

Naar een eerste proefopstelling

Eind mei sluit de Slachthuiskaai voor autoverkeer. Een circulatieplan moet er voor zorgen dat dit autoverkeer niet door de Heilig Hartwijk zal rijden. De eerste proefopstelling moet daarom eind mei klaar zijn.

We moeten dus heel wat knopen doorhakken: hoe moet de circulatie lopen zodat het sluijverkeer afneemt maar de wijk nog wel bereikbaar blijft voor bewoners? En hoe kan deze nieuwe verkeerssituatie plaats maken voor extra speelplekken, groene ontmoetingsruimtes, veilige fietspaden, ... Maar ook ruimte voor evenementen, terrassen, buitenklassen, zomerbarbecues, ... En hoe gaan we meten of deze proefopstellingen de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid in de wijk echt verbeteren?

> 23 april

Op werkmoment 5 denken we samen na over de activiteiten die we willen organiseren tijdens de proefopstellingen en over hoe we de impact van de proefopstellingen willen meten.

> eind mei

We starten met de eerste proefopstelling.

www.werkenaanwijken.be

Contacteer ons

Zit je met vragen? Heb je ideeën? Of heb je informatie? Contacteer ons: oswald.devisch@uhasselt.be

Colophon

WAW! HEILIG HART is een publicatie van de Universiteit Hasselt, in opdracht van de stad Hasselt.

Teksten

Liesbeth Huybrechts, Lieve Custers, Roel De Ridder, Oswald Devisch

Beeldmateriaal

foto's: Liesbeth Driessen & UH
kaarten: www.degoudenliniaal.be -
Raf Snoekx, Robbe De Geyndt

Ontwerp

Teis De Greve

Contact

oswald.devisch@uhasselt.be
www.werkenaanwijken.be

Werken aan toekomstscenario's voor de Heilig Hartwijk

Deze tweede editie van de WAW! Heilig Hart krant brengt verslag uit van werkmomenten 2, 3 en 4 van het participatietraject WAW! Heilig Hartwijk. De eerste editie van de krant keek terug op werkmoment 1 en besprak wat de deelnemers aan het participatietraject waardevol vinden aan wonen in de Heilig Hartwijk: een leefbare wijk met minder sluijverkeer, met meer toegankelijk groen, met een Heilig Hartkerk als ontmoetingsplek voor de wijk, ...

Tijdens werkmoment 2 onderzochten de deelnemers wat er aan de mobiliteitssituatie en de kerk moet veranderen om aan deze verwachtingen te voldoen. Voor mobiliteit evalueerden de deelnemers een reeks recente studies om uiteindelijk eigen voorstellen te formuleren. Voor de Heilig-Hartkerk bespraken de deelnemers mogelijke eigendom-, beheer- en gebruik-scenario's.

Op basis van deze voorstellen ontwierp het team van de Universiteit Hasselt en de Gouden Liniaal een reeks toekomstscenario's. Nadat stadsdiensten deze hadden doorgenomen, zijn deze voorgesteld op werkmoment 3. Bezoekers kregen de vraag om deze scenario's te evalueren.

Eind mei beginnen de werken aan de slachthuiskaai. Om te vermijden dat dit het sluijverkeer in de wijk zal doen toenemen, moet er een alternatief circulatieplan klaarliggen. Op basis van de evaluaties van werkmoment 3 zijn daarom op werkmoment 4 twee scenario's verder uitgewerkt tot een voorstel voor een eerste proefopstelling.

WAW!
HEILIG
HART #2

Werkmoment 2 – formuleren van voorstellen



Op 15 januari kwamen we een tweede keer samen; deze keer in de VIP ruimte van het sportcentrum Alverberg. Drie groepen werkten rond mobiliteit en twee rond de herbestemming van de Heilig-Hartkerk. De mobiliteitsgroepen kregen de opdracht om twee dagelijkse routes uit te tekenen en aan te duiden welke knelpunten ze onderweg tegen komen: een gevaarlijk kruispunt, te weinig plaats om te fietsen, file, ... De verwachting is dat het aantal knelpunten in de toekomst enkel nog zal toenemen omwille van de geplande bevolkingsgroei in de wijk. De groep onderzocht of twee recente studies, uitgevoerd in opdracht van de stad, een antwoord bieden op deze knelpunten. Waar dit niet het geval was, formuleerden ze eigen voorstellen. Deze vormden de aanzetten voor de scenario's uit werkmoment 3.

