

COMPLEXE STADSPROJECTEN

draaiboek

Naam website KCVS

GLOBALE MASTERPLAN : BEELD

Oorspronkelijke naam document

Rapport deel 1 : Beeld

Project

Lo2020 Genk



Blijde Inkomststraat 24 3000 LEUVEN
T 016898550 E www.buur.be

&

BUREAU BAS SMETS

Vlaamse Steenweg 198 B-1000 BRUSSEL
T 022197521 E www.bassmets.be

RAPPORT DEEL 1 BEELD

02 / 02 / 2009

MASTERPLAN LO I 2020

INLEIDING	4
INFRASTRUCTUUR	7
Wijklus	8
Parkweg	26
Wijklus en Parkweg	40
LANDSCHAPSSTRUCTUUR	45
Parkbos	48
Heuvelpark	50
Bufferbos	52
Valleistructuur	54
CENTRUMSTRUCTUUR	59
Voorzieningen	62
Recreatie	63
Kleinhandel	64
Vrije beroepen	65
NEDERZETTINGENSTRUCTUUR	67
Afbakening	68
Densiteit	70
Typologie	71
VERKEERSSTRUCTUUR	73
Weghiërarchie gemotoriseerd verkeer	74
Weghiërarchie zacht verkeer	75
Openbaar vervoer	76

COLOFON

Voorliggend document maakt deel uit van het algemeen kader van het Masterplan LO|2020.

Uit de globale visie van het Masterplan waren twee doelstellingen naar voren gekomen:

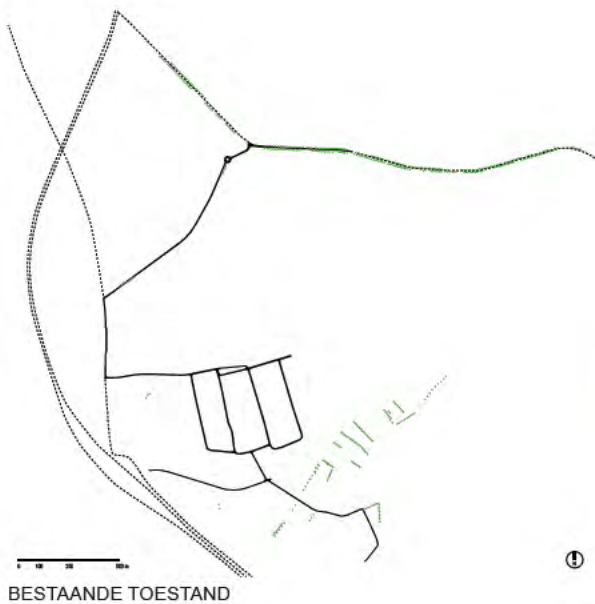
- het creëren van een samenhangende wijk, waarin Oud Sledderlo, Terboekt en Nieuw Sledderlo integraal deel van uitmaken
- het omvormen van het bestaande homogene bos naar een gediversifieerd landschap.

Dit document geeft een beeld aan de instrumenten die deze wijk vormgeven.

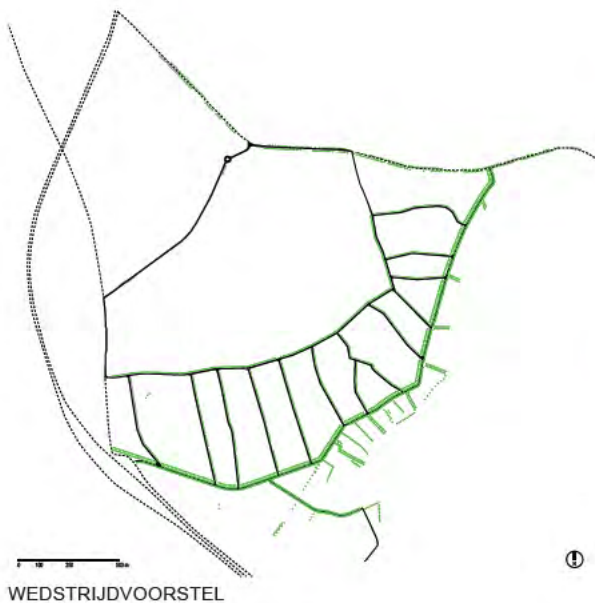
Vanuit dit beeld worden de richtlijnen en principes opgesteld met betrekking tot de globale beeldkwaliteit van het plangebied.

Het document is opgebouwd rond de evolutie die het ontwerp heeft doorgemaakt.

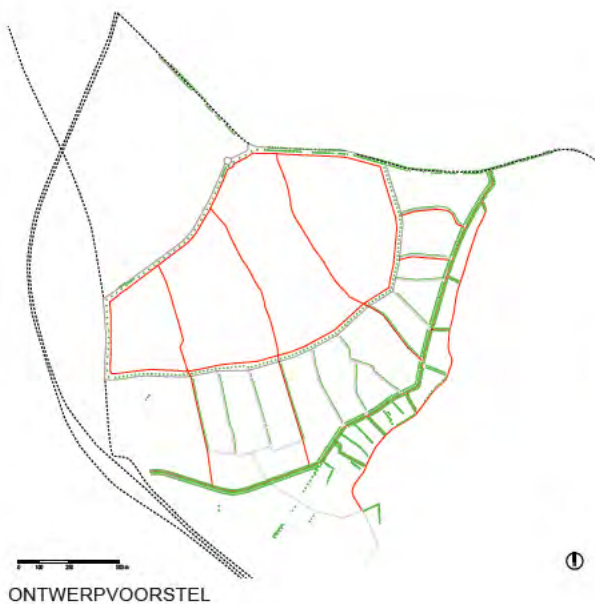
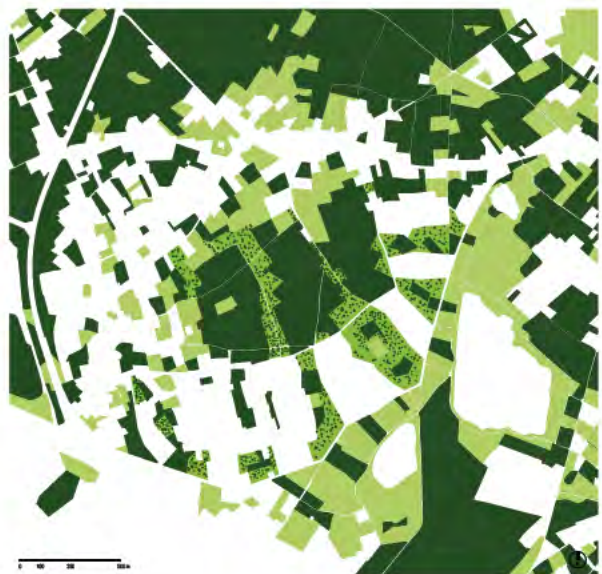
In een eerste instantie wordt de bestaande toestand weergegeven. Dit is het vertrekpunt van alle ingrepen. Vervolgens komt het wedstrijdvoorstel aan bod, als referentiekader voor de evolutie van het projet. Ten slotte wordt het ontwerpvoorstel toegelicht. Dit voorstel is het resultaat van het verdere ontwerpwerk en de vergaderingen met de werkgroepen en de stuurgroepen.



BESTAANDE TOESTAND

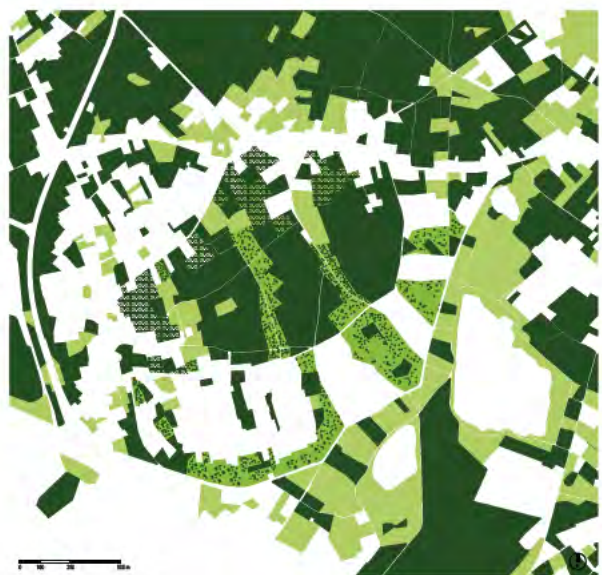


WEDSTRIJDVOORSTEL



ONTWERPVOORSTEL

Fig. 1 - Evolutie van het project



INLEIDING

INFRASTRUCTUUR

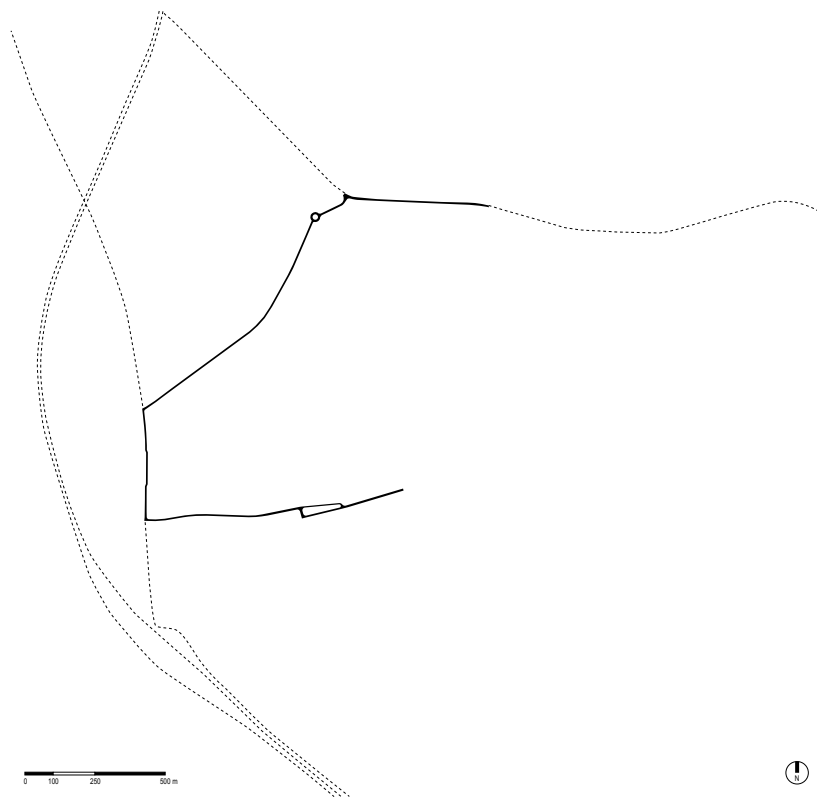


Fig. 2 - Bestaande toestand



Fig. 3 - Wedstrijdvoorstel

- 8 -

Wijklus

1. Traject

In de bestaande toestand worden de verschillende wijken van Groot Sledderlo ontsloten door een reeks van straten met een verschillende karakter:

- De wijk Terboek is voornamelijk toegankelijk via de straat Terboek.
- Oud Sledderlo wordt in hoofdzaak ontsloten door de straten Fleetersdel, Sledderlo en de Koebaan.
- Nieuw Sledderlo is bereikbaar via de Wintergroenstraat en de Brandweg.

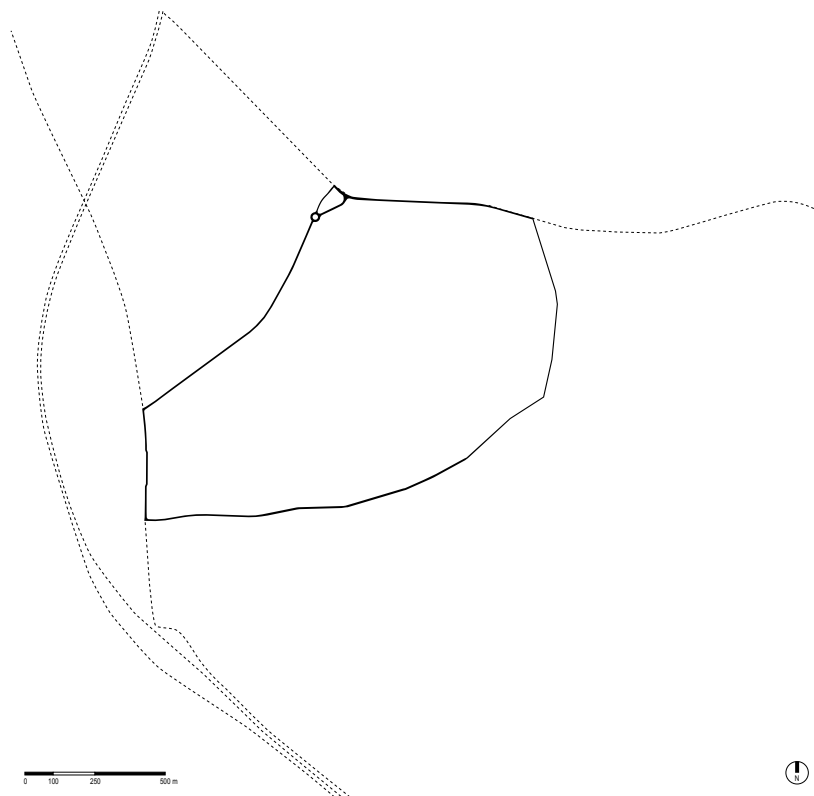


Fig. 4 - Ontwerpvoorstel

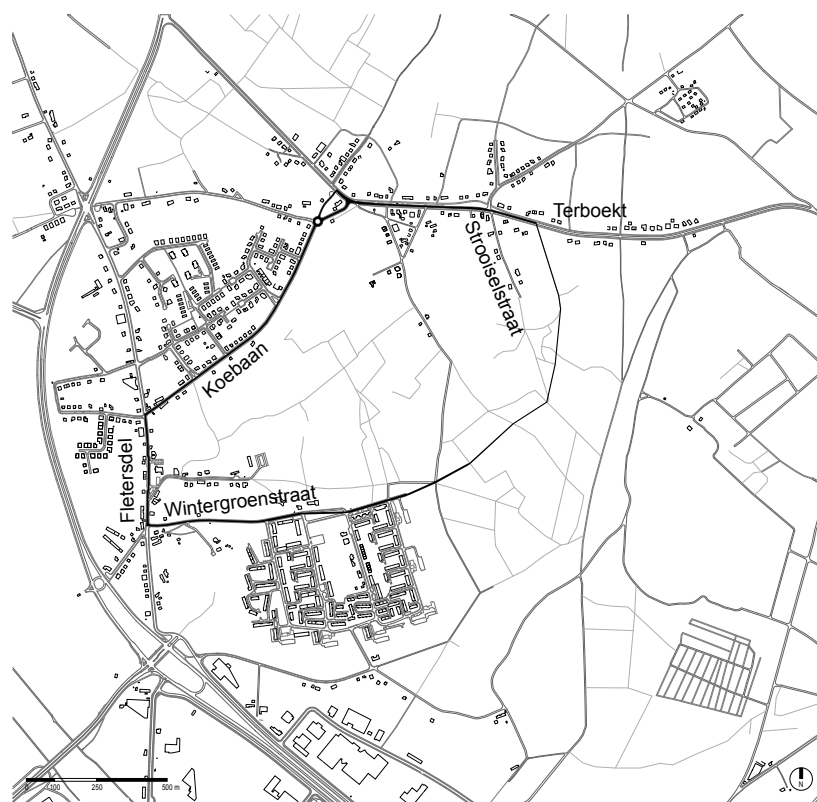


Fig. 5 - Het traject van de Wijkbus in zijn context

In het wedstrijdvoorstel werd aangegeven dat deze straten met elkaar verbonden kunnen worden. De Wintegroenstraat wordt doorgetrokken tot aan Terboekt zodat een lus ontstaat van ongeveer 5km lengte. Deze lus verbindt de voorgenoemde straten en creëert een aaneengesloten geheel waarop de verschillende wijken aantakken.

Het ontwerpvoorstel heeft dit principe van een wijkbus verder verfijnd. De aantakking gebeurt niet meer via de Strooiselstraat maar via een domein van de Stad Genk. Op deze manier wordt de Strooiselstraat niet overmatig belast, en blijft de afstand tussen de wijkbus en de Caetsbeekvallei constant gehouden.

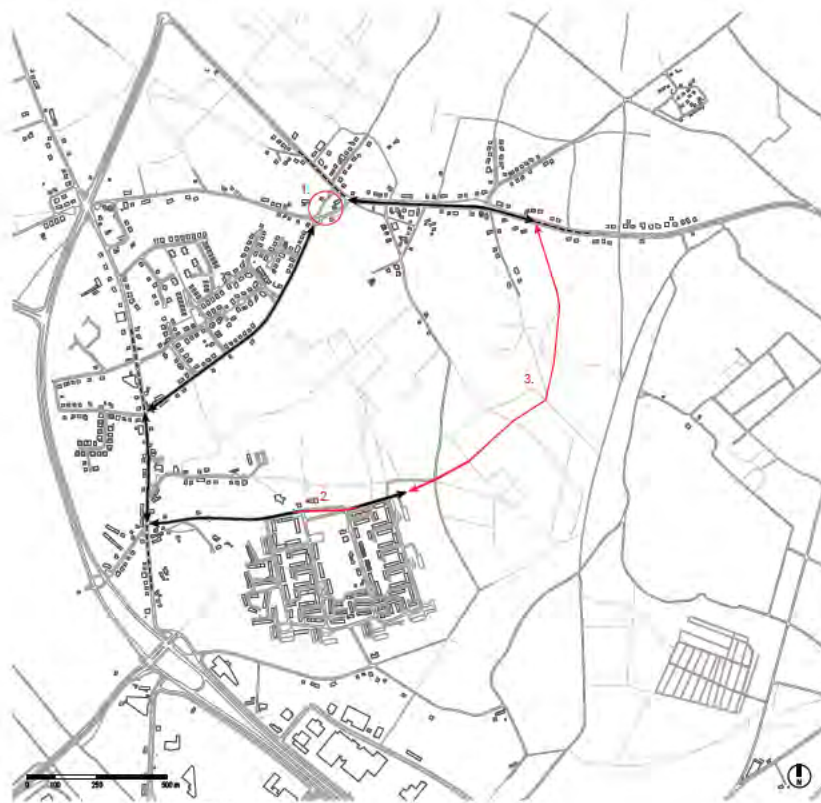


Fig. 6 - Nieuwe verbinding

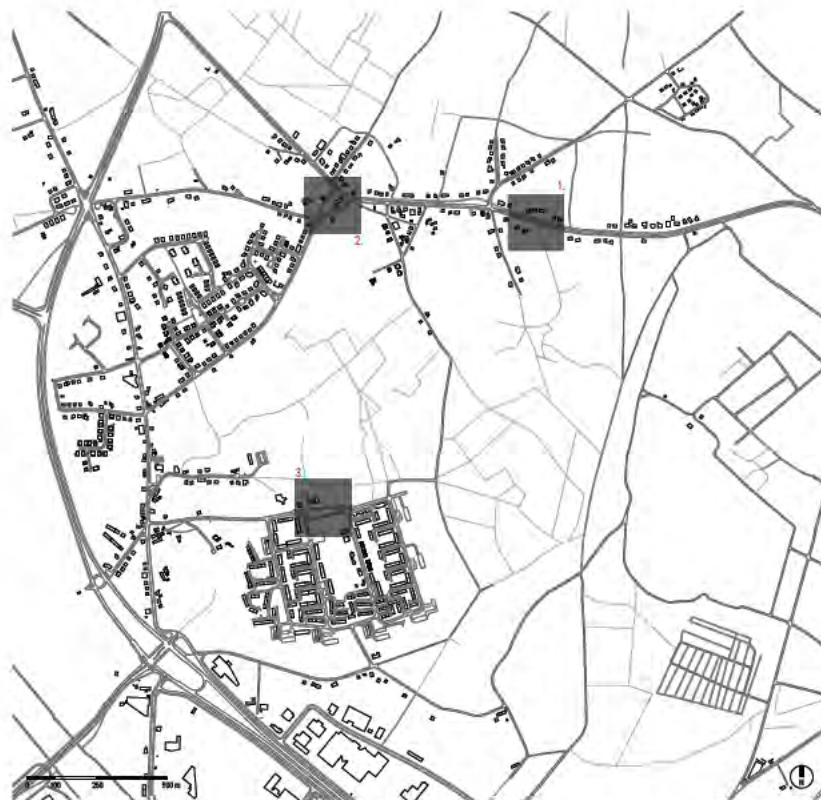


Fig. 7 - Drie knelpunten en aanpak



De wijklus bestaat enerzijds uit bestaande straten en anderzijds uit een nieuwe verbinding. Om tot een homogeen beeld te komen moet extra aandacht besteed worden aan de verbindingen:

1. Aantakking verlengde Wintergroenstraat met Terboek
2. Aantakking Koebaan met Terboek
3. Aanpassing Wintergroenstraat



Fig. 8 - Luchtfoto punt 1



Fig. 9 - Luchtfoto punt 2



Fig. 10 - Luchtfoto punt 3

Voor de eerste aantakking zijn er in principe twee opties : ofwel met een rotonde op Terboekst ofwel met afslaanbewegingen van Terboekst naar de doorgetrokken Wintergroenstraat. Deze aantakking moet verkeerskundig verder bestudeerd worden, in het licht van de nieuwe ontwikkeling langs de wijklus tussen Nieuw Sledderlo en Terboekst.

