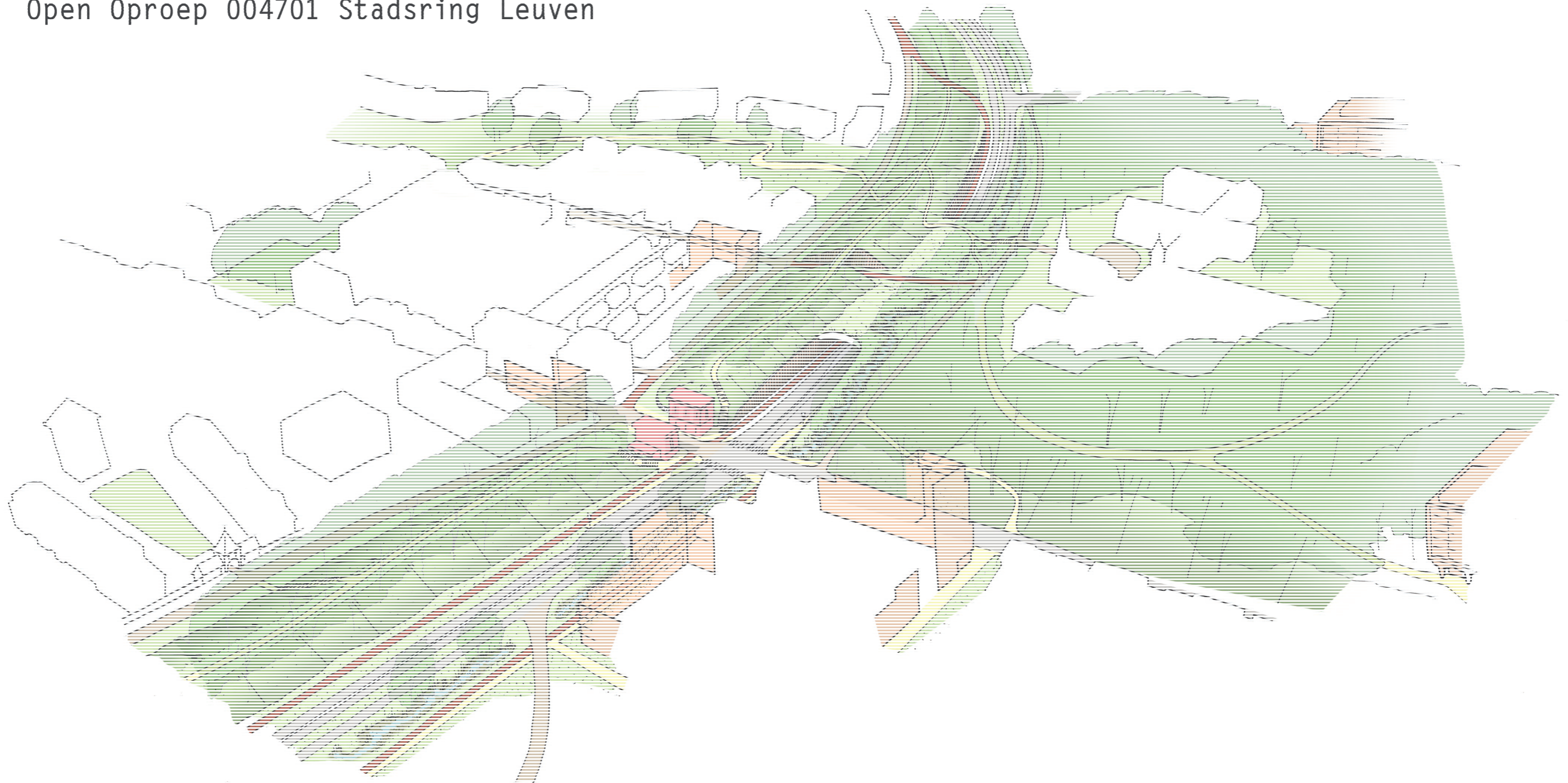


Rondom Leuven

Een nieuw perspectief voor de Tweede Stadsomwalling

11 december 2024

Open Oproep 004701 Stadsring Leuven



PALMBOUT
Urban Landscapes.

**BLAUW
DRUK**
STEDENBOUW

L A M A
Landscape
Manifesto
landscape architects

M **TRANSPORT
& MOBILITY
LEUVEN**

N E X T

1. Rondom Leuven

Een nieuw perspectief voor de Tweede Stadsomwalling

De benaming Stadsring Leuven impliceert in wezen een rondweg voor autoverkeer. Dit terwijl de ruimte van de Tweede Stadsomwalling zoveel meer kan betekenen voor de stad Leuven. De ruimte is in de loop der tijd al vaak van aanzien en betekenis veranderd. Van een beschermende en begrenzende zone rond de stad, naar flaneerruimte in de stad tot een door verkeer gedomineerde barrière dwars door de stad. En die barrière begint steeds meer te knellen. De stad groeit immers verder door. De vroegere stadspoorten waar steenwegen en andere radialen aansluiten op de binnenstad worden daardoor ook steeds drukker en complexer. Aangename

plekken zijn het niet meer. De Tweede Stadsomwalling primair als draaischijf voor verkeer blijven zien is niet langer houdbaar en conflicteert met de stedelijke ambitie Leuven tot een duurzame en leefbare stad te ontwikkelen. De ruimte is immers beperkt en begrensd en op meerdere plekken heeft het verkeer al bij de aanleg van de R23 meer ruimte gekregen dan passend is bij een leefbare omgeving. Intussen staan we bovendien voor nieuwe uitdagingen die om ruimte vragen. De Ontwikkelvisie moet daarom een doorbraak betekenen in de wijze waarop de ruimte van de Tweede Stadsomwalling door de stad kan worden gebruikt.

Ruimte voor erfgoed en stedelijke ontwikkeling
De aanleg van de R23 heeft de laatste resten van de omwalling en de promenades uitgewist. De met brute kracht aangelegde weg ging gepaard met het opvullen van de walgracht, het afsnijden van belangrijke instituten en grove grootschalige viaducten en doorsnijdingen. Hierdoor zijn de 19e eeuwse promenades slechts korte tijd echt onderdeel geweest van het stadsleven. De herinrichting van de stationsomgeving was een eerste stap om het stedelijk leven terug te brengen in de verkeersruimte. Met de groei van de stad rijst de vraag hoe dit op meerdere plekken gestalte kan krijgen. Dit vraagt om ruimte om te verblijven, spelen, wandelen en het erfgoed te ervaren. Kunnen we de culturele betekenis van deze historische ruimte weer gestalte geven? Kunnen we de schoonheid en de diversiteit van muren en torens weer oproepen?

Ruimte voor wateropvang en kwalitatieve vergroening
Doordat het heter en natter wordt is het van belang de Tweede Stadsomwalling te ontharden en daarbij het stevige reliëf onderdeel te maken van de inrichting. Hoe kan deze ruimte de binnenstad opnieuw beschermen tegen wateroverlast en oververhitting? De overstromingskaart voor 2050 met een bui die statistisch eens in de honderd jaar zou vallen laat overduidelijk de grote opgave zien waar we voor staan. Daarnaast is de inrichting vandaag zeer versnipperd, waardoor de ecologische waarde en de biodiversiteit beperkt is. De grote landschappen botsen hier hard op de stad. We hebben nu de kans om een ecologisch netwerk uit te bouwen dat de stad voorbereidt op een nattere en warmere toekomst.

Ruimte voor verplaatsingen én voor bewoners
Het bevorderen van langzaamverkeer en openbaar vervoer moet helpen de groei van autogebruik te keren. Daarbij moet ook de verkeersveiligheid verbeteren. De reflex daarbij is om hiervoor separate infrastructuur aan te leggen. Dat is immers in principe veiliger en betrouwbaar, maar daarmee dreigt de verharding en ruimte-inname door mobiliteit eerder te groeien dan af te nemen. En daarvoor ontbreekt de ruimte. Er staan immers gebouwen en er wonen ook mensen. Over grote lengte staan er woningen langs de Vesten zeer kort op het verkeer. We zien het als opgave om het verkeer zo her in te richten dat aanwonenden een aangename leefomgeving krijgen. Een gezonde stedelijke ruimte die begint bij de voordeur.

De visie werkt toe naar een ambitieuze omwenteling van de stadsomwalling waarin deze vraagstukken in een duurzame balans zijn gebracht. Rondom Leuven.



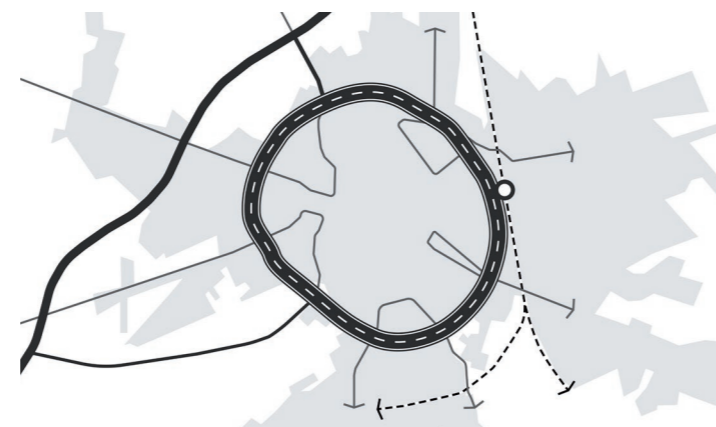
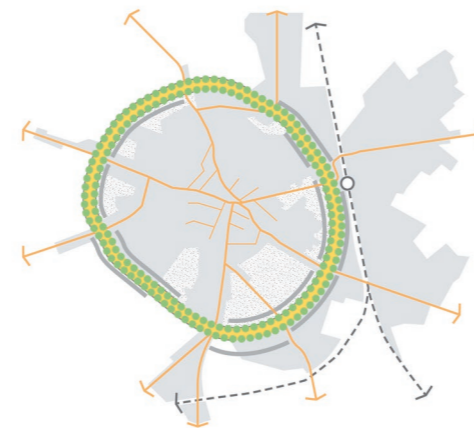
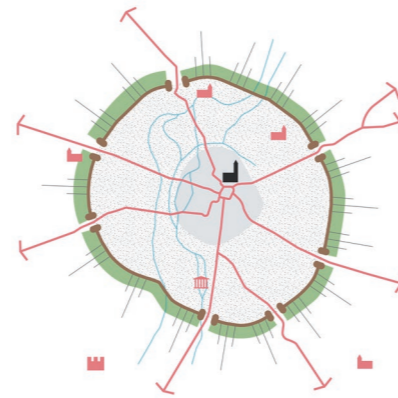
1357-1365, tweede stadsomwalling



1891-1904, boulevards met tram



1970, autoringweg



cultureel erfgoed Verloren Kosttoren



wateroverlast Leuven



ruimtegebrek voor voetgangers en fietsers



ongemakkelijke oversteek kruispunt Naamsepoort

2. Een doorbraakproject

Om tot een duurzame Ontwikkelvisie voor de herinrichting van de Tweede Stadsomwalling te komen stellen we een landschappelijk-stedelijke logica voorop. We beschouwen mobiliteit daarbij als wezenlijk onderdeel van het functioneren van de stad, maar deze moet in balans zijn met andere opgaven en noden. In dit wedstrijdvoorstel verkennen we tot welke oplossingen deze benadering kan leiden. We hopen hiermee een wenkend perspectief en nieuwe betekenis te bieden voor de ruimte van de Tweede Stadsomwalling in de volgende fase van haar eeuwenlang bestaan. Zoals de aanleg van de R23 een doorbraakproject was in letterlijke zin, zo streven we nu naar een doorbraakproject in het denken over de ruimte van de Tweede Stadsomwalling. We ambiëren daarmee de Tweede Stadsomwalling in te zetten als doorbraakproject voor een klimaatneutraal Leuven en perspectieven te schetsen die passen bij een Culturele Hoofdstad.

Maatschappelijk project

De herinrichting van de Tweede Stadsomwalling is daarmee nadrukkelijk ook een maatschappelijk project. De omwenteling in gebruik raakt de hele stad. Het zal een combinatie van realisme en ambitie, van beweeglijkheid en koersvastheid vragen om de toekomstperspectieven gestalte te geven. Onze verbeeldende werkwijze kan in het participatieproces dat wordt opgestart katalyserend en enthousiasmerend werken.

Drie schaalniveaus

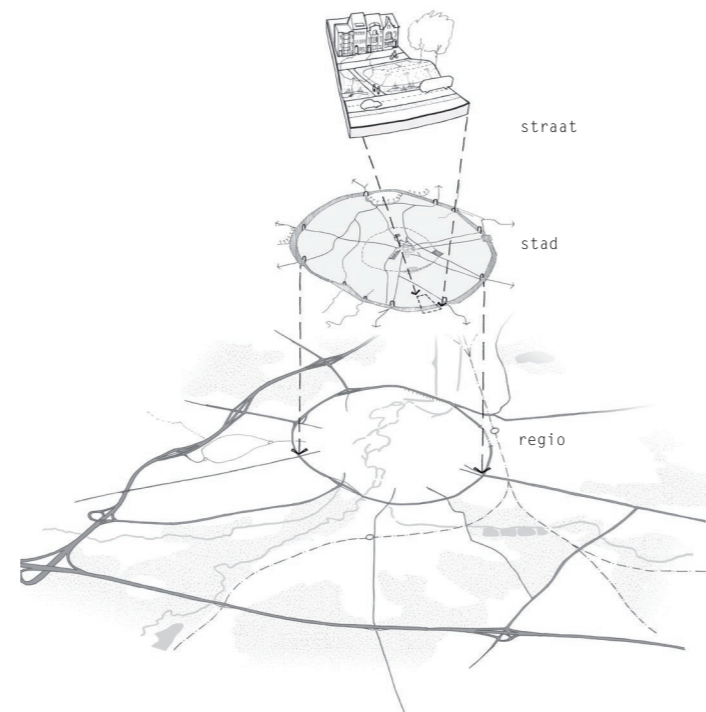
Bij het formuleren van de Ontwikkelvisie betrekken we steeds drie schaalniveaus die bepalend zijn voor de betekenis van de ruimte.

