



DE RING VAN LEUVEN
EEN ECOTOON LANDSCHAP TUSSEN STAD EN NATUUR

DRIE ROLLEN BINNEN HET PROJECTTEAM

Een eerste rol is die van de **ONTWERPER**. Binnen het ontwerpteam behartigt MIC-HUB het mobiliteitsvraagstuk en JNC de ruimtelijke uitdagingen. Beide partijen staan als gelijkwaardige partners in het traject, waarbij zij hun onafhankelijk geproduceerd ontwerpwerk veelvuldig onderling afstemmen om tot een geïntegreerd voorstel te komen. Het is niet de eerste keer dat beide teams samen aan een ringproject werken. Voor Tripoli in Libië maakten JNC en MIC-HUB het mastplan voor de 'Greenbelt' op.

Een tweede rol bestaat uit die van de **EXPERTEN**. Deze groep is geselecteerd omwille van hun thematische kennis en expertise, ook binnen de lokale context. Bij de start van de studie-opdracht is hun bijdrage veeleer ad-hoc: het ontwerpteam kan 1-op-1 op de leden van deze groep beroep doen bij specifieke onderzoeksvragen. Toch staan zij zeker niet aan de zijlijn: sommigen maken mee deel uit van de werkgroepen mobiliteit en/of ruimte en ze worden als groep betrokken voor feedbacksessies doorheen het proces. In de laatste fase van de studieopdracht zullen de experts meer betrokken worden. Zo zal bijvoorbeeld VECTRIS de opmaak van de startnota mobiliteit op zich nemen waarmee ze de materie goed in de vingers krijgen als ideale opstap naar het uitwerken van de projectnota in de uitvoeringsfase.

In de voorwaardelijke uitvoeringsopdracht komen de experts meer op de voorgrond: D+A zal optreden als ingenieur infrastructuur, VECTRIS als de lokale mobiliteitspoot, LANDMAX als expert ecologie en Triharch als deskundige erfgoed en archeologie.

Tot slot zal Leidsman instaan voor **COÖRDINATIE EN STRATEGIE**. Leidsman is bekend met de positie van projectmanager die zich onafhankelijk tussen het ontwerpteam en de opdrachtgever opstelt. Daarbij waakt Leidsman over de uitvoeringsgerichtheid en -kansen van de voorstellen, om finaal tot een heldere uitvoeringsstrategie te komen.

STRUCTUREEL OVERLEG BINNEN HET PROJECTTEAM

ONTWERPERS <-> EXPERTEN

Het ontwerpteam betreft de experts één op één voor advies waar nodig, en dit in elke fase van het traject. Er wordt daarbij ingezet op de wisselwerking die ontstaat tussen de (internationale) inzichten van het ontwerpteam en de kritische reflectie van de lokaal verankerde (technische) experts.

ONTWERPERS <-> COÖRDINATIE & STRATEGIE

Er is een regelmatige terugkoppeling tussen de ontwerpers (JNC/MIC-HUB) en Leidsman, die als projectcoördinator optreedt. Samen zijn zij ook betrokken in het periodiek kerngroep-overleg met de opdrachtgever (zie verderop in deze bundel).

ONTWERPERS <-> EXPERTEN EN COÖRDINATIE & STRATEGIE

Tijdens het proces organiseren we 3 à 5 keer, afhankelijk van de noodzaak, een interne klankbordgroep waarop de experts samen met Leidsman het tot dan geleverde studiewerk bespreken en waar nodig nieuwe invalshoeken aanbrengen. Op de objectieve blik van het intern klankbord zal bijvoorbeeld beroep gedaan worden voor de evaluatie van de varianten.

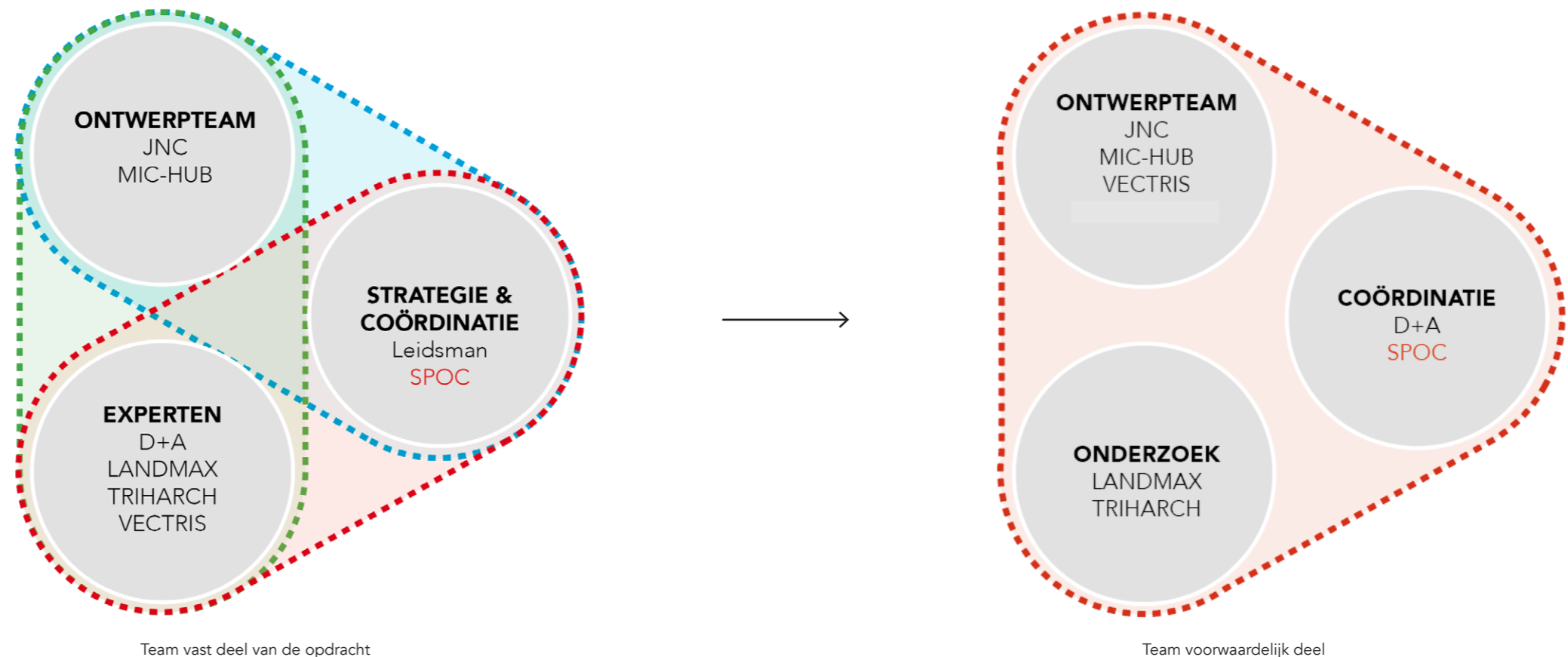
GEGARANDEERDE CONTINUÏTEIT

ÉÉN AANSPREEKPUNT VOOR DE VOLLEDIGE STUDIEOPDRACHT

Bart Aerts zal optreden als SPOC (single point of contact) van het projectteam en dit gedurende de volledige studieopdracht. Bart zal alle overlegmomenten voorzitten en telkens de agenda van het overleg vastleggen. Als coördinator houdt Bart de algemene planning bij en waakt hij over de tijdsbesteding. Indien er zich afwijkingen voordoen ten opzichte van de offerte wordt dit gemeld, wordt de impact hiervan gecommuniceerd en worden oplossingen voorgesteld. Bart werkt in binoom met de projectregisseur van de opdrachtgever. Als back-up voor Bart Aerts stelt het team Evelien Vanderlinden, eveneens bestuurder bij Leidsman voor. Zij beschikt over dezelfde competenties en ervaring. De werking van Leidsman garandeert een rimpelloze overgang.

OVERDRACHT BIJ UITVOERINGSOPDRACHT

Bij aanvang van de uitvoeringsopdracht nemen de experts, zoals eerder beschreven, de rollen over, elk vanuit hun expertise. MIC-HUB levert nog inhoudelijke input aan terwijl VECTRIS, D+A, Landmax en Triharch een meer prominente rol opnemen. Door hun aanwezigheid en hun bijdragen tijdens de studie-opdracht is er op dat moment geen grote overdracht meer nodig. JNC blijft in de lead voor het ontwerp, D+A zal het aanspreekpunt zijn en Leidsman zet een stap achteruit.

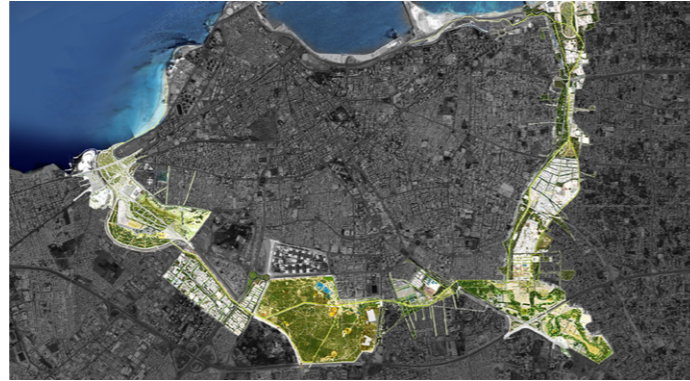


ONS PROJECTTEAM , EEN SMELTKROES VAN EXPERTISE

Elk van de teamleden voegde een uitgebreide voorstelling, cv's en referenties toe als bijlage aan deze offerte. Toch is een korte introductie van elk op zijn plaats. Tegenwoordig brengen we immers een bulk aan ervaring en motivatie rond de tafel!

JNC International - ontwerpteam

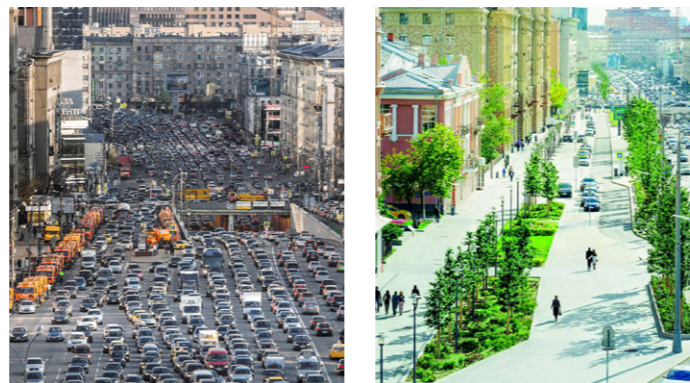
JNC is een afkorting voor 'Joining Nature and Cities'. Onze benadering, een kruisbestuiving tussen landschapsarchitectuur en stedenbouw, biedt een nieuwe manier om onze leefomgeving waar te nemen en vorm te geven, terwijl de dichotomie stad-natuur met elkaar wordt verzoend. Al meer dan een halve eeuw ontwikkelen we een originele en creatieve praktijk via projecten in Europa en daarbuiten en nemen we zo deel aan de harmonieuze en betekenisvolle transformatie van de landschappen tussen stad en natuur.



Ring van Tripoli (Libië)

MIC-HUB - ontwerpteam

MIC-HUB is een internationaal team van mobiliteitsplanners, ingenieurs en ontwerpers, die werken aan alle aspecten van mobiliteit en transport. Met de betrokkenheid van belanghebbenden als kern van het proces leveren we innovatieve oplossingen die de mobiliteit en toegang tot transportsystemen verbeteren, terwijl we gemeenschappen versterken en bijdragen aan het behoud van het milieu. MIC-HUB bestaat uit 3 business (mobiliteitsplannen, infrastructuurontwerp en datagedreven onderzoek) die samen werken aan de stad van morgen.



Ring Moskou

Leidsman - coördinatie en strategie

Leidsman heeft een omvangrijke ervaring in het aansturen van complexe stadsprojecten die een grote diversiteit aan stakeholders kennen. Als stedenbouwkundigen/architecten met een financiële expertise en met ervaring als ontwerper, bouwheer en overheid zijn we in staat verschillende belangen te behartigen. Deze benadering leidt tot efficiënte trajecten, haalbare projecten en gedragen eindresultaten. We streven daarbij steeds naar win-win-situaties waarbij projecten voor de verschillende partijen een meerwaarde bieden. Onze projecten betreffen onder andere herbestemmingen van beschermd erfgoed, ontwikkeling van black- en brownfields, het in de markt zetten en begeleiden van PPS-opdrachten. Daarbij werkt Leidsman voortdurend aan het op poten zetten van quick wins, bijvoorbeeld door het organiseren van een tijdelijke invulling.



Citadel Diest

VECTRIS - expert

VECTRIS creëert als een attractieve, duurzame en slimme leefomgeving op een creatieve en onderbouwde wijze. Onze kijk op de verweving van ruimte en mobiliteit staat centraal. VECTRIS pleit sterk voor een gebiedsgerichte benadering waarbij een integratie van beleidsdomeinen wordt betracht. Daarom bestaan wij uit een multidisciplinair team. VECTRIS kent de mobiliteitscontext van Leuven als geen ander en zal het team ondersteunen met hun lokale kennis. VECTRIS heeft een uitgebreide ervaring in communicatie, samenwerking met stakeholders en participatieprocessen. In deze opdracht zal VECTRIS waken over de haalbaarheid van de mobiliteitsoplossingen en ondersteuning bieden bij de participatietrajecten. Tevens zal VECTRIS de opmaak van formele dossieronderdelen in het kader van mobiliteitsstudies op zich nemen.



Participatie wijkcirculatieplannen Vilvoorde

D+A - expert

Het multidisciplinair bureau D+A heeft zowel expertise op vlak van ontwerp van buitenruimte, ruimtelijke ordening als op vlak van uitvoering. D+A is uitstekend in staat mee te denken met ontwerpers en daarbij de koppeling te maken met de Vlaamse wet- en richtinggevende context, zoals de 'Praktische leidraad voor werken in de omgeving van nutsinfrastructuur op het openbare domein in Vlaanderen'. Deze expertises passen we toe op projecten die zowel infrastructuur, publieke ruimte, water als erfgoed omvatten. D+A werkt momenteel reeds mee aan het ontwerp van het Martelaerenplein in Leuven. Eerder werd het Alfonds Smetplein al opgeleverd. D+A zal waken over de technische en budgettaire haalbaarheid van het project en in de facultatieve fase optreden als ingenieur infrastructuur.



Ring Mechelen

LANDMAX - expert

Landmax is een ecologisch adviesbureau dat met veel enthousiasme en passie aan de slag gaat met elk project waar ze een ecologische meerwaarde kunnen betekenen. Zowel voor overheden, private klanten als bedrijven biedt Landmax een ruime dienstverlening aan waar de diverse expertises van het kantoor worden ingezet. Landmax beschikt over een brede expertise op vlak van ecologie en landschap gaande van inventarisatie over landschappelijk erfgoed tot de opmaak van beheersplannen en ondersteuning bij vergunningstrajecten. Binnen deze opdracht zal op de diensten van Landmax beroep gedaan worden bij het evalueren van de biodiversiteit en bij het in kaart brengen van de effecten en de flankerende maatregelen bij het variantenonderzoek.



Ecologische inpassing Kolenspoor

TRIHARCH - expert

Triharch uit Kortenberg is gespecialiseerd in archeologisch, bouwkundig en landschappelijk erfgoed. De Leuvense context en spelers op vlak van erfgoed en archeologie zijn Triharch niet vreemd. Zo maakte Triharch in 2010 de 'Archeologische evaluatie en waardering van de site Keizersberg' op in opdracht van het Agentschap Onroerend Erfgoed. De nota die resulteerde in de bescherming van de site concludeerde met de aanbevelingen, beheersmaatregelen en een opsomming voor nog uit te voeren onderzoeken. Dat erfgoed en archeologie bepalend zullen zijn voor de concepten die we voorstellen, staat buiten kijf. Ook bij de doorvertaling naar de uitvoeringsopdracht zal ondersteuning op dit vlak noodzakelijk zijn. Triharch voert het onderzoek op de gepaste momenten met de nodige input.



Archeologiestudie Keizersberg

Een project als dit heeft maatwerk nodig. Niet enkel op vlak van ontwerp en plan van aanpak, maar ook op vlak van overleg. Om dit te kunnen opzetten is een grondige lezing van de stakeholders onontbeerlijk: wie zijn ze, welke groepen kunnen we onderscheiden, welk mandaat hebben ze (of willen we ze geven) en hoe komen we finaal tot een breed gedragen verhaal. Een eerste lezing is gebeurd en we stellen in dit hoofdstuk een overlegstructuur voor, gebaseerd op 4 grote stakeholdergroepen:

- de opdrachtgevers en hun interne diensten
- de betrokken (semi-)overheden
- de betrokken Leuvense instituten
- de Leuvenaars, al dan niet reeds georganiseerd (hiervoor doen we maximaal beroep op de opdrachthouder van de participatie-opdracht, dit wordt verder in de nota beschreven)

Het hoofdstuk beschrijft zeer concreet de samenstelling van de verschillende overleg- en participatiestructuren, de frequentie van hun samenkomsten en hun specifieke taken binnen het proces. In het hoofdstuk plan van aanpak wordt dan de link gelegd naar de exacte momenten binnen het proces waarop zij aan zet komen.

Bij de start van het proces wordt onderstaande structuur en bestaffing ter verfijning besproken met de opdrachtgevers.

DE KERNGROEP

Periodieke opvolging van het project door de opdrachtgever

Samenstelling:

- Opdrachtgevers: de projectregisseur, eventueel aangevuld vanuit stad Leuven en AWW
- Projectteam: Leidsman (Spoc) + ontwerpteam (JNC en MIC-HUB)
- Indien relevant: opdrachthouder participatie (SPOC)

Van het projectteam is minimaal de coördinator aanwezig, in functie van de agenda aangevuld met leden van het ontwerpteam (mobiliteit én ruimte). Enkel indien nodig worden andere teamleden en experts betrokken. We vragen dat vanuit de opdrachtgever hier minimaal de projectregisseur steeds aanwezig is. Omwille van budgettaire redenen beperken we de deelname van JNC / MIC-HUB tot maximaal 15 kerngroepen.

Frequentie:

3- of 4-wekelijks - afhankelijk van de noodzaak, hoofdzakelijk digitaal

Taken:

De kerngroep biedt de projectregisseur de mogelijkheid het proces op te volgen. Op de kerngroep wordt de voortgang van de studie (periodiek) teruggekoppeld met de opdrachtgever over stakeholders, subsidie-opportunititeiten, budget, timing, ontwerp, etc. We streven er heel bewust niét naar om tijdens de kerngroepen telkens afgewerkte resultaten te tonen, maar nemen de opdrachtgever mee in het ontwerpproces door ook tussentijds, los van afgewerkte documenten, de stand van zaken te tonen en bijsturing toe te laten. Afhankelijk van wat besproken wordt kan de kerngroep aangevuld worden met stadsdiensten (groen, erfgoed, openbaar domein, bouw en infra, projectleiders doorbraakprojecten,...).

Naast een opvolging van de voortgang worden op de kerngroep de werk- en stuurgroepen voorbereid.

In functie van de noodzaak wordt de kerngroep uitgebreid met de houder van de participatie-opdracht. We vinden het belangrijk hier kort op de bal te kunnen spelen opdat de (al dan niet georganiseerde) Leuenaar zo gericht mogelijk en op zeer diverse manier kan betrokken worden. Zoals we in de visienota beschrijven, schatten wij het belang van een goed uitgewerkt participatietraject met de brede doelgroep zeer hoog in. Wij juichen de keuze om hiervoor externe expertise in te huren dan ook toe. De voornaamste reden om de opdrachthouder participatie te betrekken bij de kerngroep is het alligneren van de studie-opdracht met de participatie-opdracht: overlopen van beide projecten, geplande vervolgstappen, de manier waarop de tussentijdse output van beide projecten kan uitgewisseld en zo mogelijk geïmplementeerd worden en tenslotte de communicatie- en participatiestrategie zoals ze op de stuurgroep moet voorgelegd en gevalideerd worden.