De tweede aantakking betreft die van de Koebaan op Terboekst. Deze moet in principe niet veel veranderen.

Het derde knelpunt is de lokale verlegging van de Wintergroenstraat ter hoogte van het gebouw van de jongerenwerking. Een rechtstreekse van het tracé vergroot de herkenbaarheid van de wijklus doorheen Nieuw Sledderlo.

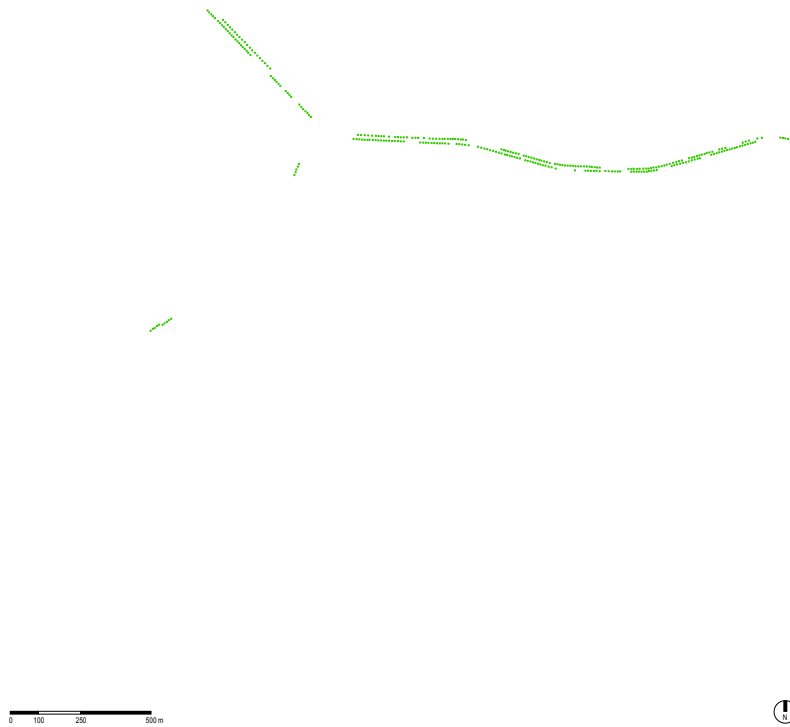


Fig. 11 - Bestaande bomen langs de Wijkhus

- 12 -

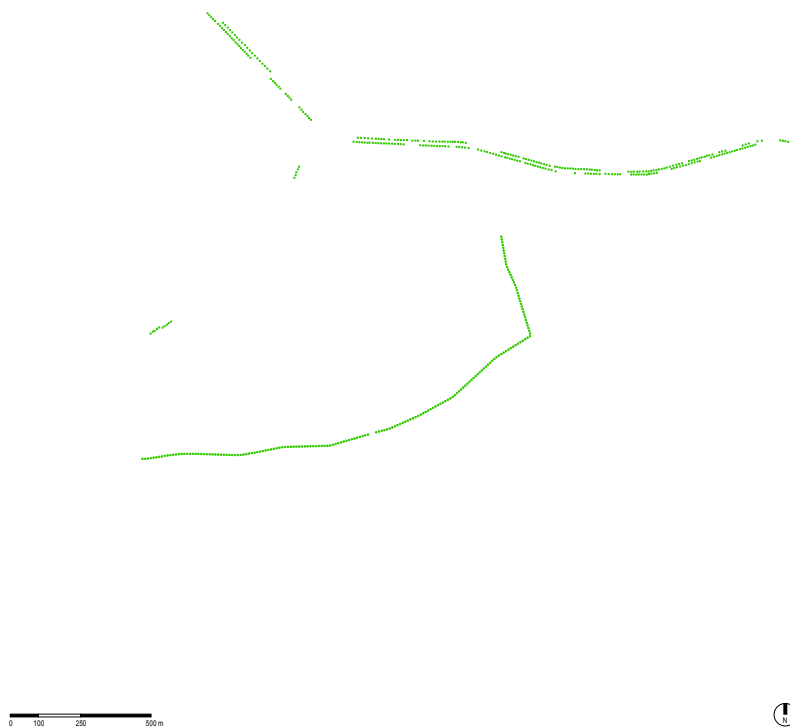


Fig. 12 - Wedstrijdvoorstel

2. Groenstructuur

De bestaande bomen langsheen de wijkhus vormen geen uniform beeld. Terboek heeft een dubbele laanaanplanting langsheen de weg en langs de Koebaan zijn er een aantal bomen terug te vinden.

Het wedstrijdontwerp concentreerde zich voornamelijk op het doortrekken van de Wintergroenstraat, met een bijhorende rij-aanplanting.

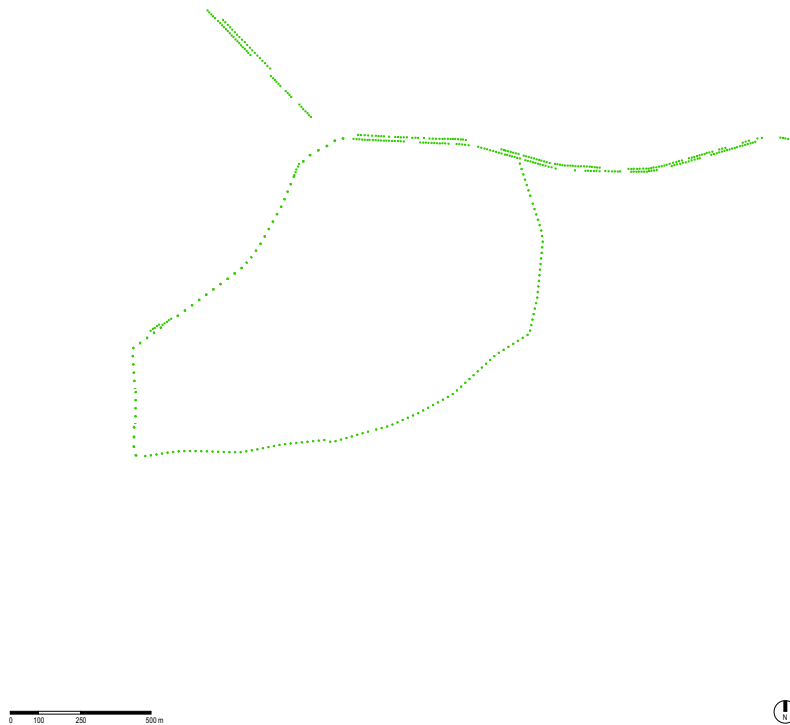


Fig. 13 - Ontwerpvoorstel: lus van bomen

- 13 -

In het uiteindelijke ontwerpvoorstel wordt de identiteit van de wijklus verder vorm gegeven. Een consequente bomenrij wordt geplant rondom de wijklus. De bestaande aanplantingen langs zowel de Koebaan als Terboekst worden hierin opgenomen. Deze lus van bomen vormt het beeld van de wijklus en garandeert de visuele continuïteit van de wijklus.

Ook de keuze van de boomsoort is zeer specifiek. We zijn op zoek naar een boom die enerzijds aansluit bij de dennenbomen van het Kempens Plateau en anderzijds de verandering inluidt naar een meer gemengd bomenbestand en een woonomgeving.

De lariks of lork (*larix europea*) is een naaldboom die zijn naalden verliest in de herfst. Samen met de watercypres is het een boom die bij beide categorieën naald- en loofboom aansluit. In het ontwerpvoorstel vormen deze lorken een lus rond de dennenbomen terwijl ze tegelijkertijd een meer urbaan karakter hebben.

Bovendien heeft deze boom zeer fijne vertakkingen zodat hij uitermate geschikt is voor het opvangen van fijn stof.



Fig. 14 - Larix Europea

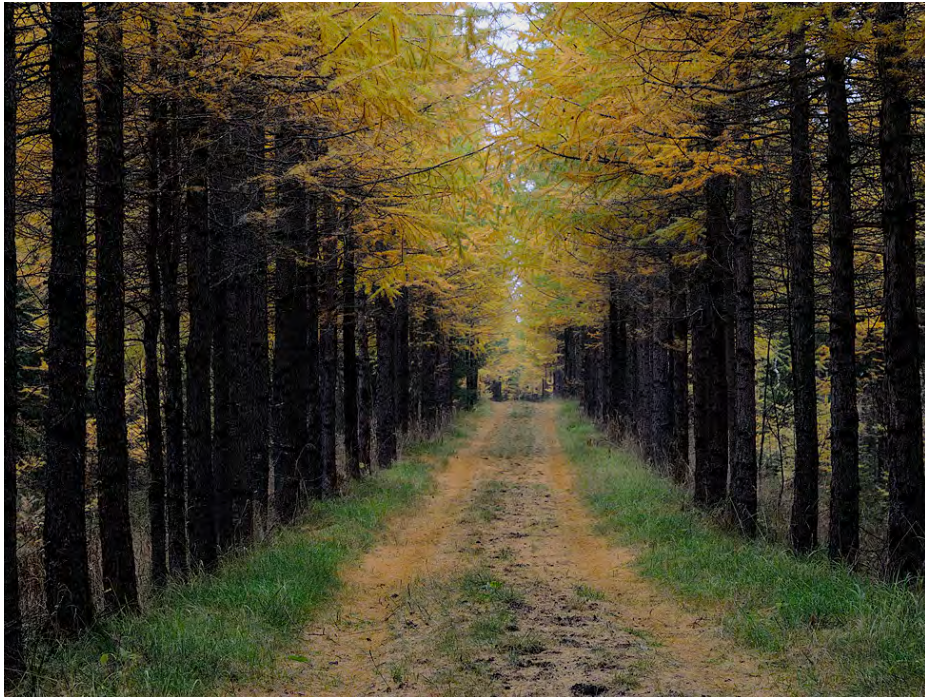


Fig. 15 - Larix Europea



3. Synthese

Een nieuw continu fietspad, in twee richtingen, wordt gelegd tussen de wijklus en deze bomenrij.

Het beeld van de wijklus wordt zo gevormd door drie elementen:

- een aaneengesloten traject
- een herkenbare lus van bomen
- een continu fietspad



Fig. 18 - Luchtfoto punt 1



Fig. 19 - Luchtfoto punt 2

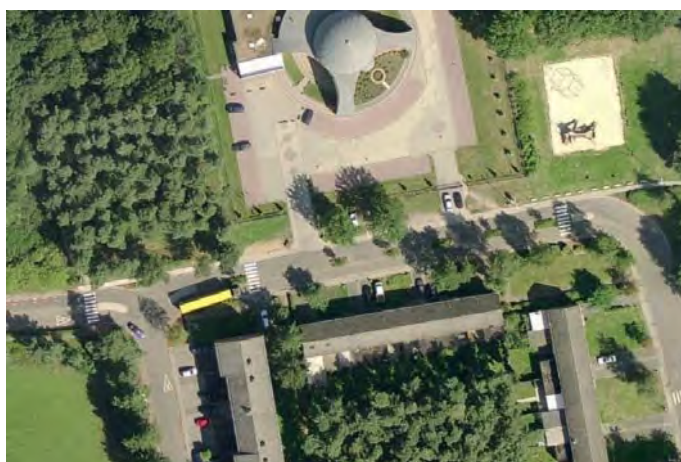


Fig. 20 - Luchtfoto punt 3

Langs deze wijklus bevinden zich een aantal publieke ruimtes:

- het kerkplein
- het plein aan de moskee
- een mogelijke publieke ruimte langs de Koebaan

Deze publieke ruimtes worden in het ontwerpvoorstel gezien als inhammen naar binnen toe. Deze lokale verbredingen kunnen op termijn nog worden aangevuld met andere lokaties, bijvoorbeeld langs de nieuwe ontwikkelingen tussen Terboek en Nieuw Sledderlo. Zo ontstaat een systeem van opeenvolgende verbredingen langs de wijklus.

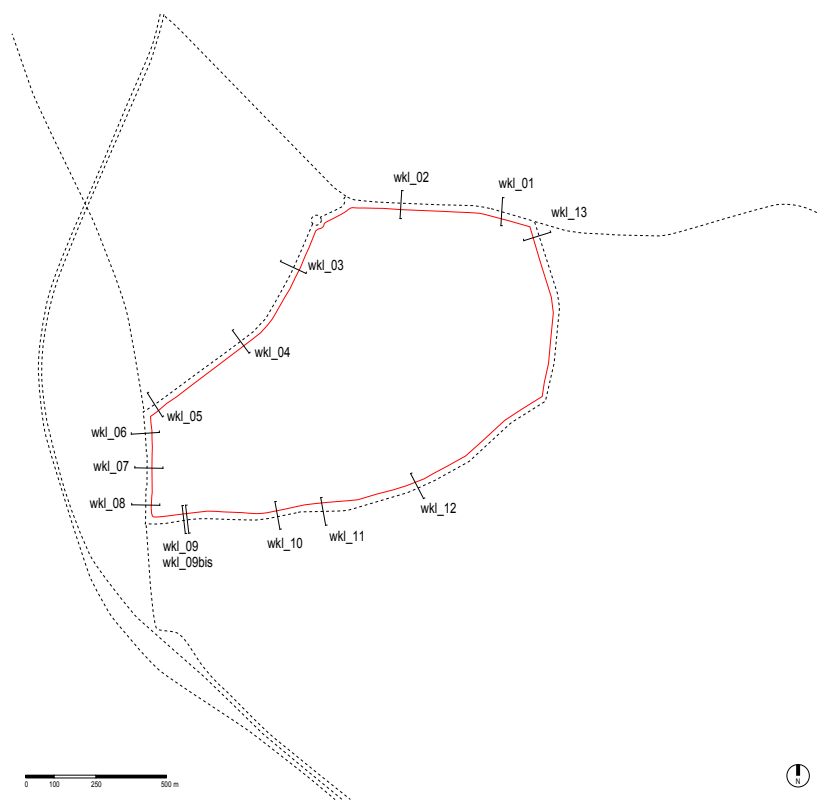


Fig. 21 - Doorsnedes bestaande toestand

4. Doorsnedes

Een reeks dwarsdoorsnedes helpen de bestaande toestand te analyseren.
We hebben steeds de luchtfoto naast de snede geplaatst voor een beter begrip van de verschillende situaties.

