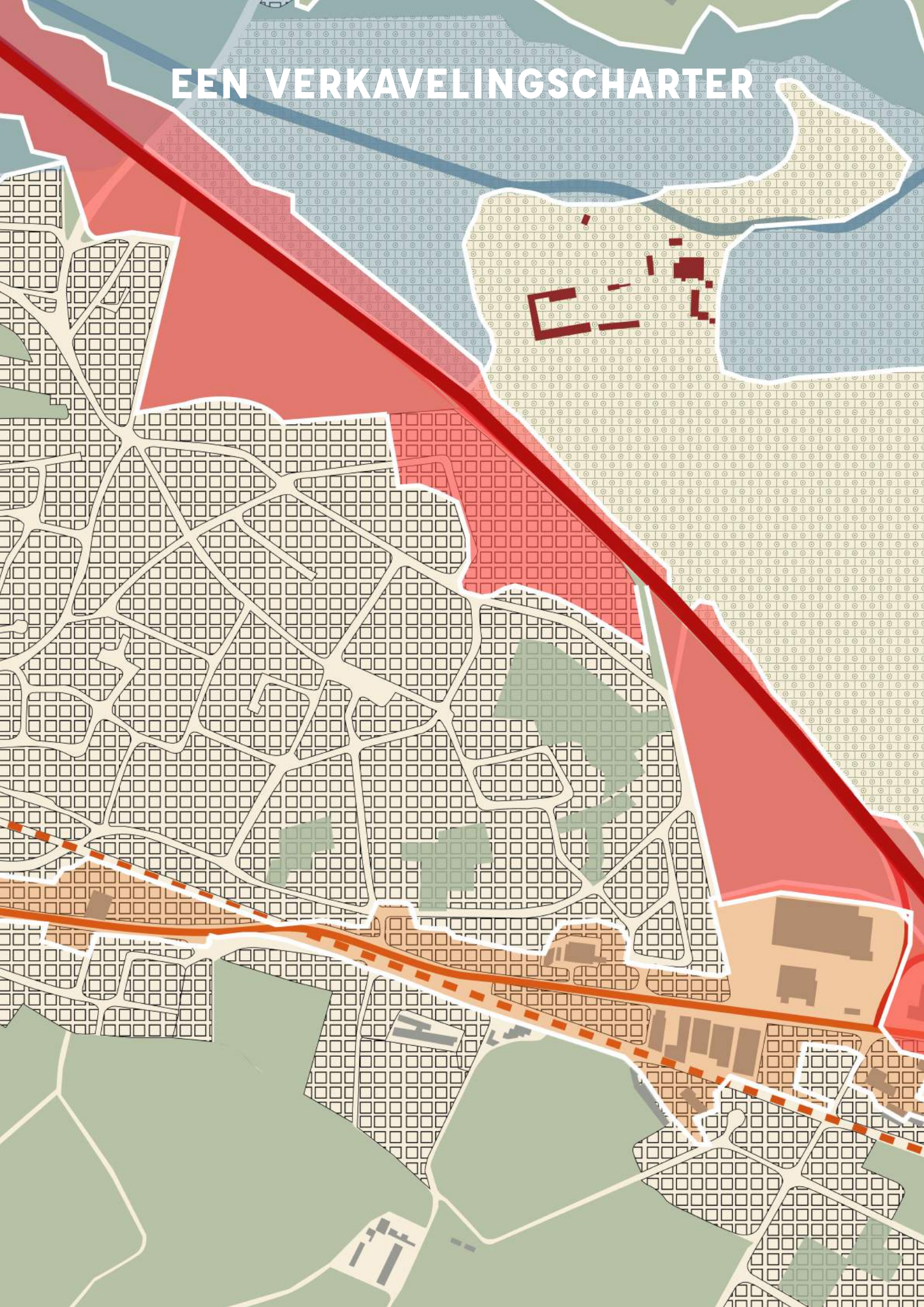


EEN VERKAVELINGSCHARTER



10	VERSPREID WONEN MOET STOPPEN! ?
13	PLEIDOOI VOOR DE VERKAVELING
26	DE CONTEXT VAN HERKENRODE HERTEKEND
26	BIBLIOGRAFIE

EEN VERKAVELINGSCHARTER

EEN ONTWERPEND ONDERZOEK NAAR HET VERGROTEN VAN DE MAAT- SCHAPPELIJKE WAARDE VAN HET VERKAVELINGS- LANDSCHAP KURINGEN, KERMT EN STOKROOIE

Het woonlandschap rond de Abdij van Herkenrode wordt gedomineerd door de vrijstaande woning met eigen tuin. Het landschap transformeerde naar een weefsel van verkavelingen, het kavellandschap. Vandaag gaat de vrijstaande woning in conflict met het overgebleven groen, en de ecologische en economische grenzen worden afgetast. De klimaatproblematiek wordt steeds erger. De (groene) ruimte is versnipperd in kleine fragmenten, de landbouw vormt een enorm ecologisch probleem, we raken gewend aan overstromingen, en meer. Er werd een studie uitgevoerd die de maatschappelijke meerkost berekende van het verspreid wonen in Vlaanderen. Zonder transformatie zullen de kosten van mobiliteit, infrastructuur en verlies aan open ruimte blijven stijgen (Wauters et al., 2021). Het woonideaal is niet meer leefbaar en het begrip ‘wonen’ is de uitdaging van de huidige maatschappij. Het Strategisch Beleidsplan Ruimte Vlaanderen reikt aan om ‘meer te doen met minder’ (Departement Omgeving Vlaanderen, 2018), de bouwshift. Dit vormt de ruimtelijke ontwerpogave voor Vlaanderen. Door wonen op een andere manier te organiseren ontstaan er heel wat opportuniteiten.

De Abdij van Herkenrode, ooit een motor van productiviteit en een cultureel centrum, staat nu voor een nieuwe uitdaging in haar lange geschiedenis. Diep geworteld in het verleden en omringd door een complexe stedelijke omgeving, staat de Abdij van Herkenrode en haar omliggende landschap voor een ruimtelijke opgave. Omsloten door het Demerlandschap, de snelweg, de steenweg, de kernen Kuringen, Kermt en Stokrooie, en het Albertkanaal symboliseert de abdij een spannende interactie tussen historisch erfgoed en hedendaagse stedelijke ontwikkelingen. In dit snel evoluerende kavellandschap biedt de abdij een unieke kans om haar verhaal te

herdefiniëren en haar rol te heroverwegen in een steeds veranderende context.

Daarom wordt er op zoek gegaan naar een antwoord op de vragen:

01 Hoe verhoog je de maatschappelijke waarde van verkavelingen?

02 Hoe maak je de verkaveling klaar voor de klimaatcrisis? En de vergrijzing?

03 Hoe krijg je bewoners en lokale overheden mee in deze transitie?

Om een antwoord te formuleren op deze vragen wordt in het eerste deel onderzoek verricht naar de geschiedenis en de betekenis van de verkaveling. Een onderzoek naar hoe het kavellandschap vorm heeft gekregen. Dit wordt gedaan aan de hand van een literatuurstudie van ‘Het Verkavelingstribunaal’ (Ghijsebrechts & Van Hout, 2020). Vervolgens wordt aan de hand van de tekst ‘The Right To The City’ (Harvey, 2008) onderzocht hoe alle belanghebbende van de verkaveling kunnen bijdragen aan het creëren van een maatschappelijke meerwaarde ervan.

VRAAG 1

HOE VERHOOG JE DE MAAT-
SCHAPPELIJKE WAARDE VAN
VERKAVELINGEN?

VRAAG 2

HOE MAAK JE DE VERKAVELING
KLAAR VOOR DE KLIMAATCRISIS?
EN DE VERGRIJZING?

HOE KRIJG JE BEWONERS EN LOKALE OVERHEDEN MEE IN DEZE TRANSITIE?

AUTEURS:

BJORN ERNENS
LAURENCE CLOOTS
MATHIAS HERBOTS
MATTHIAS PIETERS
MEMHET BASARAN
NATASJA VARLAMOFF
NIELS MOERMANS
PIETER THIJS
SIEN VANDEBON
STEPAHNIE REMELS
TIM BORGER
YASIN CAN

BEGELEIDERS:

OSWALD DEVISCH
JO BERBEN
EEF BOECKX

01 VERSPREID WONEN MOET STOPPEN! ?

De verstedelijking in Vlaanderen heeft de afgelopen decennia een alarmerende snelheid bereikt (Natuurpunt, 2024). Het toenemende percentage verharding en het ruimtebeslag zet Vlaanderen voor uitdagingen op vlak van ruimtelijke planning. Stedelijke ontwikkelingen brengen namelijk aanzienlijke maatschappelijke kosten (Wauters et al., 2021) met zich mee, maar vormen ook een bedreiging voor de klimaatbestendigheid van Vlaanderen. Om deze uitdagingen aan te gaan, zal een fundamentele verandering nodig zijn.

VERHARD VLAANDEREN

In het Betonrapport (Natuurpunt, 2024) wordt de betontoestand van Vlaanderen weergegeven. Hierin wordt aangegeven dat 15.2% (Natuurpunt, 2024) van Vlaanderen verhard is, wat betrekking heeft op woningen, gebouwen, wegen en parkeerterreinen. Een ander opvallend cijfer is dat van het ruimtebeslag, dat maar liefst 32% bedraagt (Natuurpunt, 2024). Dit omvat de ruimte die ingenomen wordt door huisvesting (inclusief tuinen), industrie, commerciële en recreatieve doeleinden, etc. Bovendien gaat er dagelijks 6 hectare aan open ruimte verloren door verharding met beton (Natuurpunt, 2024). Het rapport illustreert tevens een leefdichtheid van 25 inwoners per hectare bebouwde oppervlakte in Vlaanderen, wat een aanzienlijk laag aantal is.

Deze bevindingen voor Vlaanderen wijzen op een beduidende verstedelijking en verlies van open ruimte als gevolg van de toenemende bebouwing. Bovendien staat België bekend om het hoogste niveau van verspreid wonen en het meest verspreide stedelijke gebruik (Buitelaar & Leinfelder, 2020).

MAATSCHAPPELIJKE KOSTEN: ONBETAALBARE SAMENLEVING

In 2019 voerde VITO, een Vlaamse onafhankelijke onderzoeksorganisatie, het onderzoek 'Monetariseren van de impact van urban sprawl in Vlaanderen' uit (Wauters et al., 2021). Door Europese rekenmethodes aan te passen op maat van de Vlaamse context, werd informatie verzameld over de verspreiding van de bevolking en de werkgelegenheid in Vlaanderen. Op die manier werd voor Vlaanderen een kosten- en batenanalyse gemaakt op het vlak van infrastructuur, transport en mobiliteit, publieke dienstverlening, gezondheid, sociale effecten, energie-infrastructuur, economische ontwikkeling en behoud van open ruimte. De uitkomst van de studie benadrukt duidelijk een probleem, namelijk hoe verspreider er gewoond en gebouwd wordt, hoe hoger de maatschappelijke kosten zijn (Wauters et al., 2021).

Dit kan bijgevolg verklaard worden aan de hand van drie factoren. Allereerst bleek uit de studie dat verspreide bebouwing ongeveer tien keer meer infrastructuur vereist dan de bebouwing in de stad. Een tweede factor is het autogebruik. Zij die buiten de stad wonen gebruiken namelijk vaker en voor een langere afstand de auto. Hierdoor is de kost van mobiliteit per huishouden dubbel zo groot voor de verspreide bebouwing dan in de stad. Daarnaast brengt dit ook meer verkeersdruk en andere gevolgen zoals verkeersongevallen met zich mee. Het laatste cijfer toont aan dat verspreide bebouwing 4,5 keer meer verharding nodig heeft per gebouw dan een gebouw in de stad (Wauters et al., 2021). Hierdoor gaat een groot aandeel open ruimte verloren, wat zorgt voor een verlies van de ecosysteemdiensten.

NOODZAKELIJKE KLIMAAT ROBUUSTHEID

Niet enkel lopen de maatschappelijke kosten op, maar er doet zich ook een aanzienlijk klimatologisch probleem voor. De open ruimte is namelijk cruciaal om de gevolgen van de klimaatveranderingen op te vangen. Zo fungeert open ruimte als een schakel bij het vasthouden van water tijdens hevige regenval, zoals beschreven in Droge Delta (Vlaams bouwmeester, 2022). Daarnaast is open ruimte essentieel voor het behoud van fauna en flora. Door kwistig om te gaan met de open ruimte zal Vlaanderen een ongezonde leefomgeving vormen met een versnipperde natuur (Natuurpunt, 2024). Deze cijfers liggen beduidend hoger dan in andere landen van Europa. Daarom heeft de Vlaamse regering ervoor gekozen om de bouwshift in te voeren tegen 2040 (Natuurpunt, 2024). Er zal alleen nog gebouwd mogen worden op de gronden waar reeds gebouwd is. Dit houdt in dat er geen bijkomende inname van landbouwgrond en natuur mag zijn. Op deze manier wordt de ruimte-inname per dag teruggebracht naar nul hectare per dag, wat van cruciaal belang is in Vlaanderen. Het rapport geeft namelijk weer dat er in 1985 zo'n 36 inwoners per hectare bebouwde oppervlakte waren. Dit aantal is momenteel gedaald naar 25 inwoners per hectare bebouwde oppervlakte (Natuurpunt, 2024). De bouwshift omvat een ruimtelijk beleid gericht op het slim verdichten van goed gelegen locaties. Deze locaties worden als gunstig beschouwd vanwege hun goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer en voorzieningen zoals bijvoorbeeld ziekenhuizen, scholen en winkels bevatten (Natuurpunt, 2024). Om de huidige snelheid van verstedelijking te doen vertragen en uiteindelijk te stoppen zal een andere benadering van wonen en gebruik van open ruimte nodig zijn.

OPTIMALISATIE VAN RUIMTEGEBRUIK

'Meer doen met minder ruimte' wordt aangehaald als strategie voor de toekomst van Vlaanderen, beschreven in het Strategische Visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (Departement Omgeving Vlaanderen, 2018). Hieronder wordt verstaan dat het huidige ruimtebeslag beter gebruikt zal moeten worden. Dit wordt bereikt door het ruimtelijk rendement te verhogen. Dit is de mate waarin ruimtebeslag wordt gebruikt voor maatschappelijke doeleinden (Departement Omgeving Vlaanderen, 2018). Er wordt aanbevolen om het ruimtelijk rendement te verhogen door meerdere activiteiten op eenzelfde oppervlakte uit te voeren zonder dat de leefkwaliteit er op achteruitgaat. Hierbij zal verdichten op strategische locaties en compact wonen een belangrijk uitgangspunt zijn. Bestaande bebouwde ruimte zal getransformeerd moeten worden in plaats van nieuwe ruimte in te nemen. Deze maatregel zal de druk op de open ruimte verlagen en zal hopelijk naar de toekomst toe verdwijnen. Het verhogen van het ruimtelijk rendement heeft namelijk ook een positief effect op de maatschappelijke kosten. Hierdoor kan er namelijk bespaard worden op infrastructuur en nutsvoorzieningen.

CREËREN VAN MEERWAARDE

Het is duidelijk dat het verhogen van het ruimtelijk rendement een cruciale stap is in het streven naar een duurzame toekomst voor Vlaanderen. Ondanks de duidelijke richtlijnen en aanbevelingen zoals beschreven in het Strategische Visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (Departement Omgeving Vlaanderen, 2018), lukt het ruimtelijke planners en beleidsmakers niet om dit te realiseren. Een van de belangrijkste redenen hiervoor is de focus op het minimaliseren van kosten en het behouden van bestaande praktijken.

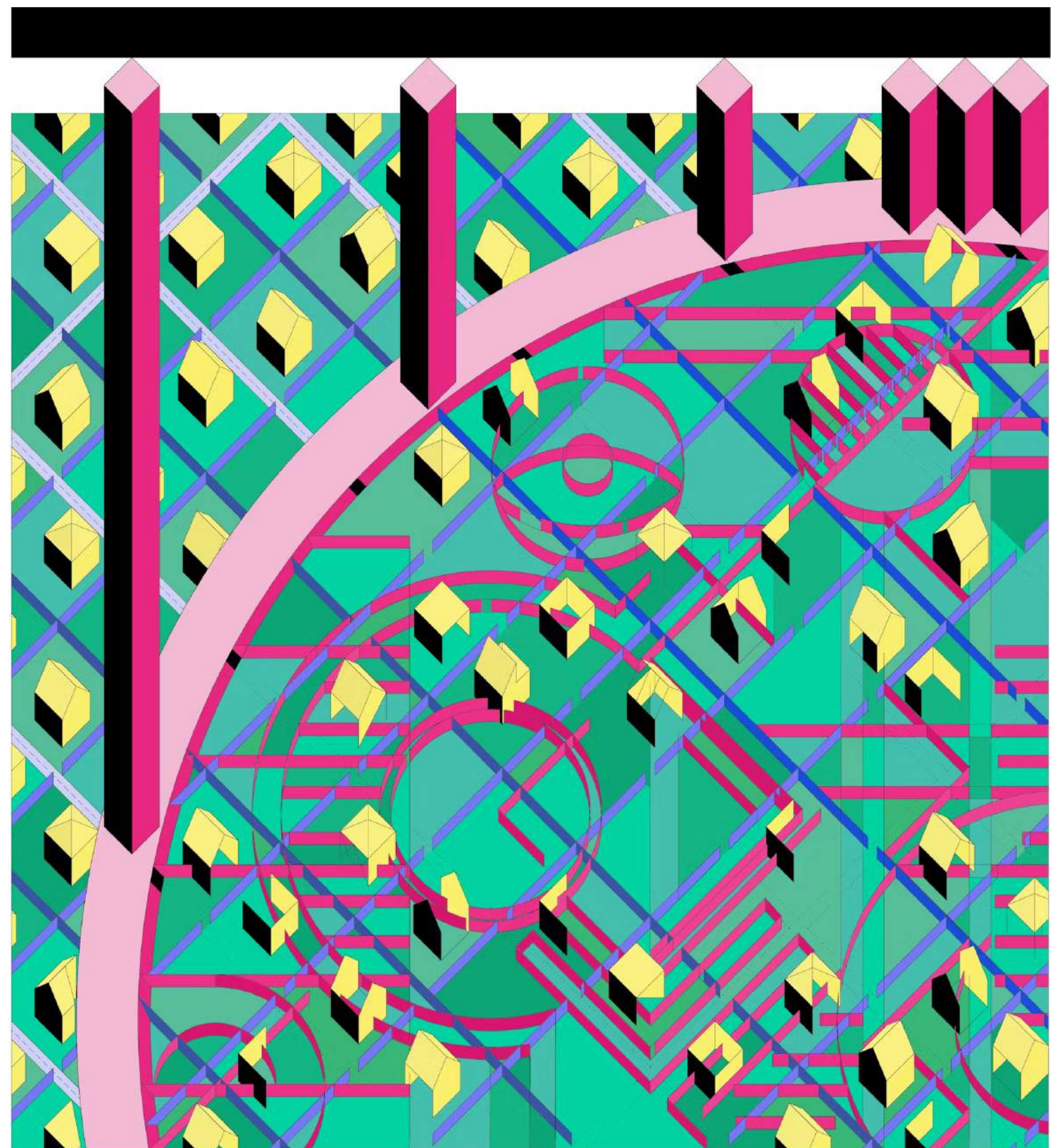
Om deze uitdagingen te overwinnen en daadwerkelijk meerwaarde te realiseren in plaats van enkel kosten te besparen, is een fundamentele verandering in denken en handelen noodzakelijk. Het verhogen van het ruimtelijk rendement is duidelijk niet het enige mogelijke antwoord op het ruimtelijk vraagstuk. Ruimtelijke planners en beleidsmakers moeten zich bewust worden van het belang van het genereren van meerwaarde en het zoeken naar alternatieve ruimtelijke strategieën. Dit vereist een verschuiving naar een holistische benadering waarbij niet alleen wordt gekeken naar het drukken van de kosten, maar ook naar klimaat robuustheid, ruimtelijk rendement, leefkwaliteit en een betaalbare samenleving als aspecten van ruimtelijke ontwikkeling. Bijgevolg is een transformatie van het huidige patrimonium nodig.

Maar hoe wordt klimaat robuustheid, ruimtelijk rendement, leefkwaliteit en een betaalbare samenleving gerealiseerd? De Vlaamse verkaveling wordt gezien als een ruimte-verslindend model. Een model van vrijstaande woningen en villa's, tuinen, maar voornamelijk het private bezit ervan (Ghijsebrechts & Van Hout, 2020). Hoe kunnen we een maatschappelijke meerwaarde creëren zonder de verkaveling te ontmantelen en het behouden van de woonwens van bewoners?

02 PLEIDOOI VOOR DE VERKAVELING

Zoals eerder werd aangehaald wordt verspreid wonen en de verkaveling gezien als de oorzaak van de versnippering van het Vlaamse woonlandschap. De verkaveling is een ruimte-verslindend model met zijn vrijstaande woningen met tuinen. Er werd reeds aangetoond dat dit model niet meer leefbaar is. Maar bestaan er modellen die een maatschappelijke meerwaarde creëren voor de Vlaamse verkaveling die de ruimte- versnippering tegen gaan?

Aan de hand van een literatuurstudie van de teksten 'Het Verkavelingstribunaal' (Ghijsebrechts & Van Hout, 2020) en 'The Right To The City' (Harvey, 2008) wordt op zoek gegaan of de Vlaamse verkaveling het potentieel draagt om getransformeerd te worden en een oplossing te bieden voor het hiervoor besproken ruimtelijk vraagstuk in Vlaanderen. Het Verkavelingstribunaal geeft een korte geschiedenis van de verkaveling weer. Van hieruit wordt er op zoek gegaan naar het mogelijk onderliggende probleem van de Vlaamse verkaveling. Vervolgens bespreekt de tweede tekst 'The Right To The City' (Harvey, 2008) het gebrek aan participatie bij stedelijke ontwikkelingen in de stad. Het recht op de stad is volgens Harvey niet een individueel recht maar een gemeenschappelijk recht (2008). Deze literatuurstudie zal antwoorden zoeken naar de vraag of verkavelingen een maatschappelijke meerwaarde kunnen betekenen binnen de problematiek van het verspreid wonen.



EEN PRODUCTIEF EN DYNAMISCH KAVELLANDSCHAP

De naam 'kavel' vindt zijn oorsprong in 1240 te Bern (Ghijsebrechts & Van Hout, 2020). De 'kavel' werd gebruikt om stukken grond te verdelen. Echter in de Ferraris-periode werden de kavels niet ingezet voor architectuur maar voor productie, voornamelijk het uitvoeren van landbouwactiviteiten. De eventuele woning op de kavel hield zich bescheiden aan de rand. Tegelijkertijd was het kavellandschap de open ruimte tussen dorpen en steden. De open ruimte heeft zijn eigen spelregels, wat het verschil vormt met een bos of park. Deze spelregels en grenzen geven net deze karaktereigenschappen van de kavel, waardoor de inhoud van de kavel dynamisch ingevuld kan worden. Zo vormen de kavels samen een landschap, maar vormen ze toch een eiland op zich. Het kavellandschap is bijgevolg zowel productief als dynamisch (Ghijsebrechts & Van Hout, 2020).

De middeleeuwse verkaveling verschilt niet erg veel van de hedendaagse verkaveling. Enkel de productie van teelten heeft plaats gemaakt voor de woningteelt (Ghijsebrechts & Van Hout, 2020). Waar de eventuele woning aan de rand van de kavel stond, heeft hij nu de centrale rol ingenomen. De kavel kende een dynamisch karakter door onder meer de afwisseling van landbouwactiviteiten. Daartegenover staat de architectuur die nu de centrale rol van de kavel inneemt. Architectuur is namelijk een statisch gegeven, iets permanent. Hier ontstaat een conflict tussen de verkaveling en architectuur. Het dynamische karakter van de kavel kan niet versmelten met het statische karakter van de architectuur.

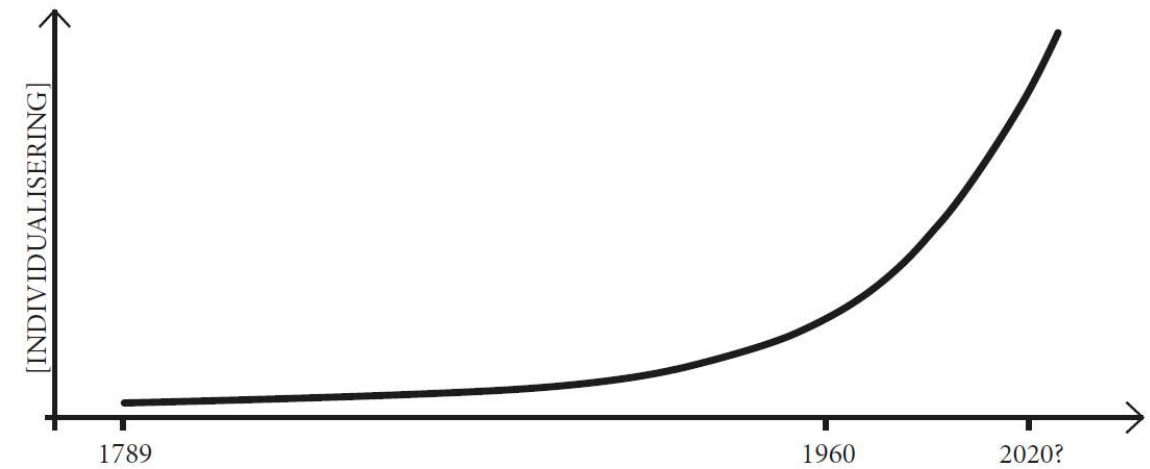


De kavels hebben bovendien een individualistisch karakter gekregen door hekken, hagen, muren, enzovoort. De kavels als samenhangend geheel in een landschap is verdwenen door deze individualisering. Waar vroeger het kavellandschap de verbindende open ruimte was tussen dorpen en steden, is het kavellandschap nu een barrière (Ghijsebrechts & Van Hout, 2020). De hekken, hagen en muren bakenen de verkaveling af van de buitenwereld. In het Verkavelingstribunaal (Ghijsebrechts & Van Hout, 2020) wordt de publieke ruimte aangereikt als een manier om het dynamische karakter van de kavel terug te halen. De publieke ruimte kent namelijk een dynamisch karakter vanwege zijn tijdelijke invulling. Naar de toekomst toe zullen er alternatieve woonvormen aangereikt kunnen worden die combinatie vormen tussen het statische en dynamische karakter. Dit kan mogelijk door de introductie van meer collectief ruimtegebruik, in relatie tot de private functionele ruimte. Nieuwe alternatieve woonvormen zijn daarom van cruciaal belang om de individualisering van de verkaveling tegen te gaan.

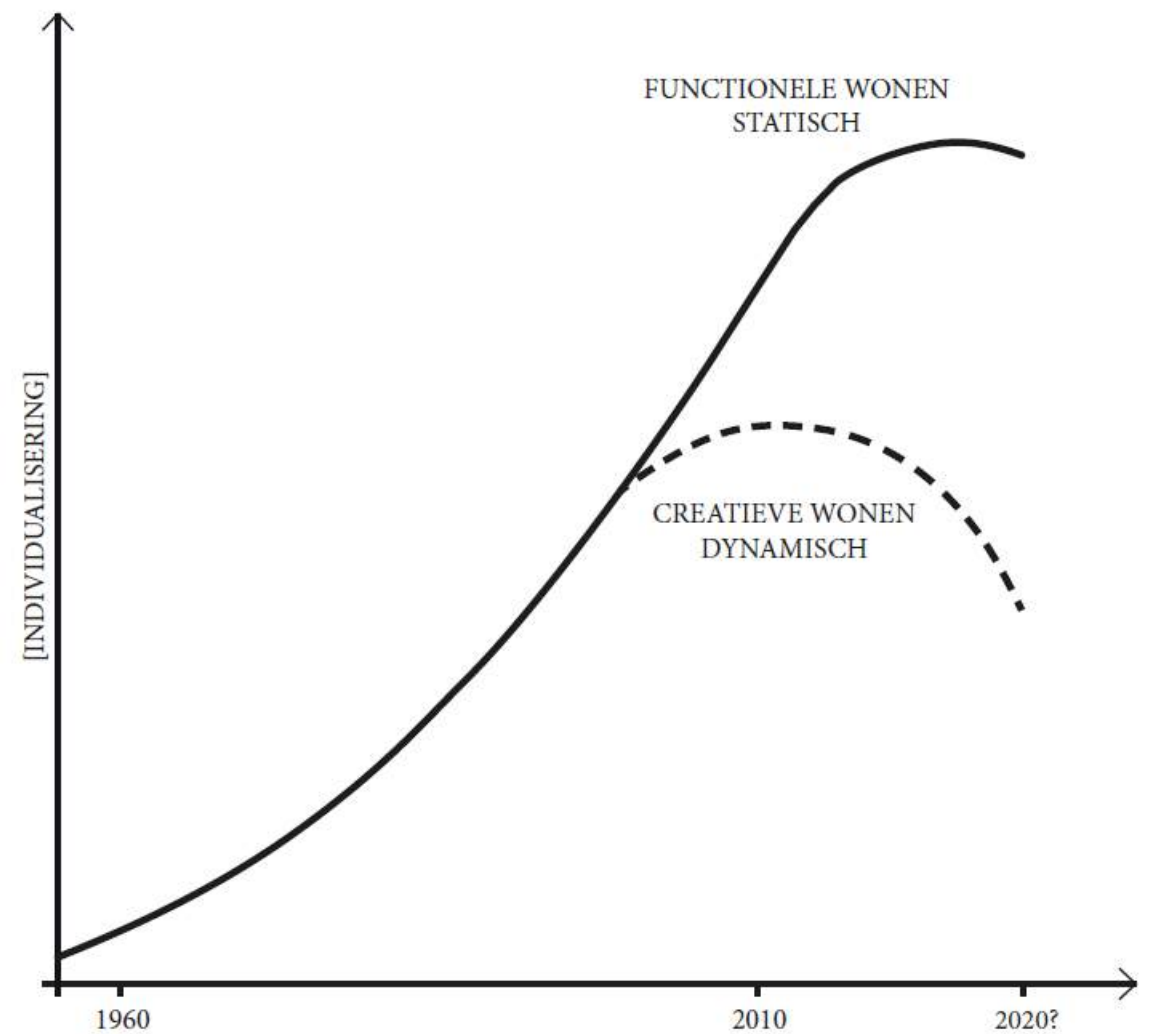
Volgens het Verkavelingstribunaal (Ghijsebrechts & Van Hout, 2020) ligt de problematiek niet bij de verkaveling, maar bij de statische architectuur die zich hierin vestigt. De verkaveling is een instrument waarmee gespeeld kan worden (Ghijsebrechts & Van Hout, 2020). Het biedt mogelijkheden om te spelen met zowel dynamische als statische elementen, en het streeft naar een betere afstemming op de individualisering. De verkaveling vormt een noodzakelijke tool om nieuwe modellen te ontwikkelen, een ruimte waarin experimenteren mogelijk is.

WAT IS HET POTENTIEEL VAN HET KAVELLANDSCHAP?

De verkaveling fungeert voornamelijk als verbindend element binnen het landschap doordat het niet alleen de ruimtelijke ordening van een gebied bepaalt, maar ook de sociale en economische synergie bevordert. Door het creëren van infrastructuur zoals wegen en woonwijken ontstaat een netwerk van verbindingen naar het omliggende landschap. Deze verbindingen vereenvoudigen niet enkel de mobilisatie van personen en goederen, maar bevorderen ook sociale interacties en laten gemeenschapsvorming toe. De verkaveling kan ook dienst doen om natuurlijke en culturele elementen in het landschap te integreren; zoals groene longen, parken en historische bezienswaardigheden. Op deze manier draagt de verkaveling bij aan het creëren van een samenhangend, geïntegreerd en dynamisch landschap waarin mensen wonen, werken, ontmoeten en ontspannen.



VERKAVELINGSTRIBUNAAL - INDIVIDUALISERING VAN DE VERKAVELING, 2020



VERKAVELINGSTRIBUNAAL - ALTERNATIEVE WOONVORMEN, 2020

HET RECHT OP DE VERKAVELING

Tijdens de jaren '70 werden steden door experts als onleefbaar bestempeld, waardoor welgestelde bewoners de stad inruilden voor de voorstad en zich vestigden in verkavelingen. De achterblijvers werden vaak onteigend van hun woning om plaats te maken voor rendabele vastgoedprojecten, om te streven naar een gezonde stad. Dit leidde tot een reactie in de vorm van het concept van Henri Lefebvre; the right to the city, waarbij het accent lag op het recht op inspraak over wat er in de omgeving plaatsvond. Alsook op een breder spectrum, recht op een gezonde, rechtvaardige, toegankelijke en vooral een duurzame stad. De stad moet niet enkel individuele vrijheid omarmen, maar ook het gemeenschappelijk recht om onszelf aan te passen door de stad aan te passen. Het is dus een gemeenschappelijk recht in plaats van een individueel recht. Het is de collectieve macht die de stedelijke ontwikkeling kan transformeren (Harvey, 2008).

Op dit ogenblik, decennia later, bevinden degenen die destijds naar de voorsteden zijn getrokken, zich aan het begin van een gelijkaardig proces. Experts beweren net dat hun verkavelingen de rest van de samenleving onleefbaar maken en pleiten voor een onteigening van hun woningen voor nieuwe projecten, opnieuw in naam van een gezonde wereld. Hierdoor ontstonden projecten en alternatieve toekomstscenario's, zoals het concept van een 15-minuten stad. Het vraagstuk brengt de nood aan een nieuwe tegenbeweging naar voren: Het recht op de verkaveling waarbij niet alleen bewoners, maar ook omwonenden, mogelijke toekomstige bewoners, ecosystemen en anderen betrokken worden bij het besluitvormingsproces (Harvey, 2008).

Het concept van het recht op de verkaveling staat centraal in onze discussie, omdat het momenteel de eigenschap draagt van privaat bezit en individualisering, maar tegelijkertijd het potentieel draagt om te transformeren naar een ruimte van gemeenschappelijk belang. Momenteel is er gebrek aan participatie. Het is daarom van cruciaal belang om de besluitvorming niet enkel aan bewoners over te laten, zodat sociale uitsluiting van groepen voorkomen kan worden (Harvey, 2008). Externe actoren, zoals bijvoorbeeld bezoekers van de verkaveling en ecosystemen, moeten worden betrokken als deze het gemeenschappelijke belang vertegenwoordigen en het perspectief van het debat verrijken (Harvey, 2008). Het recht op de verkaveling moet worden beschouwd als een integraal onderdeel van het bredere concept van het recht op de stad, omdat stedelijke ontwikkeling nauw verbonden is met het gebruik van restructuurte rondom de stad. Dit kan leiden tot een holistische benadering van de stedelijke ontwikkeling, waarbij de belangen van de gehele gemeenschap worden bemoedigd en dus niet enkel die van bewoners.

“ The right to the city is far more than the individual liberty to access urban resources: it is a right to change ourselves by changing the city. It is, moreover, a common rather than an individual right since this transformation inevitably depends upon the exercise of a collective power to re-shape the processes of urbanization.”
(Harvey, 2008)

WIJ HEBBEN ALLEMAAL RECHT OP ONZE LEEFOMGEVING.

In een tijdperk van een marktgerichte stad is het dus cruciaal om te erkennen dat het recht op de stad meer is dan alleen individuele toegang tot stedelijke hulpbronnen. Het vertegenwoordigt het recht van gemeenschappen om zichzelf vorm te geven, een sociale cohesie te vormen, om de relatie tot de natuur te beïnvloeden en om een diversiteit aan levensstijlen en esthetische waarden te omarmen. Als we streven naar een rechtvaardigere en inclusievere stedelijke toekomst, moeten we niet alleen de structurele en economische aspecten van verstedelijking onderzoeken, maar ook de sociale, culturele, ecologische en politieke dimensies ervan om een maatschappelijke meerwaarde te creëren.

EEN CHARTER VOOR EEN GEÏNTEGREERD EN DYNAMISCH VER- KAVELINGSLANDSCHAP

Vanuit de twee voorgaande teksten, het ‘Verkavelingstribunaal’ (Ghijsebrechts & Van Hout, 2020) en ‘The Right To The City’ (Harvey, 2008), kan een charter opgesteld worden, het ‘Verkavelingscharter’. De verkaveling draagt namelijk het potentieel om getransformeerd te worden naar een maatschappelijke meerwaarde. Een transformatie die kan bijdragen aan de klimaatrobustheid, een hoger ruimtelijk rendement, een hogere leefkwaliteit en een betaalbare samenleving. Het charter geeft tien ambities weer waaraan een verkaveling met een maatschappelijke meerwaarde moet voldoen.

Deze tien ambities vormen een tool om maatschappelijke meerwaarde te creëren voor de verkaveling. Deze vormen een evaluatiekader als het ware, waar zowel de verkaveling als projecten binnen de verkaveling aan moeten voldoen. De verkaveling streeft ernaar om aan zo veel mogelijk ambities te voldoen.

“

Een charter is een tekst die opgesteld is om kort enkele principes te presenteren. Het fungeert als referentietekst waarop wetten en handelingen kunnen worden gebaseerd, en waar algemene gedragsnormen aan kunnen worden getoetst of op kunnen worden afgestemd.”
(eigen definitie)

HET VERKAVELINGSCHARTER

01 EEN OMGEVING WAAR IEDEREEN ZICH WELKOM EN VEILIG VOELT

De verkaveling mag zich niet enkel focussen op de architectuur die er op plaatsvindt. Het kavellandschap moet bijdragen aan een veerkrachtige leefomgeving. Een leefomgeving die iedereen, bewoners, voorbijgangers, bezoekers, welkom heet. Dit houdt in dat de verkaveling zorgvuldig ontworpen moet worden met aandacht voor sociale cohesie.

-

02 EEN OMGEVING WAAR IEDEREEN AAN KAN MEEWERKEN/-BESLISSEN

Het kavellandschap draagt bij aan een gevoel van eigenaarschap en betrokkenheid. Participatie mag niet ontbreken, niet enkel met de bewoners, maar alle belanghebbende van de verkaveling.

-

03 EEN OMGEVING WAAR HET GEZOND IS OM TE VERBLIJVEN

Het kavellandschap draagt bij aan een gezonde leefomgeving van haar bewoners en gebruikers. De verkaveling moet aandacht geven aan ecosystemen, zoals groene ruimtes, toegang tot natuur, enz. Door deze elementen te implementeren, wordt de verkaveling een plek waar mensen worden gestimuleerd om een gezonde levensstijl te leiden met positieve invloed op de gemeenschap.

-

04 EEN OMGEVING WAAR IEDEREEN ZICHZELF KAN ZIJN; WAAR IEDEREEN ZICH THUIS VOELT

De verkaveling vereist een inclusieve benadering. Dit omvat het creëren van diverse woonvormen en gemeenschapsvoorzieningen, hierdoor kan worden voldaan aan de behoeftes van bewoners waaruit acceptatie en respect voortvloeit.

-

05 EEN OMGEVING WAAR IEDEREEN ELKAAR KAN ONTMOETEN

Het kavellandschap integreert ontmoetingsplaatsen, deze plaatsen versterken de sociale banden tussen bewoners. Hierdoor wordt de verkaveling een veerkrachtige en dynamische plaats waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en samenwerken aan gemeenschappelijke doelen.

-

06 EEN OMGEVING WAAR IEDEREEN TOEGANG TOT HEEFT

Toegankelijkheid is een fundamenteel principe van inclusiviteit binnen het kavellandschap. Dit houdt in dat de infrastructuur en voorzieningen zo moeten worden benaderd dat ze voor iedereen gemakkelijk bereikbaar zijn ongeacht leeftijd, mobiliteitsbeperkingen of financieel statuut.

-

07 EEN OMGEVING DIE DYNAMISCH IS

De verkaveling is een dynamisch instrument dat voortdurend evolueert om aan de behoeften van bewoners te kunnen voldoen. Dit vereist flexibele planning en ontwerpstrategieën die aanpassingen mogelijk maken, hierdoor is de verkaveling een veerkrachtig en toekomstbestendig element in de ruimtelijke planning.

-

08 EEN OMGEVING DIE VOOR IEDEREEN BEREIKBAAR IS

Het principe van bereikbaarheid benadrukt het belang van een efficiënt en breed transportnet. En omvat het ontwikkelen van een gevarieerd aanbod aan transportopties zoals openbaar vervoer en trage wegen, hierdoor verminderd de kans op sociale en fysieke barrières met de omgeving.

-

09 EEN OMGEVING DIE DEEL UITMAAKT VAN GROTERE SYSTEMEN EN DEZE VERSTERKT

De verkaveling behoort tot een breder ecosysteem en moet daarom worden ontworpen met het oog op haar impact op de omgeving. Dit impliceert gebruik van duurzame praktijken, samenwerken met andere gemeenschappen en instanties om een veerkrachtige leefomgeving te ontwerpen.

-

10 EEN OMGEVING WAARIN BETAALBAAR WONEN MOGELIJK IS / BLIJFT

Betaalbaarheid van huisvesting is een fundamenteel recht en moet worden gegarandeerd binnen een inclusieve verkaveling. Dit houdt niet enkel de ontwikkeling van diverse huisvestingsmogelijkheden in maar ook het implementeren van maatregelen die prijsstijging tegengaan, zodat iedereen toegang blijft hebben tot betaalbare en kwalitatieve huisvesting.

-

03 DE CONTEXT VAN HERKENRODE HERTEKEND

De Abdij van Herkenrode ligt ten noordwesten van de stad Hasselt. De abdij is oorspronkelijk gesticht als cisterciënzerin-nenabdij in de 12de eeuw en deed dienst als spiritueel en religieus centrum. Ook had de abdij een invloedrijke rol in het culturele leven van de regio, waarbij haar invloed tot ver buiten haar muren strekte. Gedurende vele eeuwen bleef de abdij een bloeiend centrum voor spiritualiteit en kennis. Echter, op de dag van vandaag wordt op zoek gegaan naar een zinvol programma voor de site. Door het onduidelijke programma van de abdij is de voormalige veerkrachtige site geëvolueerd naar een geïsoleerde site. Momenteel is de abdij in handen van Toerisme Vlaanderen en start de zoektocht naar een herbestemming van de abdij. Daarnaast fungeert de site en haar omgeving als een groene oase in het stedelijke landschap, waar mensen kunnen genieten van de rust en natuur.

De Abdij van Herkenrode is ingebed in een hedendaagse context van stedelijke ontwikkelingen en infrastructuren. De snelweg, de Demer, het kanaal en enkele kernen hebben ervoor gezorgd dat de abdij een eiland wordt in de stedelijke context. Kuringen, Kermt en Stokrooie vormen de omliggende deeltkernen rondom de site. Hierbij staat de abdij symbool voor de spanning tussen historisch erfgoed en stedelijke groei.

Het landschap rondom de Abdij van Herkenrode vertoont momenteel een willekeurige verzameling van verkavelingen, historische linten, kleinschalige bedrij-venterreinen, verloren voorzieningen en landbouwbedrijven, elk met hun eigen ruimtelijke en socio-economische logica. Deze gebieden kenmerken zich door een lage dichtheid aan bebouwing, een monofunctioneel gebruik en een overge-dimensioneerde infrastructuur. Door de toenemende impact van de

de vergrijzing worden de maatschappelijke kosten van dergelijke landschappen stilaan onbetaalbaar. De infrastructuur heeft een overmatige aanwezigheid in het landschap, er zijn te veel bushaltes, te weinig kinderen om elke kern van een school te voorzien en de versnippering hindert de ontwikkeling van een sterk groenblauw netwerk.

Een strategische herbestemming van de Abdij van Herkenrode zou een cruciale rol kunnen spelen in deze transitie. Dit vereist diepgaand inzicht in hoe mensen vandaag leven en werken in dit versnipperde en sterk verstedelijkt landschap, evenals hoe ze dit in het verleden deden en hoe ze dit in de toekomst zouden willen doen.

Het Verkavelingscharter geeft een aanzet om de context rond de abdij te transformeren naar een veerkrachtige leefomgeving die de abdij opwaardeert en omgekeerd. Aan de hand van een structuurschets van de context rond de abdij wordt op zoek gegaan hoe het versnipperde landschap opnieuw verbonden kan worden met de abdij. Zou er door een synergie tussen de abdij en zijn context een veerkrachtige omgeving kunnen ontstaan?

DE RECONSTRUCTIE VAN EEN VERSNIPPERD KAVELLANDSCHAP 27

EEN PRODUCTIEF KAVELLANDSCHAP - VOOR 1777

De analyse van de historische achtergrond start met een aanname over wat zich voor 1777 heeft afgespeeld. Een opmerkelijk gegeven is de scheidingslijn tussen twee verschillende landschappen binnen het gebied, namelijk Vochtig Haspengouw en de Kempen. Deze scheidingslijn weerspiegelt zich ook in de bodemkaarten. Vochtig Haspengouw wordt gekenmerkt door goed doorlatende, vochtige en natte zandgronden in het zuiden, terwijl de Kempen gekenmerkt wordt uit minder doorlatende lagen van zandleem in het noorden. De ligging van een kern op of nabij zo een grens biedt aanzienlijke voordelen omdat het toegang biedt tot verschillende bronnen, zoals voedsel en materiaal, uit de twee landschappen.

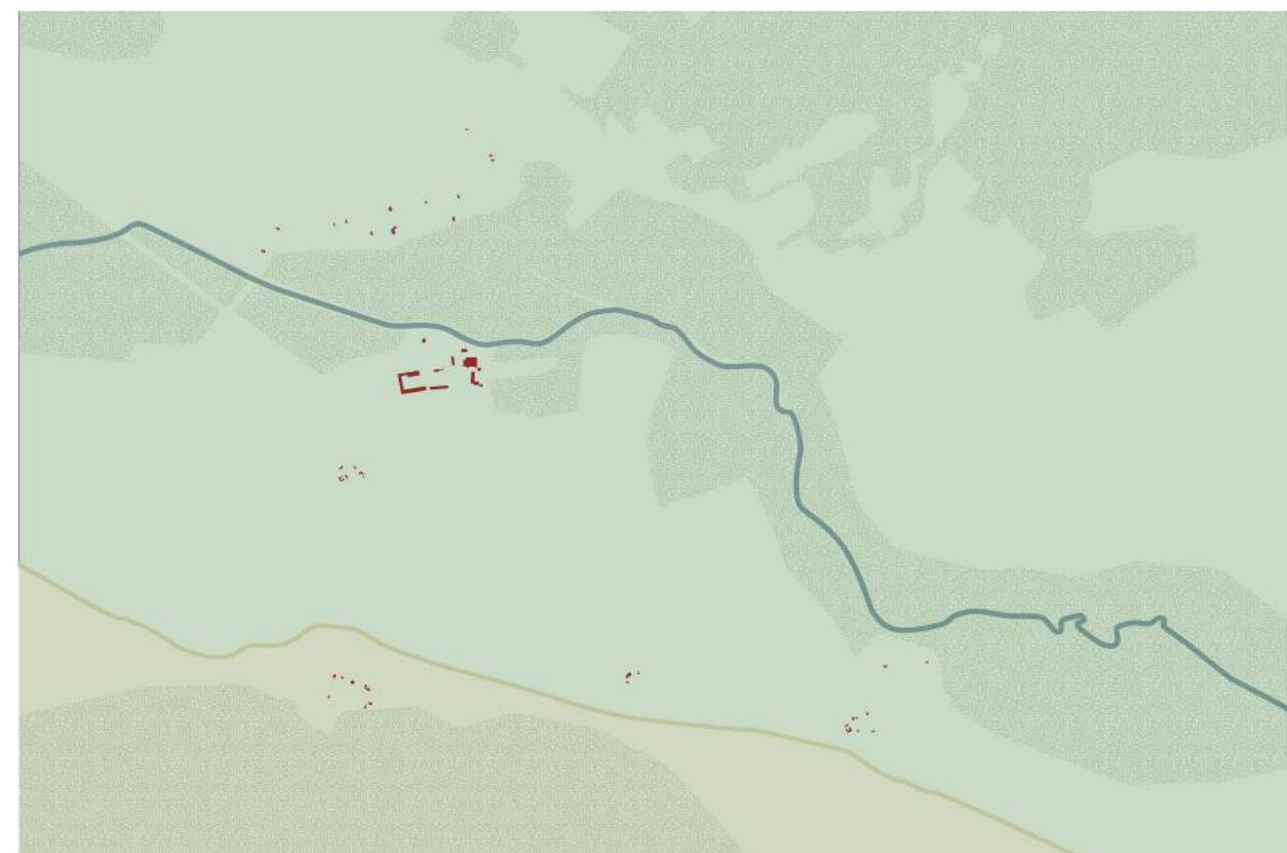
Ook de aanwezigheid van de Demer kan de ligging van de kern verklaren. Uit de geschiedenis is te achterhalen dat de toenmalige graaf van Loon een deel van zijn domein, inclusief een watermolen, heeft verkocht aan een monnik om er een cisterciënzerorde op te richten.

DE OPKOMST VAN EEN ABDIJLANDSCHAP - 1777

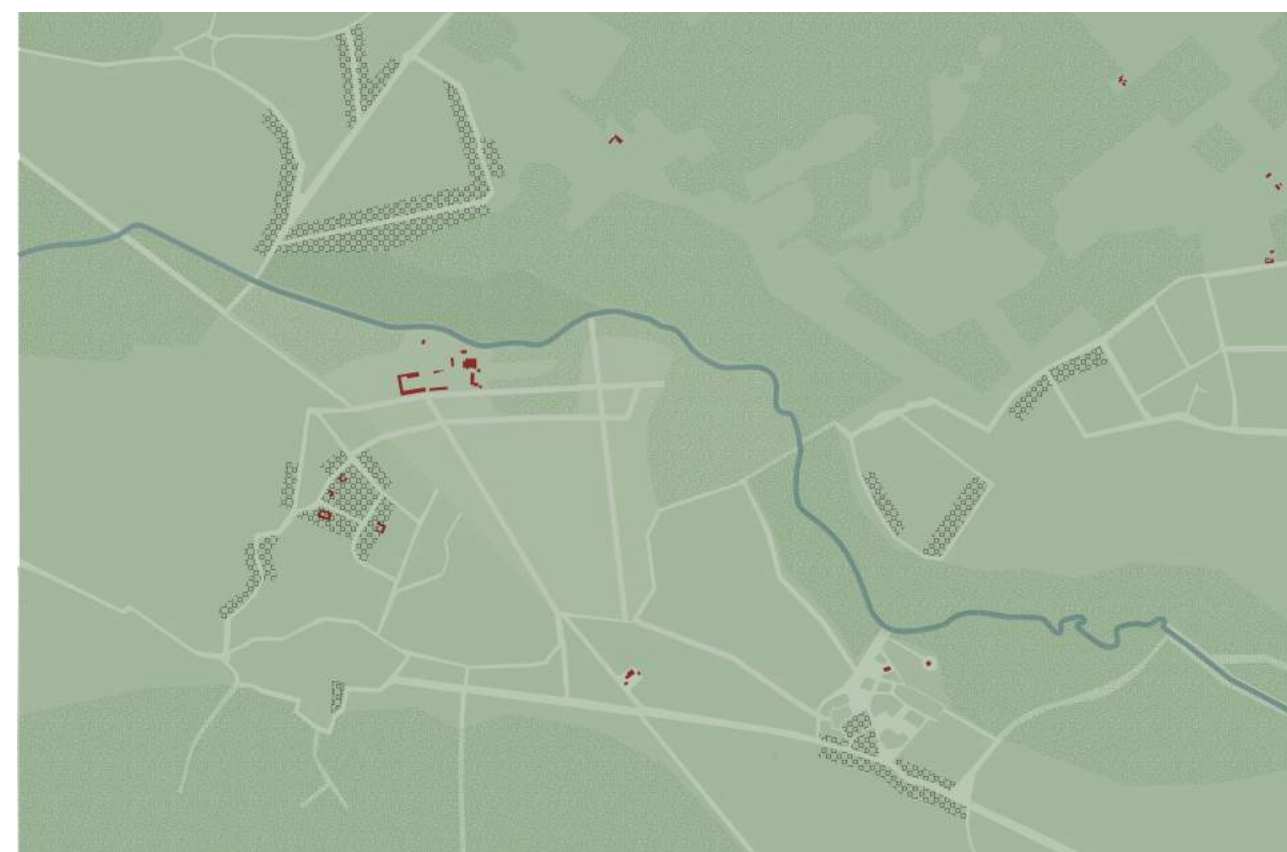
Rond de Ferrarisperiode valt op dat er verschillende elementen in het landschap beïnvloed zijn door de komst van de Abdi van Herkenrode. Zo vertoont de handels- en pelgrimsroute tussen Hasselt en Herk-de-Stad een opvallende knik richting de abdij. Dit toont het belang en onderstreept de kracht van de abdij met zijn omgeving. Bovendien maakt de Demer vanaf dit punt deel uit van een waterhuishouding en grachtensysteem, waarbij de abdij een belangrijke rol speelt in het benutten van deze waterwegen. Verder is ook de invloed van turf of veenwinning zichtbaar in de omgeving, deze veen en/of turfputten worden later ingezet als viskwekerijen. Het Herkenrodebos vormt in deze periode eveneens een directe verbinding met de abdijsite.

