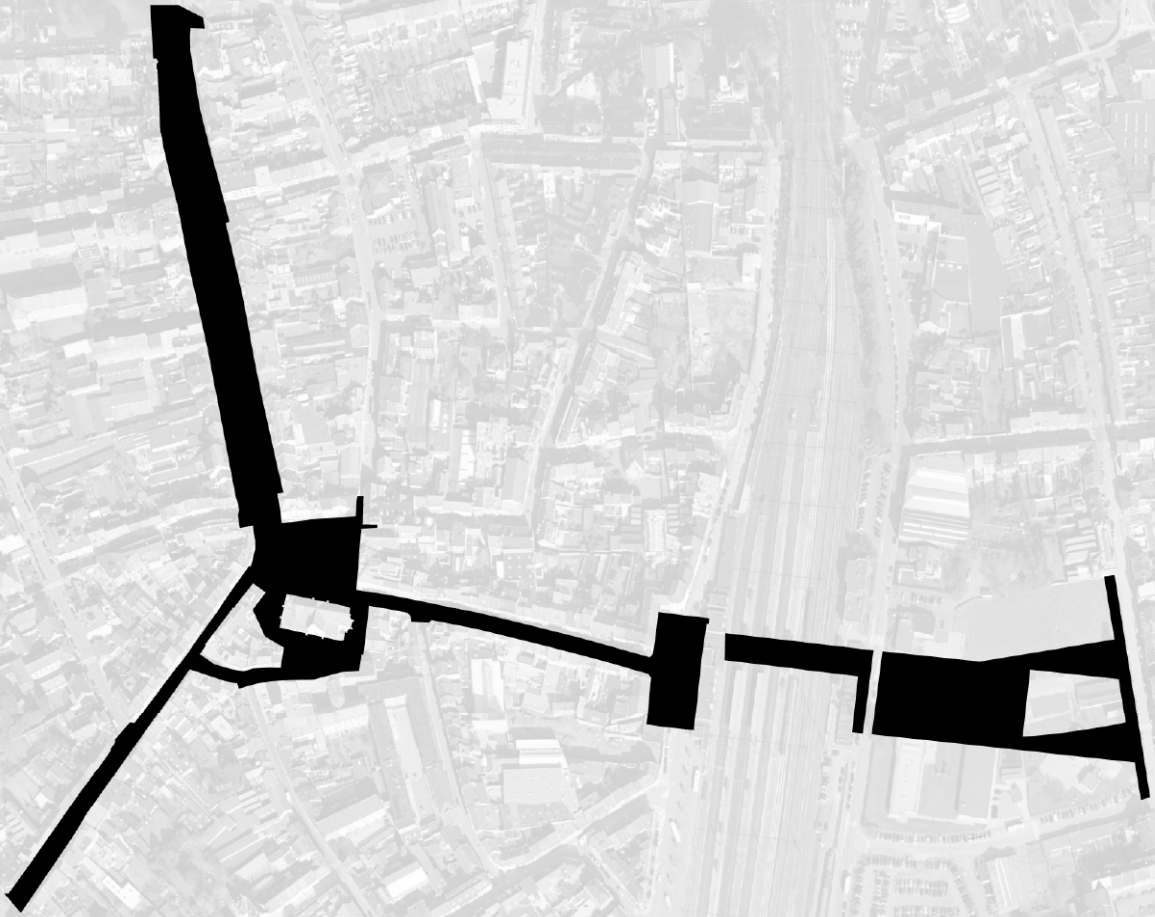
OO1616



TUSSEN OUD EN NIEUW...

# Masterplan
# **Zottegem**

publieke ruimte centrum en stationsomgeving

# Inhoud

**1. Analyse:** een karakteristieke publieke ruimte onder druk p4

**2. Krachtlijnen:** structureren om het karakter te versterken en aan te vullen p18

**3. Uitwerking:** grootschalige structuur, kleinschalig maatwerk p36

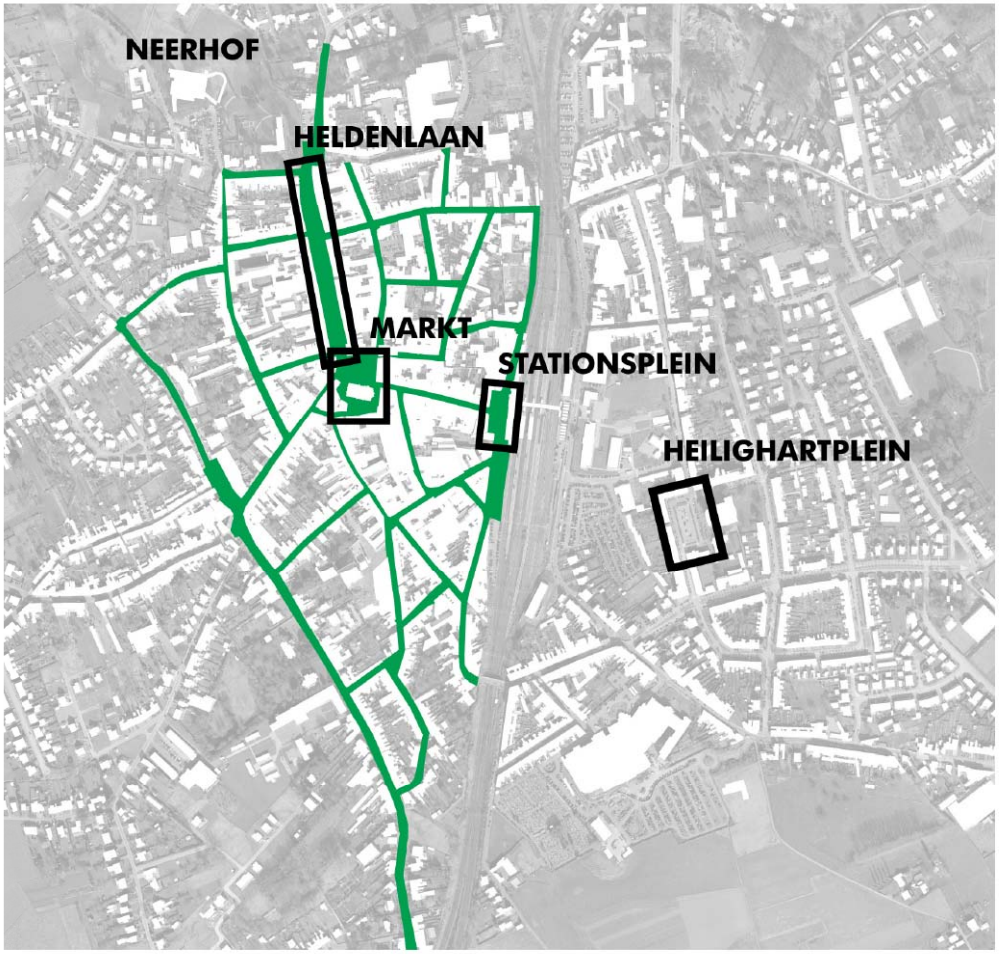
**4. Plan van aanpak** p60

# Masterplan Zottegem

publieke ruimte centrum en stationsomgeving

# TUSSEN OUD EN NIEUW...

# 1.
# Analyse:
## een karakteristieke publieke ruimte onder druk




De smalle straten in het centrum en de belangrijkste bestaande open ruimtes in de huidige structuur

# Smalle en labyrintische publieke ruimte:

Eén van de zaken die onmiddellijk opvalt wanneer we in de kern van Zottegem rondlopen is dat Zottegem geen typische concentrische stedelijke opbouw kent. Het is ook geen lineaire gemeente welke langs een steenweg gegroeid is. Het weefsel van de kern is complexer dan dat en is een superpositie van verschillende historische bewegingen die we verder nog zullen ontrafelen.

Dit resulteert echter op dit moment in een moeilijke oriëntatie en een onduidelijke leesbaarheid van de publieke ruimte. Er is geen hiërarchie in het weefsel aanwezig.

Vooral in het zuiden van de kern zijn de straten ook nog eens heel smal. Dit gebrek aan hiërarchie en de beperkte breedte van de straten leiden samen tot een conflict tussen circulatie en verblijven. Nu kan men kriskras doorheen de gemeente rijden en bijna letterlijk overal kan men parkeren. Dit zet de verblijfskwaliteit van publieke ruimte onder druk.

# Reliëf + landschap

Zottegem noemt zichzelf de poort tot de Vlaamse Ardennen, een kenmerkend stukje Vlaams landschap. Het reliëf is dan ook sterk aanwezig in de kern van de gemeente. Bijna alle straten liggen in helling. In het noorden ligt de Bettelhovebeek, die mee de ontstaansgeschiedenis van Zottegem bepaald heeft. Het landschap loopt geleidelijk omhoog richting het zuiden om ter hoogte van de Meerlaan een rug te bereiken. Het hele projectgebied helt dus omhoog richting het zuiden. Dit reliëf versterkt op dit moment het labyrintische karakter van het centrum terwijl het eigenlijk een bindend element zou kunnen zijn.

Landschap heeft uiteraard een belangrijke rol gespeeld in de ontstaansgeschiedenis en de ontwikkeling van Zottegem. Op dit moment is de landschappelijke kwaliteit bijna volledig uitgewist in het centrum. De kern van Zottegem heeft een zeer hoge dichtheid. Voor landschap is er op dit moment geen plaats, zeker niet in de publieke ruimte.

De Trapstraat

De Hoogstraat

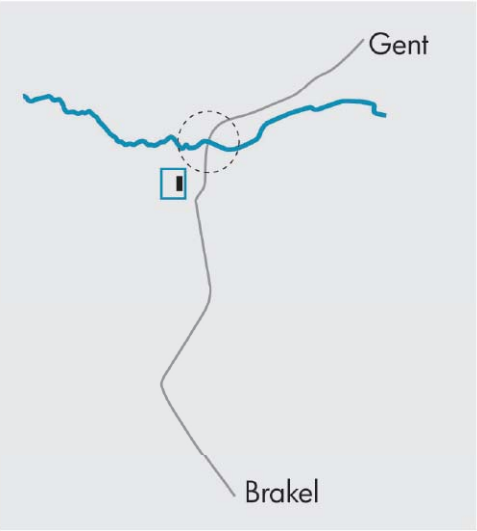
De Molenstraat

De Kazernestraat

De Nieuwstraat

De Vestenstraat

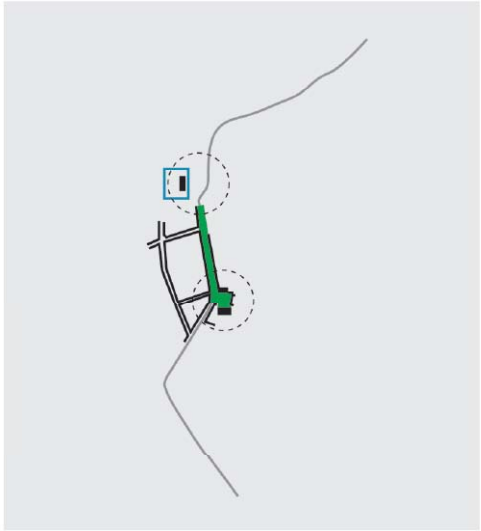
**Noordelijke nucleus met burcht:**

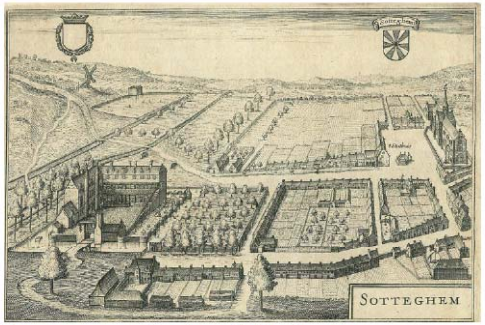



Zottegem begon een stuk ten noorden van de huidige kern. Ten zuiden van de Bevegemse vijvers vonden we de Bevegemse bronnen. Deze vormen de aanleiding voor de eerste nederzetting, die nu eigenlijk niet meer herkenbaar is.

Deze dorpskern werd na verloop van tijd vergezeld van een burcht. Deze is nog wel herkenbaar aangezien deze zich bevond op de plaats van het huidige kasteel. De burcht wordt nu herdacht in het archeologisch park van het kasteel.

**As tussen kasteel en markt:**





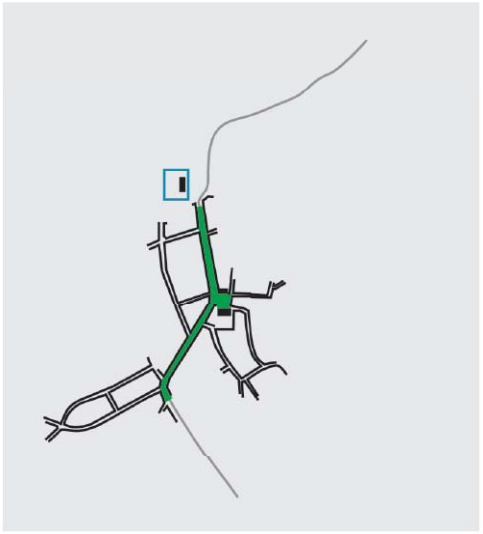

Zottegem naar Sanderus' "Flandria Illustrata" (1640-1644)

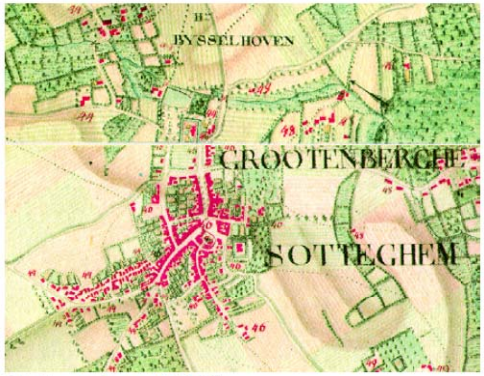
De heren van Zottegem ondernamen vervolgens de eerste stap in een lang stadsontwikkelingsproces dat het centrum van Zottegem naar het zuiden zou verplaatsen. Om de onafhankelijkheid van Zottegem-Bevegem van Strijpen en de stichting van een vrijheid duidelijk te maken, creëerden ze een as tussen het kasteel (de vroegere burcht) en de Markt via de Neerstraat, nu de Heldenlaan.

Dit gepland stukje stadsontwikkeling is nog altijd duidelijk leesbaar in de huidige structuur van Zottegem. De rechthoekige bouwblokken tussen de Heldenlaan en de Kasteelstraat en de brede Heldenlaan zelf onderscheiden zich nog altijd van de rest van de organisch gevormde bouwblokken en smalle straatjes. De belangrijkste gebouwen van de gemeente, naast het kasteel, werden rondom de Markt geplaatst, zoals dat nu nog het geval is.

# Historiek in verschillende fases

**Zuidelijke uitbreiding langs de hoogstraat:**



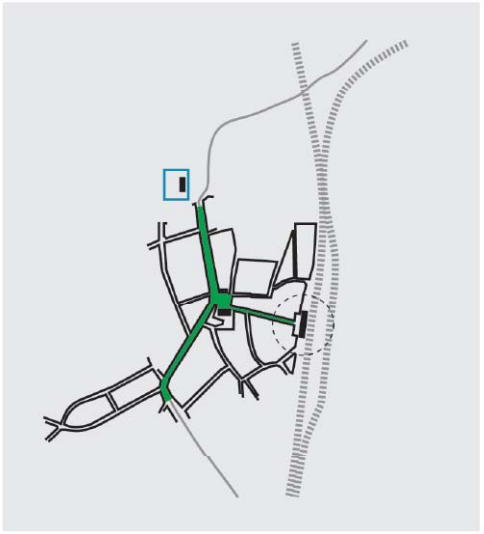



De Ferrariskaart (1770)

De volgende ontwikkelingsfase  loopt zoals in velen andere dorpen en gemeenten en is veel minder gepland. Vanuit de bestaande nucleus en voornamelijk de Markt in het zuiden ontwikkelt zich een concentrisch weefsel langsheen de radialen straten die van het centrum weglopen. De onwikkeling doet zich voornamelijk voor naar het zuiden toe.

De belangrijkste van deze ontwikkelingsassen is de Hoogstraat. De Hoogstraat is een onderdeel van de aloude verbindingsweg tussen Brakel en Gent. De belangrijkste uitbreiding bevond zich langs deze uitvalsweg. Dit is nu nog altijd leesbaar aangezien de Hoogstraat nog altijd een onderdeel is van de handelskern van Zottegem.

