



Definitief ontwerp, visie op de ontwikkeling van de openbare ruimte van de binnenstad van Hasselt

| 3 November 2014 |

GEMEENTE ZWARTEWATERLAND

Definitief ontwerp, visie op de ontwikkeling
van de openbare ruimte van de binnenstad van Hasselt



Gemeente Zwartewaterland
Bert Kleen
Antonio de Boer



ARCADIS Nederland BV
Bezoekadres:
Het Rietveld 59a, Apeldoorn
www.arcadis.nl/landschapsarchitectuur

Ons kenmerk: C01041000007

Projectleider: Rene Rodijk
Landschapsarchitect: Wouter Schik
Landschapsarchitect: Kees Neven
Civiel technicus: Ramon van de Ben
Visualisator: Wilfried Janssen of Lorkeers

Gecontroleerd door:
2e lezer

Vrijgegeven door:
Rene Rodijk

Uitgave:
B03203.000037 versie 03

Datum:
3 November 2014

© Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden
gemaakt worden door middel van druk, fotokopie of op welke wijze dan ook,
daaronder begrepen gehele of gedeeltelijke bewerking van werk zonder
voorafgaande schriftelijke toestemming van ARCADIS of Gemeente Zwartewaterland



VISTA landschapsarchitectuur en Stedenbouw
TT. Neveritaweg 23
1033 WB Amsterdam
T +31 (0)20 622 4431

Landschapsarchitect: Pieter Veen

Definitief ontwerp, visie op de ontwikkeling van de openbare ruimte van de binnenstad van Hasselt

| 3 November 2014 |

GEMEENTE ZWARTEWATERLAND

INHOUD

1	INLEIDING	7
1.1	Aanleiding	9
1.2	Opdracht	11
1.3	Plangebied	12
1.4	De opgave	13
1.5	Proces	13
2	ONTWERPVISIE	15
3	2.1 Visiedocument als vertrekpunt	16
	2.2 Karakter Hasselt als basis voor de ontwerpvisie	17
	2.3 Zonering	18
	2.4 Routes	20
	2.4.1 Looproutes	20
	2.4.2 Verkeersstructuur	23

	UITWERKING VISIE	27
3.1	Deelgebieden	28
3.1.1	Rivierfront	28
3.1.1.1	Boulevard	28
3.1.1.2	Van Nahuysweg	32
3.1.1.3	Grintwal	34
3.1.2	Winkelgebied + overige wegen centrum	37
3.1.3	Stegen	41
3.1.4	Zone N331	42
3.2	Materialisatie	44
3.2.1	Verharding	44
3.2.2	Overgang openbaar – privé	48
3.2.3	Straatmeubilair	49
3.2.4	Beplanting	51
3.3	Parkeerbalans	52
BIJLAGE 1	REFERENTIEBEELDEN HISTORISCHE BINNENSTAD	55
BIJLAGE 2	KOSTENRAMING (VERTROUWELIJK)	65





1 INLEIDING



▲ Historische foto Nieuwstraat

1.1 Aanleiding

Op 19 december 2013 heeft de gemeenteraad van Zwartewaterland het Uitvoeringsprogramma binnenstad Hasselt vastgesteld. In het Uitvoeringsprogramma zijn de projecten genoemd die van belang zijn om de leefbaarheid en de economische en toeristische ontwikkeling van de binnenstad van Hasselt te stimuleren. Het UP is een vertaling van het op 20 december 2012 door de gemeenteraad vastgestelde Visiedocument.

De ambitie is in het Uitvoeringsprogramma als volgt omschreven:

“Daarom heeft de gemeente in 2012 het Visiedocument Centrumplan Hasselt vastgesteld. De gemeente zet in op de verbetering van de leefbaarheid, economische vitaliteit en ruimtelijke kwaliteit van het centrum. De bijzondere historie en de ligging aan het water biedt daarvoor een prima basis. In Hasselt leggen watersporters graag hun bootje aan, is het plezierig wonen, werken en winkelen en zorgt een actieve ondernemersvereniging dat er altijd wat te beleven is. Kortom, de binnenstad van Hasselt wordt een plek:

- waar toeristen gastvrij worden onthaald om één of meerdere dagen te verblijven*
- ondernemers de ruimte krijgen om te ondernemen*

- bewoners prettig kunnen wonen en winkelen*
- waar met respect voor het verleden wordt gewerkt aan een welvarende toekomst.*

Dat is onze ambitie!”

Zoals benoemd in het Uitvoeringsprogramma is “de centrumontwikkeling van Hasselt tevens een pilot in het provinciale programma voor de IJssel- en Vechtdelta. Dit programma is gericht op een goede afstemming van lopende ruimtelijke ontwikkelingen op het toekomstige waterveiligheidsbeleid. Een duurzame en klimaatbestendige inrichting van de oever langs het Zwarte Water zou mede vanuit dit programma gefinancierd kunnen worden. De stuurgroep IJssel Vecht Delta heeft hierover een positief advies uitgebracht.”

▲ Luchtfoto Hasselt

1.2 Opdracht

Om het Visiedocument en het Uitvoeringsprogramma concreet te vertalen heeft de gemeenteraad op 17 april 2014 het Projectplan Hasselt 2014 vastgesteld. In dit projectplan is de volgende opdracht opgenomen.

In het Uitvoeringsprogramma staan de volgende projecten benoemd:

1. Aansluiting N331: betreft aansluiting van de binnenstad op de Werkenlaan na reconstructie van de N331.
2. Rivierboulevard: betreft de openbare ruimte tussen de provinciale brug N311 tot en met de Julianakade/keersluis. Dus: Van Nahuysweg, Kaai, Julianakade. Inclusief de verbindingswegen en stegen met de binnenstad
3. Winkelgebied: betreft Hoogstraat (tussen Raamstraat en Markt), Nieuwstraat, Ridderstraat en Burgemeester Royerplein.
4. Grintwal
5. Beeldkwaliteitsplan
6. Verkeer en parkeren.

Deze projecten komen samen in een Definitief Ontwerp (DO) voor de inrichting van de openbare ruimte.

Resultaat 1 is behaald indien de volgende producten zijn opgeleverd:

1. Definitief Ontwerp: plattegrond, verbeelding (impressie) en straatprofielen.
2. Schriftelijke toelichting: bevat verantwoording van de opgave, knelpunten, ambities en gemaakte keuzes (verkeerscirculatieplan, parkeerplan, straatprofielen, kwaliteitseisen straatmeubilair).
3. Kostenraming: globale kostenraming op basis van eenheidsprijzen. Pas bij het opstellen van de bestekken kan het risico op kostenverhoging (in deze fase 20 tot 25%) worden gereduceerd.

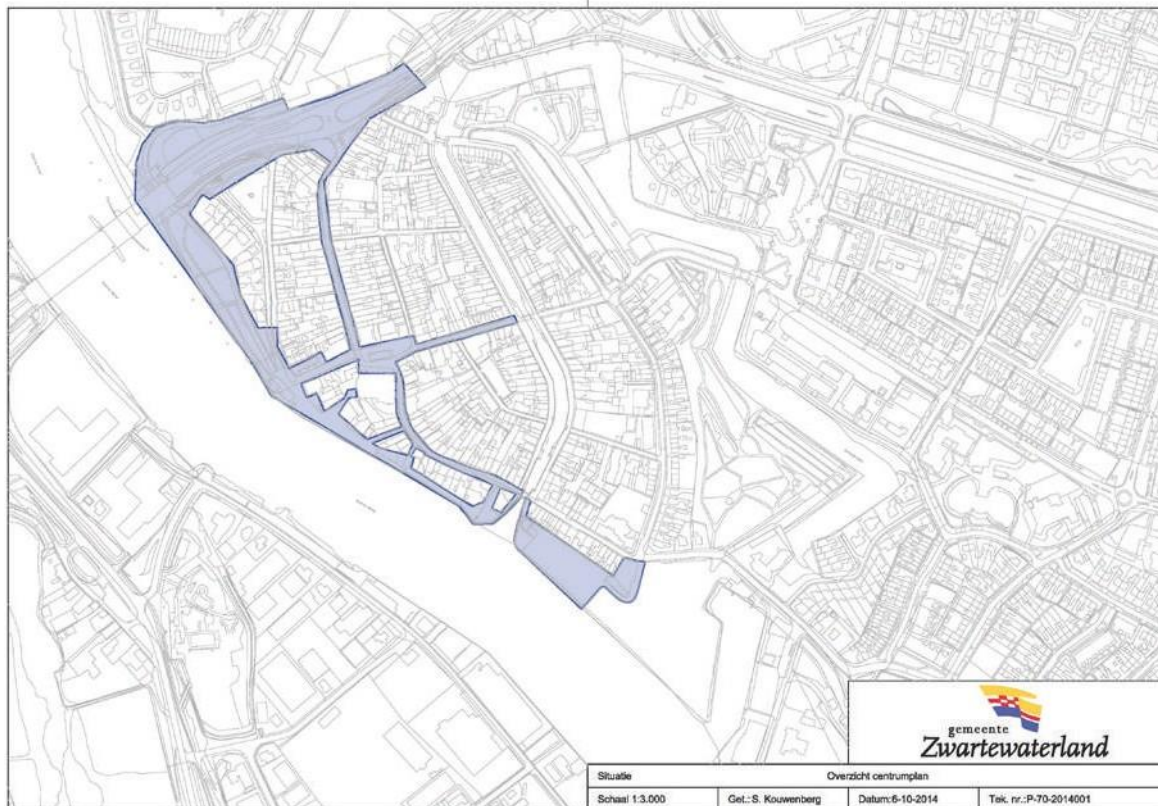
Na vaststelling van dit resultaat geeft het college opdracht tot het maken van bestekken.

Deze rapportage vormt de weergave van resultaat 1 en 2

Gedeputeerde Staten heeft op 25 maart 2014 aangegeven dat zij verwachten dat een sobere inrichting plaatsvindt van de Grintwal. De uitvoering hiervan dient gerealiseerd te worden voor oktober 2015. Dit betekent dat de Grintwal onderdeel gaat uitmaken van het Definitief Ontwerp Openbare Ruimte, waarbij de inzet is om dit onderdeel met voorrang uit te voeren.

1.3 Plangebied

Inclusief de Grintwal, betreft het Centrumplan de volgende delen van de openbare ruimte:



▲ Kaart plangebied

Rivierzone:

- Rivierboulevard:
 - Kaai
 - Julianakade
- Meijersbolwerk ten zuiden van N331
- Grintwal

Aansluitingen N331:

- Van Nahuysweg ten noorden van N331
- Justitie Bastion

Stadscentrum:

- Hoogstraat
- Markt
- Nieuwstraat
- Ridderstraat

Verbindingswegen:

- Burgemeester Royerplein
- Stegen:
 - Achter 'tPannenwerk
 - Watersteeg
 - Vissteeg

1.4 De opgave

De opgave voor het opstellen van een Definitief Ontwerp is als volgt:

- De kwaliteit van de binnenstad zit vooral “van binnen”. 75 rijksmonumenten, grachtenstructuur, historische uitstraling en beleving. De kwaliteiten van de historische binnenstad dienen te worden versterkt.
- Verbeteren van de leefbaarheid: de inrichting van de openbare ruimte is dienstbaar aan een toekomstbestendig ondernemersklimaat.
- Uitstraling van buitenaf verbeteren: de kracht van Hasselt zit zoals aangegeven “van binnen”. De uitstraling vanaf het water, de N331 en de overige wegen rondom de binnenstad dient te worden versterkt.
- Behouden c.q. verbeteren van een goede bereikbaarheid van de winkels, horecagelegenheden en instellingen in de binnenstad.
- Wegnemen van bestaande knelpunten met betrekking tot de combinatie van langzaam en snelverkeer, verkeersstromen en parkeren (voor zover dit binnen de mogelijkheden van het historische centrum mogelijk is).
- Anticiperen op de toekomstige reconstructie van de N331.

- Aanleg Rivierboulevard waarbij rekening wordt gehouden met de door de provincie Overijssel te stellen (subsidie)voorwaarden met betrekking tot waterveiligheid.
- Uniformiteit straatmeubilair passend bij historische uitstraling binnenstad.
- Heldere verantwoording van de in het kader van het Definitief Ontwerp te maken keuzes in woord en beeld.
- Beeldkwaliteit en uitstraling van winkels passend bij de Hanze samen met ondernemers (quick win)."

