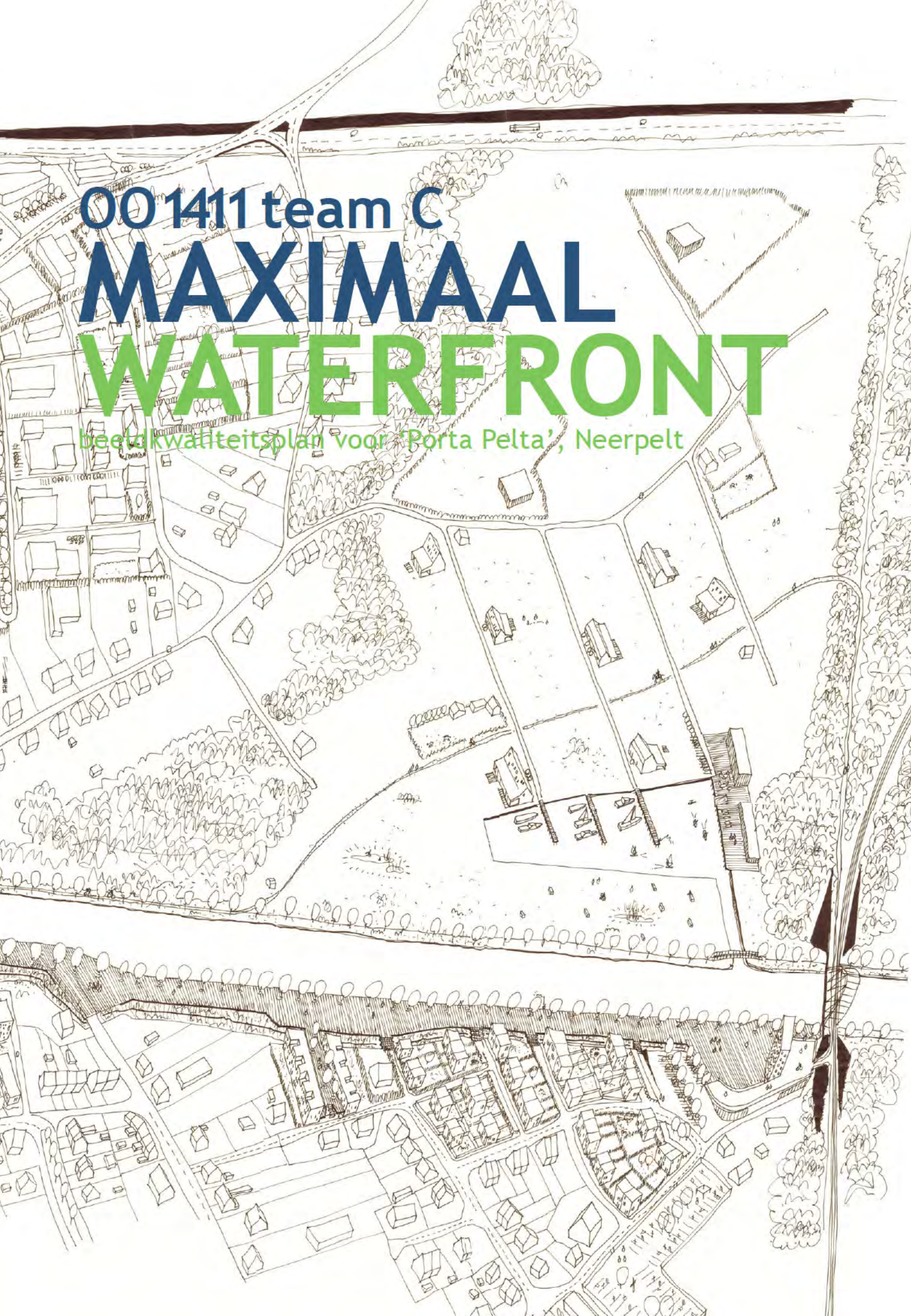
OO 1411 team C

MAXIMAAL WATERFRONT

beeldkwaliteitsplan voor ‘Porta Pelta’, Neerpelt



MAXIMAAL WATERFRONT

inhoud

1. initiatie
1.1. visie op de opdracht

2. situatie
2.1. landschap, 3 groene stroomgebieden
2.2. nederzettingsstructuur, noord ≠ zuid
2.3. grote infrastructuren verdelen de ruimte verder

3. interpretatie
3.1. Sterke figuren maken de gefragmenteerde omgeving leesbaar
3.2. Noord en Zuid als tegengestelde en complementaire oevers
3.3. Belangrijke verbindingen
3.4. Waterfrontontwikkeling maximaliseren

4. implementatie
4.1. Zuidzijde
4.2. Noordzijde
4.3. Work in progress

5. organisatie
5.1. Doel van het beeldkwaliteitsplan
5.2. Plan van aanpak

OO1411 team C

MAXIMAAL WATERFRONT

1.initiatie

Hoe interpreteren wij deze opdracht en hoe willen we ze aanpakken?

1.1.visie op de opdracht

Opdracht

Er wordt een wedstrijd uitgeschreven voor de opmaak van een beeldkwaliteitsplan voor 'Porta Pelta', het noordelijk gebied Neerpelt Centrum, met de doortocht van het stedelijk kanaal. De opmaak van het beeldkwaliteitsplan is één van de vooropgestelde acties uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Het plan moet het startsein geven voor de ontwikkeling van de zones rondom het kanaal en het centrum van Neerpelt. Toch zitten er in de opdracht nog een aantal onzekerheden waarover we standpunt zullen moeten innemen.

Afbakening projectgebied

Bij de afbakening van het projectgebied worden in het zuiden de verder te ontwikkelen kavels meegenomen die dicht bij het kanaal gelegen zijn. In het noorden is de begrenzing minder strikt. Het gaat om het aan het kanaal gerelateerde gebied van de noordelijke oever, maar hoe diep deze zone loopt is verder zelf te onderzoeken. De eigenlijke afbakening is volgens ons een wezenlijk onderdeel van de opdracht.

Het projectgebied wordt omgeven door andere projectgebieden die een andere timing en proces doorlopen. Zo is er in het zuiden het project van de schoolomgeving, het RUP Broeseinderveld in opmaak en in het centrum het kernversterkend project wonen-winkelen. In het noorden zullen we moeten rekening houden met plannen voor de doortrekking van de N71. Hieraan gekoppeld zal ook een RUP door de hogere overheden worden opgemaakt voor de uitwerking van een nieuwe toegangspoort voor het centrum van Neerpelt. Het gemeentelijk structuurplan stelt voor om hieraan de ontwikkeling van een bedrijventerrein te koppelen. In het structuurplan worden ook een aantal binnenbouwblokken als woonuitbreidingsgebied geselecteerd. Ook de afbakening van het stedelijk gebied door de provincie zal een belangrijke invloed uitoefenen op het projectgebied. Voor het kanaal zelf zullen we zeker ook rekening moeten houden met de plannen van NV De Scheepvaart. Er zijn dus een heel aantal zaken aan de gang in de invloedssfeer van het projectgebied waarmee rekening zal moeten gehouden worden.

Het beeldkwaliteitsplan kan dus zeker nog geen blauwdruk of inrichtingsplan zijn voor het projectgebied. Daarvoor zijn er nog te veel onzekerheden. Het geeft een visie weer en toont de mogelijkheden van de omgeving. Het plan kan zich dus ook nooit beperken tot de afgebakende projectgrenzen. Het moet over deze grenzen heen durven denken om een relatie met zijn omgeving en met de andere projecten in opmaak aan te gaan.

Programma

Voor het programma worden verschillende voorstellen gedaan in de projectdefinitie. Van wonen tot toerisme en recreatie en van stedelijke ontwikkeling tot landschapsontwikkeling. Dit is dus een breed scala aan mogelijkheden. Er zijn weinig duidelijke cijfers of data wat betreft de eigenlijke behoeftes of interesses. In deze opdracht zullen we dus eerder omgekeerd moeten werken. We gaan aan de slag met de voorstellen van programma die in de projectdefinitie worden gegeven en voegen daar onze eigen voorstellen aan toe. Vervolgens plaatsen we dit voorstel van programma al ontwerpend in de ruimte. Met deze test wordt de ruimtelijke draagkracht afgetast en kunnen we achteraf een duidelijker programma definiëren.

Doelstelling beeldkwaliteitsplan

Er wordt gevraagd om een beeldkwaliteitsplan op te maken, maar tegelijkertijd wordt er in de projectdefinitie zelf gezegd dat het doel eigenlijk ruimer is.

"Het impliceert eveneens een stedenbouwkundige visie op de ruimte, zo je wilt een masterplan."

Zoals hierboven aangetoond staat de visievorming omtrent het projectgebied nog in zijn kinderschoenen. Er is nog geen strikte afbakening, er zijn nog heel wat onzekerheden en ook het programma is nog zeer breed geformuleerd. Dit beeldkwaliteitsplan is dus eigenlijk nog maar de eerste fase in de ontwikkeling van dit specifiek projectgebied. Het is dus volgens ons belangrijk dat dit document een algemene visie bevat die de toekomstige ontwikkelingen op de lange termijn kan sturen. Het geeft een richting aan, het bepaalt een identiteit voor de site zonder dat het 'af' totaalplan wordt. Toch wordt het af en toe heel concreet om onze visie echt aan de ruimte te toetsen en om de ruimtelijke mogelijkheden van het terrein aan te duiden.

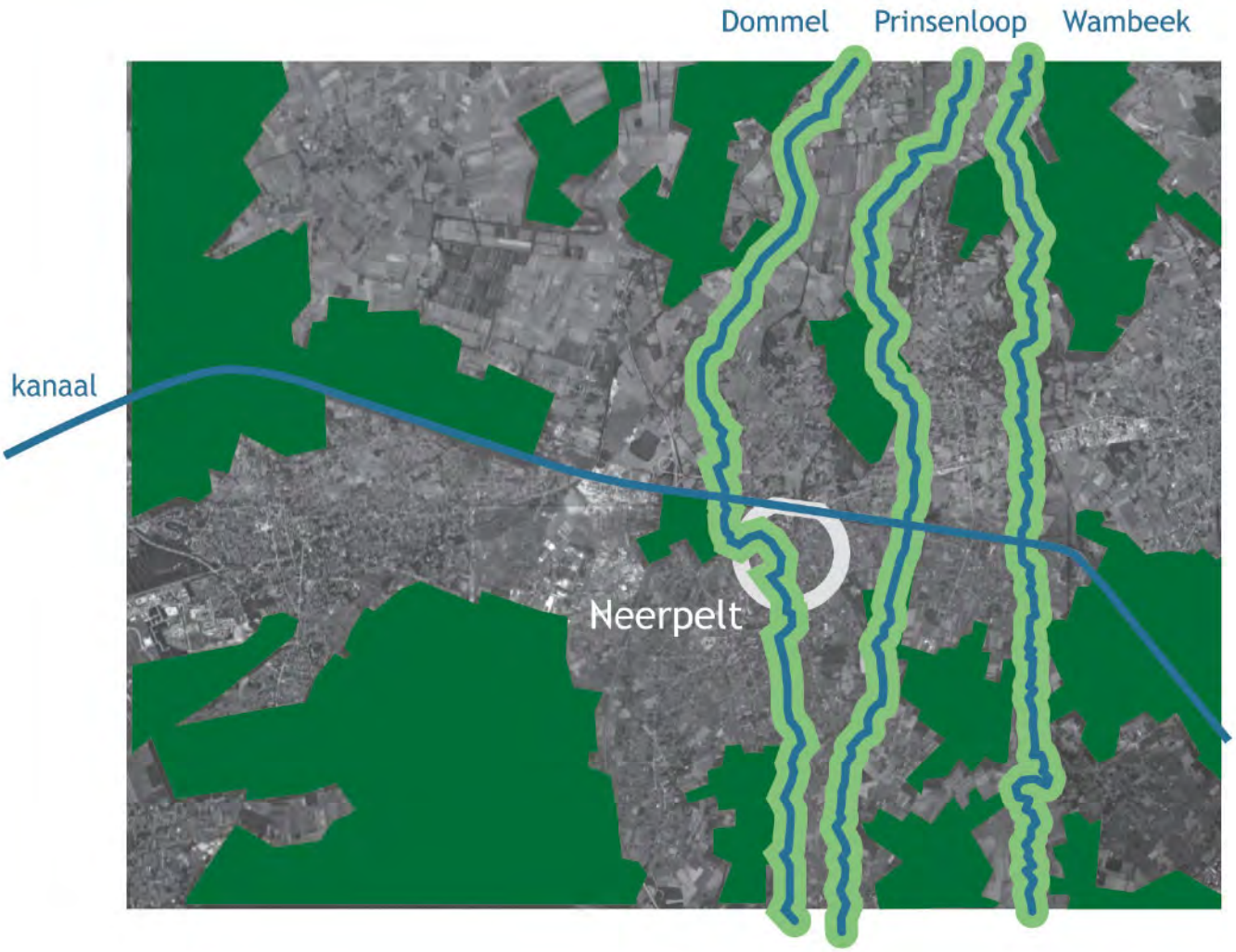
OO1411 team C

MAXIMAAL WATERFRONT

2.situatie

Wat zijn de verschillende opbouwende lagen van de omgeving? Op zoek naar de bestaande beeldbepalende elementen