- De stedelijk-regionale schaal, met de R23 als onderdeel van het netwerk van radialen en verbindingen.
- De centrum-stedelijke schaal met de R23 als onderdeel en markering van de historische binnenstad.
- De R23 als reeks van Vesten waaraan adressen zijn gelegen van bewoners en instituten.

Daarmee strekt de opgave zich uit tot ver buiten de eigenlijke projectzone. Het project strekt zich uit Rondom Leuven. Daarom beschouwen we de stedelijke en landschappelijke logica als belangrijke basis voor de Ontwikkelvisie.

Het landschap kleurt de ring

De aanleg van de Tweede Stadsomwalling was een radicale ingreep waarmee een drietal landschappen onderdeel werden van het interieur van de stad; twee heuvelruggen



drie schaalniveaus

en de riviervallei. De getuigenheuvels aan de noord-westzijde vormen een stevig reliëf, terwijl de oostzijde een lieflijker glooiend heuvelland is. Tot op de dag van vandaag is dat verschil herkenbaar in de structuur van de stad. De Keizersberg is aan de noordwestzijde een prominente hoogte die ingesloten raakte in de stad en de Brusselsepoort is bijvoorbeeld precies gepositioneerd ter plaatse van het dal waar van oudsher de weg naar Brussel toekwam. Daarbij heeft het landschap door het stevige reliëf ook enige weerstand geboden aan een aaneengesloten verstedelijking en is de stad hier zogezegd poreuzer dan aan de zuidoostzijde. Ook de R23 ligt hier los van bebouwing en baant zich een weg door het reliëf. Aan de zuidoostzijde zijn de hoogteverschillen minder groot en heeft de stad zich na afbraak van de omwalling eenvoudig verder uitgestrekt aan weerszijden van de vrijkomende ruimte. Daar is de R23 juist onderdeel van de stadsruimte en het stratenpatroon (met alle hedendaagse knelpunten van dien...).

De passage van de vallei met daarin de Voer, de Dijle en de Molenbeek volgde van oudsher weer een andere logica. Gebruikmakend van de aanwezigheid van water werd hier de omwalling aan de buitenzijde geflankeerd door een natte gracht terwijl die elders een droge gracht vormde. Het zijn



Landschap kleurt de ring

nu deze gedeelten van de R23 waar die met viaducten en bruggen zijn weg baant en waar de ruimtelijke kwaliteit daardoor beperkt is. De hoeveelheid verkeer en verhard oppervlak is relatief groot en de waterlopen zijn nauwelijks nog zichtbaar.

Stedelijke ontwikkeling als context

De stad groeit en blijft groeien. Het succes van Leuven maakt dat er nog behoefte lijkt te zijn aan zeker enkele duizenden bijkomende woningen. Daarnaast ontwikkelt zich het Wetenschapspark op het spoorplateau, groeien de Arenbergcampus en researchpark Haasrode en is Gasthuisberg een belangrijk, relatief nieuw zwaartepunt in de stad. De tendens die we daarmee zien is dat grootschalige niet residentiële ontwikkelingen zich oriënteren op de nabijheid van de snelwegen, uitvalswegen en OV-assen. Het vormt daarmee een volgende generatie stadsontwikkelingen gestuurd door goede (auto) bereikbaarheid.

De geschiedenis herhaalt zich. Zo vormde de aanleg van de R23 de aanjager voor de komst van grootschalige supermarkten, werd het stadion OHL regionaal goed bereikbaar en bood het kansen voor de groei van de Stellabrouwerij tot een hoofdzetel voor AB InBev. De



stad ontwikkelt zich door aan de noord/noord-westzijde

dynamiek waarbij nu grote ontwikkelingen vooral buiten de R23 een plek vinden nabij de later aangelegde snelwegen biedt kansen om de programmering rond de R23 zelf bij te sturen waar de ruimte knelt.

Daarnaast zien we met name aan de poreuze noord/noord-westzijde van de stad de meeste ruimte voor bijkomende woonontwikkelingen terwijl de zuid-oostzijde eerder een gestolde stad is met een gefixeerde verhouding tussen open en bebouwde ruimte. Daar is het veeleer de opgave om de leefbaarheid langs de R23 zelf te verbeteren.

Dit onderscheid in landschapstypen en karakter van de stedelijke ruimtes en ontwikkeldynamiek nemen we als basis voor de planvorming. We onthullen het landschap opnieuw als veerkrachtige drager voor de stadsontwikkeling. We beschouwen de Tweede Stadsomwalling daarmee niet als eenvormige ring, maar als drie onderling verschillende segmenten. We onderscheiden de Dijlevallei, de Getuigenheuvels en het Vestenpark.

Bij de inrichting van deze segmenten koppelen we de grote landschappen buiten de stad -zoals de majestueuze bossen van Heverlee- aan de groene ruimtes die de Tweede Stadsomwalling kenmerken.

3. Ruimtelijke fundamenten

Voor een gebalanceerde en toekomstvaste inrichting van de Tweede Stadsomwalling hanteren we een aantal fundamentele ontwerpprincipes: overkoepelende ambities en oplossingsrichtingen die verder worden verfijnd en geprioriteerd.



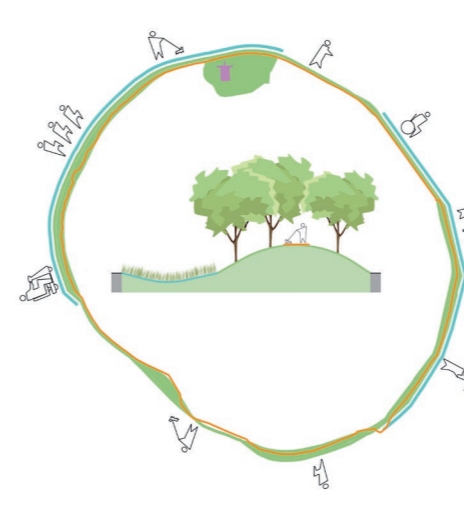
1. Koesteren van de drie landschapstypes

Het onderscheid tussen de twee verschillende flanken en de vallei waarin Leuven is ontstaan grijpen we bewust aan bij het ontwikkelen van ontwerpvoorstellen. De drie segmenten Dijlevallei, Vestenpark en Getuigenheuvels hebben elk een uniek en herkenbaar karakter.



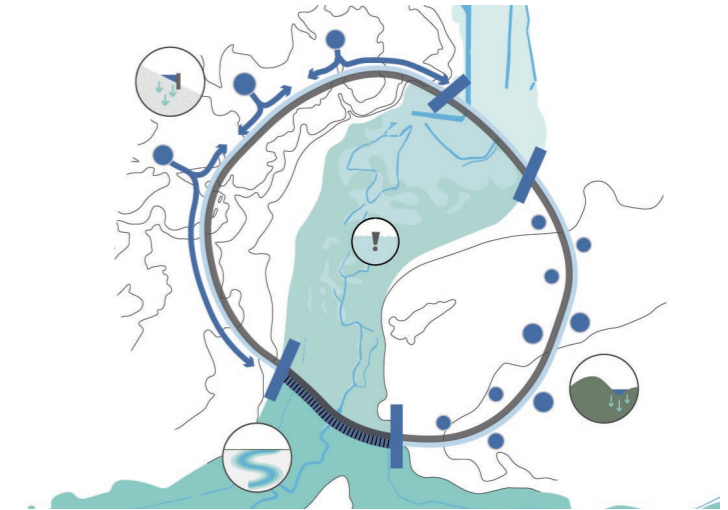
2. Doorbraken naar het landschap

De grote landschappelijke structuren die door de Tweede Stadsomwalling werden geblokkeerd geven we weer continuïteit door de introductie van Landschapspoorten. Daarmee verbinden we de stad binnen en buiten de R23 met elkaar én met het prachtige omliggende landschap. De ruimte van de omwalling is zo groot dat deze betekenis krijgt als parkruimte, voor biodiversiteit en als ecologische verbinding tussen de diverse landschapstypen.



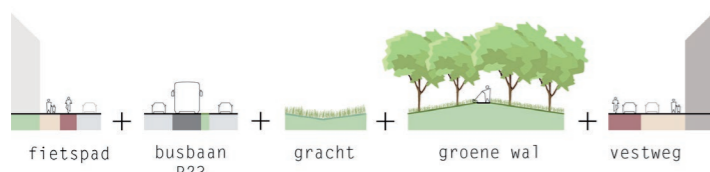
3. Een herkenbare Tweede Stadsomwalling

We brengen de omwalling -of de vroegere aanwezigheid ervan- weer terug in het stadsbeeld. Manieren om dat te bereiken zijn onder meer: de positie van de muur markeren in de inrichting; de groene wal weer zichtbaar maken als beeldbepalende karakteristiek; een rondgaand recreatief netwerk voor wandelaars voorzien en de ruimte opvatten als stedelijke parkruimte.



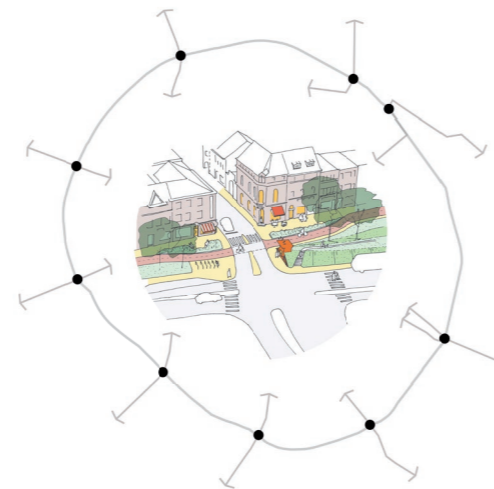
4. Ruimte voor water

Om toekomstige overstromingen zoveel mogelijk te voorkomen en de gevolgen ervan te beperken voorzien we ruimte om water op te vangen. We herintroduceren daarom waar mogelijk een gracht, en voorzien een cascade-gewijze landschapsopbouw bij de Getuigenheuvels. Daarnaast geven we vorm aan een robuuste wateropvang bij de samenkomst van Dijle en Molenbeek. Hier vormt de Tweede Stadsomwalling met de Grote Spui de laatste verdedigingslinie tegen wateroverlast in de binnenstad.



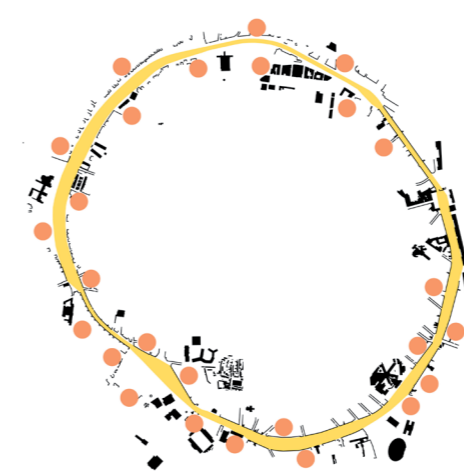
5. Een herkenbaar basisprofiel

We werken met een herkenbaar basisprofiel dat naargelang de context nader wordt uitgewerkt. De basis bestaat uit: Adressen + Vestweg aan de binnenstadzijde voor fietsers en lokaal verkeer + een parkstrook + een gracht + wegprofiel doorgaand verkeer en bus + fietspad + trottoir + adressen.



6. Stadspoorten als aantrekkelijke plekken

De stadspoorten zijn de inprickers voor bestemmingsverkeer. Door middel van inrichting en programmering worden de stadspoorten prettige stedelijke plekken tussen binnenstad en buitenstad. We ontvlechten hier autoverkeer en fietsverkeer en we brengen de (herinnering aan) stadspoorten terug in het stadsbeeld.



7. Ruimte voor publiek programma

Op het grensvlak van de historische binnen- en buitenstad ontwikkelen we publiek programma. Dit bestaat uit aantrekkelijke herbestemmingen van monumentale complexen die de monumenten en ook de 19e eeuwse trots weer in de verf zetten. Maar het gaat ook om ruimte voor verblijf, sport en spel in het aan te leggen park rondom de binnenstad. Hiermee verrijken we de culturele betekenis voor de gehele stad.

4. Architectonische fundamenten

referenties van nieuwe interventies met respect voor de historische relictien:



stadssculptuur, Zuiderpark-Stadswalzone, Den Bosch



reconstructie toren, Herman Moerkerkplein, Den Bosch



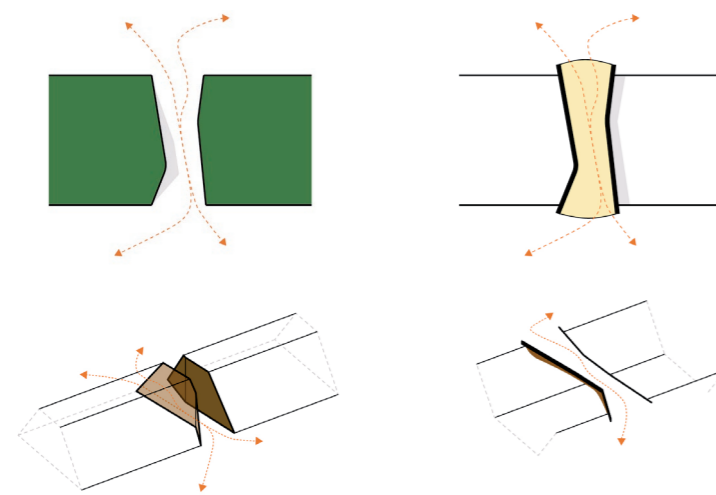
houten blok gelamineerde brug, Balingen Duitsland (Moxon)

Het grootschalige civieltechnische karakter van de huidige Stadsring van Leuven wordt versterkt door het brede wegprofiel en door de vormgeving van de betonnen kunstwerken zoals het viaduct bij de Aarschotsepoort en de flyover bij de Tervuursevest. Het doel is om bij de herinrichting van de Tweede Stadsomwalling de ring weer onderdeel uit te laten maken van de stad. Dit doen we door de ring op sommige plekken terug te leggen op maaiveld en dus deze kunstwerken (deels) weg te halen. Daar waar nieuwe constructies nodig zijn sluiten deze aan bij de maat en schaal van de stad en in vormgeving en textuur bij de menselijke schaal met verwijzing naar de rijke cultuurhistorie van de ring. We werken daarbij voort op de geslaagde aanpassing van de ring bij het Martelarenplein die nu weer terug onderdeel is van het stedelijk weefsel.

