

DE VERBINDENDE OMWALLING
actieve groene ruggengraat

**DE VOLLEDIGE STUDIEOPDRACHT VOOR DE OPMAAK VAN DE
ONTWIKKELINGSVISIE EN DE GEDEELTELIJKE UITVOERING VAN DE
HERAANLEG VAN DE LEUVENSE STADSRING R23**

OPEN OPROEP 47 VOOR HET PROJECT 01

INTRODUCTIE

Met trots presenteren we in deze bundel onze eerste lezingen van de Leuvense ringruimte. Dit is een aanzet tot een visie voor een levendig en duurzaam stadsdeel dat verbindt. Deze visie is echter nog niet af; een belangrijk onderdeel ontbreekt in ons proces: de dialoog met de verschillende opdrachtgevers, gebruikers en bewoners van de buurten en polariteiten die de ringruimte samenbrengt.

Deze bundel biedt inzicht in onze benadering, gebaseerd op de gedeelde expertise binnen ons team, de input vanuit de twee briefings en de projectdefinitie. Deze intuïties zullen zich gedurende het onderzoeks- en planningsproces ontwikkelen en uitgroeien tot een gedragen masterplanvisie. Het is een ambitieuze visie op het gebied van mobiliteitstransitie, klimaatadaptatie en ontwikkelingsstrategie, ingebed in een complexe stedelijke realiteit.

De stad van morgen is complex; collectieve intelligentie is daarom nodig. Ons doel is om een iteratief werkingsproces te ontwikkelen, in afstemming met het traject voor participatie en communicatie, ten dienste van het opstellen van een ambitieuze ontwikkelingsvisie die concreet realiseerbaar is. Deze dynamiek tussen het systematische en het concrete, tussen stedenbouw, mobiliteit, urban design en landschap – tussen de uitwerking van de visie en de uitvoering van het project – vormt onze kracht.

Onze gezamenlijk uitgevoerde projecten voor stedelijke publieke ruimtes, binnen een langetermijnvisie op de transitie van de stad, getuigen hiervan. Deze projecten dienen vandaag als hefboom voor dynamische stedelijke ontwikkelingen en vergroten de levensvatbaarheid van andere activiteiten in hun nabije omgeving. Onze werkwijze is gebaseerd op de ervaring en knowhow die ons team heeft verworven en berust op een zekere intellectuele flexibiliteit, die nodig is om benaderingen te verzoenen die op het eerste gezicht niet compatibel lijken. Methodologie en visie overlappen elkaar voortdurend en moeten als een geheel worden gelezen en beoordeeld.

Stadsvernieuwing in Leuven heeft de afgelopen decennia een dynamische ontwikkeling gekend in zowel de binnenstad als de deelgemeenten. **De stad en Het Agentschap Wegen en Verkeer richten nu hun blik op de Ring, een ruimte die tegelijkertijd verdeelt en verbindt.**

We bevinden ons in een cruciale fase waarbij het erom gaat een herontwikkeling van het Ring-Territorium voor te stellen met het oog op de nieuwe uitdagingen waarmee de stad van morgen wordt geconfronteerd. We zijn ervan overtuigd dat het mogelijk is om deze nieuwe stedelijke realiteit mee op te bouwen in plaats van ze te ondergaan, op voorwaarde dat we de lopende transitie begrijpen en de operationele hefboomen identificeren om te handelen.

Nadenken over de toekomst van de Ringruimte is een boeiende uitdaging en vooral een oefening in anticipatie. Het gaat erom vooruit te kijken naar alle mogelijke gebruiken, manieren van beleven, werken, wonen en ontspannen in deze extraordinaire ruimte. Deze ethiek van anticipatie is niet gericht op een of andere voorspelling, maar moet via het project een vorm van permanente aanpasbaarheid ontwikkelen. **Het stadsontwerp wordt daarmee een dynamische onderhandelingsruimte die inspeelt op ecologische, stedenbouwkundige en maatschappelijke uitdagingen**



Aan de hand van vier ambities willen we de visie gestalte geven. Ze belichten de unieke spanningsvelden van de Ringruimte en reiken tegelijkertijd bouwstenen aan voor innovatieve oplossingen. Ze vormen een strategische leidraad, en fungeren als een toetsingskader voor voorstellen die zowel plaatsgebonden als systematisch zijn.

1. De Ringruimte herdenken vanuit het landschap en haar geologie. Leuven ligt op het raakpunt van drie geologische eenheden: de Laag-Belgische Vlakte in het noorden, het Brabants Plateau in het zuiden en de getuigenheuvels van het Hageland die de stad diagonaal doorkruisen van zuidwest naar noordoost. De stad is gelegen in een natuurlijke kom gevormd door de deze heuvels en het plateau en opent zich naar het noorden toe. De huidige ringweg, gelegen in deze kom, weerspiegelt deze gevarieerde topografie en kent daardoor een verschillend karakter afhankelijk het gebied waar ze doorheen loopt. Deze diversiteit biedt verschillende mogelijkheden en opportuniteiten.

2. Een veerkrachtig stedelijk ecosysteem gebaseerd op de Leuvense levensstijlen. Verschillende onderling afhankelijke transitie tekenen de horizon voor de Klimaatneutrale stad. Naast de ecologische transitie en de digitale transitie is het onontbeerlijk om, de transitie van de Leuvense levensstijlen, en de transitie van collectieve actievormen hieraan toe te voegen. Ze brengen elk specifieke vragen naar voren, die het Ringproject mee kan beantwoorden

3. Vernetwerken van ecologie en infrastructuur. Bij de ontwikkeling van het masterplan voor de ringruimte is het essentieel om een zorgvuldige balans te vinden tussen infrastructuur en ecologie. De druk op de beschikbare ruimte vanuit verschillende invalshoeken is aanzienlijk. Enerzijds zijn er de lokale prioriteiten die cruciaal zijn voor de leefbaarheid en functionaliteit van de deelgebieden. Anderzijds moet de continuïteit van de ring, en de verbindingen die deze biedt, gewaarborgd blijven.

4. Een project dat is ingeschreven in de geschiedenis van de stad. Om de publieke ruimte te laten aansluiten bij de evolutie van het territorium, beschouwen wij tijd niet als een beperking maar integendeel als een belangrijk onderdeel van de reflectie op zich. Het verduurzamen van de Leuvense Ring vraagt om respect voor natuurlijke ritmes en cycli, en biedt kansen voor een samenhangende en ambitieuze visie op mobiliteit en landschap. Zo kan de Ring uitgroeien tot een krachtige symbiose van stedelijkheid, natuur en duurzaamheid.



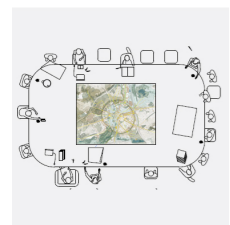
Het Kanaal Leuven-Dijle



De Keizersberg



De Naamsevest



READING 1_ LANDSCHAP EN GEOLOGIE

OPPORTUNITEITEN EN AMBITIES

1. Beleefbare Getuigenheuvels. In het heuvelslandschap van de Zwanen- en Roeselberg zien we een opportuniteit om de openruimtegebieden, die de omliggende deelgemeenten van groen voorzien, te verbinden met het groen op de flanken van de binnenstad. Doordat het ringlandschap de ruimte heeft om open te bloeien tussen de open ruimtes en niet nauw gedreven wordt tussen façades, zien we een opportuniteit tot het ontwikkelen van een geïntegreerd landschapspark dat enerzijds radiale verbindingen maakt tussen de open landschappen en de parken in de binnenstad, alsook lateraal een verbinding biedt tussen de geïsoleerde parken rondom het Lemmensinstituut en de Abdij van de Keizersberg.

Tegelijkertijd vormen de flanken belangrijke uitdagingen en kansen op het vlak van waterbeheer. Door de gevoeligheid van afstroming – losstaande van de overstromingsdynamiek van de Dijle – biedt het open ringlandschap hier aanzienlijke mogelijkheden als waterbuffer.

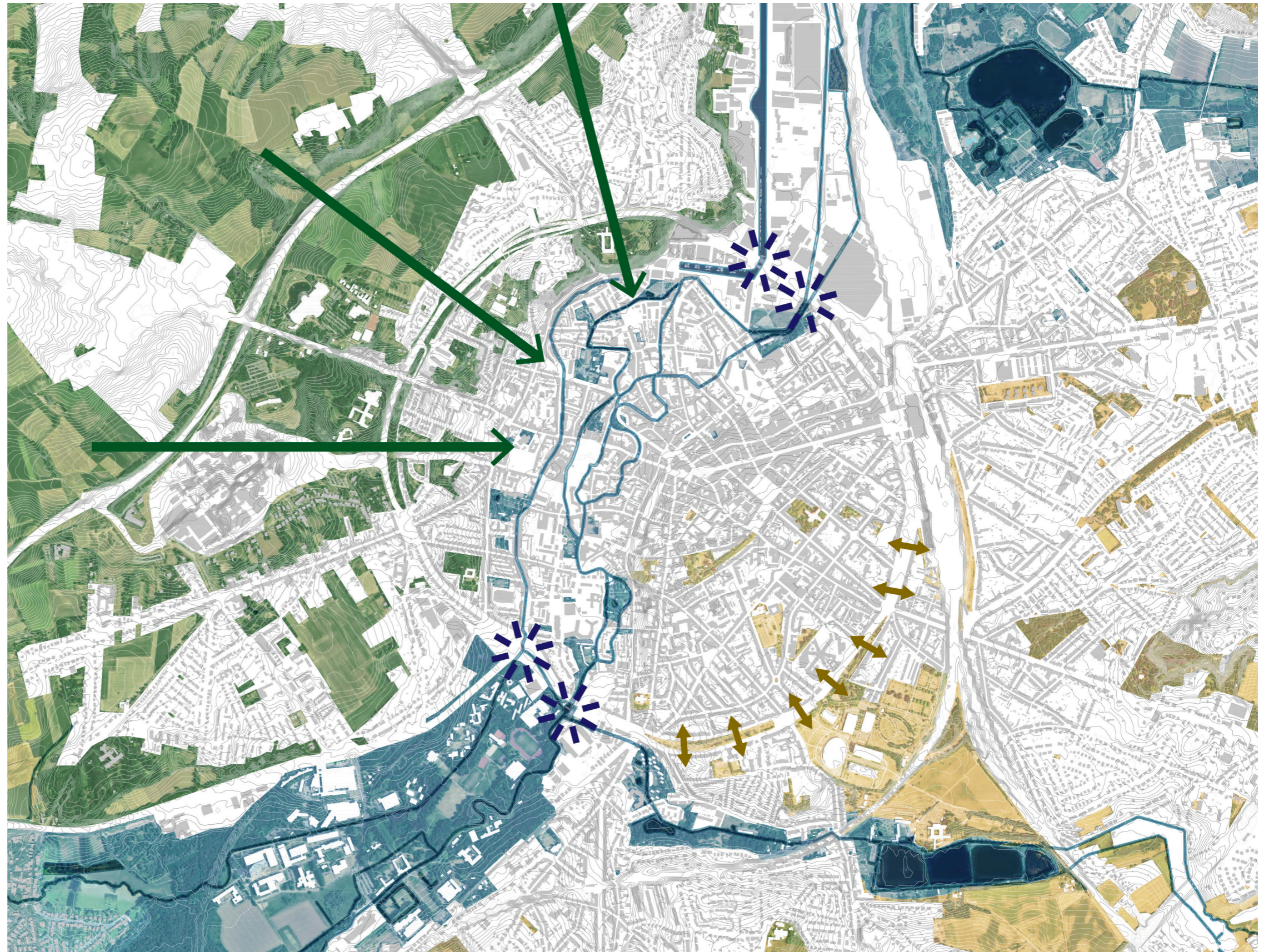
2. Heropwaardering van de waterpoorten. De huidige tendens om de waterlopen opnieuw open te leggen en beleefbaar te maken in de binnenstad (zoals de ontwikkeling van de Hertogensite, het Sluispark, Handbooghof) is er één die we willen doorzetten aan de poorten van de binnenstad. Zowel bij de zuidelijke als noordelijke toetreding stroomt de Dijle de stad binnen in een sterk verharde omgeving, gedomineerd door infrastructuur.

We willen de waterlopen op deze kritische punten meer aanwezigheid geven en doen heropleven tot waterpoorten die deel uitmaken van de ketting aan beleefbare groenruimtes gelinkt aan de Dijle doorheen het grondgebied.

Hierdoor willen we niet enkel de leesbaarheid van de Dijle als een continu landschappelijk element versterken, maar ook inspelen op haar rol als ecologische corridor.

3. De vesten als schakel naar recreatief groen. De grootschalige, recreatieve groenruimtes op de uitlopers van de oostelijke getuigenheuvels bieden een groot potentieel om compensatie te bieden aan het schaarse aanbod van publiek groen in het oosten van de binnenstad. Hierbij willen we inzetten op het versterken van de huidige vesten tot een stedelijke boulevard, die strategische connecties biedt tot de aangrenzende recreatieruimtes.

Tevens versterken we zo de vesten als een strategische schakel tussen de woonkern van de binnenstad, naar de recreatieve groenruimtes van de Philipssite en de Universiteitscampus van Arenberg, tot aan de grootschalige groenzones die zich uitstrekken tot voorbij de deelgemeenten.



READING 2_ EEN VERLEDEN MET EEN TOEKOMST

De eerste en tweede omwalling van Leuven weerspiegelen de groei en veranderende noden van de stad in de middeleeuwen. Na de voltooiing van de tweede omwalling verloor de eerste haar verdedigingsfunctie. In deze periode kende Leuven een bloei dankzij de handel en de vestiging van de Universiteit in 1425. Sommige delen van de oude muur werden afgebroken, of raakten in verval terwijl andere bleven staan en een nieuwe functie kregen, zoals de integratie in stadsgebouwen of als bron van materialen voor nieuwe bouwwerken. In het huidige stadsbeeld worden de restanten van de eerste omwalling slim terug zichtbaar gemaakt waardoor bezoekers en inwoners de middeleeuwse stadsstructuur kunnen herontdekken en begrijpen.

Hoewel de militaire en tolfunctie van de tweede omwalling in latere eeuwen afnam, blijft het tracé tot op heden een markering van de binnen- en buitenstad.

Ontmanteling _De industrialisatie van Leuven kreeg in de 19e eeuw een stevige impuls door de aanleg van de spoorlijn en de Vaart. Het Spoor verbond Leuven rechtstreeks met Brussel en andere industriële centra. De Vaart verbond Leuven met de Schelde en opende zo een directe waterweg naar Antwerpen waardoor de industriële activiteit in de regio verder toenam. Leuven richtte zich niet alleen meer op zijn traditionele economie van universiteit en brouwerijen, maar ook op industriële groei.

Met de groei van de stad, werden grote delen van de omwalling ontmanteld en omgevormd tot Parken en Wandelpromenades geflankeerd door statige herenhuisen. Een transformatie die paste in een bredere Europese trend om oude stadsverdedigingen om te vormen tot groene en recreatieve ruimtes. Grotere kavels kwamen beschikbaar voor allerlei nieuwe functies zoals de gevangenis, een sigarenfabriek,

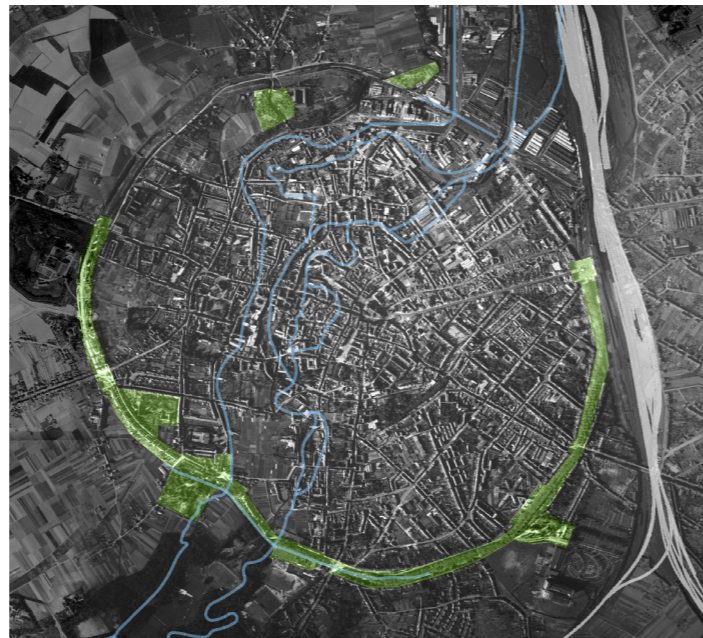
Koning Auto _Begin 20ste eeuw rijden elektrische trams over bijna het volledige traject van de ring. De moderne Leuvense Ring, een uitgesproken civieltechnische constructie, ontstond pas vanaf de jaren vijftig. Een dubbele tweevaksbaan die de topografie op soms brutale manier gemodelleerd heeft en op veel plaatsen en bestaande structuren afsnijdt van hun historisch en geografische context. In de jaren 1960 wordt de ring vervolledigd met het viaduct over de Vaart en expres verbindingen met de nieuwe snelwegen E40 en E314.