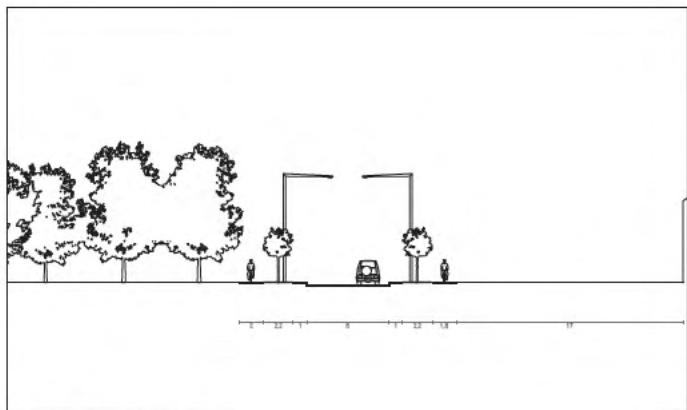


Fig. 22 - Suede Wkl 01

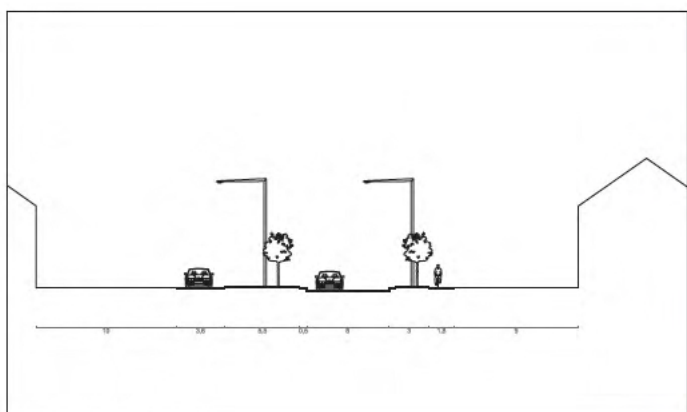


Fig. 23 - Suede Wkl 02



- 19 -

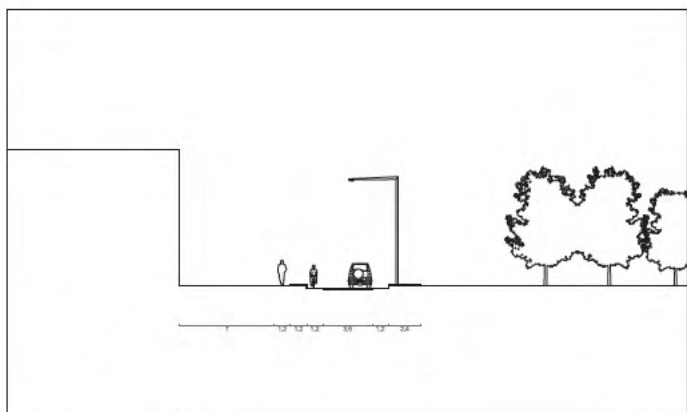


Fig. 24 - Suede Wkl 03

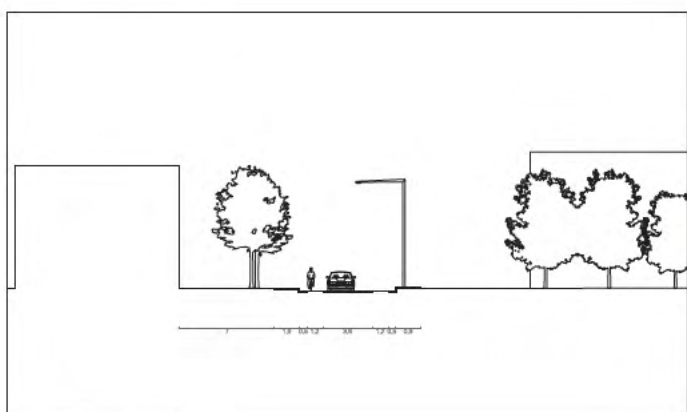


Fig. 25 - Suede Wkl 04



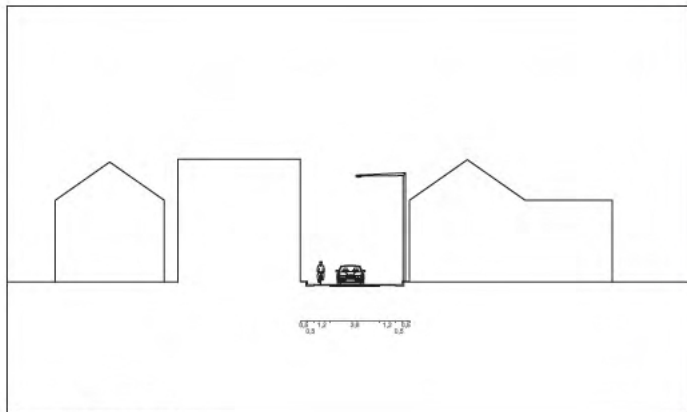


Fig. 26 - Snede Wkl 05

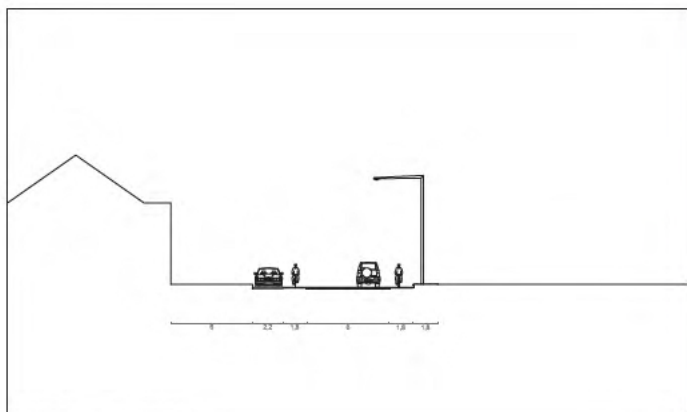


Fig. 27 - Snede Wkl 06



- 20 -

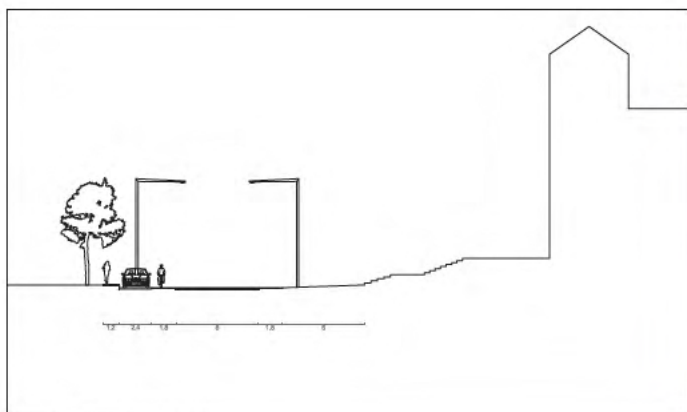


Fig. 28 - Snede Wkl 07

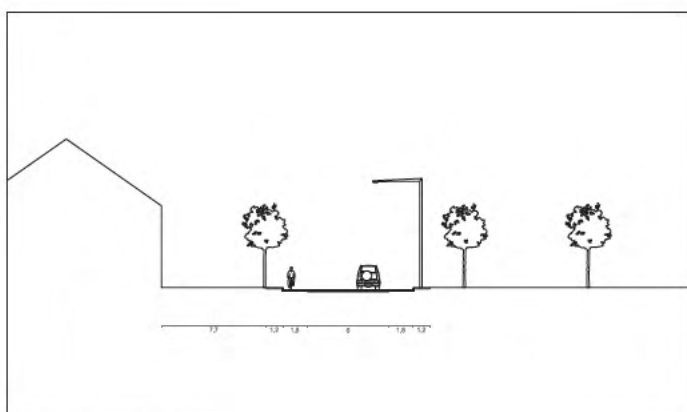


Fig. 29 - Snede Wkl 08



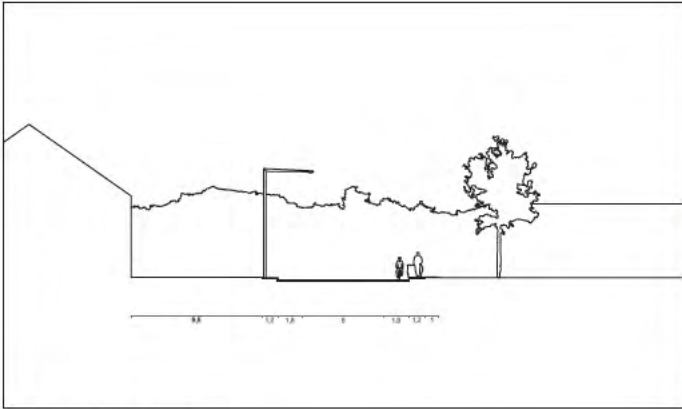


Fig. 30 - Snede Wkl 9

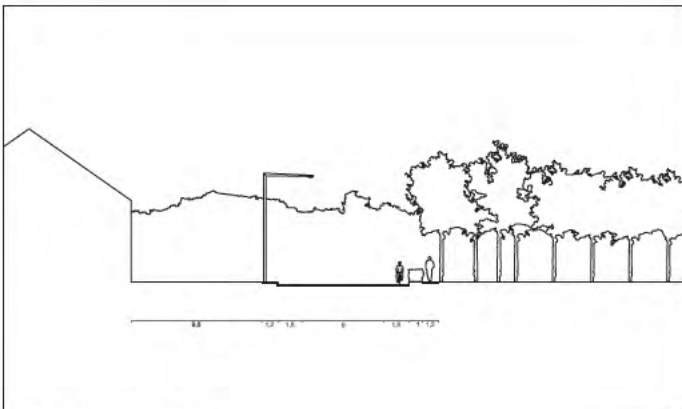


Fig. 31 - Snede Wkl 9bis



- 21 -

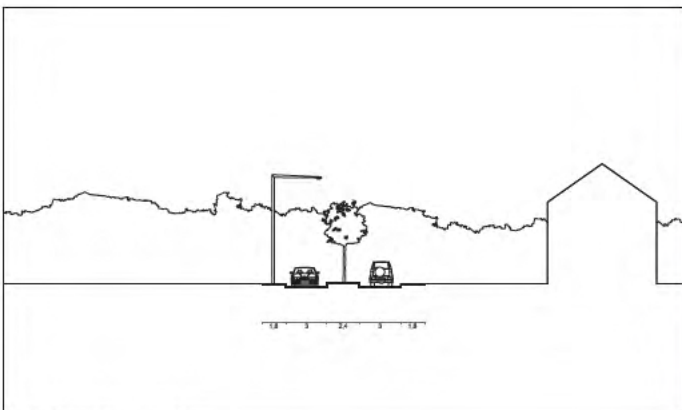


Fig. 32 - Snede Wkl 10

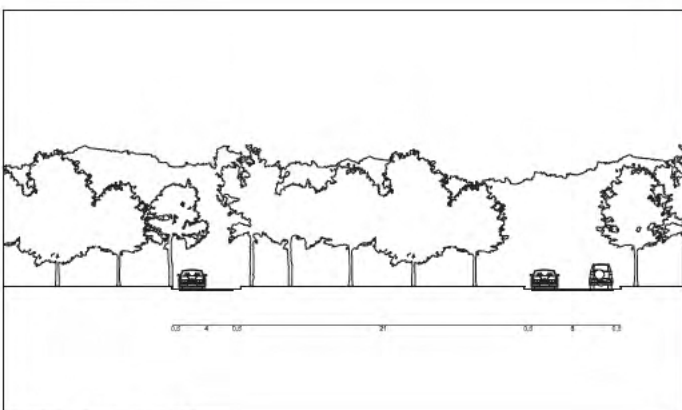


Fig. 33 - Snede Wkl 11



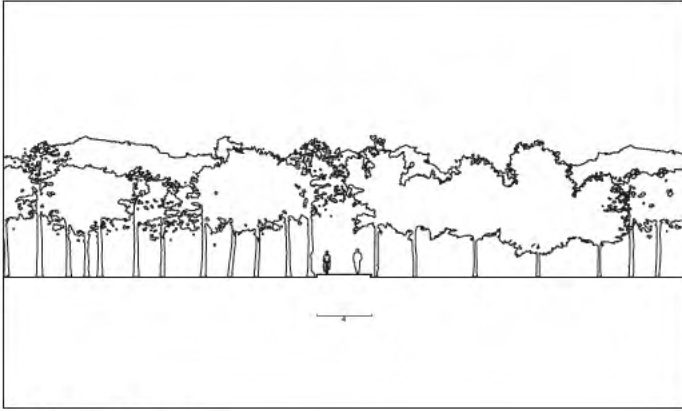


Fig. 34 - Snede Wkl 12

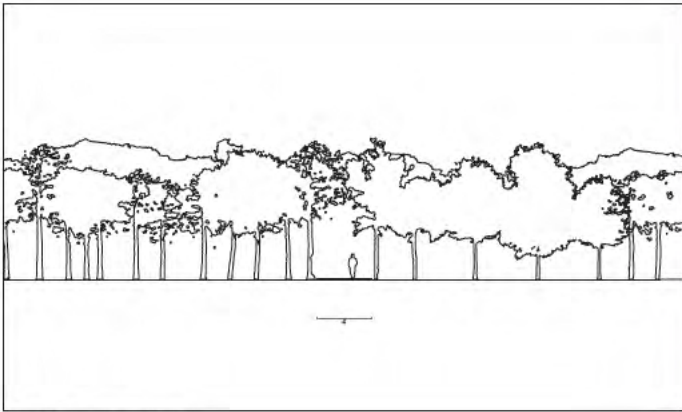


Fig. 35 - Snede Wkl 13



Op basis van de doorsnedes van de bestaande toestand, hebben we een aantal typeprofielen opgesteld die de nieuwe relatie tussen Wijkplus, fiets- en voetpad, en bomenrij van het ontwerpvoorstel verder specificeren. Ze worden op de volgende pagina's toegelicht.

De typeprofielen geven aanduiding van het verschil tussen fiets- en voetpaden en een indicatie van afstanden. In het ontwerpvoorstel zijn we hierbij op zoek naar een zo homogeen mogelijk beeld, dat zoveel mogelijk rekening houdt met de verschillende bestaande situaties.

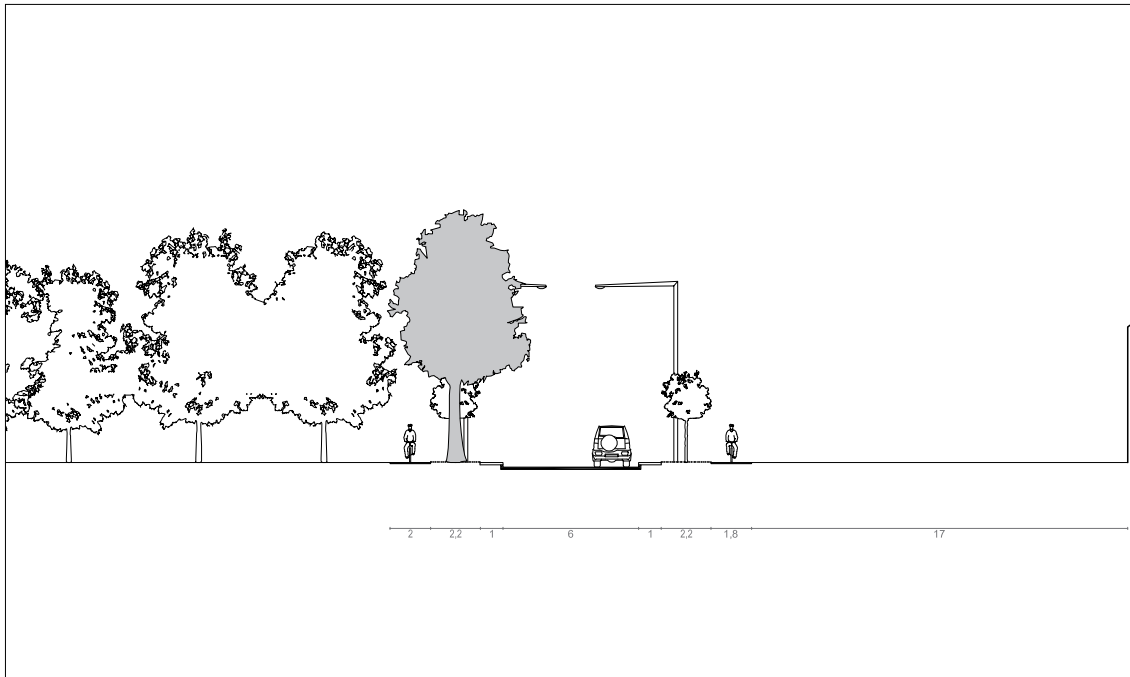


Fig. 36 - Ontwerpvoorstel Typeprofiel 1 : Terboekt

Typeprofiel 1 is opgesteld op basis van Snede Wkl 01. Aan het bestaande tracé wordt telkens een boom toegevoegd die van de wijklus een coherent geheel maakt. Snede Wkl 02 toont een situatie die niet overeenkomt met het typeprofiel en vraagt verdere studie.

- 24 -

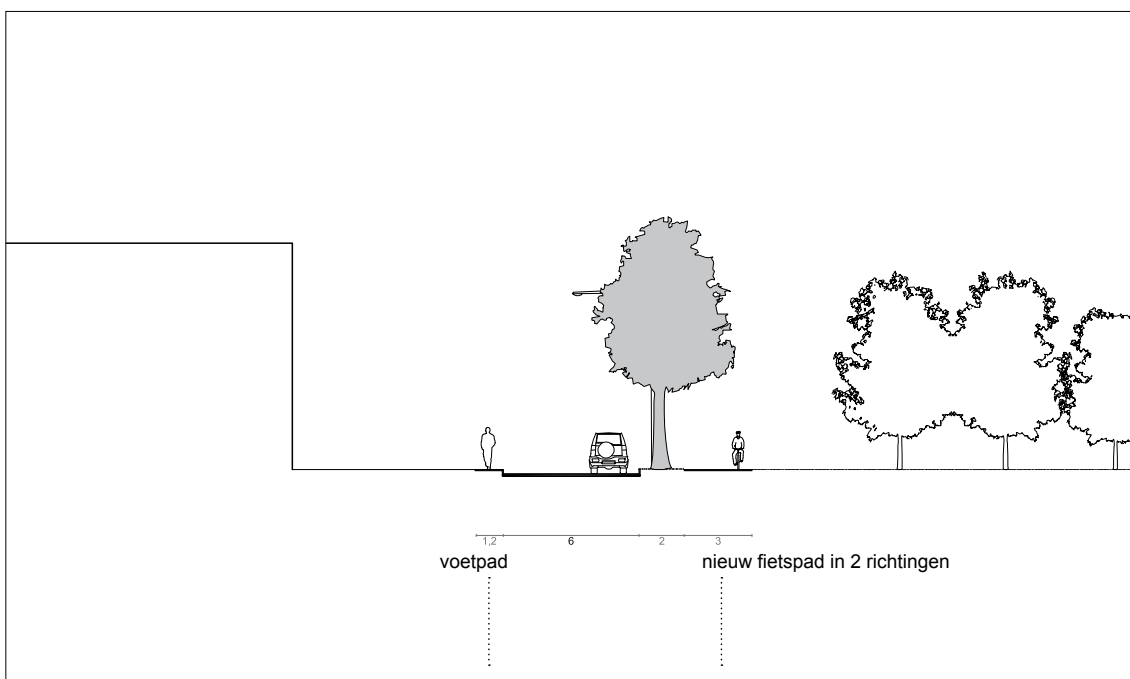


Fig. 37 - Ontwerpvoorstel Typeprofiel 2 : Koebaan

Typeprofiel 2 is opgesteld op basis van Snede Wkl 03. Aan de binnenkant van de wijklus wordt een nieuw fietspad in twee richtingen gelegd. Snedes Wkl 04 en 05 tonen een situatie die niet overeenkomt met het typeprofiel en vragen verdere studie.

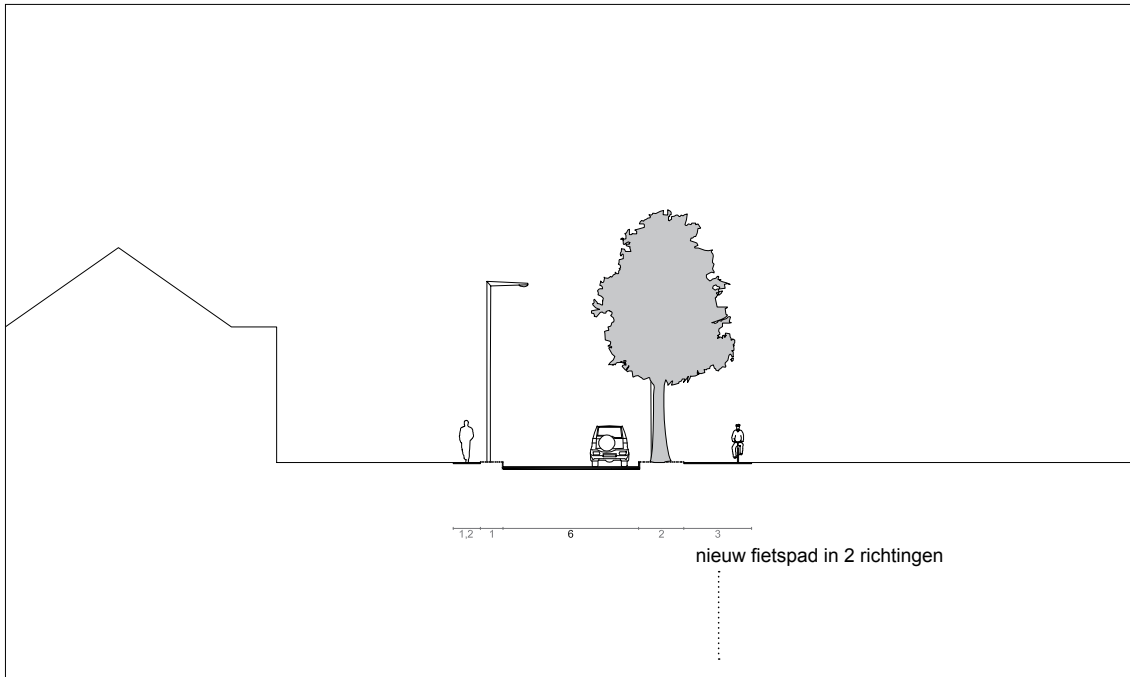


Fig. 38 - Ontwerpvoorstel Typeprofiel 3 : Sledderlo

Typeprofiel 3 is opgesteld op basis van Snede Wkl 06. Een nieuw fietspad in twee richtingen wordt gelegd aan de binnenkant van de wijklus. Snede Wkl 07 aan de kerk en snede Wkl 08 tonen een situatie die niet overeenkomt met het typeprofiel en vragen verdere studie.

- 25 -

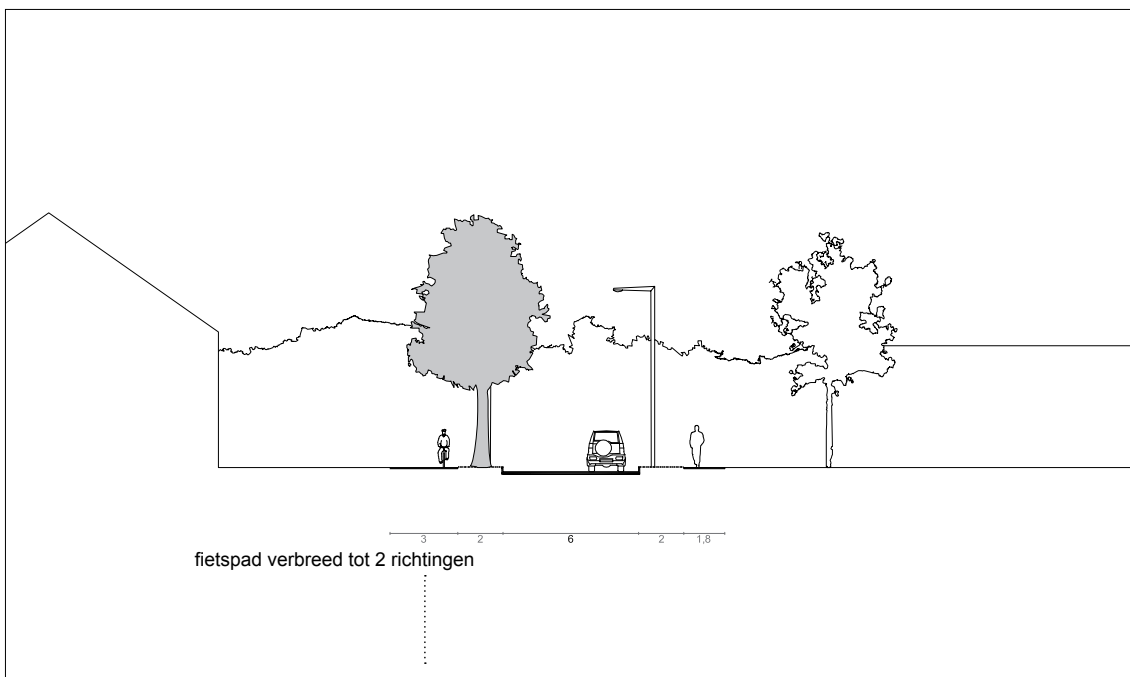


Fig. 39 - Ontwerpvoorstel Typeprofiel 4 : Wintergroenstraat

Typeprofiel 4 is opgesteld op basis van Snede Wkl 09. Het bestaande fietspad aan de binnenkant van de wijklus wordt verbreed naar een fietspad in twee richtingen. Snedes Wkl 09bis tot 13 tonen een situatie die niet overeenkomt met het typeprofiel en vragen verdere studie.