Indien risico's gedetecteerd worden die het eigen mandaat overschrijden, kan de kerngroep gezamenlijk beslissen een administratieve of politieke stuurgroep bijeen te roepen.

DE WERKGROEPEN MOBILITEIT (M), RUIMTE (R) EN TECHNIEK (T)

Input en feedback door de betrokken diensten bij de opdrachtgevers en door de betrokken semi-overheden

Hoewel we uiteraard toewerken naar een geïntegreerd masterplan, zijn een aantal van de te nemen stappen duidelijk opdeelbaar in enerzijds mobiliteits- en anderzijds ruimtelijke aspecten. We voorzien daarom een werkgroepenstructuur in deze twee delen. Zo verkleinen we de kans op zeer technische discussies over zaken waarover een deel van de tafel niet kan mee praten. Tegelijk willen we ten eerste vermijden dat deze sporen naast elkaar gaan leven. Daarom stellen we voor de werkgroepen mobiliteit en ruimte op eenzelfde moment uit te nodigen, hen eerst per thema te groeperen en onderling laten overleggen, maar zeker af te sluiten met een terugkoppeling. Afhankelijk van het moment in het traject kunnen de thema's nog verder opgesplitst worden, kan de terugkoppeling ple-nair dan wel in verschillende tafels gebeuren om wisselwerking op te zoeken, enz. Het projectteam zal hiertoe een voorstel doen, dat kan afgeklopt worden op kerngroep-niveau. De technische werkgroep wordt als klankbord gebruikt om enerzijds inzicht te krijgen in de aanwezige nutsvoorzieningen en anderzijds de toekomstplannen van de nutsmaatschappijen mee te kunnen nemen in de planopmaak.

Samenstelling (te vervolledigen in de kerngroep):

- de kerngroep
- Specifiek Mobiliteit:
 - vanuit het projectteam: Vectris
 - stedelijk mobiliteitsambtenaar (mevr. Evenepoel)
 - MOW
 - De Lijn
 - NMBS
 - Fietsersbond / Fietsberaad
 - voetgangersbeweging
- Specifiek Ruimte:
 - vanuit het projectteam: Triharch en Landmax
 - stedelijk erfgoedambtenaar (mevr. Lauwers)
 - stedelijke omgevingsambtenaar
 - Provinciale diensten waterlopen
 - Agentschap Onroerend Erfgoed
 - Agentschap voor Natuur en Bos
 - Regionaal Landschap Dijleland
- Specifiek Technische Werkgroep:
 - Fluvius
 - Aquafin
 - de Watergroep
 - databedrijven
 - Initiatiefnemer(s) warmtenet

Frequentie:

De werkgroepen komen niet met een vaste frequentie samen. De werkgroepen worden georganiseerd om inhoudelijke input te geven bij het bepalen van de ambitie en het afwegen van scenario's en varianten.

Taken

De werkgroepen hebben als taak input en feedback te geven op de werkstukken in de verschillende fases van het proces. Indien de bijstellingen op basis van hun input of feedback een grote impact hebben, worden de werkgroepen na herwerking opnieuw samengeroepen. Pas nadien worden de tussentijdse documenten of nota's gemaakt en kunnen ze ter validatie voorgelegd worden aan de stuurgroepen.

DE STUURGROEPEN

Validatie van de processtappen

Een dergelijk complexe studie-opdracht heeft nood aan een duidelijk stappenplan (zie volgend hoofdstuk) én aan een heldere validatie-structuur.

Waar de kerngroep en de werkgroepen, door de begeleiding van het projectteam in het afleveren van kwalitatieve, gedragen tussentijdse documenten, alles in het werk stellen om de validatie voor te bereiden, zijn het de twee stuurgroepen die deze documenten effectief moeten valideren, alvorens over te kunnen gaan naar een volgende proces-fase. In dit voorstel komt eerst de ambtelijke stuurgroep aan bod voor een pre-validatie, waarna de politieke stuurgroep de fases effectief bekrachtigd en een fiat geeft voor communicatie over de afgeronde fase. Ze verlopen beide volgens eenzelfde stramien.

We voorzien twee stuurgroepen omdat we de interne werking bij de opdrachtgevers voorlopig involvendoende kennen. Indien dit de voorkeur wegdraagt, kunnen de stuurgroepen worden samengevoegd tot 1 enkele stuurgroep.

Samenstelling:

AMBTELIJKE STUURGROEP

- kerngroep
- diensthoofden betrokken stadsdiensten
- sector- / afdelingsverantwoordelijken AWW

POLITIEKE STUURGROEP

- kerngroep
- politieke vertegenwoordiging stad Leuven (Burgemeester en betrokken schepenen)
- politieke vertegenwoordiging Vlaams Gewest (AWV / MOW) (kabinet bevoegd minister)

Taken:

Na een presentatie van de (vooraf bezorgde) tussentijdse documenten, worden deze ter (pre)validatie voorgelegd. In het kernteam wordt vooraf afgesproken waarop deze presentatie meer en minder ingaat - het is immers niet mogelijk volledige documenten te presenteren. Gezien de achterban van de stuurgroepleden vertegenwoordigd is in de kerngroep en/of werkgroepen, gaan we uit van een interne tussentijdse terugkoppeling waar nodig. Desgewenst kunnen stuurgroepleden ook aansluiten bij kern- of werkgroepoverleg.

Aansluitend wordt de politieke stuurgroep ook een fiat gevraagd om over de afgelopen fase te communiceren. Indien in de volgende fase participatie met de Leuenaar wordt voorzien, wordt dit ook op de stuurgroep ter validatie voorgelegd.

SECTORTAFELS

We betrekken de grote Leuvense instituten

We zouden ons kunnen beperken tot het overleggen met en bevragen van de opdrachtgevers en de andere betrokken (semi-)overheden en alle overige communicatie en participatie uit laten voeren door het nog aan te stellen participatie-bureau, maar we kiezen er bewust voor om zelf een gericht participatietraject uit te rollen met wat wij de grote Leuvense Instituten noemen.

Het gaat om grootschalige instellingen die gelegen zijn langs of in de nabijheid van de Leuvense ring en wiens werking een impact ondervindt bij de uitrol van een hernieuwde ringinrichting, maar van wiens eventuele toekomstplannen ook de ring een impact kan ondervinden. Het zijn op die manier stakeholders die één van de bepalende rollen kunnen spelen in het welslagen van de herinrichting.

Daarom organiseren we doorheen het traject 3x3 'Sectortafels' waarbij we deze instituten uitnodigen. De instituten worden gegroepeerd per ring-segment en gaan in die constellatie in gesprek met het kernteam.

Samenstelling

- sector noordoost: AB Inbev + AG Stadsontwikkeling (ifv Vaartkom) + ontwikkelaar spoorbundel

- sector zuid: KU Leuven + OHL + Centrale gevangenis Leuven (+ imec)

- sector west: UZ Gasthuisberg + (LUCA Campus Lemmens) + de Wijnpers (Provinciaal Secundair Onderwijs)

De samenstelling kan nog gefinetuned worden in de kerngroep.

Taken

De instituten hebben geen formele taak binnen het proces. Wel is het de bedoeling om hen goed te betrekken, zodat zij input en feedback kunnen leveren tijdens drie belangrijke stappen in het proces: de dataverzameling, het scenario-onderzoek en de uitwerking van de voorkeurvariant.

Het onderstaande diagram toont de werkmethode voor het uitwerken van het masterplan, de startnota mobiliteit en de uitvoeringsstrategie. In 4 opeenvolgende fasen met stapsgewijze validatie wordt geïntegreerd toegewerkt naar de drieledige output.

De opgave kent een breed spectrum aan onderzoeksvragen die vaak met elkaar kunnen conflicteren. Het is noodzakelijk al deze vragen op het gepaste moment op de radar te hebben en te beantwoorden in het eindresultaat. Dit kan enkel met een cyclisch traject van analyse en synthese, met een gezond evenwicht tussen enerzijds onafhankelijk onderzoek door de verschillende bureaus en anderzijds afstemming en terugkoppeling.

Daarom stellen we voor het traject op te delen in 4 fasen van 3 à 4 maanden. Iedere fase wordt gevalideerd en de output ervan vormt de basis voor de volgende fase.

Initieel vertrekkend van 2 werkstromen (Mobiliteit + Ruimte), wordt het merendeel van het proces geïntegreerd doorlopen. Soms zal het ene thema meer de nadruk krijgen of als kader dienen voor het andere, maar steeds zullen beide aspecten hand in hand evolueren. Een derde werkstroom, die van 'Strategie', zal enerzijds het proces ondersteunen, begeleiden en verduidelijken naar de verschillende actoren en administraties en anderzijds toewerken naar een maximale uitvoeringsgerichtheid.

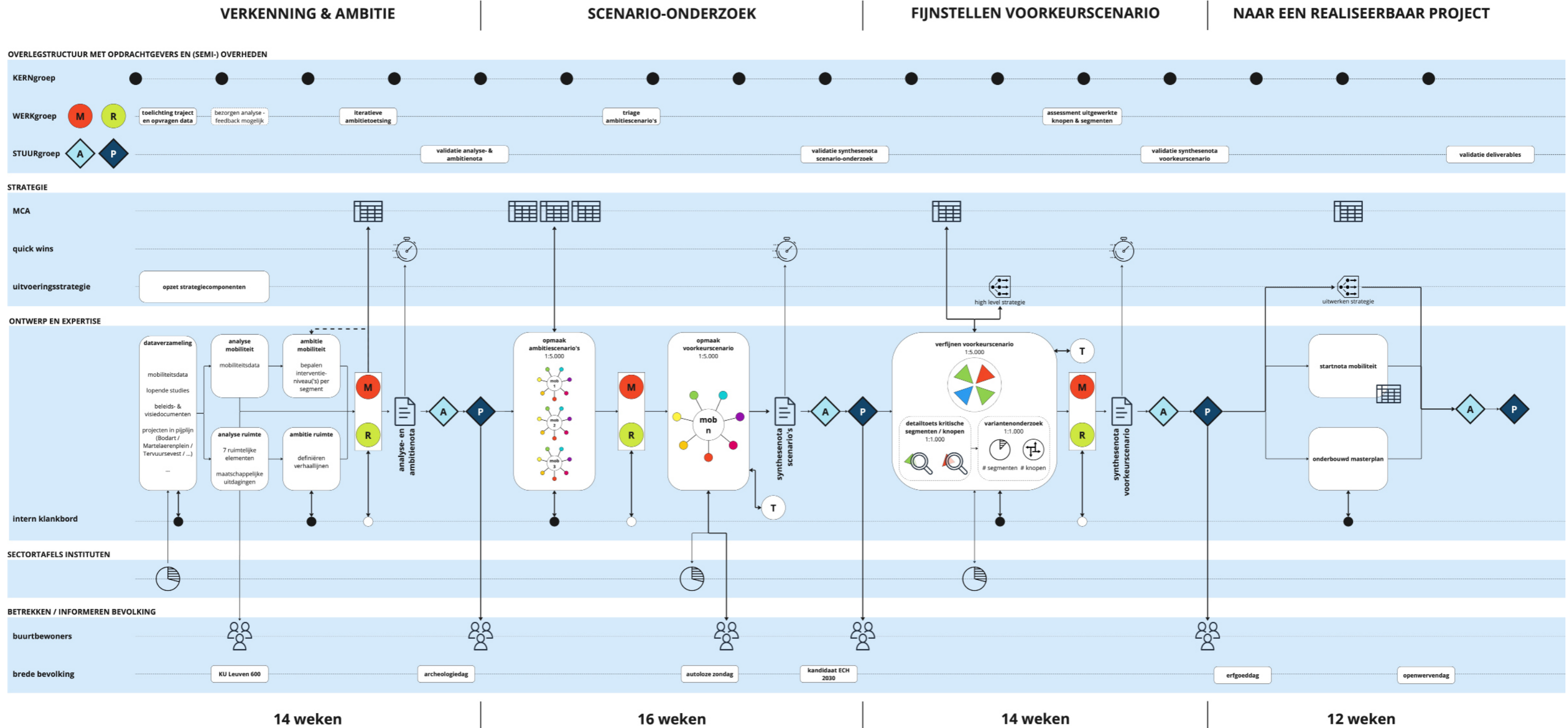
QUICK WINS IN IEDERE STAP

Elke tussentijdse te valideren nota zal een voorstel van quick-wins bevatten. Dit is een beperkte lijst van haalbare maar betekenisvolle en al dan niet tijdelijke ingrepen die kunnen opgestart worden zonder al te grote inspanningen en zonder dat het globale masterplan goedgekeurd is.

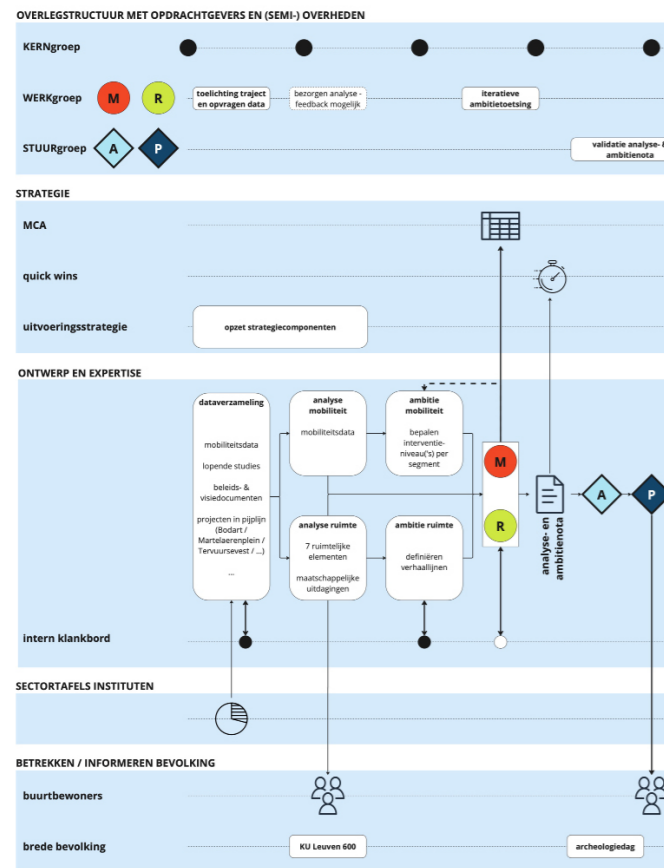
MATRIX ALS EVOLUTIEVE TOETSSTEEN

Om een onderbouwde keuze te maken van de voorkeursvariant wordt gewerkt met een multicriteria-analyse. Hiervoor maken we een matrix op die bestaat uit 3 luiken: mobiliteit, ruimte en haalbaarheid. Ieder luik bestaat uit verschillende velden. De matrix is een evolutief document waarvan de eerste versie reeds opgemaakt wordt in de eerste fase. Bij aanvang dient de matrix als een toetsingskader om de ambities en aandachtspunten op te lijsten. Tijdens de tweede fase helpt de evaluatiematrix om de keuze van de voorkeursvariant te objectiveren. In de derde fase zal de matrix ingezet worden als tool om de fasering uit te zetten, waarbij de opbouw behouden blijft. In de laatste fase groeit de matrix door naar de MCA-analyse als onderdeel van de startnota mobiliteit.

	RUIMTE	MOBILITEIT	HAALBAARHEID
	○ ○ ○ ○	🚲 🚗 🚊	⚠️ € t 2030 👤
A			
B			
C			
D			



FASE 1 VERKENNING EN AMBITIES



Voorbeeld quick win na fase 1:

De dienst toerisme van de stad wenst voor de Abdij van Park een betere verbinding te bekomen met de binnenstad. Tegelijk loopt een oproep voor een Europese subsidie in kader van innovatieve mobiliteit. De dienst mobiliteit wenst hierop in te schrijven maar heeft niet meteen een site voor ogen. De verkeersvrije parkomgeving tussen binnenstad en de abdij is perfect om een autonome shuttle te laten rijden. De twee diensten kunnen hun budgetten bundelen en het project samen uitrollen.



EFRO subsidie slimme mobiliteit - Terhills (Eisden)

We starten het proces met een kick-off-meeting. De overlegstructuur en bestaande en lopende projecten (bv. Bodart, Tervuursevest en Martelaerplein) te bestuderen. In de kerngroep bespreken we hoe de recente studies en plannen tot stand zijn gekomen, welke gegevens gebruikt werden, wat knelpunten waren en hoe de besluitvorming verliep. Zo vroeg mogelijk achterhalen we waar nog gegevens ontbreken en waar nodig stellen we zaken in vraag of worden aanvullende analyses uitgevoerd. Daartoe worden naast de kerngroep ook 3 andere groepen betrokken bij de dataverzameling:

In de eerste fase nemen we vervolgens ruim de tijd om de dataset, bestaande uit uitgevoerde en in opmaak zijnde onderzoeken, beleidsplannen en lopende projecten (bv. Bodart, Tervuursevest en Martelaerplein) te bestuderen. In de kerngroep bespreken we hoe de recente studies en plannen tot stand zijn gekomen, welke gegevens gebruikt werden, wat knelpunten waren en hoe de besluitvorming verliep. Zo vroeg mogelijk achterhalen we waar nog gegevens ontbreken en waar nodig stellen we zaken in vraag of worden aanvullende analyses uitgevoerd. Daartoe worden naast de kerngroep ook 3 andere groepen betrokken bij de dataverzameling:

We briefen de werkgroepleden over het traject dat we met hen zullen doorlopen en geven hen door over welke documenten we beschikken met de vraag bijkomende relevante stukken aan te leveren.

Via 3 sectortafels kunnen de grote spelers langsheen de ring in de analysefase ook hun bezorgdheden, analyses en termijnplannen toelichten. We organiseren een eerste intern klankbord met de experts Triharch, Landmax, D+A en Vectris. Zij voeden de analyse opdat hun expertise-domeinen voldoende onderzocht zijn.

We doen in deze fase ook al een eerste aanzet van de uitvoeringsstrategie: de componenten worden opgetuigd en zoveel mogelijk ingevuld. We denken hier aan de inventarisatie (met planning) van lopende relevante projecten, budgetbeschikbaarheid, het uitwerken van een stakeholderanalyse (actiegroepen, scholen, energiecoöperanten, warmteproducenten, ...) en het uitzetten van een globale tijdlijn met mijlpalen (bv. doorbraakprojecten, evenementen, RUP-procedures, Leuven 2030).

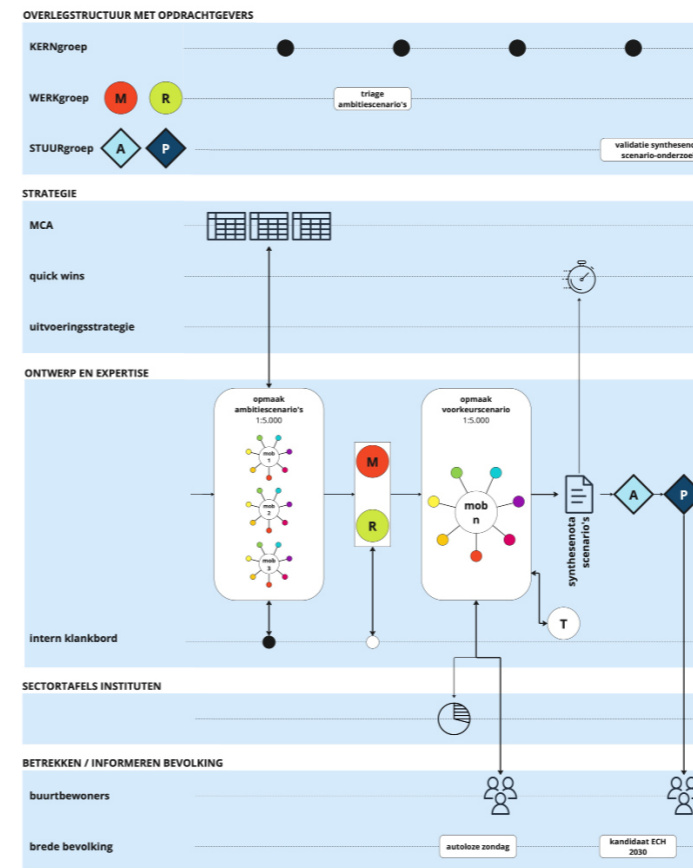
Vervolgens wordt de verzamelde informatie doorvertaald in analysekaarten. MIC-HUB en JNC doen dit elk voor hun expertise. Voor het mobiliteitsluik worden studies 'Regionet' en 'R23 - Microsimulatie' ingezet als praatdocument om snel samen met de opdrachtgevers de knelpunten en een aantal oplossingsrichtingen te kunnen benoemen. Inzichten uit andere bronnen worden gesynthetiseerd en inzichtelijk gemaakt in kaarten en grafieken. Ook wat betreft ruimte is er reeds een veelvoud aan studie- en visiedocumenten beschikbaar.

