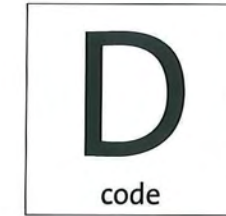


VHP/SBE



00	12
1207	

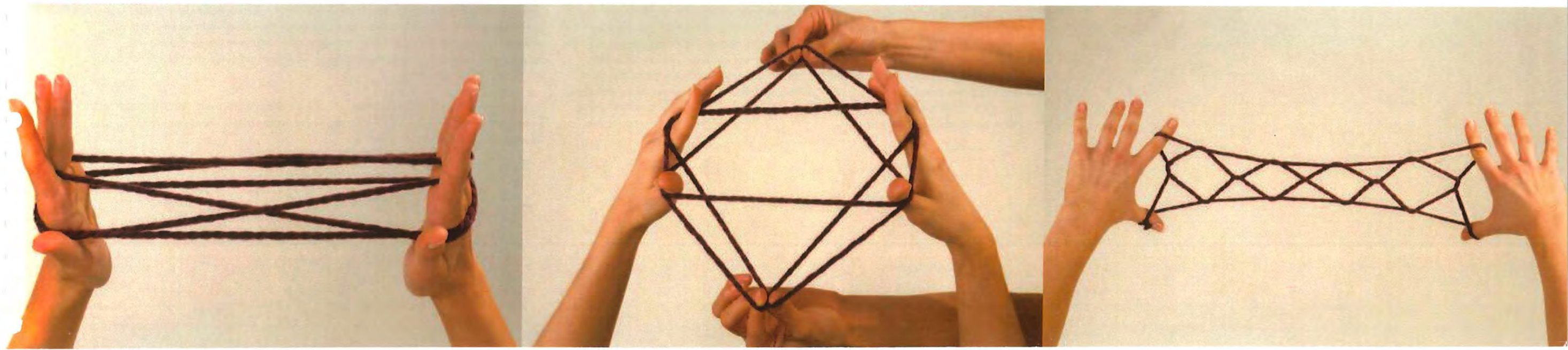
open oproep

weven

Schetsontwerp Park Belle Vue en Martelarenlaan

7 november 2007

Vlaamse Overheid Vlaams Bouwmeester Stad Leuven



Inhoud

1 Programmanota	2
1.1 Visie op het park in haar omgeving	2
1.2 Concept voor Belle Vue	2
1.3 Planopzet	2
Stromen	2
Interactie	2
Lokale Pleinen	2
Vegetatie en water	2
Verlichting en meubilair	2
Meervoudige duurzaamheid	2
2 Schetsontwerp	4
3 Het werkproces	24
3.1 Visie op de aanpak	24
3.2 Opzet van het werkproces	24
3.3 Communicatie	24
3.4 Budgetbeheersing	24

1 Programmanota

De vernieuwing van de stationsomgeving van Leuven is in volle gang. De ontwikkeling van dit 'project' is in stappen opgebouwd: vanaf 1992 is het station gerenoveerd, een nieuw provinciehuis is gebouwd en naast het station is een omvangrijk nieuw kantoorcomplex ontstaan. Daarnaast is men begonnen met de bouw van de Kop van Kessel-Lo. De strip langs het station wordt afgemaakt met het project Park Belle Vue. Wij zijn door de Stad Leuven en de Vlaamse burgemeester gevraagd een visie en een schetsontwerp te maken voor dit park.

1.1 Visie op het park in haar omgeving

Het park maakt deel uit van de nieuwe representatieve ruimte die de stationsomgeving in ruimer verband aan het worden is. Het station en de stationsomgeving vormen een vernieuwd gezicht van de stad en zijn van meer zijden zichtbaar onderdeel van de stad en de wijken. Het gebied wordt op diverse manieren een sterker en belangrijk onderdeel van de stad en de wijken, ook als het gaat om de verbindingen. Dit proces is in volle gang en zal nog tijden door gaan. Representatie en verbindingen in alle vormen zijn essentieel voor het gebied en dus ook voor het park. Beleving van de stad, van de stationsomgeving en van de bewegingen gerelateerd aan de verbindingen is de centrale kwaliteit van het park. Dat vormt een belangrijk deel van haar 'programma'.



het park completeert de spoorvallei als representatieve entree van de stad

Dat zien wij ook als nader wordt gekeken naar de buitenruimtebehoefte in de omgeving. Het Park belle Vue is deel van het leven van de stationsomgeving en van de wijken. De openbare ruimte in de wijken bestaat vooral uit straten; het groen en de ruimte voor rust en buitenactiviteiten wordt gevormd door de grote achtertuinen binnen de bouwblokken. Dit biedt een blik op hun buitenruimtebehoefte: goede routes verbonden met de wijk, een promenade, balkons met zicht op de omgeving, ruimte voor wandelen, ontmoeten, spelen. In ons beeld is ruimte voor routegebonden bewegen belangrijk dan oppervlakten voor sport en activiteiten. Vanuit de kantoren in de stationsomgeving zien wij een vraag naar buiten zijn, een (groen) plein om elkaar te zien, een buitenwerkruimte, een lunchplek of lunchwandeling en na de werkdag lekker joggen.



een plek voor verpozen in de pauze



een plek die verbindt



1.2 Concept voor Bellevue

Met het schetsontwerp voor het park Bellevue zetten wij in op de maximalisering van de attractiviteit van bewegingen in al haar vormen, het zien van beweging en de interactie ervan als een vorm van ontmoeten. Deze bewegingen vormen onderdeel van die in de omgeving. De groene ruimten van het parken vormen de context en worden vormgegeven gerelateerd aan deze bewegingen.

Daarbij maken wij gebruik van enkele specifieke kenmerken van het gebied en zetten deze in als positieve elementen: de lange en smalle vorm, de aanwezigheid van het talud en de vele gevraagde stromen (voetgangers, fietsers, auto's, groen). Het maaiveld wordt maximaal geplooid om de ruimte te vergroten en tegelijkertijd interessanter en diverser te maken. Daarbinnen worden de diverse stromen geplaatst en horizontaal en verticaal met elkaar verweven op een zodanige wijze dat attractieve routes ontstaan en visuele en soms ook daadwerkelijke interactie wordt bewerkstelligd. Gaan en ontmoeten, zien en gezien worden, worden met elkaar verbonden.

Op deze wijze ontstaat een duurzaam kader, dat aansluit op de omgeving, dat functioneert als parkruimte voor velen en dat ruimte laat voor (programmatische) veranderingen en toevoegingen in de toekomst.

1.3 Planopzet

Stromen

Het gaan en komen, het bewegen en zien bewegen staan centraal in het park. Elke beweging is een aantrekkelijke beweging, elke weg en pad een mooie route. Dat geldt voor de wandelaar, jogger, fietser, skater en automobilist. Zij hebben ieder hun routes gekregen met speciale aandacht voor de interactie door het horizontaal en verticaal verweven van routes.

Voetgangers kunnen direct vanuit de wijk diverse circuits van paden volgen in de vorm van drie loops veebonden met de wijkstraten. Ook de bushaltes zitten aan deze loops. Rond de loops zijn meer informele paden gevlochten. De loops verenigen zich in het 'wandelbordes' langs de huizen van de Martelarenlaan. Door deze opzet worden de huizen en hun bewoners direct aan het park geplaatst. Voetgangers vanuit de kantoren ter weerszijde van de sporen kunnen het park opnemen in hun wandelcircuit (hun lunchrondje).

Fietsers en skaters kunnen beschikken over een redelijk rechtstreekse route tussen de Tiensesteenweg en de Kop van Kessel-Lo. Daarmee verbonden zijn alternatieve fietspaden die tevens de verbinding vormen met de wijkstraten.

In de materialisering van de fiets- en wandelpaden is in hoofdlijn aangesloten op de materialen gekozen voor de Martelarenlaan bij de Kop van Kessel-Lo: de grijze betonsteen wordt benut voor de wandelpaden, de rode voor de fietspaden. Door de groene omgeving zal de uitstaling echter een geheel andere zijn. Daarnaast wordt met het materiaal 'gespeeld' om een esthetische en kineshetische variatie in de beleving aan te brengen. Voorbeelden zijn: open verband in (de informele) delen van de voetpaden met ruimte voor groen of steenslag, delen ook met een extra geruwd oppervlak; in delen van de fietspaden extra vlakke stenen, goed voor skaters; mixen van stenen ter plekke van pleinen voor fietsers en voetgangers.