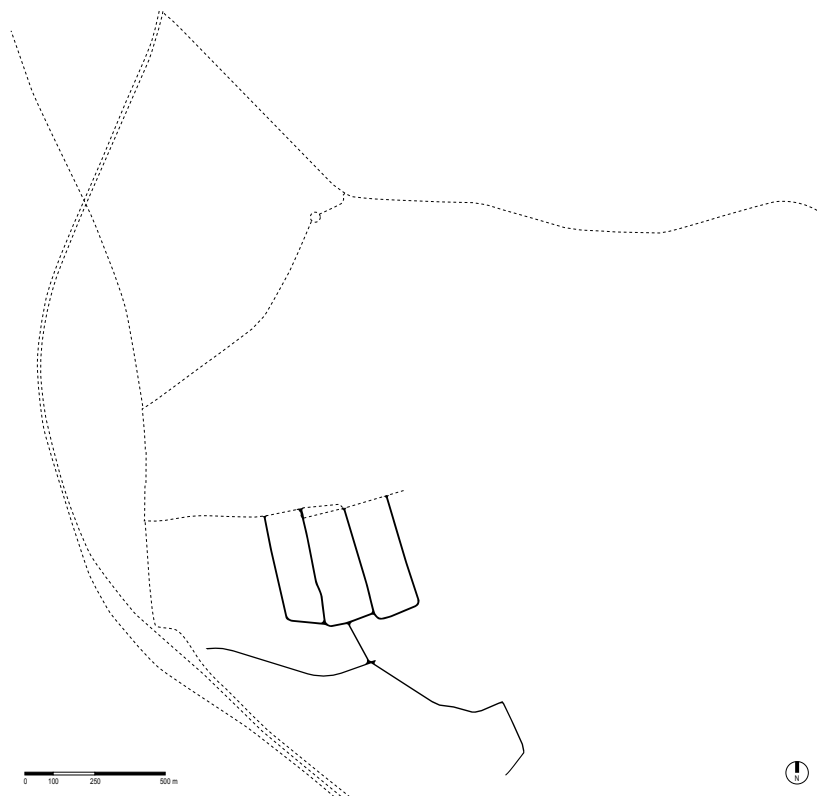


Fig. 40 - Bestaande toestand

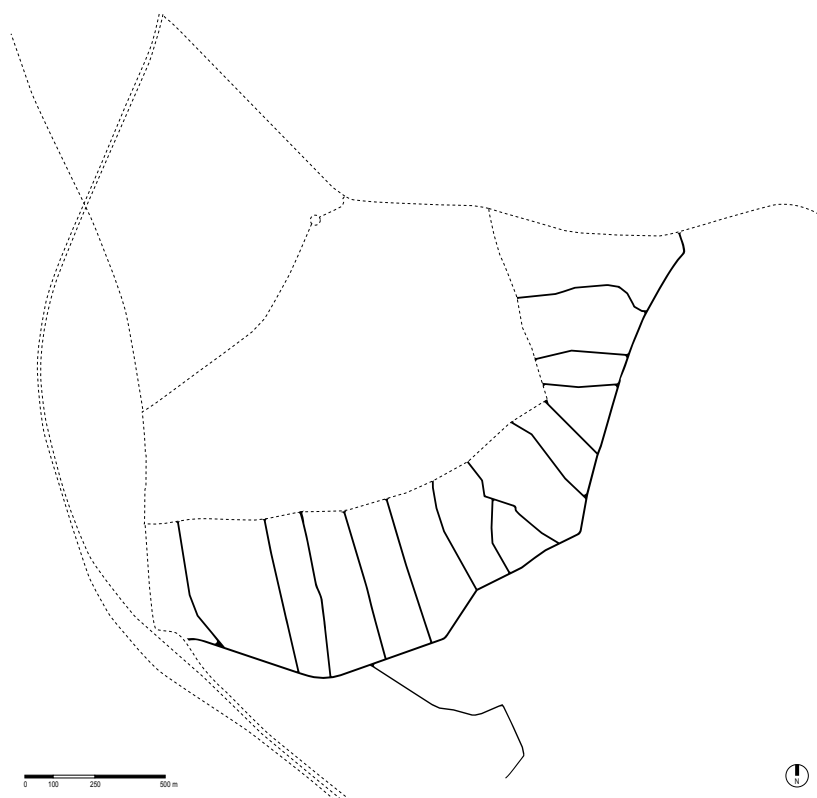


Fig. 41 - Wedstrijdvoorstel

- 26 -

Parkweg

1. Traject

In de bestaande toestand ontsluit de Putwijerstraat Nieuw Sledderlo. Deze straat loopt over in een aarden weg, de Antoniusweg.

Het wedstrijdontwerp voorzag in een doortrekking van de Putwijerstraat tot aan Terboek, volgens het traject van de Antoniusweg. Deze nieuwe parkweg ligt aan de voet van het Kempens Plateau, aan de rand van de Caetsbeekvallei.

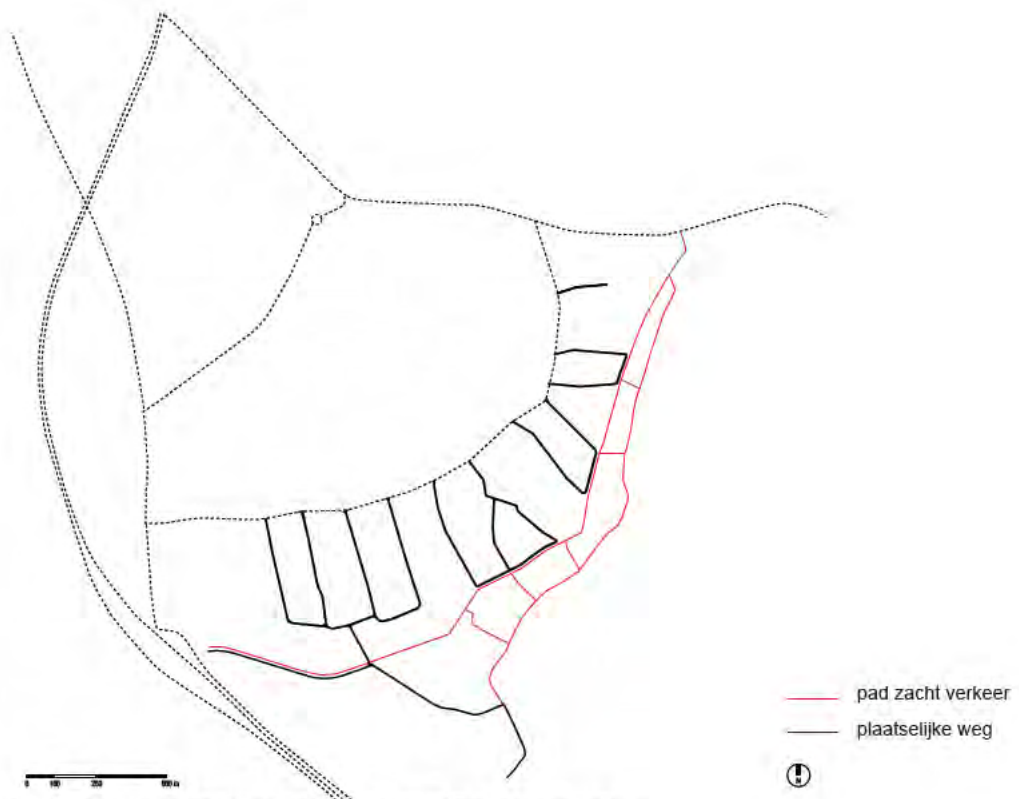


Fig. 42 - Ontwerpvoorstel : een dubbel systeem van fiets- en voetpaden

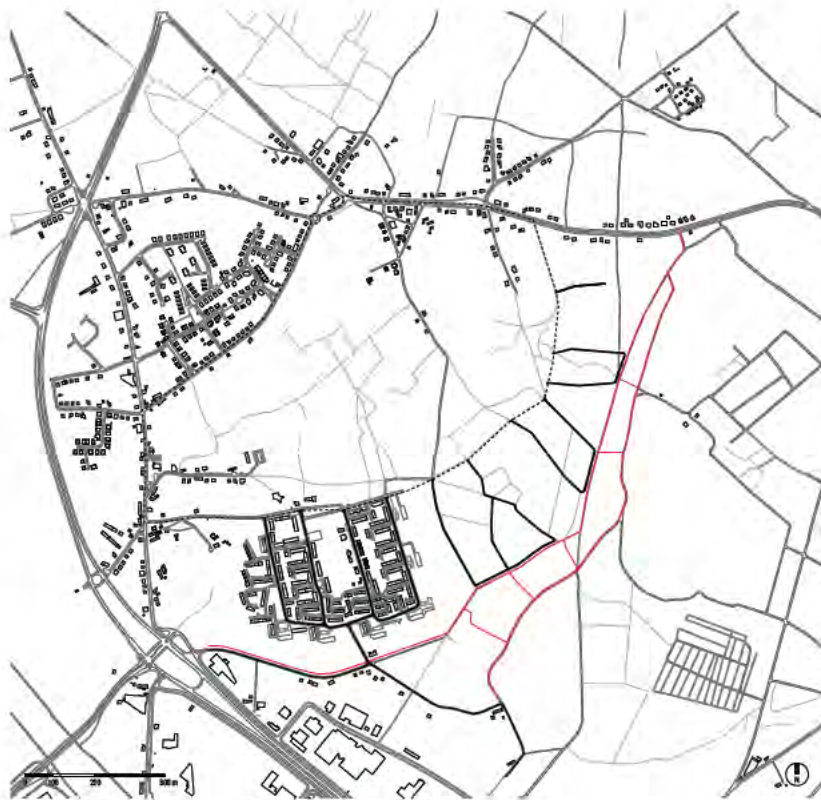


Fig. 43 - Het traject van de Parkweg in zijn context

In het ontwerpvoorstel is de aard van de parkweg aangepast. De parkweg bestaat uit een dubbel systeem van fiets- en voetpaden, die de beide kanten van Caetsbeekvallei omspannen.

Aan de kant van de plassen wordt het bestaande fietspad langs de Sellerveldstraat en de Haverweg opgenomen. Aan de kant van het Plateau wordt de bestaande Antoniusweg als fiets- en voetpad ingericht. Tussen deze twee paden worden verbindingen gemaakt die doorgetrokken worden tot aan de wijklus.

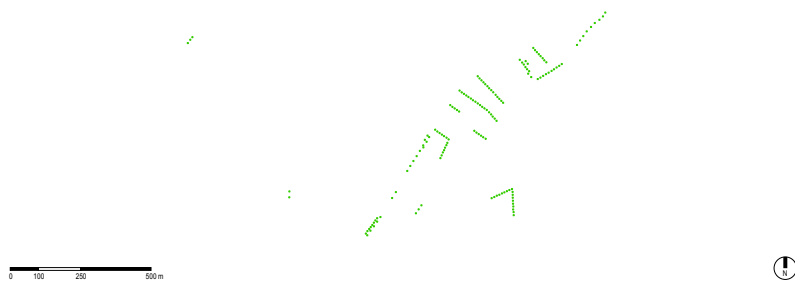


Fig. 44 - Bestaande bomen langs de Parkweg

- 28 -



Fig. 45 - Wedstrijdvoorstel

2. Groenstructuur

De bestaande bomen langs de parkweg bestaan uit het bos langs het Kempens Plateau en enkele dwarsaanplantingen tussen plateau en plassen.

In het wedstrijdvoorstel was een parkweg ontworpen met een driedubbele rijaanplanting langs de Antoniusweg, met een enkele rijaanplanting tussen wijklus en parkweg.

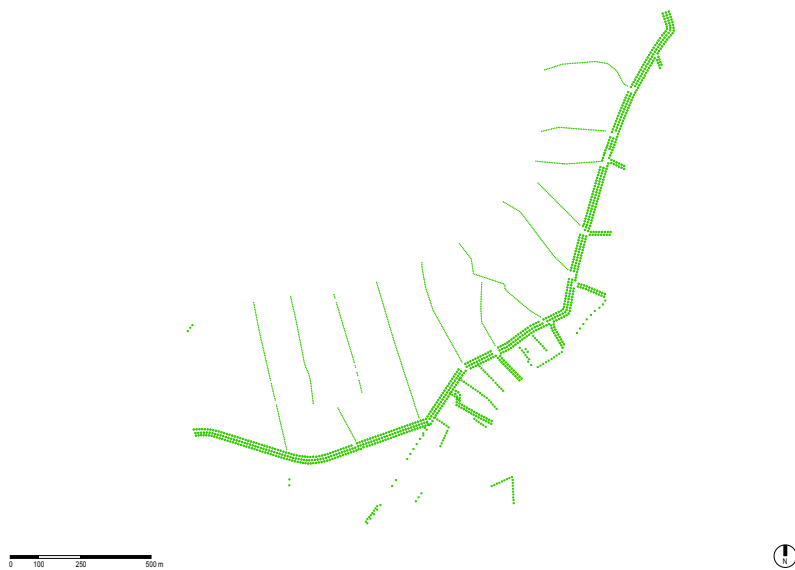


Fig. 46 - Ontwerpvoorstel : een driedubbele aanplanting

Het uiteindelijke ontwerpvoorstel behoudt deze driedubbele rij bomen, met een aanpassing van de verbindingswegen tussen wijkbus en parkweg.

De boomkeuze valt op de zomereik (*quercus robur*). Deze boom versterkt het karakter van de Caetsbeekvallei en creëert een duidelijke structuur aan de voet van het Kempens Plateau. Bovendien sluit ze aan bij de bestaande aanplantingen in de vallei.



Fig. 47 - Quercus robur



- 31 -



Fig. 48 - Quercus Robur

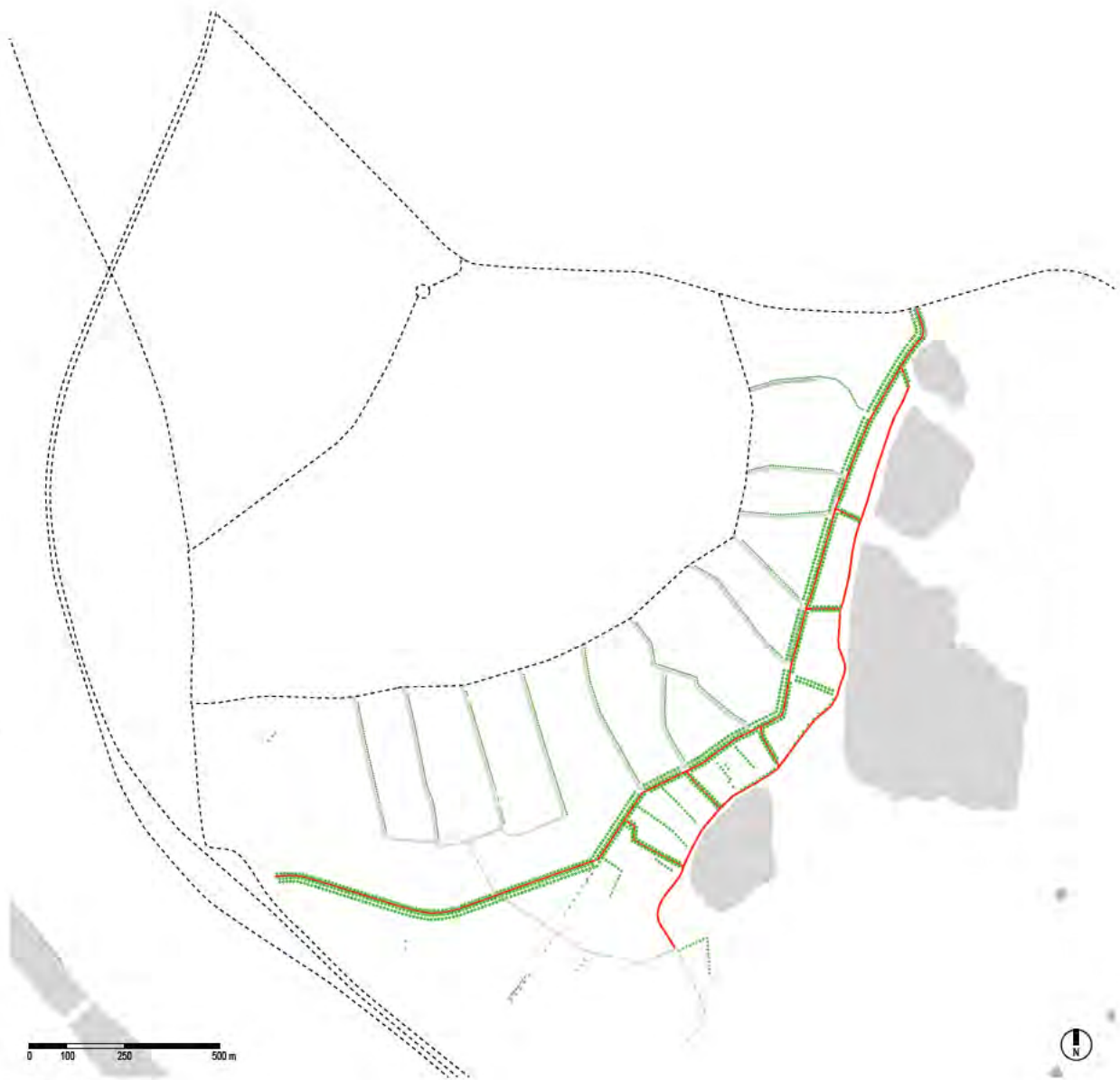


Fig. 49 - Synthese

— pad zacht verkeer
— nieuwe boomaanplantingen

3. Synthese

De parkweg bestaat uit een dubbele padenstructuur dat de Caetsbeekvallei omsluit.

De driedubbele aanplanting creëert een groenstructuur aan de voet van het Plateau, van de Oosterring tot aan Terboek.



Fig. 50 - Foto bestaande toestand

- 33 -



Fig. 51 - Collage aanplanting driedubbele bomenrij langs de parkweg

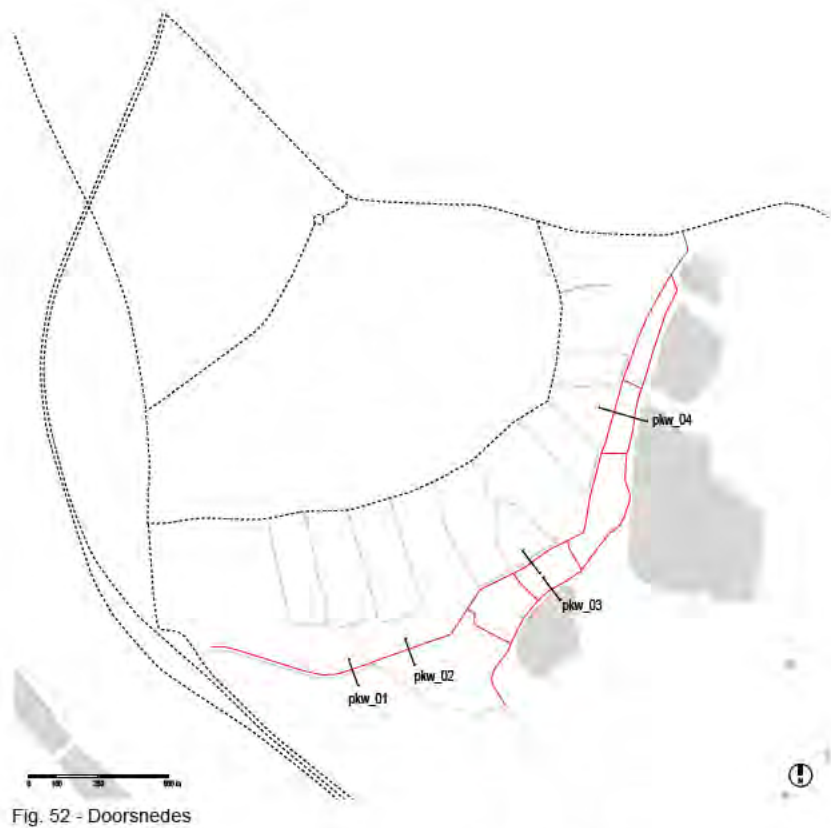


Fig. 52 - Doorsnedes

4. Doorsnedes

Op basis van een reeks dwarsdoorsnedes van de bestaande toestand worden typeprofielen voor de nieuwe toestand opgesteld die het ontwerpvoorstel verder detailleren.