MAXIMAAL WATERFRONT



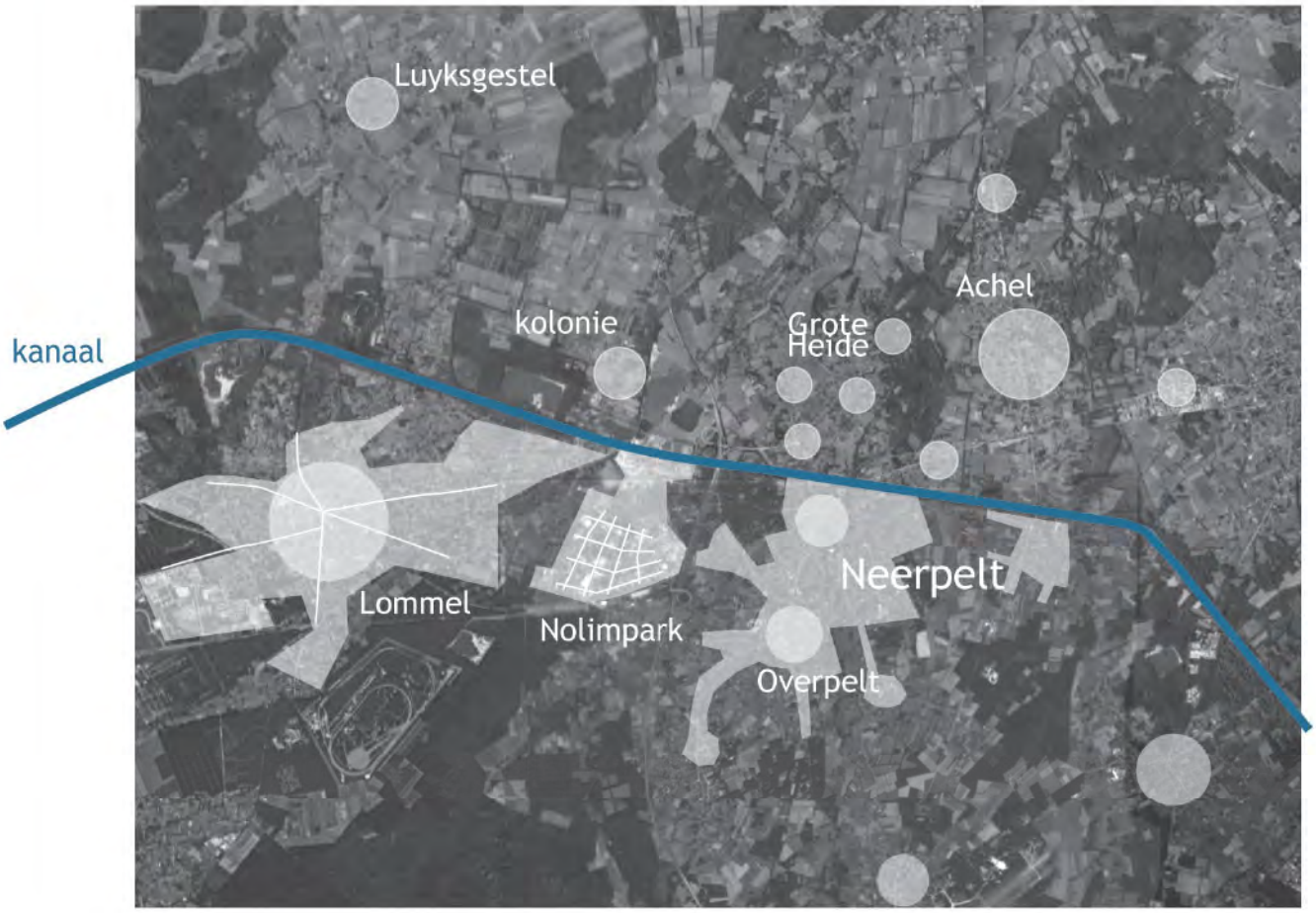
2.1.landschap, 3 groene stroomgebieden

Toen:

Op macroschaal kan de omgeving gelezen worden volgens de natuurlijke structuren die het gebied van in het begin mee hebben bepaald. Het zijn de volgende 3 Noord-Zuid gerichte stroomgebieden: De Dommelvallei, de Prinsenloop en de Wambeek.
"Deze fysische structuur van beken en rivieren waarop het occupatieproces tot stand is gekomen, is nog steeds duidelijk herkenbaar."

Nu:

Als we naar een luchtfoto kijken kunnen we deze 3 stroomgebieden nog steeds detecteren. Zoals ook in het gemeentelijk structuurplan staat moeten deze opnieuw worden verder leesbaar gemaakt. Deze valleien meanderen als natuurlijke noord-zuid gerichte banden doorheen het stedelijke gebied. Dit is een sterkte structuur die bewaard moet blijven en versterkt moet worden.
Voor ons studiegebied is vooral de vallei van de Dommel belangrijk.
"De vallei van de Dommel is nog een halfnatuurlijke vallei. In de vallei hebben zich plaatselijk broekbossen ontwikkeld. De landbouw heeft zich de laatste decennia teruggetrokken uit de vallei waardoor deze vanuit natuurlijk standpunt terug in ontwikkeling is. Ten noorden van het Kempisch kanaal stroomt de Dommel door het natuurreservaat Hageven waar het een uitgesproken natuurlijk karakter heeft. (kronkelend, oevervegetatie, integratie in het landschap,...)."
Aan deze groene ruimte hebben zich recreatieve elementen gekoppeld, ten noorden van het kanaal vinden we het natuureducatief centrum De Wulp, ten zuiden sportcentrum Dommelhof en de scoutsralley. Recreatie speelt een belangrijke rol in het programma. Nieuwe recreatieve elementen moeten zoveel mogelijk relatie aangaan met de bestaande recreatiemogelijkheden.
"Het Dommelhof: een provinciaal sportcentrum bestaande uit een sporthal en sportterreinen, met name een atletiekbaan, één voetbalveld, twee tennisbanen, een polyvalent terrein en een wandelpark. De Scoutsrally: jeugdverblijfcentrum dat deel uitmaakt van het gelijknamige openluchtcentrum van de plaatselijke scouts- en gidsengroep Sint- Willebrordus, het bestaat uit sportterreinen (waaronder een voetbalveld), een speeltuin, een cafetaria en bijhorende conciergewoning en gebouwen voor groepsovernachtingen. Ongeveer de helft van de Scoutsrally is voor verblijfsrecreatie bestemd, naast de bestemming van dagrecreatie. Het Hageven: een natuurreservaat en natuurwandelgebied."
De noord-zuidelijke richting is niet alleen in deze drie grote structuren af te lezen maar ook in heel de argrarische en nederzettingsstructuur die zich hiernaar heeft geplooid. Deze gerichtheid speelt dus een belangrijke rol in de huidige ruimtelijke structuur en moet dit dus ook doen in de toekomstige.





nederzettingsstructuur Noord



nederzettingsstructuur Zuid

2.2.Nederzettingsstructuur, Noord ≠ Zuid

Toen:

Het nieuwe kanaal (1846) Bocholt-Herentals volgt deze natuurlijke noord-zuid gerichte beekstructuren niet maar gaat er loodrecht opstaan en snijdt dus dwars door deze structuren heen. Grote Heide wordt gescheiden van Neerpelt en Overpelt.

"Het kanaal gaf eveneens de mogelijkheid om de schrale heide te bevloeien. De wateringen in verschillende gemeenten zijn het resultaat van de irrigatieprojecten."

Deze bevloeiing bevond zich in Neerpelt voornamelijk aan de noordelijke zijde van het kanaal. Terwijl aan de zuidzijde van het kanaal de kern van Neerpelt zich verder verstedelijkte en zich vooral in zuidelijke en oostelijke richting uitbreidde, werd de noordzijde ontwikkeld als landbouwgebied. Het wonen ontwikkelde zich hier meer langsheen de steenwegen die de verschillende kernen verbinden. Het kanaal deelt de omgeving op in een duidelijk verschillende noord en zuidkant.

Nu:

Ook in de huidige morfologische structuur van de omgeving is dit verschil sterk af te lezen. Aan de zuidkant van het kanaal zijn de verschillende kernen vergroeid tot een meerkernig stedelijk gebied. Zowel Lommel, Neerpelt, Overpelt en het grote industriegebied Nolimpark ertussenin liggen aan de zuidzijde van het kanaal. Ze lopen in elkaar over. De open ruimte structureert hier niet meer. Met de verdere ontwikkeling van Neerpelt-Overpelt als dipool zal deze vergroeiing enkel maar toenemen. Door deze versmelting van verschillende kernen komt het stedelijk gebied van Neerpelt soms als nogal ongestructureerd over. We vinden er verkavelingen met een lage densiteit vlak bij het geconcentreerde centrum. De hiërarchie in wegen is vaak moeilijk af te lezen en er zijn weinig herkenningspunten.
Aan de noordkant van het kanaal zien we ook verschillende kernen maar deze liggen verspreid in het landschap. Ze worden wel verbonden met wegen die soms een sterke lintbebouwing kennen maar we kunnen toch zeggen dat de open ruimte hier nog steeds primeert.
Neerpelt heeft een duidelijke connectie met het naburige Overpelt en wil nu ook de connectie met het eigen Grote Heide over het kanaal heen aanhalen.



kade Noord



kade Zuid

MAXIMAAL WATERFRONT

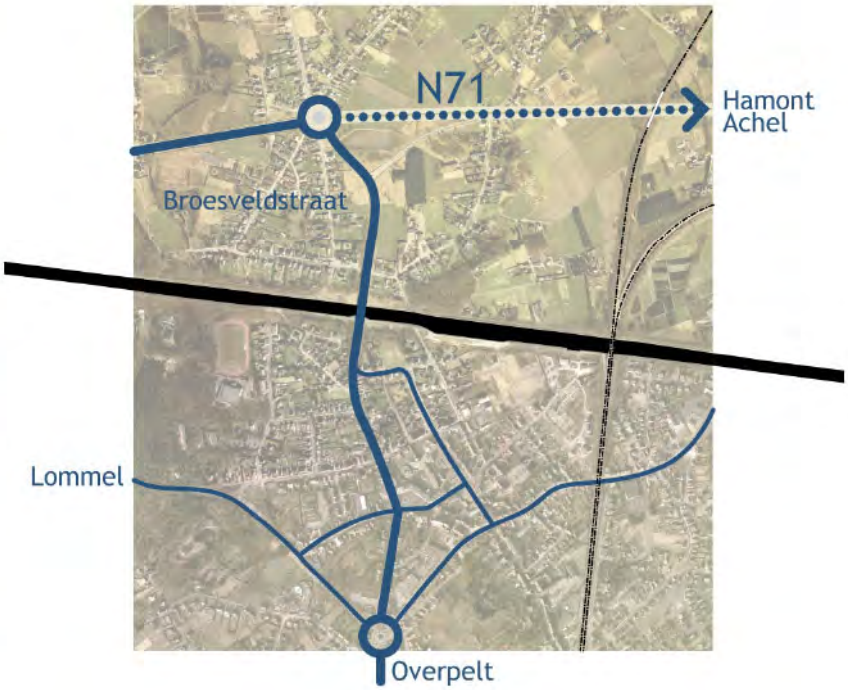




het kanaal



Ijzeren Rijn



2.3.Grote infrastructuren verdelen de ruimte verder

Toen:

De aanleg van het kanaal Bocholt-Herentals en de 'ijzeren Rijn' en de spoorwegbedding Hasselt-Valkenswaard-Eindhoven volgen een eigen grootschalige logica en plaatsten zich bovenop de reeds bestaande structuur. Ze vormen sterke barrières in het landschap en verkavelen de open ruimte in verschillende deelruimtes. Het kanaal isoleert zoals reeds gezegd Grote Heide en de spoorweg isoleert Boseind van het centrum van Neerpelt.

"Op de Vandermaelenkaart worden de eerste sporen van de geïndustrialiseerde tijd zichtbaar, de aanleg van rechte verbindingen is het meest opvallend. De belangrijkste lijninfrastructuren zijn het kanaal 'Bocholt-Herentals' (1826), de spoorlijn Hasselt-Eindhoven (1866), de spoorlijn Antwerpen-Mol-Mönchengladbach of IJzeren Rijn (1879) en de steenwegen (+/- 1845), ze zijn een uiting van de snellere verbindingen die in de 19de eeuw gewenst werden en van de grotere aandacht voor verkeer en vervoer."

Verder zijn er dan nog de N71 en de N74 en een aantal belangrijke secundaire wegen die ook voor belangrijke barrières zorgen. Vooral de eerste twee nemen veel plaats in in het landschap.

Nu:

Deze scheidende rechtlijnige infrastructuren van het kanaal en het spoor vormen vandaag ideale dragers voor recreatieve functies. Langs het kanaal wordt gefietst, gewandeld, paard gereden. De kanoclub en de passantenhaven zorgen voor een activering langs het kanaal en voegt daarenboven een gebruik toe aan het water zelf. Het fietspad op de oude spoorwegbedding Hasselt-Valkenswaard-Eindhoven vormt een belangrijke bovenlokale fietsverbinding. Deze twee grote infrastructuren werken dus niet alleen als barrières maar zijn dus zelf ook structurerende en op zichzelf functionerende ruimtes.

"De fietsroutes langs het kanaal spelen wel een belangrijke rol bij het recreatief fietsen. Dank zij de kanalen en de (verlaten) spoorlijnen kan de gemeente letterlijk doorkruist worden en wordt het centrum van Neerpelt in feite zeer kwaliteitsvol ontsloten naar haar buitengebied. Deze beide structuren vormen de hoofdaders van het fietsroutenetwerk"

Toekomst:

Er wordt door de gemeente aangestuurd op een snelle vervollediging van de omleidingsweg N71 richting Hamont. De verbinding zal het verkeer dat in die richting moet uit de kern van Neerpelt houden. Tegelijkertijd zou er zo een nieuwe poort gecreëerd worden tot het verstedelijkte gebied van Neerpelt en Overpelt. Er wordt in het gemeentelijk structuurplan voorgesteld om de stedelijke dipoolontwikkeling door te laten lopen tot aan deze nieuwe pool en te laten eindigen in een nieuw bedrijventerrein met zichtlocaties dat bij deze poort en de N71 aanleunt.

Het is volgens ons echter heel belangrijk om ook de impact van deze verbinding op de nederzettingsstructuur in te schatten. Als deze N71 echt als een barrière wordt ontworpen dan zal deze het stedelijk gebied op bruuske manier van het omliggende landschap afsluiten. Terwijl wij net denken dat een van de kansen van de verdere ontwikkeling van de dipool aan de noordzijde van het kanaal eruit bestaat om bebouwing en landschap zo goed mogelijk met elkaar te laten interageren. Op deze manier laten we het landschap zo diep mogelijk in het bebouwde weefsel doordringen.

