

# Herinrichting van de Europalaan in Genk

De Europalaan in Genk voorziet in de oostwestelijke ontsluiting van het centrum en is daardoor de belangrijkste en drukste invalsweg van de Limburgse shoppingstad. Waar de rechtlijnige 2x2 rijstroken met middenberm snelheidsbevorderend werkten, brachten de vele lichten de grote hoeveelheid auto's tot stilstand. Dit veroorzaakte tijdens de spitsuren grote verkeersopstoppingen. De verkeersslagader was ofwel een blikken muur van auto's, ofwel een onmogelijke oversteekplaats. Hoe dan ook creëerde ze een kloof tussen noord en zuid. Kortom, de Europalaan was in Genk tot voor kort een ware 'place misère'.

## De oorspronkelijke toestand (1995)

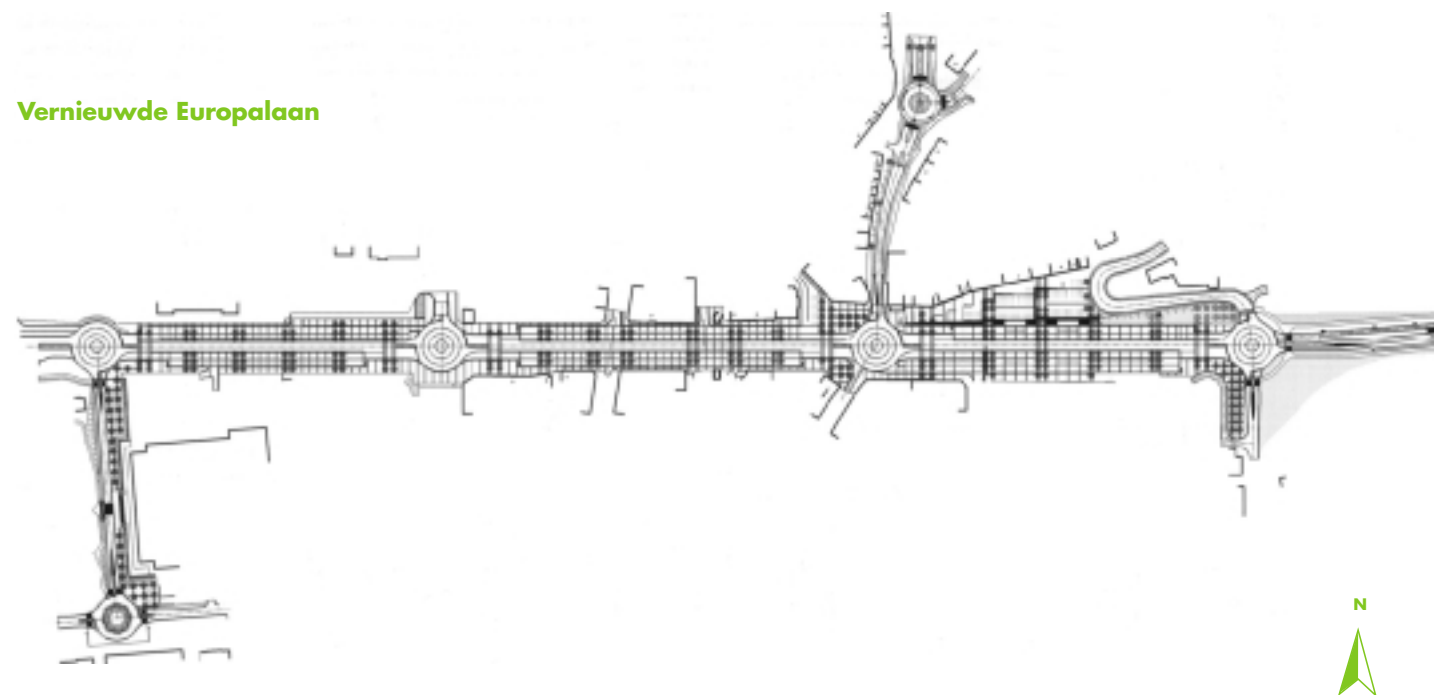
De ontstaansgeschiedenis van de Europalaan loopt parallel met de opmars van de Limburgse Mijnen. Tijdens deze bloeiende periode was de ontsluiting van de mijnsite prioritair; de af- en aanvoer van kolen en materialen waren bepalend voor de aanleg van infrastructuur. Dit resulteerde in brede, rechtlijnige wegen die enkel tot doel hadden Genk in alle mogelijke richtingen te ontsluiten, en zo de uitvoer van kolen en dus ook de economische bloei te bevorderen.

