

markt en kerkplein **Oedelem**

volledige studieopdracht voor de heraanleg van de markt en omgeving van Oedelem



gemeente Beernem










Open Oproep 1617





index

volledige studieopdracht voor de heraanleg van de markt en omgeving van Oedelem

	offerte 1: zie gesloten omslag offerteformulier	
	offerte 2a : nota betreffende de ontwerpvisie en de duurzaamheidsaspecten	pagina 3
	offerte 2b: beeldmateriaal ontwerp	pagina 13
	offerte 2c : globale raming van de bouwkost	pagina 26
	offerte 2d : raming van de studiekosten	pagina 28
	offerte 2e: fasering en timing van het ontwerp en van de werken	pagina 30
	offerte 2f: zie gesloten omslag voorstel van de samenwerkingsverbanden	
	offerte 2g: zie cd-rom publicatiemateriaal	

2a



nota betreffende de ontwerpvisie en de duurzaamheidsaspecten

index

1. mobiliteit
 - 1.1. verkeersdoorstroming
 - 1.2. busstop
 - 1.3. fietsstalling
 - 1.4. parkeren
2. pleinontwerp
 - 2.1. gebiedsafbakening
 - 2.2. het plein als ontmoetingsplaats
 - 2.3. kiosk of bunker?
 - 2.4. aanleg dorpskern: een groot tapijt
 - 2.5. monumenten: meerdere kleine tapijten
 - 2.6. verkeersdoorgang over het primair tapijt
 - 2.7. de nieuwe centrumplekken
 - 2.8. meervoudig gebruik
 - 2.9. kunst en cultuurparticipatie
3. technische aspecten van het ontwerp
 - 3.1. akoestiek
 - 3.2. materiaalgebruik
 - 3.3. straatmeubilair
 - 3.4. groenvoorziening
 - 3.5. verlichting
 - 3.6. regenwater en rioleringen
 - 3.7. duurzaamheid

inleiding

Zowel uit de projectdefinitie, de briefing als uit het uitgevoerde ontwerpend onderzoek blijkt duidelijk dat het vraagstuk van de mobiliteit prioritair is in deze opdracht.

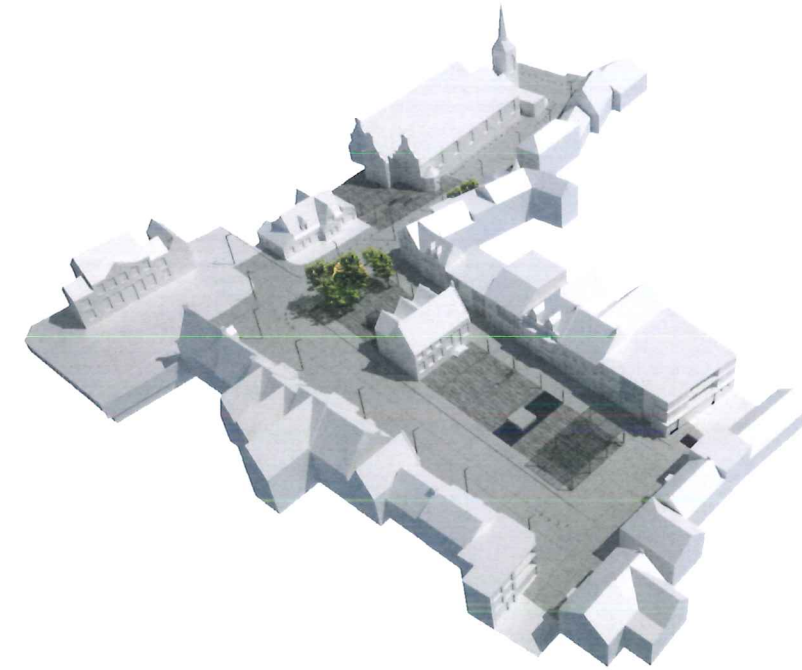
De geplande heraanleg en de afbakening van het projectgebied bieden een uitgelezen kans om een totaaloplossing aan te reiken die kan leiden tot een leefbare en heldere publieke ruimte welke de leefbaarheid van het centrum van Oedelem zal verbeteren. Het creëren van een aangename ontmoetingsplaats op het marktplein staat centraal in het hierna beschreven ontwerpvoorstel.

Voor het goede begrip van de lezer toont de bijgevoegde figuur meteen een synthese van het ontwerpvoorstel voor het projectgebied.

Als belangrijkste elementen vermelden we:

- behoud & heraanleg van de bushalte ten zuiden van het plein,
- hertekenen straatprofiel en parkeerplaatsen van de Gewestweg N337 over de Markt,
- versterken van de dorpskern en verbinden van kerk- en marktplein,
- zichtbaar maken van de bunker uit de oorlog.