De Ferrarisperiode situeert zich kort voor de Franse Revolutie in 1789, waarbij erfgoed werd geschonken aan de abdij in ruil voor onderhoud. Enkele voorbeelden van deze schenkingen zijn de abdijsmolen en het kasteel van Kermt.

De analyse van deze periode toont aan dat de abdij een aanzienlijke invloed had op het omliggende landschap en dat er sterk vanuit de abdij naar de context gekeken kan worden. De abdij zit in een netwerk met omliggende kernen voorzien van erfgoed. Dit zal evolueren in de context.



VOOR 1777 - VARLAMOFF, 2024



1777 - VARLAMOFF, 2024

INFRASTRUCTUREN KNIPPEN HET ABDIJLANDSCHAP - 1845

De abdij ondergaat invloedrijke veranderingen in de periode tussen de Ferrariskaart en 1845. De handelsroute tussen Diest en Hasselt, die oorspronkelijk knikte richting de abdij, wordt rechtgetrokken waardoor Herkenrode buitenspel wordt gezet. De secularisering die van start ging in de negentiende eeuw kan hier een grote impact op gehad hebben. Vervolgens zorgt de knip die de steenweg maakt ervoor dat de Herkenrodebossen niet meer fysiek verbonden zijn met de abdijsite, wat zich later verder manifesteert in de versnippering van de bossen.

De Franse Revolutie speelt daarnaast een frappante rol, eigendommen werden onteigend van de geestelijkheid en verkocht als 'zwart goed'. Hierdoor kwamen gebouwen die belangrijk waren voor het volk in handen van rijke families, met als voornamelijk voorbeeld de familie Claes.

De komst van het Kempisch kanaal, wat later het Albertkanaal wordt, heeft een opmerkelijke invloed op het landschap. Er ontstaat een knip in het landschap van 20 meter breed dat de haven van Antwerpen met Bocholt verbindt. Deze knip snijdt een groot stuk van het toekomstig natuurgebied van de Wijers af van de abdij. De Demer moet zelf ook plaatsmaken voor de komst van het kanaal en wordt via een grondduiker onder het kanaal geleid.

De invloed van de Abdij van Herkenrode op de omgeving neemt in deze periode sterk af. Nieuwe vormen van infrastructuur ontstaan en gaan voorbij aan de logica van het landschap dat voorheen gericht was op de abdij.

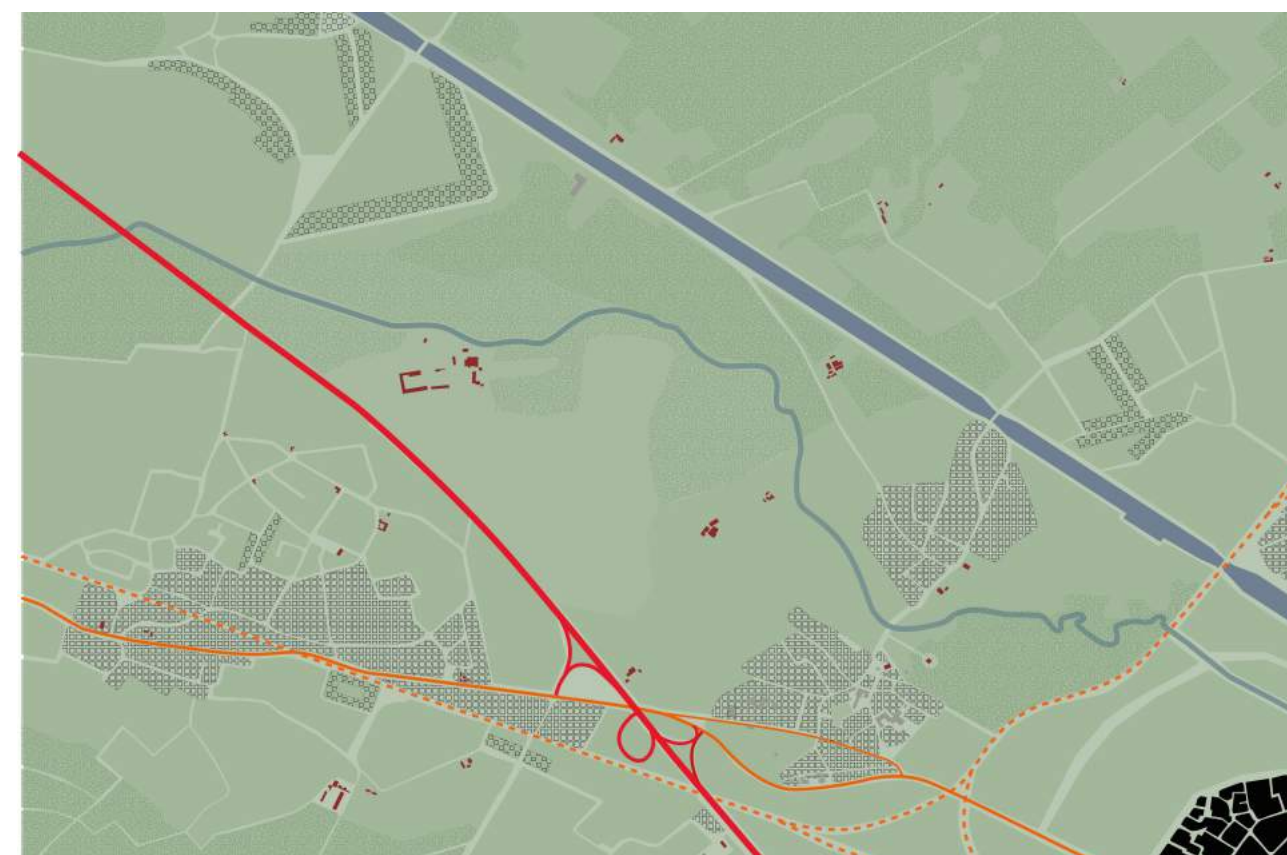
HET ONTSTAAN VAN EEN GEFRAGMENTEERD INFRASTRUC- TUURLANDSCHAP - 1964

De nieuwe infrastructuur neemt nog meer de bovenhand. Het treinspoor, dat sinds 1865 Diest met Hasselt verbindt, werkt samen met de nieuwe E313 om de abdij in een krappe jas te stoppen. Deze nieuwe infrastructuur volgen een geheel nieuwe logica en vormen een nieuw verhaal rond Herkenrode zonder de abdij te betrekken. Deze nieuwe infrastructuur zijn de plaatsen waarrond nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden. Zo vormt de steenweg het begin van een lintbebouwing en maakt de spoorweg plaats voor een industriële ontwikkeling. Verder breidt het Kempisch kanaal uit tot 50 meter breed in doorsnede.

Deze infrastructuur heeft een zekere invloed op de dorpskernen rondom de abdij. Zo wordt Tuilt van Kuringen afgescheiden door de E313. Kermt voelt hiervan ook de impact en ontwikkelt zich tot een forensendorp. De komst van het spoor en de steenweg vervagen de kern van Kermt en maken plaats voor parking. Het kasteel dat zich als centrum landmark van Kermt kon profileren, moet haar park afstaan voor het nieuwe spoor. Ook het Herkenrodebos, dat ooit een aanzienlijk oppervlak besloeg, is versnipperd geraakt door het verlies van zijn connectie met de abdij en de invloed van een nieuwe logica.



1845 - VARLAMOFF, 2024



1964 - VARLAMOFF, 2024

EXPANSIE DEELKERNEN - 1970

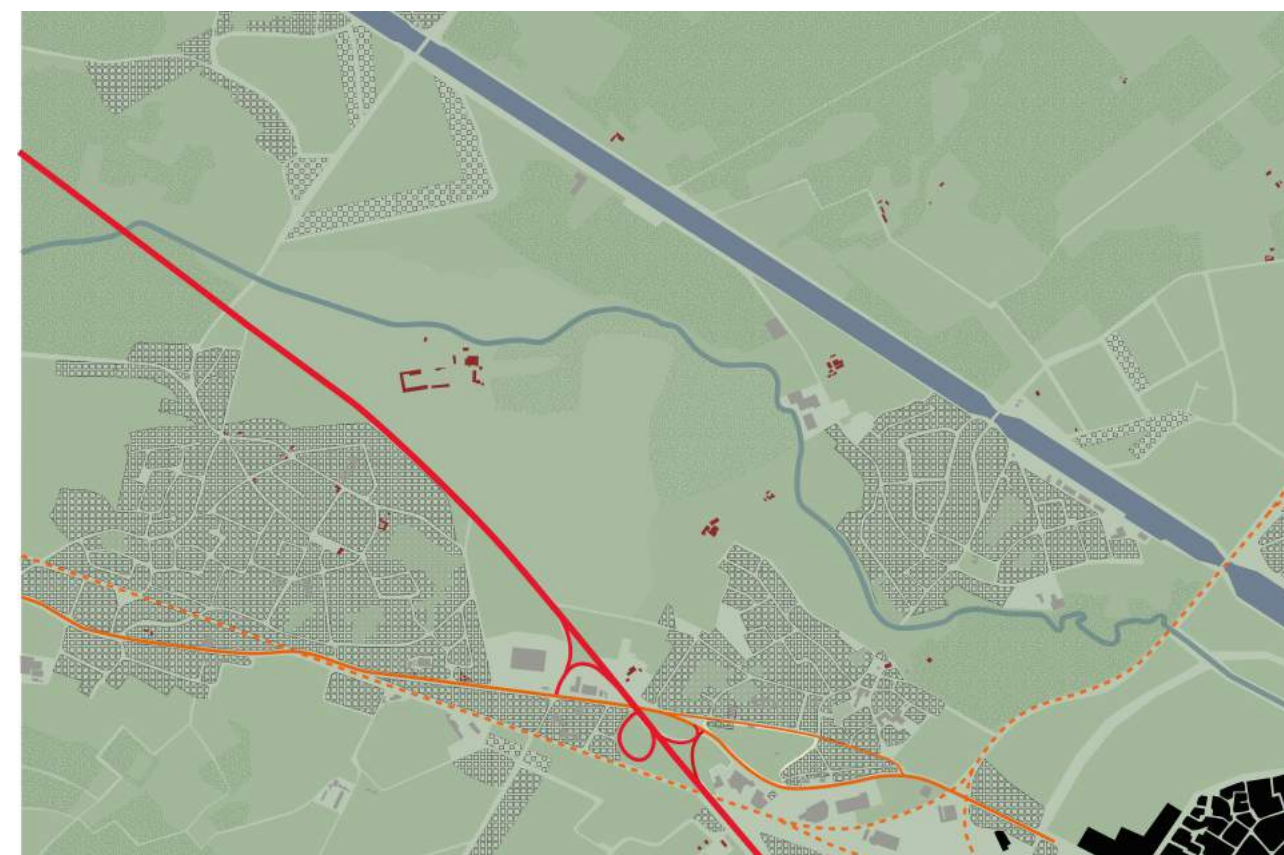
In de periode van 1970 zetten nieuwe ontwikkelingen zich voort volgens de logica van de infrastructuur. Onder invloed van de bevolkingsgroei in de jaren '60 en '70 ondergaan Kuringen, Kermt en Stokrooie verstedelijking en uitbreiding. Kermt, oorspronkelijk een straatdorp met lintbebouwing, begint te verkavelen en verbindt het gebied tussen de E313 en de N2. Kuringen breidt uit richting Hasselt en neemt het karakter van een stadswijk aan. De nieuwe woonwijken die ontstaan, getuigen al snel van een gebrek aan andere functies, de zogenaamde slaapsteden ontstaan.

Opnieuw vindt er een aanpassing aan het kanaal plaats. De oorspronkelijke breedte van 50 meter wordt verdubbeld naar 100 meter. Een aanzienlijke oppervlakte wordt hierdoor ingenomen.

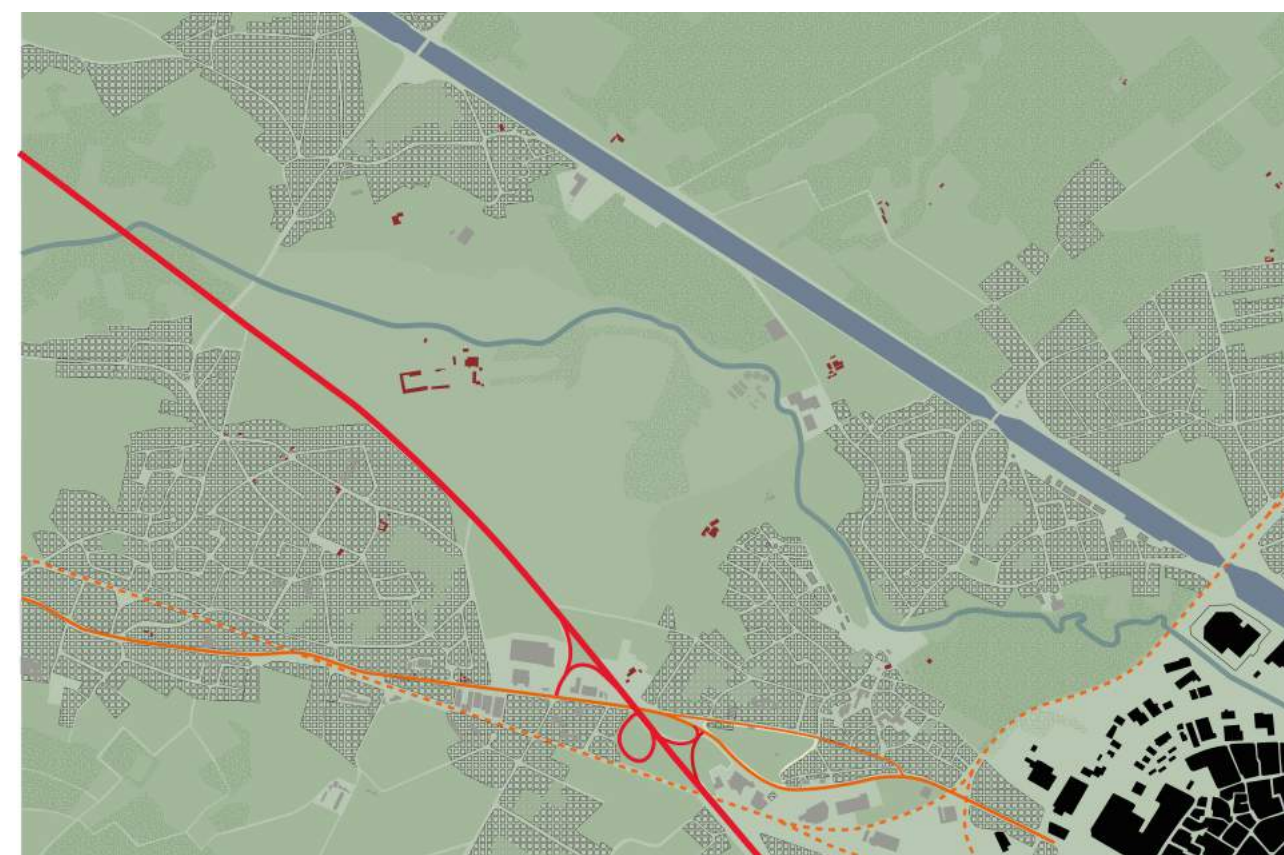
In deze periode vervaagt de relatie met het landschap, waar eens het landschap nauw verbonden was met het watersysteem van de Demer in de Ferrarisperiode, verdwijnt nu de rol van de Demervallei. Verstedelijking rukt op naar de vallei, de groene corridor rond de Demer vernauwt, natuurgebieden raken versnipperd en het landgebruik is niet langer verbonden met het watersysteem.

INVULLING VAN DE LAATSTE GATEN - HEDEN

De dorpen rond Herkenrode zijn verdere ontwikkeling ondergaan. Kermt breidt zich uit tussen de E313 en de N2. Kuringen verdicht ook rond deze steenweg en ontwikkelt zich verder richting Hasselt. De vroegere groene corridor die de Demer vormt, wordt kleiner en kleiner als gevolg van verstedelijking. De infrastructuur drukken op de abdijsite en het vroegere netwerk ervan is niet meer voelbaar in het huidige landschap. De abdij is niet langer het zwaartepunt in de omgeving maar wordt overstegen door bovenlokale ontwikkelingen.



1970 - VARLAMOFF, 2024



HEDEN - VARLAMOFF, 2024

RUIMTELIJKE OPGAVE - TOEKOMST

In de loop van de geschiedenis heeft het landschap rond Herkenrode een opmerkelijke transformatie ondergaan. Van een productief kavellandschap dat samenwerkte als één systeem, is het geëvolueerd naar een versnipperd en gefragmenteerd landschap. De invloedrijke rol van de Abdi van Herkenrode vervaagde geleidelijk door de opkomst van nieuwe infrastructuur en verstedelijking, waardoor het oorspronkelijke systeem verdween. De aanleg van de snelweg, steenweg, het kanaal en de spoorlijnen heeft het landschap doorsneden en de connectie met de abdijsite verbroken, terwijl de dorpskernen daarentegen zich blijven uitbreiden en verstedelijken. Als gevolg hiervan is het oorspronkelijke netwerk en de harmonie van het landschap nu verloren. Herkenrode is niet langer het middelpunt, maar wordt eerder overschaduwd door stedelijke ontwikkelingen lijkt op zichzelf een geïsoleerd eiland te zijn geworden.

Tapijtmecropool als weergave van het versnipperde landschap.

In 1989 voerde Neutelings een studie uit naar de verstedelijking in de zuidvleugel van Den Haag, het buitengebied tussen Den Haag en Rotterdam. Hiervoor ontwikkelde hij de 'Tapijtmecropool' (Tapijtmecropool, z.d.). Het geeft niet de gekende verschillen tussen de stad en het buitengebied weer, maar wel een landschap als collage van fragmenten. Het versnipperde landschap is namelijk een samenraapsel van verkeersinfrastructuur, verkavelingswijken, de historische binnenstad, groene ruimtes, industriële gebieden, enzovoort (Tapijtmecropool, z.d.).

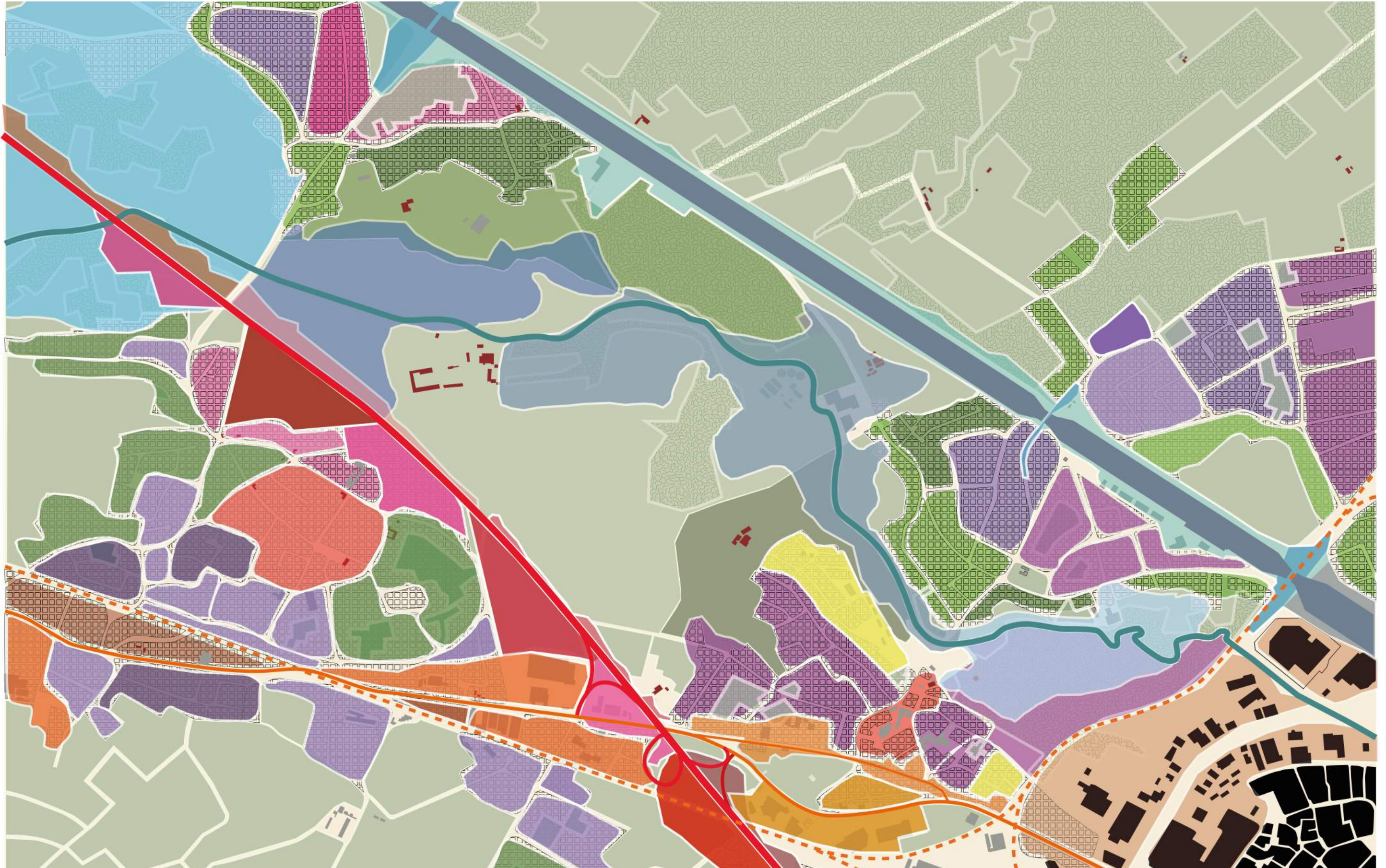
Deze benadering van de 'Tapijtmecropool' inspireert om het versnipperde landschap rond de Abdi van Herkenrode weer te geven. Onderstaande kaart duidt de gefragmenteer-

de context rond de abdi. De bovenlokale verbindingen zorgden voor een versnippering van het landschap. De ruimtelijke opgave van de context rond de abdi bestaat er in verbindingen te zoeken in dit gefragmenteerd landschap. Dit zijn verbindingen die niet alleen de relatie tussen de kernen en de abdi herstellen, maar ook een omgeving creëren die de context transformeert tot een veerkrachtige omgeving die zowel de abdi als haar omgeving versterkt. Er is bijgevolg nood aan een geïntegreerd kavellandschap.



BRON: TAPIJTMETROPOOL - NEUTELINGS, 1990

KAART TAPIJTMETROPOOL HERKENRODE



Het versnipperde landschap bestaat uit lijnen en velden. De lijnen kunnen op verschillende schalen beschreven worden. Enerzijds zijn er bovenlokale lijnen, zoals het kanaal, de steenweg, de spoorweg, de Demer en de snelweg. Anderzijds vormen hiertussen lokale lijnen, zoals buurt- en wijkwegen. Het landschap rondom Herkenrode bestaat ook uit velden, dit zijn de deekernen Kuringen, Kermt/Tuilt en Stokrooie. De ruimtelijke opgave van het landschap rond Herkenrode bestaat er uit om van het versnipperde landschap van lijnen en velden naar een landschap van systemen te transformeren. Op deze manier kan het landschap weer werken als een geheel van systemen. Er zal onderzoek worden uitgevoerd naar een transformatie van het versnipperde landschap naar een geïntegreerd kavellandschap. Een geïntegreerd kavellandschap houdt in dat het dynamisch is. Volgens 'Het verkavelingstribunaal' (Ghijsebrechts & Van Hout, 2020) impliceert dynamisch een afwisseling van activiteiten. Aanvullend hierop geeft 'The Right To The City' (Harvey, 2008) aan dat participatie niet mag ontbreken bij deze ruimtelijke opgave. Daarbij niet enkel participatie van de bewoners, maar alle belanghebbende actoren zoals gebruiker, bezoekers, ecosystemen, enz.

Om het landschap van Herkenrode te transformeren naar een geheel van systemen zullen eerst de lijnen en velden in het landschap getraceerd moeten worden. Door het ontwerpen van systemen kan het landschap weer fungeren als een geheel.

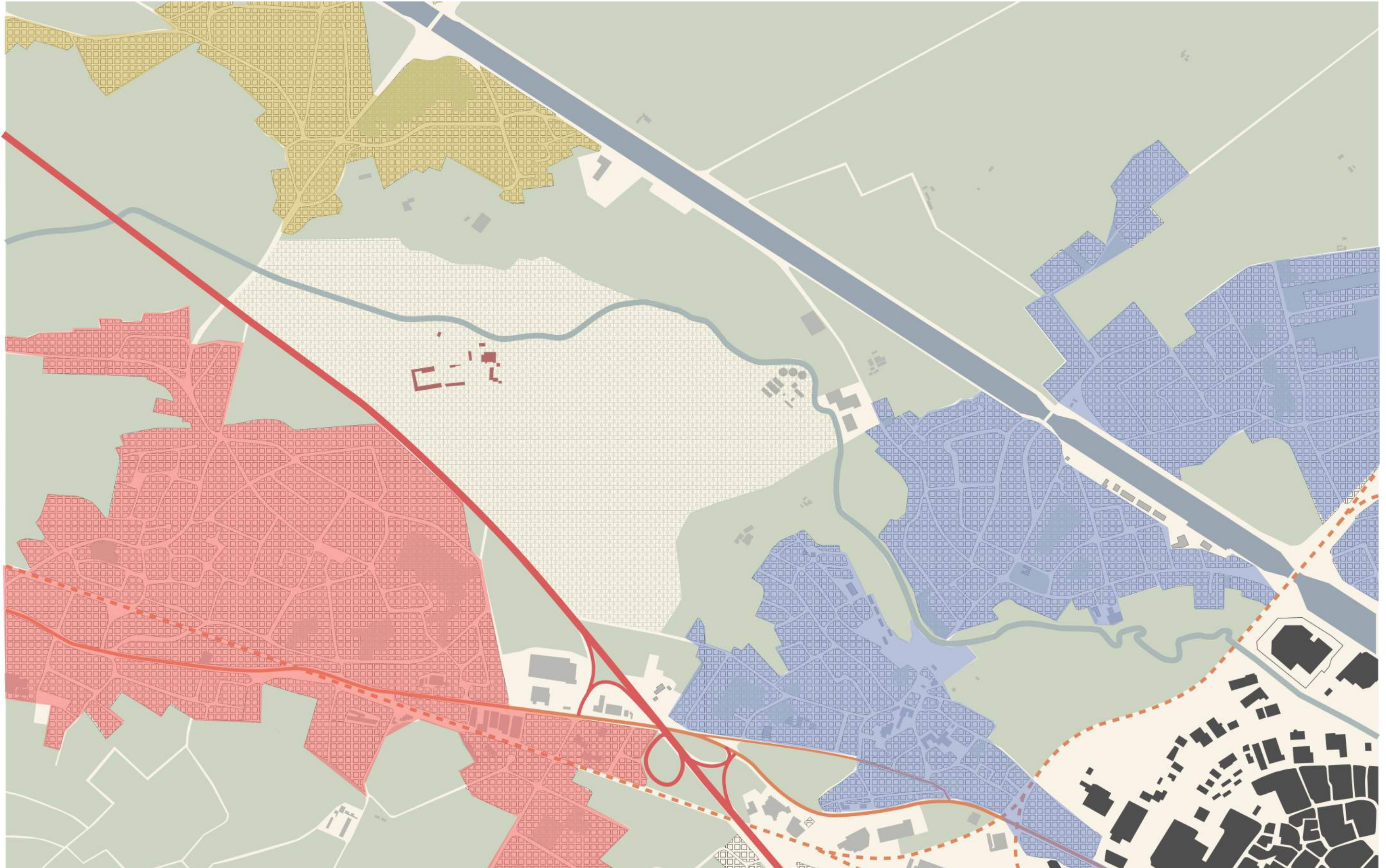
TRACEREN VAN LIJNEN EN VELDEN

Het gefragmenteerde landschap is opgebouwd uit verschillende lijnen en velden. Deze lijnen kunnen op diverse niveaus worden beschreven. Aan de ene kant zijn er de bovenlokale lijnen: het Albertkanaal, de steenweg, het spoor, de Demer en de snelweg E313. Tegelijkertijd vormen zich daartussen lokale lijnen, zoals buurt- en wijkwegen, enzovoort. Naast deze lijnen bestaat het landschap rond Herkenrode uit velden, die worden gevormd door de kernen Kuringen, Kermt en Stokrooie



02 VELDEN: KURINGEN, STOKROOIE, KERMT/TUILT

STOKROOI KERMT/TUILT KURINGEN



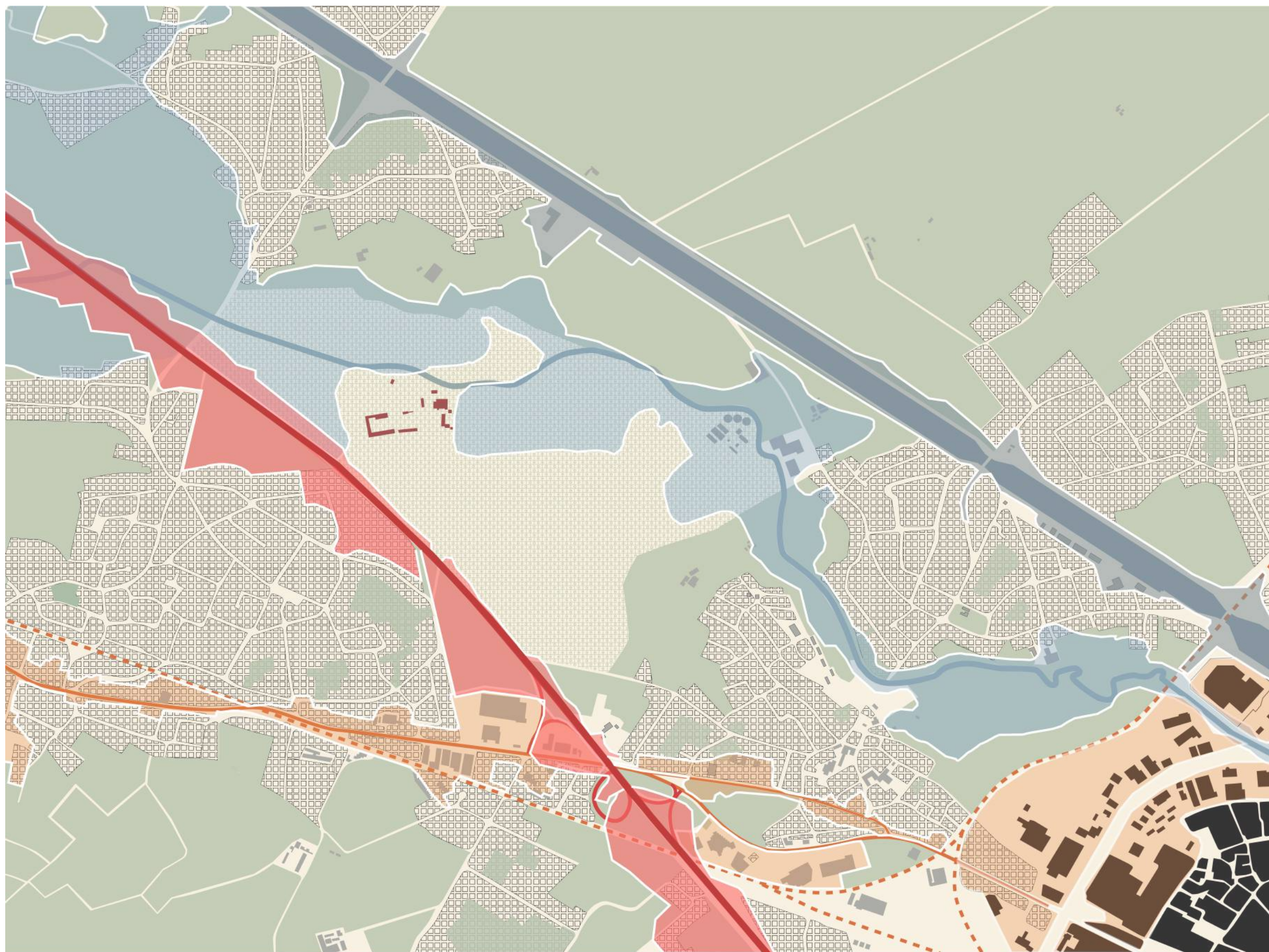
ONTWERPEN AAN SYSTEMEN

01 BESTAANDE SYSTEMEN VERSTERKEN

Een systeem kan omschreven worden als een ruimtelijke figuur met zijn eigen publiek, programma, architectuur, cultuur, ecologie, en andere aspecten die bijdragen aan de identiteit en functionaliteit ervan.

Enerzijds moeten de systemen geïdentificeerd worden. Aan de hand hiervan kunnen de bestaande systemen versterkt worden. Dit wordt gedaan door middel van kaartanalyse en onderzoek om de verschillende systemen en hun onderlinge relaties te begrijpen. Het versterken van bestaande systemen kan betekenen dat er wordt ingezet op het behouden en verder ontwikkelen van de positieve aspecten ervan, zoals het stimuleren van bestaande gemeenschappen, het behoud van ecologische waarde, en het optimaliseren van de functionaliteit van infrastructuur.

- KANAAL
- DEMER
- SNELWEG
- STEENWEG
- SPOORWEG



02 BESTAANDE SYSTEMEN VERBINDEN

Anderzijds ligt de focus op het creëren van verbindingen tussen de reeds bestaande systemen. Dit houdt in dat er wordt gekeken naar manieren om de verschillende systemen met elkaar te integreren en synergieën te creëren. Dit kan bijvoorbeeld worden gedaan door middel van het ontwikkelen van nieuwe infrastructurele verbindingen, het bevorderen van samenwerking tussen gemeenschappen en het creëren van gezamenlijke ruimtes, die verschillende functies kunnen vervullen en diverse groepen mensen kunnen aantrekken. Door deze twee stappen te volgen, kan een gebied worden getransformeerd tot een meer veerkrachtig, dynamisch systeem dat tegemoetkomt aan de behoeften van het landschap rond de Abdij van Herkenrode en de lokale gemeenschap met alle belanghebbende actoren.

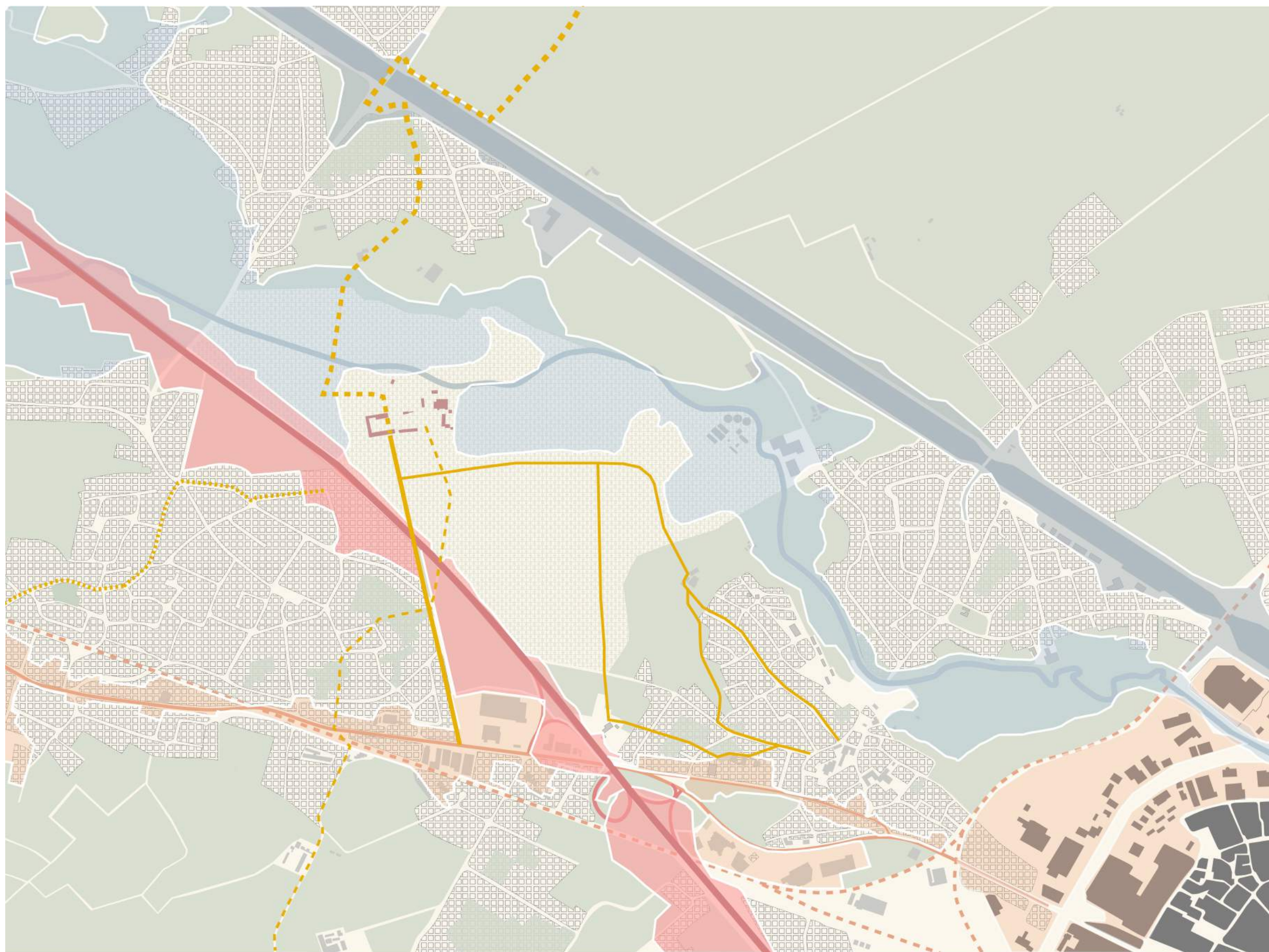
01 Het woonlandschap van microcentraliteiten (Matthias.P, Mathias H., Tim, Charlotte)

02 As station-abdij / De dreef station-abdij (stationsdreef) (Laurence)

03 Productief landschap (Sien)

04 Demerlandschap (Yasin & Mehmet)

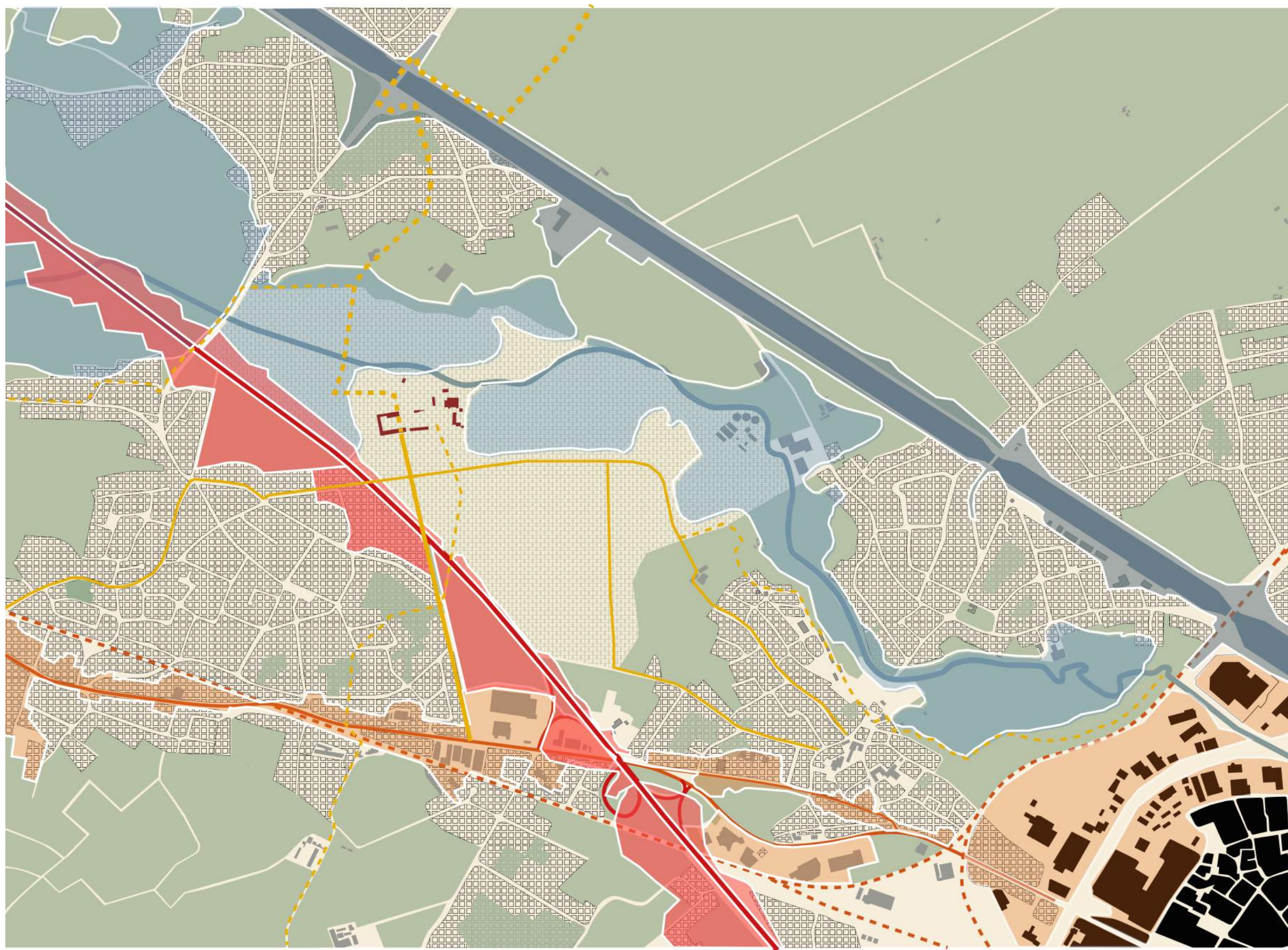
05 Nieuwe dorpsstraat (Natasja, Niels, Pieter & Bjorn)



De analyse van het kavellandschap rond Herkenrode resulteerde in een structuurschets voor dit landschap. Deze structuurschets geeft de verbinding en het versterken van de bestaande systemen weer.

Binnen de context van de Abdij van Herkenrode werden verschillende lijnen geïdentificeerd die zich opstellen als bovenlokale verbindingen. Deze omvatten onder andere de steenweg die Hasselt met Diest verbindt, de spoorweg, het Albertkanaal, de Demer en de snelweg. Het doel is om deze bovenlokale verbindingen beter te laten samenwerken en te integreren met de abdijsite.

De structuurschets die een geïntegreerd kavellandschap weergeeft, is opgebouwd aan de hand van een geheel van systemen. Om deze bestaande systemen te verbinden met elkaar worden er werven geïntroduceerd. Deze werven zijn lokale verbindingen en dienen als cruciale schakels die de omgeving verbinden met de Abdij van Herkenrode. Binnen deze werven worden pilootprojecten vorm gegeven. Deze projecten maken bijgevolg de werven mogelijk om zo de systemen te transformeren naar een geheel.

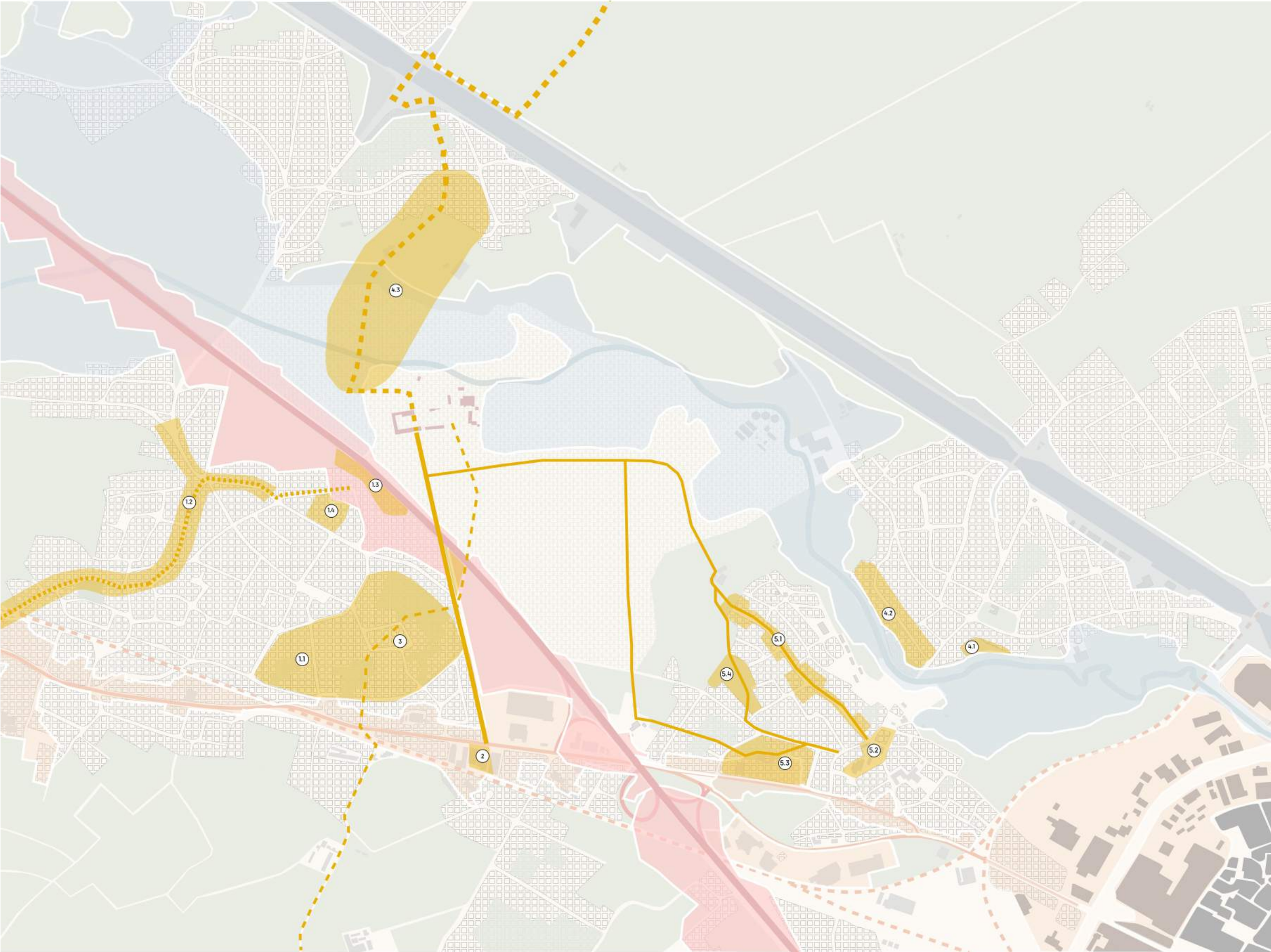


SYSTEEM-WERVEN

- 01 Het woonlandschap van microcentralitei-
ten (Matthias.P, Mathias H., Tim, Charlotte)
- 02 As station-abdij / De dreef station-abdij
(stationsdreef) (Laurence)
- 03 Productief landschap (Sien)
- 04 Demerlandschap (Yasin & Mehmet)
- 05 Nieuwe dorpsstraat (Natasja, Niels,
Pieter & Bjorn)

In totaal werden vijf werven onder handen genomen. Voor elk van deze werven werd er gewerkt aan de uitwerkingen van het vormgeven aan een masterplan, een beeld- kwaliteitsplan of een structuurschets. Deze plannen vormen de fundamenteen van de pi- lootprojecten. Binnen elke werf bevinden zich pilootprojecten die dienen als pioniers van de visie van het masterplan, beeldkwaliteits- plan of structuurschets. Met elk pilootproject streven we ernaar om het charter te vervullen en op die manier een antwoord te formuleren op de onderzoeksvraag.

- | | |
|------------------------------|-------------|
| 1.1. Dorpspeelplaats | Matthias P. |
| 1.2.Opgeladen dreef | Mathias H. |
| 1.3. Wonen als buffer | Tim Borgers |
| 1.4 Het kruispunt | Charlotte |
| 2. Een Halte voor Herkenrode | Laurence |
| 3. Woonvoedsellandschap | Sien |
| 4.1. Wonen in het water | Mehmet |
| 4.2. Waterrijk wonen | Yasin |
| 4.3 De lavendelhoeve | Stéphanie |
| 5.1. Wonen in een dorps tuin | Natasja |
| 5.2. Een nieuwe dorps kern | Niels |
| 5.3. Een dorpspark | Pieter |
| 5.4. De Zorgtuin | Bjorn |



PILOOTPROJECTEN

WERF	PILOOTPROJECTEN	STUDENT	CHARTER
1. HET WOONLANDSCHAP VAN MICROCEN-TRALITEITEN	1.1. Dorpspeelplaats	Matthias Pieters	1,2,3,5,6,7,8
	1.2. Opgeladen dreef	Mathias Herbots	1,3,4,5,6,8,10
	1.3. Wonen als buffer	Tim Borgers	1,3,4,5,6,7,10
	1.4 Het kruispunt	Charlotte Gilis	1,3,4,5,6,8
2. STATIONDREEF	2. Een Halte voor Herkenrode	Laurence Cloots	1,2,3,4,5,6,7,8,9
3. PRODUCTIEF LANDSCHAP	3. Woonvoedsellandschap	Sien Vandebon	1,2,3,4,5,6,7,8,9,10
4. DEMERLANDSCHAP	4.1. Wonen in het water	Mehmet Ali Basaran	1,2,3,4,5,6,7,8,9,10
	4.2. Waterrijk wonen	Yasin Can	1,2,3,4,5,6,7,8,9,10
	4.3 De lavendelhoeve	Stéphanie Remels	1,3,4,5,6,7,8,9
5. KURINGEN ALS DORP	5.1. Wonen in een dorpstuin	Natasja Varlamoff	1,2,3,4,5,6,7,8,9,10
	5.2. Een nieuwe dorpskern	Niels Moermans	1,2,3,4,5,6,7,8,9
	5.3. Een dorpspark	Pieter Thijs	1,2,3,4,5,6,7,8,9,10
	5.4. De Zorgtuin	Bjorn Emens	1,2,3,4,5,6,7,8,9,10

Buitelaar, E., & Leinfelder, H. (2020). Public Design of Urban Sprawl: Governments and the Extension of the Urban Fabric in Flanders and the Netherlands. Urban Planning, 5(1), 46-47. <https://doi.org/10.17645/up.v5i1.2669>

Departement Omgeving Vlaanderen. (2018). Strategische Visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Geraadpleegd op 6 maart 2024, van <https://omgeving.vlaanderen.be/nl/beleidsplan-ruimte-vlaanderen>

Ghijsebrechts, J. & Van Hout, C. (2020). Het verkavelingstribunaal: Een pleidooi voor de Vlaamse verkaveling. <https://www.docdroid.net/9jrsPtf/het-verkavelingstribunaal-cente-van-hout-jakob-ghijsebrechts-pdf>

Harvey, D. (2008). The right to the city. NLR 53.