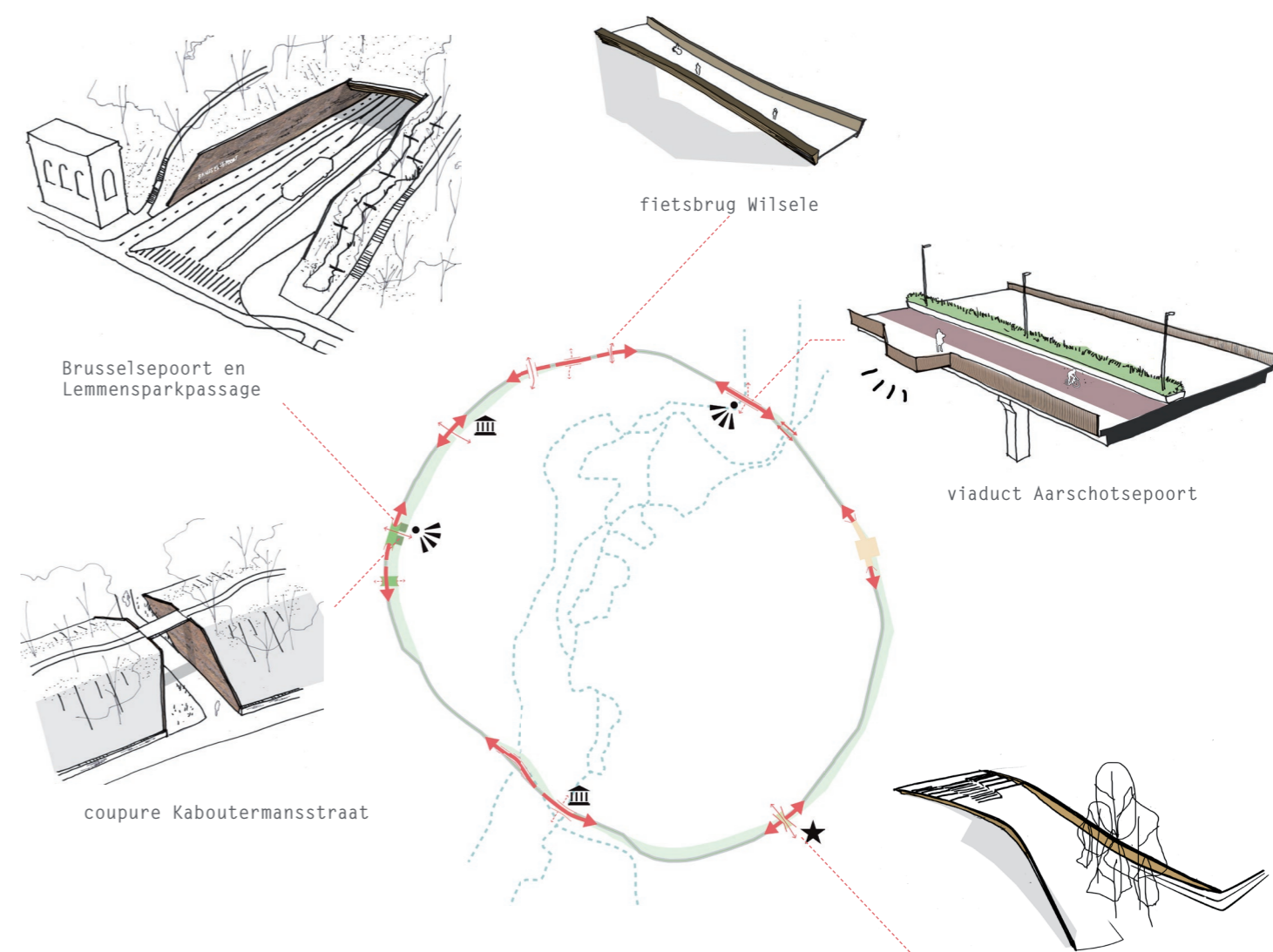
Het nieuwe karakter en de identiteit van de ring wordt versterkt door het toepassen van één sterke architectonische vormtaal die bijdraagt aan de identiteit van Leuven. Historische relictien (zoals de Verloren Kosttoren, de octrooihuizen van de Brusselsepoort, de Grote Spui en de bestaande omwalling) worden geaccentueerd, terwijl de nieuwe interventies op subtiel wijze integreren in het stedelijke landschap. De nieuwe bruggen, coupures, tunnels en landmarks die we voorzien functioneren als een verbinding in plaats van een barrière. Deze interventies bevorderen visuele openheid, toegankelijkheid en verbeteren de ervaring van langzaam verkeer tussen de binnenstad en omliggende gebieden.

De bruggen, tunnels en coupures hebben niet-orthogonale contouren, waarbij ze op organische wijze de routing van voetgangers en fietsers faciliteren. Deze verbindingen zijn geïnspireerd op het landschap, voorzien van natuursteen, zoals het karakteristieke ijzerzandsteen in het noordwesten. De bruggen en tunnels benadrukken duurzaamheid door hout te gebruiken als de hoofddragstructuur en met een geheel eigen signatuur. Als er bestaande kunstwerken moeten worden aangepast hanteren we hetzelfde architectonische pallet met dezelfde vormtaal, kleur- en materiaalgebruik. Daarmee ontstaat in de loop der tijd een samenhangende signatuur van de ring rondom de binnenstad.

Deze benadering verankert het ontwerp thematisch in het historische landschap en creëert een harmonieuze identiteit voor de stadsring, waardoor de ruimtelijke beleving van voetgangers en fietsers van zowel bewoners als bezoekers sterk wordt verbeterd.



divergerende passages over, onder en door de omwalling



materiaal pallet: hout, natuursteen, ijzerzandsteen en baksteen.

5. Mobiliteitsfundamenten

De hiervoor beschreven ruimtelijke en programmatische ambities kunnen alleen worden waargemaakt als er een uitgekiend mobiliteitsconcept wordt uitgedacht. De ruimte is immers zeer beperkt en zonder een goed functionerend verkeerssysteem is de stad ook niet vitaal. De sleutel tot een betere inrichting van de R23 ligt in feite buiten de R23. Het doseren van de hoeveelheid autoverkeer naar de ring zal ons toelaten om ruimte te vinden voor duurzame mobiliteit en voor de stedelijk-landschappelijke opgaven.

Mobiliteitshubs en doseerpunten

We zien een ideaal verkeerssysteem voor ons waarin het OV een cruciale rol speelt. De Tweede Stadsomwalling fungeert hierin als verdeelschijf voor het OV met een tweepoligheid tussen Gasthuisberg en Station. We voegen daar een systeem aan toe van extra mobiliteitshubs die gelinkt zijn

aan de invalswegen en de belangrijkste bustracés. Het zijn deze punten waar een comfortabele overstap moet worden voorzien van de privé-auto naar het OV of deelfietsen. Omdat deze overstap niet zaligmakend zal, en dit bovendien in combinatie met een strikt parkeerbeleid moet worden uitgerold, wordt aanvullend ingezet op het doseren van het autoverkeer middels de verkeerslichten op de invalswegen. Hierbij kiezen we de doseerlocaties strategisch om het gewenste doseereffect te bekomen en de negatieve impact qua filevorming in woongebied en ontstaan van sluiproutes door woonstraten te minimaliseren. Ook houden we er rekening mee dat er een aparte busbaan mogelijk moet zijn richting het doseerpunt. Daarmee wordt het voor het doorgaand verkeer minder aantrekkelijk om de R23 te nemen. En de verkeersdruk wordt zoveel als mogelijk verplaatst naar de E40 en E314.

Voor verplaatsingen binnen de stad zal een verdere modal shift nodig zijn naar verplaatsingen per fiets. Daarvoor moeten we ruimte maken op de R23 om de oversteekbaarheid te verbeteren.

Deze combinatie van maatregelen maakt het mogelijk om op de R23 een betere balans te bereiken in de ruimteverdeling tussen de diverse gebruikers. Ook kunnen we hierdoor een aantal poorten eenvoudiger en veiliger inrichten. Met name bij de Parkpoort, Tervuursepoort en de Brusselsepoort zien we kansen voor een eenvoudigere inrichting, met nadrukkelijk minder ruimte voor het autoverkeer. De hierbovengenoemde maatregelen verleiden de autogebruikers richting de duurzame modi, en anderzijds richting de invalswegen die meer geschikt zijn voor autoverkeer zoals de Mechelsesteenweg en de Koning Boudewijnlaan. Daarom blijven de Mechelsepoort en kruispunt Bodart ook voor de toekomst van belang om autoverkeer te ontvangen. Andere poorten, zoals de Tiense- en de Naamsepoort kunnen ook sterk verbeterd worden voor OV, fietsers en voetgangers, maar blijven ook relatief drukke kruispunten.

Op basis van onze zeer goede terreinkennis van Leuven, geloven we erin dat er op basis van een dergelijk mobiliteitssysteem vormgegeven kan worden aan een aantrekkelijker ingerichte Tweede stadsomwalling. We stellen daarbij een aantal ontwerpprincipes voor:

1. We reduceren de weg tussen de poorten zoveel als mogelijk tot 2 x 1 rijbaan

Qua reductie van het autoverkeer i.f.v. een duurzame modal shift zijn we ambitieus, maar niet naïef. Alleen waar de verkeersmodellering aantoont dat het echt niet anders kan, voorzien we dubbele rijbanen voor autoverkeer. De ring zelf moet immers blijven draaien om zijn lokale verdeelfunctie te kunnen vervullen.

2. We vereenvoudigen een aantal poorten door de circulatie voor autoverkeer te beperken

Met name bij de rustigere poorten wordt hierdoor een compactere en veiligere inrichting mogelijk. We werken als voorbeeldcasus de Parkpoort uit als rechts-in-rechts-uit kruispunt. Keerlussen in het wegprofiel houden de bereikbaarheid in stand, maar ontmoedigen tegelijkertijd het autogebruik.

3. Vlotte, prioritaire doorstroming voor het OV via een 'slimme busbaan'

De ruimte op de ring is helaas vaak te beperkt voor een busbaan in beide richtingen. Dit wil zeggen dat we een enkele busbaan voorzien in het wegprofiel en die alternerend benutten om aan de verkeerslichten het autoverkeer te kunnen passeren. Een dergelijk concept is bijvoorbeeld toegepast op de Sint Annalaan in Brussel.

4. Hoofdfietsroute aan de binnenstadzijde

We zien aan de binnenstadzijde kansen voor een hoofdfietsroute die aantakt op het fijnmazige stratenplan van het historisch centrum. Voor langzaamverkeer wordt de R23 daarmee een uitbreiding van de publieke ruimte van de binnenstad. Deze hoofdfietsroute kan op bepaalde delen samenvallen met een ventweg met fietsstraat karakter om de woonadressen te ontsluiten.

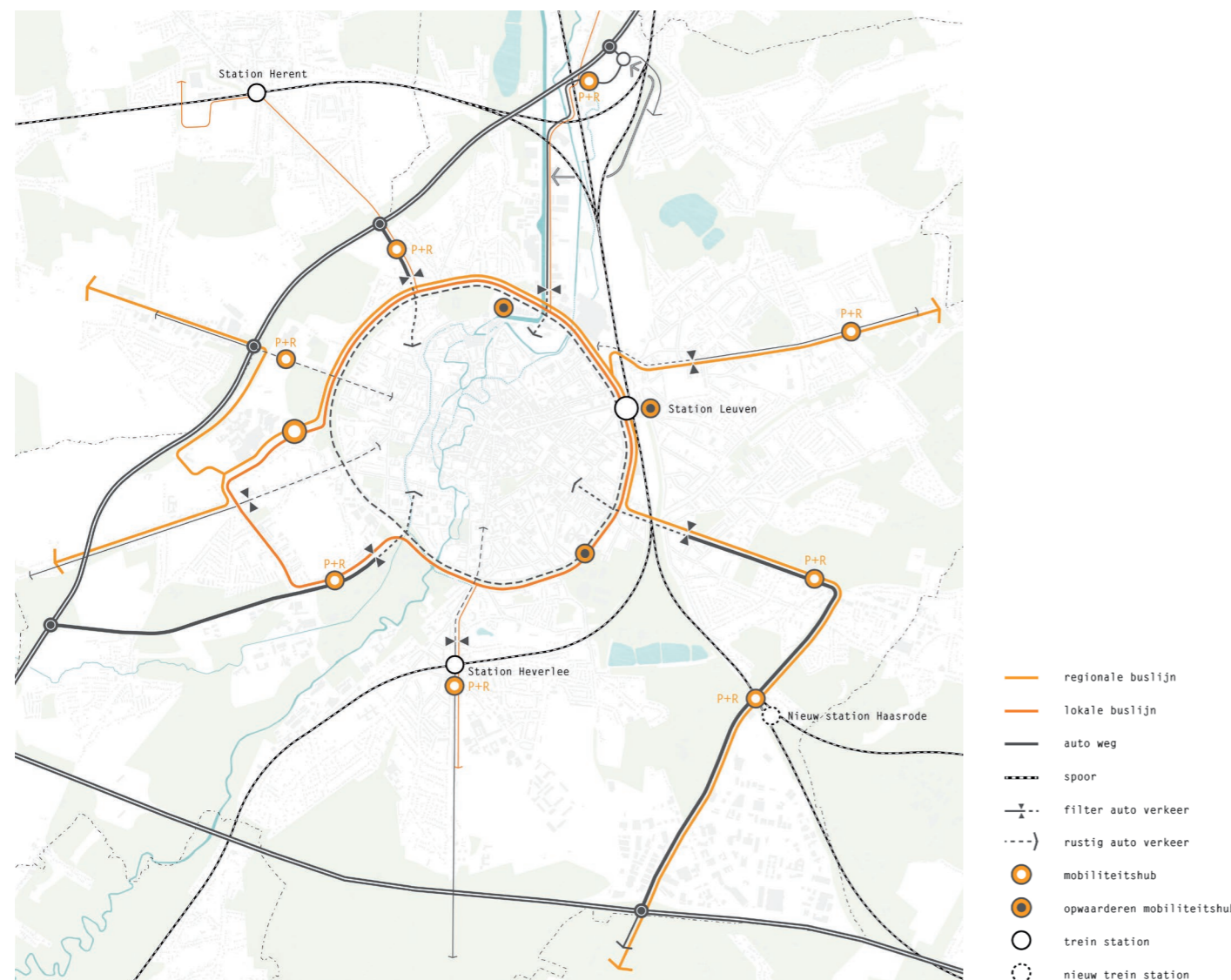
Een hoofdfietsroute aan de binnenstadzijde sluit mooi aan bij de bestaande denkpiste om buiten de R23 een tangentiaal fietsnetwerk tussen de diverse stedelijke lobben van de stad te voorzien.