Het autoverkeer is opgelost zoals aangegeven in variant (4) in de oproep: een weg voor doorgaand verkeer op een laag niveau, bij de sporen en een ventweg bij het wandelbordes. De weg voor doorgaand verkeer is verhard met asfalt, hetzelfde als voor de Kop van Kessel-Lo. Vanaf de weg beleeft de gebruiker naast de sporen en de stad ook het park: hij ziet de taluds en de beplantingsgroepen, de bruggen met fietsers en voetgangers en voelt het relief. De ventweg is relatief smal en beled met kasseien en kent verkeer in twee richtingen. De verkeerstroken worden op diverse plaatsen gescheiden door een groene ruimte. Aan de zijde van het wandelbordes zijn parkeerplaatsen te vinden. Het betreft groepen parkeerplaatsen voor haaksparkeren, waarmee een 'autowand' wordt voorkomen. De vormgeving van de weg is zodanig dat doorgaand verkeer wordt geweerd, het lokale verkeer en busverkeer goed wordt geaccommodeerd en de weg deel uitmaakt van het park.

Vanuit de trein is een rijker beeld van park en wijk gecreëerd. De dicht groene wand is verdwenen en vervangen door een geschakeerd hellingpark met deels zicht op de gebruikersstromen.

Interactie

Voor het langzame verkeer zijn er drie ongelijkvloerse kruisingen: één bij de Kop van Kessel-Lo waar de doorgaande weg het park indraait, één bij de Koning Albertlaan, waar de doorgaande weg het park uitdraait; en één in de vorm van de brug voor langzaam verkeer over het spoor. De brug is met een slingerbeweging verbonden met de Pieter Nollekensstraat, wat noodzakelijk is om het benodigde hoogteverschil met een voldoende flauw talud te overbruggen. Het hoofd en een deel van de brug zijn zodanig vormgegeven dat het ontmoetingsplekken worden.

De parkeerruimte onder de Kop van Kessel-Lo wordt bereikt vanaf het lagere deel van de doorgaande weg. Ook fietsers kunnen de ruimte bereiken. De infrastructuur is zodanig gelegen dat de kantoorgebouwen met hun voeten in het park staan. Voetganger die vanuit de gebouwen komen of erlangs lopen kunnen direct het park ingaan.

Bij de aansluiting op de Tiensesteenweg is de doorgaande weg verbreed tot 2maal2 rijstroken om een voldoende doorstroming bij de kruising te garanderen. De Koning Albertweg is opgevat al een wijkweg en krijgt een relatief smal profiel met parkeermogelijkheden aan beide zijde. De weg sluit samen met de Martelarenlaan aan op de doorgaande weg als een herkenbare afslagbeweging in een groene parkomgeving.

Lokale Pleinen

In zijn opzet is het park transparant en overzichtelijk. Routes voor de verschillende gebruikers zijn eenvoudig te vinden, conflictsituaties wat betreft verkeer zijn vermeden, de zichtbaarheid van andere parkgebruikers is maximaal. Dit draagt bij aan de veiligheid van het park.

Bij de Tiensesteenweg liggen de grootste vlakken verharding. Hier kan gesproken worden over een gedifferentieerd plein. Daar is ruimte voor kleine evenementen. Wordt ook gebruik gemaakt van bijvoorbeeld het wandelbordes en de parkpleintjes, dan zijn grotere evenementen inpasbaar. Voor kleine kinderen zijn speelplekken gedacht in enkele groenvakken. Het plein aan de fietsbrug en de fietsbrug zelf kunnen gebruikt worden als ontmoetingsplek voor o.a. de oudere jeugd.

Vegetatie en water

In totaliteit kent het park een verkleining in schaal van de sporen richting de huizen van de Martelarenlaan. Langs de sporen zijn de grootste parkeenheden te vinden aansluitend op het landschap van en aan het spoor en op de snelle bewegingen; aan de Martelarenlaan liggen de kleinere eenheden met een schaal eerder refererend aan de tuinen van de wijk en de langzame bewegingen.

De vegetatie is als een groene stroom die aansluit op de beplanting langs de sporen en de uitlopers van de Molenbeek-Bierbeekvallei. De plooiing van het terrein zorgt voor een vergroot groen oppervlak met een diversiteit aan hellingen en beplantingen. De beplanting refereert aan het hybride karakter van de plek: het is deel van de wijk met haar bonte tuinen, het is deel van de stad en de vallei, en het is via het spoor deel van de wereld. De beplanting is daar een reflectie van. De grote bomen zijn linden en robinia's. De beplantingsvakken op de hellingen bevatten soorten als buxus, lavendel, struikthijm, varens en grazige of kruidenrijke velden: de begroeiing tussen de sporen doet mee in dit spel. Soort en helling zijn op elkaar afgestemd, wat zorgt voor een duurzaamheid van de vegetatie. Binnen de vakken is plaats voor kleine bomen als sierappels, sierkersen, siernispels en meelbessen.

Ook het water is één der stromen en wordt zo getoond. Bedacht is een systeem van open goten (langs de paden) en van pleinen waarin het water zichtbaar wordt verzameld. Water is dan een opvallend en soms ook leuk element van het park. Van daaruit infiltreert het water, of (bij grote regenbuien) wordt het afgevoerd naar een lager niveau, totdat het uiteindelijk verzameld wordt onderaan het hellingpark.

Verlichting en meubilair

Wat betreft de verlichting is gekozen voor de benutting van de smalle lichtzuilen die ook op het martelarenplein worden benut. Zo wordt (wederom) een link gelegd met de stedelijke ruimte aan de andere zijde van het spoor. De zuil wordt in gevarieerde vormen toegepast, afhankelijk van de route (Martelarenlaan, fietspad, hoofdoetpad). Langs de doorgaande weg staat een afwijkende armatuur, meer gelijkend op de verlichting bij de sporen.

Het meubilair is te typeren als eenvoudig en robuust, vergelijkbaar met de overige inrichting. Gekozen is voor de plaatsing van betonnen zitbalken, zowel vrij in de ruimte als opgenomen in de hellingen.

Meervoudige duurzaamheid

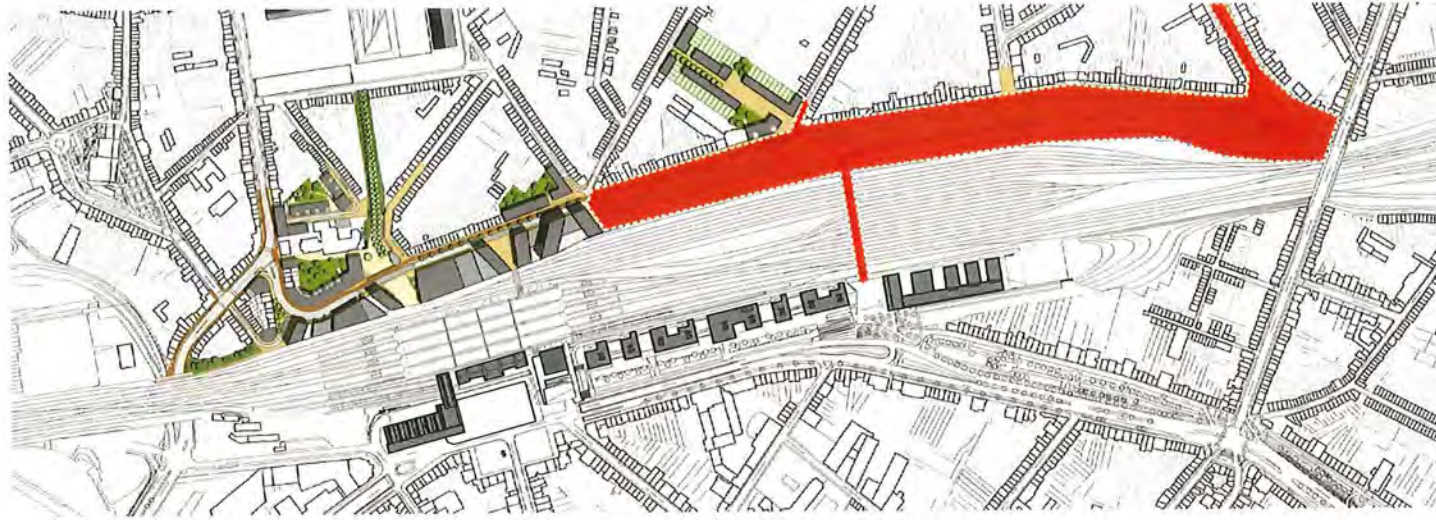
De identiteit van het park komt tot stand op twee schalen. Enerzijds nestelt het park zich aan de stad en hecht zich aan het bestaande openbare netwerk. Anderzijds, op een kleinere, schaal, wordt het park geadopteerd door de lokale bewoners en raken zij zich er van bewust dat zij een bijdrage kunnen leveren aan een duurzame openbare ruimte.

Het landschap met de taluds vergroot het gebruiksoppervlak, zonder direct het programma vast te leggen. Deze ruimtes hebben de mogelijkheid nieuw gebruik voor de toekomst een plaats te bieden.

