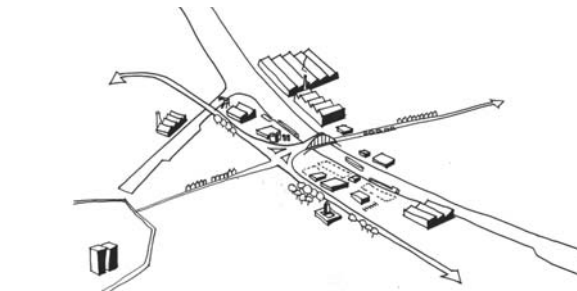
Context

Sterker als in voorgaande jaren is de economische toekomst onzeker. Hasselt heeft een groot aantal lopende projecten van grote omvang. Door de economische crisis en een slecht investeringsklimaat is niet te voorspellen wanneer deze projecten gerealiseerd zullen zijn en de aanpak van volgende gebieden kan starten. De complexe eigendomssituatie, eventueel noodzakelijke onteigening en wensen van belanghebbenden in de deelgebieden maken het proces moeilijk voorspelbaar. Opgave is om een robuust masterplan te ontwikkelen dat op een veranderende context en transformeerden eisen en wensen kan inspelen.



Identiteit

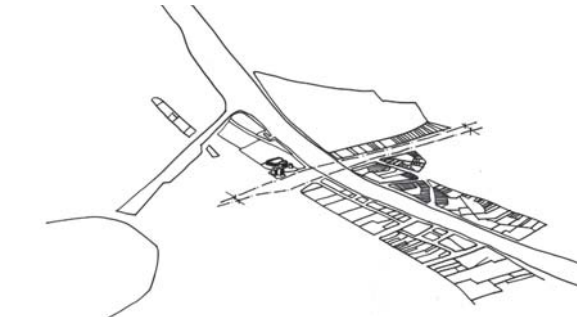
De Kempische Poort ligt op een historische plek: de oude stadspoort vanuit het Noorden naar Hasselt. Vandaag de dag vormt het gebied een leemte in het stedelijke weefsel en is het onzichtbaar voor de bewoners. Opgave is het om de identiteit te versterken en het als "entreegebied" te transformeren; de poort van Hasselt. De poort kan gezicht krijgen als landmark in een reeks met het nieuwe gerechtshof en de twee torens, een nieuwe brug, een prachtige open publieke ruimte of de transformatie van de waterfront zelf.



bedrijventerrein

Kosten

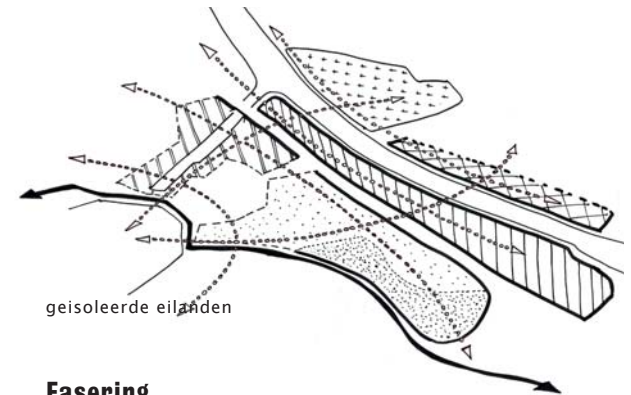
Kostenbeheersing is essentieel. De opgave is een gedetailleerde kosten-baten-analyse naar de voor- en nadelen van verschillende scenario's. Onteigening moet zoveel mogelijk voorkomen worden omdat het hoge kosten met zich meebrengt en het proces vertraagt. Tegelijkertijd kan door strategische ruimtewinst het ontwikkelingspotentieel vervelvoudigd worden. Ook maatschappelijke baten moeten mee genomen worden.



versnipperd grondbezit

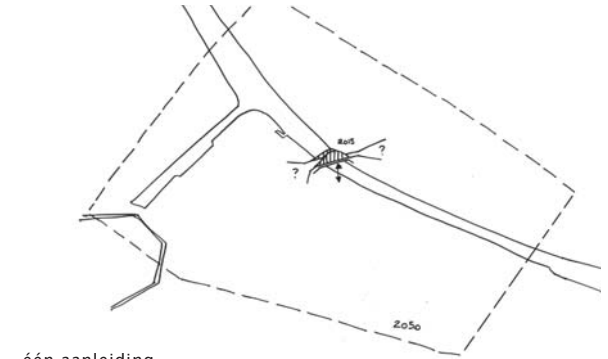
Stedelijk veld

De verkeerswegen vormen fysieke barrières. De verschillende ruimtelijke eilanden die hierdoor bestaan zijn redelijk mono-functioneel. Er ontbreekt samenhang tussen de verschillende gebieden. Door de bestaande deelplannen wordt dit feit eerder versterkt dan vermindert. Opgave is om de eigenheid van de deelgebieden te bewaren maar ook uitwisseling mogelijk te maken en sterke verbindingen te formuleren. Afstemming tussen verschillende spelers is belangrijk. Het veld waarin de opgave speelt, heeft meer dan drie dimensies! Het gaat niet alleen om de verbetering van het Kempische Poort gebied, maar ook de stad Hasselt en de regio Hasselt-Genk



Fasering

Meerdere ontwerpen en processen lopen parallel aan elkaar: Op korte termijn moet de verhoging van de brug gerealiseerd worden. Deze moet wel op basis van het masterplan uitgewerkt worden. Het masterplan zelf zal een lange termijn strategie bevatten. Flexibiliteit en fasering zijn hierbij van essentieel belang: we kunnen en moeten niet alles ontwerpen of controleren maar moeten prioriteiten stellen en keuzes maken.



één aanleiding

Kempische Poort

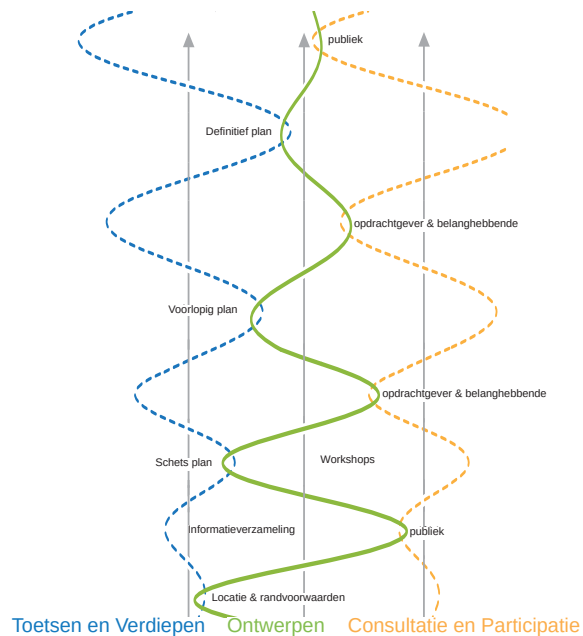
Process

Voorstel werkproces masterplan

In samenhang met het ruimtelijk raamwerk moeten we ook rekening houden met de culturele, maatschappelijke en economische aspecten van het plan. Als basis voor de ontwikkeling en implementatie van de gebiedsvisie hanteren we een open proces met integratie van alle stakeholders –activisten en kapitalisten –, bewoners en specialisten.

Het masterplan is een kader, dat complexe thema's en strategieën formuleert. Het is een leidraad en stelt doelen voor het gestructureerd verder ontwikkelen van de site. Bovendien geeft het de belangrijkste kernpunten aan en formuleert het verantwoordelijkheden en doelen. Dit kunnen bijvoorbeeld geoptimaliseerd ruimtegebruik en stedenbouwkundige kwaliteiten zijn. We ontwerpen het Masterplan als een dynamisch instrument, dat continu doorontwikkeld kan worden, dat flexibel is en open staat voor nieuwe eisen en ontwikkelingen. De flexibiliteit staat in een directe relatie tot de evolutie van de ontwikkeling van Hasselt als economische trekker en woongebied. Het blijft onduidelijk of er in Hasselt in de toekomst groei of krimp plaats gaat het vinden. Het masterplan laat staat open voor deze onzekerheid en biedt structuur voor beide ontwikkelingsrichtingen.

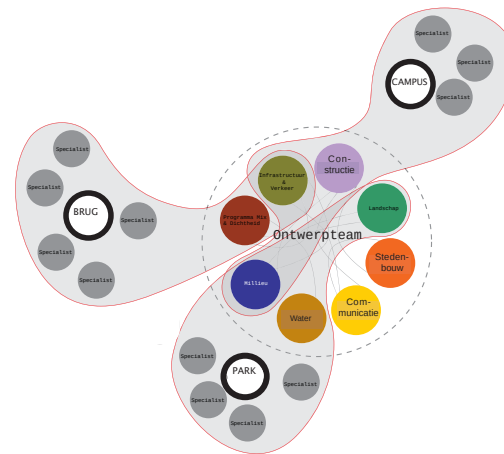
De aanpak van het knooppunt is slechts een eerste schakel in de totale ontwikkeling van het gebied maar vormt wel een cruciaal element voor de toekomstige ontplooiing van Hasselt in de richting van het Albertkanaal en Hasselt Noord.



Integraal ontwerp

In samenhang met het ruimtelijk raamwerk moeten we ook rekening houden met de culturele, maatschappelijke en economische aspecten van het plan.

Niet alleen ruimtelijk, ook tijdelijk en functioneel is er veel behoefte aan afstemming. De verschillende deelplannen en projecten moeten niet naast elkaar heen ontstaan maar op elkaar opbouwen en elkaar complementeren en versterken. Daarom willen we binnen het ontwerpteam specialisten benoemen die vaste aanspreekpersoon zijn voor de verschillende elementen van het plan.



Participatie

Bewoners en ondernemers zijn naast de Gemeente en de Scheepvaart een waardevolle bron van kennis van de mogelijkheden van de locatie. In een ateliervorm kunnen ze als strategische partners een sleutelrol in het proces spelen. Een dergelijke open participatie wordt een broedplaats voor ideeën, concepten, diensten en evenementen die helpen bij de ontwikkeling van Hasselt Noord.



Presentatie

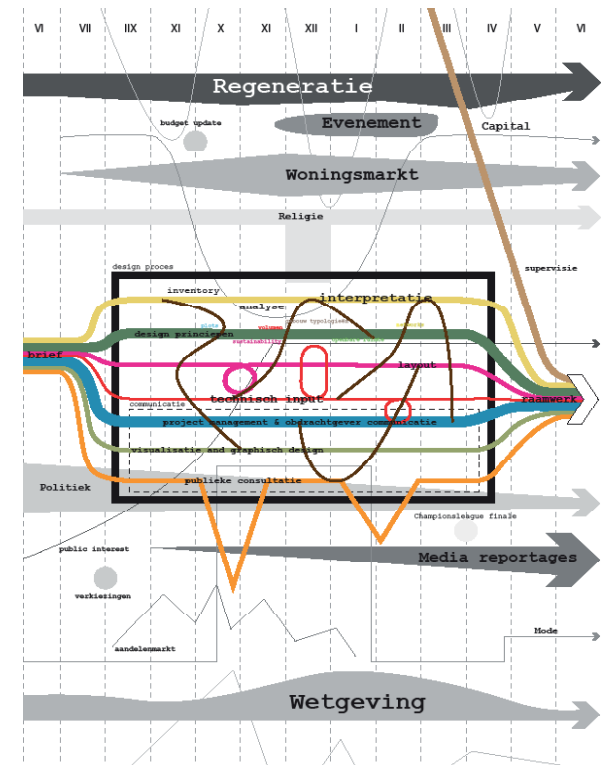
strategie

Het masterplan moet zowel bepaald als open zijn.

Bepaald in de zin van een robuust en gedefinieerd raamwerk om een heldere, verleidelijke en samenhangende visie te kunnen communiceren. Op korte termijn wordt de brug als eerste stap van het Masterplan verhoogd.

Open in de zin dat projecten en ontwikkelingspotentieel ingepast en gebruikt worden binnen het raamwerk.

Een open proces dat moet kunnen inspelen op verschillende invloeden.



Analyse

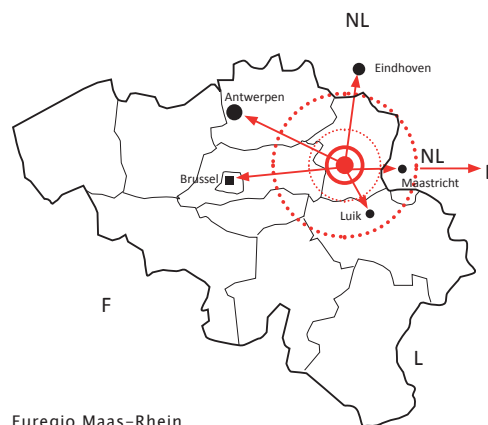
Stadsregio Hasselt-Genk

Economische en ruimtelijke verbinding

Hasselt / Genk: economische verbinding provincie Limburg

Hasselt-Genk, de regionaal stedelijke bipool van Limburg is het voornaamste gebied van stedelijke ontwikkeling en het sluitstuk van de ruimtelijk-economische structuur van de provincie. Deze ruimtelijk-economische structuur is geënt op het Albertkanaal, de E313 en E314 en de spoorwegen. Hasselt en Genk hebben de mogelijkheid om zich op een verschillende manier te ontwikkelen.

Genk beschikt over de mogelijkheden om zich te ontwikkelen tot een logistiek knooppunt en tot een belangrijke overslaghaven aan het Albertkanaal. In Hasselt zullen de economische ontwikkelingen in de rand van het Albertkanaal een totaal andere invulling krijgen.



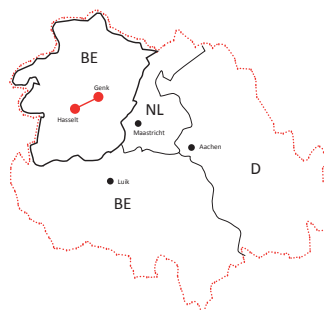
Euregio Maas-Rhein

Hasselt Genk: trekker Provincie Limburg

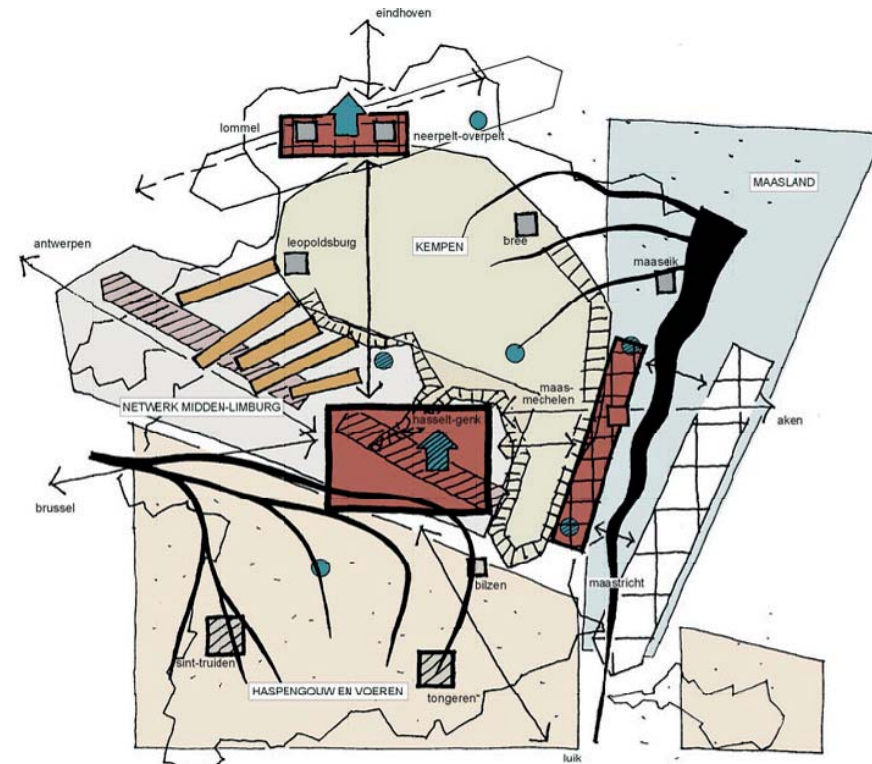
Hasselt en Genk zijn samen geselecteerd als regionaal-stedelijk gebied en nemen samen de rol op van trekker met betrekking tot het verhogen van de stedelijkheid in Limburg. Hasselt en Genk hebben historisch een eigen, van elkaar gescheiden parcours afgelegd. Hasselt is historisch de hoofdstad van de provincie terwijl Genk gegroeid is uit de verschillende mijnexploitaties. Dit resulteert in een totaal verschillende ruimtelijke opbouw en een ander traject dat beide steden kunnen afleggen in hun stedelijk groeiproces. Deze verscheidenheid vormt ook de kracht indien als invalshoek het totale regionaal-stedelijk gebied wordt gekozen, omdat beide steden kunnen vertrekken vanuit hun eigen kracht, wetende dat ze elkaar perfect aanvullen.

Hasselt radiaal stad: historische en culturele hoofdstad van de Provincie Limburg.

Genk netwerk stad: industriële en economische hoofdstad van de Provincie Limburg.



Bipool Hasselt/Genk

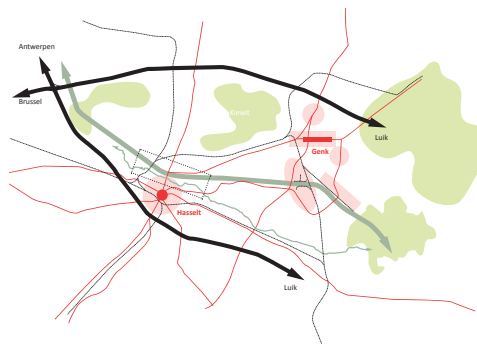


Structuurplan Limburg± Bipool Hasselt/Genk, bijzondere knoop met groot/stedelijke allure en ambitie

Regionale landschap

Hasselt-Genk ligt te paard op verschillende landschappen. Delen van Genk, wetende de voormalige mijnzetels, liggen op de rand van het Kempisch plateau terwijl Hasselt in de vallei van de Demer en Hellebeek gelegen is en de overgang tussen de Kempen en Haspengouw vormt.

In Hasselt heeft de Demer door de eeuwen heen verschillende lopen gekend. Eén van de meest ingrijpende verleggingen was die waar de Demer binnen de stad is gebracht en aangesloten werd op de loop van de Hellebeek. Ter hoogte van het Kattegat en het Molenpoortplein werd de Demer de stad uit geleid. Nadien is de Demer terug buiten de stad geleid op de plek waar hij nu ligt.



netwerk Hasselt/Genk



geologische eenheden en landschappen



historisch kaart Hasselt en Demervallei

Stad Hasselt

Identiteit en ontwikkeling

Hasselt: hoofstad van de smaak

Hasselt positioneert zich als winkelstad, historische binnenstad en nieuw bestuurlijk centrum. Het heeft geen industrieel profiel maar biedt plaats aan services en creatieve bedrijven. Het imago en aanzien van de stad is daarbij belangrijk. Het belang van een hogeruimtelijke kwaliteit, hoogwaardige verblijfsruimtes en goede bereikbaarheid is evident.

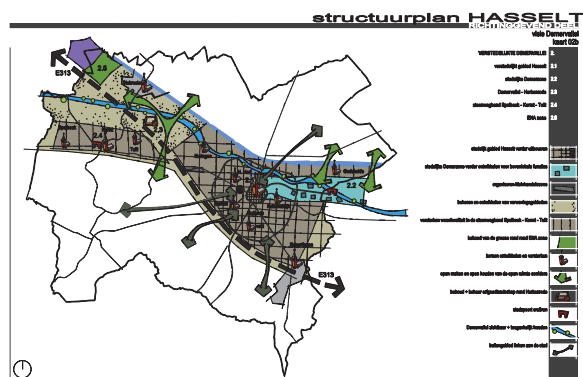
Kempische creatieve poort

Er is een uitbreiding gaande van het centrum van de Blauwe boulevard tot aan de Singel. Plannen voor de campus doen voorstellen voor een meer gemengd gebied. De kanaalzone wordt nieuwe creatieve broedplaats: Het muziekodrom, de A2O. Het is belangrijk om te prioriteiten te stellen en lange termijn ontwikkeling te ondersteunen. Bestaande clusters moeten worden verbonden met strategische locaties langs hoofdroutes en het kanaal. Voorbeeld: Amsterdam Anker aan het IJ - het Muziekgebouw, Pakhuis de Zwijger, Panama, het Lloyds Hotel, de NDSM-werf.

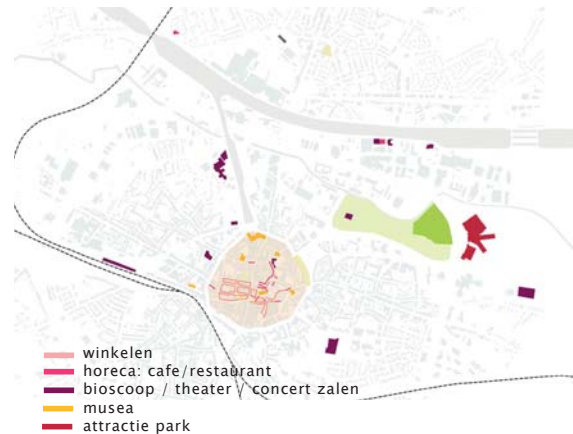
Kanaalzone: trekker nieuwe ontwikkeling

De stad Hasselt is nu ingeklemd tussen de ring, de snelweg en het kanaal.

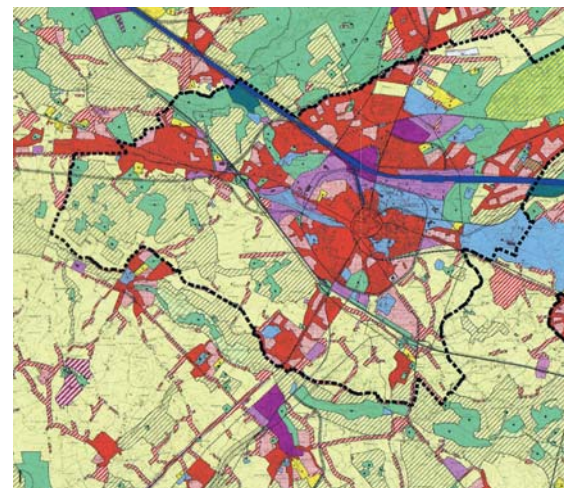
De Singel biedt een overzichtelijke, brede en efficiënte verkeerstructuur maar vormt tegelijk een enorme barrière voor de toekomstige ontwikkeling van Hasselt. De stad streeft er met haar structuurplan naar om de kanaalzone te transformeren met meer stedelijke bedrijvigheid en wil ruimte geven aan multifunctionele en creatieve programma's.



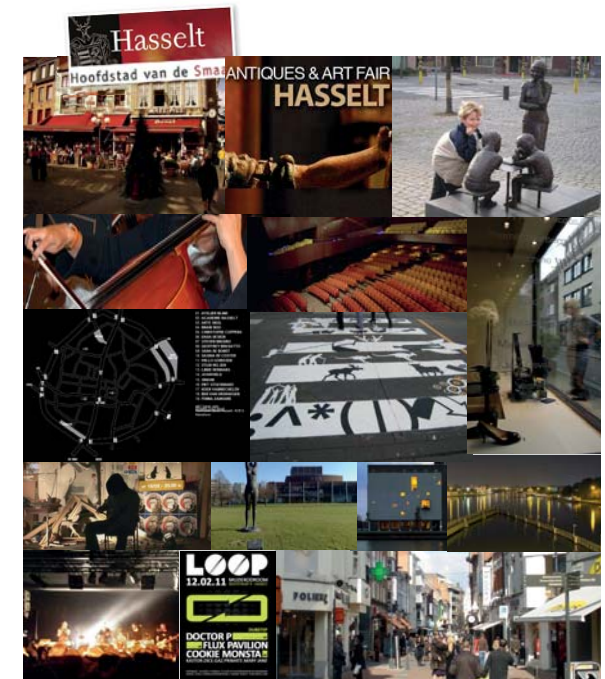
Structuurplan Hasselt: Stedelijke transformatiezones en verbindingen



Culturele functies, uitgaan en winkelgebied



Structuurplan Hasselt: Stedelijk gebied en uitbreidingen



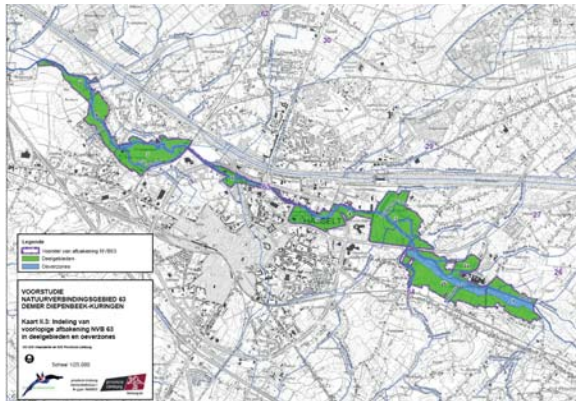
stedelijke projecten

Landschap

Groen-blauwe netwerken

Demerpark

De Demer is een belangrijk landschapselement en heeft als Demerpark: de kans om een verbindend stadspark voor Hasselt te worden. De Demer is de lachappelijke hoofdverbinding in Oost-West richting en verbindt verschillende woongebieden met het recreatief buitengebied en grotere trekkers zoals de Arena en de Universiteit. Op dit moment is de samenhang e de ruimtelijke kwaliteit langs de Demer vaak verstoort. De projecten Blauwe Boulevard, de Demeerroute westelijk van Hasselt en de 11de Linie Campus zijn belangrijke stappen in het aan elkaar verbinden van de ruimtes. Tegelijkertijd is de Demer en de recreatieve route erlangs een centrale drager van deze plannen.



Natuurverbingsgebied 63: Demerpark



De Demer is de tweede grootschalige oost-west verbinding. Deels heeft deze groen-blauwe ader al grote kwaliteit.



Fietzen in Hasselt	Recreatief	Functioneel
Fietrouwennet	Primair niet-afgeleid langzaam	Hooftroute afgeleid, snel, vlot, vlot
	Secundair niet-afgeleid langzaam	Sec. route afgeleid, vlot, vlot
	Tertiair niet-afgeleid langzaam	Tert. route afgeleid, vlot, vlot
		toe- en afvoer te onderhouden route

langzaamverkeer

In aanzet bestaat er een hoofdnetwerk met korte stedelijke Noord-Zuid assen en langere landschappelijke Oost-West verbindingen. De Noord-Zuid assen verbinden de stad met het kanaal. Dit zijn relatief korte afstanden en directe lijnen, bijvoorbeeld de Blauwe Boulevard, de Kempische Steenweg en de Elfde Linie-Straat. Er zijn twee missing links in deze richting. Ten eerste de sprong over de Singel tot aan het kanaal. De kwaliteit van de Kanaalkolomrichting kan bijvoorbeeld worden doorgetrokken naar het Albertkanaal. Ten tweede de sprong over Albertkanaal zelf: De structuur van de situatie voordat het kanaal werd gegraven is nog te herkennen. Op lange termijn, wanneer de kanaalzone getransformeerd is, zou deze structuur weer hersteld kunnen worden.



In Oost-West richting bestaan er verschillende stedelijke gebieden met recreatieve buitengebieden en grotere trekkers. Grotere landschappelijke elementen zoals Demer en Albertkanaal kenmerken deze as.



De Demeerroute is een eerste stap om de Demer als recreatieve verbinding te verbeteren. De verbinding met het park en de Japanse Tuin mist nog.



De kanaaloevers zijn belangrijke verbindingen vanuit de stad. Logistieke verkeer, doorgaand autoverkeer, ontbrekende sociale controle en een verloederde uitstraling maken ze nu weinig attractief.



Op dit moment is er nog geen doorgaande fietsroute langs de Demer. Infrastructuur en bebouwing vormen barrières.



Tussen park, 11de Linie straat en Blauwe Boulevard is de Demer opgebroken, door bedrijfsgebouwen en andere locatievreemde functies verstoren het beeld waardoor de Demersoms niet meer dan een sloot tussen blikken dozen en de weg vormt.



Door de ontwikkeling van de Blauwe Boulevard en de nieuwe langzaam verkeersbrug kan hier veel kwaliteit toegevoegd worden.

Landschap

Albertkanaal

Albertkanaal

Het Albertkanaal vormt is een belangrijke Europese scheepvaartroute. De kades dienen ter overslag en maken onderdeel uit van de economische infrastructuur. Het kanaal wordt geoptimaliseerd: bruggen worden verhoogd en het sluisencomplex wordt verbreed. Er komt een sluis bij om ruimte te geven aan dubbele duwbakken van 196m lengte.