5. Ontvlechten autoverkeer en fietsverkeer bij de poorten

Om de kruispunten veiliger te maken en de barrière voor fietsers te verminderen scheiden we waar mogelijk de hoofdroutes van auto- en fietsverkeer. Als voorbeeldcasus werken we de Naamsepoort uit, waar de beperkte beschikbare ruimte optimaal benut wordt door fietsers en voetgangers op enige afstand aan weerszijden van de eigenlijke poort over te laten steken. Zo leveren we op elke locatie maatwerk om optimaal te voldoen aan de lokale randvoorwaarden en de rol van de betreffende poort in het regionale verkeerssysteem.

6. Verbeteren van de oversteekbaarheid

We stellen als primaire randvoorwaarde om de R23 tussen de Stadspoorten beter en op meer plaatsen oversteekbaar te maken voor langzaamverkeer. Dit geldt in het bijzonder voor de locaties waar vandaag de dag een groot aantal fietsers passeren zonder veilige, vlotte oversteek, zoals in de buurt van Bodart, de Naamsepoort en de Tiensepoort.



6. Visiekaart

Op deze kaart komen de fundamentele voor de Ontwikkelvisie samen. Voor elk van de segmenten hebben we een globaal toekomstbeeld verkend en enkele stadspoorten en landschapspoorten uitgewerkt om onze aannames te testen. Op de volgende bladzijden worden deze nader toegelicht.

De ambitie is om de tweede Stadsomwalling beleefbaar te maken met wal en gracht en rondje Leuven met uitzichtpunten en publiek programma. Het ontvlechten van de radialen langs Landschapspoorten en Stadspoorten; Stadspoorten als entree van de stad met inprickers voor bestemmingsverkeer. Landschapspoorten die met recreatieve routes voor langzaam verkeer de autoluwe binnenstad verbindt begeleidt door kerken en kloosters met het omringende landschap.



7. Getuigenheuvels

Het relief laten werken

We hebben onze fundamenteën getest op de flank van de Getuigenheuvels aan de noord-westzijde van de stad. Tussen de Tervuursepoort en het viaduct over de Vaartkom is de R23 bij aanleg zo gestrekt mogelijk door het grillig reliëf heen getrokken. Daardoor ligt de weg tussen of bovenop taluds -los van de bebouwing- en zijn kruisingen met de radialen ongelijkvloers. Daardoor heeft de weg hier bijna het karakter van een snelweg. Daar willen we vanaf.

Ruimtelijk vormt de weg immers een forse visuele barrière in de stad en is de kwaliteit van routes voor fietsers en wandelaars laag. Hoofdprobleem hier is dat de lokale stadse routes, fietspaden en radialen vrijwel overal onder de weg doorlopen onder smalle viaducten. De weg ligt hier als het ware óver de stad heen.

Als Leuven verder groeit langs de Tervuursesteenweg, Brusselsesteenweg en Mechelsesteenweg wordt het steeds belangrijker de barrière van de R23 te slechten en worden de Landschapspoorten Kareelveld en Lemmenspark essentieel voor de leefbaarheid. Maar ook nu al is bijvoorbeeld Wilsele ruimtelijk losgesneden van Leuven en vormt de R23 een ferme ruimtelijke barrière.

Om de Tweede Stadsomwalling hier echt als verbindende parkruimte te laten werken, om ruimte te vinden voor waterberging, om fietsers een aantrekkelijke route te bieden en de barrières te slechten bepleiten we een omkering waarbij de R23 op belangrijke plekken ónder de stad en het landschap doorgaat. Dat levert een veel aantrekkelijker situatie op.

Wilsele aan de Keizersberg

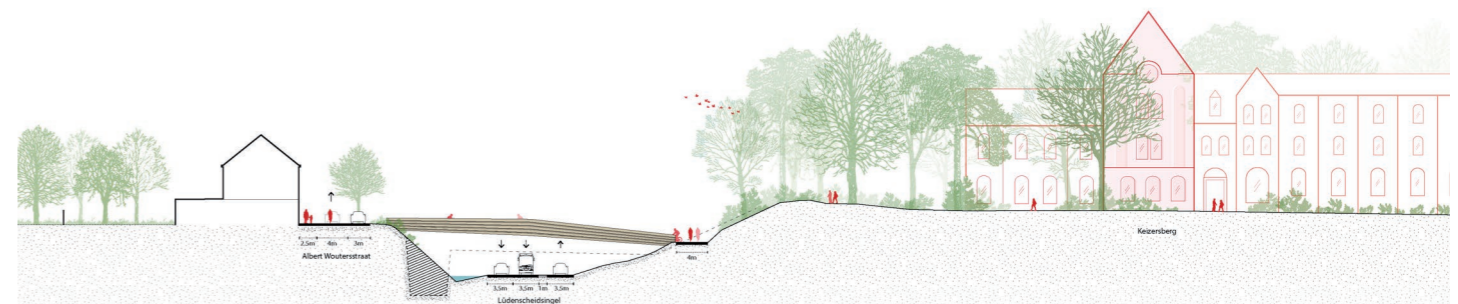
Zo zien we kansen om tussen het Vaartkomviaduct en het viaduct over de Mechelsesteenweg de weg wat te verlagen. Hierdoor kunnen we een comfortabele brug voorzien die Wilsele met de Keizersberg verbindt. Daarmee bieden we voor fietsers een veel aangenamere omgeving dan de huidige sleuf langs en onder het Vaartkomviaduct. Als we vervolgens ruimte vinden óp het Vaartkomviaduct om hier weer fietsers toe te laten ontstaat een aantrekkelijk netwerk van fietsroutes tussen Leuven en Wilsele.

Verloren kosttoren aan de Parklane

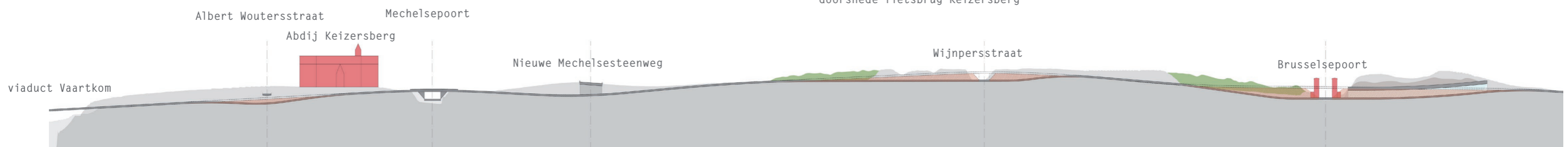
Een tweede ingreep stellen we ons voor tussen de Mechelsepoort en de Brusselsepoort. Hier krijgt de weg het karakter van een fraaie Parklane die het oorspronkelijk reliëf volgt en de oude omwalling weer in beeld brengt. Conform onze inrichtingsprincipes voorzien we de rijbanen aan de buitenzijde van de stadsomwalling en herstellen we de historische gracht om een buffer te voorzien in tijden van hevige neerslag. De oorspronkelijke omwalling herstellen we en richten we in als hooggelegen parkruimte met de Kostverloren Toren als baken. Op enkele plekken maken we goed vormgegeven doorsteken om de woongebieden aan weerszijden voor wandelaars en fietsers te verbinden.



overzichtstekening Getuigenheuvels

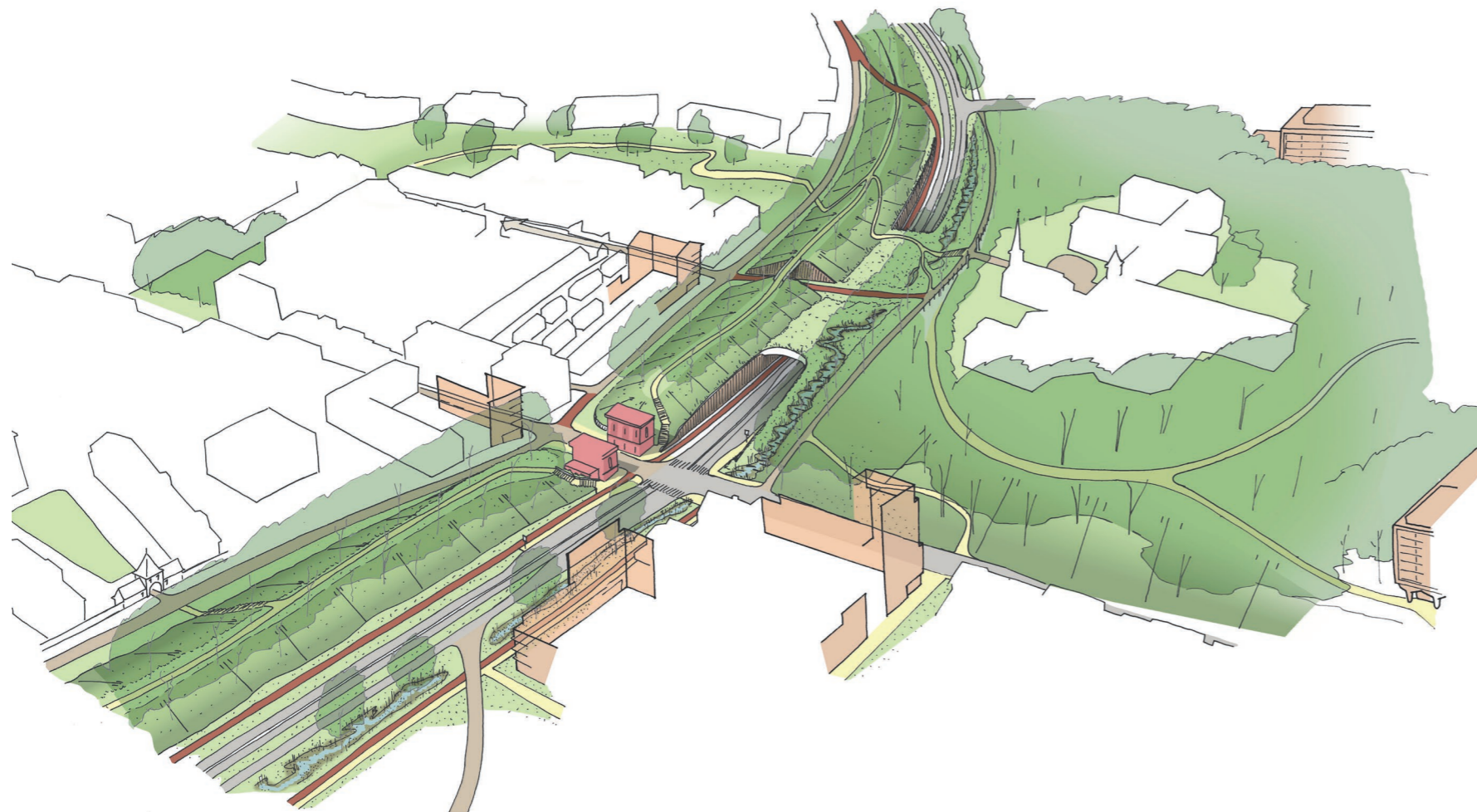
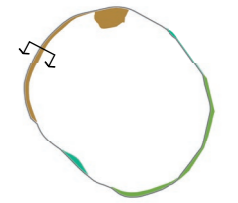


doorsnede fietsbrug Keizersberg



langsdoorsnede R23 (verticale overdrijving x 2), mogelijk nieuw wegverloop, plaatselijk verlaagd; herstel stadswal

Stadspoort Brusselse Poort



vogelvluchtperspectief Brusselse Poort



1900



aanleg ring



huidige situatie



aanleg ring

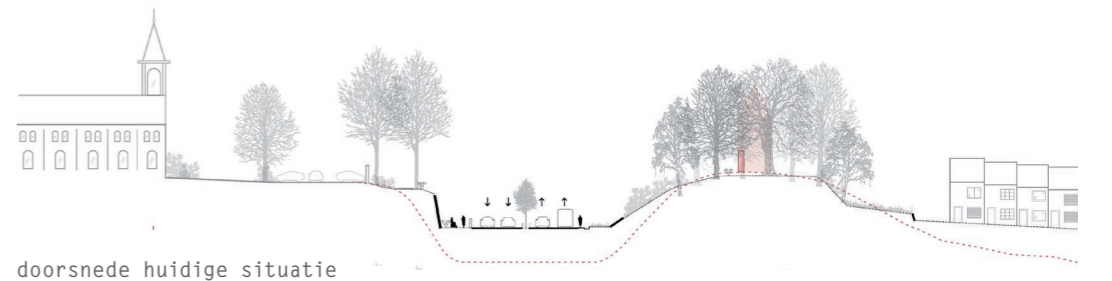
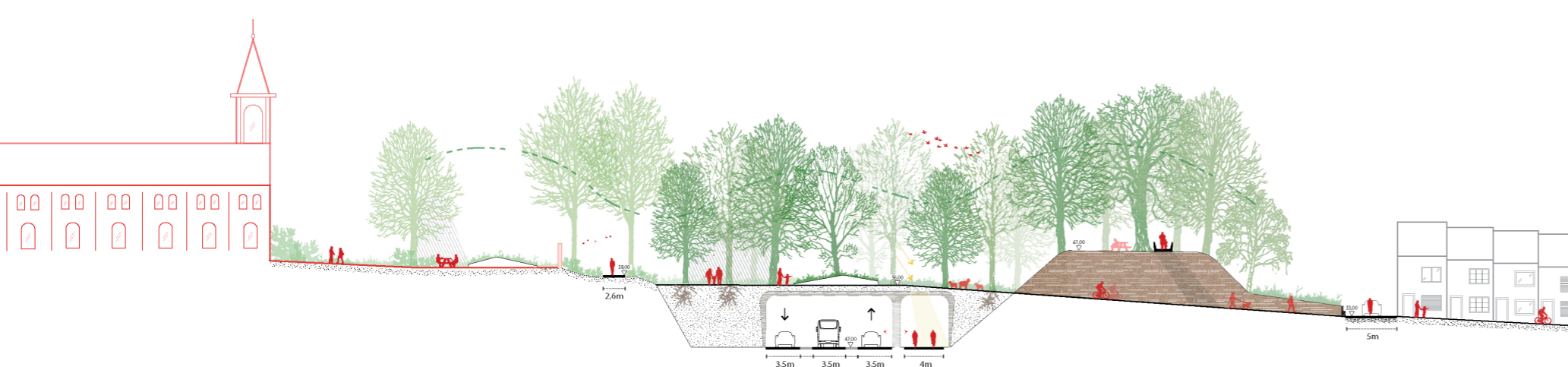
Stadspoort Brusselsepoort