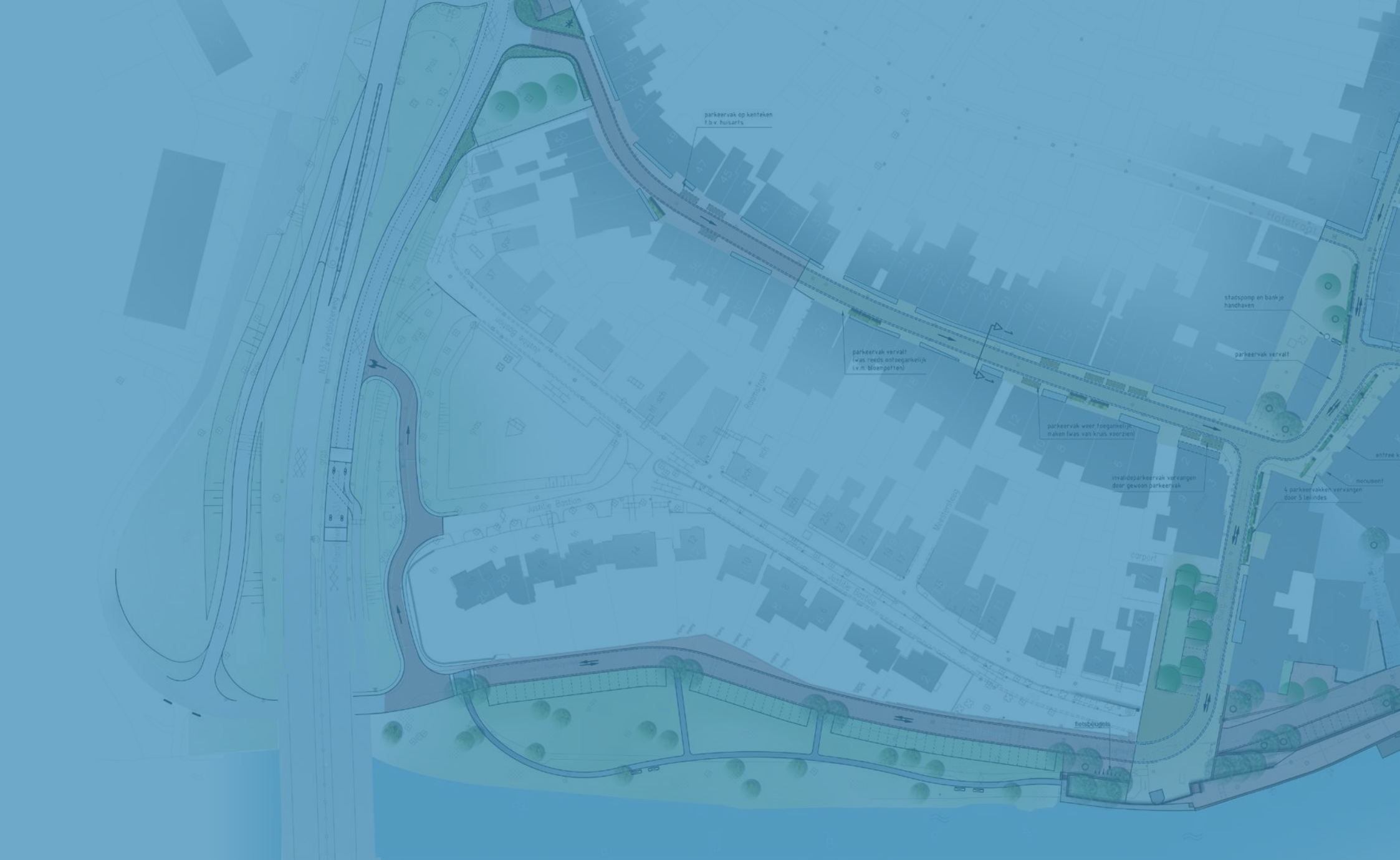
1.5 Proces

Op basis van de eerdere beleidsstukken is door ARCADIS en Vista het Definitief Ontwerp opgesteld. Vista was al betrokken bij het opstellen van het Visiedocument, Uitvoeringsprogramma en het rapport “Een thema voor Hasselt” (7 februari 2014). Vista heeft met name het onderdeel rivierboulevard uitgewerkt. ARCADIS was verantwoordelijk voor het uitwerken van de overige gebiedsdelen en het samenbundelen van alle onderdelen, inclusief een integrale kostenraming.

Tijdens het ontwikkelen van het Definitief Ontwerp heeft participatie met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden plaatsgevonden:

- Betrokkenheid werkgroepen Inrichting Openbare Ruimte en Hasselt langs het water

- Inrichtingsgroep heeft intensief meegedacht en mee-ontworpen. De inrichtingsgroep bestond uit vertegenwoordiging vanuit bovenvermelde werkgroepen, burgemeester Bilder, gemeentelijke medewerkers en externe ontwerpers.
- Openbare inloopbijeenkomst op 16 juni 2014 in het gemeentehuis.
- Advisering door Monumentenraad
- Advisering door Monumenten/ Welstandscommissie
- Advisering/goedkeuring RWS (dient nog plaats te vinden)
- Advisering/goedkeuring door waterschap (dient nog plaats te vinden)
- Afstemming provincie over vormgeving N331- aansluitingen (nog geen definitief ontwerp)
- Bijeenkomst bewoners Eiland (Grintwal).
- Bijeenkomst bewoners Justitie Bastion.
- Bewoners Van Nahuysweg 1a, 1b, 1c en ondernemers Bodewes en Jachthaven De Molenwaard
- Bestuur Ondernemersvereniging Hasselt.



2 ONTWERPVISIE

Legenda

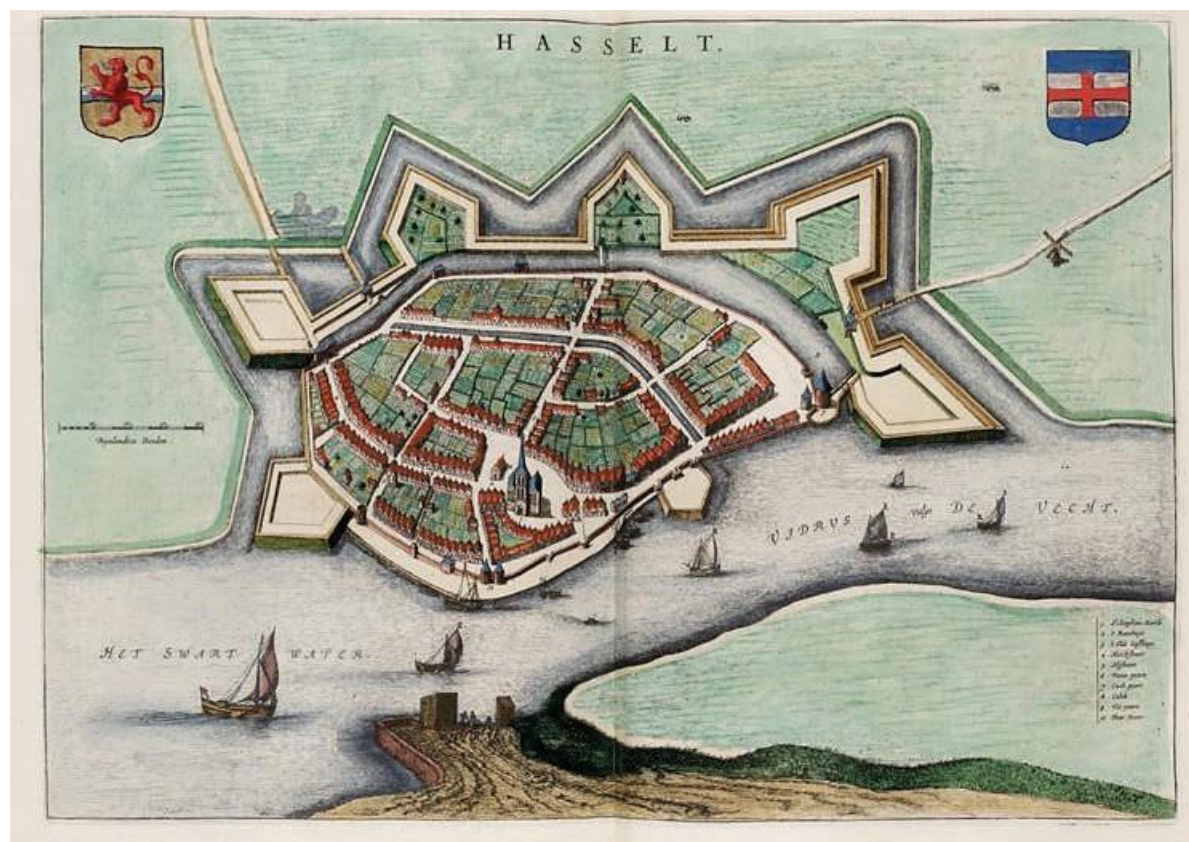
- asfalt met splitslaag
- betonsstraatstenen, ke formaat
elieboogverband, kleur grijs
- betonsstraatstenen, ke formaat
keperverband, kleur grijs
- straatbakstenen ke formaat
keperverband, kleur rood
- straatbakstenen ke formaat
elieboogverband, kleur rood
- straatbakstenen ke formaat
halfsteensverband, kleur rood
- straatbakstenen dik formaat
keperverband, kleur rood
- straatbakstenen dik formaat
elieboogverband, kleur rood
- straatbakstenen waal formaat
halfsteensverband, kleur rood
- straatbakstenen waal formaat
elieboogverband, kleur rood
- graafbetonstenen
- straatbakstenen dik formaat
keperverband, kleur grijs
- straatbakstenen dik formaat
elieboogverband, kleur grijs
- straatbakstenen dik formaat
halfsteensverband, kleur grijs
- straatbakstenen waal formaat
halfsteensverband, kleur grijs
- straatbakstenen waal formaat
elieboogverband, kleur grijs
- betonband
kleur hardsteenkleur
- moigoot
- steiger
over bestaande keerwand
- parkeerplaats
- invalideparkeerplaats

2.1 Visiedocument als vertrekpunt

Eind 2012 heeft de gemeenteraad het door Vista opgestelde Visiedocument "Centrumplan Hasselt, ondernemende stad aan het Zwarte Water" vastgesteld. In dit Visiedocument werden drie 'unique selling points' (USP) benoemd voor Hasselt:

- De historie als Hanzestad
- Het religieuze erfgoed
- De ligging aan het water

Gekoppeld aan deze USP's zijn de in § 1.1 benoemde ambities in het visiedocument uitgewerkt onder de noemers 'decor', 'dynamiek' en 'duiding': **"Decor gaat over een aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte en een hoge beeldkwaliteit, passend bij het historisch karakter en de eisen van het beschermd stadsgezicht. En goed afgestemd op de eisen van duurzaamheid en waterveiligheid. Dynamiek gaat over het vergroten van de levendigheid en de leefbaarheid, met een gevarieerd winkelbestand en horeca-aanbod, aantrekkelijke toeristische arrangementen, een weekmarkt en beeldbepalende evenementen. Dit zal vooral van de ondernemers, bewoners en verenigingen zelf moeten komen, maar de gemeente zal dit actief ondersteunen. Duiding gaat over promotie en marketing. De 'unique selling points' van Hasselt zullen optimaal worden benut om Hasselt op de kaart te zetten en de economische ontwikkeling te stimuleren."**



▲ Historische kaart Hasselt

2.2 Karakter Hasselt als basis voor ontwerpvisie

Het historische centrum van Hasselt wordt gekenmerkt door een kleinschalige, intieme, vriendelijke opzet en inrichting. Vergelijkbaar met historische steden als Elburg en Makkum (zie bijlage 1) komt dit onder ander tot uiting in de stoepen en stoepjes voor de panden. Kenmerkend voor Hasselt zijn ook vele banken en bankjes die op deze stoepen te vinden zijn. Alles heeft een grote mate van vanzelfsprekendheid en menselijkheid. Dit komt doordat veel historische steden op een organische wijze zijn gegroeid. Ze zijn niet in zijn geheel van achter de tekentafel ontworpen. De ontwikkeling vond vaak geleidelijk plaats, waarbij elke verandering rekening hield met wat er al was. Het is de opgave van de nieuwe inrichting dat deze eenzelfde vanzelfsprekende uitstraling heeft, passend bij deze tijd, maar recht doend aan alle kwaliteiten uit het verleden. De basis voor de visie op de inrichting van de openbare ruimte in het centrum van Hasselt is daarom, dat deze dienstbaar moet zijn aan de aanwezige kwaliteiten: historie, religie en water. Ondanks dat moderne functies er een plek moeten krijgen, moet de openbare ruimte vooral niet zelf de aandacht op zich gaan eisen, maar de genoemde kwaliteiten versterken.

Naast het algemene principe van het aansluiten op de historische kwaliteiten hanteert de ontwerpvisie de volgende vier uitgangspunten:

- **Rust, ruimte en samenhang in het openbaar gebied.** Door gebruik door auto's, uitstalruimtes en de aanwezigheid van vele (soorten) paaltjes, verschillend materiaalgebruik en tal van (andere) lokale, vaak individuele aanpassingen is de openbare ruimte echter langzaam verrommeld. Door rust en samenhang aan te brengen in het openbare gebied, krijgen de panden, gracht(en) en het Zwartewater weer de aandacht die ze verdienen. De openbare ruimte dient daarom in beginsel ingetogen te zijn, maar zeker ook niet steriel. Dit zou afbreuk doen aan het menselijke ongedwongen karakter.
- **Een duidelijk centrum.** De Markt met het oude stadhuis, maar ook de Grote Kerk vormt op vele niveaus het hart van de gemeente. Hier wordt ook nadrukkelijk de relatie met religie gelegd.
- **waterbeleving.** Door middel van het leggen van verbindingen en het zorgen dat men ook daadwerkelijk bij het Zwarte Water kan komen en er ongestoord zicht op heeft is beter contact met het water en daardoor een betere waterbeleving mogelijk. Daarnaast wordt de kade aangepast om, rekening houdend met de effecten van klimaatverandering, meer waterveiligheid te creëren.
- **Openbare ruimte met verblijfskwaliteit.** De openbare ruimte moet niet alleen mooi en historisch verantwoord zijn; Hasselt moet een plaats zijn waar je graag wil zijn. Dit vraagt een openbare ruimte met een verblijfskwaliteit die rekening houdt met alle gebruiksgroepen: oud, jong, gezond, mindervalide etc. Een prettige omgeving en goede voorzieningen dragen hier aan bij, net als het op een goede manier toepassen van groen.