Na verloop van tijd ontwikkelden er zich aan weerszijden van de Europalaan een diversiteit aan handels- en woonfuncties. Hieronder waren de drie overdekte shoppingcentra waarrond het centrum van Genk zich ondertussen heeft ontwikkeld en waaraan Genk haar reputatie als bruisende shoppingstad te danken heeft. Maar 'winkelen', 'werken' en 'wonen' rond een kale asfaltbaan, past heden ten dage niet meer in de visie van een moderne winkelstad. Samen met het Vlaams Gewest en De Lijn, besloot de stad Genk in 1995 tot de

opmaak van een nieuw ontwerp voor de Europalaan. Na een studie van een 4-tal jaren door het ingenieursbureau A+D MILIEU werd het vooronderzoek afgerond. Tijdens deze periode gaf de stad Genk aan A+D MILIEU de opdracht voor de opmaak van een mobiliteitsplan voor de Europalaan. Richtlijnen voor het ontwerpen waren beschreven in het mobiliteitsplan alsook het structuurplan van de stad Genk.

Algemeen kan men stellen dat er voor de globale aanpak van het ontwerp vanuit het overkoepelend mobiliteits- en structuurplan vertrokken werd, wat maakte dat een gewone facelift duidelijk niet voldoende was. Daar de herziening van de Europalaan integreerde in een 'grotere' context, en haar dus een rol als katalysator voor de verdere werken werd toegevoegd was een drastische imagowijziging wel aangewezen. De Europalaan werd geanalyseerd en geïnventariseerd. Zo ontstond een voorlopige visievorming waarin nog een aantal knelpunten te onderzoeken waren. Stedenbouwkundig en verkeerskundig onderzoek ondersteunde de visie met bijkomende analyses.

## Vernieuwde Europalaan



## Algemene situering

### Het voorontwerp kon opgesteld worden (1998)

Uit verkeersgerichte onderzoeken kwam al snel tot uiting dat de Europalaan een onoverzichtelijk uiterlijk had: onduidelijke kruispunten en onduidelijke verkeerssituaties. Hiervoor voorzag het mobiliteitsplan de afbouw van vier kruispunten naar drie kruispunten, ingericht als tweerijstrookrotondes. Simulaties toonden aan dat deze 'ronde punten' de verkeersstroom verwerkt kregen binnen de vooropgestelde eisen. Bijkomend punt is de verkeersstroom van doorgaand verkeer die de laan te verwerken kreeg. Om dit probleem aan te pakken, voorzag het mobiliteitsplan en het structuurplan de aanleg van een 'centrumring'. De laatste schakel hierin, was de aanleg van een nieuwe verbindingsweg achter het stadhuis, de 1ste Cyclistenlaan.

Hierdoor werd er een vierde kruispunt concreet. Door het weren van dit doorgaand verkeer, kon de laan worden zoals ze bedoeld is in een centrum van de 21ste eeuw: een prachtige invulling van verschillende in het oog springende materialen, zowel naar verharding toe als naar verlichting, straatmeubilair en beplanting toe. Zo werd er een volledig vernieuwd totaalbeeld/ sfeerbeeld gecreëerd. De laan moest een stukje openbare, groene ruimte worden waar er, naast het autorijden en naast de handels- en woonfunctie, plaats is voor verpozing op pleintjes. Om dit totaalbeeld te kunnen realiseren was een opbraak van oost tot west en van gevel tot gevel noodzakelijk.

De kale, onoverzichtelijke asfaltvlakte moet plaatsmaken voor een laan met een aangenaam karakter waar de auto en het openbaar vervoer hun



nieuwe toegewezen plaats, moet leren kennen en aanvaarden...