De kerkgroepen begonnen met een toelichting over de impact van eigendoms- beheer- en gebruiksvormen op mogelijke herbestemmingsscenario's. Wat als de stad de kerk zou aankopen? Of een bedrijf? Of wat als de stad het beheer op zich zou nemen? Of een coöperatie van bewoners? Vervolgens gingen de groepen met deze modellen aan de slag en herwerkten ze de herbestemmingsvoorstellen uit werkmoment 1. Deze vormden de aanzet voor de scenario's uit werkmoment 3.

Werkmoment 3 – evalueren van scenario's



Op basis van de voorstellen uit werkmomenten 1 en 2 ontwierp het team van de Universiteit Hasselt en de Gouden Linaal architecten een reeks toekomstscenario's: 4 voor mobiliteit en 3 voor de Heilig Hartkerk. De waarden uit werkmoment 1 en de knelpunten en voorstellen uit werkmoment 2 vormen de basis voor elk scenario. Dit betekent dat het bij de mobiliteitsscenario's niet alleen over het werven van sluisverkeer gaat, maar ook over het verbeteren van de leefbaarheid in de wijk door nieuwe pleinen, parkjes, speelplekken, fiets- en voetpaden, enz. aan te leggen. En voor de herbestemmingsscenario's dat de kerk niet enkel uitgroeit tot een ontmoetingsplek voor de buurt, maar dat ook duidelijk is wie verantwoordelijk zal zijn voor het beheer en de uitbating van deze plek.

Na het eerste ontwerp zijn de mobiliteitsscenario's besproken met de diensten Mobiliteit en Ruimtelijke Ordening en met schepen Marc Schepers. Samen formuleerden zij voor elk scenario een aantal positieve en minder positieve punten (zie verder in de krant). Rond de kerkscenario's stelden we zelf een aantal vragen op. Werkmoment 3 was opgevat als een infomarkt waarop deelnemers op de scenario's en de vragen konden reageren. Het werkmoment ging door op 19 februari in het Crutzenhof. Het werkmoment eindigde met een bezoek aan de Heilig Hartkerk.

Werkmoment 4 – uitwerken van een proefopstelling

Eind mei starten de werken aan de Slachthuiskaai. Dan moet er een alternatief circulatieplan klaar liggen, anders komt er extra sluisverkeer bij in de Heilig Hartwijk. Het doel van werkmoment 4 was dan ook het uitwerken van een eerste proefopstelling. Op basis van de reacties op de mobiliteitsscenario's tijdens werkmoment 3, stelden we voor om dieper in te gaan op twee scenario's, namelijk de Leefstraat en Pleinen Maken de Wijk. Samen met de deelnemers evalueerden we welk van beide scenario's het meest haalbaar is: waar liggen nog knelpunten voor bewoners, schoolgaande jeugd en bezoekers van de wijk. Waar kunnen we de scenario's nog bijsturen zonder dat ze hun doel voorbij schieten: het sluisverkeer verminderen en de leefbaarheid vergroten. Met de hulp van grote plannen, formuleerden de deelnemers antwoorden op deze knelpunten en ontwierpen samen de krijtlijnen voor een eerste proefopstelling.



Scenario's voor de Heilig Hartkerk

Verslag Roel De Ridder, maart 2019

Op dinsdag 19 februari, tijdens werkmoment 3, legden de onderzoekers van de Universiteit Hasselt en de ontwerpers van De Gouden Liniaal enkele kwesties in verband met de Heilig-Hartkerk voor aan het publiek. Dat gebeurde aan de hand van posters waarop de vraagstukken symbolisch voorgesteld waren, en waarop deelnemers konden reageren met 'ja/nee' en ook met vrije commentaren. Daarnaast hadden de ontwerpers een maquette van (de contouren van) de kerk gemaakt, waarin deelnemers vrij konden experimenteren met nieuwe invullingen door middel van schuimblokjes-op-schaal. Ten slotte verkeerden de deelnemers in de mogelijkheid om op relatief lege plannetjes van de omgeving suggesties te doen over de inrichting van de buitenruimte rond de kerk.