De verschillende ruimteclaims die op de ringruimte rusten worden ontfaafd in 7 landschapsmaterialen (bodem / water / wegen / randen / habitat / mens / lucht) - een opdeling die doorheen het proces aangehouden wordt. De elementen vormen een set van lenzen om het gelaagde landschap te ontleden. Zaken zoals ecologie (Landmax) en erfgoedwaarde (Triharch) (beide belangrijk binnen dit project) zijn immers aanwezig in ieder element. Op het vlak van erfgoedwaarde zal Triharch in dit stadium bijvoorbeeld de 3 erfgoedlagen (landschap / bebouwing / archeologie) doorlichten om de waarde te bepalen en qua archeologie aan te geven waar nog materiële resten te verwachten zijn. Tegenstrijdigheden of zaken die ons niet meer actueel lijken worden geïnventariseerd en voorgelegd aan de opdrachtgevers, de interne experts en de werkgroepen.

In functie van het faciliteren van de werkgroepen overwegen we de ruimtelijke analyse te structureren als een SWOT per ringsegment. Bovenop de thematische ruimtelijke analyse worden voor het luik 'ruimte' een 3-tal inhoudelijke verhaallijnen voor de ringruimte beschreven. Dit kan bijvoorbeeld zijn: de ring als klimaatrobuuste ruimte, de ring als inclusieve verblijfsruimte of de ring als verbindend stadsdeel. Deze complementaire visies op de ring formuleren bevattelijke kaders om over de toekomst van de ring na te denken.

Parallel aan de ruimtelijke analyse bepaalt MIC-HUB een 3-tal conceptuele toekomstperspectieven, van elkaar verschillend door hun mate van ambitie / interventieniveau.

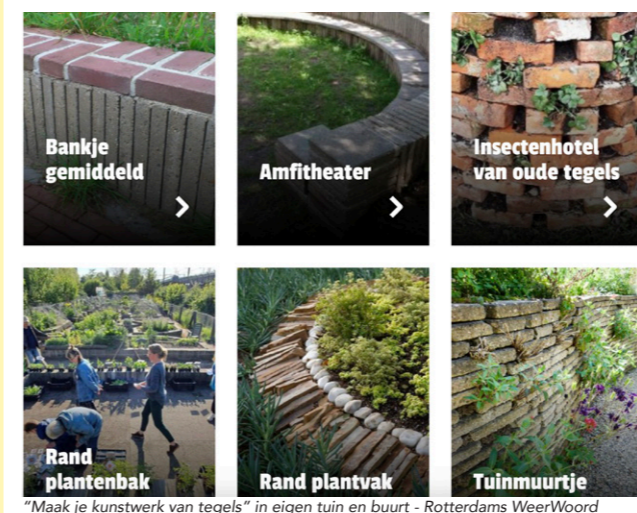
FASE 2 SCENARIO-ONDERZOEK



Voorbeeld quick win na fase 2:

Uit een bevraging van de buurt bleek dat het engagement van de burgers erg groot is en dat buurtbewoners zelf een handje willen toesteken in het klimaatrobuust maken van hun stad. Leuven is kampioen Tegelwippen en de Tegeltaxi was een succes. Maar kunnen we die tegels niet lokaal hergebruiken en zo een dode plek langs de ring activeren of er een insectenhotel voorzien?

De stad inspireert en begeleidt (eventueel vanuit een doorbraakproject) de bewoners bij het bouwen van hun ringkasteeltjes.



Waar tijdens de vorige fase voldoende tijd werd voorzien om vanuit mobiliteit en ruimte onafhankelijk onderzoek te verrichten, komt het zwaartepunt in de tweede fase te liggen op een geïntegreerd proces waarbij we van 3 ambitie-scenario's naar 1 voorkeurs-scenario gaan.

In eerste instantie werken we aan het gezamenlijk formuleren van 3 ambitieuze en haalbare scenario's voor de toekomstige ring. De drie scenario's vertrekken elk vanuit een ander, telkens performant mobiliteitsconcept. In een duidelijk streven naar verschillende doorvertalingen van de genoemde ambities, passen we hier aan de hand van een iteratief proces vervolgens de 7 materialen / elementen en de 3 thematische verhaallijnen (die in de analyse- en ambitiefase binnen het Ruimte-thema werden geformuleerd) toe.

We werken voor de volledige ring op een schaal 1:5000 en zetten in deze fase vooral in op typeprofielen om de verschillende scenario's te onderzoeken. De in de vorige fase opgemaakte ambitiematrix zetten we in als een evaluatietool die we loslaten op ieder scenario. De evaluatie gebeurt per segment én voor de volledige ring.

Deze afweging, waarbij we de kritische locaties binnen ieder scenario en ieder segment duidelijk benoemen, dient als voorbereiding van de werkgroepen. De werkgroepen worden ditmaal ingericht per scenario en de verschillende organisaties nemen samen plaats rond de tafels. Het is een interactieve werksessie waarbij we alle deelnemers uitnodigen om met ons de scenario's verder te evalueren en te verfijnen.

Vanuit de ambitie-scenario's wordt, voortbouwend op de input van de werkgroepen, het voorkeurs-scenario bepaald. Op vandaag houden we nog open of dit een verfijning/bijsturing van één ambitie-scenario is, dan wel een combinatie van verschillende scenario's.

Om tijdens het onderzoek naar het voorkeurs-scenario hun feedback te capteren, organiseren we in deze fase overleg met de sectortafels en met de bewoners.

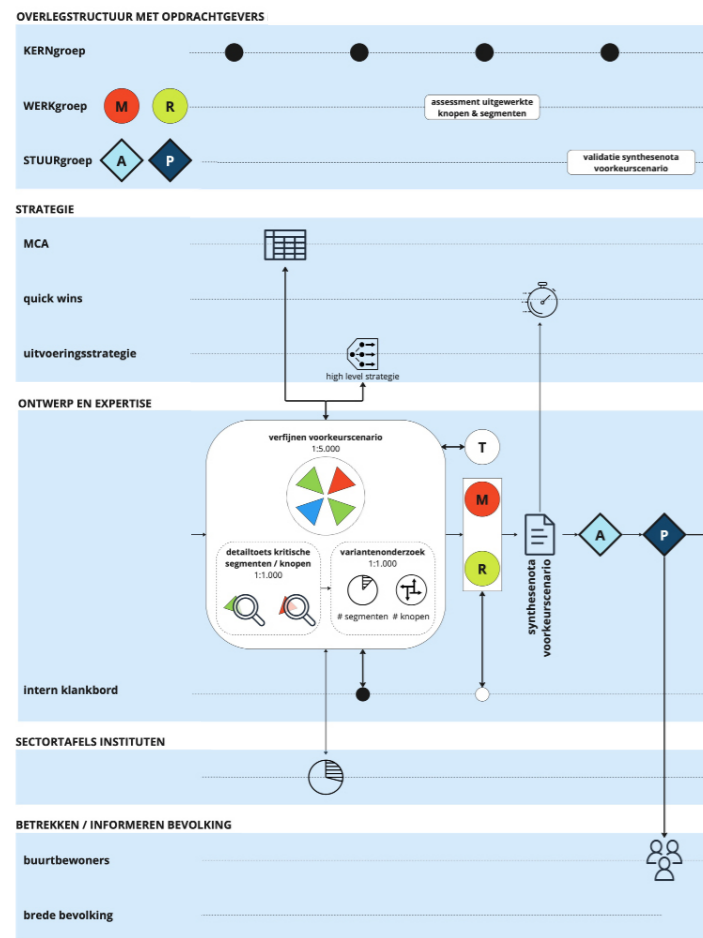
Op de sectortafels focussen we op gedetailleerde input op basis van de geografische afbakening.

Met de bewoners behandelen de ring per segment. De praktische uitwerking bespreken we met het participatie-bureau en de stad. Wij zullen vanuit het projectteam goed vertegenwoordigd zijn om de verschillende groepen te ondersteunen, maar stellen voor dat ofwel het participatie-bureau ofwel de stad de algemene moderatie op zich neemt. Dit kan voorbereid worden in het kernteam. We leggen dit voorkeurs-scenario graag een eerste keer voor aan de Technische werkgroep om mogelijke issues inzake nutsvoorzieningen en specifieke technische ambities te capteren.

De feedback uit deze participatieronde wordt, samen met de technische input verwerkt in de 'Synthesenota scenario'. De nota wordt voorgelegd en gevalideerd door de 2 stuurgroepen. Met de validatie van deze nota verklaren de stuurgroepen zich akkoord dat het dit voorkeurs-scenario is dat in een volgende fase zal fijngesteld worden.

De resultaten van het scenario-onderzoek geven mogelijks aanleiding tot het initiëren van quick wins en bieden een opportuniteit om te communiceren met de bevolking. Beide sporen worden ter bespreking op tafel gelegd.

FASE 3 FIJNSTELLEN VOORKEURSCENARIO



In deze fase wordt het ontwerp van het voorkeurscenario op meerdere niveaus verfijnd en verder onderbouwd. Segmenten en knopen waar we problemen verwachten, bijvoorbeeld door een te hoog aantal verkeersstromen of een te beperkte beschikbare rooilijnbreedte worden schetsmatig aan een detailtoets onderworpen. Hiervoor ontwerpen we op schaal 1:1.000. Dit vinden we belangrijk opdat elk deelproject van de ring effectief uitvoerbaar is. Voor het deelproject dat als eerste gerealiseerd zal worden, voeren we een gedetailleerd variantenonderzoek (knopen & segmenten) uit dat ons toelaat keuzes te maken en te landen met een afgebakend uitgewerkt deelproject.

Parallel werken we een high level strategie uit, gevoed vanuit de voorkeurvariant en de evaluatiematrix. Zo selecteren we, met het vooropgestelde budget (€8.000.000) in het achterhoofd een 3-tal segmenten of knopen die in aanmerking komen om de spits af te bijten. De matrix hanteren we als kader om een eerste fase af te bakken die een zo groot mogelijke impact heeft, op meerdere vlakken (maatschappelijk, ruimtelijk, doorstroming OV, ...). Voor het deelproject dat we in onderling overleg aanduiden als het eerste fase maken we een draft van de uitvoeringsstrategie op. De bedoeling is om de structuur hiervan met de werkgroepen te bespreken alvorens we dit in de volgende fase voor ieder deelproject op te maken. Nadat dit alles op de laatste werkgroep werd besproken wordt wederom de input verwerkt en de cyclus van synthesenota, administratieve en politieke stuurgroep doorlopen.

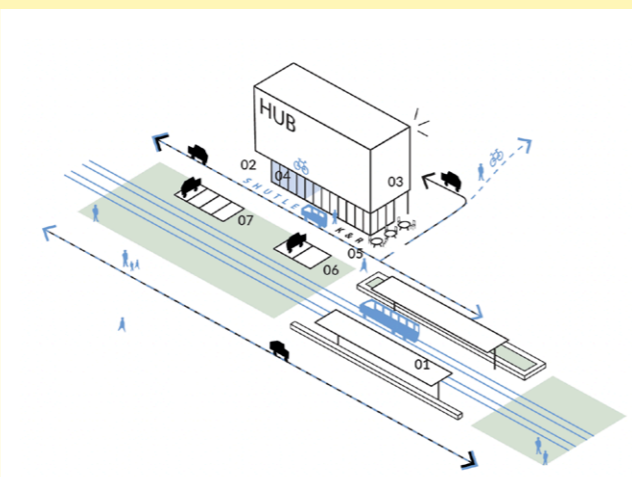
Voorbeeld quick win na fase 3:
In de gevalideerde voorkeursvariant wordt op termijn de drukke straat aan de school geknipt voor autoverkeer. In feite kan dit nu ook al deels gebeuren zonder al te grote ingrepen. De schoolomgeving wordt een pak veiliger op korte termijn en de inrichting vormt een eerste stap naar een volledige downgrade op termijn. Uiteraard krijgt de nieuwe inrichting van de straat vorm in samenspraak met de school en de bewoners.



Verkeersfilter in de buurt van scholen - Gent

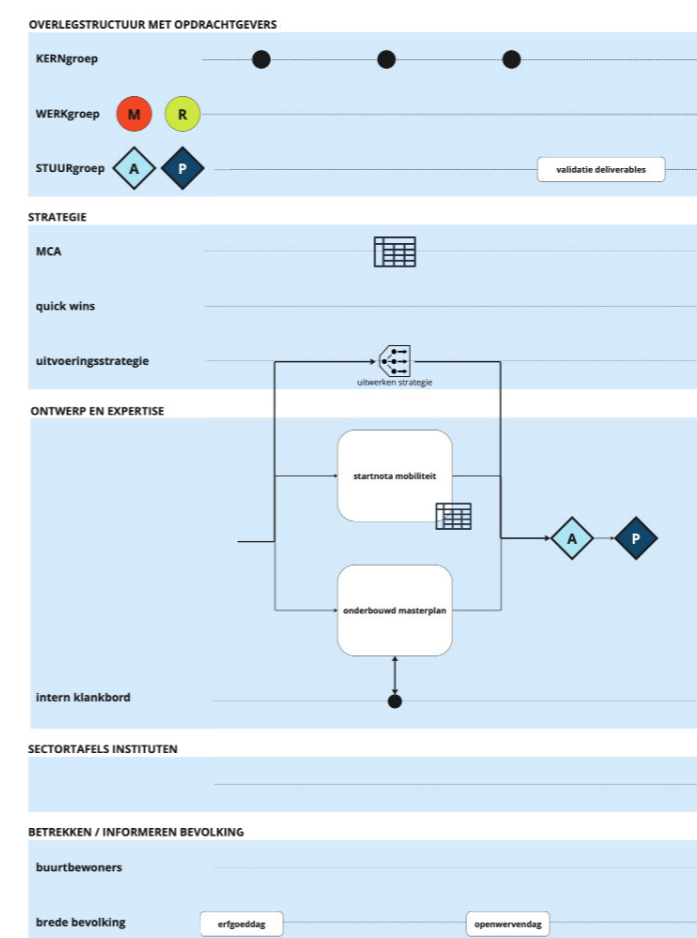
Voorbeeld quick win na fase 4:
Een woonproject wordt ontwikkeld langs de ring. Het bouwen van ondergrondse parkeerplaatsen is erg duur en maken de woningen onbetaalbaar voor vele Leuvenaars.

De stad en de ontwikkelaar gaan met elkaar in overleg over een mobiliteitscafé als last ter compensatie van een aantal private parkeerplaatsen. Er worden een fietsherstelplaats en enkele deelwagens voorzien. Ook de buurt kan hiervan gebruik maken.



Mobiliteitshub als last bij private ontwikkeling - Houthalen-Helchteren (doorrekening)

FASE 4 NAAR EEN REALISEERBAAR PROJECT



De laatste stap is veeleer de opstap naar de uitvoeringsfase dan het afronden van de studie. Factoren die spelen op vlak van de uitvoeringsstrategie werden doorheen het project geïnventariseerd en gebruikt bij de evaluatie van de varianten. In deze fase vormt dit aspect de kern van het onderzoek.

Eenmaal het voorkeurscenario is afgeklopt wensen we binnen het masterplan in te zetten op het capteren van de hefboomfunctie van de ring. Belangrijk is dat we hier in het masterplan voldoende vrijheden laten zodat vanuit de bevolking op termijn een zekere toe-eigening, co-creatie, wisselwerking,... van het project kan ontstaan. In deze fase richt het ontwerppluik zich op het vinden van een evenwicht tussen het waken over de integrale kwaliteit en het voorzien van een robuust raamwerk voor toekomstige ontwerpers. Het masterplan is een verbeeldend document en we werken met referenties om mogelijke invullingen ervan te illustreren. Ook op vlak van fasering van de uitvoeringswerken wensen we de laatste maal af te toetsen voor welke deelprojecten er het meest draagvlak is.

We beschouwen de uitvoeringsstrategie als een volwaardige deliverable. De inhoud van de nota uitvoeringsstrategie is tweeledig: we bundelen enerzijds fiches per deelproject en leveren anderzijds een ingevulde faseringsmatrix op.

De bundel uitvoeringsstrategie wordt opgevat als een bundeling van mini-projectdefinities voor ieder deelproject. Bij het opstellen van de bestekken voor de uitvoeringsfase zullen deze projectdefinities als aanzet dienen. Per deelproject worden naast de bepalingen uit de startnota en het masterplan volgende zaken opgesomd: een elementaire raming, flankerende maatregelen, stakeholders, vereiste expertises, opdrachtgever(s), nodige onderzoeken op vlak van archeologie, doorlooptijd, manier van aanbesteden, welke instrumenten in te zetten,... Tenslotte worden per deelproject opnieuw mogelijke quick-wins of tussentijdse stappen vermeld. Qua in te zetten instrumentarium stellen we naast de vereiste juridische stappen die zullen moeten worden gezet (zoals opmaak RUP's en onteigeningsplannen) een aantal mogelijke samenwerkingen met derden voor, inclusief de aangewezen instrumenten om deze samenwerking tot stand te brengen. Denk hierbij aan samenwerkingsovereenkomsten, stedenbouwkundige lasten, verkoop onder voorwaarden,...

Een accurate fasering opmaken voor het volledig project in de studiefase lijkt ons niet haalbaar of zinvol. Gezien er geen zicht is op budget in de tijd en de evolutie van nieuwe modi nog onduidelijk is, lijkt het ons aangewezen om dit indicatief voor de eerste 3 deelprojecten uit te werken. Hiervoor schuiven we een faseringsmethodiek naar voren, waarbij we opnieuw de in de vorige stappen opgebouwde matrix als basis nemen. We maken het onderscheid tussen randvoorwaarden (waaraan moet voldaan worden alvorens deelproject haalbaar is, bijvoorbeeld kantelpunten in de modal shift, onteigeningen en de tijdslijn van andere projecten) en strategische gehalte (in welke mate betekent het deelproject een meerwaarde voor het ringproject, onder andere draagvlak bij stakeholders, quick wins, winst in reistijd openbaar vervoer en verkeersveiligheid).

DOORSTART NAAR UITVOERING VAN EEN EERSTE DEELPROJECT

Met de fase van opmaak masterplan als ideale voorbereiding is de start van een eerste deelproject een evident gevolg.

Veel studiemateriaal ligt ter tafel en de startnota mobiliteit is gevalideerd. Verdere verfijning is aan de orde en formele procedurestappen op het vlak van mobiliteit (projectnota), ontwerp en vergunning moeten doorlopen worden. In functie van de afstemming met nutsmaatschappijen en de opmaak van de nodige dossierstukken (detaillering, technisch dossier, vergunningsdossier,...) wijzigt de veldbezetting van ons team, zonder dat de continuïteit op enigerlei wijze negatief beïnvloed wordt. D+A komt in het vizier als trekker van het technische luik, gevoed door gedetailleerd ontwerpwerk van JNC. D+A zal ook de werfopvolging inclusief oplevering voor zijn rekening nemen. Op het vlak van mobiliteit krijgt Vectris de lead, op haar beurt gevoed door gedetailleerd ontwerpwerk van MIC-HUB. Triharch zal als onafhankelijke partij de nodige studies opleveren en controle uitvoeren op de mogelijke opgravingen in situ. De expertise van Landmax wordt ingeschoven in het ontwerpwerk van JNC.