**Oostelijke uitbreiding naar station en spoorwegbundel:**

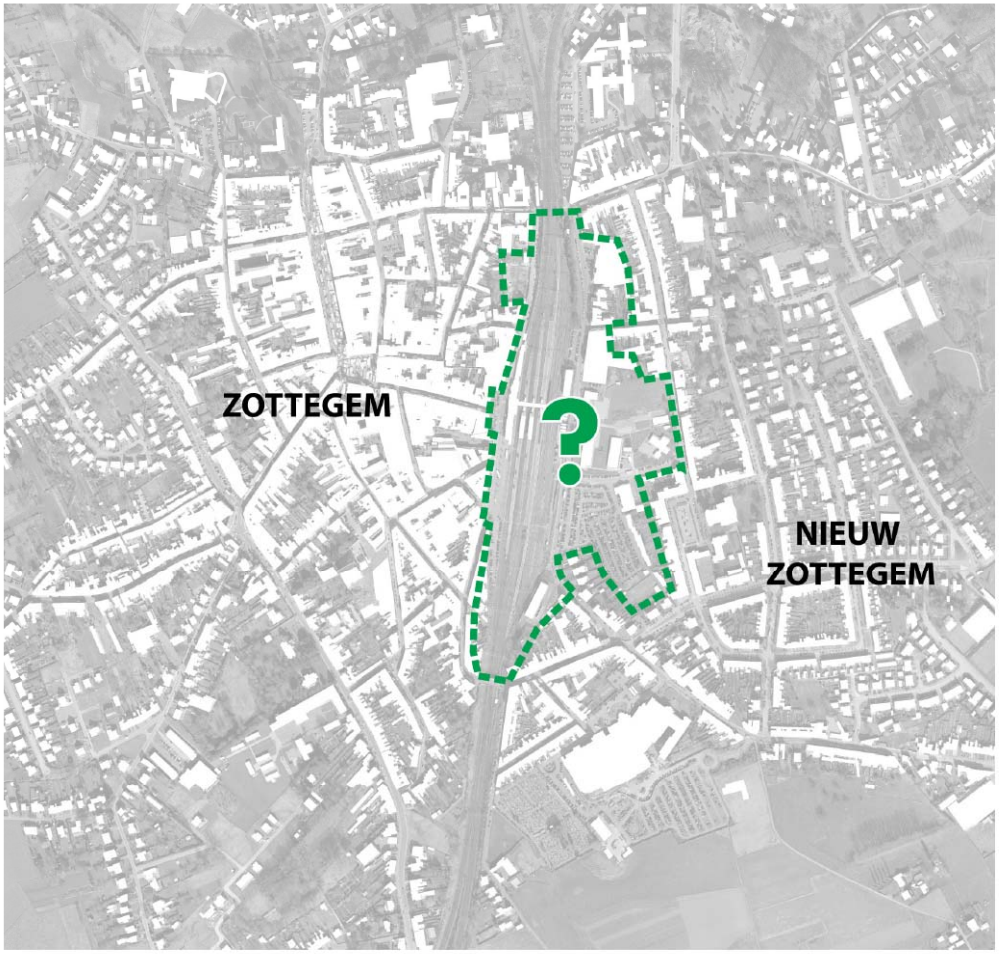


De Oostelijke kant tussen Zottegem en Bevegem was tot dan nog voornamelijk bos- en landbouwgebied. Hiervan werd gebruik gemaakt om hier in 1867 een spoorwegbundel aan te leggen die het centrum van Zottegem met de trein bereikbaar maakte. Er werd een infrastructuurlijn dwars door het landschap gelegd. In één beweging werd de dichte kern van Zottegem van het oostelijke landelijke gebied rond Bevegem afgesneden.

Tussen de Markt en het station wordt de stationsstraat aangelegd en ook de ontwikkeling van de kern van Zottegem richt zich vanaf dat moment meer op de ruimte tussen de Markt en het station. De beschikbare ruimte wordt gauw gevuld met een stationsbuurt. Ook de Stationsstraat is nog altijd een belangrijk onderdeel van het handelsapparaat van Zottegem.

De huidige kern van Zottegem was na deze fase zo goed als gevormd. Natuurlijk is Zottegem nog verder blijven uitbreiden maar meer op een suburbane manier. De kern van Zottegem is in grote lijnen nog steeds de kern van toen.

# TUSSEN OUD EN NIEUW...




De spoorwegbundel en de aangelegen kavels vormen een leegte tussen het centrum en Nieuw Zottegem

# Historiek in verschillende fases

**Bevegem en de breuklijn van de spoorwegbundel:**

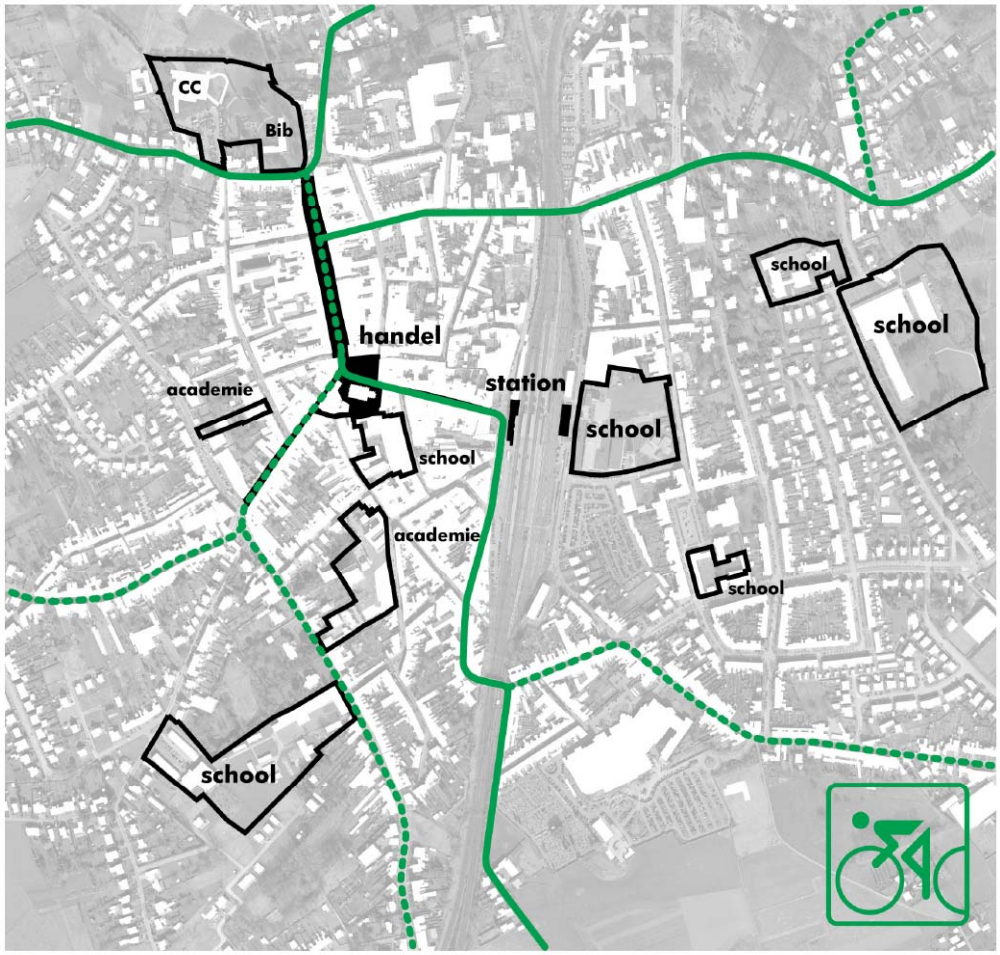
Ook aan de Bevegemse kant van de sporen is Zottegem verder uitgebreid. Toch vormt deze uitbreiding geen continuïteit van het Zottegemse centrum aan de overzijde van de sporen. Niet alleen het station en de sporen maar ook de bouwblokken langsheen de sporen vormen een lege breukruimte tussen de twee kernen die tot op heden niet is opgevuld. De spoorwegbundel vormt een achterkant voor beide zijdes.

De kant van Bevegem is geheel volgens zijn eigen principes ontwikkeld met een quasi rastervormig patroon van straten en het H. Hartplein als centrale open ruimte. Het voordeel van deze kant is dat er nog veel plaats is, in vergelijking met de dichte centrumkant van Zottegem. Er staan dan ook heel wat ontwikkelingen op til, zeker binnen het RUP Lelie, rondom het ziekenhuis en binnen het toekomstige PRUP Stationsomgeving. Het tweede voordeel is dat Bevegem in vogelvlucht zeer dicht bij het centrum van Zottegem gelegen is. Toch blijft de verbinding tussen beide zeer problematisch. Zowel de tunnel als de brug en de voetgangerstunnel hebben dit tot op heden niet kunnen oplossen. De kern van de opdracht voor de stationsomgeving ligt volgens ons dan ook in het oplossen van de leegte en verbinding tussen beide stadsdelen.

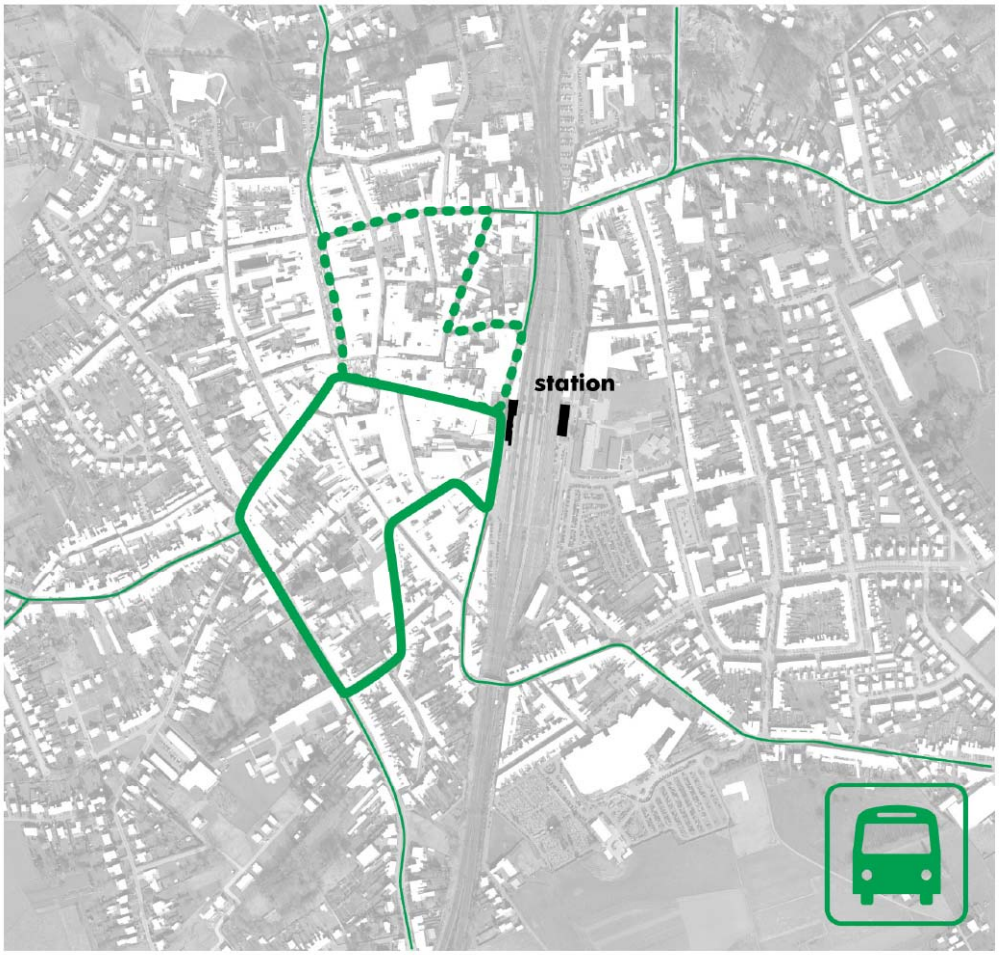
De Broeder Mareslaan

De pendelparking

Enkele foto's van de spoorwegbundel en de aangelegen kavels




Het fietsroutenetwerk doorkruist het centrum van Zottegem




De buslijnen komen samen in het stedelijk multimodaal knooppunt aan het station

# Mobiliteit

**Trage wegen en voetgangersnetwerk**

We willen gaan van een autogericht beleid naar een duurzaam geïntegreerd beleid, waar voetgangers en fietsers prioritaire aandacht krijgen.

Het dorpsweefsel in het centrum van Zottegem is historisch gegroeid. Hierdoor zijn er veel smalle en kleine straatjes. De auto is echter overal in het straatbeeld aanwezig. Er is maar beperkt aandacht voor voetgangers en fietsers in de kern van Zottegem. Hoewel enkele straten verkeersluw werden gemaakt (de Nieuwstraat en een gedeelte van de Hospitaalstraat), functioneren ze nog niet op deze manier. Het centrum bezit een sterk handelsapparaat en een concentratie aan verschillende scholen. Hiervoor dient er meer aandacht uit te gaan naar voetgangers en fietsers. Het modalsplit-onderzoek van de NMBS-holding (februari 2008) stelt dat bij het voor- en natransport van het treinverkeer in Zottegem gemiddeld 25% van de personen te voet komt.

Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk doorkruist de kern van Zottegem zoals wordt aangegeven op de bijgaande figuur.

**Openbaar Vervoer:**

Zottegem heeft met zijn station en vele buslijnen een belangrijke functie op het vlak van openbaar vervoer. Dit stedelijk multimodaal knooppunt wordt hoofdzakelijk gebruikt door pendelaars en schoolgaande jeugd. Het is echter begrensd door twee stedelijke weefsels. Aan de kant van het centrum is er slechts beperkte ruimte om op een kwalitatieve manier het bustransferium te organiseren.

Het busverkeer is zodanig georganiseerd dat de meeste lijnen hun eindpunt hebben aan het station van Zottegem. Een noordelijke en zuidelijke busbundel komen samen aan de voorkant van het station, de Stationstraat en de Markt.

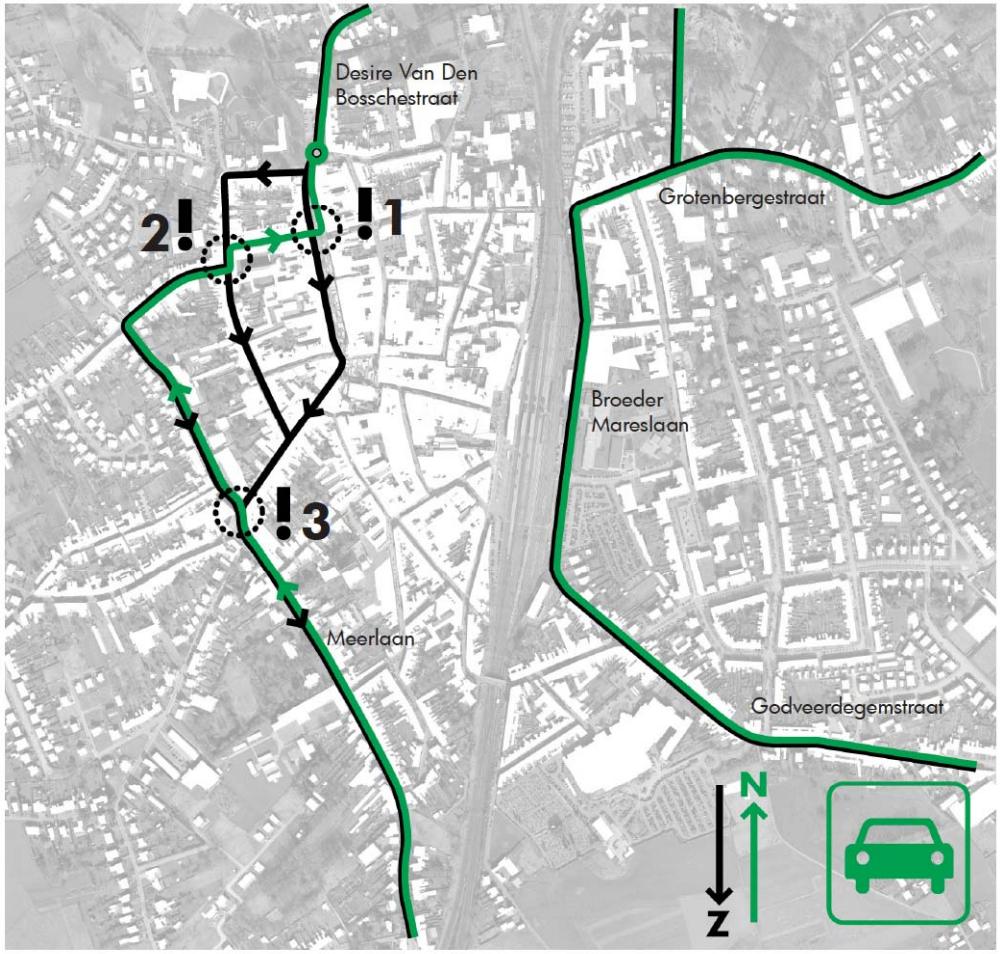
De Broeder Mareslaan

Het Koninklijk Atheneum aan de Meerlaan

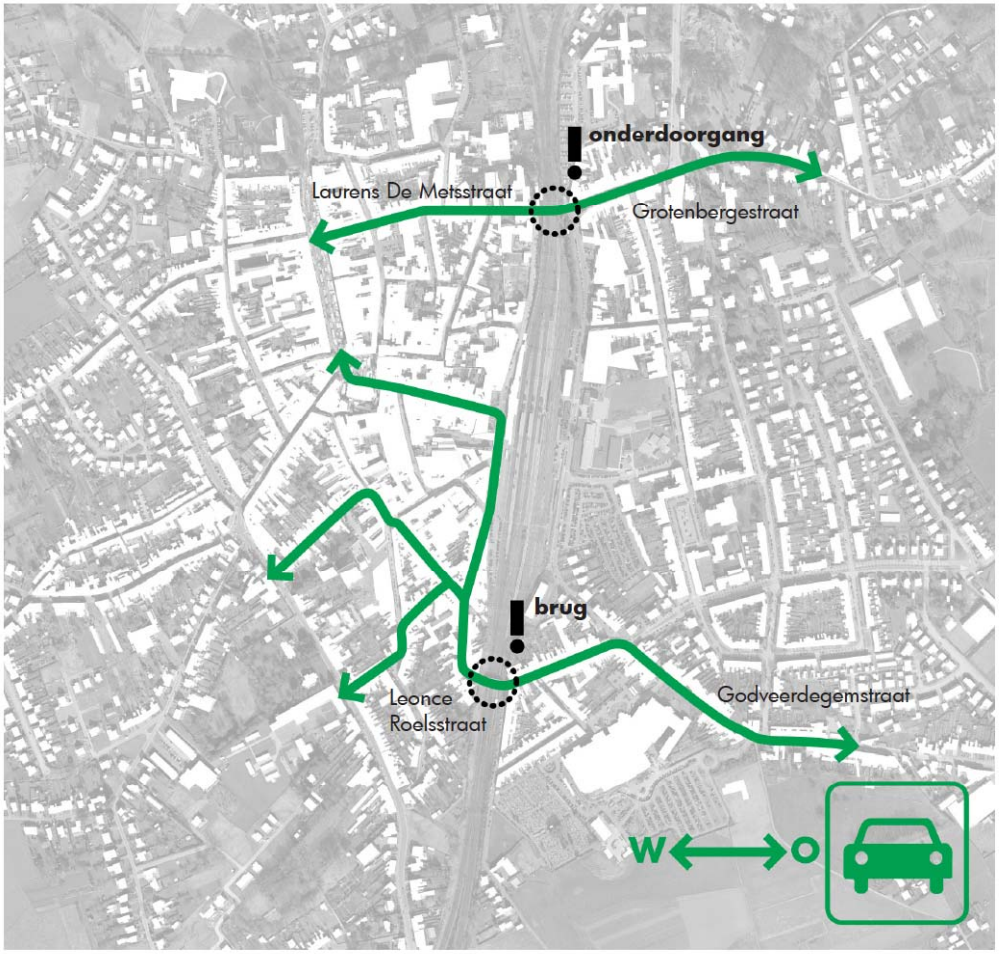
De Nieuwstraat

De Wolvenstraat

# TUSSEN OUD EN NIEUW...




De noord-zuid verbinding, 3 conflictpunten




De oost-west verbindingen, de brug en de onderdoorgang

# Mobiliteit

**Circulatie:**

De a-typische structuur van Zottegem zorgt voor een diffuus netwerk. Door de smalle profilering van de straatjes in het centrum zijn deze bijna overal enkelrichting gemaakt. De afwezigheid van een concentrische structuur (ringweg) laat toe dat het autoverkeer op verschillende manieren door het centrum rijdt. Dit bevordert op geen enkele manier de leesbaarheid noch de leefbaarheid van Zottegem.