De belangrijkste verandering wordt echter zichtbaar bij de Brusselsepoort en het Lemmenspark. We brengen de Octrooihuizen weer volop in beeld door het viaduct af te breken en hier een compacte, gelijkvloerse kruising te voorzien. De toekomstige verkeersdruk op dit deel van de R23 laat dat op basis van onze huidige inschattingen toe, door het autoverkeer te focussen richting de routes via de E314, Koning Boudewijnlaan en Mechelsepoort. De extreem nauwe en onaantrekkelijke ruimte tussen bebouwing en keerwanden van het viaduct is daarmee verleden tijd. Omdat verder zuidwaarts het reliëf stevig omhoog gaat en de steilte van de weg te groot zou worden leggen we de R23 hier in een overdekte sleuf. Deze overkapping biedt een geheel nieuw perspectief op het Lemmenspark. Dat grenst nu direct aan de Tweede Stadsomwalling en raakt via het Waeyenberghpark verbonden met de binnenstad. De herwaardering van de Brusselsepoort als echte "Stadspoort" en de ontwikkeling van het Lemmenspark tot "Landschapspoort" lijkt ons voor de verdere verstedelijking van deze flank van Leuven een grote meerwaarde.



collage toekomstige situatie Brusselse Poort
gelijkvloerse kruising, stadswallen en octrooihuizen in ere hersteld

Landschapspoort 'Lemmenspark'



8. Vestenpark

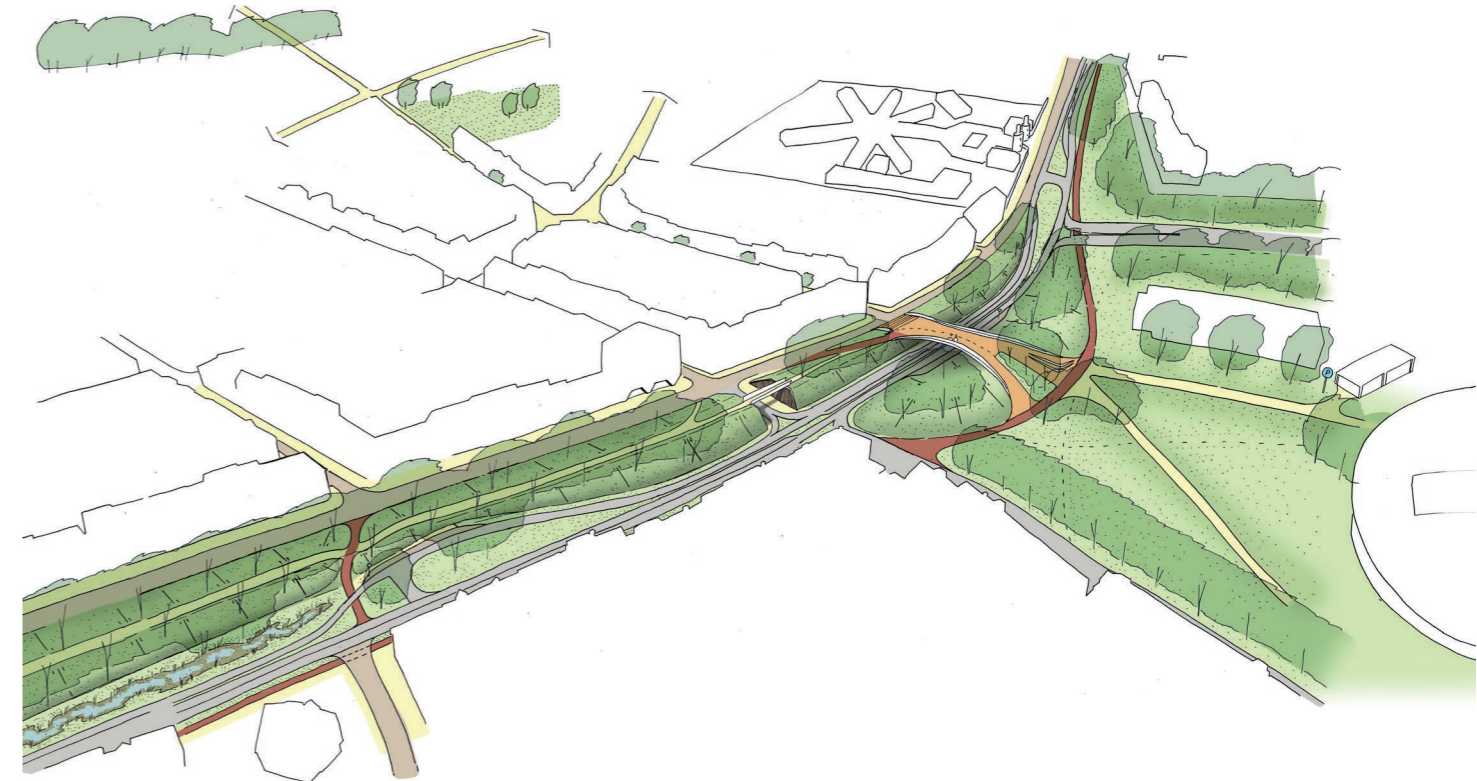
De gestolde stad vergroenen

Van de Naamsepoort tot en met de Tiensevest is nog zichtbaar dat na afbraak van de stadsmuur de ruimte van de Tweede Stadsomwalling als representatieve stedelijke ruimte werd ontwikkeld. De grandeur is echter alleen nog zichtbaar in de bebouwing. De aanleg van de R23 heeft de kwaliteit van de stedelijke ruimte zwaar onder druk gezet. De smalle trottoirs van vandaag staan in schril contrast met de lommerrijke flaneerruimte van weleer. Tegelijkertijd zijn er nog waardevolle restanten van de omwalling herkenbaar tussen Naamsevest en Ruelensvest en zijn er langs de Geldenaaksevest en Tiensevest waardevolle plantsoenen gespaard gebleven. Maar al met al is de inrichting versnipperd en biedt deze weinig verblijfskwaliteit en comfort.

Op deze plek kunnen we de ambitie waarmaken om de Vesten met de Brabantse Wouden te verbinden via de Philipssite. Daarmee wordt dit grootse Nationaal Park direct ontsloten vanaf de rand van de Leuvense binnenstad. Hiermee ontstaat in aanvulling op de Stadspoorten een Landschapspoort waar fietsers en wandelaars de R23 kunnen kruisen. Ook maken we de aanwezige groene ruimte in de Tweede Stadsomwalling beter toegankelijk en bruikbaar voor de bewoners van de binnenstad.



overzichtstekening Vestenpark



vogelvluchtperspectief landschapspoort Parkpoort



collage toekomstige situatie Parkpoortbrug
brug voor voetgangers en fietsers als entree naar de Brabantse Wouden

Stads- en Landschapspoort 'Parkpoort'

De basis voor dit toekomstperspectief bestaat uit het maken van een Parkpoortbrug over de Vesten voor fietsers en voetgangers. Deze sluit enerzijds aan op de hoger gelegen Philipssite en anderzijds op het aan te leggen 'Vestenpark' ter plaatse van de historische stadsomwalling. Dit Vestenpark zetten we in om de historische stadsomwalling beter ervaarbaar te maken. We stellen voor om de hoge grondwal tot aan de beoogde Parkpoortbrug terug aan te leggen als verhoogd gelegen parkzone. De Parkpoortbrug kan worden gecombineerd met een entrepaviljoen en infopunt voor de Brabantse Wouden. Ons basisprofiel maakt het mogelijk om de groene ruimte van de Vesten werkelijk de kwaliteiten te geven van een toegankelijk stadspark. Door het doorgaand autoverkeer aan

de zuidzijde te leggen sluit het 'middenbermpark' voortaan direct aan op de binnenstad. Onderdeel van de herinrichting is een compact, rechts-in-rechts-uit kruispunt aan de Parkpoort. Zo ontmoedigen we doorgaand autoverkeer via de Geldenaaksebaan zonder zware files te veroorzaken. De verschuiving van het doorgaand verkeer naar de zuidzijde is een drastische ingreep die we gedurende het planproces zeker nader moeten verkennen en afwegen tegen andere belangen. Daarvoor zal ook het participatietraject worden ingezet om tot een gebalanceerde keuze te komen bij het herinrichten van dit deel van de R23. We werken hier immers tussen bestaande woningen in de 'gestolde stad' en de voordelen voor de ene zijde zijn daarmee niet meteen gunstig voor de overburen.

de vestweg brengt het park tot aan de gevel en zorgt voor een kwalitatieve woonruimte

een brug vormt de landschapspoort Brabantse Wouden

doorlopend en dubbelrichting ringfietspad

ontmoetingsplek

de wal blijft voelbaar

generieuze houtwal introduceert het bos

vereenvoudigd kruispunt: enkel rechtsaf

naar Abdij van Park en Heverleebos

Naamsevest
slimme busbaan

keerlus

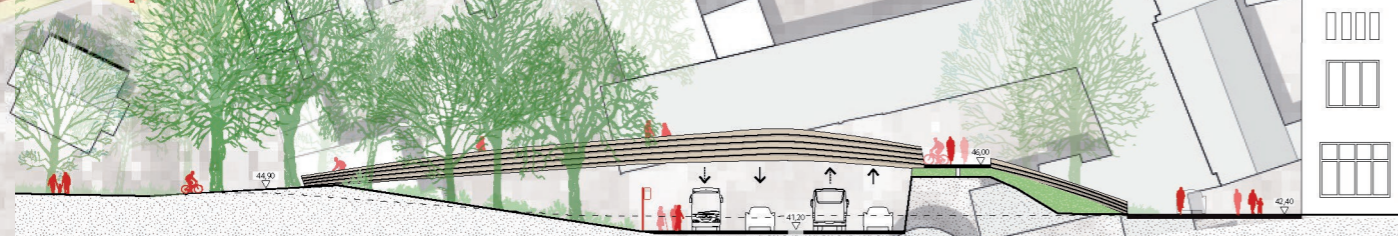
Erasmie Ruelensvest

Parkstraat

Frederik Lintsstraat

Geldenaaksebaan

Geldenaaksevest



dwarsdoorsnede Parkpoortbrug 1:500

9. Dijlevallei

Openleggen en opwaarderen

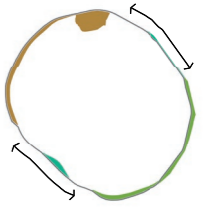
In de Dijlevallei hebben de meest grootschalige stedelijke projecten en infrastructuurwerken een plek gevonden. De weerstand van het landschap was beperkt en de waterlopen zijn aangepast en ingebuisd. Daarmee zijn het de twee meest perifeer ogende delen van de R23.

Zowel bij het Joana-Maria Artoisplein als bij Bodart en Naamsepoort zal het autoverkeer nadrukkelijk aanwezig zijn. Het zijn belangrijke toegangen tot de stad aan belangrijke radialen.

Tegelijkertijd stelt zich hier de opgave om in de vallei te ontharden en meer ruimte voorzien voor wateropvang en -afvoer. Het systeem van Molenbeek, Dijle en Voer krijgt immers steeds grotere waterhoeveelheden ineens te verwerken. Daarin ligt de kans besloten om deze delen van de stad een veel aantrekkelijker aanzien te geven, in combinatie met enkele verkeerskundige aanpassingen.



overzichtstekening Dijlevallei



Stadspoort Naamsepoort

De Naamsepoort is een belangrijke stadspoort. Het is onze ambitie deze om te vormen tot een aantrekkelijker plek waar het Vestenpark, ruimte voor terrassen en de fietsroutes tussen binnenstad en Arenbergcampus samen komen. Maar daarvoor moet er wel veel veranderen op een plek waar de verkeersdruk hoog zal blijven.

Een belangrijke sleutel vormt de wateropgave. Vlak achter de Naamsepoort ligt in het Ruelenspark de Molenbeek. Deze beek dreigt in de toekomst bovenstrooms geregeld buiten haar oevers te treden. Met het nieuwe plan voor het Ruelenspark wordt veel ruimte gemaakt voor het water van de Molenbeek, maar dit kan het knelpunt bij de Naamsesteenweg niet wegnemen. Dat willen we beperken door de beek tussen de Naamsesteenweg en de Dijle meer ruimte geven. De plek waar de Molenbeek en de Dijle samenkomen bij de Grote Spui is meteen ook de laatste verdedigingslinie tegen overstromingen voor de binnenstad. Dit samen maakt dat we deze omgeving drastisch willen ontharden.

Door op een grotere schaal en vanuit een ruimer tijdsframe (middellange tot lange termijn) naar deze opgave te kijken dienen zich daarvoor ook kansen aan. Nu we voor de opgave staan om de druk van het autoverkeer te verminderen is het niet onlogisch na te denken over het verplaatsen van auto-aantrekkende stedelijke-regionale voorzieningen naar de invalsroutes van de stad. Kan er elders in de stad bij een van de mobiliteitsknopen een alternatieve locatie voor supermarkten worden gevonden? Kan die ontwikkeling misschien zelfs gecombineerd worden met een nieuw stadion? Of minder verstrekkend; kan er een systeem van parkeren op afstand worden voorzien waardoor de huidige omgeving van het OHL stadion kan vergroenen en het stadion zelf overstromings-proof wordt gemaakt?

Landschapspoort 'Arenbergpark'

Waar het vestenpark en de valleien in elkaar grijpen



vogelvluchtperspectief Landschapspoort 'Arenbergpark'

dwarsdoorsnede Naamsevest 1:500

In ieder geval bepleiten we om de Delhaize en zijn parkeerplaatsen te verplaatsen om daarmee ruimte te bieden aan de Molenbeek die er nu onderdoor loopt. Daarmee verlichten we meteen de verkeersdruk van winkelbezoek op de Naamsepoort en lossen we het huidige verkeersveiligheidsprobleem op van de onoverzichtelijke uitrit naar de R23. Zo 'verdunnen' we de stedelijke druk op deze kwetsbare plek.