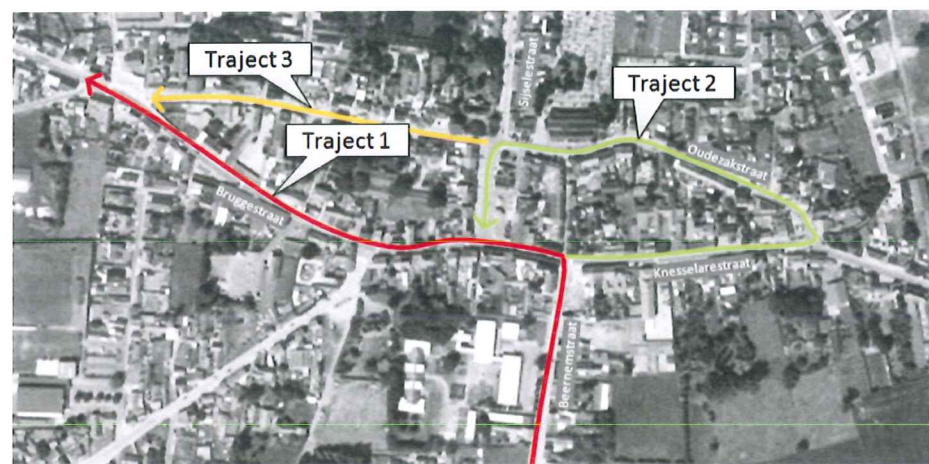
Hoe we tot deze keuzes kwamen, wordt in detail toegelicht in wat volgt.



01. overzichtsbeeldz

1. mobiliteit

Binnen het kader van dit ontwerpend onderzoek werd een uitgebreide studie uitgevoerd naar de mogelijkheden om het probleem van de mobiliteit in zijn globaliteit te verbeteren. De studie werd uitgevoerd door een gespecialiseerd studiebureau aan de hand van gedetailleerde simulaties. Meerdere scenario's werden bekeken die het projectgebied overstijgen zoals te zien in onderstaande figuur.



02. onderzochte scenario's

1.1. verkeersdoorstroming

We geven hier enkele de conclusies van de studie mee, het uitgebreide rapport wordt bij het offerteformulier gevoegd. Zij vormt de basis voor de initiële ontwerpkeuzes.

In de Open Oproep werd gesteld dat er te weinig plaats is voor de bus bij de halte Oedelem-Dorp. En dat een alternatieve halte moet onderzocht worden. Uit analyse bleek echter dat het (1) technisch wel haalbaar is om daar een gelede bus te stationeren en (2) dat de buschauffeurs geen moeite doen om het manoeuvre uit te voeren. Er was echter van de zes bussen één uitzondering, die daarbij aantoonde dat het wel mogelijk was. Anderzijds zijn er enkele structurele problemen met het verkeer in Oedelem. De doorstroming van het verkeer wordt beperkt: niet enkel de bussen, maar ook door zwaar verkeer dat door het centrum van Oedelem moeten manoeuvreren. De krappe maatvoering van kruispunten en de vele functies in het centrum van Oedelem (scholen, winkels) zorgen dat het verkeer soms vast loopt op piekmomenten. Om dit te verbeteren stellen wij twee 'extreme' scenario's voor. Deze kunnen als uiterste marges gezien worden voor een mogelijk ontwerp op de Markt Oedelem.

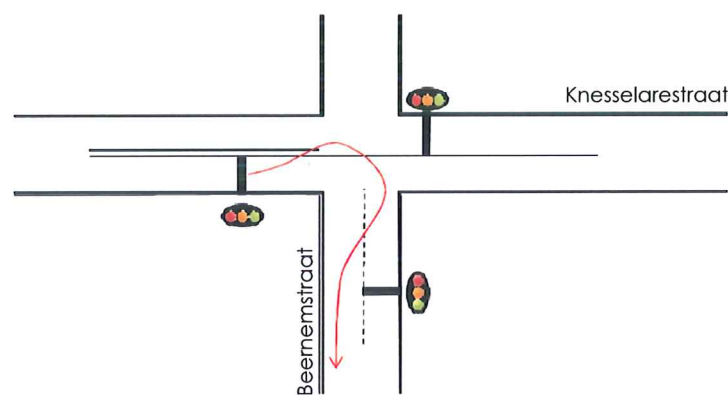
a. minimaal scenario

Uit voorgaande analyses kunnen we stellen dat een omleiding van de buslijn 63 richting Brugge via Oudezakstraat en over de Markt niet optimaal is (= traject 2). Oorzaken:

- De omrijfactor voor De Lijn is relatief groot, men moet ongeveer 0.54 km meer rijden;
- Aan het kruispunt Beernemstraat – Knesselarestraat blijft het knelpunt behouden: de voorrangregeling zorgt voor een beperkte doorstroming van verkeer komende van Beernem;
- We stelden vast dat in de ochtendspits filevorming kan ontstaan op de Markt komende van Sijsele. Ook dit traject zou de doorstroming van het openbaar vervoer hinderen;

Daarom stellen we voor om het bestaande traject (1) van de buslijn 63 te optimaliseren. Daarbij ook de doortocht van de secundaire weg Beernem Sijsele:

- De bestaande bushalte op het Marktplein wordt verbeterd door het bushokje te verplaatsen zodat de bus de volledige lengte van 20 meter heeft om te stationeren. Ook een sensibilisering bij chauffeurs om gebruik te maken van de bushalte is nodig.
- Voor het kruispunt Beernemstraat – Knesselarestraat heeft men beperkte mogelijkheden om het te verbeteren (zolang men geen huizen wil onteigenen om dit kruispunt te vergroten). Een oplossing wordt gezien in het installeren van verkeerslichten. Door de stoplijn van het verkeer komende van Beernem naar achteren te verleggen, is de bocht beter te nemen voor zwaar verkeer komende van en gaande naar Bruggestraat (zie onderstaand schema). Er mag van deze oplossing ook niet alle heil verwacht worden, aangezien verkeerslichten ook een beperkte capaciteit zullen kennen op deze plaats.