De circulatiestructuur is momenteel niet eenduidig. We merken dit zowel op het vlak van signalisatie maar vooral door het gebrek aan hiërarchie tussen de verschillende wegen en straten. Om de kwaliteit van de publieke ruimte te versterken dienen er duidelijke keuzes te worden gemaakt in dit diffuus netwerk van straten. Het doel is uiteindelijk een vlotte, veilige en duidelijke circulatie te ontwikkelen.

De noord-zuid verbinding vormt in de huidige situatie een probleem omdat deze dwars door het centrum van Zottegem loopt: Via de Meerlaan, de Wolvenstraat en de Molenkouter en om vervolgens via de Neerhofstraat en de D. Van Den Bosschestraat door de te lopen richting het noorden. In tegenovergestelde richting (noord naar zuid) zijn er 3 mogelijke trajecten (zie kaart). Bij het over elkaar leggen van verschillende trajecten, stelt men 3 conflictpunten vast.
1 Heldenlaan-Neerhofstraat-Laurens De Metsstraat
2 Neerhofstraat-Molenkouter-Kasteelstraat
3 Meerlaan-Wolvenstraat-Hoogstraat

De oost-west verbindingen tussen de twee kernen van Zottegem worden bemoeilijkt door de spoorweginfrastructuur. Er zijn slechts enkele doorsteken. Ter hoogte van het centrum is er de brug L. Roelsstraat en de onderdoorgang van de Grotenbergestraat.

Het kruispunt Wolvenstraat-Meerlaan-Hoogstraat

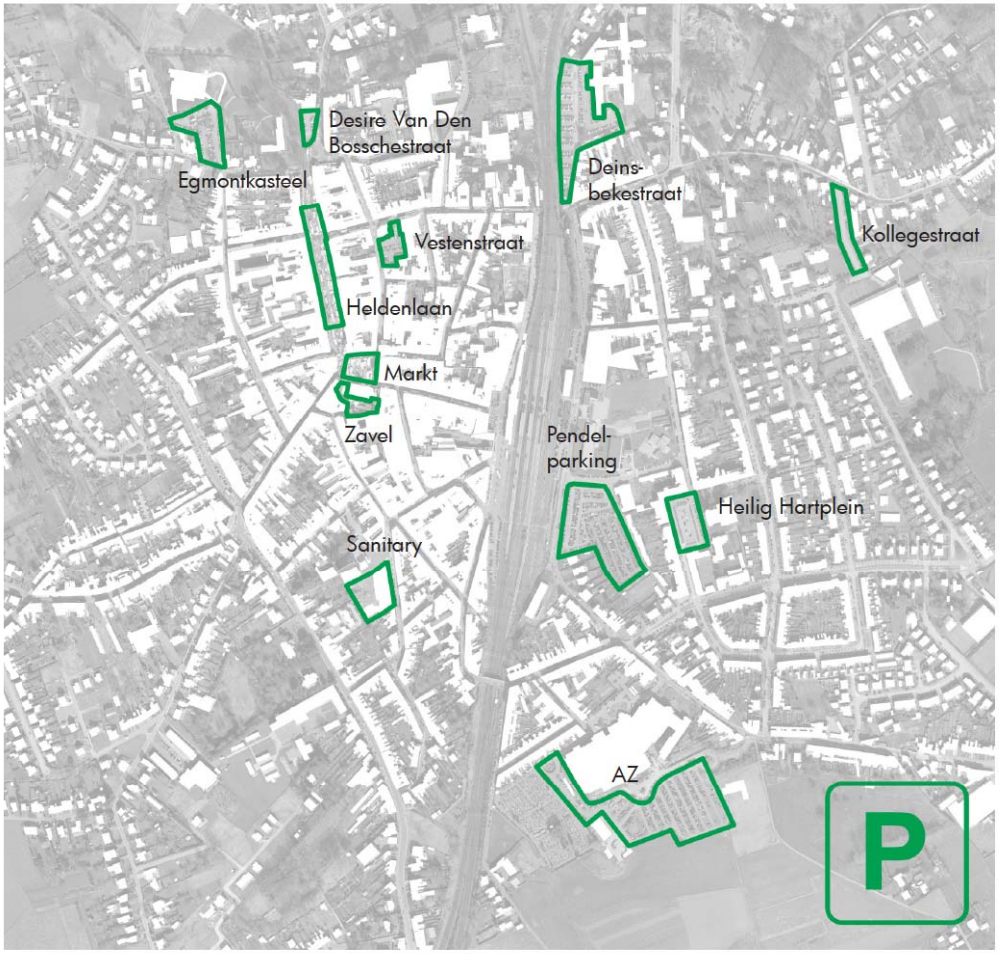
De MolenKouter

De Neerhofstraat

De Heldenlaan

De brug aan de L. Roelstraat

De onderdoorgang van de Grotenbergstraat




De open ruimtes worden maximaal opgeofferd aan parkeren

# Mobiliteit

**Parkeren:**

Het parkeren is alomtegenwoordig in Zottegem. Het parkeeraanbod is zeer groot, naast het straatparkeren zijn er tal van openbare ruimtes die maximaal worden benut voor de auto. Uit onderzoek aan de stationsomgeving blijkt dat tijdens weekdagen de parkeerbezetting erg hoog ligt (tot 100%). In het centrum zelf is er echter een overaanbod.

Het parkeerregime is enkel uitgebouwd aan de centrumkant. De zone voor betalend parkeren is redelijk uitgebreid en wordt degelijk gehandhaafd. Maar er wordt in de huidige situatie te weinig onderscheid gemaakt tussen verschillende gebieden: zowel in duur als tarifering. Een duurzaam, doelgroepen gericht parkeerbeleid (bewoners, pendelaars, scholieren,…) moet worden ontwikkeld.

De weinige publieke ruimte die we in het centrum vinden, wordt volledig opgeofferd aan de auto. Dit vermindert niet alleen de aantrekkelijkheid van het centrum, de leefbaarheid wordt hiermee ook in gevaar gebracht.

De bereikbaarheid van het centrum is natuurlijk cruciaal om een handelsapparaat levend te houden. Maar een samenhangend langzaam verkeersnetwerk kande verblijfskwaliteit en hiermee het winkelgebeuren ook nog eens versterken. Er moet een juist evenwicht komen tussen autovrij/autoluw enerzijds en de bereikbaarheid van het centrum anderzijds.

De Heldenlaan

De Zavel

De Markt

Parkeren aan de Vestenstraat bij de brandweer

Het Heilig Hartplein

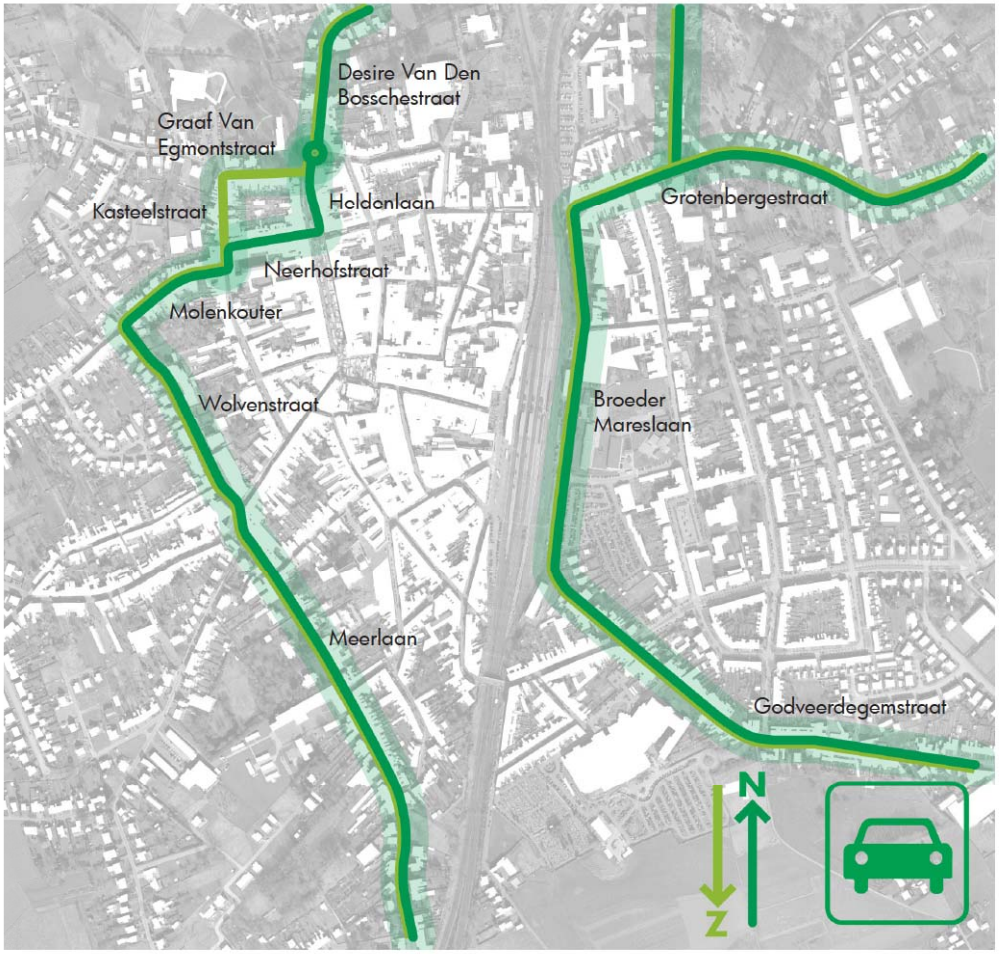
De pendelparking langs de BroederMareslaan

# TUSSEN OUD EN NIEUW...

# 2.
# Krachtlijnen:
# structureren om het karakter te versterken en aan te vullen

In dit hoofdstuk tonen we de krachtlijnen waarrond we ons masterplan en beeldkwaliteitsplan willen opbouwen. De verschillende krachtlijnen vormen samen onze visie. Elk van de krachtlijnen vormt een antwoord op de hiervoor vermelde analysepunten.

# TUSSEN OUD EN NIEUW...




De twee noord-zuid gerichte stadsboulevards

# Mobiliteit een duidelijke structuur geven

**Hiërarchie in circulatie**

We zullen het stratennetwerk verdelen in een aantal categorieën:

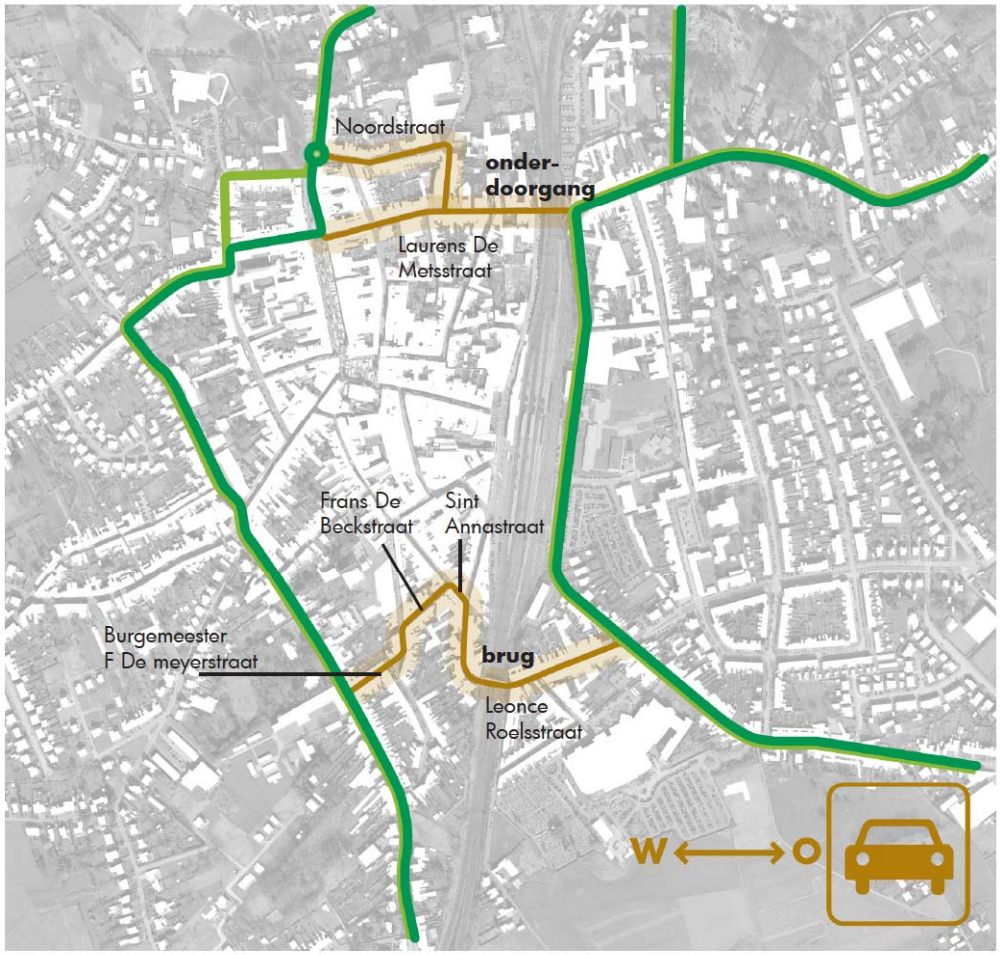
**2 Stadsboulevards**

Zoals gezegd zijn er nu 3 verschillende manieren om van noord naar zuid de kern van Zottegem te doorkruisen. Wij willen dit reduceren tot één duidelijk parcours in beide richtingen. Beide richtingen lopen zoveel mogelijk parallel om conflictpunten te vermijden. De stadsboulevard volgt de Meerlaan, de Wolvenstraat en de Molenkouter. Vervolgens splitsen de beide richtingen. In noordelijke richting gaat het via de Neerhofstraat en de Heldenlaan. In zuidelijke richting via de Graaf Van Egmontstraat en de Kasteelstraat. Vervolgens lopen beide richtingen weer samen in de D. Van Den Bosschestraat het centrum uit.

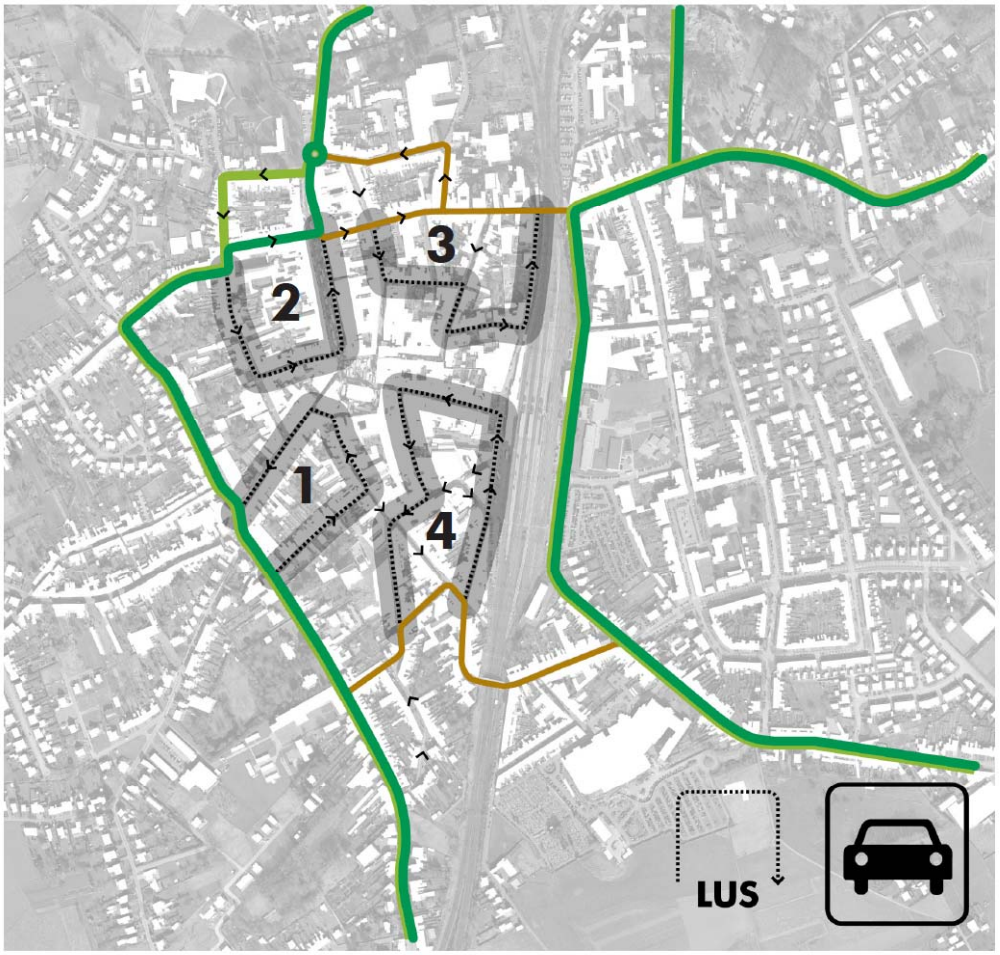
Vanop de stadsboulevard zijn er verschillende insteken in het centrum mogelijk. Het is een verdeelweg. Meer dan een functionele verkeersas, wordt deze verdeelweg een belangrijk onderdeel van het gezicht van Zottegem. De stadsboulevard krijgt hiervoor ook een specifieke inrichting, zie verder.