Een historische binnenstad heeft zijn beperkingen. Door de beperkte ruimte is niet alles tegelijkertijd mogelijk. Dit betekent dat er keuzes moeten worden gemaakt. Zo is uitgebreid parkeren binnen in het centrum niet mogelijk. Ook aanpassingen aan de kade om contact met het water te maken, vragen ruimte. Dit betekent dat elders ruimte voor bijvoorbeeld parkeren moet worden gevonden. Plaatselijk zal dit als niet prettig worden ervaren. Echter zal dit voor het geheel van het centrum van Hasselt ten goede komen.



▲ Karakter Hasselt

2.3 Zonering

Ten behoeve van de (her)inrichting van het centrumgebied van Hasselt worden een aantal deelgebieden onderscheiden.

1. **Het rivierfront:** het rivierfront vormt de verbinding van Hasselt met het Zwarte Water. De ligging van Hasselt aan het Zwarte Water is een van de 'unique selling points'. De huidige inrichting van de rivierkade laat echter te wensen over en omdat deze buitendijks ligt is deze extra gevoelig voor overstromingen. In de toekomst kunnen de waterstanden in het Zwarte Water meer gaan fluctueren en zijn hogere pieken te verwachten. Het waterschap adviseert om bij de ontwerphoogte van (nieuwe) waterkeringen de huidige waterstanden (HR2006) met 30cm te verhogen (2050) en voor 2100 met 20cm extra (Actualisering Waterveiligheidsopgave Vechtdelta, concept 14 december 2012). De provincie Overijssel stimuleert dat ruimtelijke ontwikkelingen hier al rekening mee houden en dat het waterbewustzijn van de burgers wordt vergroot. Voor Hasselt ligt er een uitdaging om de benutting van de toeristische en recreatieve potenties te combineren met het verminderen van de wateroverlast en het vergroten van het waterbewustzijn en de waterbeleving. Daarom is de herinrichting van de rivierkade van Hasselt aangewezen als een pilotproject in het kader van het programma IJssel-Vechtdelta. In de pilot zijn innovatieve ruimtelijke oplossingen in beeld gebracht, onder de noemer 'Rivierboulevard

Hasselt'. Het gaat om een integrale aanpak van de hele rivierkade (rivierfront) 'tussen brug en bolwerk'. Dit gebied bestaat uit 2 hoofddelen:

a. De boulevard

b. De buitendijkse gebieden (langs van Nahuysweg en bij de Grintwal) en het Diamanten Bolwerk

De boulevard is het 'stedelijke' en 'harde' deel tussen twee 'zachtere' groene gebieden. Dit wil niet zeggen dat de boulevard geen groen kent. Het verschil zit vooral in de wijze van het toepassen van groen. Bij de boulevard staan bomen in verharding, met groepen bomen op de 'koppen' c.q. bastions en in lijn met de kade daartussen. Ze vormen zo een monumentaal groen rivierfront. De zachte groene gebieden zijn als de voormalige schootsvelden in basis vooral groene weides.

In alle delen staat verblijfskwaliteit, veilig contact met het water en waterbeleving centraal. Ook dient het gebied op basis van meervoudig ruimtegebruik, geschikt te zijn voor een diversiteit van activiteiten, zoals de kermis en het Eui feest. Parkeren is en blijft een belangrijke functie in deze gebieden, welke – gezien de druk op de binnenstad – zelfs nog uitgebreid dient te worden.

Het Diamanten Bolwerk is geen onderdeel van het DO, maar wordt wel in de planvorming betrokken.

2. **Het winkelgebied:** dit deelgebied wordt gevormd door: de Markt, (deel) Hoogstraat, Nieuwstraat, (deel) Ridderstraat en het Burgemeester Royerplein. Rond de Markt met de Grote kerk en het oude stadhuis, is dit de kern van het oude Hasselt. Met vooral de Hoogstraat en de Nieuwstraat, vormt dit deelgebied tevens het winkelhart van Hasselt. Min of meer op de locatie van de vroegere Veersteeg en de Veerpoort vormt het Burgemeester Royerplein toen en nu de belangrijkste verbinding tussen markt en Zwarte Water. Ter plekke van het Burgemeester Royerplein was vroeger ook de brug en halte voor de tram. De Nieuwstraat vormt de schakel van Markt naar het deelgebied Gracht. De combinatie van Nieuwstraat en Burgemeester Royerplein verbindt dwars door het centrum Gracht en Zwarte Water. Er is voor gekozen om dit deelgebied zo compact mogelijk te houden rond de Markt. Hierdoor wordt van de Hoogstraat alleen het gebied (tot aan de Raamstraat) als onderdeel van het winkelgebied gezien. Voor de Ridderstraat wordt alleen het deel van Markt tot aan de Vissteeg meegenomen als winkelgebied. De opgave in dit deelgebied is vooral een veiliger en aantrekkelijker centrumgebied te creëren waar bewoners en bezoekers zich thuis voelen, zich goed rond kunnen bewegen en de geschiedenis in zich opnemen.

3. **De gracht:** lommerrijk begeleid door leilindes vormt de gracht het blauwgroene hart van het centrum. De gracht valt echter buiten het plangebied van dit DO.

4. **De stegen:** tussen markt/ridderstraat en boulevard lopen een drietal stegen. Deze vormen charmante informele verbindingen tussen het winkelgebied en de kades. Het zijn binnenruimtes die ontdekt kunnen en mogen worden, maar ondergeschikt aan de hoofdverbinding, die gevormd wordt door het Burgemeester Royerplein.

5. **Overige wegen centrum:** de overige wegen vormen het bredere kader voor bovengenoemde bijzondere deelgebieden. Door een onderscheid te maken tussen die gebieden en dit bredere kader, worden de verschillende kwaliteiten beter ondersteund en benadrukt.

De horeca bevindt zich overwegend in de deelgebieden winkelgebied en boulevard.



▲ Karakteristieke gracht

2.4 Routes

2.4.1 Looproutes

Er zijn verschillende looproutes die relevant zijn voor het centrum van Hasselt:

- Compact rondje Markt - Boulevard: Markt, Ridderstraat, Vissteeg, Kaai, Burgemeester Royerplein, Markt.
- Rondje oude centrum: nu ook met Hoogstraat, Meijersbolwerk en gracht. Dit rondje kan verkort worden door gebruik te maken van de Nieuwstraat of Ridderstraat. De Markt vormt hier de spin in het web.
- Aansluiting (geplande) parkeerplaatsen. Er zijn drie grote locaties waar bezoekers aan het centrum van Hasselt kunnen parkeren:
 - Bij de kalkovens/gemeentehuis
 - Op de Grintwal
 - Aan het rivierfront

De laatste liggen direct aan het circuit van het rondje oude centrum. De locatie bij de kalkovens/gemeentehuis vraagt aandacht voor de volgende verbindingen:

- Via Jennegiespad en Bolwerk naar de gracht. Wie direct naar de Hoogstraat wil kan dat doen buitenom via de Keppelstraat of binnendoor via de Rosmolenstraat.



▲ Looproutes centrum

- Via Doctor H.A.W. van de Vechtlaan en de Gasthuisstraat naar de gracht. Dit sluit direct aan op de Nieuwstraat om gelijk op de Markt te komen.

Het is belangrijk om met deze routes rekening te houden, omdat deze bepalen hoe het centrum door bijvoorbeeld bezoeker gebruikt en beleefd wordt.



▲ Looproutes gracht



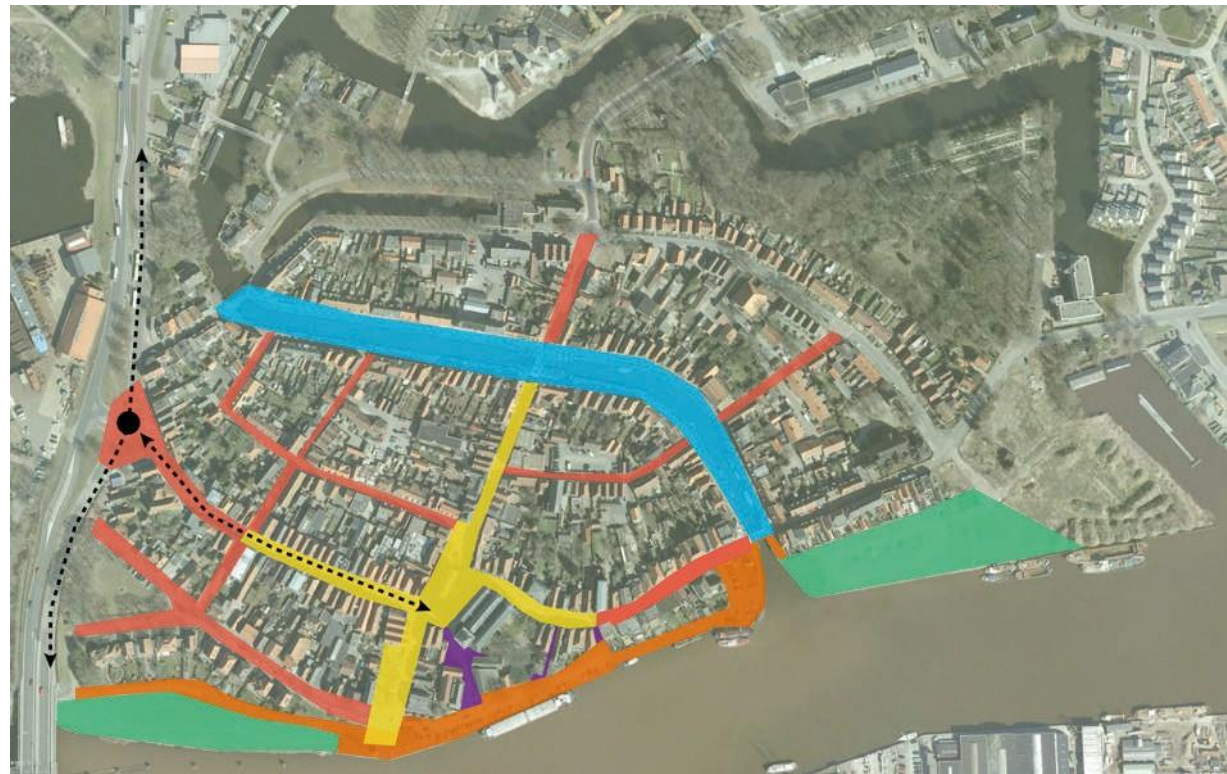
▲ Looproutes parkeren

2.4.2 Verkeerstructuur

Een belangrijke factor bij het optimaliseren van de verkeersstructuur in de binnenstad is de aanpassing aan de N331. Dit betekent, dat er geen directe aansluiting van de Hoogstraat op de hoofdrijbaan van de N331 zal zijn, met uitzondering voor openbaar vervoer (bussluis). Verkeer zal voortaan alleen via de Zwartewaterweg en de Buiten de Venepoort met de Hoogstraat verbonden zijn.

Bij het optimaliseren van de verkeersstructuur zijn drie varianten bekeken:

1. Handhaven verkeer in 2 richtingen op de Hoogstraat.
2. 1-richtingsverkeer op de Hoogstraat in de richting van de Markt, in combinatie met een afrit op de N331 naar de van Nahuysweg ter hoogte van de werf/jachthaven en een aansluiting op de Zwartewaterweg bij het Justitie Bastion.
3. Als 2, maar dan het 1-richtingsverkeer op de Hoogstraat richting de N331.