Via weldoordachte stadsprojecten, echter zonder een algemene visie op de ontwikkeling van de Ringruimte, worden er vanaf de jaren '90 verschillende sites aan de ring herontwikkeld: de stationsomgeving met ondertunneling van de Ring onder het Martelarenplein, de Vaartkom, Twee Waters, de Philipssite.

Vandaag is de Leuvense Ring een cruciale verkeersader, een uitdaging en een opportuniteit om duurzame oplossingen te vinden voor de nieuwe uitdagingen van de moderne Leuvense regio.

De ring vormt vandaag een barrière tussen de binnenstad en de deelgemeenten die we willen 'weggommen' maar anderzijds willen we de historische 'brede' ruimte van de omwalling met zijn gracht, wal en muur voelbaar houden. Een ringruimte die niet enkel meer longitudinaal maar ook dwars verbindt. Een verademing in de regio die lokaal als verblijfsruimte dienstdoet voor de bewoners en de vele dagelijkse gebruikers op weg van en naar hun school, werk of hobby.

Hoewel weinig fysieke sporen van de middeleeuwse omwalling bewaard zijn gebleven, kan de Ringruimte mede hierdoor een symbool blijven van de evolutie van Leuven, van een versterkte radiale stad naar een dynamisch polycentrische regio in beweging.



READING 3 _ EEN VEERKRACHTIG STEDELIJK ECOSYSTEEM GEBASEERD OP DE LEUVENSE LEVENsstIJL

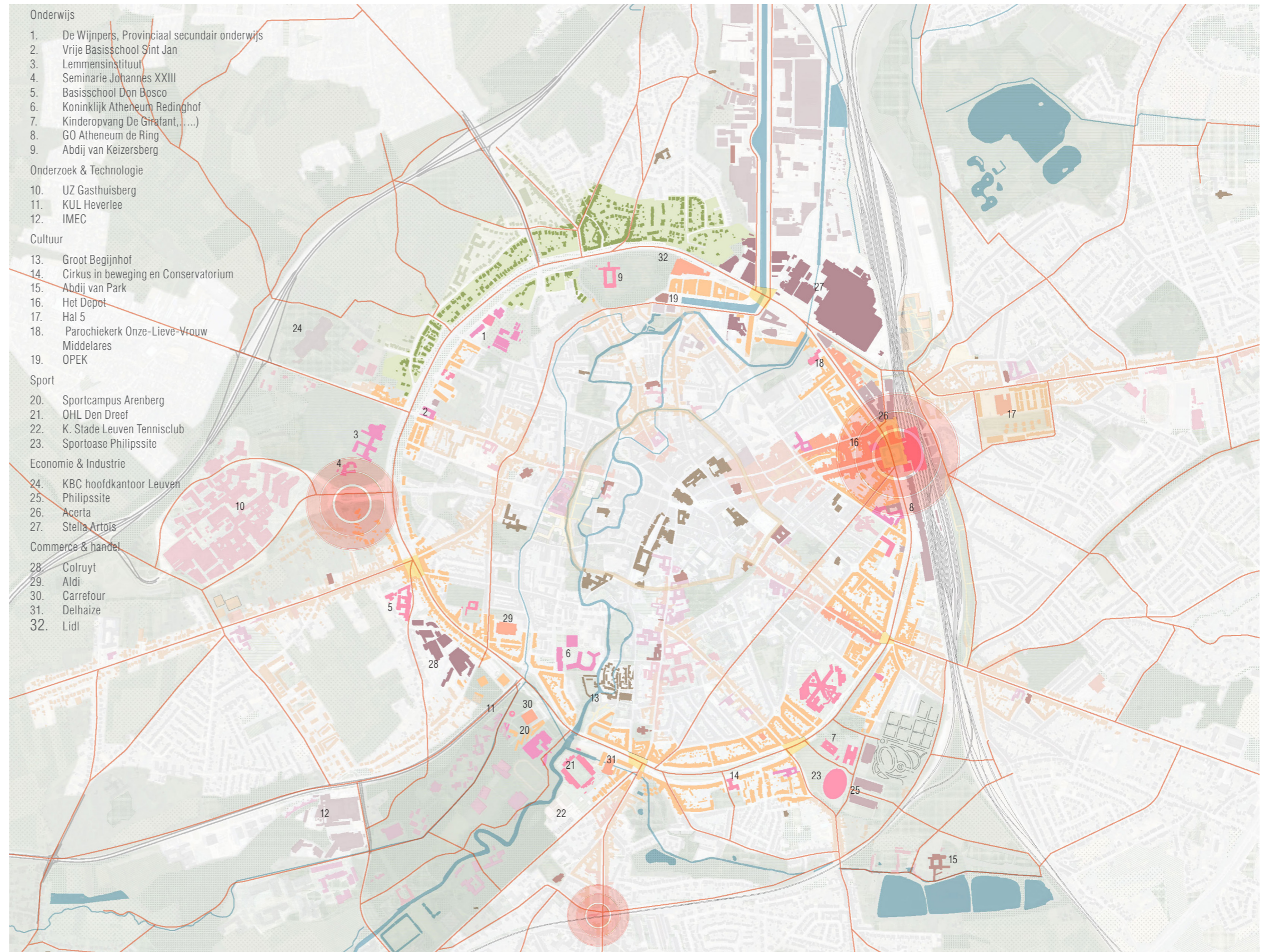
Leuven heeft een verrassend diverse, genereuze en kwalitatieve leefomgeving. De stad beschikt over een levendig centrum, meerdere woonkernen en een rijk aanbod, zowel langs als rond de Ring, aan cultuur, sport, technologie, onderwijs, natuur Een compacte stad binnen de Ring, maar ook een regio met punten van stedelijke intensiteit in een gebied dat zich uitstrekt tot aan de E40 in het Zuiden en de E314 in het Westen. Leuven groeit en – vooral – blijft zich diversifiëren

De strategische ringruimte met haar uitzonderlijke dimensies is op zich meervoudig. Een unieke locatie waar uiteenlopende elementen samenkomen en waar de grenzen tussen lokaal en globaal vervagen: een verzamelpunt voor mensen uit alle windstreken en achtergronden. Een opmerkelijke mix van buurtbewoners tot internationale bezoekers, van scholieren tot onderzoekers en werknemers, van LeuvenBoys in de White army tot rokende cipiers.

Onze stedelijke visie beperkt zich niet tot de infrastructuur van gevel tot gevel, maar beschouwt de volledige ringruimte, en haar verschillende bandbreedtes. **We streven naar een complementariteit van de polariteiten en de verankering ervan in hun omliggende stedelijk gebied**, waarbij de differente polariteiten onderling goed verbonden zijn evenals met de rest van de Leuvense regio. De ringruimte als een open, inclusief stadsdeel met intense en diverse stedelijke omgevingen met het potentieel voor onverwachte kansen en plaatsen voor spontane ontmoetingen.

Dit kader creëert een open en dynamische ruimte die toekomstige, nog onbekende interventies de mogelijkheid biedt om zich flexibel te ontplooiën. Veeleer dan een op zichzelf staande entiteit willen we de Ringruimte aldus benaderen als een ruggengraat waarrond verschillende dynamieken kunnen worden georganiseerd. Een stad van keuzes, waar we kunnen genieten van verschillende buurten en sferen.

Belangrijk hierbij is dat naast de klassieke (en te versterken) bewegingen van en naar de binnenstad ook de tangentiële fluxen in beschouwing worden gebracht. Nieuwe informele dwarsverbindingen verbeteren de relatie tussen de binnenstad en de grootstedelijke programma's. De graduele heraanleg van de versnipperde publieke ringinfrastructuur tot kwaliteitsvolle verblijfsruimte en drager van 'nieuwe mobiliteit' gefocust op fietsers, openbaar vervoer en voetgangers als bindend element tussen deze polariteiten.



READING 4 _ ECOLOGIE EN INFRASTRUCTUUR VERNETWERKEN

ONTWERPBENADERING VERNETWERKEN

De druk op de beschikbare ruimte die de ring kan aanbieden is aanzienlijk. Enerzijds zijn er de lokale prioriteiten die cruciaal zijn voor de leefbaarheid en functionaliteit van de deelgebieden. Anderzijds moet de continuïteit van de ring, en de verbindingen die deze biedt, gewaarborgd blijven. De ringruimte vormt een tangentiële structuur die de historische kern van Leuven omringt. Dit element is onlosmakelijk verbonden met de radiale invalswegen die naar de stad leiden. De essentie is dan ook om de interactie tussen deze twee aspecten te vernetwerken, en dit vanuit verschillende invalshoeken. Het netwerk moet niet alleen verkeerstechnisch functioneren maar speelt ook een sleutelrol als een ecologische en sociale verbindingsruimte.

In het onderzoek naar de juiste ontwerp oplossing die rekening houdt met de verschillende invalshoeken zullen we een geïntegreerde ontwerpbenadering hanteren die steeds drie stappen zal doorlopen:

1. Vaststelling van de Ruimte vraag: Dit omvat het in kaart brengen van de behoeften van de verschillende belanghebbenden. Daarbij is het belangrijk om de impact van de infrastructuur op de omgeving in overweging te nemen. Zo moeten we het wegprofiel, met aparte rijstroken voor auto's, bussen en fietsen, ook in vraag durven stellen ten behoeve van ecologische waarden.
2. Keuzes Maken: Het besef creëren dat er keuzes gemaakt moeten worden, is cruciaal. Dit is niet alleen een uitdaging, maar ook een kans. Het is noodzakelijk om prioriteiten te stellen en te bepalen welke aspecten van de ring en de invalswegen essentieel zijn voor de toekomst van Leuven. Hoe zorgen we er bijvoorbeeld voor dat de infrastructuur de ecologische waarde van het gebied respecteert en versterkt? Een prioriteitentoolbox op basis van MCA zal hierbij een belangrijk instrument vormen.
3. Ruimtelijke Vertaling van Keuzes: Dit betekent dat we verschillende opties overwegen over de concrete vormgeving van de ring en de invalswegen volgens de gestelde prioriteiten. Hoe kunnen we van multifunctionele ruimtes creëren waar verkeer, natuur en recreatie samenkomen?

Tot slot is het belangrijk om de ontwerpbenadering te kunnen vatten in een duidelijk toekomstbeeld. Dit lichtpunt geeft richting aan ontwerp- en beleidsprocessen en inspireert alle betrokkenen om samen te werken aan de realisatie van de nieuwe ringruimte.

CONNECTIVITEIT

De stadspoorten fungeren vandaag nog steeds als belangrijke overgangspunten tussen de intra-muros en extra-muros gebieden. Een van de uitdagingen is dat de geconcentreerde plekken ook bijdraagt aan de barrièrewerking die de ring creëert voor fietsers en voetgangers. Om de connectiviteit te verhogen voor zacht verkeer en groen, is het essentieel om zowel bestaande als nieuwe radiale connectoren te ontwikkelen die de gebieden buiten de ring met de binnenstad verbinden

De radiaalverbindingen voor zacht verkeer volgen niet noodzakelijkerwijs dezelfde route als die voor gemotoriseerd verkeer. Er zijn volop kansen om de oversteekbaarheid tussen de poorten te verbeteren, enerzijds door te profiteren van een beperkte breedte van het wegprofiel en anderzijds door de focus op nieuwe linken waardoor we de toegankelijkheid van de stad voor alle gebruikers kunnen vergroten. Het aanleggen van veilige en comfortabele oversteekplaatsen en het stimuleren van een integrale benadering van het verkeer zijn belangrijke stappen in deze richting.

ECOLOGIE

Een van de primaire opportuniteiten voor het masterplan is het bevorderen van de ecologische connectiviteit. Dit kan worden bereikt door het aanleggen van verbindingscorridors die de hoger gelegen gebieden met de laaggelegen zones en grondgebonden habitats verbinden. Het is cruciaal om de ecologische potentiële zones te volgen, waarbij rekening wordt gehouden met de terreinhoogte en het grondwaterniveau. Historisch gezien zijn de terreinhoogtes in steden gestegen, waardoor de verbinding met het grondwater vermindert. Dit vraagt om innovatieve oplossingen en een zorgvuldige planning.

Enerzijds onderzoeken of een corridor van natuurzones die idealiter een breedte van 25 meter hebben om de ecologische connectiviteit te waarborgen. Daarnaast is het belangrijk om ook kleinere verbindingengebieden te overwegen met een focus op specifieke fauna en flora doelgroepen (bv. vleermuis connecties). Deze aanpak zorgt ervoor dat we zowel op langere termijn kijken maar ook op korte termijn een impact kunnen hebben met kleinere groene verbindingen die een belangrijke rol kunnen spelen in het ecosysteem.

Bij het ontwikkelen van het ecologische concept voor de ring is het belangrijk om niet te forceren dat er een uniforme aanpak door de hele ring moet komen. In plaats daarvan is het beter om specifieke zones te selecteren en deze te intensiveren, wat kan leiden tot een betere ecologische return on investment (eco-ROI). Dit stelt ons in staat om gericht en effectiever te investeren in de ecologische gezondheid van de ring.

Vanuit een hydrologisch standpunt is de ring onlosmakelijk verbonden met zijn dwarsverdeler: de Dijlevallei. Een effectief upstream watermanagement is vereist, waarbij we ons richten op het vasthouden van water zo lokaal mogelijk. Dit omvat het creëren van waterreserves op locaties die kwetsbaar zijn voor droogte en het maximaliseren van de aanvulling van het grondwaterpeil. Door de druk op de Dijle en de omliggende waterlopen te verminderen, kunnen we bijdragen aan een gezonder ecosysteem.

MOBILITEIT

Uit het meest recente microsolutierapport blijkt dat het verkeersvolume moet afnemen met ongeveer 20% om een werkend mobiliteitssysteem met HOV-concept rond de R23 in te richten (ten opzicht van scenario 1B). Omtrent de duurzame modal shift heeft Leuven een "Roadmap" uitgewerkt voor een klimaat neutrale stad met als doel het autoverkeer met 20% te reduceren. Uit kwantitatief onderzoek blijkt dat om dit te verwezenlijken op stadsregioniveau een verdubbeling nodig is van het aantal fietsers en OV-gebruikers. Om dit te kunnen doen werken ligt er dus een grondige opgave op tafel voor de hele stadsregio, maar ook op de ring zelf.

Het Ruimtelijk Structuurplan Leuven benadrukt de potentie van de ring als verbindende ruimte tussen de binnenstad en de omliggende woongebieden. Dit gebeurt niet alleen vanwege de centrale ligging maar ook dankzij de aanwezigheid van groene en openbare ruimten en een divers aanbod aan voorzieningen. De ring moet worden gepositioneerd als een belangrijke schakel voor fietsers en het openbaar vervoer op regionaal niveau, terwijl de rol van het autoverkeer beperkt blijft tot een verdeelschijf op stedelijk niveau. Volgens deze categorisering krijgen fiets en OV op de ring voorrang op het gemotoriseerd verkeer

Het conflictvrij maken van de verkeerslichtengeregelde kruispunten, alsook het beperken van conflictlocaties bij niet-geregelde kruispunten d.m.v. doordachte inrichting en kruispuntconfiguratie, worden als harde voorwaarde meegenomen richting de ontwerpstudie. Vanuit de studie blijkt dat het maximaal conflictvrij regelen van de kruispunten én een reductie in het rijstrokenprofiel voor het wegverkeer een te grote negatieve invloed heeft op de verkeersdoorstroming voor niet alleen het auto- en vrachtverkeer maar ook het openbaar vervoer en de doorstroming van conflictvrije fietsverbindingen. Dit is een onrechtstreeks negatief effect en is ongewenst. Om die reden worden enkel de conflictvrije verkeerslichtenregelingen als uitgangspunt genomen bij het ontwerp en wordt een rijstrokenreductie onderzocht per segment op basis van de specifieke ruimtelijke en verkeerskundige karakteristieken.