De taluds van het terrein zorgen voor de kwaliteit van het park, en maken het daarmee onnodig geheel nieuwe materialen te introduceren. We zetten enkel materialen in die elders in Leuven ook worden toegepast, zodat geen extra investering hoeft te worden gedaan in onderzoek naar techniek en gebruik.

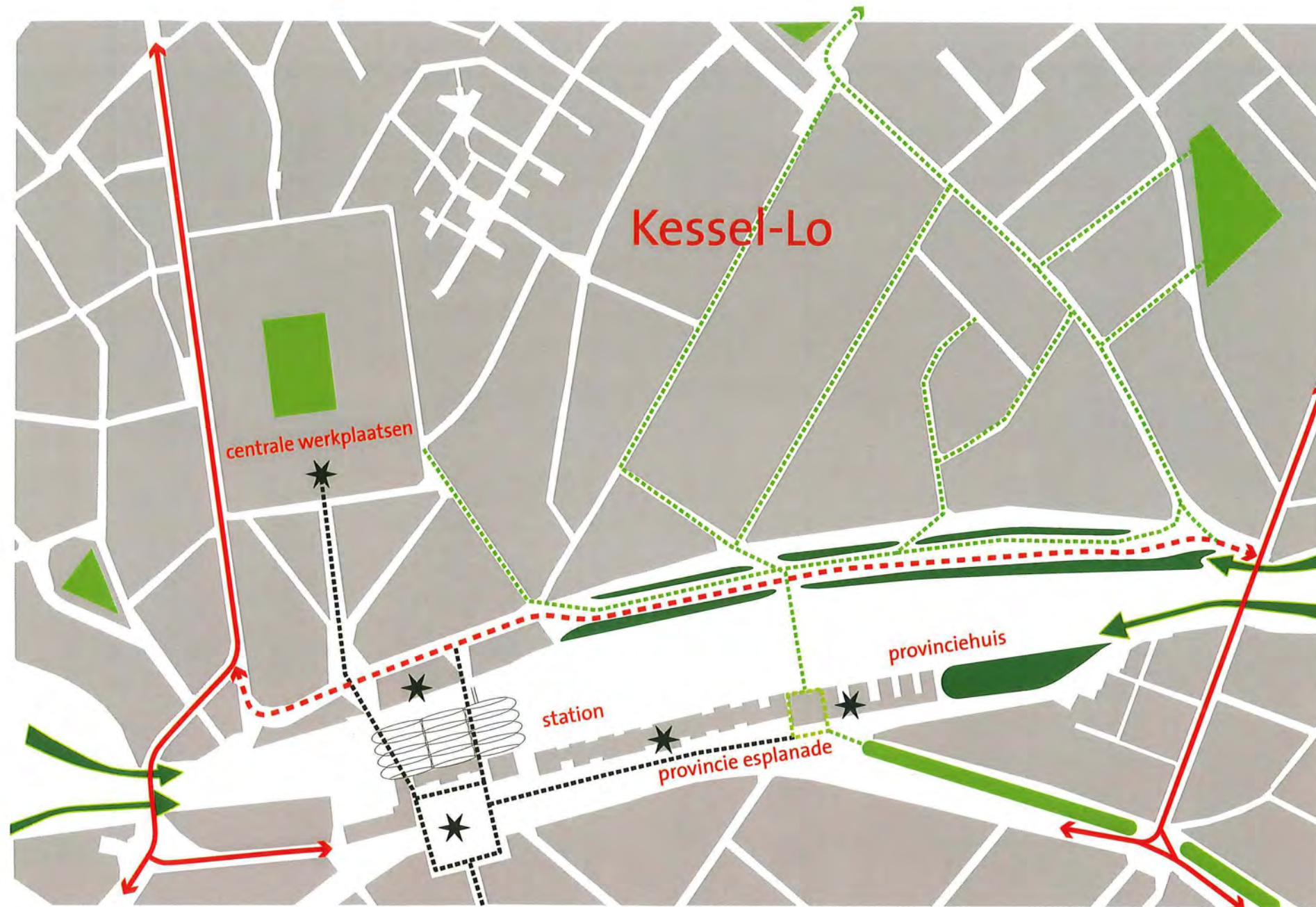
Het principe van de terrassen creëert bereikbaarheid en zichtbaarheid, een belangrijke conditie voor veiligheid. Zien en gezien worden geeft een veiligheidsgevoel en zorgt voor minder kans op vandalisme.

2 Schetsontwerp



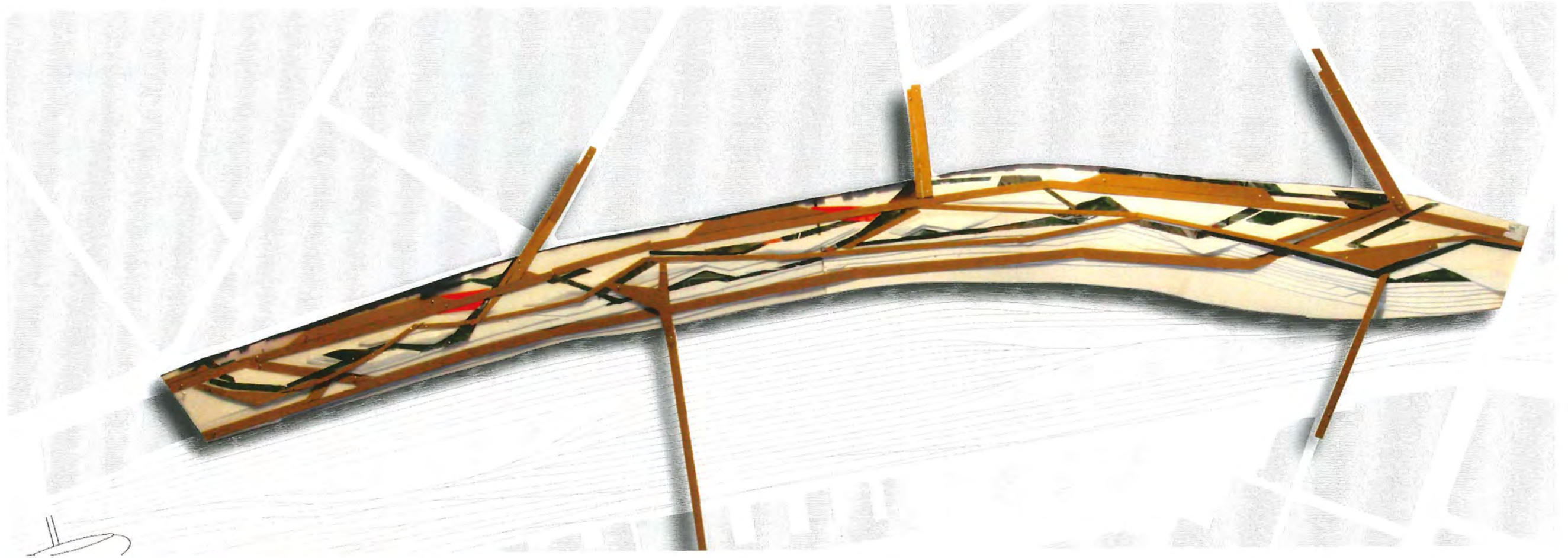
Park Belle Vue= een ontbrekende schakel in de vernieuwde stationsomgeving

Het park completeert de belangrijke verbinding van het plangebied

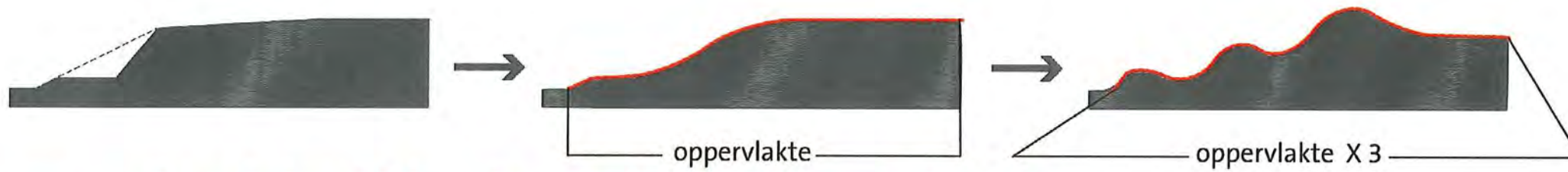


- NETWERK**
- ↔ Verbindingsweg met de regio
 - ↔ Aansluiting tussen regionale wegen
- Voetganger en Fiets**
- ✱ Verbinding Tussen diverse multifunctionele kernen
 - Recreatieve verbinding
 - Ecologische verbinding