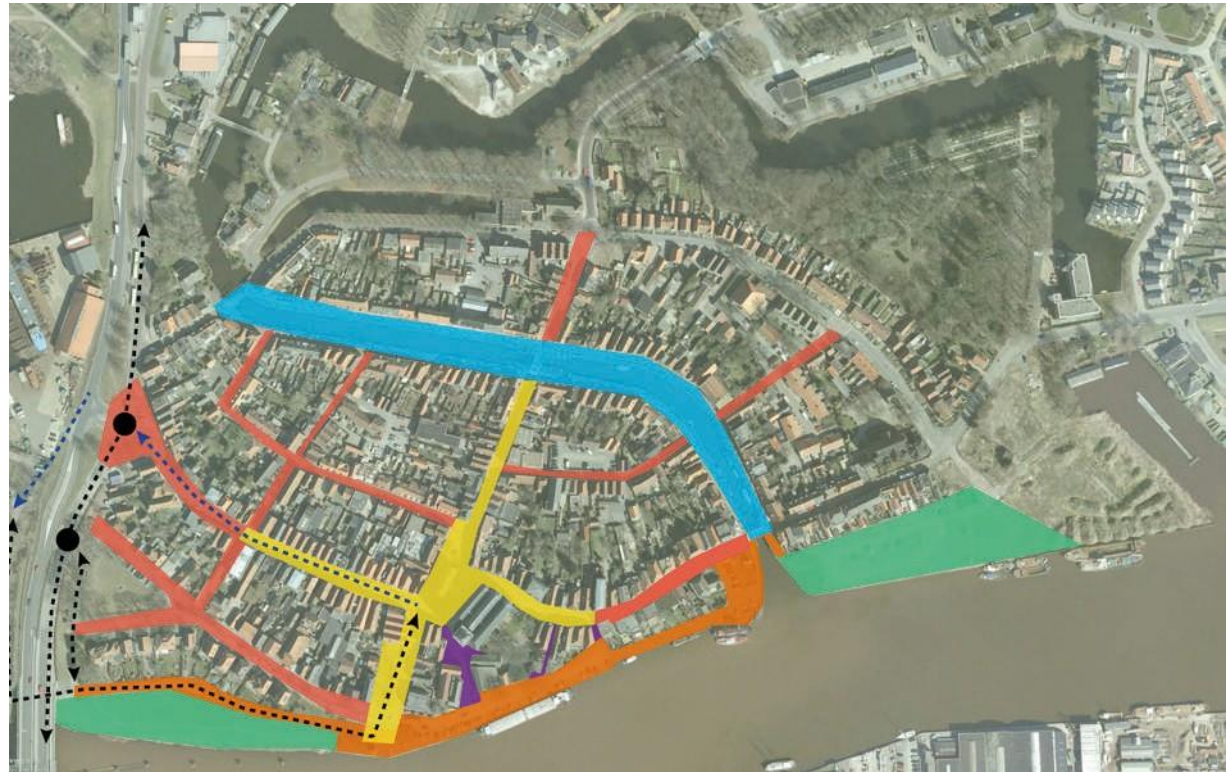
▲ Variant 1

1-richtingsverkeer heeft de voorkeur, want dit levert:

- Verminderde verkeersdruk in het centrum, wat het centrum aangenamer en veiliger maakt.
- Meer ruimte op de Hoogstraat, waardoor er meer ruimte is voor winkelend publiek (ook voor kinderwagens, rolstoelen en dergelijke) en opstoppen en gevaarlijke situaties kunnen worden voorkomen.

Minder verkeer kan voor ondernemers ook als een nadeel worden gezien, vanwege mogelijk minder klandizie. Hasselt is echter niet groot en de Hoogstraat blijft goed bereikbaar, waardoor dit effect toch als beperkt wordt ingeschat.

De afrit van de N331 naar de van Nahuysweg is zeer wenselijk, omdat zo verkeer naar de jachthaven, bijvoorbeeld met boottrailers, niet door het hele centrum hoeft. Dit ontlast het kleinschalige centrum. Bij het Justitie Bastion is uiteindelijk gekozen voor alleen een aansluiting vanuit het Justitie Bastion naar de Zwartewaterweg/Buiten de Venepoort. Verkeer vanuit de van Nahuysweg, waaronder het verkeer vanuit de jachthaven kan zo goed weg. In combinatie met een enkele richting op de Hoogstraat richting de Markt, is het niet nodig dat verkeer vanuit de Zwartewaterweg ook naar het Justitie Bastion hoeft te rijden.



▲ Variant 2

Dit beperkte verkeer kan prima via de Hoogstraat worden geleid. Hierdoor is de aansluiting op de Zwartewaterweg bij het Justitie Bastion ook beter en veiliger uit te voeren. Een ander voordeel van het rijden op de Hoogstraat richting de Markt is dat bezoekend verkeer zich eerst in het centrum kan oriënteren om vervolgens een parkeerplek te zoeken op de Boulevard of de van Nahuysweg. Van dicht bij het centrum tot steeds verder weg zullen dan op vanzelfsprekende wijze de parkeerplaatsen worden opgevuld. Zoekverkeer wordt zo zoveel mogelijk tegengegaan.

Met uitzondering van de N331, Zwartewaterweg en Buiten de Venepoort, kennen alle genoemde wegen een snelheidsregime van 30km/u. Echter om de veiligheid van de fietser te vergroten wordt overwogen de Buiten de Venepoort 30km/u te maken.



▲ Variant 3



▲ Historische foto Hoogstraat





3 UITWERKING VISIE

3.1 Deelgebieden

3.1.1 Rivierfront

3.1.1.1 Boulevard

Huidige situatie

De boulevard bestaat uit de Kaai, de Julianakade en het Meijersbolwerk. De Kaai en Meijersbolwerk zijn nu vooral parkeerplaatsen, waarbij de auto's vaak het zicht op het Zwarte Water ontnemen. Op de Julianakade staat een rij bomen, daarnaast staan op diverse plaatsen nog losse bomen.

De primaire dijk loopt door het historisch centrum van Hasselt. De rivierboulevard en sommige van de aangrenzende gebouwen liggen buitendijks.

Functies openbare ruimte

De Boulevard heeft meerdere functies:

- Wandelgebied aan het Zwarte Water
- Parkeerplaats voor omwonenden
- Parkeerplaats voor bezoekers
- Aanlegplaats voor diverse soorten schepen
- Ruimte voor terrassen
- Ruimte voor festiviteiten in het algemeen en de kermis in het bijzonder

Aansluiting op historisch kader

Het grootste deel van de boulevard ligt buiten de stadsmuren, met uitzondering van het Meijersbolwerk. Vooral bij de Vispoort is de oude stadsmuur nog goed te zien. In de nieuwe situatie worden nieuwe keermuurtjes langs de boulevard gezien als een nieuwe schil van stadsmuren. De lijn van deze muren is waar mogelijk afgeleid van de oude stadsmuur, om de historie zoveel mogelijk invoelbaar te maken.

Aan het Burgemeester Royerplein, tussen de twee Justitie Bastion wegen staat een gemetselde zuil met een leeuwenbeeldje. Dit heeft een historische betekenis. Vroeger heeft er aan de overzijde, richting Kaai, eenzelfde beeldje gestaan. In het huidige plan wordt voorzien om deze op te metselen of delen van de oude stadsmuur in de bestrating terug te laten komen.



▲ Zuil met leeuwenbeeldje



[illegible]

Inrichting

Op de Kaai worden verschillende hoogteniveaus gecreëerd met een verschillende overstromingsfrequentie. De keermuurtjes worden aangelegd om het hoge water op de verschillende niveaus tegen te houden. De hele rivierboulevard wordt een multifunctionele en gevarieerd ingerichte waterkering, die de historische band van Hasselt met het water weer zichtbaar en beleefbaar maakt. Op het hoogste niveau kunnen auto's veiliger parkeren, terwijl voetgangers op een lager niveau dicht bij het water lopen. Dit heeft niet alleen als voordeel een verkeersveiliger situatie voor de voetganger, maar levert nadrukkelijk ook een hogere verblijfskwaliteit op. De lagere wandelzone voor voetgangers loopt van het Burgemeester Royerplein naar de Vispoort. Bij alle stegen zijn doorsteken gemaakt naar de wandelzone, zodat men altijd vanuit de stegen direct naar het water kan lopen. Bij hoge waterstanden zullen deze 'gaten' moeten worden dichtgezet met schotten. De meeste aansluitingen vinden plaats door middel van trappen, maar bij het Burgemeester Royerplein en de Vispoort zijn hellingen. Hierdoor kunnen ook mindervaliden en ouders met kinderwagens eenvoudig van het hele gebied gebruik maken. Een deel van de wandelzone wordt uitgevoerd als een vlonder die uitkraagt over de huidige kademuur. Vanuit deze vlonder is ter plaatse van de aansluiting op de watersteeg ook een lager gelegen steiger te bereiken. Aan deze steiger kan pleziervaart aanmeren.

Ten behoeve van de verblijfskwaliteit en de waterbeleving wordt, als onderdeel van de wandelzone, het Meijersbolwerk gedeeltelijk vrijgemaakt van parkeren.

Bij de kade ligt de nadruk op verharding en muurtjes, maar dit wil niet zeggen dat er geen groen is. Zoals eerder aangegeven bij de visie, heeft de kade tevens door middel van bomen ook een groen karakter. De bastions, cq 'koppen' van de kade (Meijersbolwerk, kade Burgemeester Royerplein) worden voorzien van groepen bomen, of worden bestaande boomgroepen gehandhaafd en/of versterkt. Op het Meijersbolwerk wordt het kunstwerk nu ingekaderd door bomen, waardoor het meer tot zijn recht komt. Onder de bomen worden tevens enkele bankjes geplaatst met uitzicht op het Zwarte Water.

In aansluiting op de rij bomen op de Julianakade worden op de Kaai op het parkeerniveau op min of meer regelmatige afstand ook bomen gelegen. De bomen zijn zo geplaatst dat ze de doorsteken naar de stegen markeren. De bomen zijn niet alleen visueel aantrekkelijk, maar zorgen – zeker op de warmste dagen – voor een aangename verblijfsklimaat.

Functionele bijzonderheden

De ruimte voor de Vispoort is vrij gehouden van parkeren. Niet alleen is dit noodzakelijk voor een goede verbinding voor voetgangers van wandelzone met de Vispoort, maar het geeft ook ruimte aan verkeer om indien nodig makkelijker te kunnen keren.

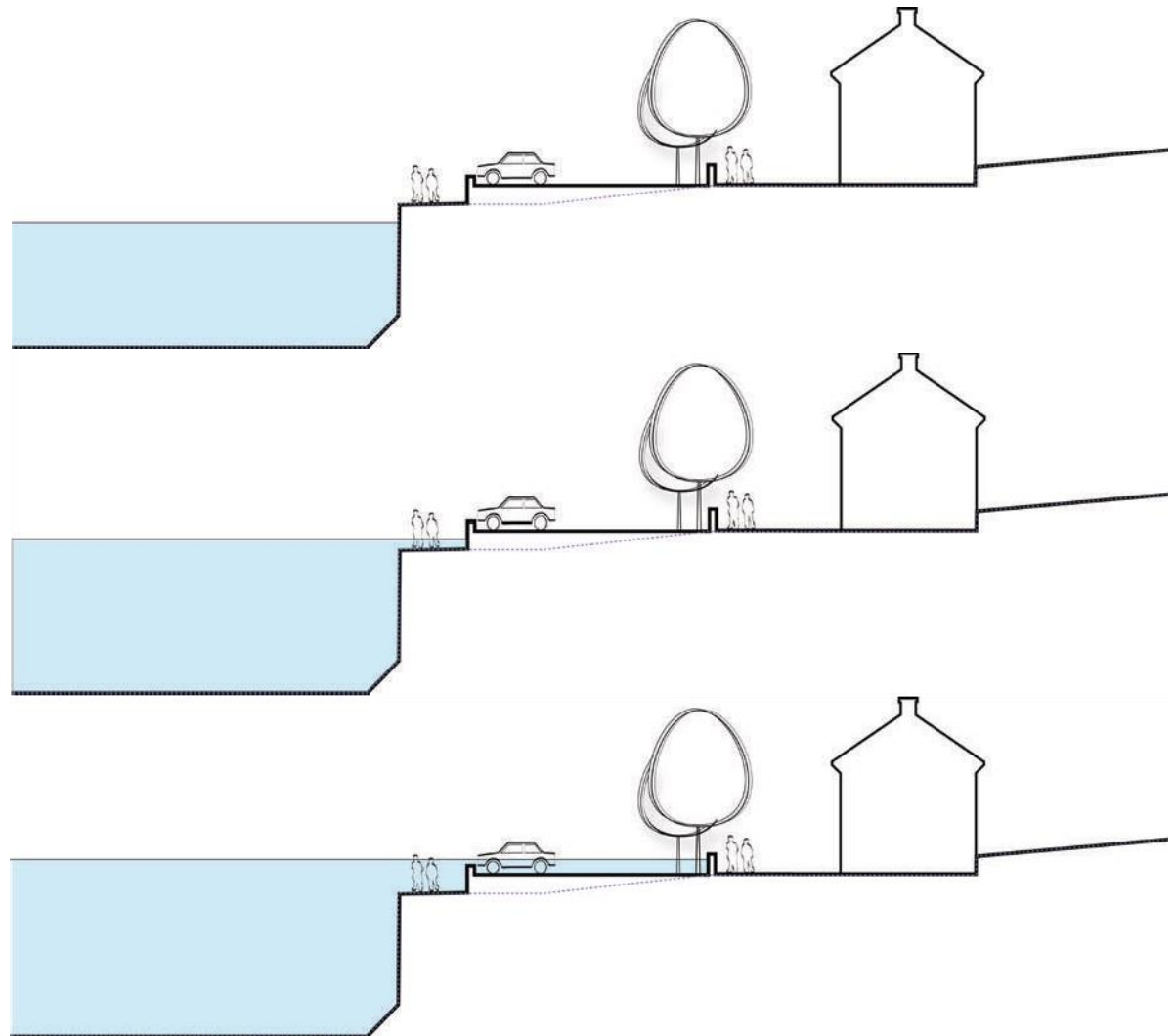
De Kaai is de huidige locatie van de kermis. De diverse hoogteverschillen maken het lastiger om de kermis hier te houden. Vooral de stand van de botsautootjes heeft een forse omvang. Door middel van een onderconstructie blijft het mogelijk om deze attractie in het gebied te blijven plaatsen. Op detailniveau zijn hiervoor een aantal aanpassingen doorgevoerd.