BIKE ORIENTED DEVELOPMENT

In het streven naar een succesvolle modal split heeft het fietsverkeer een belangrijk stap in de goede richting gerealiseerd en daarenboven nog het potentieel om dat aandeel nog significant te vergroten. Een belangrijke hoeksteen van dit masterplan zal dan ook een doorgedreven Bike oriented development zijn langs de ring en aansluitende verbindingswegen. In tegenstelling tot het autoverkeer is de Ring niet de enige draaischijf voor fietsverbindingen, hetgeen wordt bewezen met de vele parallelle fietsverbindingen die worden gemaakt in parallel langs de ring (denk bijvoorbeeld aan Tivoli/ spoorverbinding).

Naast het verbeteren van de fietsinfrastructuur op de ring (voldoende brede fietspaden, voldoende wachtruimte aan kruispunten, betere signalisatie voor verkeersregels voor fietsers onderling,...) is het ook verder verknopen van de fietspaden van de ring met parallelle en radiale verbindingen cruciaal.

Het microsolutierapport van TML focust voornamelijk op de toepassing van een HOV-systeem in Leuven, geconcentreerd rond de R23 en haar kruispunten, en stelt de prioriteit van het OV-systeem boven dat van het verkeerssysteem voor zachte weggebruikers.

Het basisuitgangspunt van Leuven bestaat erin dat het volledige wegennet fietsbaar moet zijn waarbij de grootste concentraties van fietsstromen liggen op wegen met de kleinste concentraties aan autostromen. Dit wil ook zeggen dat bij grote fiets- en of autostromen afzonderlijke fietsinfrastructuur nodig is. Daarom heeft Leuven een gelaagd fietsnetwerk opgebouwd dat zowel op schaal van de stadsregio als op schaal van de woonkern kan functioneren. De R23 maakt deel uit van het bovenlokaal netwerk, namelijk de doorfietsroutes..



Leven in een sociaal, economisch en ecologisch duurzame regio

READING 4 _ ECOLOGIE EN INFRASTRUCTUUR VERNETWERKEN

De ring is een belangrijke doorfietsroute, waar de stad de nadruk wil leggen op comfortabele en veilige fietsinfrastructuur. Ook hier wordt er gestreefd naar vlotte en veilige oversteekbewegingen voor fietsers die voldoende ruim gedimensioneerd zijn. Er is immers te verwachten dat op deze routes veel fietsers aanwezig zullen zijn aangezien ze belangrijke attractiepolen met elkaar verbinden binnen een stedelijk gebied.

Er wordt voorgesteld om een beslissingsboom op te stellen om te beoordelen wat er vervolgens met de vrijgekomen ruimte gebeurt. Voorstel is om het STOP-principe gecombineerd met landschaps- en stedenbouwkundige ambities te hanteren en om per segment de inrichting af te stemmen op de noden per modus gebaseerd op categorisering van de netwerken en de selectie van prioritaire assen. De sterkste verschuiving richting een meer duurzame modale verdeling kan worden gecreëerd door mensen op de fiets te krijgen en te houden. De gehele inrichting moet dan ook voldoende aandacht geven aan de aantrekkelijkheid voor fietsers. Daarom is het belangrijk dat we geen eenzijdige focus hanteren op Regionet en een inrichting van de R23 die wordt geënt op het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). Waar zich kansen voordoen voor het openbaar vervoer op kruispunt en wegsegment niveau zullen deze zeker ten volle worden benut maar de belangen van het openbaar vervoer zullen niet voor dat van de fietsers worden geplaatst.

PARKEREN

Onderzoek naar parkeerbehoefte (via bestaande parkeercijfers en de gegevens van bewonerskaarten) zal het mogelijk maken om het parkeerbeleid gericht te kunnen afstemmen en waar mogelijk parkeerzones heroriënteren. Deze parkeerplaatsen zullen dan verdwijnen en plaats maken voor ruimte voor andere functies en invulling zoals vergroening.

De stad wil inzetten op het complementair medegebruik van onderbenutte clusterparkings van bedrijven en voorzieningen. Het voorstel is dan ook om het parkeren langs de R23 enkel te concentreren op locaties waarvoor geen alternatieven voorhanden zijn voor de doelgroepen die er een bestemming hebben, bv. bewoners en in beperkte mate bezoekers van lokale functies. We hanteren hiervoor het basisprincipe dat bezoekers geleid worden naar clusterparkings en bewoners naar lokale plaatsen en buurt-pocketparkings.

Ook de snelle uitrol van laadinfrastructuur vormt een aandachtspunt. Gezien op de gewenste locaties voor laadinfrastructuur soms grote vermogens nodig zullen zijn, kan ook daar nu al ingezet worden op synergie met gerichte netverzwaring.

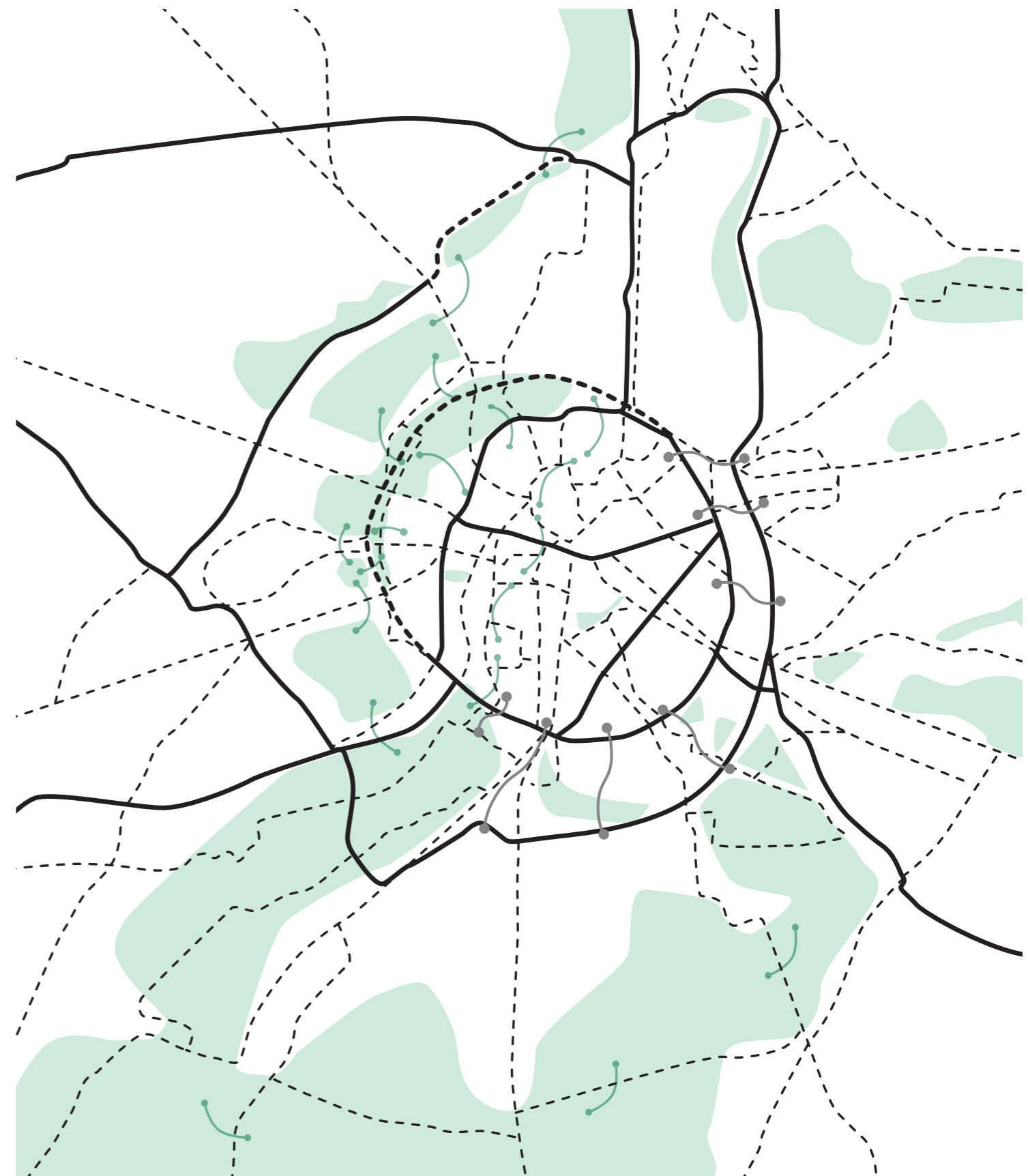
KOPPELKANSEN GROENE WARMTE

Tot slot kan de ring kan boven de ecologische en mobiliteitsverbinding, ook een verbindende rol spelen voor Groene Warmte. De ring is op dat vlak ook ondergronds namelijk een interessante infrastructurale drager om de binnenstad van groene warmte te voorzien door middel van een bronnet. Het is hier zaak om vanuit zowel de vraag- als de aanbodzijde naar geschikte koppelkansen te zoeken en deze waar mogelijk te faciliteren.

De open ringruimte is daarenboven ook een potentiële bron voor energie. Net als bij de C. Meunierstraat, zijn geothermische boringen onder de ring een mogelijke piste. Dit gedeelte van de ondergrond ligt vanzelfsprekend vlakbij de dichte warmtevraag in de binnenstad en komt nu uitzonderlijk vrij. Een mogelijke kans dus om via een aantal BEO-velden onder openbaar domein groene warmte en koude te produceren.



Parkeerdigram



HET PALIMPSEST VAN DE STAD

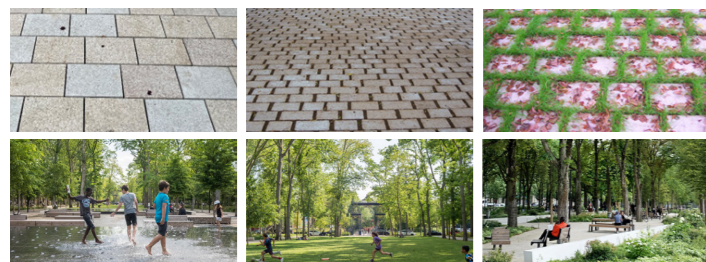
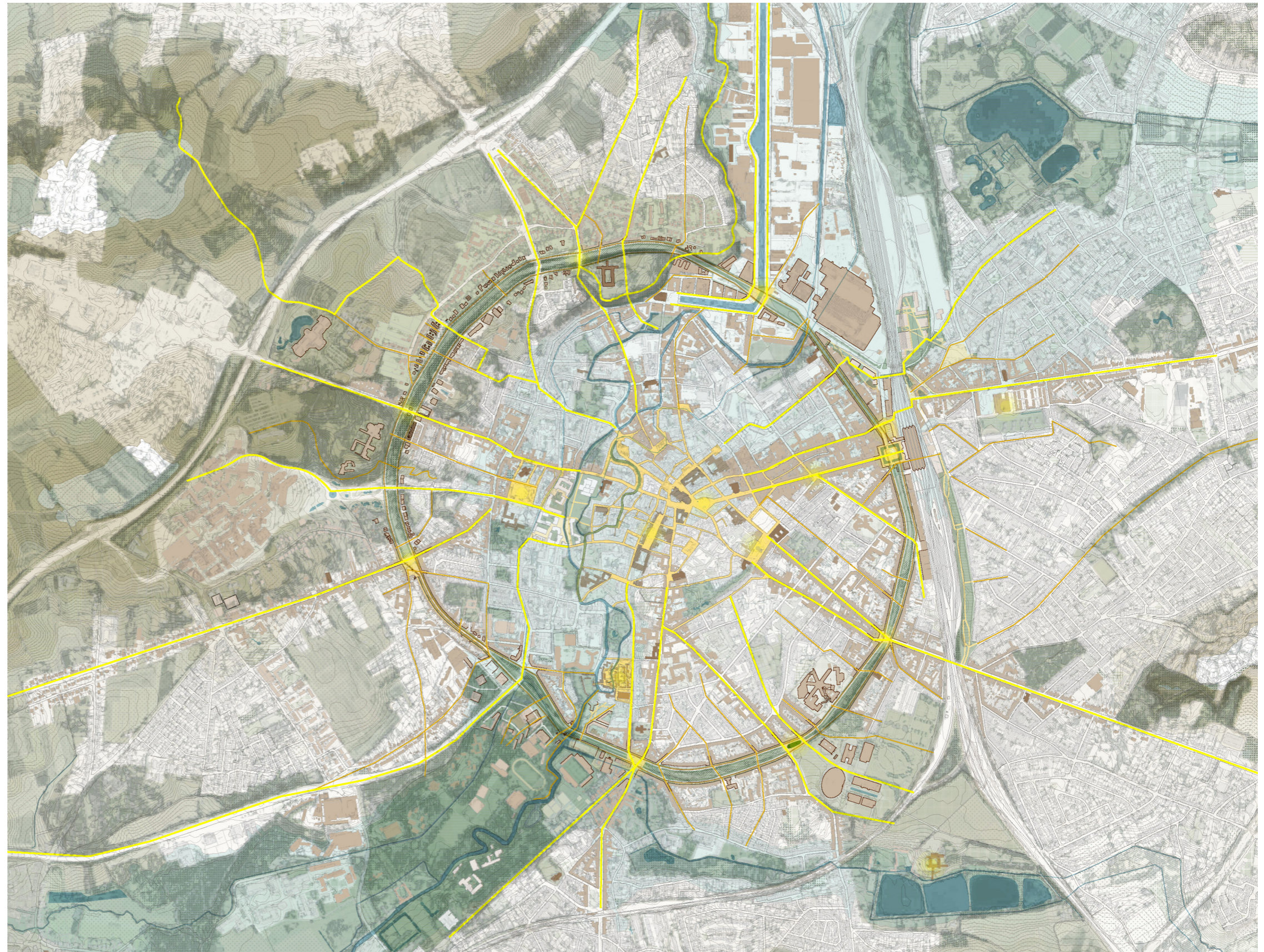
Het historische karakter van Leuven vormt voor de stad een enorme troef. Waardevolle gebouwen en een kwalitatieve publieke ruimte zorgen in de binnenstad voor een aantrekkelijk centrum voor Leuvenaars, bezoekers en toeristen. **Ook de bijzonder ruimte waar ooit de tweede stadsomwalling stond, vormt een unieke stedenbouwkundige uitdaging en een kans om het historische erfgoed leefbaar te houden.**

We willen enerzijds de huidige barrière wegwerken, maar anderzijds ook deze speciale plek in het stadsweefsel voelbaar houden. We willen de herinnering levend houden door een herkenbaar, uniek en robuust vocabulaire te ontwikkelen. Dit kan worden bereikt door een zorgvuldige compositie van continue elementen met specifieke materialen, meubilair, verlichting... Plus specifieke interventies op strategische locaties die verwijzen naar verschillende historische episodes. (Bijvoorbeeld de verschillende Poorten.) Het opstellen van een Masterplan biedt tevens de kans om deze elementen weldoordacht te definiëren.

We geloven sterk in een samenhangend palet van materialen om het project te verankeren in zijn context en een doorknede identiteit te genereren. De materiaalkeuze zal bewust eenvoudig zijn om een sterke ruimtelijke en visuele samenhang door de hele locatie te garanderen.