Concept voor Belle Vue: park voor beweging



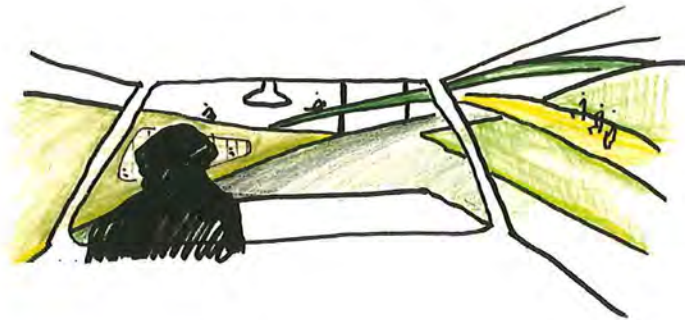
weven maakt beweging tot beleving



meer park op de beschikbare locatie door plooiën van maaiveld



vanaf de trein



vanaf de auto

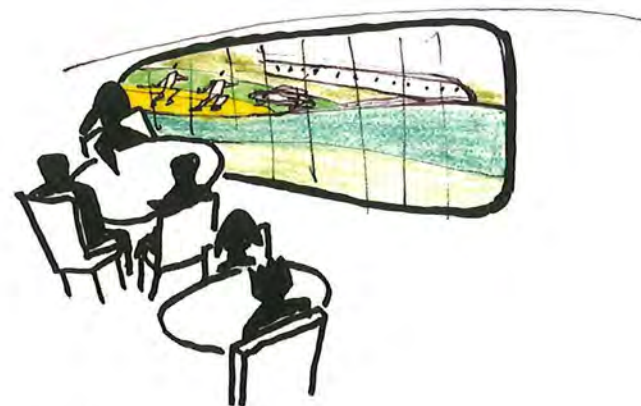


vanaf de fiets

kijken vanuit beweging



werken



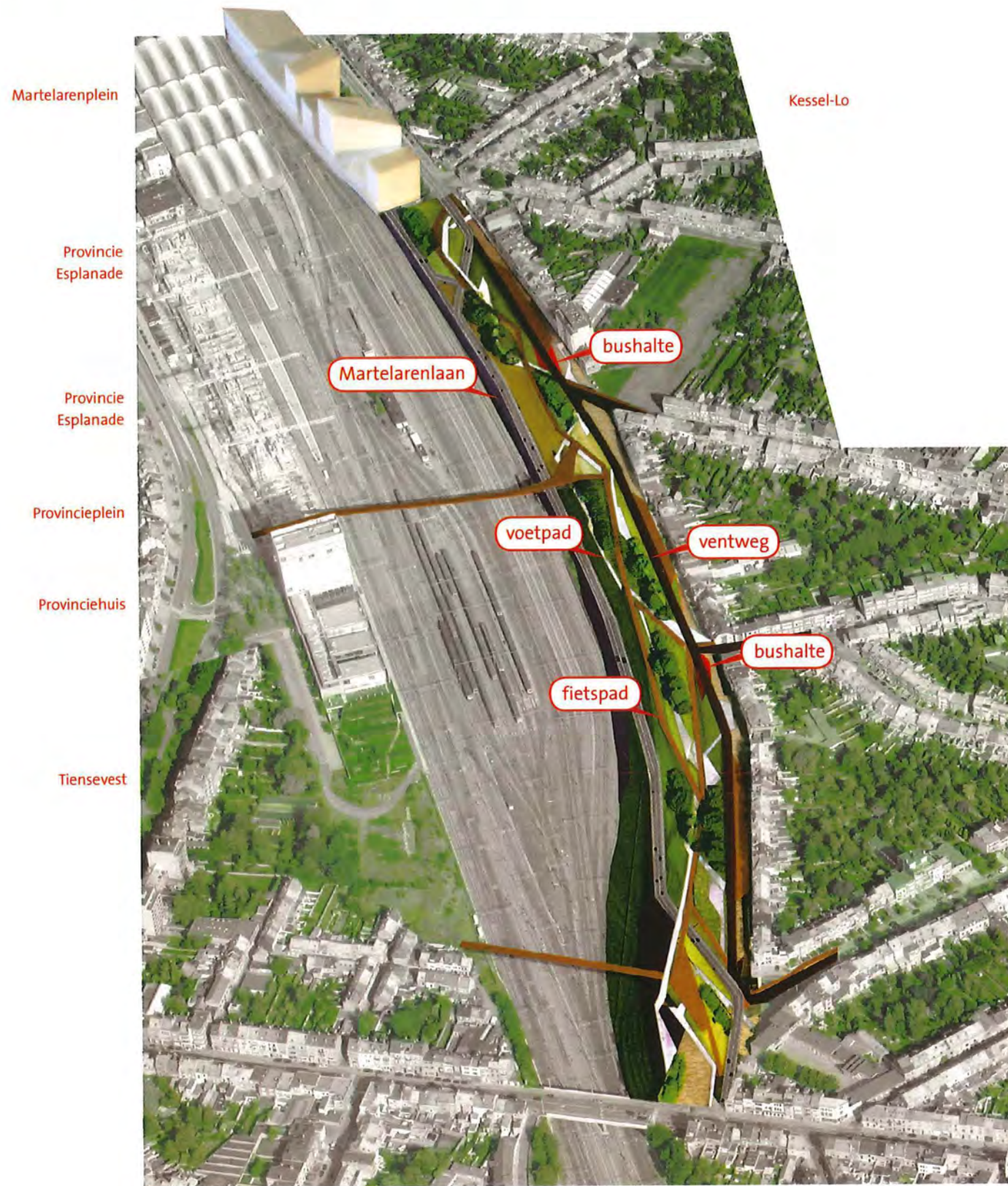
eten en drinken



thuis

kijken naar beweging

Park Belle Vue integreert



voetpaden en fietspaden



brug



landschap



P. Nollekensstraat

Stijn Streuvelsstraat

Astridlaan

Koning Albertlaan

Platte Losstraat

Tiensesteenweg

Belle Vue rijk geschakeerd helling park



1. balkon op de kop van het park



2. verbindingen met binnenstad



5. lunch landschap



3. cruise landschap



6. lokale ontmoetingsplek



4. groene gordel

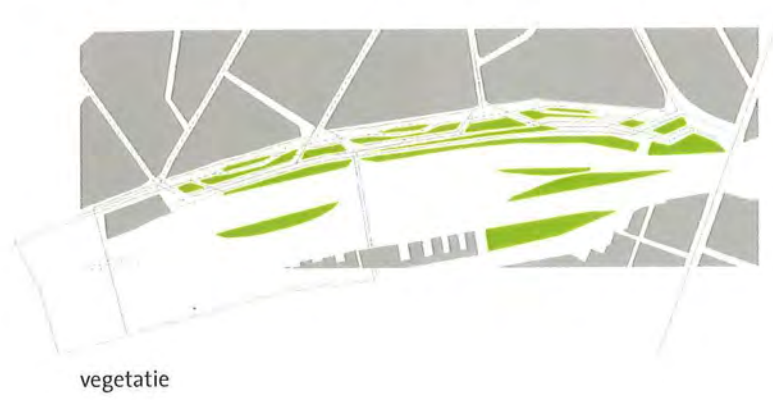
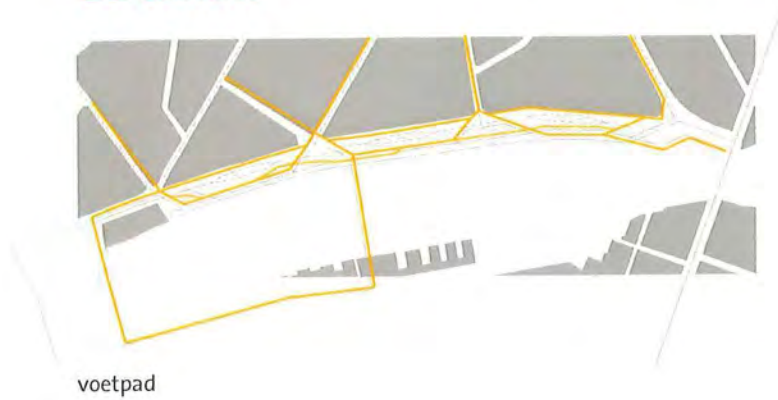