De eerste kwestie, voorgesteld op de posters, betrof de sacrale ruimte. Drie scenario's daarbij waren: 'geen sacrale ruimte meer', 'een sacrale ruimte boven de grond (in het huidige koordegedeelte of in het kerkschip)' en 'een sacrale ruimte onder de grond (in de huidige crypte)'. De tweede kwestie betrof het veelbesproken orgel (één van de twee ongeschonden Cavallé-Collorgels in Vlaanderen, afkomstig van een schoolkapel in Jette, geklasseerd als monument en eigendom van de stad). De scenario's daarbij waren: 'het orgel verhuizen naar een andere locatie' of 'een optimale ruimte voor muziek creëren daar waar het orgel zich nu bevindt'.



Beide kwesties hadden de onderzoekers/ontwerpers kunnen detecteren tijdens de vorige participatiesessie(s). Maar zelfs los daarvan zijn het vraagstukken waarover met betrekking tot elk mogelijk haalbaar plan voor de Heilig-Hartkerk eerst duidelijkheid moet zijn. Voor zowel de sacrale ruimte als het orgel zal dat neerkomen op keuzes maken. Die keuzes kan de gemeenschap - en in het bijzonder de enthousiaste groep wijkbewoners die de participatiesessies over de toekomst van de kerk steeds van nabij bijwoont - niet zomaar alleen nemen. Andere partijen (de kerkraad, de stad, het centraal kerkbestuur, het bisdom, het agentschap Onroerend Erfgoed) zullen er ook hun licht over moeten laten schijnen. Positief is echter wel dat de kerkraad, de stad én het centraal kerkbestuur tot nu toe vertegenwoordigd waren tijdens elke participatiesessie.

Meer nog dan via de posters werden op 19 februari de kwesties van het orgel en de sacrale ruimte onderzocht aan de hand van de maquette. Die deed prima dienst om bepaalde mogelijkheden - zoals een verkleinde muziekrimte op de plaats waar het orgel nu staat (dus achterin de kerk) - op een leesbare manier voor te stellen. Voor de sacrale ruimte kwam vooral een multifunctioneel idee naar voren, in de zin van het dubbel gebruik van een verkleinde concertruimte, of van het blijvend gebruik maken van het huidige priesterkoor. Voor veel van de deelnemers werd de immense schaal van de kerk duidelijk. Het plaatsbezoek van 19 februari, geanimeerd door de kerkraad, droeg daar ook aan bij.

Aan de maquettetafel werden vooral twee specifieke scenario's druk besproken. Het eerste, met de verkleinde concert-/orgelruimte achteraan in de kerk, als een box-in-the-box rond het orgel, hadden de ontwerpers/onderzoekers al op voorhand bedacht. Het sloeg aan. In dit scenario zou het koor kunnen dienstdoen als sacrale ruimte. Maar ook de 'nieuwe' concertruimte zou die taak, met behulp van een verplaatsbaar altaar, kunnen opnemen, waardoor er een heel stuk van de kerk kan vrijkomen voor andere gebruiksmogelijkheden. Een ander idee dat de avond zelf ontstond, steunt op het verplaatsen van het orgel in de kerk. Als het orgel ondergebracht kan worden in het koor, na een interne verhuis dus, dan kan de helft van het schip - de helft die aan het koor grenst - dienstdoen als publieksruimte. Die helft kan dan eventueel een tribune herbergen om concerten, voorstellingen en druk bijgewoonde vieringen te ondersteunen. Voor de (twee)wekelijkse liturgie volstaat het koorgedeelte/podium zelf, ook voor het publiek. Dat tweede scenario heeft als voordeel dat er een polyvalente ruimte 'bijkomt' in het achterste gedeelte van het schip, dus aan de pleinzijde. Het contact binnen-buiten, dat trouwens ook aan bod kwam tijdens eerdere participatiesessies, kan zo geïntensifieerd worden. Een dergelijk polyvalente ruimte zou niet alleen dienst kunnen doen als een verbinding met de buitenruimte, maar ook als een foyer voor de culturele ruimte en/of als café voor de buurt. In het eerste scenario zouden het 'vorste' deel van het schip (aan de koorzijde) en eventueel ook het aangrenzende koor het statuut van polyvalente ruimte kunnen krijgen, maar de connectie met de buitenruimte - aan de Palmstraat - daarvan is minder optimaal.