De Scheepvaart



doelstellingen van de Scheepvaart

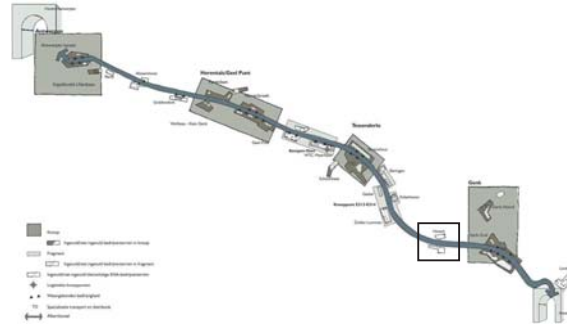
In de beheersovereenkomst van de NV De scheepvaart met het Vlaams Gewest zijn een aantal strategische doelstellingen opgenomen:

1. vlot en veilig scheepvaartverkeer
 2. toename van het vervoer via het water
 3. moderniseren en onderhouden van de waterweg en bijhorende infrastructuur
 4. multifunctionele benadering van de waterweg (recreatie, ecologie, ...)
 5. voeren van een commercieel grondbeleid met de bedoeling watergebonden bedrijven aan te trekken
 6. voeren van een integraal waterbeleid
- De in het vet aangehaalde doelstellingen (3,4 en5) hebben directe relevantie op het projectgebied. De NV De Scheepvaart heeft samen met de NV Zeekanaal een masterplan opgemaakt. Het is de bedoeling dat het Albertkanaal tegen 2017 volledige kan gebruikt worden als een type VIb waterweg. Hiertoe zullen alle bruggen die nog niet de hoogte van 9,10 m t.o.v. waterpeil hebben, verhoogd worden. Daarnaast zal er gewerkt worden aan het waarborgen van de capaciteit van het Albertkanaal (sluizen, vaartijden,...) In overleg met de haven van Antwerpen wordt het project "extended gateway" vorm gegeven.

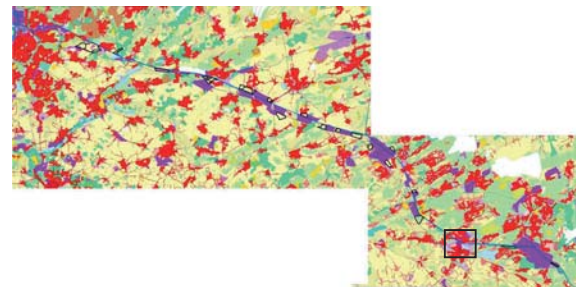
brug als verblijfsplek

Op de plaats waar vroeger schepen werden uitgeladen komen steeds meer stedelijke functies. Naast een verkeersverbinding doet de brug ook dienst als openbare ruimte. De natuurlijke inpassing van de brug in de stedelijke en levendige omgeving zorgt voor een herkenbaar punt in de stad en brengt het andere oever letterlijk en figuurlijk dicht bij het centrum.

De Kempische burg i een aantal keer herbouwd en heeft een uitgesproken vorm. Daardoor heeft ze ook beteknis als landmark en zou behouden moeten worden.



Studie Buur Kanaalzone: Economisch netwerk Albertkanaal (ENA) – overzicht van de projecten



Studie Buur Kanaalzone: Weergave ENA op Gewestplan



Verschillende functies van de Albertkanaal



De brug als landmark en historisch erfgoed.



Masterplan bruggen Albertkanaal – zoom opgave Hasselt-Genk



Albertkanaal in Hasselt



Ingang Kanaalkom



Zicht vanuit de sluis



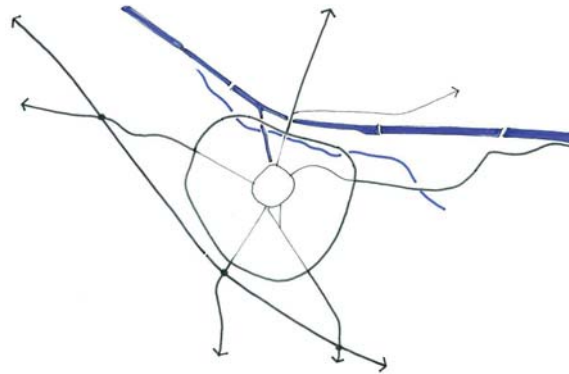
De brug en kade als stedelijke plek.

Mobiliteit

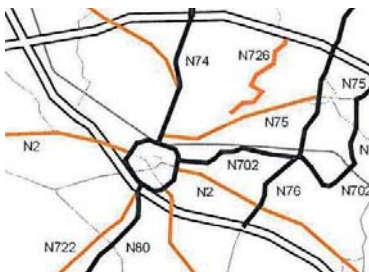
Netwerken

autoverkeer

De concentrische radiaalstructuur van Hasselt heeft nog steeds zijn uitwerking op het gebruik van de autowegen. De oude steenwegen sluiten nog steeds aan op de Groene Boulevard (de oude Vesten) van Hasselt en vormen in beide richtingen de verbinding tussen de Singel (R71) en de Groene Boulevard (R70). Omdat er geen keuzes gemaakt zijn m.b.t. het gebruik van de dragende verkeersstructuur (R70, R71 en de steenwegen) van Hasselt is de stad overgeleverd aan de wagen. Het is de uitdaging om bij elke nieuwe ingreep, hetzij infrastructureel, hetzij ruimtelijk na te gaan welke condities kunnen bijdragen aan een meer duurzaam verplaatsingsgedrag in Hasselt.



Radiaal concentrische verkeersstructuur Hasselt



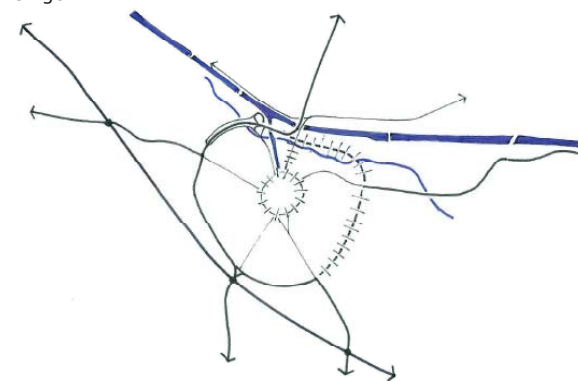
Wegenstructuur structuurplan Hasselt

Hasselt is gebaat bij een optimale ontsluiting voor de verschillende verkeersmodaliteiten, maar dat wil niet zeggen dat alle modaliteiten op elke plaats evenwaardig in beeld moeten komen. In een stedelijke context is het perfect mogelijk om gebieden te definiëren die meer of minder gebaat zijn bij ontsluiting door de auto, OV of langzaam verkeer. Er moet een duidelijke hiërarchie in het mobiliteitssysteem worden geïntroduceerd en de verschillende verkeersstromen te verhelderen. Maatregelen die ingrijpen op een hoog niveau hebben de meeste impact. Onder andere om die reden dient nagedacht te worden over de functie van de R71 - Singel.

De oost- en westzijde van de R71 hebben verkeerskundig en ruimtelijk niet dezelfde taakstelling ofschoon de R71 over zijn gehele lengte gecategoriseerd is als een primaire weg type II. De aanwezigheid van de E313 ten westen van Hasselt (met drie op- en afrittencomplexen) leidt er toe dat de westzijde van de R71 een steeds belangrijke verkeersfunctie zal krijgen, terwijl in het oosten de stad Hasselt ontwikkelingen kent (Kinopolis, Ethiasarena, enz.) en kan krijgen (ontwikkelingen rond de Pietelbeek en de Kroonwinningstraat) die er toe leiden dat de R71 tussen de ontwikkelingen komt te liggen meer gebaat zal zijn met de benadering van een stedelijke boulevard waarbij de barrière die de weg vormt zoveel mogelijk wordt opgeheven.



Verschillen bebouwing langs Verschillen profiel Singel



Verschillen binnen de verkeersstructuur

Mobiliteit en toekomstige ontwikkeling

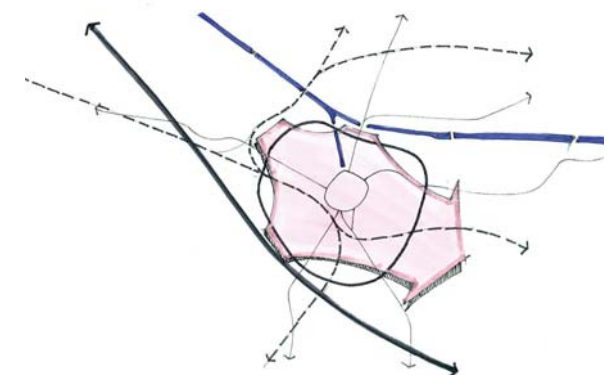
De R71 heeft in de huidige toestand een continu karakter dat het beeld van doorgaand verkeer sterk ondersteunt. Er zijn echter duidelijk een aantal plekken aan te wijzen die de R71 claimen. In de directe omgeving van het projectgebied is dat bijvoorbeeld de Elfde Linie campus, de hybride campus en de Demervallei met de ontwikkeling van Hassaporta. Daarnaast zijn de ontwikkelingen van de Blauwe

Boulevard mede de aanleiding om de toegang tot de stad te opnieuw te overwegen. Het is niet langer de Kempische Steenweg, maar eerder de huidige Slachthuiskaai (in de toekomst waarschijnlijk omgedoopt tot Gelatineboulevard) die de functie heeft om als noordelijke toegang tot de stad te functioneren. De ontwikkeling van een parkeeraanbod van meer dan 2000 publieke parkeerplaatsen in het project "Havenkwartier I" onderstreept deze functie van de Gelatineboulevard.

De ruimtelijke claim van de ontwikkelingen aan de rand van de R71 stelt ons voor een keuze. Ofwel zijn we blind voor deze signalen en blijft de R71 een verkeersstructuur zonder band met de omgeving. Ofwel wordt nagedacht over hoe de R71 ter hoogte van deze ontwikkelingen kan worden ingepast in zijn toekomstige ruimtelijke context en functioneren op stedelijk niveau.

De Genkersteenweg en de Hasseltweg hebben decennialang de verbindende taak tussen Hasselt en Genk opgenomen. Samen met het ontwikkelen van de Universiteitscampus in de Demervallei op grondgebied Diepenbeek is er zowel vanuit Hasselt als vanuit Genk een ontsluiting voorzien. De Universiteitslaan en de Boudewijnlaan, opgevat als een 2x2 weg, verzorgt naast de ontsluiting van de Universiteitscampus ook de verbinding Hasselt en Genk. Hierdoor heeft de Genkersteenweg en de Hasseltweg niet langer de (hoofd) taak te verbinden tussen beide steden maar kan de klemtoon gelegd worden op het bedienen. De commerciële functies aan de rand van de Genkersteenweg of de Hasseltweg dienen beschouwd te worden als handelsconcentraties die het regionaalstedelijk gebied ondersteunen.

De Singel heeft verkeerskundig dus twee profielen: De westelijke zijde die functioneert als doorstroomroute van regionale betekenis en de oostelijke zijde als verbinding binnen het stedelijke netwerk. De doorstroomroute wordt zo "snel" mogelijk vormgegeven met ongelijkvloerse kruispunten, een ontwerpsnelheid van 70-90km/h en ruim gedimensioneerde op- en afritstroken. De stedelijke Singel heeft een breed profiel met groenstroken, langzaam verkeersroutes aan weerszijde en gelijkvloerse verkeersknooppunten met stoplichten. De voorgestelde bomenrijen maken verband en integreren de verkeerstechnisch verschillende zijden tot één ruimtelijk profiel.



Ontwikkeling ingesloten door barrières

Mobiliteit

Netwerken

Splitsing boven lokaal en lokaal verkeer

Op de verkeersstructuur van Hasselt zit nog veel ruis. De ogenschijnlijke duidelijkheid biedt geen of weinig toekomstperspectief aan de stad. Stad is nu ingeklemd tussen de Singel, de snelweg en de kanaal.

Het voordeel van een ring is dat er op alle plaatsen een gelijkaardige ontsluiting geboden kan worden. Het gevolg is dat er op alle plaatsen een gelijkaardige barrière wordt opgetrokken rond de stad. Dit is een logische redenering van de gedachte dat een stad vesten nodig heeft om zich te beschermen. Het fenomeen van vesten is een ruimtelijk gegeven dat op verschillende wijzen kan ingevuld worden naargelang te behoeften en niet enkel via een verkeersstructuur. Het is logischer om na te denken over een ruimtelijke en verkeerskundige differentiatie in taakstelling die in overeenstemming gebracht wordt met de toekomstige ontwikkelingsperspectieven van de stad. Deze differentiatie moet doordacht ingevoerd worden zodat een ruimtelijke en verkeerskundige logica het resultaat is. Op verkeerskundig gebied is het de bedoeling om de "ruis" er uit te filteren.

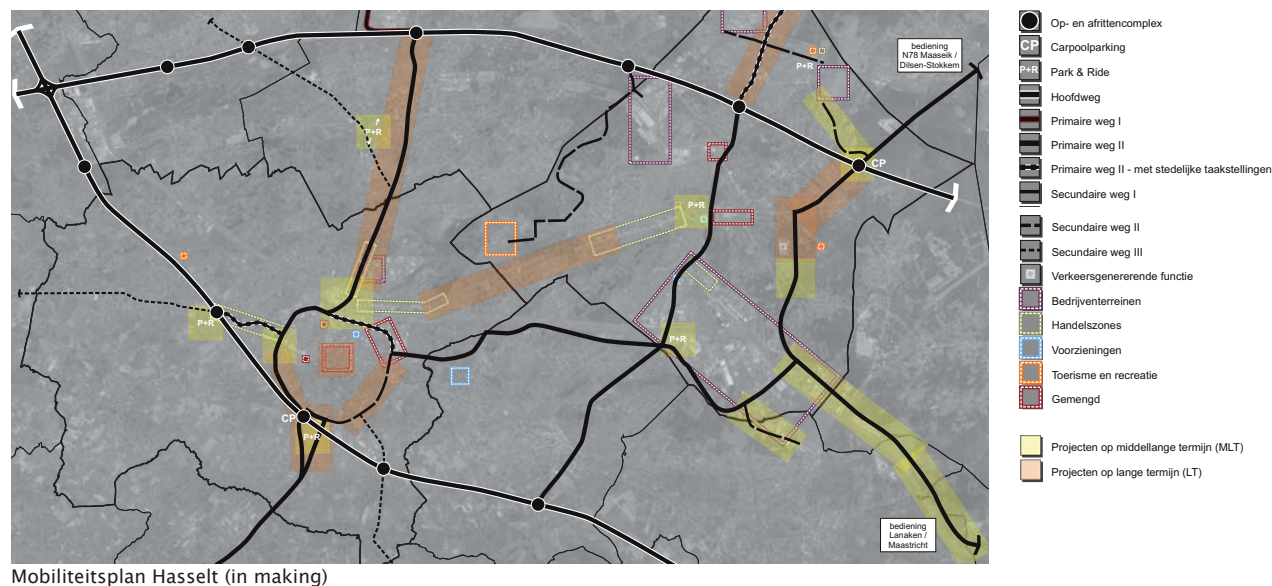
Splitsen en ordenen verschillende netwerken: lokaal netwerken versterken en verbinden. Ruimtelijke cohesie.

In de omgeving van de brug over het Albertkanaal is een grote menging van verkeer te vinden. Niet zozeer naar vorm maar naar bestemming. Enerzijds is er het verkeer dat geen bestemming heeft in de stad Hasselt maar op weg is naar verdere bestemmingen via de snelweg, richting Sint Truiden via de N80, enz.. Anderzijds is er verkeer dat zijn bestemming heeft in de stad. Het is noodzakelijk dat er op termijn een duidelijk punt is waar deze verschillende verkeersstromen kunnen gesplitst worden zodat het "doorgaande" verkeer een vlottere afwikkeling kan krijgen terwijl het stedelijk verkeer een ruimtelijk stedelijke omgeving krijgt en de nadruk kan gelegd worden op bediening van de stad.

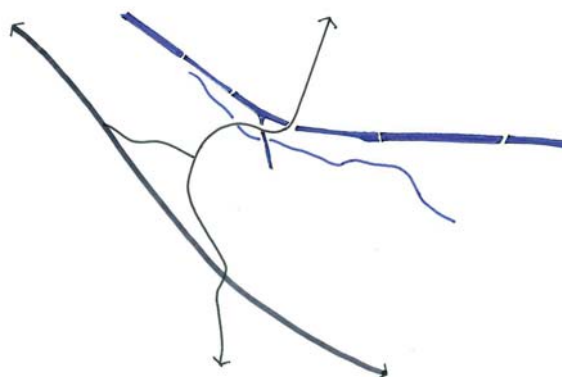
Beide structuren hebben dus elk hun ambitieniveau dat een duidelijk verschillende ruimtelijke en verkeerskundige vertaling krijgt. Voor de "doorgaande" verkeersstromen is vlotheid, goed een afwikkelingsniveau, beperkte maar duidelijke aansluitingen belangrijk terwijl het stedelijk niveau gebaat is met de nadruk op bediening van de omgeving, contact met de omgeving, beperkte barrièrevorming, enz..

Oude Steenwegen hebben in historisch perspectief een verbindende functie maar door de decennia heen is deze functie afgekalfd omdat de stad zich langs deze steenwegen heeft ontwikkeld. Om de ruimtelijke groei van een stad te sturen, af te lijnen is van belang om te kunnen aangeven waar de functie van verbinden overgaat deze van bedienen, m.a.w. het bepalen van een verkeerskundige split.

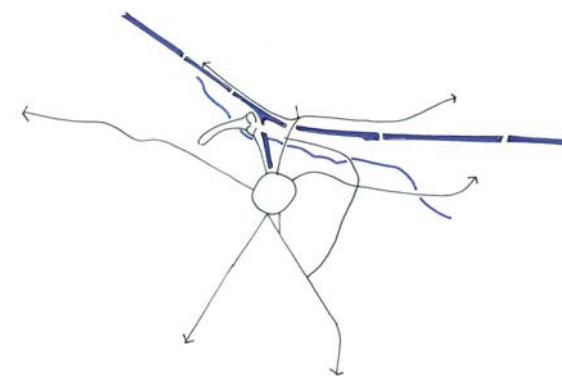
De Brug over het Albertkanaal is voor de Kempische Steenweg het punt waar de verkeerskundige split kan gebeuren. De split t.h.v. de brug over het Albertkanaal heeft verder nog het voordeel dat er kan gezocht worden naar het verzachten van de barrière van het Albertkanaal door de stedelijke ontwikkelingen op beide oevers van het kanaal te binden.



Mobiliteitsplan Hasselt (in making)



Figuur 1: doorgaand verkeer



Figuur 2: lokaal verkeer

Mobiliteit

Knooppunt

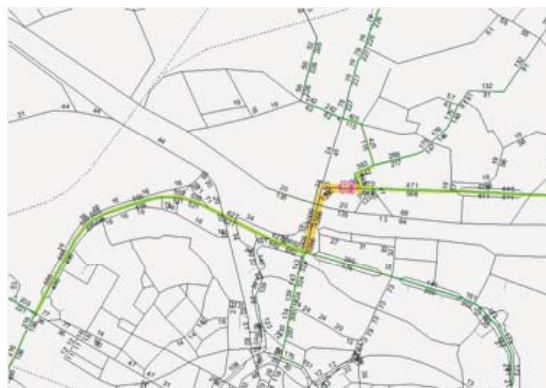
Hasselt is bekend als de stad met gratis openbaar vervoer en is de laatste jaren in beeld gekomen als knooppunt in het sneltramnetwerk "Spartacus". Het in gebruik nemen van het sneltramnet zal een grondige hertekening van het OV-netwerk betekenen. Voor de omgeving van het studiegebied is de aanwezigheid van de brug over het Albertkanaal en de bediening van de Elfde Linie campus bepalend omdat hierdoor een openbaar vervoer bundel ontstaat. Het openbaar vervoer is stedelijk vervoer bij uitstek en dient daarom op stedelijke verkeersstructuren bevooroordeeld te worden.

In het voorstel kan een vlot openbaar vervoer verkregen worden door (indien het nodig blijkt) een vrije busbaan aan te leggen vanaf de ontsluiting van Hassaporta tot aan het kruispunt met de Kempische Steenweg en vanaf daar verder tot aan het kruispunt met de Elfde Linielaan. De ontwikkelingen die in het regionaalstedelijk gebied als beslist beleid kunnen beschouwd worden zullen voor een aangroei van het autoverkeer zorgen ofschoon het Sneltramproject "Spartacus" geïntroduceerd is. Indien rekening gehouden wordt met deze tendens is het boodschap om zo goed mogelijk om te gaan met de beschikbare verkeersstructuur en deze optimaal in te zetten in relatie met hun taakstelling en/of functie.

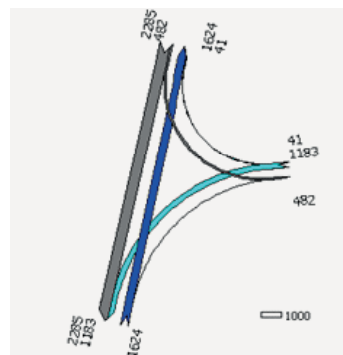


figuur 1 : verschillenplot basis 2020 – huidige toestand – 2008

De verkeersafwikkeling op de invalswegen van Hasselt is niet altijd betrouwbaar. De N74-Kempische Steenweg en de N20 – Sint Truidersteenweg zijn in de ochtend en avondspits niet in staat om de verkeersstromen te verwerken. De kempische Steenweg functioneert als een trechter voor het verkeer (auto, vracht en OV) vanuit het noorden van de provincie. De verschillende kruispunten op de N74 zijn de plaatsen waar de grootste verliestijden worden gerealiseerd. Het kruispunt van de Genkersteenweg heeft net voor de aansluiting van de N74 op R71 een cruciale rol omdat er in de huidige situatie veel linksafslaand verkeer aanwezig (zie figuur uit verkeersmodel).



figuur 1 : SLA Genkersteenweg | OSP

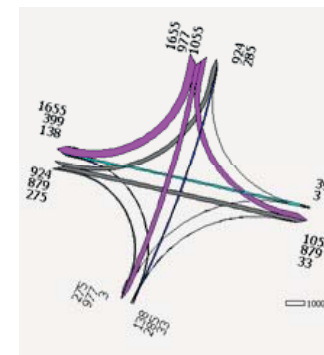


figuur 2 : KP Genkersteenweg -N74 | OSP

Het niet naar behoren functioneren van belangrijke verkeersstructuren is mede aanleiding van het moeilijk functioneren van de onderliggende netwerken. Het is daarom belangrijk dat de betrouwbaarheid van de N74, R71 en N80 wordt vergroot zodat ze hun functie ten volle kunnen opnemen.



figuur 3 : SLA Kempische Steenweg | OSP



figuur 4 : KP N74 - R71 | OSP

Indien, zoals het mobiliteitsplan voorziet, de hoofdstructuren op stedelijk niveau op niveau gebracht worden, betekent dit veel voor de afwikkeling op de lagere netwerken. Er moet echter over gewaakt worden dat er geen andere sluiptwegen opduiken en zo dit wel het geval is zal er moeten nagegaan worden welke maatregelen er dienen genomen te worden, m.a.w. de verkeersstructuur moet een sturend karakter krijgen en niet een volgend karakter wil de stad kunnen groeien op duurzame en zinvolle manier.

Masterplan

Masterplan

Strategie: raamwerk

analyse: bestaand potentieel versterken

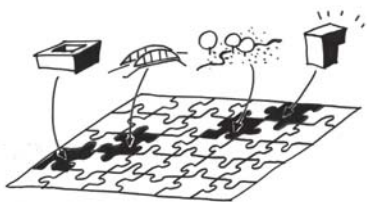
In samenwerking met de ontwerpers van de deelplannen, gebruikers en overige belanghebbenden maken we een inventaris van de huidige potenties en knelpunten: een SWOT-analyse, mapping en prioritering met als doel de versterking van deze potenties en het oplossen van de knelpunten.



bestaande kwaliteiten vergroten en verbinden

deelprojecten: flexibele invulling

Binnen het raamwerk worden verschillende zones en deelprojecten gedefinieerd. In feite zijn deze er deels al. De projecten hebben hun eigen belang en snelheid en kunnen afhankelijk van elkaar ingevuld worden afhankelijk van de stedelijke ontwikkeling, de financiële haalbaarheid, het vrijkomen van grond etc. De deelprojecten staan los van elkaar en zijn flexibel invulbaar maar zijn wel verbonden door het raamwerk. Het is binnen het Masterplan belangrijk om strategische keuzes te maken welke stappen en projecten aangepakt moeten worden op de korte termijn en op de lange termijn of welke optioneel zijn.



projecten definiëren en keuzes maken

Hasselt: openen voor toekomst ontwikkeling

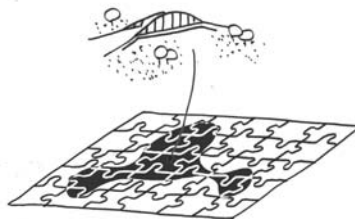
De stad is ingeklemd tussen infrastructurele lijnen: de Singel, de snelwegen, het spoor en het Albertkanaal. Deze verbindingen zijn belangrijk voor de bereikbaarheid en economische ontwikkeling van de stad. Tegelijk creëren ze een enorme barrière. Er is al onderzoek gedaan naar de beste locaties om de barrières te doorbreken. We stellen voor verder te kijken naar de verschillende kwaliteiten en eisen en de mogelijkheden die dat biedt.



barrières overbruggen

olievlek: katalysator en strategische ingrepen

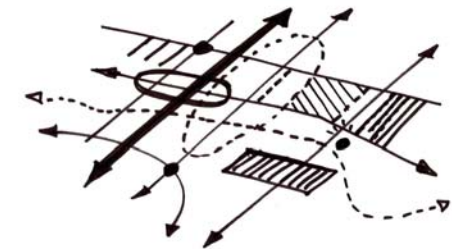
Binnen het raamwerk worden de strategische ingrepen geformuleerd die nodig zijn om de ontwikkeling op gang te brengen en samenhang te creëren. Het eerste project is het nieuwe knooppunt. De oplossing voor het infrastructurele probleem is de katalysator voor de hele kanaalzone en het Demerpark. Als een olievlek kan de nieuwe kwaliteit zich uitbreiden langs het Albertkanaal, de Demer en de drie stedelijke verbindingssassen.



een katalysatorproject als gangmaker in gebied

robuust raamwerk: samenhang structuur

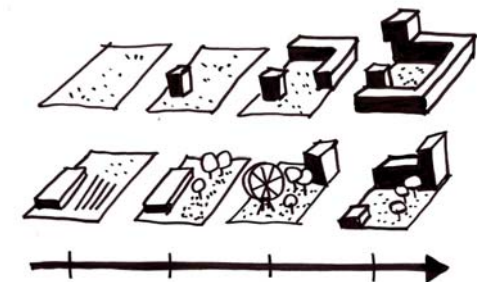
In een dergelijk dynamisch en complex gebied is blueprint-planning onwenselijk. Daarom ontwikkelen we een raamwerk dat uitgaat van de verschillende lagen en verbindingen. Dit robuuste raamwerk geeft houvast aan ontwikkeling van het gebied op de lange termijn. Bestaande kwaliteiten worden bewaard en stap voor stap vergroot. Het geeft een basisstructuur en brengt samenhang terwijl het op alle veranderingen in eisen wensen en context kan reageren.



structuren verduidelijken en ordenen

fasering: tussentijd en scenario's

Bij een goede en duurzame ontwikkelingsstrategie is een flexibele fasering essentieel. Op korte termijn richt de ontwikkeling van Hasselt zich vooral op het stationsgebied en de Blauwe Boulevard. Daarom zal binnen het Masterplan op zeer korte termijn primair de verhoging van de brug aan de orde zijn. Tijdelijke programmering en laagdrempelige ingrepen maken het gebied wel zichtbaar en bereiden de toekomstige ontwikkeling voor. Een attractieve tussentijd betekent dat het Masterplan op elk moment af is.



transformatie en groei mogelijk maken

Masterplan

Strategie: raamwerk

De complexiteit van de locatie en opgave vraagt om een doelgerichte maar slimme en sensitieve strategie. Niet een gefixeerd plan, dit is te kwetsbaar voor veroudering, onbruik en optimalisatie. Veeleer een flexibel raamwerk dat kan reageren op verandering en dat op meerdere programmatische en faseringsscenario's kan inspelen. Het masterplan moet zowel bepaald als open zijn. Bepaald in de zin van een robuust en gedefinieerd raamwerk om een heldere, verleidelijke en samenhangende visie te kunnen communiceren. Open in de zin dat projecten en ontwikkelingspotentieel ingepast en gebruikt worden binnen het raamwerk.