De huidige armoede aan gebruikte materialen en het ontbreken van een werkelijke landschappelijke identiteit versterken onze overtuiging dat ze in het kader van dit project moeten worden aangepakt. In tegenstelling tot zijn huidige staat zal het toekomstige stedelijke landschap van de Ring tegelijkertijd vormgeven aan zijn identiteit en fungeren als drager van de transformatie van de locatie door nieuwe gebruiksmogelijkheden te bieden. De verlichtingselementen kunnen hierbij ook dienstdoen als stedelijke markeerders en bepalen de diverse nachtelijke sferen van de publieke ringruimte die niet zal ophouden te leven wanneer de avond valt.

Het is een manier om de toekomst te verankeren in zijn geografische context. Door deze gelaagde context te ontcijferen kunnen we een verband leggen tussen het verborgen landschap, zijn geschiedenis en tradities. De ambitie reikt verder dan een nostalgisch perspectief: de infrastructurele ring moet uitgroeien tot een levendige palimpsest - een ruimte die meerdere verhaallijnen vertelt en de gelaagdheid van de stedelijke geschiedenis zichtbaar maakt.



DE STRATEGISCHE VISIE VERRIJKEN VANUIT DE LOKALE DIVERSITEIT

De Ring functioneert vandaag de dag niet als een bestemming op zich, maar als een schaduw van zichzelf, van wat het zou kunnen worden. **Naast het waarborgen van lineaire efficiëntie, moet het project vooral aantrekkelijk zijn voor de wijken die het doorkruist.**

Een geslaagde herontwikkeling van de Ring vraagt om een genuanceerde benadering die de unieke kenmerken van elk stedelijk segment erkent. Elk deelgebied heeft zijn eigen sociaaleconomische dynamiek, ruimtelijke karakteristiek en specifieke leefstijl. **Onze ambitie is om de latente kwaliteiten binnen elk segment volledig te benutten.**

Het doel is de Ring te transformeren tot een levendige stedelijke ruimte. Door het toevoegen van diverse voorzieningen per wijk, informele ontmoetingsplekken en ruimte voor evenementen. We streven naar een samenhangend project dat tegelijk functioneel en inspirerend is. Door gericht te sturen op veranderingen kunnen we verborgen kansen benutten en verouderde praktijken herdefiniëren.

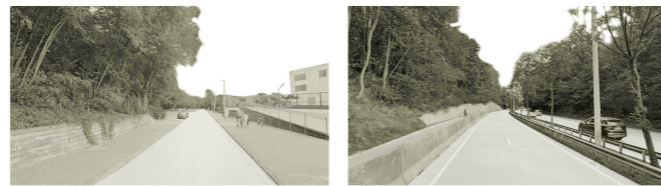
We bouwen voort op bestaande grootstedelijke dynamieken en verbreden ons perspectief naar intermediaire schaalniveaus. De focus ligt op het begrijpen van de inherente complexiteit van deze stedelijke ruimte. We onderzoeken de dagelijkse bewegingspatronen van buurtbewoners, studenten, pendelaars en werkenden: hoe verplaatsen zij zich vandaag en morgen tussen verschillende stedelijke polen?

Naast een systemische visie hanteren we een pragmatische benadering die lokale diversiteit erkent. **Onze visie is flexibel en evolueert met nieuwe inzichten, maar biedt tegelijkertijd een helder kompas voor toekomstige ontwikkelingen.** Door voortdurend te schakelen tussen verschillende schaalniveaus kunnen we het volledige potentieel van de Ring ontgrendelen.

De illustraties op de volgende pagina's zijn meer dan louter beeldmateriaal. Ze vormen een verkennend onderzoeksinstrument dat landschappelijke concepten en mobiliteitsmodellen lokaal toetst. Deze beelden fungeren als een dynamisch ontwerpproces dat onze eerste intuïties aanscherpt, bevestigt of nuanceert.



HEUVELPARK



DIJLEVALLEI - LUDENSCHIEDSINGEL



STATIONSOMGEVING



TERVUURSEVEST



DIJLEVALLEI - HEVERLEE



TIENSEVEST - NAAMSEVEST



STATIONSOMGEVING

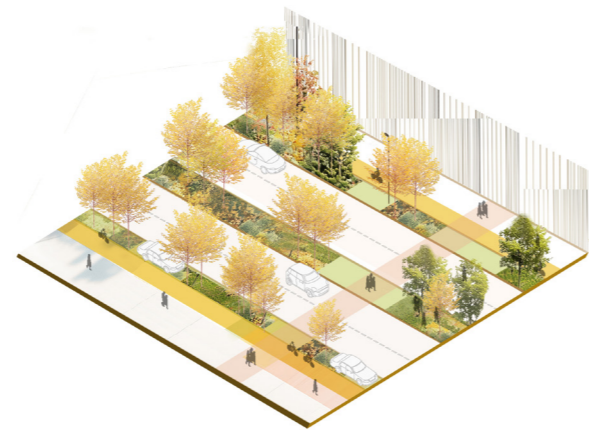


De stationsomgeving van Leuven en Kessel-lo heeft sinds de jaren 90 een ingrijpende transformatie ondergaan, die nu verder vorm krijgt met het Masterplan Knoop van Kessel-lo en de heraanleg van het Martelarenplein.

De gebiedsontwikkeling tussen het station en de Vaart vraagt om een samenhangende strategie die meerdere stedenbouwkundige uitdagingen gelijktijdig aanpakt. Cruciaal daarbij is de verbinding tussen de activiteiten aan weerszijde van de spoorweg en verticaal tussen de publieke ruimte en de Oostertunnel met zijn mondingen.

Een concrete uitdaging is de Vuurkruisenlaan, waar momenteel essentiële infrastructuur voor voetgangers ontbreekt. De Diestsevest en Diestsepoort worden niet langer als gescheiden wegen gezien, maar als complementaire ruimtes die samen een geïntegreerde mobiliteitsoplossing kunnen bieden. De integratie van het busdepot vormt een sleutelmoment in deze gebiedsontwikkeling. Een zorgvuldige inpassing kan het bouwblok voltooien en resulteren in een meer samenhangende en kwalitatieve stedelijke ruimte aan de Knoop.

In lijn met het project Martelarenplein willen we deze minerale ruimtes ook ontharden en verrijken met een stratificatie van de groenstructuur. Een eco-systematische benadering van de stadsnatuur die de bodem verrijkt en biodiversiteit verhoogt. Daarbij moet een subtiele balans worden gevonden tussen vergroening en het behouden van noodzakelijke parkeervoorzieningen in dit actieve stadsdeel.



Diestsevest



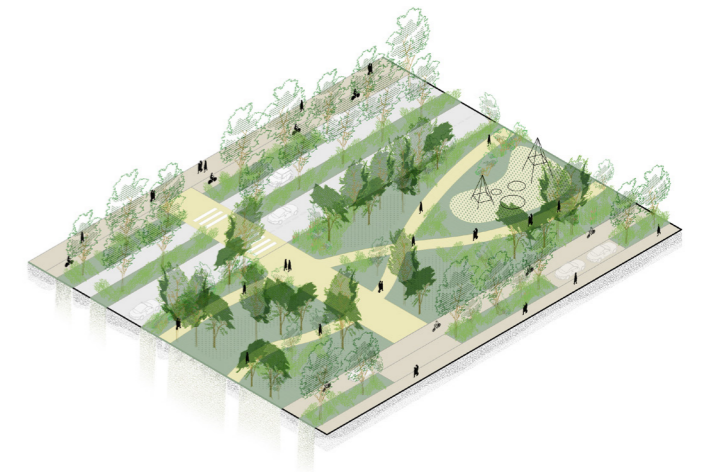
TIENSEVEST – NAAMSEPOORT

De groene vesten beschikken over een groot potentieel om verbindende en aantrekkelijke ontmoetingsplekken voor buurtbewoners te worden. Deze ruimtes kunnen worden ingericht voor diverse activiteiten zoals picknicken, spelen en flaneren, waardoor ze een levendige sociale functie krijgen.

Nieuwe dwarsverbindingen zullen de wijken met elkaar verbinden, via de Kerkhofdreef, de Stadsbegraafplaats en de Tivolibrug, tot over de Spoorweg. Deze verbindingen openen perspectieven naar de uitgestrekte groene ruimtes zoals de Abdij van Park, en de uitlopers van de Brabantse wouden.

De Philipssite heeft potentie om uit te groeien tot een dynamische stedelijke cluster en een echte 'Parkpoort' naar de Brabantse wouden en de binnenstad. Zijn ruime parkeercapaciteit biedt bovendien interessante mogelijkheden voor recreatief weekend gebruik.

De recent heraangelegde Tiensepoort vormt een eerste duidelijk signaal van de verschuiving naar meer actieve vervoerswijzen. Het biedt mogelijkheden voor een kwalitatievere inrichting om de poort te herwaarderen. Een zorgvuldige, gedetailleerde studie en open discussie zijn essentieel om het ruimtegebruik te optimaliseren. De stadspoorten waren brandpunten van ontmoeting en uitwisseling. De aanwezigheid van kleurrijke lokale zaken zoals Le Pigeon d'Or, Kaminsky, Realium en de frituur aan de Ring bevestigt de aantrekkingskracht van deze plekken. Een kwalitatieve herinrichting van de openbare ruimte zal ongetwijfeld de lokale handel verder stimuleren en de levendigheid van de buurt versterken.



Naamsevest





TIENSEVEST – NAAMSEPOORT

Met de ontmanteling van de verdedigingsgordel werd de artificiële topografie voor een tweede keer ingrijpend gemodificeerd. De stadgracht werd gevuld om plaats te maken voor een met bomen omzoomde wandelpromenade en met de nog overgebleven grond werd het talud gevormd.

De erfgoeddimensie van deze historische ruimte vereist een zekere terughoudendheid en grote zorgvuldigheid ten opzichte van de bestaande vegetatie. Het gaat dus om het versterken van de aanwezigheid, kwaliteit en schoonheid van de groenstructuur evenals een beheerproces: via stapsgewijze ingrepen bijdragen aan de constructie van de langetermijnvisie.

Door het groen door te trekken tot aan de gevels en de ventwegen te ontharden en parkeeruitruimes te herontwerpen - een aanpak die de parkeerdrukmeter van 2023 ondersteunt - kan een groene boulevard ontstaan die de statige stadsgevel weer alle eer aandoet.

Ter hoogte van het Conservatorium zien we de mogelijkheid voor een interessante strategische dwarsverbinding naar het Paul van Ostaijenpark(je) en verder door naar de Molenbeekvallei.



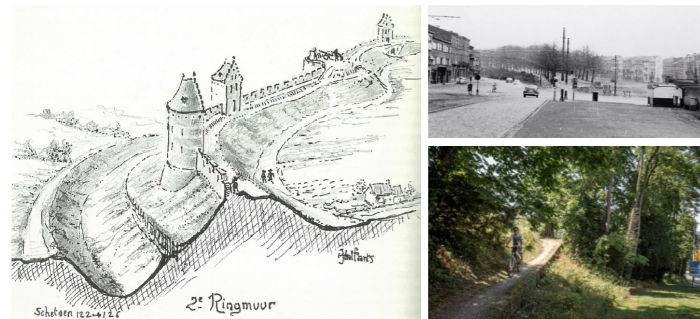
Doorsnede Naamsevest : naar een groene boulevard



Historische vergelijking : Ange Debruyen (1820) en actuele doorsnede van de Naamsevest



Naamsepoort



Omwalling, Jaques Halfants, 1805



Naamsevest



Naamsevest



DIJLEVALLEI - HEVERLEE / TERVUURSEVEST

De Tervuursevest vormt het deel van de stadsvest tussen de Naamse- en de Tervuursepoort. Op de plaats waar de Dijle en de Voer de stad binnenstromen, werden in de stadsmuur twee sluizen gebouwd, die later uitgebreid werden met molens: de Grootte Spuy met de Volmolen en de Cleyne Spuy met de IJermolen. De brug en de sluis op de Voer veroorzaakten een knik in de cirkelvormige stadsmuuring.

In Heverlee ontvouwt de Dijlevallei zich als een levendig landschap, omringd door sportfaciliteiten en de universiteitscampus. Hier kruisen fietsers, voetgangers en sporters elkaar in een ritme dat voortdurend verandert: bruisend van activiteit op het ene moment, en plots verstild en bijna verlaten op het andere.

Voor de zuidwestelijke rand van Leuven liggen al meerdere studies en projecten op tafel: het RUP Ruelenspark, het Masterplan Campus Arenberg, de Ontwikkelingsstrategie Tabor, het Project Bodartpoort, de heraanleg van de Tervuursesteenweg, de Fietsnelweg F29 en de busbanen aan de Koning Boudewijnlaan als onderdeel van het Ringtracé+.

De Tervuursevest is vandaag zeer heterogeen, zowel qua

bebouwing, programma als inrichting. Aan de kant van Heverlee wisselen grote bouwvolumes zoals appartementsgebouwen, supermarkten en het Universitair Sportinstituut af met open ruimten en parkings. De historische stadsrand werd naorlogs ontwikkeld met villabebouwing, ontworpen om het uitzicht op het Begijnhof te vrijwaren. In onze visie kan dit nog opener.

De Bodart wordt gekenmerkt door een viaduct en een opvallend appartementsgebouw van elf verdiepingen uit de jaren zeventig. De ruime omtrek biedt kansen voor een herorganisatie die verkeersstromen beter op elkaar afstemt, de Voer opnieuw zichtbaar maakt en de beleving van de Dijlevallei versterkt.

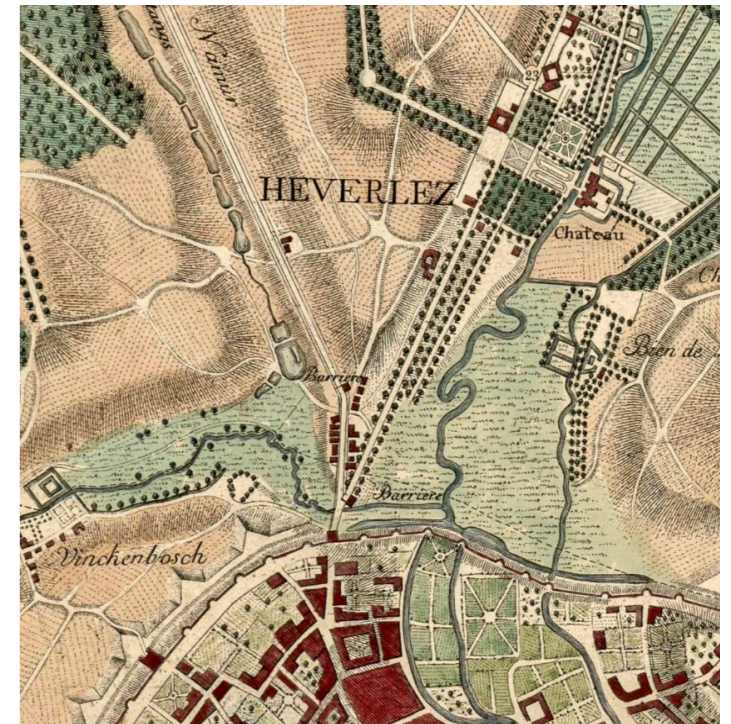
Tussen Bodart en de Tervuursepoort op het smalste segment van de Ring ontstonden de eerste arbeiderswijken, met eenvoudige bakstenen rijhuisjes. Vanwege geluidsoverlast door de betonplaten is er een project voor de heraanleg. Het nieuwe Ringtracé beperkt het autoverkeer tot één rijstrook per richting, waardoor ruimte ontstaat voor groen en veilige fietspaden. Al bij al een functioneel ontwerp.

Het Masterplan Ring moet fungeren als een overkoepelend project dat samenhang en visie brengt

in deze transformatie. De verspreide en naast elkaar liggende initiatieven moeten worden geïntegreerd in een veerkrachtige stad, met de Dijle als verbindende factor.

De Dijlevallei vormt de ruggengraat van Leuven's landschappelijke identiteit. Het is een dynamische blauwe en groene corridor die de stad doorkruist en verbindt. **Momenteel wordt de ecologische en landschappelijke continuïteit van de Dijlevallei echter abrupt onderbroken ter hoogte van de Ringweg.** Het is essentieel om deze breuk te herstellen. Deze onderbreking verstoort niet alleen de natuurlijke stroom van de rivier, maar doorbreekt ook de potentiële ruimtelijke en ecologische samenhang van de omliggende gebieden.