7. entreeplein

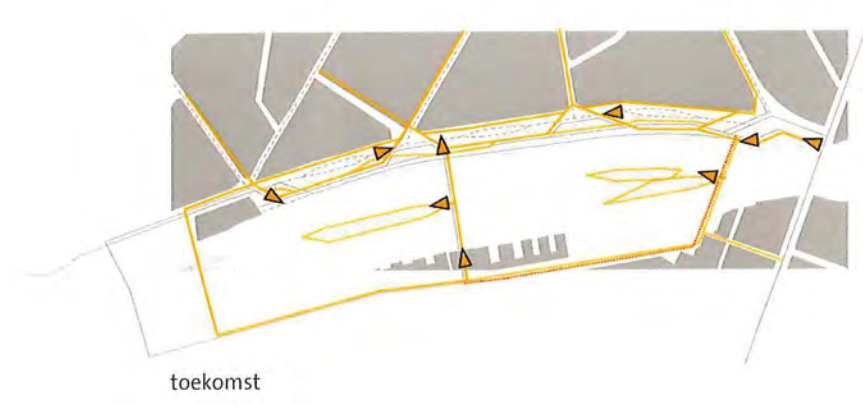
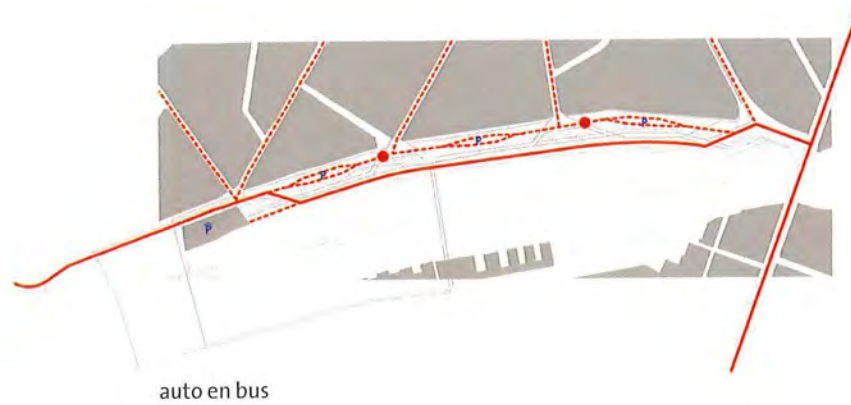
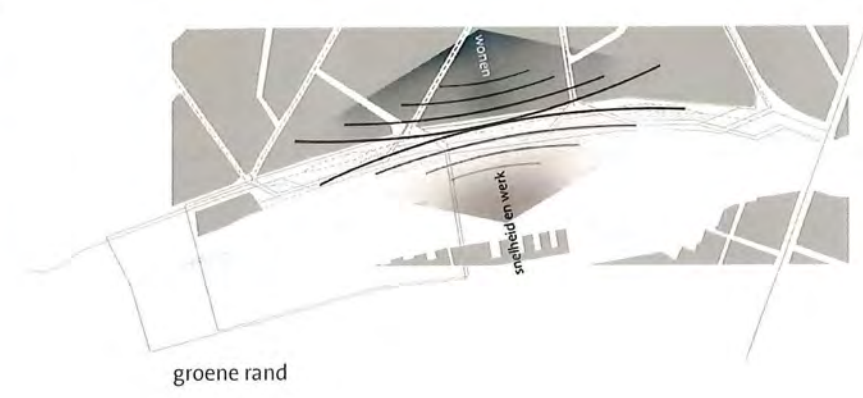