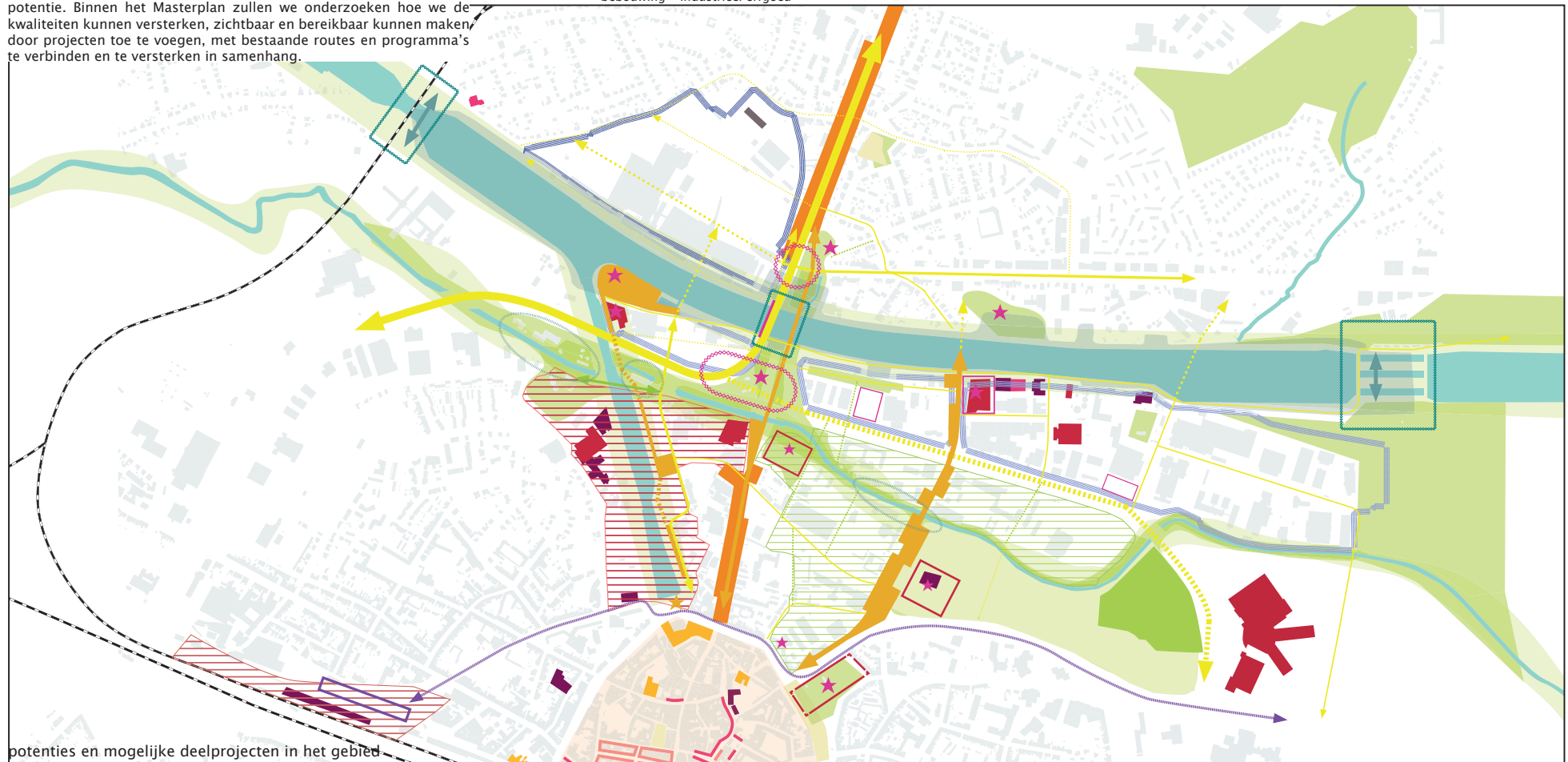
Zoals in de analyse naar voren is gekomen is het gebied doorsneden door barrières en is er sprake van verschillende monofunctionele eilanden. Wel zijn er ontwikkelingen, gebouwen en functies met grote potentie. Binnen het Masterplan zullen we onderzoeken hoe we de kwaliteiten kunnen versterken, zichtbaar en bereikbaar kunnen maken door projecten toe te voegen, met bestaande routes en programma's te verbinden en te versterken in samenhang.

"All predictions are wrong, that's one of the few certainties granted to mankind."

Milan Kundera

Legenda

- | | | |
|---|--|--------------------|
| stad – historische lintbebouwing | Industrie / Kantoor – ontwikkelings gebied | Groene rest ruimte |
| stad – nieuwe ontwikkeling – hoog dichtheid en hoog bebouwing | Spartacus | Campus |
| bebouwing – industrieel erfgoed | Albertkanaal | Japanse Tuin |



Masterplan

Aandachtspunten

Duurzaamheidsprincipes

Een integraal ontwerp

Een duurzaam ontwerp van de infrastructurele knooppunt betekend zowel een optimalisatie van de doorstroming als ook verhogen van de stedelijke potentie. Overlast voor bestaande bebouwing en nieuwe functies wordt indien mogelijk geminimaliseerd. De fasering maakt het mogelijk om de verkeer ook tijdens de verplaatsing van de brug in werking te houden. We gaan uit van het hergebruik van de bestaande brug zowel vanuit financieel oogpunt als vanuit de gedachte dat de brug een identiteitsbepalende uitstraling heeft.

Kwaliteit openbare ruimte

De openbare ruimte moet een hoogwaardige, herkenbare en positieve uitstraling krijgen. Door een intensivering van het ruimtegebruik kunnen prettige buitenruimtes worden gemaakt. Wij streven naar intensivering door dubbelgebruik en ruimtelijke en programmatische combinaties. De duidelijke afbakening van toegankelijkheid en definitie van hoofdroutes vergroot de levendigheid van de open plekken. Deze hoofdroutes en strategische plekken sluiten aan op bestaande routes en gebruik. Menging van dag- en nachtfuncties komt de sociale veiligheid ten goede en voorkomt vandalisme.

Bestaande kwaliteiten benutten

Het voorgestelde raamwerk en de oplossing voor het knooppunt maken zo veel mogelijk gebruik van bestaande kwaliteiten en potenties. De Demer bijvoorbeeld wordt integraal ontworpen en bestemd als hoog kwaliteit landschapselement en recreatieve hoofdroute. Knelpunten en strategische plekken worden geïnventariseerd. Daarna worden de ingrepen samen met alle belanghebbenden geprioritiseerd waardoor ze een voor een opgepakt kunnen worden. Zo veel mogelijk worden bestaande bomen en waterpartijen behouden.

Waar mogelijk wordt verharding geminimaliseerd zowel in de campus als in de Kanaalzone. Parkeren wordt geclusterd en weginfrastructuur krijgt een duidelijk hiërarchie en wordt aan elkaar gekoppeld.

Materialisatie en inrichting

Nieuwe elementen en voorzieningen worden op een eigentijdse manier vormgegeven en gematerialiseerd, passend binnen de context en het karakter van de verschillende locaties. Bij de materiaalkeuze staat de duurzaamheid van het product centraal. Deze is tweeledig. Enerzijds moet het product robuust zijn en een lange levensduur hebben. Anderzijds moet het duurzaam geproduceerd en/of gerecycled zijn. Volgens het principe van 'Cradle to Cradle' stellen we voor om te onderzoeken welke onderdelen, materialen en toestellen hergebruikt kunnen worden.

Verlichting

Bij het opstellen van het verlichtingsplan wordt niet meer openbare ruimte verlicht dan nodig: de brug, de parkeerplaats, de hoofd langzaamverkeer routes en de kades. Bij de armatuurkeuze zal het energiegebruik een belangrijke wegingsfactor zijn.

Draagvlak

Goede en succesvolle – stedelijke ontwikkelingen kunnen niet alleen op ruimtelijke samenhang drijven. Steden zijn nu eenmaal meer

dan alleen gebouwen, straten en openbare ruimtes. Een afgewogen sociale agenda moet met soortgelijk gewicht een plaats krijgen. Succesvolle ontwikkelingen ondersteunen ook de lokale bewoners en ondernemers.

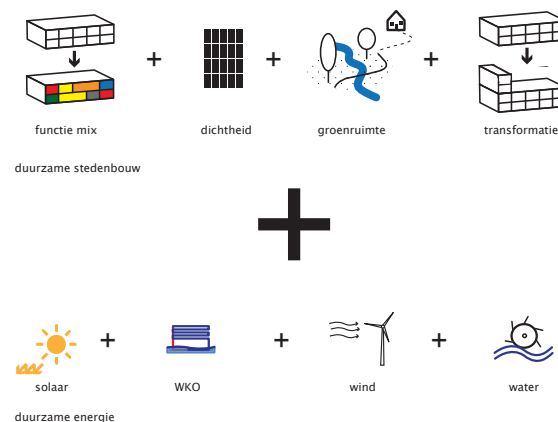
Combinatie van methodes en middelen

Duurzaam ontwerpen omvat drie verschillende aspecten: Duurzame waardering van gebruikers, duurzame efficiënte exploitatie en duurzame energiehuishouding. Deze drie aspecten hangen met elkaar samen, want als een aspect niet goed is dreigt het gevaar van vroegtijdige vervanging.

Voor duurzame waardering is vooral de stedenbouwkundige, architectonische en culturele kwaliteit van belang. Bij duurzame exploitatie gaat het over logistiek, materiaalgebruik, onderhoud en de mogelijkheid van een efficiënte personeelsinzet. Het derde aspect gaat over de kwaliteit van de energiehuishouding. Aan het eerste en derde ingrediënten zitten ook exploitatieaspecten.

Zolang energie schaars is, is het belangrijk om te werken aan compacte steden en gebouwen die weinig energie verbruiken en liefst zelfs energie produceren. Het streven naar compacte steden levert veel nieuwe vragen op, bijvoorbeeld hoe meer functies in een kleine ruimte gecombineerd kunnen worden.

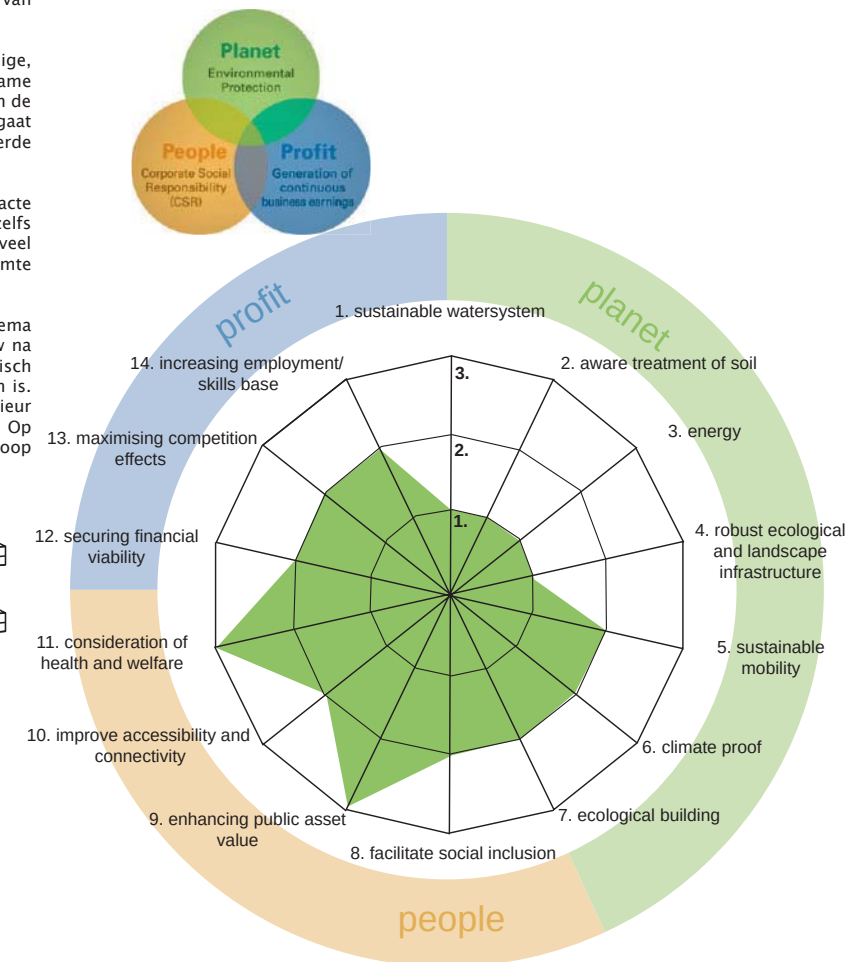
Wat vaak over het hoofd wordt gezien binnen het kader van het thema "duurzaamheid" is het belang van de restwaarde van het gebouw na vijftig jaar. Veel gebouwen worden niet gesloopt omdat ze technisch niet meer voldoen, maar omdat de samenleving er op uitgekeken is. Doordat het exterieur van het gebouw meerduidig en het interieur multifunctioneel is, is het gebouw minder afhankelijk van mode. Op deze manier wordt geprobeerd beeldveroudering en vroegtijdige sloop tegen te gaan.



Gebruik van duurzame ontwerpprincipes en technologie

Sociale duurzaamheid door een intelligent stedenbouwkundig plan in combinatie met de laatste ontwikkelingen van duurzame technologie is de meest effectieve wijze om de ecologische footprint van een gebied te beperken of zelfs te verkleinen.

Duurzaamheid is een integraal onderdeel van het ontwerpproces. Tijdens de ontwikkeling van het Masterplan zal er een regelmatig assessment plaatsvinden om te granaderen dat alle aspecten van people-planet-profit aandacht krijgen.



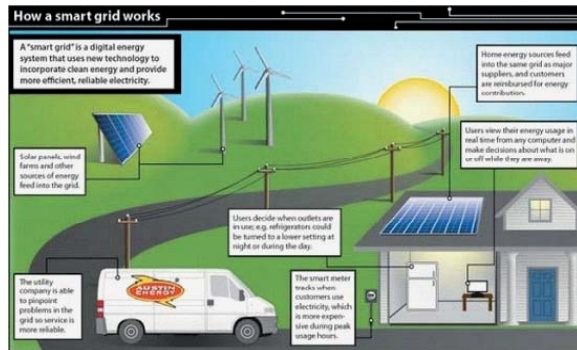
Duurzaamheidsaspecten Masterplan volgens Arup

Masterplan

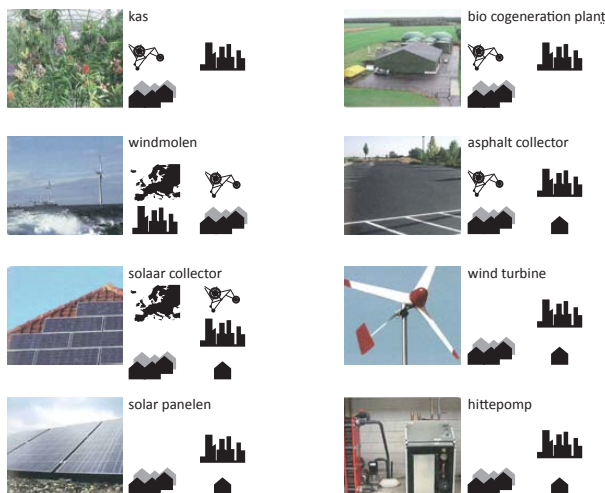
Aandachtspunten

Het gebied is ideaal voor de introductie van een Smartgrid. Hiermee worden energiestromen gekoppeld en kunnen verschillende gebouwen en functies energie uitwisselen. Industriële functies hebben bijvoorbeeld meestal een overschot aan warmte wat door stedelijke functies gebruikt kan worden. Sommige gebouwen hebben overdag een hogere energiegebruik dan 's nachts of kunnen zelfs energie aan het netwerk leveren.

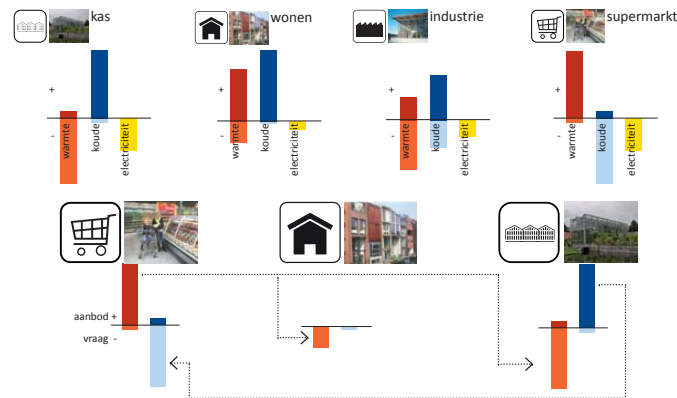
We stellen voor om naast het ruimtelijke raamwerk ook een energie-potentie-kaart van het gebied in het Masterplan op te nemen. Hiervoor hebben we de juiste contacten in ons netwerk.



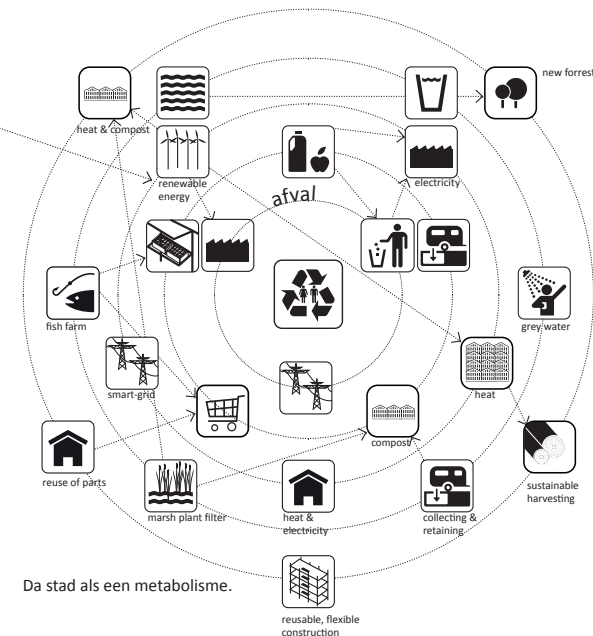
Smartgrid



Voorbeeld: duurzame energie productie per schaal (woning, buurt, stad, regio) die aan het netwerk leveren



Voorbeeld: Combinatie van functies binnen een smartgrid om energie, warmte en koude uit te wisselen.



Da stad als een metabolisme.

Bouwregels in plaats van beeldkwaliteit

“Quality came first, quantity followed after.”

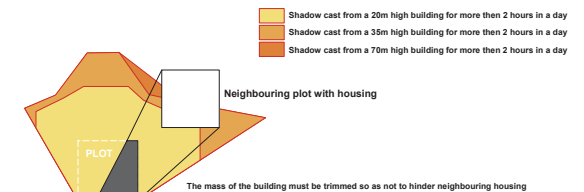
Pasqual Maragall,
former mayor of Barcelona
on the cities regenerations strategy
in relation with the 1992 Olympics

De diversiteit aan condities, programma's, functies, landschappen en ruimtes in het park voorziet in een vruchtbare broedplaats voor architectuur.

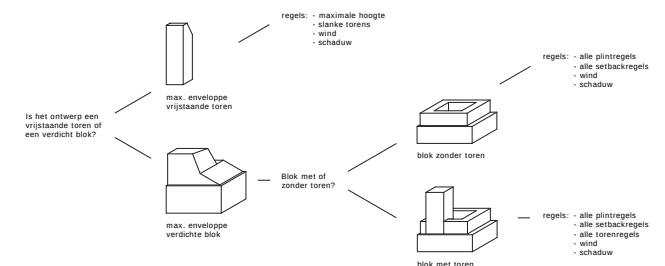
Indien gebouwen leeg komen te staan moeten deze behoeftzaam maar doeltreffend worden verkend op hun mogelijkheden voor meervoudig gebruik, transformatiemogelijkheden en integratie met hun omgeving.

In plaats van een Beeldkwaliteitsplan dat de architectonische taal wil vastleggen gaat het om het schepen van condities en kwaliteiten. Door middel van bezonningsstudies en windtunneltesten kunnen bouwveloppen vastgelegd worden die de optimale bezonning van de openbare ruimte en omliggende bebouwing garanderen en windkanalen vermijden.

Bouwregels over dichtheden, hoogtes, de invulling van plinten, oplossing van de logistiek, publiek programma, tijdelijke invullingen etc. geven voldoende detail en houvast om de stedenbouwkundige kwaliteiten op lange termijn te behouden of zelfs te verbeteren terwijl ze toch alle vrijheid aan de creativiteit van de architect bieden.



voorbeeld van gebouwenvolp o.b.v. bezonningsstudie



voorbeeld van bouwregels binnen masterplan

Masterplan

Aandachtspunten

Robuustheid en flexibiliteit

Het doel van de voorgestelde strategie is het ontwerpen van een houvast voor lange termijn waardoor separate ontwikkelingen en projecten op verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit gestuurd kunnen worden. Het archipel concept biedt een uiterst bruikbaar en flexibel raamwerk waarbinnen Hasselt Noord stapsgewijs gerealiseerd kan worden. Het raamwerk verschaft een namelijk dynamisch stabiele structuur waarbinnen goed ontworpen openbare ruimte, stedenbouwkundige, infrastructuur- en architectuur projecten kunnen worden ontwikkeld.

De opnamecapaciteit van het raamwerk en de samenstelling van het raamwerk zelf zal echter moeten worden verkend op meerdere ontwikkelingsscenario's voor wat betreft programma, differentiatie en aantallen, in relatie tot de belangrijkste variabelen – de eventuele komst van intercystation en een nieuwe stadsbrug.

Voor Hasselt Noord stellen we geen gefixeerd plan voor, maar een robuust systeem die meerdere scenario's mogelijk maakt.

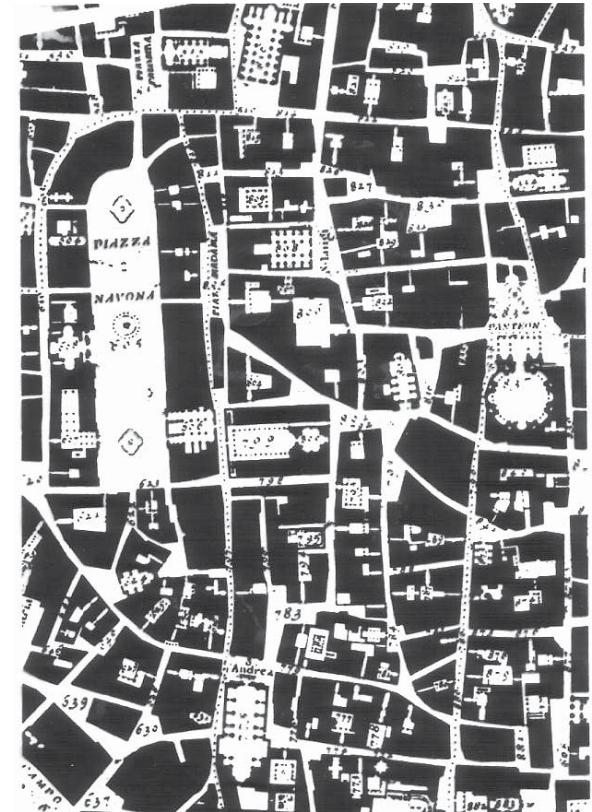
Sociale veiligheid

In plaats van hekken te plaatsen pleiten wij ervoor om het gebied rond de Kempische Poort te openen en maximaal toegankelijk te maken. De juiste combinatie van voorzieningen zorgt voor bezoekers. Meer bezoekers en het wegnemen van barrières zorgen voor meer sociale controle: De ogen en oren van bezoekers en gebruikers zorgen voor een sociaal veilige situatie. Omwonenden hebben beter zicht op en directe toegang tot het Demerpark en het Albertkanaal.

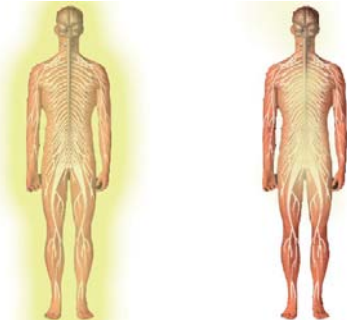
De Kempische Poort moet overzichtelijk worden door introductie van duidelijke zichtlijnen. Verschillende functionele clusters kunnen gericht op hun gebruikers ingericht worden en een hoogwaardige, herkenbare en positieve uitstraling krijgen. Door een op de doelgroep gericht ontwerp wordt fout gebruik verminderd. Door een intensivering van het ruimtegebruik kunnen mooie en duurzame buitenruimtes worden gemaakt. Een hoogwaardige inrichting komt de sociale veiligheid ten goede en voorkomt vandalisme.

De toegankelijkheid van het gebied hoeft niet statisch te zijn maar kan veranderen. Toegang kan permanent of tijdelijk zijn. Het gebied kan – om uiteenlopende redenen – op onderdelen voor een bepaalde tijd ontoegankelijk zijn, bijvoorbeeld voor het stimuleren van 'wildlife', om hoofdroutes levend te houden of vanwege 'crowdmanagement'.

De beheersbaarheid en veiligheid van het Masterplangebied kan werken op een wijze die analoog is aan ons lichaam. Het kent twee standen – wakker en in slaap. Overdag zijn alle systemen actief en is alles open, terwijl 's avonds en 's nachts alleen het hoofdsysteem actief is. Dit kan bijvoorbeeld door alleen de hoofdroute te verlichten: zo concentreer je bezoekers in de avonden op de belangrijkste route.



Stedenbouwkundige ideaal: Nolli-kaart Rome



Overdag: Alles is wakker en actief.

's nachts: Het lichaam rust, concentratie op de hoofdfuncties

Masterplan



Invulling raamwerk

bestaand potentieel gebruiken

identiteit en zitbaarheid versterken

Het gebied rond de Kempische Poort is meer dan andere gebieden in Hasselt een stedelijke landschap doorsneden door verschillende waterlopen, blinde vlekken en infrastructuur zoals het kanaal, de N74 en de Singel.

Het gebied heeft daardoor het karakter van een gefragmenteerd stedelijke landschap. Positief benaderd is het een archipel van eilanden, elk eiland kent een uniek en eigen karakter met een eigen ruimtelijke structuur en uitstraling.

Als het gebied de organisatie van een archipel kent – waarom zouden we het dan niet als ruimtelijk principe voor de gebiedsvisie kunnen gebruiken?

Het archipel concept biedt een uiterst bruikbaar en flexibel raamwerk om de ambitie te realiseren. Het verschaft een dynamisch stabiele structuur en een intelligente voedingsbodem waarbinnen goed ontworpen urban design- en architectuur projecten wortel kunnen schieten in dialoog met hun omgeving, resulterend in kwalitatief hoogwaardig en afwisselend gebied.



bestaande zones met verschillende identiteit en ruimtelijk karakter



ruimtelijk karakter versterken en randen permeabel maken

Legenda

- stad – woonwijk met laag dichtheid
- stad – stedelijke dichtheid
- stad – nieuwe ontwikkeling – hoog dichtheid en hoog bebouwing

- kantoor / bedrijven – kleine schaal
- kantoor / bedrijven – groot schaal
- Industrie

- groen gebied
- campus
- Park



Invulling raamwerk

bestaand potentieel gebruiken

verfijnen programmatische mix

De verschillende zones of eilanden zijn op dit moment moeilijk bereikbaar of zelf ontoegankelijk en monofunctioneel. Ook binnen de zones, bijvoorbeeld in de kanaalzone of op de Campus, bepalen hekken het beeld. Bepaalde functies 'verstoppen' de toegangen, bijvoorbeeld de kantoorgebouwen aan de Demer, het huidige zwembad of de parkeerfunctie langs de 11de Liniestraat welke de toegang naar het park belemmeren. Het bedrijventerrein langs het kanaal maakt deze zone tot een blinde vlek in de ruimtelijke beleving van de stad.

Achterkanten en blinde plinten zijn blinde vlekken op een kleinere schaal.

Het verfijnen van de programmatische mix, het toevoegen van stedelijke functies, het clusteren van publiek programma langs de openbare routes en het openen van de plinten creëert meer leven en openheid en heelt het stedelijke weefsel.

verfijnen stedelijk netwerk

Sleutel voor een attractief en sociaal duurzaam stadsdeel is een netwerk van openbare- en publieke ruimtes. Het vormt de structuur waarbinnen interactie, activering, combinatie van functies en programma's, diversiteit in milieus en dichtheden kan worden ontwikkeld binnen een open uitwisseling.

Toegankelijkheid binnen een archipel kan – anders dan in andere stedelijke concepten – een andere logica volgen dan de autoweg/straat, bijvoorbeeld door het ontwikkelen van een 'connective tissue'.

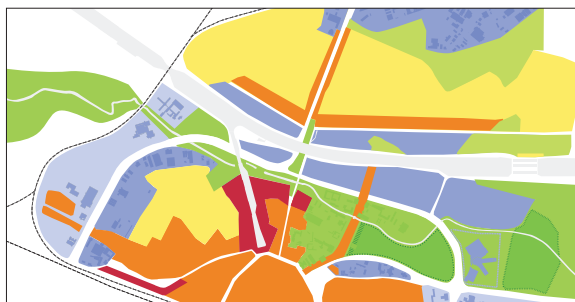
Dit is een goed vormgegeven netwerk van fiets- en voetpaden waar de belangrijkste bronpunten (stations, halteplaatsen en parkeergarages) worden gekoppeld aan adressen en bestemmingen in een kwalitatief hoogwaardige omgeving.

verbinden en overbruggen barrières

De overbrugging van de fysieke barrières – autowegen, dijken, waterwegen – valt uiteen in twee soorten; of het is een verbinding die onderdeel uitmaakt van het karakter van een van beide zijden of het is een verbinding die zelfstandig nieuwe relaties, toegankelijkheid en programma's genereert.

De verbinding kan fysiek en/of programmatisch zijn. De gebiedsvisie moet onderzoeken wat de betekenis van de verbindingen zijn en hun potentie maximaliseren.