Natuurpunt. (2024). Betonrapport van de Vlaamse gemeentes en provincies. Chris Steenwegen. Geraadpleegd op 6 maart 2024, van <https://www.natuurpunt.be/pagina/betonrapport-van-vlaamse-gemeenten-en-provincies>

TapijtMetropool. (z.d.). Nieuwe Instituut. <https://nieuweinstituut.nl/projects/habitat-expanding-architecture/tapijtmetropool>

Vlaams Bouwmeester. (2022, 4 december). De Droge Delta. <https://www.vlaamsbouwmeester.be/nl/de-droge-delta>

Wauters E. (red.), Boussauw K. Poelmans, L., Steenberghe Th., Vermader M., Janssen, L., Beckx, C. Broekx, S., Tindemans H. (2021). Monetarisering urban sprawl in Vlaanderen. Studie uitgevoerd in opdracht van Departement Omgeving.

BEELDEN

[Illustratie Het verkavelingstribunaal]. (2020). Geraadpleegd op 24 maart 2024, van <https://www.desiredspaces.be/contributions-projekten-projects/het-verkavelingstribunaal>

[Individualisering van de verkaveling]. (2020). Geraadpleegd op 24 maart 2024, van <https://www.desiredspaces.be/contributions-projekten-projects/het-verkavelingstribunaal>

[Alternatieve woonvormen]. (2020). Geraadpleegd op 24 maart 2024, van <https://www.desiredspaces.be/contributions-projekten-projects/het-verkavelingstribunaal>



SCHAKELRAND

WERF 2 : STATIONS DREEF





SCHAKELRAND

Een masterplan dat zich richt op de transitie tussen de verschillende landschappen van Herkenrode.

Auteur	Cloots Laurence
Promotor studiobegeleiders	Prof. dr. ir. arch. Oswald Devisch Jo Berben - Eef Boeckx Jo Jansen - Laura Piovan
seminarie studio academiejaar	Stadsmaken RE-Pair 2023-2024

INHOUD.

●	CONTEXT	P.6	
●	MASTERPLAN : Schakelrand	P.8	
●	ANALYSE VAN DE CONTEXT	P.10	
○	Fragmentatie door bovenlokale verbinding		P.10
○	Doorbroken lokale verinding		P.12
○	Handelsontwikkelingen aan bovenlokale verbindingen		P.14
●	OPGELADEN VERBINDING	P. 16	
○	Huidige situatie		P.16
○	Principes van het masterplan		P.17
○	Een nieuw station als tegenhanger van de abdij		
○	De Herkenrodedreef versterken		
○	De steenweg herwaarderen als ontmoetingsplaats		
○	Schakelrand		P.19
●	DE SCHAKELS	P.20	
○	De dreef		P.20
○	Verbinding		P.20
○	Het station		P.21
○	Herwaardering van de steenweg		P.21
○	Nieuw landschap		P.21
●	LEXICON	P.23	
●	BIBLIOGRAFIE	P.24	
●	AFBEELDINGENLIJST	P.25	

CONTEXT.

Limburg is een provincie in het noordoosten van Vlaanderen, grenzend aan Nederland. De provincie staat bekend om zijn groene en gevarieerde landschappen, daarnaast heeft het een rijk cultureel erfgoed met tal van historische monumenten, waar de Abdij van Herkenrode deel van uitmaakt.

Centraal gelegen in Limburg, aan de oevers van de Demer en de Helbeek, ligt Hasselt. Deze historische stad heeft eeuwenlang een belangrijke rol gespeeld in de regio, niet enkel als economisch centrum, maar ook als een plek van culturele en religieuze betekenis. Een van de voornaamste kenmerken van de stad is de nabijheid van de Abdij van Herkenrode, de voormalige cisterciënzerabdij, was een waar centrum van spiritualiteit en economische activiteit in de regio

De Abdij van Herkenrode vormt het vertrekpunt voor een grootschalig masterplan met bijhorende pilootprojecten. Deze zijn gericht op revitalisatie en duurzame ontwikkelingen voor de omliggende verkavelingen, waaronder Kermt, Kuringen en Stokrooie. Deze subkernen maken allemaal deel uit van Hasselt, en hebben elk hun eigen identiteit en verleden.

In dit boek wordt een verbinding die door de jaren heen verloren is gegaan opnieuw tastbaar gemaakt. Hierbij wordt een masterplan uitgedacht voor Herkenrode en Kermt, de naastliggende verkaveling.



Fig. 1 - Situering projectlocatie

MASTERPLAN : SCHAKELRAND.

Schakelrand waar bebouwing en landschap overschakelen

In de omgeving van Hasselt verschuilt zich in het landschap de Abdijsite van Herkenrode, een historisch aanknooppunt voor religie en ambacht. Door de snelle verstedelijking van de stad werd de abdijsite afgesneden van de dorpse verkavelingen eromheen. Hierbij namen zowel de stad als de dorpen heel wat van het landschap van Herkenrode in, met als gevolg een abdij die niet meer in relatie stond met zijn landschap.

Bij het uitwerken van een masterplan voor Kermt met betrekking tot de Abdij van Herkenrode wordt de focus net gelegd op deze schakelzones tussen de bebouwing en het landschap. Waar ooit de bebouwing het open landschap inneemt als een parasiet, worden nu de relaties tussen beide geherdefinieerd. In deze visie moet de natuur zijn positie terugwinnen om zo een nieuw evenwicht te creëren.

Dit brengt niet enkel het respecteren van het bestaande open landschap maar ook het herstel ervan, tot zelfs de versterking van de landschappen, met zich mee. Deze strategie implementeert pilootprojecten die de rafelrand tussen verstedelijking en landschap moeten benadrukken. Vervolgens wordt de steenweg hiermee gerevitaliseerd en de ceremoniële verbindingen met de abdijsite beklemtoont om zijn historische en culturele identiteit opnieuw naar voor te schuiven.

De transitie naar een meer kwalitatieve leefomgeving start bij het ontwikkelen van deze schakelzones. Deze wordt gezien als opportuniteit voor experimentatie en innovatie waar de pilootprojecten naadloos in kunnen vervuld zijn. Zo worden er drie projecten binnen het masterplan gedefinieerd, elk project situeert zich op een andere transitiezone.

Finn Boonen richt zich op de herinname van de historische dreef waarbij hij een toegangsgebouw situeert tussen beide invalswegen naar de Abdij van Herkenrode. Hierin worden enkele actoren gehuisvest die momenteel ontbreken, zowel op de site als in de omgeving, zoals groenbeheer en jeugdwerking. Daarnaast focust Silke Grondelaers zich op een verdichtingsstrategie waarbij de Diestersteenweg opnieuw opgewaardeerd wordt. Dit verdichtingsprogramma wordt ondersteund door middel van woon- en werkgelegenheden binnen eenzelfde project. Aanvullend, tussen beide projecten in geplaatst, voorziet Laurence Cloots een multi-modaal kruispunt. Door de strategische ligging kan het project in deze context uitgroeien tot een waardevol knooppunt voor de stad, door meer in te zetten op het openbaar vervoer wordt het stadscentrum van Hasselt verlicht van autohinder. Het knooppunt nabij de Abdij van Herkenrode moet bovendien bijdragen tot de toegankelijkheid van de toeristische site.

In essentie is het masterplan een paradigmaverschuiving van ruimtelijke verbruik naar wederkerigheid tussen bebouwing en landschap. Door Middel van deze strategieën en projecten wordt er gestreefd naar een meer kwalitatieve en veerkrachtige toekomst voor de verkaveling en de bewoners ervan.

In het eerste hoofdstuk wordt de context besproken, hierin werd een analyse naar zowel lokale als bovenlokale verbindingen uitgevoerd. Bovendien werd hier ook gekeken naar de hindernissen en kansen die de context aan het masterplan aan biedt. Vervolgens wordt in het tweede hoofdstuk het masterplan toegelicht aan de hand van drie principes. Daarna komt ook het masterplan aan bod, waarin alle drie de principes worden toegepast. Tot slot worden de individuele schakels onder elk principe toegelicht in het laatste hoofdstuk.

ANALYSE VAN DE CONTEXT.

Fragmentatie door bovenlokale verbindingen: begrenzing van landschappen

gevolgen van infrastructuur. Deze snijlijnen verdelen Kermt in verschillende wijken waaronder Tuilt, Kermt-Statie en Kermt-dorp. De Diestersteenweg, ooit een belangrijke handelsroute die door Kermt liep, heeft nu plaatsgemaakt voor een opeenvolging van handelspanden en woningen die een grotere korrelgrootte bezitten dan de omliggende verkavelingen van het dorp. Hierdoor vormt de steenweg een zelfstandig systeem dat invloed heeft gehad op de versnippering van zowel het stedelijke landschap als de natuur.

Met de komst van de Abdij van Herkenrode werd de oorspronkelijke handelsroute tussen Herk-de-stad en Hasselt omgevormd tot pelgrimsroute, die een knik maakte ter hoogte van de abdij om de macht ervan meer te onderstrepen. Echter, na de Franse revolutie nam de invloed van de abdij sterk af. De ontwikkeling van nieuwe infrastructuur, zoals spoorwegen en snelwegen, overschrijden het oorspronkelijke landschap dat zich rond de abdij ontplooidde, waardoor de abdij afgezonderd raakte van haar omliggende natuurlijke en culturele landschappen.

De Diestersteenweg werkte als katalysator voor het straatdorp, lintbebouwing gaat zich rond ontwikkelen en er verschijnen ook industriële activiteiten rondom de spoorlijn. De snelweg vormt een harde grens tussen Kermt en de abdij, terwijl de historische dreef een duidelijke grens aangeeft voor de verkaveling. Kermt-statie, het gebied ten zuiden van de spoorweg, toont een nieuw type van grens: een rafelrand. Hier zet de verkaveling druk op het landschap. Deze subkern staat in directe verbinding met Herkenrodebossen, welke vandaag meer ingenomen wordt door verkavelingen en landbouwactiviteiten.

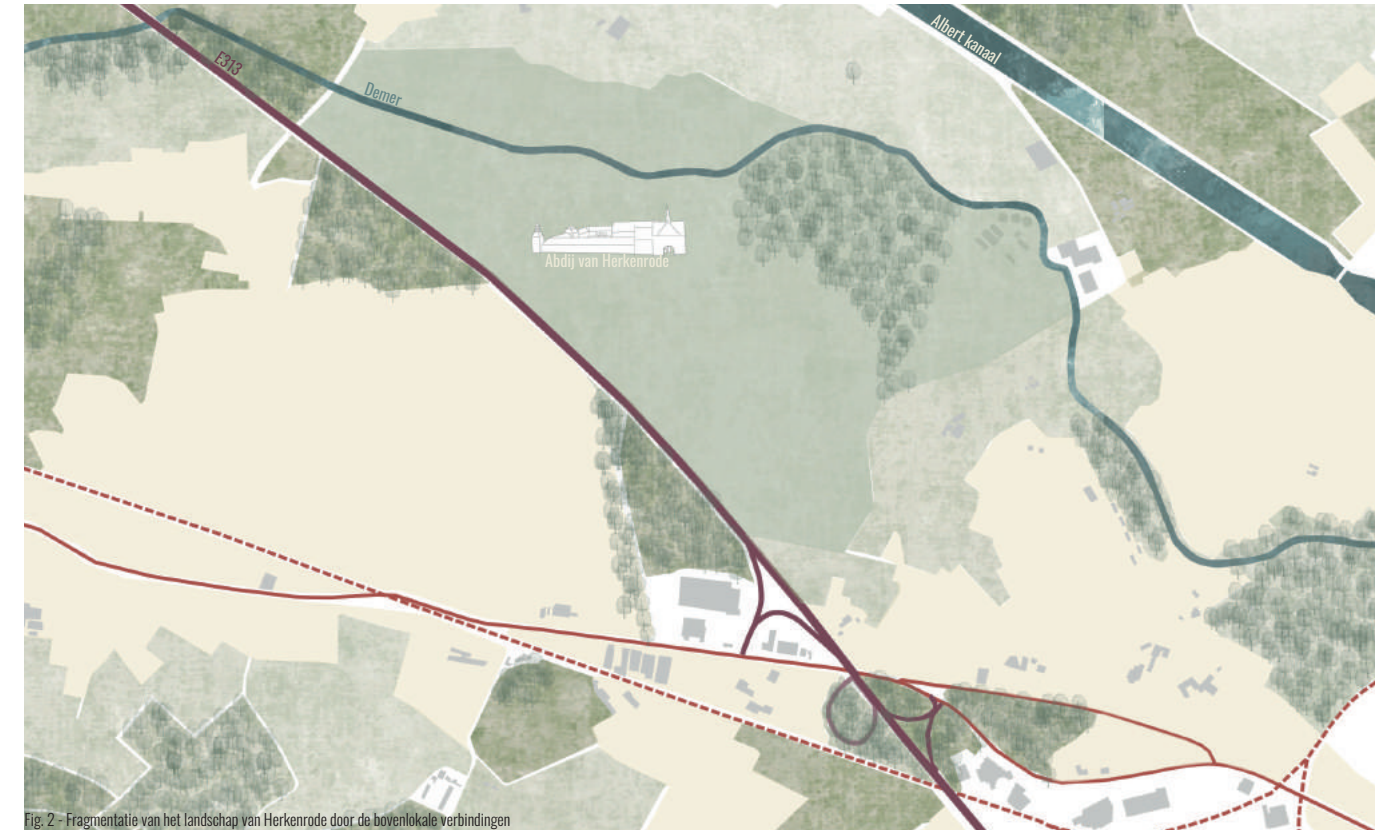


Fig. 2 - Fragmentatie van het landschap van Herkenrode door de bovenlokale verbindingen

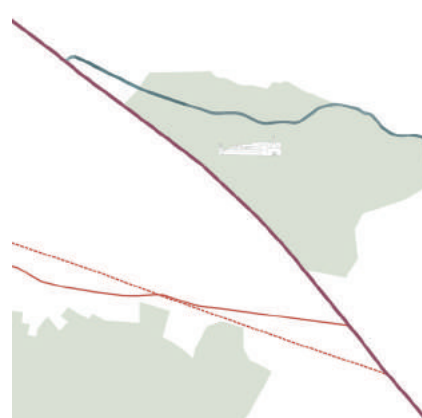


Fig. 3 - Herkenrode Abdij als eiland binnen infrastructuur

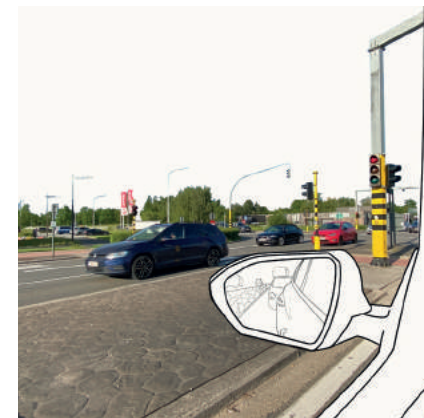


Fig. 4 - Kruispunt van bovenlokale verbindingen



Fig. 5 - Samenkomst Herkenrodedreef met Diestersteenweg

ANALYSE VAN DE CONTEXT.

Doorbroken lokale verbinding: verlies van zachte grenzen

De Herkenrodedreef, met historische betekenis als pelgrimsroute naar de Abdij van Herkenrode, wordt gekenmerkt door zijn dubbele bomenrij en zijn symbolische waarde als verbindingsweg tussen verschillende gebieden. Ooit diende deze dreef als hoofdroute voor pelgrims en reizigers die de abdij bezochten, hierbij droeg het indrukwekkende zicht op de abdij in belangrijke mate bij aan de beleving van de route.

Echter, door het groeien van moderne infrastructuur, zoals de snelweg, werd de dreef doorgeknipt, hierdoor werd de oorspronkelijke continuïteit van de route doorbroken. Om nu de abdij te bereiken ervaart men in eerste instantie dezelfde beleving als de pelgrims om vervolgens de relatie met de abdij tijdelijk te verliezen, tot men de autostrade overgestoken is. Niettegenstaande blijft de Herkenrodedreef een belangrijke lokale verbinding, die een directe link vormt tussen de omliggende subkernen en de historische abdijsite.

Langs de dreef hebben zich door de eeuwen heen boeiende relaties ontwikkeld tussen woonlandschappen en infrastructuur. Hoewel deze nieuwe ontwikkelingen de originele kracht van de dreef verstoren, blijft het een beeldbepalende verbinding in de regio. Ondanks de fysieke hindernis die de snelweg vormt in deze lokale verbinding, ontstaat ook hier een rafelrand net zoals dat bij de infrastructuur en het landschap het geval is.



Fig. 6 - Een doorbroken lokale verbinding



Fig. 7 - Historische dreef doorbroken door autosnelweg

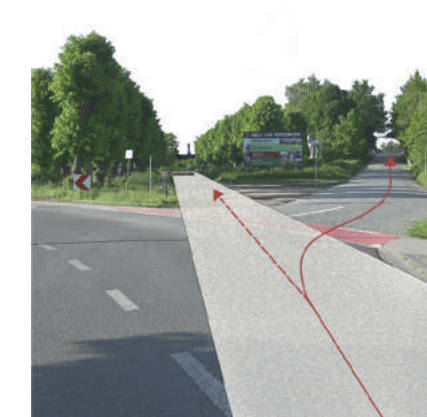


Fig. 8 - Beleving van de Historische dreef



Fig. 9 - Synergie met het woonlandschap

ANALYSE VAN DE CONTEXT.

Handelsontwikkeling aan bovenlokale verbindingen: obstructies en kansen

De visie voor het masterplan heeft als belangrijkste doel de verloren gegane groene verbindingen te herstellen, waarbij de relatie met de abdij opnieuw tastbaar wordt. Binnen het masterplan ontstaat één grote werf bestaande uit drie individuele deelprojecten. Deze situeren zich rond de historische dreef of steenweg in relatie met het naastliggende groengebied, hierdoor wordt er opnieuw een opgeladen verbinding tussen beide gebieden gemaakt. Deze visie uit het masterplan wordt uitgedaagd door enkele belangrijke obstakels. De snelweg en de steenweg bezitten hun eigen logica en lopen dwars door de mogelijke verbindingen. Beide infrastructuren brachten handelsactiviteiten met zich mee, die de visuele barrière naar de groene gebieden hebben versterkt.

De bestaande handel heeft zich sterk gebonden aan zijn strategische ligging aan de afrit van de autosnelweg. Maar net door deze handel hier te plaatsen ontstaat meer passage op zowel snelweg als steenweg om ze te kunnen bereiken, wat op zijn beurt zorgt voor verkeershinder nabij de verkavelingswijken van Kermt. De grote dozen waarin de economische activiteit zich vestigt, bestaan uit blinde wanden over een lange afstand. De configuratie van deze gebouwen creëert smalle doorgangen, die ontoegankelijk zijn en weinig uitnodigend voor zachte verkeersdeelnemers. Het potentieel van deze doorgangen ligt in de mogelijkheid om zichten te openen naar het omliggende open landschap, dat deel uitmaakt van Herkenrode.

Tevens staat het gebruik van de handel niet in verhouding met het gebouwde volume, ze trekken een eerder beperkt aantal klanten maar ze bezetten een immense oppervlakte waarvan ongeveer zestig procent opslag is. De handelspanden rond de snelweg en langs de steenweg hebben een uitgesproken karakter, men koopt hier iets eens in de zoveel jaar zoals bijvoorbeeld een matras bij Swiss Sense of een openhaard bij Colemont. maar door hun expertise komen mogelijk ook klanten van verderaf hiernaartoe.

Op meso-schaal lijkt het initieel aantrekkelijk om alle handelspanden te verplaatsen naar de nabijgelegen handelssite in Kuringen. Verdere analyse toont intussen aan welke handel gunstig is voor de omgeving en welke niet. Banken en supermarkten zijn dienstige activiteiten voor de verkaveling, de andere aanwezige activiteiten kunnen verplaatst worden. Door de verplaatsing ervan kunnen de eerder besproken open zichten naar het landschap gerealiseerd worden.



Fig. 10 - Invloed van lokale handel op de omgeving



Fig. 11 - Samenkomst Herkenrode dreef met Diestersteenweg



Fig. 12 - Spoorlijn 35 als fysieke grens



Fig. 13 - Blinde steegjes tussen handel

OPGELADEN VERBIDNING.

Herkenrodedreef omvormen tot opgeladen verbinding

Door het toepassen van strategische pilotprojecten bij het begin en einde van de Herkenrodedreef wordt deze lokale verbinding opnieuw geactiveerd.

In het masterplan vormt de dreef de meest relevante verbinding tussen de Abdij van Herkenrode en de Herkenrodebossen. Nochtans werden beide aantrekkingspolen fysiek van elkaar gescheiden door infrastructuur, waardoor ook de mentale connectie verloren ging. Door de dreef opnieuw in te zetten als belevingselement in combinatie met twee interessante programma's aan weerszijden ontstaat een interessante synergie tussen de projecten, de landschappen en de historische abdij-site.

Om dit te kunnen realiseren bevat het masterplan enkele principes, deze kunnen eveneens geïnterpreteerd worden als fases, maar is er geen formele volgorde opgesteld voor de uitvoering ervan. Aan het einde is het masterplan in zijn totaliteit te zien waarbij alle principes worden toegepast, om zo een opgeladen verbinding te bekomen binnen het schakelrand masterplan.



Fig. 14- Huidige situatie

HUIDIGE SITUATIE

De huidige situatie toont duidelijk hoe de Herkenrode abdij afgesneden wordt van zijn omgeving, dit is gedeeltelijk het gevolg van de aanleg van de autostrade die de Herkenrodedreef doorknipt. Hoewel de verbinding met de Herkenrodebossen ook verloren is gegaan, is dit te wijten aan de spoorlijn Leuven-Hasselt en de oude handelsroute, nu beter gekend als de Kuringersteenweg.

OPGELADEN VERBIDNING.

Principes van het masterplan



Fig. 15- Een nieuw station als tegenhanger van de abdij

EEN NIEUW STATION ALS TEGENHANGER VAN DE ABDIJ

De aanwezigheid van grootschalige handelspanden bij de afslag van de autosnelweg en aan het einde van de Herkenrodedreef schenkt een kans om deze handelsactiviteiten te clusteren en te verplaatsen naar een meer geschikte locatie, zoals de handelsomgeving van Kuringen aan de andere kant van de snelweg. De vrijgekomen ruimte tussen de steenweg en de spoorweg, vlakbij de snelweg, is ideaal voor de

ontwikkeling van mobiliteitsvoorzieningen zoals een stationsgebouw aan het einde van de dreef. Hier kan het project van Laurence Cloots geïmplementeerd worden, waardoor een multimodale hub ontstaat die de collectieve mobiliteit en het toerisme bevordert, en tevens fungeert als herkenningspunt aan het einde van de dreef net zoals de Abdij van Herkenrode dat is.



Fig. 16- De Herkenrodedreef versterken

DE HERKENRODEDREEF VERSTERKEN

De dreef kan worden versterkt als groen element door deze te verbinden met nieuwe parken langs de route. Daarnaast wordt de dreef voort gezet tot over de steenweg heen tot aan een nieuw plein, dat eveneens het nieuwe eindpunt vormt, hierdoor wordt het wederom een verbindend element. Door de dreef te verlengen, wordt de verbinding tussen de Abdij van Herkenrode en de Herkenrodebossen opnieuw tastbaar. Binnen dit principe kan het project van Finn Boonen worden toegepast om het groenonderhoud van deze uitgebreide groene verbinding uit te voeren.



Fig. 17- Steenweg herwaarderen als ontmoetingsplaats

DE STEENWEG HERWAARDEREN ALS ONTMOETINGSPLAATS

De aanwezigheid van de uitrit van de autosnelweg en handelsactiviteiten langs de steenweg dragen bij aan de verkeershinder in de buurt. Door de handelszaken te clusteren en te herintegreren op een meer geschikte locatie, zoals in Kuringen, en door de oude afrit van de snelweg opnieuw in gebruik te nemen zodat deze rechtstreeks naar deze handelssite leidt, kan de buurt weer leefbaar worden gemaakt. De vermindering van het pendelverkeer samen met de vrijgekomen ruimte biedt de mogelijkheid voor een woonuitbreiding. Hier kan Silke Grondelaers haar project worden geïmplementeerd, dat een verdichting typologie omvat waarbij wonen en werken wordt gecombineerd langs de invalsweg.



DE SCHAKELS.

De schakels achter het masterplan

Om 'Het Verkavelingscharter' uit het eerste boek te realiseren, worden er enkele ontwerpprincipes geïntroduceerd. Deze kunnen gezien worden als de schakels van de verschillende principes met betrekking tot het masterplan.

DE DREEF VERSTERKEN

Om de Herkenrodedreef terug te brengen tot een groene verbinding, zodat deze haar oorspronkelijke functie terugwint als fundamentele verbinding tussen de verschillende gebieden, beschikt het masterplan over twee strategieën om dit te realiseren.

In het masterplan wordt gestreefd naar een **herwaardering van het natuurlijke landschap** door het beschouwen van de natuur als een integraal onderdeel van de stedelijke omgeving. Het insinueert behoud en herstel van het landschap om de omgeving terug een deel van zijn historische identiteit te bezorgen. Het masterplan geeft de Abdij van Herkenrode de kans op **culturele en historische** wijze zijn **identiteit** met de omgeving te **versterken**. Dit wordt mogelijk gemaakt doordat de Herkenrodedreef deels hersteld wordt en de verbinding tussen Herkenrode en zijn landschappen terug naar voren komt.

VERBINDING

Enkel een herwaardering van de dreef is niet genoeg om er een opgeladen verbinding van te maken, de verbindende kracht moet verder reiken dan de directe omgeving van de abdijsite. Hierbij is het noodzakelijk rekening te houden met verbindingen op maat van het zachte verkeer.

Om Herkenrode opnieuw op een kwalitatieve wijze met zijn omgeving te verbinden wordt er in het masterplan gestreefd naar zowel **veilige en toegankelijke openbare ruimtes als routes**. Hierbij ontstaat een opportuniteit om de fiets- en wandelpaden opnieuw vorm te geven en ook de verkeershinder in de wijk te verminderen. En om verbindingen te creëren die extra beleving meebrengen voor het zachte verkeer, waardoor men de ruimere omgeving van Herkenrode wil ontdekken.

HET STATION

Om de Herkenrodedreef om te vormen tot een groene opgeladen verbinding is het in dit masterplan een ontwerpbeslissing geweest om eindpunten toe te voegen aan deze historische as. De tussenliggende zone en de kopgebouwen moeten met schaalgevoeligheid worden ontworpen. Door het spelen met de **verschillende schaalniveaus** leidt dit tot samenhangende ontwerpen binnen het masterplan, dewelke zich aanpassen aan zowel de stedelijke maat als het niveau van de wijk.

De historische dreef beschikt in zijn vernieuwde toestand over een lengte van maar liefst anderhalve kilometer. Hoewel deze lineair is, is het toch vanuit stedenbouwkundige overweging gunstig om **oriëntatiepunten** toe te voegen op deze weg. Hieronder vallen twee magneten telkens aan het einde van de dreef, met daartussenin nog een gebouw dat belangstelling opwekt.

HERWAARDERING STEENWEG

De verbindingsweg tussen Hasselt en Diest vormt een belangrijke bovenlokale verbinding, die Kermt heeft doen ontwikkelen tot straatdorp. Hierbij is de leefbaarheid ervan verloren gegaan en dit moet worden teruggebracht tot op het niveau van een hedendaags woonlandschap.

De sociale aspecten van de omgeving worden opnieuw in evenwicht gebracht door dit masterplan en de **ontwikkelingen** erin. Tegelijkertijd wordt er ingezet op waardevolle publieke ruimte en een waardevolle mobiliteitsplan voor de omgeving evenals een hoogwaardig woonverdichtings programma.

NIEUW LANDSCHAP

Het masterplan zoekt naar nieuwe types, deze zijn te vinden in de randen maar evenzeer in de landschappen zelf, alsook in de unieke relaties die tussen deze drie aspecten ontstaan.

Het masterplan zoekt naar een interactieve relatie, een **synergie tussen bebouwing en landschap**, waarbij deze elkaar aanvullen. Hierbij domineert de gebouwde omgeving niet langer het landschap, maar werken ze samen tot het creëren van een waardevolle leefomgeving.

Door middel van het masterplan worden verschillende **ruimtelijke overgangszones** geactiveerd om de wisselwerking tussen mens en natuur te bevorderen. Door de ontwikkeling van deze transitiezones ontstaan levendige en dynamische gemeenschapsruimtes.

Schakelrand

Een rand aan de verstedelijking waar op een humane manier wordt overgeschakelt naar het naastliggende landschap. Deze randen kunnen actief worden door het invoegen van een maatschappelijk programma.

Synergie

Samenwerking of relatie tussen verschillende componenten of groepen.

Opgeladen verbinding

Een verbinding die opnieuw beteknis en beleving krijgt binnen een groter geheel.

Schakelzones

Zones binnen de verkaveling waar reeds overgeschakelt wordt, of potentieel bezit om over te schakelen, op een kwalitatieve manier.

Rafelrand

Een duidelijke rand van de verkvaling waarbij deze druk uit oefent o het open landschap, om deze verder ruimtelijk te consumeren met bebouwing.

Revitaliseren

Nieuw leven inblazen van een element.

Schaalniveau

Bebouwing die ruimtelijk past in zijn context en werkt aan de gevoeligheid tussen zijn schaal en die van de omgeving.

paradigma verschuiving

Een fundamentele wijziging in de manier waarop we denken en benaderen van een concept. Hierbij wordt de overgang van het ene denk kander naar het andere, waarbij een radicale herzieing plaats vindt rond het voorgaande probleem.

Eindpunt

De toevoeging van een bestemming op een infrastructuur om het einde ervan duidelijk te maken. Tegelijkertijd kan dit een oriëntatiepunt zijn, waarbij het richtinggevend werkt ten opzichten van de omgeving.

Kopgebouw

Gebouw dat vrijstaand of minimum drie zichtbare geveks heeft, dat het einde of begin van een bouwblok weergeeft.

Toegankelijk

Een plek die voor iedereen zelfstandig, veilig en comfortabel bereikbaar en te gebruiken is.

BIBLIOGRAFIE.

Naar de layout van;
Overlant, & NU architectuuratelier. (2023). Valleiark Genk: Connector Hoge Kempen. Vlaams Bouwmeester.

Bronnen

AR-Tur, Public Space, & KU Leuven. (2021). Toolbox: Dorpse architectuur. Die Keure Printing and Publishing.

Dossier Kermt / Hasel. (z.d.).
Geraadpleegd op 23 oktober 2023
<https://hasel.be/dossier/dossier-kermt>

Hasel. (z.d.).
Geraadpleegd op 16 oktober 2023
<https://hasel.be/abdij-van-herkenrode-herkenrodeabdij-herkenrodeabdij-4>

Palmbout urban landscapes, Feddes Olthof landschapsarchitecten, & De Smet Vermeulen architecten BVBA. (2017).
Geraadpleegd op 14 april 2024
Masterplan: Slachthuisite - norrdschippersdok- Lobroekdok. AG vespa. https://www.agvespa.be/sites/default/files/download-item/definitief_masterplan_slachthuisite_noordschippersdok_lobroekdok.pdf

Team Vlaams Bouwmeester. (2020). Buurten met lef, buurten vol leven. Die Keure Printing and Publishing.

T’Jonck, P., Laermans, R., Lyppens, G., Malliet, A., & Wieërs, E. (Red.). (2023). Samen wonen ontwerpen. Albe De Coker.

AFBEELDINGENLIJST.

- Fig. 1 (Cloots, L. (2024). Situering projectlocatie
- Fig. 2 (Cloots, L. (2024). Fragmentatie van het landschap van Herkenrode door de bovenlokale verbindingen
- Fig. 3 (Cloots, L. (2024). Herkenrode Abdij als eiland binnen infrastructuren
- Fig. 4 (Cloots, L. (2024). Kruispunt van bovenlokale verbindingen
- Fig. 5 (Cloots, L. (2024). Samenkomst van Herkenrodedreef met Diestersteenweg
- Fig. 6 (Cloots, L. (2024). Een doorbroken lokale verbinding
- Fig. 7 (Cloots, L. (2024). Historische dreef doorbroken door autosnelweg
- Fig. 8 (Cloots, L. (2024). Beleving van de Historische dreef
- Fig. 9 (Cloots, L. (2024). Synergie met het woonlandschap
- Fig. 10 (Cloots, L. (2024). Invloed van lokale handel op de omgeving
- Fig. 11 (Cloots, L. (2024). Samenkomst van Herkenrodedreef met Diestersteenweg
- Fig. 12 (Cloots, L. (2024). Spoorlijn 35 als fysieke grens
- Fig. 13 (Cloots, L. (2024). Blinde steegjes tussen handel
- Fig. 14 (Cloots, L. (2024). Huidge situatie
- Fig. 15 (Cloots, L. (2024). Een nieuw stations als tegenhanger van de abdij
- Fig. 16 (Cloots, L. (2024). De Herkenrodedreef versterken
- Fig. 17 (Cloots, L. (2024). Herwaardering steenweg als ontmoetingsplaats
- Fig. 18 (Cloots, L. (2024). Schakelrand: het masterplan

Een halte voor Herkenrode

WERF 2 : STATIONSDREEF | PILOOTPROJECT 1





EEN HALTE VOOR HERKENRODE

Multimodaal knooppunt tussen Hasselt en Herkenrode

Auteur	Cloots Laurence
Promotor studiobegeleiders	Prof. dr. ir. arch. Oswald Devisch Jo Berben - Eef Boeckx Jo Jansen - Laura Piovan
seminarie studio academiejaar	Stadsmaken RE-Pair 2023-2024

DANKWOORD.

Met veel dankbaarheid wil ik hier mijn waardering uitspreken aan alle mensen zonder wie dit masterproject en de bijbehorende scriptie niet tot stand zouden gekomen zijn. Deze scriptie weerspiegelt niet alleen mijn academische prestaties van het afgelopen jaar, maar ook alles wat ik heb geleerd in de vijf prachtige jaren van mijn architectuurstudie aan de Universiteit Hasselt. Met een beetje spijt in het hart is het tijd om de deur achter me dicht te trekken en vaarwel te zeggen tegen mijn studententijd.

Allereerst wil ik mijn dankbaarheid uitspreken aan mijn promotor, Prof. dr. ir. arch. Oswald Devisch, voor zijn kritische input en inspiratie op het gebied van literatuur, evenals de uitdagende onderzoeksvraag die verbonden was aan de ontwerpstudio Re-Pair. Zijn feedback-momenten hebben mijn horizon verbreed, waardoor ik dieper kon graven in mijn onderzoek.

Ook wil ik mijn dank betuigen aan mijn begeleiders Prof. arch. Jo Berben en arch. Eef Broeckx, voor de wekelijkse begeleidingen en inspiraties op ontwerpgebied. Hun inzichten waren van onschatbare waarde voor mij en hebben me geholpen om te blijven groeien.

Ik wil ook graag mijn ouders bedanken, niet alleen voor hun steun gedurende de afgelopen periode, maar voor de afgelopen vijf jaar waarin zij dit permanent deden. Hun onvoorwaardelijke liefde en aanmoediging hebben me door zowel hoogte- als dieptepunten gebracht. Hierbij ook een welgemeende dankjewel aan mijn vriend, Daan, die de afgelopen jaren aan mijn zijde heeft gestaan en me heeft voorzien van motivatie en doorzettingsvermogen. Hun aanwezigheid en steun zijn van onschatbare waarde geweest voor mij en hebben me geholpen mijn projecten succesvol af te ronden.

Tot slot wil ik nog mijn oprechte dank uitspreken aan alle anderen die mij hebben bijgestaan in mijn academische en persoonlijke groei de voorbije jaren. Jullie hebben deze ervaring onvergetelijk gemaakt.

Met oprechte dankbaarheid,

- Laurence

ABSTRACT.

NL. Deze masterscriptie is opgebouwd uit drie boeken die samen een geheel vormen. De voorgaande boeken waaronder Boek 1; het verkavelingscharter, leidt tot een charter met criteria waaraan het ontwerp moet voldoen om meerwaarde te creëren binnen een verkaveling. Boek 2; schakelrand, werkt een masterplan uit waarbij de verbinding tussen twee aantrekkingspolen opnieuw fysiek gerealiseerd wordt.

Dit onderzoek, beschreven in het derde boek van de masterscriptie, richt zich op de multi-modaliteit rondom Hasselt. Met als doelstelling het verbeteren van de kwaliteit van het openbaar vervoersnetwerk en het aantrekkelijker en toegankelijker maken van het collectieve netwerk buiten het stadscentrum. Dit doel wordt bereikt door middel van een combinatie van literatuurstudie, analyse van cases en ontwerponderzoek.

Om een ontwerp te ontwikkelen dat bijdraagt aan dit doel, wordt een analyse uitgevoerd van de context van het project, variërend van fysieke omgeving tot de geschiedenis en mogelijke opportuniteiten. Daarnaast worden ontwerpcriteria opgesteld vanuit literatuurstudies en door analyses van cases van stationsomgevingen in de omgeving van het projectgebied.

Het laatste deel van de scriptie omvat een concreet projectvoorstel dat gericht is op het bevorderen van het openbaar vervoer en toerisme naar de Herkenrode abdij. Dit voorstel draagt bij aan de algemene doelstellingen van het onderzoek en biedt praktische oplossingen voor het verbeteren van de multi-modaliteit in de regio, met een specifieke nadruk op transitie van landschappen en mobiliteit.

ENG. *This master's thesis is composed of three books that together form a whole. The previous books including Book 1; a charter for the subdivision, leads to a charter with criteria that the design must meet to create added value within a subdivision. Book 2; schakelrand, elaborates a master plan where the connection between two attraction poles is again physically realised.*

This research, described in the third book of the master thesis, focuses on the multi-modality around Hasselt. With the objective of improving the quality of the public transport network and making the collective network outside the city centre more attractive and accessible. This goal is achieved through a combination of literature review, case study analysis and design research.

To develop a design that contributes to this goal, an analysis of the context of the project is carried out, ranging from physical environment to history and potential opportunities. In addition, design criteria are established from literature studies and through analyses of case studies of station environments in the vicinity of the project area.

The final part of the thesis includes a concrete project proposal aimed at promoting public transport and tourism to Herkenrode Abbey. This proposal contributes to the overall objectives of the research and offers practical solutions for improving multi-modality in the region, with a specific focus on transition of landscapes and mobility.

INHOUD.

● CONTEXT	P. 11
● SPOOR 1 : VELDWERK	P. 13
○ Beschrijving van de site	P.14
○ SWOT- analyse	P.18
○ Conclusie	P.19
● SPOOR 2 : LITERATUUR ONDERZOEK & CASE STUDIES	P.21
○ LITERATUUR ONDERZOEK	P.22
○ Kwalitatieve mobiliteit in Vlaanderen	P.23
○ Aankomst van de spoorwegen in België	P.24
○ Van steenkool tot stedelijke ontwikkeling	P.25
○ Station als knooppunt van verandering	P.26
○ Conclusie - Een doodspoor of op zoek naar een nieuw vertrekpunt	P.28
○ Op het juiste spoor - best practice	P.30
○ First and last mile	P.32
○ CASE STUDIES	P.34
○ Hasselt - urbanisatie van de provinciehoofdstad	P.35
● Hasselt herbekeken - historische analyse	P.36
○ Hasselt van systeem naar autonome stad	P.36
○ Sporen van verandering	P.37
○ Sporen van urbanisatie	P.38
○ Van steenkool tot stadsontwikkeling	P.39
○ Van stadsontwikkeling tot weggennet	P.40
○ Haltes van de toekomst	P.41

● Hasselt als case	P.42
○ Station van Hasselt - plaats en knooppunt	P.42
○ Kiewit	P.46
○ Zonhoven	P.50
○ Diepenbeek	P.54
○ Alken	P.58
● Conclusie	P.62
● SPOOR 3 : ONTWERPEND ONDERZOEK	P.65
○ ONTWERPKADER	P.66
● Kermt als knooppunt	P.70
○ PROGRAMMA	P.74
○ Multimodaal knooppunt	P.76
○ Kinderopvang	P.78
○ Horecagelegenheid	P.79
● Conclusie	P.80
● SPOOR 4 : EEN HALTE VOOR HERKENRODE - PILOOTPROJECT	P.75
○ PROJECTLOCATIE	P.76
○ PILOOTPROJECT	P.81
● Conclusie	P.82
● LEXICON	P.94
● BIBLIOGRAFIE	P.95
● AFBEELDINGENLIJST	P.96
● BIJLAGEN	P.100

CONTEXT.

Limburg is een provincie in het noordoosten van Vlaanderen, grenzend aan Nederland. De provincie staat bekend om zijn groene en gevarieerde landschappen, daarnaast heeft het een rijk cultureel erfgoed met tal van historische monumenten, waar de Abdij van Herkenrode deel van uitmaakt.

Centraal gelegen in Limburg, aan de oevers van de Demer en de Helbeek, ligt Hasselt. Deze historische stad heeft eeuwenlang een belangrijke rol gespeeld in de regio, niet enkel als economisch centrum, maar ook als een plek van culturele en religieuze betekenis. Een van de voornaamste kenmerken van de stad is de nabijheid van de Abdij van Herkenrode, de voormalige cisterciënzerabdij, was een waar centrum van spiritualiteit en economische activiteit in de regio

De Abdij van Herkenrode vormt het vertrekpunt voor een grootschalig masterplan met bijhorende pilootprojecten. Deze zijn gericht op revitalisatie en duurzame ontwikkelingen voor de omliggende verkavelingen, waaronder Kermt, Kuringen en Stokrooie. Deze subkernen maken allemaal deel uit van Hasselt, en hebben elk hun eigen identiteit en verleden.

In dit boek wordt verdergegaan op het masterplan dat werd uitgewerkt voor Kermt, een van de verkavelingen rondom de abdij. Meer specifiek volgt de uitwerking van een pilootproject in deze subkern, op het einde van de Herkenrodedreef.



Fig. 1 - Situering projectlocatie

SPOOR

VELDWERK

VELDWERK.

Beschrijving van de site

De plek waar in deze scriptie op wordt gefocust is gelegen aan de rand van Kermt, en situeert zich op het einde van de Herkenrodedreef, tussen de spoorlijn Leuven-Hasselt en de Kuringingersteenweg. Hieruit ontstaat een atypisch 'bouwblok' binnen de verkaveling. De percelen waarop gefocust zullen worden zijn voornamelijk in gebruik als handelspanden, welke zich zonevreemd opstellen ten opzichte van de historische dreef, maar wel in logische verhouding staan met de snelweg. Een opvallende tegenstelling!

Naast de stedenbouwkundige inplanning van dit bouwblok is ook zijn bebouwde karakter in continue tegenstrijdigheid, zo bevinden er zich rijwoningen langs deze grootschalige handelspanden. Afhankelijk van de invulling van deze handelspanden kan dit net zorgen voor een interessante synergie tussen handelaar en bewoner, toch is het betreuenswaardig dat deze handelspanden niet inspelen op de dagelijkse behoeften van hun omgeving. De grotere omgeving biedt dit wel aan de bewoners, er bevinden zich namelijk reeds twee grootwarenhuizen aan weerszijden van het bouwblok.

De ligging aan de Kuringersteenweg benadrukt het huidige mobiliteits gebruik van de omgeving, die voornamelijk gericht is op de personenwagens. Zelfs het straatprofiel van de steenweg is aan deze mobiliteitsvisie aangepast, zo is er bijvoorbeeld voldoende parkeergelegenheid voorzien langs deze verbindingsweg met Diest.



Fig. 2 - Projectlocatie in relatie met Herkenrode



Fig. 3 - Straatprofiel Diestersteenweg



Fig. 4 - Projectlocatie binnen een bouwblok



Fig. 5 - Belemmering zicht Herkenrodebossen



Fig. 6- Billboard architectuur

VELDWERK.

Analyse vande site

Het bouwblok in kwestie is ruim gevuld met een diverse mix van bouwwerken, waaronder tal van handelspanden die een prominente positie innemen. Deze handelspanden vormen een belemmering voor de beleving van de dreef in relatie met de omliggende woonlandschappen. Ze zijn overladen met reclameborden en vlaggen in een poging om cliënteel aan te trekken, maar dit commerciële karakter past beter bij een industriegebied dan op een plek waar historie en wonen samenkomen. Bovendien gedragen ze zich als een massieve muur tussen de Diestersteenweg en het open landschap, hierdoor kan worden vastgesteld dat de handel misplaatst is op deze locatie. Door een herintegratie van de handelsactiviteit in het stedenbouwkundige weefsel kunnen er zichten geopend worden vanop de locatie naar deze verschillende landschappen.

Aan weerszijden wordt de handel geflankeerd door woningen, zowel in collectieve woonvormen als in meer private woonhuizen. Echter, het straatbeeld blijft ook hier erg gesloten en keren woningen de rug naar het open landschap, waardoor de synergie tussen bewoner en omgeving verloren gaat. Het herontwerpen van het bouwblok kan een meer open en uitnodigend straatbeeld doen ontstaan dat de interactie tussen bewoners en het landschap stimuleert.



Fig. 7 - Gevelbeeld bestaande handel

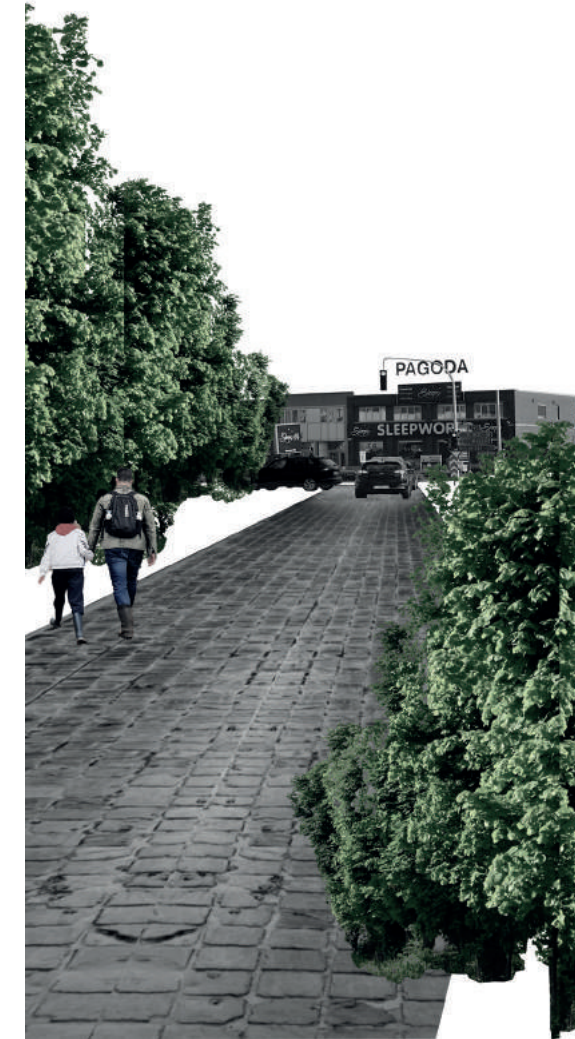


Fig. 8 - collage: magneten van de Herkenrodedreef

VELDWERK.

SWOT - analyse

Door de ligging van het bouwblok nabij de autostrade E313 en de sterke aanwezigheid van de spoorlijn Leuven-Hasselt doorheen het bouwblok bieden kansen voor een verbeterde mobiliteit van het gebied. Zo kan de nieuwe ontwikkeling inspelen op een uitgebreidere mobilisatie van de wijk. De grootte van deze percelen en hun strategische ligging bieden diverse ontwikkelingsmogelijkheden voor het project dat zich hier zal situeren, dit kan door in te spelen op een multifunctioneel gebruik dat de relatie met de bewoners herstelt.

Tegelijkertijd schuilt er ook een gevaar in de bestemmingsmogelijkheden van deze percelen, volgens het gewestplan is deze zone bestemd als woongebied. Verder kan de herontwikkeling van de projectzone voor sociale weerstand in de omgeving zorgen.

Het Masterplan Slachthuissite-Noordschippersdok-Lobroekdok diende als inspirerend voorbeeld voor de toepassing van het masterplan op deze projectsite. Net zoals het masterplan voor de omgeving in Antwerpen, wordt er hier ingezet op een veelzijdige en duurzame stadsontwikkeling. Door de herintegratie en herlokalisatie van handelspanden wordt er ruimte gecreëerd voor nieuwe ontwikkelingen. Deze nieuwe ontwikkelingen zullen beter passen bij de behoeften van de omgeving. Bovendien biedt de herontwikkeling de kans om groene ruimtes te creëren die niet enkel esthetisch aantrekkelijk zijn, maar ook functioneel als ontmoetingsplekken binnen de verstedelijking. Zo dragen beide masterplannen bij aan een leefbare en aantrekkelijke omgeving waar mensen graag wonen, werken en ontspannen.



Fig. 9 - SWOT analyse bouwblok

VELDWERK.

Conclusie

Door deze conclusie getrokken te hebben, is het essentieel om op zoek te gaan naar literatuur die kan helpen bij het ontwikkelen van een oplossing voor de problematische mobiliteit hinder bij de site. Hierbij is het nodig om grip te krijgen op de infrastructuur en de mogelijkheden van ontwerpen met de focus op mobiliteit. Dit onderzoek naar literatuur en relevante cases zal bijdragen aan een beter begrip naar hoe de mobiliteit in en rond het bouwblok kan worden geoptimaliseerd en geïntegreerd met de groene ruimtes, waardoor een evenwichtige en duurzame ontwikkeling mogelijk wordt.

Het onderzochte bouwblok vormt een aantrekkelijke project site vanwege zijn gunstige ligging, wat de bereikbaarheid van de site sterk beïnvloedt. De mogelijke nieuwe ontwikkelingen brengen veelbelovende kansen met zich mee, zoals het verbeteren van de mobiliteit. Daarnaast kan deze ontwikkeling ook inzetten op het verbinden van de groene ruimtes rond het bouwblok.

Natuurlijk bezit dit projectgebied ook enkele zwaktes, zoals de aanwezigheid van grote handelspanden die de leefbaarheid van de omgeving negatief beïnvloeden. Dit brengt ons meteen tot de gevaren van dit project. De handelaars kunnen verzet bieden tegen een herontwikkeling van de site, maar ook de bewoners kunnen oppositie voeren tegen de verandering van hun leefomgeving.

Om het potentieel van de locatie ten volle te benutten, is een geïntegreerde benadering en planning nodig van de gewenste ontwikkelingen. De toekomstvisie moet de leefbaarheid van de omgeving ten goede komen door de toepassing van een correcte strategie voor deze gemeenschap. Hierdoor kan het bouwblok transformeren tot een levendig centrum dat tegemoetkomt aan de behoeften van de gemeenschap en bijdraagt aan een waardevolle stedelijke ontwikkeling.



LITERATUUR ONDERZOEK CASE STUDIES

LITERATUUR.

Onderzoek

Stations vormen de ruggengraat van de stedelijke mobiliteit, en zijn meer dan enkel een knooppunt voor reizigers, het zijn iconen binnen het stedelijke weefsel. Dagelijks verzamelen op deze plekken tal van reizigers die pendelen tussen hun bestemmingen, ze zijn omringd door de dynamiek van de stedelijke context. Dit hoofdstuk gaat dieper in op de collectieve mobiliteit van België en Vlaanderen, met een bijzondere focus naar de evolutie van het spoorwegnetwerk.