Van de overlegstructuur wordt initieel enkel de kerngroep behouden en afstemming met de opdrachtgever is nodig om deze structuur terug te brengen naar een standaard-overlegstructuur.

Leidsman, gespecialiseerd in het voeren van het voorafgaande proces, mag gaan rusten op de bank.

Onderstaande tabel toont hoe we de uren zullen verdelen per fase, bureau en profiel.

looptijd	JNC			MIC-HUB					LEIDSMAN		VECTRIS		D+A		LANDMAX		TRIHARCH	
	Senior	Junior	Assistent	Project-verantwoordelijke	Senior	Junior	Ontwerp-verantwoordelijke	Ontwerper	Senior	Medior	Senior	Junior	Senior	Junior	Senior	Junior	Senior	
FASE 1 verkenning & ambitie	14 weken	96	182	172	78	104	208	26	52	90	112	34	17	20	32	24	40	64
FASE 2 scenario-onderzoek	16 weken	107	220	208	90	120	240	30	120	102	128	32	16	13	10	16	12	28
FASE 3 fijnstellen voorkeurscenario	14 weken	125	243	232	78	104	260	26	104	90	112	22	11	8	5	10	6	16
FASE 4 naar een realiseerbaar project	12 weken	35	62	59	22	22	0	22	22	77	96	92	84	16	13	20	16	36
TOTAAL		363	707	671	268	350	708	104	298	359	448	180	128	57	60	70	74	144

De beschikbare uren zetten we in op de posten waarvan wij vermoeden dat dit tot het meest vruchtbare resultaat zal leiden. Hieronder sommen we op wat niet inbegrepen is:

Niet inbegrepen in fase 1:

- Opmeting
- Opzoeking stedelijke beleidsnota's en -visies en basisdocumenten
- Quick wins worden voorgesteld aan de hand van referenties, het uitrollen of monitoring maakt geen deel uit van deze offerte
- Specifiek onderzoek:
 - Tellingen verkeer
 - Geluidsmetingen, metingen luchtkwaliteit,...
 - Bodemonderzoek: draagkracht, vervuiling, grondwaterstand, ...
 - Veldwerk archeologie
- Opmeting RUP's, doorbraakprojecten en andere trajecten:
 - Het studieteam inventariseert de relevante trajecten en de opdrachtgever volgt deze op, de nuttige informatie wordt gebundeld aan het studieteam bezorgd
- Overleg & participatie:
 - Sectortafels:
 - Niet: versturen uitnodigingen / logistiek
 - Wel: moderatie & verslaggeving
 - Participatie bevolking:
 - Niet: algemene moderatie & grafisch materiaal wat niet in lijn ligt met procesdocumenten vanuit opmaak masterplan
 - Wel: aanleveren grafisch materiaal vanuit moederproces, deelnemen aan participatiemomenten met actieve rol
- Meer dan 2 gedrukte exemplaren (1 per opdrachtgever) van tussentijdse en finale nota

Niet inbegrepen in fase 2:

- Specifiek onderzoek:
 - Tellingen verkeer
 - Geluidsmetingen, metingen luchtkwaliteit,...

VISIE OP BURGERPARTICIPATIE

Zoals aangegeven leggen we het grootste deel van het werk voor de burgerparticipatie bij de opdrachtgever van de participatie-opdracht. Ook inhoudelijk zal deze partij het voortouw nemen. Wat we in dit kader formuleren is een aanzet die we graag ter inspiratie voorleggen.

We beogen bij het betrekken van de (georganiseerde) bewoners / gebruikers (een opeenvolging van) 3 stappen waarbij we analyseren en vervolgens synthetiseren.

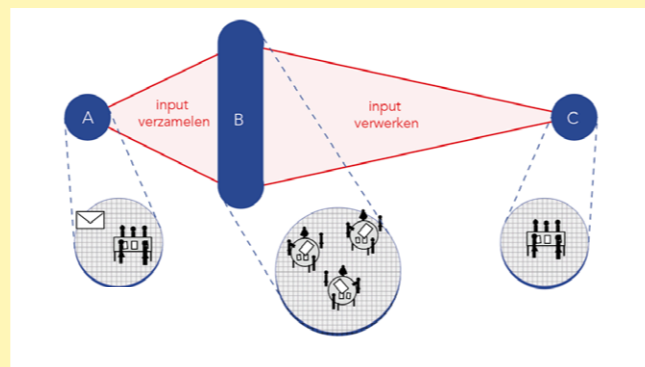
Bij aanvang van de eerste fase (analyse en ambitie) informeren we de brede bevolking over het traject dat opgestart is, de timing en de scope. Dit gebeurt bijvoorbeeld met behulp van een campagne via de stads- of een projectspecifieke website. Op het einde van de eerste fase wordt een update met de gevalideerde ambities gecommuniceerd.

In fase 2, het scenario-onderzoek, nemen we de tijd om samen rond de tafel te gaan met als doel feedback op het voorstel van voorkeurscenario te bekomen. We rekenen op het communicatiebureau om hiervoor een flyer of animatie uit te werken zodat ons onderzoek bevattelijk is voor alle genodigden. Minstens even belangrijk is dat we de scope van het participatiemoment scherp krijgen. Op het moment dat de betrokkenen het project voor het eerst te zien krijgen zullen al een aantal cruciale zaken zijn afgeklopt op basis van het traject in bijvoorbeeld de werkgroepen. Het feit dat bepaalde zaken afgeklopt zijn is noodzakelijk om gericht inspraak te kunnen bekomen over de zaken die op dat moment relevant zijn.

We wensen met de communicatie-expert en de opdrachtgever te bepalen hoe we de groepen best indelen (thematisch, geografisch,...). Belangrijk hier is dat verschillende partijen bij elkaar zitten en zo ook geconfronteerd worden met de meervoudige claims die op de ring rusten.

In fase 3 stellen we voor de conclusies zoals gevalideerd in de stuurgroep breed te communiceren en een doorkijk te geven naar de volgende stappen.

Aanvullend op de projectspecifieke initiatieven willen we ook sleutelmomenten die zich voordoen gedurende het proces aangrijpen om de ringruimte op een andere manier in het licht te brengen. We denken hier aan Openmonumentendag, Openwervendag, Autoloze zondagen, etc. Zo kunnen we bijvoorbeeld op de Archeologiedag de bevindingen vanuit archeologie communiceren in de vorm van oude kaarten die gebundeld een kleine reizende expo vormen.



EEN PROJECT MET EEN GEZICHT



Mobile Podium Athens (en-route-architecture)

We willen het project bij de Leuvenaer op de kaart zetten als meer dan een infrastructuurproject. De ringruimte herbergt een veelvoud aan gebruiken, betekenissen en lezingen. Het ringproject is een sleutelmoment, aan te grijpen om deze veelvoud leesbaar te maken. Op de korte termijn willen we de Leuvenaer al kennis laten maken met de rijkdom en de toekomstige mogelijkheden van de ring. We sluiten ons hiermee aan met de ambitie die de stad heeft om het project op te nemen als een verbindend project binnen de kandidatuur voor de culturele hoofdstad van Europa. In tegenstelling tot vele stadswijken sn de ring van iedereen en van niemand tegelijk.

Graag denken we samen het communicatiebureau na over hoe we het project vanaf het begin een positieve identiteit geven. Gezien het strategisch belang en de doorlooptijd van het volledig project lijkt het ons aangewezen hier niet al te spaarzaam te zijn. In eerste instantie denken we, naast een website en een attractieve stijl voor flyers en posters, zelf aan een kleinschalige, feestieve mobiele structuur. Bij participatiemomenten wordt deze tot bij de omwonenden gebracht. De structuur kan daarnaast ingezet worden op Autoloze Zondag en andere evenementen. Tijdens de werken biedt de tent een alternatief voor de zakelijke werfinfrastructuur en kan deze gebruikt worden voor Open Wervendag, Monumentendag of als tijdelijke tentoonstellingsruimte wanneer er archeologische vondsten gedaan worden. Als er geen specifiek evenement op de agenda staat kan dit eerder als meubel werken dat een zekere ruimte tijdelijk kan activeren. Daarnaast kan dit ook gekoppeld worden aan bijvoorbeeld een laagdrempelige verhuur van elektrische bakfietsen waarbij de bewoners gedurende een week hun auto onaangevoerd laten.

Uiteraard willen we met het masterplan een mooie, ruimtelijk kwalitatieve omgeving toevoegen aan de stad en zijn bewoners. Denk onder meer aan meer ruimte voor groen en water, aan goede doorstroming van het openbaar vervoer, aan een robuuste inbedding in bestaande landschapsstructuren, aan een gepaste aansluiting met het omliggend weefsel. Deze en andere topics worden dan ook vanzelfsprekend in deze nota benoemd.

Anderzijds willen we inzicht geven in onze ontwerphouding. Die houding, waarbij we steeds zoeken naar synergieën, waarbij we de ring als 1 geheel én als verzameling van delen zien en waarbij we de tijd en de publieke middelen juist willen inzetten, maakt duidelijk dat we het ontwerp niet enkel stevig willen verankeren in haar ruimtelijke en infrastructurele, maar ook in haar maatschappelijke context.

GEÏNTEGREERDE ONTWERPGEBAREN EN MAXIMAAL HERGEBRUIK



Gerichte ingrepen voor transformatie modernistische wijk bevorderen zowel biodiversiteit als identiteit van de plek (Brussel, JNC)

Bij het ontwerp van het masterplan sporen we synergieën op tussen mobiliteit en ruimte: we zoeken naar ingrepen die een antwoord bieden op vlak van performantie (de efficiënte van een vervoerssysteem, de capaciteit van een landschap om een weerwoord te beiden aan de klimaatuitdagingen, ...) én op vlak van beleving.

Voorbeelden zijn: een fietsbrug die ook de rol van ecoduct vervult, een deel van de oude stadsomwalling die geïntegreerd wordt in de waterbuffering die nodig is voor het infrastructuurproject, enz.

We beperken ons daarbij niet tot strikt ruimtelijke thema's.

Bij het ontwerpen van de openbaar vervoerssystemen spitsen we ons bijvoorbeeld niet enkel toe op reistijden en maximaal bedieningspotentieel: evenzeer een aandachtspunt bij het uitdenken van de halteomgevingen is de sociale veiligheid. De halteomgevingen passen we daarom zoveel mogelijk in op visueel prominente locaties en als een onderdeel van de publieke ruimte.

Deze manier van werken heeft ook een financiële meerwaarde: waar verschillende ambities samen komen, zijn de kansen op subsidies groter. We zien o.a. mogelijkheden bij Agentschap Onroerend Erfgoed, het Transitiefonds (doorbraakproject), subsidie Hoppinpunten, enz.

We passen dit streven van synergieën niet enkel toe op het masterplan, maar ook al op de quick wins: we zoeken naar minimale ingrepen die een grote impact hebben op de perceptie, veiligheid en gebruik. Dit kan bijvoorbeeld gaan over een overbodige auto-onderdoorgang die we 'knippen' voor autoverkeer en waar met behulp van een nieuw inrichting een buurtplein ontstaat.

Naast het zoeken naar synergieën zijn er volgens ons meerdere argumenten (duurzaamheid, budget, omvang van de werven, ...) voor het maximaal recupereren van bestaande infrastructuur. Hoewel de meest recente laag van de tweede stadsomwalling, namelijk de ringweg, in perceptie een onaangename ruimte is, willen we de fouten uit het verleden niet herhalen door een tabula rasa operatie uitvoeren. We zien de ring en zijn omgeving als een palimpsest: dit is geen onbeschreven witruimte die we nu voor het eerst mogen programmeren. Neen, het is een reeds lange tijd steeds opnieuw geprogrammeerde stadsruimte die een historische gelaagdheid kent. Deze unieke troef willen we maximaal valoriseren. Dat gaat verder dan het opnieuw leesbaar maken van de fase van de 2de stadsomwalling: we hebben ook oog voor wat er na kwam (landschapsparken, pleinen, schietstanden, octrooigebouwen, ...) en wat er langs ligt. In onze methodiek gaan we in eerste instantie telkens op zoek naar de mogelijkheden binnen de bestaande opstelling: op welke manier kunnen we fysieke structuren, mits nieuwe invulling, behouden?

Met bovenstaande ontwerphouding streven we naar impactmaximalisatie en een optimale besteding van de beschikbare middelen.

RING ALS HEFBOOM VOOR STADSVERNIEUWING

We bekijken de omvang van het ringproject vanuit 2 perspectieven. Enerzijds is er de heldere opdracht om het masterplan met doorgegeven contour te laten resulteren in een coherent en leesbaar ruimtelijk gebaar. Anderzijds bestaat de realiteit erin dat er zich langsheen de ring een veelvoud aan projecten situeren waarvan het nabijgelegen ringsegment een deelproject of een schakel vormt. Vanuit dat perspectief gedraagt de ring zich als een paternoster met per segment wederzijdse impact van en op een reeks strategische stadsontwikkelingsprojecten. Die wetenschap vereist een andere manier om naar het project te kijken.

Tussen deze twee perspectieven wordt naar synergieën gezocht. In die zin permitteren we ons de vrijheid, indien opportuun, af te wijken van de projectcontour zoals beschreven in het bestek. Hier behelst de opgave dan wel geen concrete ontwerpogave maar eerder het in kaart brengen van stakeholders, medefinancierders, flankerende maatregelen, lopende trajecten en vervoltrajecten. Toch lijkt het ons een noodzakelijk onderdeel van de opdracht. Het in beeld brengen van dergelijke opportuniteiten of knelpunten gebeurt in afstemming met de stadsdiensten, de stakeholders en het ontwerpteam.

Site Bodart is een voorbeeld van een locatie die een meervoudige aanpak behoeft: integratie fietssnelweg, oplossen kruispunt Tervuursepoort, saneren zone Groot Begijnhof, ruimte bieden aan de Dijle, opwaarderen Grote en Kleine Spui, enz. We willen hier bijvoorbeeld onderzoeken wat de meerwaarde kan zijn van het oprichten van een brownfieldconvenant. Binnen het convenant onderschrijven verschillende partijen gemeenschappelijke doelstellingen en worden bepaalde handelingen eenvoudiger, zoals ruilen en aankopen van grond. Hierdoor komen de acties van iedere partij voor een stuk los van de eigendomsstructuur en worden meer integrale oplossingen mogelijk.

Bodart is één van de meer geladen segmenten van de ring. Waar mogelijk gaan we uiteraard nodeloze complexiteit uit de weg en gaan we op een meer vrijblijvende manier allianties aan.

Deze manier van werken kan ook resulteren in andere interessante synergieën. Twee voorbeelden:

- Waar een projectontwikkelaar een woonproject aan het uitwerken is kunnen lasten opgelegd worden die kaderen binnen het ringproject. Zo kan aangestuurd worden op het voorzien van deelwagens en/of een fietsatelier. Op die manier worden stappen gezet in de mobiliteits-transitie zoals beschreven in de parkeerverordening van de stad. Dit kan een goed voorbeeld zijn van een quick win.
- We wensen inzicht te krijgen in de Leuvense burgercoöperatievoren rond duurzame mobiliteit en energie. Waar een warmtenet gerealiseerd wordt of deelwagens voorzien worden, behaalt de burger een financieel rendement terwijl deze een bijdrage levert aan de klimaattransitie. Het is belangrijk de coöperatievoren op een gepaste wijze te betrekken zodat deze ambassadeurs worden voor het project. Waar (wellicht) geleidelijk aan parkeertarieven en de kostprijs van fossiele energiebronnen zullen stijgen, zal een coöperant een rendement halen op een ringproject met een ambitieuze modal shift en de incoöperatie van duurzame energiesystemen. De ring wordt een investeringsproduct. Ook het doorbraakproject 'Klimaatwijk Ter Elst' staat bij ons op de radar.

Als meerdere partijen hun wagonnetje kunnen aanhaken aan het ringproject stijgt het draagvlak. De twee perspectieven zorgen voor een verankering van de ring in de stad waar deze nu vaak een harde grens vormt.



PPS binnen brownfieldconvenant als uitbreiding van projectcontour (Noord-Zuid Limburg, Leidsman)

TIJD(ELIJKHEID) ALS BONDGENOOT

Om de toekomstgerichte, duurzame ambities waar te kunnen maken zal een aanzienlijke modal shift nodig zijn. En gezien zo'n modal shift gepaard moet gaan met een mental shift, vereist dit een geleidelijke, stapsgewijze aanpak. Hier biedt de lange doorlooptijd van het ringproject kansen, en dat volgens ons al vanaf de masterplan-fase. Let op: onderstaande suggesties kunnen niet vanuit het projectteam getrokken worden binnen deze opdracht. Wel zullen we, vanuit het ontwerp, terugkoppelen over mogelijke sporen die ofwel vanuit het participatiebureau, ofwel vanuit de stad kunnen uitgerold worden. Zo denken we aan volgende zaken:

- Nog voor de uitvoeringswerken aanvangen kunnen middels tijdelijke maatregelen en experiment reeds een aantal stappen in de goede richting gezet worden. Een proefopstelling met tijdelijke gebruik illustreert de mogelijkheden van een herinrichting aan omwonenden en gebruikers. De gecapteerde feedback kan teruggekoppeld worden met het projectteam, zodat waar nodig het ontwerp nog kan bijgesteld worden. We zien ook mogelijke linken naar lopende initiatieven zoals het doorbraakproject 'Deelmobiliteit voor iedereen' en het Europees subsidieprogramma 'ShareDiMobHub'. Voor dergelijke evenementen kan de infrastructuur voorgesteld bij 'project met een gezicht' gebruikt worden (zie eerder).

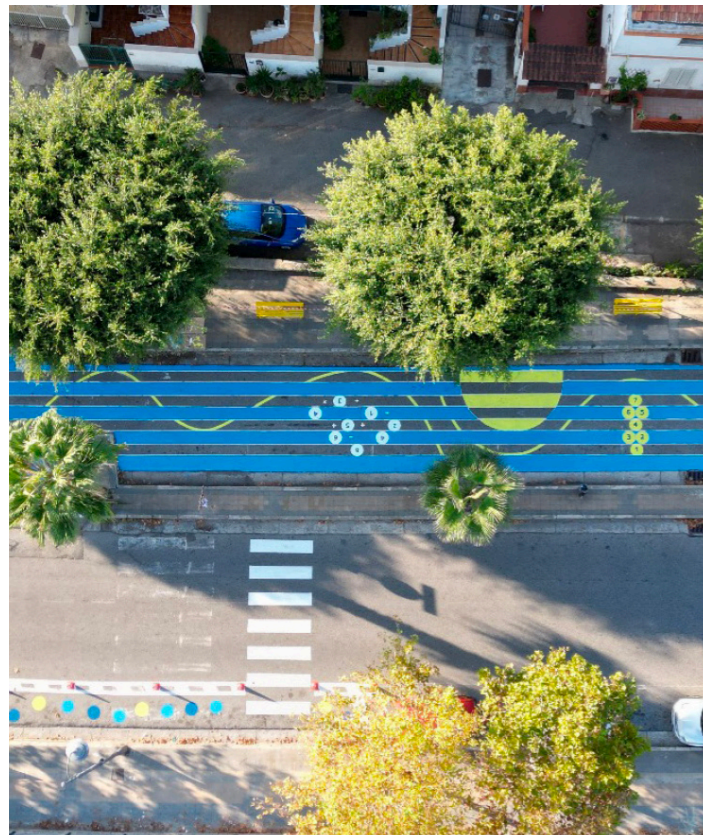
Ook op vlak van implementatie van nieuwe mobiliteitssystemen zien we mogelijkheden voor experiment. Het integreren en testen van zelfrijdende voertuigen in reële verkeersomgevingen vormt echter meestal nog een grote uitdaging. Maar de erfgoedsites zoals de Abdij van Park en Keizersberg kunnen hierop een uitzondering vormen. Gezien het beleevingsaspect hier zal primieren op de performantie en er zich in deze omgevingen minder conflicten voordoen met andere modi zien we mogelijkheden in de link tussen deze sites en het centrum. Dit principe werd toegepast op de 'Terhills' site in Limburg. Dergelijk project kan bijvoorbeeld ook getrokken worden door dienst toerisme of door de provincie. Als de technologie rijp is kan deze op een grotere schaal geïmplementeerd worden.

mental shift voldoende ver gevormd zijn: pas dan kan je een rijbaan schrappen of een bepaalde kruispuntoplossing doorvoeren. In het uitwerken van de fasering is het daarom belangrijk te vatten welke segmenten pas op langere termijn (door voldoende lang te wachten) grote inhoudelijke winsten opleveren, en welke segmenten als accelerator voor het project kunnen werken indien er reeds bij aanvang fors in geïnvesteerd wordt.