Routes worden geordend in een hiërarchie. De kruispunten van verschillende routes krijgen een bijzondere inrichting. De noord-zuid assen vanuit het centrum naar de kanaalkade hebben bijvoorbeeld prioriteit boven de Singel. De 11e liniestraat, de Blauwe Boulevard en de Kempische Steenweg verbinden alle drie op verschillende manieren het centrum van Hasselt met het Albertkanaal. Alledrie overbruggen ze de barrière van de Singel. De Blauwe Boulevard duikt onder de Westelijke Singel door. Autoverkeer wordt van de kade verwijderd waardoor meer ruimte voor langzaam verkeer ontstaat. Door de splitsing van de Singel in een Oostelijke doorstroombaan en een Westelijke stedelijke verbindingstraat, en de voorgestelde locatie van de brug, kan de Kempische Steenweg tot aan de kade van het Albertkanaal doorgetrokken worden en krijgt de 11e liniestraat een gelijkvloers kruispunt bij de intersectie met de Westelijke Stedelijke Singel.



bestaande zones meestal monofunctioneel



kanaalzone: stedelijke functies toevoegen, programma mengen waar mogelijk, verwant programma clusteren



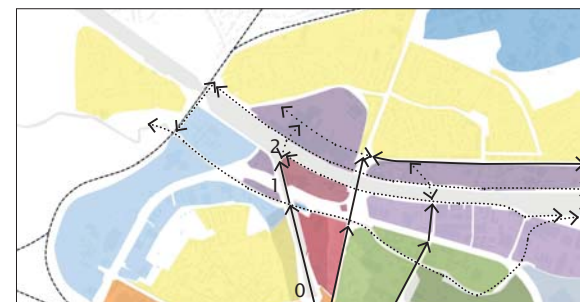
grof netwerk meer scheidend dan verbindend



hiërarchie, structuur en keuzemogelijkheid



zones gescheiden door barrières, onzichtbaar en onbereikbaar



belangrijke routes doortrekken en in stappen verbinden, sleutellocaties aanpakken

Raamwerk

verbinden zones

sociaal netwerk

Bestaande 'meetingpoints' moeten worden gekoesterd, blijvend in een 'orde' worden ondergebracht en worden uitgebreid met nieuwe ontmoetingsplekken op sleutellocaties. Met diversiteit in functie en karakter - van tijdelijke evenementenruimtes en grootschalige stadions tot skateparks, riviercafe's, stadsboerderij, maar ook onderwijs en stageplaatsen.



bestaande ontmoetingsruimtes en publieke programmas gespreid



op strategische plekken toevoegen, verbinden en clusteren



Raamwerk

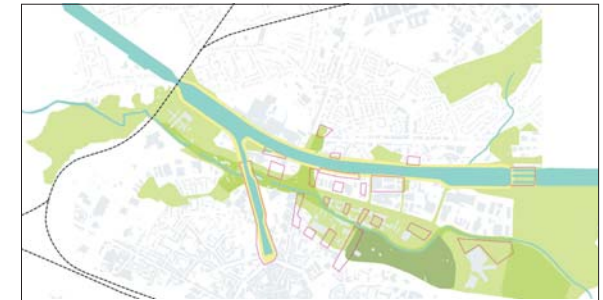
verbinden zones

tussentijd

Bestaande lege ruimtes of gebouwen vormen een schatkist voor de toekomst. In de tijd voordat de ontwikkeling in gang komt, kunnen deze plekken tijdelijke bestemmingen krijgen.



lege ruimtes zijn ontoegankelijk en ongebruikt



tijdelijke invullingen toelaten en aanmoedigen

samenhang openbare ruimte

Het mozaïek van verschillende eilanden met diverse karakters worden georganiseerd rond een samenhangende en verbindende openbare ruimte structuur, dit zou een netwerk van verschillende ruimtes of één park kunnen zijn. Ruggengraat van deze groene ruimte is het Demerpark.

Het park bevat veel en gedifferentieerd water binnen zijn grenzen. Van een grote stenen kade langs het Albertkanaal, groene natuurlijke oevers langs de Demer, lommerrijke vijvers in de stadspark en formele fonteinen in de Campus tot groene sloten langs de kades.

Daarnaast heeft vooral de kanaalzone een waterproblematiek door vervuilde grond en een overschot aan verharding die opgelost moet worden terwijl langs de Demer en in de Campus kansen voor oppervlaktewater en natte zones liggen. Dit biedt een fenomenale conditie om een park te ontwikkelen met een sterke eigen identiteit, hoogwaardige openbare ruimte en gebouwtypologieën die zijn gekleurd door een sterke relatie met het groen en het water.



groenruimtes onsamenvastend en soms onzichtbaar



een grote groenstructuur met verschillende kwaliteiten



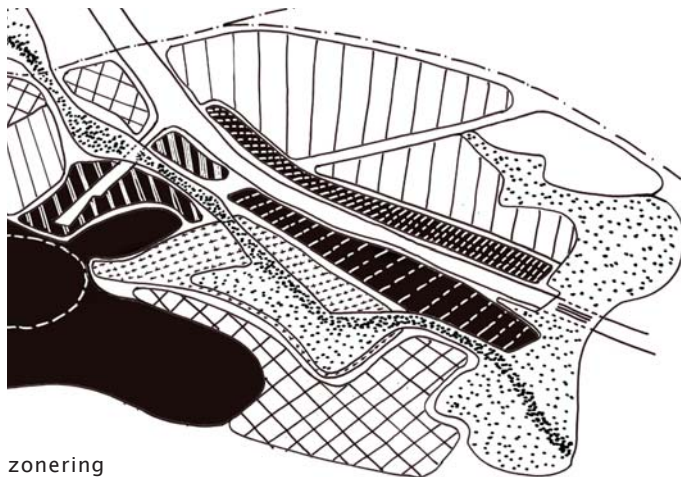




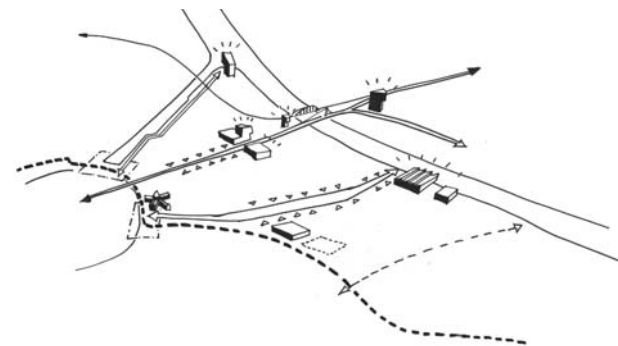
Raamwerk

verbinden en versterken

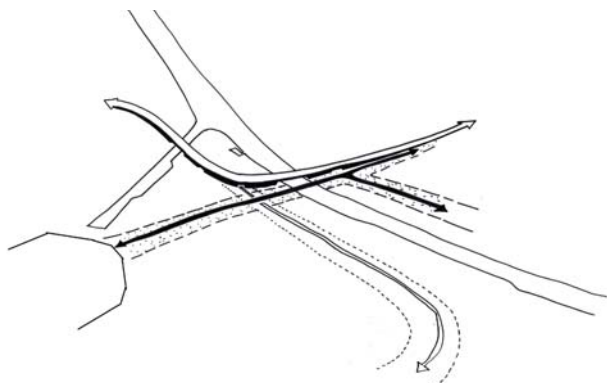
Naast een ontwikkelingsstrategie voor bebouwing vormen de volgende stedenbouwkundige en landschappelijke lagen de ruimtelijke drager van het raamwerk:



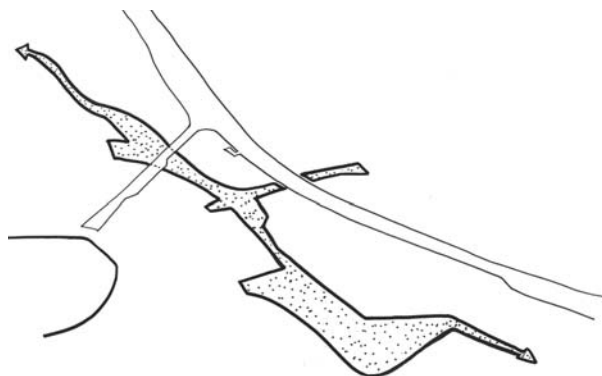
zonering



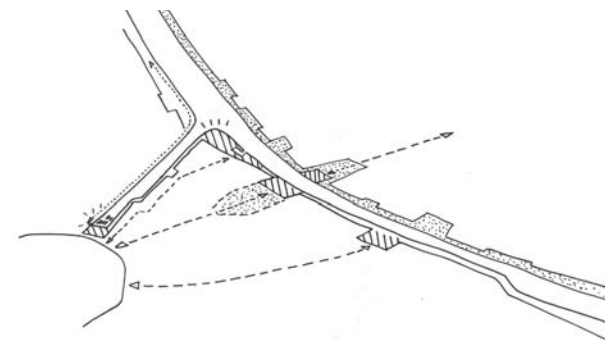
ankers



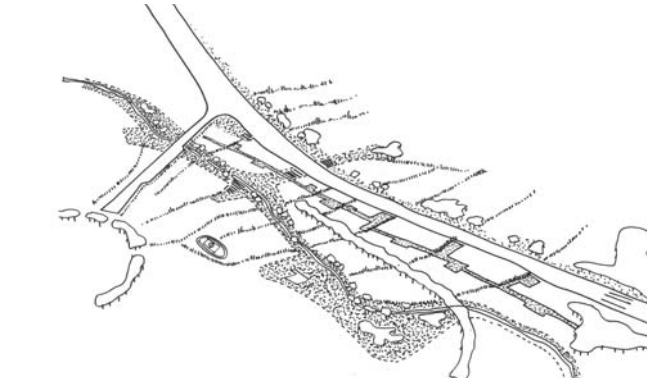
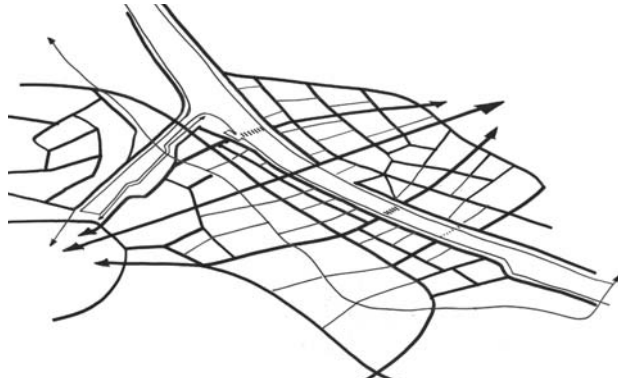
hierarchische verkeersstructuur



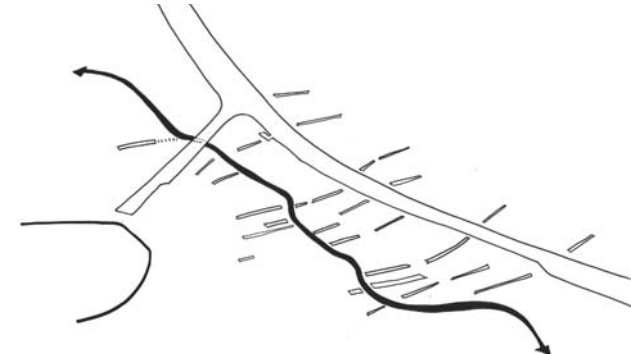
park



kanaal



fijnmazige groenstructuur



kleinschalige waterstructuur

Raamwerk

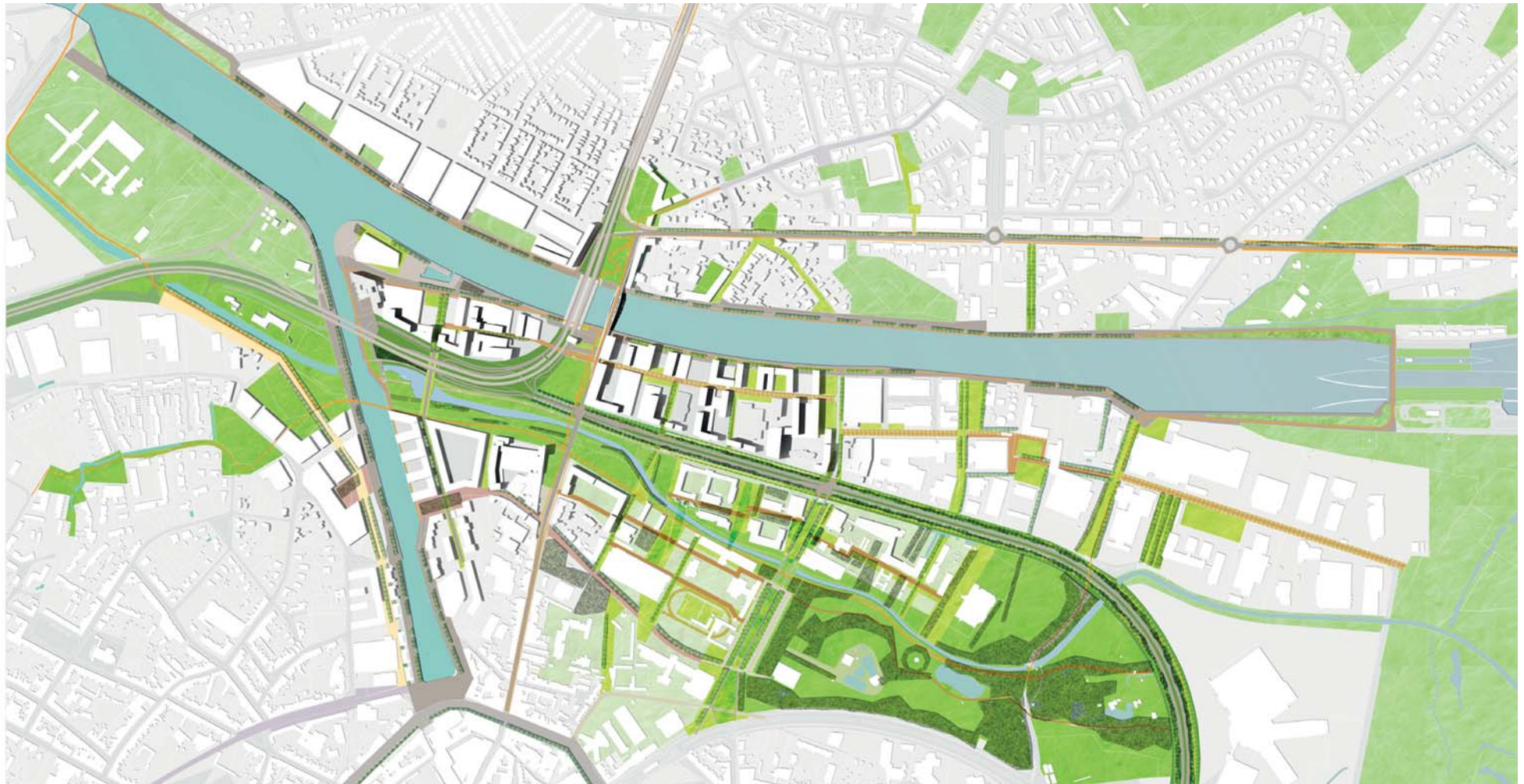
robuust raamwerk

De grote drive achter het Masterplan is gelegen in de bestaande projecten, een verbeterd mobiliteitsnetwerk, een verbindend park en een gerevitaliseerde kanaal. De verschillende projecten en de nieuwe infrastructuur moeten doorwerken naar een versterkte hechting in en aan de directe omgeving.

Dit is een heel belangrijk gegeven dat onderzocht moet worden. Waar komt het gebied samen, wat is de identiteitsdrager, is er een gemeenschappelijke taal? In ieder geval moet uit het Masterplan voor Hasselt Noord en het project Kempische Poort een eigentijds cultuurlandschap voortkomen. Met plekken en ruimtes die inspelen op de complexiteit en de gevoeligheden van de locatie maar die vooral ruimte bieden aan 'cross cultural life' in het park en de stad Hasselt.



een verbindend park



Invulling raamwerk

mogelijke fasering

Binnen het raamwerk is de fasering van de deelprojecten redelijk open. Het is duidelijk dat de verplaatsing en verhoging van de brug en de aanpak van de twee knooppunten als eerste deelproject gerealiseerd zullen worden.

Door ons ruimtelijk voorstel wordt dit eerste project de katalysator voor de verdere ontwikkeling van het gebied.

Natuurlijk zullen sommige deelprojecten hogere prioriteit hebben dan andere omdat ze meer uitwerking hebben op de stedelijke samenhang. Het Demerpark is bijvoorbeeld de ruggengraat van de structuur van de openbare ruimte op zowel regionale als lokale schaal. Maar zelfs dit grote deelproject kan weer verdeeld worden in verschillende cruciale ingrepen en zo stap voor stap aangepakt worden.

■ park
■ nieuwe ontwikkeling



1
aanleggen van het verkeersknooppunt ten noorden en zuiden van het Albertkanaal



2
aanleggen van het Demerpark



3
ontwikkeling van de stadspoort grenzend aan de campus + ankerpunten van het programma implementeren



4
aanleggen van de nieuwe lokale brug – begin ontwikkeling langs de brug en in de kanaalzone bij de ankerpunten



5
verdere ontwikkeling van de kanaalzone met ontwikkeling naar het noorden toe – parkrand



6
optimale ontwikkeling ten zuiden en noorden van de Albertkanaal

Raamwerk

scenario's

Door de onzekere toekomst is de lage termijn ontwikkeling van het gebied volledig onduidelijk. De ruimtelijke ambitie is echter wel helder en vertaalt in het raamwerk.

Op deze pagina laten we verschillende mogelijke ontwikkelingsscenario's op lange termijn zien.

- nieuwe ontwikkeling
- nieuwe ontwikkeling wonen
- nieuwe ontwikkeling creatieve functie
- nieuwe ontwikkeling industriële functie
- nieuwe ontwikkeling industriële functie

2050



A
geen nieuwe lokale brug
kleine ontwikkeling in de kanaalzone



B
nieuwe brug
ontwikkeling langs de brug en de ankerpunten
mix van functies: wonen – werken en creatieve functies



C
nieuwe brug
ontwikkeling in de kanaalzone vooral ten zuiden van het Albertkanaal
mix van functies: wonen – werken – creatieve en industriële functies



D
geen nieuwe brug
ontwikkeling van de kanaalzone vooral langs de ankerpunten
mix van functies: creatieve functies en industriële functies



D
nieuwe brug
ontwikkeling ten zuiden en noorden van het Albertkanaal
mix van functies: wonen – industriële functies buiten de stadsgrenzen



E
nieuwe brug
ontwikkeling stopt door crisis
deelpark en lege ruimte gebruikt voor tijdelijke evenementen

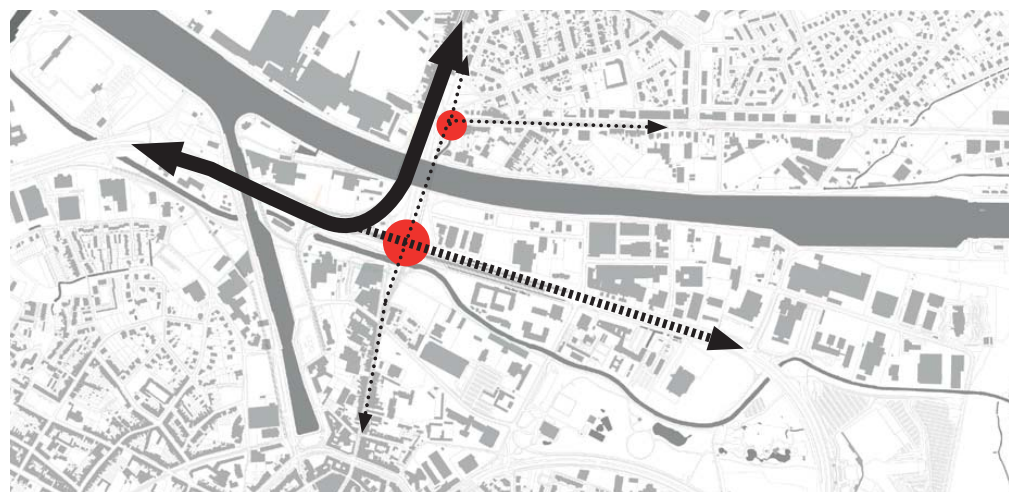
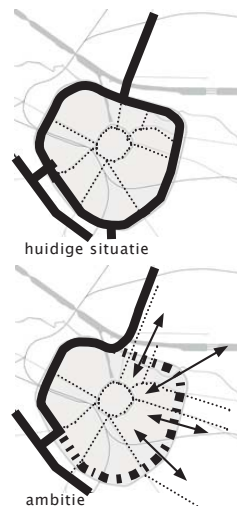
Katalysator Kempische Poort

Knooppunt en brug Kempische Poort

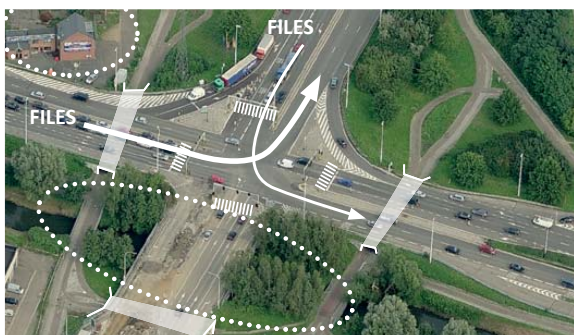
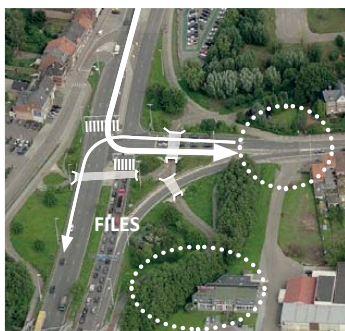
huidige situatie

Indien, zoals het mobiliteitsplan voorziet, de hoofdstructuren op stedelijk niveau op niveau gebracht worden, betekent dit veel voor de afwikkeling op de lagere netwerken. Er moet echter over gewaakt worden dat er geen andere sluiptwegen opduiken en zo dit wel het geval is zal er moeten nagegaan worden welke maatregelen er dienen genomen te worden. Met andere woorden; de verkeersstructuur moet in samenhang worden bekeken met de stedelijke ontwikkeling en niet alleen ontwikkelingen volgen, wil de stad kunnen groeien op een duurzame en zinvolle manier.

Het voorstel wil de links afslaande verkeersstromen die veel tijd vergen in de VRI, er zo veel mogelijk uithalen. Zowel ter hoogte van het kruispunt van de N74 met Genkersteenweg als aan de R71 wordt de linksafslaande verkeersstroom niet conflicterend afgewikkeld. Enkel de linksaf vanuit de richting Genk naar Hasselt wordt nog in een regeling gehouden omdat deze geen opstoppen tot gevolg heeft. Dit resulteert in een situatie waarin ter hoogte van de aansluiting van de Genkersteenweg nog steeds een VRI aanwezig is doch dat deze enkel de linksaf van Genk naar Hasselt zal regelen.



knelpunten - aandachtspunten



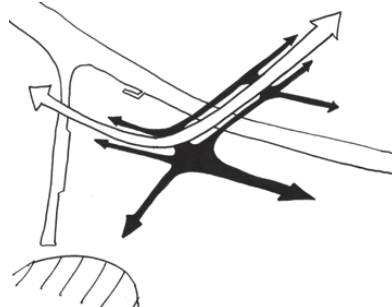
Knooppunt en brug Kempische Poort

ambitie

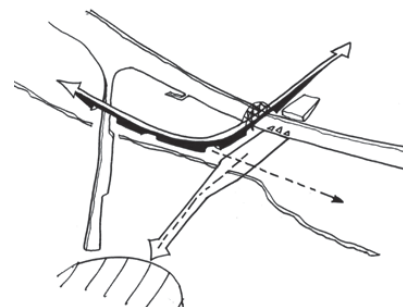
Sleutel voor de langdurige transformatie van het gebied is ons voorstel voor een nieuwe locatie van de brug en de opdeling tussen lokaal en doorgaand verkeer: In de huidige situatie sluit de N74 symmetrisch op de Singel aan. Deze ring wordt steeds drukker en kent veel opstoppen.

In onze strategie wordt de brug opzij geschoven en wordt er onderscheid maken tussen doorgaand verkeer op de westzijde van de Singel en het lokale stadsverkeer op de oostzijde waarmee we het lokale weefsel in eer herstellen en de verbinding met de overkant mogelijk maken.

splitsing bovenlokaal en lokaal verkeer



barrièrevrij verbinden netwerken



relatie met stad



stad panorama vanaf brug



stad open naar kanaal toe: zicht op de kanaalzone

sfeer bovenlokaal verkeer



sfeer lokaal verkeer



Studie varianten

A

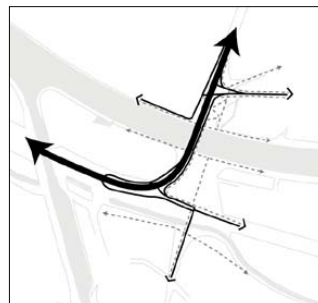
een brug / park aan het oosten van de bruggen

Ruimtelijkheid

- ++ verbinding Stad Hasselt met het kanaal
- + stadsentree: poort / panorama
- ++ verbinding tussen noord en zuid oever
- + Demerpark
- verkeer ruimtebeslag
- ++ sociale veiligheid
- ++ flexibiliteit toekomstige ontwikkeling
- + identiteit

Process

- fasering
- onteigening
- + duurzaamheid
- + kostbeheersing korte termijn
- + kostbeheersing lange termijn
- + flexibiliteit



voorkeur variant

B

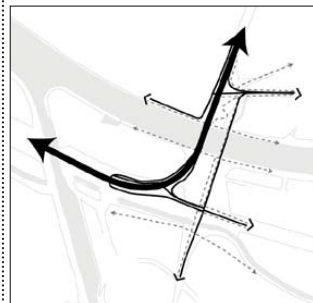
bruggen uit elkaar / park tussen de bruggen

Ruimtelijkheid

- +++ verbinding Stad Hasselt met het kanaal
- ++ stadsentree: poort / panorama
- ++ verbinding tussen noord en zuid oever
- + Demerpark
- ++ verkeer ruimtebeslag
- ++ sociale veiligheid
- +++ flexibiliteit toekomstige ontwikkeling
- ++ identiteit

Process

- ++ fasering
- onteigening
- ++ duurzaamheid
- kostbeheersing korte termijn
- ++ kostbeheersing lange termijn
- ++ flexibiliteit



C

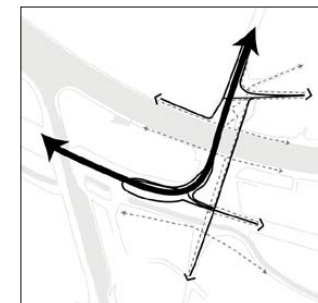
bestaande bruggen op dezelfde locatie - geen grootschalige onteigening - ruimte exclusief voor verkeer

Ruimtelijkheid

- verbinding Stad Hasselt met het kanaal
- stadsentree: poort / panorama
- ++ verbinding tussen noord en zuid oever
- + Demerpark
- verkeer ruimtebeslag
- sociale veiligheid
- + flexibiliteit toekomstige ontwikkeling
- identiteit

Process

- fasering
- ++ onteigening
- ++ duurzaamheid
- ++ kostbeheersing korte termijn
- kostbeheersing lange termijn
- flexibiliteit



Conclusie: Optie B heeft ruimtelijk de meeste potentie maar is moeilijker vanwege de nodige onteigening. A is moeilijker faseerbaar en heeft ruimtelijk minder potentie. C is als eerste fase te realiseren en blijft een terugvaloptie indien een extra brug voor lokaal verkeer zelfs op lange termijn onmogelijk blijkt.

Knooppunt en brug Kempische Poort

voorkeurvariant (B)

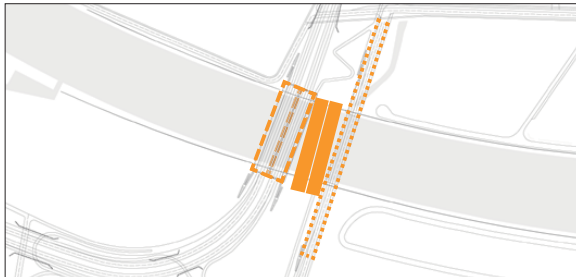
Op termijn komt naast de verhoogde Kempische brug, die gebruikt wordt voor doorstromende verkeer, een nieuwe brug voor langzaam en lokaal verkeer. Tussen de twee bruggen ontstaat ruimte voor een stadspark aan weerszijde van het Albertkanaal.