We streven naar een poreuze stad, zonder beperkende hekwerken, waarin water zichtbaar wordt en een integraal onderdeel vormt van het stedelijke landschap.



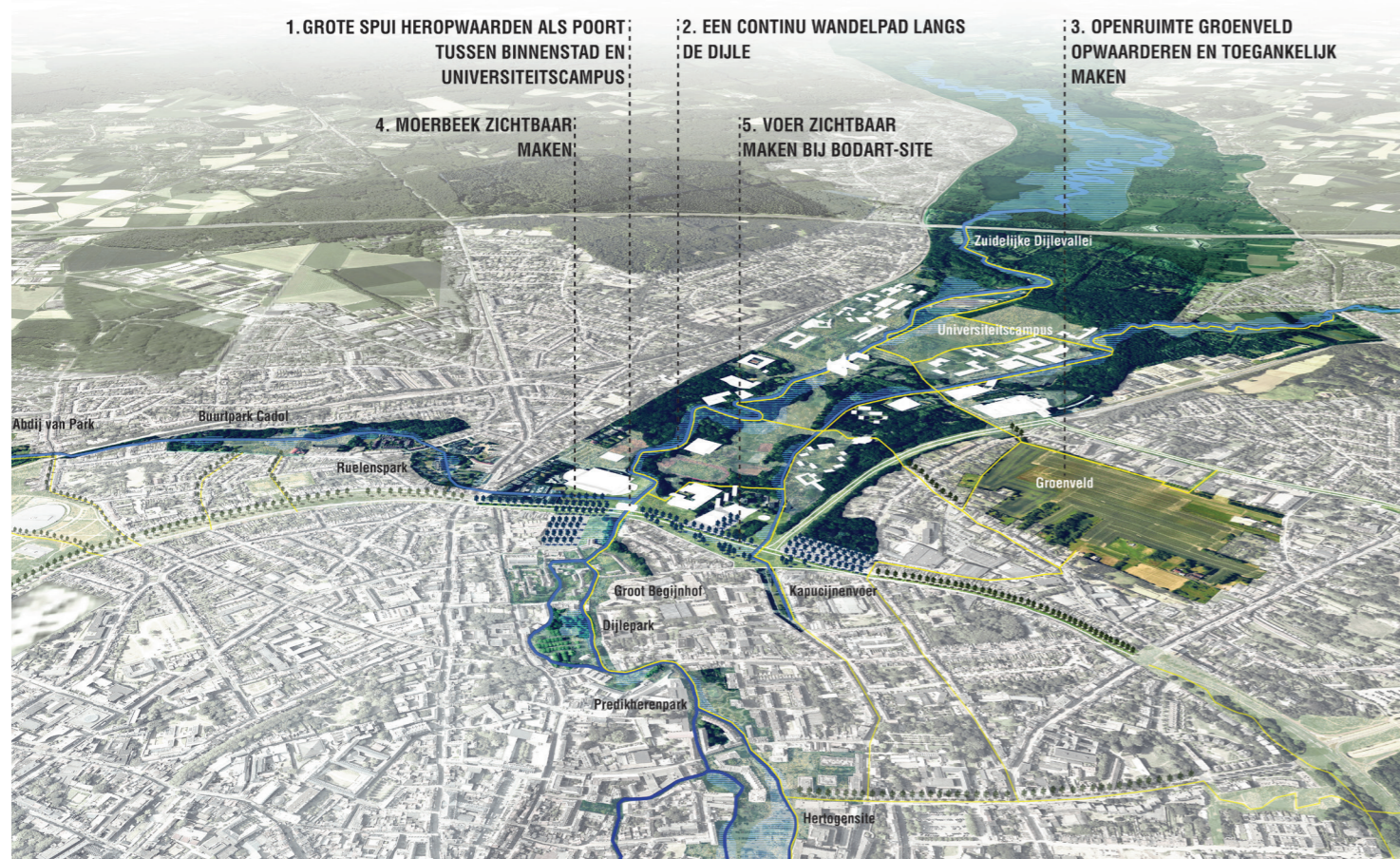
Historisch plan - 18e eeuw



Overstroming 5 maart 1947



Waterpoort : De Grote Spui





HEUVELPARK

Het westelijk stadslandschap

Ten westen van de binnenstad wordt het landschap bepaald door de steile, beboste flanken van de getuigenheuvels, zoals de Zwanenberg, Roeselberg en Keizersberg. Deze weerbarstige topografie heeft eeuwenlang de stedelijke ontwikkeling bemoeilijkt, die hier met veel aanpassingen en in fasen tot stand kwam. Woonkernen worden er afgewisseld met bossen en kleinschalige landbouwgebieden, doorspekt met regionale academische instellingen zoals het Seminarie Johannes XXIII, het Lemmensinstituut, de Wijnpers en de Abdij van Keizersberg. Hoewel dit westelijke deel van Leuven rijk is aan open ruimte, blijft die door infrastructuur en topografie vaak moeilijk toegankelijk.

Aangenaam wonen in het groen

De visie streeft naar het versterken en behouden van de unieke kwaliteiten van dit stadslandschap: een groene wijk, verweven met publieke en private natuur, op slechts vijf minuten van het levendige stadscentrum en via de parkway goed verbonden met andere stedelijke knooppunten. Het gebied biedt een rustige leefomgeving, vol natuur, landbouw en stijlvolle woonwijken, verbonden door een netwerk van wandelpaden. Het is een aantrekkelijk gebied dat uitnodigt tot ontdekking en verblijf—noch volledig voorstedelijk, noch landelijk, maar met een unieke levensstijl en gebruik.

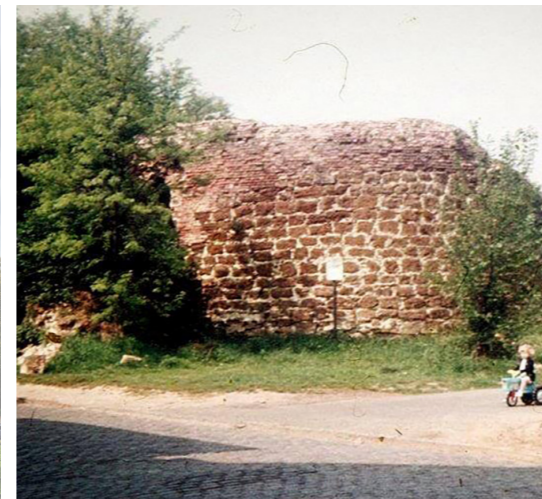
Hoe kunnen we de agrarische stad exploreren, gesteund door de Wijnpers-campus en nabijgelegen landbouwgronden? Hoe kunnen we korte voedselketens stimuleren, van productie tot consumptie? Door versterking van de productie in gedeelde tuinen? Creatie van een experimentele ontmoetingsplaats rond voeding en ecologie, gekoppeld aan het Wijnpers-instituut? Ontwikkeling van bestemmings- en observatiepunten, ruimtes voor animatie en uitwisseling?



Bonne-Chièremolen, Brugge, België



Lemmensinstituut



Verloren Kosttoren



Brusselsepoort

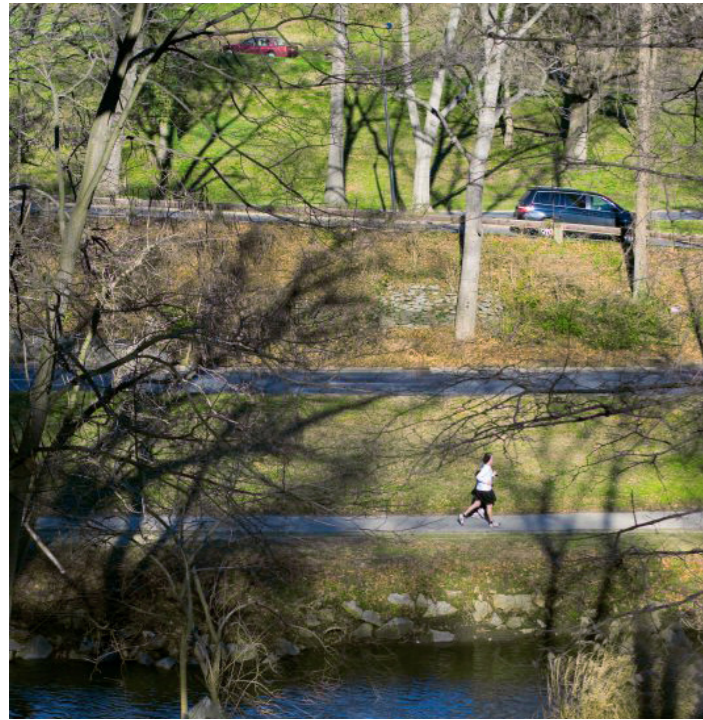


Keizersberg

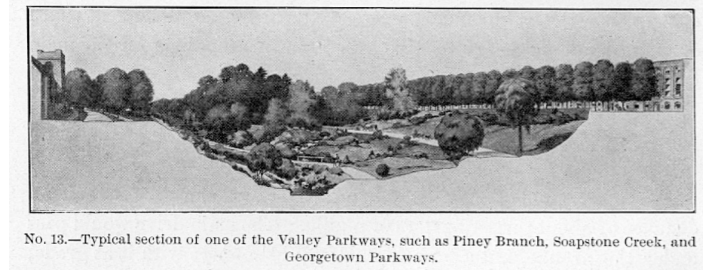




HEUVELPARK



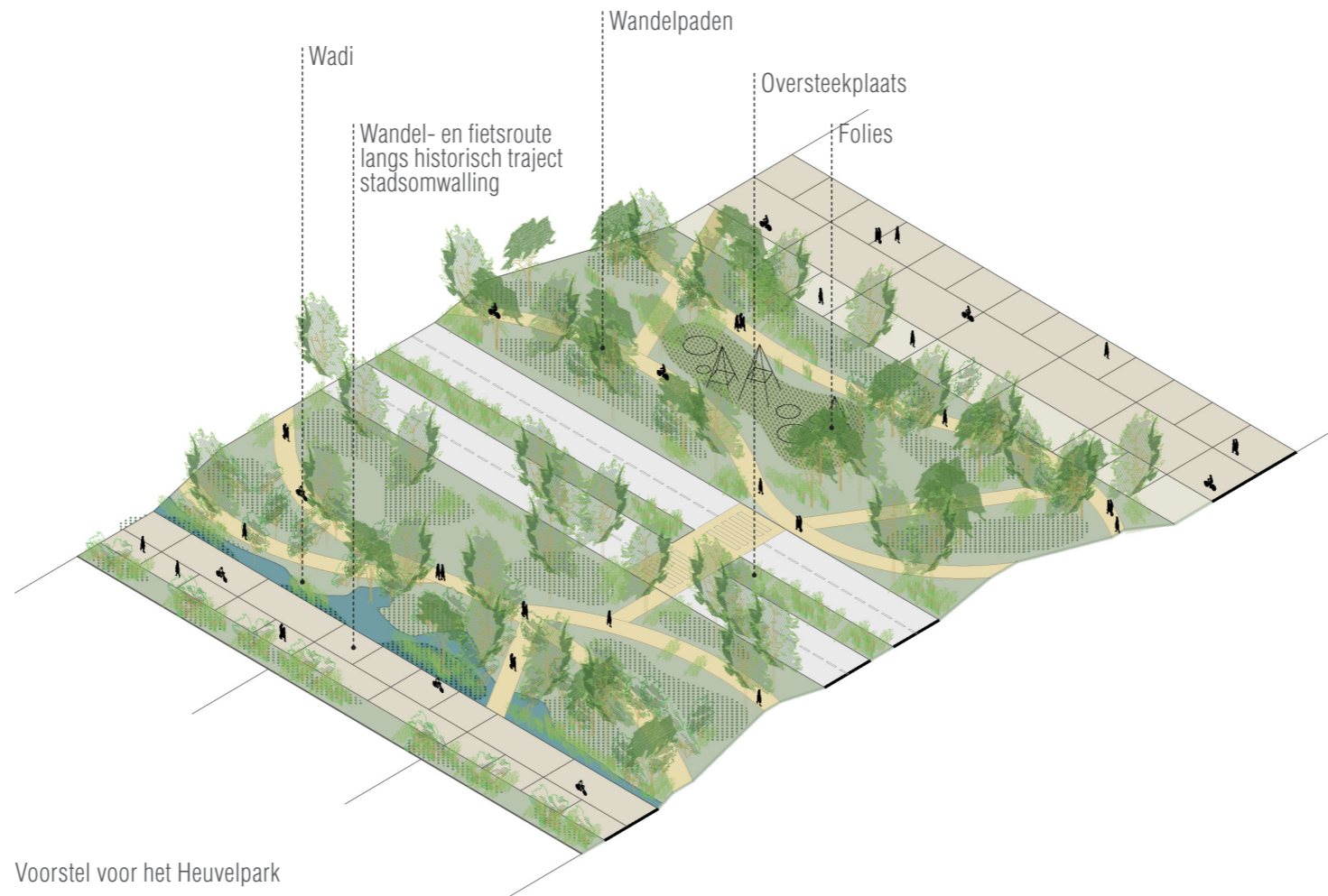
Referentie : Rock Creek, Potomac Parkway, Washington DC, USA



Referentie : doorsnede Valley Parkways

De ruggengraat wordt gevormd door een Lineair park dat de westelijke heuvelflank volgt vanaf het historisch – (romantische) Edouard Remy park tot abdij van Keizersberg en zo de verschillende instituten verbindt.

Binnen het park herinneren historische fragmenten aan een verloren eenheid uit het verleden. De overblijfselen van het laatromantische landschapspark langs de Remyvest, de imposante Verloren Kostoren (oorspronkelijk bekend als de Grote Toren), en de charmante octrooihuizen bij de Brusselse Poort vormen tastbare verbindingen met de rijke geschiedenis van de plek. Deze erfgoedstukken worden versterkt door nieuwe moderne folies, die het park extra aantrekkingskracht geven en een speelse dialoog creëren tussen verleden en heden.



Voorstel voor het Heuvelpark



Doorsnede Heuvelpark



Huidige situatie vanuit de lucht, Wijnpers



Perspectief Heuvelpark

Levendig en vredig, weeft het lineaire park nieuwe verbindingen en functies: natuur, erfgoed, evenementen en gezelligheid,.. op een manier die aansluit bij de wensen en verwachtingen van de buurtbewoners. De focus ligt op het verrijken van het aanbod voor lokale bewoners, terwijl ook de aantrekkingskracht voor belangstellende toeristen wordt vergroot. De unieke ligging van het park, op de flank van de getuigenheuvels, biedt kansen om deze bijzondere topografie te benutten en in de kijker te zetten. Educatieve elementen, zoals informatie over de geologie en geschiedenis van de heuvels, kunnen het recreatieve en toeristische potentieel versterken.

Door een zorgvuldige balans te vinden kan het park uitgroeien tot een levendig en veelzijdig stadslandschap dat zowel bewoners als bezoekers blijft verrassen en inspireren.



DIJLEVALLEI - VAART - LÜDENSCHIEDSINGEL

Dankzij de aanleg van rijkswegen en de Vaart, dat Leuven met Antwerpen verbond, kende de Leuvense economie in de 18e eeuw een heropleving. Dit kanaal, voor 2/3 gefinancierd door brouwers leidde tot een verdrievoudiging van de bieruitvoer. Na de Belgische onafhankelijkheid werd de Vaart vernieuwd, en werd de Spoorweg aangelegd. Een eeuw later maakte het viaduct over de Vaart deel uit van de modernisering van de Leuvense ringweg (R23), die samen met de snelwegen E40 en E314 de stad efficiënter verbond.

Door de opeenvolgende infrastructurele ingrepen is de oorspronkelijke relatie met de Dijlevallei echter ver zoekgeraakt. De Dijle zelf stroomt hier gekanaliseerd door het industriegebied parallel aan de vaart en Spoor. **Via een gepaste landschapsstrategie willen we de verloren relatie met de vallei herontdekken en voelbaar maken.** De Vaart(kom) inschrijven in de groene corridor en deze aan de westrand van het kanaal aantakken op de bestaande groene steilrand. Een groenblauwe structuur voor een complementaire mix van aantrekkelijke gemengde stadsdelen; Vaartkom, Sint Maartensdal, Tweewaters, Vaart-West.