De typeprofielen op de volgende pagina's tonen de visuele impact van de parkweg:

- driedubbele bomenrij aan de voet van het plateau.
- uitdunning van het onderbos aan de kant van de plassen voor een grotere visuele betrokkenheid.

Ze geven ook aanduiding van het verschil tussen fiets- en voetpaden en een indicatie van afstanden tussen de paden.

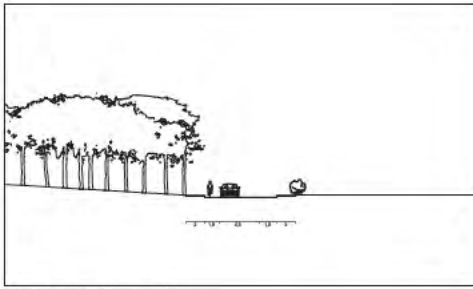


Fig. 53 - Snede Pkw 01

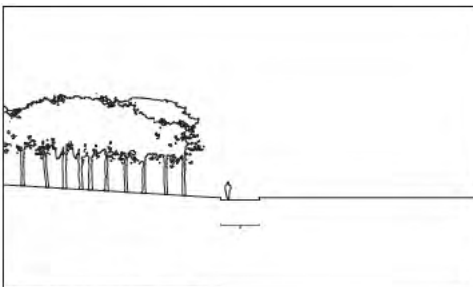


Fig. 54 - Snede Pkw 02

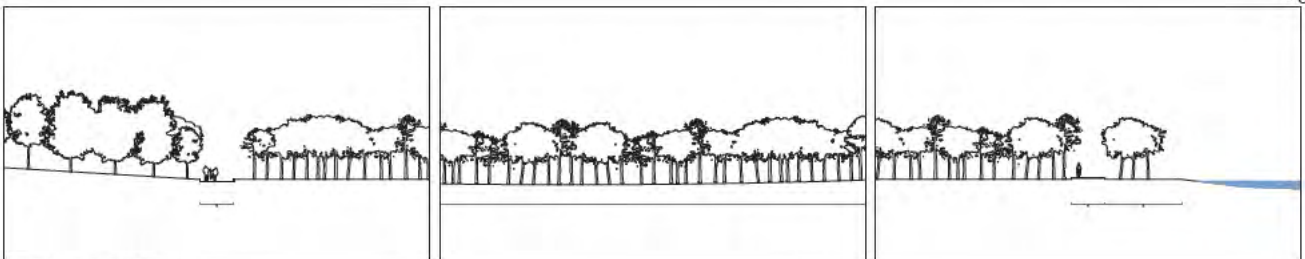


Fig. 55 - Snede Pkw 03

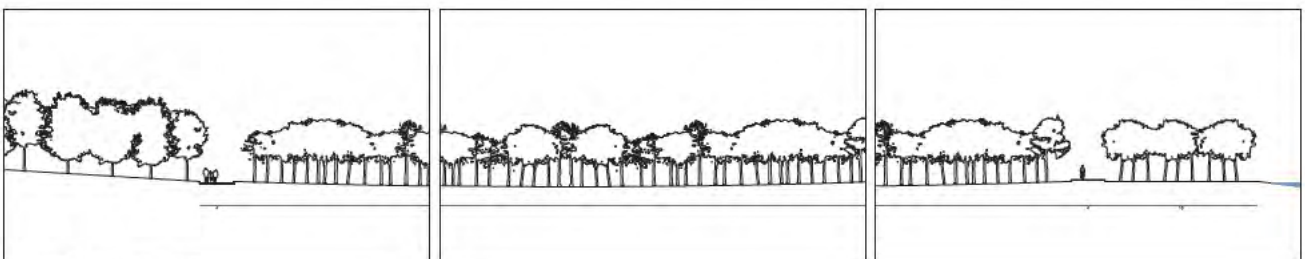


Fig. 56 - Snede Pkw 04

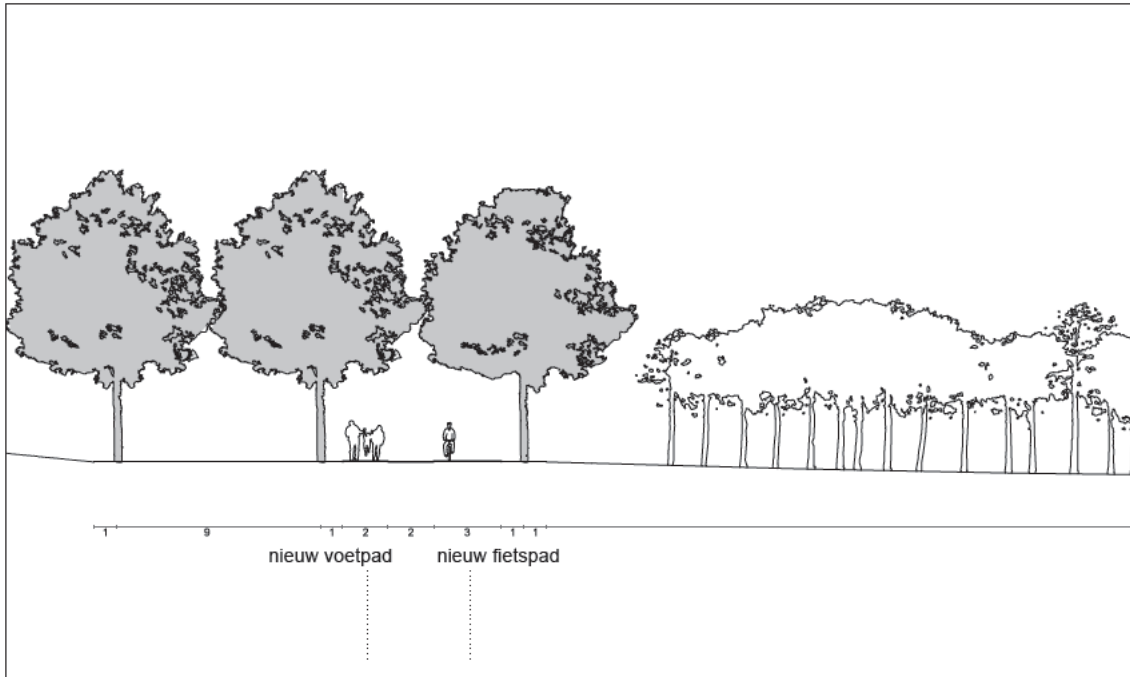


Fig. 57 - Ontwerpvoorstel Typeprofiel 1

Typeprofiel 1 is opgesteld op basis van Snede Pkw 04-1. Drie bomenrijen worden aangeplant, met aan de kant van de vallei een apart fietspad en voetpad.

- 36 -

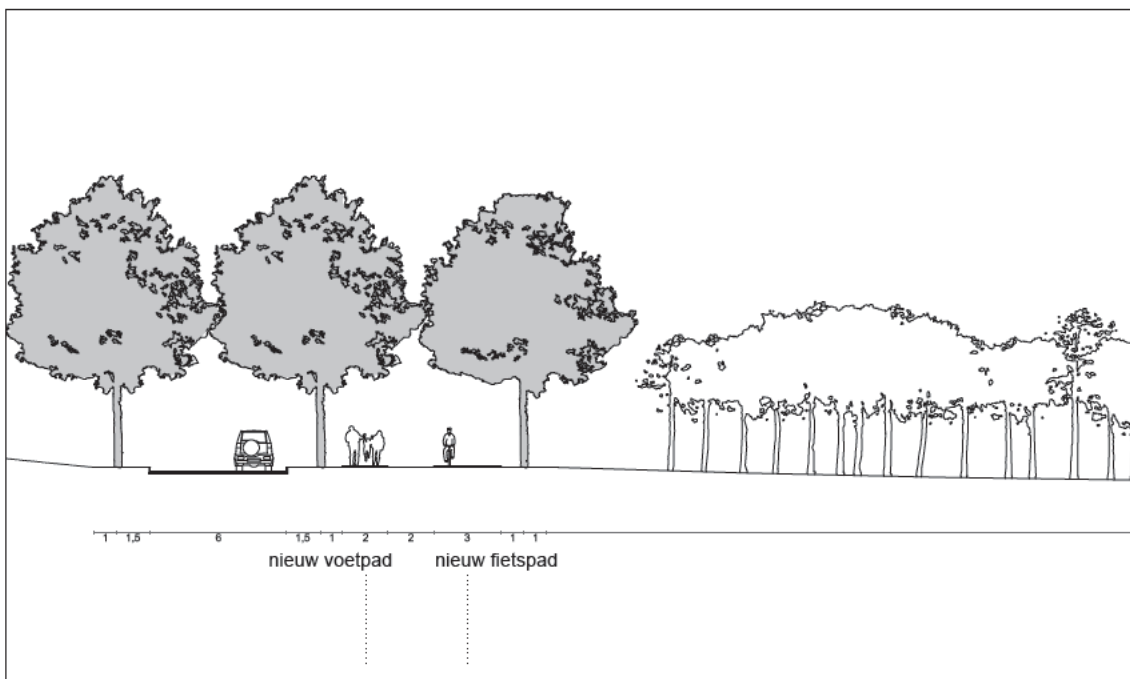


Fig. 58 - Ontwerpvoorstel Typeprofiel 2

Typeprofiel 2 is opgesteld op basis van Snede Pkw 03-1. Het toont een uitzonderlijke situatie: wanneer de parkweg langs een nieuwe wijk komt, maakt de plaatselijke straatlus van de woonwijk een draaiende beweging tussen de eerste twee bomenrijen. Het autoverkeer is niet verbonden met het systeem van fiets- en voetpaden.

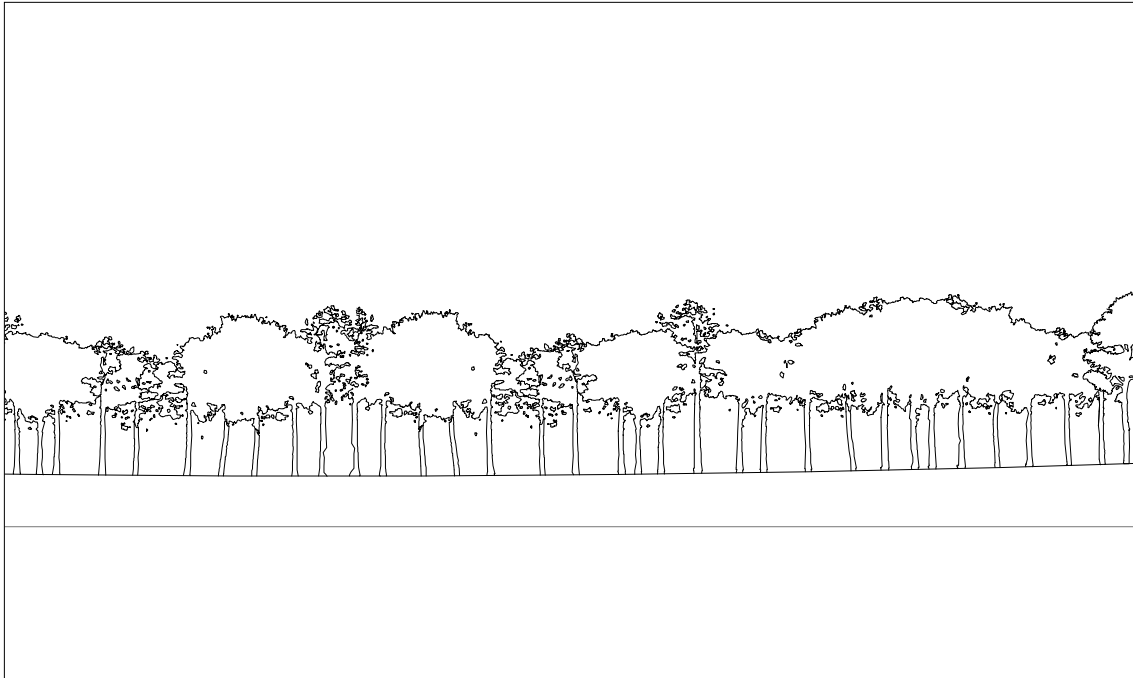


Fig. 59 - Ontwerpvoorstel Typeprofiel 3

Typeprofiel 3 is opgesteld op basis van Snede Pkw 04-2. we behouden de kwaliteit van de bestaande situatie.

- 37 -

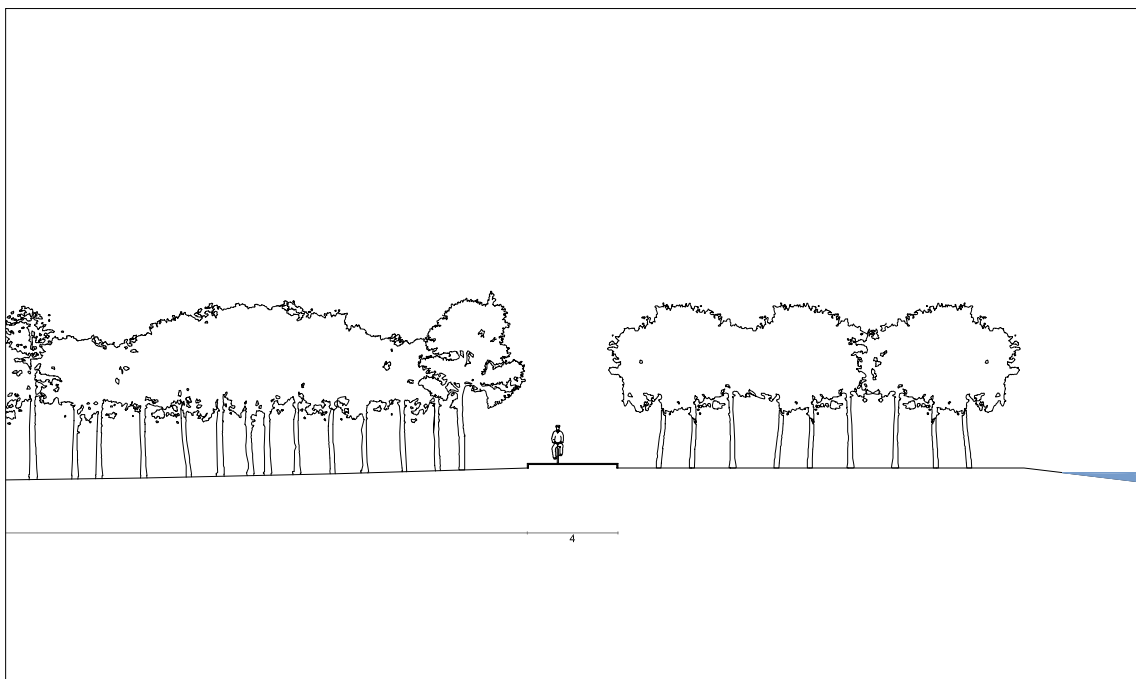


Fig. 60 - Ontwerpvoorstel Typeprofiel 4

Typeprofiel 4 is opgesteld op basis van Snede Pkw 04-3. we behouden de kwaliteit van de bestaande situatie.



Fig. 61 - Parkweg



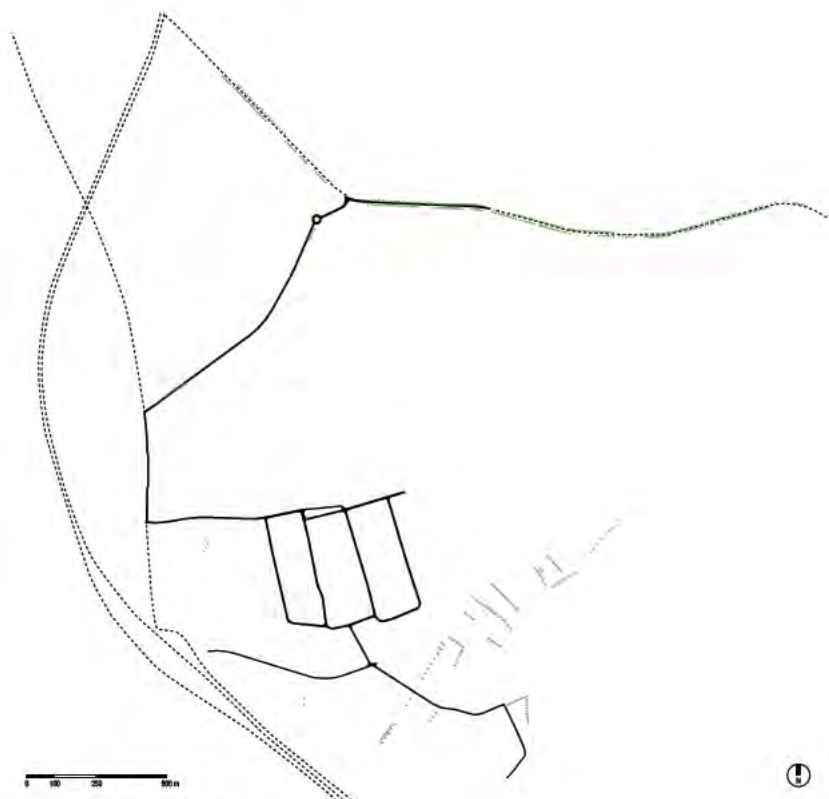


Fig. 62 - Bestaande toestand

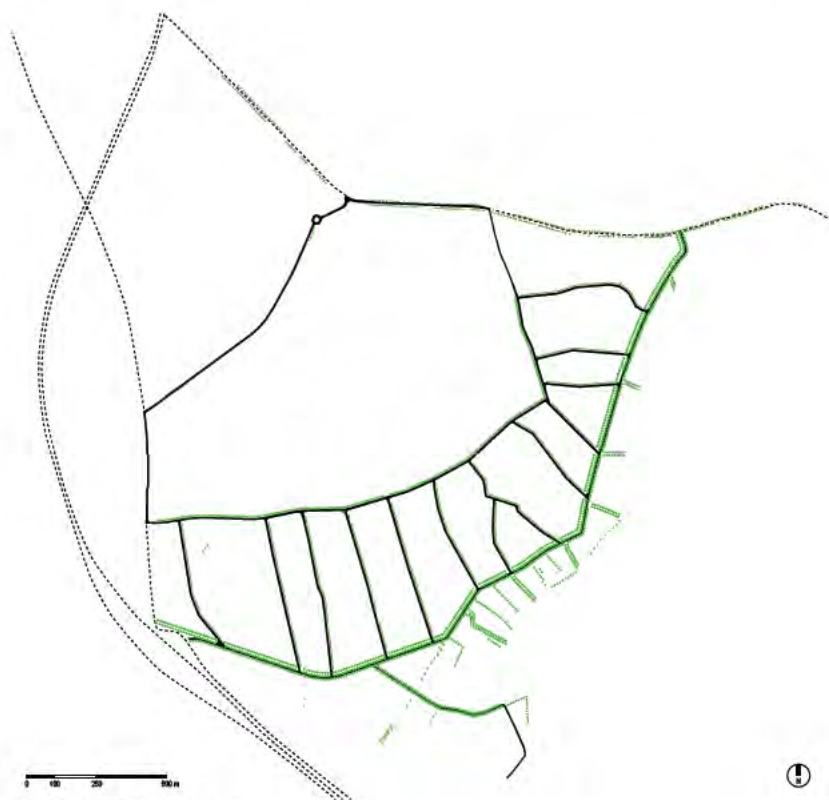


Fig. 63 - Wedstrijdvoorstel

- 40 -

Wijklus en Parkweg

De verschillende wijken worden met elkaar verbonden via de wijklus.