Aan de oostelijke kant van de sporen is er een evenwaardige verdeelweg. In het structuurplan werd een verbinding via de Sabina Van Beierenlaan voorgesteld. Wij stellen echter voor om de verdeelweg langs de Godveerdegemstraat en de Broeder Mareslaan te laten lopen. Hierlangs zijn de belangrijkste verkeersaantrekkende functies en parkings gelegen. Deze stadsboulevard wordt functioneel maar ook zo kwalitatief als mogelijk ingericht.

# TUSSEN OUD EN NIEUW...




De twee oost-west verbindingen via de bestaande tunnel en de brug




De twee oost-west verbindingen via de bestaande tunnel en de brug

# Mobiliteit een duidelijke structuur geven

### Verbindingroutes

De twee parallelle stadsboulevards langs weerskanten van de sporen zijn twee noord-zuid georiënteerde verbindingen. Tussen deze beide verdeelwegen zijn verbindingen van een lager niveau noodzakelijk:

- de tunnel van de Grotenbergestraat, L. De Metsstraat en Noordstraat;
- en de brug van de Godveerdegemstraat, L. Roelsstraat, Sint-Annastraat, F. de Beckstraat, G. Schockaertstraat;

Deze verbindingsroutes krijgen een specifieke inrichting. Het klein stukje Sint-Annastraat gaat over van een enkelrichting naar een dubbelrichtingsstraat.

### Lussenplan

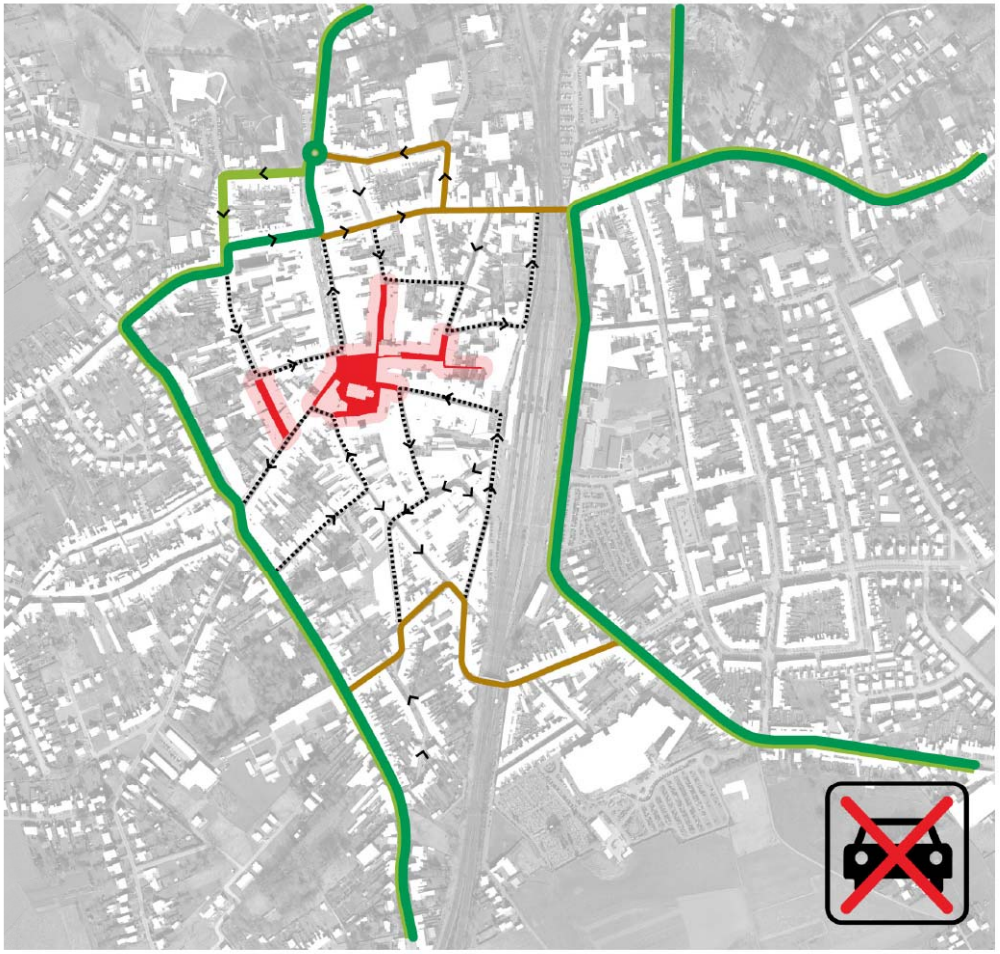
De kern van Zottegem zal bereikbaar blijven voor gemotoriseerd verkeer zonder het mogelijk te maken voor doorgaand verkeer. Er wordt een systeem van lussen ingepast. Vanuit de stadsboulevard is dit:

- Lus 1: Molenstraat, Trapstraat, Zavel en Hoogstraat
- Lus 2: Kasteelstraat, A. Scheirisstraat en Heldenlaan.

Vanuit de verbindingsroutes zijn dit:

- Lus 3: Vostenstraat, de Pauwstraat, Hospitaalstraat en Musselystraat
- Lus 4: Van Aelbrouckstraat, Stationsstraat, Nieuwstraat, Kazernestraat en G. Schockaertstraat

Voor de laatste lus worden twee scenario's voorgesteld. Bij uitbreiding van het kernweefsel (zie hieronder) zal de Stationstraat en de Nieuwstraat ook verkeersvrij worden. De lus wordt dan beperkt tot Van Aelbrouckstraat, Kazernestraat en G. Schockaertstraat. Afhankelijk van het draagvlak kan voor één bepaald scenario worden gekozen.



Een uitgebreid autoluw gebied rond de Markt

# Mobiliteit een duidelijke structuur geven

**Samenhangend langzaam verkeersnetwerk**

### Kernweefsel

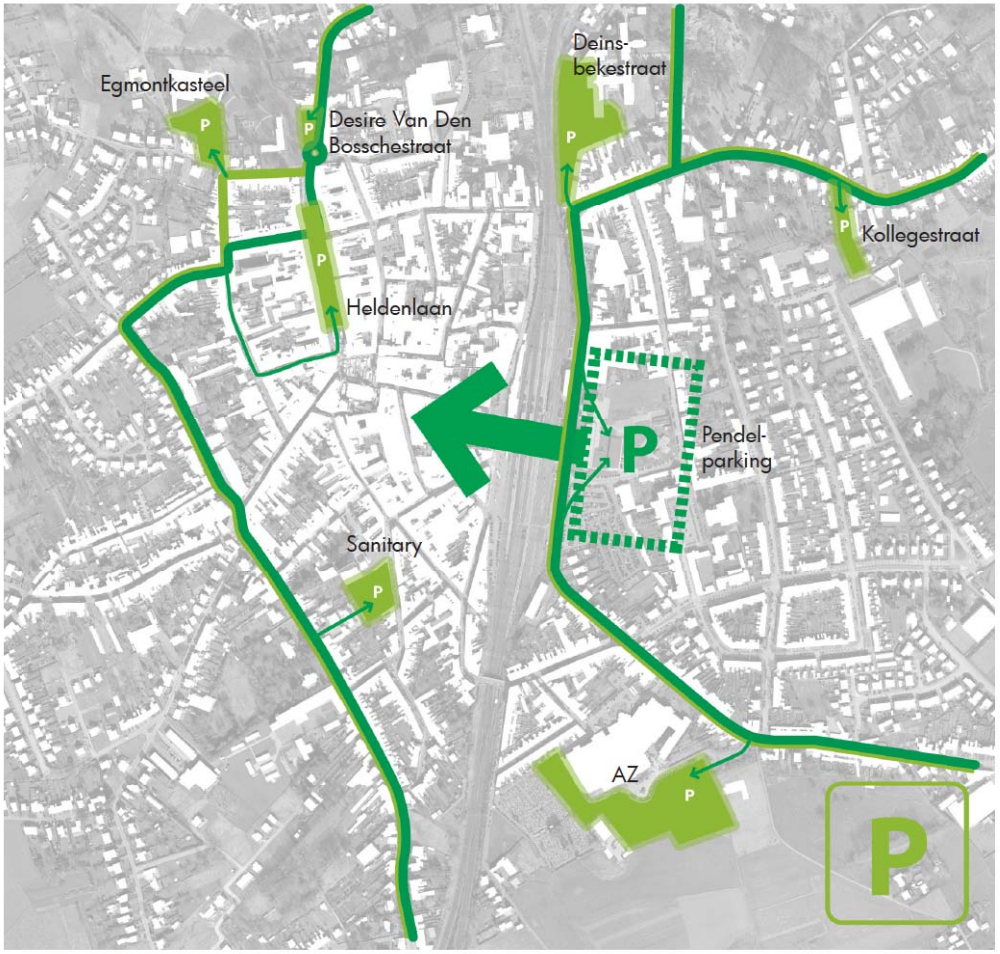
De straten in de kern van Zottegem krijgen allemaal een gelijkwaardig statuut. Ze vormen samen een netwerk van publieke ruimte dat als een tapijt over het hele centrum wordt gespreid. Door het doorgaand verkeer te weren komt er plaats vrij voor het verblijven en het ontmoeten.

### Autoluw en -vrij gebied

Op dit moment zijn er reeds enkele straten die een autoluw karakter hebben. Het betreft het laatste stuk van de Vestenstraat en de Hospitaalstraat aangezien daar de doorsteek naar de Markt niet mogelijk is. Ook de Nieuwstraat is nu autoluw. We creëren een samenhangend langzaam verkeersnetwerk: de Markt, de Zavel, het laatste stuk van de Stationsstraat en het laatste stuk van de Hoogstraat wordt als autovrij gebied toegevoegd. Dit past ook binnen het voorgestelde lussenplan.

Bij het scenario 'lus 4' wordt ook de volledige Stationsstraat autoluw gemaakt. Dit zorgt voor een winkel-wandel as tussen het station en de Markt. Wanneer er in de toekomst een verbinding boven of onder de sporen komt, wordt deze as nog versterkt tot aan de andere kant van Zottegem. Deze verbinding kan dan echt uitgroeien tot een verbindende hoofdas voor het langzaam verkeer.

Bussen kunnen wel nog van hun route over de Markt gebruik blijven maken en uiteraard blijven de functies in deze zone ook nog bereikbaar voor leveringen.




Het langparkeren wordt geclusterd langs de stadsboulevards

# Mobiliteit een duidelijke structuur geven

## Parkeren bundelen

### Geclusterde parkings gekoppeld aan de stadsboulevards

De grote geclusterde parkings van Zottegem worden gekoppeld aan de stadsboulevards. Zo worden deze verdeelwegen ook ineens duidelijke parkeerroutes. Dit geldt zowel voor de parking aan het Egmontkasteel, voor de parking van de heldenlaan als voor de toekomstige parking op de Sanitary-site. Voor deze laatste vinden we het dan ook belangrijk dat er een rechtstreekse ontsluiting is vanop de stadsboulevard, maar daarop gaan we later in. Aan de andere kant geldt dit voor de parking van het ziekenhuis, de stationsparking en de OCMW-parking. Door deze parkings rechtstreeks aan de stadsboulevards te koppelen, wordt het zoekend verkeer in de rest van het centrum van Zottegem zoveel mogelijk beperkt.

### Kortparkeren in het centrum

Enkel op de Markt en op de Zavel wordt het parkeren geschrapt. Aangezien er een verhoging komt van het aantal parkeerplaatsen aan het station (kant Bevegem) en men wil streven naar een duurzaam parkeerbeleid, lijkt het zinvol en haalbaar de parkeercapaciteit in het centrum zelf te verminderen. Het straatparkeren blijft behouden, in zoverre dit geen onveilige situaties oplevert of de verblijfskwaliteit niet in de weg staat. Er wordt een consequent systeem van kort parkeren (= maximaal 30 min) ingevoerd, gekoppeld aan bewonersparkeren en laad- en loszones in bepaalde straten.

### Dubbel gebruik van centrumparking

Bij een verhoging van de stationsparking van een 500-tal naar een 1000-tal of meer parkeerplaatsen zal deze de parkeerdruk in de toekomst ruimschoots kunnen opvangen. Deze parking zou niet alleen moeten functioneren als pendelparking maar ook als een randparking voor het centrum. Met dubbel gebruik wordt vermeden dat deze parking op sommige momenten onderbenut zal worden. De pendelparking zou dus moeten uitgebreid worden met enkele publieke plaatsen. De 100-tal parkingplaatsen die worden geschrapt op de Markt en Zavel, zouden hier gecompenseerd kunnen worden. En buiten de weekdagen kan de volledige parking als openbare parking fungeren.

## Stationsomgeving, een synergie van twee delen?

### Structurele oplossing voor de parkeerdruk in het centrum

Uit de plannen van Euro Immo Star blijkt duidelijk dat ze toenadering willen zoeken tussen de beide kanten van de stationsomgeving.
Het grote knelpunt blijft echter de verbinding tussen beide zijden van het spoor. Een smalle onderdoorgang of passerelle zal zeker niet volstaan. De twee delen van Zottegem, aan beide kanten van het spoor, moeten samen gaan werken als één geheel. Enkel dan kunnen volgende concepten werken:

- Hoofdas langzaam verkeer (Markt, Stationsstraat, station Zottegem én overkant)
- Centrumparking voor dubbel gebruik (pendelparking en randparking)
- Gesplitst busstation
- ….

### Busbundels

Verwijzend naar het plan Stationsomgeving Zottegem, wordt het volgende overgenomen:

- Gesplitst busstation aan beide kanten van het spoor
- Zoenzone aan de kant van Bevegem + lussen 3 en 4
- Bereikbaarheid station voor gemotoriseerd verkeer: kant Bevegem

Nu ontstaan er 3 busbundels: twee aan de kant van het centrum, één aan de kant Bevegem. Het openbaar vervoer blijft door de Stationsstraat en over de Markt lopen. Het busverkeer gaat deels door een autovrij gebied, hierdoor blijft de doorstroming gegarandeerd De zuidelijke busbundel aan de kant van het centrum wordt beperkt gewijzigd: i.p.v. langs de Kazernestraat naar het station, wordt deze nu via F. de Beckstraat en de Sint-Annastraat geleid.

Kades Zurich

Een samenhangend centrumgebied met duidelijke verblijfsplekken

# Publieke ruimte maximaliseren

**Tapijt van gevel tot gevel**

We willen de krappe publieke ruimte van de kern van Zottegem maximaliseren. Daartoe gaan we letterlijk de ruimte zoveel mogelijk proberen 'leeg' te maken. Alle storende elementen en barrières nemen we zo veel mogelijk weg. Door een uniforme aanpak van de publieke ruimte bekomen we een duidelijke eenheid over heel het centrum.

**Maatwerk**

De inrichting van het centrumgebied is een inrichting op maat. Door de beperkte afmetingen zal maatwerk nodig zijn. We leggen eerst een uniform tapijt van gevel tot gevel dat het hele centrum met elkaar verbindt en dan gaan we plek per plek onderzoeken wat de beste aanpak is, hoe er op de beste manier een aangename en functionele verblijfsplaats kan gecreëerd worden. Waar er ruimte is ontstaan er plekken, waar er minder ruimte is proberen we de ruimte te maximaliseren door ze leeg en open te laten.

Heraanleg centrum Mechelen

Huisstijl Brussel

Een publieke ruimte in een bouwblok te Leuven (STUK in Leuven)

Een publieke doorsteek langs de aula van de UFSIA

Een doorsteek tussen gebouwen in Groningen

Een binnenstraat doorheen een sociale woonontwikkeling in Leuven

De binnenbouwblokken kunnen ingezet worden binnen het open ruimte netwerk

# Publieke ruimte maximaliseren

**Binnenbouwblokken**

De publieke ruimte van het centrum van Zottegem mag dan wel heel krap zijn, er schuilt echter wel nog heel wat ruimte achter de gevels. Het weefsel van het centrum van Zottegem is samengesteld uit bouwblokken. Deze bouwblokken hebben meestal een gesloten gevel van woningen rondom, maar de kern van het bouwblok bestaat vaak uit een aantal grote kavels. Deze zijn dikwijls opgevuld met al dan niet nog actieve bedrijven of andere grote functies. Veel van deze bedrijvigheid is in verval en er ontstaan hier dus belangrijke potenties voor herontwikkeling vlak in het centrum.