De Vaartkom heeft de afgelopen decennia een opmerkelijke transformatie doorgemaakt. Van een verwaarloosd industriegebied is het uitgegroeid tot een begeerde gemengde stadswijk. De publieke ruimte onder de R23 is zo goed mogelijk heraangelegd, maar het viaduct zelf blijft een dominante barrière. Het functioneert als een autostrade die de nieuwe ontwikkelingen in de Vaartkom afscheidt van de toekomstige herontwikkeling van de westelijke Vaartoever.

We willen via deze studie onderzoeken hoe we het 'industriële' vrachtverkeer via de Aarschotsesteenweg langs de Vaart beter met de E314 kunnen verbinden (Vuntcomplex of beter), en via de E314 parallel aan de R23 de Westelijke de Ring kunnen ontlasten van onnodige doorgaand verkeer.

Van hieruit twee onderzoekspistes ivm de (langetermijns) toekomst van het Viaduct;

1. Transformeren van de viaduct tot Belvédère met een uniek zichtpunt op Leuven en de moderne ontwikkelingen rondom de Vaart. Het verkeer en openbaar vervoer kunnen asymmetrisch worden georganiseerd aan de buitenzijde, terwijl de groene vallei eronderdoor stroomt.

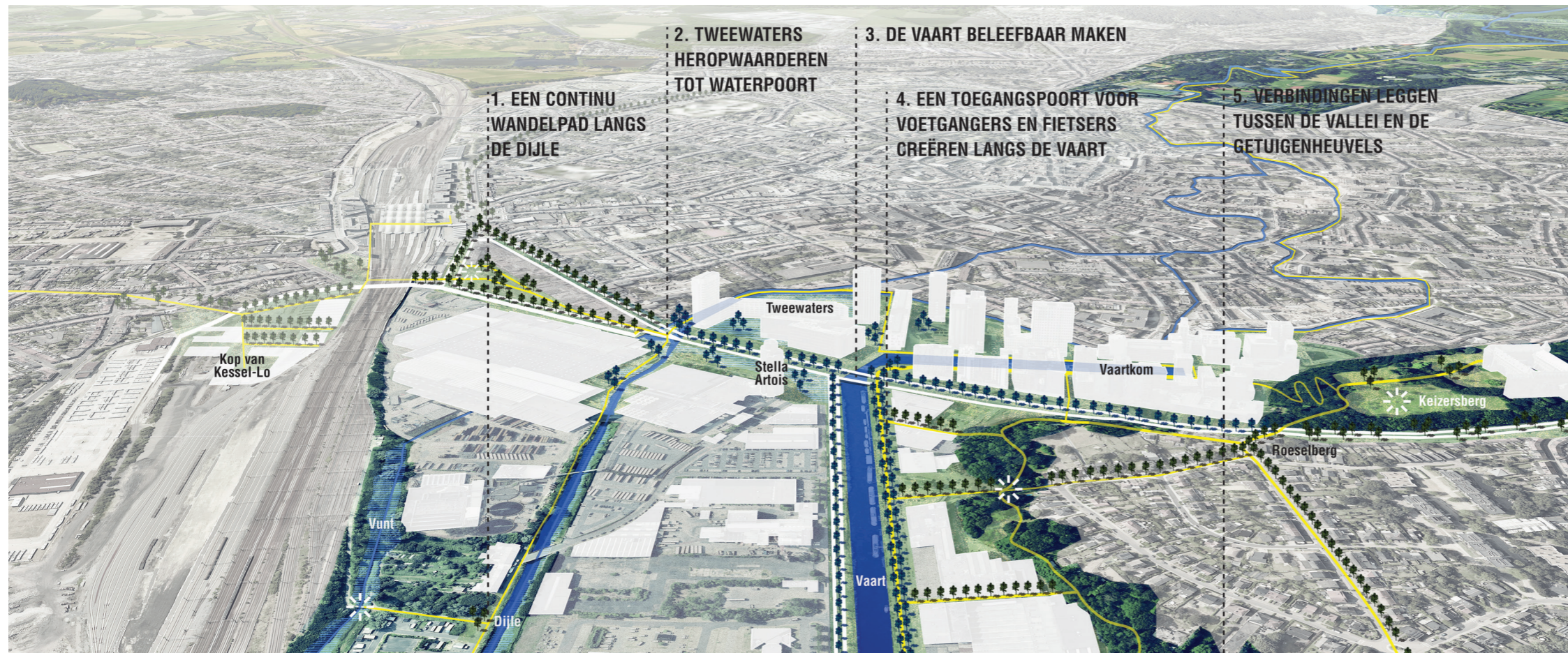
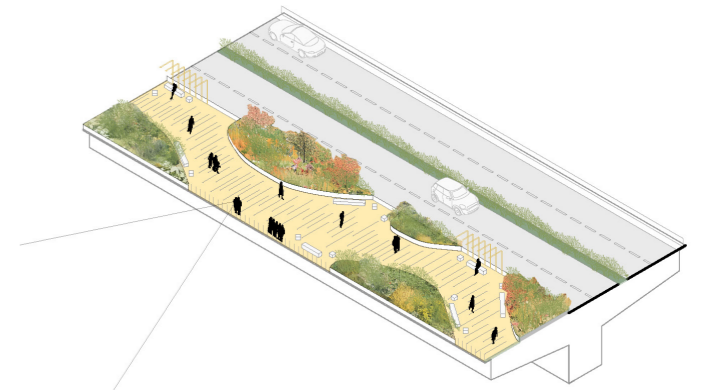
2. Ontmantelen van de viaduct. Het verwijderen van de viaduct creëert ruimte, licht en nieuwe mogelijkheden. De fysieke barrière wordt letterlijk weggewerkt, waardoor de Vaart en Vaartkom opnieuw zichtbaar worden en de omgeving heringericht kan worden. Het rondpunt aan de Diestsevest en Vuurkruisenlaan kan worden hertekend, en de relatie tussen Tweewaters en de Ring wordt opnieuw vormgegeven. Dit scenario vereist een grootschalige en integrale aanpak die stedelijke, landschappelijke, erfgoed- en mobiliteitsdoelen samenbrengt.

Een transformatie van het Viaduct kan eindelijk een einde maken aan de tweedeling van de Ring, en de Leuvense idee-fixe, van Stedelijke Groene Boulevard op de vesten in het oosten en een mobiliteiten georiënteerde expresweg in het Westen.

Het biedt kansen voor een samenhangende en ambitieuze visie op mobiliteit en landschap, waarbij de Leuvense ring een krachtige symbiose wordt van stedelijkheid, natuur en duurzaamheid.



Groentypologie van de Dijlevallei

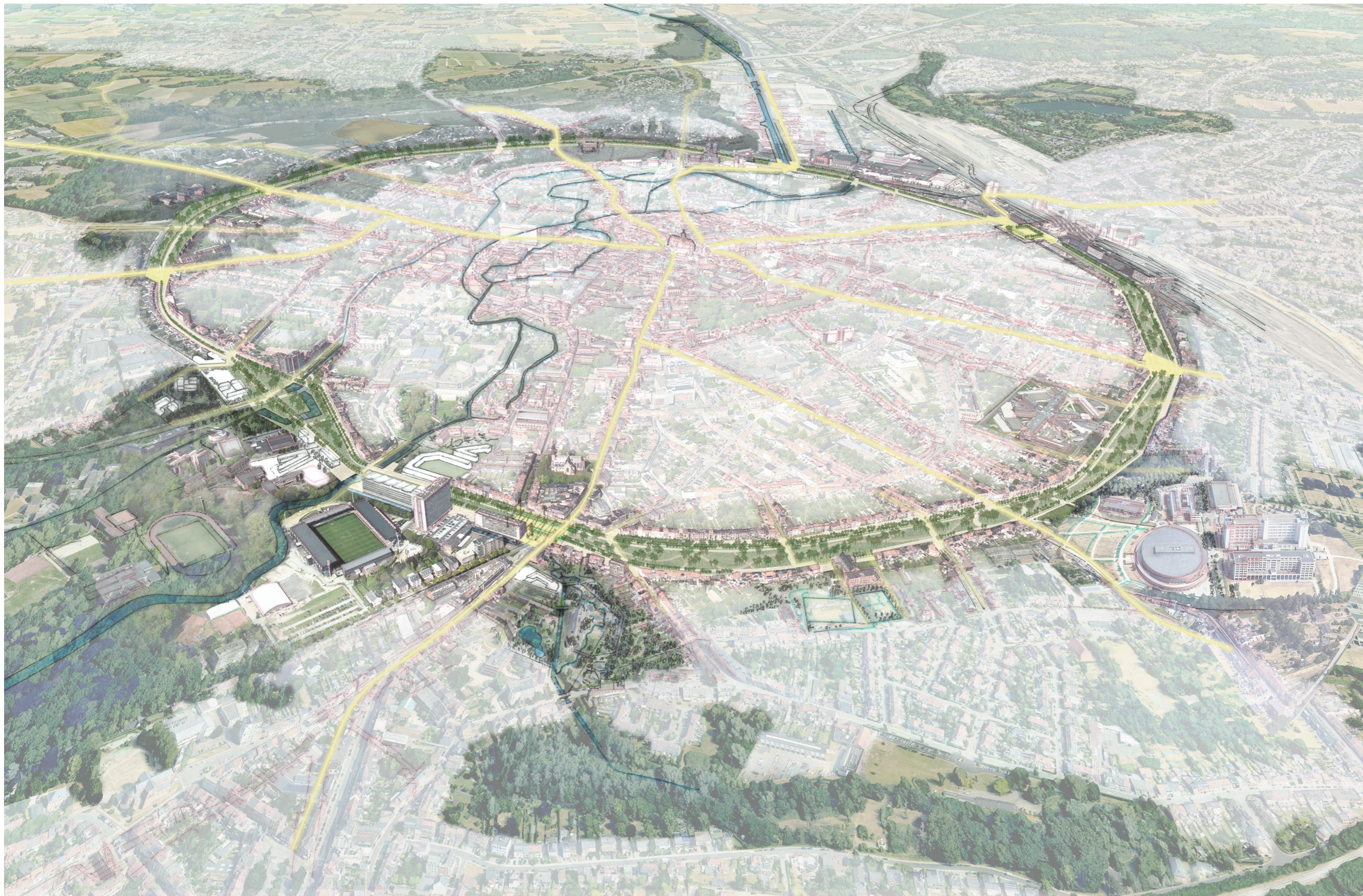


Aarchotsepoort : de viaduct als belvédère



De Aarchotsepoort na de ontmanteling van de viaduct

EEN GROTE LANDSCHAPPELIJKE EN MOBILITEITSFIGUUR



PLAN VAN AANPAK

ALGEMEEN

Het volledige ontwerpproces wordt benaderd als een constante wisselwerking. We hebben een geïntegreerd ontwerpproces opgezet, waarbij de 'ruimtedialoog' als centraal principe fungeert. In dit dynamische proces werkt het projectteam op een geïntegreerde en goed geïnformeerde manier aan het ontwerp van de Ringruimte.

Deze dialoog wordt van analyse tot oplevering gevoerd, waarbij we gedurende het hele projectproces rekening houden met de daadwerkelijke uitvoering van de visie. De uitvoeringsstap is dus verankerd in het proces.

De term dialoog verwijst hierbij naar:

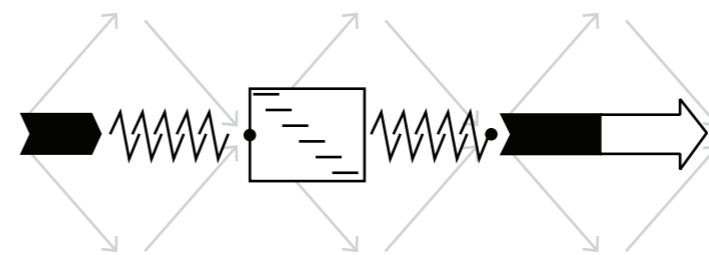
- de transparante manier van werken tussen het ontwerpteam en de betrokken vertegenwoordigers van de opdrachtgevers.
- de noodzakelijke afstemming tussen disciplines en prioriteiten, waarbij we rekening houden met de ruimtevraag binnen de beperkte Ringruimte, waar elke vierkante meter maar één keer kan worden ingericht. We overleggen maximaal op basis van ruimtelijke plannen, zodat we goed onderbouwde beslissingen kunnen nemen.
- de coördinatie tussen de verschillende (deel-)masterplannen van de deelruimtes en lopende projecten binnen de ringruimte

Met de voorgestelde visie en de diepgaande gebiedskennis, zien wij het mogelijk om een intensief ontwerptraject te voorzien in 12 effectieve ontwerpmaanden. Samen met de opdrachtgevers willen we dit processchema verder verfijnen om zo de gepaste overlegstructuren en review termijnen te integeren. We zien het ontwerpproces als een geïntegreerd proces waarbij alle disciplines die van toepassing zijn op de ring integraal meegenomen worden. Hierin is het ruimtelijk ontwerp leidend en worden de andere disciplines hieraan getoetst. Zo maakt de opmaak van de startnota integraal deel uit van het masterplan van bij de start. Dit omdat we ervan overtuigd zijn dat dit project alleen kan slagen indien het resultaat bestaat uit een gedragen geïntegreerd masterplan én startnota.

We stellen deliverables op per fase en per spoor of discipline, indien relevant. Hierdoor ontvangen de opdrachtgevers bij de start van het project de deliverableslijsten, zodat deze in onderling overleg kunnen worden vastgesteld. Aan het begin van elke fase organiseren we een startoverleg om te evalueren of de lijst nog steeds relevant is.

Samen met het leveren van de deliverables, maken we voor iedere mijlpaal duidelijk welke beslissingen nodig zijn in de desbetreffende fase van het project (en welke niet!). Review periodes moeten

daardoor doordacht uitgewerkt worden op de mijlpaal momenten in samenspraak met de opdrachtgevers bij de kick-off. De juiste termijnen en validatiestappen kunnen eenvoudige ingepast worden in ons ontwerpproces om zo een project tijdlijn op maat van de ring en zijn stakeholders te bekomen



INDELING IN FASES EN SPOREN

In ons ontwerpproces hanteren we het triple diamond principe, dat een agile ontwerpmethodiek mogelijk maakt. Dit principe stelt ons in staat om op een flexibele en iteratieve manier te werken, waarbij het voorwaardelijke onderdeel van de opdracht integraal deel uitmaakt van het proces als de 'derde diamant'. Door dezelfde methodologie en teamleden te betrekken, waarborgen we consistentie en zorgen we voor een naadloze overdracht van kennis.

Onze aanpak omvat de volgende fasen:

- Fase 1: We beginnen met het divergeren in een brede analyses studie. Hier analyseren we de context en verzamelen we informatie om een solide basis te leggen voor de volgende stappen.
- Fase 2: Vervolgens convergeren we naar een 'werkvisie', waarin we de belangrijkste bevindingen en ambities samenbrengen tot een helder en gezamenlijk doel.
- Fase 3: In deze fase divergeren we binnen het vastgelegde kader verder per deelruimte, waarbij we ons richten op de specifieke eisen en mogelijkheden van de verschillende gebieden binnen het project.
- Fase 4: Daarna convergeren we tot een voorkeursscenario, waarin we de beste opties selecteren en verder uitwerken.
- Fase 5: In de ontwerpfase van het voorwaardelijke onderdeel divergeren we waarbij we gedetailleerde ontwerpen en oplossingen onderzoeken op maat van het deelproject.
- Fase 6: Tot slot convergeren we tot een uitvoeringsdossier en streven we naar de finale oplevering van het project.