### Het ontwerp (1999)

Het vooronderzoek behelsde de volledige Europalaan. Voor de opmaak van het ontwerp werd enkel het centrumgebied weerhouden. De overige delen van de laan worden in de toekomst aangepast. Het af te bakenen gebied begint vanaf de A. Remansstraat tot en met het nieuwe kruispunt met de Eerste Cyclistenlaan. De basisaanpak voor dit gebied was simpel: van gevel tot gevel moet alles weg. De basisuitgangspunten waren minder simpel: het concretiseren van de wering van het doorgaand verkeer, het verbeteren van het doorstroomcomfort in oost-westelijke richting en het gevoelig verbeteren van de oversteekbaarheid voor de zwakke weggebruiker in noord-zuidelijke richting. De inrichting van de kruispunten als twee rijstrookrotondes op een manier die de pleinfunctie en integratie in de stedelijke omgeving mogelijk maakt: pleinen met rondgaand verkeer. De opdeling in een zone 50 voor de afwikkeling van het interne en externe verkeer en de zone

30 voor het bestemmingsverkeer. Met deze uitgangspunten in het achterhoofd, nam de stuurgroep in februari 1999 een start voor het opstellen van het definitieve ontwerp. Deze stuurgroep was in 1995 opgericht onder de leiding van het Vlaamse Gewest en bestaat uit afgevaardigden van alle belanghebbende partijen: de stad Genk, administratie Wegen en Verkeer (AWV), de Lijn, de Shopping centra en overige handel en het studiebureau.

### De invulling van de lege ruimte...

De laan is ontworpen als een rechte lijn van oost naar west, die onderbroken wordt door vier pleinen. Het middelpunt van deze pleinen bevindt zich op de as van de rechte lijn. Evenwijdig met deze as is de opdeling in zone 50 (hoofdweg) en de zone 30 (bestemming) gebeurd. Dwars op deze 'oost-westelijke lijnen' zijn er noord-zuidelijke lijnen gezet opdat er een raster bekomen wordt, dit patroon laat veel variatie toe. Om de eenvoud van het ontwerp te behouden, zijn er slechts enkele oostwestelijke lijnen geconcretiseerd

>> met hierop een veelvoud van noord-zuidelijke figuratielijnen. Deze figuratielijnen zullen van uitzicht anders zijn, zodat ze de dwarsverbinding van de laan zichtbaar concretiseren. Dit patroon wordt op het volledige ontwerp toegepast zodat de Europalaan een symmetrisch uitzicht bekommt dat door zijn eenvoud een grote herkenbaarheid van de ruimte vanaf het beginpunt tot het eindpunt bezit.

**Concretisering van de ontwerpfilosofie**

Door de uitbouw van de centrumring en de aanwezigheid van de autostrade in de nabije omgeving van het centrum, kon het doorgaande verkeer geweerd worden. De afbouw van 2 x 2 rijstroken naar 2 x 1 rijstroken volstaat dan ook om de verkeersstroom te verwerken. Het interne en externe verkeer van de zone 50 krijgt zijn plaats op de hoofdbaan, deze hoofdbaan omvat de centrale as, ze is opgedeeld in 2 rijstroken van 3,30 m incl. kantstrook en een gelijkgrondse middenberm met een breedte van 2 m. De materiaalkeuze hiervoor is asphalt. In deze zone geldt dus de 50 km/u begrenzing om alzo een vlotte bereikbaarheid van het centrum te garanderen.

Aan weerszijden van de zone 50, wordt de zone 30 gevormd. Deze zone onderscheidt zich wezenlijk van de hoofdbaan door een ander materiaalgebruik, geslepen betonstraatstenen met het uitzicht van blauwe hardsteen, door de inplanting van de groenvoorzieningen, door de verlichting en het straatmeubilair. Aanliggend aan weerszijden van de hoofdbaan, vormt de busbaan de ontsluiting voor het openbaar vervoer. Naast de busbaan, is de bedieningsweg met de parkeerzone voorzien. De overige ruimte wordt het voetpad.

Opbouw dwarsprofiel vanaf de as van de hoofdbaan  
 1 m gelijkgrondse middenberm  
 3,3 m rijstrook  
 2,5 m rustzone  
 3,5 m busbaan  
 2,5 m parkeerzone  
 3,5 m bedieningsweg vanaf 2,5 m voetpad

De zone 30 ligt verhoogd ten opzichte van de zone 50, het voetpad ligt in de zone 30 verhoogd ten opzichte van de bedieningsweg - parkeerzone - busbaan.

De afwikkeling van het autoverkeer is gesitueerd in de hoofdbaan of de ventweg, de bussen krijgen hun plaats toe-

gewezen op de busbaan, de voetganger zijn voetpad. De fietser vindt zijn plaats terug in de bedieningsweg en aangezien deze in de zone 30 ligt, is de snelheid hier laag genoeg voor de menging van fietsers met gemotoriseerd verkeer.