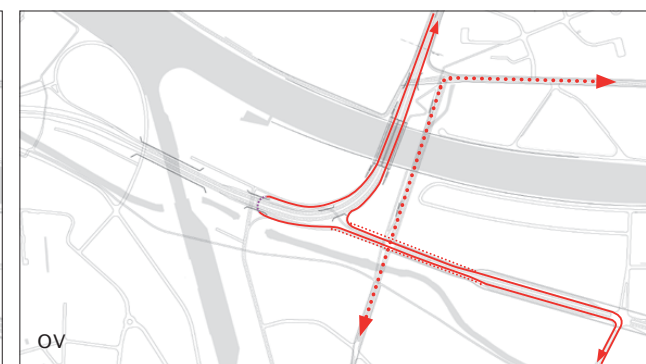
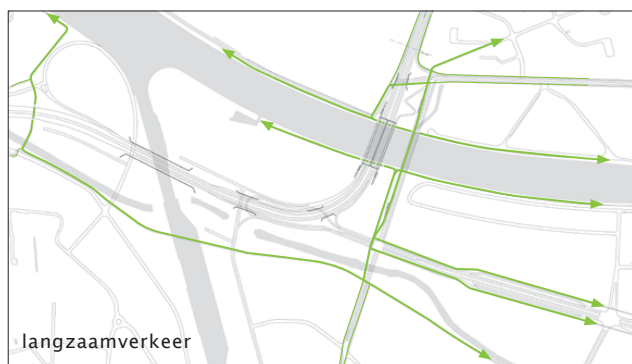
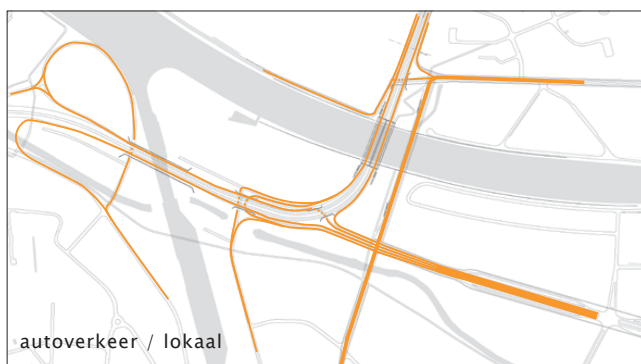
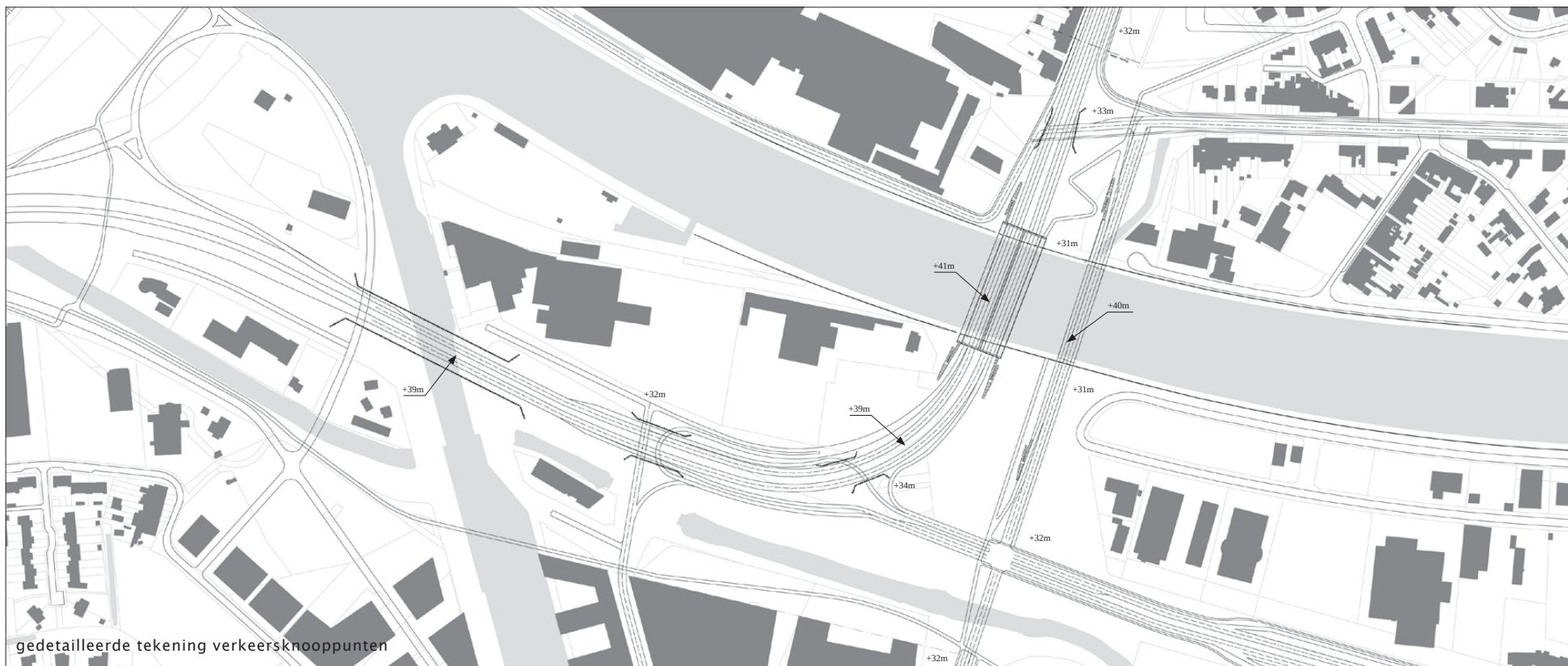
Dit stadspark is verbonden met de Demer; een grootschalige parkzone in Oost-West richting dwars door de stad Hasselt. Omdat we de drukke verkeersknoop van de N74 en de Singel oplossen wordt het ook mogelijk voor voetgangers om vanuit de Kempische Steenweg de weg over te steken richting het nieuwe stadspark aan de oevers van het Albertkanaal.

Zo ontstaan drie belangrijke Noord-Zuid assen: de Blauwe Boulevard waar kades langs het water van kanaal tot aan centrum lopen en zo de kwaliteiten van het water de stad in brengen. De Kempische Steenweg welke weer de historische entree naar het centrum van Hasselt wordt en de 11e liniestraat die de creatieve as vanaf de markt via de campus, het Demerpark, het zwembad en de kanaalzone vormt.

Positie bruggen

- huidige positie bestaande brug
- - - nieuwe positie bestaande brug
- - - positie nieuwe brug





Knooppunt en brug Kempische Poort

fasering voorkeursvariant

Daar de Kempische Poort een van de belangrijkste invalsweg is vanuit Noord (en gedeeltelijk midden) Limburg tot Hasselt en het hogerliggend wegennet, is een uitvoering met een minimum aan hinder hoe dan ook noodzakelijk. Het uitgangspunt zou moeten zijn om de bestaande capaciteit te behouden tijdens de realisatiefase.

1. FASE 1

Voor het voorliggende projectvoorstel kan in een eerste uitvoeringsfase reeds een zeer groot deel van de nieuwe infrastructuur gerealiseerd worden terwijl de bestaande infrastructuur maximaal in dienst blijft. De nieuwe infrastructuur ten westen van de in dienst zijnde primaire weg kan in deze fase gerealiseerd worden waaronder ook de landhoofden voor de verhoogde westelijke brughelft.

In deze eerste fase zal aan de Zuidzijde van de Singel een strook tijdelijke verharding gerealiseerd moeten worden om het verkeer naar het Noorden/Oosten (gedeeltelijk) te verplaatsten. Het verkeer op de Singel richting het Westen wordt dan op de andere rijbaanhelft geplaatst. Voorts worden de pech- en afslagstroken maximaal ingeschakeld als tijdelijke verharding.

Ter hoogte van de Singel wordt de onderdoorgang die aansluiting geeft op de oostelijke ontwikkelingen aan de kanaalkom (Hassaporta, e.d.) gefaseerd gerealiseerd (per rijrichting).

De bestaande aansluitingen op de R71 ten noorden en ten zuiden worden opgeheven.

In het noorden wordt het westelijke deel naast de bestaande infrastructuur gebouwd. Hierbij wordt maximaal gebruik gemaakt van de bestaande infrastructuur. Omwille van de bereikbaarheid van de handelszaken in de omgeving van de GAMMA wordt voorgesteld om tijdelijk (tijdens fase 1) een aansluiting te realiseren tussen de Nijverheidskaai en de Handelskaai.

In deze fase blijft de brug over het Albertkanaal in beide richtingen in dienst.

2. FASE 2

Als overgang naar de tweede uitvoeringsfase wordt de Westelijke brughelft verplaatst naar de nieuw gerealiseerde (hogere) landhoofden. Deze verplaatsingsoperatie kan in een beperkte tijdsspanne gerealiseerd worden. Rest enkel de aanwerking van de voegen en een optionele renovatie van de brug. Tijdens deze afwerkingsfase kan ervoor geopteerd worden om reeds gedeeltelijk verkeer toe te laten op de verplaatste brug.

Na afwerking van de verplaatste brughelft kan het verkeer richting het Zuiden omgezet worden naar de nieuwe infrastructuur en bruginrichting. Het verkeer komende van het Noorden dat in Oostelijke richting de singel op wil kan eventueel afgeleid worden naar de bestaande brug om de omrijfactor te beperken.

In deze fase wordt de nieuwe infrastructuur en de tijdelijke infrastructuur maximaal ingeschakeld om in beide richtingen een verkeersafwikkeling op de singel toe te laten.

In deze fase kan de onderdoorgang die aansluiting geeft naar de kanaalkom afgewerkt worden.

Voorts kunnen de landhoofden van de tweede brughelft gerealiseerd worden

3. FASE 3

In deze derde fase is reeds een zeer groot gedeelte van de nieuwe infrastructuur gerealiseerd en ligt de focus op de herinrichting van de kruispunten ten Noorden en ten Zuiden van de brug. Hiervoor wordt de zone maximaal verkeersvrij gemaakt om de doorlooptijd en conflicten te beperken. Hiertoe wordt de nieuwe infrastructuur maximaal in dienst genomen. Enkel het Noordelijke georiënteerd verkeer vraagt hierbij extra aandacht. Het voorliggende concept laat toe om deze stroom af te leiden naar de bestaande brug, dan wel mee te integreren in de afwikkeling op de bestaande brug (eventueel door middel van een 'tidal flow').

4. FASE 4

In deze laatste fase kan de tweede brughelft verplaatst worden. Deze operatie is nagenoeg gelijk aan de verplaatsing van de eerste brughelft. Middels een detailfasering kan deze brughelft reeds in dienst genomen worden terwijl de afwerking plaatsvindt.

5. Optie: Nieuwe stedelijke brug

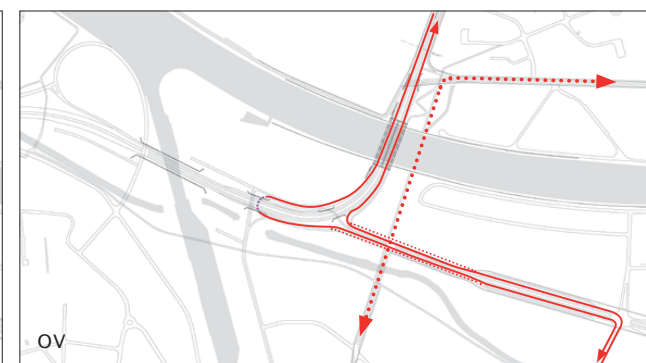
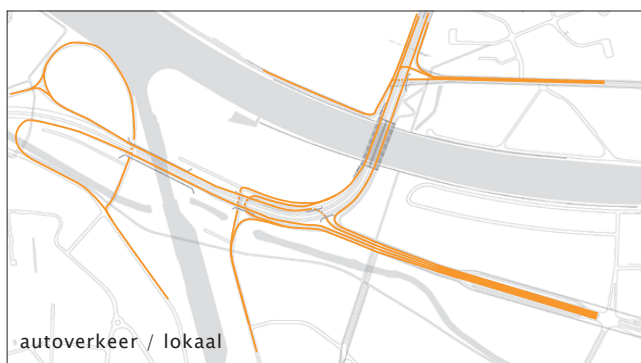
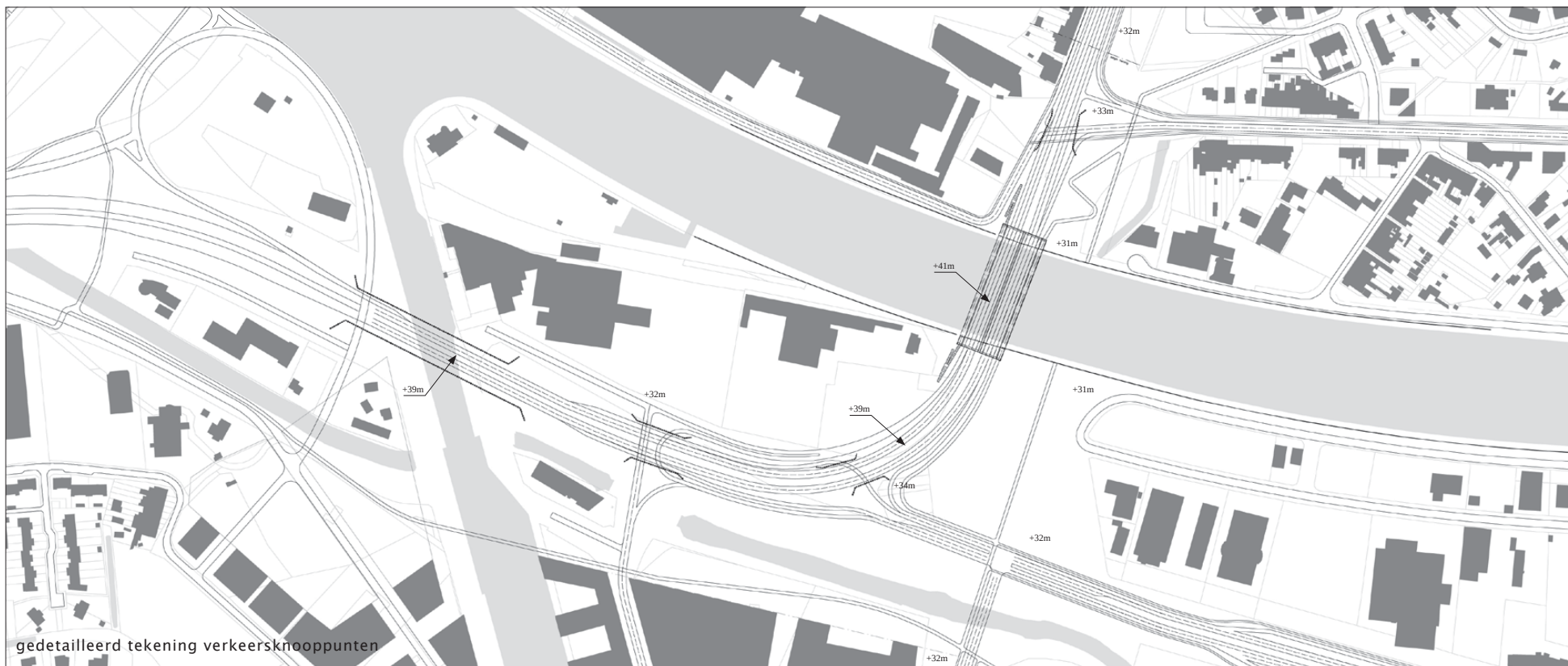
Indien ervoor geopteerd zou worden om ook (meteen) een stedelijke brug aan te leggen zal dit met beperkte interactie van het verkeer mogelijk zijn aangezien de afwikkeling gedragen kan worden door de reeds gerealiseerde primaire as.

6. Een belangrijk aspect in Minder Hinder is het fietsverkeer. Door het aanleggen van infrastructuur ten westen van de aanwezige wegen zal de fietsinfrastructuur aan deze zijde verdwijnen. De fietsers worden dan ook ten noorden en ten zuiden van de werken naar de oostzijde gebracht om zo in de verschillende fase af te wikkelen.

Fasering

- gebruik
- zone van aanleg
- bruggdelen





Knooppunt en brug Kempische Poort zonder onteigening van de opslagplaats voor stookolie

Het concept van de twee bruggen is ook zonder onteigening te realiseren. Alleen wordt de ruimte voor het tussenliggende stadspark fors minder.

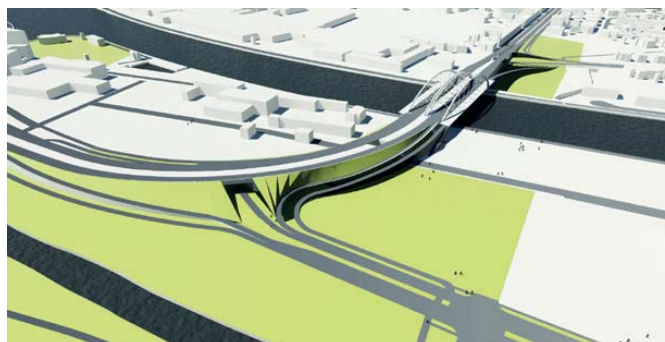
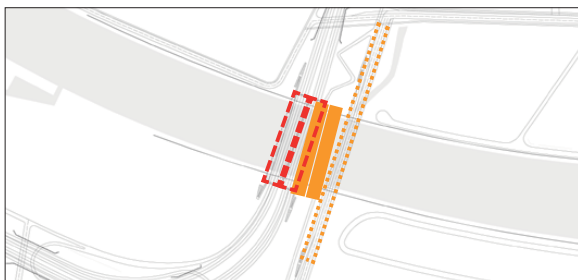
Ruimtelijk en visueel blijft er een scheiding tussen centrum en kanaal omdat de dijklichaam van de Kempische brug zicht in de lijn van de Kempische teenweg schuift.

Ook de fasering van de bouw wordt complexer omdat de brug deels op de bestaande locatie blijft: Er is minder ruimte voor logistiek en de aanleg van de brughoofden. De brug kan ook hier in twee delen verplaatst worden.

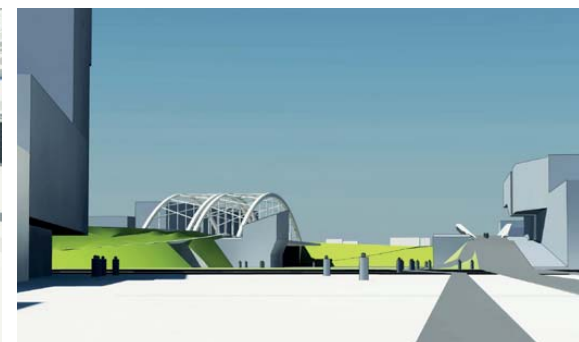
De optimale positie van de brug zou in de verdere uitwerking en in nauw overleg bepaald moeten worden.

Positie bruggen

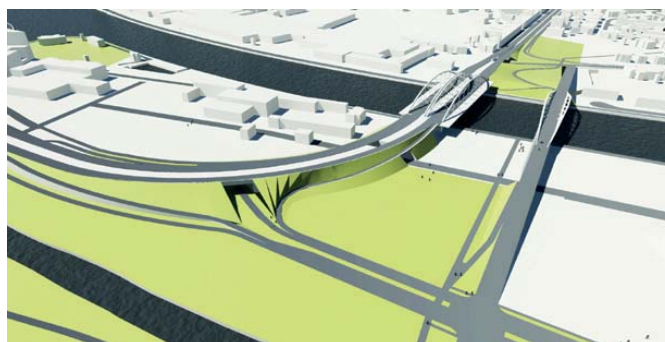
- huidige positie bestaande brug
- nieuwe positie bestaande brug
- positie nieuwe brug



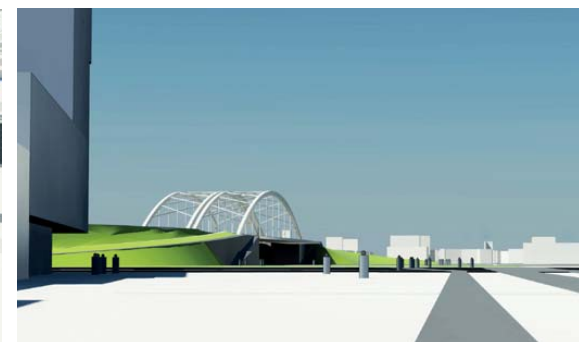
eerste fase zonder nieuwe brug



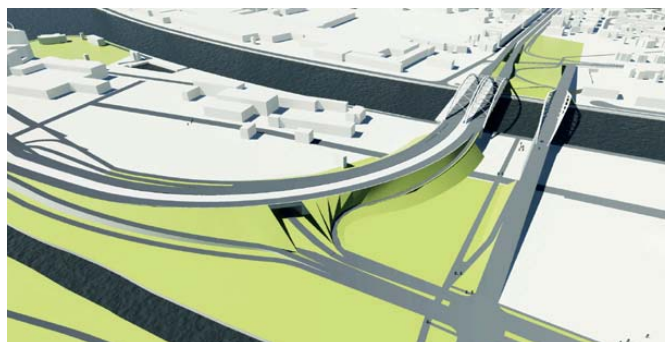
zicht vanaf Kempische Steenweg



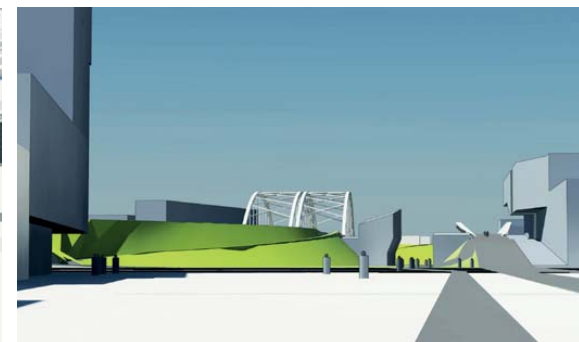
met nieuwe brug



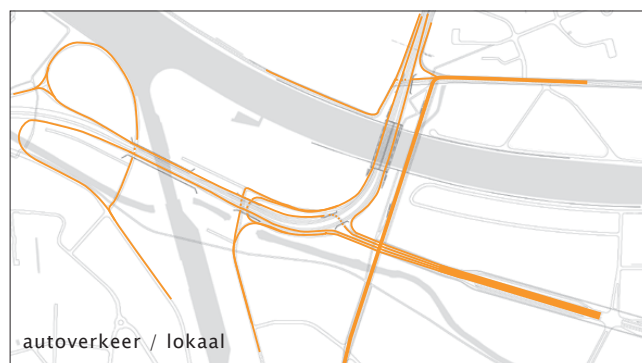
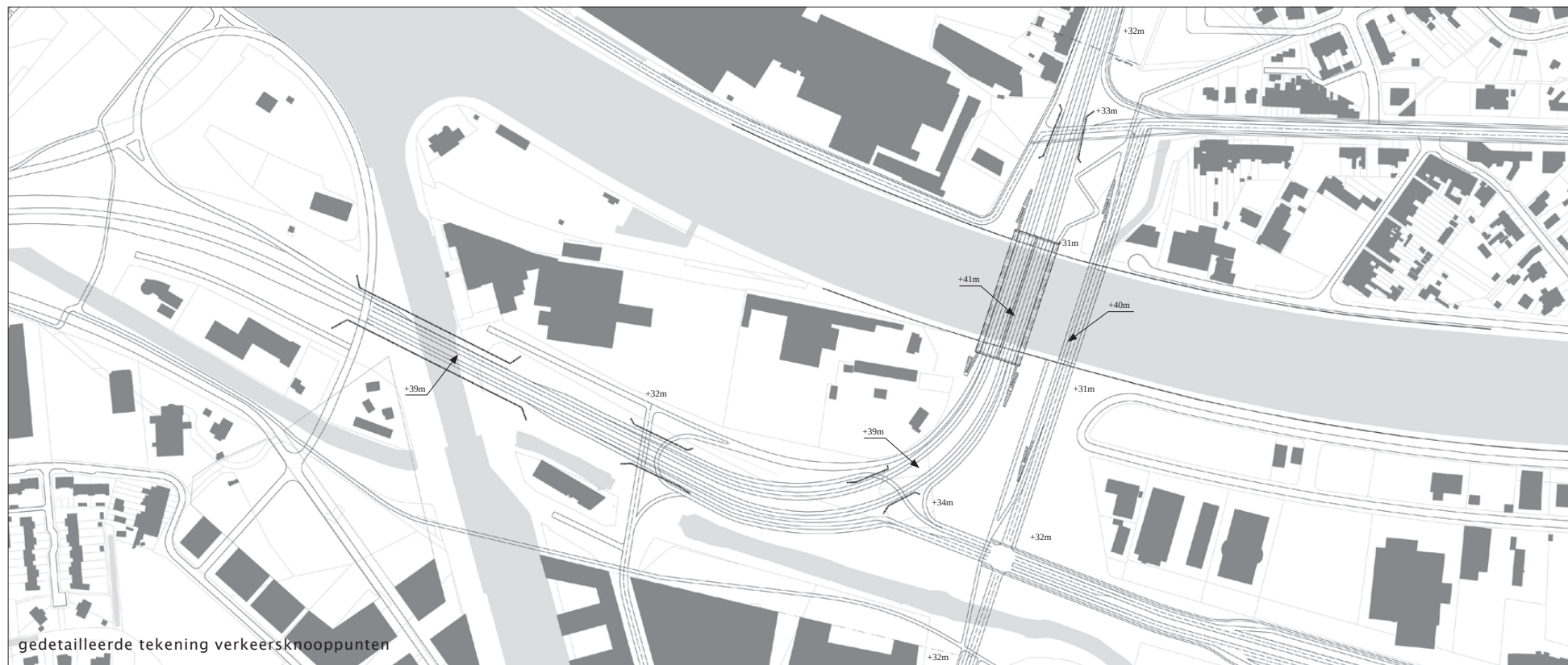
zicht vanaf Kempische Steenweg



met nieuwe brug en zonder onteigening van stookolie

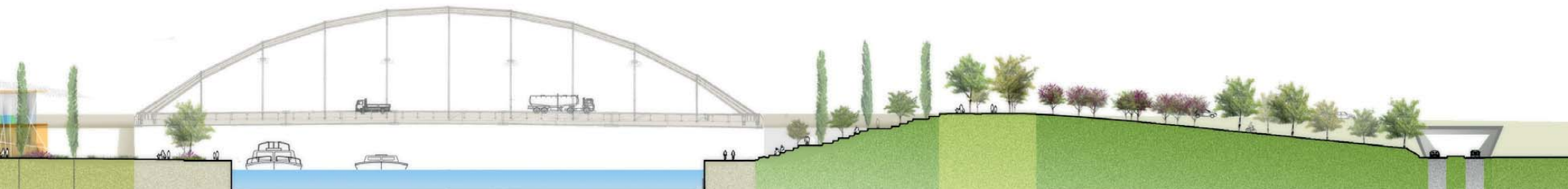


zicht vanaf Kempische Steenweg



Openbare ruimte Kempische Poort

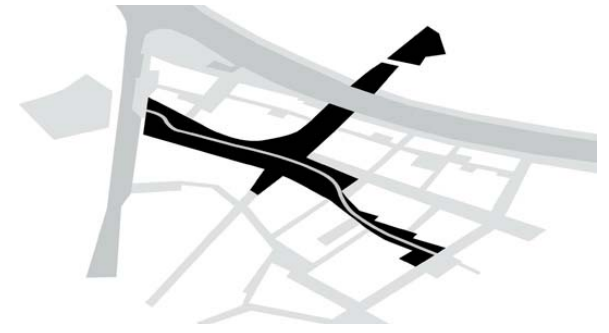
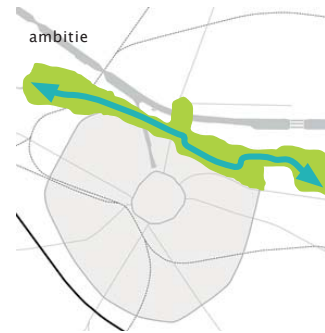
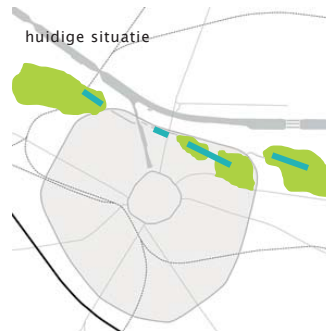




Demerpark

huidige situatie

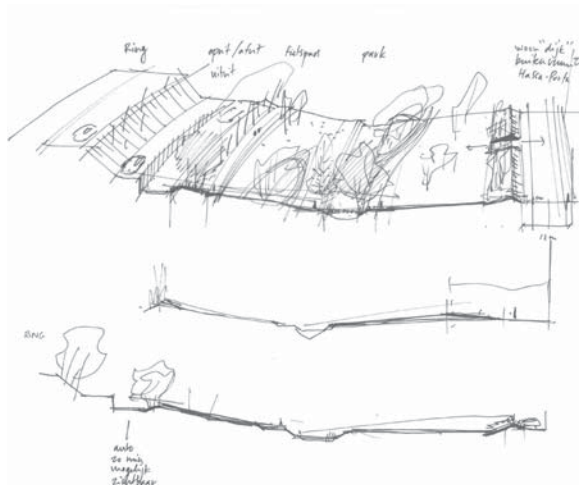
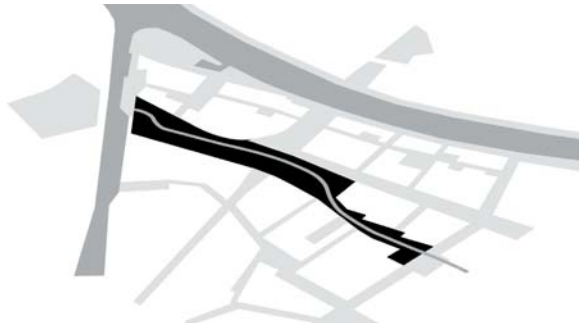
Waar de Demer ooit de ruimte had om vrij te stromen door broekbossen en moerasgebieden, ligt deze in de huidige situatie ingeklemd tussen de bebouwing en infrastructuur. De rivier is smal, diepgelegen en zodoende bijna ontoegankelijk en niet beleefbaar voor recreanten en omwonenden. De schaarse groene openbare ruimtes langs de oevers van de Demer zijn gefragmenteerd en van weinig betekenis.