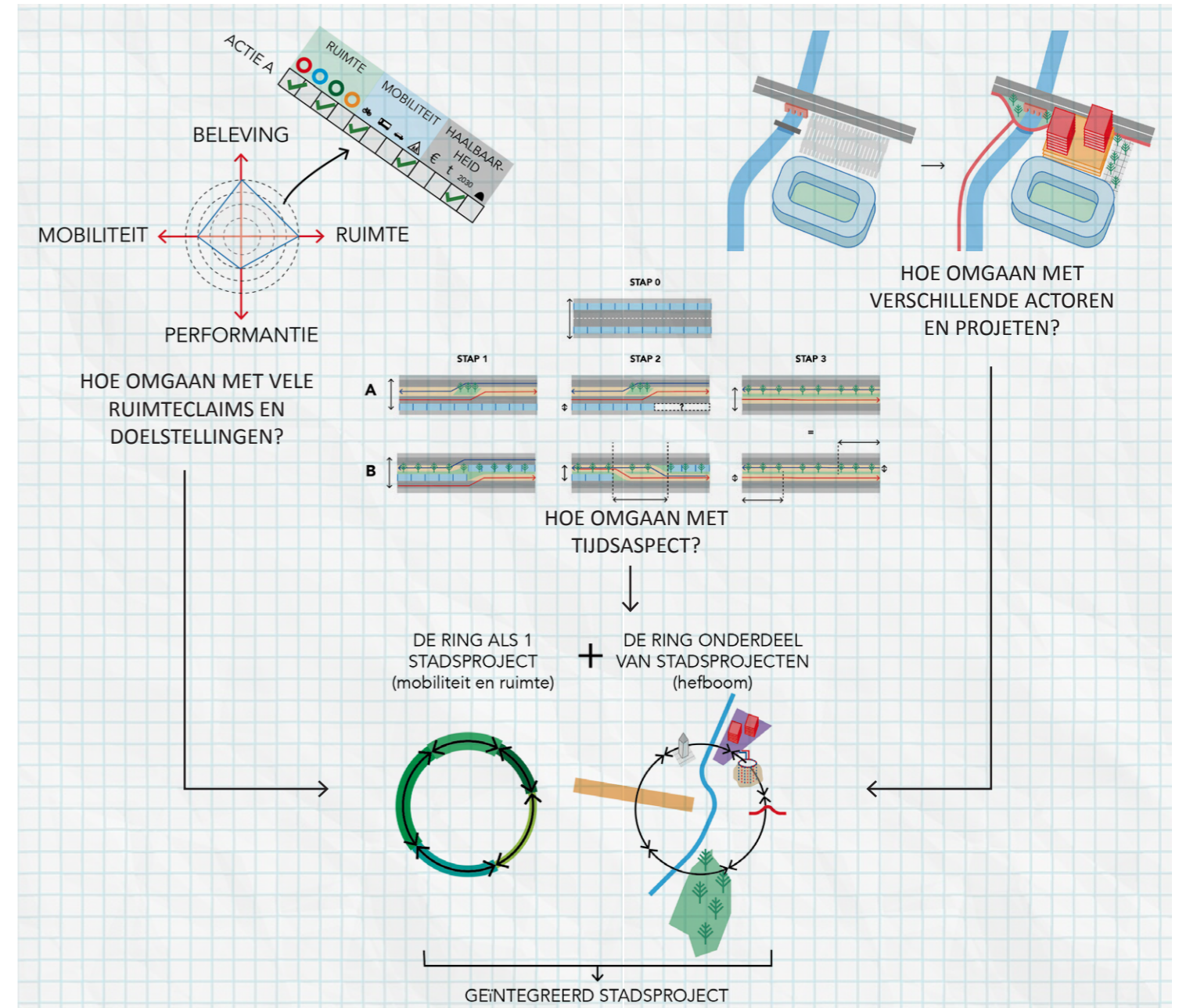
Tot slot is het niet gezegd dat de finale toestand van een deelproject telkens in 1 fase wordt gerealiseerd. Ook binnen de deelprojecten kan een fasering voorgesteld worden. Zo kan op segmenten waar nood is aan een hoge doorstroming van auto's in een eerste fase een aanleg gerealiseerd worden waarbij de 2x2 behouden blijft maar waarbij de bussen door eigen voorsorteerstroken en een doordachte lichtenregeling een voorstart krijgen en op relatief korte termijn aan performantie winnen. Als op termijn de modal shift de goede kant opgaat kunnen de rijbanen omgevormd worden tot vrije busbanen.

Om de eerste fase (op basis van een begrensde budget) af te lijnen, zal maximaal met bovenstaande punten rekening gehouden worden. De kost van een bepaalde investering wordt dan afgezet tegenover de 'winst' die ermee gehaald wordt. We kijken (vanuit de MCA) na welke ingrepen het meeste 'winst' opleveren, hetgeen op meerdere niveaus kan spelen:

- Met welke ingreep doen we de doorreistijd van het OV drastisch afnemen?
- Met welke ingreep doen we de verkeersveiligheid drastisch toenemen?
- Met welke ingreep doen we leefbaarheid van de publieke ruimte het sterkst toenemen?
- ...



Tijdelijke inrichting van straat in kader van Europese mobiliteitsweek (Cannitello, MIC-HUB foundation)



De Ring van Leuven die wij vandaag de dag kennen, fungeerde in de 14e eeuw als de tweede verdedigingswal van de stad die destijds de administratieve grens van de stad belichaamde. Met de evolutie van militaire technieken en het verouderen van fortificaties langs het ringtraject, werd de stadswal vanaf het begin van de zeventiende eeuw geleidelijk afgebroken.

In de negentiende eeuw onderging de Ring belangrijke transformaties: het oorspronkelijke militaire karakter maakte stelselmatig plaats voor functies die in lijn lagen met de groeiende mobiliteitsbehoeften ten gevolge van de toenemende Leuvense verstedelijking en industrialisatie. Deze transformatie ontwikkelde zich via een eerste «artialisatie» (Roger A, Le court Traité du paysage, 1997) van het stedelijke landschap, dat de restanten van een militair verleden combineerde met nieuwe recreatieve en groene ruimtes. Het resultaat hiervan was een relatief coherent stedelijk landschap op het gebied van cultuur en symboliek, dat de maatschappelijke waarden en esthetische en politieke normen van die tijd weerspiegelde.

Na de Tweede Wereldoorlog werd de Ring versterkt als perifere verkeersader om de ontsluiting van de stad te versoepelen en het historische centrum te ontlasten. De bouw van ambitieuze projecten zoals viaducten en snelwegknooppunten faciliteerden dit.

De toename van het autoverkeer aan het einde van de twintigste eeuw en de daarbij horende overlast, leidden tot de eerste zorgen over het milieu in de stad. Dit maakte deel uit van het groeiende bewustzijn over de problematische klimaatverandering in en rond stedelijke milieus.

Vandaag de dag is de Ring een ruimte waarin automobilititeit domineert en alternatieve projecten die inspelen op duurzame stedelijkheid de eerste kansen krijgen. Door het dominante karakter van de auto is het echter nog niet gelukt om de vaak tegengeselde uitdagingen van mobiliteit, milieu en levenskwaliteit in een relatief beperkte ruimte te verzoenen.

Ons voorstel is gericht op het terugvinden van de balans tussen multimodale mobiliteit, socio-economische aspecten en milieukwesties door middel van een nieuw, coherent landschap dat de waarden en esthetiek van ons nieuwe “lage-emissietijdperk” reflecteert.

We noemen dit een “ecotoon landschap”, een term uit de landschapsecologie die een plaats omschrijft waar twee verschillende omgevingen samenkomen. Binnen ons project heeft dit een drievoudige betekenis:

1. De Ring is eerst en vooral een ruimte die wordt gekenmerkt door het randeffect tussen het historische centrum aan de ene kant en de buitenwijken aan de andere kant. Dit geeft de verschillende gebruikers de voordelen van beide omgevingen.
2. De Ring als doorgangruimte voor transformatie en intermodale overgangen.
3. De Ring als plaats waar habituele processen zoals stad/natuur, gedomesticeerd/wild... hand in hand evolueren.

We stellen daarom voor onze ontwerpvisie te ontwikkelen via twee parallelle, complementaire strategieën:

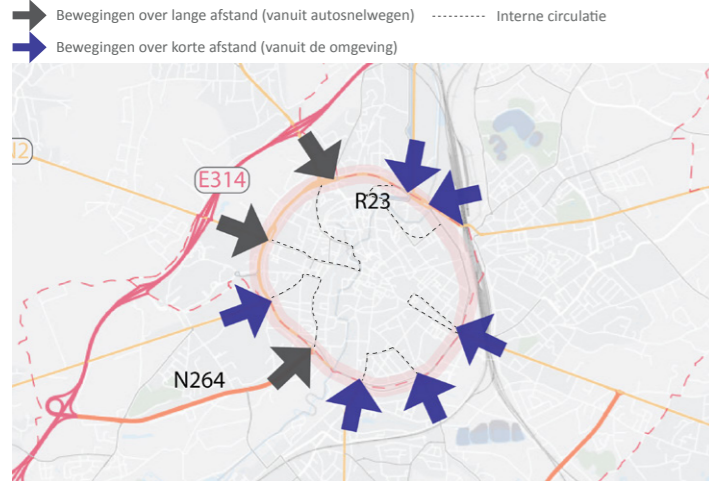
1. Een mobiliteitsstrategie: Deze strategie beoogt het herzien van het evenwicht tussen verschillende transportmodi op de Ring. Hierbij houden we rekening met de mogelijke ruimtelijke herbestemmingen, duurzame gebruiksvormen en milieubeheer.
2. Een ruimtelijke strategie: Deze strategie streeft ernaar dit nieuwe multimodale evenwicht te integreren in een nieuw landschap dat stad en natuur verzoent. Om dit te bereiken werken we met de verschillende elementen die het landschap van de Ring vormgeven. We hebben zeven elementen of materialen geïdentificeerd, waarvan de eerste zes in paren zijn verweven, zowel op schaal van de Ring als op niveau van bijvoorbeeld een segment of stadspoort:
 - Bodem & Water: integreren van de watercyclus in het landschap.
 - Wegen & Randen: mobiliteit en ecologische continuïteit met elkaar verzoenen.
 - Habitat & Mens: het combineren van ecosystemen en menselijke activiteiten.
 - De lucht, of beter gezegd, de horizon die lucht en aarde met elkaar verbindt.

Het respecteren van de intrinsieke kenmerken van deze landschappelijke elementen op vlak van ecologie, cultuur of symboliek vormt de noodzakelijke voorwaarde om de Ring als een nieuw ecotoon landschap te kunnen onthullen dat natuur en cultuur reconcilieert.



ROL VAN DE RING

De Ringweg R23 vervult een dubbele functie. Eén ervan is het onderscheppen van lange en korte afstandsritten die naar het stadscentrum van Leuven gaan en een andere is het intern herverdelen van de mobiliteitsbewegingen binnen de stad, aangezien het stadscentrum zelf niet diagonaal kan worden doorkruist.



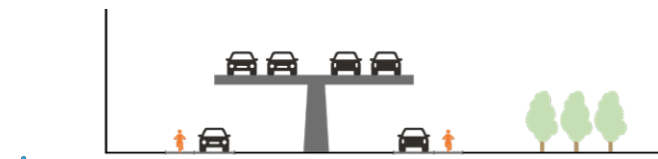
RING MET VERSCHILLENDE GEZICHTEN

Elk segment van de ringweg is uniek en heeft eigen kenmerken. Per segment verschilt de stedelijke kwaliteit en leefbaarheid.



STADSBULEVARD

- De doorwaadbaarheid voor fietsers en voetgangers is groot met een hoog aantal gelijkvloerse kruisingen.
- De ruimte wordt bepaald door actieve, karaktervolle bebouwde fronten.
- De inrichting en opeenvolging van knooppunten vertragen het verkeer.



GROOTSCHALIGE INFRASTRUCTURELE INGREPEN

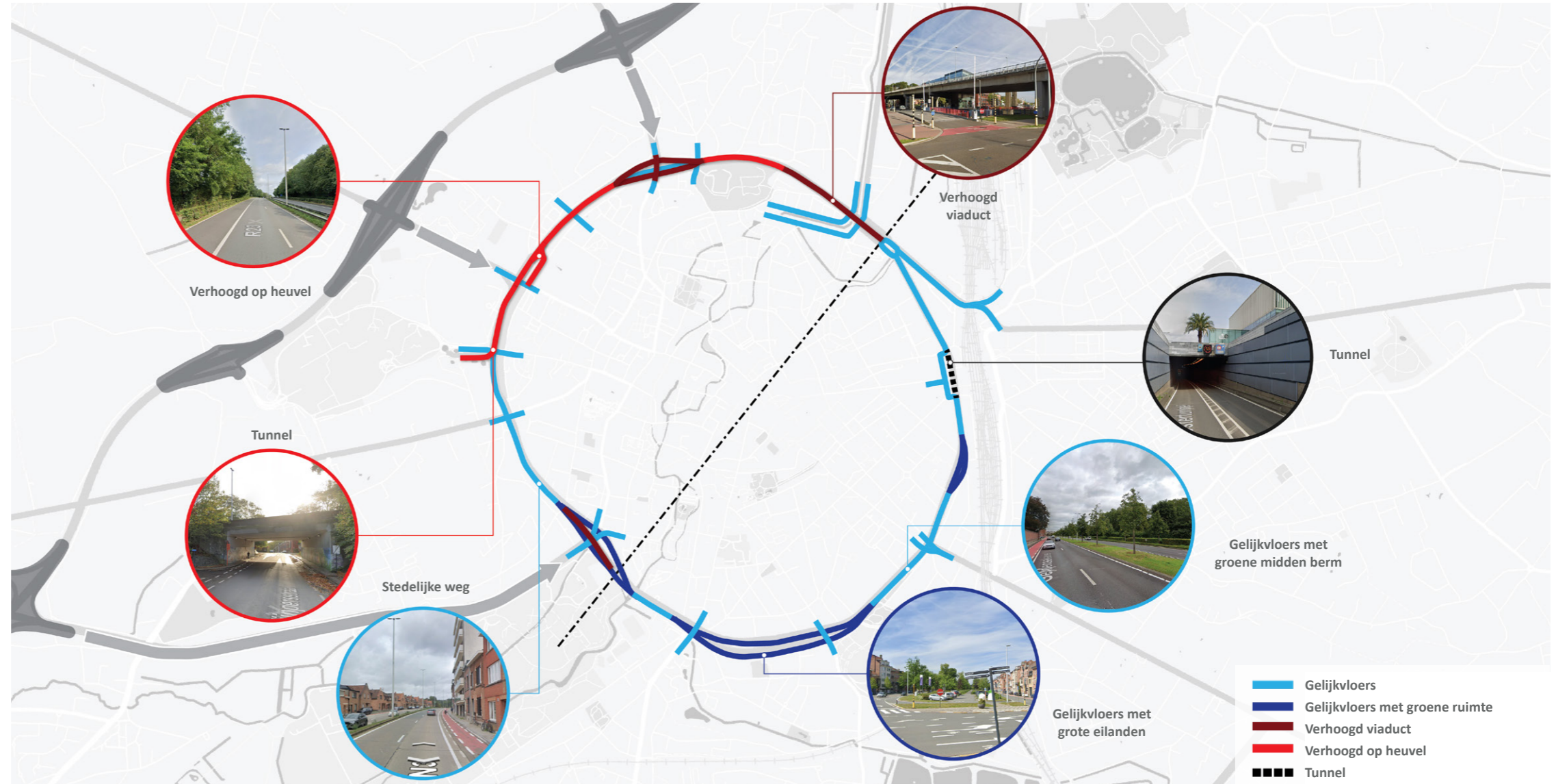
- Ongelijkvloerse kruisingen garanderen doorlaadbaarheid voor fietsers en voetgangers.
- Grote infrastructurele kunstwerken doorbreken de stedelijke kwaliteit. Zwakke rafelranden definiëren onvoldoende de ruimte.
- Het infrastructuurconcept voor gemotoriseerd verkeer stimuleert een hoge snelheid.
- Parallelwegen maken aansluiting met het plaatselijke weefsel mogelijk.



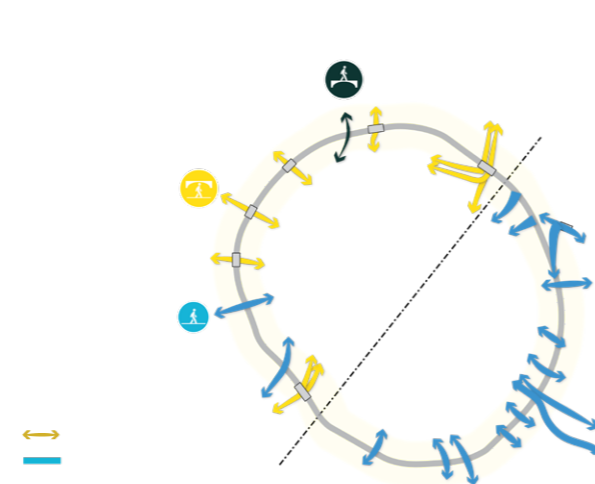
SNELWEG

- Gelijkvloerse kruisen voor fietsers en voetgangers is nauwelijks mogelijk. Het aantal oversteekplaatsen is beperkt.
- Opgaand groen zonder betekenisvolle functie, buiten het bufferen, bakent de infrastructuur af.
- Lokale parallelwegen geven toegang tot het plaatselijke weefsel.
- De snelheid van gemotoriseerd verkeer is hoog en coëxistentie van modi is niet mogelijk.