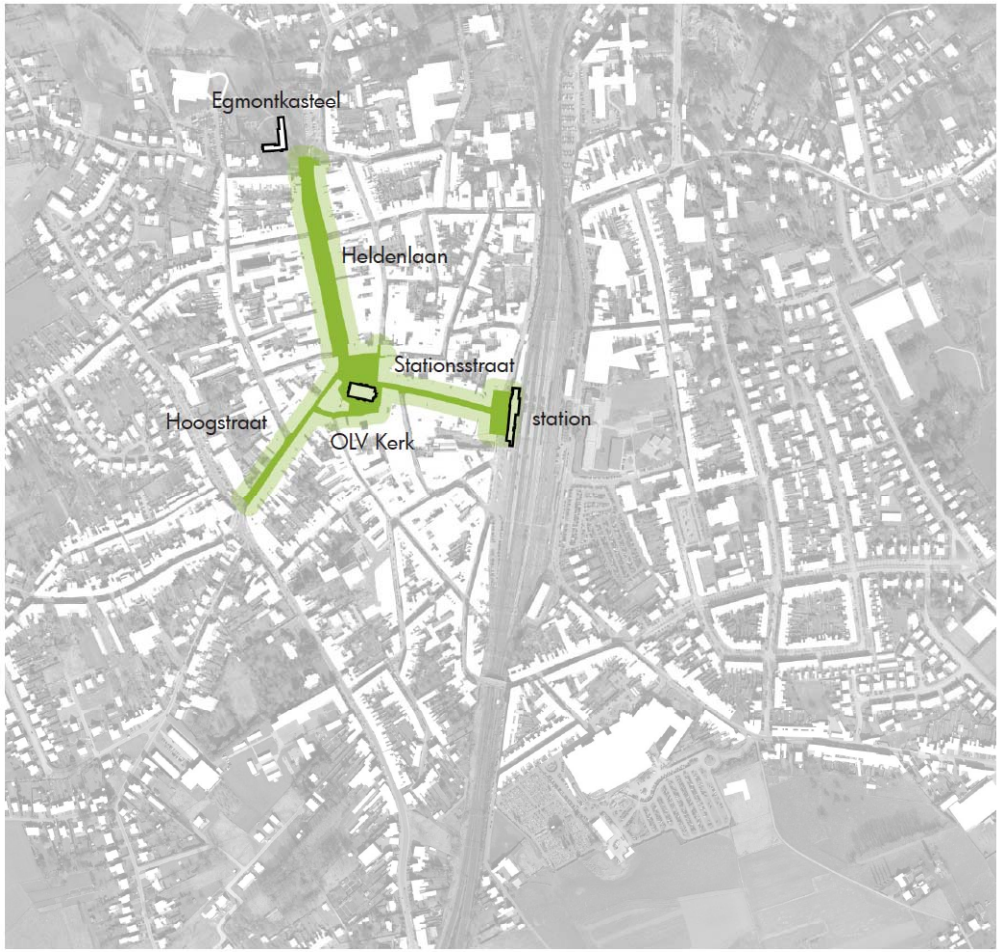
Volgens ons kan deze ruimte binnen de bouwblokken een belangrijke rol spelen in het open ruimte netwerk van het centrum. Het stratenpatroon blijft de primaire publieke ruimte maar via doorsteken of binnentuinen kan er extra open ruimte in het centrum gecreëerd worden. Wij denken dus dat de gemeente actief moet inspelen op de mogelijke herontwikkeling van deze bouwblokken door in het masterplan reeds ontwerpend te onderzoeken wat de ruimtelijke potenties zijn van elk van de strategische bouwblokken. De bouwblokken moeten als geheel bekeken worden en niet als een optelsom van vele kavels. Om tot een kwalitatief project te komen moet men over de grenzen van de kavels heen durven kijken. Het ontwerpend onderzoek in het kader van het masterplan kan hier als een belangrijk onderhandelingsinstrument ingezet worden tussen de stad en de verschillende eigenaars, ook onderling.
Ook om de parkeerdruk binnen het centrum zelf te verlichten kunnen deze binnenbouwblokken een rol spelen. Op een collectieve manier kan de eigen behoefte van het bouwblok binnen het eigen blok opgelost worden.

Een aantal bouwblokken komen op dit moment reeds in het vizier:

- **A.Sanitary**
- **B.Brandweer – parking Vestenstraat**
- **C.Zavel – Nieuwstraat**
- **D.Brouwerij De Klok – zone Cantaert**
- **E.Nieuwstraat – Stationsstraat –Kazernestraat**

We zullen op elk van deze bouwblokken even inzoomen in het hoofdstuk 'uitwerking'. In het masterplan moet het de bedoeling om een structuurschets voor elk van deze bouwblokken op te maken die de verdere ontwikkeling kan sturen.

Een nieuwe speelstraat takt het binnenbouwblok aan op de primaire straatruimte (Duin te Antwerpen)



We willen de historische drietand zichtbaar maken.

## De historische drietand benadrukken

In het analysehoofdstuk hebben we een beknopt overzicht gegeven van de historische opbouw van het centrum van Zottegem.
Deze historiek is opgebouwd rond 3 grote assen die samen een drietand vormen en samenkomen op de Markt (Heldenlaan, Hoogstraat, Stationsstraat). Deze drietand willen we zichtbaar maken en een centrale plaats geven in het centrum. Door de verkeerskundige ingrepen die we voorstellen loopt er al veel minder verkeer door deze assen en de Markt maakt deel uit van een verkeersvrij centrumgebied. De drietand wordt als een aaneensluitend gebied met gelijkaardige materialen aangelegd. De nieuwe aanleg wordt als een tapijt uitgerold waarop de verschillende historische bezienswaardigheden worden uitgestald. De assen zijn opgespannen tussen belangrijke historische en publieke gebouwen: het Egmontkasteel, de Onze-Lieve-Vrouwkerk, het station en de standbeelden van Egmont.

# Historische structuur van Zottegem leesbaar maken

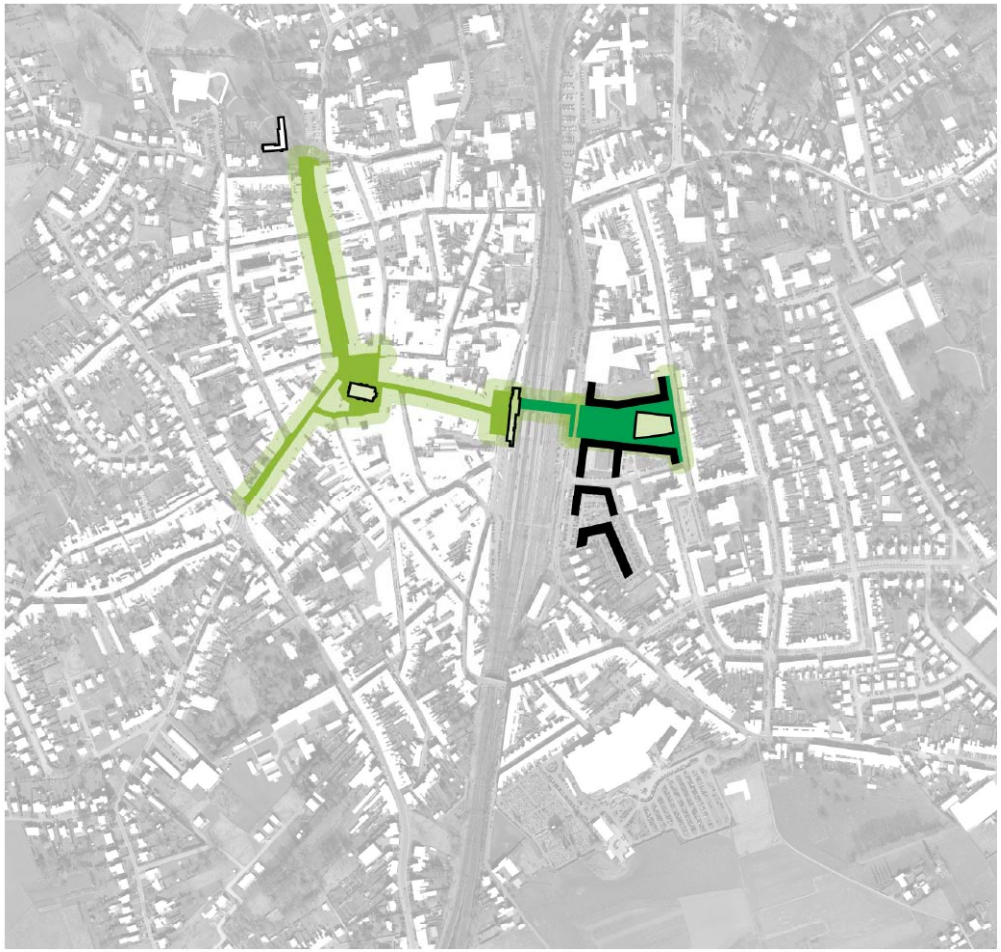
**Continuïteit van sporenbundel herstellen tussen oud en nieuw Zottegem**

We eindigden het hoofdstuk van de geschiedenis met de uitbreiding van Zottegem aan de Bevegemse kant van de sporenbundel. Deze kant is uitgegroeid tot een belangrijk onderdeel van Zottegem met talrijke scholen, het St.-Elisabethziekenhuis, de pendelparking en het Heilig-Hartplein en de Heilig-hartkerk. Bevegem is nu al in beweging en volop aan het groeien, hiervan getuigt onder andere de ontwikkeling van het RUP Lelie.

Toch is deze kant van Zottegem zeer slecht verbonden met het centrum aan de overkant van de spoorbundel. Dit is volgens ons één van de grote knelpunten in Zottegem. Met de zoektocht naar een nieuwe pendelparking voor de NMBS en de ontwikkeling van de terreinen van de huidige pendelparking hebben we een belangrijk puzzelstuk in handen dat de continuïteit tussen oud en nieuw Zottegem kan herstellen. De andere kant van het station mag niet als een functionele achterkant bekeken maar als een strategische locatie waar de continuïteit van het stadsweefsel kan hersteld worden. We moeten dan ook ambitieus durven zijn in de toekomstplannen voor deze locatie.

Wij doen een voorstel waarbij we de kavel van de school van het gemeenschapsonderwijs betrekken. Deze school heeft een zeer lage terreinbezetting op een zeer grote kavel vlak aan het station. Volgens ons moet er over nagedacht worden of dit wel de juiste locatie is voor een dergelijk programma met een dergelijke inplanting. Er ontstaan tal van mogelijkheden wanneer we deze kavel gaan herdenken. We kunnen de historische drietand uitbreiden met een 4e deel, tussen station en Nieuw-Zottegem, eindigend op een groot nieuw plein van waaruit de rest van Nieuw-Zottegem wordt bereikbaar gemaakt. Nieuw-Zottegem heeft nu geen echte centraliteit, dit plein kan het centraal punt worden dat deze zijde tegelijkertijd verbindt met het centrum.

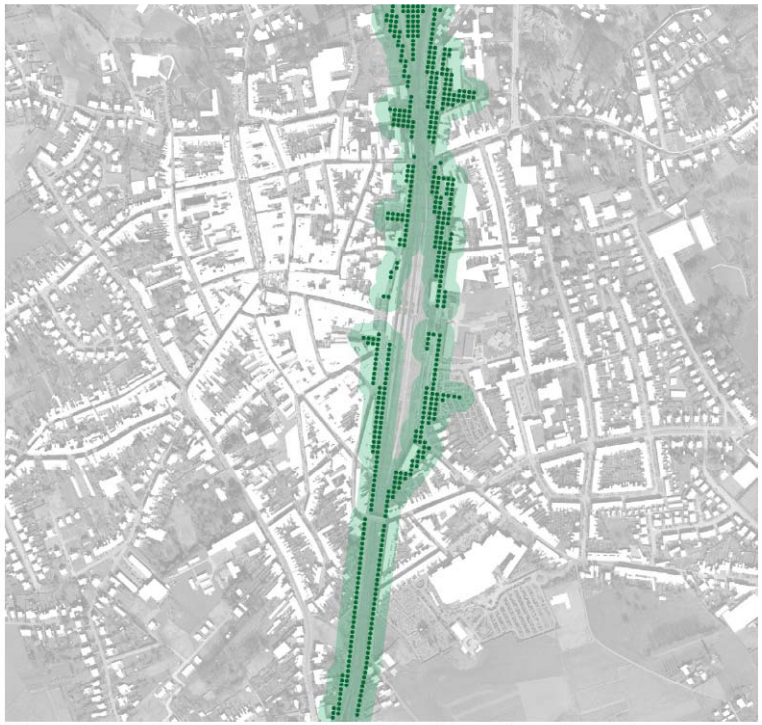
Dit nieuw plein, met een prominent gebouw erbij, kan een aanvulling zijn op de beperkte publieke ruimte in het centrum aan de overkant. Het kan bijvoorbeeld als evenementenplein worden gebruikt. Het is een hedendaags plein dat de overige historische publieke ruimte aanvult.



De drietand kan uitgebreid worden naar de overzijde van de spoorwegbundel. Nieuw-Zottegem wordt een aanvulling op het centrum in plaats van een achterkant

### Zutterd, een bermenlandschap van Essen

Het Oosten van Zottegem vormde een groot bos, genaamd Zutterd, of Essenbos. Dit bos scheidde de kernen van Zottegem en Bevegem. Met de aanleg van de spoorweg en de uitbreiding van Zottegem langs de Bevegemse kant is dit bos bijna volledig verdwenen. We kunnen de tijd natuurlijk niet terug draaien. Toch zien we de mogelijkheid om door de bermen van de spoorwegbundel en de flankerende straten in te groenen met zoveel mogelijk Essen de herinnering aan het Zutterdbos op te roepen. Wie met trein in Zottegem aankomt kijkt niet meer op functionele achterkanten maar op een landschap dat dwars door Zottegem snijdt.



We groenen de bermen van de spoorwegbundels en de aanliggende straten en kavels in met Essen

### Bomenrijen langs de stadsboulevard

De twee stadsboulevards vormen belangrijke verdeelwegen in Zottgem. Ze verhogen de leesbaarheid van de circulatie. We willen ze in de aanleg ook herkenbaar maken. Dit doen we door een aangepast profiel. Een bomenrij past bij het idee van een stadsboulevard. Deze bomenrij maakt ook de noord-zuidelijke richting duidelijk volgens dewelke Zottegem zich heeft ontwikkeld. Op het profiel van deze straten gaan we in het volgende hoofdstuk nog dieper in.

Langs de stadsboulevards voorzien we een bomenrij

# Landschap opnieuw op het centrum betrekken

Het landschap is voor een groot deel verdwenen in het centrum van Zottegem. Wij willen het landschap opnieuw zichtbaar maken als een structurerend element dat de leesbaarheid van het centrum verbeterd.

**Maatwerk in centrum**

Zoals gezegd is er in de publieke ruimte van het centrum weinig ruimte. We moeten dus op maat werken. Elke situatie is anders. Waar er een plaatselijke verbreding van de straat is of door een correcte inrichting van een kruising van twee straten kunnen we plaats vrijmaken voor het planten van een solitaire boom. Zo willen we het hele centrum in detail bekijken op zoek naar strategische plaatsen voor het inplanten van bomen. Enkel in de Heldenlaan en de Zavel hebben we meer plaats om bomen in te plannen.

**Open ruimte in binnengebieden**

De binnengebieden van de bouwblokken in het centrum beginnen zich langzaam te herontwikkelen. Bedrijfjes of grote functies trekken weg. Dit creëert nieuwe mogelijkheden. Het gebrek aan open ruimte in de straten kan worden gecompenseerd door nieuwe open ruimte vrij te maken in de bouwblokken. Zo kunnen we het landschap tot diep in het centrum opnieuw zichtbaar maken.

We gaan op zoek naar plekken om solitaire bomen te planten in het centrum

In de bouwblokken kunnen nieuwe doorsteken of open ruimtes worden behouden

# TUSSEN OUD EN NIEUW...

# 3.
# Uitwerking:
## grootschalige structuur
## kleinschalig maatwerk

# Overzichtsplan

# Beeldkwaliteit publieke ruimte

## PORFIER EN BETON

Porfier is een harde, duurzame steen. We stellen gezaagde porfier (platines) voor. Dit roept de sfeer van de vroegere kasseien op. Het is een hoogwaardig en duurzaam materiaal. We gebruiken een kleurenpalet met verschillende tinten die een wemelend effect geven aan de grote vlakken verharding. We gebruiken gekapte porfier voor de parkeerplaatsen. Zo worden deze op een subtiele maar duidelijke manier aangeduid.

Beton is een meer doorsnee materiaal. We zullen het gebruiken in de vorm van boordstenen en betondallen in dezelfde kleur. We gebruiken overal dezelfde betonnen boordsteen. De betondallen hebben een formaat dat aansluit bij de porfierplatines.

## HUISSTIJL MET ACCENTEN

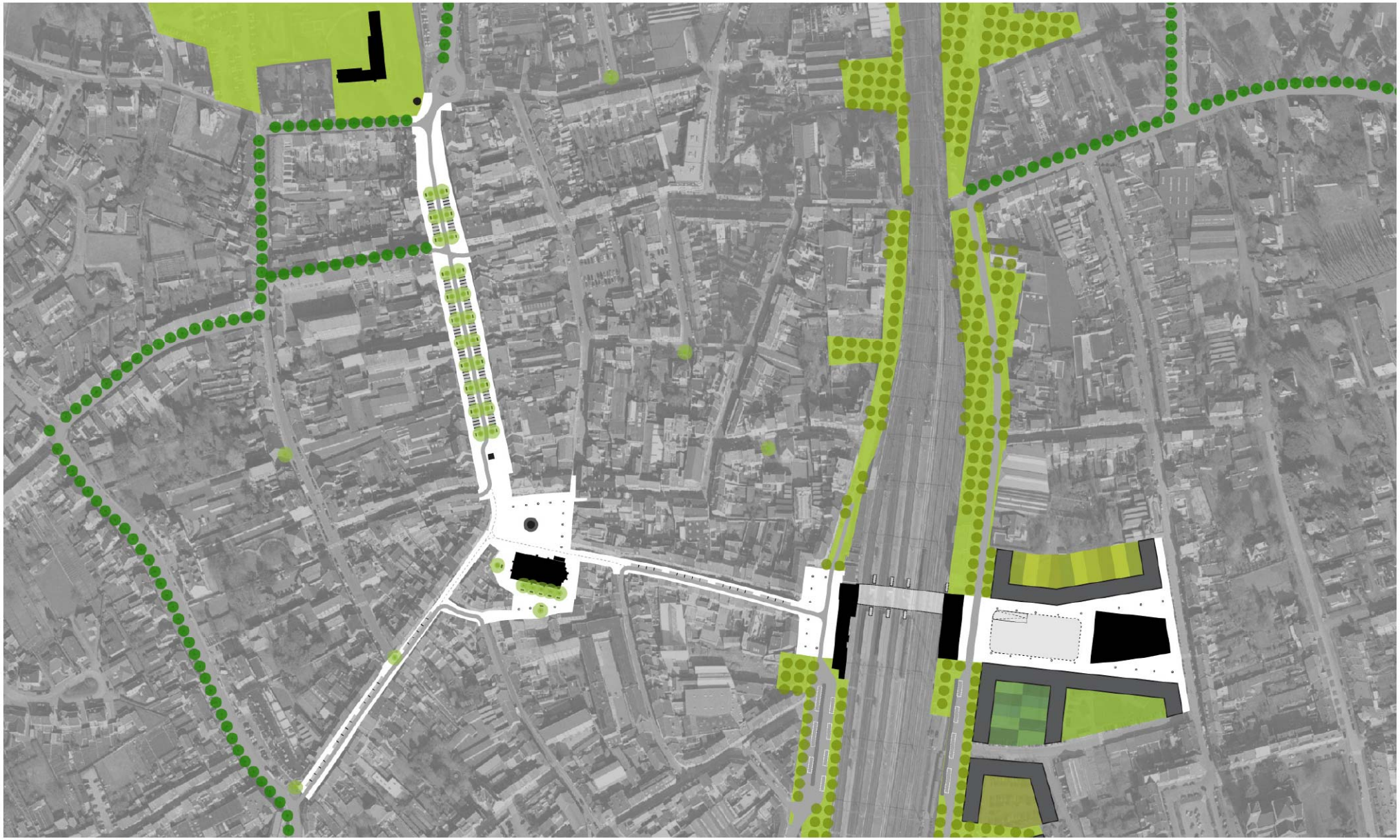
We willen een samenhangend centrum creëren zonder heel Zottegem in een en hetzelfde materiaal aan te leggen. We moeten klemtonen durven leggen om tot een realistisch centrum te komen op schaal van Zottegem. We moeten durven op sommige plaatsen in te zetten door volop gebruik te maken van hoogstaande materialen. Zo markeren we focuspunten. Op andere plaatsen moeten we durven met meer eenvoudige materialen te werken zonder echter het detail en het ontwerp uit het oog te verliezen. Elke plaats krijgt evenveel aandacht.