Gedurende deze fasen zijn er verschillende sporen die parallel lopen en constant met elkaar in afstemming zijn om het project te ondersteunen:

- Spoor Ontwerp: Dit spoor richt zich op de ontwikkeling van creatieve en functionele ontwerpen.
- Spoor Bouwbaarheid/Vergunbaarheid: Hier zorgen we ervoor dat latere ontwerpen onder dit masterplan haalbaar zijn binnen de gestelde bouw- en vergunningsvereisten, via de gespecialiseerde vergunningsexperts en uitvoeringservaring van SWECO.
- Spoor Projectregie en -overleg: Dit spoor waarborgt de voortgang van het project door regelmatige afstemming en overleg.
- Spoor Participatie en Communicatie: Dit spoor houdt de betrokkenheid van stakeholders en de communicatie met het publiek in stand, zodat we de input van alle partijen blijven integreren.

Door deze gestructureerde aanpak kunnen we effectief inspelen op veranderingen en zorgen we ervoor dat alle aspecten van het project goed op elkaar zijn afgestemd.

SPOOR ONTWERPPROCES

Fase 1: Analyse en Ambitie

We beginnen met een diepgaande analysefase waarin we de huidige situatie in kaart brengen. Dit is een cruciaal onderdeel van het project, omdat we een goed begrip moeten krijgen van de context waarin we werken. Tijdens deze fase verzamelen we bestaande studies en lopende projecten, die we zorgvuldig beoordelen en naast elkaar leggen. Dit stelt ons in staat om belangrijke inzichten te verkrijgen en eventuele hiaten in de huidige kennis te identificeren.

Een belangrijke stap in deze fase is het toetsen van de microsimulatie, die als basis zal dienen voor het in kaart brengen van de verkeersstromen. We voeren steekproeven uit op enkele kritische punten om te verifiëren of de simulatie nauwkeurig de realiteit weerspiegelt. Daarnaast is het van groot belang om de stakeholders, geselecteerd door de opdrachtgevers in overleg met het ontwerpteam, in deze eerste ronde te bevragen naar hun ambities voor de ringruimte. In deze fase maken we ook een eerste mapping van de kansen en uitdagingen die zich in de gehele ring voordoen. We leggen het projectgebied vast, zowel naar de begrenzing van het gehele gebied alsook de verdeling ervan in deelruimtes, zodat

PLAN VAN AANPAK

we gericht kunnen werken aan de specifieke uitdagingen die in elke ruimte spelen.

Ter ondersteuning van de latere ontwerpbeslissingen willen we een prioriteitentoolbox bepalen. Dit instrument, op basis van de MCA-methodiek staat ons toe om bepaalde keuzes te objectiveren waardoor we het ontwerp beter kunnen onderbouwen en varianten beter kunnen vergelijken. Tot slot identificeren we belangrijke onderzoeksvragen die ons zullen helpen om de volgende stappen in het project te sturen.

Fase 2: Concretiseren Ambitie tot Conceptvisie en praatplan

In deze intensieve design sprint fase worden de verzamelde ambities en ruimtevragen omgezet in een conceptvisie, onderbouwd door een concreet praatplan. Dit praatplan legt de kansen en uitdagingen binnen de ringruimte vast en schetst eerste ontwerpideeën. Het is een voorlopig document met ruwe randen, dat dient als basis voor constructieve gesprekken met stakeholders. Door te focussen op een ruimtelijk verhaal, vermijden we tijdverlies met theoretische discussies en kunnen we het ontwerpproces versnellen. In deze fase is consensus nog niet nodig; de verschillende reacties vormen een rijke basis voor het vervolgonderzoek.

Binnen het praatplan worden de verschillende deelruimtes voorgesteld. In de volgende fase wordt er per deelruimte een scenario-onderzoek opgestart. De reacties op het praatplan helpen om deze deelruimtes te prioriteren. Het ontwerpteam houdt ook rekening met de mogelijkheden voor mogelijke 'quick wins', kleinschalig projecten dat op korte termijn positieve ontwikkelingen in de ringruimte kan realiseren zonder dat dit het ontwerpproces beïnvloedt.

Voor de startnota wordt de ruimtelijke impact van het ter beschikking gestelde verkeersmodel in kaart gebracht ter implementatie in het praatplan door het ontwerpteam.

Fase 3: Scenario-onderzoek per Deelruimte

Na de feedback op het praatplan en consensus over de deelruimtes, starten we per deelruimte een scenario-onderzoek. We checken voor de verschillende scenario's op hun mate van uitvoerbaarheid. Nadat de aanliggende deelruimtes zijn onderzocht, worden de resultaten gepresenteerd aan de burgers, wat leidt tot verschillende scenario's. Dit proces resulteert in voorkeursscenario's die verder worden uitgewerkt, terwijl parallel de visie voor de ring wordt ontwikkeld. Deze twee sporen versterken elkaar in het ontwerpend onderzoek.

Een verzameldocument met de scenario's van alle deelruimte wordt opgeleverd waarbij het voorstel voor de combinatie van voorkeursscenario's wordt voorgelegd ter goedkeuring.

Fase 4: Verdieping Voorkeursscenario(s)

In deze fase richten we ons op het verder uitwerken van de voorkeursscenario's voor elke deelruimte, terwijl we tegelijkertijd de ruimtelijke visie voor de totale ringruimte verfijnen. Dit is een dynamisch proces waarin creativiteit en samenwerking centraal staan. We organiseren een design sprint, waarbij de geselecteerde stakeholders samenkomen om ideeën te genereren en deze in concrete ontwerpen om te zetten.

Het toaalbeeld wordt verwerkt in de startnota, die ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de projectstuurgroep. Indien nodig kan het nuttig zijn om een microsimulatie uit te voeren om de resultaten van de startnota te bevestigen en zo een solide basis te creëren voor de volgende stappen (optioneel).

Tevens wordt er gewerkt aan een uitvoeringsstrategie met een kritisch pad voor de realisatie van de gehele ring.

Tot slot wordt een beknopt conceptontwerp van het referentieproject gemaakt, dat dient als een concrete toetsing van het masterplan. Deze aanpak zorgt ervoor dat we met de concluderende fase van het masterplan meteen verderkijken, zowel met een haalbaar uitvoeringsschema alsook de schets voor het eerste project.

Fase 5: Ontwerpdossier Voorwaardelijk Deel

Nadat het masterplan en het conceptontwerp zijn goedgekeurd, zetten we de volgende stap: het opstellen van het voorontwerp van het referentieproject. Dit gebeurt simultaan met de opmaak van de projectnota, zodat voorontwerp en projectnota perfect op elkaar afgestemd kunnen worden. In een iteratief proces sturen inzichten uit één product de inhoud van het andere bij (en omgekeerd). Aan de hand van een procedurescan zullen onze specialisten vergunningen de noodzaak en de impact (procedure en timing) van alle (mogelijke) te doorlopen procedures verder in kaart brengen.

De projectnota wordt verder uitgewerkt als een specifieke aanvulling op de startnota, gericht op het referentieproject. Dit document vormt een essentieel onderdeel van onze aanpak, omdat het de basis legt voor de verdere ontwikkeling van het project en de betrokkenheid van alle stakeholders waarborgt.

Fase 6: Uitvoeringsdossier Voorwaardelijk Deel

In deze fase stellen we het vergunnings- en uitvoeringsdossier op, waarmee we een belangrijke mijlpaal in het project bereiken.

In deze fase voeren we alle benodigde studies voor de uitvoering uit en doorlopen we de vergunningsprocedure die vereist is voor de realisatie van het project. Dit proces is cruciaal, omdat het ervoor zorgt dat we voldoen aan alle wettelijke vereisten en dat we voorbereid zijn op de implementatie van ons plan. Door deze systematische aanpak en aandacht voor detail zorgen we ervoor dat het project efficiënt en effectief kan worden uitgevoerd, met een sterke focus op de realisatie van de gestelde ambities voor de ringruimte.

SPOOR BOUWBAARHEID/VERGUNBAARHEID

Ruimtelijke kwaliteit is de drijfveer van deze ontwerpopdracht voor BAU en MDP. De hoge ambitie en visie die we in de ruimtedialoog formuleren en ruimtelijk vertalen brengen we als projectteam ook in één beweging tot uitvoering op het terrein. Om dit te faciliteren wordt het spoor Bouwbaarheid/Vergunbaarheid voorzien.

Dankzij de kennis en ervaring van BAU, MDP en in het bijzonder voor deze context hun partner Sweco kunnen we ontwerpkeuzes die overwogen worden tijdens het proces toetsen en al een vooruitblik werpen naar de mogelijke impact van bepaalde ontwerpbeslissingen op praktische haalbaarheid. Dit gebeurt zowel op vlak van vergunbaarheid, geleid door een strategisch planner van Sweco, alsook op vlak van bouwbaarheid, geleid door een infrastuctuur projectleider van Sweco.

Zo zal de expertise in Strategische Planning het nodige juridisch planologische kader kunnen voorzien om succesvol van concept tot een vergunbaar project te komen. Parallel hieraan is de uitgebreide expertise nodig voor het realiseren van infrastructuurprojecten aanwezig. Diepgaande kennis van bouwtechnische randvoorwaarden, een scherp inzicht door lessons learned van andere infrastructuurprojecten alsook de capaciteit om potentiële impact op andere lopende infrastructuurprojecten zoals bijvoorbeeld het Bodartproject of het Vuntcomplex volledig te doorgronden vormen een essentiële succesfactor voor het effectief realiseren van het gehele ringproject.

Hierdoor zal de uitvoeringsstrategie die doorheen het ontwerpproces al wordt opgebouwd, een holistisch beeld geven van een haalbare uitvoeringsmethodiek waaronder volgende onderdelen vervat zullen zitten :

- Vergunbaarheid: welke planologische randvoorwaarden zullen er gelden voor de deelprojecten?

- Bouwbaarheid: welke technische randvoorwaarden zijn er (opgedragen door bouwtechniek of fasering)

- Planning: welke kritische paden gelden er (tov de deelprojecten onderling alsook reeds lopende projecten)

- Financieel: welke financiële kosteninschatting wordt er verwacht

- Risicobeheersing: welke risico's pro-actief al detecteren?

Tijdens de masterplanfase staat het ruimtelijke ontwerpproces centraal waarbij het ondersteund wordt door het Bouwbaarheid/Vergunbaarheidsplan dat als intensief betrokken controlemechanisme de expertise van infrastructuur- en planologische experts kan inzetten. Naarmate we dichterbij de uitvoering komen, krijgt het infrastructurele aspect en de bijbehorende technische uitwerking steeds meer gewicht. Daarentegen blijven de ontwerpers altijd betrokken om ervoor te zorgen dat het project in overeenstemming met het oorspronkelijke ontwerpconcept wordt gerealiseerd.

PROJECTREGIE & -OVERLEG

Voor de projectregie hanteren een gestructureerde ontwerpmethodiek met een zorgvuldig georganiseerd Design Management. Dit creëert een succesvol samenspel tussen Ontwerp, Techniek en Projectbeheer. De projectregie is een continue spoor dat zich uitstrekt van de startfase van masterplanning tot en met de uitvoering, waarbij we voortdurend de voortgang en kwaliteit waarborgen.

Opportunities liggen in het verder versterken van de samenwerking tussen de verschillende disciplines, het implementeren van innovatieve technologieën voor betere communicatie, en het verbeteren van de feedbackmechanismen om de ontwerp kwaliteit continu te optimaliseren. Door proactief risico's te identificeren en te beheren, kunnen we de efficiëntie en effectiviteit van het ontwerpproces vergroten.

Projectoverleg

In het ontwerpproces is een sterke overlegstructuur van essentieel belang om een soepele samenwerking te waarborgen. We zetten in op intense interactie met opdrachtgevers en stakeholders, waarbij we veel aandacht besteden aan het uitleggen van het procesverloop.

Deze transparantie helpt bij het opbouwen van vertrouwen en het creëren van betrokkenheid. Onze overlegstructuren zijn georganiseerd volgens verschillende sporen: we hebben

PLAN VAN AANPAK

wekelijkse projectteamoverleggen met het PM-team om de voortgang te bespreken en uitdagingen te adresseren. Daarnaast organiseren we maandelijks fysieke ontwerpworkshops met geselecteerde stakeholders, waardoor we waardevolle input en feedback kunnen verzamelen. Om de voortgang en procesmatige richting te waarborgen, vinden er tweewekelijks Management Meetings plaats. Afwisselend hebben we daartussen ook tweewekelijkse Design Meetings die zich richten op de specifieke ontwerpaspecten. Als technische verfijning van de Designmeetings zullen we mobiliteitswerkgroepen organiseren die het traject van de startnota in goede banen zal leiden. We voorzien ook voldoende 'Reality Check-in' momenten over de bouwbaarheid en vergunningsaspecten. Tot slot hebben we voorzien in maandelijkse afstemming met het directiecomité waarbij de voortgang van het ontwerp wordt geprojecteerd op de originele ambities en visies.

Project controls

Als ontwerpteam hanteren we Project Controls om het ontwerpproces op een gestructureerde en gecontroleerde manier tot een succesvol einde te brengen. We doen dit door een geïntegreerde aanpak die verschillende belangrijke mechanismen omvat :

Projectplanning: We beginnen met een overzichtelijke planning op hoog niveau, waarin de belangrijkste mijlpalen zijn vastgelegd. Dit wordt vervolgens verfijnd tot gedetailleerde microplanning, waarbij specifieke taken, deadlines en verantwoordelijkheden worden gedefinieerd. Hierdoor hebben we een helder overzicht van de voortgang en kunnen we tijdig bijsturen indien nodig.

Kostencontrole: We zorgen voor een strikte controle over de kosten door budgetten op te stellen, uitgaven te monitoren en financiële rapportages te maken. Dit stelt ons in staat om eventuele afwijkingen van het budget tijdig te signaleren en maatregelen te nemen om binnen de financiële kaders te blijven.

Kwaliteitsborging: Dit is uiteraard een essentieel onderdeel van ons proces. We implementeren kwaliteitscontroles en evaluaties op verschillende punten in het ontwerpproces om ervoor te zorgen dat het eindproduct voldoet aan de gestelde normen en verwachtingen. Dit helpt ons om fouten vroegtijdig te identificeren en te corrigeren, waardoor de algehele kwaliteit van het project wordt gewaarborgd.

Risicobeheer: een cruciaal controlemiddel gedurende het hele ontwerpproces, waarbij een risicomatrix een effectief hulpmiddel is om potentiële risico's te identificeren en te evalueren. Deze matrix stelt teams in staat om risico's te categoriseren op basis van hun

waarschijnlijkheid en impact, waardoor een visueel overzicht ontstaat van de belangrijkste risico's die aandacht vereisen. Door de risico's te prioriteren, kunnen ontwerpers gerichte strategieën ontwikkelen om deze te mitigeren, zoals het aanpassen van ontwerpkenmerken of het implementeren van aanvullende controles. We geven in dit document alvast een eerste opzet van de risico-matrix weer die we op de agenda plaatsen bij de Kick Off en vervolgens doorheen het project steeds wordt geüpdate.

Datamanagement: Als ontwerpteam richten we een dataroom in voor een efficiënte informatie-uitwisseling tussen stakeholders, zodat iedereen altijd toegang heeft tot de juiste documenten. Versiebeheer garandeert dat de meest actuele versies beschikbaar zijn, wat verwarring en fouten door verouderde informatie voorkomt. Met een duidelijke mappenstructuur en naamgevingsconventies zorgen we ervoor dat documenten gemakkelijk te vinden zijn. Daarnaast gebruiken we een RACI-matrix om de verantwoordelijkheden en rollen van alle betrokkenen te verduidelijken, wat de samenwerking en transparantie binnen het project bevordert.