Planopzet

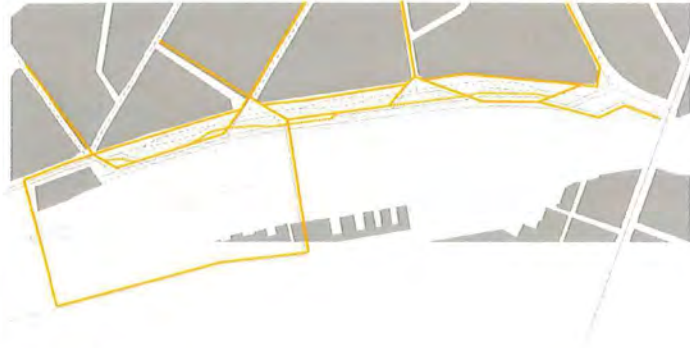
stromen



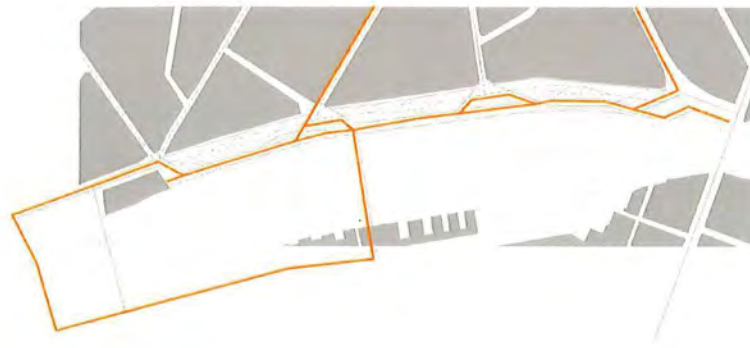
interactie



materiaalgebruik



voetpad



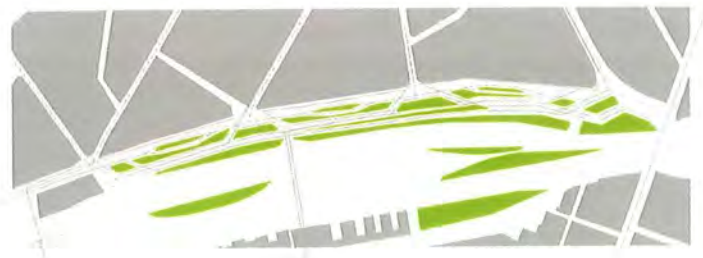
fiets



kruispunten



groene elementen



vegetatie

Sedum



Tijm



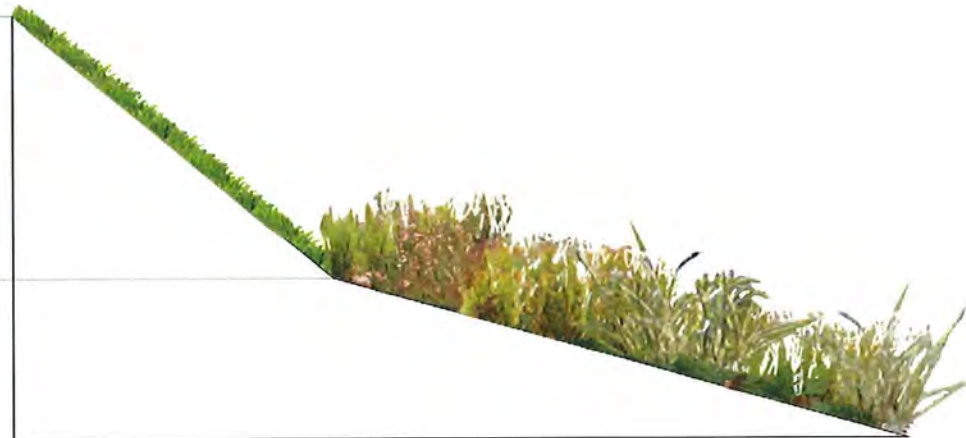
spoorberm
vegetatie



Lavendel



Liguster



aanzicht vegetatie verschillende taluds



Linde

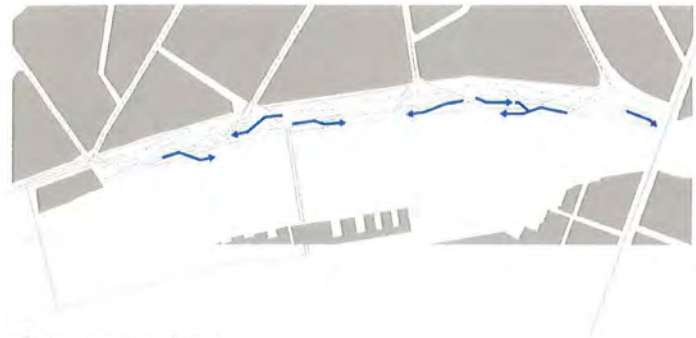
Robinia



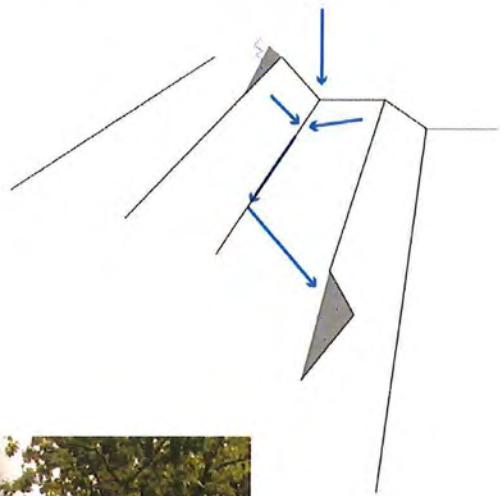
Sierappel Meelbes

Prunus

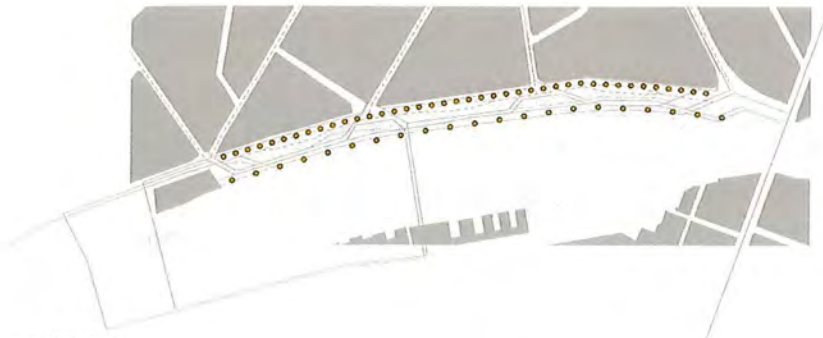
blauw element



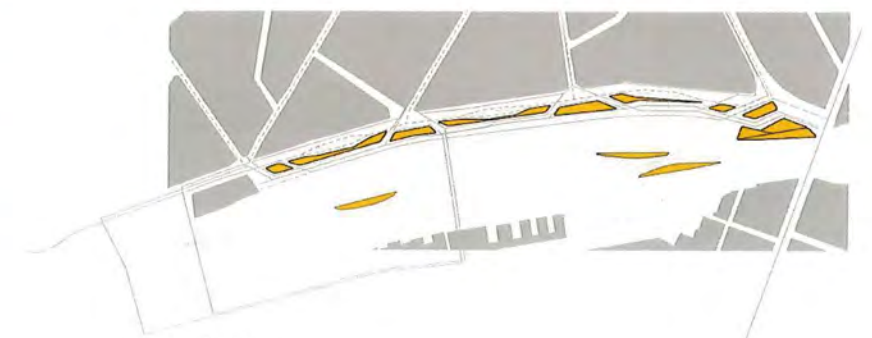
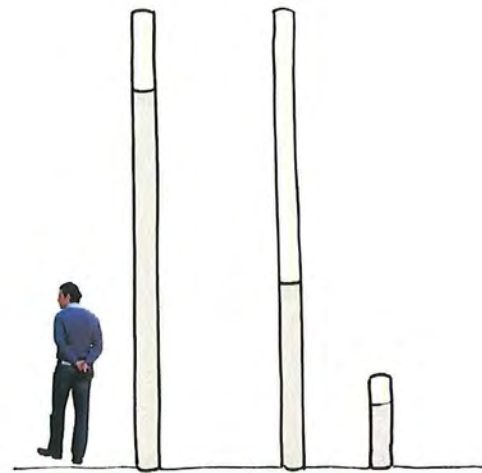
afvoer en waterpleinen