OO1411 team C

MAXIMAAL WATERFRONT

3.interpretatie

Hoe kunnen we de bestaande beeldkwaliteit behouden en versterken? Enkele concepten





fietspad op de oude spoorwegbedding



kajaken op het kanaal

3.1.Sterke figuren maken de gefragmenteerde omgeving leesbaar

Nieuwe en bestaande sterke ruimtes

De omgeving rondom Neerpelt geeft een nogal ongestructureerde indruk. Ze heeft een ingewikkeld ontwikkelingsproces gekend dat door vele factoren werd bepaald. Natuur, landbouw, infrastructuur en nederzettingen staan soms op een onduidelijke manier met elkaar in relatie. Wij denken dat deze ruimte behoefte heeft aan sterke structuren en ruimtes om dit geheel leesbaarder te maken. Kleine ingrepen zullen niet volstaan. De bestaande sterke structuren moeten we proberen te behouden en op elkaar af te stemmen.

Het kanaal als een continue ruimte

Het kanaal, met zijn continu profiel van bomenrijen en de opgehoogde talud, is zo'n sterke figuur die de oriëntatie van de gebruiker sterk verhoogd. Wij stellen voor om de lineariteit van de kanaalruimte zo volledig mogelijk te herstellen. De bomenrijen en groenstructuur moeten aan weerszijden van het kanaal voorzien worden zodat het stereotiepe beeld van de kanaaloever continu doorloopt, ook langs het raakvlak aan de stedelijke ruimte van Neerpelt. Het projectgebied moet een continuïteit vormen in het lengteprofiel van het kanaal.

"Het kanaal Bocholt-Herentals is omzoomd door een volgroeide bomenrij, die sterk beeldbepalend is in het landschap en structuurondersteunend is voor de KLE-structuur, samen met de valleigebieden van de Dommel en de Warmbeek."

De oude spoorlijn als scheidingslijn

Ook de spoorlijn en het fietspad ernaast zijn, alhoewel belangrijke barrières, belangrijke structurerende elementen. Ook zij worden omrand door een volwassen begroeiing van bomen en struiken. Tegenover de duidelijke bomenrij van het kanaal vormt het groen hier een grote volle massa die het gebied, tegenover het centrum, ten noorden van het kanaal aan de oostkant afzoomt.

"De IJzeren Rijn is een bepalende structurele lijn in het ruimtelijk weefsel van Neerpelt; ze heeft heel duidelijk een scheidende functie en veroorzaakt een sterke barrièrewerking naar de aanliggende gebieden."

MAXIMAAL WATERFRONT



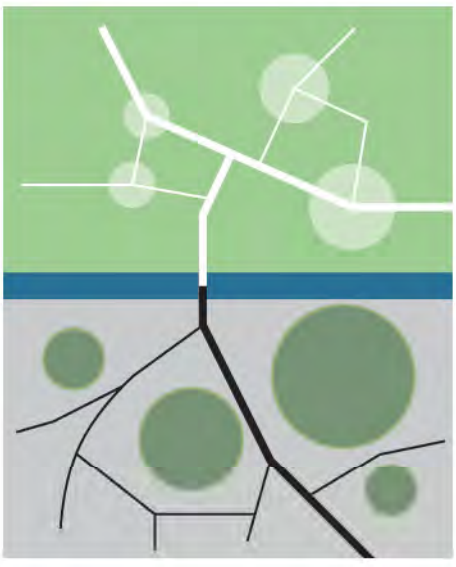


3.2.Noord en Zuid als tegengestelde en complementaire oevers

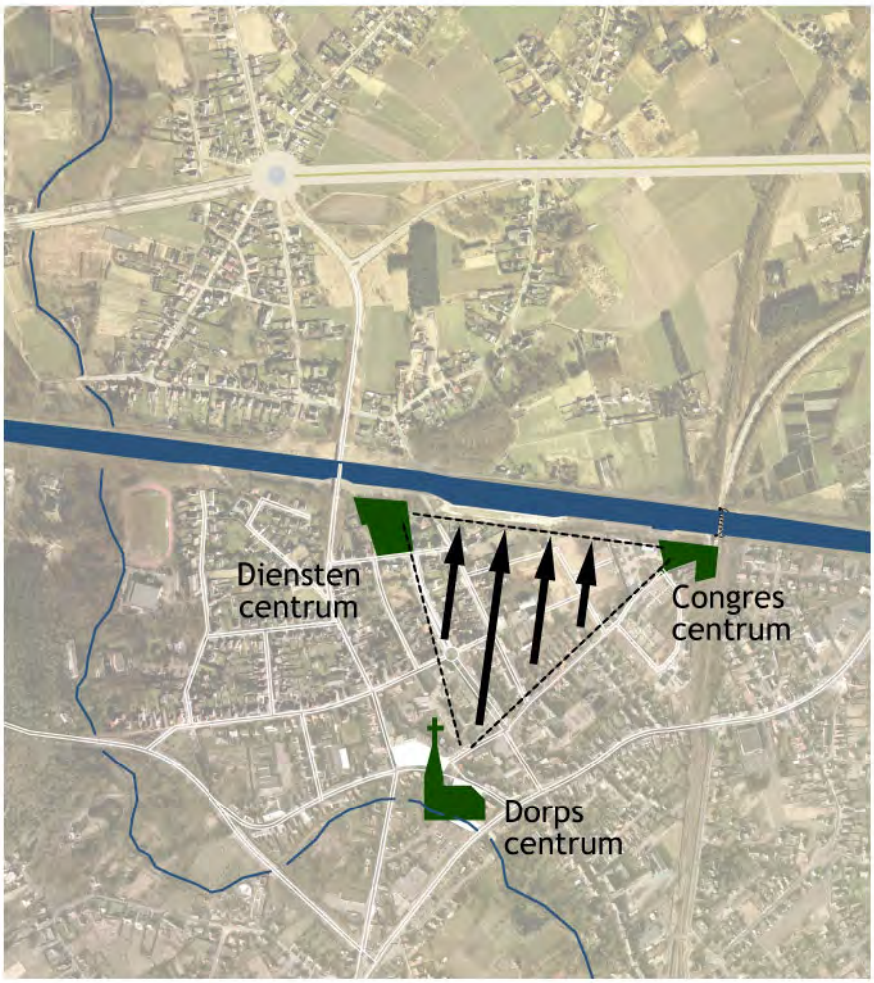
Noord versus Zuid

Zoals hierboven reeds gezegd heeft het noorden van het kanaal zich ter hoogte van Neerpelt, alhoewel ze samen voor de aanleg van het kanaal één doorlopende noord-zuidstructuur vormden, anders ontwikkeld dan het zuiden van het kanaal. Terwijl het zuiden een soort van geheel van samengegroeide kernen is met restanten van open ruimte, is het noorden een open voornamelijk agrarisch landschap met verspreide kernen aan elkaar geregen door lintbebouwing. Als het zuiden eerder een volle ruimte is, dan is het noorden eerder een open ruimte. Wij vinden dat deze tegenstelling een grote kwaliteit is in de bestaande ruimtelijke structuur, zeker ter hoogte van het centrum van Neerpelt. Dit wil natuurlijk niet zeggen dat we aan deze ruimte in het noorden niet mogen raken. Het wil enkel zeggen dat hier andere spelregels zullen gelden bij de ontwikkeling als in het zuiden, met een grotere nadruk op landschappelijkheid.

We kunnen de situatie vergelijken met de kaaien van de Schelde in Antwerpen: Linkeroever als het tegenbeeld van rechteroever. De kaaien van rechteroever worden gebruikt om naar de rust en het groen van Linkeroever te kijken, vanaf Linkeroever kijkt men naar de skyline van Antwerpen Centrum. Ook in gebruik zijn beide oevers complementair. Linkeroever is de recreatieve ontspanningsruimte van de dichte en drukke rechteroever. Rechteroever is het gemakkelijk bereikbare voorzieningenapparaat voor de bewoners van Linkeroever.



MAXIMAAL WATERFRONT





een verkaveling zonder relatie met het kanaal



achterkant naar het kanaal

Verdichten tussen centrum en kanaal

Het centrum van Neerpelt vormt een onduidelijke gebouwde ruimte met sterk verschillende dichtheden. Er zit weinig hiërarchie in de wegenstructuur waardoor men moeilijk vat krijgt op de oriëntatie in Neerpelt. Wij stellen voor om de stedelijke ruimte te verduidelijken door enkele landmarks toe te voegen. Deze zichtbepalende elementen zullen er voor zorgen dat men een beter zicht krijgt op zijn positie binnen de bebouwde ruimte. De kerk van Neerpelt vormt nu het enige verticale oriëntatiepunt. Vanuit verschillende richtingen is deze zichtbaar en helpt ze om de ruimte leesbaar te maken.
Door landmarks op goed gekozen plaatsen toe te voegen, kunnen we ook de link tussen het centrum en het kanaal verder aanhalen. We bakenen het centrumgebied van Neerpelt af. Het gebied waarin we naar een echte centraliteit streven.

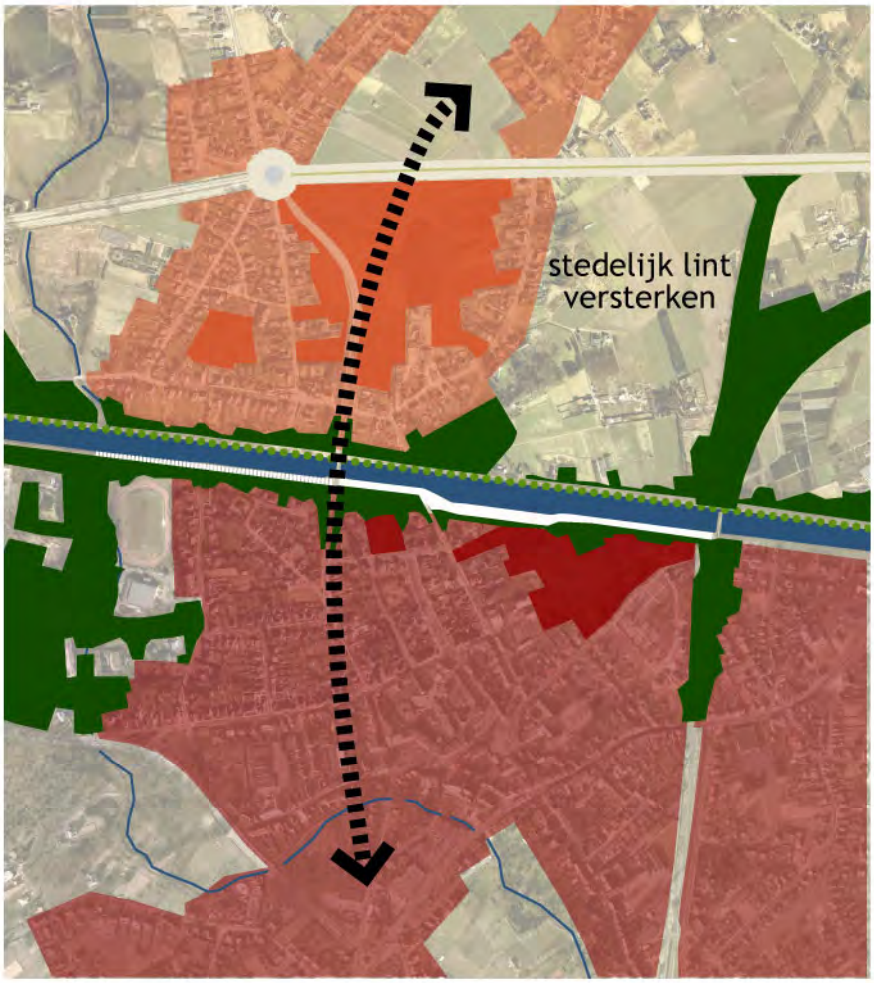
Het kanaal vormt op dit moment geen deel van de stedelijke openbare ruimte. Enkel ter plaatse van het dienstencentrum werd recentelijk een duidelijke doorsteek naar het kanaal en de nieuw aangelegde kade aangelegd. Deze stedelijke kade ter plaatse van de "Welvaart" kan verder doorgetrokken worden over de volledige lengte van de interactiezone van Neerpelt met het kanaal. Afhankelijk van de specifieke plaats zal een aangepast profiel worden voorgesteld. In materialiteit is deze stedelijke kade als geheel herkenbaar. We trekken deze kade met stedelijk karakter vanaf de spoorwegbrug rechts tot aan het Dommelhof links.

De bebouwing op de laatste rij voor het kanaal heeft nu, op één enkele uitzondering na helemaal geen relatie met het kanaal. We willen de stedelijke ruimte tussen het centrum en kanaal verdichten om het centrum dichter bij het kanaal te brengen. Anderzijds willen we ook het centrum een gezicht naar het kanaal geven. We willen een bebouwing voorzien die wel de relatie met kanaal en de overkant legt. Op de open kavels tussen de Toekomstlaan en de spoorwegbrug stellen we een densificatie voor, gekoppeld aan de het kanaal. Door een juiste inplanting van nieuwe bebouwing en hieraan gekoppeld kwalitatieve doorsteken te voorzien, integreren we de kade in de publieke ruimte van Neerpelt. Zij blijft geen eindpunt meer maar wordt een deel van de gemeente, zij biedt een brede gebruiksruimte met zicht op de andere oever.