Van het ontstaan tot de rol die stations de dag van vandaag spelen in hun omgeving. Er wordt gekeken hoe het spoorwegnetwerk zich heeft ontwikkeld en heeft verbonden in het stedelijke weefsel. De transformatie van stations en hun omgeving werd onderzocht aan de hand van literatuur van het "Spoorboek, Vernieuwing van stationsomgevingen in Vlaanderen" en "Op dood spoor".

Voormalig CEO van de NMBS Marc Descheemaecker heeft als ervaringsdeskundige ook reeds twee boeken uitgebracht die de mobiliteitsuitdagingen in België onder loep nemen. Op zijn eigengereide manier beschrijft hij uitdagingen en oplossingen in de boeken "Dwarsligger" en "Dood spoor".

Bijkomend wordt er gekeken naar het 'first and last mile' principe, ondersteund door een onderzoek van de 'European Environment Agency' dat dateert uit 2019. Aanvullend op de voorafgaande informatie wordt een case bestudeerd die als 'best practice' kan worden beschouwd, waaruit besloten kan worden hoe het ontwerpen van een multimodaal knooppunt doeltreffend kan werken binnen een uitgebreid collectief netwerk. Al deze studies samen vormen een veelzijdige conclusie in dit onderzoek, gebundeld onder de titel 'Op een dood spoor of een nieuw vertrekpunt'.

Maar evenzeer aan de hand van enkele cases die geanalyseerd worden naar de methode van "Maakplaats ! Werken aan knooppuntontwikkeling". Zo wordt elke case beschreven aan de hand van een korte tekst, deze wordt aangevuld met analysekaarten en foto's, alsook een vlinderdiagram, die zowel de plek als het knooppunt beschrijven.

LITERATUUR.

Kwalitatieve mobiliteit in Vlaanderen

Het onderzoek naar kwalitatieve mobiliteit in Vlaanderen combineert informatie uit zowel ‘Spoorboek; vernieuwing van stationsomgevingen in Vlaanderen’ van Joeri de Bruyn en Maarten Van Acker als ook ‘Op dood spoor: de NMBS en het reizigersleed’ geschreven door Philippe Janssens. De informatie uit beide boeken vormt samen een uitgebreide beschrijving van de geschiedenis van het collectieve netwerk en de kwaliteit ervan.

‘Spoorboek’ biedt een breed overzicht naar hoe het spoorwegnetwerk zich heeft ontplooid en hoe stationsomgevingen zijn getransformeerd. De auteurs verduidelijken de evolutie en integratie van het station in het stedelijke weefsel aan de hand van enkele essays.

Aan de andere kant biedt ‘Op dood spoor’ een kritische kijk op de staat van de NMBS als treinmaatschappij en de uitdagingen waarmee het spoorwegnetwerk in België geconfronteerd wordt. Janssens beschrijft de struikelblokken en problemen die reizigers dagelijks ervaren, deze plaatst hij in een historische context om inzicht te geven in de structurele problemen van het netwerk op dat moment.

Door de inzichten uit deze twee werken te combineren, ontstaat een genuanceerd beeld van de geschiedenis, de huidige staat en de kwaliteit van het spoorwegnetwerk. In tegenstelling werpt Descheemaecker een kritische blik toe vanuit een oogpunt achter de schermen bij de NMBS in zijn boek ‘Dwarsligger’. Deze verwerkte informatie vormt de basis voor het volgende hoofdstuk.

LITERATUUR.

Aankomst van de spoorwegen in België

De negentiende eeuw kenmerkt de komst van de spoorwegen in België, een doorbraak in mobiliteit en transport voor ons land. Na de onafhankelijkheidsverklaring van België in 1830 bleek al snel dat de transportmogelijkheden beperkt waren na de afscheiding van Nederland. Toch had de nieuwe staat meteen na de afzondering plannen voor de ontwikkeling van een integraal transportnetwerk.

De aanleg van dit integrale net startte in 1834 met vier spoorlijnen waarbij het ‘IJzeren knooppunt’ in Mechelen als centraal punt werd ingenomen. Een jaar later werd de spoorlijn tussen Mechelen en Brussel ingewijd, wat het begin aankondigde van een nieuwe fase voor transport in België. Het nieuwe spoorwegnetwerk breidde zich al snel uit door middel van particuliere maatschappijen die hun eigen sporen aanlegden als vertakking op de bestaande hoofdspoorlijnen. Dit leidde tot een uitgebreider netwerk dat niet enkel de havenstad Antwerpen met de rest van het land verbond, maar ook de industriële centra van Luik en Henegouwen hiermee verbond. (Spoorboek, 2013)

De uitbreiding van het spoorwegnet ging zelfs verder dan de nationale grenzen, wat enkel maar ten goede kon komen voor de handel in goederen. Bijvoorbeeld, het transport van goederen tussen België en Duitsland werd doeltreffender en goedkoper via de spoorlijnen dan via binnenvaart over de Rijn. (Aldus J. Duffhues, 2013) Deze ontwikkelingen benadrukken hoe de spoorwegen een cruciale rol speelden in het stimuleren van economische groei binnen de internationale handelsrelaties van België.

Van steenkool tot stedelijke ontwikkeling

Het vervoer van goederen via de spoorwegen heeft altijd een belangrijke rol gespeeld in België, voornamelijk omdat het netwerk van bevaarbare waterwegen eerder beperkt was. In het begin van de negentiende eeuw, toen de steenkoolgebieden werden bereikt door middel van kanalen, zorgde de komst van de spoorwegen voor efficiënter en betrouwbaarder goederenvervoer. Door de aansluiting van deze gebieden op het hoofdnetwerk ontstond een fijnmazig spoorwegnet voor het gehele land. (spoorboek, 2013)

De spoor-, steenkool- en ijzerindustrie versterken elkaar dankzij de komst van de spoorwegen, waardoor grondstoffen en goederen op een goedkopere manier konden worden getransporteerd en geëxporteerd. Bovendien waren deze materialen van essentieel belang voor de aanleg van de spoorwegen zelf. Zowel industriële als landelijke gebieden werden aangesloten op dit netwerk, wat resulteerde in een uitgebreid systeem van lokale en buurtspoorwegen, waardoor elk woongebied makkelijk verbonden kon worden aan de hoofdlijnen. De industriële revolutie zorgde voor een toename van economische activiteit, waardoor de vraag naar lokale productie groter werd dan ooit voorheen. Deze snelle industrialisatie van de negentiende eeuw werd mogelijk gemaakt door de aanvoer van steenkool via de spoorwegen, waarbij tegelijkertijd de export ervan groeide. (Duffhues, 2013)

Het aantal fabrieken groeide enorm in de negentiende eeuw, en leidde op zijn beurt tot een groei van het spoorwegnetwerk, omdat grondstoffen en eindproducten voornamelijk per spoor werden vervoerd. doeltreffendheid in zowel productie als transport werd van kritiek belang om rendabel te zijn als bedrijf. Dit bracht conflicten met zich mee die tot in de woongebieden voelbaar waren, waardoor de industrie zich geleidelijk buiten de steden moest verplaatsen. De spoorwegen pasten zich in eerste instantie aan deze shift aan, omdat niet enkel de goederen naar de fabrieken moesten getransporteerd worden maar ook de arbeiders. Pas in de vroege twintigste eeuw kreeg het Belgische politiek vat op de aanvullende samenwerking tussen zowel water- als spoorwegtransport ten voordele van de industrialisatie. Mijnbouwbedrijven begonnen zelf aanlegkades te graven langs de kanalen en legden zelf industriële spoorlijnen aan om zich nog toegankelijker te maken. (De Bryun & Van Acker, 2013)

De verhouding tussen reizigers en goederen op het spoorwegnetwerk vertaalt zich in verschillende voor- en na-transportmiddelen, zoals de buurtspoorwegen die de fabrieken verbinden met de hoofdspoorlijnen en landbouwgebieden. Tramlijnen werden ingezet om dorpen en lokale gebieden, die niet door de spoorlijnen werden bediend, toegang te geven tot de grote steden. (Op dood spoor, 1995)

“De spoorwegen waren een directe aanleiding voor het ontstaan van pendelaars, de mens die overdag elders vertoeft dan ‘s nachts.”

- Duffhues, 2013

Tegen het einde van de negentiende eeuw verdween de bevolking die zich langs de economische spoorlijnen had gevestigd langzamerhand aan en verspreidde zich vervolgens over het hele land, wat leidde tot meer pendelaars. Dit bracht veel geld op voor de spoorwegbedrijven, omdat de overheid dit in de hand werkte door middel van goedkope treinabonnementen en zelfs woningleningen. Hierdoor konden mensen wisselen tussen een groene en gezonde leefomgeving - zoals de tuinsteden - en hun werk in de stad of industriegebieden. Men ging zich stilaan steeds meer vestigen in gebieden die moeilijk bereikbaar waren per spoor.(Janssens, 1995)

Dezestroming had een enorme impact op de Belgische verstedelijking van het platteland. Tegen 1940 woonde maar liefst veertig procent van de bevolking niet in de stad of het dorp waar ze tewerkgesteld waren. Na de Tweede Wereldoorlog zette deze trend zich verder door de opkomst van betaalbare personenwagens. De modernisten beschouwden de scheiding van functies als de meest efficiënte manier om steden in te richten, de gescheiden functies werden verbonden door middel van een wegennetwerk op maat van deze personenwagen.

Hierdoor verdween het eerder gekende fijnmazig spoorwegnetwerk in de loop van de twintigste eeuw, en werd het opnieuw gebundeld rond de knooppunten waar het ooit begon. Als gevolg hiervan werd de rol van de auto in het personenvervoer steeds aanzienlijk, mede doordat dit vervoermiddel ten allen tijde beschikbaar was en een nog fijnmaziger netwerk kan aanbieden dan de spoorwegen deden. Hierbij werden verlieslatende lijnen gesloten en buurtsporen massaal opgebroken, met uitzondering van de tramlijnen in grote steden en aan de kust. (Duffhues, 2013)

Stations als knooppunt van verandering

In de laatste decennia van de twintigste eeuw zag men opnieuw positieve ontwikkelingen in de spoorwegen en stations, ze werden aanzien als dragers van regionale identiteit en dus ging hun sloop vaak gepaard met protest, zeker wanneer het ging om architecturale iconen. Echter, in tegenstelling tot de voorbije periode waarin de industriële sector draaide om productie en verdeling van goederen, nam de industriële productie af in deze periode. Dit leidde tot een overgang naar een diensteneconomie, hierbij bundelde activiteiten zich op plekken waar veel mensen spontaan samenkomen. (De Bruyn & Van Acker, 2013) Toch werd in deze periode de IC-trein tussen Hasselt en Antwerpen geschrapt, deze werd vervangen door het IR-net. Een trein tussen Hasselt en Mol die aansluit op de trein van Hamont naar Antwerpen moet deze lijn vervangen. Hierbij besloot de NMBS ook om de woensdagmiddag trein in Mol te schrappen, hierdoor laten ze de scholieren, hun belangrijkste reizigers, in de steek. (janssens, 1995)

De hogesnelheidstrein tussen Parijs en Lyon deed zijn intrede in 1981, wat resulteerde in een geheel nieuw schaalniveau binnen het spoorwegnetwerk. De stations die deel uitmaakten van dit hogesnelheidsnetwerk werden buitengewoon bereikbaar en boden nieuwe mobiliteitspatronen aan, zoals internationale pendelaars. Dit resulteert in een bundeling van zakelijke activiteiten rondom de hyper-stations, wat op zijn beurt leidt tot meer benutting van het traditionele spoorwegnetwerk door het voor en na transport naar deze stations. (Duffhues, 2013)

Tijdens de twintigste eeuw trokken vele industriële bedrijven weg uit de stationsbuurten, waardoor deze locaties net interessant werden voor verschillende activiteiten en ontwikkelingen, voornamelijk vanwege de uitstekende bereikbaarheid van het gebied. (De Bruyn & Van Acker, 2013)

“De combinatie van technologische, maatschappelijke en economische trends zette het station prominent op de kaart. Daar komt bij dat de groei van de automobilititeit op grenzen stuit, dit versterkt de opkomst van het spoor en het station als alternatief.”

- Duffhues, 2013

Door de toevoeging van financiële prikkels in de stationsomgeving tijdens de jaren tachtig verkregen stations opnieuw belangstelling, wat nieuwe mogelijkheden bood om stations een tweede leven te geven. Dit leidt tot synergieën tussen het reizen en de activiteiten rondom het station, de financiële en economische dynamiek trok investeringen aan voor de stationsomgeving. (Douma, 2013)

Internationale stations transformeerden tot nieuwe stedelijke centra, en werden brandpunten voor het netwerk, waardoor ook het traditionele netwerk opnieuw verzadigd werd. Hogesnelheidstreinen brachten nieuwe impulsen voor het totale spoorwegnetwerk met zich mee, waarbij traditionele stations langs deze lijnen nieuwe functies kregen. Hogesnelheidstreinen bieden een kwaliteitsverbetering aan de treindiensten en tevens een betere aansluiting tussen trein, bus, tram, auto en fiets wat de rol als knooppunt versterkt. (De Bruyn & Van Acker, 2013) Dit zou niet enkel van belang mogen zijn voor hyper-stations, maar is eigenlijk noodzakelijk om te implementeren in elk station ter verbetering van het comfort van de reiziger.

“Het station vervult een rol die verder reikt dan alleen de stad waarin het station ligt. Ook voor het omliggende gebied is het station een schakel in de verplaatsing van mensen door het gehele land”
- Duffhues, 2013

Treinstations overlappen vaak met belangrijke knooppunten voor bussen uit de omgeving, en vormen samen met stadscentra de belangrijkste plekken waar vervoersmiddelen elkaar kruisen. De komst van de spoorwegen bracht ook stedelijke verandering met zich mee, voorheen was de grote markt het centrum van de stad. Stations werden nieuwe toegangspoorten tot de stad, deze werd verbonden met het centrum door middel van de stationsstraat die elke stad of dorp heeft. Rondom het station ontstond een eigen openbare ruimte, met een stationsplein en horecavoorzieningen, vaak werden zelfs volledig nieuwe wijken rondom het station gebouwd. De stationsomgeving werd een tweede stadscentrum en veranderde de structuur van de stad op een ingrijpende manier. (Douma, 2013)

“Het stationsgebouw was erop gericht de brave burger waardig en indrukwekkend te ontvangen in een omgeving die in alle opzichten de betrouwbaarheid en het comfort van het spoor moest onderstrepen.”

- Cees Douma, 2013

Het station vervult verschillende rollen waarbij het een vervoersknooppunt is, maar ook een schakel tussen de stad en het vervoersnetwerk, evenals een stedelijk centrum op zich. Dankzij zijn uitstekende bereikbaarheid en geconcentreerde stromen biedt het station verscheiden mogelijkheden, het zijn niet enkel toegangspoorten tot de stad maar vormen een bestemming op zichzelf. Bouwen in de directe omgeving van het station brengt vele voordelen met zich mee, zo wordt de omgeving gespaard van autoverkeer en samen met voorzieningen voor fietsers groeien deze stationsbuurten uit tot sub-centra van de stad. (Douma, 2013)

Transport-oriented development, ofwel TOD, speelt hierbij een fundamentele rol. Het transformeren van stations tot nieuwe stadscentra is afhankelijk van factoren als ligging, karakter van het station en de beschikbare ruimte.

FIRST AND LAST MILE

Mobiliteitsprincipe

Het principe van de eerste en laatste kilometers verwijst naar een efficiënte verbinding tussen het openbaar vervoer en het begin- of eindpunt van een reis, hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om de verplaatsing tussen thuis en de dichtstbijzijnde halte. Dit concept staat momenteel centraal in het mobiliteitsbeleid van België, vooral in stedelijke gebieden waar het openbaar vervoer een belangrijke rol speelt in het verminderen van verkeershinder en ter bevordering van een duurzame mobiliteit.

Om het personenvervoer in de eerste en laatste kilometers aan te moedigen, worden verschillende maatregelen naar voren geschoven. Zo wordt de ontwikkeling van nieuwe en verbeterde fietsinfrastructuren rondom stations benadrukt, net zoals het ter beschikking stellen van deelfietsen. Ook parkeermogelijkheden nabij vervoersknooppunten moeten bijgeschaafd worden. Daarnaast worden voetgangersvriendelijke omgevingen verkozen bij herontwikkelingen, waardoor het voor reizigers aangenamer wordt om van en naar het collectief vervoer te komen.

Voor goederenvervoer ligt bij de 'first mile' de focus voornamelijk op het verzamelen van goederen en het opslaan ervan in een verdeelcentrum. België, met een centrale ligging binnen Europa, beschikt over een uitgebreid transportnetwerk via weg, water, spoor en luchtvaart. Momenteel wordt bijna 73% van het

goederentransport in België over de weg uitgevoerd, terwijl maar 10% via het spoorwegennetwerk gebeurt en nog eens 17% via binnenvaart plaatsvindt. Het doel is om tegen 2030 een verschuiving te realiseren waarbij het wegtransport daalt met twintig procent, terwijl het gebruik van de spoorwegen stijgt tot 15% en ook de binnenvaart stijgt met vijf procent. Op deze manier wil België zijn duurzame ontwikkelingsdoelstellingen behalen. (European Environment Agency, 2019)

Multimodale knooppunten worden gezien als een strategie om de modal shift in vervoer in gang te zetten, niet enkel in de stad maar zelfs tot in de wijken rondom. Door de aanwezigheid van diverse vervoersopties, zoals collectieve modi en persoonlijke, wordt de toegankelijkheid van het openbaar vervoer vergroot. Zowel in het personen- als goederentransport wordt er gedacht aan alternatieven van het 'voor en na' transport. Kunnen deze twee stromen gecombineerd worden in een multimodale hub waarbij nieuwe synergieën ontstaan?

- - - - ● Persoonlijk voor- en natraject
- - - - ● Collectief voor- en natraject
- - - - ● Collectief traject voor lange afstanden

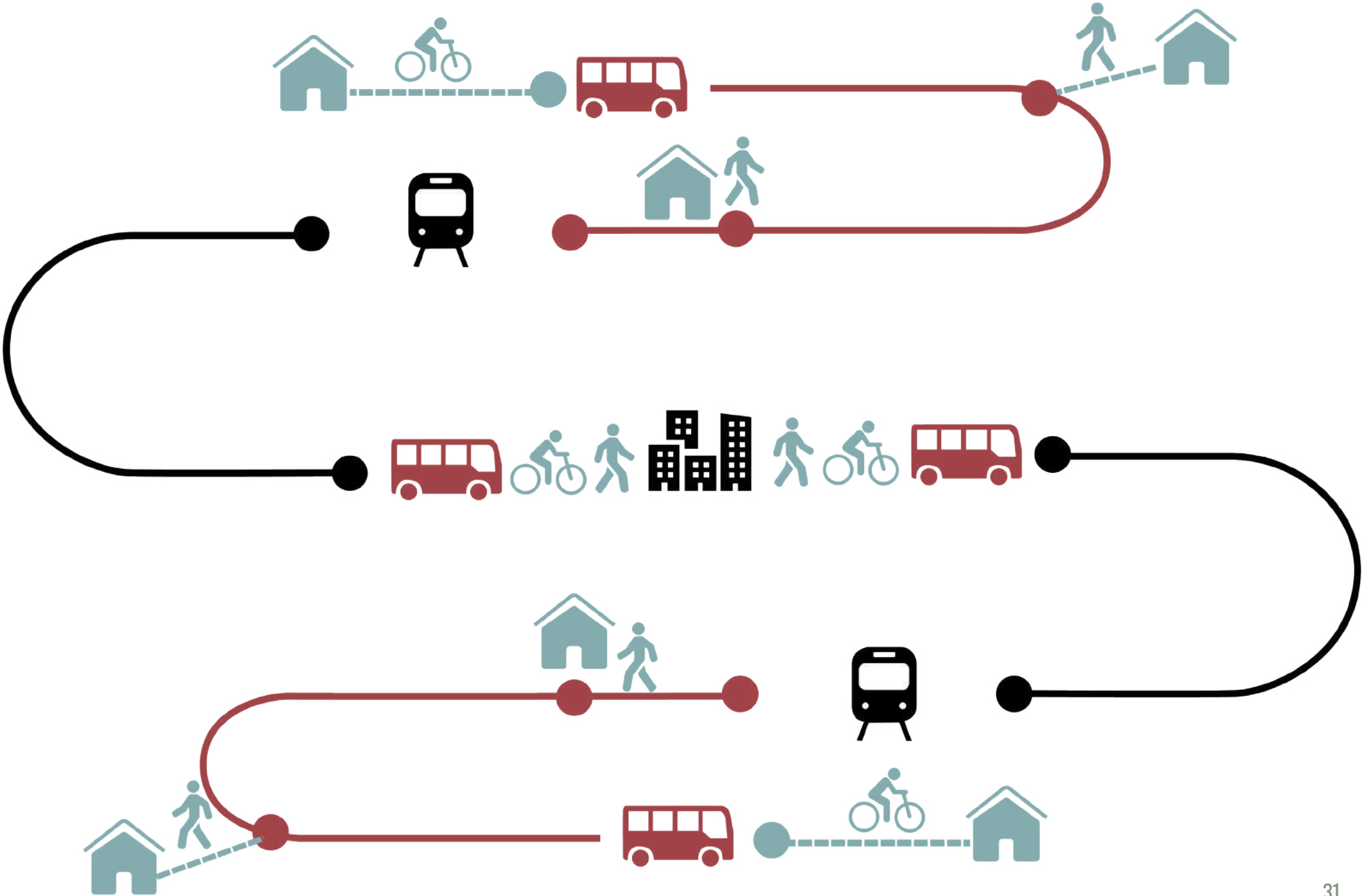


Fig. 10 - Diagram voor en na transport

OP HET JUISTE SPOOR.

Best practice - Gotha bus en spoorwegstation - Duitsland
- ontworpen door Osterwold°Schmidt Architecten

Gotha is een stad centraal gelegen in Duitsland. Vanwege haar gunstige ligging bezit het een goed ontwikkelde infrastructuur en is het zowel een belangrijk economisch knooppunt als transportcentrum voor de regio. Het bus- en spoorwegstation in de stad maakt deel uit van beide luiken.

Het herontwerpen van het station en de omgeving ervan was een belangrijke opdracht voor de stad. De ontwerpers, Osterwold°Schmidt Architecten, schoven een ontwerp naar voren waarbij het station zijn zuiver functionele invulling als transitiehub overstijgt. De ontwerpers begrepen de fundamentele rol van het knooppunt in zowel het lokale als regionale vervoer, tevens ondervonden ze ook dat het station een plek is waar pendelaars veel tijd doorbrengen naast het transport.

De kern van het ontwerp bestaat uit een stationsplein waarbij historische assen worden hersteld die de oude binnenstad en het kasteelpark met het station verbinden. Een multi-modaal kruispunt is een plek waar verschillende vervoersopties samenkomen, met andere woorden diverse transportmogelijkheden onder één dak brengen, dit is dan ook letterlijk het concept van het ontwerp. Eén van de uitdagingen van dit ontwerp was het ontbreken van ruimtelijke randen aan de stedenbouwkundige omvang, waardoor net de verblijfskwaliteit verloren ging.

Voor de maatvoering van het ontwerp hebben Osterwold°Schmidt Architecten zich gebaseerd op een raster dat qua afstanden overeenstemt met de

spooras van een tram, wat zo'n 5,87 meter betekent. Hierdoor was het mogelijk een efficiënte indeling van ruimtes te creëren, de dakstructuur van vijftig bij vijftig meter vormt een groot dakoppervlak voor het kleine programma dat het moet huisvesten. Door het gebruik van afwisselend open en gesloten vlakken konden ruimtes beperkt worden, net zoals de constructie-elementen. Het dak is tegelijkertijd ook een gebaar om de wijk rond het station te verbinden met de stad.

Binnen deze structuur is er ruimte voor beschermde zitruimtes die dienstdoen als stedelijke woonkamers, waar reizigers kunnen verblijven terwijl ze wachten op hun aansluiting. In tegenstelling tot de koude en industriële materialen die worden gebruikt voor de constructie, zijn warme natuurlijke materialen gebruikt in deze 'woonkamers' waardoor een uitnodigende sfeer ontstaat. Bovendien worden kantoren en diensten onder één dak gehuisvest, waardoor er meer levendigheid en sociale controle ontstaat.

Het project is voorzien van acht ontmoetingshaltes met modulaire invullingen die kunnen aangepast worden aan de behoeften van de gemeenschap. Een halte als hoofdfunctie die wordt aangevuld met vier modules zoals, een bloemenwinkel, snackbar, infopunt en publieke toiletten zorgt voor een economische werking van het multi-modale knooppunt.

Het ontwerp van Osterwold°Schmidt Architecten heeft niet enkel de stationsomgeving getransformeerd, maar ook de verdere ontwikkeling van de omgeving gedreven.



Fig. 11 - Centrale doorgang multimodaal kruispunt
Fig. 12 - Zicht op buiten zitruimtes



Fig. 13 - Toegang tot multimodaal kruispunt
Fig. 14 - Tramhalte

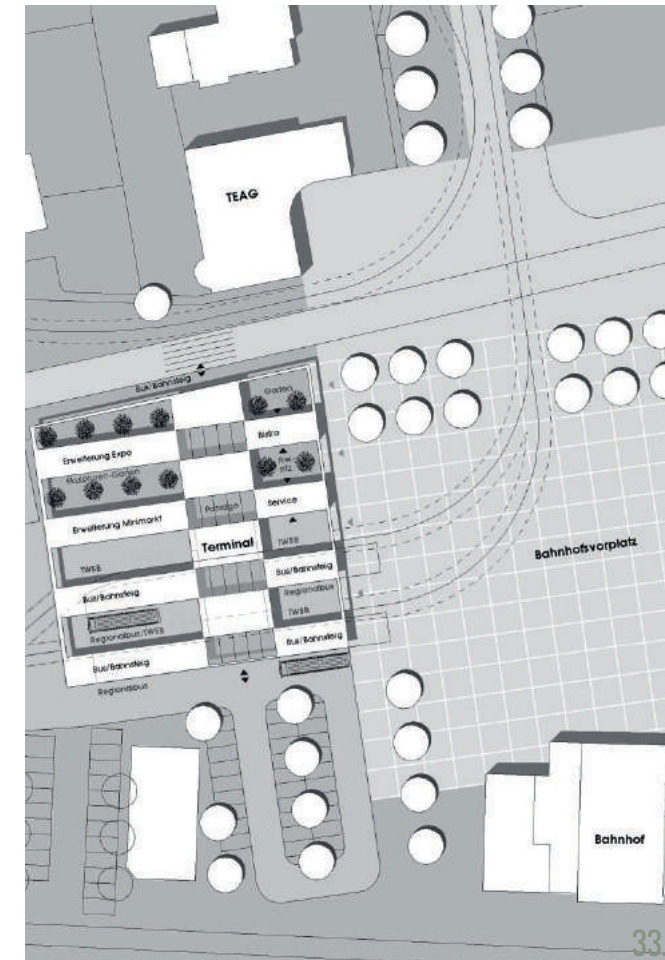


Fig. 15 - Tram halte met functioneel blok
Fig. 16 - Inplanting

CONCLUSIE UIT DE LITERATUUR

Een doodspoor of op zoek naar een nieuw vertrekpunt

Ooit bezat het spoor het vervoersmonopolie, wie zich wou verplaatsen tussen verschillende stedelijke gebieden had geen andere keuze. Dit was zo tot de opkomst van andere vervoersmiddelen die dit monopolie doorbraken. Het is niet langer de reiziger die het spoornet opzoekt, maar de spoorwegmaatschappijen die reizigers zoeken, het ware tegenovergestelde dus. De reiziger is de klant en deze moet worden aangetrokken door middel van een uitgebreid aanbod van treinen en stopplaatsen die op hun beurt voorzien zijn van comfortabele vertrek- en reisaccommodaties. Heel belangrijk hierbij is het onthaal- en wachtcomfort. Onverharde perrons, lekkende schuilhokjes en vervallen stationsgebouwen stoten veel reizigers af. Ook de massale sluiting van stationsloketten in 1993 had een negatieve impact op het aantal pendelaars, wat vandaag de dag nog steeds het geval is in de meeste stations.

Een spoorlijn zonder station is als een autosnelweg zonder op- en afritten, hier heeft niemand iets aan. Stopplaatsen in open houden is de prijs voor toegankelijkheid van het spoorwegnet. Uiteraard moeten deze doelbewust ingeplant worden, dichtbij woonkernen en op strategische plaatsen tussen grotere stations of stadskernen. Om dit te doen slagen stelde Philippe Janssens, de auteur van *Op dood spoor: de NMBS en het reizigersleed*, enkele criteria op. De omvang van het binnenland, is het

station bereikbaar met zowel de auto als de bus? De geografische ligging, wat is de ligging van het station in relatie met die van het wegennet? Wat is de aantrekkingskracht van het knooppunt? Welke voorzieningen kan het aanbieden om het comfort van de reiziger te verbeteren.

Al deze criteria kunnen bijdragen aan een modal shift waarbij men het collectieve vervoer boven het personenvervoer gaat verkiezen. De essentie van het spoor ligt niet zo zeer in zijn kosten maar net in zijn eigenschappen: veilig en snel zijn hier enkele van. De betrouwbaarheid en stiptheid van de treinen is iets dat terug prioriteit moet krijgen in de heropwaardering van het collectieve net. Maar toch blijven positieve eigenschappen als comfort en milieuvriendelijkheid belangrijker dan de aangehaalde tekortkomingen. Kortom, het spoor heeft een maatschappelijke waarde die teruggebracht moet worden tot zijn centrale rol in het mobiliteitsbeleid.

CASE STUDIES.

Onderzoek en bestuderen van cases

Hasselt, als kloppend hart van Limburg, toont zich al een interessant beginpunt voor een uitgebreide case study om mobiliteit en stadsontwikkeling te bestuderen. Niet enkel de stedelijke groei van Hasselt, maar ook van de omliggende gemeenten en spoorwegstations, wordt meegenomen in deze analyse. Door de brede context te begrijpen, kan er inzicht verkregen worden in de synergie tussen mobiliteit en stedelijke ontwikkeling.

Door het verleden van Hasselt en de omgeving te herbekijken, komen waardevolle lessen naar voren die de toekomst van de mobiliteit mee kunnen vormgeven. Het begrijpen van de historische ontwikkelingen en de impact die ze hadden op de urbanisatie geeft een houvast voor de toekomst.

Elke case is zorgvuldig ontworpen, zodat u de magneetkaart en het vlinderdiagram kan uitscheuren en meenemen bij het verkennen van de stations en hun omgeving.

In tijden waarin mobiliteit een belangrijke rol speelt in de ontwikkeling van steden, is het onderzoek naar de groei van het vervoersnetwerk van cruciaal belang. In dit hoofdstuk wordt er gefocust op de provincie Limburg, een gebied met diverse landschappen, onder andere ontstaan door transport evoluties. Binnen deze provincie wordt de hoofdstad Hasselt onder de loep genomen, waar dieper ingegaan wordt op de ontwikkeling van zowel mobiliteit als urbanisatie die elkaar versterken.

De literatuurstudie toont aan dat om de waarde van stations en hun omgeving te begrijpen, het aangeraden is om enkele cases te bestuderen. Hiervoor wordt er gekozen om cases te nemen die in relatie staan met de projectlocatie, Kermt, wat voor een ruim netwerk zorgt. Deze aanpak helpt om de context en de afwisselende factoren die mobiliteit en stedelijke groei beïnvloeden, beter te begrijpen.

HASSELT HERBEKEKEN.

Historische analyse
Hasselt van handelsstad naar polycentrische stad

Het verleden van Hasselt en zijn omgeving, zoals Kuringen, is gekoppeld aan dat van het Graafschap Loon, waarvan ze ooit deel uitmaakten. Hoewel Hasselt nooit de hoofdstad van het graafschap werd, groeide het toch uit tot een belangrijk centrum voor het bestuur ervan.

Een moment van cruciaal belang voor de geschiedenis van de stad Hasselt is het jaar 1232, in dit jaar verkreeg het namelijk zijn stadsrechten. De aanleg van een marktplein en stadsomwalling benadrukken het begin van deze nieuwe periode voor de stad. Het marktplein werd aangelegd op een strategisch knooppunt van de vier hoofdstraten, met elk een toegangspoort in de omwalling. De namen van de poorten waren nauw verbonden met de invalswegen waar ze naartoe leidden, zoals de Kuringer Poort in het westen van de stad. Kuringen verkreeg pas acht jaar na Hasselt zijn vrijheid van het graafschap Loon, dit was een verdere belangrijke stap in de autonomie van de regio. (Bongaerts, 1998)

Binnen de stadsmuren ontstond een welvarende gemeenschap waar het veilig verblijven was, waaronder ook enkele kloosterorden die zich vestigden binnen de stad. Zo had ook de Cisterziënzer Abdij van Herkenrode een refugiehuis in de stad waar ze een toevlucht vonden. In de eerste helft van de dertiende eeuw werden de parochies en dochterkerken van de stad Hasselt overgedragen aan de Abdij van Herkenrode. De overhandiging ervan versterkte het verbond tussen beiden, wat een belangrijke rol speelde in de religieuze en sociale ontwikkelingen van de stad. (Blondia,2013)

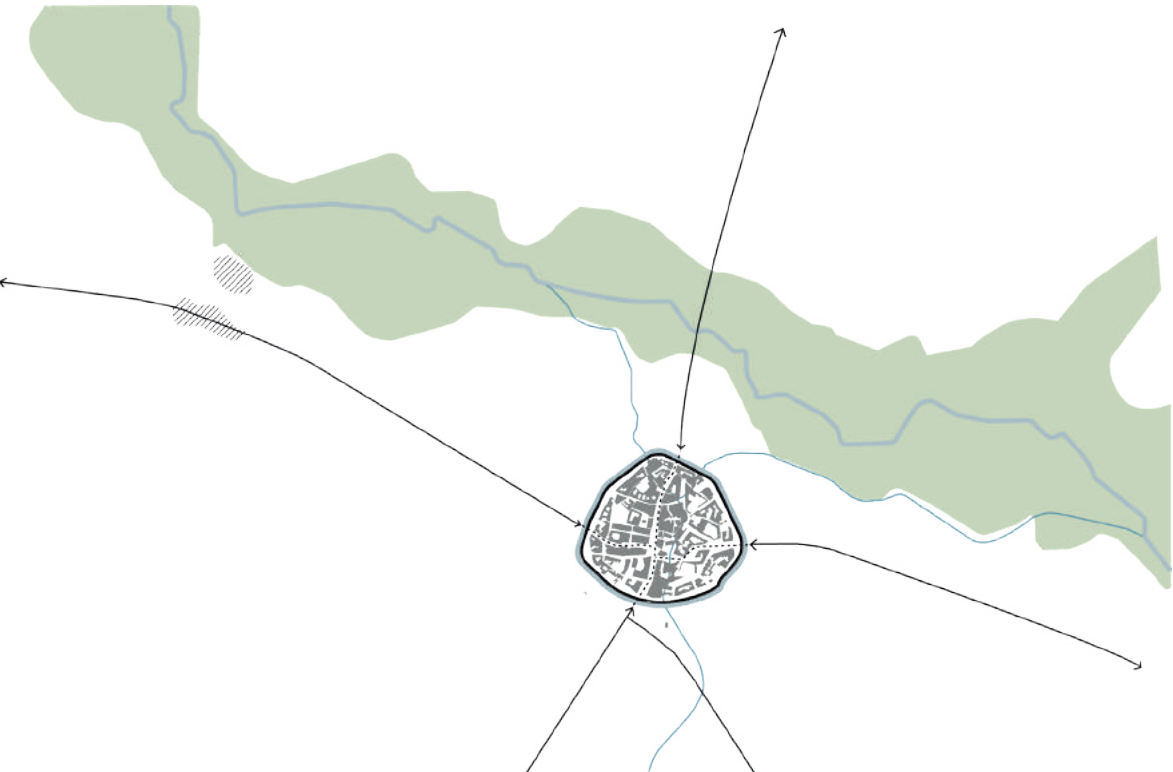


Fig. 17 - Hasselt als ommuurde stad

Historische analyse
Sporen van verandering

Het eerste station van Hasselt vestigde zich bij de Kempische Poort en werd ingehuldigd in 1838 met een trein die Brussel via Antwerpen en Hasselt met Luik verbond, dit kenmerkte het begin van de spoorweggeschiedenis voor Limburg. Tot een jaar later behoudt de stad zijn middeleeuws karakter binnen de stadsmuren, terwijl dit in contrast staat met de landelijke gebieden buiten de stadsmuren. (De Bruyn & Van Acker, 2013)

Na de onafhankelijkheidsverklaring van België verloor de stadsomwalling uit de dertiende eeuw zijn militaire functie. Deze werd afgebroken en omgevormd tot een boulevard rond de stad waarlangs tal van publieke gebouwen zich gingen stichten. Tegelijkertijd werd er een verbindingskanaal gegraven naar het Kempisch kanaal en werden de invalswegen naar de stad heraangelegd. Samen met de uitbreiding van het spoorwegnetwerk hielp dit de industriële ontwikkeling in de regio vooruit. Tijdens deze periode is ook de opkomst van de Jeneverindustrie merkbaar, die hand in hand ging met de verdichting van de stad. (Blondia, 2013)



Fig. 18 - Hasselt met groene boulevard

Historische analyse Sporen van urbanisatie

De negentiende eeuw brengt een sterke urbanisatie van de stad met zich mee, die gedreven wordt door de opkomst van de industrie en de modernisering van het transportnetwerk. Het jaar 1847 wordt gekenmerkt door de inhuldiging van het eerste kopstation in Hasselt bij de Sint-Truiderpoort met een nieuwe spoorlijn.

In de periode tussen 1845 en 1864 werd Hasselt volledig geïntegreerd in het spoorwegnetwerk, met enkele belangrijke nationale en internationale verbindingen naar steden zoals Brussel, Aken en Antwerpen. Door deze toename van het spoorweggebruik ontstond de behoefte naar een groter station, waardoor de twee bestaande stations in het noorden en zuiden van de stad plaats maakten voor één centraal station net buiten de oude stadsgrenzen. Op de spoorkaart is Hasselt het knooppunt van diverse spoorlijnen in bijna alle richtingen, behalve het noordoosten van Limburg. Steden zoals Neerpelt, Maaseik en Maasmechelen verloren één na één hun rechtstreekse verbinding met de provinciehoofdstad. (Infrabel, z.d.)

Limburg werd ook voorzien van tal van tramlijnen, zo liep de eerste tram al in 1899 van Leopoldsborg naar Borgloon via Hasselt. Nog geen jaar later werd deze aangevuld met een verbinding naar Herk-de-Stad, en zelfs Zonhoven en Kuringen sloten later bij aan op het geëlektrificeerde net van de stadstram. (Blondia, 2013)

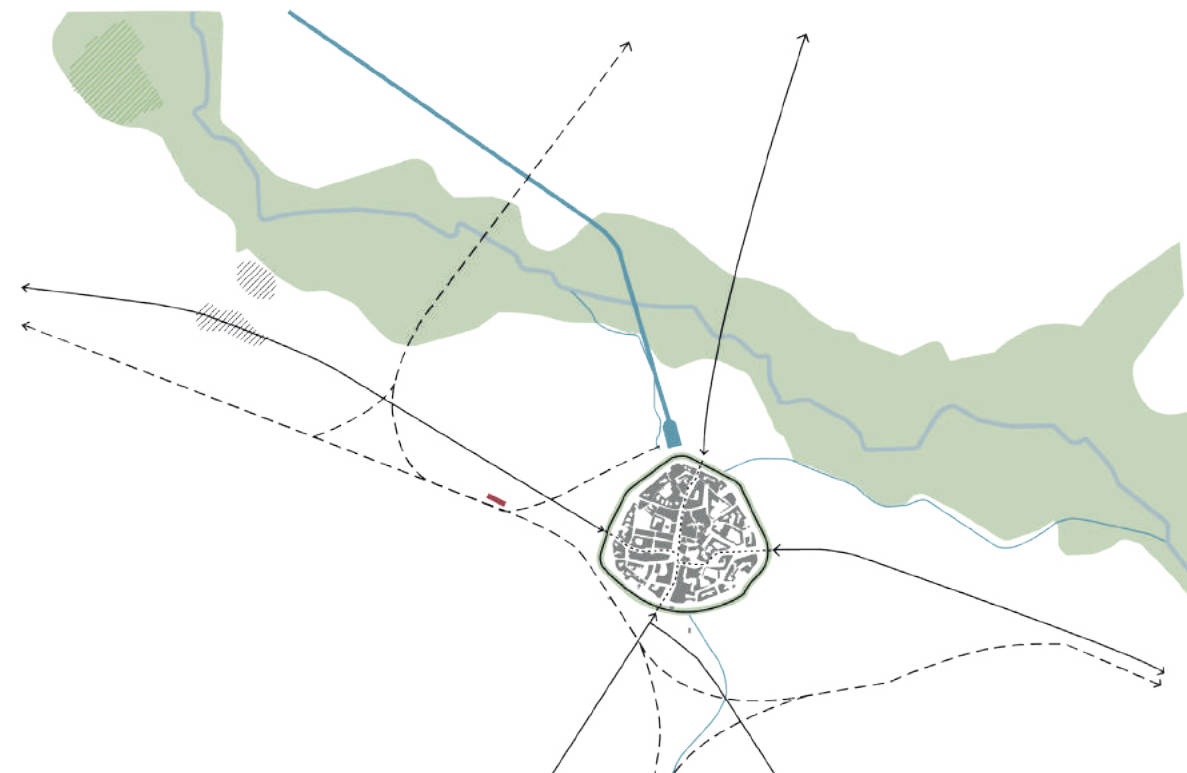


Fig. 19 - Hasselt met station centraal

Historische analyse Van steenkool tot stadsontwikkeling

Tussen de twee wereldoorlogen kende Hasselt een aanzienlijke bevolkingsgroei, wat resulteerde in de oprichting van nieuwe woonwijken en stadswoningen. Hierdoor werd het groene karakter buiten de stad enkel maar aantrekkelijker om te verblijven en om te wonen. De Heilig Hartwijk en Runkst werden hierbij de eerste voorstedelijke wijken van Hasselt.

Tijdens de jaren dertig werd het spoorwegnetwerk aangevuld met buurtspoorwegen om de kolen te vervoeren. In dezelfde periode werd het Albertkanaal aangelegd, wat samen met het spoorwegnetwerk de ruggengraat vormde voor de nieuwe economie in de regio. Hiervoor werd een nieuwe spoorlijn aangelegd naar het kanaal om de goederen op een efficiënte manier te kunnen vervoeren. Ook liep er een tramlijn van Hasselt naar Genk om werknemers makkelijk te kunnen vervoeren. Ondertussen werd de verbinding tussen Kuringen en Hasselt alweer opgeheven, maar in 1944 werd het tramnet tot in Houthalen verlengd en werd het acht jaar later zelfs uitgebreid tot Heusden. De verbinding met Heusden werd al in 1955 terug opgeheven, slechts drie jaar na de opening ervan. Nog drie jaar later werd het kolenspoor, de lus die Genk-Waterschei en Winterslag met elkaar verbond, ook stopgezet. Dit betekende het einde voor het tramtijdperk in Limburg. (Blondia; 2013)

De toename in transportactiviteit bracht opnieuw de noodzaak tot een groter station met zich mee.

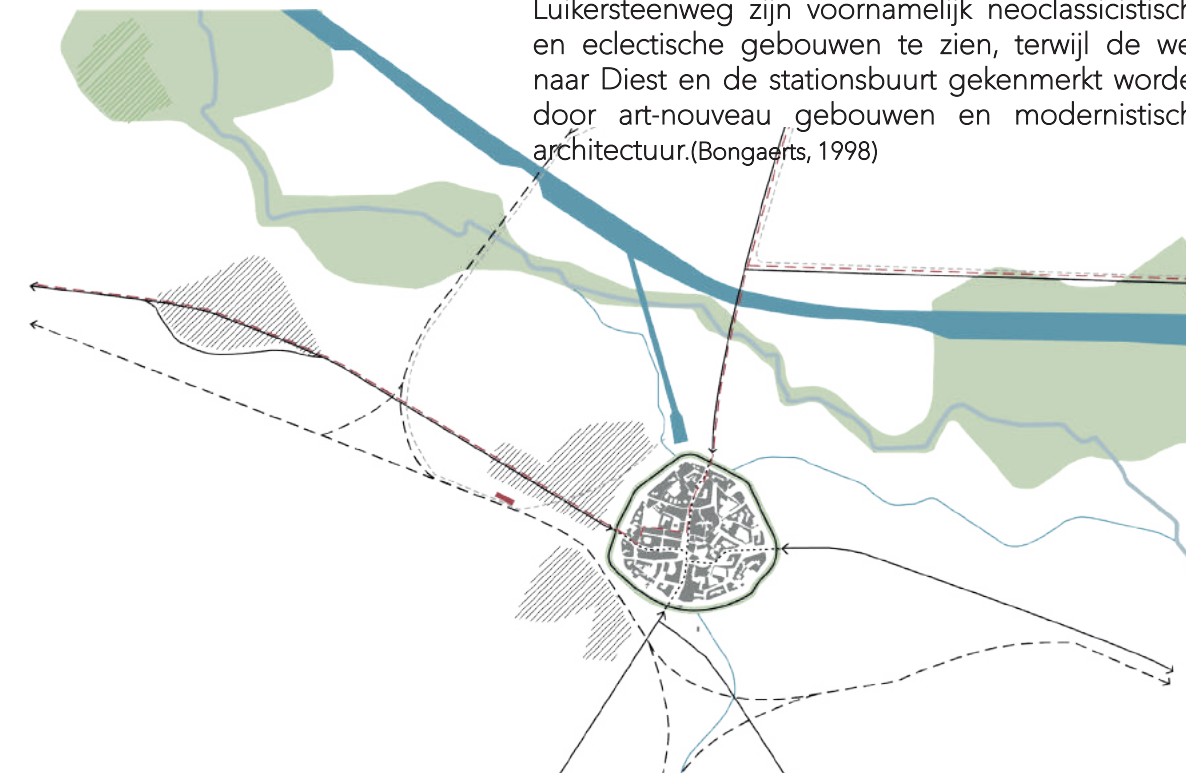


Fig. 20 - Hasselt met tramnetwerk

Historische analyse Van stadsontwikkeling tot wegnnet

Na de tweede Wereldoorlog onderging Hasselt een periode van welzijn, die een grote groei had op de stedelijke ontwikkeling van de stad. Het historische weefsel moest plaatsmaken voor nieuwbouwprojecten en stadsuitbreidingen, waarbij verkavelingen het landelijke karakter van de omgeving begonnen in te nemen.

Een belangrijke mijlpaal in de infrastructuur van de stad was de vervollediging van de nieuwe koning Boudewijnautosnelweg in 1963. Deze bood een snelle en efficiënte verbinding tussen Antwerpen en Duitsland langs Hasselt, waarbij de mobiliteit en economische groei van de omgeving opgewekt werden. Vier jaar later begon de aanleg van de grote ring rond Hasselt, een monofunctionele vierbaansweg die een aanvulling is op de oude boulevard. Deze lus van tien kilometer werd voltooid in 1982. De aanleg ervan had als doel het autoverkeer zo veel mogelijk uit de bebouwde kom te houden, terwijl de kleine ring het autoverkeer uit de binnenstad moest houden om zo een aangename omgeving te creëren voor bezoekers. Vanaf 1997 konden zij gratis gebruik maken van de stadslijnen, de andere lokale buslijnen waren gratis voor de inwoners van de stad. Dit mobiliteitsinitiatief is sinds 2014 stopgezet, maar de gratis boulevardpendel heeft opnieuw zijn intrede gedaan enkele jaren later. (De Bruyn & Van Acker, 2013)



Fig. 21 - Hasselt met wegnnetwerk

Historische analyse Haltes van de toekomst

Naar de toekomst toe is Hasselt volop bezig met de ontwikkeling van een hoogfrequent openbaar vervoersnet, wat een nieuwe fase van mobiliteit belooft. Een van de projecten houdt de aanleg van een tracé in rond de boulevard, deze zal een snelle en efficiënte verbinding zijn tussen de verschillende stadsdelen en naar de haltes van de andere nieuwe tracés. Andere geplande lijnen omvatten een verbinding naar Noord-Limburg en nog een naar Maasmechelen via Genk. Bovendien is er sinds 2007 sprake van een spartacusplan waarbij Hasselt en Maastricht met elkaar verbonden worden via een tramlijn, dit plan staat intussen sinds 2022 onthoud. Het eigenaardig aan de nieuwe lijnen is dat deze gepland zijn in het verlengde van de oude stadspoorten en de tracés volgen van de oude tramlijnen, wat de historische connectie van de stad met haar omgeving accentueert..

Hoewel deze plannen veelbelovend zijn, kan er ook gekeken worden naar de kwaliteiten van de mobiliteit in Hasselt vandaag.

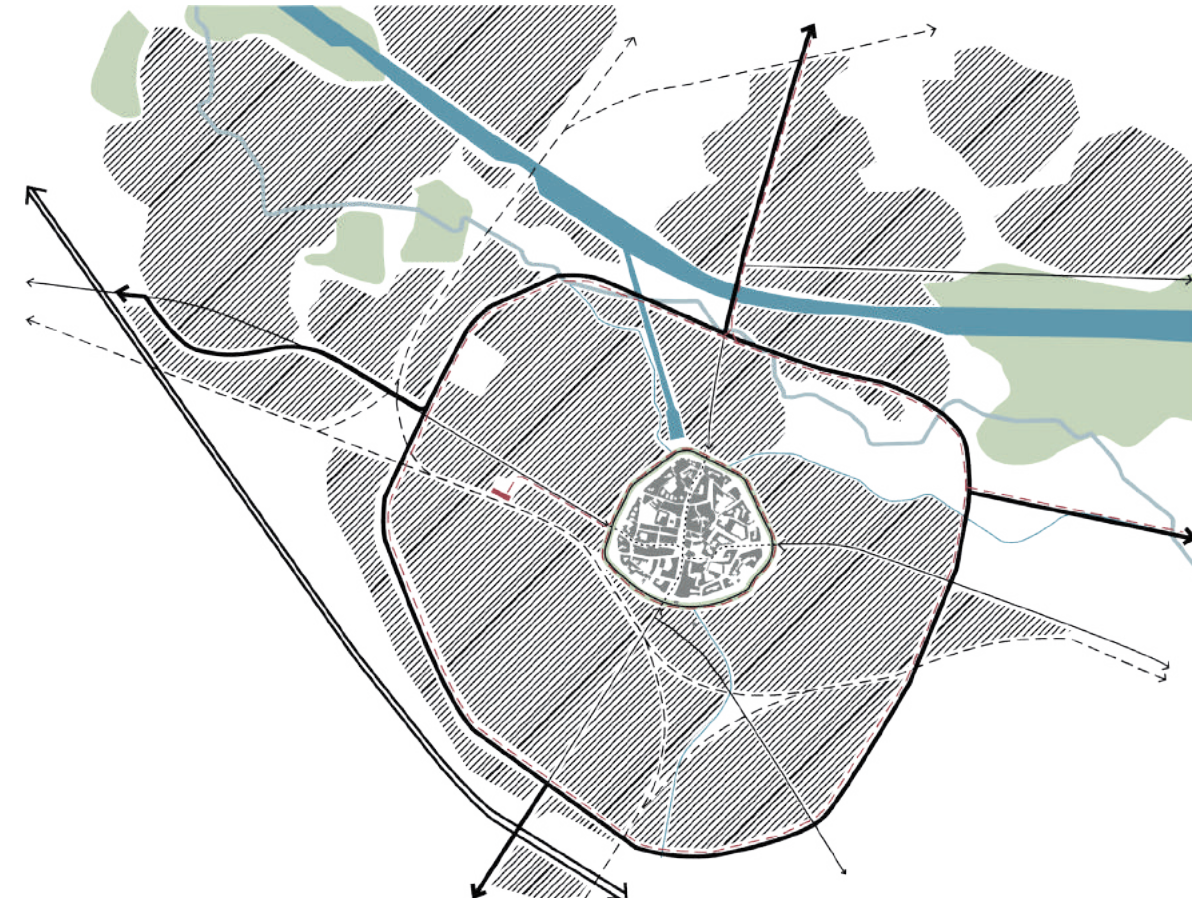


Fig. 22 - Hasselt in de toekomst

HASSELT ALS CASE.