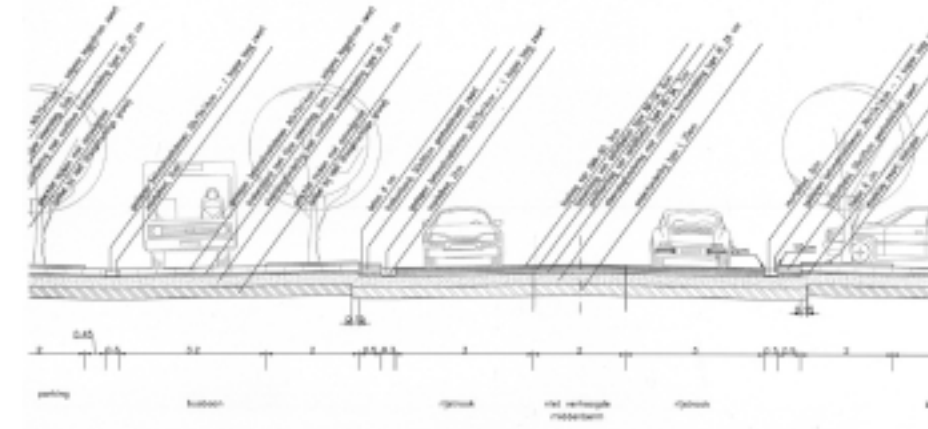
**De inrichting van de verkeerspleinen...**

Er is geopteerd om enkel de hoofdbaan rechtstreeks met de verkeerspleinen te verbinden. Concreet betekent dit dat de bedieningsweg en de busbaan vóór het verkeersplein invoegen bij de hoofdbaan.

Dit samenvoegen van de busbaan en de bedieningsweg gebeurt in een neutrale zone waar de bus haar voorrang behoudt. De neutrale zone bevindt zich op ongeveer 25 m van het plein met rondgaand verkeer.

Voor de fietsers zijn er twee opties: zij kunnen het voetpad, langs het plein met rondgaand verkeer volgen ofwel zich mengen in de zone 50 met het gemotoriseerd verkeer.

Voor de voetgangers zijn er zebra-paden voorzien op 10 m van het plein met rondgaand verkeer. Van deze



zebrapaden mogen ook de fietsers gebruik maken.

De verkeerspleinen hebben een diameter van 40 m, ze zijn opgevat als twee rijstrooksrotondes met een overrijdbaar middeneiland. Het rijgedeelte is verhard in asphalt met een belijning in zowel verfmarkeringen als inox nagels. Door de grootte van het kruispunt en de vlakheid van het middeneiland bekomt men een echt plein. Om dit plein in te kleden in een stedelijke omgeving, kwamen enkel de aanliggende verhoogde voetpaden en het middeneiland in aanmerking. Dit middeneiland is bewust weinig verhoogd uitgevoerd (cfr de gelijkgrondse middenberm van de hoofdbaan). Deze niet verhoogde zones doen dienst als uitwijkzones ingeval van ongevallen, voor zowel het verkeer als de hulpdiensten. Ze dienen ook om het centrum bereikbaar te houden voor het uitzonderlijke vervoer. Om dit middeneiland toch aan te kleden, werd het volgende bedacht: in het middelpunt van het eiland (en het plein) wordt er een hoog verlichtingselement voorzien als een *eyecatcher*. Dit element bestaat uit een stevige mast die van onder naar boven is uitgerust met uitstervende vinnen. Op deze mast zijn spots spiraalvormig aangebracht, deze spots geven een indirecte verlichting. Ze zijn naar boven gericht zodat ze een diffuus licht tegen de cirkelvormige

schotels verspreiden. Door deze spiraalbeweging reflecteert het rondgaand verkeer. De verharding van het middeneiland is hetzelfde als voor de zone 30: geslepen betonstraatstenen. In deze verharding worden geizers verwerkt, deze zullen water spuiten/verstuiven tot een hoogte van 1 à 1,5 m.