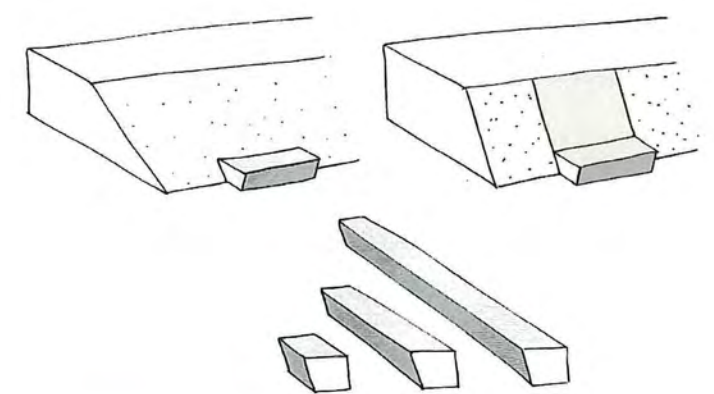
faciliteiten



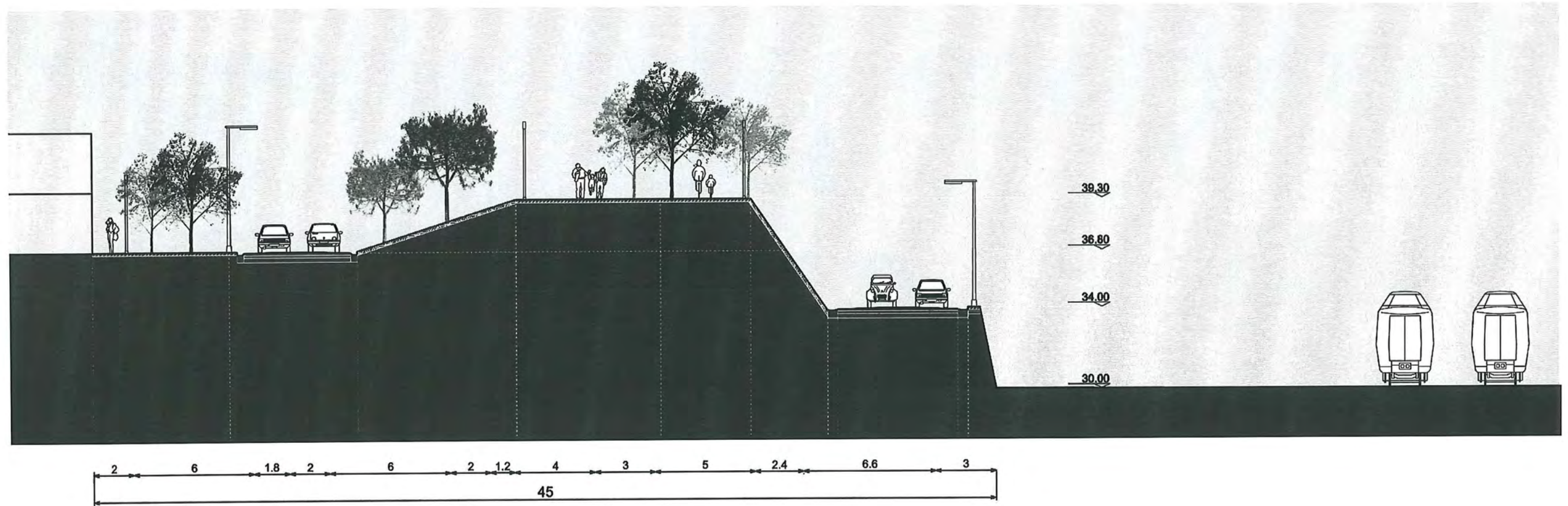
verlichting



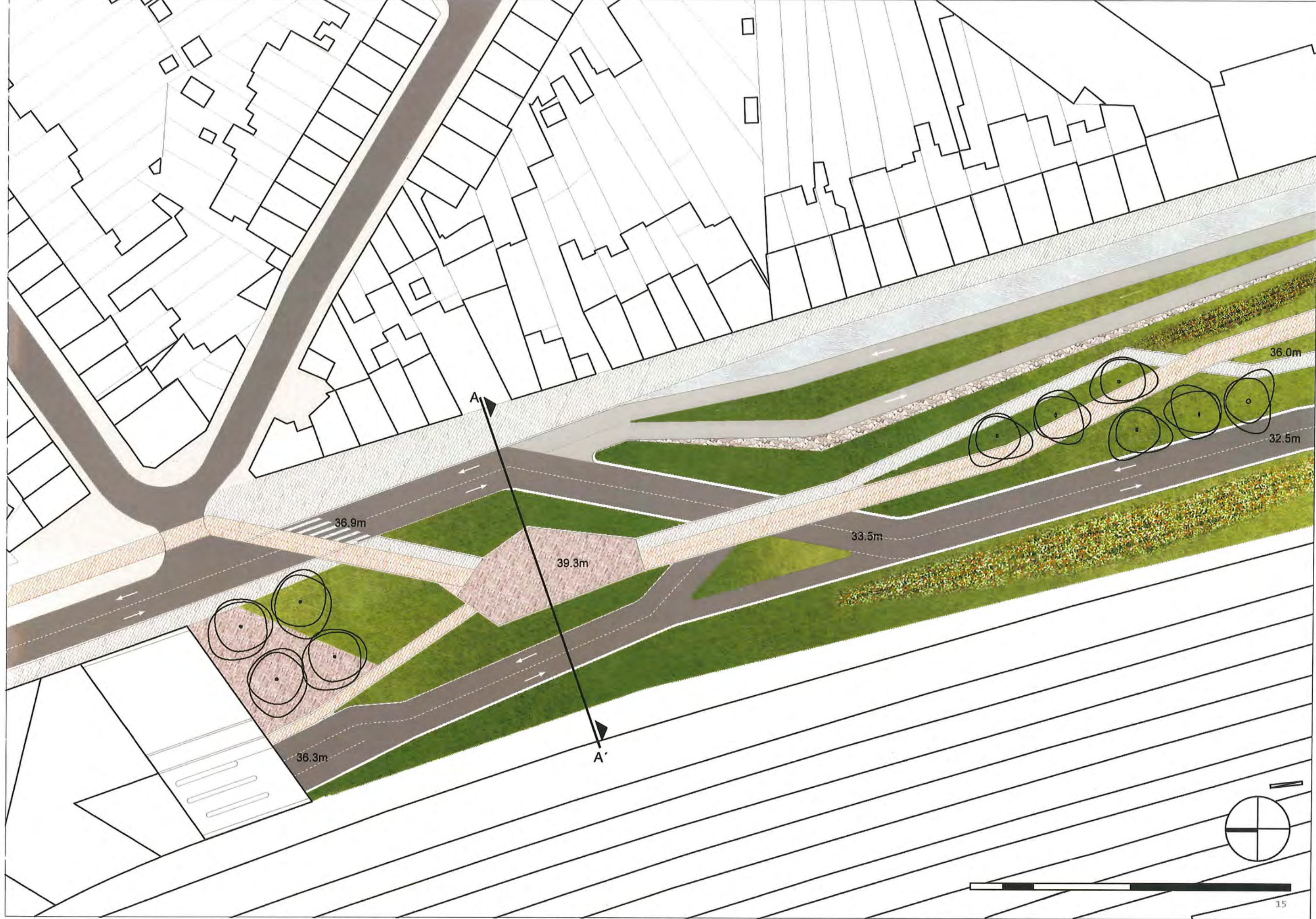
pleinen



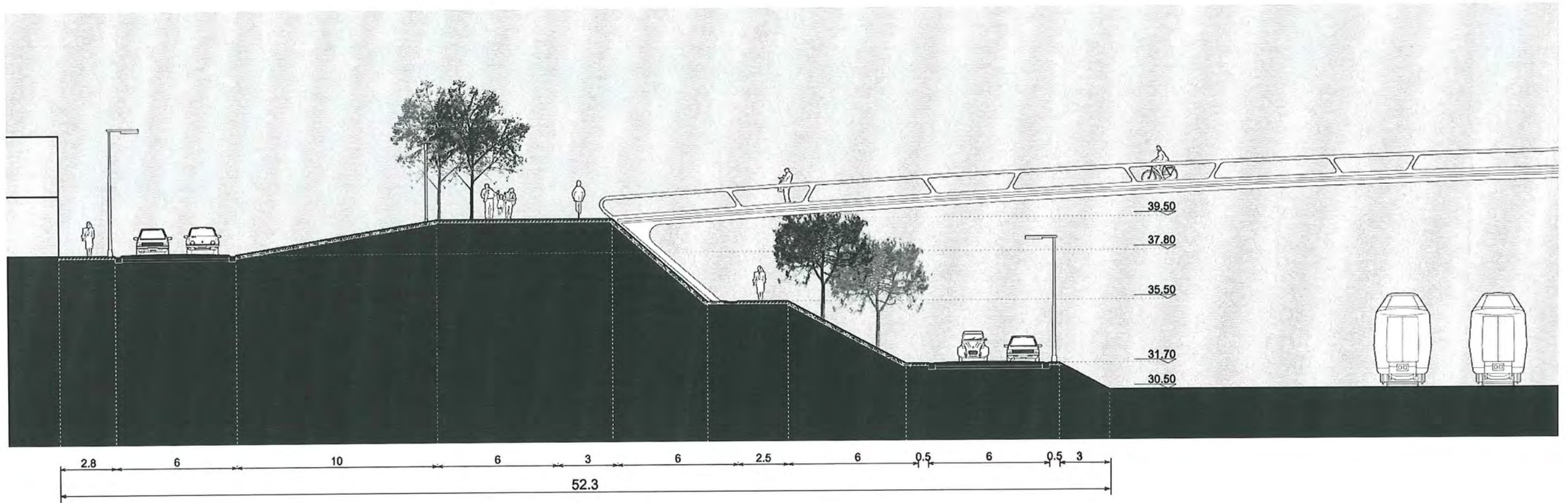
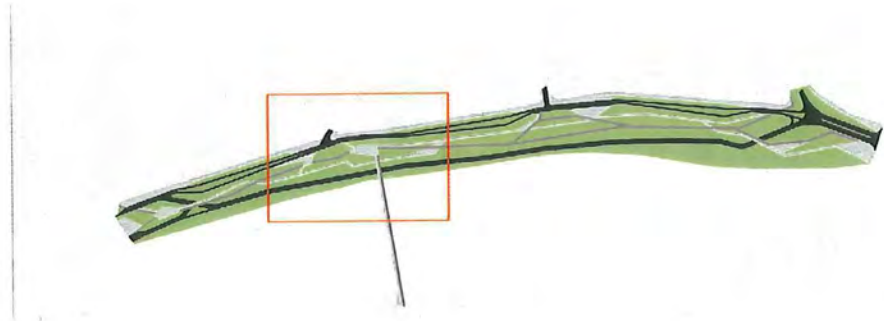
Detail noordelijk deel van het park



profiel A - A'



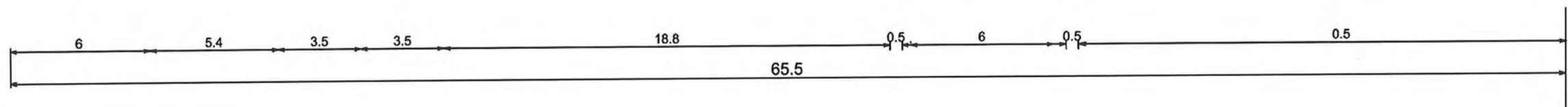
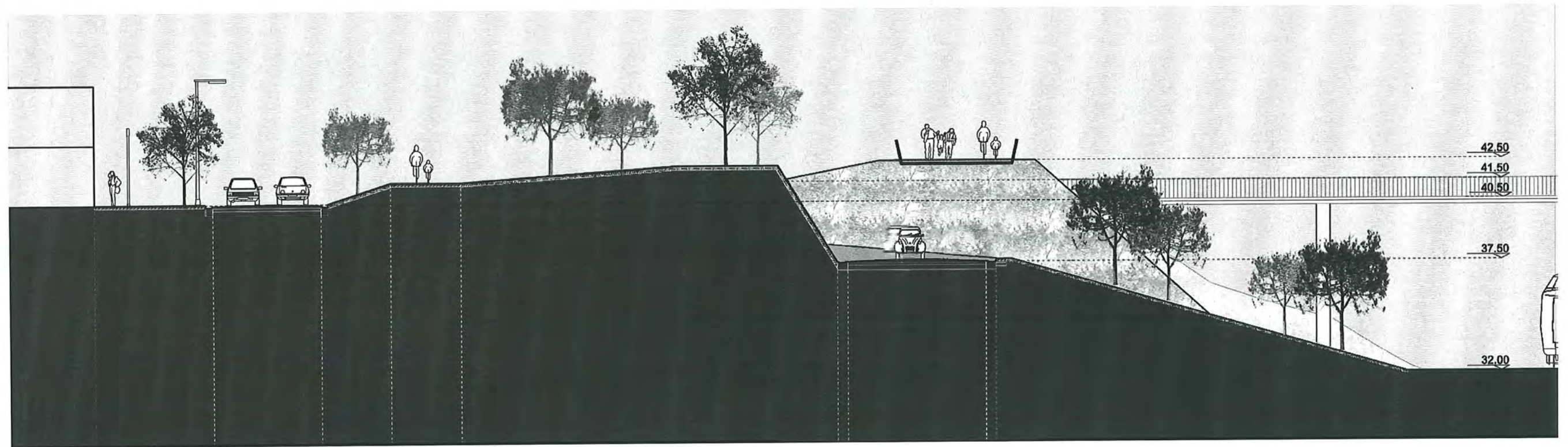
Detail kop van de fietsersbrug



profiel B - B'

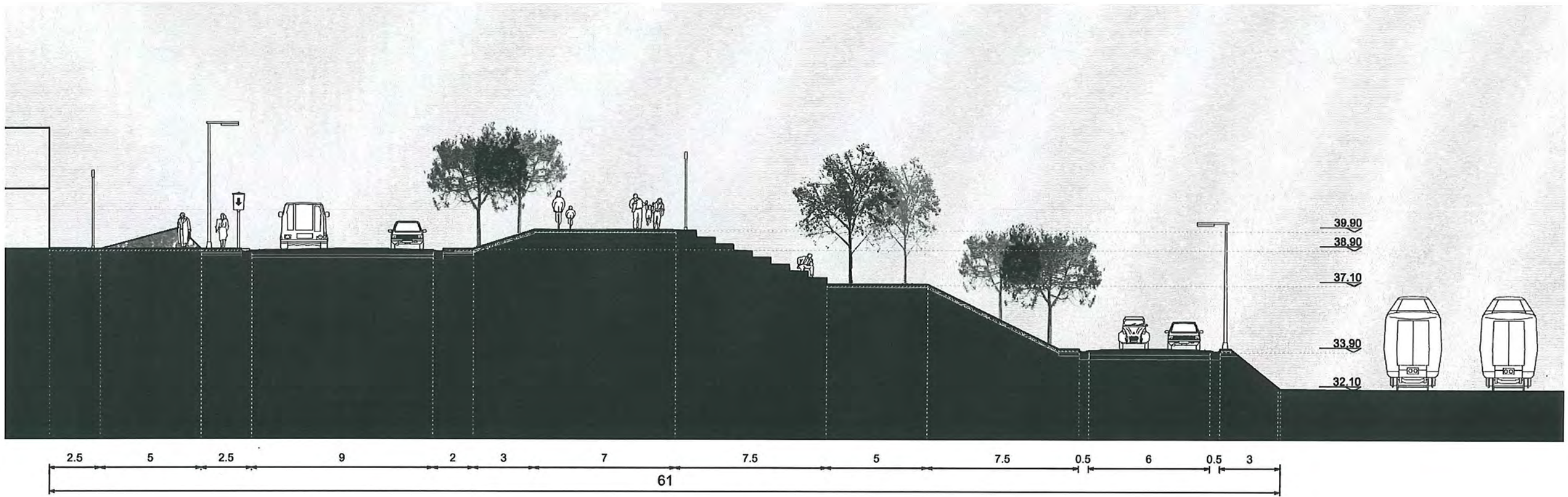
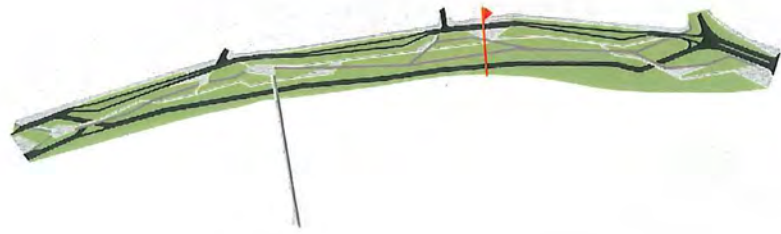