Met deze combinatie van opgaven en ingrepen op meerdere schaalniveaus zien we kans om de Naamsepoort her in te richten en de barrière tussen binnenstad en Arenberg te slechten.

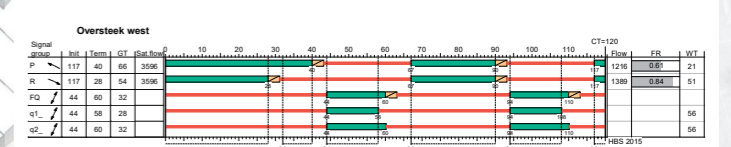
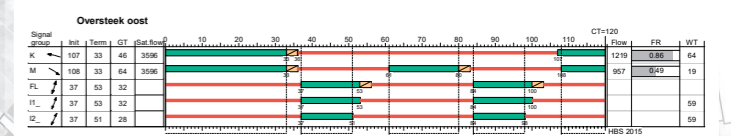
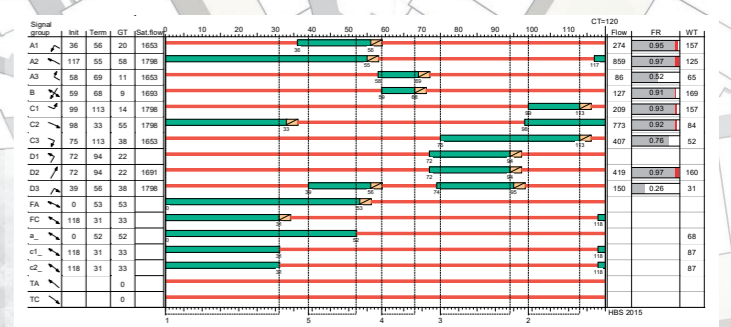
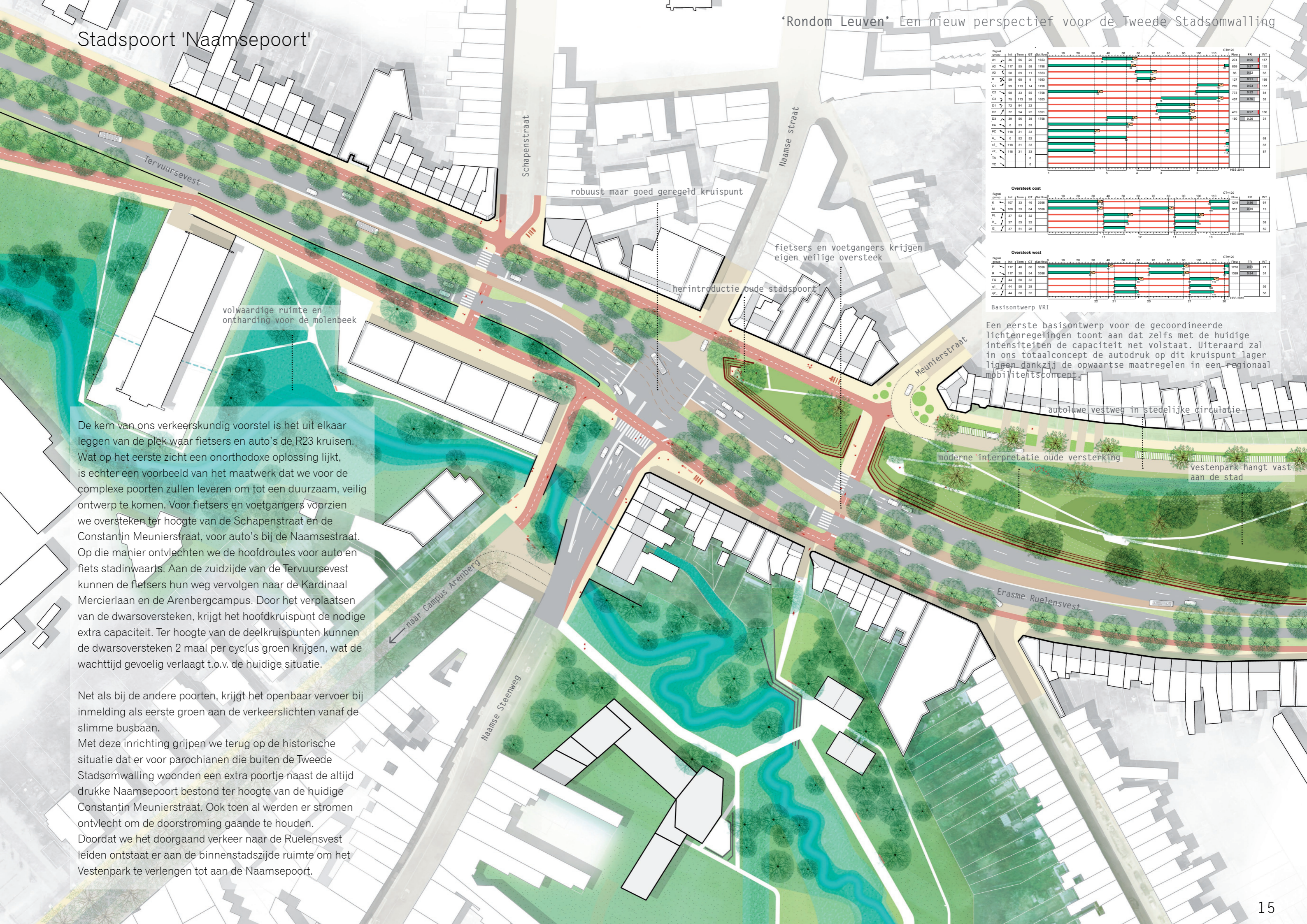


huidige situatie Naamsevest



collage toekomstige situatie Naamsevest
Middenbermpark wordt Vestenpark grenzend aan de binnenstad

Stadspoort 'Naamsepoort'



Basisontwerp VRI

Een eerste basisontwerp voor de gecoördineerde lichtenregelingen toont aan dat zelfs met de huidige intensiteiten de capaciteit net volstaat. Uiteraard zal in ons totaalconcept de autodruk op dit kruispunt lager liggen dankzij de opwaartse maatregelen in een regionaal mobiliteitsconcept.

De kern van ons verkeerskundig voorstel is het uit elkaar leggen van de plek waar fietsers en auto's de R23 kruisen. Wat op het eerste zicht een onorthodoxe oplossing lijkt, is echter een voorbeeld van het maatwerk dat we voor de complexe poorten zullen leveren om tot een duurzaam, veilig ontwerp te komen. Voor fietsers en voetgangers voorzien we oversteken ter hoogte van de Schapenstraat en de Constantin Meunierstraat, voor auto's bij de Naamsestraat. Op die manier ontvlechten we de hoofdroutes voor auto en fiets stadinwaarts. Aan de zuidzijde van de Tervuursevest kunnen de fietsers hun weg vervolgen naar de Kardinaal Mercierlaan en de Arenbergcampus. Door het verplaatsen van de dwarsoversteken, krijgt het hoofdkruispunt de nodige extra capaciteit. Ter hoogte van de dealkruispunten kunnen de dwarsoversteken 2 maal per cyclus groen krijgen, wat de wachttijd gevoelig verlaagt t.o.v. de huidige situatie.

Net als bij de andere poorten, krijgt het openbaar vervoer bij inmelding als eerste groen aan de verkeerslichten vanaf de slimme busbaan. Met deze inrichting grijpen we terug op de historische situatie dat er voor parochianen die buiten de Tweede Stadsomwalling woonden een extra poortje naast de altijd drukke Naamsepoort bestond ter hoogte van de huidige Constantin Meunierstraat. Ook toen al werden er stromen ontvlecht om de doorstroming gaande te houden. Doordat we het doorgaand verkeer naar de Ruelensvest leiden ontstaat er aan de binnenstadszijde ruimte om het Vestenpark te verlengen tot aan de Naamsepoort.

volwaardige ruimte en ontharding voor de molenbeek

robuust maar goed geregeld kruispunt

fietsers en voetgangers krijgen eigen veilige overstek

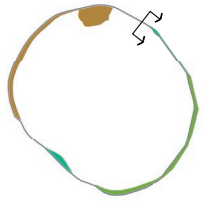
herintroductie oude stadspoort

autoluwe vestweg in stedelijke circulatie

moderne interpretatie oude versterking

vestenpark hangt vast aan de stad

Landschapspoort 'Artoisplein'



vogelvlucht perspectief Landschapspoort 'Artoisplein'

Aarschotsepoort

Dit deel van de stad kent een turbulente ontwikkeling waarin steeds weer waterlopen en wegen werden aangepast. Hier vormt de R23 en het Vaartkomviaduct een serieuze barrière in een staddeel van Leuven dat steeds belangrijker wordt. Het Joana-Maria Artoisplein moet verkeer uit vele richtingen verwerken. In de huidige opzet draait het daardoor geregeld vast.

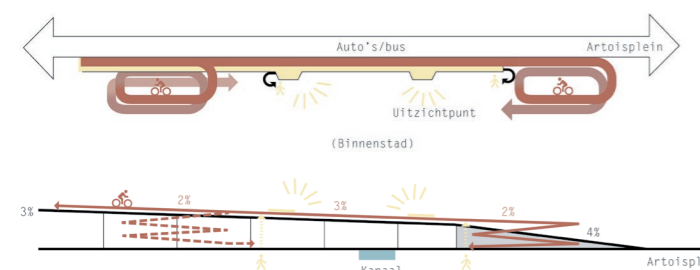
Het is onze ambitie om ook dit deel van de R23 sterk te verbeteren door het viaduct andermaal geschikt te maken voor fietsers en voetgangers, de rivieren weer zichtbaar te maken en het verkeer vlotter te laten rijden door enkele aanpassingen. Daarmee wordt deze ruimte aantrekkelijker en kan de Vaartkom-ontwikkeling verder worden uitgebouwd. Op het Joana-Maria Artoisplein kan de doorstroming eenvoudig verbeteren door de verkeersstromen die nu om elkaar heen draaien voor elkaar langs te sturen. Een verdere verbetering kan optreden als de brouwerij in de toekomst via het Vunt-complex wordt aangesloten op de E314. Dan wordt het Vaartkomviaduct minder zwaar belast en ontstaat daar ruimte om de fietsers terug een plek te geven als onderdeel van het rondgaand tweerichtingenfietspad om de binnenstad. De kwaliteit van het viaduct kan verbeterd

worden door het viaduct te vergroenen, verfijndere hekwerken te installeren en er een trapopgang met uitzichtpunt aan toe te voegen. Daarmee wordt het viaduct aantrekkelijk voor wandelaars en fietsers. Het uitzicht is vanaf deze plek ronduit spectaculair.

'Beneden' op het Joana-Maria Artoisplein stellen we voor om de Dijle weer zichtbaar te maken en aan te sluiten op de vroegere loop van de Vunt. Het openleggen van de Dijledreef past in dat toekomstperspectief maar is vanzelfsprekend niet los te zien van het functioneren en de logistiek van de brouwerij.



onderwereld viaduct



verbetering toegankelijkheid viaduct aanpassing fietsstelling en toevoegen stijpunten en uitzichtpunten



collage toekomstige situatie viaduct Vaartkom aanpassing bestaande viaduct met een comfortabele en bijzondere fietsroute

10. Hearts and minds in en rondom Leuven

De voorstellen die we hier presenteren zijn verstrekkend en geven een heel ander beeld van de Tweede Stadsomwalling dan vandaag. Het vormt een even rigoureuze maar veel integralere verandering als in de jaren '70 toen de R23 werd aangelegd, of eerder toen de muren en poorten werden gesloopt. De grote vraag is natuurlijk hoe deze ambitie een plek kan krijgen in de 'hearts and minds'. Want zonder groot maatschappelijk draagvlak lukt het niet. En het nu beschikbare budget van misschien € 8 miljoen is ook verre van toereikend. De valkuil bij een project van deze grootte is daarom dat de inzet van de beoogde omwenteling steeds wordt uitgesteld en uiteindelijk verzandt.

Toch geloven we in de kracht van ons voorstel omdat het laat zien hoe er een duurzame inrichting kan worden bereikt als vanuit het onderliggende landschap en kwalitatieve stadsontwikkeling wordt geredeneerd. En als de kansen voor een ander gebruik en een aantrekkelijker leefomgeving worden verbeeld. De vraag is vooral, waar te beginnen? Het simpele antwoord is "begin er maar aan".

Daarmee begint de Uitvoeringsstrategie al tijdens de ontwerpfase. Eraan beginnen betekent voor ons dat we allereerst onze concepten en ideeën in een goed planproces gaan testen, aanscherpen en waar nodig bijstellen. In het hoofdstuk Methodologie noemen we dat de voorbereidende fase. Daarmee krijgen we de maakbaarheid en haalbaarheid scherper in beeld.

Daarmee gaan we vervolgens in een participatief proces ook de stad in. We halen reacties op, laten de opgave aanscherpen en verbreden, kiezen prioritairere onderdelen en stellen onze oplossingen bij.

Daarbij moeten we gedurende het gehele planproces steeds de vraag blijven stellen welke ontwerpvoorstellen echt zichtbaar positieve impact zullen hebben. Kunnen we projecten benoemen die al tijdens het jaar van de Culturele Hoofdstad kunnen laten zien met wel cultureel elan Leuven werk maakt van haar ambitie een Klimaatneutrale stad te zijn? Kunnen we bepaalde delen van de R23 direct aanpakken?

Testen in de praktijk

We stellen voor om tijdens het opstellen van de Ontwikkelvisie voor de gehele ring projecten te signaleren die de planfase kunnen versnellen dan wel de acceptatie van

de beoogde transformatie vergemakkelijken. Dit kan door tijdelijke evenementen te organiseren om daarmee andere gebruiksmogelijkheden te verkennen. Zou bijvoorbeeld de 24-urenloop van de KU Leuven een keer op de R23 kunnen worden gelopen? Zijn er buurtfeesten mogelijk op het 'middenbermpark' als de Naamsevest wordt afgesloten? Etc... .