Station van Hasselt plaats en knooppunt

Het kruispunt station van Hasselt doet dienst als cruciaal verkeersknooppunt in het hart van Limburg. Strategisch gelegen tussen beide ringlanen, bezit het een goede bereikbaarheid. Het station speelt een essentiële rol als knooppunt voor zowel het personen- als het goederenverkeer in de regio, met een constante stroom van treinen die passeren en aankomen. Voor pendelaars is het eveneens een belangrijke overstapplaats, waar ze kunnen wisselen tussen verschillende treinen om hun traject verder te zetten in alle richtingen van het land.

Als multi-modaal kruispunt biedt het station een diversiteit aan vervoersmogelijkheden, waaronder openbaar vervoer, taxi's en fietsen. Deze verscheidenheid draagt bij aan de toegankelijkheid en bereikbaarheid van het station. Daarentegen gebeurt het parkeren op publiek betalende parkings in de omgeving, waarbij de treinmaatschappij niet verantwoordelijk is voor het beheer ervan. Dit brengt een risico met zich mee dat als deze parkings verdwijnen, de transitieopties voor reizigers deels beperkt worden. Toch blijft het station goed bereikbaar met de wagen en beschikt het over een kiss & ride zone.

Ondanks de vele voordelen zijn er ook enkele nadelen verbonden aan dit knooppunt. Zo is er bijvoorbeeld te weinig veilige fietsinfrastructuur, voornamelijk in verhouding met de andere aanwezige vervoersopties. Hoewel het knooppunt strategisch gelegen is, is het geen aangename omgeving om in te verblijven. Het mist uitnodigende voorzieningen, welke de binnenstad wel aanbiedt en waarbij het stadscentrum op wandelafstand ligt.

Het station zelf beschikt over negen sporen, deze zijn toegankelijk via een tunnel onder de sporen die uitgeven op de perrons door middel van (rol)trappen. Deze tunnel vervult ook zijn rol als toegangspoort naar de stad vanuit Runkst, die anders tijdens de urbanisatie van de stad werd afgesneden.

Op het gebied van multi-modaliteit biedt het knooppunt verschillende opties. Zo is er een gratis boulevard pendelbus. Ook is er het Local Multi Plan, een intergemeentelijke samenwerking die reizen van of naar Hasselt vanuit de andere gemeenten mogelijk maakt voor minder dan drie euro, een initiatief om het openbaar vervoer betaalbaar en aantrekkelijk te maken vooral voor kortere afstanden. opmerkelijk is dat de westelijke link in dit systeem quasi ontbreekt, hierbij vormt Kermt een interessante projectlocatie voor de ontwikkeling van een nieuw knooppunt binnen dit geïntegreerde systeem. Deze samenwerking is essentieel voor de verdere verbetering van het openbaar vervoer en de mobiliteit in de regio.

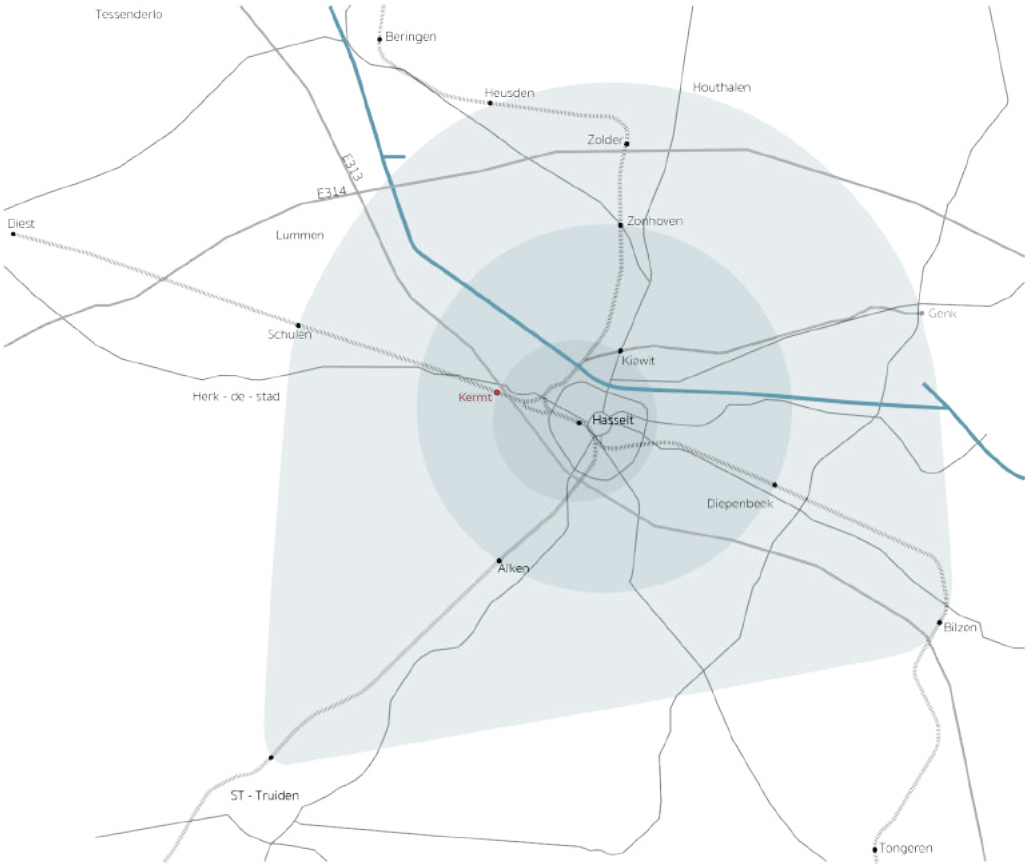


Fig. 23 - Multi Local netwerk

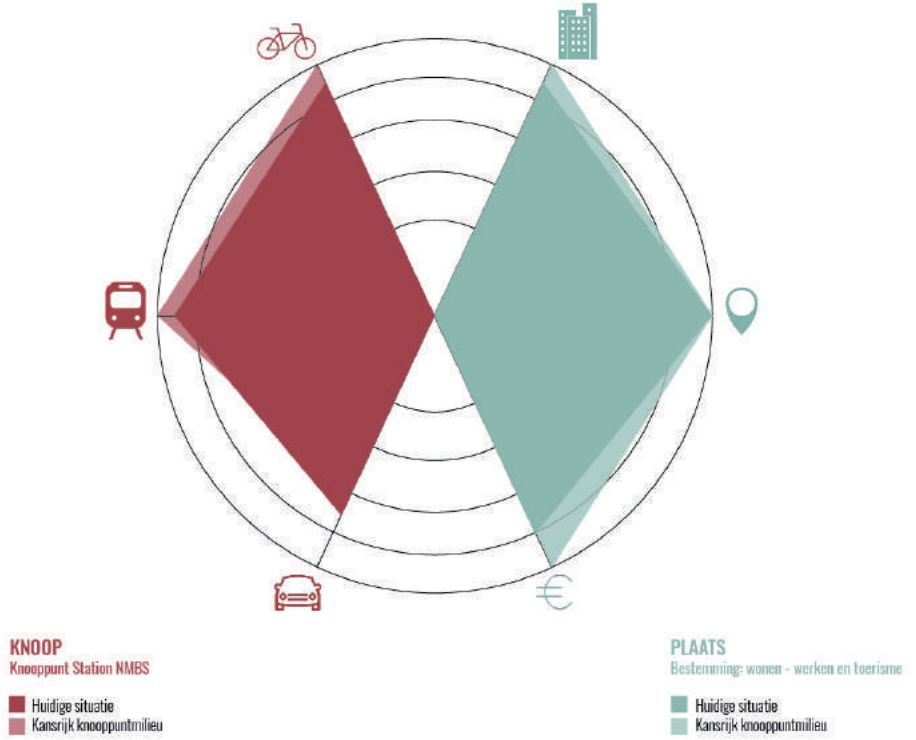


Fig. 24 - Diagram 15 min Hasselt

HASSELT

Huidige situatie

Tragennetwerk.....9	Collectiefnetwerk.....9	Wegennetwerk.....7	Voorzieningen.....9	Nabijheid.....10	Vastgoedwaarde.....8
Fietsenstalling.....460	Opstappers.....6103	Parkeerplaatsen.....570	Niveau.....Zeer goed	Winkels.....Ja	
Fietspunt.....Ja	Treinen/vaar.....10	Autoftraade.....Neen	Bedrijven.....Ja	Onderwijs.....Neen	
Deelfietsen.....Ja	Busstop.....Ja	Hoofdweg.....Ja			
Fietsstnelweg.....Ja (F70)	Ruizigers info.....Ja	Primaireweg.....Ja			
		Secundaireweg.....Ja			



KANSRIJK KNOOPPUNT MILIEU CENTRUM MULTIMODAAL KNOOPPUNT



Fig. 26 - Fietsenparking
Fig. 27 - Toegang tot parkeer garage en blue bike faciliteit



Fig. 28 - Overdekt perron
Fig. 29 - Voetgangerstunnel



Fig. 30 - Lijnwinkel en bushaltes
Fig. 31 - Ontvangstgebouw

Hasselts treintracé - lijnen en vertrek punten KIEWIT

Het doorgangsstation van Kiewit, gelegen langs de Noordelijke invalsweg naar Hasselt, is een fundamenteel knooppunt in het Limburgse spoorwegnetwerk. Dit station doet dienst als stopplaats voor passagierstreinen, met een indrukwekkende passage van zo'n tien treinen per uur, hierdoor is het een drukbezochte locatie voor pendelaars en reizigers.

De strategische ligging van het station draagt bij aan de bereikbaarheid ervan, zowel met de auto als met het openbaar vervoer en de fiets. Voor studenten en werknemers van het nabijgelegen bedrijvenpark Corda Campus, is het station een essentiële schakel in hun dagelijkse traject. De directe verbinding maakt de transitie naar de omliggende campussen efficiënt.

Ondanks de vele voordelen die de ligging met zich meebrengt, worstelt het station echter ook met enkele problematieken. De directe omgeving rondom het station biedt weinig tot geen voorzieningen aan, naast educatie en technologische bedrijvigheid, hierdoor zijn pendelaars beperkt in hun efficiënte trajecten. Door de afwezigheid van - al dan niet kleinschalige - winkels is het woon-werktraject niet optimaal, en dient de reiziger zich nogmaals te verplaatsen.

Alhoewel alle structurele voorzieningen aanwezig zijn, valt het op dat de infrastructuur niet echt voldoet aan het gebruik van dit knooppunt. Zo valt het op dat er onvoldoende parkeerplaatsen zijn, net zoals er onvoldoende fietsenstallingen zijn. Hoewel de kiss&ride zone optimaal benut wordt, kan dit in conflict komen met de parkeerproblematiek waardoor onveilige situaties ontstaan. Dit beïnvloedt ongetwijfeld de reiservaring van de passagiers.

Bij de aanwezige infrastructuur hoort ook een voetgangersbrug die beide perrons van de stopplaats met elkaar verbindt. Hierdoor kunnen reizigers makkelijk overstappen tussen verschillende vervoersmodi en hun reis verder zetten per bus, fiets of personenwagen. Enkel vormt dit een probleem die fietsers die de hindernis moeten overbruggen, deze moeten dit doe via de brug van de steenweg.

Mits enkele verbeteringen aan de voorzieningen voor het persoonlijke vervoer zou het station zijn potentieel als voorstedelijk knooppunt zeker nog kunnen versterken.

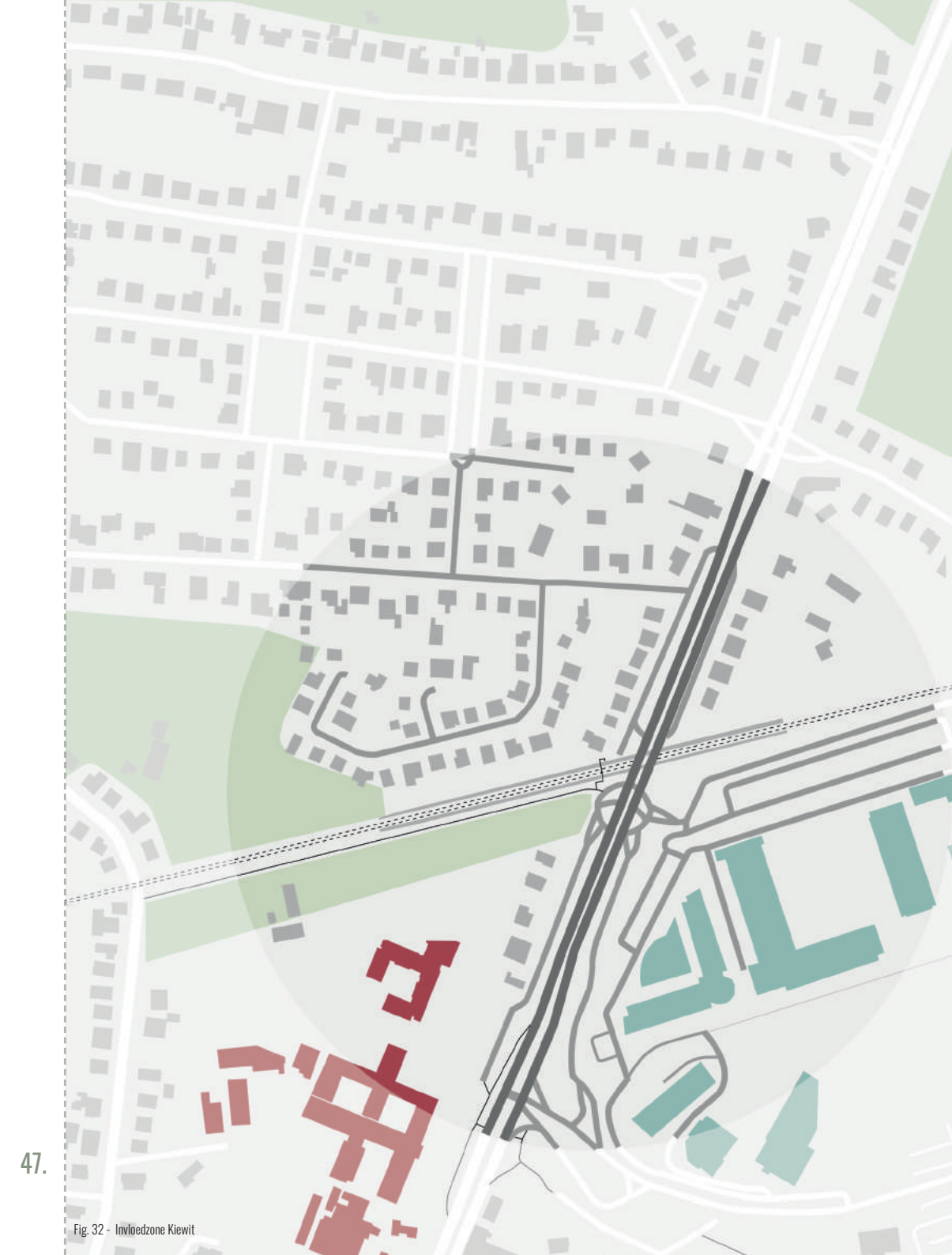
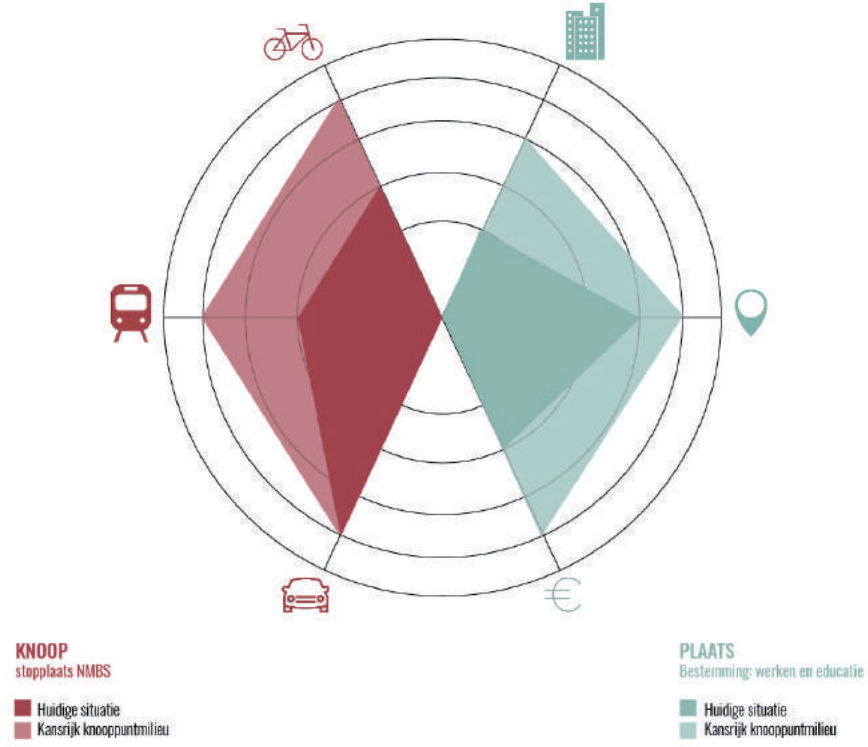


Fig. 32 - Invloedzone Kiewit

HASSELT-KIEWIT

Huidige situatie

					
Traagnetwerk.....4	Collectiefnetwerk.....4	Wegennetwerk.....8	Voorzieningen.....2	Nabijheid.....6	Vastgoedwaarde.....4
Fietsenstalling.....120	Opstappers.....620	Parkeerplaatsen.....50-150	Niveau.....ondermaats	Winkels.....Neen	
Fietspunt.....Ja	Treinen/uur.....10	Autostrade.....Neen		Bedrijven.....Ja	
Doelfietsen.....Ja	Busstop.....Ja	Hoofdweg.....Ja		Onderwijs.....Ja	
Fietsstnelweg.....Neen		Primaireweg.....Ja			
		Secundaireweg.....Ja			



KANSRIJK KNOOPPUNT MILIEU VOORSTAD KNOOPPUNT



Fig. 34 - Ticket Vending Machine
Fig. 35 - Ontvangst station



Fig. 36 - Overdekte fietsenstalling
Fig. 37 - Toegang tot perron 1



Fig. 38 - Fietspad en toegang tot perron 1
Fig. 39 - Loopbrug tussen sporen

Hasselts treintracé - lijnen en vertrek punten ZONHOVEN

De halteplaats in Zonhoven, is enkel van belang voor de lokale reizigers, kent enkele uitdagingen die de reiservaring van de passagiers kunnen beïnvloeden. Het station kent een beperkte frequentie van treindiensten met de passage van slechts één trein per uur in beide richtingen, dit beperkt ongetwijfeld de reisopties van de reiziger.

Een van de voornaamste uitdagingen die het doorgangstation heeft, is de bereikbaarheid. Momenteel is het station voornamelijk goed bereikbaar met de auto. Reizigers die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer kunnen het station wel bereiken, maar ook dit is met beperkte frequentie. Het gebrek aan toegankelijkheid beperkt de mobiliteit van de passagiers en heeft een sterke impact op hun reisdoelen.

Bovendien zijn er weinig tot geen voorzieningen in de directe omgeving van het station. Eveneens moet de veiligheidssituatie rondom de stopplaats worden verbeterd, momenteel moeten passagiers via de straat het perron bereiken. Deze onaangename verkeerssituatie zorgt voor gevaarlijke situaties, voornamelijk tijdens piekuren, en zal dus de reiservaring van passagiers negatief beïnvloeden.

Toch speelt het station goed in op het beperkte gebruik van het station, zo zijn er meer dan voldoende parkeerplaatsen en stalplaatsen voor fietsen voorzien voor de hoeveelheid reizigers die dagelijks gebruikmaken van het station in Zonhoven. Deze worden voornamelijk gebruikt door de omwonende van het station.

Hoewel het station enkele tekortkomingen kent, biedt het nog steeds potentieel om zich te verbeteren. Door de omgevingsfactoren positief te beïnvloeden kan deze verbinding naar Hasselt nog beter worden ingezet voor lokale reizigers.

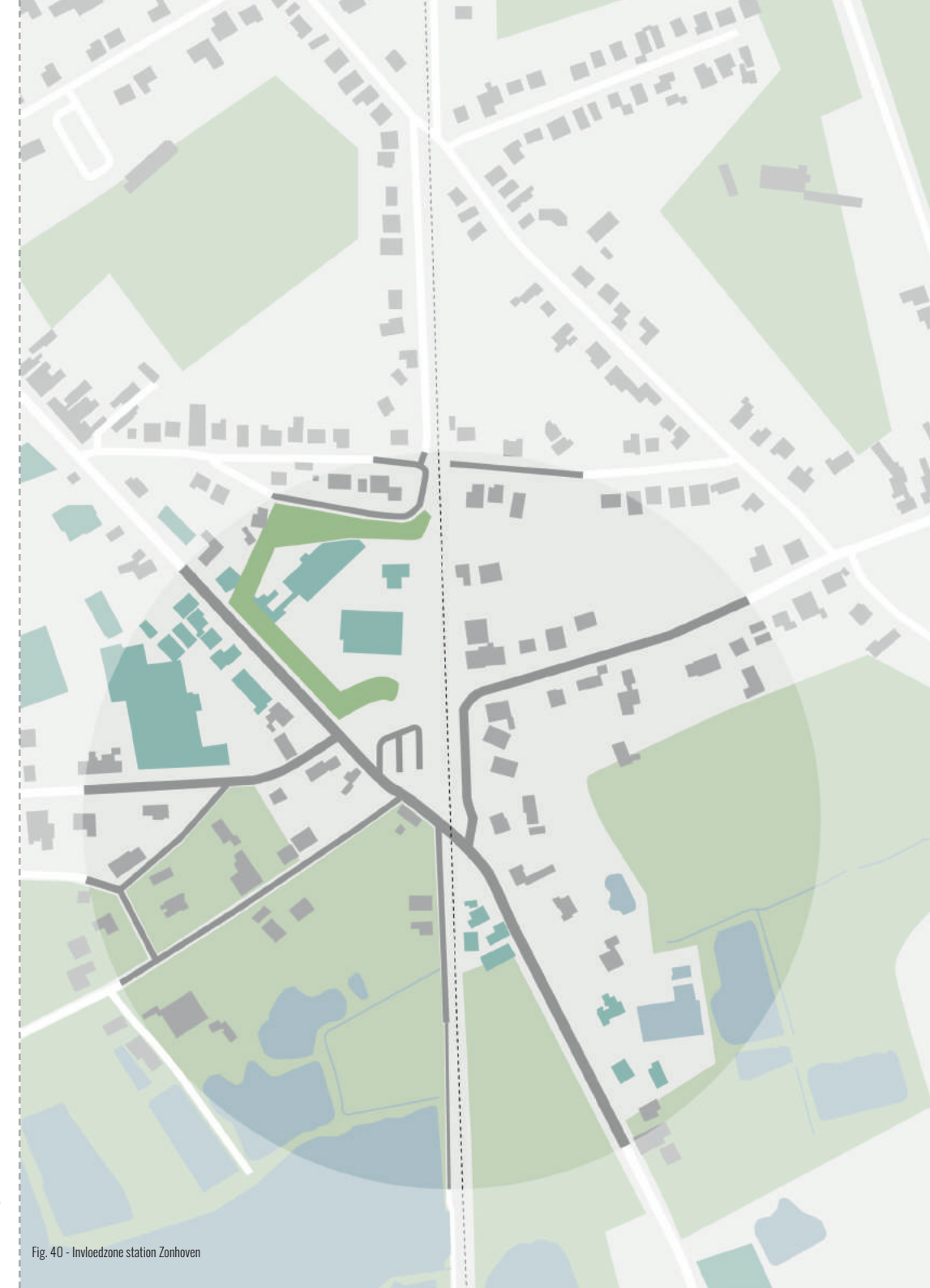
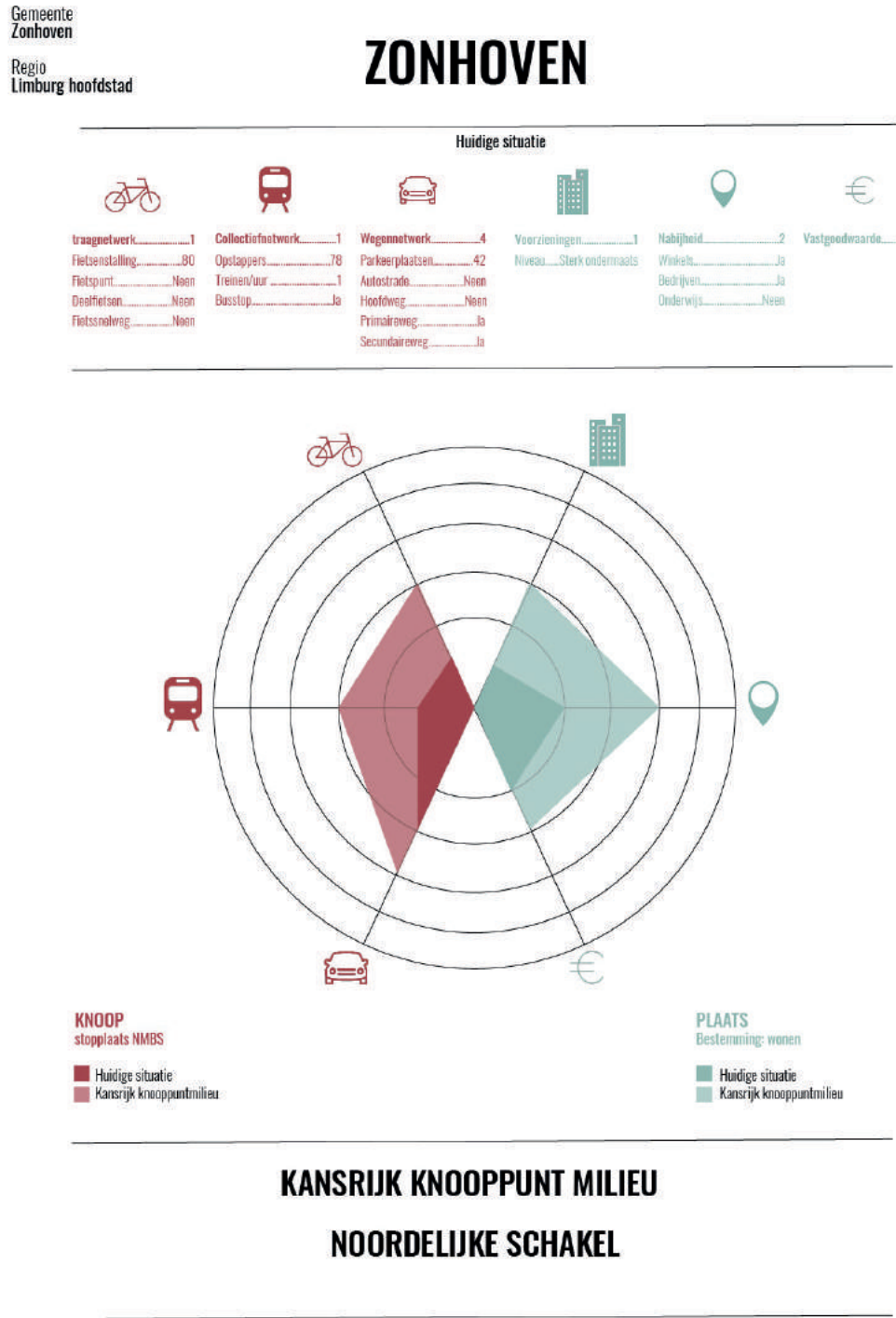


Fig. 40 - Invloedzone station Zonhoven



Hasselts treintracé - lijnen en vertrek punten DIEPENBEEK

Het treinstation, voor doorgaande treinen, van Diepenbeek speelt een cruciale rol in het lokale transportsysteem, omdat het reizigers gemakkelijk toegang biedt tot de gemeente en de omliggende deeltkernen. Met een frequente passage van zo'n zes passagierstreinen per uur is het station een wel benutte halte voor pendelaars en schoolgaande jeugd. Daarnaast passeren er ook nog talrijke goederentreinen op deze lijn.

Een van de sterke punten die dit station bezit is ongetwijfeld zijn bereikbaarheid. Reizigers kunnen de stopplaats makkelijk bereiken door middel van de bus, auto of fiets. Hierdoor is het een handige overstap tussen diverse vormen van transport. Deze diversiteit draagt bij aan de toegankelijkheid van het station voor een breed publiek.

Ondanks de goede bereikbaarheid van het station en deligging nabij het centrum, zijn er geen voorzieningen in de directe omgeving. Dit vormt een uitdaging om het woon-werkverkeer zo efficiënt mogelijk te maken, hier is dus mogelijk ruimte voor verbetering van zowel de omgeving als de reiservaring.

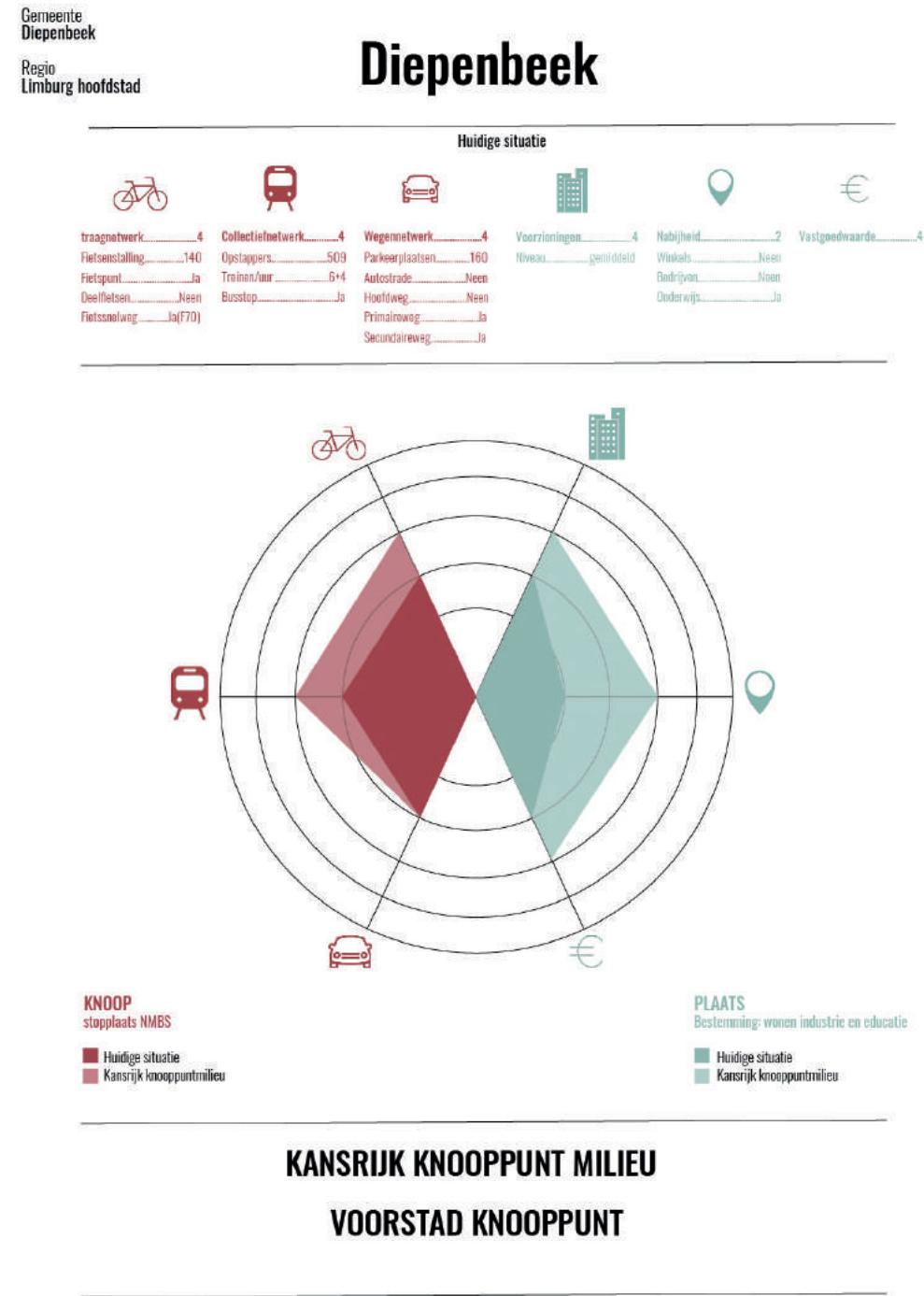
Om in te zetten op de veiligheid van de zwakke weggebruiker is er een veilige verbinding gemaakt via een fietstunnel onder de sporen. Deze maatregel zorgt ervoor dat reizigers zich op een veilige en efficiënte manier tussen het natuurlijke en stedelijke karakter van Diepenbeek kunnen verplaatsen.

Daarnaast beschikt het station over voldoende infrastructuur om zowel fietsen te stallen als personenwagens. Dit is positief voor het comfort van de pendelaars die ervoor kiezen om zich met een persoonlijke vervoermiddel naar het station te begeven.

Bovendien zal het station een steeds belangrijkere schakel worden in het transportsysteem van Limburg. Met het toekomstbeeld van de Spartacus lijn ontstaat er een extra verbinding met de nabij gelegen universiteit en Maastricht. Kortom, het station in Diepenbeek stelt zich op als een belangrijke schakel in toegang tot het onderwijs.



Fig. 46 - Invloedzone station Diepenbeek



Hasselts treintracé - lijnen en vertrek punten ALKEN

Het doorgangsstation van Alken is gelegen langs de expressweg die Hasselt met Sint-Truiden verbindt, hierdoor biedt het een uitstekende bereikbaarheid met de personenwagen. Met een dienstregeling waarbij er per uur twee treinen naar Hasselt rijden en één richting Brussel gaat, is dit een interessant knooppunt voor pendelaars die in de steden werken.

Het gebied rondom het station wordt gekenmerkt door bedrijven en industrie, deze bevinden zich op minder dan vijf minuten wandelen van het station. Dit maakt het een belangrijk transportknooppunt voor werknemers in de omgeving. Doordat het transportknooppunt zich vooral richt op pendelaars die komen werken in de omgeving, zijn er weinig voorzieningen om fietsen te plaatsen, in tegenstelling tot de wagen.

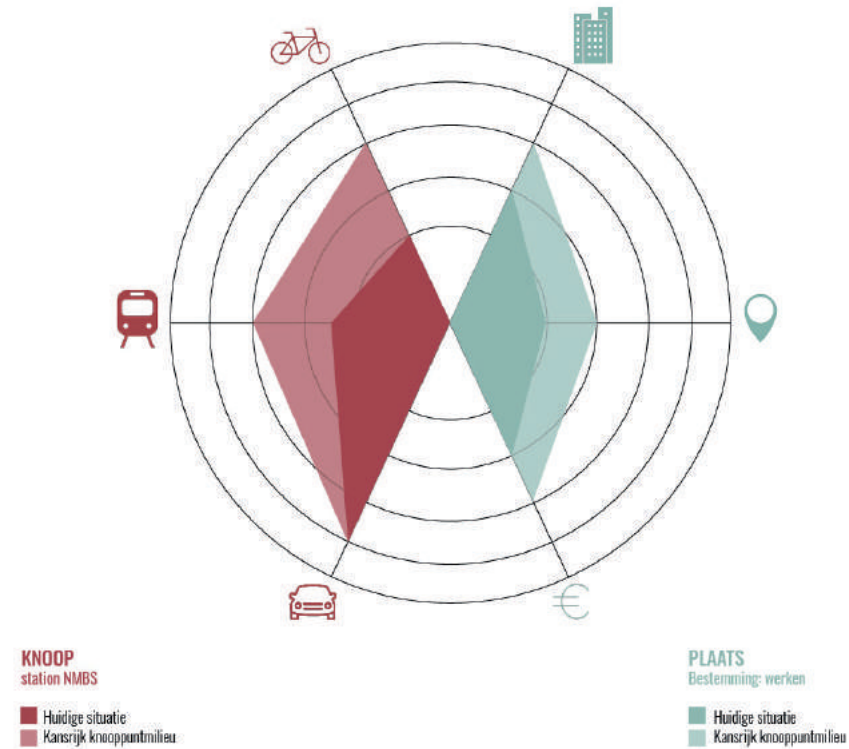
De verkeersveiligheid voor de reizigers is niet optimaal, zij moeten de straat en de sporen oversteken om beide perrons te kunnen bereiken. Dit veiligheidsrisico biedt toekomstgericht zeker kansen om de omgeving van het station aangenamer te ontwikkelen.

Op langere termijn kan het station bijdragen aan een groter mobiliteitssysteem, als voorstedelijk knooppunt kan het beschikken over verschillende mobiliteitsopties. Door te investeren in een aantal verbeteringen van infrastructuur, veiligheid en mobiliteitsvoorzieningen, zo kan het station een belangrijke rol gaan spelen in het regionale mobiliteitsnetwerk.



ALKEN

Huidige situatie



KANSRIJK KNOOPPUNT MILIEU
VOORSTAD KNOOPPUNT

60.



Fig. 56 - Ontvangst gebouw met ticket vending machine



Fig. 57 - Oversteek sporen
Fig. 58 - Volle parking
Fig. 59 - Perron en overdekte fietsenstalling

HASSELT ALS CASE.

Conclusie van cases

Het multi local netwerk rondom Hasselt mist een schakel in zijn uitgebouwde netwerk, terwijl een vervollediging ervan noodzakelijk is voor de verbetering van zowel openbaar vervoer als mobiliteit in de regio. De analyse naar enkele andere stations die wel deel uit maken van dit netwerk toont aan dat Hasselt het centrale knooppunt vormt, wat logisch is gezien het een bestemming op zich vormt.

Uit de analyse blijkt dat doorgangsstations profiteren van de aanwezigheid van diverse vervoersopties en de toegankelijkheid ervan. In tegenstelling wordt het station van Zonhoven minder gebruikt vanwege de minder frequente passage van het openbaar vervoer. Het station van Diepenbeek vormt hier een sterk contrast, de aanwezigheid van zowel bus als trein wordt aangevuld met auto- en fietswegen. Bovendien is het onprettig voor reizigers om bij het uitstappen van de trein onmiddellijk op een muur van bussen te lopen. Hier kan een overgangszone worden ingezet om de ervaring te verbeteren. Opvallend is dat de veiligheid ook een grote invloed heeft, stations waar perrons niet op een optimale en veilige manier bereikt kunnen worden minder gebruikt .

Zowel Hasselt als Diepenbeek beschikken over een tunnelonderdesporen, die fungeert als toegangspoort voor beide zijden van het spoor. Buiten Hasselt bezit enkel Alken nog een ontmoetingsgebouw, dat opnieuw kan worden ingezet voor zowel mobiliteit als voor de omgeving en op deze manier een bijdrage kan leveren aan de revitalisatie van het station.

Kortom, de belangrijkste elementen die meegenomen moeten worden voor een ontwikkeling in Kermt zijn; de aanwezigheid van verschillende vervoersopties, verbinden van afgescheiden delen, de pendelaar meer comfort bieden tijdens zijn reis, overgangszones tussen modi creëren en ruimte voor ontmoeting terugbrengen. Deze elementen zijn cruciaal voor het ontwerpen van aantrekkelijke schakel binnen het multi local netwerk van Hasselt.

SPOOR

A large, bold, dark blue number '3' that serves as a background for the text 'SPOOR' and 'ONTWERPEND ONDERZOEK'.

ONTWERPEND ONDERZOEK

ONTWERPEND ONDERZOEK.

Onderzoek naar een ontwerpkader

In dit hoofdstuk worden ontwerprichtlijnen vastgesteld aan de hand van een literatuurstudie van verschillende bronnen en visies omtrent het stationsontwerp. Allereerst werd het **stationsconcept: visie en toepassing** beschreven door Spoorbeeld bestudeerd. Deze biedt inzicht in de fundamentele principes van de vormgeving en functionaliteit van stations.

Daarnaast wordt aandacht besteed aan **de visie van stationsoutillage**, geschreven door Bureau Spoorbouwmeester. Deze visie richt zich op de integratie van verschillende elementen en voorzieningen binnen het stationslandschap, met het oog op optimale gebruikservaring en multifunctionaliteit.

Bovendien wordt inspiratie gehaald uit **Onto 06: grote plannen voor kleine stations**, een onderzoek uitgevoerd door studenten van de Universiteit Antwerpen. Dit onderzoek beschrijft de mogelijkheden en uitdagingen bij het herontwerpen van stations op een kleinere schaal, waarbij specifiek aandacht wordt besteed aan lokale context.

Tot slot wordt input uit **centraal station** door Ton Venhoeven meegenomen, hierin ligt de focus op het ontwerpen en ontwikkelen van stations. Deze literatuur biedt waardevolle lessen die kunnen worden toegepast bij het formuleren van de ontwerprichtlijnen voor verschillende stationsprojecten.

Het ontwerpkader wordt verder onderbouwd door de bevindingen uit de case studies van het vorige hoofdstuk, die gerichte inzichten bieden die van toepassing zijn op het project binnen het multi local netwerk. Samen vormen deze bronnen een grondige basis voor het ontwikkelen van een doelgericht en samenhangend ontwerpkader, dat niet enkel de mobiliteit en functionaliteit van stations verbetert maar meerwaarde kan bieden aan de omgeving.

Verder wordt opnieuw gekeken naar de projectlocatie vanuit de kwaliteit die het bezit in zijn huidige fase, en wordt onderzocht welk programma positieve effecten kan hebben op de omgeving. Hiervoor wordt informatie verzameld aan de hand van relevante cases.

MULTI-MODALITEIT

Het principe van multi-modaliteit richt zich op het vormgeven van een geïntegreerd en breed vervoerssysteem dat verschillende modaliteiten combineert onder één dak. De multi-modaliteit van een knooppunt zet zich niet enkel in voor het transport van personen, maar ook voor dat van goederen.

Door verschillende vervoersopties samen te brengen zoals het collectieve netwerk, waaronder treinen, trams en bussen, maar ook het individuele transport, zoals personenwagens en fietsen, wordt de toegankelijkheid en bereikbaarheid van stations en hun omgeving gegarandeerd. Dit zal de rol van het station als knooppunt versterken, wat essentieel is voor een efficiënte en duurzame aanpak van mobiliteit, dit vooral in gebieden waar het openbaar vervoer een belangrijke rol speelt.

ONTWERPKADER.

Schakels voor het ontwerpen van een multimodaalknooppunt

CONNECTIE

Een doordacht stationsontwerp zet het station, waar mogelijk, in als knooppunt van verbindingen binnen een netwerk van trage wegen, een toegangspoort naar de omgeving. Deze verbindingen geven omwonenden de mogelijkheid gebieden in de directe stationsomgeving veilig te bereiken. Deze connectie maakt het mogelijk om groengebieden opnieuw met elkaar te verbinden, indien deze werden afgesneden van elkaar door het barrière-effect van de spoorlijnen of wegen.

Connectie reikt verder dan verbinding in wegen, een stationsontwerp moet zich verankeren in zijn omgeving. Elk projectgebied heeft zijn uitgangspunten die er net voor zorgen dat het project in deze omgeving genesteld wordt, maak hierbij de verbinding naar deze aantrekkingspunten zichtbaar op een duidelijke manier.

Een luifel kan hierbij een goede typologie zijn om te toepassen in de vernieuwingen van stationsomgevingen. De luifel kan dienen als visueel element dat de verbinding symboliseert en waarbij het de verschillende delen van de omgeving op tastbare wijze met elkaar verbindt.

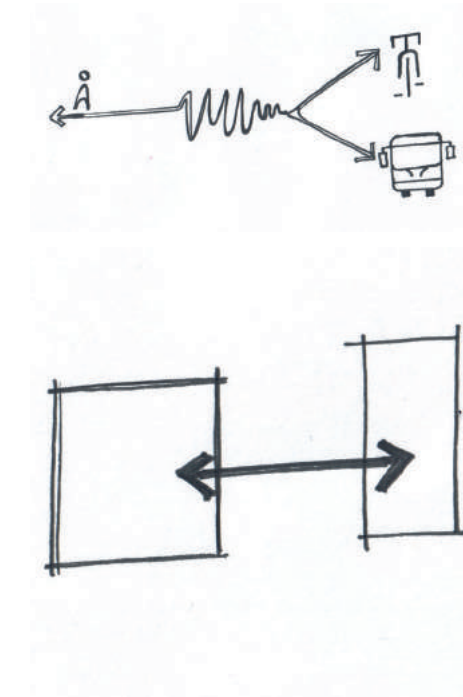


Fig. 60 - Schets voor-en natraject
Fig. 61 - Schets verbinding van landschappen

ONTMOETINGSGEBOUW

Het stationsgebouw is meer dan een zuiver functioneel ontvangstgebouw, maar is een publieke structuur die een centrale rol speelt in het sociale leven van de omgeving. Het is een knooppunt van sociale interacties en fluxen. Door een verscheidenheid aan functies te integreren, zoals in eerste instantie de toepassingen van een klassiek stationsgebouw, en deze aan te vullen met uitnodigende programma's wordt het een levendig en dynamisch centrum.

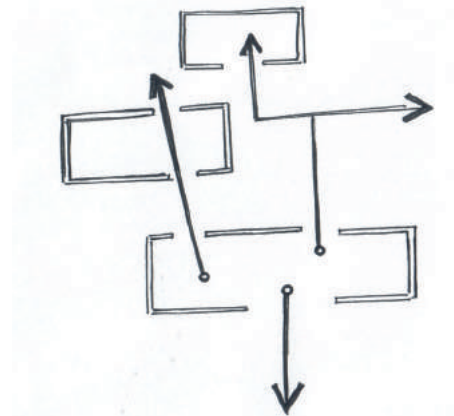
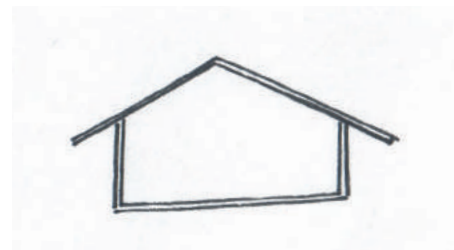


Fig. 62 - Schets ontvangst gebouw
Fig. 63 - Schets programma

COMFORTABEL PROGRAMMA

Het stationsgebouw moet naast zijn traditionele functies voorzien zijn van aanvullende voorzieningen en diensten die het gemak van de reizigers vergroten. Zo is het voorzien van een kinderopvang in de stationsomgeving een kwestie van efficiëntie, pendelaars kunnen zich parkeren en bij de overgang naar de trein hun kind langs de opvang brengen. Ook het voorzien van co-working spaces zorgt voor gemak bij gebruik. Het doel is om de ervaring van de reizigers te verbeteren en het station aan zich aantrekkelijker op te stellen als verblijfsplek.

FLEXIBILITEIT

De structuur en de invulling ervan moet flexibel zijn en dus kunnen worden aangepast aan veranderende behoeften van de doelgroepen. Dit kan bereikt worden door modulair te ontwerpen, die makkelijk aanpasbaar zijn voor nieuwe invullingen of functies. Flexibiliteit is essentieel om te kunnen inspelen op de evoluerende mobiliteitspatronen, veranderingen in de lokale demografie en stedelijke ontwikkelingen.

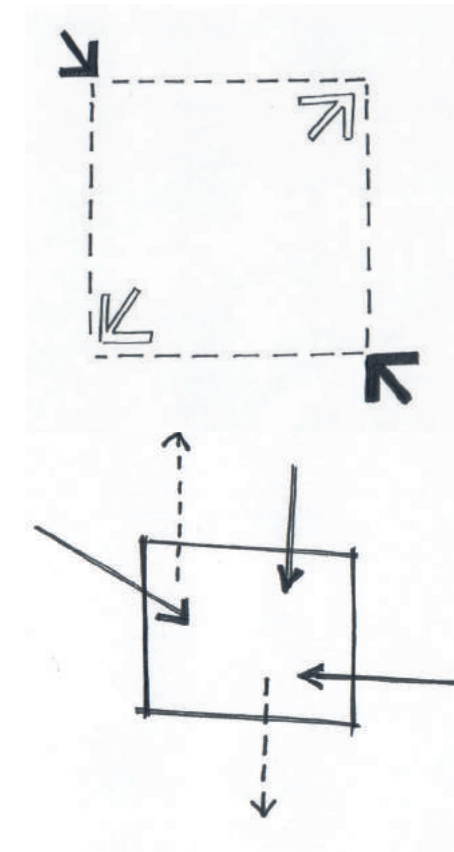


Fig. 64 - Schets flexibiliteit
Fig. 65 - Schets transitieruimte

TRANSITIERUIMTE

Deze ruimte, die zowel binnen als buiten het station voorzien kan worden, doet dienst als een overgangszone tussen de verschillende vervoersmodi en als bufferzone tussen het station en de omliggende omgeving. Het biedt reizigers een comfortabele en veilige omgeving om te wachten, overstappen en ontmoeten. Door een goede way-finding en aantrekkelijke zitelementen voorzien van groen, kan deze transitieruimte een aangename en functionele verblijfsruimte worden voor reizigers en omwonenden.

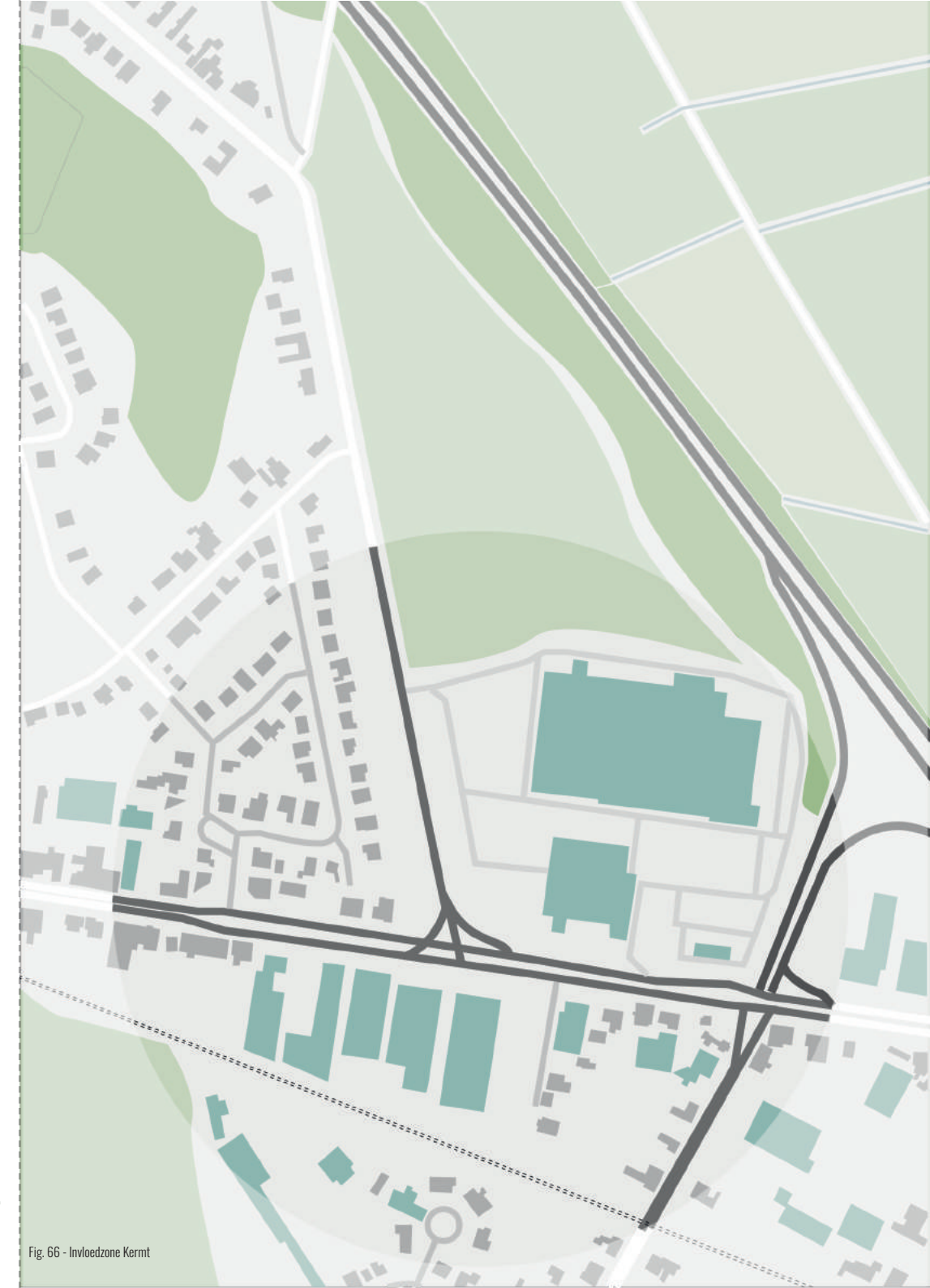
KERMT.