TYOLOGIE VAN DE WEGEN EN STEDELIJK NIVEAU

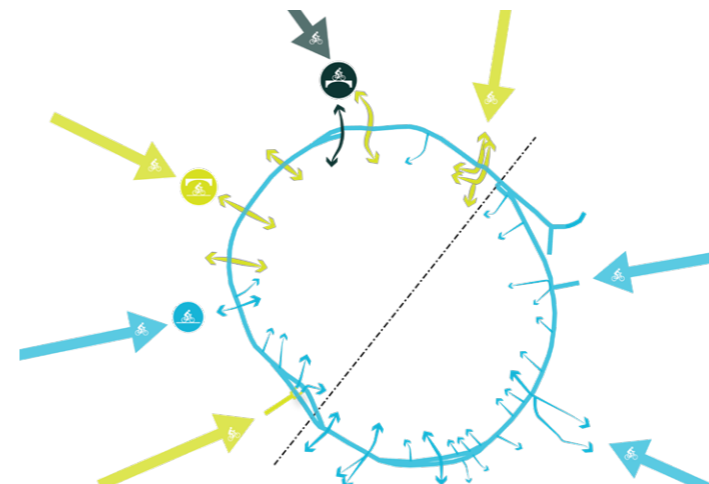


VOETANGERS



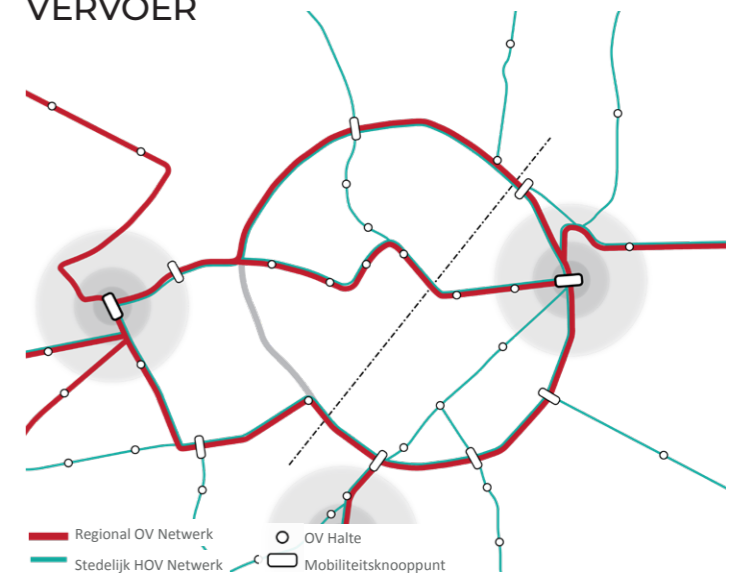
Bij het mappen van voetgangersverbindingen valt een duidelijk contrast op tussen het zuidoosten en het noordwesten. Het zuidoosten biedt veelvuldige gelijkvloerse kruisingen met een hoge doorlaadbaarheid als resultaat. Dit in tegenstelling tot het noordwesten waar gelijkaardige kruisingen ontbreken en de doorlaadbaarheid zeer sterk beperkt wordt.

FIETSERS



De fietsdoorlaatbaarheid weerspiegelt die van de voetgangers met ook hier dus een duidelijk verschil tussen de secties ten zuidoosten en noordwesten. Ondanks een doorlopende fietsverbindingen langsheen de ring, onderstreept het verschil in toegankelijkheid de nood aan betere verbindingen, vooral in het noordwesten.

RECENTE VISIE OP OPENBAAR VERVOER



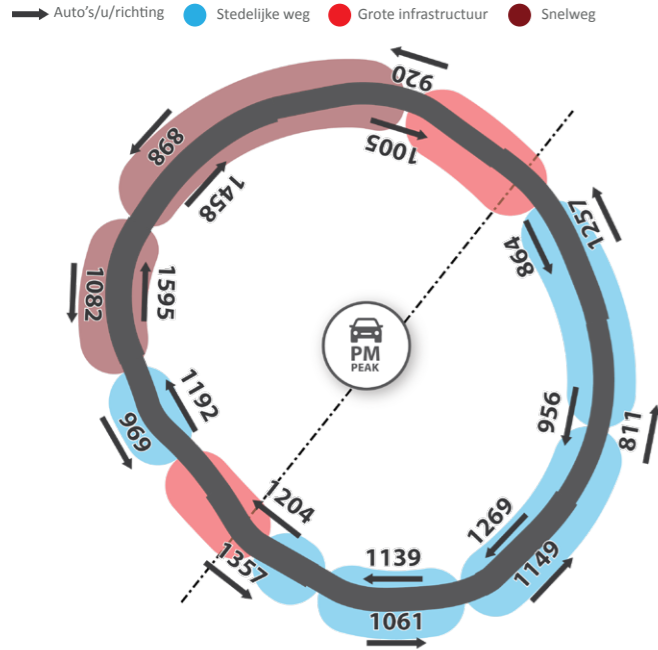
We onderzochten de recent opgemaakte visie om de toekomstige rol van de ringweg, als ruggengraat van het openbaar vervoerssysteem binnen de stad en zijn omgeving, te begrijpen. Vandaag heeft De Lijn geen busstroken op de ring waardoor de bussen genoodzaakt zijn om met de auto's aan te schuiven in de files. Hierdoor daalt de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer.

DATA-GEDREVEN AANPAK

De verkeersstromen op de R23 zijn momenteel in balans, toch weerspiegelt deze verdeling niet de verschillende soorten bestaande infrastructuur en hun voorziene capaciteiten.

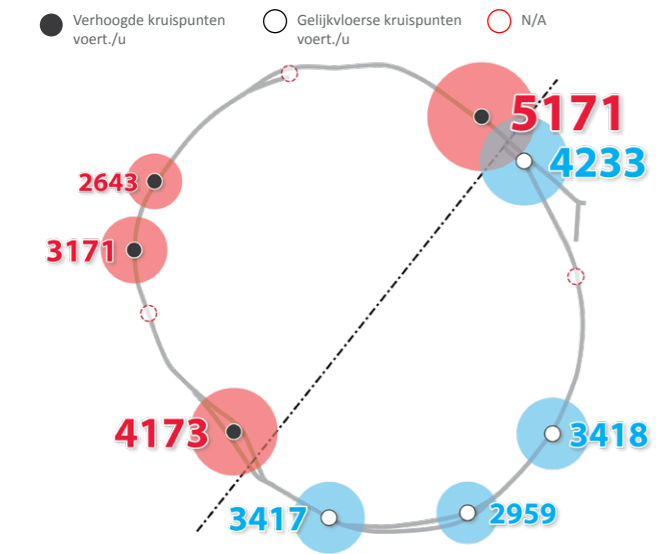
WERKEERSSTROMINGEN OP DE RING

Het stedelijke gedeelte van de ring verwerkt een verkeersstroom gelijkaardig aan die van het niet-stedelijke gedeelte.



VERKEERSSTROMINGEN BIJ BELANGRIJKSTE KRUISPUNTEN

Ook sommige gelijkvloerse kruisingen hebben gelijkaardige verkeersstromen als niet-gelijkvloerse kruisingen. Dit ondanks de bovenmaatse aanleg, die gezien de gewenste daling van verkeersstromen nog meer buiten proportie zullen zijn.



Verandering en vooruitgang noodzaken actie. Het herontwerpen van de R23 creëert mogelijkheden om verkeersstromen te doen dalen. Wachten op een afname van verkeersstromen leidt ertoe dat onze steden vast blijven zitten in het verleden

PARADIGMSHIFT



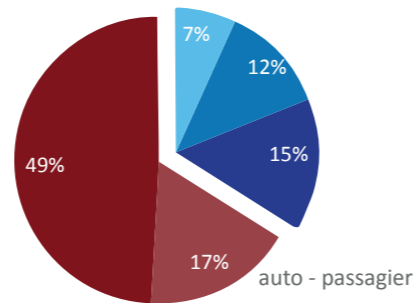
Van

AUTO-GERICHTE AANPAK

In het verleden werden wegen vooral in functie van de wagen ontworpen en upgrades werden uitgevoerd zonder duidelijke noodzaak. Traditionele verkeersingenieurs richtten zich enkel op de doorstroming van de wagens, waarbij andere vormen van transport verwaarloosd werden.



auto - bestuurder



auto - passagier

VOORBEELDEN VAN PARADIGMSHIFT

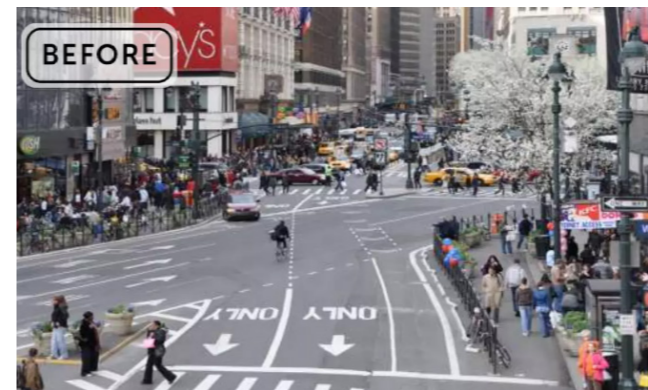


> 6300 pw/u (drukker dan de drukste kruisingen op de R23)



PIAZZALE LORETO, MILAN

Milaan rolt momenteel de reconversie van het drukke Loreto-knooppunt naar een groen voetgangervriendelijk plein uit. Prioriteit wordt gegeven aan publieke ruimte en duurzame mobiliteit, onder andere met tal van fietsverbindingen. Het project is relevant voor de R23 omwille van het gelijklopend aantal voertuigbewegingen per uur. Loreto toont dat grote mobiliteitsvolumes mogelijk zijn met een gelijkvloerse kruising en dat daarbij verdere optimalisatie en



BROADWAY BOULEVARD, NEW YORK

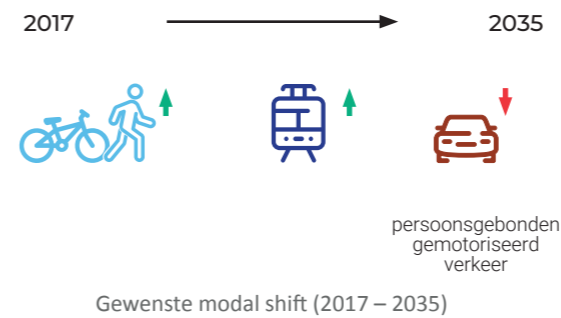
New York heeft zich toegewijd aan de meest bekende straat van Manhattan en hervormde deze. Aanvankelijk met enkele tijdelijke low-cost ingrepen en wanneer de voordelen van de aanpassingen bewezen werden ook met permanente herontwerpen. Over een strook van 2,3 mijl werd het aantal rijstroken verminderd en verbreedde de ruimte voor voetgangers en verbeterden de fietsverbindingen.

Naar

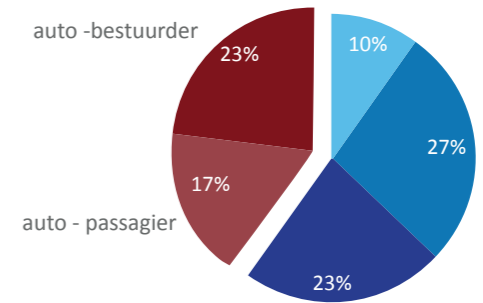
MENS-GERICHTE AANPAK

Om de doelstellingen van de stad te halen moet de ringweg evolueren naar een multimodale corridor waar alle gebruikers gelijk gewaardeerd worden. Het belang van duurzame modi zoals fietsen en openbaar vervoer moet omhoog terwijl ruimte voor gemotoriseerd verkeer belangrijk blijft maar niet langer de enige focus is.

Doelstellingen van het mobiliteitsplan Stad Leuven



Gewenste modal shift (2017 – 2035)



SEINE RIVERSIDE, PARIS

In Parijs transformeerde de Seine-oever van een door auto's gedomineerde ruimte naar een levendige publieke ruimte voor voetgangers en fietsers. De autoweg ruime plaats voor recreatie, groene ruimte en verbeterde verbindingen voor zachte weggebruikers. Het verminderen van autoverkeer stimuleert duurzame mobiliteit en werkt als een catalysator voor verandering.



DE RING ALS RUGGEGRAAT VAN STEDELIJKE MOBILITEIT.

We kijken naar de ring vandaag en naar mogelijke conceptuele scenario's.



DE RING VANDAAG

Tweerichtingsinfrastructuur, vooral in functie van gemotoriseerd verkeer, gekenmerkt door een aantal niet-gelijkvloerse knopen die prioriteit geven aan de auto.



HET INZETTEN OP ENKELE RICHTING

De ring omvormen tot een integrale enkelrichting is inefficiënt gezien een stijging van het aantal gereden kilometers en noodzakelijke omwegen. Ook openbaar vervoer-routes moeten in beide richtingen gehandhaafd blijven om de toegankelijkheid te maximaliseren en het



HET TOEPASSEN VAN EEN HOEFIJZER

Knips in de auto-infrastructuur verlagen de verbindende rol van de ring met een potentiële verhoging van autoverkeer in sommige segmenten doordat het aantal route-opties verlaagt.



EEN MULTIMODALE INFRASTRUCTUUR IN BEIDE RICHTINGEN

Het herontwerpen van de ring herverdeelt de ruimte over gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers zonder de 2-richtings inrichting voor auto's te verliezen. De beschikking moet flexibele, duurzame mobiliteit stimuleren en de afhankelijkheid van personenwagens doen afnemen.

HOOFDSTRATEGIEËN

VEILIGHEID VERHOGEN AAN KNOOPPUNTEN



HERVERDELEN VERKEERSRUIMTE



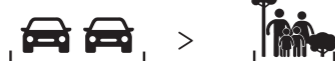
DOWNGRADEN OF ANDERS INZETTEN



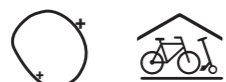
CREËREN VRIJE BUSBANEN



VERGROTEN RUIMTE VOOR VOETGANGERS



INTRODUCEREN VAN MOBILITEITSHUBS



EEN FLEXIBELE IMPLEMENTATIE DOOR EEN STAPSGEWIJZE BENADERING

Met verschillende segmenten met elk unieke kenmerken die individuele oplossingen vereisen is een totale ringreconversie van de ene op de andere dag niet mogelijk. Dit is ook niet nodig. Onze aanpak verdeelt de Ring in negen afzonderlijke segmenten met elk hun eigen stedelijke kwaliteit, kritische punten en kansen. Dit biedt ons de mogelijkheid doorheen de opmaak van het masterplan flexibel te kunnen nadenken over een gefaseerde implementatie die ook in de tijd kan groeien van een minimale tot een structurele ingreep. Hieronder werkten we in een voorbeeld de methodologie uit voor de kruising van de ringweg R23 en de N26, met alle drie interventieniveaus.

LICHTE INTERVENTIES: Niet-invasieve en snel te implementeren ingrepen, vertrekkende vanuit een optimalisatie van de bestaande infrastructuur. (Snelheidslimietwijzigingen, tactical urbanism, kleine aanpassingen aan de weg en plaatsing van markeringen)

MATIGE INTERVENTIES: Kleine of plaatselijke infrastructuraanpassingen om de veiligheid en functionaliteit te verbeteren. (Verkeersremmende maatregelen, implementatie van vrije busbanen, aanpassing van wegsegmenten, gedeeltelijk terugwinnen en ontharden van wegruimte)

STRUCTURELE INTERVENTIES: Omvangrijke deelprojecten die aanzienlijke wijzigingen of nieuwe infrastructuur vereisen. (Sloop van viaduct of overvallige infrastructuur, volledige herinrichting van kruispunten, volledige segmentwijziging)

LIGHT

MATIG STRUCTURELE

1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		

Wijziging snelheidsregime 70 > 50 km/u

MATIG

MATIG STRUCTURELE

1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		

Wijziging snelheidsregime 70 > 50 km/u

Busstrook

Gedeeltelijk opbreken van verharding om verhardingsgraad terug te dringen.

STRUCTURELE

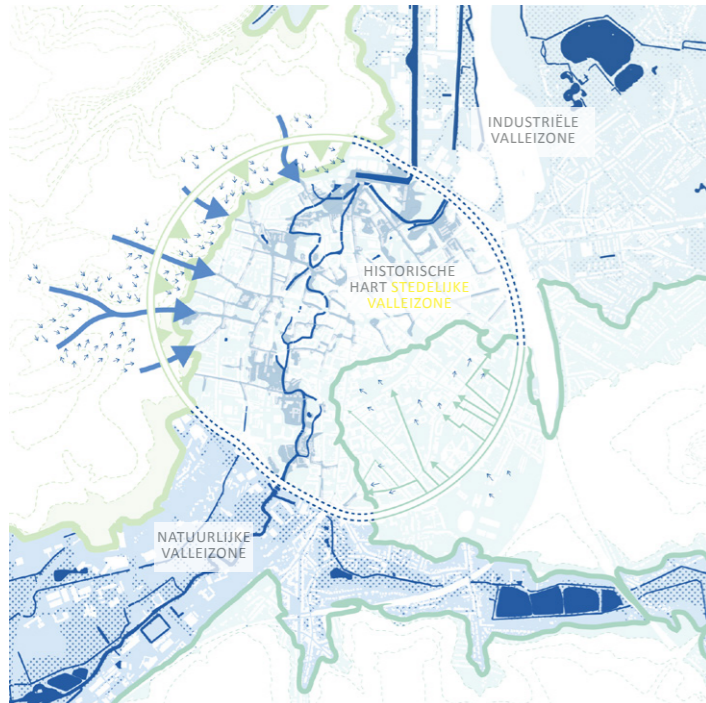
MATIG STRUCTURELE

1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		

Busstrook

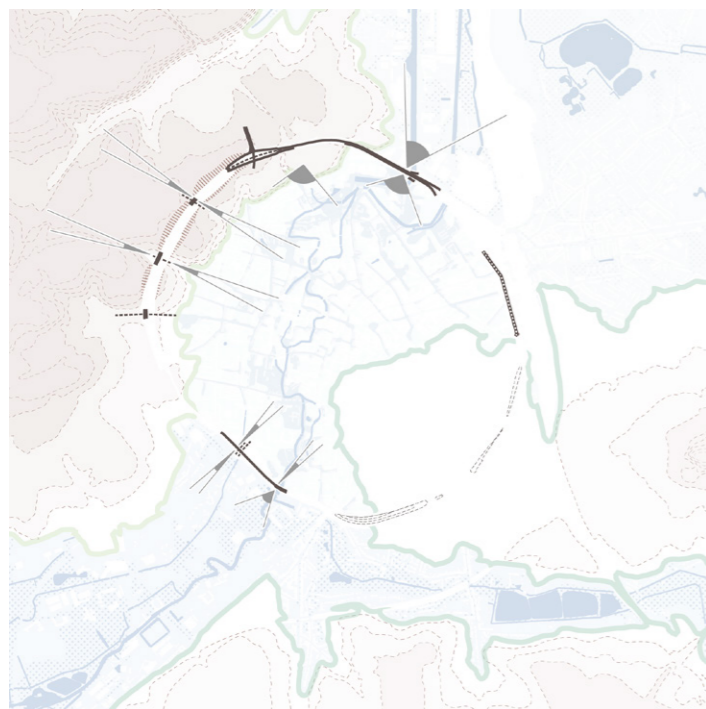
Volledig heringerichte infrastructuurruimte