Daarnaast kunnen concrete fysieke ingrepen in uitvoering worden gebracht parallel aan de afronding van de planfase voor de ring als geheel. Concreet zou dat kunnen betekenen dat er eerder met het voorwaardelijke deel van de opdracht wordt gestart (of een deel daarvan) om ingrepen in de praktijk te testen.

Faseren

Het derde onderdeel van de Uitvoeringsstrategie bestaat uit het voorbereiden van het concreet herinrichten van delen van de Tweede Stadsomwalling. Daar is het Voorwaardelijk deel van de opdracht op gericht. We zullen daarbij op zoek gaan naar een ingreep die het nieuwe duurzame en groene karakter van de ring symboliseert en als katalysator fungeert voor de verdere transformatie. Dit gaat uiteraard gepaard met het invoeren van maatregelen om het autoverkeer bij te sturen en het OV te verbeteren.

Om in de uitvoeringsvolgorde scherp te kiezen werken we een fasering uit die de echte knelpunten prioriteert en verder meesurft op de stedelijke ontwikkelingen en budgetten in de stad. We maken inzichtelijk wat afhankelijkheden zijn, welke voorbereidingen globaal zijn vereist en welke partijen betrokken zijn.

Voor wat betreft de fasering kunnen we ons de volgende uitvoeringsvolgorde voorstellen waarbij diverse deelprojecten parallel aan elkaar worden voorbereid.

Een eerste quick win is om opwaartse maatregelen op de invalswegen te nemen om het verkeer richting de R23 te doseren. Een andere ingreep zou kunnen zijn om langs de Diestsevest, Tiensevest en Geldenaaksevest het aantal rijbanen te halveren en extra ruimte te voorzien voor vergroening, fietsers en bewoners. Daarmee zijn deze delen met een hoge adressendichtheid meteen bij gebaat. Uiteraard zal de haalbaarheid op korte termijn van dit voorstel tijdens het project getoetst worden via de verkeersmodellering.

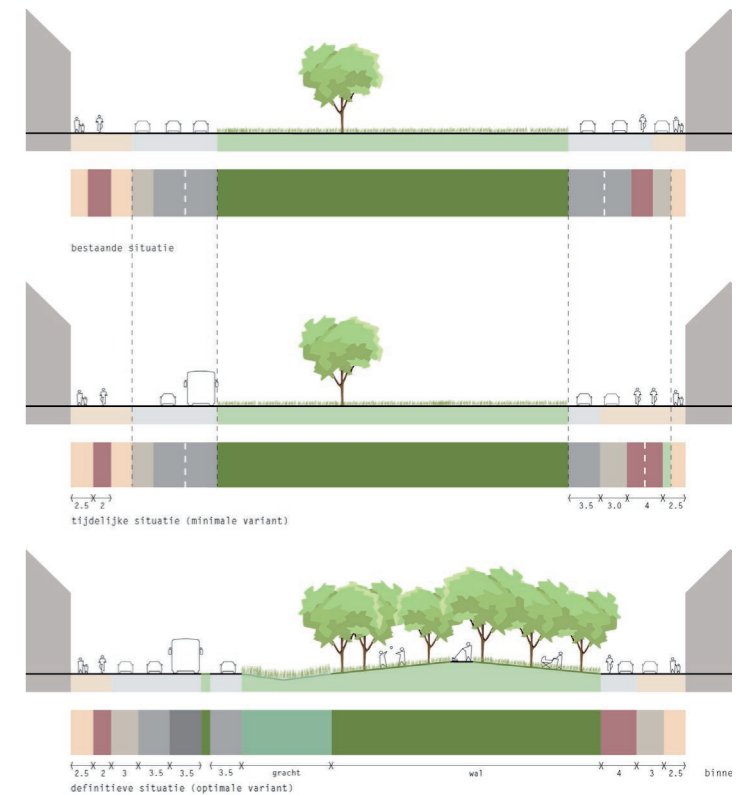
Een volgende fase die hierop kan aansluiten is de ontwikkeling van de Parkpoort. Hier liggen diverse parkfragmenten die de basis kunnen vormen voor een samenhangende aanpak waarmee de leefbaarheid van de binnenstad wordt vergroot. Het project Parkpoort-Vestenpark kan daarmee een volgende fase zijn om de belofte van een aantrekkelijker inrichting te tonen waar vele inwoners van zullen profiteren.

Een daarop volgende fase is dan de Naamsepoort. Inmiddels is voldoende tijd verstreken om de grote verkeerstrekkende voorzieningen en parkeervelden te verplaatsen naar nieuwe locaties als tijdig strategisch wordt nagedacht over de gewenste toekomstige ligging van stadion, tankstations en supermarkten in een breder stadsontwikkelingsperspectief. Dat maakt de ruimte vrij om de verkeerschaos bij de Naamsepoort en de waterproblematiek van de Molenbeek aan te pakken.

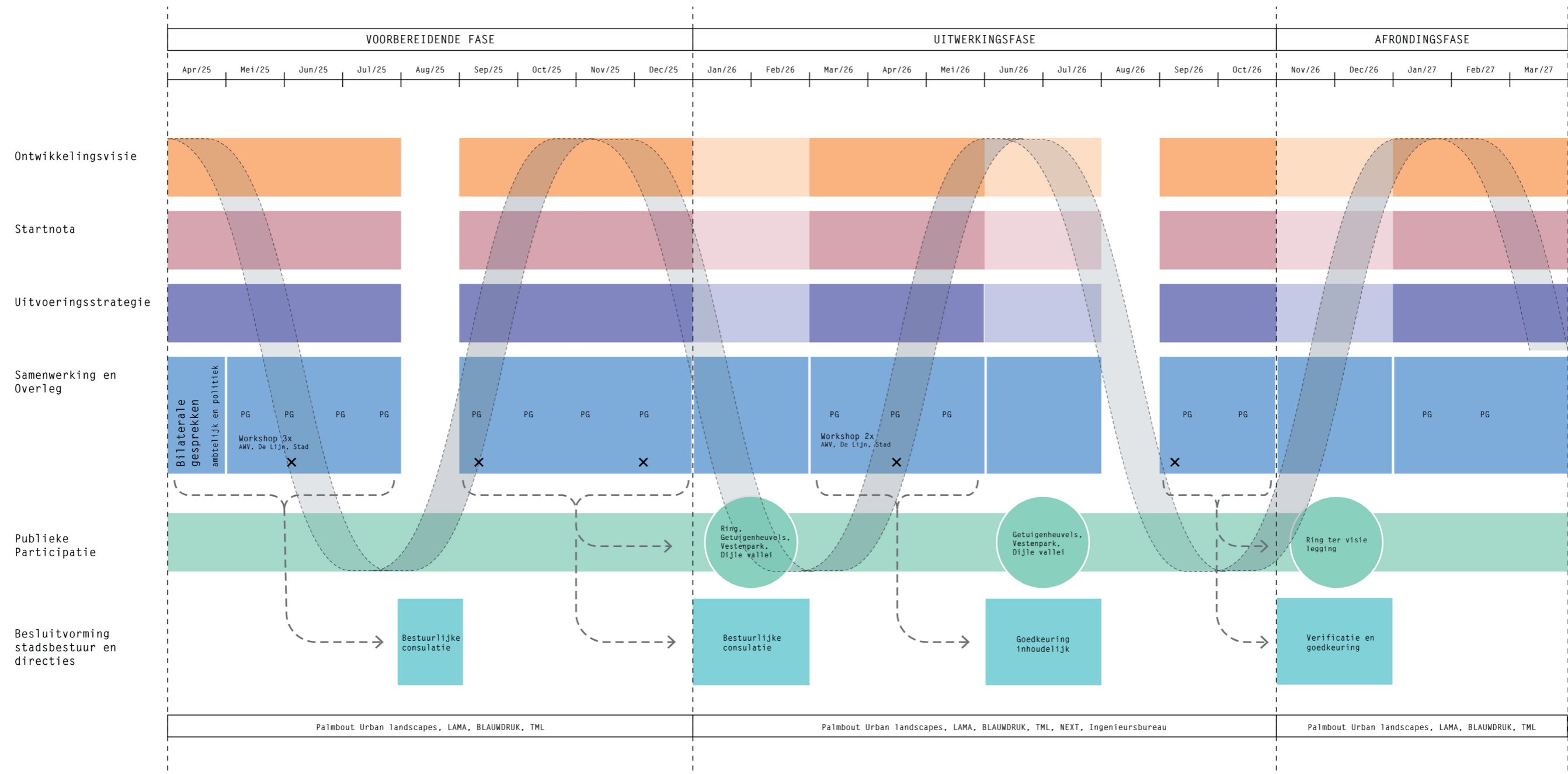
Zowel ruimtelijk als verkeerskundig zijn de knelpunten aan de zijde van de Getuigenheuvels voorlopig waarschijnlijk minder nijpend dan bij het Vestenpark. Er is bij de Getuigenheuvels meer ruimte om met kleine aanpassingen nog wat tijd te rekken. Maar op het moment dat er viaducten moeten worden vervangen of de stad aan die zijde verdicht kunnen er ook hier serieuze stappen worden gezet om de R23 aan te passen aan de toekomstige rol in de stad.



huidige Naamsevest



11. Methodologie van het planproces



Een duidelijk omlijnd planproces

Het is onze ervaring dat het bij zo een complexe en langlopende opgave belangrijk is een goede processtructuur op te zetten waarin in duidelijk beschreven fases de plannen worden doorontwikkeld. Tegelijkertijd zullen we soepel in een iteratieve manier van denken en werken verschillende schaalniveaus, opgaven en uitvoeringstermijnen blijven combineren. Daarmee combineren we de meer lineaire ingenieursaanpak van projecten met een creatieve -soms poëtische- werkwijze die ruimtelijk ontwerpers eigen is.

We stellen voor het vaste deel van de opdracht een werkwijze voor waarin we in een participatieve aanpak het Masterplan, de Startnota en de Uitvoeringsstrategie gelijktijdig ontwikkelen. Daarmee garanderen we een integrale uitwerking van de stadsontwikkelingskansen en de mobiliteitsopgaven en kunnen we soepel schakelen tussen opgaven en schaalniveaus. Bovendien kunnen we op deze wijze vanaf het begin inzicht ontwikkelen in prioritaire opgaven en kansen in de projectzone.

Parallel aan onze opdracht loopt een participatietraject afgestemd met onze werkzaamheden. De participatieve aanpak richt zich wat ons betreft niet alleen op de bevolking van Leuven, maar zeker ook op de betrokken instanties en besturen. We willen met ons ontwerpteam graag aanhaken op de gedrevenheid en energie die we tijdens de briefings hebben gezien bij zowel de stad als bij AWV. Een goede samenwerking is een belangrijke voorwaarde voor een goed resultaat van dit ambitieuze project.

Overlegstructuur

De basis van de overlegstructuur vormt een reeks bijeenkomsten met de gezamenlijke opdrachtgevers Stad Leuven en AWW. We gaan er van uit dat er een gezamenlijke Projectgroep wordt geformeerd met een vaste samenstelling die gedurende het gehele project onze primaire counterpart zal zijn in deze opgave. De goede samenwerking tussen de stad Leuven en AWW bij het formuleren van deze Open Oproep krijgt daarmee een praktisch vervolg voor het te doorlopen ontwerpproces.

We stellen voor om globaal eens per maand met de Projectgroep samen te komen om de inhoudelijke vorderingen en de te voeren strategie te bespreken. Het is ook in dit overleg dat de opdrachtgever ons bijstuurt en van commentaar voorziet.

We gaan ervan uit dat de contacten en terugkoppelingen met de Vervoersregio, stadsbestuur, directies van AWW en De Lijn primair via deze Projectgroep worden georganiseerd. Gedurende de doorlooptijd van het project zullen we in overleg met de Projectgroep beschikbaar zijn voor overleg met en presentaties aan het stadsbestuur en directies van AWW en De Lijn.

In aanvulling op de Projectgroep willen we een aantal malen met een wat uitgebreider gezelschap inhoudelijke workshops organiseren. Daarmee wordt de ontwerpvoering een gezamenlijke inspanning waarbij de verschillende opgaven en invalshoeken kunnen worden verkend, gewogen en besproken. Hiervoor denken we aan de leden van de Projectgroep, eventueel aangevuld met extra experts van de stad, AWW en De Lijn, teneinde per workshop de benodigde vakkennis aan tafel te hebben.

De participatie met de bevolking van Leuven ondersteunen we inhoudelijk op die momenten die passend zijn bij de inhoudelijke doorontwikkeling van de opgave. We doen daarvoor in dit werkplan een voorzet die we in overleg met u en het participatiebureau verder kunnen verfijnen.

Planfases

We onderscheiden grofweg drie planfases; de voorbereidende fase, de uitwerkingsfase en de afrondingsfase.

1. Voorbereidende fase, 9 maanden

In het bestek meldt u expliciet dat er voorafgaand aan het publieke participatiedeel een voorbereidende fase met de betrokken instanties moet worden doorlopen. Dat lijkt ons een verstandige aanpak omdat we daarmee ook de tijd krijgen om ons wedstrijdontwerp in overleg met stad en AWW te testen op ambitie, realisme en haalbaarheid. Kan het ambitieuzer? Haken we goed aan op lopende stadsontwikkelingen? Is de mobiliteitsaanpak en de nodige duurzame modal shift geloofwaardig? Missen we landschappelijke kansen, etc...? Hiermee herformuleren we in samenspraak met u onze doelen en ambities.

Inventarisatie, analyse..

Deze voorbereidende fase starten we met het (nogmaals) grondig analyseren van de beschikbare documenten en het aanscherpen van onze ruimtelijke analyses. Deze bespreken we in de startvergadering met de Projectgroep teneinde gezamenlijke feitelijke basisuitgangspunten te hanteren voor de opgave.

Bilaterale gesprekken

Omdat een wedstrijdontwerp altijd tot stand komt zonder de mogelijkheid om inhoudelijk de opgave te bevragen bij de opdrachtgever willen we bij de start van de opdracht een aantal bilaterale gesprekken voeren, zowel ambtelijk als politiek. Daarmee krijgen we een scherper zicht op ambities, gevoeligheden, opgaven en verwachtingen bij de betrokkenen. Dat helpt ons in het verder ontwikkelen van onze voorstellen.