**De verfraaiing en aankleding van de Europalaan**

**De beplanting**

De beplanting is ontworpen volgens het minimale rasterpatroon zoals beschreven in de eerste alinea van het ontwerp. Net zoals de figuratielijnen vormen de boomplantvakken de noord-zuidelijke verbinding van de laan, de dwarsverbinding. Alle plantvakken hebben 2x2 m als formaat, deze zijn zowel in de verharde als in de onverharde zones geïntegreerd door het verbindende spel van de figuratielijnen (detail legpatroon Aremansstraat). De beplanting behelst vooral de aanplanting van hoogstammen die de laan volume geven, deze hoogstammen worden in een kamerstructuur, dwars op de Europalaan geplant. Er is dus geen laanaanplanting voorzien maar 'groepen' van bomen die 'groene kamers' vormen. Voor de soort viel de keuze op de Plataan. Deze boom komt in alle tuinwijken van Genk voor en is aldus her-

kenbaar voor de stad. De boom heeft in de loop van de jaren ook bewezen dat hij geschikt is voor de Genkse ondergrond.

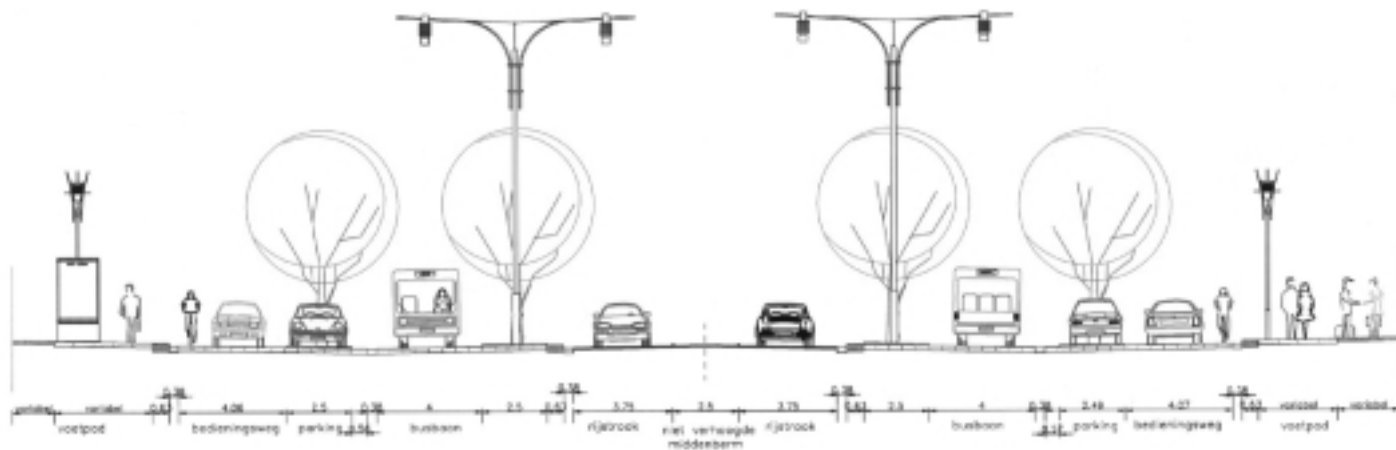
De boomplantvakken worden gevuld met een mengsel van lavagranulaten, verrijkte en gestabiliseerde teelaarde en meststoffen. De roodbruine lavagranulaten vormen de bovenafwerking van het plantvak. Door een laag van 10 cm aan te brengen, verhindert ze de groei van onkruid. Hieronder wordt een laag van 1,8x1,8x1 m verrijkte teelaarde aangebracht. Dit is een mengsel van 70% teelaarde, 10% bodemverbeteringsmiddelen en 10% bentonietklei. Hier wordt nog 2,5 kg/m<sup>3</sup> substraatmeststoffen aan toegevoegd, alsook 10 kg TerraCottem per m<sup>3</sup> verrijkte teelaarde.

De gestabiliseerde teelaarde wordt als een pakketje van 0,4x1,1 m rond het plantvak, onder de verharding aangebracht. Dit is een mengsel van gestabiliseerde teelaarde met lavagranulaten. De voorziene meststoffen zijn minerale gesteenten gebonden aan langzaamwerkende stikstof: fosfor, kalium en magnesium.

Naast al deze voedingsstoffen dient de boom ook voldoende vocht te krijgen. Hiervoor zijn er twee systemen voorzien: inbrengen van TerraCottem en aanbrengen van een drainagebuis. TerraCottem slurpt water op en zorgt voor een zwellen en krimpen van de grond. Hierdoor zorgen ze tevens voor een goede verluchting van de grond. TerraCottem wordt verwerkt in de verrijkte teelaarde. De drainagebuis wordt spiraalvormig rond het wortelgestel geplaatst. Deze buis heeft een lengte van 4 m en een diameter van 10 cm. Hierdoor kan de boom extra bemest of bewaterd worden. De buis zorgt ook voor een goede verluchting van de ondergrond.