BODEM & WATER



HERSTEL VAN DE NATUURLIJKE WATERCYCLUS

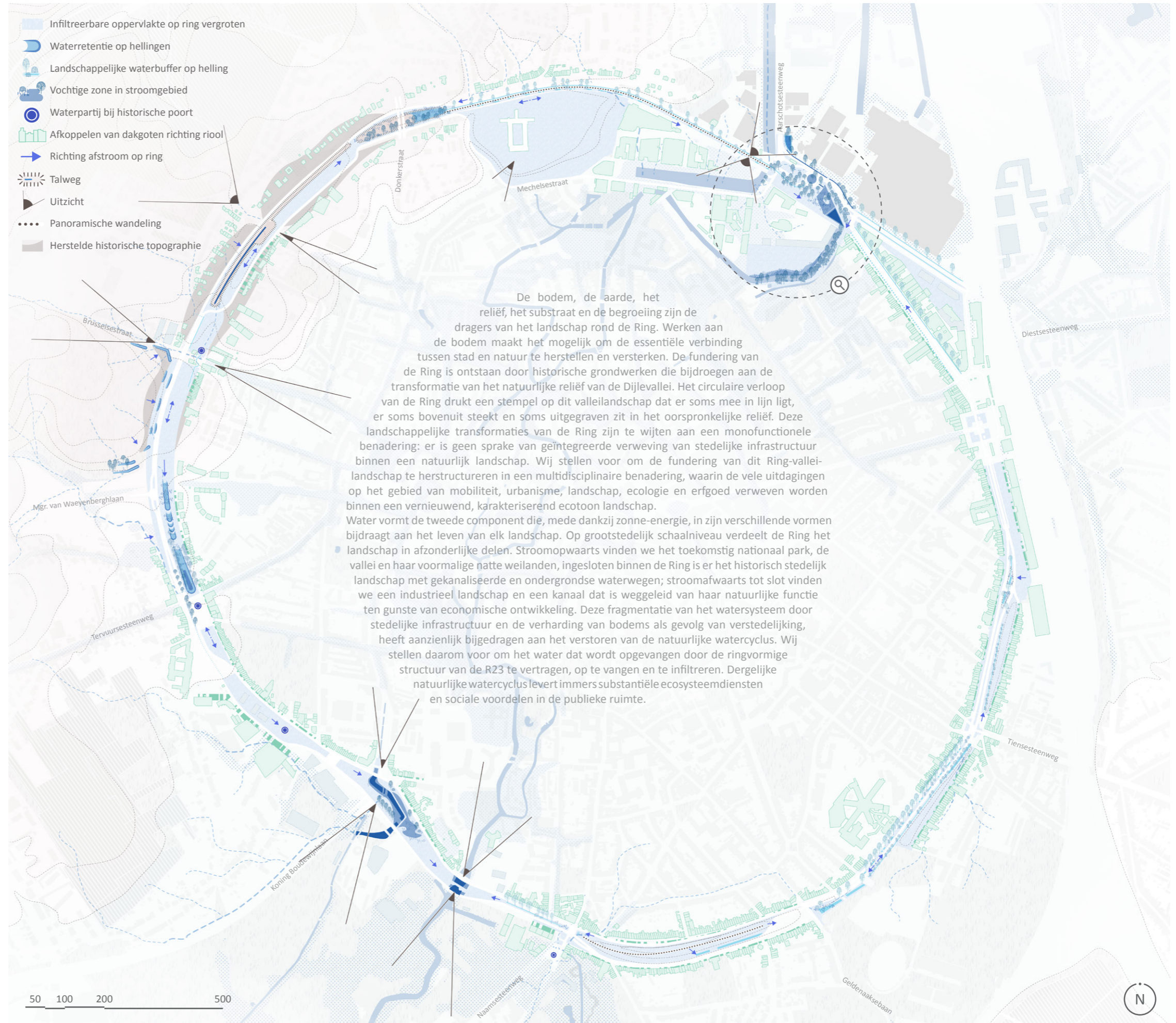
- Dijke in de natte vallei
- Natuurlijk herstel van de oevers en zijrivieren
- Bestaande lineaire infrastructuur markeren
- Vast houden van water in hogergelegen gebieden
- Afstroom richting riool tegengaan
- Vertraagde afvoer
- Afstromend water richting de stad begeleiden



DE BODEM ALS DRAGER

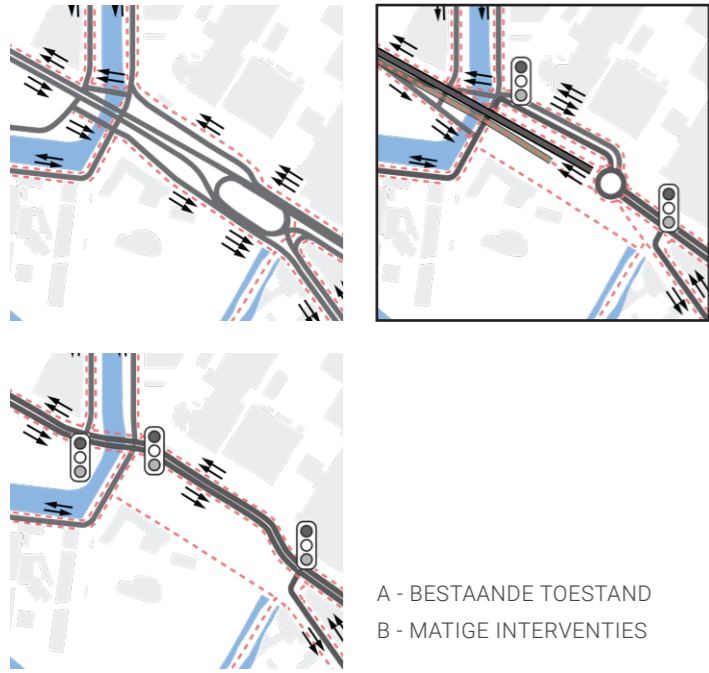
- Kunstmatig reliëf infrastructuur in harmonie met bestaande topografie
- Herstel van historische topografie
- Versterken van uitkijkpunten en zichtassen
- Beschermen van historische topografie
- Verwijderen van antropogeen materiaal in de gond

DE WATERCYCLUS ALS FUNDERING VAN HET LANDSCHAPPELIJK SYSTEEM



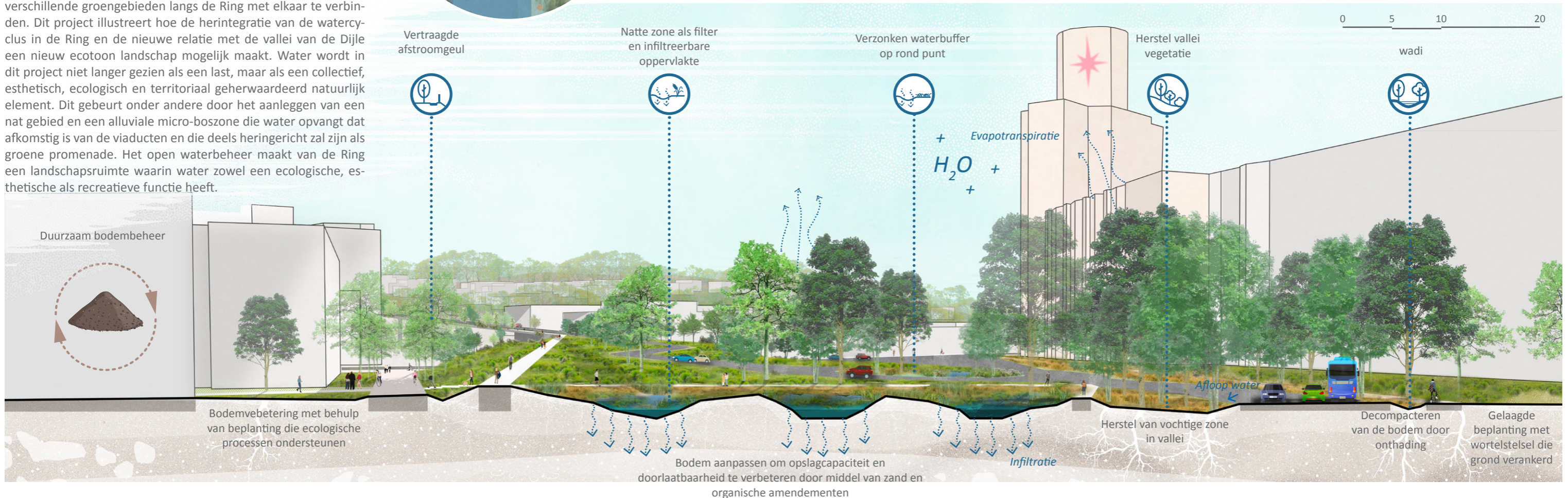
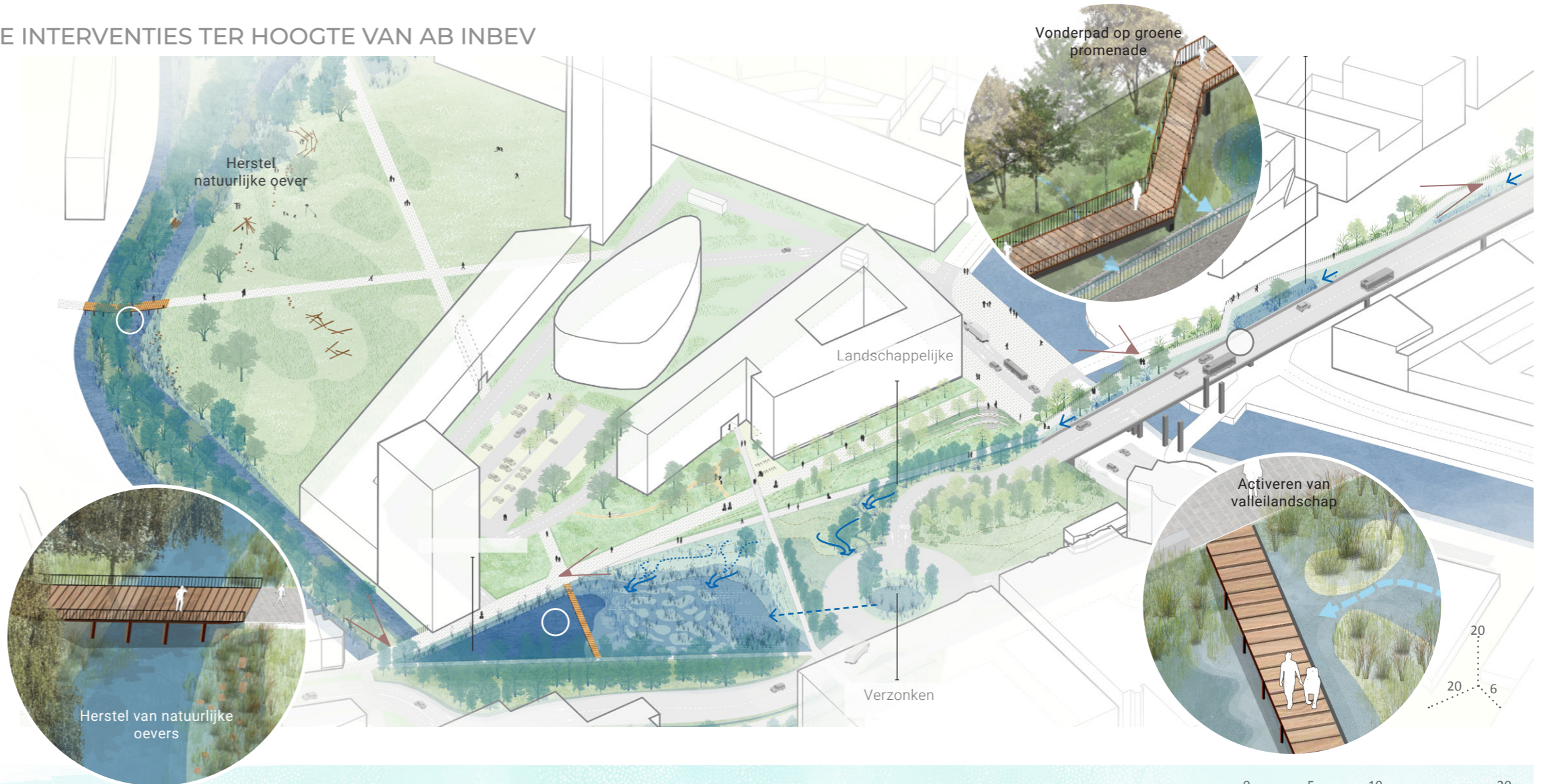
De bodem, de aarde, het reliëf, het substraat en de begroeiing zijn de dragers van het landschap rond de Ring. Werken aan de bodem maakt het mogelijk om de essentiële verbinding tussen stad en natuur te herstellen en versterken. De fundering van de Ring is ontstaan door historische grondwerken die bijdroegen aan de transformatie van het natuurlijke reliëf van de Dijlevallei. Het circulaire verloop van de Ring drukt een stempel op dit valleilandschap dat er soms mee in lijn ligt, er soms bovenuit steekt en soms uitgegraven zit in het oorspronkelijke reliëf. Deze landschappelijke transformaties van de Ring zijn te wijten aan een monofunctionele benadering: er is geen sprake van geïntegreerde verweving van stedelijke infrastructuur binnen een natuurlijk landschap. Wij stellen voor om de fundering van dit Ring-valleilandschap te herstructureren in een multidisciplinaire benadering, waarin de vele uitdagingen op het gebied van mobiliteit, urbanisme, landschap, ecologie en erfgoed verweven worden binnen een vernieuwend, karakteriserend ecotoon landschap. Water vormt de tweede component die, mede dankzij zonne-energie, in zijn verschillende vormen bijdraagt aan het leven van elk landschap. Op grootstedelijk schaalniveau verdeelt de Ring het landschap in afzonderlijke delen. Stroomopwaarts vinden we het toekomstig nationaal park, de vallei en haar voormalige natte weilanden, ingesloten binnen de Ring is er het historisch stedelijk landschap met gekanaliseerde en ondergrondse waterwegen; stroomafwaarts tot slot vinden we een industrieel landschap en een kanaal dat is weggeleid van haar natuurlijke functie ten gunste van economische ontwikkeling. Deze fragmentatie van het watersysteem door stedelijke infrastructuur en de verharding van bodems als gevolg van verstedelijking, heeft aanzienlijk bijgedragen aan het verstoren van de natuurlijke watercyclus. Wij stellen daarom voor om het water dat wordt opgevangen door de ringvormige structuur van de R23 te vertragen, op te vangen en te infiltreren. Dergelijke natuurlijke watercyclus levert immers substantiële ecosystemediensten en sociale voordelen in de publieke ruimte.

BODEM & WATER ■ ILLUSTRATIE VAN DE INTERVENTIES TER HOOGTE VAN AB INBEV



A - BESTAANDE TOESTAND
B - MATIGE INTERVENTIES

De mobiliteitsstrategie (matige interventie), toegepast op dit knooppunt van de autosnelweg bij het Brouwerijpark, bestaat uit het verplaatsen, vereenvoudigen en herwaarderen van verkeerswegen langs de site van AB Inbev. Dit maakt het mogelijk om een groot deel van de knooppuntruimte van de Ring vrij te maken voor een open ruimte die de natuur verbindt en uitbreidt van het nieuwe Brouwerijpark naar de nieuwe wijk Tweewaters. Daarnaast maakt het omleiden van de binnenste rijstroken van de Ring via het zuiden rond de Abdij Keizersberg en vervolgens langs de Vaartkom, het mogelijk om dit dubbele verkeerssegment te herwaarderen tot een lineair park. Dit stelt ons in staat om verschillende groengebieden langs de Ring met elkaar te verbinden. Dit project illustreert hoe de herintegratie van de watercyclus in de Ring en de nieuwe relatie met de vallei van de Dijle een nieuw ecotoon landschap mogelijk maakt. Water wordt in dit project niet langer gezien als een last, maar als een collectief, esthetisch, ecologisch en territoriaal geherdwaarderd natuurlijk element. Dit gebeurt onder andere door het aanleggen van een nat gebied en een alluviale micro-boszone die water opvangt dat afkomstig is van de viaducten en die deels heringericht zal zijn als groene promenade. Het open waterbeheer maakt van de Ring een landschapsruimte waarin water zowel een ecologische, esthetische als recreatieve functie heeft.



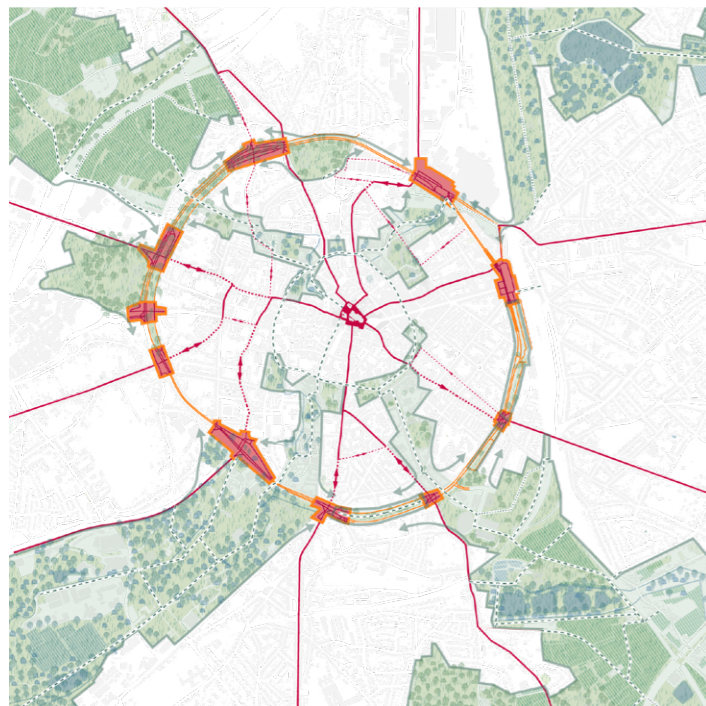
MOBILITEIT COMBINEREN MET ECOLOGISCHE CONTINUÏTEIT

PADEN EN RANDEN



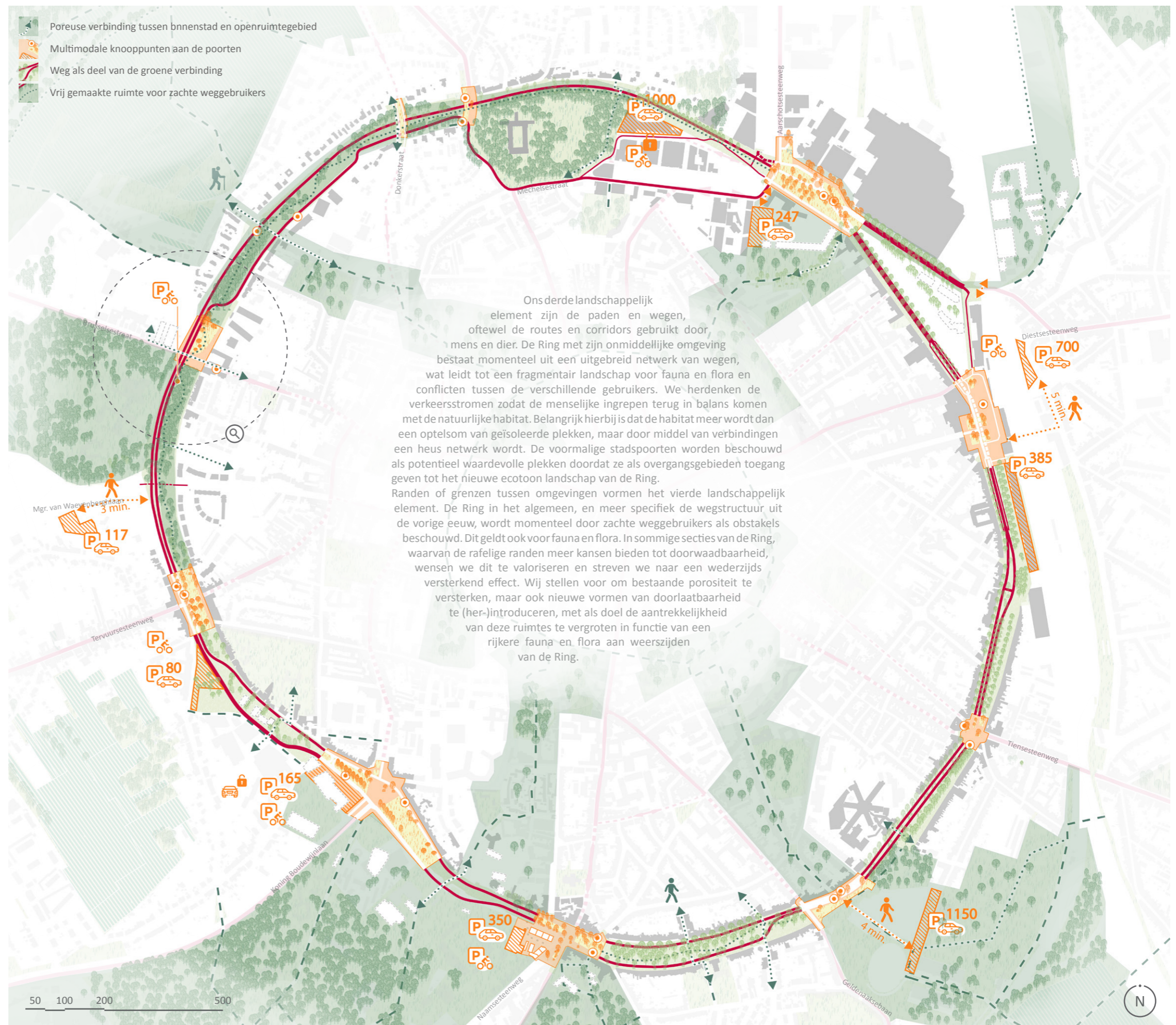
DE GRENZEN VERLENGEN

- Ring uitbreiden van gevel tot gevel
- Opwaarderen van de porositeiten
- Aanwezigheid van de auto reduceren
- Groene eilanden versterken in nieuwe mobiliteitsnet
- De ring openstellen naar aangrenzende openruimte gebieden