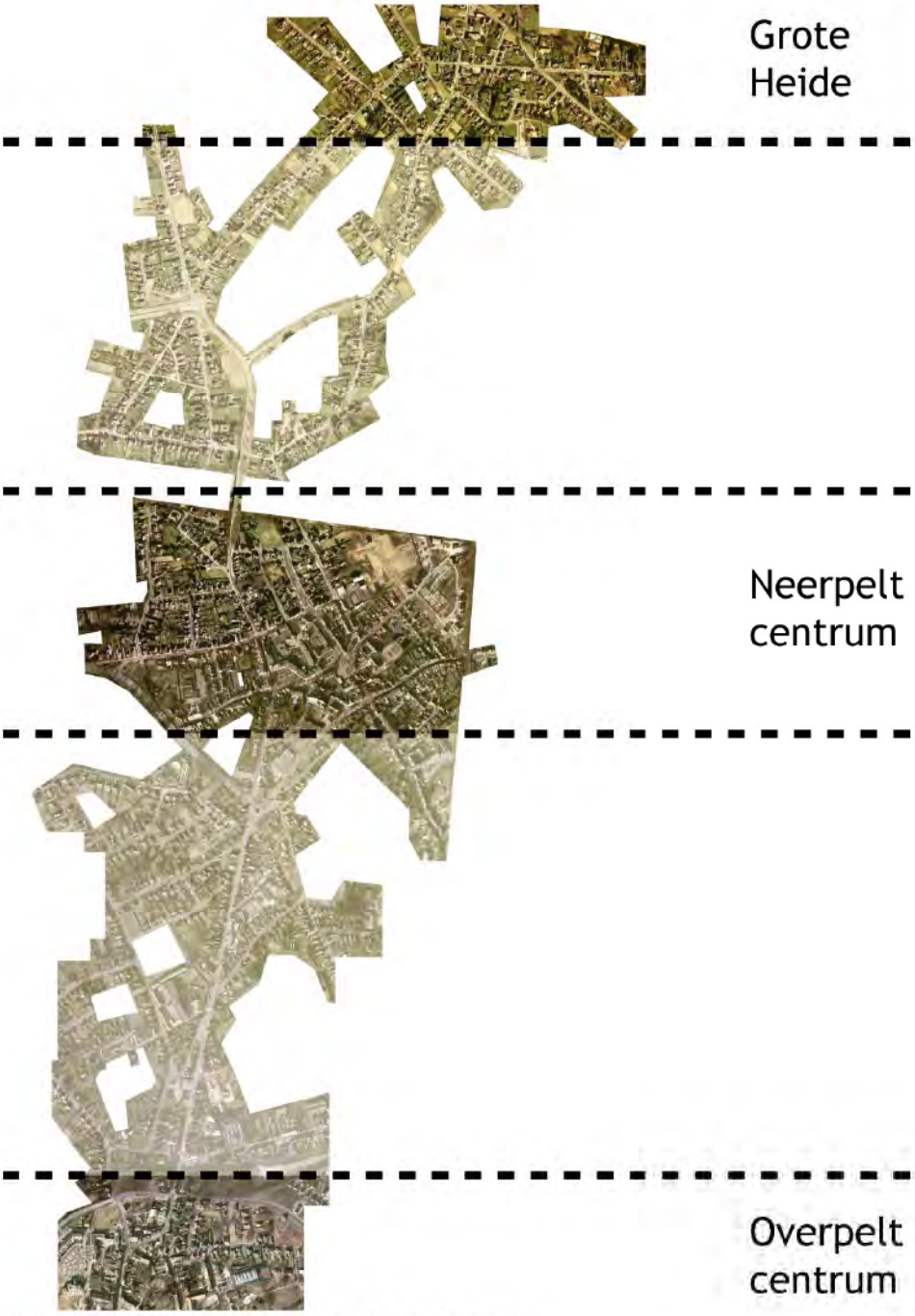
centrum tot aan het kanaal

MAXIMAAL WATERFRONT



Versterken van het stedelijk lint richting Grote Heide

Grote Heide wordt nu reeds door linten langsheen de verbindingswegen met het centrum van Neerpelt verbonden. Aan de noordkant van het kanaal vinden we aan beide kanten van de aanlanding van de brug van de Broesveldstraat woonwijken. Via de woonlinten van de Zonhoekstraat en de Hayenhoek loopt dit over in Grote Heide. In de bouwblokken tussen de woonlinten is er nog heel wat resterende open ruimte. Zeker ten zuiden van de nieuwe N71 zijn dit de voorkeursplaatsen voor verdere ontwikkeling, zoals dit ook door de selectie van woonuitbreidingsgebieden in het gemeentelijk structuurplan wordt getoond. Op deze manier krijgen we een verbindend stedelijk lint dat vanuit het centrum van Neerpelt via de nieuwe ontwikkelingen aan de poort van de N71 uitwaaiert tot in Grote Heide.



Het stedelijk lint van Overpelt tot Grote Heide

MAXIMAAL WATERFRONT





open agrarische strook



het bomenmassief van de oude spoorweg

Versterken van de open agrarische strook tussen dit stedelijk lint en het fietspad op de oude spoorlijn

De gemeente Neerpelt besliste onlangs om het gebied Lommels Akker, op het gewestplan ingekleurd als ambachtelijke zone, niet te ontwikkelen als compensatie voor de uitbreiding van de ambachtelijke zone Lillerheide. Door de slechte ontsluiting en de natte bodem en de industrieroeping van Neerpelt/ Overpelt bleek dit gebied niet ontwikkelbaar. In de grootschalige structuur van de omgeving merken we een noord-zuid strook van opengehouden velden tussen de in het groen ingebedde Ijzeren Rijn en de woonlinten tot en met Grote Heide. Deze structuur van open landschap loopt van Noord naar Zuid, tot aan het kanaal. Lommels Akker maakt deel uit van deze Noord-Zuid gerichte ruimte.
Wij stellen voor om deze landschappelijke ruimte zo open mogelijk te houden. Zij vormt het tegengewicht voor de stedelijke kade aan de Zuidzijde. Deze twee oevers vormen mekaars complement, ze vullen mekaar aan, ze hebben mekaar nodig. We bakenen deze open ruimte aan beide kanten af door lineaire bomenmassieven. De onderbegroeiing van de continue bomenrij langs het kanaal laten het hier plaatselijk weg om deze open ruimte vanaf het kanaal en vanaf de overkant zichtbaar te maken.

"Met het schrappen van de ambachtelijke bestemming van Lommels Akker kan het gebied een overgangsfunctie vervullen. Van kanaalwonen naar representatieve bedrijvenstrook aan de rotonde en naar landbouw in het gebied tegen spoor en N71. De waterzieke gronden van Lommels Akker kunnen voor wonen wel aangewend worden, door andere funderingstechnieken en/of wonen op piloties, voor bedrijven zijn die meerkosten niet haalbaar."

De N71 is niet het einde

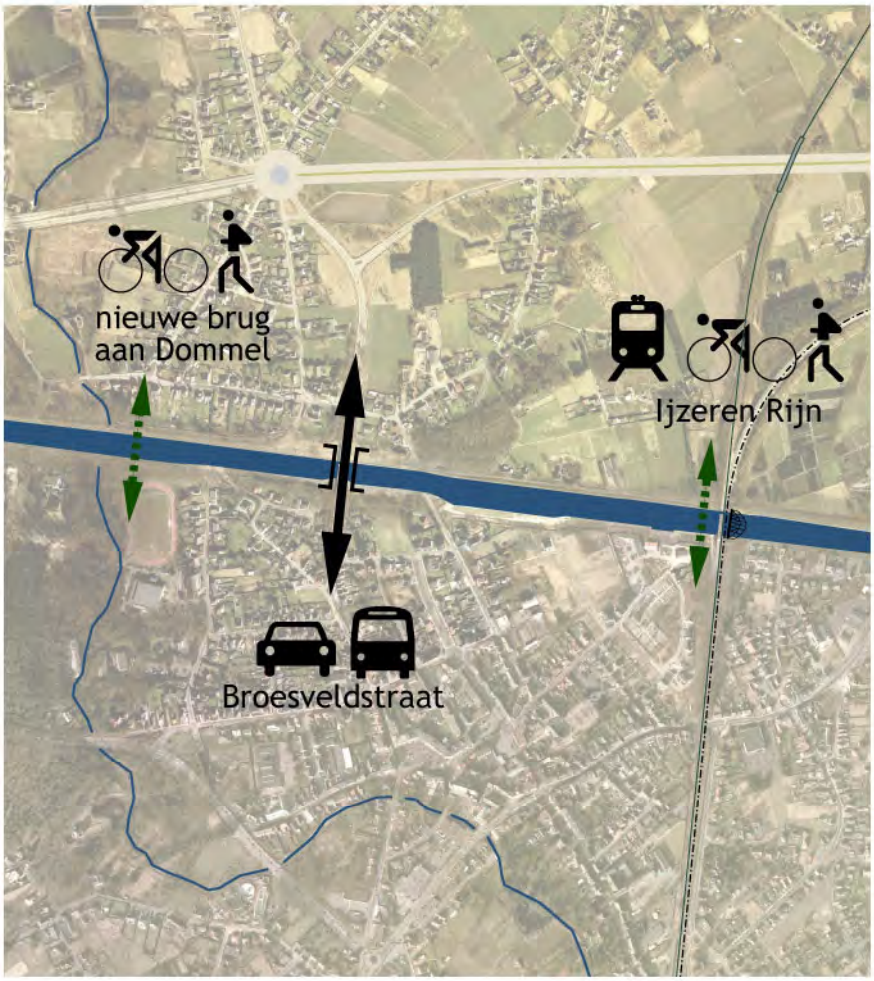
De Noordelijke kant van het kanaal ter hoogte van het projectgebied wordt dus grofweg opgedeeld in twee delen. Een te verdichten stedelijk lint enerzijds en een zo open mogelijk te houden landschappelijke strook anderzijds. Beide zijn noord-zuid gerichte stroken die herinneren aan de oorspronkelijke structurering van het gebied. Ze zullen ook beide de nieuwe N71 oversteken. Hiermee wordt getoond dat deze geen barriere mag zijn. Het mag niet de nieuwe achterkant van Neerpelt worden en er moet sterk aan oversteekbaarheid worden gedacht. Het zou ook aangewezen zijn om de nieuwe N71 plaatselijk verdiept aan te leggen om de landschappelijke impact te verkleinen en de oversteekbaarheid met bruggen ervan te vergroten.



de openheid gezien vanop de zuidelijke kade



open agrarische strook





fietshellingen aan de spoorwegbrug

3.3.Belangrijke verbindingen

Werken op de verbindingen tussen de twee oevers

De noordelijke oever is niet dezelfde als de zuidelijke oever. Dit verschil wordt nog eens versterkt door de moeilijke verbinding tussen de twee oevers, vooral voor fietsers en voetgangers. De twee bruggen die aan beide zijden van het studiegebied de oevers met elkaar verbinden hebben dergelijke grote aanlandingshellingen dat de auto's pas een stuk verder weg van het kanaal op de andere kant aankomen. Voor de fietsers en wandelaars zijn er wel short-cuts maar zelfs deze zijn niet altijd even direct. Als we dus de twee kanten van het kanaal terug dichter bij elkaar willen brengen dan moeten we dit letterlijk doen en hard werken om de bestaande verbindingen te verbeteren. Daarnet hebben we al gezegd dat we het stedelijk lint rondom de Broesveldstraat verder willen verdichten. De verdere ontwikkeling van de aanlanding van de brug en de beide randen ervan zal hierin een belangrijke rol spelen. Deze brug kan ook een belangrijke functionele verbinding zijn voor fietser en voetgangers om beide nederzettingen te overbruggen.



fietshellingen aan de Broesveldbrug



Recreatieve elementen die door de recreatieve lus worden verbonden:
- *Fietsroutes: fietsroutenetwerk*
- *Het kanaal Bocholt-Herentals: boottochten*
- *De Dommel: kanoafvaart*
- *Het kanaal:als recreatieve strip*
- *Neerpelt-centrum als knooppunt (handel, horeca, cultuur, diensten, sport, ...)*
- *Het Dommelhof centrum voor cultuur en sport*
- *Natuureducatief centrum 'De Wulp' (Hageven)*
- *De aanlegplaats voor pleziervaart in Neerpelt centrum*
- *De Scoutsrally: jeugdverblijfcentrum*
- *Plattelandstoerisme*



fiets -en voetgangersbruggen om de recreatieve lus te vervolledigen

Een recreatieve lus verbindt de beide oevers

Het kanaal vormt een recreatieve strip. We merken rondom het kanaal gebundeld verschillende vrije tijdsfuncties. We verbinden al deze plekken door de introductie van een recreatief pad voor langzaam verkeer dat beide oevers en de verschillende functies aan mekaar linkt. Dit pad spant zich op tussen twee grote groene Noord-Zuid gerichte structuren, enerzijds de Dommelvallei, anderzijds de Ijzeren Rijn. De recreatieve lus vormt zowel het centraal verzamelende element als het middelpunt van waaruit de gebruikers het recreatieve netwerk van de gemeente en de omgeving kan ontdekken. Het grootste deel van deze lus is opgemaakt uit bestaande verbindingen en wandel- en fietspaden. Het komt er echter vooral op neer om deze goed aan elkaar aan te sluiten.

Aan beide uiteinden wordt een oversteekplaats voorzien. De oude spoorwegbrug aan de rechterzijde vormt reeds lange tijd een beeldbepalend element op het kanaal. Deze hergebruiken we als eerste oversteekplaats. Aan de andere zijde trekken we de lus door tot aan het Dommelhof. Hier werd reeds vroeger de suggestie gemaakt een fiets- en voetgangersbrug te voorzien. We pikken dit idee op en maken het tot de tweede belangrijke oversteekplaats voor de zwakke weggebruikers. Deze nieuw aan te leggen brug kan een belangrijke symboolwaarde hebben. De Dommel kan als één doorlopende groenstructuur ervaren worden, de geschiedenis wordt verduidelijkt. In tegenstelling tot de brug van de Broesveldstraat moet deze nieuwe brug aan het Dommelhof een betere relatie met het kanaal aangaan. De fietser moet voelen en zien dat ze het kanaal oversteken.