De parkweg maakt de Caetsbeekvallei toegankelijk voor fietsers en voetgangers.

Beide infrastructuren krijgen een eigen specifieke groenstructuur en geven structuur aan een circulatienetwerk voor zacht verkeer.

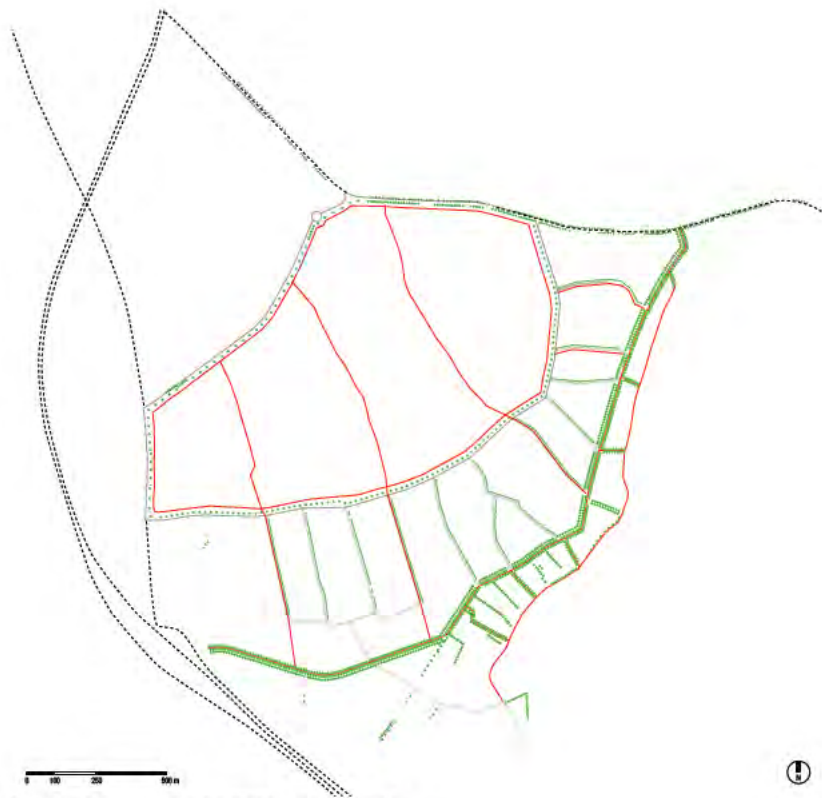


Fig. 64 - Ontwerpvoorstel Wijkfus en Parkweg



Fig. 65 - Trajecten in hun context

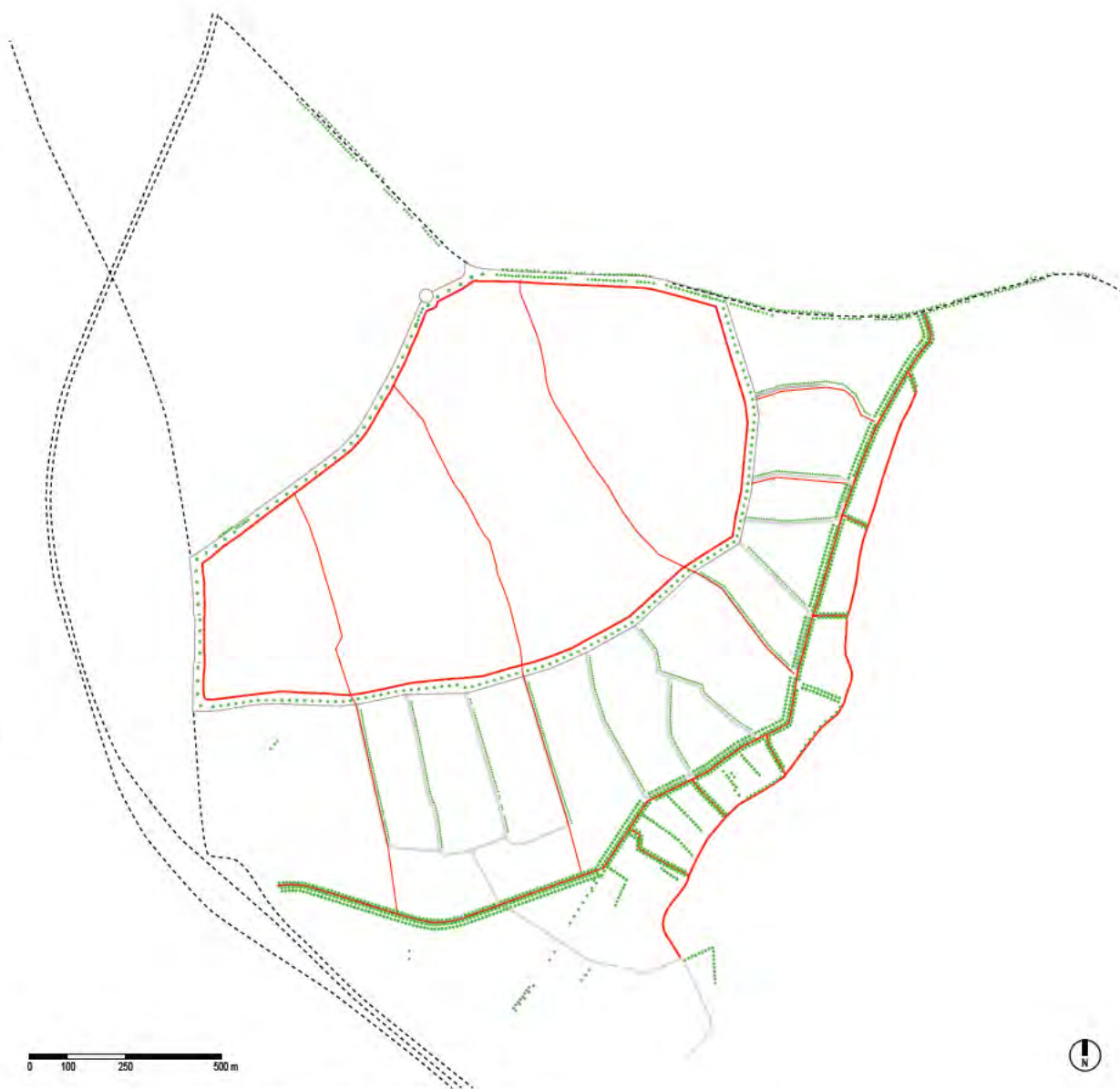


Fig. 66 - Ontwerpvoorstel traag verkeer en nieuwe boomaanplantingen

- circulatie zacht verkeer
- nieuwe boomaanplantingen

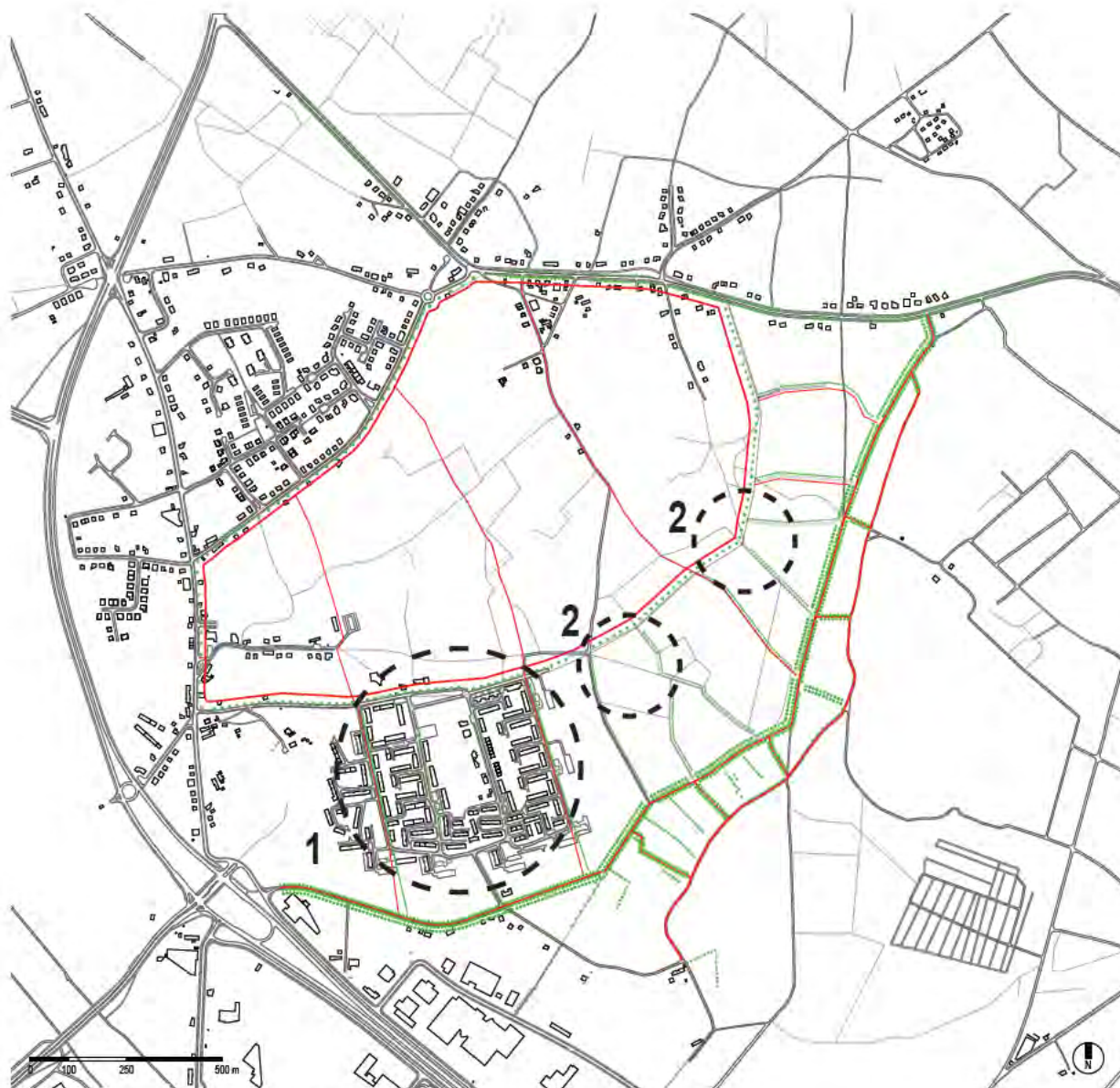


Fig. 67 - Ontwerpvoorstel : verdere studie

- 43 -

Het ontwerpvoorstel geeft de nieuwe boomaanplantingen en de infrastructuur van het gemotoriseerd en zacht verkeer weer. De wijze waarop deze zich in het algemeen onderling verhouden, wordt aangegeven in de typeprofielen op p. 24-25 en p. 36-37. Verdere detaillering gebeurt in studies op kleinere schaal.

1. Het geheel van infrastructuur in Nieuw Sledderlo, de voorzieningen voor gemotoriseerd en zacht verkeer, wordt verder bestudeerd en uitgewerkt op schaal van de herontwikkeling van de wijk. In dit document is de infrastructuur voor zacht verkeer bijvoorbeeld schematisch aangegeven als onderdeel van de logica Wijkbus en Parkweg. Het schema moet worden uitgediept in relatie tot de renovatieplannen van woningen en appartementen van Nieuw Sledderlo.

2. Bij de verdere uitwerking van de inrichting van de wijkbus wordt rekening gehouden met de verkeersveiligheid. Verkeersvertragende inrichting en veilige oversteekplaatsen worden bestudeerd in relatie tot de (nieuwe) woonwijken en hun bewoners. Dit geldt eveneens voor de voorziening van parkeerplaatsen.



Fig. 68 - Bestaande groengebieden

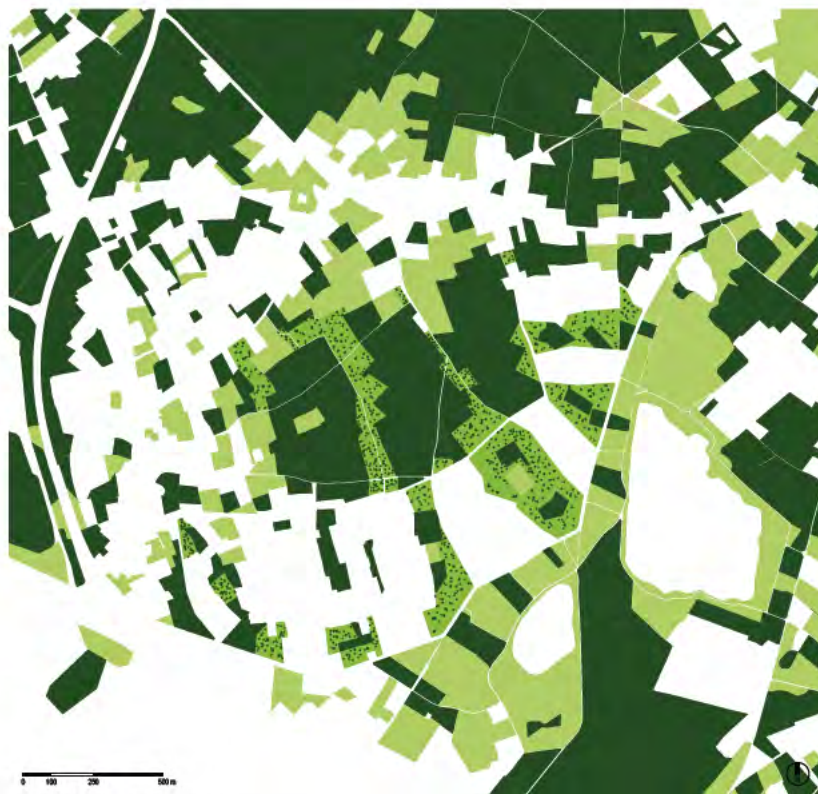


Fig. 69 - Wedstrijdvoorstel

Het bestaande groengebied bestaat uit een grote dennenaanplant dat de verschillende wijken meer scheidt dan verbindt.

In het wedstrijdvoorstel werd gezocht hoe de monocultuur van de dennen getransformeerd kan worden naar een meer gediversifieerde landschapsstructuur. Hierbij werd ingezet op de grotere landschapselementen zoals het Kempens Plateau en de Caetsbeekvallei.



Fig. 70 - Ontwerpvoorstel



Fig. 71 - Vier groenstructuren : Parkbos, heuvelpark, wijkpark en valleistructuur

Het ontwerpvoorstel verduidelijkt de verschillende groenstructuren die deze landschapsstructuur opmaken. Elk element krijgt daarbij zijn eigen beeld, terwijl ze elkaar samen versterken.

We onderscheiden vier groenstructuren : Parkbos, heuvelpark, wijkpark en valleistructuur.



Parkbos

Het parkbos bestaat uit drie elementen:

- het behoud van drie bossen als groenreserves
- het creëren van lineaire open plekken tussen deze drie bossen
- het aanvullen van het bomenbestand op cruciale plekken.

Drie grote lobben worden behouden. Het bestaande beleid van een omvorming van naaldbos naar gemengd bos wordt voortgezet. Deze lobben zijn enkel toegankelijk langs enkele paden.

Drie lineaire open plekken worden gecreëerd. In deze gebieden wordt het onderbos uitgedund.

Enkel de grotere bomen worden behouden. Doorheen deze plekken worden paden aangelegd die de wijklus verbinden van noord naar zuid.

Op cruciale plekken worden de bestaande bossen aangevuld met aanplantingen van loofbomen. Op deze manier wordt het bestaande versterkt en verlengd: de drie lobben vormen een aaneengesloten bos gaande van de ene kant van de wijklus tot aan de andere kant. De nieuwe aanplantingen bevinden zich aan de noordkant van de wijklus.

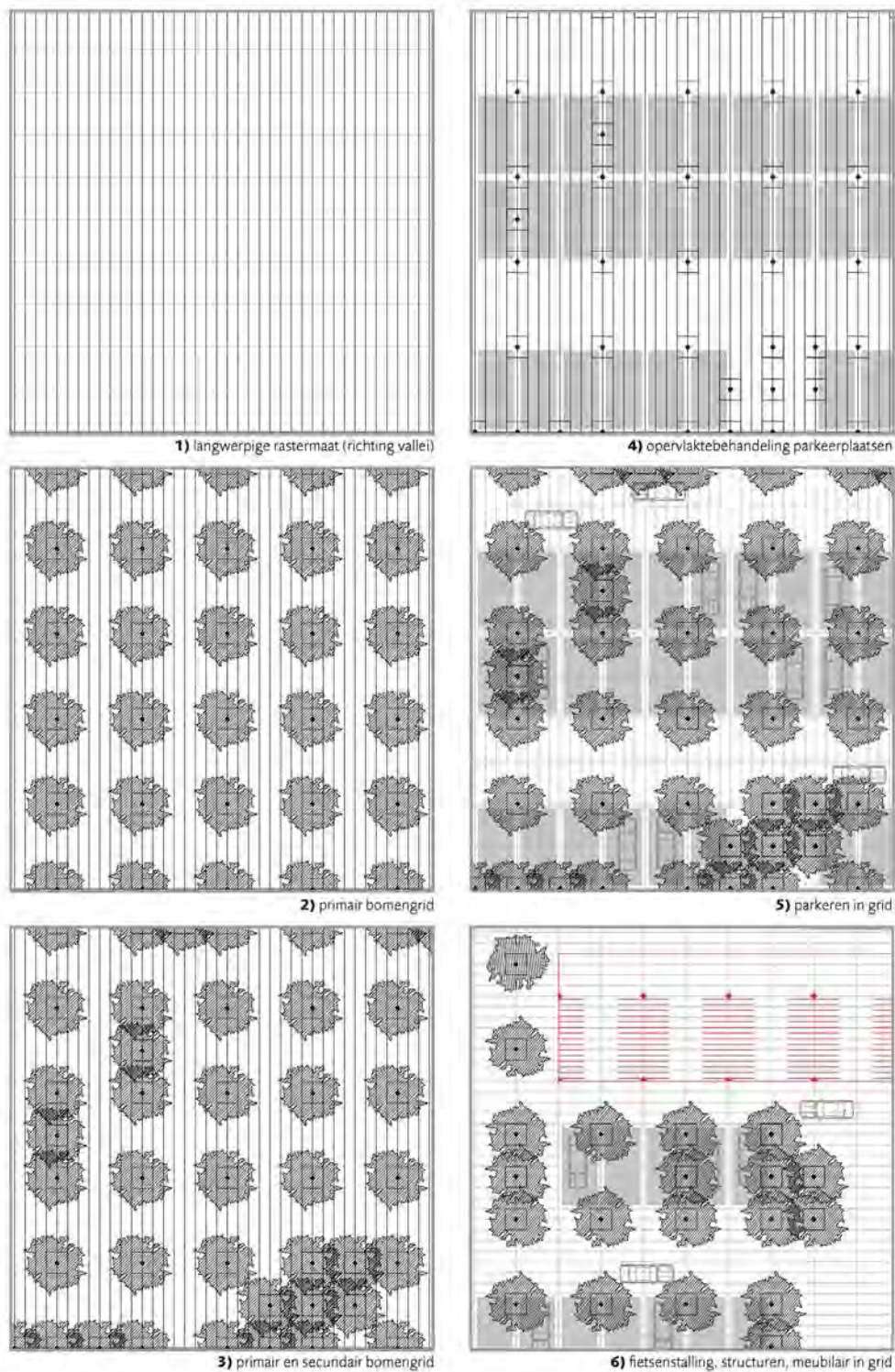


Fig. 73 - Referentiebeeld flexibel bomengrid

De aanplantingen worden op een raster voorzien. Zij kunnen eventueel later ingezet worden voor verdere uitbreiding van functies langsheen de wijklus. Zo kunnen de voorzieningen voor school en sport in dit grid geschoven worden. Ook parkeer-voorzieningen voor wagen en fietsers kunnen hier een plaats in vinden.