## CONTINUÏTEIT IN MATERIALEN, DETAILS EN MEUBILAIR

Om de continuïteit over het centrum te bewaren zullen we enkele details wel overal laten terugkomen. Zo is er bijvoorbeeld het detail van de goot die zowel in het centrumgebied als in de centrumstraten als in de stadsboulevards wordt herhaald. We werken telkens met verschillende combinaties van dezelfde materialen om een eigenheid te creëren voor elke plek.

Ook een juiste keuze van het meubilair en de verlichtingselementen zorgen voor een continuïteit over het hele dorpscentrum. Hierbij is het belangrijk om op zoek te gaan naar elementen die aansluiten bij de sfeer die we willen bekomen.

Voorbeeldje van platines (gezaagde porfier)

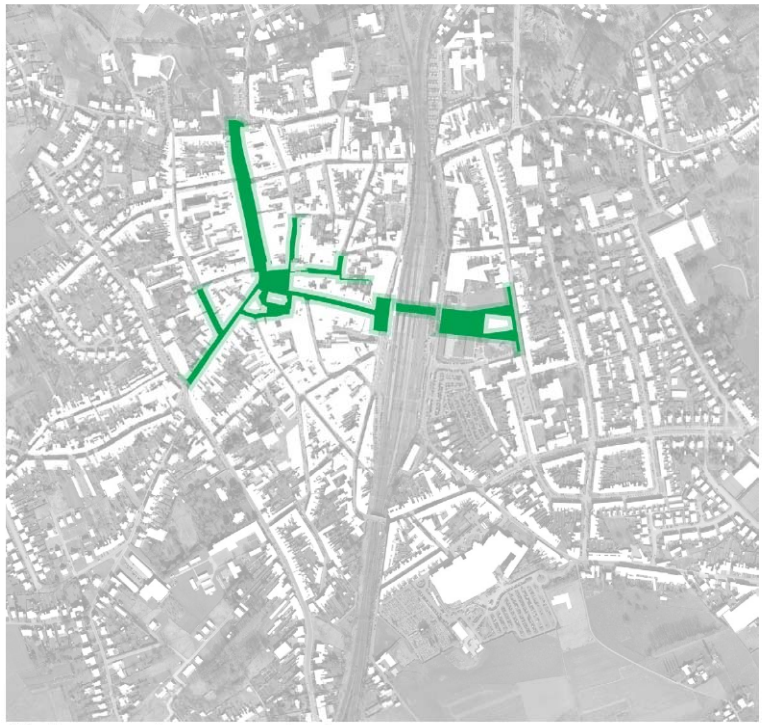


# HET CENTRUMGEBIED

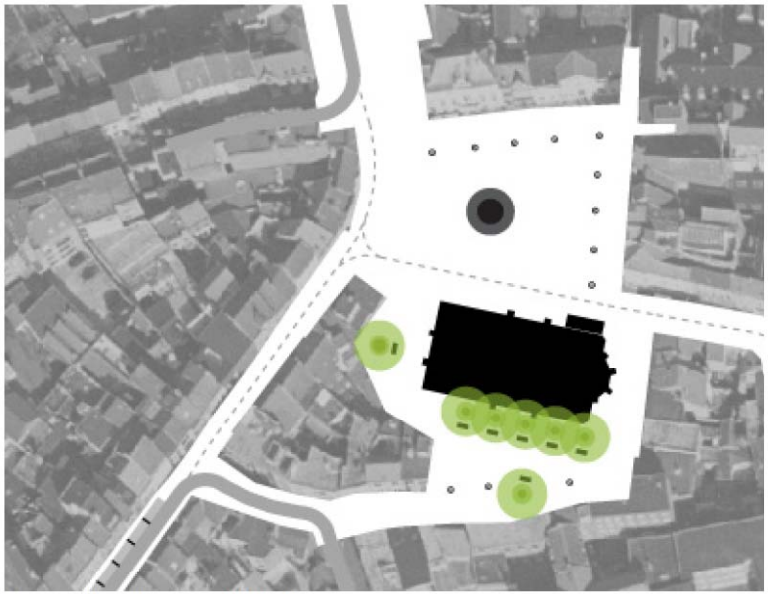
Het centrumgebied bestaat uit:

- de historische drietand (Hoogstraat, Stationstraat, Heldenlaan, Markt)
- de uitbreiding ervan aan de overkant van het station
- de autovrije straten (Firmin Bogaertstraat, einde Vestenstraat, einde Hospitaalstraat)

Het moet één aaneengesloten publieke ruimte worden waar de klemtoon voornamelijk op het verblijven ligt. Dit is ook het commerciële en toeristische hart van Zottegem. De beeldkwaliteit van deze ruimte is dan ook cruciaal voor de identiteit van Zottegem. We zetten maximaal in met een tapijt van platines dat het hele centrum aan elkaar bindt. Enkel de rijbanen blijven aangelegd in asfalt.



Afbakening van het centrumgebied



Zoom op het plan van de Markt

bestaande toestand markt

# HET CENTRUMGEBIED

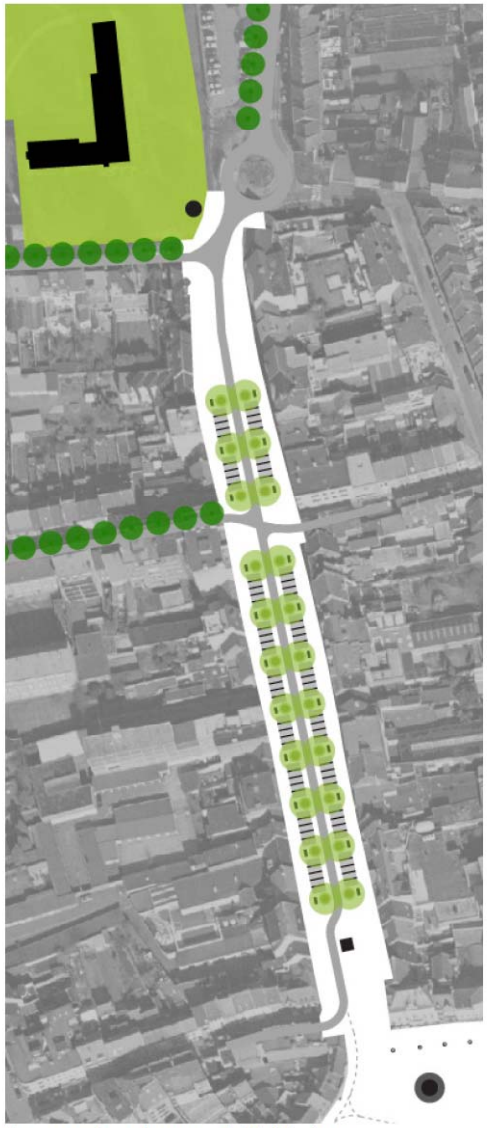
**De markt (3 maal Egmont)**

Op de markt en de Zavel halen we het parkeren weg. Beide ruimtes moeten gaan samen werken als één grote markt, met de kerk in het midden. We zetten dit in de verf door de uniforme aanleg. De markt wordt een grote pleinruimte van gevel tot gevel. Het Egmontbeeld komt prominent in het midden te staan en de historische gevels van oa. het gemeentehuis komen in de verf te staan. Ook de grafkelder willen we prominenter aanwezig laten zijn. Daarom zullen we deze grafkelder en de huidige trap er naartoe overdekken met een luifelconstructie. Zo worden de trappen droog gehouden en vallen ze meer op op het plein. De constructie kan ook gebruikt worden voor andere doelen, bv. affichage of eventueel zelfs als bushokje.

fotomontage ontwerptoestand markt

## De Heldenlaan - tussen kasteel en markt

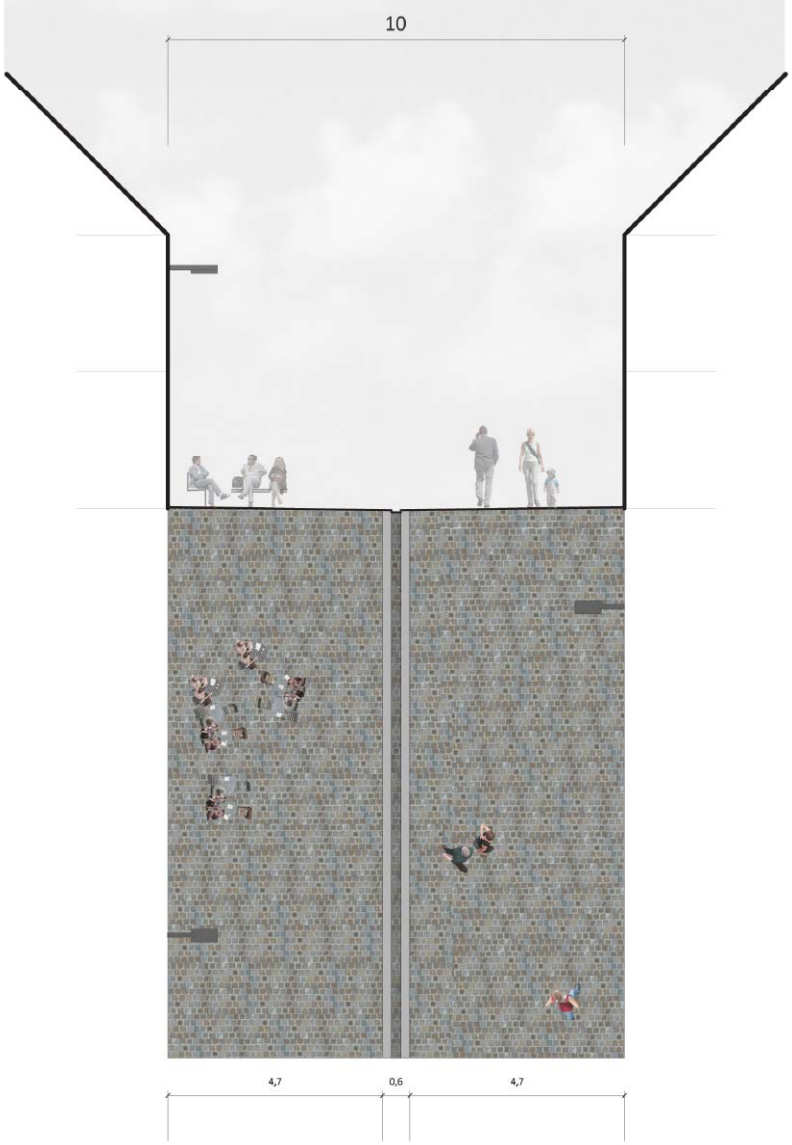
De straat valt op door de uitzonderlijke breedte. We willen de perspectiefwerking van deze straat tussen het kasteel en de markt in de verf zetten door een nieuw profiel voor deze straat voor te stellen. Het Egmontbeeld dat nu in de tuin van het kasteel is verstopt zouden we in de as van de Heldenlaan willen plaatsen, als een eindpunt voor het kasteel.