Demerpark

Vallei in de stad

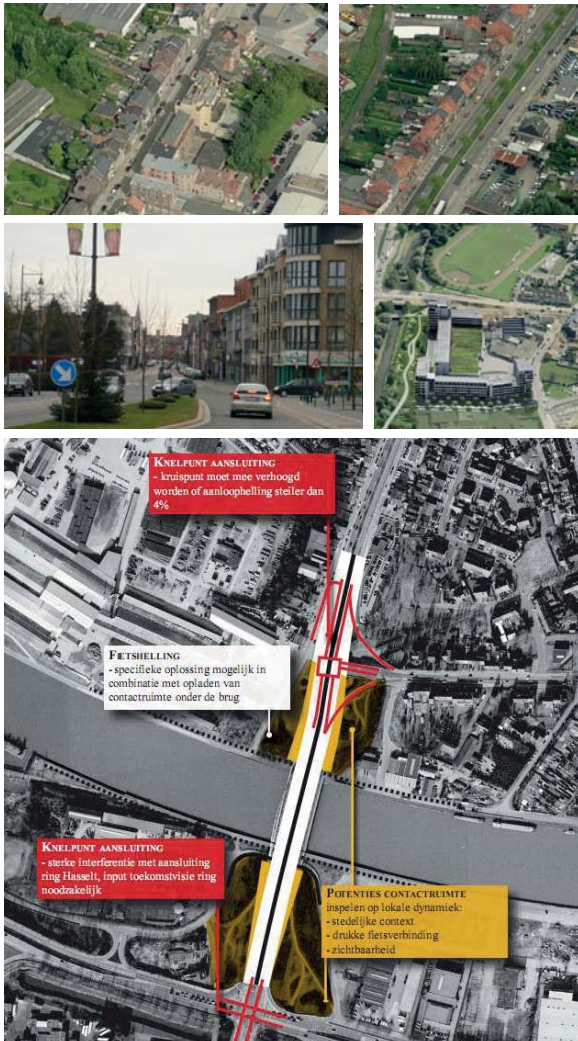
De geplande herinrichting van het kruispunt N74 en R71 biedt de mogelijkheid om het Demerpark een plek van betekenis te laten zijn. Door het park een grote maat mee te geven wordt het een plek waar bewoners van Hasselt al wandelend en fietsend de rivier de Demer kunnen ontmoeten. De Demer vormt de centrale as van het natuurpark en functioneert als recreatief focuspunt. Het water is gemakkelijk toegankelijk en zichtbaar. Het Demerpark is een onderdeel van een grotere groenstructuur en ligt opgespannen tussen het Kuringse natuurgebied en het buitengebied rond Godsheide. Een recreatieve route langs de Demer vormt een fysieke verbinding tussen Hasselt, het Demerpark en de groene buitengebieden aan weerszijden van de stad.



Kempische Steenweg

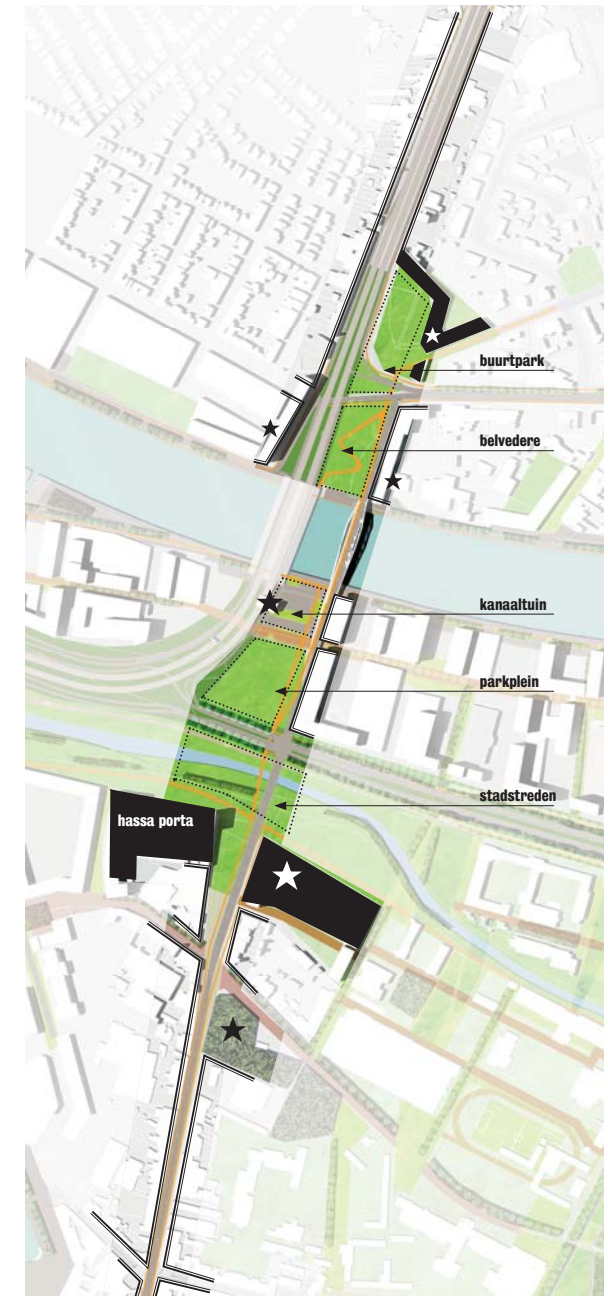
huidige situatie

De Kempische Steenweg is op dit moment geen mooie straat. Hier kan veel aan gedaan worden.



ambitie

Hassaporta is de ene kant van een nieuwe stadspoort. Op het huidige sportterrein aan de overkant van de Kempische Steenweg zou de tegenhanger kunnen ontstaan. Door het doorgaande verkeer te verplaatsen en het zicht naar het kanaal vrij te maken krijgt de Kempische Steenweg zijn oude rol als historische as terug.

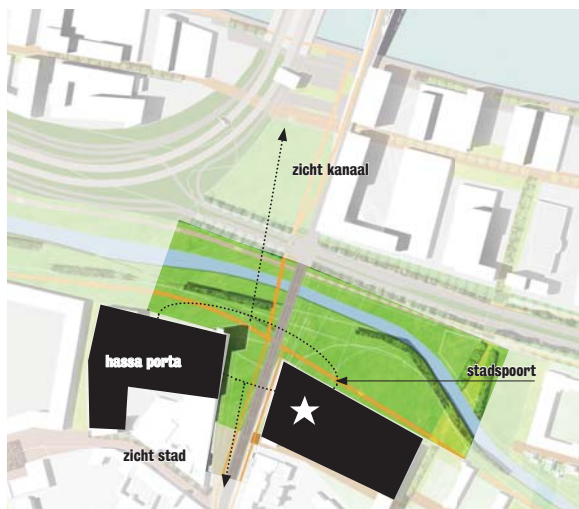
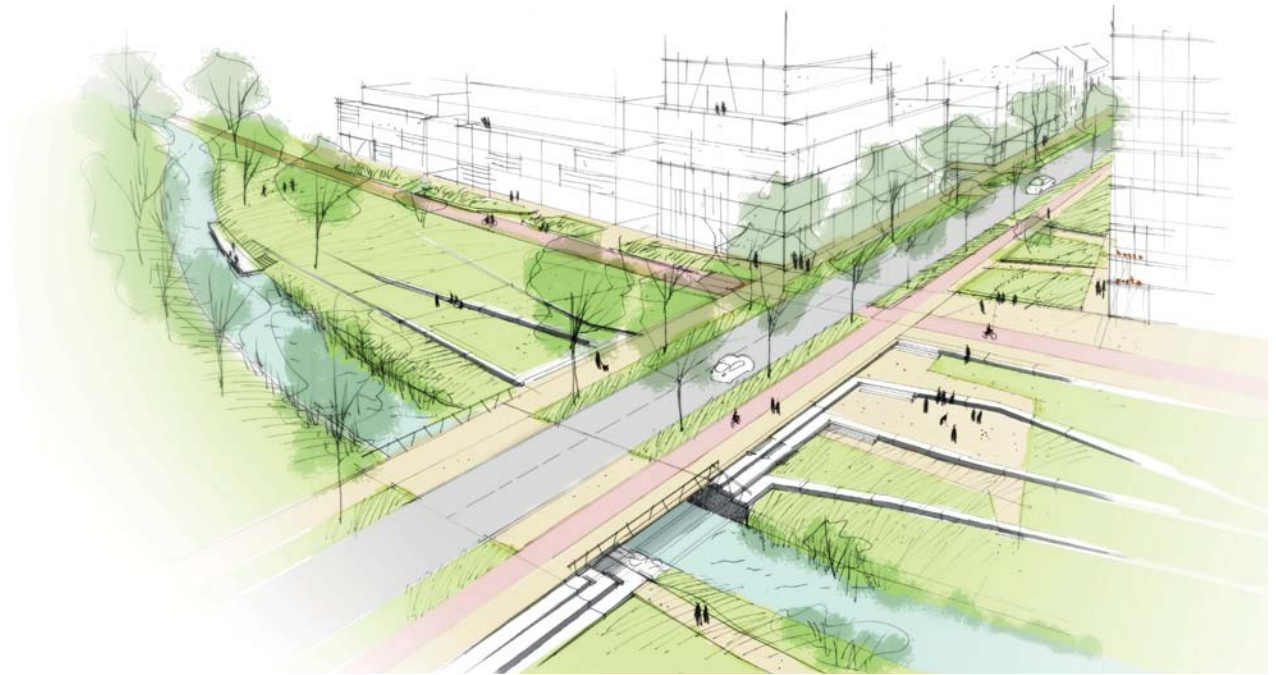
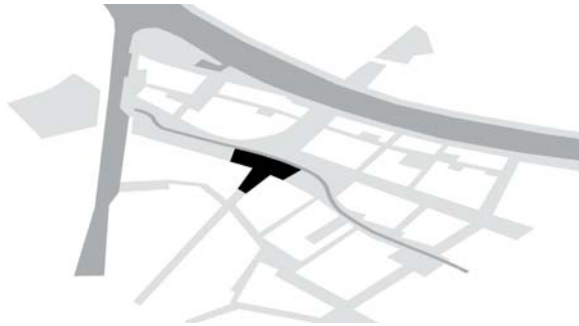


Stadstreden

Waar de stad de Demer ontmoet

Waar de Kempische Steenweg vanuit het centrum het Demerpark oversteekt zorgen groene plateaus in de vorm van treden voor een interessante en geleidelijke overgang van stedelijkheid naar parkgebied. De treden overbruggen het niveau- en functievoerskil met mogelijkheden om te zitten, wandelen en uit te kijken over het park en riviergebied.

De brug vormt een onderdeel van het Demerpark en vice versa. Dit 'koppelstuk' is, vanuit zowel de stad als het Demerpark gezien, een uitnodigende plek.



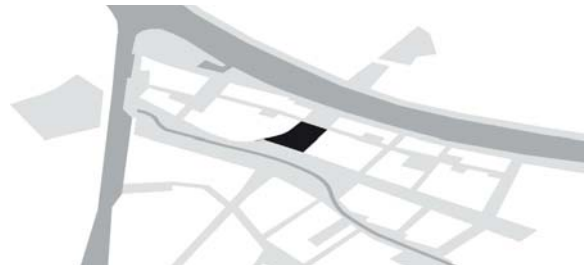
Stadspark Kempische Poort

Parkplein: flexibele groene openheid

Het natuurgroen van het Demerpark steekt in noordelijke richting de Singel over en het natuurlijke karakter verandert in een stedelijke uitstraling met een flexibel karakter.

Het Parkplein is open van aard en bij uitstek geschikt voor afwisselend gebruik als evenemententerrein. Het Parkplein nodigt de stad uit om via de stadstreden en het Demerpark het gebied richting de kanaalkades te verkennen.

Door op het parkplein alleen zachte functies toe te staan met een tijdelijk karakter kan het terrein in de toekomst ruimte bieden voor een nieuw programma of constructie als landmark voor de stad Hasselt.



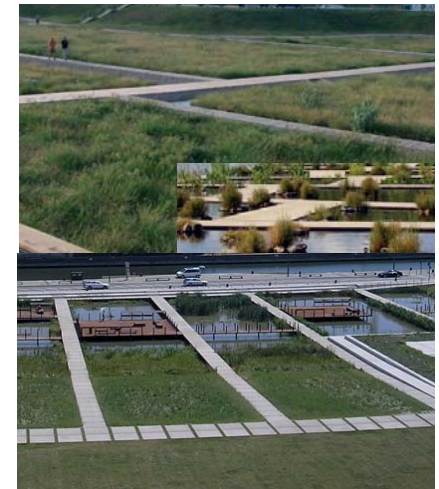
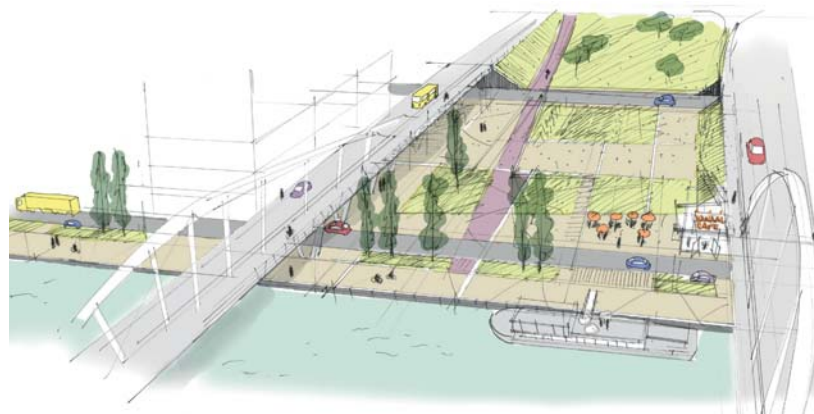
Kanaaltuin

Verblijf aan het water

In de sequentie Demerpark, stadstredes en parkplein, is de Kanaaltuin de eindbestemming vóór het kanaal. De kanaaltuin trekt mensen met gezellige functies als jeux des boules, kiosken e.d. Tevens is het vanuit de stad een sterke entree naar de oost-west georiënteerde langzaam verkeerverbinding.

Op de plek wordt de identiteit van het kanaal zichtbaar gemaakt.. Mensen kunnen de schaal van het kanaal ervaren en in contact komen met het water.

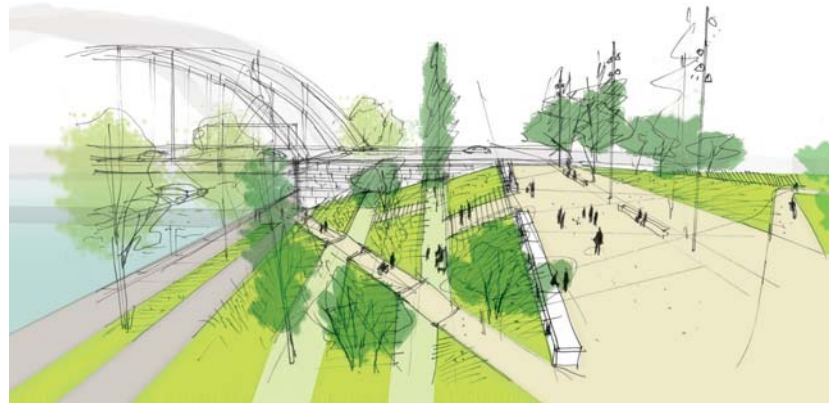
De huidige functies kunnen langzaam en gefaseerd veranderen in plekken met kleinschalige groenvoorzieningen en waterberging



Belvedere en buurtpark

Panorama als entree

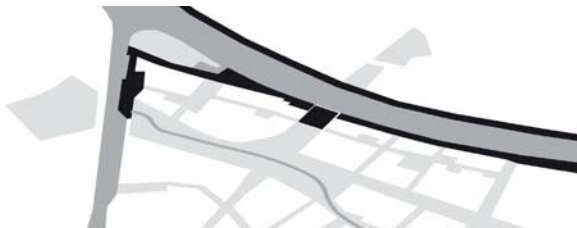
De transformatie van het kruispunt aan de noordzijde van het kanaal biedt de mogelijkheid tot het creëren van een bijzondere plek. Deze plek fungeert als panoramapunt en biedt uitzicht aan de skyline van Hasselt. Recreanten, passanten en geïnteresseerden kunnen vanaf dit stadsbalkon uitkijken op de kanaaltuin, het parkplein met landmarks en de stadstreden. Tevens vormt dit grote gebaar het gezicht van Hasselt-Noord en dient de brede constructie als verbinding tussen de landhoofden van de snel- en langzaamverkeer bruggen. De noordzijde van de belvedere is een flauw aflopende helling met zitgelegenheden en een parkachtige uitstraling. Dit buurtpark verenigt gefragmenteerde groene ruimtes tot één solide vorm.



Onder de brug

Onderdoorgang met betekenis

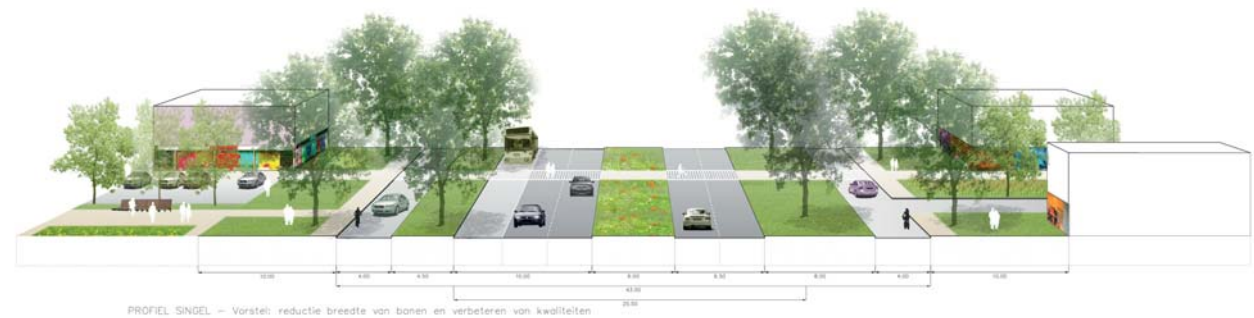
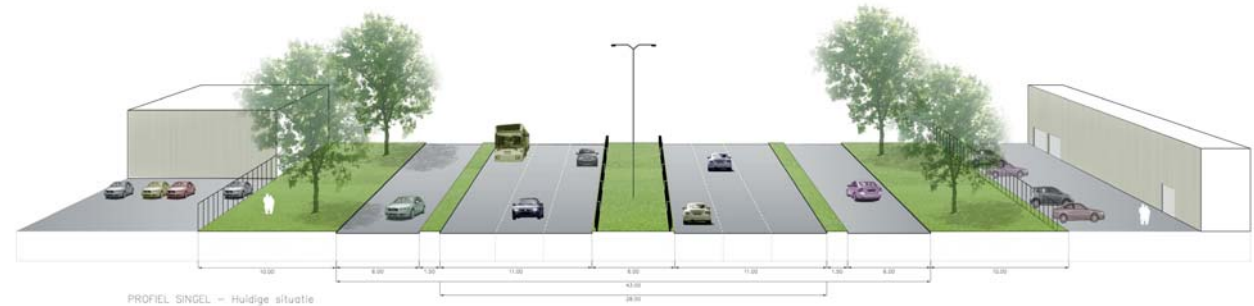
Onderdoorgangen zijn ongeprogrammeerd vaak een onaangename plek om te verblijven of te passeren. De belvedere aan de overkant vraagt om een reactie vanaf de zuidzijde. Een verlenging van de kanaaltuin met een stedelijker karakter verenigt de brug met de tuin en de kades en maakt de onderdoorgang interessant



Gouverneur Verwilghensingel

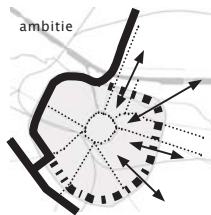
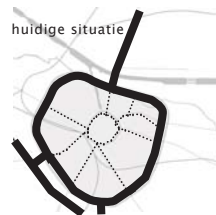
huidige situatie

In plaats van een barriere wordt de Gouverneur Verwilghensingel een stedelijke straat. Er kunnen nieuwe fronten ontstaan en langzaam verkeer verbindingen.



Stedelijke boulevard

De verbetering van de verkeersdoorstroming aan de westzijde van de ring biedt de oostzijde van de ring nieuwe kansen. Door de snelheidsvermindering op deze zijde kan de voormalige snelweg transformeren in een gebruiksvriendelijke straat met meer groenvoorzieningen en minder attributen bedoeld voor massaverkeer. Er wordt meer aandacht besteed aan het comfort van het langzaam verkeer en buslijnen krijgen eventueel een aparte baan aangewezen.



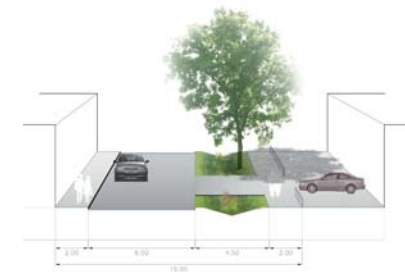
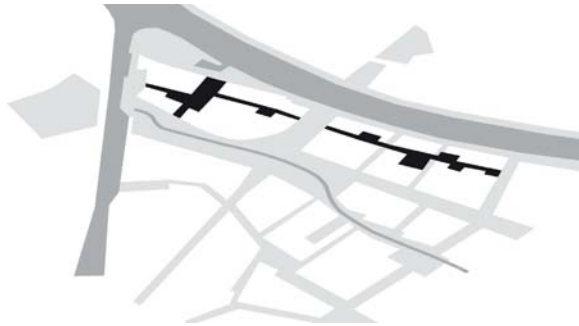
Groenblauw grid

Verbindingen kanaalzone-Demer

Het groenblauwe grid is een infiltratiestructuur in zowel letterlijke als figuurlijke zin. Het groene karakter sijpelt het stedelijk weefsel in richting het kanaal. Tegelijkertijd laat de groenstructuur doormiddel van wadi's het hemelwater op een natuurlijke manier inzigen.

Deze nieuwe structuur kan op een bijzondere manier toegang geven aan diverse gebouwen.

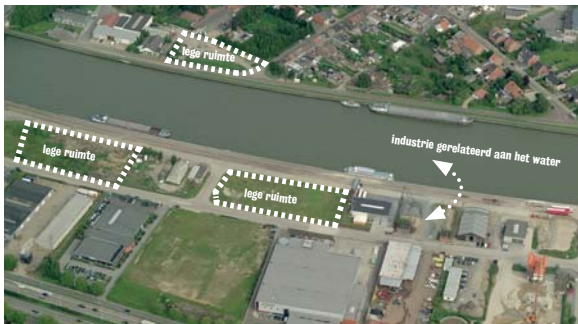
Het drainagesysteem en de ecologische verbinding verspreiden de kwaliteit van het zuidelijker gelegen park richting het kanaal.



Albertkanaalzone

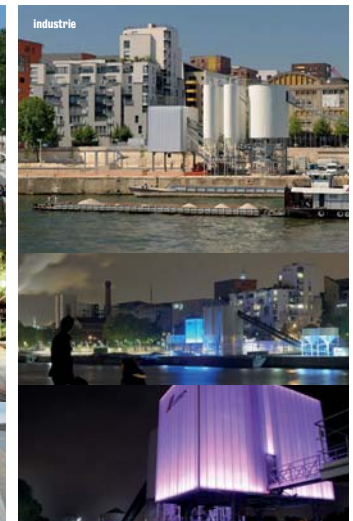
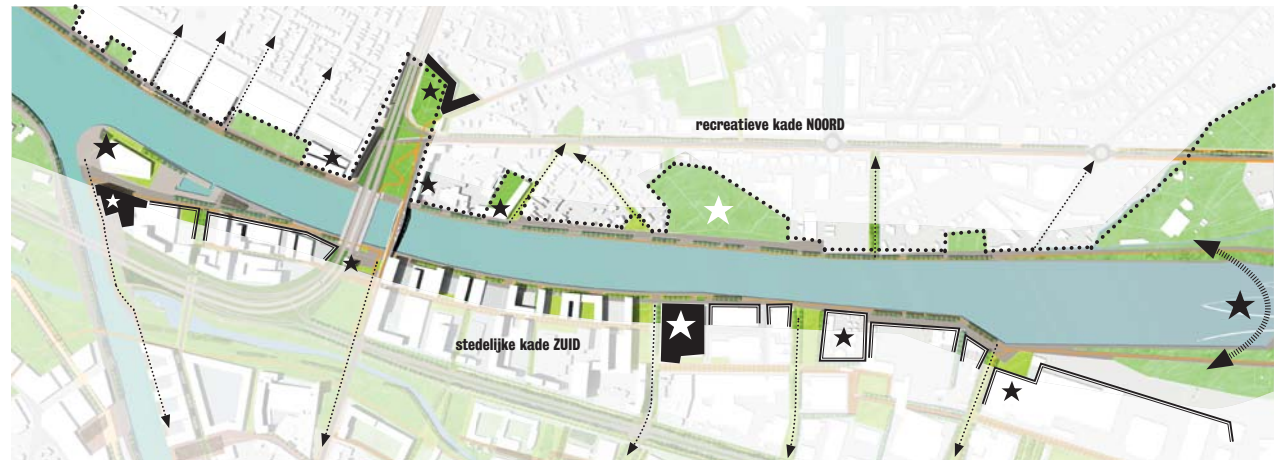
huidige situatie

De kades zijn belangrijk doorgaande verbindingen op een regionale schaal. Op dit moment is er geen continuïteit en het industrieel gebruik en de rommelige karakter van de kanaalzone duurt voort.



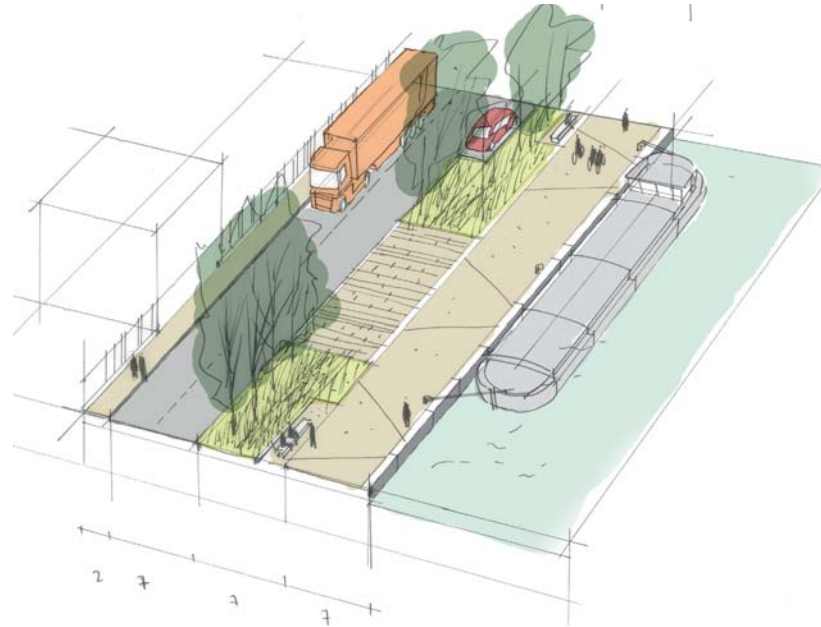
ambitie

De noord en zuid kade hebben verschillende kwaliteiten die benut kunnen worden. Zo kent de noordelijke kade een meer open structuur met diverse functies. Wonen kan hier zonder probleem toegevoegd worden.



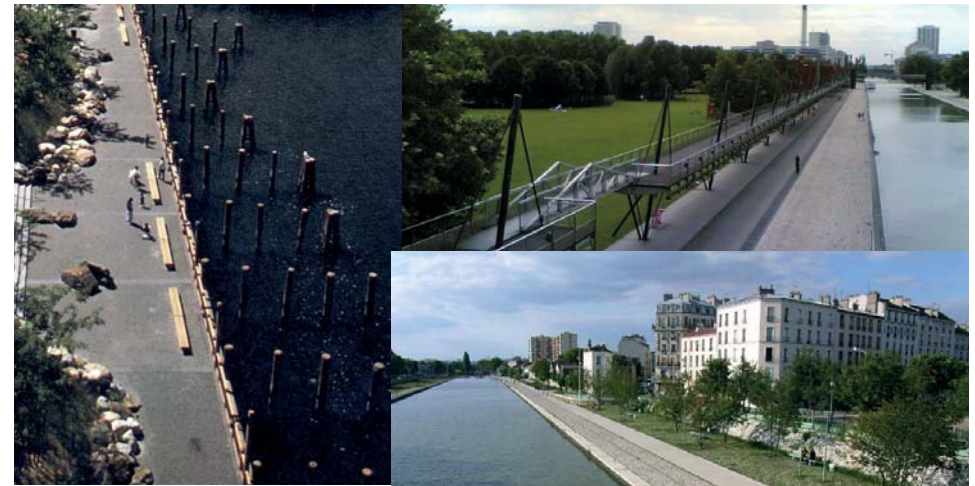
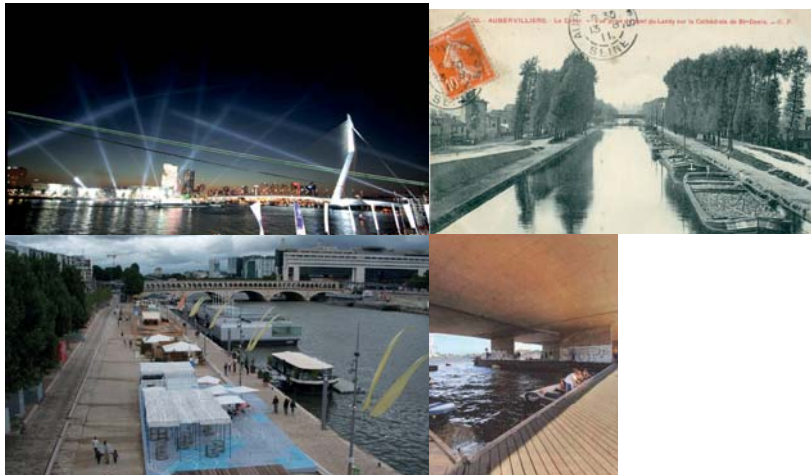
NOORD: stedelijke kade

De noordelijke kade langs het Albertkanaal is een smalle kade en een belangrijke oost-west verbinding op zowel regionaal als lokaal schaalniveau. Door aanwezige groenstructuren op te waarderen functioneert de kade niet alleen als verkeersverbinding maar krijgt ruimtelijk ook betekenis voor nabijgelegen woonwijken.