Projectlocatie als knooppunt KERMT

Het kruispunt in Kermt heeft zich omwille van zijn strategische ligging kunnen uitbouwen. De aanwezigheid van diverse wegen zorgt ervoor dat het gebied uitstekend bereikbaar is voor zowel lokale bewoners als bezoekers van buitenaf. Met een snelwegafslag en de aanwezigheid van de steenweg die Diest met Hasselt verbindt, is dit knooppunt een centraal punt in de regio.

Een opmerkelijk kenmerk van dit knooppunt is de historische dreef die bezoekers toegang geeft tot de Abdij van Herkenrode, waardoor deze locatie ook aantrekkelijk is voor toeristen. Op dit ogenblik is het kruispunteenbruisendknooppunt datrijkelijkisvoorzien van diverse faciliteiten, waaronder een Carrefour, een Aldi en verscheidene grote handelspanden. De aanwezigheid van deze handelszaken zorgt voor een overvloed aan parkeerplaatsen om al deze bezoekers te kunnen verwelkomen.

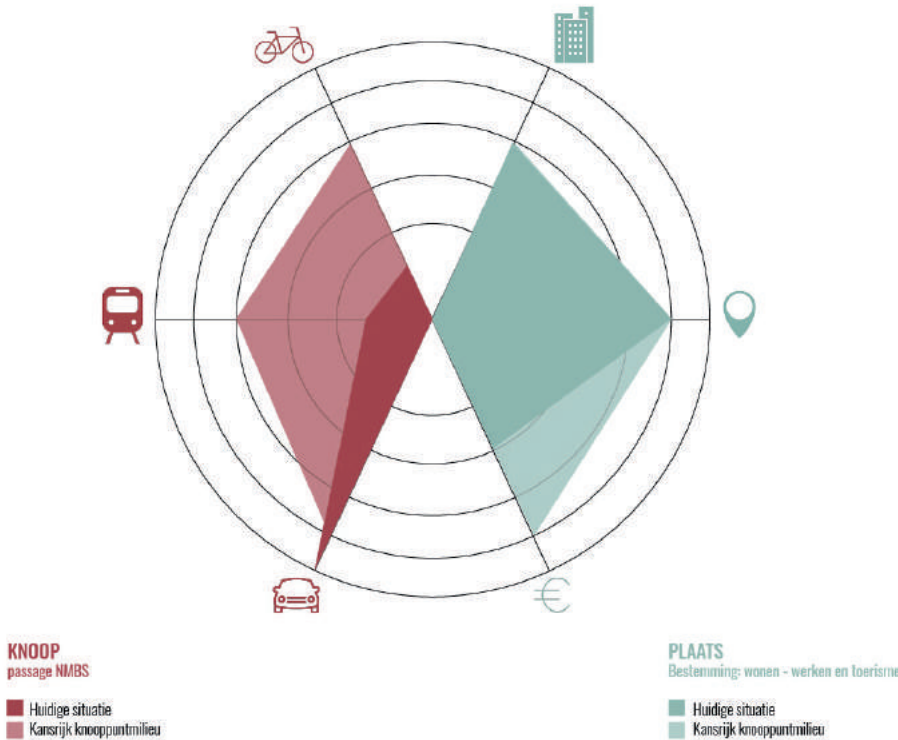
Ondanks deze uitgebreide voorzieningen is er echter wel een tekort aan veilige fietsinfrastructuur, wat een sterke invloed heeft op de verkeersveiligheid van de omgeving. Hier schuilt ongetwijfeld een kans om het trage wegennetwerk te verbeteren. Een andere kans die zich aanbiedt, is de aanwezigheid van de spoorlijn Leuven-Hasselt. Dit genereert een passage van zo'n acht treinen per uur, waarvan er ongeveer vier goederentreinen zijn. Het is jammer dat hier geen stopplaats voor de trein (meer) is voorzien, de aanwezigheid ervan zou het collectieve vervoersnetwerk kunnen versterken.



HASSELT-KERMT

Huidige situatie

					
traagnetwerk.....1	Collectiefnetwerk.....1	Wegenetwerk.....10	Voorzieningen.....5	Habijheid.....8	Vastgoedwaarde.....4
Fietserstalling.....0	Opstappers.....0	Parkeerplaatsen.....1368	Niveau.....goed	Winkels.....Ja	
Fietspunt.....Neen	Treinen/uur.....4+4	Autostrade.....Ja		Bedrijven.....Ja	
Onafmeten.....Neen	Busstop.....Ja	Hoofdweg.....Ja		Onderwijs.....Neen	
Fietssnelweg.....Neen		Primaireweg.....Ja			
		Secundaireweg.....Ja			



KANSRIJK KNOOPPUNT MILIEU VOORSTAD KNOOPPUNT



Fig. 68 - Zicht op Diestersteenweg
Fig. 69 - Knooppunt steenweg en dreef



Fig. 70 - Aanwezigheid snelweg
Fig. 71 - Zicht op afrit



Fig. 72 - Belemmering zicht Herkenrodebossen
Fig. 73 - Steeg tussen handel

PROGRAMMA.

Verhoging reizigers comfort

De uitstekende bereikbaarheid van het kruispunt door middel van verschillende vervoersopties maakt de projectlocatie een logische plek voor de ontwikkeling van een multi-modaal knooppunt. De aanwezigheid van spoorlijn 35 biedt de mogelijkheid om een halte toe te voegen, wat het openbaar vervoersnetwerk zou versterken. De centrale ligging van het kruispunt maakt het een ideale locatie voor de ontwikkeling van een kinderopvang, die gemakkelijk toegankelijk is voor zowel lokale bewoners als pendelaars. Dit zou bijdragen aan de leefbaarheid en het voorzieningenniveau van de buurt, wat vooral ten goede komt aan jonge gezinnen met werkende ouders.

Daarnaast maakt de historische dreef, die toegang geeft tot de Abdij van Herkenrode, de omgeving aantrekkelijk voor toeristen. Horeca voorzieningen zoals een restaurant of bar zouden bijdragen aan een levendige en dynamische omgeving voor zowel de lokale gemeenschap als toeristen en kan ook dienen als ontmoetingsplek. Om deze programma's succesvol te implementeren op de projectlocatie in Kermt, is het noodzakelijk om casestudies uit te voeren naar enkele relevante voorbeelden.

PROGRAMMA.

Multimodaal knooppunt STATON VAN NAMEN

Het stationsgebouw als brug tussen twee stadsdelen.

De spoorwegen hebben vele steden in twee gedeeld, Namen vormt hierop geen uitzondering. Het 'nieuwe' stationsgebouw is strategisch gepositioneerd boven de sporen om zo een straat te creëren die de twee stadsdelen verbindt. Op deze manier fungeert het station als brug tussen beide delen van de stad. De scheiding wordt ook weerspiegeld in het stationsontwerp zelf, het oude stationsgebouw wordt nu voornamelijk gebruikt als ontvangstgebouw, vanwege zijn herkenbaarheid, terwijl het nieuwe station zich los van het oude positioneert en een duidelijke doorgang tussen beide vormt.

Het knooppunt ziet verscheidenheid van interessante stromen. Sommige passanten gebruiken geen faciliteiten van het station maar gebruiken puur de doorgang, terwijl pendelaars het station als vertrek- en eindpunt van hun reis gebruiken. Bovendien zijn er ook tal van reizigers die nood hebben aan voor- en na-transport. Het station heeft zich op multi-modaal vlak sterk ontwikkeld. De treinen bevinden zich op het laagste niveau van het ontwerp, vervolgens komt men in de wachtruimte met verblijfsactiviteiten terecht die anderzijds ook uitgaat op beide delen van de stad. Bij het verlaten van het station bevinden zich fietsenstallingen met deelfietsen en zelfs een fietspunt voor onderhoud en controle. Tevens kan men van hieruit ook de parkings bereiken, die naast private

personenwagens ook voorzien zijn van Cambio deelauto's. Hogerop, op het dak van het station, is er door recente verbouwingen een busstation gerealiseerd. Het busstation is voorzien van haltes voor lokale bussen en regionale bussen. Door deze diverse modi onder één dak te huisvesten beschikt de reiziger over een uitgebreid en toegankelijk gamma. De verticale opstelling zorgt voor een veilige transitie tussen de verschillende vervoersopties. De 'straat' is een belangrijke transitieruimte binnen het ontwerp.

Naast deze openbare functies zijn er ook tal van ruimtes voor het personeel. Namen is een aanzienlijk station, wat ook veel tewerkstelling met zich meebrengt. Vanwege zijn centrale ligging beschikt het over een controlekamer en technische ruimte voor het monitoren van stations in de zuid-oostelijke regio van het land. Naast deze technische aspecten is er ook voldoende ruimte voor het spoorwegpersoneel voorzien, zoals kleedruimtes uitgerust met lockers en sanitair. Daarnaast is er ook ruimte aanwezig waar conducteurs en chauffeurs hun pauze kunnen nemen, voorzien van een kitchenette en zitgedeelte om even tot rust te komen. Verder zetelt NMBS ook zelf op deze locatie waardoor er tal van burelen aanwezig zijn, hoewel hun aandeel sinds Covid aanzienlijk verminderd is, wat geleid heeft tot de ontwikkeling van kleine open werkplekken.



Fig. 74 - Ontkoppeling stations
Fig. 75 - Ticket Vending Machine



Fig. 76 - Controle kamer
Fig. 77 - Vide van busstation naar wachtruimte

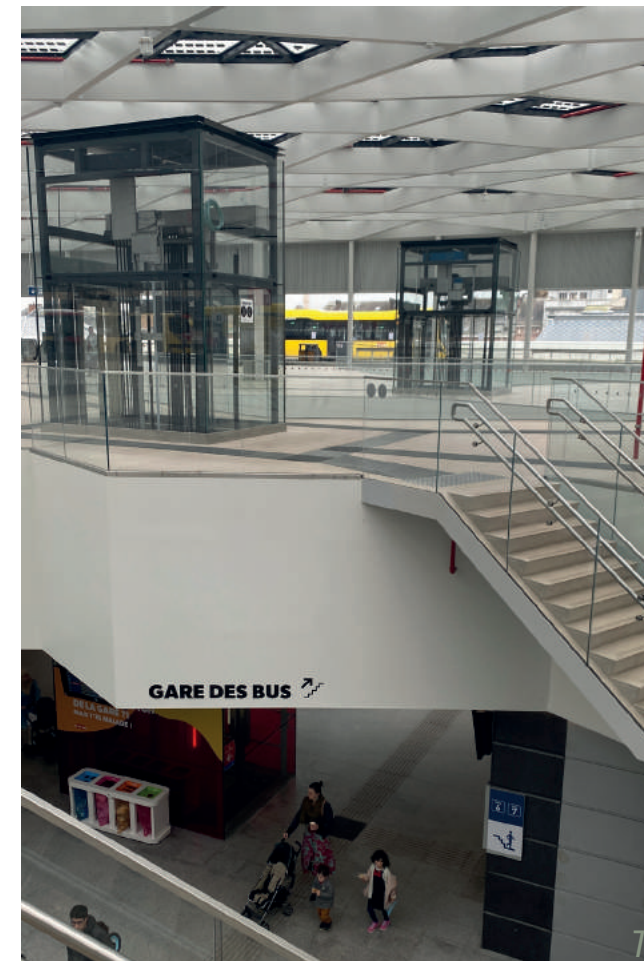


Fig. 78 - Busstation Namen
Fig. 79 - Toegang tot busstation vanuit wachtruimte

Kinderopvang ZONNEKINDJES DIEPENBEEK

Een tussenruimte heeft een grote functionele impact.

Het kinderdagverblijf De Zonnekindjes in Diepenbeek is opgedeeld in twee leeftijdsgroepen: baby's en peuters. De VZW heeft een opvangcapaciteit van ongeveer 54 kinderen per dag, waarbij er per 14 kinderen twee begeleiders aanwezig zijn. De samenstelling van de groep kinderen varieert dagelijks volgens een vooraf opgesteld opvangplan.

De indeling van de kinderopvang is eenvoudig. Elke groep heeft een eigen leefruimte met gedeelde voorzieningen, zoals een badkamer en keuken die worden gedeeld tussen twee groepen. Daarnaast heeft elke groep twee slaapzalen. Omdat de activiteiten bij baby's plaatsvinden op het ritme van het kind, zijn er tegelijkertijd kinderen aan het eten, spelen en slapen, wat een goed overzicht over alle ruimten noodzakelijk maakt. Tussen de circulatiezone en de leefruimtes bevindt zich een functioneel blok per leefgroep, waarin jassen en tassen worden opgeborgen en dat dient als barrière tussen de zones waar kinderen zijn en waar geen controle is.

Naast deze zones zijn er ook enkele personeelsruimtes, zoals een kantoor voor de dienstverantwoordelijke en coördinator, en een aparte keuken waar de maaltijden worden bereid en vervolgens verdeeld over de leefgroepen in de gedeelde keuken. Opmerkelijk is dat de ruimtes voor de jongste kinderen minder uitgebreid zijn; zij zijn vooral blij als ze kunnen rondkruipen en rondkijken. De leefruimtes voor peuters zijn daarentegen veel uitdagender, met lees- en knutselhoeken. In deze ruimtes wordt geknutseld om de motorische vaardigheden van kinderen te bevorderen, en klimtoestellen worden veel gebruikt in deze groep.



Fig. 80 - Zicht in bar
Fig. 81 - Interieurbeeld



Fig. 82 - Wijn frigo
Fig. 83 - Open keuken

Horecagelegenheid BAR EN RESTAURANT BONTÀ

Bontà is een restaurant dat gespecialiseerd is in vlees en waarbij de sfeer wordt benadrukt door het concept 'mood & food'. Het restaurant is verdeeld in twee delen, met Bontà dat plaats biedt aan zo'n 70 à 75 gasten en Kobe, de zomer pop-up met Ibiza vibes, waar ongeveer 65 personen welkom zijn. De keuken is gericht op vlees en bevat specifieke elementen zoals een koelcel voor het rijpen van vlees en een open grill.

Naast deze specifieke elementen beschikt het restaurant over de essentiële keukenbenodigdheden zoals een koel- en vriescel, friteuses en oven. Ook zijn er belangrijke ruimtes voorzien, zoals een afwasruimte met voldoende opslag voor het gestockeerde vaatwerk, en rekken waarop het gedroogd kan worden voordat deze terug op zijn plek gezet wordt. Voorraadkasten zijn eveneens belangrijk, zo moet droge voeding op een afzonderlijke plek bewaard worden van de verse producten.

Gezien het 'mood & food' concept is er speciale aandacht besteed aan de akoestiek van zowel de open keuken als de zaal. Er is een aparte uitgebreide bar voorzien waar de drankjes worden bereid, deze is voldoende uitgerust met frigo's, werkbladen en voldoende opslag voor voorraadflessen. Hoewel Bontà zelf beschikt over een kleine kantoorruimte, wordt dit door de zaakvoerder als efficiënt, maar niet noodzakelijk beschouwd.

Conclusie van cases

Conclusie cases

Uit de analyse van de programmatorische cases blijkt dat een multimodaal knooppunt meer is dan enkel een overstapplaats voor mobiliteit, het kan ook dienen als verbindingspunt tussen afgescheiden delen van de buurt. Het station van Namen maakt gebruik van een verticale stapeling, wat een veilige en efficiënte transitie tussen verschillende vervoersopties mogelijk maakt en zorgt voor een gebouw dat makkelijk te navigeren is.

Voor een kinderopvang is een functioneel en aanpasbare indeling van de ruimte essentieel. Het is noodzakelijk om voldoende controle op de kinderen te hebben. Door gebruik te maken van functionele tussenruimtes kan een veilige scheiding worden gecreëerd waar nodig. De ruimte moet ook voldoende uitdagend zijn om de kinderen te stimuleren.

Een restaurant of bar fungeert niet alleen als horecagelegenheid, maar ook als een ontmoetingsplaats en kan in combinatie met een multimodaal knooppunt meerdere voorzieningen in één locatie bieden. Deze voorziening heeft behoefte aan voldoende opslag, maar ook dit kan functioneel worden ingezet in de ruimte.

In essentie kunnen deze drie programma's van het knooppunt in Kermt een betekenisvolle plek maken voor zowel bewoners als pendelaars. Bij het ontwerp van deze ruimtes moet aandacht worden besteed aan goede navigatie, het strategisch inzetten van functionele ruimtes om flexibiliteit te bevorderen, en vooral het creëren van ontmoetingsruimtes. Terugkomend op het eerder vastgestelde ontwerpkader, kan een overgangszone de navigatie binnen het ontwerp bevorderen en ruimte bieden voor ontmoetingen. Door functionele ruimtes strategisch te plaatsen in het grondplan, kan de bijbehorende ruimte op elk moment van functie veranderen, wat de flexibiliteit van het ontwerp mogelijk maakt.

4 SPOOR EEN HALTE VOOR HERKENRODE PILOOTPROJECT

PROJECT.

Een halte voor Herkenrode

Aan het einde van de Herkenrodedreef, waar momenteel enkele handelspanden gevestigd zijn, wordt een gewaagd pilootproject ontwikkeld: een multi-modaal knooppunt. Dit project vormt een essentieel onderdeel van het masterplan Schakelrand, waarbinnen de realisatie van een eindpunt op deze as een belangrijke mijlpaal vormt.

Het vertrekpunt van dit ontwerp was de eeuwenoude site van de Abdij van Herkenrode en de stedelijke ontwikkelingen eromheen. Hierbij werd een sterke nadruk gelegd op Kermt, waarlangs het merendeel van de toegang naar Herkenrode plaatsvindt, en wel via de historische dreef. Het bovenlokale knooppunt dat zich voordoet aan het einde van deze as was doorslaggevend in de ontwikkeling van het multimodale programma.

In de vroegere jaren bezat Kermt ooit al een station, gelegen in het westelijke punt van dit bouwblok, dit is verloren gegaan door de ontwikkeling van het uitgebreide wegennet en de betaalbaarheid van personenwagens. Niettemin blijft Kermt de ideale locatie voor de ontwikkeling van een voorstedelijk station, vergelijkbaar met Alken en Kiewit binnen het 'local multi plan' van Hasselt.

De combinatie van deze elementen resulteerde in een project dat zich voornamelijk toespitst op de bereikbaarheid van Hasselt en de omliggende gebieden, met bijzondere aandacht voor de Abdijsite van Herkenrode. Met dit multimodale knooppunt wordt gestreefd naar een geïntegreerde en efficiënte mobiliteitsoplossing die zowel de lokale gemeenschap als de bezoekers van de omgeving ten goede zal komen.



Fig. 84 - Projectlocatie in relatie tot Herkenrode



Fig. 85 - Historische postkaart Kermt statie



Fig. 86 - Resterend woonhuis van de stationschef

PROJECTLOCATIE.

Bovenlokaal knooppunt
Aan het einde van de Herkenrodedreef ontstaat een bovenlokaal knooppunt door de samenkomen van verschillende mobiliteitsfluxen. Het gebied wordt getroffen door een hoge verkeersdruk, veroorzaakt door het verkeer dat via de verbindingsweg tussen Hasselt en Diest passeert, evenals het autoverkeer dat de snelweg op en afrijdt. Bovendien loopt spoorlijn 35, die Hasselt met Leuven verbindt, hier langs. Dit vormt op zich een zeer interessante aanwezigheid van infrastructuur, maar spijtig genoeg bevinden de dichtstbijzijnde stations zich in Schulte en Hasselt, hetgeen een belemmering is voor de lokale bereikbaarheid.

De Herkenrodedreef fungeert als verbindingsweg tussen Kermt en Stokrooie, dat zich ten noorden van de Abdijsite bevindt. Dit alles te samen leidt tot een overlast en tot een onveilige situatie voor de zwakke weggebruiker. Fietzers ervaren dit als een erg gevaarlijk kruispunt, daarom vraagt de dorpsraad van Kermt om de aanleg van een veilig fietspad dat van Spalbeek tot Hasselt loopt onder de spoorlijn.

Ondanks de schrapping van vele bushaltes, blijft het gebied een belangrijk knooppunt voor busvervoer, dat zowel bewoners uit de directe omgeving als reizigers van verder bedient. Om de situatie te verbeteren, is een duidelijke structuur nodig evenals een intergemeentelijke en interdisciplinaire samenwerking tussen overheidsinstanties en mobiliteitsmaatschappijen in samenspraak met de provincie.



Fig. 87 - Bovenlokaal knooppunt



Fig. 88 - Dreef als verbindingsweg



Fig. 89 - Passage van treinen



Fig. 90 - Zicht op projectlocatie vanuit dreef

PROJECTLOCATIE.

Schakelrand als structurerende ruggengraat

Schakelrand is een masterplan dat speciaal is ontwikkeld voor de omgeving van Herkenrode. Hierbij is het doel om de diverse landschappen van Herkenrode, die van elkaar gescheiden zijn door infrastructurele ontwikkelingen, opnieuw te verbinden met elkaar. Binnen dit masterplan vormt de Herkenrodedreef de belangrijkste schakel als directe verbindingsweg tussen de Herkenrodebossen en de abdij site. De Abdij van Herkenrode vormt een eindpunt aan de dreef, en om het evenwicht te herstellen, biedt de toevoeging van een project op het andere uiteinde van deze as een uitstekende kans.

De hoofdas wordt omgevormd tot een groenere omgeving, waardoor de beleving van de route verbeterd wordt. Anderzijds wordt er ook ingezet op het verbeteren van de leefbaarheid op en langs de Diestersteenweg. Binnen dit masterplan zijn er drie pilootprojecten gepland, die elk inspelen op één van de drie volgende aspecten; het creëren van een eindpunt op de verbindingzas introduceert een multi-modaal knooppunt, dat zich nestelt tussen de steenweg en de spoorweg. Vervolgens richt een ander pilootproject langs de dreef zich op groenonderhoud en jeugdwerking. Tot slot bevindt er zich langs de steenweg een woonverdichtingsprogramma dat wonen en werken op één site combineert. Deze projecten creëren een interessante route tussen de verschillende landschappen van Herkenrode.



Fig. 91 - Ruggengraat van Masterplan Schakelrand

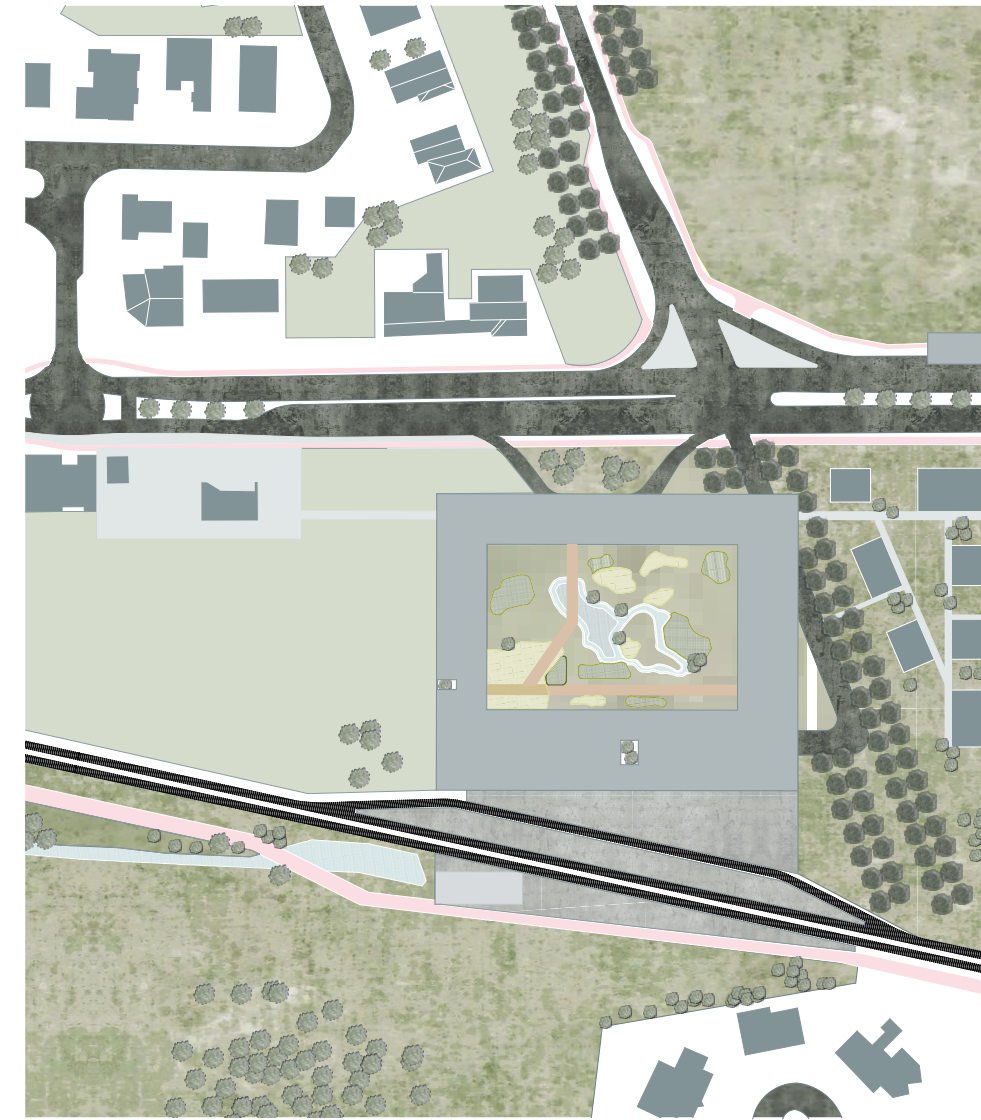


Fig. 92 - Inplanting

VERANKERING MET DE OMGEVING.

Schakels voor het plaatsen van een multimodaalknooppunt

Het ontwerp verankert zich met de omgeving door deels over de dreef heen te worden geplaatst, wat een directe verbindingzas vormt met de Abdij van Herkenrode en creëert tegelijkertijd een toevoeging aan deze prominente verbinding. Het knooppunt integreert de verschillende fluxen doordat de gangen parallel geplaatst zijn met de verkeersstromen. Bovendien fungeert het ontwerp als verlengstuk tussen de landschappen van de Herkenrodebossen en die van de abdij via de dreef, dankzij de aanwezigheid van de binnentuin.

De dakstructuur bestaat uit cassettes, die een kniphoog vormen naar de kapel op de Herkenrodesite. Deze subtiele referenties naar de omgeving maken van het project een geslaagde toevoeging aan de omgeving. Bovendien is het project ontworpen met een dakstructuur die op zichzelf staat, waar modulaire volumes onder geplaatst kunnen worden afhankelijk van de behoeften van de omgeving.



Fig. 93 - Casettedak kapel Herkenrode

CONCEPT.

Rondgang als connector

Het concept achter het multimodale knooppunt is de realisatie van een overkoepelend dak dat alle vervoersmogelijkheden kan accommoderen, samen met enkele extra voorzieningen om het comfort van de reizigers te bevorderen. In het hart van dit ontwerp bevindt zich een omsloten tuin, omringd door een overdekte rondgang. Beide elementen zijn een knipoog naar de abdijsite, waar omsloten tuinen vaak voorkomen bij kloosters, en de wandelgang ook typerend is voor kloostergebouwen.

De wandelgang biedt overdekte toegang tot alle faciliteiten en verschillende vervoersmodi binnen het multimodale overstapstation. De verlenging van de dreef zorgt voor een interessante synergie tussen de binnentuin, de dreef en het nieuwe woonproject in stedelijke villa's langs het project.

Het ontwerp verankert zich met de omgeving door deels over de dreef heen te worden geplaatst, wat een directe verbinding vormt met de Abdij van Herkenrode en creëert tegelijkertijd een toevoeging aan deze prominente verbinding. Het knooppunt integreert de verschillende fluxen doordat de gangen parallel geplaatst zijn met de verkeersstromen. Bovendien fungeert het ontwerp als verlengstuk tussen de landschappen van de Herkenrodebossen en die van de abdij via de dreef, dankzij de aanwezigheid van de binnentuin.

De dakstructuur bestaat uit cassettes, die een knipoog vormen naar de kapel op de Herkenrodesite. Deze subtiële referenties naar de omgeving maken van het project een geslaagde toevoeging aan de omgeving. Bovendien is het project ontworpen met een dakstructuur die op zichzelf staat, waar modulaire volumes onder geplaatst kunnen worden afhankelijk van de behoeften van de omgeving.

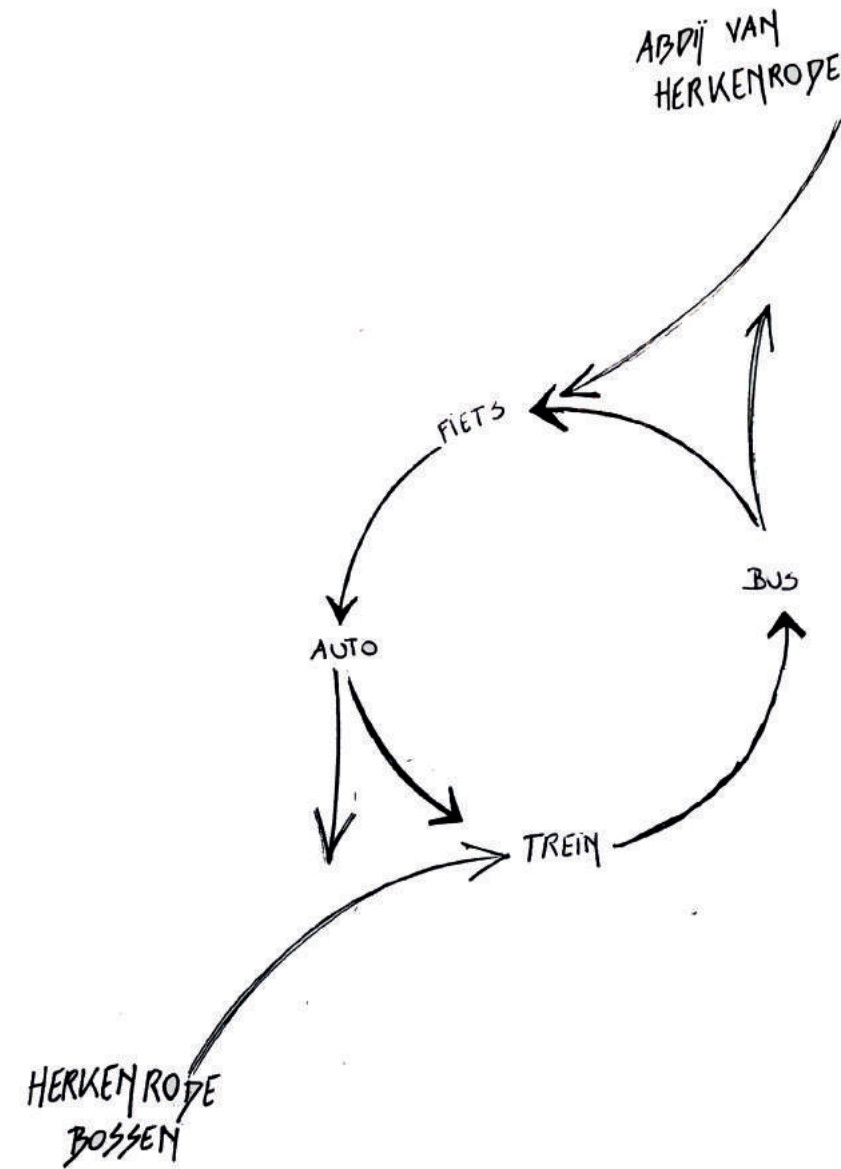


Fig. 94 - Concept



Fig. 95 - Collage: Herkenrode als halte

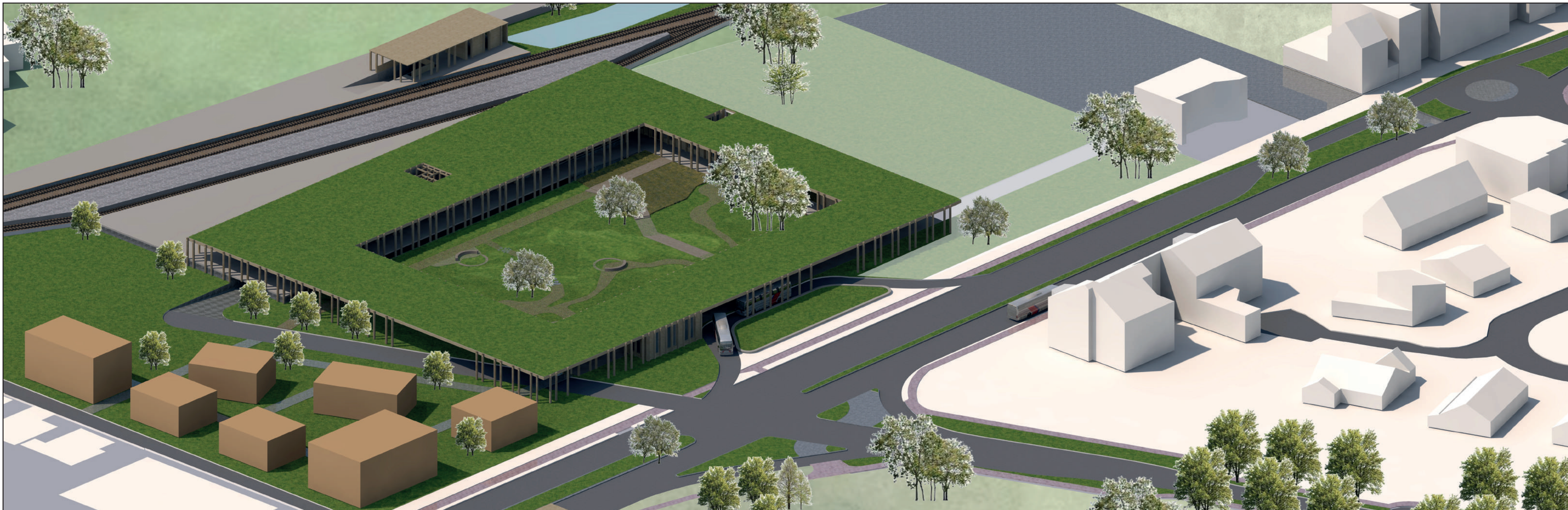


Fig. 96 - Isometrie station als ontvangstgebouw voor landschappen

PILOOTPROJECT.

Het programma van dit project is gericht op het bieden van een uitgebreide en efficiënte mobiliteitsoplossing. Allereerst fungeert het als een belangrijk overstappunt tussen verschillende vervoermiddelen, waarbij een treinhalte wordt gerealiseerd om een naadloze verbinding te bieden tussen openbaar vervoer. Daarnaast worden de recent geschrapte bushaltes op één centrale plek samengebracht, wat opnieuw zorgt voor toegankelijkheid en gebruiksgemak van de reiziger.

Het ontwerp omvat ook ruime voorzieningen voor het parkeren van fietsen, evenals een fietsverhuur, waardoor fietsers aangemoedigd worden om een duurzame vorm van transport te kiezen. Een informatiepunt zal fungeren als centraal punt voor reisinformatie en biedt informatie over de omgeving.

Om tegemoet te komen aan de behoeften van gezinnen met jonge kinderen wordt een kinderopvangfaciliteit geïntegreerd in het ontwerp. Tot slot dient een koffiebar met coworkingruimte als een sociale hub waar buurtbewoners en reizigers kunnen samenkomen. Door al deze voorzieningen onder één dak te combineren, wordt een levendige en geïntegreerde omgeving gecreëerd binnen het multimodale knooppunt, waardoor het een toevoeging wordt aan de gemeenschap.

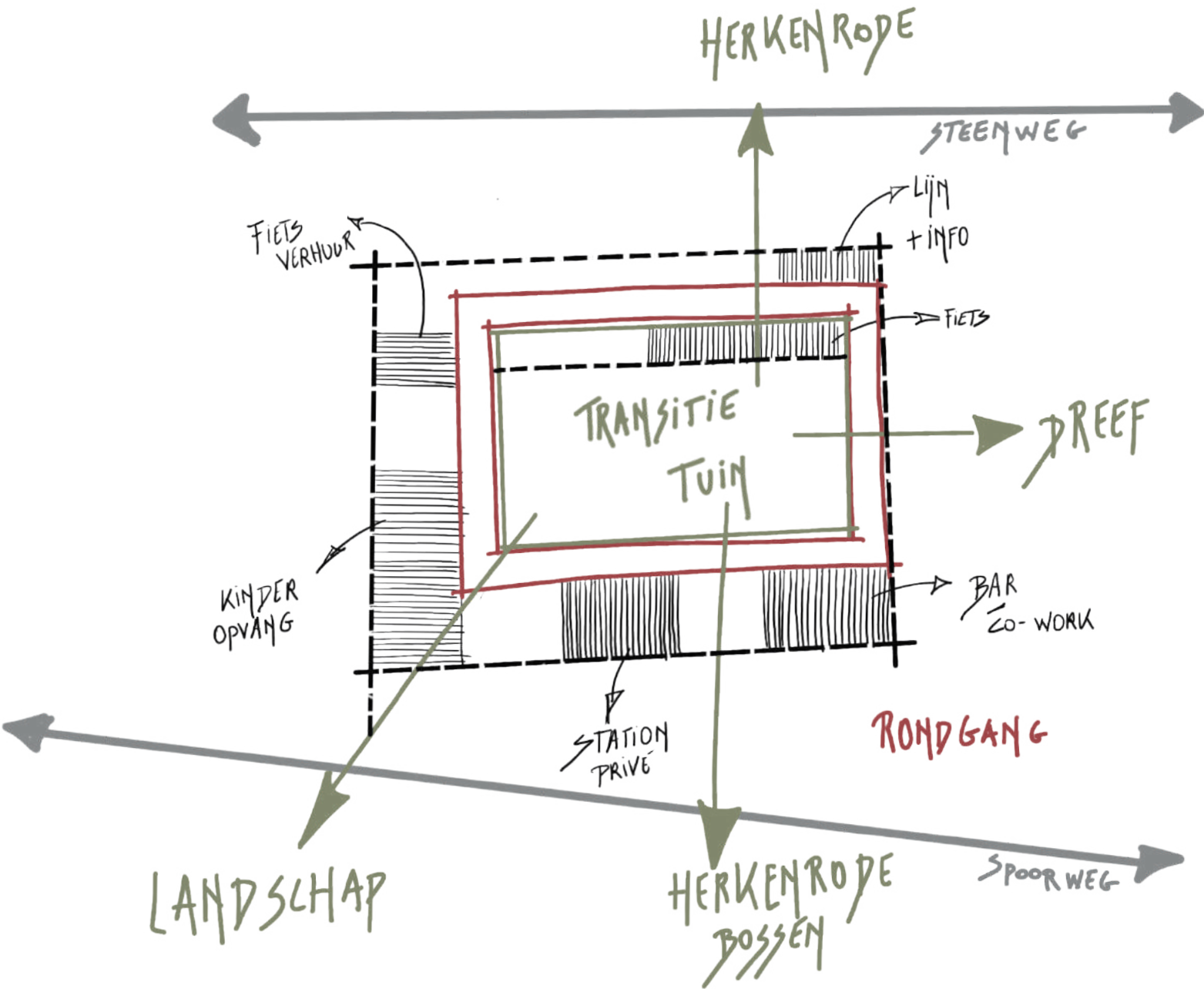


Fig. 97 - Programma spreiding multi-modaal knooppunt

Programma TRANSITIETUIN

De omsloten tuin wordt de transitietuin genoemd vanwege zijn rol als overgangszone, zowel tussen landschappen als mobiliteitsvormen. Deze tuin fungeert als fysieke ruimte voor het overstappen tussen verschillende vervoersmogelijkheden, waarbij gebruikers bijvoorbeeld van fiets naar trein kunnen omschakelen via de aangrenzende wildtuin of de aangelegde rondgang. De transitietuin vormt het centrale punt van het ontwerp, met de kinderopvang en koffiebar die beide bereikbaar zijn vanuit deze buitenruimte. Voor voorbijgangers voelt het als een verlengstuk van de openbare ruimte, de omsluiting van de tuin creëert een gevoel van veiligheid, ondanks de situatie langs de spoorweg. De façades aan de zijden van de bovenlokale verbindingen, zoals de Diestersteenweg en de spoorweg, worden ingevuld met functionele elementen die het bijkomende programma bevatten, die het geluid van beiden kunnen tegenhouden, waardoor de tuin ook het aspect van rust behoudt.

De transitietuin fungeert als schakel tussen het open landschap van de Herkenrodebossen en de meer omsloten omgeving van de abdij. Het project creëert een tussenruimte die een gevoel van geborgenheid biedt, terwijl het toch openstaat naar de omgeving en vooral toegankelijk is voor de lokale gemeenschap.

De transitietuin zal zelf voortdurend in transitie zijn, aangezien hij wordt aangelegd met wilde bloemen die gedurende de seizoenen evolueren en veranderen. Dit is ook een eerbetoon aan de inspiratie en kruidentuin van de Abdij van Herkenrode.



Fig. 99 - Impressie transitietuin



Fig. 100 - Inspiratie en kruidentuin Herkenrode

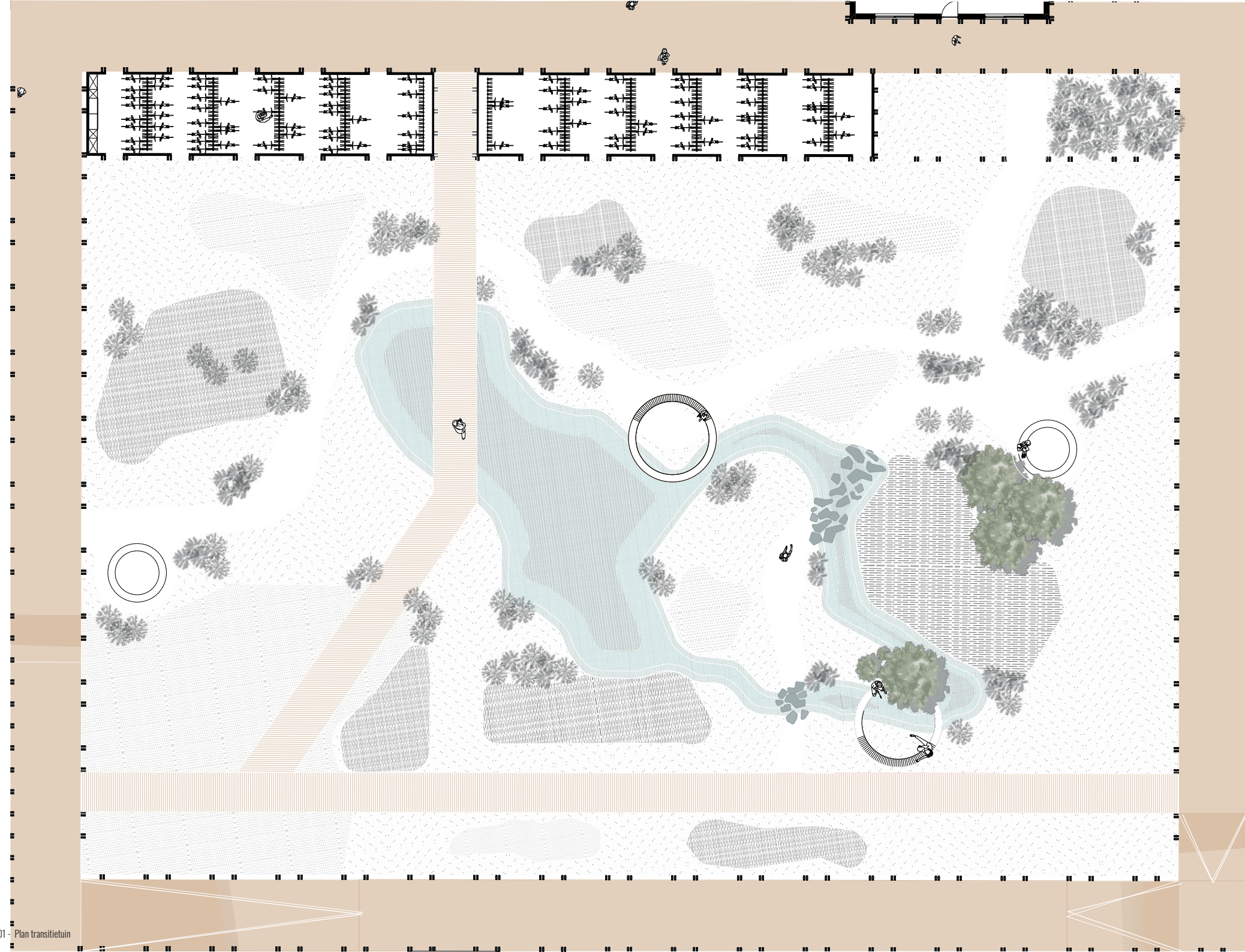


Fig. 101 - Plan transitietuin

Programma KINDEROPVANG

Het integreren van een kinderopvang binnen een multi-modaal knooppunt wordt als zeer efficiënt beschouwd. Pendelaars kunnen gebruikmaken van verschillende vervoersopties voor en na hun reis en bij aankomst op het station hun kinderen veilig achterlaten bij de opvang.

De kinderopvang heeft een maximale capaciteit van 20 kinderen. De ingang fungeert tegelijkertijd als een functionele ruimte waar kinderen hun jassen en tassen kunnen opbergen. De leefruimte is verdeeld over twee niveaus, waarbij het eerste niveau een leeshoek biedt waar kinderen rustig kunnen lezen en ontdekken. Via een zittap komen de kinderen op een iets hoger niveau dan de rondgang die langs het gebouw loopt, waardoor ze oog in oog komen te staan met gebruikers van het multimodale knooppunt. Het volume omvat ook enkele meer afgesloten ruimtes, zoals een slaapzaal die uitkomt op een kleine patio, waardoor er natuurlijk licht en lucht binnenkomt. De patio, deels geïntegreerd in de leefruimte, biedt de begeleiders de mogelijkheid om de kinderen goed in de gaten te houden.

Daarnaast zijn er sanitaire voorzieningen, zoals toiletten en een verschoonkamer. De keuken kan volledig worden afgesloten tijdens de bereiding van maaltijden, maar kan daarna worden geopend naar de rest van het ontwerp. Hierdoor ontstaat een licht-as door het hele ontwerp, van de keuken tot de afgesloten buitenruimte waartussen zich de patio bevindt. Naast de ingang nestelt zich een klein kantoor waar coördinatoren ook hun plek hebben binnen het ontwerp.