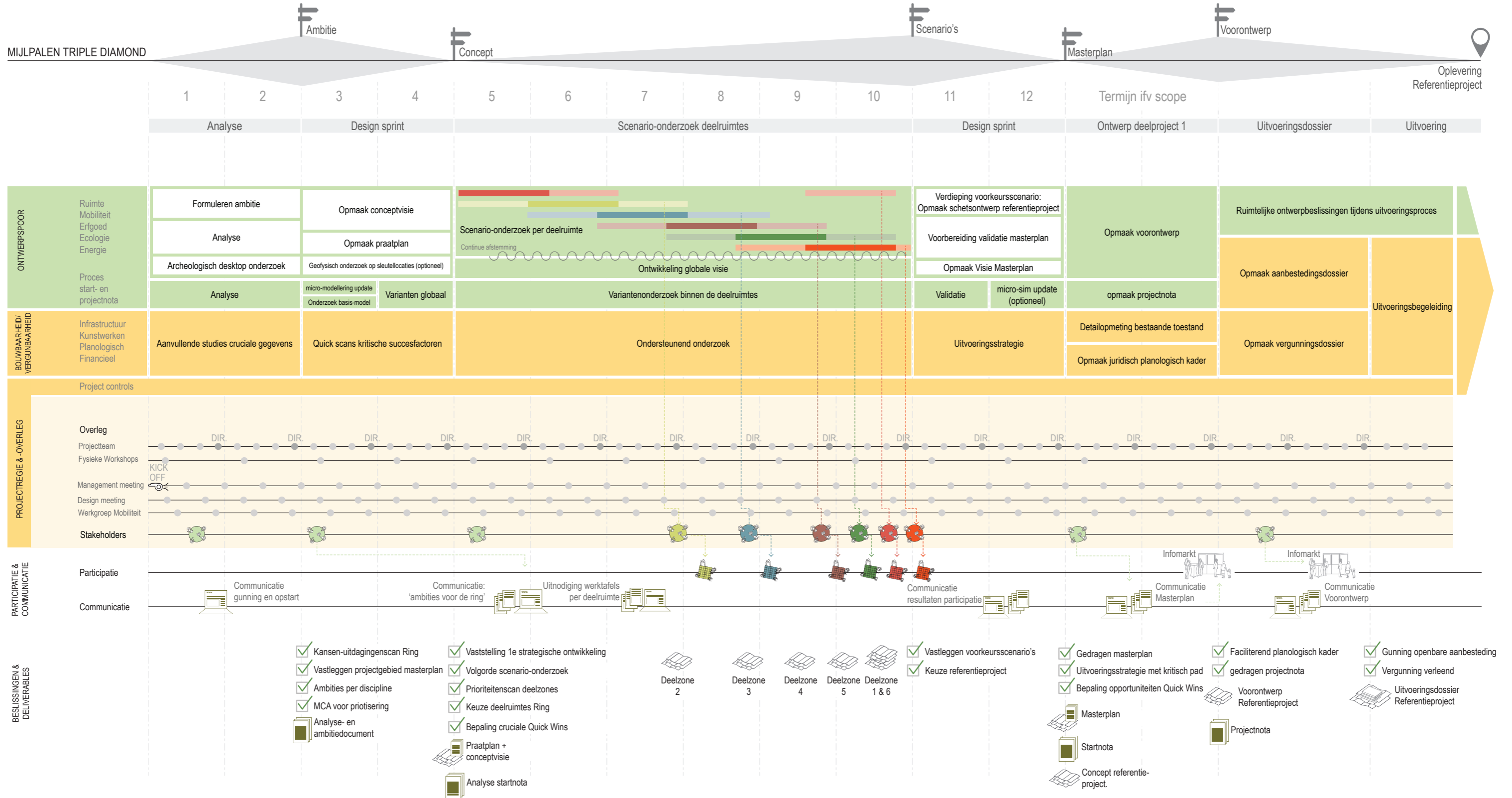
SPOOR PARTICIPATIE & COMMUNICATIE

Als ontwerpteam hechten we veel waarde aan een collaboratieve aanpak in het ontwerpproces. In de eerste fase van de opdracht werken we nauw samen met de opdrachtgever en de geselecteerde stakeholders. Ons gezamenlijke doel is het vastleggen van het beoogde framework en proces dat omgang met ontwerp oplossingen en beslissingsprocedures vastleggen.

Tijdens de daaropvolgende publieke fase proces dragen we bij aan de afstemming met diverse belanghebbenden van de ring in zijn geheel alsook specifiek voor iedere deelruimte. Om dit te realiseren, leveren we als ontwerpteam de noodzakelijke producten en informatie aan het bureau dat dit participatieproces zal leiden.

Risico's en Kansen	Maatregelen
De stad Leuven heeft grote ambities ten aanzien van en ontwikkelingen binnen dit stadsdeel en (de doorwerking ervan in) het project. Anderzijds zal de AWV de visievorming en de uitwerking van het project ook bekijken vanuit haar perspectief en haar kerntaken.	<p>“Het maken van goede afspraken m.b.t. financiering van de verschillende projectonderdelen tussen de partijen. De doelstellingen, de ambities en evt. bekommernissen / blokkerende punten (no go's) van het project vanuit zowel het standpunt van stad en AWV goed begrijpen na een doorgedreven Kick-Off bij de start van de studieopdracht. Dit gebeurt o.b.v. de huidige goede samenwerkingsafspraken tussen Stad en AWV.</p> <p>Het scherp stellen van de gemeenschappelijke projectdoelstellingen en ambities en het opstellen van een helder denk- en afwegingskader waarin naast de doelstellingen en ambities ook de randvoorwaarden zijn gedefinieerd. Het zoeken naar win-wins i.f.v. het bekomen van een gedragen ontwerp.”</p>
Er zijn lopende projecten op de ring die mogelijks (deels) gelijktijdig uitgevoerd worden. Dit kan een impact hebben op randvoorwaarden, bvb in relatie tot de faseerbaarheid en de eraan gekoppelde minder-hindermaatregelen.	<p>“Het voorzien van een goed omgevingsmanagement doorheen alle projectfasen. Naast het in kaart brengen van alle relevante projecten in de omgeving van de ringruimte is een frequente afstemming met de projectteams geen overbodige luxe. De risico's goed in kaart brengen en in het spoor Bouwbaarheid/Vergunbaarheid reeds een rekening (ook financieel) met tijdelijke of 'onvoorzienbare' werken”</p>
Procedures kunnen het vlotte verloop van het project verstoren. Er moeten diverse procedures doorlopen worden (startnota, projectnota, MER(screening), subsidiëring, ...). Daarenboven zullen verschillende deelzones/deelopdrachten al dan niet gecombineerd (kunnen) worden. Diverse onderdelen zullen op andere snelheden progressie maken	<p>“Het voorzien van een sterk procesmanagement door: Een proactieve houding aan te nemen ten aanzien van procedures en het daarbij horend tijdsplan, de risico's, ed. door permanent oog te hebben voor deze procedures d.m.v. een procedurereflex. Proactief vergunning verlenende instanties te consulteren Een sterke projectregie Een gedetailleerde uitvoeringsstrategie met identificaties van Quick Wins</p>
Vanwege de schaal en complexiteit van het masterplan voor de ring zijn er intensieve 'productie' momenten voor het ontwerpteam.	<p>“Het team moet voldoende breed zijn en genoeg capaciteit bevatten. De projectorganisatie moet flexibel genoeg zijn om schommelingen te kunnen opvangen door bijvoorbeeld meerdere medewerkers vanuit de brede pool van BAU, MDP en SWECO in te zetten.”</p>
Er is onvoldoende inhoudelijke samenhang tussen de deelzones. Hierdoor ontstaan problemen op vlak van functioneren of beeldkwaliteit en kansen worden gemist. Hiaten geven aanleiding tot discrepanties in latere ontwerp opdrachten die uit het masterplan ontstaan.	<p>“Het projectteam brengt de interacties tussen de verschillende projectzones in kaart, benoemt ze en bewaakt ze. Voor wat betreft de ruimtelijke samenhang zal de project manager en de infrastructurele lead de algemene samenhang van het project en de relatie met de latere projecten.”</p>
De timing wordt niet gehaald door te weinig draagvlak bij vergunning verlenende instanties of andere actoren.	<p>“Bij de Kick Off wordt een strategie op vlak van samenwerking, overleg, communicatie en participatie voorbereid en goed doorgesproken met de stad, AWV en de nog aan te stellen verantwoordelijke voor Participatie & Communicatie. Goed doorspreken van projectdoelstelling, ambities en randvoorwaarden, dat moet uitmonden in een gedeelde ambitie, een duidelijk taakstelling en een helder werk- en denkkader. De strategie verankeren we in ons masterplan charter, die de plan van aanpak van het ontwerpteam uitbreidt tot de breed gedragen aanpak van opdrachtgevers, ontwerpteam en P&C bureau.beschrijft. Deze wordt periodiek ge-update.”</p>
De ringruimte biedt heel wat potentieel naar de reikwijdte van de functies, recreatie en verbindingen buiten de fysieke ringruimte, die maximaal gegrepen moeten worden.	<p>De demarcatie van het projectgebied wordt in de eerste fase bepaald met aandacht voor de gelaagdheid van de ringruimte en de inpassing ervan in de bredere omgeving.</p>
De klimaatverandering heeft ook op deze projectzone negatieve effecten op vlak van hittestress en wateroverlast (zie visie). De vernieuwing van het projectgebied biedt een unieke kans om maatregelen te nemen om deze negatieve gevolgen tegen te gaan.	<p>“Een klimaatbestendig ontwerp dat de functionele en beeldkwaliteit verder versterkt en voor een aangenaam stadsklimaat zorgt (zie ook vernetwerken van infrastructuur en ecologie). Het samenstellen van een breed team van ontwerpers, ingenieurs en experts die verschillende aspecten van de klimaatverandering begrijpen vanuit hun eigen discipline, en die tesamen een kwalitatief en klimaatadaptief resultaat garanderen. “</p>

PLAN VAN AANPAK - PROCESSHEMA



PLAN VAN AANPAK

EEN TEAM VAN EXPERTS DIE GEWEND ZIJN SAMEN TE WERKEN

Joan Busquets en Michel Desvigne hebben jarenlang samengewerkt aan complexe stadsprojecten in Frankrijk, Zwitserland en Spanje, wat heeft geleid tot een sterke waardering voor elkaars werk. Hun gezamenlijke ervaring in stedelijke en infrastructuurlandschapsprojecten stelt hen in staat om nauwkeurig en op verschillende schalen te werken. Ze delen een visie die ecologie en economie integreert, met de focus op het bedienen van de burgers en hun praktijken. Voor het project rond de Leuvense Ring zijn de organisatorische keuzes binnen het ontwerpteam gebaseerd op hun eerdere samenwerkingen, waarbij ze methoden zoals open observatie, hypothesevorming en experimenten met fysieke modellen toepassen. Deze benadering, vrij van formele vooroordelen, leidt tot innovatieve en relevante oplossingen. De langdurige samenwerking heeft het wederzijds respect tussen hun bureaus versterkt en benadrukt de strategische rol van landschapsarchitectuur in het omgaan met complexe realiteiten en dynamische mechanismen.

PROJECTLEIDING EN DIRECTIECOMITÉ

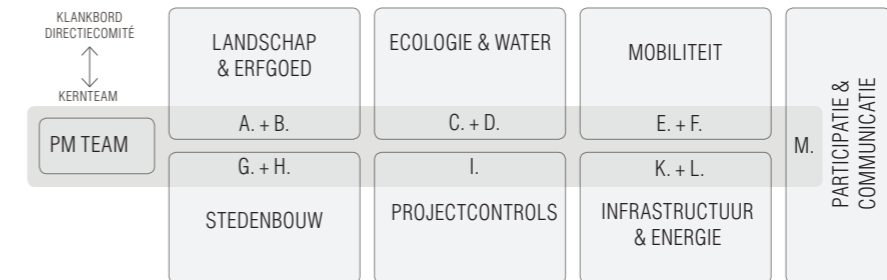
PM team

Als projectmanager zal Pieter-Jan Versluys de belangrijkste contactpersoon zijn voor de opdrachtgever gedurende de gehele looptijd van het contract. Alle onderdelen van de samenwerking zullen tot zijn beschikking staan om het beleid van de stad, AWV en hun partners in de praktijk te brengen. BAU committeert zich om met een frequente aanwezigheid in Leuven en voldoende Nederlandstalig personeel optimaal beschikbaar te zijn voor een goed verloop van de studie.

Mathias Foulon zal als technisch projectcoördinator zorgen voor de geïntegreerde werking tussen de verschillende expertises en hun afstemming met de opdrachtgevers. Daarmee ondersteunt hij de projectmanager bij het wat bijdraagt aan de korte communicatielijnen tussen ontwerpteam en opdrachtgever.

Directiecomité

Joan Busquets, Michel Desvigne en Johan Van Reeth beschikken over uitgebreide ervaring in het ontwerp en projectmanagement van complexe stedelijke en landschappelijke projecten. Zij zullen de visie en samenhang van het project op alle schaalniveaus waarborgen, en het project steunt op hun unieke gebundelde expertise gedurende de gehele opdracht door een maandelijkse check-in met de projectleiding en de projectdirecteurs van de opdrachtgevers.



PM Team

- Project Manager (SPOC): Pieter-Jan Versluys
- Project Coordinator Sweco: Mathias Foulon
- Project Management Leuven en AWV

Klankbord Directiecomité

- Joan Busquets (BAU)
- Michel Desvigne (Michel Desvigne)
- Johan Van Reeth (SWECO)
- Directie Leuven en AWV

Overige kernteamleden:

- A. Landschap: Brent Libens
- B. Erfgoed: Annelies De Raymaeker
- C. Ecologie: Geertrui Goyens
- D. Waterbeheer: Thomas Bogaerts
- E. Mobiliteit: Alexander vissenaeckens
- F. Mobiliteit: Joaquim Romaguera
- G. Stedenbouw: Pieter-Jan Versluys
- H. Stedenbouw: Jeroen Van Mieghem
- I. Project controller: Marga Busquets
- K. Infrastructuur: Kim Wijnants
- L. Energie: Daan Ongkowitzojo
- M. aan te duiden door opdrachtgever

Door de uniek samenwerking tussen BAU en MDP met daarenboven de versterking van Sweco, kunnen we aanvullende productiecapaciteit inzetten bij de design sprints onder leiding van de vaste ontwerpteamleden.

EEN GEÏNTEGREERDE SAMENWERKING VAN EXPERTISES

Met een kernteam van ervaren specialisten creëren we een unieke combinatie van kennis die zal leiden tot geïntegreerde ontwerp oplossingen. We ontwerpen zorgen voor een solide dubbele verankering tussen landschap en stedenbouw. Dit wordt vervolgens ondersteund door wetenschappelijke en technische onderbouwing, dankzij de integrale samenwerking met de experts van Sweco en Studiebureau Archeologie.

PARTNERSCHAP EN ITERATIEVE AANPAK VAN HET PROJECT

Bij al onze projecten beschouwen we de relatie met de opdrachtgever als een partnerschap dat gericht is op het gezamenlijke succes, los van contractuele verplichtingen. Regelmatige communicatie is essentieel om de voortgang van het project te bespreken en samen te bouwen aan de doelstellingen. We adviseren de opdrachtgever over de organisatie van het project,

fasering van de bouw en het beheer van risico's. Het ontwerp van grootschalige projecten vereist een dynamiek die alle betrokkenen, ondanks tegenstrijdige belangen, activeert en verbindt. Dit partnerschap vereist wederzijds vertrouwen, transparantie en een gedeelde methodologie. We plannen een voortdurende dialoog met projectmanagers en technische diensten. Tijdens de strategische stedelijke planning en het voorontwerp zullen ontwerpworkshops plaatsvinden om strategieën en ontwerpscenario's te ontwikkelen. Deze workshops stimuleren creativiteit en moeten voldoen aan bepaalde formats om effectieve uitwisselingen te waarborgen, met een beperkt aantal deelnemers en een open discussie.

CONTINUÏTEIT IN INTERVENTIE

Om Stad Leuven, AWV en hun partners duurzaam te ondersteunen, stellen we een ervaren en robuust team samen dat zich als nauwe partners opstelt. We blijven beschikbaar, responsief en open voor dialoog met alle belanghebbenden, waaronder functionarissen, partners, vastgoedexploitanten en bewoners. De stabiliteit van het team is cruciaal voor het behoud van de projectfocus, en teamleiders zijn toegewijd aan zowel de vaste als voorwaardelijke aspecten van de opdracht. Onze lokale aanwezigheid biedt diepgaande kennis van het gebied, en we hebben een dedicated project room bij SWECO aan de Vaartkom, wat ons in staat stelt om het project nauwlettend te volgen en snel te reageren tijdens zowel de ontwerpfase als de uitvoering.