In de huidige situatie zijn diverse voorzieningen aanwezig, waaronder voor het redden van drenkelingen, maar ook ondergrondse afvalcontainers. Hier moet in het uiteindelijke plan nog een definitieve plaats voor worden gevonden. Ten aanzien van de ondergrondse afvalcontainers moeten de consequenties met mogelijke overstromingen nog nader worden beschouwd.

De lagere steiger kan kwetsbaar zijn voor grotere schepen. Hier dient bij de constructie rekening mee gehouden te worden door onder andere voldoende stevige meerpalen te gebruiken.



▲ Historische foto, Vispoort



Werking muurtjes bij hoog water ►

3.1.1.2 Van Nahuysweg

Huidige situatie

De van Nahuysweg speelt nu geen belangrijke rol in de verkeersstructuur van Hasselt. De weg loopt langs de achtertuinen van de woningen die hun voorzijde hebben langs het Justitie Bastion. Het parkje tussen de van Nahuysweg en het Zwarte Water is sober ingericht met gras, wat bomen, enkele speeltoestellen voor kleine kinderen en een paar bankjes. Bij hoge waterstanden overstroomt het park.

Functies openbare ruimte

De van Nahuysweg krijgt een meer doorgaande verkeersfunctie, door de aansluiting op de N331 en via het Justitie Bastion op de Zwartewaterweg/Buiten de Venepoort. Daarnaast wordt de parkeerfunctie sterk uitgebreid. Deze parkeerplaatsen zijn van belang voor het goed functioneren van het heringerichte centrum en de boulevard.

Het park heeft een verblijfsfunctie, waar eventueel ook evenementen georganiseerd zouden kunnen worden.

Aansluiting op historisch kader

Het hele gebied, inclusief de woningen liggen buiten de oorspronkelijke stadsmuren en daarmee ook buitendijks.

Inrichting

De weg wordt heringericht en de geplande parkeerplaatsen worden uitgevoerd in grasbetonstenen, zodat deze zo min mogelijk inbreuk doen op het parkgebied.

Opties

In plaats van een groene uitvoering van de parkeerplaatsen is ook een variant uitgewerkt, waarbij eenzelfde opzet als bij de boulevard is gehanteerd. Dit wil zeggen dat de parkeerplaatsen door middel van een muur van het lager gelegen gebied worden afgeschermd. Vanuit waterveiligheid is dit een gunstiger situatie, doordat de weg, geparkeerd auto's en achtergelegen panden langer tegen hoogwater worden beschermd. Doordat er veel bezwaar was tegen deze harde uitwerking als inbreuk op het groene zicht op het Zwarte Water, is hier nu niet voor gekozen.

Het parkje krijgt ook een opwaardering. Het pad zal wat meer door het gebied heen slingeren. Tevens zal het wat parkachtiger worden aangekleed. Hiervoor zijn twee opties: een romantisch park met bijvoorbeeld fruitbomen of juist een natuurlijk park. Dit laatste heeft de voorkeur, omdat het het best bij de omstandigheden past. Met een slim maaibeheer, goede natuurlijke zaadmengsels en natuurlijke bomen en heesters kan het parkje eenvoudig aantrekkelijk worden gemaakt. Echter hoe natuurlijker, hoe minder het parkje geschikt is voor andere activiteiten.



parkeervak op kenteken
f.b.v. huisarts

parkeervak vervalt
(was reeds ontoegankelijk
i.v.m. bloempotten)

parkeervak weer toegankelijk
maken (was van kruis voorzien)

invalideparkeervak vervangen
door gewoon parkeervak

N331 Zwartsluizenweg

bus

Justitie Boston

Roosstraat

Meestersteeg

Justitie Boston

van Nahuysweg

fietsbeugels

carport

3.1.1.3 Grintwal

Huidige situatie

In de huidige situatie is de Grintwal vooral een kale hellende kade met parkeerplaatsen en aanlegruimte voor beroepsvaart met zicht op de achterzijde van de woningen langs het Eiland. Het gebied ligt buitendijks en de muurtjes op de grens van de tuinen vormen min of meer de lijn van de waterkering. Grenzend aan de Grintwal ligt het Diamanten Bolwerk. Dit was een belangrijk onderdeel van de vestingwerken van Hasselt, maar is nu niet meer dan een braakliggende weide. In het verleden zijn plannen ontwikkeld voor woningbouw op het Diamanten Bolwerk, maar deze plannen zijn voorlopig uitgesteld. De gemeente wil vooruitlopend daarop wel overgaan tot herinrichting van de Grintwal.

Functies openbare ruimte

De Grintwal heeft meerdere functies:

- Parkeerplaats voor omwonenden in het algemeen van het Eiland in het bijzonder
- Parkeerplaats voor bezoekers
- Aanlegplaats voor beroepsvaart met ruimte voor bevoorrading
- Ruimte voor festiviteiten

Aansluiting op historisch kader

Ter plaatse van de aansluiting van de Grintwal op het Eiland (kavel 37) lag ook de vroegere Enkpoort. In de huidige situatie gaat de aansluitende weg hier dwars overheen. Door deze weg te verleggen, ontstaat ruimte voor een ontwikkeling waarbij de geschiedenis van de Enkpoort met het vroegere rondel weer zichtbaar wordt gemaakt. De bouwruimte is ca. 1340m² en zou bijvoorbeeld de functies wonen en/of horeca met terras kunnen hebben.

Het ontwikkelen van deze bouwruimte valt buiten dit DO. De muur die in het plan de verbindingsweg begeleidt is afgeleid van de vroegere muur bij de Enkpoort. Deze muur zou doorgezet kunnen worden om de omtrek van het Diamanten Bolwerk weer te accentueren. Diamanten Bolwerk en Grintwal lopen dan niet meer onzichtbaar in elkaar over. Zeker als het Diamanten Bolwerk wordt versterkt met een bomenkader, wordt de historische situatie daardoor weer helder. Deze opzet is in te bedden in de eerder voor dit gebied ontwikkelde stedelijke planvorming, maar valt buiten het kader van dit DO.

Inrichting

Het huidige hellend maaiveld wordt opgedeeld in twee terrassen:

1. De hoger gelegen boulevard
2. De lager gelegen (groene) parkeerkade

De hoger gelegen boulevard is niet alleen een verblijfsgebied als overgang naar de woningen, maar is als het ware ook de uitloper van het centrumgebied. Ze voldoet aan de (toekomstige) normen voor waterveiligheid. Het gebied is toegankelijk voor de bewoners, om indien nodig met de auto bij de achterzijde van de woningen te komen om bijvoorbeeld te laden en te lossen. Tevens zijn zo de woningen aan de achterzijde bereikbaar voor nood- en vuilophalendiensten.

Ter afscherming maar vooral in het kader van verbetering van de waterveiligheid, wordt de overgang naar het lage deel gevormd door een keermuur. Op de boulevard is langs de keermuur is een rij bomen geprojecteerd, terwijl het lager gelegen deel zoveel mogelijk een open karakter houdt. Dit past in het streven van een lommerrijk karakter van de diverse kades en open groene buitendijkse gebieden. De afstand van de bomen is zodanig dat er voldoende doorzicht vanuit de woningen op het Zwarte Water blijft.



- Legenda**
- asfalt met splitslaag
 - betonstraatstenen, keifmaat
elieboogverband, kleur grijs
 - betonstraatstenen, keifmaat
keperverband, kleur grijs
 - straatbakstenen keifmaat
keperverband, kleur rood
 - straatbakstenen keifmaat
elieboogverband, kleur rood
 - straatbakstenen keifmaat
halfsteensverband, kleur rood
 - straatbakstenen keifmaat
keperverband, kleur rood
 - straatbakstenen keifmaat
elieboogverband, kleur rood
 - straatbakstenen keifmaat
halfsteensverband, kleur rood
 - straatbakstenen keifmaat
elieboogverband, kleur rood
 - grasbetonstenen
 - granietkeien
 - straatbakstenen keifmaat
keperverband, kleur geel
 - straatbakstenen keifmaat
elieboogverband, kleur geel
 - straatbakstenen keifmaat
halfsteensverband, kleur geel
 - straatbakstenen keifmaat
halfsteensverband, kleur geel
 - straatbakstenen keifmaat
elieboogverband, kleur geel
 - betonband
kleur hardsteenkleur
 - inligoot
 - steiger
over bestaande keerwand
 - parkeerplaats
 - invalideparkeerplaats
 - in te zaaien terrein/berm
 - nieuwe boom
 - bestaande boom handhaven
 - bestaande leiboom handhaven
 - trap
 - vulcontainer
 - boomrooster granietkeien
 - boomrooster gietijzer
 - boomrooster gietijzer
 - boomrooster gietijzer
 - straatbank

Vanwege het intensieve gebruik zijn in het lagere deel de wegen, parkeerplaatsen aan de woningzijde en de verkeersruimte langs het water wel verhard. De overige ruimte blijft zoveel mogelijk gras. De parkeerstrook waar naar verwachting minder intensief wordt geparkeerd, wordt net als de rest van de parkeerruimte ingericht met betonstraatstenen. In alle situaties is het hele gebied daardoor voor tal van activiteiten bruikbaar, ook als het eens onder water heeft gestaan.

Er is niet gekozen voor een rondrijlus waarbij hoger en lager gelegen deel met elkaar verbonden worden. Niet alleen kost dit ruimte, maar tevens wordt zo onnodige drukte, overlast en onveilige situaties achter de woningen voorkomen.

Functionele bijzonderheden

Belangrijke randvoorwaarde voor de inrichting van de Grintwal is de grote feesttent die ten behoeve van festiviteiten geplaatst moet kunnen worden. Hiervoor gelden de volgende dimensies voor de feesttent en bijbehorende voorzieningen:

- Afmetingen feesttent: 20 bij 50 meter.
- Koelcontainer 6 bij 2,5 meter.
- Kleedunit 6 bij 2,5 meter.

Voor de bevoorrading dient een vrachtauto aan de achterzijde van de tent (dus aan de zijde van de ingang gracht) te kunnen komen. Dat is ook de plek van het podium in de tent uiteraard. Ten behoeve van de brandweer dient een strook van 3 tot 3,5 meter vrije ruimte rondom de tent te zijn. Er zijn meerdere nooduitgangen, waaronder aan de zijde van het Zwarte Water. Er dient daarom ruimte van minimaal 3 meter tussen de tent en het Zwarte Water te zijn. Het DO voldoet aan deze voorwaarden.

De huidige trap bij de sluis om vanuit het niveau van het hoger gelegen deel op het niveau van de brug te komen voldoet niet meer en zal in het kader van deze plannen worden vervangen. Er is hier helaas geen ruimte voor een hellingbaan voor mindervaliden.

Als onderdeel van de herinrichting van de Grintwal zal ten behoeve van de pleziervaart een drijvende sanitaire voorziening worden gerealiseerd.

Opties

Op basis van suggesties van bewoners is overwogen om de boulevard ook extra betekenis te geven bij festiviteiten. In plaats van een keermuur is dan sprake van een doorgaande trap. Deze trap kan bij festiviteiten tevens als tribune fungeren. Om de waterveiligheid te blijven garanderen, zouden de bomen dan in bakken moeten worden geplaatst. Bij hoge waterstanden kunnen tussen de bomen schotten worden geplaatst. Vanwege de aanzienlijk hogere kosten is hier in het DO uiteindelijk niet voor gekozen.