ZUID: stedelijk, flexibel en groene kade

De zuidelijke kade langs het Albertkanaal heeft een ruim profiel van drieëntwintig meter. Deze ruimte wordt gebruikt om bedrijvigheid als laden/lossen te combineren met recreatieve voorzieningen als fietspaden, skeelerpaden en zitgelegenheden. Waar mogelijk kunnen tevens kleinschalige groenvoorzieningen worden toegevoegd die door de lengte en de schaal van de kade tot een landschappelijke groenstructuur kunnen ontplooiën. Op deze wijze transformeert de monofunctionele kade naar een multifunctionele ruimte met een diversiteit aan recreatieve voorzieningen voor iedereen. De recreatieve functie van de kade wordt gesterkt door aansluitende recreatieve ruimtes langs de route zoals de jachtclub op de kop van de kade en de kanaaltuin met het paviljoen bij de brug.



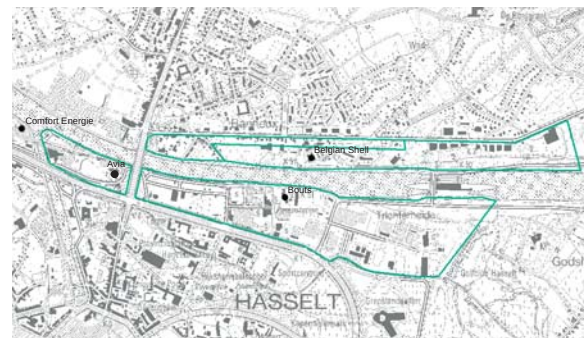
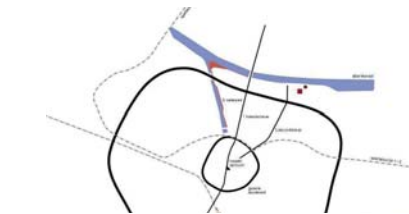
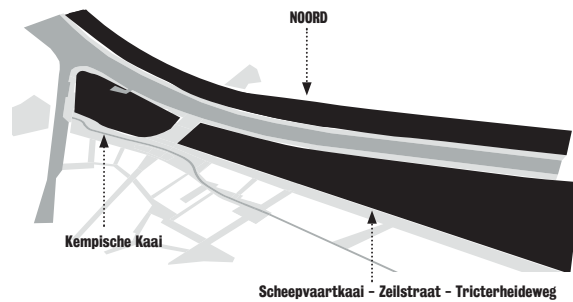
Overige deelprojecten

Kanaalzone

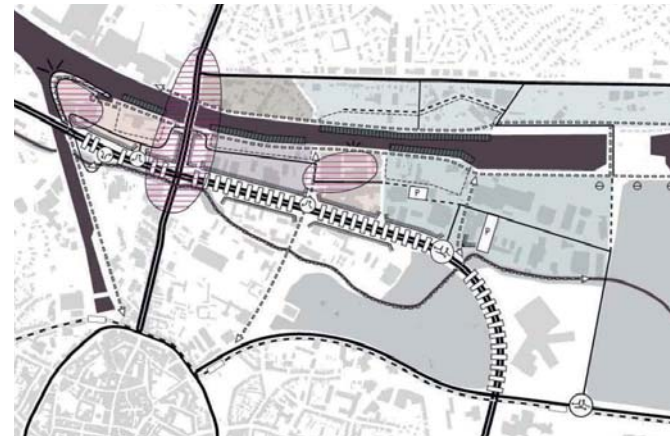
masterplan - BUUR

De gebiedsanalyse van BUUR voor de kanaalzone vormt een goede basis voor de transformatie van het gebied. We zijn het met het voorgestelde aanpak en de principiële ruimtelijke structuur van het Masterplan eens.

Alleen op detailniveau moet het Masterplan aangescherpt worden. Het blijft op veel gebieden te abstract een maakt soms geen duidelijke



keuzes, bijvoorbeeld bij de verkeersontsluiting van het gebied. Hier zou de door ons voorgestelde oplossing voor de Kempische Poort nieuwe kansen scheppen om het gebied beter te verbinden zowel intern als ook met zijn omgeving.



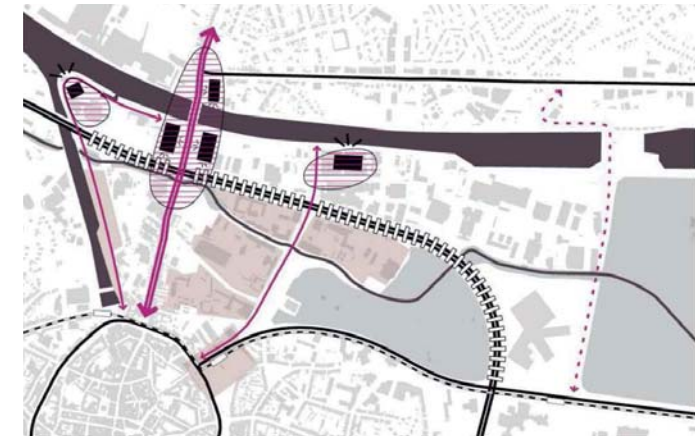
structuur



eigendom



ontwikkelingspotentie



trekker en verbindingen

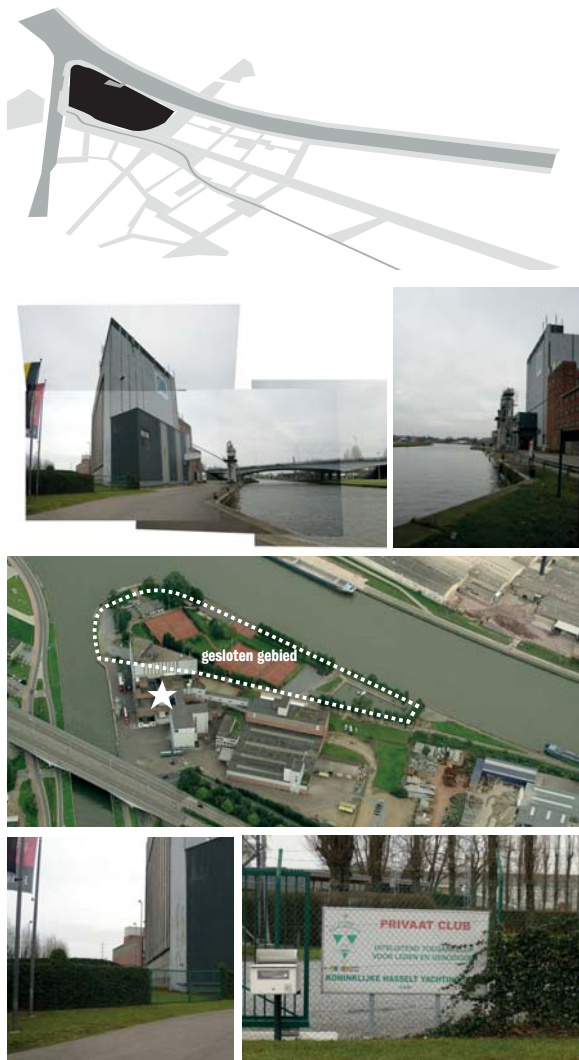
Economische benadering	Stedelijke benadering	Geïntegreerde visie
- Percelen langs het water die vrijkomen reserveren voor watergebonden activiteiten. - Bestaande bedrijven en percelering blijven behouden. - Bij nieuwe bouwvragen streven naar zorgvuldig ruimtegebruik. - Kade wordt gebruikt voor overslag tussen bedrijven en kanaal (geen gemengd gebruik).	"Stedelijke" ontwikkeling die zich zowel naar de ring als naar het kanaal profileert. - Kan gefaseerd ontwikkeld worden waarbij de kavelstructuur gerespecteerd of volledig vernieuwd wordt. - Uitdoofscenari'o's en relocatie bedrijven op termijn.	- Heterogene ontwikkeling met bedrijvigheid en stedelijke functies. - Bestaande percelering en structuren respecteren om zo geleidelijk te transformeren. - Bij nieuwe bouwvragen streven naar zorgvuldig ruimtegebruik. - Door lagenopbouw meerdere typen van bedrijven op 1 perceel.
Overslag, opslag (al dan niet in openlucht), magazijnen, productiehallen,...	Gestapelde en gemengde typologieën met ruimte voor stedelijke functies (discotheek, scholen, administraties, winkels, ...)	- Zowel gestapeld als louter grondgebonden afhankelijk van de te voorziene functies. - Architectuur, geen dozen. - Aandacht voor beeldkwaliteit op zichtlocaties

ontwikkelingsscenari'o's

Kempische Kaai

huidige situatie

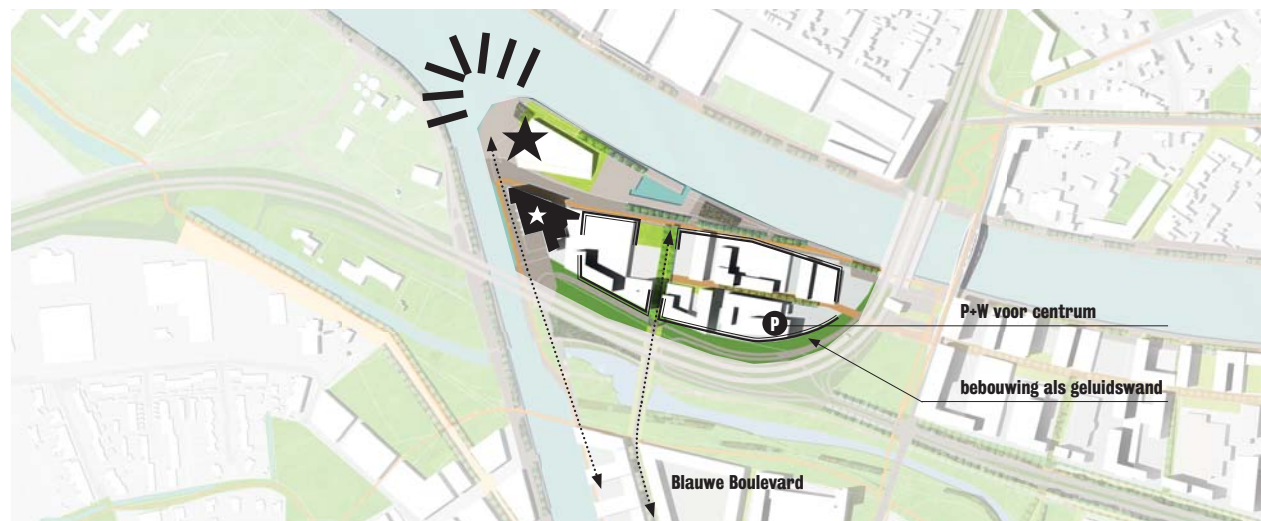
De Kempische Kaai – gesitueerd aan het einde van de kanaalzone – is een strategische plek voor de ontwikkeling van de kanaalzone. Dit gebied is nu echter voor het grootste deel geïsoleerd. De Blauwe Boulevard mist een verbinding met het Albertkanaal. Het markante industriële gebouw heeft potentie voor hergebruik.



ambitie

Het ontmoetingspunt tussen het Albertkanaal en de kanaalkom vormt een bijzondere en markante plek in de skyline van Hasselt. Deze plek leent zich uitstekend voor ambitieus cultureel programma. Een grote openbare ruimte verbindt de kade van de kanaalkom met de kades van het Albertkanaal. Een deel van de gebouwen kunnen hergebruikt worden. Ze geven – mogelijk tijdelijk – creatieve functies de kans om zich

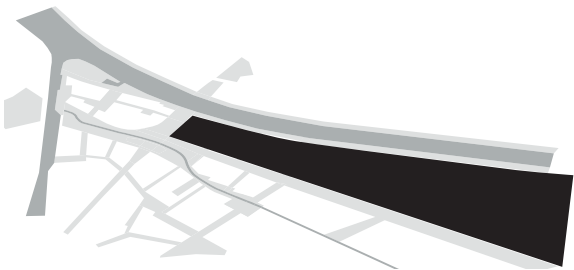
snel te vestigen in het gebied en behouden daarbij het oorspronkelijke industriële karakter van het gebied. Verdere mogelijke ontwikkelingen zijn vooral stedelijk van aard met een hoge dichtheid. Een publieke parkeergarage kan eenvoudig gerealiseerd worden in de onderste lagen van een toekomstig gebouw langs het verkeerstalud. Hogere bebouwing aan de verkeersknoop biedt geluidsbescherming voor het achterliggende gebied.



Scheepvaartkaai, Zeilstraat en Trichterheideweg

huidige situatie

Dit gebied is nu vooral georiënteerd op industrie en bedrijven. De bedrijven langs het Albertkanaal hebben water gebonden activiteiten en maken intensief gebruik van de kades. Grote lege ruimtes in het gebied versterken een onmenselijk gevoel.



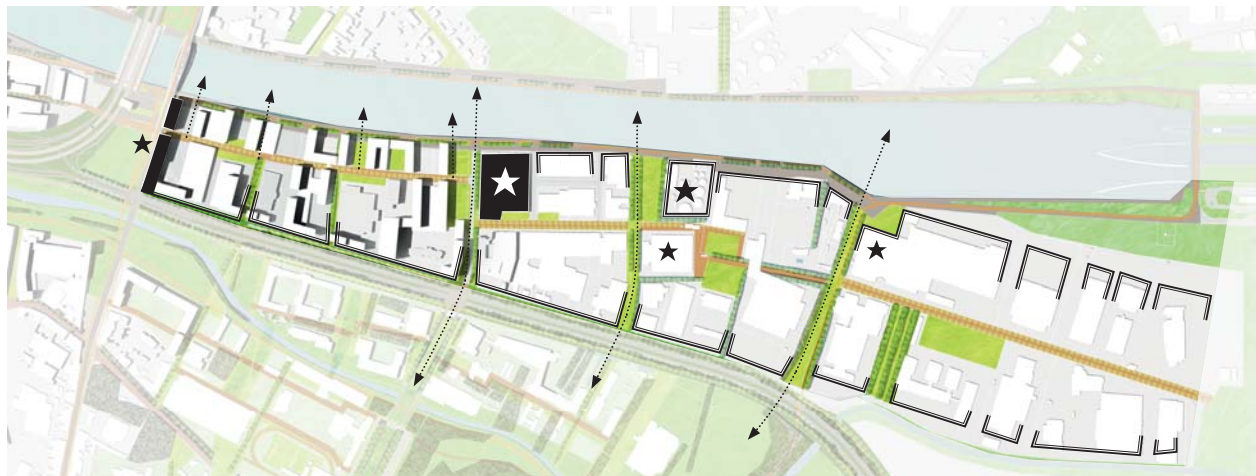
ambitie

De oorspronkelijk mix van functie is een kwaliteit die versterkt kan worden. Wonen aan de kade kan gecombineerd worden met werken langs de kade. Door de fijne verkaveling kan de fasering en de ontwikkeling eenvoudig op gang komen en de vraag van de markt volgen.

De ankerpunten langs het kanaal en aan de einde van belangrijke verbindingen met het stadscentrum moeten als eerste ontwikkeld worden. De binnenstraat biedt een makkelijk laad- en lossysteem voor de bedrijven,

toegangen voor de woningen maar ook een groene link door de buurt waar pleinen aan gekoppeld kunnen worden. Het zicht naar het Albertkanaal wordt uitgebreid en geaccentueerd.

De nieuwe ontwikkeling hebben 2 karakters: een stedelijke front langs de singel en een open bebouwingsstructuur langs de kade.



Noord Hasselt

huidige situatie

Het noorden van Hasselt ligt nu sterk geïsoleerd ten opzichte van het centrum. De enige directe verbinding is overbelast en overgedimensioneerd. Het gebrek aan een lokaal verkeernetwerk tussen het zuiden en noorden van Hasselt biedt weinig kansen voor de ontwikkeling van het noorden. De steenfabriek vormt tegelijk een enorme barrière maar ook een grote kans voor nieuwe ontwikkelingen wanneer de activiteiten elders worden gehuisvest.



ambitie

De belangrijkste ambitie is om een nieuw lokaal netwerk tussen noord en zuid te realiseren. In de eerste fase wordt de nieuwe brug in het verlengde van de Kempische Steenweg gerealiseerd. Op de lange termijn moeten meer bruggen zorgen voor een betere verbinding tussen de 2 oevers en zodoende en de ontwikkeling van noorden intensiveren.

De diversiteit van karakter, typologie en functie maakt het noorden een aantrekkelijk en bijzondere gebied. Deze menging van functies dient te worden gefaciliteerd.



De ontwikkeling langs de kade is perfect voor het aanleggen van nieuwe woongebouwen: vrij zicht, gunstige oriëntatie t.o.v. de zon en met een groene kade op het maaiveld voor recreatie.

De verbindingen tussen de kade en de noordelijke gebieden moeten worden versterkt en geïntensiveerd om de kade toegankelijk te maken voor alle bewoners van de noordelijke oever.

Campus

masterplan - Libost-Groep nv.

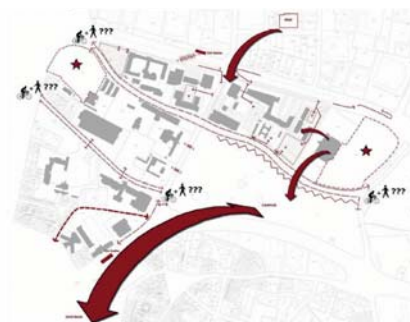
De 11de Linie Campus heeft een mooie open structuur met veel groen en een grote ruimtelijke en programmatische potentie. Tussen Singel, Demer en de toekomstige Spartacuslijn gelegen, is het gebied ideaal bereikbaar.

Dit wordt in het Masterplan door de Libost-Groep bevestigd. Het grootste knelpunt is volgens ons dat elk instituut en andere functies zoals het zwembad zijn eigen kavel inricht en beheert. De Campus mist samenhang en is in feite helemaal niet toegankelijk. Het gebied wordt overheersd door hekken, parkeerplekken en achterkanten.



Een duidelijke groen-blauwe structuur en zonering bieden hier hulp. De 11de Liniestraat is het logische centrum van het gebied: hier moet volgens ons het publieke leven van de Campus geconcentreerd worden.

Ook een groot deel van het parkeren zou hier zijn plaats vinden. Maar dit kan op een manier ingericht worden, dat het onderdeel van de openbare ruimte uitmaakt en geen barriere vormt. In het weekend zouden de parkeerplekken niet voor winkelend publiek van de binnenstad gebruikt moeten worden maar geprogrammeerd met programma dat het leven in het gebied houdt: vlooiemarkt, theater, concerten, parades...



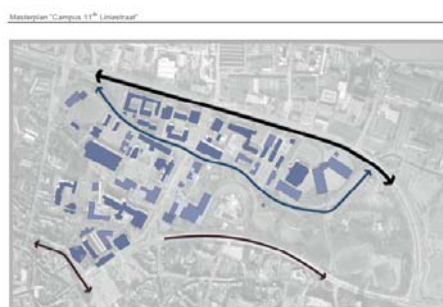
knelpunten



potenties



parkeren



ontsluiting



clusters



groenstructuur



Elfde Liniestraat

huidige situatie

De Elfde Liniestraat is nu vooral een brede straat met gebrek aan hiërarchie. Het aan de straat grenzende parkeerterrein geeft het een weinig uitnodigend karakter.

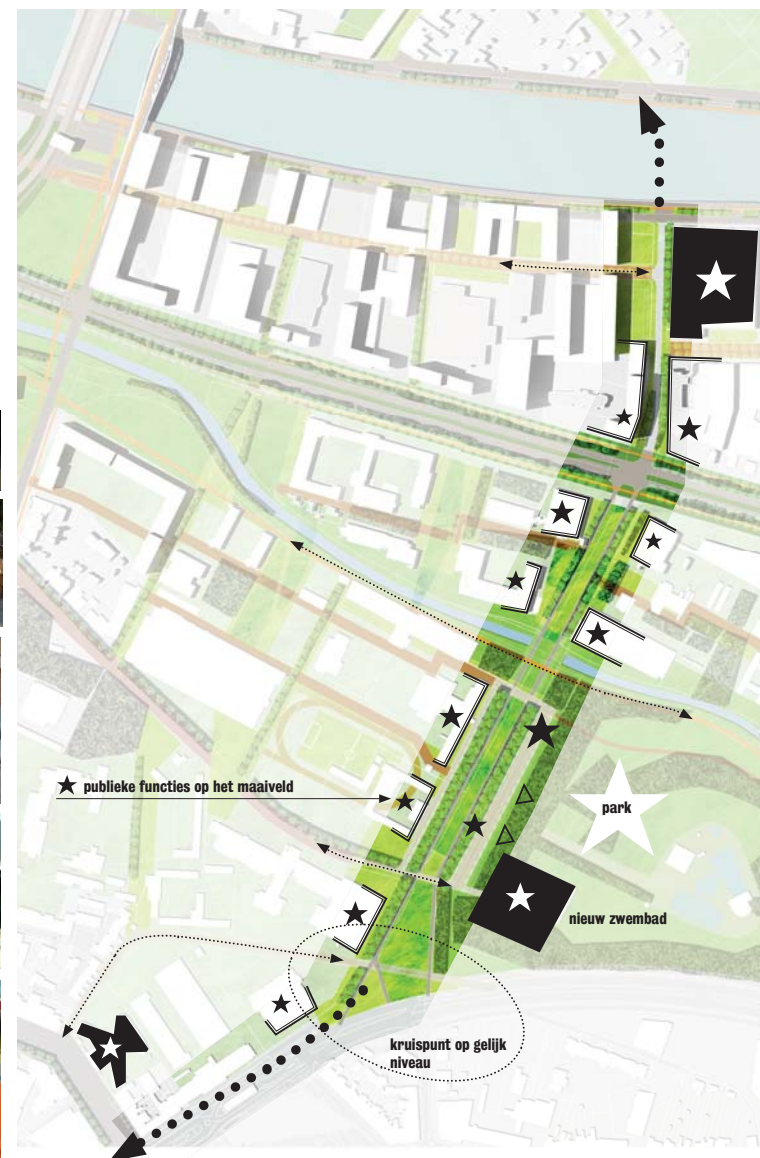


Functioneel groen tapijt tussen kanaal, campus en centrum

Zoals beschreven in het Campus masterplan is de Elfde Liniestraat de toekomstige drager van openbare ruimtes en de publieke functies van de campus.

Vooraleerst dient de programmering van elke plint van bestaande of nieuwe gebouwen aan de Elfde Liniestraat open en actief zijn. Met een versterkte concentratie van publieke programma is het mogelijk een intensief, openbaar en levendig karakter voor de Elfde Liniestraat garanderen.

In dit masterplan is van belang om de kwaliteit en principes van de Elfde Liniestraat tot aan het kanaal door te zetten en op lange termijn zelfs voorbij het kanaal naar de andere kant.



Elfde Liniestraat



Blauwe boulevard

huidige situatie

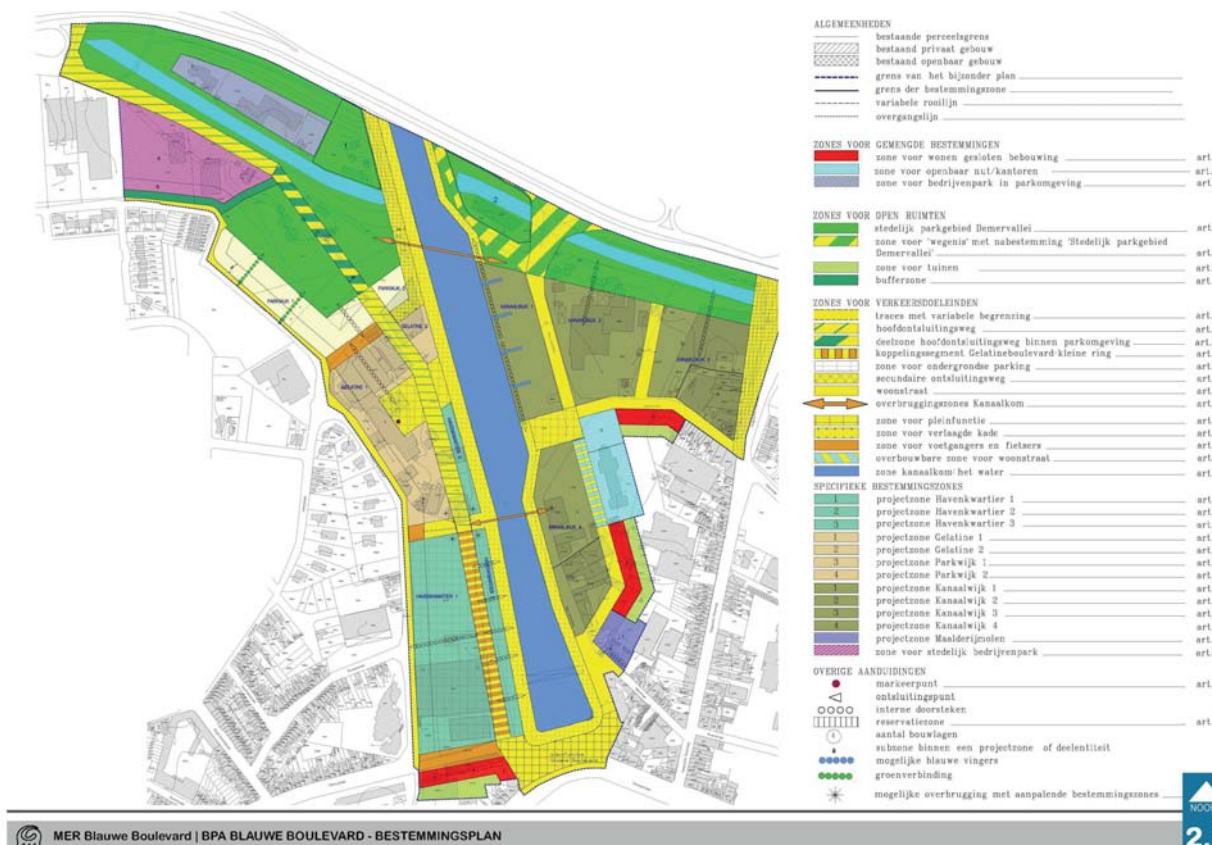
De kanaalkom heeft op dit moment nog steeds het karakter van een achterkant in de stad omdat er vooral in het oostelijke gebied functies liggen die meer aan de stadrand of op een snelweglocatie thuis horen. De kades zijn niet toegankelijk, auto en langzaam verkeer lopen door elkaar en verschillende maaiveldhoogtes maken het gebied onoverzichtelijk. Dit zal in de komende jaren langzaam veranderen.



bestemmingsplan

Het bestemmingsplan probeert een duidelijkere openbare ruimte structuur in het gebied te introduceren. Nieuwe langzaam verkeer bruggen en een doorlopende openbare kade geven het water aan de stad terug.

De net gerealiseerde woonbebouwing laat echter zien dat er een fors bouwprogramma te verwachten is. Als het hele gebied met de voorgestelde dichtheid ontwikkeld wordt, is de Demer als groene ruimte in de buurt hard nodig. Het plan eindigt aan de Singel, deze rand is nu niet opgelost. Volgens ons verdient de toegankelijkheid van het Demervallei en het kanaal meer aandacht dan het in de huidige plannen krijgt.



ambitie

We stellen voor om de kades zo ver mogelijk vrij van autoverkeer te maken en als langzaamverkeer routes onder de Singel tot aan het Albertkanaal door te trekken. De Yachtclub wordt zo onderdeel van het recreatieve netwerk van Hasselt.

Verkeersontsluiting van de Blaue Boulevard gebeurt op beide kanten van de kanaalkom: via de bestaande aansluiting ten Westen en het nieuwe kruispunt van de Kempische Steenweg.