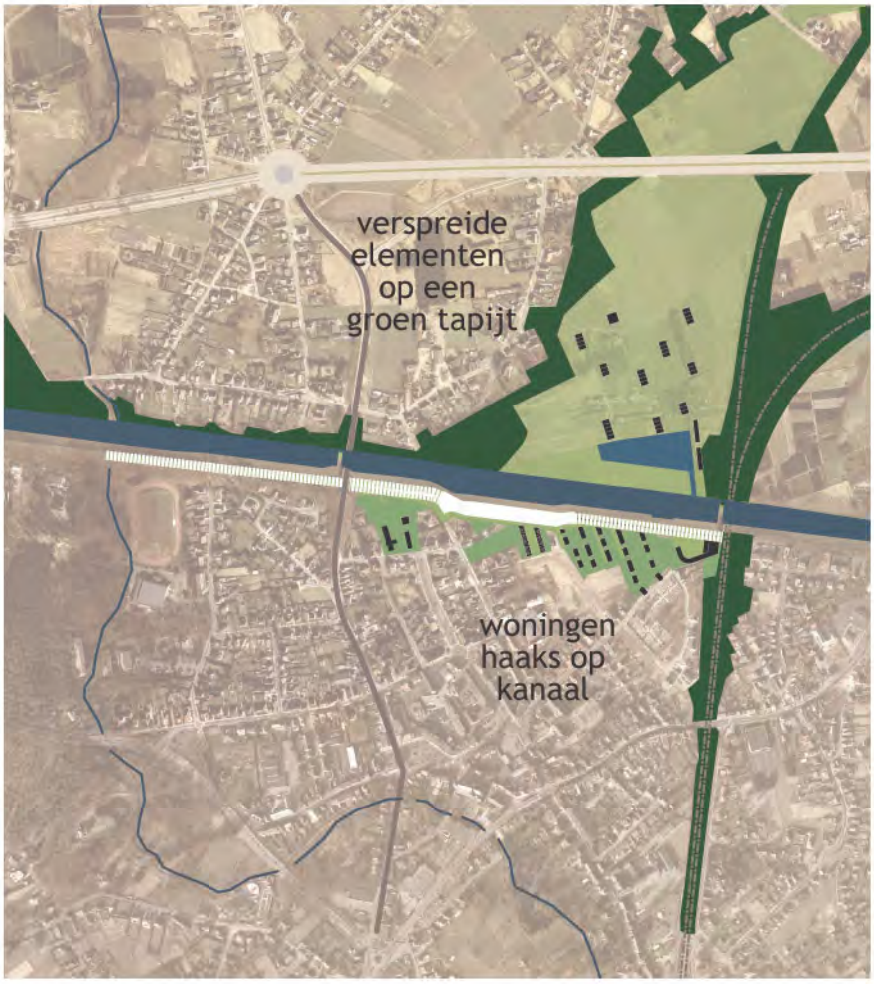
Op de oude spoorwegbrug moet de relatie met het water die nu door een aantal visuele elementen wordt bemoeilijkt, worden hersteld.

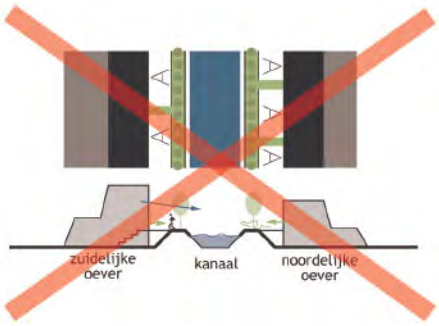
"Het stedelijk kanaal wordt niet meer als een achterkant behandeld, maar krijgt een actieve betekenis in de ruimtelijke ontwikkeling: wonen aan het waterfront met een sterke relatie tussen recreatie en stedelijk gebied (van passantenhaven, sportcentrum Dommelhof naar het kern). In overeenstemming met de 'stedelijke Dommel' ontstaat hier een strook als 'stedelijk kanaal'. De strook situeert zich tussen de spoorwegbrug en de Dommel. Een voetgangersbrug op de plaats waar de Dommel onder het kanaal stroomt kan het nieuwe recreatief-woon-circuit sluiten en zou een mooie aanvulling zijn van het waterfrontwonen. Het stedelijk kanaal vormt de binding tussen het huidige kerngebied en de noordelijke entree en helpt het omkeringsproces (kanaal wordt voorkant i.p.v. achterkant)."

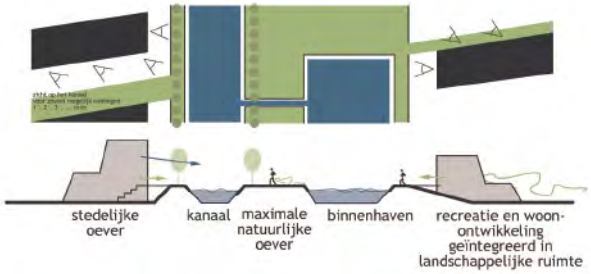


MAXIMAAL WATERFRONT









3.4.Waterfrontontwikkeling maximaliseren

De beleving van het kanaal zo diep mogelijke doortrekken op beide oevers

"Met het kanaal als midden kan Neerpelt hier een sterke nieuwe stedelijke ruimte maken, die door het kanaal gestructureerd wordt. Dit betekent dat de woonontwikkeling zich aan beide zijden naar het kanaal zal moeten richten, wat nu net niet gebeurt."

Wij vinden dit niet de volledig juiste interpretatie van een waterfrontontwikkeling voor deze plek. Zoals eerder gezegd zijn de twee oevers van het kanaal zeer verschillend. Ze krijgen dan ook elk een eigen soort waterfrontontwikkeling waarbij ze mekaar aanvullen en voor elkaar een meerwaarde betekenen. Aan de zuidkant willen we de relatie tussen het stadscentrum en het kanaal versterken. Aan de noordkant willen het kanaal met het landschap verknopen. Wij willen meer belang hechten aan het versterken van de relatie tussen kanaal, haar oevers en het hinterland. De aanwezigheid van het kanaal moet tot zo diep mogelijk op de beide oever kunnen worden gevoeld. Het kanaal is dus geen lijnvormige ruimte met een lineaire waterfrontontwikkeling aan beide kanten. Ze versmalt en verbreedt en dringt door tot diep op de oevers. Waterfrontontwikkeling is een ontwikkeling die een relatie aangaat met het water maar er niet perse vlak bij moet liggen of er over uit moet kijken.



Ontwikkeling dwars op het kanaal



doorsteek aan de gemeentewerf

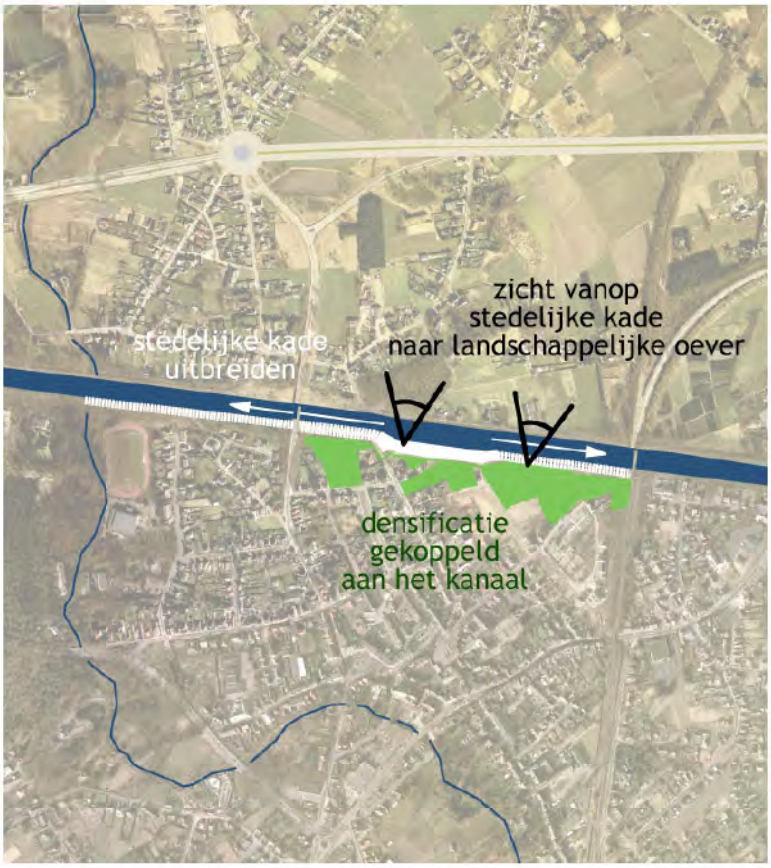


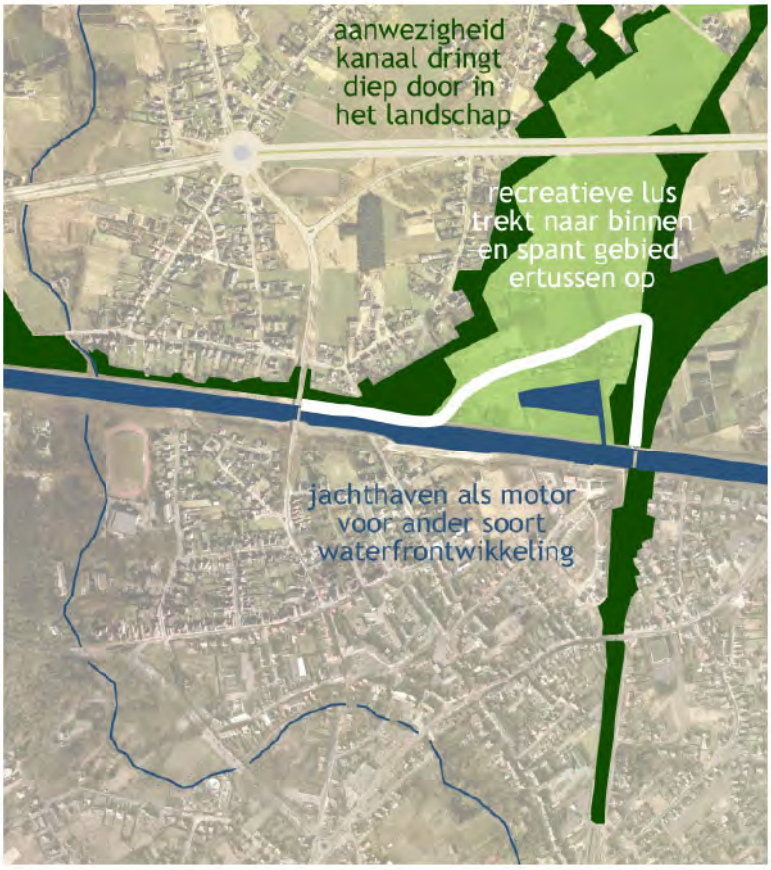
doorsteek aan het dienstencentrum



doorsteek van de J. Tassetstraat

MAXIMAAL WATERFRONT





De relatie tussen stad en kanaal

In het zuiden breiden we de bestaande materialisatie van de kade ter hoogte van de passantenhaven uit tot aan de twee bruggen en denken we aan een echte stedelijke waterfrontverdichting op schaal van Neerpelt. We introduceren een stedelijke bebouwing met een duidelijke relatie met het kanaal en het open landschap aa n de overkant. De kanaaloever wordt als een podium op zo veel mogelijk plaatsen verbonden met de achtergelegen kleinschalige woonstructuur. We krijgen dus een heel poreuze waterfrontontwikkeling. Door haaks op het kanaal te werken in plaats van parallel aan dringt de aanwezigheid van het kanaal veel dieper door in het weefsel. De kade versmalt en verbreedt en loopt door in de verschillende doorsteken en binnengebieden tussen de bebouwing. Sommige van deze binnengebieden liggen op hoogte van het kanaal. Hier wordt er dus voor de eerste keer echt gewoond langs het kanaal in Neerpelt.

De relatie tussen landschap en kanaal

Aan de landschappelijke noordzijde voorzien we een anderssoortige waterfrontontwikkeling. Het recreatieve pad kronkelt langs de oever, maar loopt op sommige punten ook veel verder naar binnen. Door het parcours verder van het kanaal te leggen, spannen we het hele gebied ertussen op. Hier vindt een ander soort van waterfrontontwikkeling plaats die niet letterlijk langs het kanaal ligt maar ook een relatie aangaat met het omliggende landschap.

Het water van het kanaal trekken we aan de noordzijde dieper het land in. We ontwikkelen een kleine jachthaven die via een smalle verbinding in contact staat met het kanaal. Ook andere watergebonden activiteiten kunnen hier hun plaats vinden. Net zoals bij de wateringen, die door irrigatie de schrale heides bevloeiden met het water van het kanaal en zo bruikbaar voor landbouw maakten, maken we nu verdere ontwikkeling van deze zone mogelijk door het water van het kanaal op het land binnen te brengen.

Nieuwe ontwikkelingen van wonen en recreatie moeten kunnen in deze zone zolang ze de openheid van het landschap niet schaden. Het moeten verspreide elementen op een tapijt van velden blijven. De ontwikkelingen staan zowel in relatie tot het water als tot het lanschap.