3.1.2 WINKELGEBIED + OVERIGE WEGEN CENTRUM

Huidige situatie

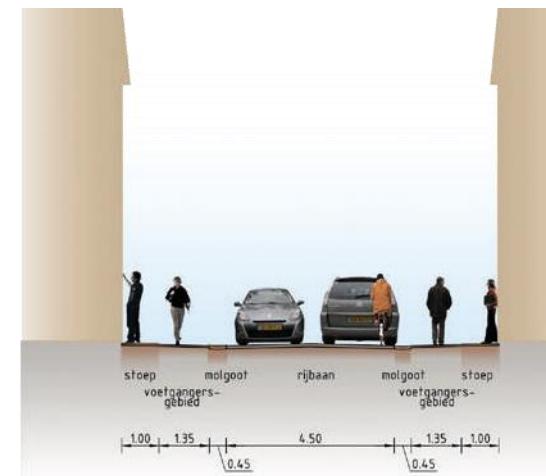
In het hele centrum zijn relatief nauwe straten. De straten hebben soms één- en soms tweerichtingsverkeer. De meeste winkels komen voor in de straten nabij de Markt. Op het eerste deel van de Hoogstraat en de Nieuwstraat (vanaf de Markt gezien) zijn de meeste winkels te vinden. Op en om de Markt is horeca aanwezig. Ten opzichte van de Ridderstraat en de Nieuwstraat heeft de Hoogstraat een iets breder profiel. Desondanks is ook hier de ruimte voor voetgangers vaak (te) smal. Langs de meeste straten is parkeren aanwezig, maar dit is niet structureel. De parkeerplaatsen aan de overgang tussen Markt en Burgemeester Royerplein blokkeren een goede loopverbinding richting de rivierboulevard. Op het Burgemeester Royerplein zelf en bij de aansluiting van de Hoogstraat op de Zwartewaterweg/Buiten de Venenpoort liggen plantsoentjes met wat haakse parkeerplaatsen. In het gebied is verder relatief weinig groen. Op de Markt staan twee lindes en in de Hoogstraat staan enkele leilindes. Rond de kerk en het stadhuis is het door turbulentie al snel zeer winderig.



▲ Foto van huidige parkeerplaatsen als barriere in loopverbinding Markt - Rivierboulevard

Funcities openbare ruimte

De wegen in het centrum hebben niet alleen een verkeers- maar ook een belangrijke verblijfsfunctie. Inwoners en bezoekers moeten er prettige kunnen rondwandelen, winkelen en kunnen zitten op terrasjes. Ten behoeve van het faciliteren van bewoners en bezoekers die snel even een boodschap willen doen, zijn er



▲ voorbeeld huidig profiel

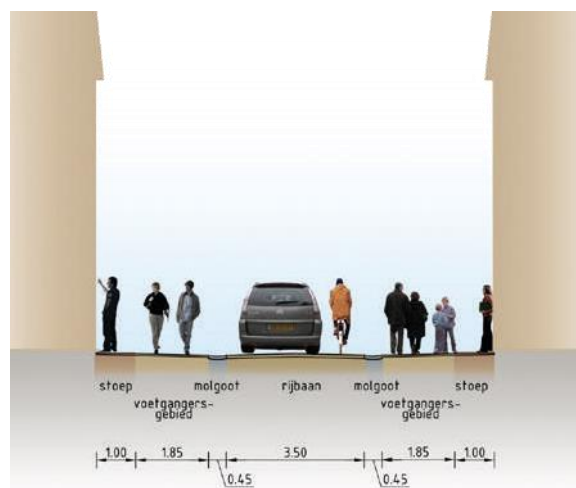
in het Winkelgebied zelf (een beperkt) aantal parkeerplaatsen, waar kortdurend geparkeerd mag worden. In de overige straten mag langer worden geparkeerd.

Aansluiting op historisch kader

Veel van deze straten hebben een lange historie en er zijn meerdere historische panden. Door meer rust en eenheid in de openbare ruimte te creëren zal de nadruk meer op deze panden en niet op de openbare ruimte komen te liggen. Bij het Burgemeester Royerplein kan worden ingespeeld op de oude tramhalte die hier is geweest, bij de trambrug over het Zwarte Water. Het brugwachtershuisje (nu ijssalon) dient aan het Burgemeester Royerplein een prominente zichtbare plek te hebben.

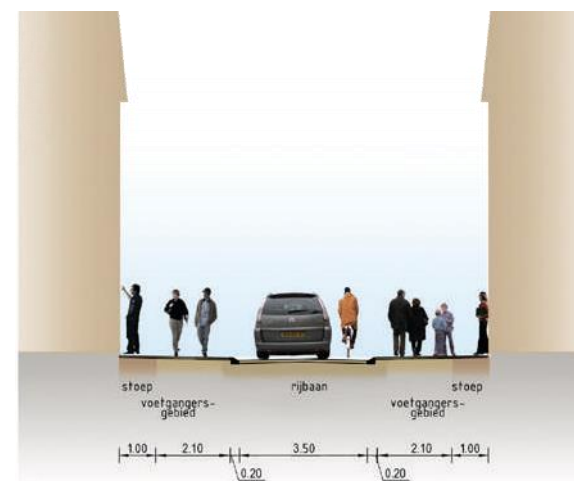
Inrichting

Alle straten in het centrum kennen een zelfde soort opzet. Door eenzelfde kleur materiaal te kiezen voor trottoir en weg, ontstaat meer rust en lijkt het gebied ruimtelijk groter. De variatie in de 'huisstoepen' voorkomt een steriele uitstraling. Het verschil tussen de wegen in het Winkelgebied en de overige straten is de kleur. In het Winkelgebied is de verharding geel en in de overige rood. Waar deze kleuren nu door elkaar worden toegepast, wordt deze nu gescheiden toegepast. Wie in het warme gele gebied is (de huiskamer) weet dat hij/zij in het centrum gebied is, waar bijvoorbeeld ook alleen kortdurend geparkeerd mag worden ('blauwe zone' of formeel benoemd: parkeerschijfzone). Door de aanpassing van de verkeersstructuur (zie § 2.4.2) kan het trottoir worden verbreed (zie profielen). Hierdoor is er aan beide zijde van de weg circa 50cm meer ruimte voor de voetganger.



▲ principeprofiel (variant A)

Op de Markt wordt meer ruimte gecreëerd door lichte aanpassing aan de weg en het aanpassen van de parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen aan het begin van het Burgemeester Royerplein vervallen ten behoeve van het realiseren van een betere verbinding tussen Markt en rivierboulevard. Voor alle aanpassingen aan parkeerplaatsen en de verantwoording zie § 3.3.



▲ principeprofiel (variant B)

Ten behoeve van een meer nostalgische vriendelijke groene uitstraling worden rond de Markt en aan het begin van het Burgemeester Royerplein rijen met leilindes voorzien. Deze begeleiden de wegstructuur en zouden samen met de twee extra bomen bij het oude stadhuis moeten helpen het microklimaat te verbeteren, door de windturbulentie wat te breken.

Het Burgemeester Royerplein wordt als één pleinachtige ruimte gezien met in het midden een plantsoen met aangrenzende parkeerplaatsen. Ter hoogte van de insteekhavens worden twee extra parkeerplaatsen gerealiseerd. De doorgaande lijn van de weg naar de van Nahuysweg wordt wel aangegeven, in tegenstelling tot de aansluitingen naar het Justitie Bastion. Vanuit deze wegen moet men over de pleinverharding naar de doorgaande weg rijden. Hierdoor ontstaat meer rust en meer verblijfskwaliteit in het gebied, terwijl functionaliteit niet wordt aangetast. Nabij het Zwarte Water wordt het beeld van het doorlopende plein doorgezet. Zoveel mogelijk overbodige elementen worden verwijderd. Het brugwachtershuisje zal zo nog beter tot zijn recht komen. Afgesproken is om wel een afscheiding te houden tussen het terras van Talamini en de rijbaan vanwege de veiligheid voor kinderen op het terras.

De situatie rond de aansluiting van de Hoogstraat op de Zwartewaterweg/Buiten de Venepoort wordt aangepast. Een grote variatie aan elementen, waar onder muurtjes en dergelijke dragen niet bij aan ruimtelijk hoogwaardige entree van het winkelgebied. De aanwezige parkeerplaatsen worden voortaan nog maar ontsloten vanuit de Buiten de Venepoort. Hierdoor wordt de entree naar het winkelgebied rustiger en wordt duidelijk dat deze parkeerplaatsen niet direct voor bezoekers zijn bedoeld. In plaats van muurtjes vormen (blok) hagen een vriendelijker groene entree.

Functionele bijzonderheden

Op de overgang van het Burgemeester Royerplein en de van Nahuysweg is langs de weg ruimte voor het georganiseerd stallen van fietsen. Dit vervult niet alleen een behoefte bij de ijssalon, maar ook voor de hele rivierboulevard.



▲ Foto van ijssalon met fietsen

Opties

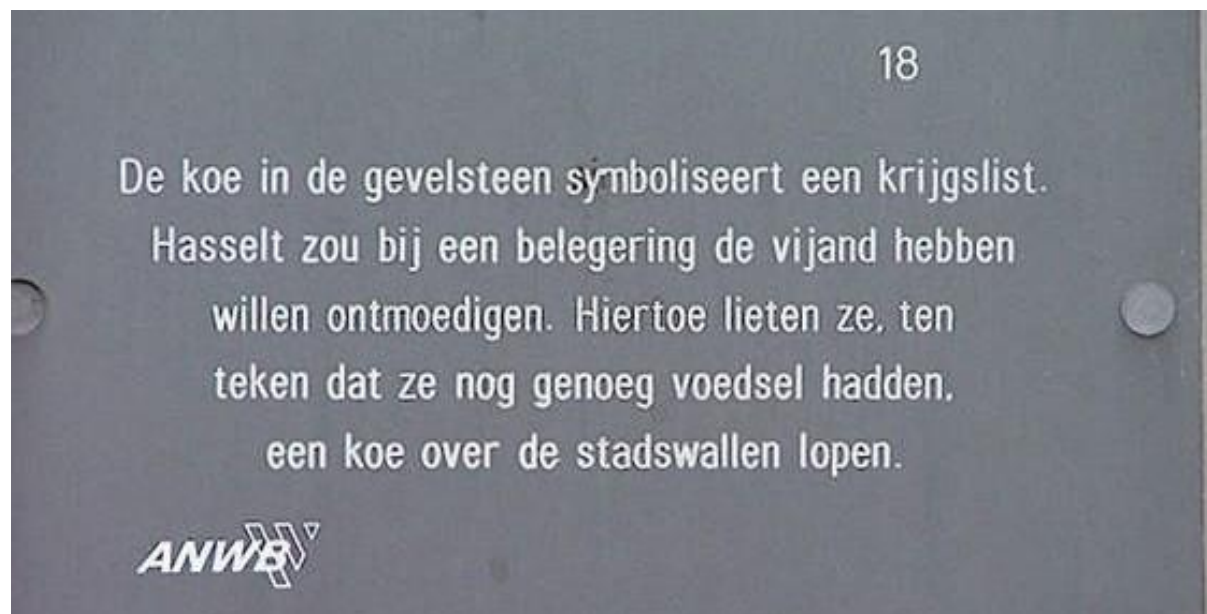
Tijdens de planvorming is aangegeven, dat het ruimtelijk en vanuit verblijfskwaliteit het mooiste zou zijn als alle parkeerplaatsen op het Burgemeester Royerplein zouden vervallen. Dit betekent voor veel bezoekers grotere loopafstanden naar de winkels en fastfood gelegenheden in het centrum. Dit zou ongunstig kunnen zijn voor het ondernemersklimaat, doordat kort winkelbezoek wordt ontmoedigd. Op de lange termijn is een optimaal uitgewerkte verblijfskwaliteit beter, maar op de korte- en middellange termijn lijkt dit vooralsnog niet haalbaar. Wanneer de parkeerplaatsen zouden verdwijnen, ontstaan ook mogelijkheden om hier bijvoorbeeld een oude tram te plaatsen als extra horeca voorziening die refereert aan de oude tramhalte. Het is denkbaar dat er ter hoogte van de ijssalon afwijkend straatmeubilair wordt geïnstalleerd gebaseerd op (onderdelen) van de vroegere trams.

Ter markering van de entree van het centrum ter hoogte van de Hoogstraat is voorgesteld deze te markeren met een kunstwerk. Eén van de ideeën is bijvoorbeeld om in de berm tussen N331 en Zwartewaterweg ter plekke van de voormalige vestingwal een beeld van een koe te plaatsen. Dit refereert aan het verhaal uit de historie van Hasselt (zie afbeelding). Door de koe uit te voeren in een materiaal als cortenstaal, kunnen hier ook letters in uit

worden gesneden met bijvoorbeeld een tekst die aan dit verleden refereert. Door de binnenkant van de koe te voorzien van verlichting, zal deze tekst 's avonds oplichten. Zo zal de koe ook dan een mooi landmark kunnen vormen. Bij het begin van de Hoogstraat kan een informatiepaneel worden geplaatst met informatie die uitleg geeft over de geschiedenis rond de koe.



▲ Foto van oude tramsituatie



▲ ANWB toelichting

3.1.3 Stegen

Huidige situatie

De huidige stegen zijn alle charmante, maar relatief onzichtbare achtergebieden.

Functies openbare ruimte

De stegen zijn onderdeel van het wandelcircuit. Een aantal is (deels) belangrijk voor laden en lossen voor omliggende panden. Richting de boulevard komen ze vaak uit bij terrassen. Er is behoefte om deze terrassen te vergroten.

Aansluiting op historisch kader

Voor de Vissteeg met Vispoort is historisch van grote waarde. Er waren vroeger nog wel meer verbindingen langs de Grote kerk, maar deze liepen niet door naar het water.