Verkennen concepten en ambities

Op basis van de her-inventarisaties en de bilaterale gesprekken nemen we ons wedstrijdontwerp kritisch onder de loep. Zijn de gehanteerde ontwerpuitgangspunten allemaal houdbaar, of moeten er ook andere verkeerskundige en ruimtelijke opties worden onderzocht? Onderwerpen die we nader gaan verkennen zijn de kansen voor stadsontwikkeling, de rol van de ringruimte als landschappelijke structuur en de rol van de ring als onderdeel van een klimaatadaptieve stad. Ook de manier waarop de ring een versneller kan worden richting een duurzame modal shift – i.p.v. een rem zoals vandaag de dag – nemen we verder onder de loep. Tenslotte brengen we al deze ruimte-, klimaat- en mobiliteitsclaims in balans in overzichtelijke, rustgevende en veilige weginrichtingen. We doen dit aan de hand van ontwerpmatige verkenningen waarin we meerdere varianten verkennen door te variëren

met de indeling van de ringruimte, de wijze waarop stedelijke ontwikkelingen worden verbonden en de wijze waarop we mobiliteitsstromen doseren en ontvlechten.

Om het beste resultaat uit deze nadere verkenningen te halen organiseren we in deze fase tweemaal een workshop. Hiermee mobiliseren we collectieve denkkraft van ons ontwerpteam en dat van de opdrachtgevers.

De resultaten uit de workshops werken we uit tot een aantal conceptvoorstellen (maximum 3). Op deze wijze kaderen we de doelen en ambities binnen de randvoorwaarden van de verscheidene disciplines. Daarmee ligt er een inhoudelijke basis voor het publieke participatieproces voor het Masterplan, de Startnota en de Uitvoeringsstrategie.

Verkeersmodellering en mobiliteitsanalyses

Onderdeel van deze fase is ook het modelleren en analyseren van de multimodale verkeersstromen aan de hand van een macroscopisch verkeersmodel. Het is immers cruciaal om de impact van de herinrichting van de ringruimte op de ruimere omgeving te onderzoeken. En omgekeerd, te onderzoeken welke stroomopwaartse ingrepen (bv. doseerpunten) nodig zijn om de ring te laten draaien. De voorkeur gaat uit naar het Traffic Scout verkeersmodel van Stad Leuven; het regionaal verkeersmodel (rvm) Leuven van MOW is een mogelijk alternatief. We zorgen waar nodig voor een vertaling van de conceptvoorstellen naar uit te voeren aanpassingen in het verkeersmodel (wegindeling, groentijdverdelingen, snelheidsregimes, enz.). TML verzorgt de resultaatanalyses van de door de opdrachtgever aangeleverde modelresultaten. We analyseren de modelresultaten qua de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid van de stad. Via aanvullende analytische berekeningen evalueren we de doorstroming van het OV en de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers. Daarnaast gebeuren enkele beoordelingen op een kwalitatieve manier, zoals de kwaliteit en spreiding van haltes en overstapknopen, veiligheid en parkeergelegenheid. Vanuit deze analyses worden de conceptvoorstellen vanuit mobiliteitsoogpunt objectief met elkaar vergeleken, en verder geoptimaliseerd.

Overleg

In deze voorbereidingsfase voorzien we acht-maal overleg met de Projectgroep. Daarnaast lijkt het ons aangewezen om halverwege en aan het einde van deze fase het bestuur over voortgang van het project te informeren over te consulteren.

Voor de inhoudelijke samenwerking en verdieping voorzien we in deze fase drie workshops.

Na goedkeuring brengen de verkenningen in het publieke participatieproces.

1e reeks participatiemomenten

We stellen voor om de publieke participatie te benutten om kritische reflectie te vragen op de conceptvoorstellen uit de voorbereidingsfase. Deze zijn in principe allemaal werkbaar, maar zullen verschillen in (deel)uitwerkingen en keuzes. De participatie moet ons helpen om zicht te krijgen welke onderdelen op draagvlak kunnen rekenen en waar er negatief op wordt gereageerd. Ook willen we graag horen welke onderwerpen of gebieden meer aandacht vragen in het vervolg.

Het lijkt ons goed om een bijeenkomst te organiseren voor de gehele stad waarin het verhaal van de gehele ring wordt verteld. Daarnaast stellen we voor om per 'segment' (Getuigenheuvels, Dijle-vallei en Vestenpark) separate bijeenkomsten te organiseren met belanghebbenden om meer in detail door te parten over de kansen en opgaven. De concrete vormgeving van de bijeenkomsten bepalen we in overleg.

2. Uitwerkingsfase I, 3 maanden

Nadat we in de voorbereiding in de breedte hebben verkend welke perspectieven voor de ring hanteerbaar en wenselijk lijken, trechteren we in deze fase naar een voorkeursvariant. Dit kan een combinatie zijn van deeloplossingen die we in de voorgaande fases hebben verkend en doorgerekend. Belangrijk hierbij zijn ook de publieke reacties op de voorstellen die we tijdens de participatiemomenten hebben opgehaald.

Voor de gehele ringruimte verfijnen we de ontwerpvoorstellen en finetunen we het mobiliteitsconcept. Naast een nieuwe macro-analyse van het voorkeursalternatief, evalueren we voor het voorkeursalternatief de multimodale doorstroming voor de drie meest complexe maatgevende poorten aan de

hand van microsimulaties in Vissim. Dit gebeurt o.b.v. door ons opgemaakte, efficiënte voertuigafhankelijke lichtenregelingen (in de LISA+ software) voor de voorkeursinrichting van deze poorten. Vanwege de voorkennis van TML in het projectgebied, kunnen we deze extra kostenefficiënt en kwaliteitsvol uitvoeren. Daarnaast zetten we voor het voorkeursalternatief een door TML ontwikkelde modal shift module in, die o.a. op basis van de Traffic Scout modelresultaten de modal shift berekent. Het ruimtelijk ontwerp werken we uit tot kwalitatieve maatvasten inrichtingsvoorstellen. Kunstwerken worden op schetsontwerpniveau uitgewerkt teneinde de ruimtelijke inpasbaarheid serieus in beeld te brengen. Op basis van de ontwerptekeningen laten we ook een kostenraming opstellen. Dit is dan weer input voor het verder ontwikkelen van de Uitvoeringsstrategie en het kiezen van haalbare en prioritaire planonderdelen.

Overleg

In deze planfase bespreken we de planvorming driemaal met de Projectgroep en voorzien we één inhoudelijke workshop om het ontwerp door te ontwikkelen.

De uitwerkingen van deze planfase willen we ook voorleggen aan het stadsbestuur en directies alvorens ze in te brengen in een volgende fase van publieksparticipatie.

2e reeks participatiemomenten

Het uitgewerkte voorstel voor de gehele ring brengen we in tijdens een tweede reeks participatiebijeenkomsten. Het doel hiervan is om toe te lichten hoe de 'oogst' aan ideeën uit de vorige reeks gesprekken is geïnterpreteerd en verwerkt. Daarnaast zien we het ook als een belangrijk moment om opnieuw reflectie te vragen op de keuzes en voorstellen die voorliggen.

Omdat het ontwerp concreter wordt in deze fase en daarmee de veranderingen die we voorstellen inzichtelijker worden lijkt het ons goed om participatie per segment te organiseren. De aard van de ingrepen en de termijn waarop de plannen kunnen worden gerealiseerd zullen immers per segment verschillen. Bij het 'Vestepark' is de opgave vooral een herinrichting binnen de gestolde stadsruimte en heeft ze direct invloed op de aangrenzende woonbebouwing; bij de 'Dijlevallei' is de opgave er vooral een van het ontharden en strategisch herschikken van stedelijke programma; bij de 'Getuigenheuvels' is de aanpak

er wellicht een voor de verdere toekomst als onderdeel van een verstedelijkingsverhaal.

3. Uitwerkingsfase II, 2 maanden

Op basis van de inzichten uit de voorgaande ontwerpfasen en de reacties op de voorstellen voor de drie segmenten scherpen we het totaalconcept nog éénmaal aan. Vervolgens moet er als onderdeel van de uitvoeringsstrategie een keuze worden gemaakt met betrekking tot de prioriteiten en fasering richting uitvoering.

De keuze hiervoor bereiden we gezamenlijk voor in de Projectgroep, en leggen we voor aan bestuur en directies. We maken een gemotiveerd onderscheid tussen 'quick wins' op korte termijn en projectonderdelen op lange termijn – beide met een onderlinge prioriteit en samenhang; waaruit de voorgestelde fasering volgt. Ook maken we duidelijk welke instrumenten wanneer worden ingezet (RUP, MER,...). Per deelproject leveren we een set maatvasten tekeningen, een kostenraming en een olijsting van de processtappen aan. Deze worden aangevuld met ruimtelijke verbeeldingen ten behoeve van de communicatie over het project.

Overleg

In deze ontwerpfasen voorzien we nog éénmaal een workshop voor de verdere uitwerking van het prioritaire deel en twee bijeenkomsten met de Projectgroep.

We sluiten deze fase af met een presentatie aan bestuur en directies.

3e participatiemoment

De eindresultaten van de uitwerkingsfasen vormen de basis voor het derde publieke gesprek over de toekomst van de ring. We stellen voor om dit keer de ring als geheel te presenteren aan de bevolking van Leuven. Het karakter van deze bijeenkomst is vooral informeel. We tonen de toekomstkansen, lichten toe hoe we de reacties uit de voorgaande gesprekken hebben verwerkt en informeren over de te verwachten uitvoeringsstrategie.

4. Afrondingsfase, 2 maanden

Deze staat in het teken van het opmaken van drie plandocumenten; het Masterplan, de Startnota en de Uitvoeringsstrategie. In deze onderling samenhangende documenten bundelen we het ontwerpvoorstel en de verkende varianten. Het Masterplan zal een wervend verbeeldend planboek zijn dat de kansen en ambities voor ring als onderdeel van de stadsontwikkeling van Leuven

in de verf zet. De Startnota zal conform de vormvereisten van het Decreet Basisbereikbaarheid de beoogde mobiliteitsoplossing en de bijbehorende onderbouw bevatten. De uitvoeringsstrategie beschrijft hoe er toegewerkt kan worden naar het concreet uitvoeren van de ontwerpvoorstellen. Hierin zal een fasering worden voorgesteld en worden de afhankelijkheden binnen het project beschreven.

Deze drie planproducten maken we eerst in concept. We leggen deze ter beoordeling voor aan stadsbestuur en directies.

Op basis van de commentaren van bestuur en directies werken we de conceptdocumenten af tot een definitief Masterplan, een definitieve Startnota en een definitieve Uitvoeringsstrategie.

In deze fase van het planproces voorzien we tweemaal een Projectgroep. Hierin bespreken we de inhoud van documenten-in-woording, bereiden we de participatie voor en de bestuurlijke behandeling.

Proces in schema

Bijgaand schema illustreert het beschreven planproces. De doorlooptijd is een inschatting die in overleg bij aanvang van het project nader moet worden verijnd. Met name de tijdsduur voor bestuurlijke consultaties en interne feedback bij de Stad, AWV en De Lijn zijn bepalend voor de daadwerkelijke voortgang.

Ontwerpteam

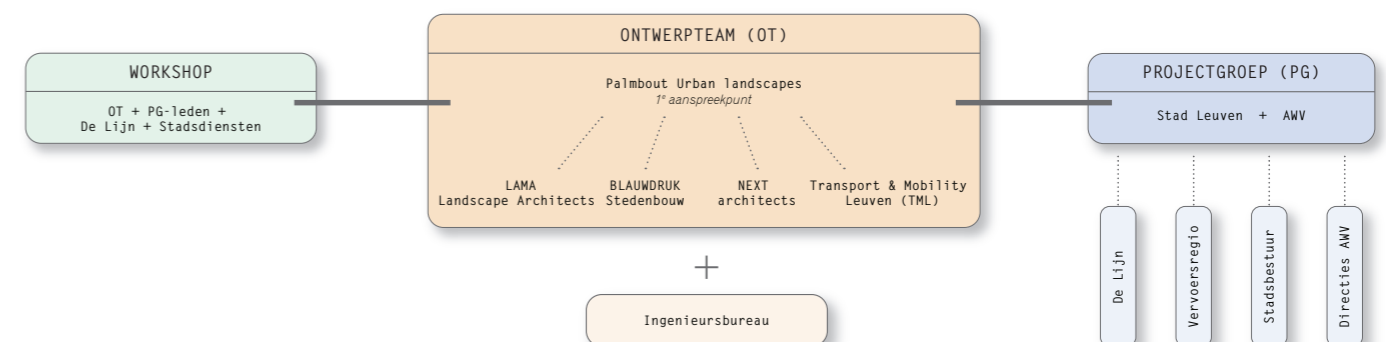
De kern van ons ontwerpteam gedurende het opstellen van de Ontwikkelingsvisie wordt gevormd door LAMA landscape architects, Palmbout Urban Landscapes en TML. Hiermee hebben we zowel landschappelijke en stedenbouwkundige expertise als mobiliteitsexpertise volwaardig beschikbaar gedurende het gehele planvormingsproces.

Daarnaast zal NEXT Architects in de uitwerkingsfasen instaan voor het ontwerpen en integreren van kunstwerken op SO-niveau. Palmbout Urban Landscapes neemt in het project de rol van aanspreekpunt en coördinator op zich.

Tijdens de uitwerkingsfasen versterken we het ontwerpteam met een Ingenieursbureau ten behoeve van een archeologische screening, warmtenet-inpassing, kostenramingen en een check op technische haalbaarheid. Blauwdruk Stedenbouw is in verband met de grote kennis van de stedelijke ontwikkelingen in Leuven als intern klankbord opgenomen in ons team en zal ook aanwezig zijn tijdens de workshops.

Tijdens de Uitvoeringsfase verschuift de nadruk binnen het team naar LAMA landscape architects, NEXT architects en het Ingenieursbureau. TML, Palmbout Urban Landscapes en Blauwdruk stedenbouw zijn in die fase -enigszins afhankelijk van de aard ervan- waarschijnlijk meer zijdelings betrokken. Te zijner tijd zal dit nader worden uitgewerkt en besproken met de opdrachtgevers.

Voor de CV's van de beoogde teamleden verwijzen we naar de bijlage bij de offerte.



samenwerkingsstructuur