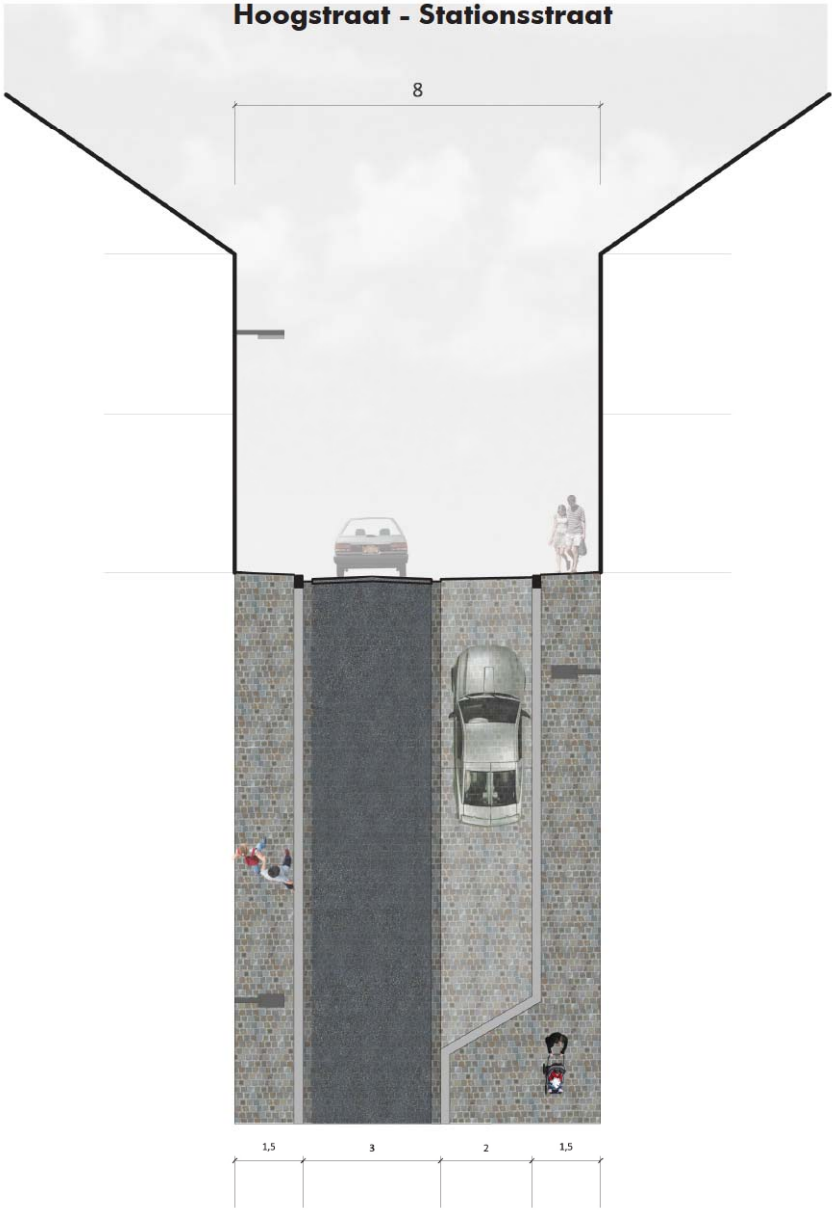
Zoom op het plan van de Heldenlaan

# HET CENTRUMGEBIED

**Autovrije straten** (Firmin Bogaertstraat, einde Vestenstraat, einde Hospitaalstraat)




**Hoogstraat - Stationsstraat**

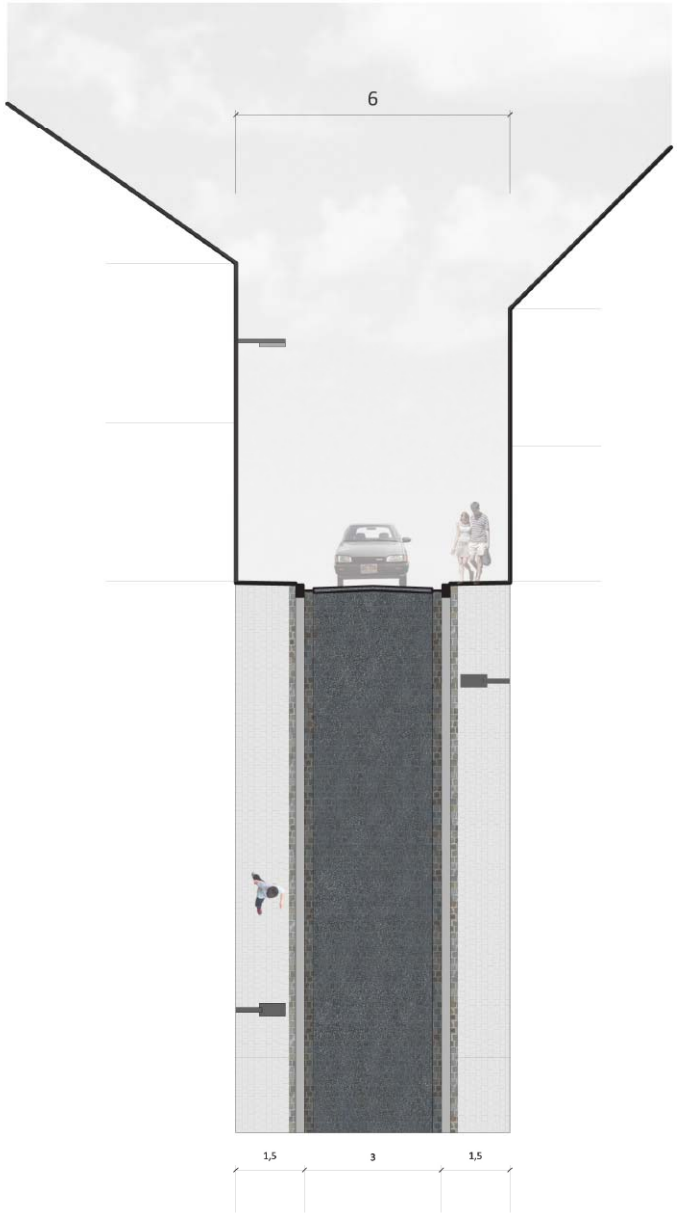


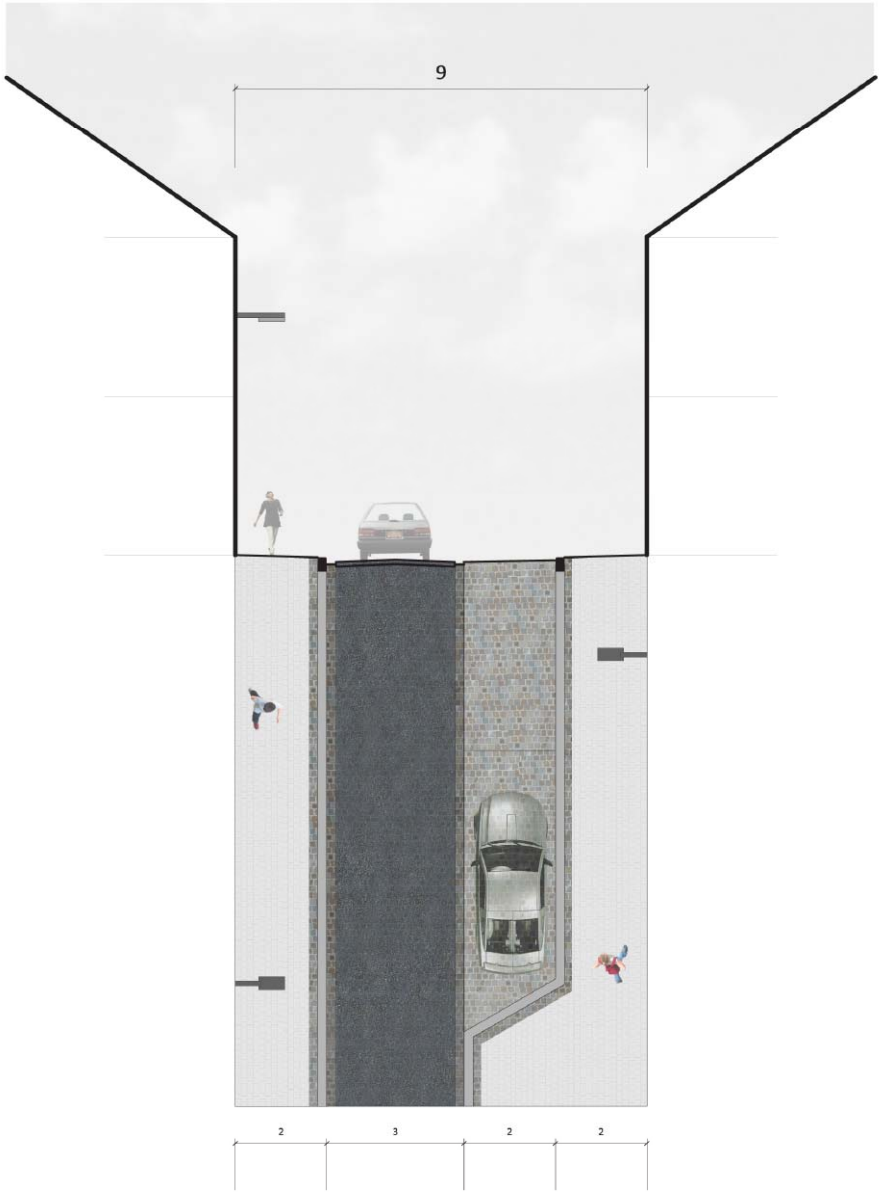
bestaande toestand Heldenlaan

# HET CENTRUMGEBIED

fotomontage ontwerptoestand Heldenlaan

# TUSSEN OUD EN NIEUW...



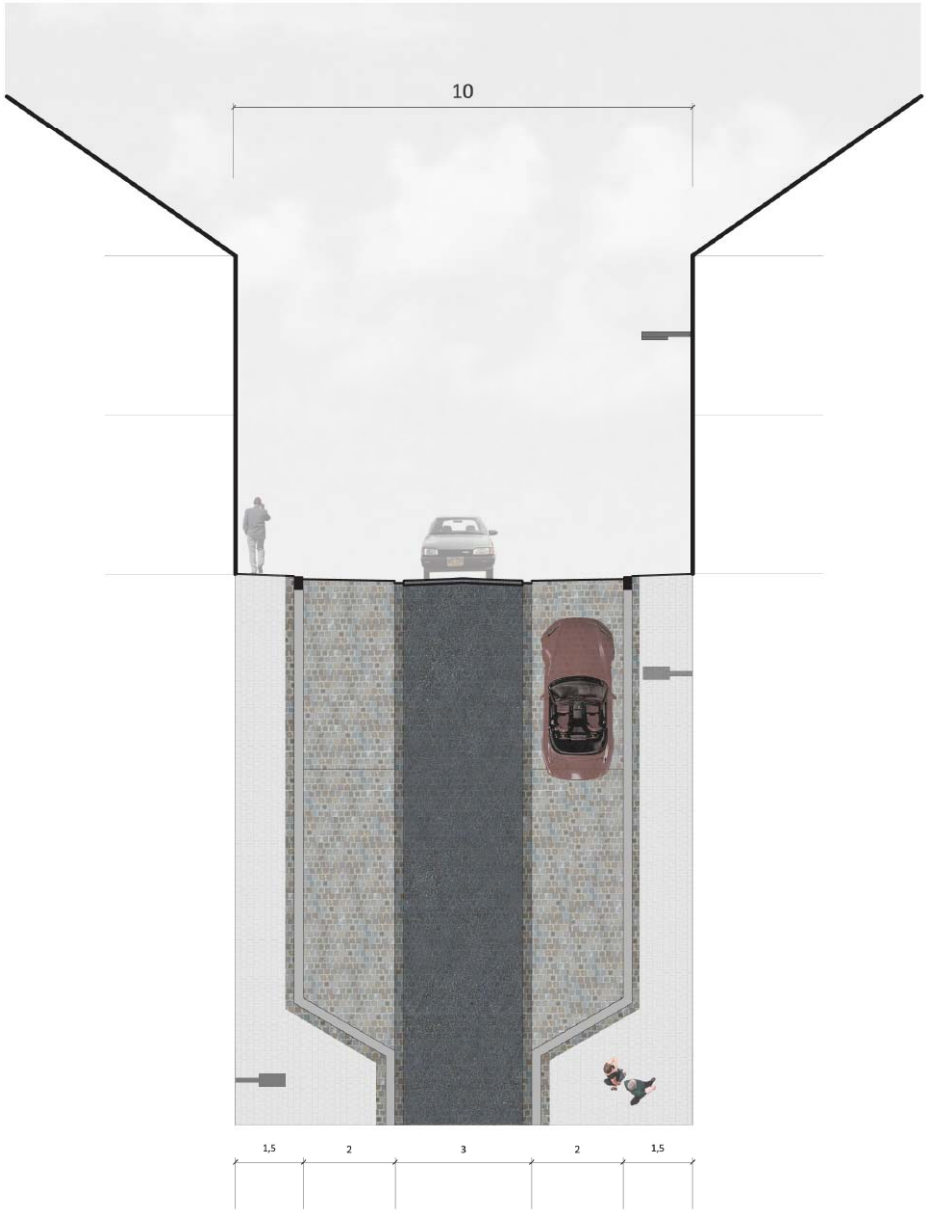



# DE CENTRUMSTRATEN

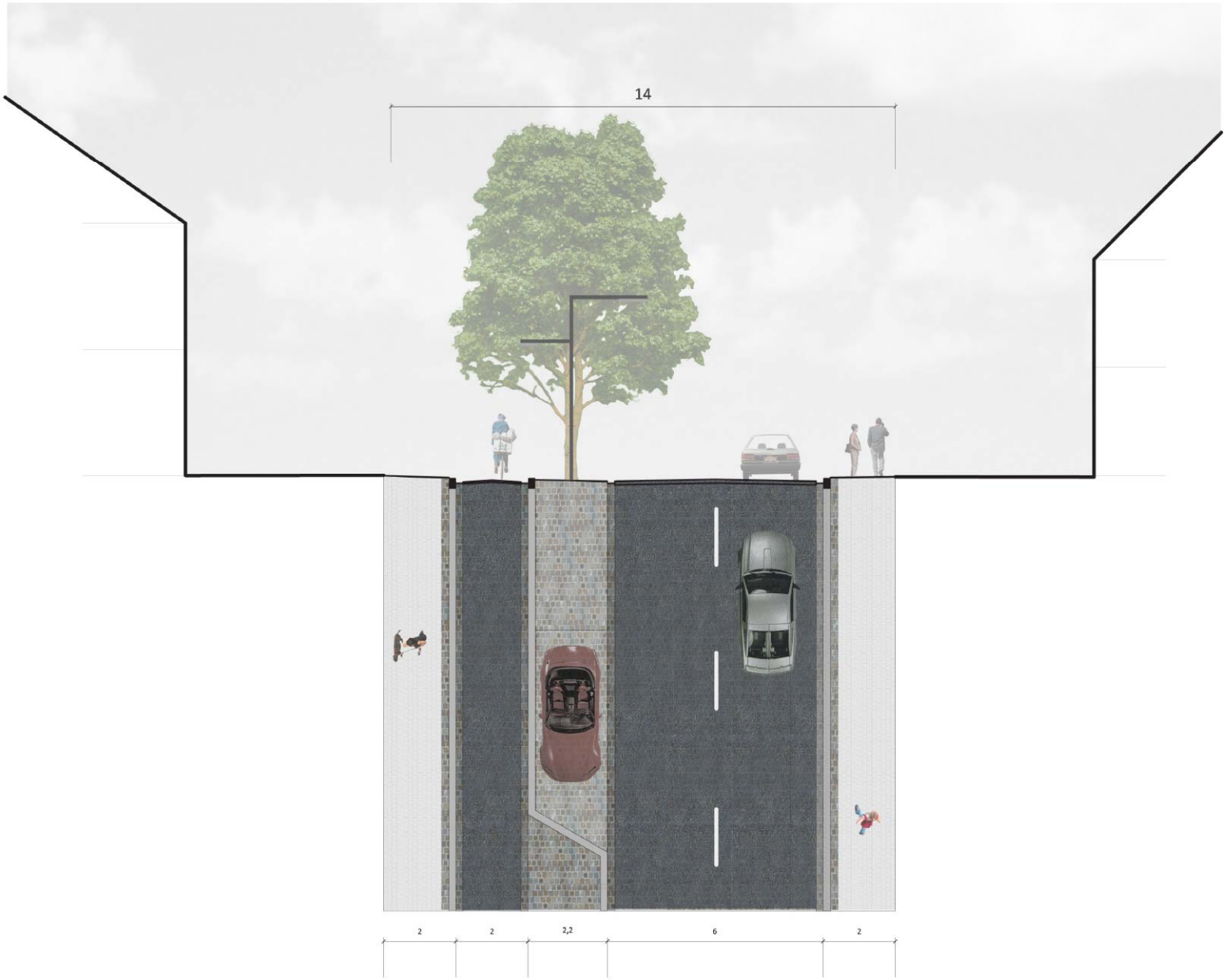
De centrumstraten zijn alle andere straten in het centrum van Zottegem gelegen zijn, naast het centrumgebied, en tussen de twee stadsboulevards. Aangezien ze deel uitmaken van het centrum moet de beeldkwaliteit dit ook uitstralen. Anderzijds is het niet de bedoeling om ze zoveel in de verf te zetten als de publieke ruimte van het centrumgebied. We gebruiken een combinatie van porfier en betondallen. Het detail van de goot en de boordsteen, zoals in het centrumgebied, wordt wel doorgetrokken. De parkeerplaatsen zijn wel uitgevoerd in gekapte porfier.

Afhankelijk van de breedte van de straten en de noodzaak om parkeren te voorzien kan het profiel uitgevoerd worden zonder parkeren, met een rij parkeren of met twee rijen parkeren. Deze drie profielen worden hiernaast weergegeven.

Afbakening van de centrumstraten



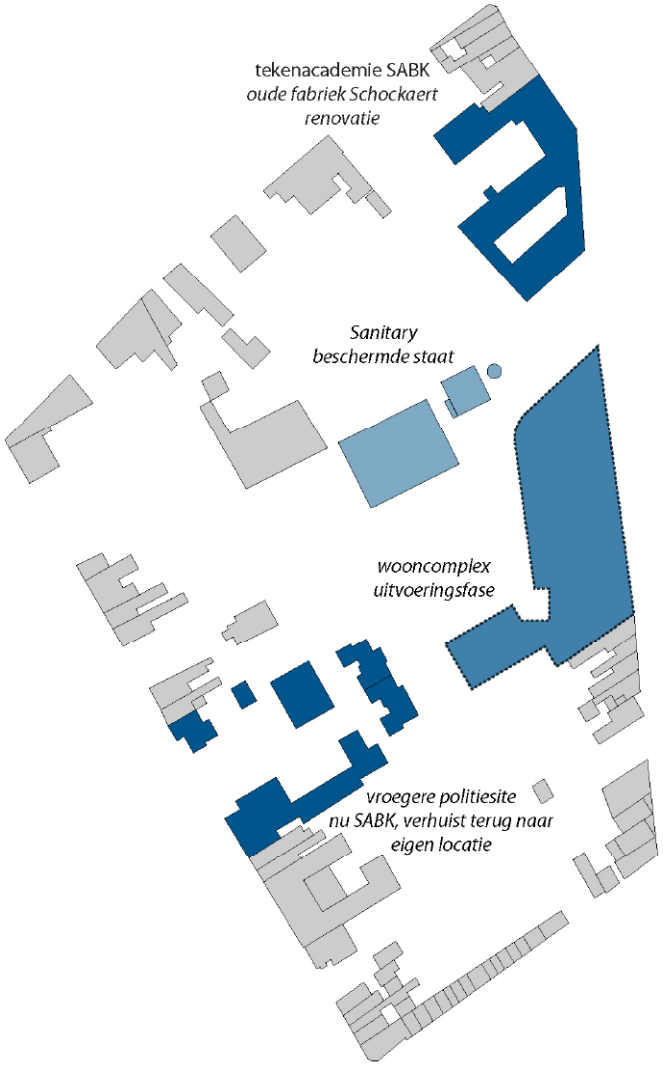
# TUSSEN OUD EN NIEUW...

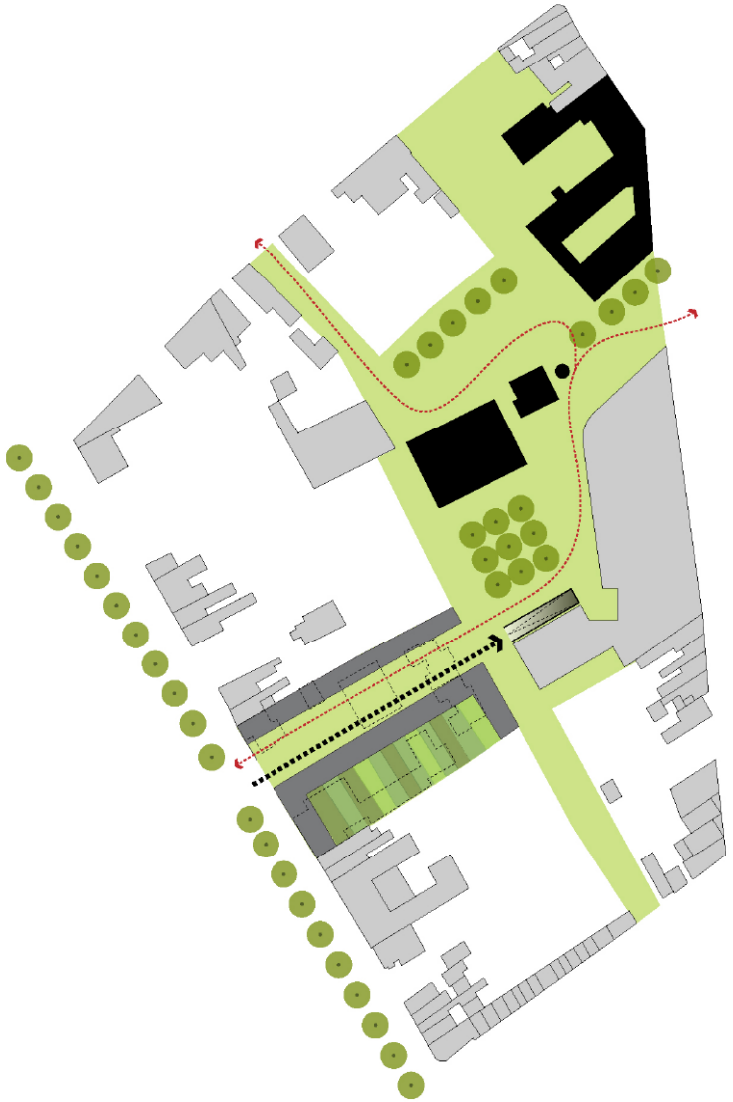


# DE STADSBOULEVARDS

Ook de Stadsboulevards krijgen een eigen beeldkwaliteit. We gebruiken opnieuw een combinatie van platines, gekapte porfier en betondallen. Ook het detail van de goot met boordsteen wordt herhaald. De stadsboulevards krijgen een vrijliggend dubbelrichting fietspad aan de overkant van het centrum. Er wordt een materiële scheiding gemaakt tussen de rijweg en het fietspad. Deze scheidingszone wordt ook gebruikt om een bomenrij in te planten. Afhankelijk van de breedte van het profiel kan deze scheidingszone ook gebruikt worden voor een rij langsparkeren.