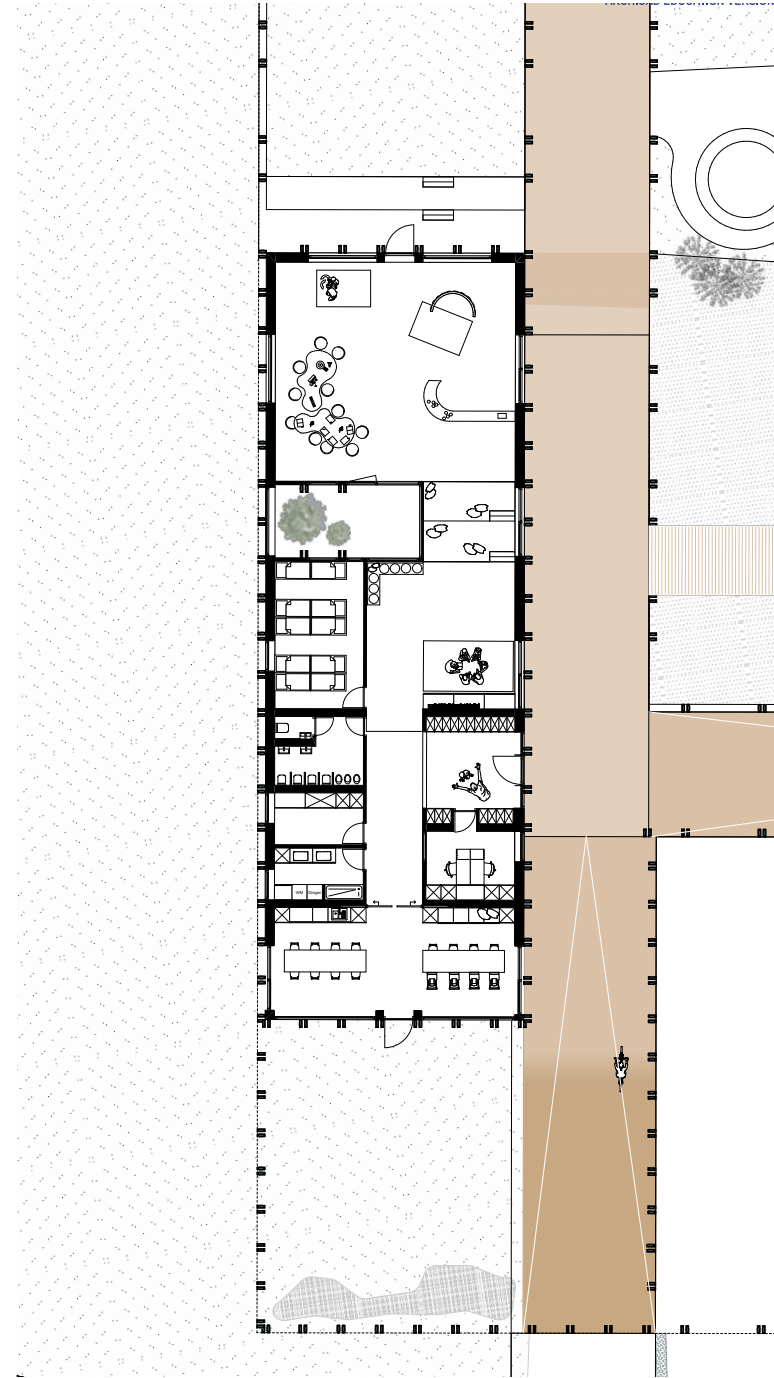


Fig. 102 - Grondplan kinderopvang

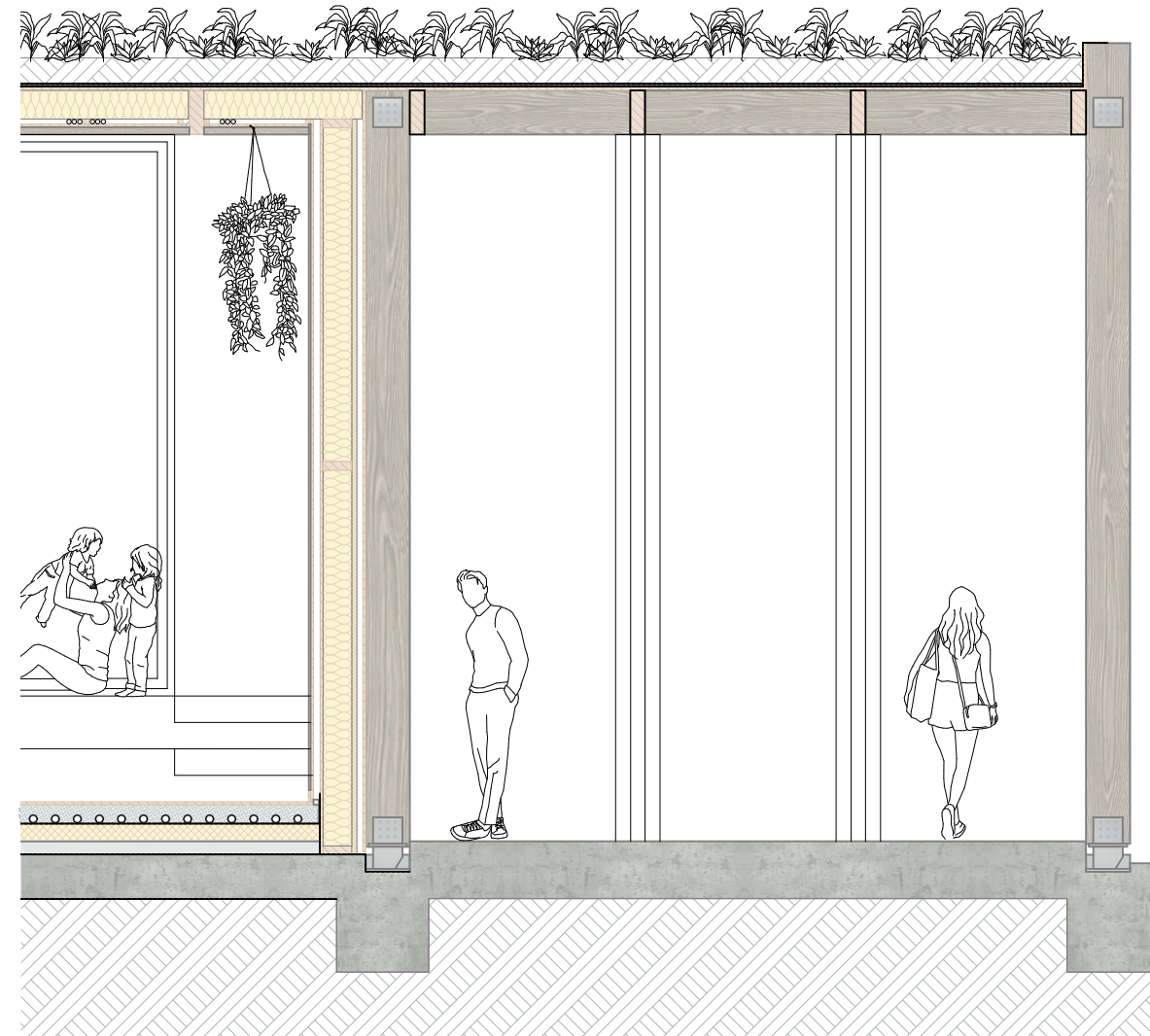


Fig. 103 - Doorsnede kinderopvang in relatie met

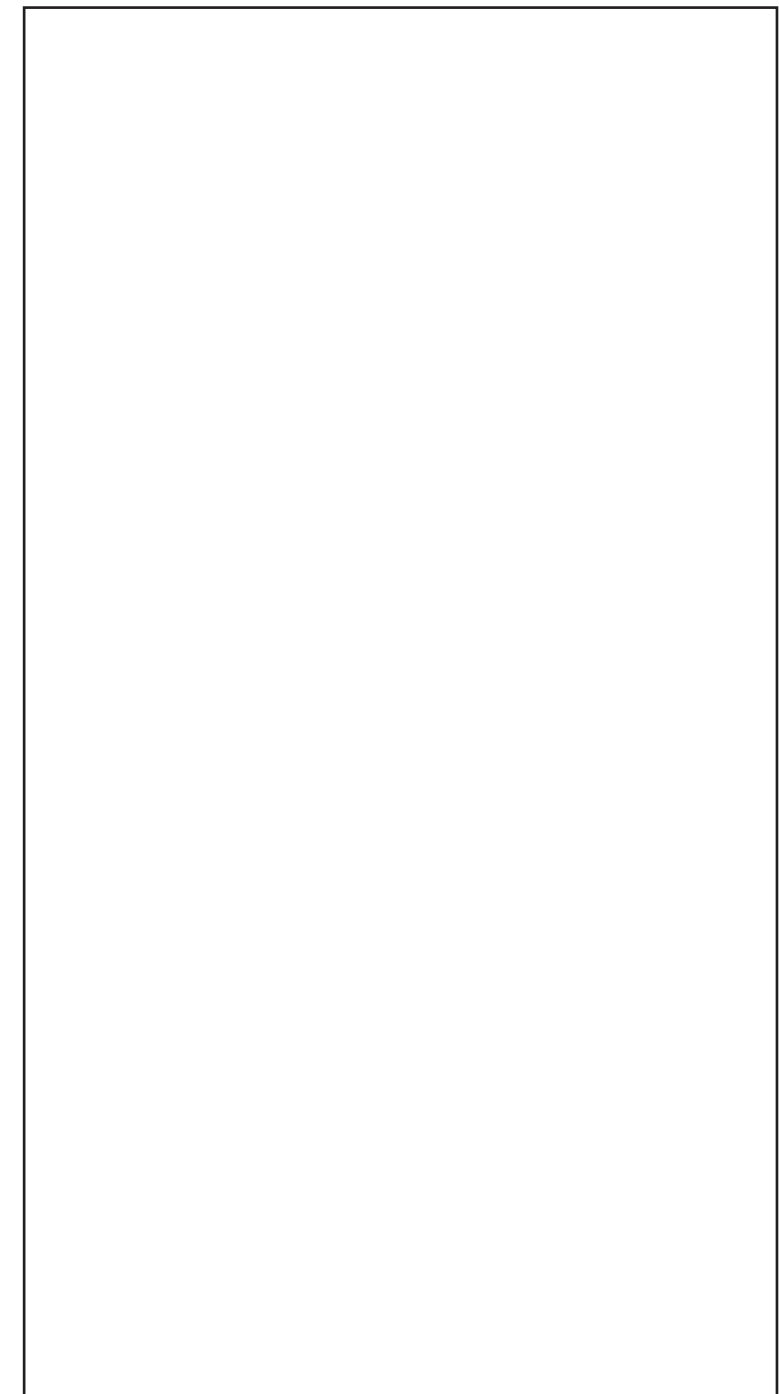


Fig. 104 - Impressie kinderopvang

Programma KOFFIEBAR IMBARCO

Om deze multimodale ontwikkeling te transformeren tot een aangename verblijfsplek, wordt een commerciële ruimte toegevoegd genaamd Imbarco. Dit is een koffiebar binnen het stationsontwerp die zowel ontmoeting als verblijf mogelijk maakt. Door middel van een structurerende massa wordt de ruimte verdeeld, waardoor een ontmoetingszone ontstaat waar mensen kunnen vertoeven met een hapje of drankje. Het andere deel van de ruimte kan worden gebruikt als co-workingruimte binnen de koffiebar, waardoor de omgeving een ontmoetingsplek wordt en remote werknemers een alternatieve werkplek hebben.

Zelfs tijdens een langdurige overstap kunnen mensen hier productief blijven werken. In een stationsontwerp zonder loketten biedt de koffiebar ook de mogelijkheid om een fysiek ticket te kopen.

Deze functionele ruimte bevindt zich tussen het perron en de transitietuin, waardoor het een ideale locatie is voor zowel vertrekken als verblijven. Hierdoor wordt ook ingezet op een doorgang doorheen deze commerciële ruimte, waardoor het een centraal punt wordt in de reiservaring van de gebruikers.

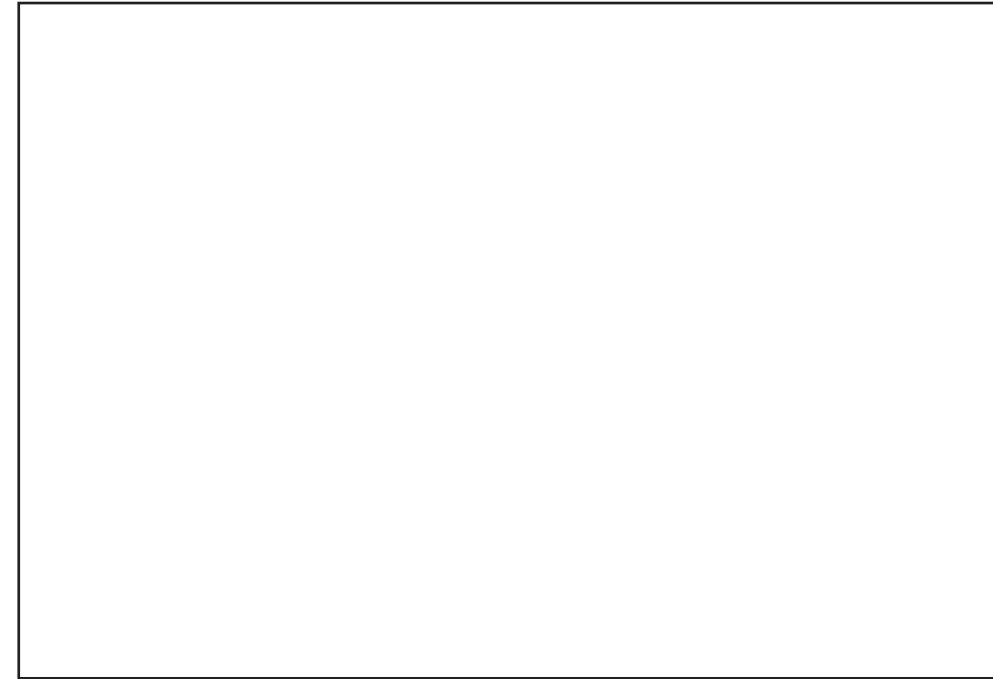


Fig. 105 - Impressie Imbarco

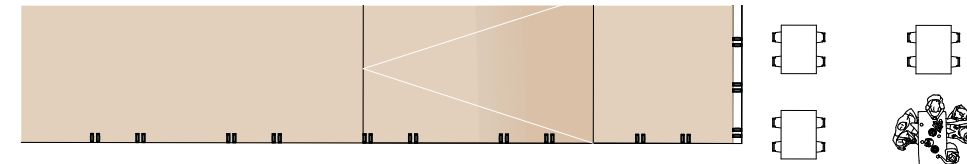


Fig. 106 - grondplan Imbarco



Fig. 107 - impressie koffiebar Imbarco

Programma
STATIONSGEBOUW EN PERRON

Het gehele project kan gezien worden als stationsgebouw, waarbij het een herkenningspunt voor de omgeving is, vergelijkbaar met een traditioneel stationsgebouw in een stedelijke omgeving. Echter, in dit geval bevindt de gebruiker zich enkel onder een luifel in de open ruimte. Onder deze luifel bevinden zich een aantal functionele ruimtes, waaronder één voor de spoorwegmedewerkers. Hierin zijn verschillende niet-publieke faciliteiten ondergebracht, waaronder een rustruimte voor zowel de conducteur als eerste assistent klanten. Daarnaast is er een kleine technische ruimte voorzien, waar zij real-time informatie kunnen raadplegen over het treinverkeer en communicatief in verbinding staan met het station van Hasselt. Bovendien zijn er lockers en kleedruimtes voorzien voor het personeel van NMBS dat hier met hun diensten begint, maar ook zij die op de perrons zullen werken.

Onder de luifel van het stationsgebouw is voldoende ruimte beschikbaar als wachtruimte voor passagiers, waardoor zij beschermd zijn tegen verschillende weersomstandigheden. Op de perrons zijn real-time informatieborden en ticketautomaten geïnstalleerd, waar reizigers vervoersbewijzen kunnen kopen. Indien nodig kunnen zij hierbij hulp krijgen van een aanwezige eerste assitent klanten. Bovendien is er een pakketautomaat aanwezig onder de luifel, waar reizigers en omwonenden online aankopen kunnen afhalen. Daarnaast zijn er ook openbare toiletten te vinden onder de luifel, die centraal zijn gepositioneerd binnen het gehele ontwerp.

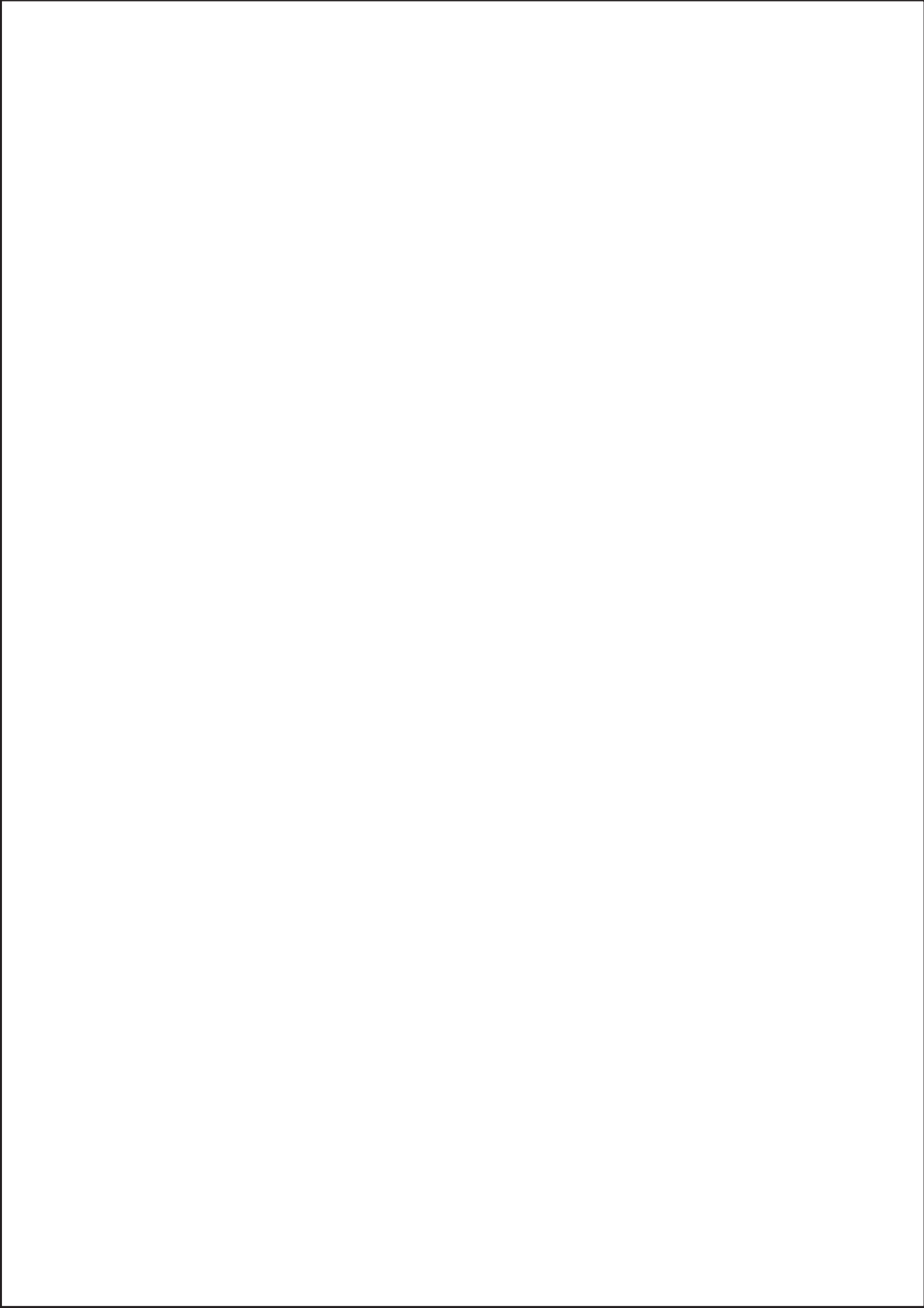


Fig. 108 - Grondplan van het niet publieke stationsgebouw

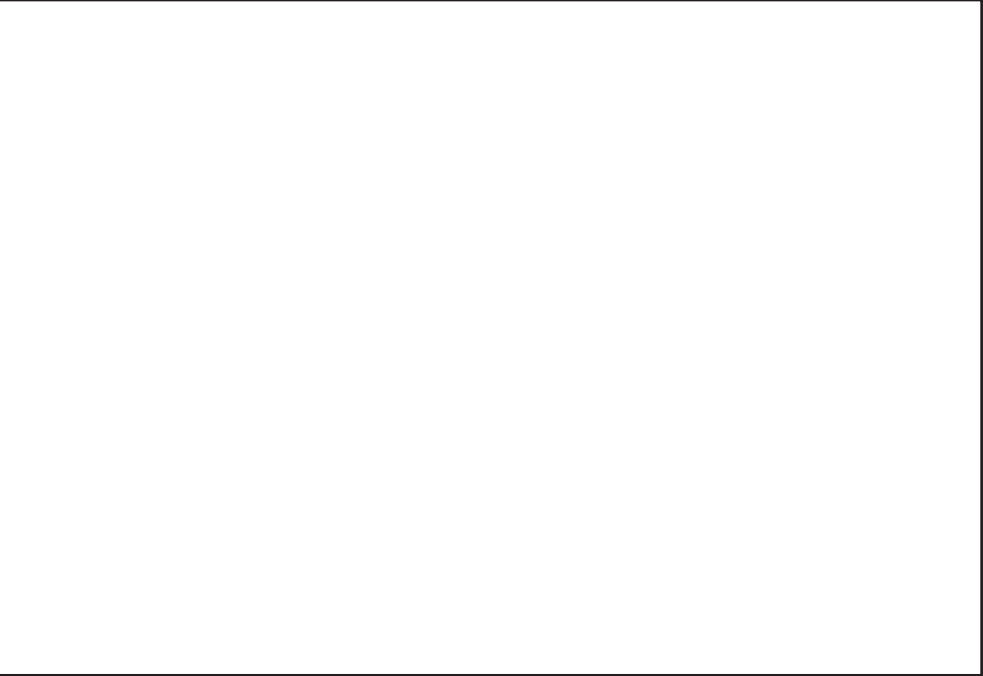


Fig. 109 - Pakjesautomaat



Fig. 110 - impressie binnen in stationsgebouw

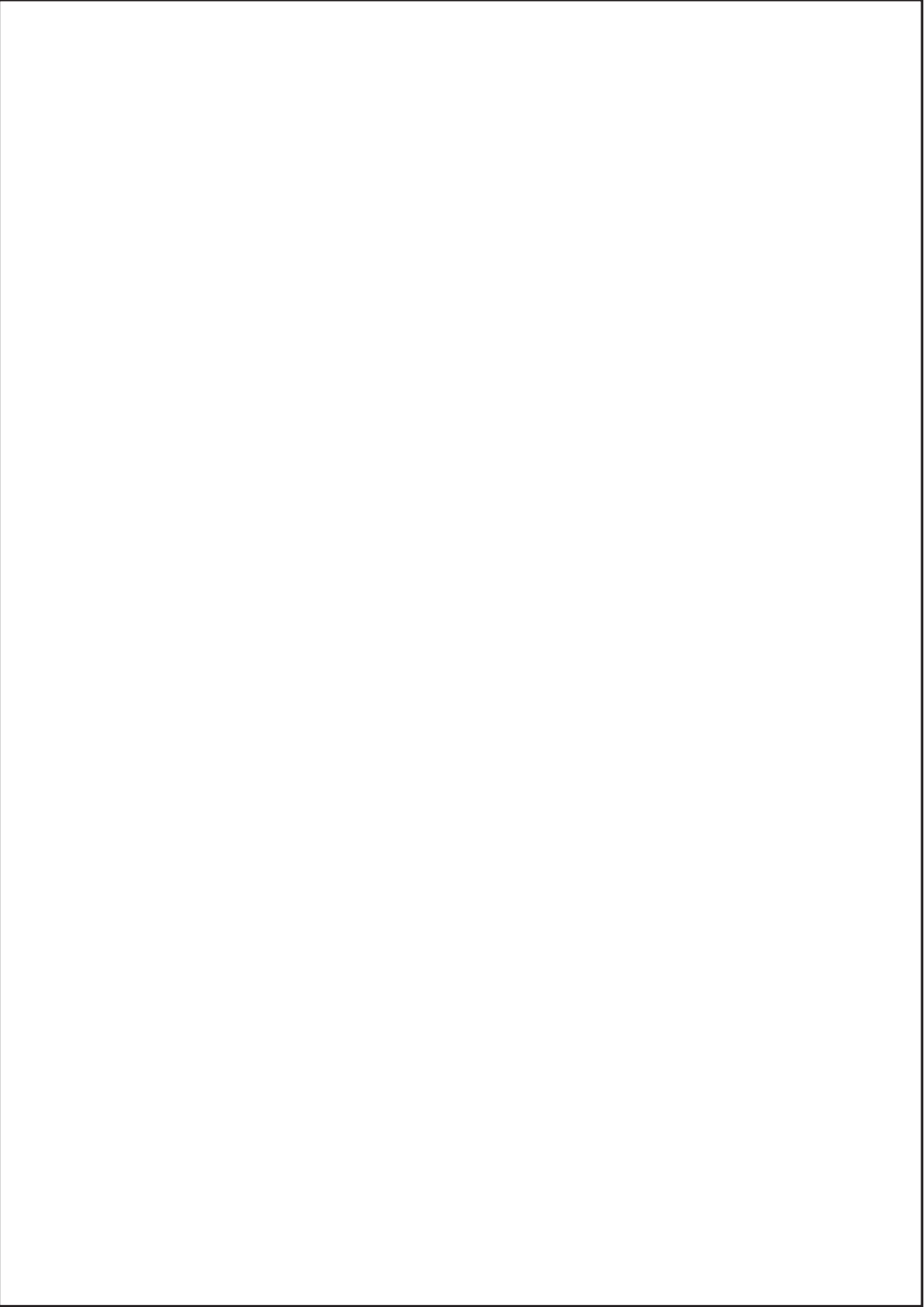


Fig. 111 - Sfeerbeeld op het perron

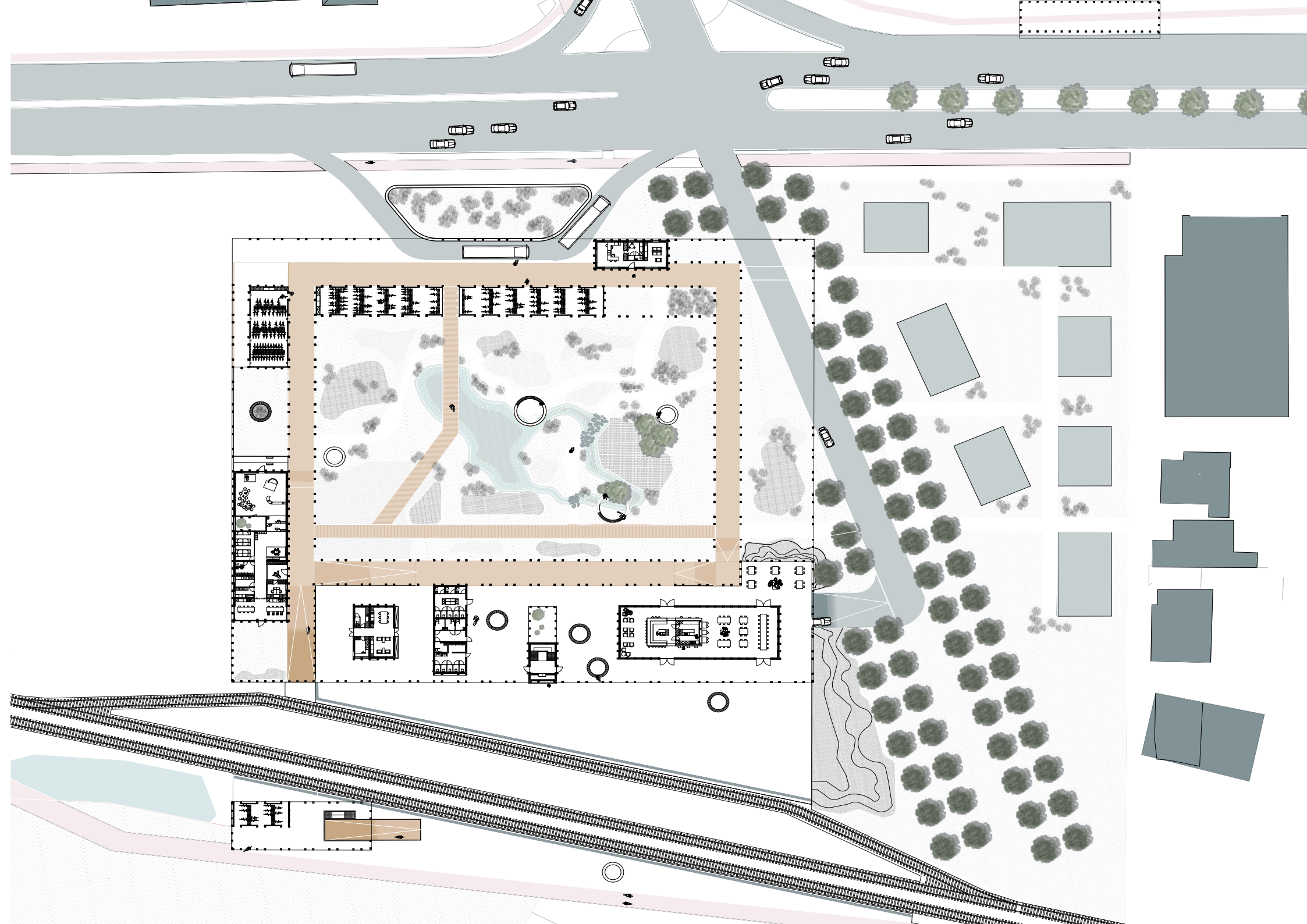
Programma MULTI-MODALITEIT

Om de modal shift in Hasselt en ver daarbuiten te kunnen inzetten, is er nood aan een uitgebreid vervoersnetwerk dat voldoende keuzemogelijkheden biedt in voor- en na- transport. De focus ligt hierbij voornamelijk op duurzame transportopties zoals fietsen, wandelen en het collectieve transport, terwijl de auto sterk ontmoedigd wordt. Daarom kan een voorstedelijk knooppunt zoals Kermt een rol spelen in het stimuleren van deelmobiliteit om het centrum van Hasselt te bereiken. Toeristen die geïnteresseerd zijn in Herkenrode en de omgeving kunnen met de trein arriveren en vervolgens een fiets huren om de buurt te verkennen. Voor pendelaars wordt een uitgebreid aanbod van toegankelijke opties naar voren geschoven.

Bij de ontwikkeling van een goed multi-modaal knooppunt is het essentieel om te zorgen voor de veiligheid, dit beïnvloedt immers het comfort van de reiziger. Dit omvat bijvoorbeeld fietsenstallingen die kunnen worden afgesloten, of op zijn minst toch een aantal daarvan. De aanwezigheid van een informatiepunt, in samenwerking met een servicepunt voor het openbaar vervoer, draagt indirect bij aan de sociale controle binnen het project. Dit zal veel reizigers gerust stellen en de drempel verlagen om vragen te stellen over de beschikbare vervoersopties en de omgeving.

Het project biedt toegang tot het trein- en busnetwerk via respectievelijk een treinhalte en een kleinschalig busstation, beide voorzien van realtime infoborden om reizigers optimaal te informeren. Verder is er voldoende ruimte voorzien voor fietsenstallingen en een parkeergarage. Deze is flexibel ontworpen, waarbij de bovenste laag kan worden gebruikt als uitbreiding van het gebouwde volume. Indien de omgeving meer behoefte heeft aan specifieke ruimtes dan aan parkeerplaatsen, kunnen strategische invulelementen worden toegepast om deze verdieping om te vormen tot een bruikbare ruimte met daglicht.

Om het gebouw net als connector te kunnen laten fungeren, is er aandacht besteed aan een fysieke verbinding tussen de landschappen van Herkenrode. Dit wordt gerealiseerd via een fiets- en wandeltunnel, die niet enkel de vervollediging van de as mogelijk maakt, maar ook eveneens de verbinding tussen beide sporen mogelijk maakt.



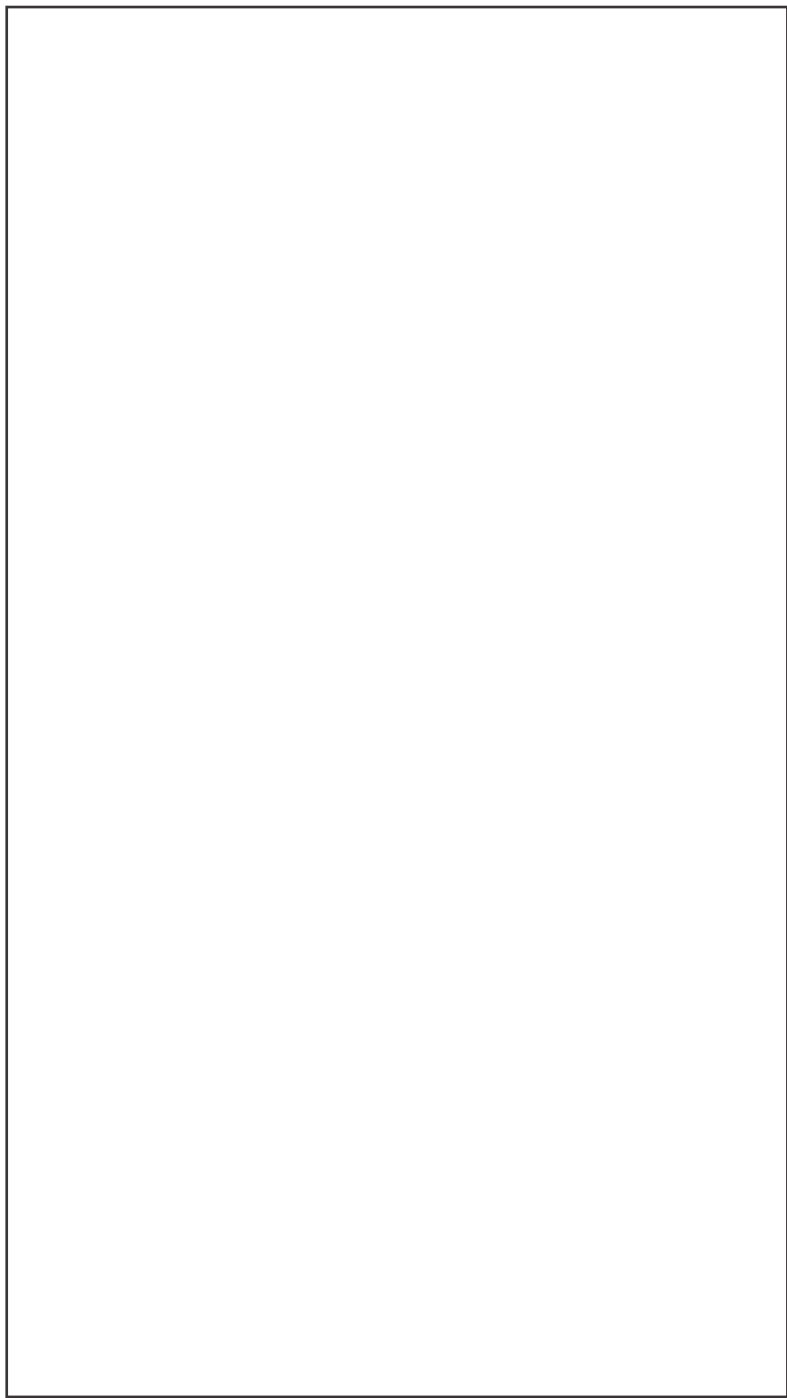


Fig. 113 - Busstop met lijnwinkel

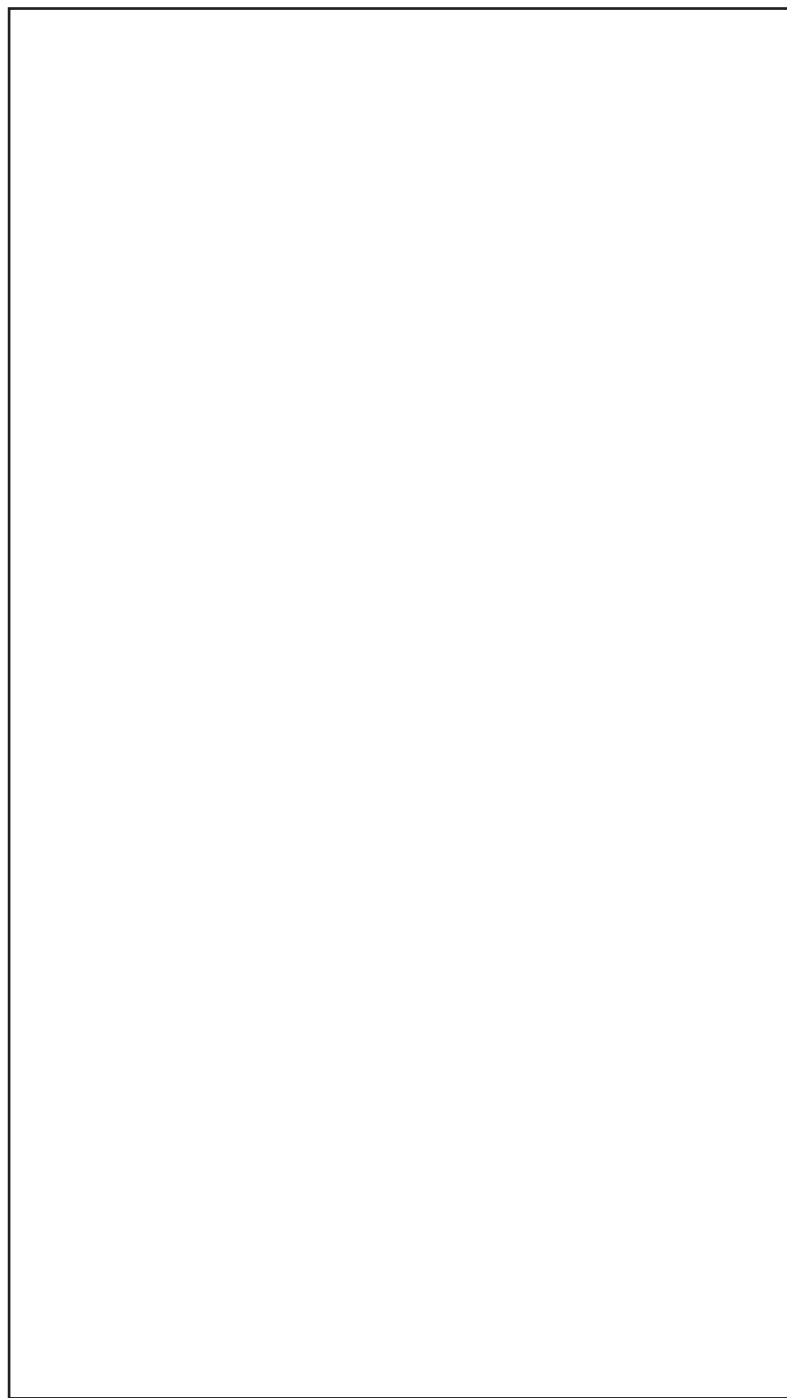


Fig. 114 - Fietsenstalling

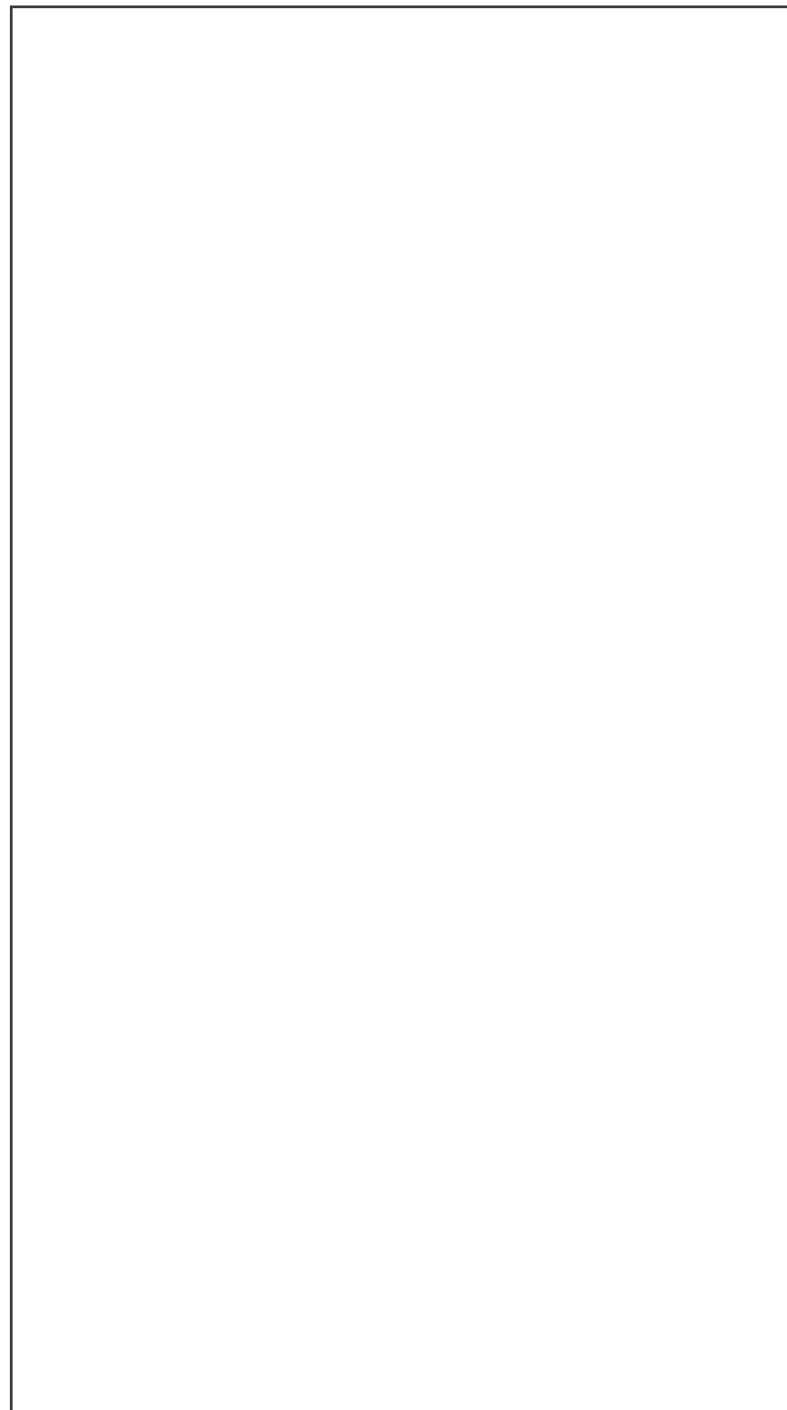


Fig. 115 - Busstop met lijnwinkel

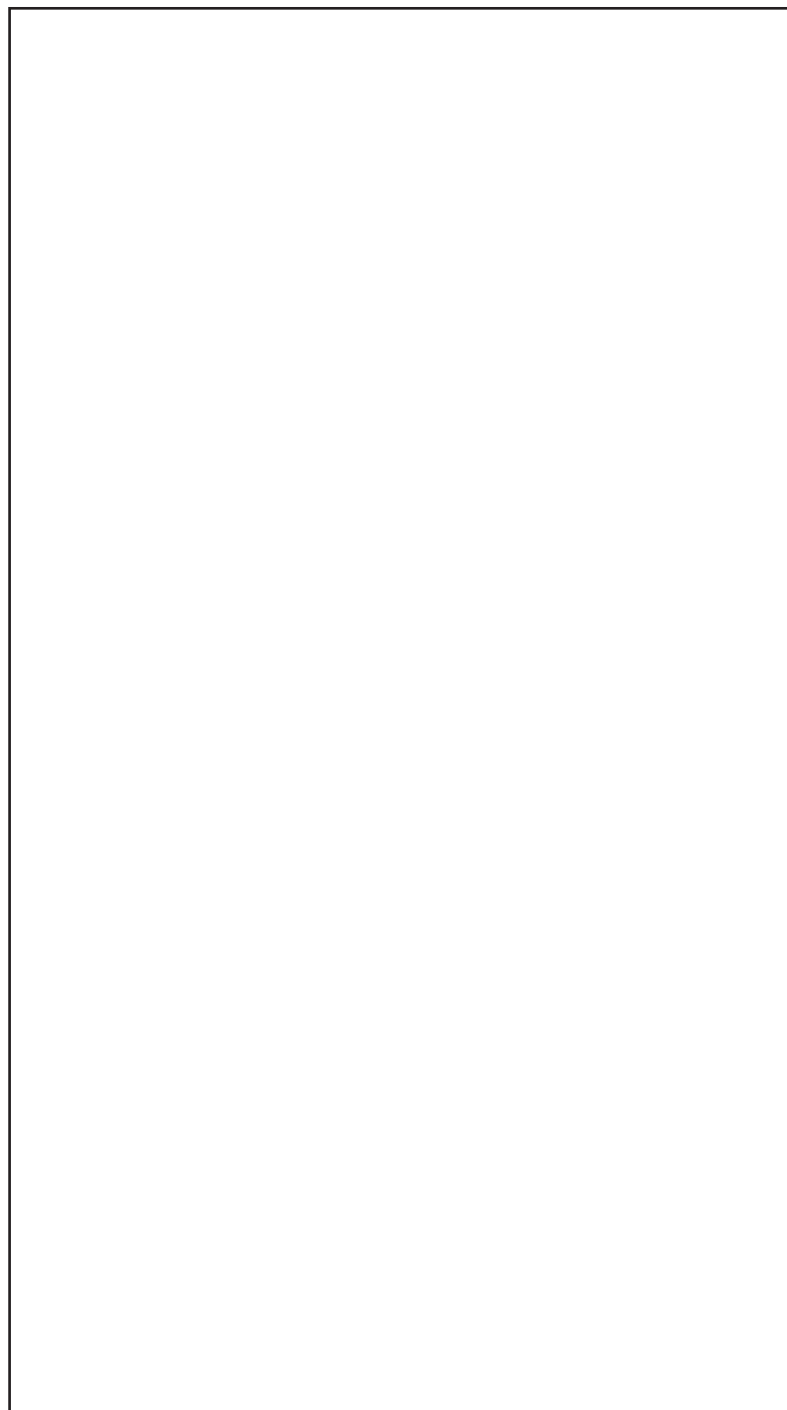


Fig. 116 - Fietsenstalling



Fig. 117 - Exploded view



Fig. 118 - Gevels

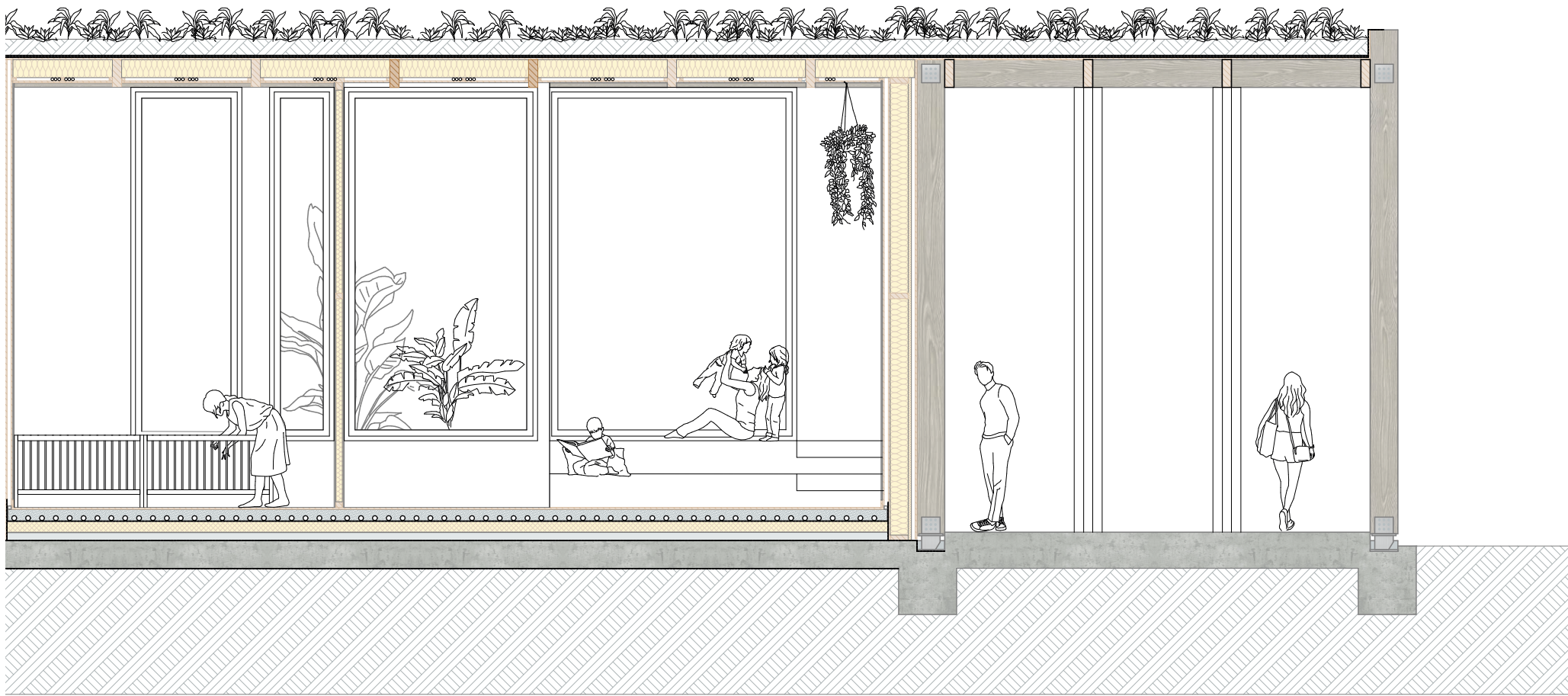


Fig. 119 - type doorsnede : Doosje kinderopvang



Fig. 120 - Gevellfragment kinderopvang



Fig. 121 - Type doorsnede : parkeergarage met centrale trap

KERMT.

PILOOTPROJECT - MULTIMODAAL KNOOPPUNT KERMT

Het knooppunt in Kermt onderging een grootschalige transformatie tot een multi-modaal knooppunt, dat niet alleen de mobiliteit, maar ook de leefbaarheid van de buurt aanzienlijk verbeterde. Het nieuwe station bevat diverse elementen die de lokale gemeenschap positief beïnvloeden.

Het multimodale knooppunt in Kermt omvat een doorgangsstation voor het treinverkeer, waarmee het multi-lokale netwerk van de stad Hasselt wordt aangevuld. Dit biedt de bewoners van Kermt en Tuilt opnieuw toegang tot een betaalbaar vervoersnetwerk. Dankzij de ligging nabij de autosnelweg en verschillende verbindingswegen is het knooppunt zeer goed bereikbaar. Er zijn voldoende fietsenstallingen, inclusief deelfietsen, beschikbaar en een kleinschalig busstation met een lijnwinkel en informatiepunt voor de omgeving. Hierdoor is het knooppunt goed uitgerust om verschillende verkeersfluxen te accommoderen.

Verder is er ook een fietstunnel en nieuwe fietsweg langs spoorlijn 35 aangelegd, waardoor een veilige verbinding tussen Kermt en Hasselt ontstaat. Bovendien zijn er voldoende ondergrondse parkeerplaatsen beschikbaar, waardoor het centrum van Hasselt autovrij kan worden gemaakt. Dit stimuleert de modal shift naar het gebruik van het openbaar vervoer, waardoor het voorheen drukke straatbeeld deels wordt opgelost.

Naast de multimodale functies beschikt het stationsontwerp over aanvullende voorzieningen die het comfort van de reizigers verbeteren. Zo is er een kinderopvang aanwezig om het woon-werkverkeer via het openbaar vervoer efficiënter te laten verlopen. Daarnaast is er een koffiebar die kan dienen als ontmoetingsruimte en als alternatieve co-working space, waardoor het knooppunt een waardevolle toevoeging vormt aan de omgeving.

Naast ticketverkoop via een ticketautomaat, bestaat ook de mogelijkheid om een ticket aan te kopen bij de koffiebar, waardoor de drempel opnieuw verlaagd wordt. Terwijl het knooppunt uitgerust is met publieke toiletten en een afhaalpunt voor pakketjes, draagt dit alles bij aan de leefbaarheid van de stationsomgeving ofwel "la vie en gare" en aan de sociale controle van de omgeving.

De toevoeging van een publieke tuin en verbinding met het landschap van Herkenrode dragen bij aan de meerwaarde van de omgeving en de nieuwe woonontwikkelingen langs het station. Om beide ontwikkeling mogelijk te maken was een herstructurering van de oorspronkelijke handelspanden nodig, wat resulteerde in een kwalitatieve ontwikkeling op dorpsniveau.