Inrichting

De stegen vormen interessante te ontdekken verbindingen. Het zijn vaak wat onduidelijke vormloze ruimtes, die het beste in zijn geheel met één materiaal ingevuld kunnen worden. Bij Achter 't Pannenwerk wordt de nu zeer wijde aansluiting met de Kaai versmald, waardoor niet alleen een betere ruimtelijke overgang ontstaat, maar er tevens meer ruimte is voor het aangrenzende terras. In deze steeg is ook de toreningang van de Grote Kerk. Om deze plek te markeren en nog intiemer te maken, is hier een nieuwe boom gedacht.

Opties

In eerdere planvoorstellen liepen de stegen als scheggen uit in het omliggende gebied. In de uiteindelijke uitwerking is hier niet voor gekozen. De stegen zijn qua verbindingen duidelijk ondergeschikt aan de verbinding via het Burgemeester Royerplein. Ook het continue karakter van de omliggende lijnen (Kaai, Ridderstraat etc.) worden belangrijker gevonden. De stegen vinden ook hun belangrijkste kwaliteit als intiem binnengebied.



▲ Foto Watersteeg

3.1.4 Zone N331

Huidige situatie

De N331 is een drukke provinciale weg die Hasselt in het Noorden ontsluit. De provincie gaat de huidige N331 aanpassen. De aansluiting van de Hoogstraat op de hoofdrijbaan van de N331 zal vervallen voor het gewone verkeer. Hier blijft alleen nog een verbinding voor streekvervoer. Doordat de N331 hier met een brug het Zwarte Water over gaat, dient bij het vormgeven van de afrit rekening gehouden te worden met forse hoogte verschillen.

Functies openbare ruimte

De zone heeft vooral een verkeersfunctie, maar markeert daarnaast ook de entree van Hasselt.

Aansluiting op historisch kader

De N331 is in het verleden nogal onhandig over de vroegere vestingwerken aangelegd. Het Justitie Bastion is gespaard gebleven en is nu een fraaie groene ruimte met diverse historische elementen.

Inrichting

De afrit van de N331 loopt tussen de N331 en de weg naar de ingang van de werf. Het verkeer vanaf de N331 komt zo niet vlak langs de hier gelegen (recreatie)woningen. De nieuwe afrit gaat wel ten koste van het huidige groen. Om de afrit maximaal af te schermen van de genoemde woningen, moet - in overleg met de provincie - in de nadere planuitwerking worden bekeken, hoe zoveel mogelijk groen kan worden teruggebracht. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de specifieke problematiek van detaluds.

Door middel van een middengeleider op de N331 wordt voorkomen dat verkeer over de andere rijbaan kan kruisen naar deze afrit. Gevaarlijke situaties worden zo voorkomen. De exacte vorm/tracé van de afrit, de manier waarop de afrit aansluit op de N331 en de exacte ligging en vorm van de middengeleider moeten nog in detail worden afgestemd met en worden goedgekeurd door de provincie Overijssel. De N331 is een provinciale weg. Over de vormgevingsprincipes heeft al wel overleg plaatsgevonden. De huidige stand van de gesprekken is vertaald in het DO.

De verbinding bij het Justitie Bastion op de Zwartewaterweg kan gerealiseerd worden met beperkte moeite en consequenties. Vooralsnog zullen 2 bestaande bomen langs de zijde van de Zwartewaterweg moeten wijken. De aansluiting bij het Justitie Bastion kan een potentieel gevaarlijke situatie voor fietsers veroorzaken. In de huidige situatie bevinden de fietsers zich in twee richtingen op een smalle betegelde

strook waarop ook de voetganger zich bevindt. De fietsers komen met een vaart de helling vanaf de brug af en kunnen mogelijk verkeer dat de Zwartewaterweg opdraait moeilijk zien om tijdig te kunnen remmen en/of veilig uit te wijken. Door aanpassingen aan de fietsstructuur (doortrekken fietssuggestiestroken aan weerszijde van de weg), het creëren van een plateau dicht bij de brug en voldoende uitzicht wordt hier een zo veilig mogelijke situatie voor alle weggebruikers gerealiseerd. Een alternatief is het realiseren van fietsstroken op de gehele lengte van de parallelweg. Ook hier geldt dat de Zwartewaterweg een provinciale weg is en de ontwerpkeuzes en exacte vormgeving onderwerp is van gesprek met de provincie Overijssel.



▲ Foto N331



3.2 MATERIALISATIE

3.2.1 VERHARDING

In de huidige situatie zijn veel verschillende materialen door elkaar toegepast. Zo is de weg vaak de ene kleur (geel of rood), terwijl het trottoir een andere kleur is. Zoals aangegeven wordt gestreefd naar een hogere kwaliteit met meer samenhang. Door weg en trottoir in één zelfde kleur materiaal uit te voeren ontstaat meer rust. Daar waar mogelijk wordt zo veel mogelijk materiaal hergebruikt. Op subtiële wijze wordt door middel van verschil in textuur (bestratingspatroon, grootte steen en een scheidslijn) onderscheid gemaakt tussen trottoir en weg. De weg is daarbij grover van textuur dan de trottoirs. Om de grens tussen weg en trottoir en weg voldoende scherp en dus veilig te maken, worden is een scheidslijn wenselijk. Hierbij wordt gekeken naar twee varianten:

- Variant A: contrasterende molgoot tussen weg en trottoir uitgevoerd in granietkeien.
- Variant B: contrasterende bandenlijn, waardoor de weg verlaagd ligt ten opzichte van het trottoir.

Beide situaties worden in de praktijk in historische steden wel toegepast, al komt (vooral vanwege de vaak smalle profielen) variant A het meeste voor (zie bijlage 1). Variant A sluit ook het meeste aan op de huidige situatie in bijvoorbeeld de



▲ Huidige situatie met veel materialen, kleuren en elementen

Hoogstraat. Welstand heeft aangegeven de voorkeur te geven aan variant B, doordat dit het meest herkenbaar een verschil tussen weg en trottoir realiseert.

Dit voorkomt onduidelijke en daardoor potentieel onveilig 'shared space' achtige situaties. Deze oplossing heeft echter ook nadelen. De band moet een hele flauwe geleideband zijn, omdat het anders de oversteekbaarheid (voor kinderwagens, mindervaliden etc.) belemmert wordt.

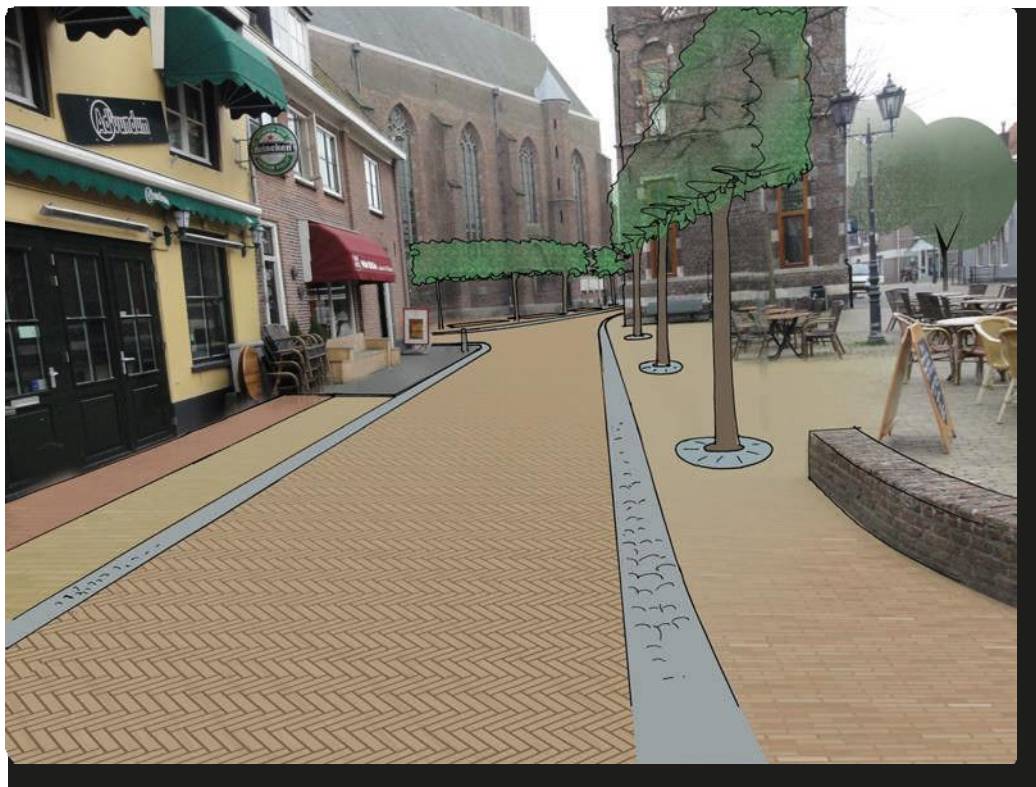
Parkeerplaatsen worden eveneens door middel van subtiele belijningen en verschillen in textuur uitgewerkt. Parkeerplaatsen waar een parkeerschijf verplicht is ('blauwe zone'), moeten conform het wettelijk voorschrift zijn voorzien van een blauwe lijn. Het is het meest fraai om dit te realiseren met een rij blauw geglaazuurde stenen.

Uitgangspunt bij de materialisatie is dat zoveel mogelijk het huidige materiaal wordt hergebruikt. Dit is niet alleen duurzaam en prijsbewust, maar kan vaak ook prima, omdat veel van de huidige oude straatbakstenen, kwalitatief goed zijn en prachtig bij het historische karakter van Hasselt passen. Dit geldt ook voor de aanwezige (graniet) keien. Overig materiaal, zoals betonstraatstenen passen hier niet goed bij en zullen daarom niet in het centrum worden hergebruikt.

Zoals aangegeven in § 3.1 verschilt de materialisatie enigszins per deelgebied.

Deelgebied	Weg	Trottoir	Parkeerplaatsen
Rivierfront			
- Rivierboulevard	Rode straatbaksteen dikformaat in keperverband	Rode straatbaksteen waalformaat in halfsteens verband	Rode straatbaksteen dikformaat in elleboogverband
- Van Nahuysweg	Rode straatbaksteen dikformaat in keperverband	Rode straatbaksteen waalformaat in halfsteens verband (woningzijde). Wandelpad in park asfalt met <u>splittlaag</u>	Grasbetonsteen.
- Grintwal	Hergebruik betonstraatstenen <u>keiformaat</u> in keperverband.	Rode straatbaksteen waalformaat in halfsteens verband	Deels hergebruik betonstraatstenen <u>keiformaat</u> in elleboogverband (woningzijde), overige grasbetonsteen.
Winkelgebied	Gele straatbaksteen dikformaat in keperverband	Gele straatbaksteen waalformaat in halfsteens verband	
Stegen		(Graniet)keien. De huidige verharding in de <u>Vissteeg</u> kan gehandhaafd blijven.	
Overige wegen centrum	Rode straatbaksteen dikformaat in keperverband	Rode straatbaksteen waalformaat in halfsteens verband	Rode straatbaksteen dikformaat in elleboogverband

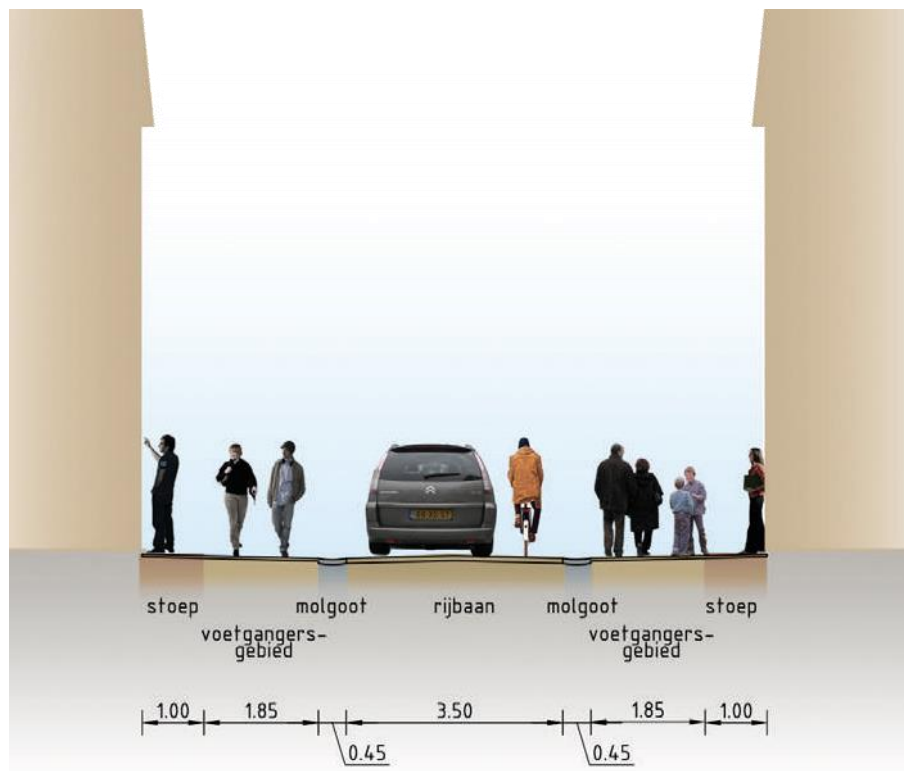
Tabel 1: overzicht materialisatie per deelgebied