EEN NETWERK VOOR MENS EN DIER

- Vereenvoudiging wegennet bij historische poorten
- Wegstructuren die ecologische continuïteit bevorderen
- Circulatieplan
- Mobiliteitsknooppunt bij poort
- Netwerk voor zachte weggebruikers

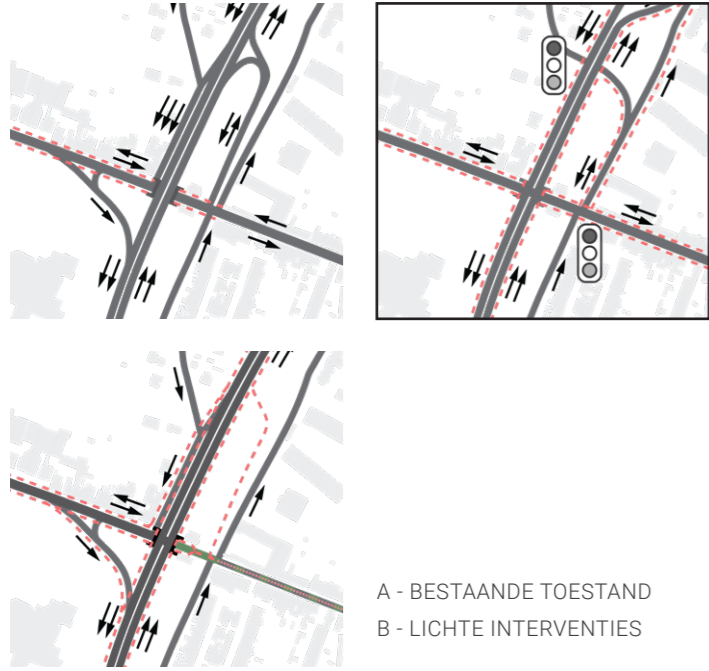


- Poreuze verbinding tussen binnenstad en openruimtegebied
- Multimodale knooppunten aan de poorten
- Weg als deel van de groene verbinding
- Vrij gemaakte ruimte voor zachte weggebruikers

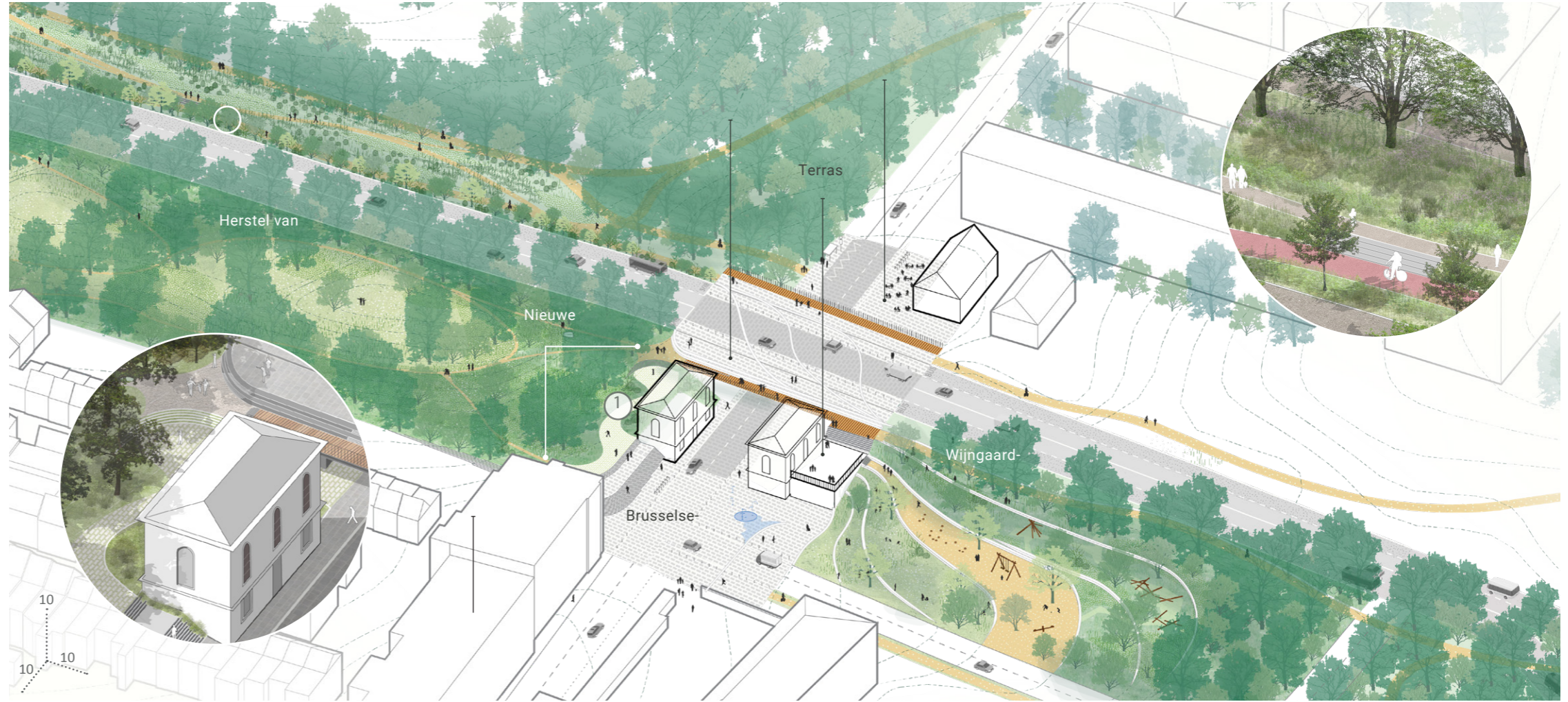
Ons derde landschappelijk element zijn de paden en wegen, oftewel de routes en corridors gebruikt door mens en dier. De Ring met zijn onmiddellijke omgeving bestaat momenteel uit een uitgebreid netwerk van wegen, wat leidt tot een fragmentair landschap voor fauna en flora en conflicten tussen de verschillende gebruikers. We herdenken de verkeersstromen zodat de menselijke ingrepen terug in balans komen met de natuurlijke habitat. Belangrijk hierbij is dat de habitat meer wordt dan een optelsom van geïsoleerde plekken, maar door middel van verbindingen een heus netwerk wordt. De voormalige stadspoorten worden beschouwd als potentieel waardevolle plekken doordat ze als overganggebieden toegang geven tot het nieuwe ecotoon landschap van de Ring. Randen of grenzen tussen omgevingen vormen het vierde landschappelijk element. De Ring in het algemeen, en meer specifiek de wegstructuur uit de vorige eeuw, wordt momenteel door zachte weggebruikers als obstakels beschouwd. Dit geldt ook voor fauna en flora. In sommige secties van de Ring, waarvan de rafelige randen meer kansen bieden tot doorwaadbaarheid, wensen we dit te valoriseren en streven we naar een wederzijds versterkend effect. Wij stellen voor om bestaande porositeit te versterken, maar ook nieuwe vormen van doorlaatbaarheid te (her-)introduceren, met als doel de aantrekkelijkheid van deze ruimtes te vergroten in functie van een rijkere fauna en flora aan weerszijden van de Ring.



PADEN EN RANDEN ■ ILLUSTRATIE VAN INTERVENTIES ROND DE BRUSSELSEPOORT

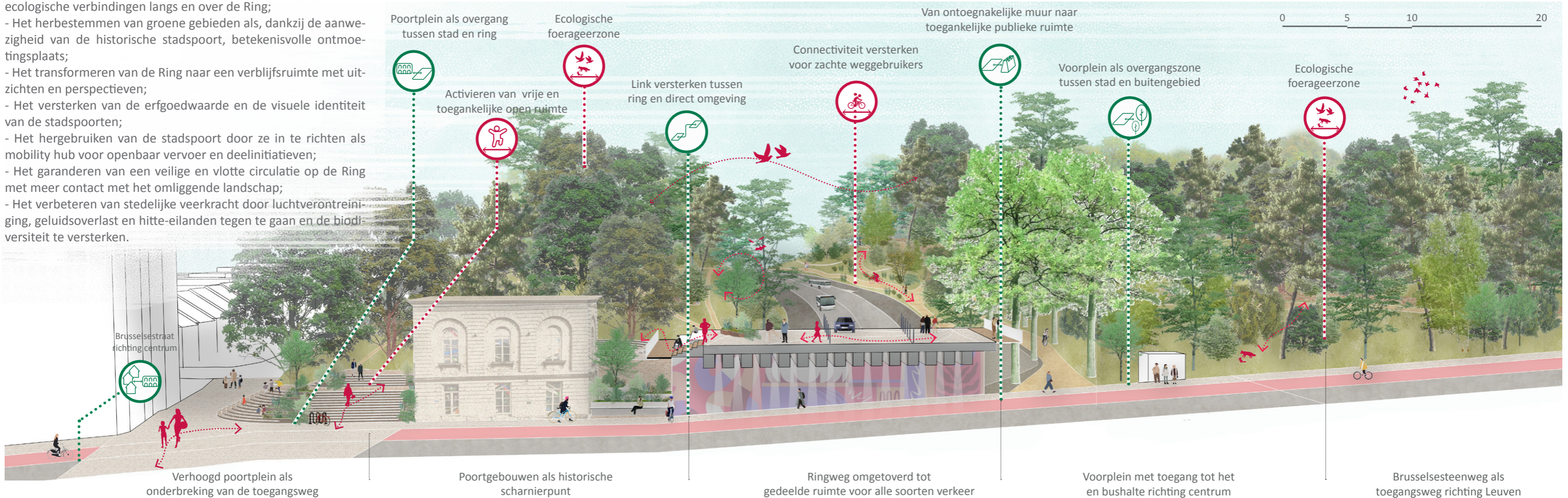


A - BESTAANDE TOESTAND
B - LICHTE INTERVENTIES

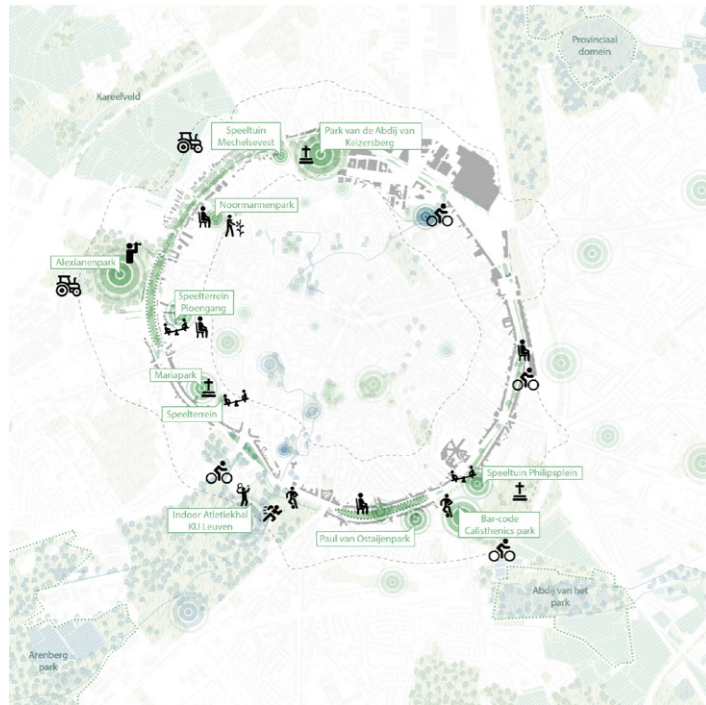


Als voorbeeld zoomen we in op de Brusselsepoort (lichte interventie). De mobiliteitsstrategie bestaat uit het verkleinen van het aantal rijstroken en verkeersknooppunten en het verlagen van de snelheid op de Ring. Het integreren van een vrije busbaan met soepele en poreuze randen verbetert fiets- en voetgangersverbindingen en vermindert de ecologische fragmentatie. Concreet behelst dit de volgende ingrepen:

- Het transformeren van het ontoegankelijke autosnelwegkarakter in een aantrekkelijke gemengde verkeersruimte die aansluiting vindt bij zijn directe omgeving;
- Het versterken van de groenstructuur en het verbeteren van de ecologische verbindingen langs en over de Ring;
- Het herbestemmen van groene gebieden als, dankzij de aanwezigheid van de historische stadspoort, betekenisvolle ontmoetingsplaats;
- Het transformeren van de Ring naar een verblijfsruimte met uitzichten en perspectieven;
- Het versterken van de erfgoedwaarde en de visuele identiteit van de stadspoorten;
- Het hergebruiken van de stadspoort door ze in te richten als mobility hub voor openbaar vervoer en deelinitiatieven;
- Het garanderen van een veilige en vlotte circulatie op de Ring met meer contact met het omliggende landschap;
- Het verbeteren van stedelijke veerkracht door luchtverontreiniging, geluidsoverlast en hitte-eilanden tegen te gaan en de biodiversiteit te versterken.



HABITAT EN MENS



NATUURLIJKE HABITATS IN EEN STEDELIJK WEEFSEL

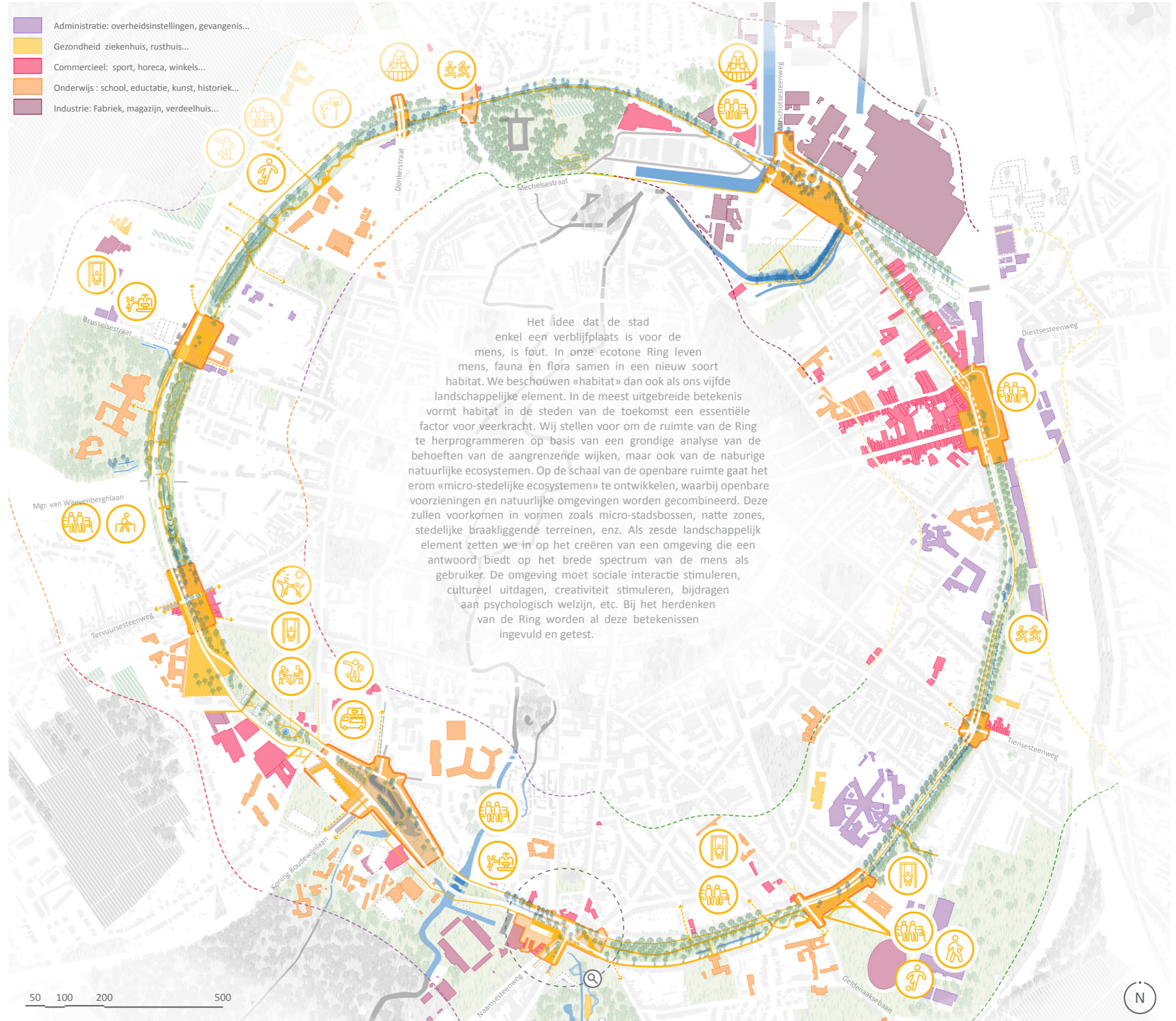
- Verbetering circulatie rondom ringweg
- Activeren groene zones in de buurt van ringweg
- Stedelijke ontwikkeling in functie van natuurlijke valleisysteem
- Erfgoed en milieu verzoenen in een nieuw verhaal
- Menselijke activiteit in functie van het landschap



LEVEN ROND DE RING

- Voorstel sport voorzieningen
- Voorstel commerciële voorzieningen
- Voorstel school - en gezondheidsvoorzieningen
- Voorstel park voorzieningen
- Voorstel industriële voorzieningen
- Voorstel administratieve voorzieningen

HET COMBINEREN VAN ECOSYSTEMEN EN MENSELIJKE ACTIVITEITEN



HABITAT EN MENS ILLUSTRATIE VAN INTERVENTIES ROND DE NAAMSPORT



De mobiliteitsstrategie die in deze zoom ter illustratie van de herstructurering van de Naamsepoort (matige interventie) wordt voorgesteld, bestaat uit het bijstellen en vereenvoudigen van de verschillende verkeersstromen. Samen met deze vereenvoudiging stellen we voor de niet-bebouwde ruimte (parking) voor de commerciële plint en de Delhaize in te richten als multifunctioneel knooppunt met als doel de ruimtelijke kwaliteit en de dagelijkse ervaring te verbeteren. We willen de Ring herdefiniëren van infrastructuurle ruimte naar stadsboulevard. In het voorbeeld van de Naamsepoort wordt de relatie van de openbare ruimte tot enkele bebouwde randen opnieuw ontworpen. We stellen voor het gelijkvloers te voorzien van actieve functies met als doel de interactie tussen bewoners van de gebouwen en gebruikers van het openbaar domein te versterken. Groenzones vormen stapstenen richting het Nationaal Park Brabantse Wouden en worden op die manier onderdeel van site-overschrijdende ecosystemediensten zoals het verhogen van de biodiversiteit en natuurlijke waterbeheerstrategieën. Qua vegetatiethema gaan we uit van een wildernistuin met integratie van veerkrachtige pioniersplanten met een eigentijdse uitstraling. Het nieuwe ecotone landschap tussen stad en natuur biedt de omwonenden een verbeterde levenskwaliteit en een diversiteit aan ontmoetingsmogelijkheden, die zullen bijdragen aan de organisatie van deze momenteel chaotische ruimte.