Heuvelpark

Het heuvelpark vertrekt vanaf de parkweg aan de voet van het Kempens Plateau. Het bevindt zich tussen de nieuwe ontwikkelingen en loopt overheen de wijklus, doorheen het parkbos.

Het verzekert drie noord-zuid verbindingen tussen de verschillende wijken en de Caetsbeekvallei, en creëert een bruikbare zone tussen de verschillende ontwikkelingen.

Een aantal referentiebeelden uit Espoo in Finland toont hoe we deze zone wensen in te richten.

We beogen een gediversifieerd landschap dat hoofdzakelijk tot stand komt door een selectieve uitdunning van het bestaande bomenbestand.



Fig.75 - Espoo, Finland



Bufferbos

Het bestaande bufferbos van de Oosterring en het bufferbos aan de zuidkant van Nieuw Sledderlo worden opgenomen in een aaneengesloten groenstructuur. Voor deze groenstructuur moet op zoek gegaan worden naar de beste invulling wat betreft het beperken van geluidoverlast van de Oosterring en bestrijding van de luchtvervuiling.

Deze structuur wordt vergroot door de opname van de kleinere wijkaanplantingen in Oud Sledderlo.

Op deze manier ontstaat een nieuwe vorm met een eigen identiteit : het bufferbos als ruggegraat, met een aantal uitlopers in de woonwijken.

In een eerste stap kan de door de stad aangekochte site aan de Fabrylaan deel uitmaken van deze groenstructuur



Fig. 77 - Referentiebeeld



Fig. 78 - Referentiebeeld



Fig. 79 - Valleistructuur

Valleistructuur

De bestaande landschappelijke kenmerken van de Caetsbeekvallei zijn zeer waardevol.

De valleistructuur van het ontwerpvoorstel betreft dit kwalitatief landschap maximaal bij het geheel van groenstructuren van Groot Sledderlo. De valleistructuur zet de omarming van het bufferbos voort op een meer open manier. De nieuwe paden voor fiets- en voetgangers spannen de vallei op en creëren een fietsverbinding op regionale schaal.

De toekomstige stopzetting van de grintontginning gaat dit beeld nog versterken. Op termijn moet gekeken worden hoe de oorspronkelijke Caetsbeek terug een rol kan spelen in deze vallei. Als milderende maatregel kan de stad gronden van de Caetsbeekvallei aankopen en deze ter beschikking stellen aan een natuurbeherende vereniging. Dit schept mogelijkheden voor een gediversifieerd beeld met nattere zones en bijhorende aanplantingen.

Op die manier ontstaat de gewenste gediversifieerde landschapsstructuur, gaande van de dennen op het Kempens plateau, over het parklandschap langs de heuvelrug en tenslotte de vallei met de Caetsbeek.



Fig. 80 - Collage Heuvelpark en Valleistructuur

Fig. 82 - Landschapsstructuur

- 56 -

Om problemen naar gebruik en onderhoud te voorkomen, moet bij de verdere invulling van de nieuwe groenstructuren het statuut en de functie duidelijk afleesbaar zijn. Padstructuur, buffers, en open ruimte zullen meer worden gepreciseerd in relatie tot de nieuwe woonwijken, tot bestaande wijken als Nieuw Sledderlo en Terboek, en tot publieke functies of voorzieningen van jeugd, school en sport.

-  bos
-  open ruimte
-  boomweide
-  nieuw bomenraster
-  nieuwe infrastructuur
-  nieuwe boomaanplantingen

0 100 250 500 m





CENTRUMSTRUCTUUR



Vandaag bestaat Groot Sledderlo uit drie kernen (Oud Sledderlo, Terboek en Nieuw Sledderlo) die weinig samenhang vertonen en waar het ontbreekt aan een vitale lokale kern. Door de lage densiteit aan woningen in Oud Sledderlo en Terboek enerzijds en de lagere koopkracht van de inwoners van Nieuw Sledderlo anderzijds ontbreekt het aan draagvlak voor een lokaal handelsapparaat met een hoger voorzieningenniveau.

Door de nieuwe woonontwikkelingen binnen Groot Sledderlo zal de draagkracht van de wijk vergroten, hetgeen nieuwe potentiëlen biedt voor het lokale handelsapparaat in Oud Sledderlo . Bovendien zorgt de stedelijke wijklus, als drager van voorzieningen, voor een grotere onderlinge samenhang en gedeelte identiteit binnen Groot Sledderlo. Hierdoor zal de interactie tussen de verschillende kernen vergroten.

Tenslotte biedt het masterplan een nieuwe landschapstructuur waar zowel het centraal bospark als de Caetsbeekvallei belangrijke troeven zullen vormen voor de aantrekking van recreatieve functies, ook op schaal van Genk.

De nieuwe centrumfuncties vormen nieuwe speerpunten binnen de woonwijken, versterken het gemeenschapsgevoel in Groot Sledderlo en trekken, afhankelijk van het programma, mensen aan vanuit heel Genk. Zij moeten op strategische manier geïntegreerd worden binnen de ruimtelijke context.

In wat volgt werd de centrumstructuur (voorzieningen, recreatie, kleinhandel, vrije beroepen) van Groot Sledderlo bestudeerd aan de hand van de vestigingslogica van de verschillende functies (zichtbaarheid, kwaliteit van de omgeving, beschikbaarheid vacante terreinen,...).



- 62 -

Voorzieningen

Mogelijk programma

jeugdlokalen, feestzaal, socio-culturele infrastructuur, zorgfuncties, school, sportinfrastructuur, bibliotheek, kinderopvang...

Uitgangspunt

Binnen het Masterplan worden een aantal strategische locaties gereserveerd voor de integratie van nieuwe voorzieningen (sportinfrastructuur, socio-culturele infrastructuur en bv. ook bibliotheek, kinderopvang, jeugdbeweging). Het huidige voorzieningenniveau van Groot-Sledderlo zal uitbreiden en daardoor zal ook de woonkwaliteit van de bestaande en toekomstige bewoners groter worden.

Ook een aantal van de bestaande voorzieningen zullen geherlocaliseerd worden omwille van het probleem van milieuhinder (bv. school) of omwille van de ontoereikendheid van de huidige accommodatie (bv. jeugdwelzijnswerking).

Vestigingslogica

De mogelijke strategische locaties worden binnen het masterplan geselecteerd op basis van een aantal algemene criteria die belangrijk zijn voor een optimale integratie van deze voorzieningen:

- toegankelijk op wandelafstand voor de bewoners van Sledderlo (centrale ligging)
- integratie parkeergelegenheid op eigen terrein
- bereikbaarheid met openbaar vervoer
- zichtbaarheid langs drukkere assen
- terreinen die eigendom zijn van de stad (vaak minder rendabel programma)

Mogelijke situering in Groot Sledderlo

- aan de wijkbus (bediening openbaar vervoer)
- ter hoogte van de bestaande en nieuwe woonkernen
- beschikbaarheid terreinen van de Stad Genk
- nabijheid open ruimte, unieke ligging



Recreatie

- 63 -

Mogelijk programma
kinderboerderij, jeugdverblijf, fietsverhuur, speelplekken, ...

Uitgangspunt

Door de huidige en toekomstige kwaliteiten van het projectgebied zal er een groot potentieel ontstaan voor de integratie van faciliteiten voor recreatie. Door het toegankelijker maken van een aantal groenstructuren (Bosspark, Caetsbeekvallei, parkgebieden) kan Sledderlo een aantrekkingspool vormen voor een relatief groot aantal recreatieve functies (ook op schaal van Genk). Via de stedelijke wijkbus kan bovendien gezorgd worden voor een goede bereikbaarheid en parkeermogelijkheid.

Ook de bestaande voetbalterreinen aan de Trichterweg en de Meistraat zullen in de toekomst beter bereikbaar worden, zodat ze een belangrijke ontmoetingsplek vormen voor de inwoners van Groot Sledderlo. In de nabijheid van de woonzones zal ook voldoende ruimte voorzien worden voor sport en spel.

Aan de recreatieve route die de parkweg vormt, wordt de mogelijk gelaten om kleinschalige functies te integreren in functie van recreatieve netwerken (fietsroutes, ruiterroutes) zoals bijvoorbeeld een fietsverhuur of een manège.

Vestigingslogica

De mogelijke strategische locaties worden binnen het masterplan geselecteerd op basis van een aantal algemene criteria die belangrijk zijn voor een optimale integratie van recreatieve functies:

- kwalitatieve omgeving (groen, speelruimte)
- bereikbaarheid voetgangers, fietsers, openbaar vervoer
- aanwezigheid parking (bussen)
- kindvriendelijke omgeving (verkeersveiligheid)

Situering in Groot Sledderlo

- profiteren van de kwaliteit en mogelijkheid aan activiteiten aan het bosspark of de Caetsbeekvallei
- open ruimte die bereikbaar is voor gemotoriseerd verkeer (bussen, parking)
- bediening openbaar vervoer (langs de wijkbus) is meerwaarde



- 64 - Kleinhandel

Mogelijk programma

bakker, krantenwinkel, kruidenier, schoenmaker, horeca, post, bank...

Uitgangspunt

Binnen het masterplan wordt gestreefd naar de versterking van het bestaande handelsapparaat in Oud Sledderlo. Er wordt gezocht naar de mogelijkheid voor de integratie van nieuwe commerciële activiteiten rond de kerk van Sledderlo.

Door de integratie van de nieuwe woonwijken in Groot Sledderlo zal er een grotere draagkracht ontstaan voor deze commerciële functies. Binnen het masterplan zal ook nadruk gelegd worden op een vlotte en veilige bereikbaarheid voor zacht verkeer tussen de woningen en het handelsapparaat. Door deze commerciële activiteiten te integreren in een gemengd project (wonen en handel) zal ook de uitstraling van het bestaande handelsapparaat verbeteren.

Vestigingslogica

De mogelijke strategische locaties worden binnen het masterplan geselecteerd op basis van een aantal algemene criteria die belangrijk zijn voor een optimale integratie van commerciële functies:

- hoge dichtheid woningen binnen kleine radius
- parkeergelegenheid
- grote passage
- zichtbaarheid vanuit voetgangers- en fietsbewegingen
- nabijheid andere functies en voorzieningen
- bediening openbaar vervoer

Situering in Groot Sledderlo

- langs stedelijke wijklus
- in de nabijheid van de bestaande kern van Oud Sledderlo
- centraal in Groot Sledderlo
- goed bereikbaar vanuit de bestaande en nieuwe woonwijken



Beschikbare percelen binnen Oud Sledderlo



kernversterking in Oud Sledderlo



- 65 -

Vrije beroepen

Mogelijk programma

tandarts, dokterspraktijk, advocaat, kinesist, graficus, apotheek...

Uitgangspunten

Door de integratie van het grote aantal nieuwe woonéénheden zal Groot Sledderlo niet enkel voor commerciële functies, maar ook voor vrije beroepen een aantrekkelijke locatie vormen. Binnen het masterplan wordt een grote vrijheid gelaten voor de integratie van vrije beroepen op de locaties die strategisch gelegen zijn omdat zij een grote rol spelen in het versterken van het gemeenschapsgevoel en het sociale netwerk in de wijk.

Vestigingslogica

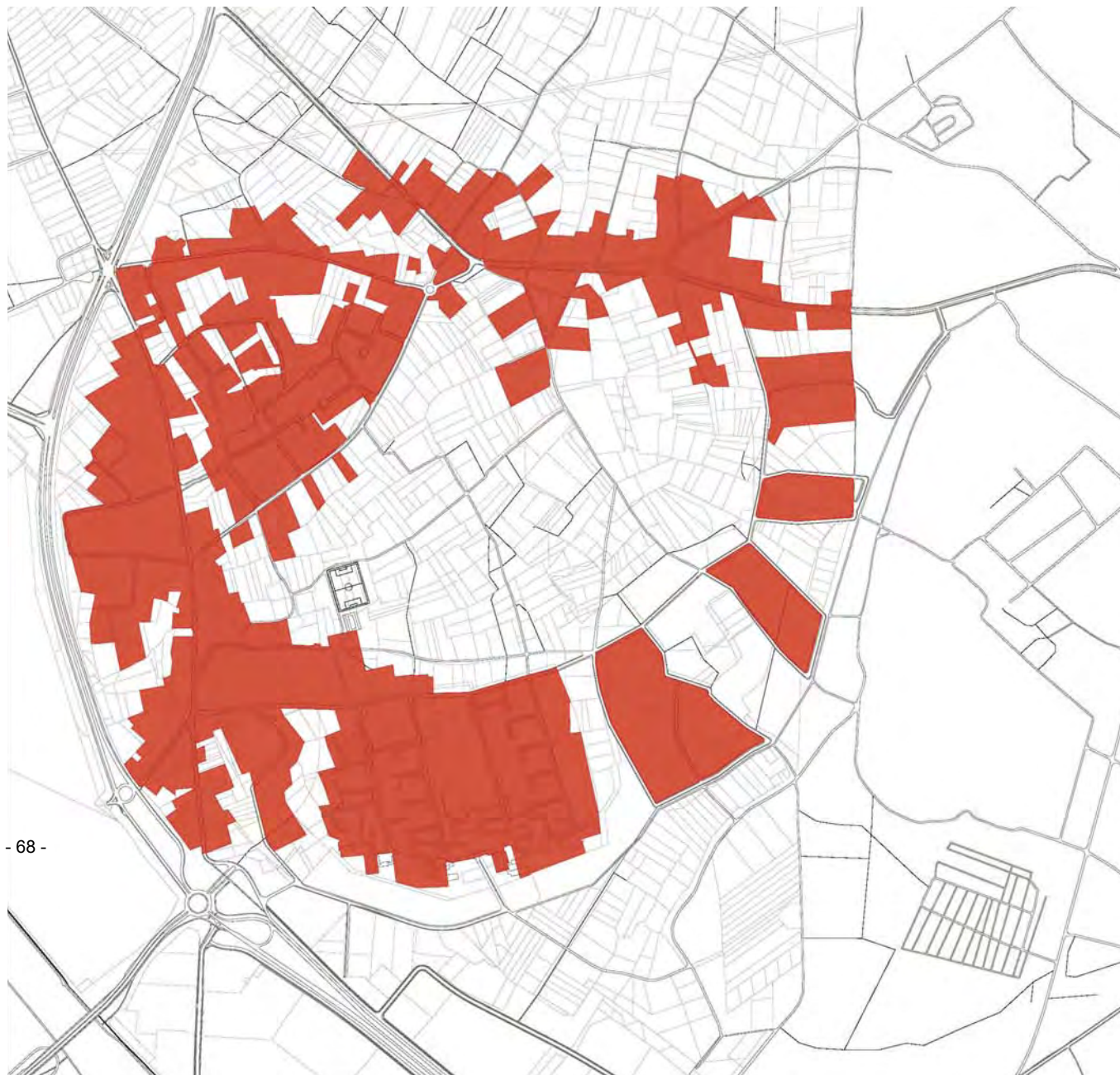
De mogelijke strategische locaties worden binnen het masterplan geselecteerd op basis van een aantal algemene criteria die belangrijk zijn voor een optimale integratie van vrije beroepen:

- hoge dichtheid woningen binnen kleine radius
- parkeergelegenheid
- grote passage
- zichtbaarheid vanuit voetgangers- en fietsbewegingen

Situering in Groot Sledderlo

- langs stedelijke wijklus
- in de nabijheid van de bestaande kern van Oud Sledderlo
- op de hoofdstraten van de bestaande en nieuwe woonkernen

NEDERZETTINGENSTRUCTUUR



Afbakening van de bebouwbare gebieden

- 68 -

Afbakening

Binnen het projectgebied wordt gestreefd naar een kwalitatieve verdichting die de bestaande woonkwaliteit behoudt, de ruimtelijke structuur versterkt en de groene omgeving als kwaliteit naar voor schuift voor de nieuwe ontwikkelingen. Hierbij wordt ver-trokken van de intrinsieke kwaliteiten binnen Groot Sledderlo.

De integratie van extra woongelegenheden past binnen de taakstelling van de provincie. Het masterplan Lo2020 wijkt echter af van het GRS door de nieuwe ontwikkelingen niet tussen Oud Sledderlo en Nieuw Sledderlo te situeren, maar langs de steilrand van het Kempisch Plateau.

Een aantal terreinen die binnen het GRS opgenomen zijn als woonuitbreidingsgebied, zullen in de toekomst gevrijwaard worden van bebouwing (9.1 Kluisbos, 9.2 Vogelsberg, 9.11 Meistraat, 9.10 Strooiselstraat, 9.12 Kalverbloek). Dit om de huidige woonkwaliteit van Oud Sledderlo en Terboekt (groene open ruimte) behouden en om nieuw Sledderlo uit haar isolement te halen. De nieuwe woonontwikkelingen situeren zich langs de steilrand en profiteren van de landschappelijke kwaliteiten van de Caetsbeekvallei.

Ook de huidige en toekomstige gevolgen van de bedrijvigheid binnen Genk Zuid op de woonkwaliteit in Groot Sledderlo vormen een belangrijke randvoorwaarde voor de locatie van nieuwe ontwikkelingen en voorzieningen binnen het projectgebied. De nieuwe woonontwikkelingen bevinden zich verder weg van de milieuhinder en de buffering naar de bestaande woongebieden wordt vergroot.



Gewestplan / zoom Groot Sledderlo



statuut woongebied / groengebied



statuut groen,
in eigendom van de Stad Genk



statuut groen,
niet in eigendom van de Stad Genk

Binnen het masterplan worden nieuwe woonontwikkelingen voorzien binnen afgebakende zones in het Hei- en Meibos. Het masterplan moet omzichtig omspringen met ontbossing in functie van nieuwe woongebieden. Het ontbossen van enkele gebieden in functie van de woonuitbreidingen wordt echter gecompenseerd door het definitief vastleggen van een groene bestemming van een aantal zones die vandaag nog een juridische bestemming als woonuitbreidingsgebied hebben. Bovendien zal de ecologische waarde en de beleefingswaarde van de groenstructuur (centraal bospark, Caetsbeekvallei, groene ruimte tussen de bestaande en de nieuwe woongebieden) vergroten ten opzichte van vandaag. De groenstructuur zal in de toekomst voor een groot deel de identiteit van Groot Sledderlo vormen.

De eigendomstructuur is bepalend voor de fasering van de woonontwikkelingsgebieden. Een aantal gebieden zijn vandaag in het Gewestplan opgenomen als woongebied, of woonuitbreidingsgebied en zullen in de toekomst gevrijwaard worden van bebouwing. Andere terreinen vormen vandaag een reserve voor eventuele ontwikkeling op lange termijn en zullen in de toekomst op kortere termijn aangesneden worden. Om de huidige woonkwaliteit in Oud Sledderlo en Terboek te behouden wordt binnen het masterplan voorgesteld ook binnen de wijken selectief een aantal gebieden te vrijwaren van bebouwing. Niet al die terreinen zijn in eigendom van de Stad Genk. Binnen het beleid moet bepaald worden hoe dit gecompenseerd kan worden (bv. ruil van terreinen).

Referentie: Bodegrafsestraatweg, Gouda (Nederland) - KCAP



Referentie: House P at R, België - Stéphane Beel Architecten bvba

Densiteit

Een duurzame ruimtelijke ontwikkeling streeft een zuinig ruimtegebruik na en is bijgevolg niet beperkt tot een behoud van niet-bebouwde ruimten en het versterken van natuurwaarden. Binnen het masterplan zorgen een aantal ruimtelijke dragers (parkweg, wijklus, bospark) ervoor dat een hogere gemiddelde dichtheid dan de 15 wo/ha die binnen het GRS naar voor geschoven wordt, mogelijk zal zijn.