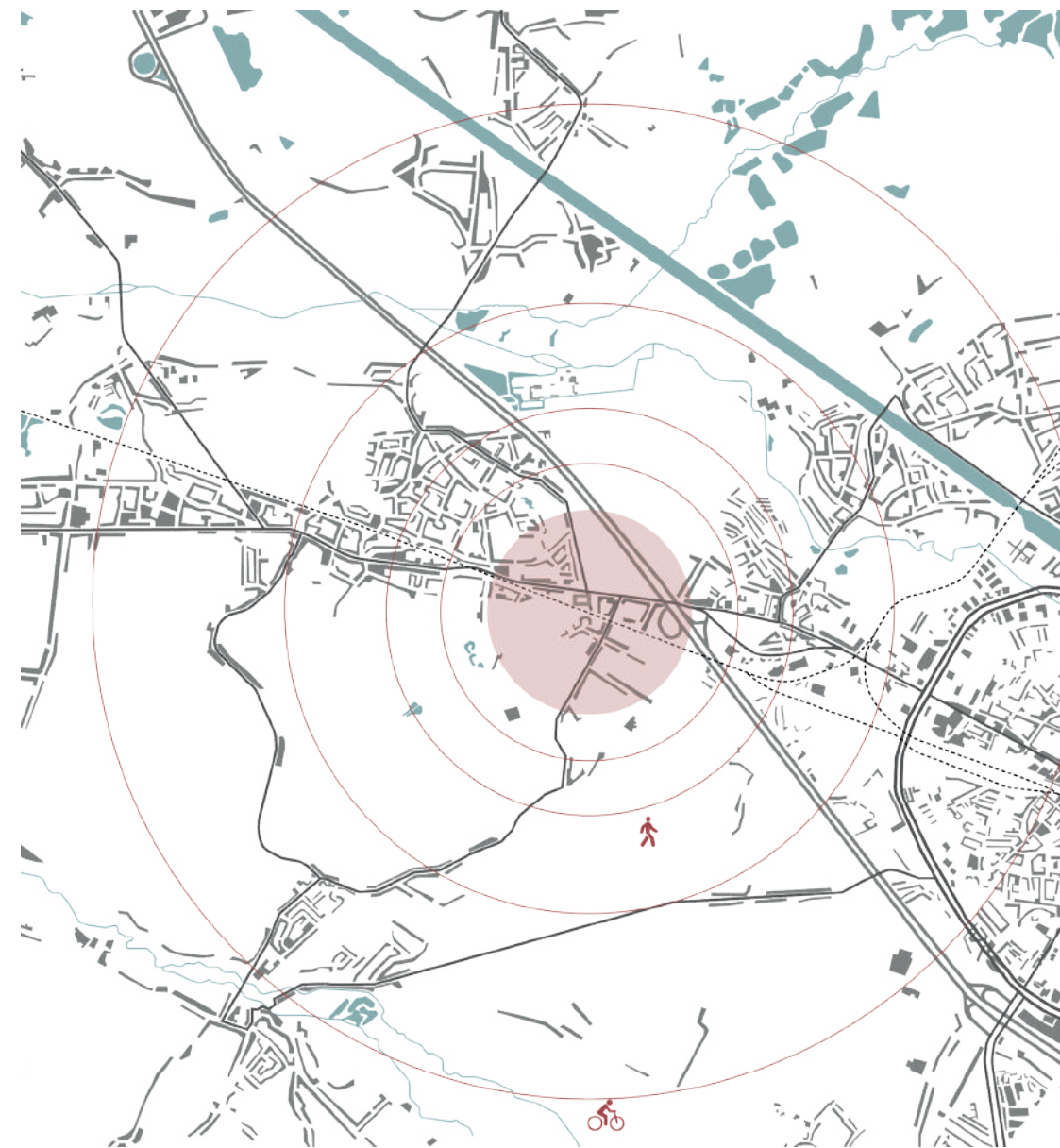


Fig. 122- 15 min diagram multi-modaal knooppunt Kermt

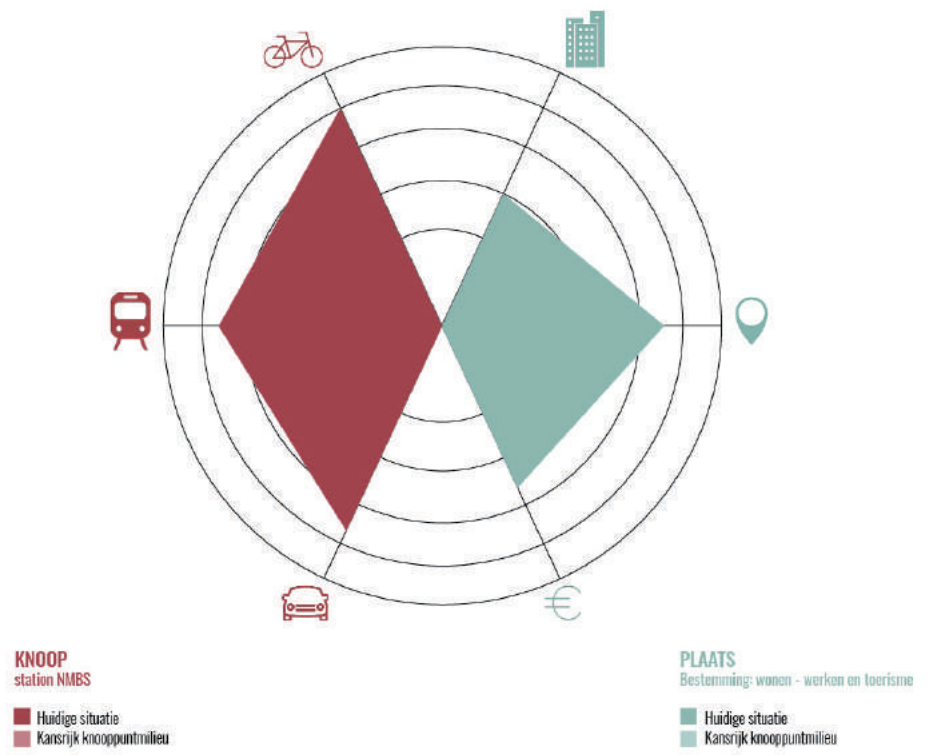


Fig. 123- Invloedzone multi-modaal knooppunt Kermt

HASSELT-KERMT

Nieuwe situatie

					
traagnetwerk.....8	Collectiefnetwerk.....7	Wegenetwerk.....7	Voorzieningen.....5	Nabijheid.....6	Vastgoedwaarde.....5
Fietsstalling.....464	Opstappers.....500	Parkoerplaatsen.....122	Niveau.....gemiddeld	Winkels.....Ja	
Fietspunt.....Ja	Treinuur.....4+4	Autosnelwegen.....Ja		Bedrijven.....Ja	
Droefriten.....Ja	Busstop.....Ja	Hoofdweg.....Ja		Onderwijs.....Nee	
Fietsnolweg.....Ja		Primaireweg.....Ja			
		Secundaireweg.....Ja			



KNOOPPUNT MILIEU

MULTIMODALE KNOOP

eindbeeld render + collage

CONCLUSIE.

Beantwoording onderzoeksvraag
Hoe verhoog je de maatschappelijke waarde van verkavelingen? Hoe maak je de verkaveling klaar voor de klimaatcrisis? En de vergrijzing? Hoe krijg je bewoners en lokale overheden mee in deze transitie ?

Om de maatschappelijke waarde binnen de verkaveling te versterken en tegelijkertijd voorbereid te zijn op diverse uitdagingen, wordt het pilootproject gekoppeld aan de evaluatiecriteria van het verkavelingscharter.

De ontwikkeling van een multi-modaal knooppunt in Kermt bevordert de inclusie van het vervoersnetwerk. Kermt, dat niet langer beschikte over een halte voor de trein, is opnieuw geïntegreerd in het lokale netwerk van Hasselt. Dit bevordert de autonomie van de bewoners waardoor meer inclusiviteit ontstaat naar verschillende leeftijdsgroepen. Ouderen ervaren een lagere drempel om de trein te nemen, terwijl jonge gezinnen profiteren van efficiënt woon-werkverkeer dankzij de beschikbare kinderopvang.

De bereikbaarheid van de woonomgeving wordt niet alleen bevorderd maar ook de toegang tot de historische troeven, zoals de Abdij van Herkenrode, wordt plots mogelijk gemaakt door middel van het openbaar vervoer. Door te focussen op de modal shift wordt ingezet op een milieuvriendelijk vervoersplan, wat een positieve bijdrage levert aan de aanpak van de klimaatcrisis. De integratie van openbaar vervoer binnen een verkaveling biedt bewoners de toegang tot betaalbaar en milieubewust vervoer.

Groenruimten, ontwikkeld als publieke tuinen, maken deel uit van een klimaatadaptief ontwerp, net zoals de structuur zelf. Het stationsontwerp bestaat uit een luifel waar modulaire elementen onder geplaatst kunnen worden. Deze worden alleen toegevoegd op basis van vraag vanuit de gemeenschap of door participatieve processen. Het verwijderen ervan is ook een optie, afhankelijk van de behoeften van de gemeenschap.

LEXICON.

Schakel vocabulaire

Schakelrand

Een rand aan de verstedelijking waar op een humane manier wordt overgeschakelt naar het naastliggende landschap. Deze randen kunnen actief worden door het invoegen van een maatschappelijk programma.

Synergie

Samenwerking of relatie tussen verschillende componenten of groepen.

Opgeladen verbinding

Een verbinding die opnieuw beteknis en beleving krijgt binnen een groter geheel.

Schakelzones

Zones binnen de verkaveling waar reeds overgeschakelt wordt, of potentieel bezit om over te schakelen, op een kwalitatieve manier.

Rafelrand

Een duidelijke rand van de verkvaling waarbij deze druk uit oefent o het open landschap, om deze verder ruimtelijk te consumeren met bebouwing.

Revitaliseren

Nieuw leven inblazen van een element.

Schaalniveau

Bebouwing die ruimtelijk past in zijn context en werkt aan de gevoeligheid tussen zijn schaal en die van de omgeving.

Paradigma verschuiving

Een fundamentele wijziging in de manier waarop we denken en benaderen van een concept. Hierbij wordt de overgang van het ene denk kander naar het andere, waarbij een radicale herzieing plaats vindt rond het voorgaande probleem.

Eindpunt

De toevoeging van een bestemming op een infrastructuur om het einde ervan duidelijk te maken. Tegelijkertijd kan dit een orientatiepunt zijn, waarbij het richtinggevend werkt ten opzichten van de omgeving.

Kopgebouw

Gebouw dat vrijstaand of minimum drie zichtbare geveks heeft, dat het einde of begin van een bouwblok weergeeft.

Toegangkelijk

Een plek die voor iedereen zelfstandig, veilig en comfortabel bereikbaar en te gebruiken is.

Ontmoetings haltes

Een plaats waar een reiziger halt houd en de mogelijkheid heeft om iemand te ontmoeten.

Fluxen

De stroom van verschillende modaliteiten op een plek.

Multi-modaliteit

Meerdere opties van mobiliteit met elkaar verbinden.

Multimodaal kruispunt

Een kruispunt dat meerdere mobiliteiten samenbrengt maar ook het reiscomfort positief beïnvloedt.

Imbarco

Komt van het italiaans, betekent instappen. Verwijzend naar het project is het een woordspeling naar de modaliteiten, naar de bar, warbij Co. verwijst naar koffie en meer.

Doorgangsstation

Een trein halte zonder bijkomende voorzieningen.

Knooppunt station

Een trein halte waarbij aansluitingen zijn naar andere treinverbindingen.

Intergemeentelijke samenwerking

Een samenwerking die over verschillende gemeenten heen gaat, om zo collectief tot een verbetering van een gezamenlijk doel te komen.

Interdisciplinaire samenwerking

Een samenwerking tussen verschillende experts en/ of maatschappijen om collectief tot een verbetering van probleemstelling te komen.

Naar de layout van;

Overlant, & NU architectuuratelier. (2023). Valleiark Genk: Connector Hoge Kempen. Vlaams Bouwmeester.

Atelier Horizon & Common Ground. (2020). Stationsomgeving Boom. Vlaams Bouwmeester.

Bronnen

AR-Tur, Public Space, & KU Leuven. (2021). Toolbox: Dorpse architectuur. Die Keure Printing and Publishing.

Bongaerts, L. (1998). Interbellumarchitectuur in Hasselt: 1925-1940 Deel 1.

De Bryun, J., & Van Acker. (2013). Spoorboek: Vernieuwing van stationsomgevingen in Vlaanderen en Nederland. Public Spaces.

Descheemaecker, M. (2014). Dwarsligger: Achter de schermen van de NMBS (Vol. 1). Van Halewyck.

Descheemaecker, M. (2024). Dood spoor: Ideeën van een dwarsligger (Vol. 2). Ertzberg.

Doucé, D. (2024, april 30). INterview Klnderopvang [Gesprek].

European Enviornment Agency. (2019). The first and last mile–The key to sustainable urban transport: Transit and environment report 2019. Publications office of the European union. <https://www.eea.europa.eu/publications/the-first-and-last-mile>

Janssens, P. (1995). Op dood spoor: De NMBS en het reizigersleed. epo.

Léonard, S. (2024, mei 8). Interview NMBS (L. Cloots) [Gesprek].

Overlant, & NU architectuuratelier. (2023). Valleiark Genk: Connector Hoge Kempen. Vlaams Bouwmeester.

Palmbout urban landscapes, Feddes Olthof landschapsarchitecten, & De Smet Vermeulen architecten BVBA. (2017). Masterplan: Slachthuisite - norrdschippersdok- Lo-broekdok. AG vespa. https://www.agvespa.be/sites/default/files/download-item/definitief_masterplan_slachthuisite_noordschippersdok_lobroekdok.pdf

Prorail & Bureau Spoorbouwmeester. (2021). Handboek Stationsoutillage. <https://www.spoorbeeld.nl/beleid/station/handboek-stations-outillage>

Prorail, Bureau Spoorbouwmeester, & Spoorbeeld. (2011). Visie op stationsoutillage. <https://www.blom-moors.nl/bm.publication.php> Ram, M., Shirin, J., Gerretsen, P., Rigter, D., Chorus, P., & Wiers-Faver Linhares, M. (2013). maak Plaats! Werken aan knooppuntontwikkeling in Noord - Holland. NAI Uitgevers.

Schreurs, L. (2024, april 19). Interview Bontà (L. Cloots) [Gesprek].

Spoorbeeld & Bureau Spoorbouwmeester. (2012). Het staionsconcept: Visie en toepassing. <https://www.spoorbeeld.nl/beleid/station/het-stationsconcept>

Team Vlaams Bouwmeester. (2020). Buurten met lef, buurten vol leven. Die Keure Printing and Publishing.

Team Vlaams Bouwmeester. (2022). Verkavelingswijken op weg naar morgen: Inspiratiegids Vlaanderen 2022. https://www.vlaamsbouwmeester.be/sites/default/files/uploads/20220330_rapport_analysefase_definitief_Verkavelingswijken

T’Jonck, P., Laermans, R., Lyppens, G., Malliet, A., & Wieërs, E. (Red.). (2023). Samen wonen ontwerpen. Albe De Coker.

Ton Venhoeven, & van Velsen, K. (2010). Station centraal: Over het samenbinden van een station en stad. NAI010.

Ulenaers, R. (2024, april 30). Interview NMBS (L. Cloots) [Persoonlijke communicatie].

Universiteit Antwerpen. (2022). Ontwerpend onderzoek #06: Grote plannen voor kleine stations. Borgerhoff & Lamberigts.

BIBLIOGRAFIE.

AFBEELDINGENLIJST.

SPOOR 1 : VELDWERK

- Fig. 1 (Cloots, L. (2024). Situering projectlocatie
- Fig. 2 (Cloots, L. (2024). projectlocatie in relatie met Herkenrode
- Fig. 3 (Cloots, L. (2024). straatprofiel Diestersteenweg
- Fig. 4 (Cloots, L. (2024). Projectlocatie binnen een bouwblok
- Fig. 5 (Cloots, L. (2024). Belemmering zicht Herkenrodebossen
- Fig. 6 (Cloots, L. (2024). Billboard architectuur
- Fig. 7 (Cloots, L. (2024). Gevelbeeld bestaande handel
- Fig. 8 (Cloots, L. (2024). Collage: magneten van de Herkenrodedreef
- Fig. 9 (Cloots, L. (2024). SWOT analyse bouwblok

SPOOR 2 : LITERATUUR ONDERZOEK & CASE STUDIES

- Fig. 10 (Gross, M.S. (z.d.). Diagram voor en na transport
- Fig. 11 (Gross, M.S. (z.d.). Centrale doorgang multimodaal kruispunt
- Fig. 12 (Miltzow, M. (z.d.). Zicht op buiten zitruimtes
- Fig. 13 (Heinze. (z.d.). Toegang tot multimodaal kruispunt
- Fig. 14 (Zwickert, G. (z.d.). Tramhalte
- Fig. 15 (Heinze. (z.d.). Tram halte met functioneelblok
- Fig. 16 (Heinze. (z.d.). Inplanting
- Fig. 17 (Cloots, L. (2024). Hasselt als ommuurde stad
- Fig. 18 (Cloots, L. (2024). Hasselt met groene boulevard
- Fig. 19 (Cloots, L. (2024). Hasselt met station centraal
- Fig. 20 (Cloots, L. (2024). Hasselt met tramnetwerk
- Fig. 21 (Cloots, L. (2024). Hasselt met wegnetwerk
- Fig. 22 (Cloots, L. (2024). Hasselt in de toekomst
- Fig. 23 (Cloots, L. (2024). Multi Local netwerk
- Fig. 24 (Cloots, L. (2024). Diagram 15 min Hasselt

- Fig. 25 (Cloots, L. (2024). Knooppuntanalyse Hasselt
- Fig. 26 (Cloots, L. (2024). Fietsenparking
- Fig. 27 (Cloots, L. (2024). Toegang tot parkeergarage en Blue Bike faciliteit
- Fig. 28 (Cloots, L. (2024). Overdekt perron
- Fig. 29 (Cloots, L. (2024). Voetgangerstunnel
- Fig. 30 (Cloots, L. (2024). Lijnwinkel en bushaltes
- Fig. 31 (Cloots, L. (2024). Ontvangstgebouw
- Fig. 32 (Cloots, L. (2024). Invloedzone Kiewit
- Fig. 33 (Cloots, L. (2024). Knooppuntanalyse Kiewit
- Fig. 34 (Cloots, L. (2024). Ticket Vending Machine
- Fig. 35 (Cloots, L. (2024). Ontvangst station
- Fig. 36 (Cloots, L. (2024). Overdekte fietsenstalling
- Fig. 37 (Cloots, L. (2024). Toegang tot perron 1
- Fig. 38 (Cloots, L. (2024). Fietspad en toegang tot perron 1
- Fig. 39 (Cloots, L. (2024). Loopbrug tussen sporen
- Fig. 40 (Cloots, L. (2024). Invloedzone station Zonhoven
- Fig. 41 (Cloots, L. (2024). Knooppuntanalyse Zonhoven
- Fig. 42 (Cloots, L. (2024). Einde perron
- Fig. 43 (Cloots, L. (2024). Overdekte fietsenstalling
- Fig. 44 (Cloots, L. (2024). Kruispunt
- Fig. 45 (Cloots, L. (2024). Perron met schuilhuisjes
- Fig. 46 (Cloots, L. (2024). Invloedzone station Diepenbeek
- Fig. 47 (Cloots, L. (2024). Knooppuntanalyse Diepenbeek
- Fig. 48 (Cloots, L. (2024). Ticket Vending Machine
- Fig. 49 (Cloots, L. (2024). Wachten & informatie perron 1
- Fig. 50 (Cloots, L. (2024). Parkeergelegenheid en overdekte fietsenstalling
- Fig. 51 (Cloots, L. (2024). Multi-modaliteit station Diepenbeek
- Fig. 52 (Cloots, L. (2024). Nieuwe ontwikkelingen

- Fig. 53 (Cloots, L. (2024). Fiets en voetgangerstunnel naar perrons
- Fig. 54 (Cloots, L. (2024). Invloedzone Alken
- Fig. 55 (Cloots, L. (2024). Knooppuntanalyse Alken
- Fig. 56 (Cloots, L. (2024). Ontvangst gebouw
- Fig. 57 (Cloots, L. (2024). Oversteek sporen
- Fig. 58 (Cloots, L. (2024). Volle parking
- Fig. 59 (Cloots, L. (2024). Perron en overdekte fietsenstalling

SPOOR 3 : ONTWERPEND ONDERZOEK

- Fig. 60 (Cloots, L. (2024). Schets voor-en natraject
- Fig. 61 (Cloots, L. (2024). Schets verbinding van landschappen
- Fig. 62 (Cloots, L. (2024). Schets ontvangst gebouw
- Fig. 63 (Cloots, L. (2024). Schets programma
- Fig. 64 (Cloots, L. (2024). Schets flexibiliteit
- Fig. 65 (Cloots, L. (2024). Schets transitieruimte
- Fig. 66 (Cloots, L. (2024). Invloedzone Kermt
- Fig. 67 (Cloots, L. (2024). Knooppuntanalyse Kermt
- Fig. 68 (Cloots, L. (2024). Zicht op Diestersteenweg
- Fig. 69 (Cloots, L. (2024). Knooppunt steenweg en dreef
- Fig. 70 (Cloots, L. (2024). Aanwezigheid snelweg
- Fig. 71 (Cloots, L. (2024). Zicht op afrit
- Fig. 72 (Cloots, L. (2024). Belemmering zicht Herkenrodebossen
- Fig. 73 (Cloots, L. (2024). Steeg tussen handel
- Fig. 74 (Cloots, L. (2024). Ontkoppeling stations
- Fig. 75 (Cloots, L. (2024). Ticket Vending Machine
- Fig. 76 (Cloots, L. (2024). Controle kamer
- Fig. 77 (Cloots, L. (2024). Vide van busstation naar wachtruimte
- Fig. 78 (Cloots, L. (2024). Busstation Namen
- Fig. 79 (Cloots, L. (2024). Toegang tot busstation vanuit wachtruimte

- Fig. 80 (Cloots, L. (2024). Zicht in bar
- Fig. 81 (Cloots, L. (2024). Interieurbeeld
- Fig. 82 (Cloots, L. (2024). Wijn frigo
- Fig. 83 (Cloots, L. (2024). Open keuken

SPOOR : EEN HALTE VOOR HERKENRODE PROJECT BUNDEL

- Fig. 84 (Cloots, L. (2024). Projectlocatie in relatie tot Herkenrode
- Fig. 85 (Hassel. (2006). Historische postkaart Kermt statie; uit dossier Kermt & Spalbeek
- Fig. 86 (Het Ramenhuis, L. (2022). Resterend woonhuis van de stationschef
- Fig. 87 (Cloots, L. (2024). Bovenlokaal knooppunt
- Fig. 88 (Cloots, L. (2024). Dreef als verbindingsweg
- Fig. 89 (Cloots, L. (2024). Passage trein
- Fig. 90 (Cloots, L. (2024). Zicht op projectlocatie vanuit dreef
- Fig. 91 (Cloots, L. (2024). Ruggengraat van Masterplan Schakelrand
- Fig. 92 (Cloots, L. (2024). Inplanting
- Fig. 93 (Cloots, L. (2024). cassettedak kapel Herkenrode
- Fig. 94 (Cloots, L. (2024). Concept
- Fig. 95 (Cloots, L. (2024). Concept collage: Herkenrode als halte
- Fig. 96 (Cloots, L. (2024). Isometrie station als ontvangstgebouw voor het landschap
- Fig. 97 (Cloots, L. (2024). Programma spreiding multi-modaal knooppunt
- Fig. 98 (Cloots, L. (2024). Impressie transitietuin
- Fig. 99 (Cloots, L. (2024). impressie transitietuin
- Fig. 100 (©Herkenrode. (2024). inspiratie en kruidentuin Herkenrode
- Fig. 101 (Cloots, L. (2024). Plan transitietuin
- Fig. 102 (Cloots, L. (2024). Grondplan Kinderopvang
- Fig. 103 (Cloots, L. (2024). Doorsnede kinderopvang in relatie met transitietuin
- Fig. 104 (Cloots, L. (2024). Impressie kineropvang
- Fig. 105 (Cloots, L. (2024). Impressie Imbarco
- Fig. 106 (Cloots, L. (2024). grondplan Imbarco

Fig. 107 (Cloots, L. (2024). impressie koffiebar Imbarco

Fig. 108 (Cloots, L. (2024). Grondplanniet publiek station

Fig. 109 (Cloots, L. (2024). Pakjesautomaat

Fig. 110 (Cloots, L. (2024). Impressie binnen in stationsgebouw

Fig. 111 (Cloots, L. (2024). Sfeerbeeld op het perron

Fig. 112 (Cloots, L. (2024). Grondplan Multimodaal kruispunt

Fig. 113 (Cloots, L. (2024). Bushalte met Lijnwinkel

Fig. 114 (Cloots, L. (2024). Fietsenstalling

Fig. 115 (Cloots, L. (2024).

Fig. 116 (Cloots, L. (2024).

Fig. 117 (Cloots, L. (2024). Exploded view

Fig. 118 (Cloots, L. (2024). Gevels

Fig. 119 (Cloots, L. (2024). Typedoorsnede: doosje kinderopvang

Fig. 120 (Cloots, L. (2024). gevelfragment kinderopvang

Fig. 121 (Cloots, L. (2024). Typedoorsnede: parkeergarage met centrale trap

Fig. 122 (Cloots, L. (2024). 15 min diagram Kermt

Fig. 123 (Cloots, L. (2024). Invloedzone multi-modaal knooppunt Kermt

Fig. 124 (Cloots, L. (2024). Knooppuntanalyse Kermt multi-modaal

Fig. 125 (Cloots, L. (2024). sfeerbeeld ontwerp

BIJLAGEN.

Transcript interview Lijo Schreurs

Transcript interview Séverine Léonard

Transcript interview Dorien Doucé

Transcript interview Robrecht Ulenaers

BIJLAGEN.

BONTÀ - Gouverneur Verwilghensingel 70, 3500 Hasselt

In het kader van het masterproject ‘Een halte voor Herkenrode’ werd een case study uitgevoerd naar een van de bijkomende functies, een restaurant. Hierbij stond Lijo Schreurs, chef en zaakvoerder bij Bontà, mij te woord voor een kort gesprek en bijkomend een rondleiding.
transcript:

Laurence: “Lijo, vertel eens wat is Bontà?”

Lijo: “ Bonta is een restaurant gespecialiseerd in vlees, voor de sfeer van het restaurant zetten we ook in op het concept ‘mood & food’. Dit zie je terug in het interieur met de zachte belichting en materialen maar ook onze dj-booth is hier deel van.

“Hoeveel gasten kan je zo ongeveer ontvangen in het restaurant?”

“Het restaurant is opgedeeld in twee delen, Bontà waar we nu zijn, beschikt over 70 à 75 plaatsen. Kobe, het restaurant boven wat onze zomer pop-up is met Ibiza vibes, kunnen we ongeveer 65 personen verwelkomen. Tijdens de zomermaanden is dus enkel Kobe open, hierbij gebruiken we nog steeds de keuken en uitrusting van Bontà.”

“Over uitrusting in de keuken gesproken, wat zijn enkele dingen die je echt wel nodig hebt of moet voorzien?”

“ Wij zijn sterk gefocust op het vlees waarmee wij aan de slag gaan, zo zijn enkele elementen wel specifiek voor ons, en vind je deze niet in een standaard restaurant met Belgische keuken. De koelcel met vitrineraam is natuurlijk wel een statement in het restaurant, hierin wordt vlees ge-dry aged, ook ons open grill vuur is een statement centraal in het restaurant. Buiten deze zijn de volgende elementen meer gestandaardiseerd, dus heb je zeker een koel- en vriescel nodig. Ook een vuur, of dit gas of inductie is, hangt af van de voorkeur van de chef. Vervolgens mag je voldoende werkruimte niet vergeten, dit kan door middel van werktafels en/of werkbladen uit inox of marmer zijn de beste opties. Let wel goed op, deze keukenelementen moeten allemaal voorzien

zijn van een dichte plint, om te vermijden dat er iets onder de kast valt etc. Iets wat je bijna altijd terugvindt in een restaurant is een friteuse, deze moet je, net zoals het vuur, voorzien van een sterke afzuiging. Oh een oven natuurlijk! Een combi met steamer is wel een belangrijk stuk apparatuur in de keuken.”

“ Ik veronderstel dat een afwashoek ook van cruciaal belang is?”

“Ja, zeker!” Deze moet je meer zien als een wasstraat voorzien van een gootsteen en industriële vaatwasser. Je moet voldoende werkblad hebben om je vuile vaat te verzamelen, vervolgens een gootsteen om het grove vuil al zo veel mogelijk te verwijderen en als laatste de industriële vaatwasser. “De eigenlijke laatste stappen zijn het stockeren van je service om het te drogen, en als allerlaatste ze een stockage plek geven voor we ze terug op de tafel zetten.”

“Hoe zit het met stockage van je voorraad?”

“We hebben stockage op verschillende fases van het kookproces. Zo is er stockage nodig na de levering, hierbij moet de droge voeding opgeborgen staan in een koele donkere ruimte, eventueel in een afgesloten kast. Alle andere producten moeten in een afgesloten kast staan. Vervolgens hebben we frigo’s in de keuken, bijkomend van de koelcel dus, waarin we voorbereidingen voor de service kunnen bewaren, denk hierbij aan sauzen, dressings, ... alles wat ons proces tijdens de avond kan doen versnellen. “Tegelijkertijd hebben we ook een warmhoudkast, deze warmt borden en zorgt dat een gerecht niet afkoelt terwijl dat van het gezelschap nog in bereiding is.”

“De minder aantrekkelijke kant ervan zijn natuurlijk in de eindfase de vuilbakken, deze voorzie je ook best door de hele keuken. Ook deze moeten allemaal volgens de CP norm afgedekt zijn met een deksel.”

“Hebben jullie gedacht aan akoestiek, brandveiligheid en andere aspecten?”

“Ja natuurlijk! Het plafond is besproeid met een akoestische mouse, dit helpt voor de spraakverstaanbaarheid van de bezoekers maar dempt ook het geluid van de open keuken een beetje af. Deze akoestische isolatie vind ik wel een meerwaarde. Bijkomend hebben wij een strikt niet binnen roken beleid, hierbij is het ook de bedoeling dat men buiten gaat roken voor de ingang en niet in de Patio, deze behoort namelijk toe tot de Club. Club Versuz en Bontà zijn wel echt twee aparte entiteiten, ook al zijn ze in dezelfde vleugel van het gebouw gevestigd. Omdat we een open keuken hebben, zijn huisdieren in het restaurant ook niet toegelaten, ik ben hier zowiezo geen voorstander van maar bij een open keuken is dit not done. “Daarnaast zijn er voldoende nooduitgangen voorzien van noodverlichting en bordjes, ook brandblussers zijn over de keuken en de zaal verspreid.”

“Hoe voorzien jullie de zaal van ventilatie en koeling?”

“Omdat het een open concept is hebben we een vrijtrageverwarmingsinstallatie, deze zetten we ‘s morgens op zodat het, zoals nu, een aangename temperatuur is. Tijdens de zomer gebruiken we voornamelijk de airco die we ook hebben.

“Jullie hebben ook een bar, wat doe je hier en wat heb je nodig?”

“De bar voorziet onze klanten van lekkere drankjes, dit gaat van frisdrank tot cocktails, wijn en bubbels, ook na je diner kan ik je hier een koffietje maken. De bar is voorzien van tal van frigo’s onder het werkblad om drank koel te stockeren, maar dat zal je zelf ook wel weten van je tijd achter de toog in de club! Naast de gewone frigo’s hebben we ook een vier tal wijnklimaatkasten. Verder is een gootsteen wel essentieel net zoals een vuilbak. natuurlijk ook voldoende ruimte om je flessen sterke drank te plaatsen, wij showcase deze wel. Dit doen we ook met onze verzameling glazen zoals je kan zien, beide worden langs achter verlicht waardoor ze ook bijdragen aan de sfeer van het restaurant.”

“Zien we dan nog iets cruciaals over het hoofd?”

“Messen, lepels, snijplanken en bakjes met overvloed voorzien!” Neen uh, zal ik je even mee rond nemen in het restaurant?

“Nog een laatste vraag, is een kantoorruimte een vereiste in/ bij een restaurant?”

“Eigenlijk hangt dit van persoon tot persoon af, sommige nemen liever hun papierwerk mee naar huis, andere houden het graag gescheiden.” Ik zelf heb een klein kantoorje hier achter de keuken, dat is toch handig als je denkt ‘ik moet nog iets bestellen’ dan kan je dat onmiddellijk doen. Op Zich hoeft dit niet in het restaurant zelf zijn plekje te hebben, maar kort bij is toch wel het handigste lijkt mij.”

BIJLAGEN.

GARE DE NAMUR - Pl. de la Station 1, 5000 Namur

In het kader van het masterproject ‘Een halte voor Herkenrode’ werd een case study uitgevoerd naar de belangrijkste functie, een treinstation. Hierbij stond Séverine Léonard, architecte en site manager voor nmbs in de zone van Namen, mij te woord voor een kort gesprek en bijkomend een rondleiding. transcript:

Laurence: “Mevrouw Léonard, kunt u mij wat meer vertellen over het station van Namen?”

Léonard: Het treinstation van Namen bestaat uit twee delen. Het eerste deel, waarlangs we zijn binnen gekomen, is het oude station van Namen met zijn herkenbare klassieke architectuur. Hierin zijn wij als NMBS vooral gevestigd op de verdiepingen dan toch, op de gelijkvloers bevinden zich enkele versnaperingen zoals Starbucks bijvoorbeeld.

Het tweede deel, waar we nu zijn, is het station dat een comfortabel programma bezit voor de reizigers. Ik zou willen zeggen dat dit het nieuwe station is, maar dit is er ook al twintig jaar, we zijn opnieuw bezig met enkele verbouwingen en we hebben net de verbouwing van het busstation op het dak. Zoals op vele plaatsen hebben spoorlijnen de stad in twee verdeeld, dat is hier niet anders geweest, daarom is dit nieuwe deel over de sporen heen gebouwd als een soort passerelle die beide delen van de stad verbindt. Als we de gebruikers van het station monitoren merken we dat velen het gebouw effectief gebruiken als een soort straat, deze mensen nemen de trein dan ook niet, wat wel een interessante synergie is.

Het oude en het nieuwe deel van het station zijn express van elkaar los gebouwd en verbonden met een glazen circulatiezone. Op deze manier kan men beide delen zien, is het ook een ervaring geworden, én het meest belangrijk is dat we er nu een brandweg van hebben kunnen maken.

Laurence: “Wat hielden de verbouwingen in van het busstation, en begreep ik goed dat dit op het dak van het station geplaatst is?”

Léonard: Ja hoor! heb je goed gehoord, onze nieuwste aanwinst is het busstation van TEC op het dak van het nieuwe stationsgebouw. Als NMBS zijnde willen wij inzetten op de multimodaliteit van ons station, in samenspraak met de stad hebben we enkele haltes samengebracht op het dak. De verbouwingen zijn gefinancierd door een externe partij maar toch hebben wij vanuit NMBS en TEC alles mogen beslissen.

Om het busstation mogelijk te maken zijn er structurele verbouwingen nodig geweest, vooral het dak moest versterkt worden, dit zie je als je in de vide kijkt wat voor dakpakket dit geworden is. Door deze verbouwingen hebben we ook net deze vide’s gecreëerd om meer licht in de wachtzaal van het station te brengen. Het dak van het busstation is bedekt met kleine fotovoltaïsche cel panelen in het glas, deze wekken energie op voor de informatieborden van de bussen.

Om het busstation te bereiken moet de bus al van een stukje terug een helling beginnen oprijden, maar deze is mooi geïntegreerd in de gevel van dat gebouw (het gebouw van c&a langs het station). De bus rijdt naar haar respectievelijke stopplaats en rijdt weer verder. Door het op het dak op te lossen is er minder verkeer voor de reizigers wat het voor en natransport op een veiligere manier aanstelt. Ook zijn er voldoende schuilzones voorzien, zowel aan de halte als het busstation zelf.

Door inzetten op multimodaliteit binnen eenzelfde gebouw ontstaan interessante fluxen, iemand die overstapt of net even verblijft in het station terwijl andere het stationsgebouw gebruiken als straat.

Laurence: “Wat zijn volgens u enkele essentiële ruimtes/functies die terugkomen in elk station ongeacht de grootte?”

Léonard: Een ontvangstgebouw met wachtruimte; ofja niet zo letterlijk misschien. Je moet iets ruimtelijks hebben dat kenmerkt dat je aan het station bent aangekomen, verder moet je een uitgesproken zone hebben om te wachten maar dit kan buiten zijn zolang deze minimaal voor een deel overdekt is. Hier in Namen is het oude stationsgebouw het ontvangstgebouw dat je dan naar het nieuwe gebouw leidt waar het wachten gebeurt. Hoewel dit binnen is, wordt de wachtzone niet verwarmd. Zie je dat glazen doosje staan? Dat is de verwarmde wachtzone, deze zit nooit vol dus waarom zouden we dan het hele station verwarmen? Op deze manier kunnen we kosten besparen. Het stationsgebouw wordt tussen middernacht en vier uur ‘s nachts volledig afgesloten.

Sanitair is iets wat wij ook wel belangrijk vinden; Hier in Namen hebben we een blok sanitaire voorzieningen die gebruikt worden door de reizigers van zowel trein als bus, door de klanten van Starbucks en Panos en natuurlijk door onze passanten. Het sanitair is niet 24/7 open, we werken nu wel aan een project in verschillende grote stations om autonome toiletten te plaatsen die genderneutraal zijn en zichzelf reinigen, zodat we deze toch 24/7 kunnen aanbieden. Wij als personeel hebben onze eigen sanitaire voorzieningen maar in Namen hebben we ook heel veel personeel.

Een verkooppunt; het kopen van tickets gebeurt meer en meer online en via de smartphone, maar we zetten in op het kopen van fysieke tickets aan een automaat. Dit alles bevordert de autonomie van de reizigers, in grote stations voorzien wat wel nog infopunten voor de reizigers. Wat ons wel is opgevallen is dat we onze infopunten geen vitrage zetten dus reizigers en personeel, de reizigers zijn hierdoor veel rustiger dan voorheen. Toen we nog loketten hadden in elk station met een vitrage werden mensen vaak agressief en brutaal maar dat is nu sterk afgenomen omdat deze manier voor meer menselijk contact zorgt.

Verder denk ik nog aan drank etc.; Hier hebben we een Panos en een Starbucks maar een automaat met drank en tussendoortjes is voldoende. In grotere stations worden de winkeltjes gemonitord om te kijken of ze rendabel zijn en of ze dit blijven.

Laurence: “Om terug te komen op de verkooppunten, NMBS sloot inderdaad

tal van loketten maar welke invloed heeft dit op oudere reizigers?”

Léonard: Ja goed punt, dit heeft inderdaad veel invloed gehad op deze doelgroep. Maar we zetten in op de customer service door middel van infopunten in de grote stations, deze assistenten zullen hen helpen bij de aankoop van een ticket aan de automaat. Dit doen ze zo vaak als nodig is tot de reiziger de werking door heeft en dit zelf kan opnieuw de autonomie van de reiziger bevorderen. Het is ook niet meer haalbaar om permanent iemand te voorzien in het loket, niet qua verwarming, stroom in verhouding met de verkoop. In de kleinere stations voorzien we stewards en een intercom om zo assistentie te verkrijgen bij de aankoop van je ticket.

Laurence: “Welke programma’s zijn er voorzien in de niet-publieke delen van het station?”

Léonard: Wat ik je nu ga zeggen is voornamelijk voor grote stations zoals hier. Een controlekamer; deze is gecentraliseerd voor vijf subregio’s van het land. Namen heeft een controlekamer voor het zuidoosten van het land en krijgt hier meldingen binnen over de spoorwegen, zoals over veiligheid etc. In jouw geval veronderstel ik dat Hasselt onder het noordoosten valt en dat dit dus in Antwerpen gecentraliseerd zal zijn. Verder een technische ruimte met allerlei installaties maar deze is ook gekoppeld aan meerdere stations, deze zal dus in jouw geval in Hasselt aanwezig zijn.

In Namen hebben we heel erg veel personeel dus hebben we nog tal van bijkomende functies, zo is heel deze vleugel voor het personeel dat op pad is. Hier zijn lockers en kleedkamers voorzien, een rustruimte met zetels, een kitchenette etc. Verder zijn er heel erg veel burelen aanwezig en natuurlijk de politie, securail en nog een externe beveiliging.

Laurence: “Dus als ik het goed begrijp, moet ik geen seinkamer voorzien in mijn voorstedelijk station?”

Léonard: Als je daarmee de controlekamer bedoelt, neen. Deze is gecentraliseerd voor de vijf subregio’s. Je kan wel een kleine technische ruimte voorzien waar personeel info kan opvragen over aansluitingen etc.

Laurence: “Heeft u nog info die u mij graag zou meedelen?”

Léonard: Ik zal nog snel even bijkomende voorzieningen oplijsten die ik denk ik niet besproken heb. In het gebouw zijn vier ticketautomaten voorzien, net zoals drie cash automaten. Ook hebben we een hele wand van lockers om bagage in te stockeren. In het ontvangstgebouw hebben we ook een pakketautomaat van Bpost geplaatst.

BIJLAGEN.

DE ZONNEKINDJES VZW- Kloosterstraat 1/E, 3590 Diepenbeek

DE ZONNEKINDJES VZW- Kloosterstraat 1/E, 3590 Diepenbeek

In het kader van het masterproject ‘Een halte voor Herkenrode’ werd een case study uitgevoerd naar een van de bijkomende functies, een kinderopvang. Hierbij stond Dorien Doucé, dienstverantwoordelijke, mij te woord voor een kort gesprek en bijkomend een rondleiding.
transcript:

Laurence: “Ik zou graag beginnen met enkele vragen over jullie Kinderopvang. “Allereerst : hoeveel kinderen kunnen jullie dagelijks opvangen, zijn dit dagelijks dezelfde kinderen of zit hier een wisselende flow in?”
Dorien: Wij hebben een opvangcapaciteit voor zo’n 54 kindjes per dag, via kind & gezin hebben wij hiervoor een erkenning gekregen. Wij hebben natuurlijk niet elke dag dezelfde kindjes in de opvang, bij de opvang aanvraag, vaak het begin van de zwangerschap, geven ouders een opvangplan door dat ze zullen nakomen. Op basis hiervan wordt voor ons ook een planning opgemaakt. Dus het is inderdaad niet elke dag hetzelfde groepje.

Laurence: “Zitten de kinderen verdeeld over leeftijdsgroepen of is dit gemixt?”
Dorien: Wij werken semi-verticaal, wat wil zeggen dat we werken met baby- en peutergroepen. Een kindje start tussen de drie à zes maanden in een babygroep en schuift dan rond de leeftijd van 18 maanden door naar een peutergroep, hier blijven de kindjes ingeschreven tot de eerste instapdag op school. In ons kinderdagverblijf hebben we twee babygroepen en twee peutergroepen.

Laurence: “Hoeveel begeleiders hebben jullie voor deze kinderen en wat is de verdeling hiervoor”
Dorien: Wij hebben een elftal begeleiders in dienst, waarbij er dagelijks twee worden voorzien per groepje van veertien kinderen. Wat ongeveer neerkomt op 6 begeleiders per dag met de capaciteit van 54 kinderen.

Laurence: “Wat zijn enkele vereiste functies of ruimtes in een kinderopvang?”
Dorien: Wij zelf hebben een vrij eenvoudige indeling; een leefruimte, gemeenschappelijke badkamer met de andere respectievelijke groep, net zoals dat bij de keuken is, en twee slaapkamers per groep. Verder hebben we algemeen een bureel voorzien voor directie en dienstverantwoordelijke zoals mij, maar ook voor boekhouding, kwaliteitscoördinator. Verder nog voldoende toiletten en een keuken waarin de maaltijden worden voorbereid. Als laatste hebben we ook nog een personeelsruimte waar wij onze spullen kunnen opbergen.

Laurence: “Is het vereist om een sas te hebben tussen de inkomdeur en de zone waar de kinderen verblijven?”
Dorien: Het is niet verplicht om een sas te hebben, maar wij hebben een grote inkomhal die gelijkvloers verder gaat naar de peutergroepen, of via de trappenhal naar de babyafdeling. Alvorens we in de groepen komen, hebben we nog een klein halletje waarin kasten aanwezig zijn waarin de rugzakken en/of luiertassen van de kinderen gezet kunnen worden. Alsook kapstokken voor jasjes en een ruimte om maxi cosi’s te stallen door heen de dag. Deze zone heeft dus wel echt zijn nut als functionele ruimte voor de opvang.

Laurence: “Is het een voor of net een nadeel dat de keuken en eetruimte volledig afgesloten kunnen worden?”
Dorien: Het is belangrijk dat er vanuit elke ruimte, waar ook de kinderen kunnen zijn, overzicht kan zijn naar de kinderen. Hier bij ons worden de maaltijden in een aparte keuken voorbereid en verwarmd. In de keuken bij de leefgroep zelf worden deze maaltijden verdeeld. Eten gebeurt in de leefruimte, de peuters eten allemaal op hetzelfde moment en de baby’s eten op het ritme van het kind. Dus dat is eerder afwisselend. Je hebt op hetzelfde moment dus kinderen die slapen, eten of spelen.

Laurence: “Buitenruimtes moeten volledig afgesloten zijn, maar zijn deze best voorzien van gras, verharding of een ander materiaal”
Dorien: Buitenruimtes moeten inderdaad volledig afgesloten zijn. Een poortje kan zolang de kinderen het niet zelf kunnen openen en ook van buitenaf moet het niet zomaar door iedereen geopend kunnen worden. De ondergrond is afhankelijk van de doelgroep en spelmateriaal. Is er kans op vallen van een klimtoestel, moet er sowieso een dempende onderlaag voorzien worden. De valhoogte van deze speeltoestellen moet onder de 150 cm buiten zijn, binnen is dit zelfs maar 100cm. Gras is ook best dempend en kan dus ook gebruikt worden.

Laurence: “Is er een minimum te voorziene toiletten?”
Dorien: Zindelijkheid is voor deze leeftijd vooral nog in de kennismakingsfase. Wij hebben vier kleine toiletten en twee potjes ter beschikking voor 28 peuters en dat lijkt voldoende. Een potje geeft trouwen vaak ook een vertrouwd gevoel dan een toilet dat kan doorspoelen merken wij toch vaak.

Laurence: “Is er een duidelijke afscheiding tussen ruimtes voor kinderen en de begeleiders nodig?”
Dorien: Onze kinderbegeleidsters nemen hun pauze afzonderlijk van de kinderen, kinderen komen dus enkel in de leefruimte en gemeenschappelijke ruimten.

Laurence: “Wat zijn enkele activiteiten die in een kinderopvang kunnen plaatsvinden”
Dorien: Dit is zeer afhankelijk van je publiek en leeftijd. Buitenspelen is heel belangrijk, boekjes lezen, knutselen en vrij spel. Parcours zowel in de leefruimte als buiten om op ontdekking te gaan. Een baby is al blij dat hij kan kruipen, een peuter heeft meer uitdaging nodig.

BIJLAGEN.

STations en omgeving - NMBS verantwoordelijke

In het kader van het masterproject ‘Een halte voor Herkenrode’ werd een case study uitgevoerd naar de belangrijkste functie, een treinstation. Hierbij stond Robrecht Ulenaers, site manager voor nmbs in de zone rond Leuven en Hasselt, mij te woord voor een kort gesprek via Teams.
transcript:

Laurence: “wat zijn enkele essentiële functies in een station ongeacht de grootte?”

Robrecht: Het minimum dat een station moet kunnen is het accommoderen van het op en afstappen van de trein waarbij toegang tot de perrons verleend wordt vanop de openbare ruimte. We spreken ook altijd over stations, niet over stopplaatsen, maar deze zijn wel opgedeeld in drie categorieën waarbij small en medium nog eens vijf onderverdelingen hebben en dan hebben we de large. De standaarduitrusting van de stations bevat onder andere het perron, zitbanken op het perron zowel overdekt als in de openlucht. Op het perron worden ook schermen en affiches voorzien om de reiziger te voorzien van info. Momenteel zijn we aan het testen wat het effect is van vuilbakken op de stations weg te nemen, we hopen dat dit ervoor zorgt dat mensen hun afval mee naar huis nemen.

Enkele echte faciliteiten voor de reizigers zijn natuurlijk een wachtzaal, loket en publieke toiletten.

Laurence: “Om terug te komen op de verkooppunten, NMBS is toch volop bezig met de sluiting van tal van loketten, maar welke invloed heeft dit op oudere reizigers?”

Robrecht: Er is inderdaad een digitale shift die plaats vindt en hierbij hebben vaak ouderen of mensen die de tools niet hebben een digitale barrière. Daarom voorzien wij wel TVM ticket vending machines op de perrons, hierbij lopen ook stewards rond om reizigers te helpen bij hun aankoop van een ticket via de automaat. Dit doen we zodat de overstap tussen fysiek en digitaal wat laagdrempeliger wordt, we zetten er ook echt op in dat waar er nog loketten zijn, de bediende voor het loket staat om te helpen in plaats van erachter. We merken wel als wij als werknemers rondlopen op de stations dat

iedereen zich vastklampt aan een van ons, niemand ziet het verschil in onze blauwe kleuren. Om de loketten te sluiten moesten er evenwichtsoefeningen gemaakt worden tussen enerzijds inclusie en dienstverlenendheid dat niet rendabel is en anderzijds een efficiënte bedrijfs mindset waarbij rendabiliteit voorop staat. Maar dit is vaak nog meer gecompliceerd door een politiek getint luik dat hier ook aan hangt.

Laurence: “Wat is de verhouding tussen parkeerplaatsen en fietsenstallingen?”

Robrecht: We zetten in op fiets strategieën maar deze worden bepaald per categorie. In Leuven zijn er zo’n 10.000 plaatsen voor fietsen voor 35.000 reizigers, we willen hierbij natuurlijk voorkomen dat iemand die op kot zit een straat verderop zijn fiets hier elke dag komt zetten. De fietsenstallingen groeien enorm snel, het is een echte accordeon die mee evolueert naar de noden van onze reizigers.

Laurence: “wat zijn programmatorische functies die ik zou kunnen vergeten in het ontwerpen van een station?”

Robrecht: Toen ik zelf begon met werken heb ik voor mijzelf een oplistening gemaakt over wat er zoal plaatsvindt op het station. Zo heb je de reiziger die oplaadt, ontmoet, overstapt, wisselt in mobiliteit, opbergt, consumeert, oriënteert, schuilt, zich veilig voelt en sanitair gebruikt. Verder hebben we ook reizigers die zich informeren, parkeren, die een nette omgeving willen, assistentie nodig hebben etc. Allemaal zeer begrijpbaar neem ik aan. Verder bekijken we ook welke types we hebben, zo hebben we: de pendelaar, de fietstoerist, de dagjestoerist, de backpacker, de kot student, het treinpersoneel zelf, NMBS bediende, externe bedienden en ons belangrijkste doel publiek de schoolgaande jeugd. En dan wat ze doen op een station is waar jij naar vraagt; ze stappen op, stappen af of stappen over, ze werken in of nabij het station, ze bezoeken en ontmoeten er mensen.

We zetten graag in op de multimodaliteit van de stations door de aanwezigheid van verschillende voor en na transporten. Zo hebben we de blue bike ter beschikking, maar ook deelauto’s zijn een optie. Een efficiënt busnetwerk helpt hier ook aan om zo tot een hoppin punt te komen.

Denk ook aan het comfort van de trein reiziger; de ideale perronhoogte ten opzichte van het spoor is 76 cm. Vergeet zeker geen tactiele strook voor de PBM (personen met beperkte mobiliteit)

Laurence: “Moet ik een refter voorzien voor personeel?”

Robrecht: Goh dat is niet verplicht voor een kleinschalig station, dat gebeurt meestal in de grotere stations. Deze zouden zelfs eerder gebruikt worden door infrabel die in onze gebouwen zitten. Maar ook zij trekken hun meer en meer terug uit de stations, dit is deels voor de veiligheid, zo zijn er batterij zalen en communicatie zalen die zich nu in containers langs de sporen bevinden. Vroeger had de stationschef wel zijn eigen plekje in het station maar dat is nu ook verleden tijd. We hebben nu wel EAK’s (eerste assistent klanten) dus voor hen kan je wel een zaaltje voorzien voor tijdens de pauzes.

Laurence: “Wat lijken u nuttige functies om bij een station te hebben?”

Robrecht: Het commerciële aanbod; voorzie zeker minimaal eigenlijk automaten met drank en tussendoortjes. Wij spreken altijd over de heilige drievuldigheid van de stations; koffie, broodjes en gazetten (met sigaretten). Dus als het rendabel kan zijn is een commerciële gelegenheid wel goed. Het publiek dat je aantrekt moet je diversifiëren; ze moeten kunnen ontmoeten en verblijven op het station, of zo was dat toch vroeger dat je kon afspreken op het station. Ook kan je kijken naar de maatschappelijke waarde die het heeft in de omgeving. Je hebt een interessant principe ‘La vie en gare’ waarbij echt gekeken wordt hoe we opnieuw leven in de stations kunnen blazen.

Laurence: “Hoe zien jullie de modal shift?”

Robrecht: Bij de modal shift willen wij vooral inzetten op alles behalve de auto, de auto willen we laten betalen om te parkeren, als je dit niet doet komt iedereen van ver naar dat station om gratis te kunnen parkeren en ontstaat wilt parkeren.

Voor de fietsers zetten wij in op fietsenstallingen die beveiligd kunnen worden, bijvoorbeeld voor abonneementhouders met een badge. We stimuleren echt de andere opties, als we merken dat de fietsenstalling bijvoorbeeld voor 80 % bezet wordt, doen we een investering in de uitbreiding ervan. We merken ook dat de auto echt wel een daling heeft ingezet. De stiptheid van de treinen beïnvloedt ook andere aspecten, zoals mensen die zich niet veilig voelen en als de trein dan vertraging heeft of niet komt voelen ze hun niet zo veilig. Vaak is dit het geval op parkings als het donker is.

We kijken ook echt naar onze types en naar wat zij nodig hebben; zo heeft de pendelaar nood aan een trein die op tijd is of net frequenter gaat en aan een robuust net van mobiliteit opties. Hierbij is de ambitie van de minister van Mobiliteit om meer treinen per uur te laten rijden, een beetje het effect van een metro dat je weet dat er zo nog een aankomt.