Plan van Aanpak

Plan van Aanpak

Methodiek projectcoördinatie

VAKBEKWAAMHEID EN ERVARING

In verband met de vakbekwaamheid en de ervaring verwijzen we naar de portfolio van het projectteam in de aparte enveloppe. De referentielijst geeft een zeer goed overzicht van de ervaringen en de expertise van de architecten en de ingenieurs.

TEAMSAMENSTELLING EN –DESKUNDIGHEID

Het nu geformeerde projectteam bestaat uit een stedenbouwkundig en architectenbureau, een landschapsarchitectenbureau, en een ingenieursbureau met verkeerskundigen, milieukundigen, bouwkundigen en andere noodzakelijke expertises. In ons netwerk hebben we onder andere communicatieadviseurs en duurzaamheidsexperts die betrokken kunnen worden indien het door de opdrachtgever gewenst wordt. Wij bieden de opdrachtgever een werkwijze aan die hem toelaat de realisatie van de operatie op te starten met kennis van alle facetten, waarbij het risico op fouten en afwijkingen tijdens het uitvoeringsproces maximaal vermeden worden.

Wij kunnen ruimschoots aan uw eisen als opdrachtgever tegemoet komen door middel van een project met hoogwaardige architectonische kwaliteit, volbracht in de meest optimale omstandigheden. De opeenvolging en de doelstellingen van de verschillende fasen zal strikt gevolgd worden door het team, bestuurd door de coördinator.

Vorbereidende fase

Aan het einde van deze fase zullen zowel de opdrachtgevers als het studieteam de uitgangspunten van het project vastleggen en kennis nemen van de situering van het project, met haar voor- en nadelen, en met haar diverse opties.

De diverse opties zullen besproken worden en vastgelegd in duidelijke doelstellingen. Zonder enige concrete architecturale vormgeving naar voor te brengen, zullen de richtlijnen op architectonisch en technisch vlak worden vastgelegd.

Deze fase omvat minstens:

- Een verdere studie van het programma en een analyse van meerdere scenario's in verband met het organogram, waarin de volgende aspecten onder andere aan bod komen:
- Het opstellen van het programma van het project en het nazicht van de stedenbouwkundige, de technische en de financiële haalbaarheid,
- De nodige gegevens aan de opdrachtgever voorleggen die hem toelaten bepaalde keuzes te maken in verband met de aard en de omvang van te realiseren investeringen.
- Een kostenraming van de diverse scenario's met het oog op het optimaliseren van de investeringen rekening houdende met de bouw- en de onderhoudskosten en het vastleggen van het budgettair kader van het project.
- Een interne planning en takenverdeling die toelaat om:
- Voor ieder lid van het projectteam de aard en het tijdstip van de interventie vast te leggen evenals de onderlinge relaties,
- De kritische periodes vast te leggen door in detail te bepalen wanneer ten vroegste of op zijn laatst bepaalde interventies moeten plaatsvinden,
- De risico's op een patstelling in het project in te schatten en op tijd de nodige correcties aan te brengen.

Het algemeen kader van het masterplan, de verplaatsing van de brug en de infrastructurele aansluitingen zal in dit verband gedefinieerd worden voor alle partijen.

Ten gepaste tijde zullen eveneens organen zoals de Commissie van Monumenten en Landschappen, Milieu, de stedenbouwkundige diensten, veiligheids- en andere diensten en overige belanghebbenden geraadpleegd worden.

Voorontwerp- en ontwerpfasen

Tijdens de fase van het voorontwerp wordt het concept ontwikkeld, rekening houdend met alle randvoorwaarden zoals het mobiliteitsplan, stedenbouwkundige voorschriften, diverse reglementeringen en het programma van eisen én wordt de basis van de uitvoeringsstudie geanalyseerd.

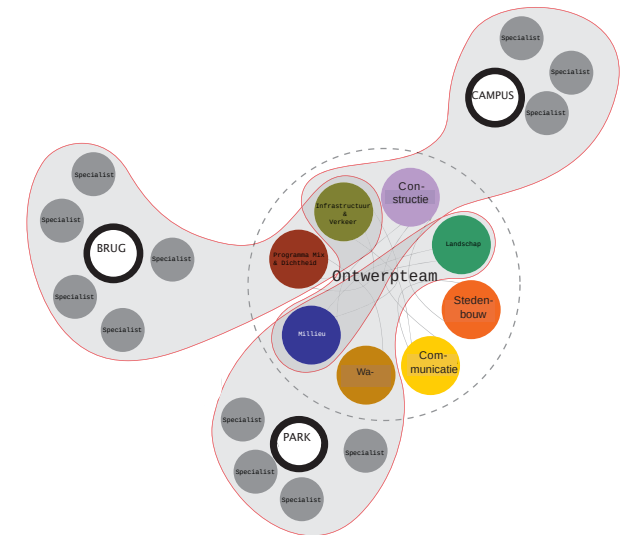
Dit dossier dat aan de aanbestedende overheid gericht is, laat toe om alle doelstellingen te harmoniseren en definitief de constructieve maatstaven van het project vast te leggen.

Na de opmaak van het dossier van de bouwvraag, wordt door de studieteam –architectuur, stabiliteit en technische installaties– overgegaan tot het opstellen van de aanbestedingsdossiers; in dit dossier worden op een eenduidige wijze de bouwwerken gedefinieerd die door een aannemer zullen uitgevoerd worden.

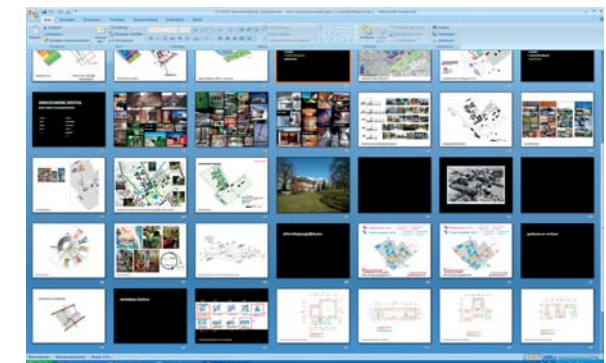
De teamcoördinator/architect neemt de taak van coördinator op zich en zal instaan voor het goede verloop van de door de opdrachtgever gedefinieerde opties. Hun perfecte kennis van het Belgische bouwrecht inzake bouwvergunningen en openbare aanbestedingen verzekert de opdrachtgever in de haalbaarheid van het project.

Aanbestedingsfase

Na de procedure van de openbare aanbesteding zal de teamcoördinator/architect –ondersteund door de ingenieurs– de vergelijkende analyse van de offertes opstellen en in samenspraak met de opdrachtgever de toewijzing op punt stellen.



samenwerking en expertise



Powerpoint - praatprenten, ontwikkelingsmodellen en varianten

Plan van Aanpak

Methodologie

Inleiding

Vanuit een globale visie die naar voren gebracht wordt door het ontwerpteam moet het programma van eisen (PVE) een heldere kijk geven op de wijze waarop de opdrachtgever en/of de verschillende belanghebbenden de activiteiten benaderen.

Op basis van een globale beschrijving zal iedere sequentie van het verloop van de activiteiten in kaart gebracht worden met het oog op de optimalisering van de ruimtelijke invulling en van de eisen. Dit gebeurt met een open en kritische geest om de basisvereisten te kunnen overstijgen. Uit ervaring blijkt dat de "evidente" elementen vaak niet uitgedrukt worden.

Daarom is het PVE een onontbeerlijk werkinstrument; het PVE moet de keuzes inhouden van de waarden die samen met de verantwoordelijken van het 'bedrijf' moeten geanalyseerd worden; de transpositie van een bestaande situatie in een nieuwe situatie zonder enige reflectie is fataal in de huidige ontwikkelingen en tendensen. Als ontwerpteam zullen we erover waken dat de toekomstige evoluties opgenomen worden in het concept, m.a.w. er zal gestreefd worden naar flexibiliteit, in een integraal project.

Deze analyses houden uiteraard ook impliciete keuzes in van waarden die dieper onderzocht moeten worden met de verantwoordelijken van het stadsbestuur en de scheepvaart. De perspectieven op een langere termijn zullen eveneens aan bod komen, deze gegevens laten toe het masterplan aanpasbaar te maken voor de toekomst.

Methodologie – programma – flexibiliteit

Het bundelen van de informatie die opgenomen zal worden in het PVE is vitaal voor het verder verloop van het ontwerpproces. Daarvoor worden technieken toegepast die op lange termijn een nuttig werkinstrument zijn :

- Het opstellen van een vademecum,
- Dialoog met alle diensten,
- Het opstellen van een 'room by room',
- Het opstellen van een organogram van de relaties, de clusters, enz.,
- Het onderzoeken van enerzijds de toekomstige wijzigingen en anderzijds de mogelijke eisen met betrekking tot de fasering.

Het PVE is een geslaagd werkinstrument als het toelaat wijzigingen aan te brengen aan het project, ook tijdens en na de uitvoering :

- Interne wijzigingen op vlak van programma, fluxen, technieken en structuur,
- Interne flexibiliteit waarbij het masterplan in zijn geheel als leidraad dient tot het bepalen van de toekomstige ontwikkelingen of wijzigingen.
- Externe uitbreidingen op de site,
- Flexibiliteit waarbij reserverruimten en -terreinen voorzien kunnen worden om later te worden ingepalmd.

Masterplanning.

Het masterplan is een kader, dat complexe thema's en strategieën formuleert. Het is een leidraad en stelt doelen voor het gestructureerd verder ontwikkelen van de site. Bovendien geeft het de belangrijkste kernpunten aan, formuleert het verantwoordelijkheden en doelen. Dit kunnen bijvoorbeeld geoptimaliseerd ruimtegebruik en stedenbouwkundige kwaliteiten zijn. We ontwerpen het Masterplan als een dynamisch instrument, dat continu doorontwikkeld kan worden.

Het Masterplan bestaat uit een robuust raamwerk dat houvast biedt voor de lange termijn ontwikkeling van het gebied. Tegelijkertijd kan het raamwerk op niveau van deelprojecten flexibel op onvoorziene ontwikkelingen en veranderende wensen en eisen reageren.

De flexibiliteit staat in een directe relatie tot de economische en demografische ontwikkeling van Hasselt en zijn omgeving en de evolutie van onder andere de creatieve sector en de vrijetijdsrecreatie waar een moderne stadsbestuur op moet kunnen inspelen.

Besluit

De verplaatsing van de brug en de nieuwe inrichting van de Kempische Poort is slechts een eerste schakel in de totale ontwikkeling van het gebied. De werking van de brug, de infrastructuur en de bestaande faciliteiten mogen niet onderhevig zijn aan de fasering van het masterplan. In tegendeel het masterplan moet de bestaande functies de vereiste duw in de rug geven om verdere ontwikkeling mogelijk te maken.

Een duidelijke visie en een goede uitwerking van de planning op middellange en lange termijn zal samen met de opdrachtgever en andere betrokken partijen uitgewerkt moeten worden. In onze visie is de site van de Kempische Poort de drager van het groot stedenbouwkundig project, de brug en overige infrastructuur zal de synthese bevatten van een duurzame visie.



Presentatie



Workshop

Voorbeeld proces

In samenhang met het ruimtelijk raamwerk moeten we ook rekening houden met de culturele, maatschappelijke en economische aspecten van het plan.

Als basis voor de ontwikkeling en implementatie van masterplan hanteren we een open proces met integratie van alle belanghebbenden –activisten en kapitalisten –, bewoners en specialisten.

Bewoners en ondernemers zijn naast de Gemeente een waardevolle bron voor kennis van de mogelijkheden van de locatie. In een ateliervorm kunnen ze als strategische partners een sleutelrol in het proces spelen. Dergelijke open participatie wordt een broedplaats voor ideeën, concepten, diensten en evenementen die helpen bij de ontwikkeling van de Kempische Poort en het gebied van de Masterplan.

Voorstel teamoverleg:

1

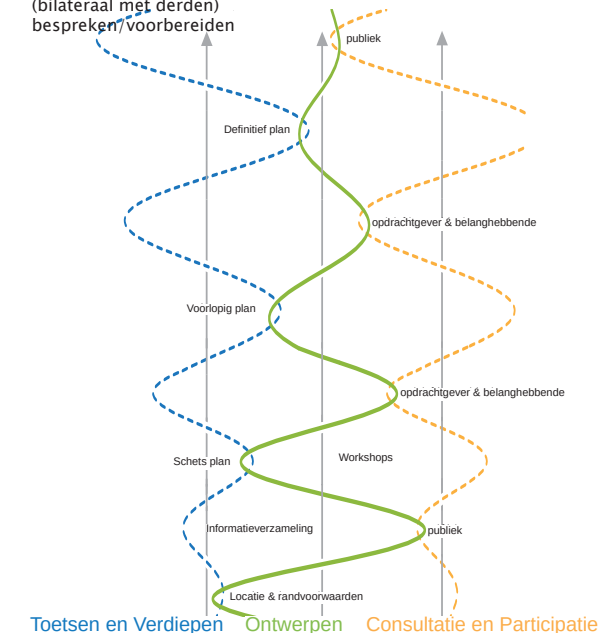
Ontwerpatelier (ruimte voor ontmoeten, werken en presentaties)

2

Workshop van 1 dag waarin het masterplan wordt ontwikkeld

Agenda:

- Bespreken to do list
- Visie richting bepalen,
- Huiswerk vaststellen
- Belangrijke overleggen (bilateraal met derden) bespreken/voorbereiden



Toetsen en Verdiepen Ontwerpen Consultatie en Participatie

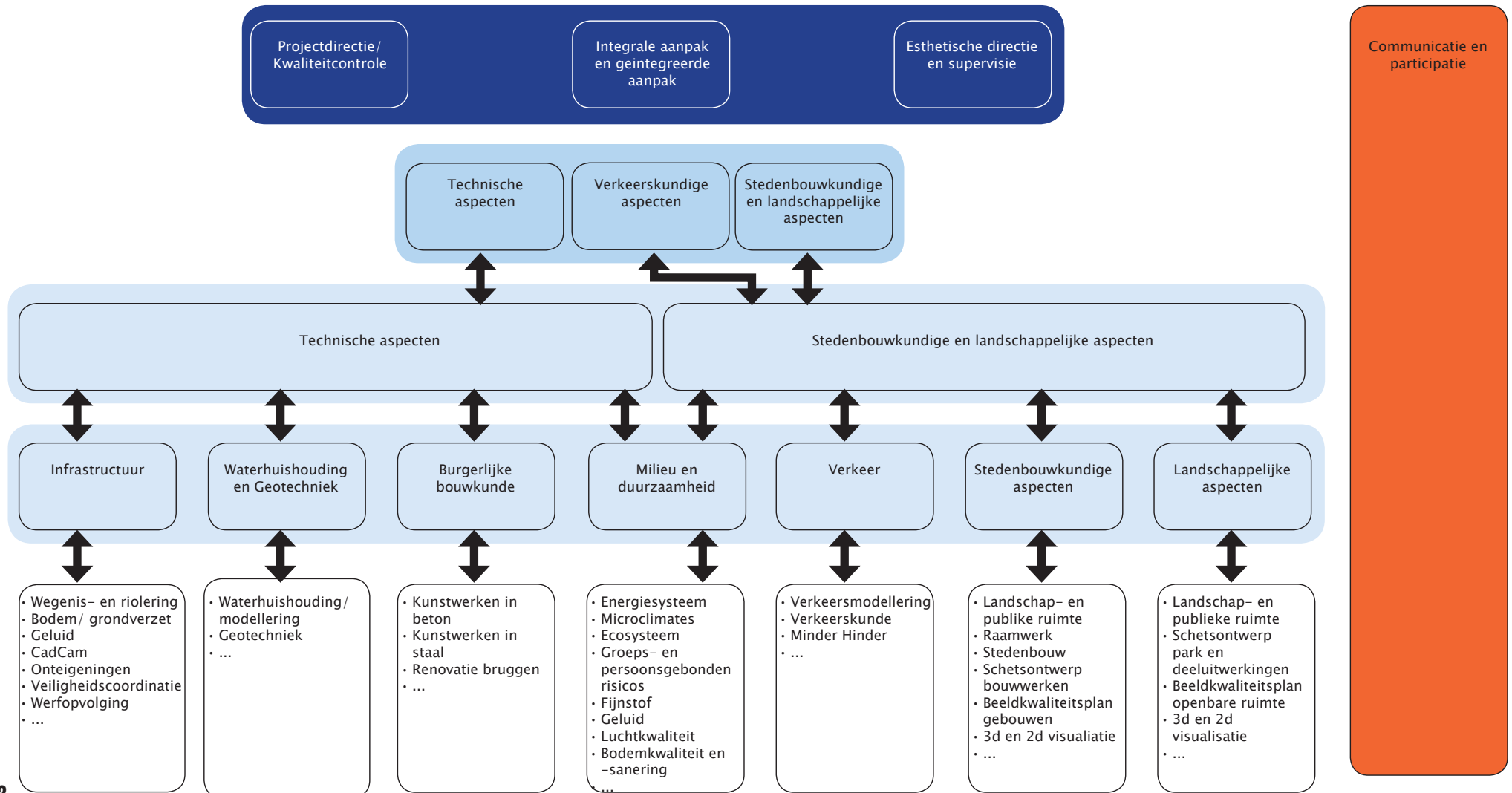
Plan van Aanpak

Voorstel organisatie projectteam

Tijdens het hele proces zal er een vast team continu aan het project werken. De verantwoordelijkheid ligt tijdens de Masterplanfase bij het stedenbouwkundige bureau terwijl tijdens het technische ontwerp het ingenieursbureau eerste aanspreekpunt zal zijn. Om deze reden hebben ingenieursbureau en stedenbouwkundig bureau een samenwerkingsovereenkomst gesloten. Het

landschapsarchitectenbureau en de overigen adviseurs zullen hieronder werken.

Het communicatie- en participatietraject is essentieel voor een project van deze complexiteit. Omdat de juiste keuze van een communicatiebureau niet zonder overleg met de opdrachtgever kan, laten we de keuze voor een bureau nog open. Wel hebben we binnen ons netwerk geschikte adviseurs met wie we bij vergelijkbare projecten goede ervaring gemaakt hebben.



Plan van Aanpak

Aanpak duurzaamheid

1.1 Duurzame ontwikkeling

Vanuit de ervaring die aanwezig is bij de kernleden, wordt in de visie het aspect duurzaamheid met zijn vele facetten reeds benaderd van bij het begin van het ontwerpproces. We zullen alle elementen met de nodige voorzichtigheid benaderen en toetsen aan de economische factoren (investering en rendement) maar we zijn bereid te streven naar het ontwerpen van een autarkisch gebouw waarbij uiteraard technieken aangewend moeten worden om dat doel te bereiken; het is een uitdaging om architectuur en techniek met elkaar te verweven tot een harmonische eenheid van People-Planet-Profit.

Belangrijk hierbij is op te merken dat niet enkel op architectonisch en stedenbouwkundig vlak een masterplan wordt opgemaakt, maar dat ook op energetisch vlak een studie van de volledige site wordt aanbevolen, met een energetisch masterplan tot gevolg. Dit zal de overschotten aan energieën in bepaalde gebouwen en tekorten in andere aantonen, zo kunnen warmteoverschotten in de ene installatie worden aangewend om de tekorten in een ander gebouw aan te vullen. Het energetisch masterplan laat toe om de correcte keuzes te maken mbt de technieken in het vooruitzicht van een geïntegreerde oplossing voor de volledige site en in uitbreiding voor de site met zijn omgeving.

1.2 Mobiliteit en infrastructuur

Duurzaamheid

- Duurzame mobiliteit betekent resoluut en consequent kiezen voor de veiligheid van zacht verkeer (fietsers en voetgangers) en de doorstroming van openbaar vervoer. Duurzame mobiliteit vraagt moedige keuzes.
- De nieuwe aanleg moet daarnaast een grote toekomstwaarde hebben. Hij moet over twintig jaar nog bruikbaar zijn. Zonder die al in detail te kennen, moet het ontwerp in een toekomstig verplaatsings- en belevingspatroon passen.
- Duurzaamheid betekent ook: oordeelkundig omspringen met de beschikbare middelen. Dit heeft niet alleen betrekking op de initiële kost, maar ook op de onderhouds- en aanpassingskosten op langere termijn.
- Duurzaamheid impliceert tenslotte een inzicht in de draagkracht van de omgeving: hoe kunnen we de ruimte gebruiken en innemen zonder dat dit de kwaliteit van de ruimte en van haar gebruik in gevaar brengt.

Kwaliteit

- Hoogwaardige functionaliteit. Het succes van de heraanleg staat of valt in de eerste plaats met het behalen van de functionele eisen die aan de herinrichting worden gesteld.
- Civieltechnische kwaliteit. De ontwerpers gaan voor een hoge technische kwaliteit, zodat de infrastructuur voor jaren onderhoudsarm blijft: ondergrond, waterhuishouding en nutsvoorzieningen, materiaalkeuze, plantmateriaal. Een technisch kwalitatief ontwerp hoeft geen duur ontwerp te zijn. Het vraagt in de eerste plaats aandacht voor het constructief detail en voor de eenvoud van de uitvoering.
- Contextgevoeligheid en authenticiteit. Kwaliteit is geen intern kenmerk, maar wordt gerealiseerd en verantwoord vanuit de context. Contextgevoelig: tonen wat de plek bijzonder maakt.

Authentiek: streven naar een beeld dat identiteit en karakter weergeeft en versterkt.

- Vormkwaliteit. De nieuwe aanleg moet, naast een hoge gebruikswaarde, ook een hoge belevingswaarde krijgen. De belevingswaarde van de huidige aanleg is onvoldoende. Vormelijke geleding en eigenheid, stijl en karakter, tijdloosheid en soberheid geven "vorm" aan kwaliteit.
- Gelaagdheid. De nieuwe inrichting moet door zijn gebruikers ontdekt kunnen worden, uitgerafeld, beleefd. Het vormt de dagelijkse bestaansruimte van vele honderden mensen. De publieke ruimte mag vanzelfsprekende worden, maar nooit banaal.

1.3 Toepassing duurzaamheidsprincipes

In zijn algemeenheid kunnen onder andere volgende duurzaamheidsprincipes naar voor geschoven worden, waar mogelijk kan rond gewerkt worden.

Natuur en landschap

- duurzame watersystemen
- duurzame groenaanleg
- inbedding in het dorpsweefsel met respect voor historische elementen

Beheer en onderhoud

- Onderhoudsvriendelijke materialen
- Onderhoudsvriendelijk straatmeubilair
- Onderhoudsvriendelijke groenstructuren

Water

- Waterbesparing
- Gescheiden afwatering

Herinrichting openbaar domein

- Wegeninfrastructuur
- Voetgangers- en fietsersinfrastructuur
- Aangepaste signalisatie
- Duurzame verlichting

Duurzame materialen en meubiliair beeldkwaliteit

- Visuele uitstraling heringericht openbaar domein
- Visuele uitstraling groen en oppervlaktewater
- Kwaliteit onderhoud en beheer

Collectief beheer

- Groenbeheer
- Bodembeheer
- Onderhoud van gebouwen
- Onderhoud infrastructuur
- Beveiliging

Duurzaam bouwen

Duurzaam bouwen is vandaag de dag een begrip dat niet meer weg te branden is uit de omgeving van geplande en geprojecteerde gebouwen. Niet ten onrechte overigens, gezien de interveniënten aan

ons maatschappelijk bestel eindelijk besef gekregen hebben van de eindigheid van tijd, ruimte en energie en de beperkte draagkracht, zeg maar kwetsbaarheid, van ons milieu.

Europees en internationaal groeit de consensus rond een energieprestatiebenadering van gebouwen, die in Vlaanderen uitmondde in het EPB-decreet dat ook hier als leidraad zal gebruikt worden. Bij deze aanpak blijft de thermische isolatiekwaliteit van de gebouwschil belangrijk, maar wordt ook aandacht besteed aan de energetische impact van ventilatie, koeling, bezonning en verlichting.

We vinden het van het grootste belang dat voor alle duurzame ingrepen de gehele site als één geheel bekeken wordt. Daarom ook zal dit ontwerpteam bij start een masterplan duurzaamheid (gebaseerd op bestaande modellen zoals L.E.E.D of B.R.E.E.A.M.) opstellen voor de gehele site, en niet enkel voor nieuwe bouwwerken. Een holistische en globale studie over de gehele site leidt bijna steeds tot onverwachte inzichten en ongekende kansen, gecreëerd door enerzijds de schaalgrootte die de projectgrootte overtreft en anderzijds onverwachte combinaties op site- of zelfs omgevingsniveau.

Op lange termijn is het belangrijk dat de bouwwerken 'aanpasbaar' zijn zonder aanzienlijke afbraakwerken en dat in hoofdzaak de keuze gemaakt wordt voor 'recyclebare' materialen en materialen met een duurzame levenscyclus.

Duurzaam bouwen is overigens ook een vlag die een lading dekt waarin vele diverse elementen opgenomen zijn die onderling met elkaar samenwerken en elkaar kunnen versterken. Het geheel van de opgenomen elementen heeft dan ook een waarde die de som van deze laatste overstijgt.

Het voorliggend project besteedt reeds bij de conceptuele benadering grote aandacht aan duurzaam bouwen en dit vanuit een holistische aanpak. Duurzaamheid van een gebouw staat of valt met het juiste evenwicht tussen oppervlaktes en volumes, en met de plaatsing van functies die op elkaar inspelen en / of moeten kunnen samenwerken.

Plan van Aanpak

Kostenbeheersing

1 Kostenbeheersing

Tijdens het ontwerp- en realisatieproces is het budget aan een strenge bewaking onderhevig. Hiertoe wordt het opgelegde bouwbudget als uitgangspunt én als randvoorwaarde beschouwd. Vanuit een kwaliteitsstreven wordt elke nieuwe kostenraming teruggekoppeld naar de vorige stap. Deze werkwijze geeft een inzicht in de eventuele afwijkingen of evoluties.

1.1 Toetsing van de budgettaire haalbaarheid

Tijdens de conceptfase van de opdracht worden budget en programma voortdurend aan elkaar getoetst. Hierbij wordt enerzijds rekening gehouden met de beschikbare budgetten, eventueel vermeerderd met subsidiebedragen, anderzijds met de wensen en behoeften van de opdrachtgever (bouwprogramma, ambitieniveau, uitstraling, programma van eisen, bereikbaarheid,...). Daarnaast kunnen een aantal randvoorwaarden in rekening worden gebracht waar de opdrachtgever niet altijd weet van heeft (grondweerstand, stedenbouwkundige voorschriften, veiligheid, duurzaamheid en onderhoudskosten, verplaatsingskosten nutsleidingen, parkeervoorzieningen,...). Ook de subsidiereglementering kan voorwaarden opleggen.

Deze haalbaarheid wordt getoetst op basis van vergelijkbare eenheidsprijzen per m², in een globale m²-raming.

Wij beschikt over een dynamische prijzendatabank welke als vertrekbasis dient om eenheidsprijzen, op maat van het project, te bepalen.

Het resultaat wordt teruggekoppeld naar de opdrachtgever, zonodig met de vraag om prioriteiten te leggen (naar programma toe) en om een financieel onderbouwde scenariokeuze te kunnen maken.

1.2 Voorontwerp en begroting

Bij het voorontwerp wordt een vergelijkende tabel gevoegd met opgave van de gevraagde en de ontworpen oppervlaktes, en de vertaling naar budget.

Elementenraming

Bij goedkeuring van het definitief voorontwerp wordt een globale opmeting gemaakt van de verhardingen, de riolering, de lijnvormige elementen, Dit resulteert in een elementenraming. Met deze basiscijfers die kenmerkend zijn voor het project kunnen de meeste infrastructuurelementen worden begroot: funderingen, structuur, ... De gehanteerde eenheidsprijzen worden berekend uit voorgaande, vergelijkbare projecten (prijzendatabank). De elementenraming geeft aan binnen welke budgettaire beperkingen materialen kunnen worden gekozen, technieken kunnen worden aangewend, comfort en duurzaamheid kan worden voorzien. In functie van de prioriteiten, volgend uit de eerste toetsing, kan functionele ruimte sneuvelen voor comfort of veiligheid, of omgekeerd. Overleg met de opdrachtgever is opnieuw onontbeerlijk om keuzes te maken binnen een (door ons voorgesteld) gamma van mogelijkheden. Keuzes van afwerking, technische installaties,... leveren soms besparingen op korte termijn, doch méér-uitgaven in onderhoud op langere termijn. In het overleg worden beide elementen ter discussie gebracht.

1.3 Definitief ontwerp, bestek, meetstaat, raming

In functie van het goedgekeurde voorontwerp worden de voorgelegde materialen en uitvoeringstechnieken en het voorziene uitrustingsniveau, omgezet in een gedetailleerd lastenboek met meetstaat. Op basis hiervan kan een realistische kostprijssimulatie worden uitgewerkt. Dit biedt een laatste mogelijkheid - vóór de aanbesteding - om het ontwerp bij te sturen in functie van het totale kostenplaatje.

1.4 Aanbesteding, prijsvergelijking

Na de aanbesteding worden de prijsoffertes geanalyseerd naar juistheid en volledigheid. De aanstelling (of weigering) van de aannemer(s) gebeurt volgens criteria vastgelegd in de wet van 8/1/96 en KB van 26/9/96.