In het ontwerp was ook de mogelijkheid tot verankering van de kluiten voorzien. Tijdens de uitvoering van de werken is men hierop teruggekomen wegens de veelheid van ondergrondse

>>





>> kabels (nutsleidingen) en omdat sommige hoogstammen boven de riolering gepland zijn. De overige beplanting is voorzien naast de Europalaan: niveauverschillen worden opgevangen in groene taluds die afwisselend beplant of ingezaaid zijn met gras. De talud langs de 1ste Cyclistenlaan is beplant met pachysandra met hierop een taxushaagje. Het trappenplein langs de Europalaan, tussen de aansluiting van de Weg naar As en de Bochtlaan wordt onderbroken door een Taxus-massief. Deze hagen zijn om de 4 trappen ingeplant zodat het lijkt of de trappen in het groenmassief doorlopen. Dit trappenplein loopt uit in een groene talud waar de hoogstammen in voorzien zijn. Deze hoogstammen volgen de dwarse lijn op de as van de Europalaan.

De onverharde groenpleintjes worden ingezaaid met gazon. In deze grasvlakke zijn platanen ingeplant, die - net zoals in de verharding - in boomvakken staan. Deze boomvakken worden met elkaar verbonden door figuratielijnen. Het grasplein aan Shopping 1 en langs de 1ste Cyclistenlaan. Aan het station en de toegang naar de Centrumlaan worden plantvakken voorzien die - voor het station - opgevuld worden met op zichzelf staande Taxus-massiefjes van 1x1 m, de ruimte hier-tussen wordt opgevuld met rozen. De plantvakjes aan de overzijde - Centrumlaan - wordt opgevuld met Pachysandra.

**Straatmeubilair en verlichting...**

Voor de verlichting werd gekozen voor een specifieke verlichting per zone. De hoofdbaan (zone 50) kreeg dezelfde verlichting als de Centrumring van Genk. Deze verlichting wordt ingeplant in de 'rustzone' tussen de hoofdbaan en de busbaan. Op die manier kon ook de busbaan en een gedeelte van de bedieningsweg verlicht worden. De armaturen zijn dan ook aan weers-

zijden van de lichtmast aangebracht. Doordat de Europalaan als één rechte lijn ontworpen is, vormt deze verlichting 's avonds een leidraad door het centrum van Genk. De verlichtingsmasten en de verlichte watergeizers op het middeneiland van het plein met rondgaand verkeer, vormen alzo een aantrekkingspunt waardoor er een ruimtelijk perspectief bekomen wordt. De voetpaden in de zone 30 krijgen een ander soort verlichting. Het betreft ook een lagere mast. De verlichting van de voetpaden rond de pleinen met rondgaand verkeer zijn van dezelfde reeks. Om hier een duidelijk beeld van te krijgen zijn er enkele foto's toegevoegd. Het straatmeubilair van de Europalaan betreft paaltjes, zitbanken, fietsenrekken, vuilbakken, parkeermeters, afschermhekjes, leuningen, speeltoestellen... Er is bij de keuze rekening gehouden met onderhoudsarme en vandalisme bestendige materialen. Slanke, ranke paaltjes, fietsensteunen, speeltollen en tuimelaars waarvan men vermoedt dat het kunst is... Tropisch harthouten banken onder de bomen... Bij de inplanting is er naast het functionele ook rekening gehouden met het esthetische. De foto's geven enkele sfeerbeelden weer.

**Onder de grond: de riolering van de Europalaan**

Naast het ontwerp van een nieuwe wegenis, werd ook het bestaande rioleringsstelsel grondig onderzocht. De bestaande rioleringsbuizen verkeerden nog in een goede staat zodat deze behouden bleven. Volgens de Code van de Goede Praktijk, was het echter wenselijk om een gescheiden stelsel aan te leggen. Aangezien het huidige stelsel het afvalwater en regenwater van de bestaande bebouwing (veelal hoogbouw) in één leiding naar het riool bracht, bleef er enkel de mogelijk-