"Wonen aan het water, tussen de open ruimte en het centrum en in de nabijheid van een ruim recreatief aanbod is een nieuwe troef voor Neerpelt als residentiële gemeente."



waterlandschap

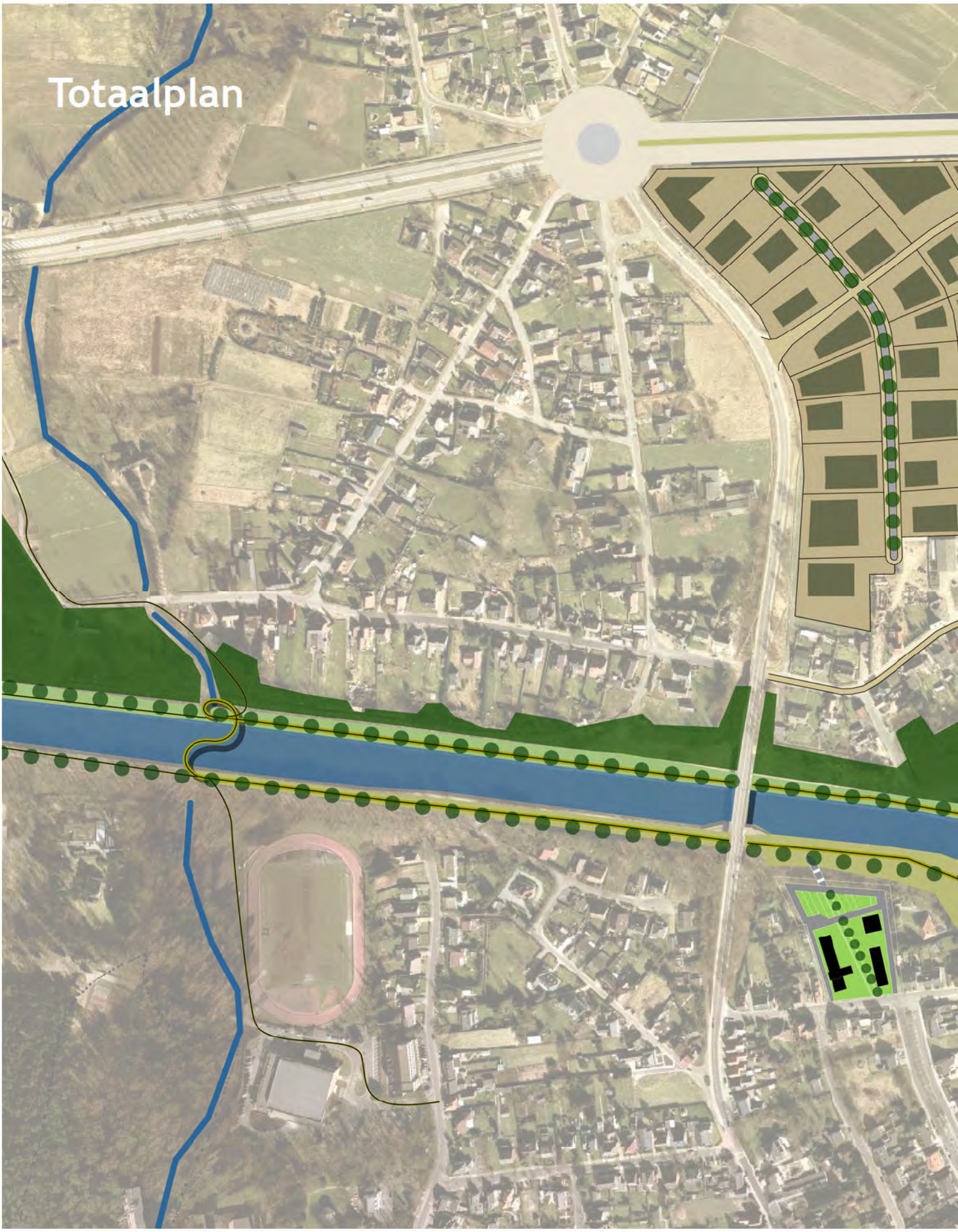
OO1411 team C

MAXIMAAL WATERFRONT

4.implementatie

Ruimtelijke toetsing van het programma volgens de voorgaande concepten. Ontwerpend onderzoek voor het projectgebied en de verschillende deelgebieden

MAXIMAAL WATERFRONT



beeldkwaliteitsplan voor ‘Porta Pelta’, Neerpelt



4.1.Zuidzijde

Landmarks

Zoals gezegd willen we het centrumgebied van Neerpelt structureren en afbakenen door een patroon van landmarks. Ons eerste bestaande oriëntatiepunt is de kerktoren. We willen duidelijk maken dat het centrum van Neerpelt doorloopt tot aan het kanaal. Daarom kiezen we ervoor om hier twee landmarks toe te voegen.

Eén landmark bevindt zich op het terrein van het dienstencentrum. Deze bakent het centrum aan de brug van de Broesveldstraat af. Een verticaal gebouw kan hier een perfect tegenhanger zijn van het langwerpige dienstencentrum. Deze toren is ook zeer waarneembaar voor wie langs de Broesveldstraat of langs het fiestpad Neerpelt binnenrijdt of passeert. Door zijn hoogte werkt het gebouw als waterfrontontwikkeling ook al staat het niet vlak naast het water.

De tweede landmark langs het water staat aan de andere kant bij de spoorwegbrug op het terrein van de gemeentewerf. Het gebouw zelf kan een baken zijn maar anderzijds willen we dat het gebouw ook rekening houdt met de spoorwegbrug die op zich ook al een landmark is. Op dit moment wordt de brug zo niet waargenomen vanuit het centrum omdat ze op verschillende manieren wordt weggestoken. Dit zicht willen we terug vrijmaken.

De assen tussen deze drie punten verbinden, de Groenstraat en Norbertinessenlaan, de Nieuwstraat zullen hierin ook een belangrijke rol spelen. Dit spel met landmarks kan in de toekomst nog uitgebreid worden naar de andere hoeken van het Neerpeltse centrumgebied.



zicht van de gemeentewerf naar de kerk



zicht van het dienstencentrum naar de kerk

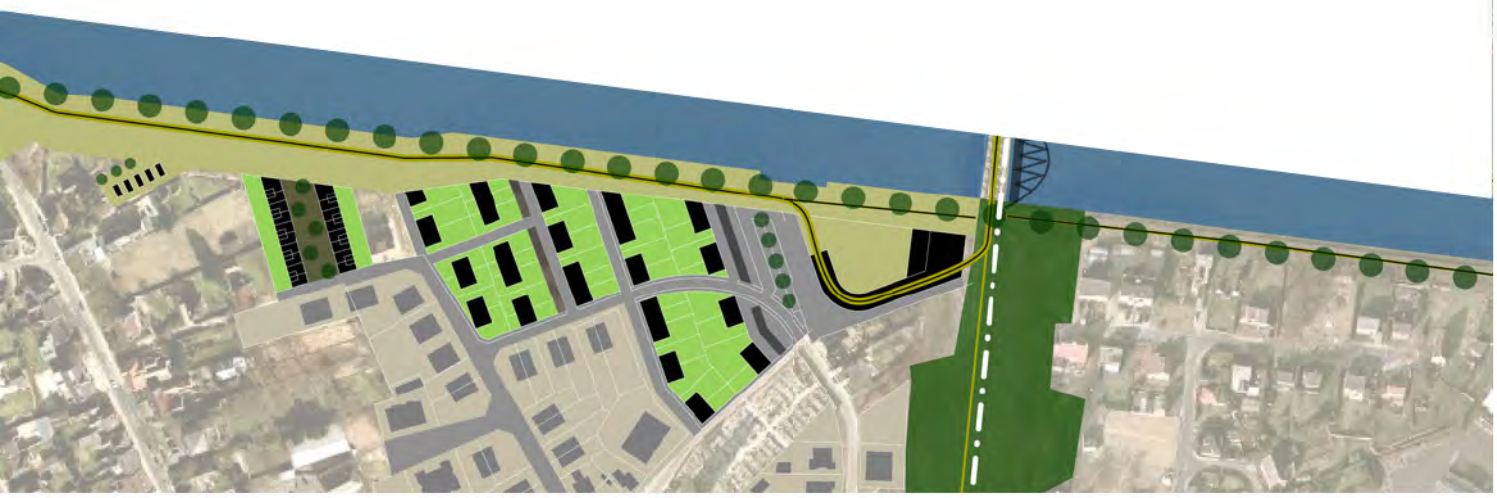


Verdichten van het centrum tot aan het kanaal

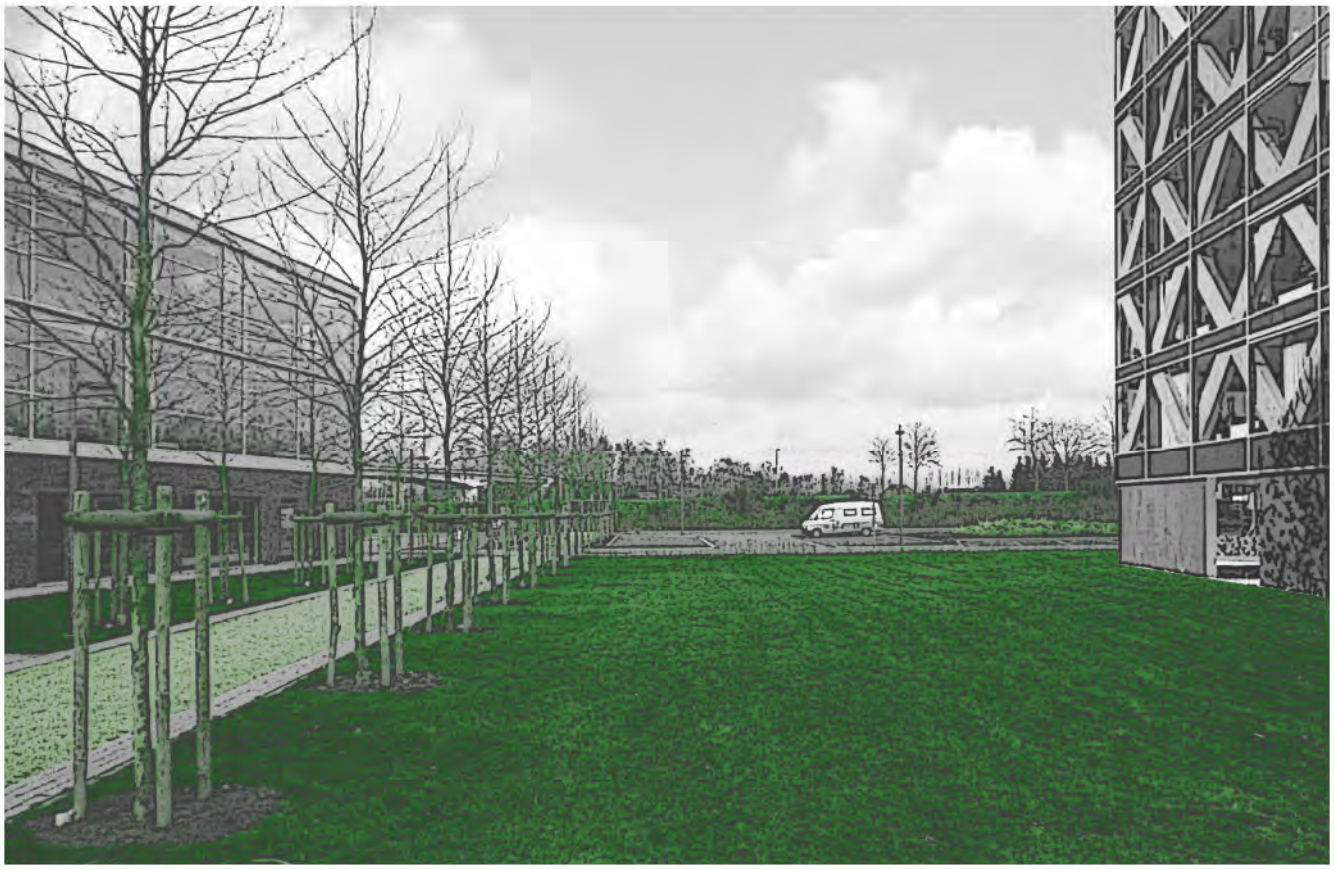
Het gebied tussen deze drie landmarks is het gebied dat volgens ons op een stedelijke manier verdicht moet worden om het zwaartepunt van het centrum ook naar het kanaal te verschuiven. We willen het centrumgebied van Neerpelt tot aan het kanaal trekken. Alle leegstaande of te herontwikkelen gebieden in deze driehoek kunnen hiertoe bijdragen en moeten dus in deze visie ontwikkeld worden.

Voor deze opdracht hebben we ons beperkt tot het uitwerken van de lege terreinen binnen het afgebakende projectgebied. Dit zijn meteen ook de belangrijkste aangezien ze dicht bij het kanaal gelegen zijn. Op dit moment legt de bebouwing op de laatste rij voor het kanaal weinig of geen relatie met het kanaal, ze draaien er hun rug naar toe. Bij de nieuwe ontwikkelingen willen we deze relatie wel maken. We willen typologieën en weefsels ontwikkelen om de beleving van het kanaal zo diep mogelijk in het stadsweefsel te laten doordringen. Een zicht op het kanaal is niet de enige manier om het kanaal te beleven.

Daarom willen we ook streven om de stadswand langs het kanaal zo poreus mogelijk te maken. Dit wil zeggen dat we de doorwaadbaarheid en transparantie ervan proberen te maximaliseren. Zoals er nu over de zone van het dienstencentrum reeds een doorsteek is gemaakt die het talud van het kanaal overbrugt en dus letterlijk de link tussen stad en kanaal legt, willen we er een aantal andere toevoegen. Op die manier krijgt ook het achterliggende weefsel van het centrum directe toegang tot het kanaal en omgekeerd kunnen de gebruikers van het kanaal gemakkelijk afdalen naar het stadscentrum.







Zicht met het dienstencentrum en de nieuwe landmark

Zone dienstencentrum

Voor het dienstencentrum kiezen we om de bestaande zone verder te verdichten met een aantal nieuwe volumes, waaronder een nieuwe landmark. We behouden grotendeels het bestaande opzet met de parkeerzone aan het kanaal, de doorgaande ontsluiting voor auto's en de voetgangersas met de trappenpartij. Door op het grasveld aan de andere kant van de as twee nieuwe volumes toe te voegen ontstaat er een soort van cluster rondom een gemeenschappelijk grasveldje. Dit zou bijvoorbeeld een zorgcluster kunnen zijn waarin een aantal specifieke woontypologieën, zoals serviceflats, levensloopwoningen, sociale woningen of woningen voor verschillende gezinssamenstellingen zouden kunnen aansluiten bij de diensten van het dienstencentrum. In het lagere nieuwe volume zouden ook nog een aantal andere diensten kunnen worden toegevoegd. Het hogere volume is een tegenhanger van het langwerpige dienstencentrum. Het is een landmark voor het centrum en voor het kanaal. Door zijn hoogte hebben de appartementen een visuele relatie met het kanaal. Het is een waterfrontontwikkeling zonder de rand aan het kanaal volledig te gaan hypothekeren.





referentieproject langs een kanaal

Zone gemeentewerf en gemeentelijk containerpark

Op de kavel van de bestaande gemeentewerf en ook nog gedeeltelijk op deze van het gemeentelijk containerpark hebben we een project uitgewerkt voor een toeristisch-recreatief verblijfsprogramma. Mogelijke functies die we hierin voorstellen is een (sport)hotel, verblijfsruimtes voor grote groepen, een congresruimte, hieraan gekoppelde horecafuncties,... Voor de inplanting stellen we een U-vormig gebouw voor dat met zijn open kant naar het kanaal toe staat. Op deze manier omarmt het gebouw een terras of open ruimte op hoogte van het kanaal. De lineaire belevingsruimte van het kanaal wordt hier dus letterlijk verbreed tot een publiek terras tussen dit gebouw en het kanaal. Dit terras kan zowel door de gebruiker van het kanaal als door gebruikers van het gebouw worden ingenomen. Het biedt ook de mogelijkheid tot een directe toegang tot het kanaal voor bepaalde recreatieve waterfuncties.