Door de nieuwe ontwikkelingen te densifiëren ten opzichte van de gemiddelde dichtheid van de omgeving wordt open ruimte gevrijwaard. Deze biedt op haar beurt grote kwaliteiten aan de woonomgevingen. Op die manier kan een groter draagvlak voor Groot Sledderlo gecreëerd worden zonder te veel open ruimte aan te snijden.

Er zal worden gestreefd naar een mix van compacte grondgebonden woningen en open bebouwing. Door de integratie van geschakelde woningen kunnen hogere energieprestaties bereikt worden en kan men streven naar betaalbare woningen waardoor een ruim doelpubliek bereikt kan worden. Anderzijds moeten de nieuwe woonwijken ook een attractiepool vormen voor een draagkrachtig hoger opgeleid publiek, en moeten de densiteit en typologiën op hun eisen afgestemd worden.

Referentie: Housingcomplex Hödlwald, Splitterwerk (Oostenrijk)



Referenties: Vijfhuizen, Haarlemmermeer (Nederland) - S333 / Diana's Have, Horsholm (Denemarken) - Vandkunsten

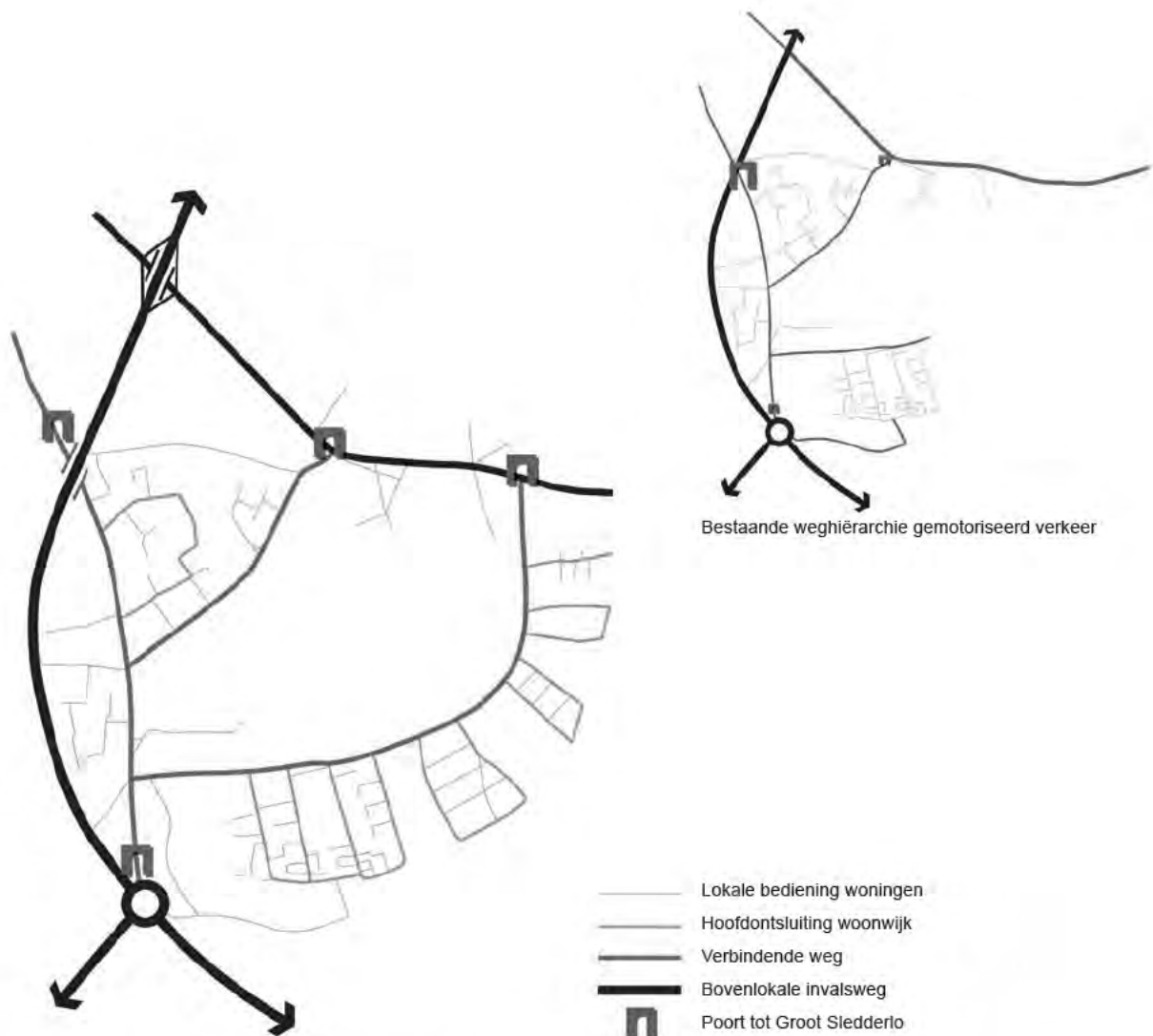
- 71 -

Typologie

Om het imago van Groot Sledderlo op te krikken is een hoogwaardige architectuur, die inspeelt op de kwaliteiten van de omgeving, belangrijk. De woonontwikkelingen moeten een sterke identiteit krijgen en een ruimer publiek aantrekken dan enkel de bestaande inwoners van Groot Sledderlo. Op die manier zal een sociale mix bekomen worden.

De woontypologieën moeten op een intelligente manier omgaan met de kwaliteit van de groene omgeving. De verschillende verkavelingen krijgen elk een specifieke identiteit die sterk bepaald wordt door de positie ten opzichte van de omliggende groenstructuren: op het plateau, op de steilrand, aan de vallei van de Caetsbeek. Via specifieke typologieën zal de bebouwing op een kwalitatieve manier binnen het landschap geïntegreerd worden.

Binnen Groot Sledderlo zullen de mogelijkheden bestudeerd worden voor spreiding en fasering van sociale woningen. Het aantal sociale woningen binnen Nieuw Sledderlo zal afnemen. Een aantal zal ook binnen de nieuwe woonontwikkelingen geïntegreerd worden. Het totaal aantal huurwoonegelegenheden (2008) dient behouden te blijven (529), maar kan gespreid worden over het hele projectgebied Groot-Sledderlo.



Weghiërarchie gemotoriseerd verkeer

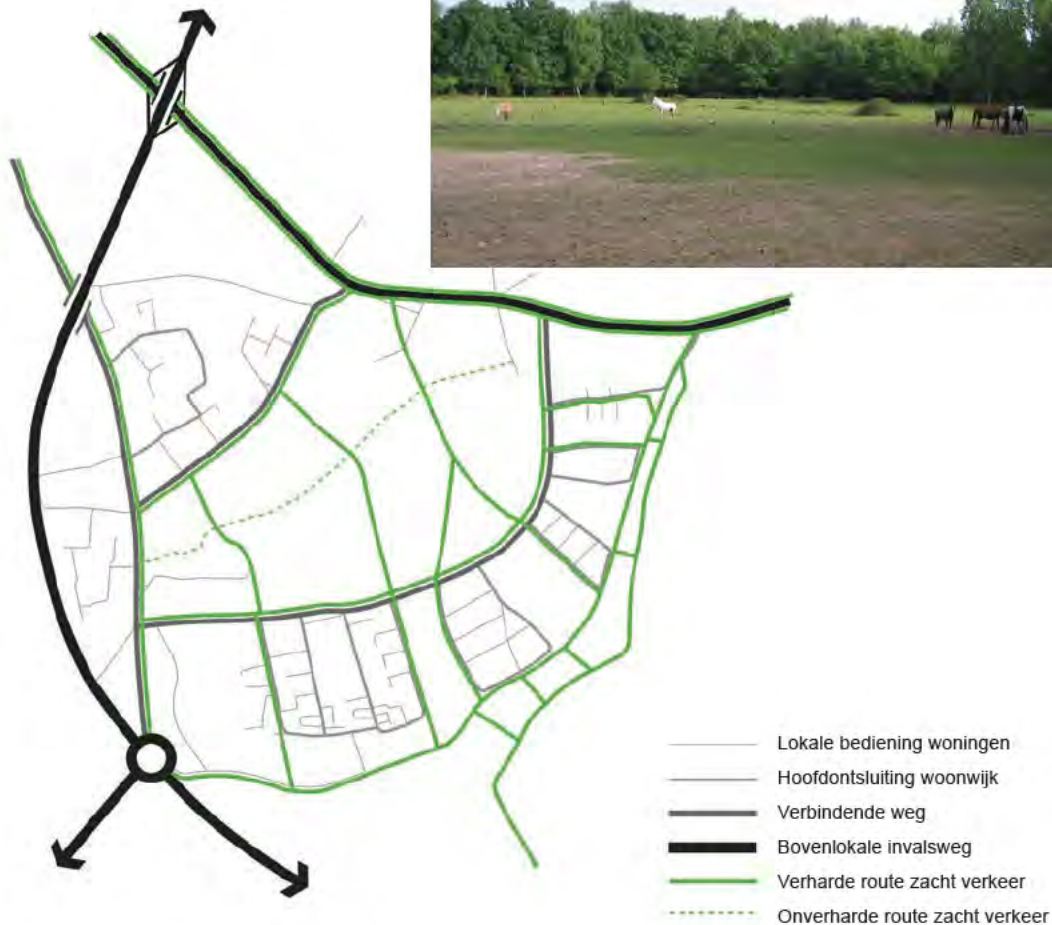
In de nieuwe wegenconfiguratie voor Groot Sledderlo kunnen we 3 niveaus onderscheiden: invalswegen (bovenlokaal), verbindende wegen (schaal Groot Sledderlo) en bedienende wegen (lokaal).

Vandaag vormt het kruispunt van de Oosterring met Fietserdel de belangrijkste toegang voor Oud Sledderlo en Nieuw Sledderlo. Het rond punt op de Oosterring in het verlengde van de Henri Fordlaan vormt een secundaire toegang voor beide wijken. Het kruispunt van de Oosterring met Camerlo – Terboek vormt de belangrijkste ontsluiting van Terboek.

Binnen de Streefbeeldstudie N702 - N750 - N75 (door het studiebureau Grontmij) wordt voorgesteld om op het kruispunt N77-N750 (Camerlo-Oosterring) een Hollands complex (ongelijkvloerse kruising met aansluitingen) te realiseren. In dat geval wordt Groot Sledderlo niet meer ontsloten via de Oosterring op dat punt. Bijgevolg zullen in de toekomst ook het kruispunt Terboek-Koebaan en de nieuwe aansluiting van de wijklus op Terboek aan belang winnen als toegangen tot de hele wijk. Een vlotte afwikkeling van verkeer op deze verkeersknopen zal in dat geval dan ook cruciaal zijn.

Vervolgens zorgen de Wijklus en Fietserdel – Sledderlo de belangrijkste dragers op niveau van Groot Sledderlo. Zij verbinden de verschillende wijken onderling en ontsluiten de belangrijkste voorzieningen binnen de wijk. Er wordt gestreefd naar de combinatie van een vlotte continuïteit voor autoverkeer en openbaar vervoer enerzijds met voldoende aandacht voor veiligheid en oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers anderzijds (afgescheiden fietspad, verkeersremmende maatregelen ter hoogte van oversteekplaatsen). De wijklus zal ingericht worden als lokale ontsluitingsweg met snelheidsregime 50km/u. Ook voor de belangrijkste straten binnen de woonwijken wordt gestreefd naar een grote verkeersveiligheid. Hier zal gestreefd worden naar een zone-30.

Tenslotte zijn er de woonstraten die de verschillende wooneenheden ontsluiten. Zij hebben een zeer lokaal karakter (bv. woonerf) en dienen enkel voor bestemmingsverkeer. Hier krijgt het zacht verkeer voorrang op het autoverkeer.



- 75 -

Weghiërarchie zacht verkeer

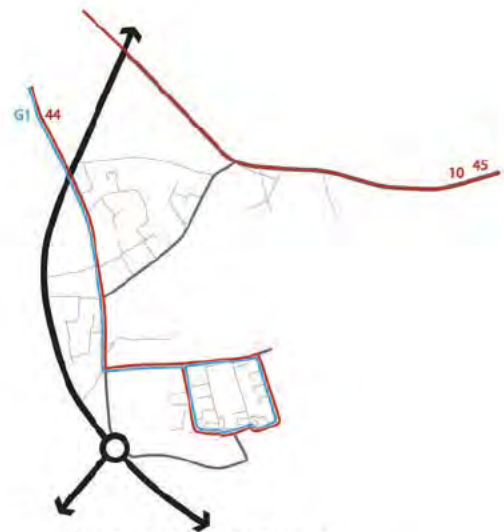
De Parkweg, gelegen aan de Caetsbeekvallei, vormt in de toekomst een belangrijke route voor zacht verkeer. Ze zal deel uitmaken van het regionaal fietsroutenetwerk in en rond Genk. De landschappelijke kwaliteiten van de Caetsbeekvallei worden hierdoor bereikbaar voor een ruimer publiek waardoor de landschappelijke kwaliteit van de omgeving, en ook de wijk Groot Sledderlo, beter gekend zal geraken bij een ruimer publiek van Genk en omgeving. Daarnaast vormt ze ook een belangrijke link tussen de verschillende nieuwe woonontwikkelingen waarvan de bestaande wijk Nieuw Sledderlo deel zal uitmaken.

Ook de stedelijke wijklus zal een belangrijke rol spelen voor het zacht verkeer. Deze wijklus zorgt ervoor dat de verschillende wijken onderling en de verschillende voorzieningen van Groot Sledderlo op een efficiënte, veilige en kwalitatieve manier verbonden worden. De wijklus krijgt een vrijliggend fietspad met een minimaal aantal conflicten tussen fietser, voetganger en auto. Daar waar de ruimte te beperkt is voor een vrijliggend fietspad zal een aanliggend fietspad voorzien worden.

Enkele bospaden vormen rechtstreekse fietsverbindingen tussen de wijken en voorzieningen aan weerszijden van het centraal bospark. Deze routes krijgen een adequate aanleg (verharding, verlichting) zodat zij een belangrijk onderdeel kunnen vormen van het fietsroutenetwerk van de wijk. Andere bospaden zullen niet verhard worden en vormen wandelroutes doorheen het bospark die de verschillende wijken verbinden.

In het verlengde van deze bospaden worden fietsroutes voorzien die het bospark en de wijklus verbinden met de parkweg en de Caetsbeekvallei. Deze lopen langs de bestaande woonwijk Nieuw Sledderlo en de nieuwe woonontwikkelingen tussen wijklus en parkweg. De exacte ligging van de paden- en fietsinfrastructuur zal in de toekomst nog verder afgestemd worden op de locatie van de voorzieningen (bv. school, sporthal).

Tenslotte wordt binnen het masterplan gestreefd naar een veilige en kwalitatieve route vanuit Groot Sledderlo van en naar het centrum van Genk (4,5 km)

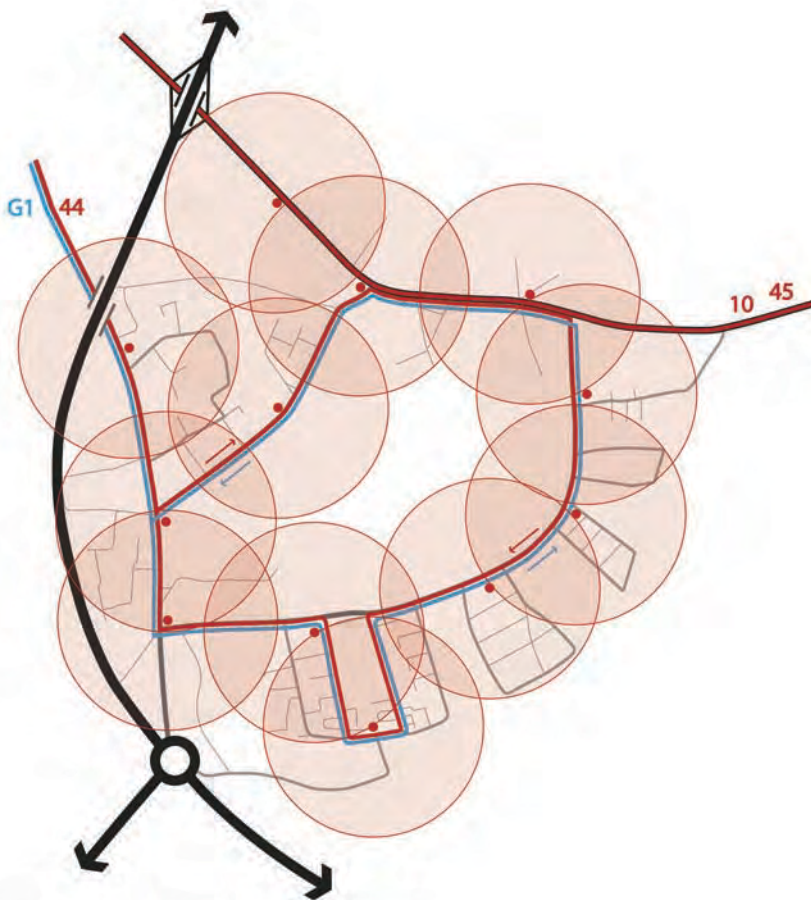


Openbaar vervoer

Binnen deze nieuwe wegenconfiguratie kan gezorgd worden voor een uitbreiding van het busaanbod van Groot Sledderlo. Vandaag wordt de wijk bediend door de lijnen 44 (Opglabbeek - Genk) en G1 (Zwartberg vliegveld - Sledderlo). Door het doortrekken van de Wintergroenstraat tot aan Terboekt ontstaat de stedelijke wijklus waardoor een performante busbediening van de verschillende woonwijken verwezenlijkt kan worden.

De bushaltes bevinden zich (voornamelijk) op de wijklus en worden op die manier ingeplant dat het overgrote deel van de woningen een bushalte op een afstand kleiner dan 400 meter heeft. Bovendien werd rekening gehouden met de nabijheid van bestaande en toekomstige voorzieningen langsheen de wijklus.

Gezien het groot aantal gebruikers van openbaar vervoer in Nieuw Sledderlo wordt ervoor gekozen om het traject van de bus-
sen doorheen de wijk te leggen. Er wordt echter wel voorgesteld het huidige traject doorheen Nieuw Sledderlo te herleggen
van de Steenbergstraat en de Boshoekestraat naar de Boenerstraat en de Bijlkestraat om op die manier de voorzieningen en
het centraal park beter te bedienen. Het aantal bushaltes (betere bediening, minder continuïteit) en de exacte locatie ervan
moeten samen met de vervoersmaatschappij besproken worden.



Voorstel tracé openbaar vervoer + halten

Een ontdubbeling van beide lijnen biedt de mogelijkheid om de lus rondom het centrale bospark in twee richtingen af te leggen, wat de performantie sterk ten goede komt. Elke inwoner wordt op een directe manier en met hoge frequentie zowel met de verschillende wijken en voorzieningen binnen Groot Sledderlo als met het stadscentrum van Genk verbonden.

Het voorstel van de integratie van het openbaar vervoer binnen de hele wijk Groot Sledderlo kadert binnen het 'Stadsnet' en heeft tot doel de verkeersleefbaarheid te verhogen en een alternatief te bieden voor de auto. Een hoge busfrequentie per lijn en haltes op minimale loopafstand van de woningen vormen de basisdoelstellingen voor een duurzaam gebruik van het openbaar vervoer in Groot Sledderlo. Pas indien deze basisdoelstellingen bereikt worden biedt het openbaar vervoer een volwaardig alternatief voor de autogebruiker.

Het voorgestelde tracé van de bussen is een voorstel van het ontwerpteam en zal nog via overleg met De Lijn afgetoetst worden.

OPDRACHTGEVER :
Stad Genk

ADRES :
Dieplaan 2
B - 3600 Genk

PLAATS :
Groot-Sledderlo

FASE :
Beeld

DATUM :
02 februari 2009

**BUREAU
URBANISME**

T +32 16 89 85 50
E info@buur.be
W www.buur.be

TEAM
Kathleen Van de Werf
Kris Huysmans
Stephanie Dedeken

BUREAU BAS SMETS

T +32.2.219.75.21
E bas@bassmets.be
W www.bassmets.be

TEAM
Bas Smets
Luc chignier
Sarah Callebaut