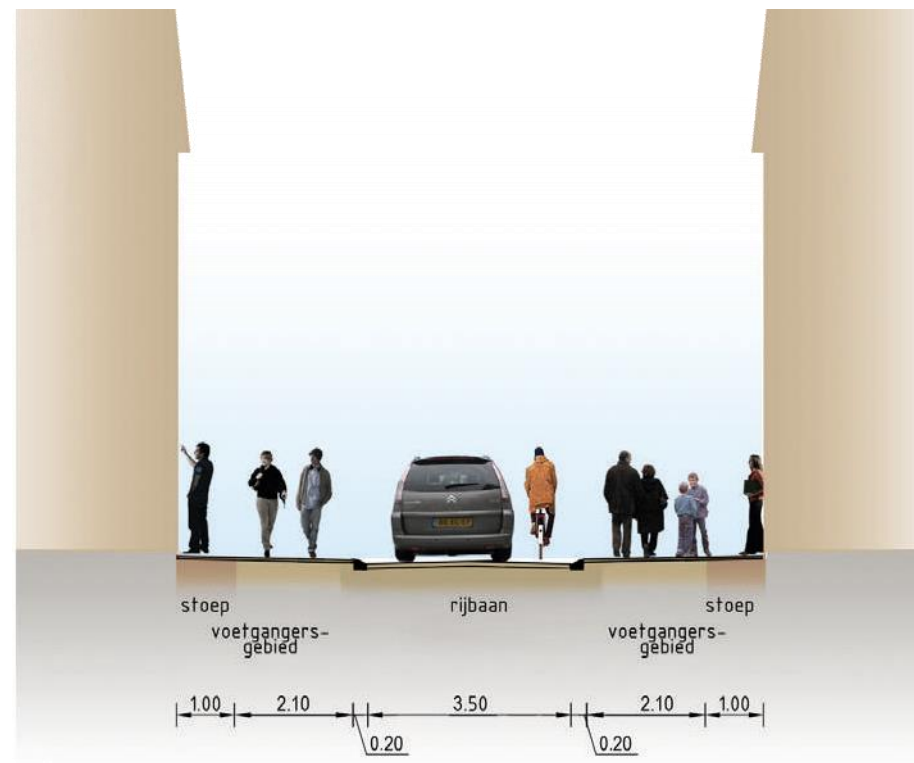
▲ Variant A



▲ Variant B



▲ principeprofiel variant A



▲ principeprofiel variant B

3.2.2 OVERGANG OPENBAAR – PRIVÉ

Een complicerende factor bij de herinrichting van de openbare ruimte is, dat in veel straten delen van de openbare ruimte niet in eigendom zijn van de gemeente. Niet alle privaat eigendom is nog als zodanig herkenbaar. Soms is dit nu integraal onderdeel van de openbare ruimte en algemeen te gebruiken als weg of trottoir. De 'huisstoepen' zijn wel een duidelijke markering van het privaat eigendom. Deze zijn dan ook de primaire verantwoordelijkheid van de eigenaren van de grond. De overige ruimte mag de gemeente in principe wel herinrichten. Nu is de lijn van die gronden die ook in de huidige situatie nog herkenbaar is als privaat eigendom niet altijd even logisch en praktisch. Met eigenaren zal in de uiteindelijke uitwerking overleg plaatsvinden om te komen tot een meer optimale situatie. Tevens zullen voorstellen worden gedaan over verbetering van de 'huisstoepen'. Bij een herinrichting in het verleden hebben eigenaren al eens een keuze kunnen maken uit een aantal standaard voorbeelden voor de inrichting van de 'huisstoep'. Onder andere het kenmerkende geel-rode schaakbord motief in bakstenen tegels schijnt hier uit voort gekomen te zijn. Niet alle materialen zijn op basis van de huidige inzichten even gelukkig gekozen. Ook zijn er in de loop der tijd tal van individuele aanpassingen geweest, waardoor de totale uitstraling niet meer aansluit bij het huidige definitief ontwerp. Als de herinrichting van de straten wordt gerealiseerd, wordt met eigenaren overlegd of en

zo ja hoe hun stoep(en) meer kwaliteit kunnen krijgen. Hierbij wordt gedacht aan de volgende standaardtypen:

- Schaakbordmotief van rode en gele bakstenen tegels
- Straatbakstenen in waalformaat in kleur en/of motief afwijkend van het trottoir.
- Hardsteen, granietkei en/of grintkeien.

De aansluiting van het openbaar gebied naar de diverse (winkel)panden is zeer divers. De vloer/drempelhoogtes zijn erg verschillend. Dit dient bijvoorbeeld zo onopvallend en op vergelijkbare wijze te worden opgelost. Te denken valt aan hartstenen 'drempelmatjes', zoals bijvoorbeeld ook gebruikt in de historische binnensteden van Amersfoort en Deventer. Dit zal per pand maatwerk vragen.



▲ Voorbeeld van een 'drempelmat' in het centrum van Deventer



▲ Combinatie dik- en Waalformaat



▲ Basalt (halfsteensverband)



▲ Gebakken Waalformaat (visgraatverband)



▲ Graniet (waaivorm)

3.2.3 STRAATMEUBILAIR

Er is nu een grote diversiteit aan elementen in de openbare ruimte in Hasselt. Deze wordt teruggebracht tot een aantal gelijksoortige elementen in een gelijke kleurstelling. Deze kleur moet nog nader bepaald worden, maar te denken valt aan donkerblauw (ral 5000). Deze kleur refereert aan water zonder te dominant te zijn. Alternatieven zijn Oudhollands groen (ral 6009) of een neutrale antraciet grijs (ral 7021). De huidige lichtmasten met een historische uitstraling passen prima in het gewenste beeld. Bankjes en hekwerken dienen op dit beeld aan te sluiten. Alleen op het lage deel van de Grintwal is het logisch om een functionelere lichtmast te gebruiken.

Er staan nu te veel paaltjes in het centrum. Het streven is zoveel mogelijk paaltjes te verwijderen. Alleen waar deze uit functioneel oogpunt (veiligheid etc.) absoluut noodzakelijk zijn, zouden ze gehandhaafd moeten blijven. De stenen diamantkoppalen zijn hier goed her te gebruiken. Verwijderbare paaltjes zijn afwijkend. Een stalen paal in een coating met een kleur die aansluit bij de rest van het centrum, duidt beter dat dit afwijkende paaltjes zijn.

Fietsenrekken uitvoeren door middel van fietsbeugels ('nietjes'), in een passende ral-kleur.



▲ Referentie, straatmeubilair parkbank



▲ Referentie, straatmeubilair kademuur

3.2.4 BEPLANTING

Bestaande bomen blijven gehandhaafd. Nieuwe bomen zijn (zilver)lindes. Rond de markt zijn extra leilindes voorzien. Ter plaatse van de toreningang van de Grote Kerk zou als accent in plaats van een linde ook een afwijkende soort toegepast kunnen worden. Deze kan heel licht zijn, zoals een Gleditsia, of meer aanwezig, zoals een Liquidambar met haar opvallende herfstkleur.

In het parkje aan de van Nahuysweg worden extra bomen voorzien. In contrast met de bomen op de kades, dienen vooral geen statige monumentale bomen te zijn. Te denken valt aan fruitbomen of qua overstromingsrisico's misschien beter nog schietwilgen.

Bomen in verharding zoveel mogelijk plaatsen in boomroosters. Zo blijft het loopgebied maximaal, terwijl de boom goed kan blijven groeien.

Lage bodembekkende- en/of heesterbeplanting wordt zoveel mogelijk vervangen door gras of haagbeuk (blok)hagen. Dit geeft een rustiger en rustieker beeld. In het parkje aan de van Nahuysweg kan het gras ook een natuurlijker uitstraling krijgen, door (op delen) een ander maaibeheer toe te passen en het inzaaien van natuurlijker mengsels.



▲ Referentie, combinatie van materialen



▲ Referentie, (zilver) lindes

3.3 PARKEERBALANS

Voldoende parkeerplaatsen is vanwege de beperkte ruimte in historische steden altijd een probleem. Hasselt is daarbij geen uitzondering. Door de smallere rijbaan in de Hoogstraat, vormen de door de ondernemers zeer gewenste aanwezige parkeerplaatsen minder een probleem. Deze blijven daarom ook allen gehandhaafd. Dit geldt ook voor de parkeerplaatsen in de Ridderstraat. In de Nieuwstraat vervalt één (mindervaliden) parkeerplaats, omdat deze binnen het krappere profiel niet goed past.

De Markt is letterlijk het centrum waar alles om draait in Hasselt. Geparkeerde auto's doen hier niet alleen sterk afbreuk aan, maar zorgen ook voor onoverzichtelijke onveilige situaties. De enkele parkeerplaats naast het stadshuis vervalt daarom. De parkeerplaatsen bij de Grote Kerk worden omgevormd voor minder validen parkeerplaatsen. Dit zal in de praktijk betekenen dat hier veel minder vaak auto's zullen staan en dan alleen als het vanuit de doelgroep echt nodig is, bijvoorbeeld om naar de kerk te gaan of boodschappen te doen.

De 4 parkeerplaatsen aan het begin van het Burgemeester Royerplein vervallen. Dit is het smalste deel van het Burgemeester Royerplein en belemmert in sterke mate de zo belangrijke verbinding tussen Markt en Boulevard. Het weghalen van deze parkeerplaatsen zorgt niet alleen voor een ruimere en daardoor veiliger looproute, maar ook voor een betere zichtrelatie

tussen beide gebieden. Om het verlies aan parkeerplaatsen in het centrum enigszins te compenseren, zullen aan de strook met haakse parkeerplaatsen op het Burgemeester Royerplein 2 parkeerplaatsen worden toegevoegd.

De belangrijkste parkeervoorzieningen zijn te vinden op de Boulevard, van Nahuysweg en de Grintwal. Door de herinrichting van de Boulevard zullen hier parkeerplaatsen verloren gaan. Dit geldt ook zoals aangegeven op het Meijersbolwerk. Door het creëren van parkeerplaatsen langs de van Nahuysweg wordt dit gecompenseerd. Daarnaast worden er ook zoveel mogelijk parkeerplaatsen gecreëerd op de Grintwal. Ten opzichte van de aangegeven parkeerplaatsen op de Grintwal zijn dit er duidelijk meer. Echter in de praktijk stonden er door creatief te parkeren, vaak meer auto's op de Grintwal. Formeel neemt door de herinrichting de capaciteit toe, maar praktisch gezien zal ze afnemen. Het is echter lastig te zeggen in welke mate dan sprake is van een afname.

Aanvullende (overloop)parkeerplaatsen zouden mogelijk gecreëerd kunnen worden aan de van Nahuysweg ten noorden van de N331. Of deze parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden en zo ja hoeveel en hoe is nog niet te bepalen, omdat dit sterkt afhangt van de definitieve uitwerking van de afrit van de N331.

In het deelgebied winkelgebied geldt beperkt parkeren met een maximale duur van een uur. Deze parkeerbenadering werkt alleen,

als dit ook daadwerkelijk structureel wordt gehandhaafd. Hierdoor ontstaat bijvoorbeeld in de Hoogstraat ook voldoende doorstroming op de parkeerplaatsen. Naar verwachting zullen de ondernemers juist daarvan profiteren. Bewoners en personeel dienen binnen de aangegeven tijden dan ook op andere locaties moeten parkeren, waardoor deze ruimtes vrij blijven voor winkelend publiek. Hierdoor ontstaat het door winkeliers gewenste stop en shop-parkeren.

Straat	Aantal parkeerplaatsen huidige situatie	Aantal parkeerplaatsen nieuwe situatie	Saldo	Opmerkingen
Nieuwstraat	3	2	-1	Dit betreft de gehandicaptenparkeerplaats.
Ridderstraat	10	10	0	
Hoogstraat	10	10	0	
Markt	4	3	-1	De overblijvende parkeerplaatsen worden minder validen parkeerplaatsen.
Burgemeester Royerplein	11	9	-2	
Boulevard	64	38	-26	
Meyersbolwerk	18	9	-9	
Van Nahuysweg ten zuiden N331	5	57	+52	
Van Nahuysweg ten noorden N331	0	?	?	De mogelijkheden voor parkeerplaatsen op deze locatie moeten nog nader verkend worden en hangen samen met de definitieve uitwerking van de afrit van de N331 naar de van Nahuysweg.
Grintwal	40	72	+32	De huidige situatie is gebaseerd op het aantal aangegeven parkeerplaatsen. Dit is in de praktijk minder dan de werkelijke huidige parkeerruimte op de Grintwal.
TOTAAL	165	209	+43	

Tabel 2: parkeerbalans





BIJLAGE 1

REFERENTIEBEELDEN

HISTORISCHE BINNENSTEDEN







Kampen















BIJLAGE 2 KOSTENRAMING

VERTROUWELIJKE BIJLAGE