We willen deze zone zo goed mogelijk laten aansluiten op de recreatieve lus die we hiervoor benoemden en dus op het fietspad langs de spoorweg. Daarom kiezen we ervoor om het gebouw zelf als aanlanding tussen het hoger gelegen fietspad langs de spoorweg en het fietspad langs het kanaal te gebruiken. Het gebouw werkt als een lange hellingsbaan. Het vangt de fietsers langs het kanaal op om ze in één beweging naar het fietspad aan de sporen te brengen. Het is dus letterlijk een kruispunt van toerisme en recreatie.

De kop van het gebouw vlak langs de brug bevat op het gelijkvloers een dieper volume dat aansluit op het bruggenhoofd. Hierin kunnen functies als een congreszaal hun plaats vinden. Daarbovenop vinden we een slanker en hoger volume dat als landmark in het verlengde van de Nieuwstraat en naast de spoorwegbrug staat. Hierin kunnen we de hotel- en verblijfskamers plaatsen. De horecafuncties zien we eerder in de lagere gedeeltes van de hellingsbaan aansluitend op het terras. De parking voor deze functie bevindt zich aan westkant van het gebouw, aansluitend op de Nieuwstraat en een nieuwe wijkontsluiting. De parking maakt een vloeiende overgang naar de naastliggende nieuwe woonwijk zoals we hieronder zullen zien.



referentieproject met hoog en laag volume





referentiebeeld wonen dwars op het water met het terras op hoogte van de kanaaldijk

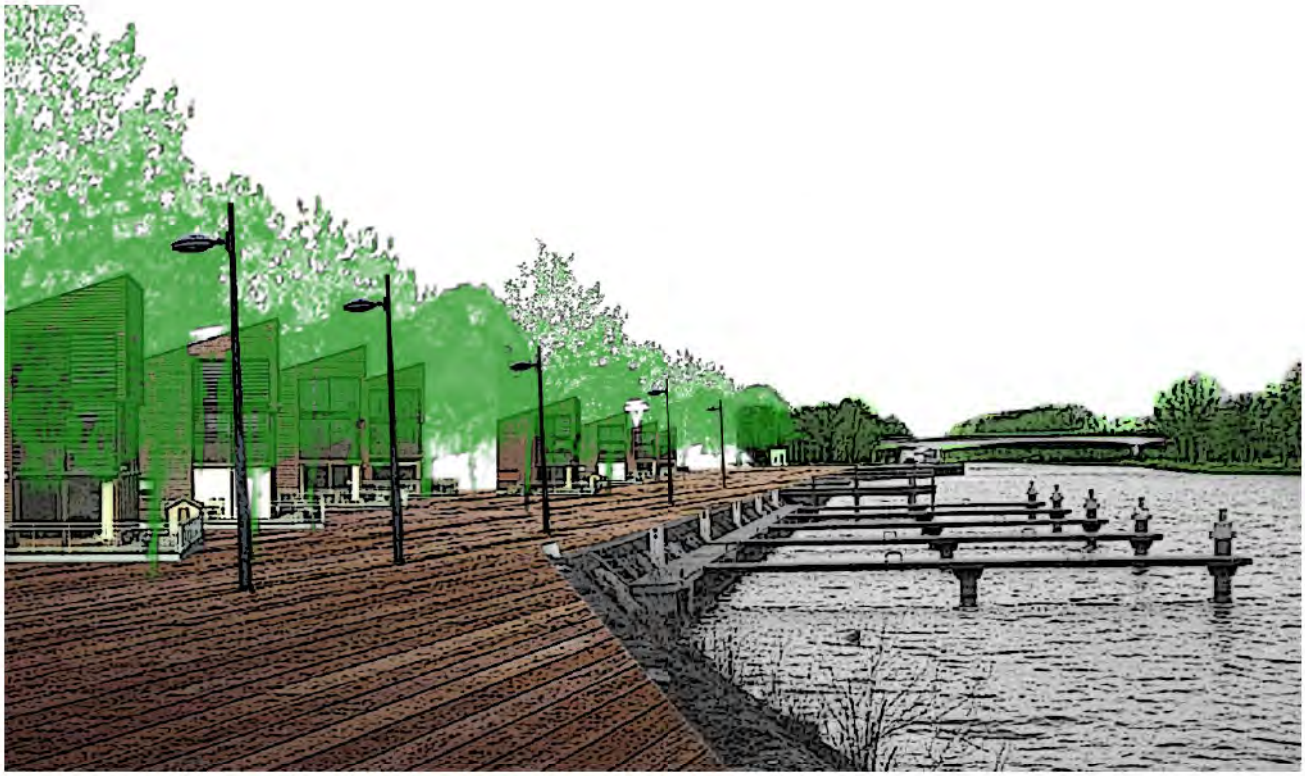
Zone wonen langs het kanaal

In dit plan hebben we voor het gebied dat opgespannen ligt tussen de zone van het dienstencentrum en de zone van de gemeentewerf, voornamelijk gekozen voor een invulling met wonen in relatie tot het kanaal. Alle nog te ontwikkelen kavels in deze zone komen hiervoor in aanmerking. We hebben een voorbeeld uitgewerkt op een aantal leegstaande kavels. Wonen in relatie tot het kanaal betekent niet dat men vlak langs het kanaal moet wonen of er directe uitkijk op hebben. Het betekent dat de aanwezigheid van het kanaal voelbaar wordt gemaakt in het wonen en nuttig wordt gebruikt.

Als oriëntatie hebben we haaks op het kanaal gewerkt. Niet helemaal recht maar een beetje schuin, de bestaande perceellijnen gebruikend. Dit is een richting die overal in de projectzone terugkomt, ook aan de overzijde van het kanaal, en verwijst naar de allereerste occupatie van het gebied. Door deze oriëntatie aan beide kanten van het kanaal aan te houden creëren we een virtuele relatie. We bekomen stroken van bebouwing en open stroken. De open stroken worden zo veel mogelijk bewaard om de openheid van het kanaal visueel zo diep mogelijk in het weefsel door te trekken. Er worden ook een heel aantal nieuwe doorsteken naar het kanaal gemaakt om het zo bereikbaar mogelijk te maken vanuit het hinterland. We hebben hier als voorbeeld twee typologieën uitgewerkt.

Een eerste typologie bouwt voor op het idee van de verkaveling maar probeert deze te verdichten tot een stedelijke verkaveling. Anderzijds probeert deze typologie op haar manier een link met het kanaal te leggen. Zoals gezegd werken we in stroken loodrecht op het kanaal. Zo wordt elke ontsluitingsstraat ook een doorsteek naar het kanaal. De tuinenstroken vormen lange open ruimtes die de openheid van het kanaal naar binnen trekken. De woningen worden soms per twee en soms per drie geschakeld, af en toe staan ze alleen. Deze schakeling is zo opgemaakt dat de woningen nooit recht tegenover elkaar staan. De opening tussen twee vrije gevels geeft de tegenoverliggende woning licht en lucht en laat de beleving van het kanaal binnen dringen. In sommige stroken wordt er op eigen kavel geparkeerd. In andere stroken wordt er gewerkt met een gemeenschappelijke carport voor beide zijdes. Er wordt afgewisseld tussen types die langs de straat staan en enkel een achtertuin hebben en types met een voor- en een achtertuin. De carport van de laatste rij woningen in het oosten maakt een vloeiende overgang naar de parking van het congreshotel. De laatste woningen van de reeks aan het water maken een kop naar het water toe.
Het resultaat van dit systeem is dat we een weefsel krijgen dat in korrel nog verwijst naar de omliggende verkaveling maar een veel grotere dichtheid kent en een echte relatie met het kanaal. Het wordt een stukje stad aan het water waar het aangenaam wonen is.

De tweede typologie die we hebben uitgewerkt is iets collectiever zonder een appartementsblok te zijn. Het bestaat uit twee parallelle stroken van rijwoningen. Tussen de twee stroken bevindt zich een houten platform op de eerste verdieping die tegelijkertijd dienst doet als dak voor de ondergelegen parking en toegangen. De eerste verdieping van de woning geeft uit op dit platform dat naadloos aansluit op het talud van het kanaal. Hierlangs is er dus een tweede ontsluiting voor zacht verkeer van de woningen rechtstreeks naar het kanaal. Het kanaal wordt dus letterlijk naar binnengetrokken net als bij het congreshotel. Op dit platform kunnen de woningen een terras inrichten dat tegelijkertijd een soort van voortuin is voor deze tweede toegang. Aan de buitenkant van de beide stroken hebben de woningen een tuin op het gelijkvloers.



referentiebeeld van de stedelijke kade met de nieuwe kopgebouwen erlangs



Stedelijke kade

De stedelijke kade loopt voor ons over de hele zone vanaf de Dommel tot aan de spoorwegbrug. We gebruiken natuurlijk niet hetzelfde profiel over deze hele lengte. We refereren naar de aanleg zoals die gebeurd is voor de zone van de passantenhaven. De materialiteit van de bestaande kade wordt doorgetrokken maar in verschillende profielen. Het stuk tussen de Broesveldstraat en de Dommel zal een smaller en eenvoudiger profiel kennen terwijl het reeds aangelegde stuk het breedste zal zijn. Af en toe wordt deze kade ook verbreed in de richting van het stadscentrum, zoals we hiervoor reeds beschreven voor het congreshotel en het platform aan de woningen. De huidige aanleg van de kade kan behouden blijven en eventueel worden uitgebreid. We willen bovendien de continuiteit van het kanaal opnieuw versterken door op deze locatie de bomenrij in rechte lijn opnieuw aan te vullen.

Het gebruik als mobilhome parking vinden wij op deze plaats, parallel ingepland langs het kanaal, visueel storend. Zeker op drukke dagen staat deze parking volledig vol en wordt er een soort van muur gecreëerd tussen kanaal en stad. Het uitgangspunt van ons beeldkwaliteitplan is net dat we dit willen vermijden. Wij denken dat we deze functie kunnen verplaatsen door een uitstulping van het talud van het kanaal te voorzien op één van de vrije kavels hieraan grenzend. De mobilhomes kunnen dan in een rij haaks op het kanaal worden geparkeerd, net zoals de woningvoorstellen die we hiervoor deden, zonder dat ze hun zicht op of hun direct relatie met het kanaal verliezen.





4.2.Noordzijde

Het landschap structureert

Terwijl we het zuiden van het kanaal uitwerken als een onderdeel van het stadscentrum zullen we in het noorden veel landschappelijker werken. Een belangrijke open agrarische noord-zuid gerichte strook loopt vanuit het noorden tussen Grote Heide en de oude spoorweg door tot aan het kanaal. Deze grootschalige strook die naar de oorspronkelijke structuur van het landschap verwijst willen we zo goed mogelijk bewaren.

Ten westen parallel van deze strook vinden we dan weer een aanéénschakeling van kernen die vertrekt van boven Grote Heide over dit gehucht tot aan de ontwikkelingen rond de brug van de Broesveldstraat. Deze aaneenschakeling loopt dan door tot in het centrum van Neerpelt en in extenso zo verder tot in Overpelt. Het is een noord-zuid gerichte aanéénschakeling van kernen. De nieuwe stadspoort aan de N71 zal zich hierin inschrijven. In deze aanéénschakeling willen we inzetten op verdere verdichting, in eerste plaats ten zuiden van de N71. We krijgen dus twee duidelijke figuren in het noorden van het projectgebied.