Afbakening van de stadsboulevards



## A. Sanitary:

Aan de herontwikkeling van dit bouwblok is men op dit moment volop bezig. Wij denken dat er zeker nog een belangrijke potentie bestaat om ook de vroegere site van de politie in de ontwikkeling te betrekken. Op deze manier kan het project een directe toegang en een gezicht naar de stadsboulevard, de Meerlaan, krijgen.

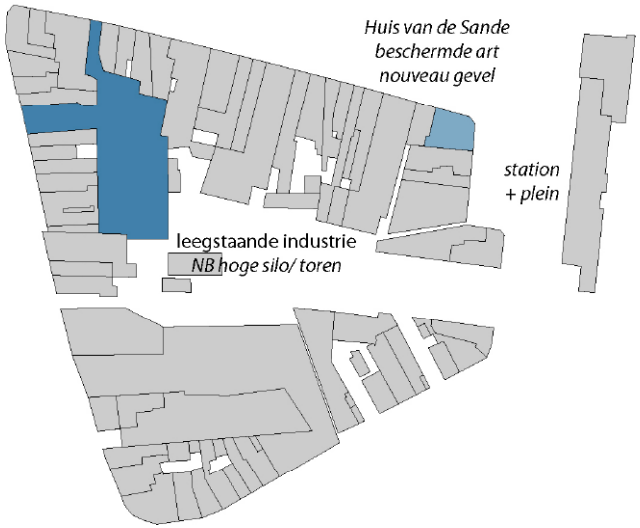
# Maatwerk in binnen bouwblokken

Bij de concepten hebben we uitgelegd dat, gezien de beperkte breedte van de straten, de ruimte binnen de bouwblokken een belangrijke rol kunnen spelen in de levenskwaliteit van het centrum. Deze ruimte kan ingezet worden om het centrum meer licht, lucht en groen te geven.

Hier proberen we kort aan te tonen, aan de hand van een aantal bouwblokken waar nu al projecten op til staan, dat het belangrijk is om de ontwikkeling van zo'n bouwblok integraal te bekijken en niet als een optelsom van kleine aparte projectjes. Enkel zo kunnen we extra kwaliteit aan de publieke ruimte van het centrum teruggeven.

In het masterplan zullen we elk van deze bouwblokken in detail moeten bekijken en aan de hand van ontwerpend onderzoek aantonen wat de potenties ervan zijn.

Aanduiding van de verschillende bouwblokken

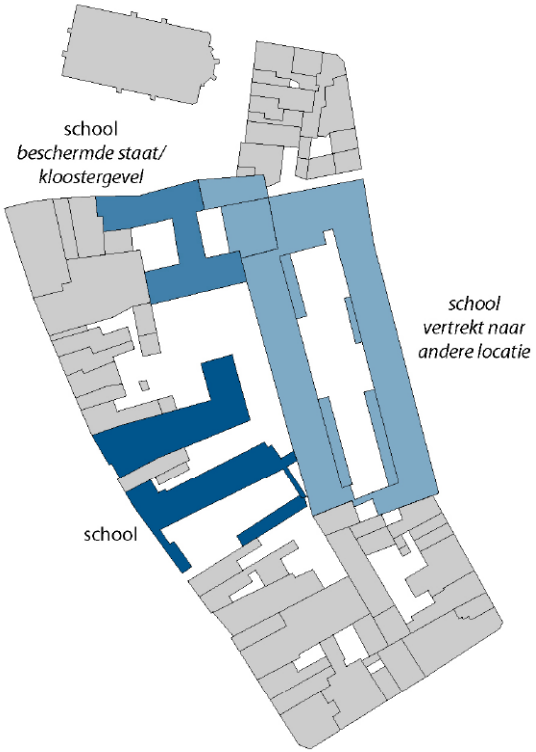


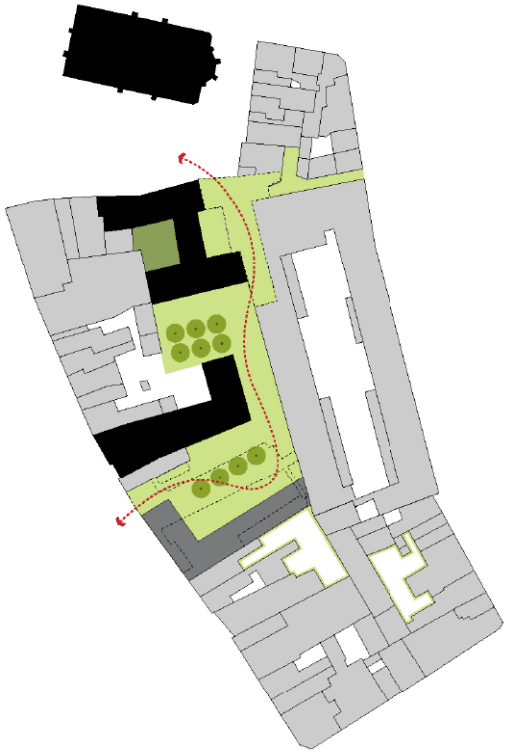
**E. Nieuwstraat – Stationsstraat – Kazernestraat:**

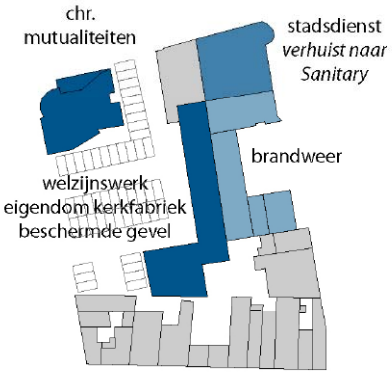
In het bouwblok tussen deze drie straten zijn reeds verschillende projecten aan de gang. Ook hier vinden we oude bedrijvigheid in de kern van het bouwblok. De verschillende lopende projecten en toekomstige projecten moeten op elkaar afgestemd worden om de mogelijkheden van het bouwblok maximaal te benutten.

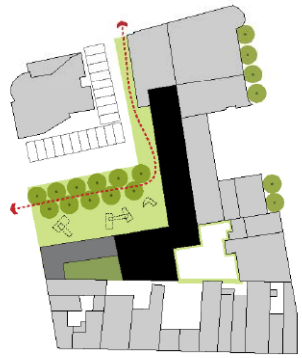
## C. Zavel – Nieuwstraat:

Wanneer het Sint-Barbaracollege leeg zou komen te staan, ontstaan hier ook heel wat nieuwe mogelijkheden. Dit bouwblok kan een belangrijke rol spelen in het vergroten van de doorwaadbaarheid van het weefsel tussen Markt en Sanitary. Het kan de relatie tussen beide versterken.



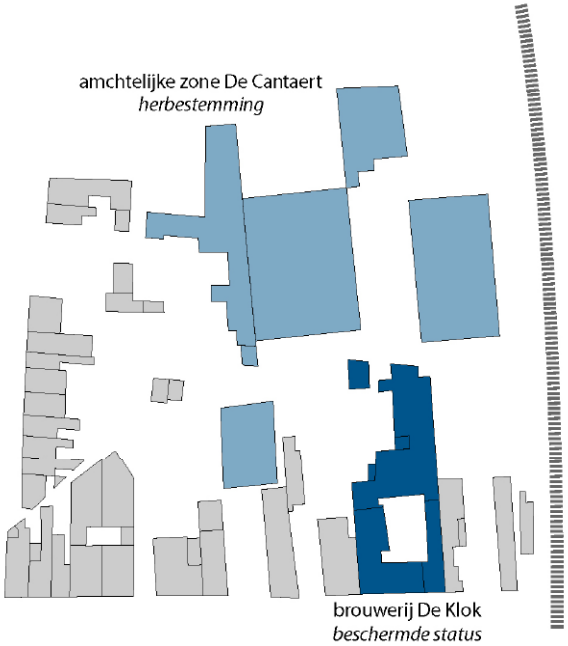


## B. Brandweer – parking Vestenstraat:

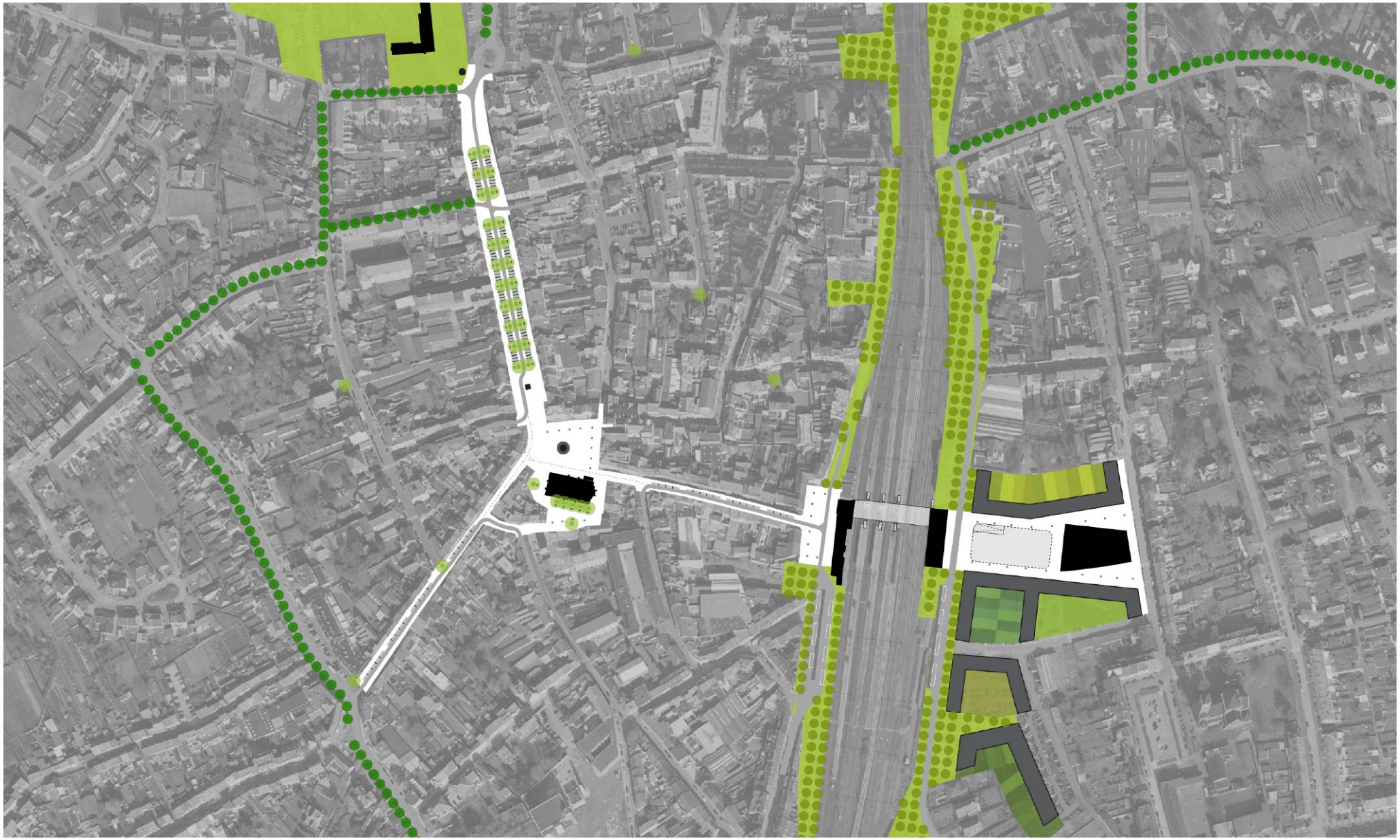
De brandweer en ook de overige stadsdiensten zullen deze locatie verlaten. Hier komen heel wat nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden vrij.

# Maatwerk in binnen bouwblokken



**D. Brouwerij De Klok – zone Cantaert:**

De oude brouwerij zou kunnen gekoppeld worden aan de ambachtelijke zone Cantaert. Samen biedt deze zone heel wat mogelijkheden.



# Duidelijke opties voor de stationsomgeving

### Centrale parking

We doen een voorstel voor een centrale parking aan de achterkant van het station. We voorzien deze parking in verschillende ondergrondse lagen onder de kavel van het gemeenschapsonderwijs. Deze locatie is volgens ons te strategisch en belangrijk voor Zottegem om ze op te offeren aan gelijkvloerse parking of parkeergebouwen. De inrit van de parking takt aan op de Broeder Mareslaan.

### Goede verbinding met het centrum

De parking is voor ons niet alleen een pendelparking maar ook een publieke parking voor het centrum van zottegem. Deze parking is de sleutel tot het oplossen van het parkeerprobleem van het centrum van Zottegem. We moeten dan wel een goede verbinding voorzien met het centrum. Als we een ondergrondse parking maken lijkt het natuurlijk logisch om hierop aan te takken met een ondergrondse doorgang. Hier stellen we voor om de bestaande ondergrondse doorgang te verbreden tot een nieuwe comfortabele doorgang. De doorgang komt uit op het nieuwe plein aan de bevegemse kant van het station.

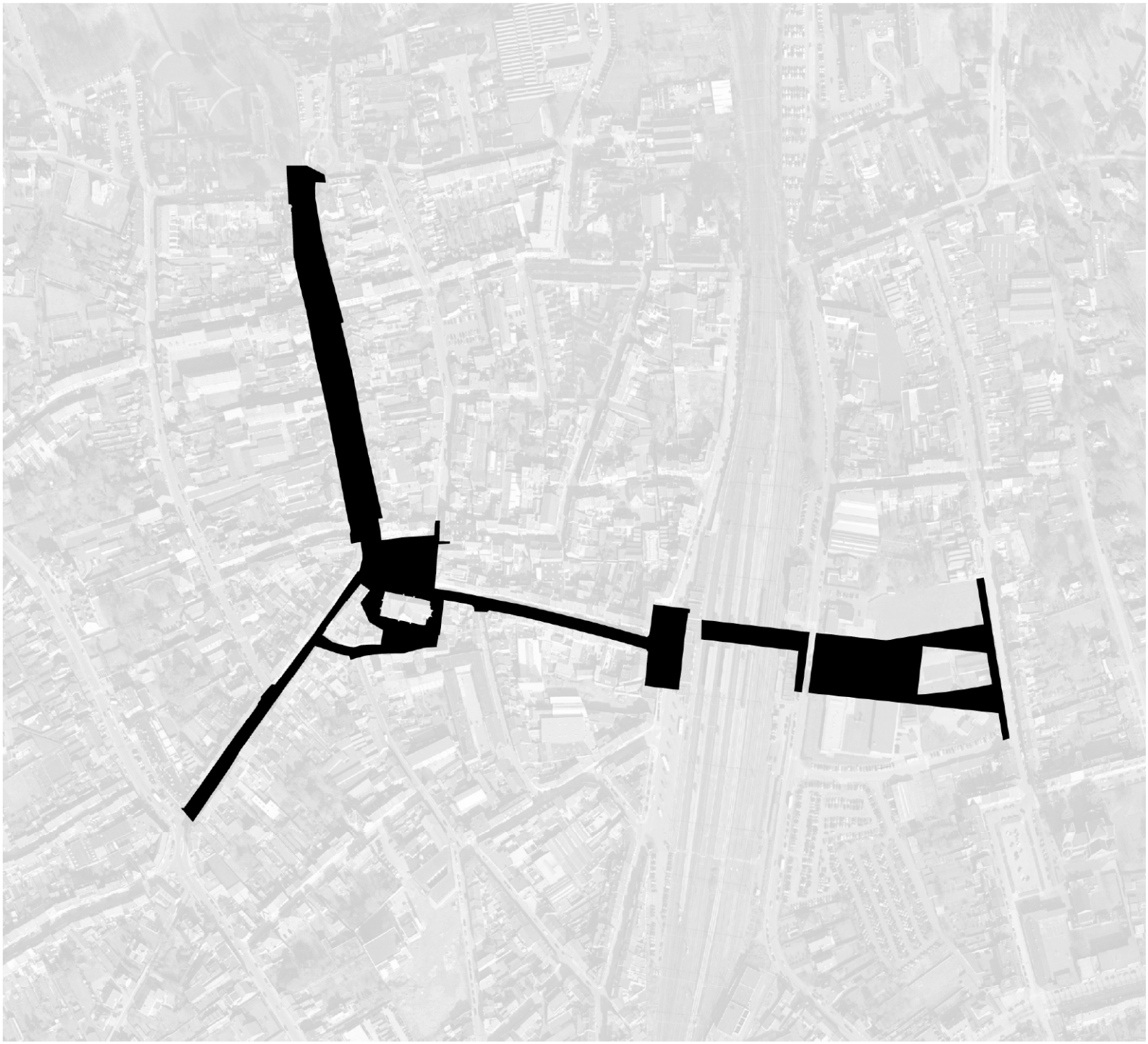
### Verbindend weefsel

We willen de leegte die de sporenbundel en de stationsomgeving nu is, vervangen door een stuk weefsel dat de twee kanten van Zottegem verbindt. We takken aan op de historische drietand met een nieuw evenementenplein. Het plein is zo opgevat dat het uitwaaiert in de publieke ruimte van Bevegem. Nieuwe gebouwen werken het bestaande weefsel af, langsheen het plein en op de kavel van de huidige pendelparking.

### Bermenlandschap

Het beeld van de spoorwegbermen wordt nu gedomineerd door een functionele inrichting. Het is een achterkant. We willen de bermen en de straten errond inschakelen in een echt bermenlandschap van Essen. Een landschapscorridor doorheen Zottegem. Dit bermenlandschap bepaalt het nieuwe groen gezicht van Zottegem voor bezoekers die met de trein aankomen.

bestaande toestand Broeder Mareslaan

# Duidelijke opties voor de stationsomgeving

fotomontage ontwerptoestand Broeder Mareslaan (links het nieuwe stationsgebouw aan de Bevegemse kant, rechts het nieuwe plein met de helling naar de onderdoorgang, nieuwe gebouwen definiëren het plein)