Detail zuidelijke deel van het park



profiel C - C'





profiel E - E'

Profiel Koning Albertlaan



profiel F - F'



zicht vanaf de Tiensesteenweg



3 Het werkproces

3.1 Visie op de aanpak

Wij stellen ons in hoofdlijnen een werkproces voor dat gekenmerkt wordt door een stapsgewijze aanpak, door samenspraak en samenwerken en door integraliteit. Daarbij is het voeren van een heldere regie van groot belang. Wij zien dat het werkproces niet blanco begint: het schetsontwerp geldt als de (verkozen) starthypothese.

Een stapsgewijze aanpak houdt in dat enkele welgedefinieerde fasen worden gehanteerd waarin het werkproces wordt opgeknipt. Per fase is helder benoemd welke werkzaamheden centraal staan, welk product wordt beoogd, welke partijen zijn betrokken en welke rol zij hebben. Elke fase wordt afgerond met het vastleggen van het product door expliciete besluitvorming. Het werkplan wordt vooraf gecommuniceerd met de betrokken partijen of personen. Deze aanpak verhoogt de efficiëntie en de effectiviteit van het werken. Een ieder is steeds helder wat moet gebeuren, en ongecontroleerde loops worden zoveel mogelijk voorkomen.

De inzet op samenspraak en samenwerken komt voort uit het idee dat op deze wijze sneller een beter en meer gedragen plan tot stand komt. Het betreft zowel bewoners/parkgebruikers als deskundigen (technische werkgroep, externen). Zij worden actief betrokken bij het verbeteren en uitwerken van het schetsontwerp, waartoe onder andere workshop en interviews worden ingezet.

Met integraliteit bedoelen wij dat alle disciplines en alle aspecten in elke fase van werken aan de orde komen, op een zodanige wijze dat steeds een evenwichtig product wordt afgeleverd. Tegelijkertijd biedt integraal werken niet alleen de kans om problemen te voorkomen maar ook om kansen en bijzondere mogelijkheden te creëren. Van belang is in een dergelijke werkwijze per stap voor elke discipline duidelijk te maken welke bijdrage wordt verwacht, wat op dat moment van belang is.

Met regievoering bedoelen wij meer dan het volgen van en sturen op de noodzakelijke procedures. Regievoering is een permanent bewaken op basis van de gestelde ambities ten aanzien van tijd, kwaliteit, draagvlak en kosten. Deze rol zien wij niet voor ons zelf, maar voor de stad Leuven. Een procesmanager met mandaat vanuit het bestuur en vanuit de ambtelijke organisatie is daarvoor nodig.

Het schetsontwerp zien wij als starthypothese welke sterk wortelt in zorgvuldig vastgelegde beleidslijnen en door zijn verkiezing geldt als een expliciete ambitie van het stadsbestuur. Wij staan natuurlijk achter ons schetsontwerpen beschouwen het concept als vast basis. Toch willen we de schets als een hypothese hanteren bij de start van het proces. Het is van groot belang anderen (deskundigen, verantwoordelijken, belanghebbenden) de gelegenheid te geven zelf de waarden van het plan (of het gemis eraan) te laten ontdekken.

3.2 Opzet van het werkproces

Met deze achtergrond stellen wij het volgende werkproces voor. Van belang is aan te geven dat het proces niet gerelateerd is noodzakelijke formele procedures zoals die in Leuven gelden. Wij geven vooral een uitgewerkte visie op het werkproces: het uiteindelijke plan van aanpak zal tot stand moeten komen samen met de opdrachtgever en met medeneming van de gewenste procedures inclusief bestuurlijke besluitvorming. Deze offerte is derhalve niet te beschouwen als een projectplan: in samenspraak met de opdrachtgever zullen werkzaamheden en budget gepreciseerd en afgestemd moeten alvorens de opdracht kan worden uitgevoerd.

Stap 1: Aanpassing van het schetsontwerp

Centraal staat de evaluatie van het schetsontwerp, waarbij het in deze fase vooral gaat over de achterliggende principes en gerealiseerde kwaliteit ten aanzien van de ordening van de functies. Beoogd wordt commentaar, ondersteuning van keuzes en mogelijkheden voor verbetering te verzamelen. Dit gebeurt zowel in samenspraak en samenwerking met deskundigen als met belanghebbenden (bewoners, gebruikers). In deze fase vinden ook eventuele nadere onderzoeken plaats. Met dit materiaal worden voorstellen gemaakt om het schetsontwerp aan te passen wat uiteindelijk leidt tot een aangepast schetsontwerp. De projectgroep begeleidt dit proces.

- workshop en interviews met deskundigen (technische werkgroep, externen);
- 2 bijeenkomsten met bewoners/gebruikersgroepen: rond concept voor invulling en verkeersstromen;
- 4 projectgroepbijeenkomsten;
- werkperiode schetsontwerp: 3 maanden;
- werkperiode onderzoeken: pm (komt bovenop werkperiode schetsontwerp).

Stap 2: Naar een voorontwerp

Hierbij staat de inrichting centraal met aandacht voor maatvoering en materialisering van zaken. Aspecten als beheer/haalbaarheid en kosten komen nadrukkelijker naar voren.

- workshops en gesprekken met deskundigen (technische werkgroep, externen);
- 2 bijeenkomsten met bewoners/gebruikers rond gekozen invulling en organisatie verkeersstromen;
- 4 projectgroepbijeenkomsten;
- presentatie Gemeentelijke Cie RO;
- werkperiode voorontwerp: 4 maanden;
- werkperiode onderzoeken/berekeningen: pm (komt bovenop werkperiode voorontwerp).

Stap 3: Naar een definitief ontwerp

De vormgeving en detaillering staan centraal. Gesproken wordt over details, ook zo nodig met (vertegenwoordigers van) individuele bewoners of gebruikers. Dit is de fase van uitwerking en vormt basis voor het maken van de bestekken.

- 2 projectgroepbijeenkomsten;
- presentatie Cie RO;
- presentatie gemeenteraadscie RO;
- presentatie aan bewoners/gebruikers tbv inspraak;
- werkperiode: 2 maanden;
- werkperiode bestekken: pm.

3.3 Communicatie

Zoals aangegeven gaat het bij de communicatie om meer dan om informeren. Wij zien samenspraak en samenwerken als kern van de communicatie. Daaromheen wordt informeren en consulteren ingezet. Van belang is dit te doen vanuit een vooraf opgezet communicatieplan, dat gerelateerd is aan de genoemde stappen. Bij de verschillende stappen is kortweg aangegeven met wie wordt gecommuniceerd met welke bedoeling.

Bij het opstellen van dit plan en de uitvoering daarvan zullen een communicatiedeskundige en de genoemde procesmanager betrokken moeten zijn. De procesmanager is uiteindelijk verantwoordelijk voor het bewaken van de adequate uitvoering ervan, de communicatiedeskundige voor de te hanteren middelen en de voorbereiding daarvan.

3.4 Budgetbeheersing

Bij de start van het project wordt in samenspraak met de opdrachtgever een projectplan opgesteld waarin voor het gehele traject werkzaamheden, ureninzet, overlegmomenten, communicatie, producten en kosten zijn aangegeven. Op basis van dat plan zal onze projectleider samen met de genoemde procesmanager het verloop van het project en de besteding van het budget in de gaten houden.