beeldkwaliteitsplan voor ‘Porta Pelta’, Neerpelt



MAXIMAAL WATERFRONT



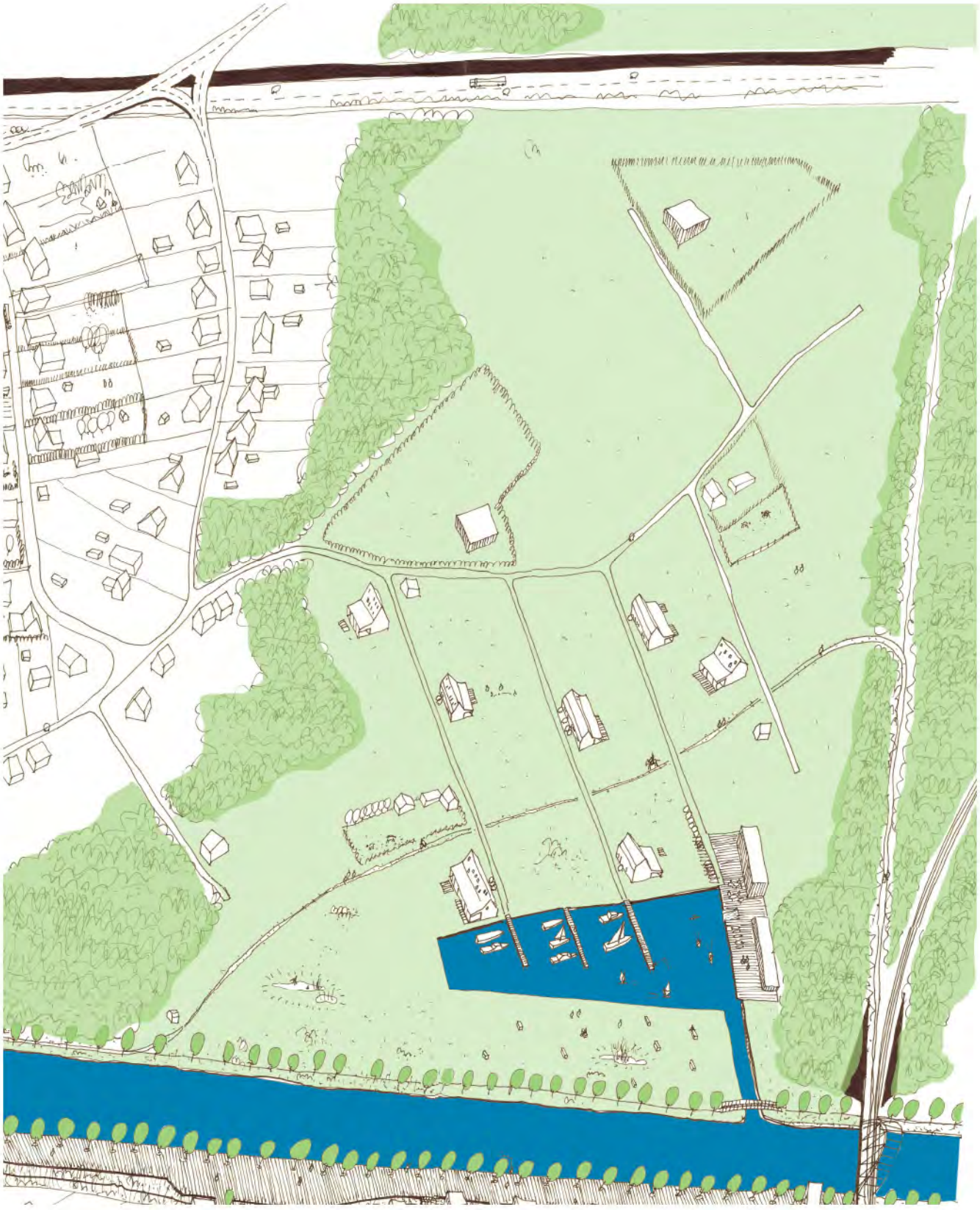
Stadspoort in het stedelijk lint

"Als suggestie aan de Provincie in het kader van het afbakeningsproces wordt er tussen de omleidingsweg en het kanaal een zone voor stedelijke ontwikkeling voorgesteld met een menging van wonen en hoogwaardige bedrijvigheid (productie met tentoonstelling, onderhoud en dienstverlening met show-room, kantoren in combinatie met productie of diensten, ...) die gebruik kan maken van de interessante zichtlocaties. Deze plek die na de aanleg van de N 71 een zeer goede bereikbaarheid heeft (vanaf de nieuw aan te leggen rotonde - zoals in toelichtingschets), zal dan uitgebouwd worden tot de noordelijke entree van Neerpelt. De nieuwe beeldvorming die ontwikkeld zal worden maakt een duidelijk onderscheid tussen het stedelijk gebied en het buitengebied van de deelkern Grote Heide. Ruimtelijk wordt voorgesteld om aan de nieuwe rotonde (kruispunt N71/Zonhoekstraat) een aantal bedrijven gemengd met wonen te situeren, die door hun kwalitatief architecturaal voorkomen een duidelijke identiteit geven aan de noordelijke entree. In de overgang naar de Hayenhoek kunnen groen, wonen en bedrijvigheid gemengd worden"

We vinden de suggestie van het structuurplan om aan de stadspoort een invulling te geven van hoogwaardige bedrijvigheid gemengd met wonen interessant. De locaties vlak bij deze drukke wegen zijn immers niet echt kwalitatief voor het wonen. Het voorstel van een bedrijventerrein met een grote buffer naar het wonen klopt dan weer minder met het idee van verdichting.

Wij doen een voorstel om het hele gebied met twee nieuwe straten aantakkend op het gedeelte van de Broesveldstraat dat naar Grote Heide afbuigt te ontsluiten. De eerste straat is in het midden van het nieuwe bedrijventerrein gesitueerd. Ze ontsluit de kavels gelegen langs de aanlanding van de Broesveldstraatbrug en de kavels op de tweede rij. Ze ontsluit alleen bedrijven en wordt verder niet aangesloten op het omliggende weefsel.
De tweede straat loopt van de Broesveldstraat in zuidelijke richting naar de Hayenhoek. Deze straat is een overgangsstraat. Ze heeft reeds meer het profiel van een woonstraat. Aan de westelijke kant ontsluit ze kleinere bedrijven met een bedrijfswoning aan de straatkant. Aan oostelijke kant ontsluit ze gewone woonkavels. Op deze manier maken we een vloeiende overgang tussen het wonen en de bedrijvigheid.
De bedrijvigheid vormt een buffer ten opzichte van de drukke snelwegen. We maken optimaal gebruik van de zichtlocatie en sluiten anderzijds naadloos aan op het bestaande wonen. Deze verdichting samen met de andere kleinere te verdichten plekken in het weefsel ten zuiden van de N71 maken deze plek tot een onderdeel van het stedelijk lint, een uitloper van en een poort tot het centrum van Neerpelt.

MAXIMAAL WATERFRONT



Lommels Akker als open en levendig landschap

We bakenen een groot open landschap af, enerzijds tussen kanaal en N71, anderzijds tussen twee lineaire boom- en struikenmassieven. Eén van deze massieven bestaat al, namelijk langsheen de Ijzeren Rijn en het fietspad op de oude spoorwegbedding. Het andere kan relatief gemakkelijk worden opgemaakt door de bestaande stukjes bos gelegen langs de oostelijke kant van het stedelijk lint aan te vullen tot een echte lineaire strook. In de overblijvende open strook vinden we nu nog heel wat landbouw en enkele zonevreemde woningen en recreatieve functies. Deze strook willen we verder ontwikkelen tot een landschappelijke strook waarin toch gewoond en gerecreëerd kan worden zonder de openheid aan te tasten en waarin de relatie met het kanaal over een grote diepte voelbaar wordt gemaakt.

Dit laatste willen we doen door het water letterlijk binnen te brengen. Via een klein kanaal wordt een binnenhaventje met het kanaal verbonden. Het gaat om een watervlak van een redelijke grootte. Naast de functie als binnenhaven kan het ook gebruikt worden voor andere vormen van waterrecreatie en sport. De bestaande kajakclub kan langs dit watervlak een nieuwe plaats vinden, rechtstreeks verbonden met het water, en uitgebreid worden met eventueel een roeiclub, een jachtclub,... Door de binnenhaven een stuk het land in te leggen houden we een oppervlakte over tussen het water van het kanaal en dat van de binnenhaven. Deze oppervlakte willen we uitwerken als een park op hoogte van het kanaal. Als we aan de ene kant een stedelijk 'waterplein' creëren aan het congreshotel, de passantenhaven en de stedelijke kade dan kunnen we die aan de overkant aanvullen met een landschappelijk 'waterpark'. Het is een verbreding van de kanaalruimte, een afwisseling op dit voornamelijk lineair parcours. Het fietspad langs het kanaal loopt door via een brug over het verbindingskanaaltje. De bestaande autoweg wordt hier geschrapt.



referentiebeeld binnenhaven

MAXIMAAL WATERFRONT

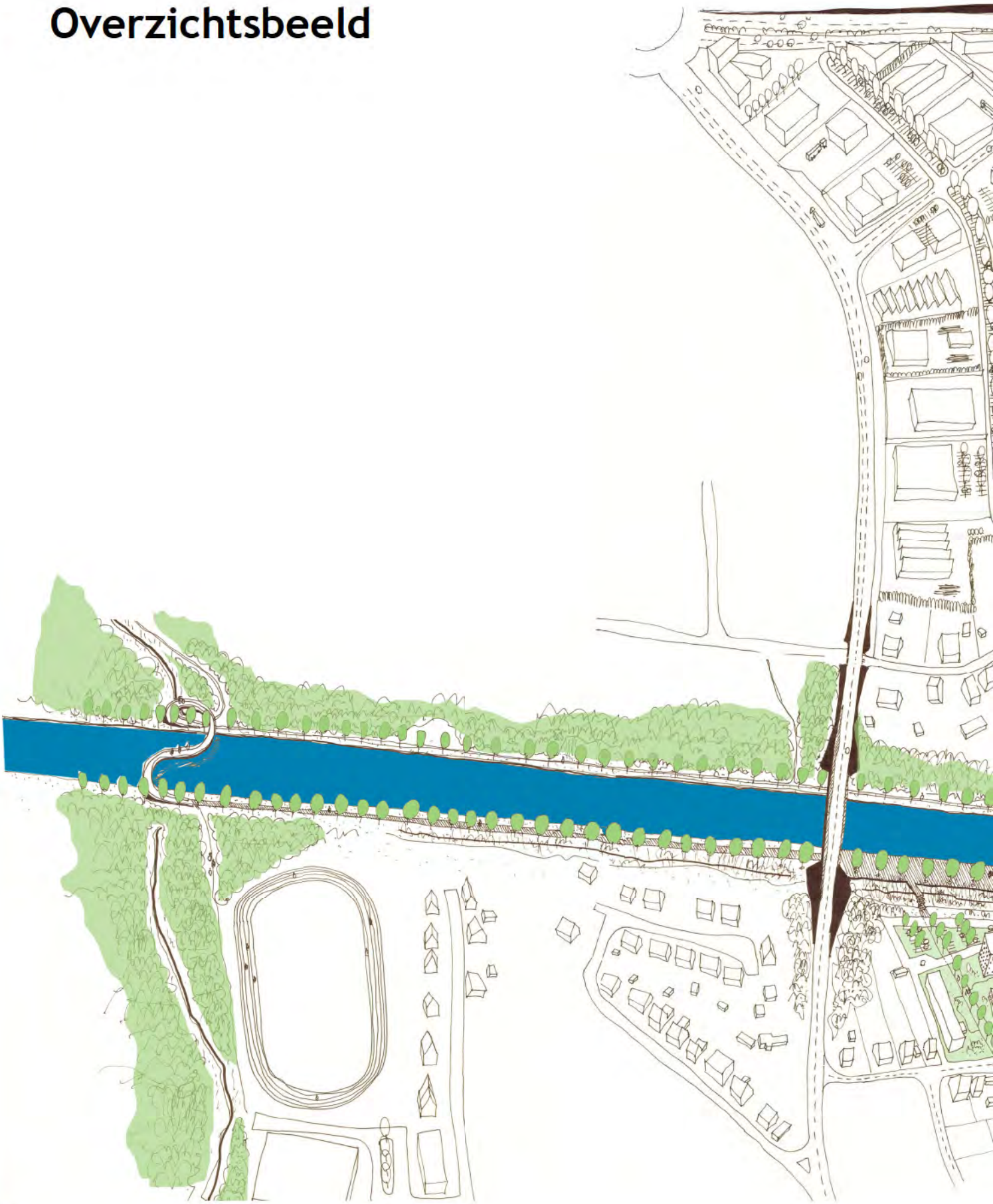




Het gebied opgespannen tussen deze binnenhaven en de N71 willen we ontsluiten aan de hand van de doortrekking van één reeds bestaande straat die vertrekt vanaf de Hayenhoek. Hierop takken dan een aantal parallelle insteken aan die zo veel mogelijk landschappelijk zijn geïntegreerd, misschien in halfverharding, misschien met kleine landschapselementen. Deze insteken volgen de bestaande lijnen van de velden. Nieuwe clusters van woningen en andere verblijfsfuncties worden afwisselend langs deze insteken ingepland. De insteken en nieuwe woningen zijn zo geplaatst dat de bestaande woningen in eerste fase kunnen grotendeels in hun huidige vorm blijven bestaan. We verspreiden de woningen zo dat ze de samenhang van het open landschap niet verbreken. De woningen worden verspreid in het landschap geplaatst als paarden in een wei. Deze woningen moeten aan strenge eisen voldoen. Dit moet een voorbeeldproject worden van hoe woningen zich kunnen inpassen in het landschap. Doorgedreven collectieve en privatieve, ecologische maatregelen moeten deze wijk tot een uithangbord voor duurzaam wonen maken. Zelfs maatregelen als eigen natuurlijke waterzuivering zijn hier mogelijk gezien het overschot aan ruimte. Het materiaalgebruik moet enerzijds ecologisch verantwoord zijn en anderzijds zorgen voor een integratie in de omgeving. We willen ook refereren naar de bestaande historische woontypologieën die we aan deze oever van Neerpelt vinden, met volumes van 1 bouwlaag met daarbovenop een mansardedak van 1.5 bouwlagen. Op deze manier kunnen we een woning ontwikkelen die relatief gesloten en teruggetrokken is van de straat, maar opengewerkt is aan de achterkant naar hun terras toe. We denken in de eerste plaats aan woningen maar ook aan een menging met andere verblijfsfuncties als vakantiewoningen, bed & breakfasts, groepsverblijfsplaatsen,...

Aan de andere kant van de doorgetrokken straat blijft nog een open gebied over tussen deze straat en de N71. Door de verlenging van de N71 zal deze locatie minder geschikt zijn als woonplaats. Daarom denken we hier in de eerste plaats aan een uitbreiding van de bestaande landbouwactiviteit met enkele recreatieve en toeristische functies (paardrijden, hoevetoerisme, specifieke gewassen,...) en in tweede instantie aan grootschalige functies met veel open ruimte zoals een verblijfplaats voor jeugdverenigingen op vakantie,... In ieder geval functies die in overeenstemming zijn het open en landschappelijke karakter van de omgeving.

Overzichtsbeeld



beeldkwaliteitsplan voor ‘Porta Pelta’, Neerpelt



MAXIMAAL WATERFRONT



4.3.Work in progress

Het projectgebied is een zeer groot en complex gebied met vele verschillende facetten. De voorstellen die we hier doen zijn gebaseerd op de kennis die we tijdens deze wedstrijdfase voor handen hadden en zijn tot stand gekomen binnen het beperkte tijdsbestek dat ons werd geboden. Voor een verdere uitwerking en zeker ook herziening van deze ideeën is er natuurlijk veel meer overleg met de gemeente en met alle andere betrokken partijen nodig. Er moet meer terreinkennis en kennis van de bestaande planningscontext worden opgedaan. Het voorstel mag dus niet als een gedetailleerd ontwerp worden gelezen maar als een verzameling van ideeën.

Het was ook niet de bedoeling, zeker niet binnen de context van een beeldkwaliteitsplan, om een echt plan te maken. De ruimtelijke ideeën die we hier in één tekening hebben gecombineerd zijn slechts een mogelijke schematische invulling. Het is de ruimtelijke toets voor onze concepten. Af en toe iets ruimtelijk op plan durven zetten helpt om de discussie wat concreter te maken en om de mogelijkheden en beperkingen van de omgeving naar boven te halen. Zo’n overzichtstekening vanop een afstand bekijken geeft een idee van de sfeer of identiteit die we met het beeldkwaliteitsplan beogen. De concepten en de beeldkwaliteit zijn stabiele elementen die een leidraad moeten kunnen zijn voor de lange termijn ontwikkeling. Ze zijn flexibel genoeg om verschillende concrete invullingen toe te laten afhankelijk van de noden en de randvoorwaarden van de realiteit. De concrete invulling, het plan is een work in progress.