heid om het bestaande riool te behouden als vuilwaterriool (DWA) en een nieuwe regenwaterriool (RWA) te ontwerpen. Deze RWA-riool zou het regenwater van de totale bestratingsoverflakte afvoeren, en het voorziet de uitbouw van een gescheiden stelsel van de belendende straten. Hiervoor werden wachtbuizen voorzien. Het RWA-riool sluit aan op de (ingebuisde) Dorpsbeek. Aankoppelen kan gemakkelijk aangezien de Dorpsbeek gedeeltelijk het tracé van de Europalaan volgt. Aangezien er maar een beperkte hoeveelheid in de beek geloosd mag worden, is het RWA-riool ontworpen als een bergings- of bufferriool. Grote buizen - diameter 1200 en 1500 mm- zorgen voor de nodige opvang van het regenwater in de riolering. Via een grote inspectieput met wervelventiel wordt de toevoer naar de Dorpsbeek geregeld. Het stelsel loost op 2 punten in de Dorpsbeek: ter hoogte van de Roodenstraat en ter hoogte van de Dieplaan x 1ste Cyclistenlaan. Hierdoor zijn er twee afzonderlijke stelsels, vertrekkende vanaf de Fruitmarkt - ontworpen. Deze rioleringswerken brachten uiteraard aanpassingen aan de bestaande nutsleidingen met zich mee. Deze netten werden gedeeltelijk vernieuwd en/of uitgebreid.

**Fasering en uitvoering van de werken- 2000**

De uitvoering is gestart in april 2000 en duurde tot augustus 2001. De uitvoering is opgesplitst in verschillende deelfases, in de eerste fase werden aansluitingen naar de Centrumring verwezenlijkt: de 1ste Cyclistenlaan en de A. Remansstraat. Het verkeer dat niet in het centrum van Genk moet zijn, kon via de centrumring het centrum vermijden. In de volgende fases werd de riolering tezamen met de hoofdbaan van rotonde naar rotonde aangelegd. In de

daaropvolgende fases werd er telkens aan één gedeelte van de hoofdbaan gewerkt. De busbaan, parkeerzone, bedieningsweg en voetpad werden per fase van rotonde naar rotonde uitgevoerd. Op die manier kon de doorgang van het verkeer altijd verzekerd blijven en bleef er altijd een gedeelte van de (nieuwe of bestaande) parkeerplaatsen vrij. In een laatste fase werd het plein aan de Weg naar As aangelegd en werden de overige pleintjes verder afgewerkt.

De foto's vormen een beeld van de werken. Op het moment van het schrijven van dit artikel was de rijweg volledig klaar en was men bezig met het plaatsen van het straatmeubilair. De verlichting, paaltjes, banken en de groene kamers geven de verharde oppervlakte een geschikte esthetische aankleding. Enkel de foto's van de spuitende watergeizers moeten we U nog onthouden. Deze worden op het moment van de publicatie afgesteld/geregeld. Maar wanneer U deze wilt zien spuiten, bent U altijd hartelijk welkom in Genk, de groene stad die met de herinrichting van deze laan weer volop meekan in de 21ste eeuw.

**Hoofopdrachtgever**

Ministerie van de Vlaamse  
Gemeenschap  
Wegen Limburg  
Taxandria center  
Gouverneur Roppesingel 25  
3500 Hasselt

**Medeopdrachtgevers**

Stad Genk  
Stadsplein 1  
3600 Genk

De Lijn  
H. Consciencestraat 1  
2800 Mechelen

**Ontwerpbureau**

A+D Milieu nv  
Dieplaan 55  
3600 Genk  
tel. 089 32.26.00  
fax 089 32.26.09

**Realisatie**

Tijdelijke Vereniging Betonac - Kumpen

Betonac nv  
Hasseltsesteenweg 172  
3800 St Truiden

Kumpen nv  
Paalsteenstraat 36  
3500 Hasselt

**Met dank aan**

Kathleen Vanderstraeten

**Meer info**

Ing. G. Beckers  
A+D Milieu  
gunther.beckers@admilieu.be

**ADVERTENTIES**

Aventis	63
Compo	59
De Ceuster grondveredeling nv	04
De Clercq August nv	02
Dockx & Co. bvba	04
Etesia	62
Induma bvba	44
Maternaco nv	61
Prelasti-Univex	64
Sanac nv	37
Stihl	30
Terracottem	36
Ton van den oever	35
Van den Berk Gebr.	36
Van Dijk Marcel - Belgium nv	03
Van Ryckeghem Luc	35
Vandaele Konstruktie nv	61
Verbond van Boomtelers	34
Vereecke-Decleen	61
Vermeersch Freddy	59
Werklift bv	29