Het participatieproces komt nu pas op kruissnelheid. De UH en De Gouden Liniaal onderzoeken of het orgel verplaatst kan worden in de kerk, hoe (financieel) haalbaar de scenario's die ontstonden in werkelijkheid zijn, en welke partijen mee aan boord kunnen (al dan niet met het oog op het toekomstige beheer van de kerk). In de komende periode zullen de onderzoekers/ontwerpers ook nagaan hoe het zit met het draagvlak voor de kerk, wat de verwachtingen en de engagementen van de stad kunnen zijn in deze kwestie, wat er op korte termijn met wijkbewoners te realiseren is in en rond de kerk, en hoe het kerkvraagstuk zich verhoudt tot het mobiliteitsvraagstuk. De architecten in het bijzonder zullen verbeelden hoe het architecturale potentieel van de kerk verzilverd kan worden. De vooruitzichten zijn goed. En, zeker niet onbelangrijk: er is opvallend veel animo voor de kerk.



Scenario Leefstraat

De Rozenstraat en Palmstraat vormen vandaag een belangrijke levensader voor de Heilig-Hartwijk. Ze verbinden het sportcentrum Alverberg, de Heilig-Hartkerk, de Daltonschool en het Vrijwilligersplein met het centrum van de stad. Dit scenario maakt beide straten autovrij en maakt de levensader zo gezonder, veiliger en groener.

Positief aan dit scenario is dat er een grote, groene ruimte bijkomt met plaats om te spelen, te wandelen, te picknicken, ... Positief is ook dat dit scenario het Sportcentrum Alverberg meer bij de wijk betreft. Minder positief is dat bewoners meer zullen moeten rondrijden in hun eigen wijk, en dat het heel lang kan duren voor dit scenario effectief gerealiseerd is omdat de herinrichting om erg grote investeringen vraagt.

ideeën voor de Heilig-Hartwijk



www.werkenaanwijken.be

Scenario Pleinweg

Langs de Mouterijstraat en de Stokerijstraat liggen heel wat functies die veel publiek trekken: de moskee, de Daltonschool, de nieuwe winkelcluster aan de Blauwe Boulevard, maar ook de apotheek, ... Het scenario maakt van beide straten één groot, autoluw plein, een 'ramblas' waar ruimte is voor ontmoeten, spelen en flaneren.

Positief aan dit scenario is dat er een mooie ramblas bijkomt in de wijk. Ook blijft de bereikbaarheid binnen de wijk bijna volledig behouden. Minder positief is dat, als de Spartacutram er niet zou komen, dat er dan niet onmiddellijk middelen zullen zijn voor de inrichting van de Pleinweg. Daarnaast is het ook niet zeker dat dit scenario voldoende is om het sluipverkeer uit de wijk te houden.



Scenario Pleinen maken de wijk

Het scenario introduceert een netwerk van pleinen op strategische plaatsen in de wijk. Deze lopen van gevel tot gevel en zorgen ervoor dat autoverkeer moet omrijden. Op de pleinen is er ruimte voor groen, speeltuigen, hondenloopzones...

Positief aan dit scenario is dat er plekken bijkomen waar bewoners elkaar kunnen ontmoeten, kinderen kunnen spelen en honden los kunnen lopen. Positief is ook dat de stad dit scenario stap voor stap kan uitvoeren. Maar, moet er in de buurt van het sportcentrum Alverberg ook geen plein komen? En blijven de handelaars wel bereikbaar?

Dit scenario vormt de basis voor de eerste proefopstelling.



Scenario Poorten naar de wijk

Het scenario introduceert een systeem van éénrichtingsstraten waardoor doorgaand verkeer nog moeilijk door de wijk geraakt. Aan de in- en uitgangen van de wijk komen grote (groene) parkings waar bezoekers hun auto kunnen parkeren en kunnen overstappen op openbaar vervoer of de fiets. Dit zijn ideale plekken voor extra voorzieningen.

Positief aan dit scenario is dat dit het sluipverkeer op een relatief eenvoudige manier uit de wijk kan houden. Daarnaast kan het een aanleiding zijn om het openbaar vervoer te verbeteren en meer fietsvoorzieningen te creëren. Minder positief is dat de wijk in een echt doolhof verandert en dat er geen garantie is dat bezoekers wel degelijk aan de rand van de wijk zullen parkeren