03. verbetering kruispunt Beernemstraat - Knesselarestraat

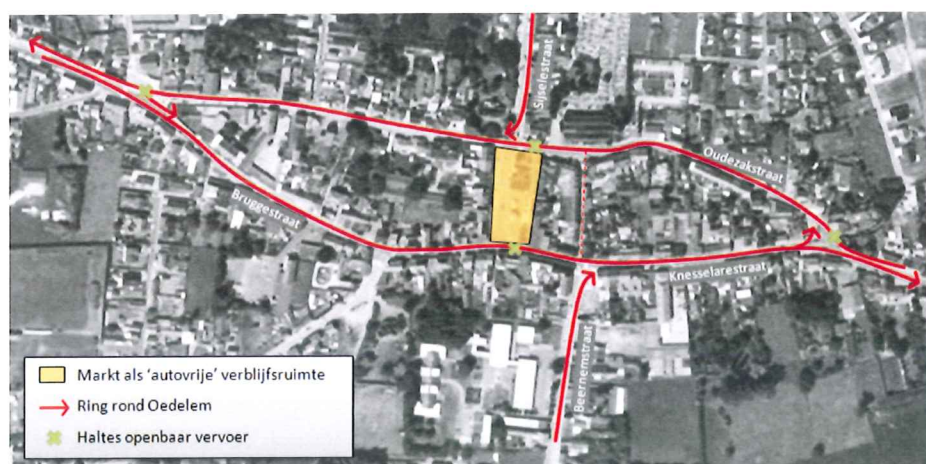
- De doorstroming ter hoogte van de Markt (zuidkant) kan geoptimaliseerd worden door de voorrang om te keren. Hierdoor krijgt de verbinding Sijsele - Beernem voorrang op het lokaal verkeer (Knesselare – Brugge) en wordt ook de wegategorisering ondersteund. Deze omkering kan door inrichting van de publieke ruimte en wegprofielen duidelijk in beeld komen. Een duurzame wegverharding voor de secundaire weg langs de markt is dan noodzakelijk.

b. maximaal scenario

Wanneer de gemeente Oedelem grote ambities heeft om haar verkeersstructuur te verbeteren, zou kunnen geopteerd worden voor een ander scenario. Er zou een soort 'ring rond Oedelem' kunnen gecreëerd worden, waarbij Bruggestraat, Knesselarestraat, Oudezakstraat en J. Creytenstraat allen éénrichtingsstraat worden. Dit biedt enkele interessante potenties:

- De doortocht op het Marktplein zou verdwijnen. Hierdoor komt er een grote ruimte vrij om een aangenaam plein met centrumfunctie te ontwikkelen.
- Doorgaand verkeer wordt verspreid: komende van Brugge langs Bruggestraat en Knesselarestraat, komende van Knesselare via Oudezakstraat en J. Creytenstraat. Indien alles één richting wordt, kunnen de wegprofielen geoptimaliseerd worden met aandacht voor fietsinfrastructuur en ingerichte parkeerplaatsen.
- Opmerking: als doorgaand verkeer (dus ook openbaar vervoer en zwaar verkeer) via Oudezakstraat gaan, zullen op enkele plaatsen parkeerplaatsen moeten sneuvelen, gelet op het feit dat er minimum 3.30 meter voorzien moet worden voor bussen. Anderzijds kunnen er beter op de gewestweg parkeerplaatsen voorzien worden.
- De doorstroming van het openbaar vervoer wordt verbeterd aangezien conflictpunten worden verminderd. Het marktplein zou dan als centrale hoofdhalt voor openbaar vervoer fungeren, met ten noorden een halte richting Brugge en ten zuiden een halte richting Beernem. Zonder veel extra manoeuvres zou het ander verkeer kunnen doorrijden omdat er op die plaatsen voldoende ruimte is.

Er is echter één nadeel verbonden dit voorstel, namelijk: het zwaar verkeer dat niet meer over het Marktplein zal lopen wordt verspreid en zal ook langs 'woonstraten' moeten rijden. Hierbij zal moeten onderzocht worden wat tegen elkaar opweegt: verblijfsfunctie van Marktplein of woonstraten? Ook het kruispunt J. Creytenstraat – Bruggestraat zal opnieuw moeten ingericht worden om grote voertuigen vlot te laten draaien.



04. maximaal scenario

We kunnen stellen dat tweemaal per jaar dit scenario reeds wordt toegepast, namelijk wanneer er kermis is. Het is dus geen onbekende.

In het verdere ontwerp echter wordt uitgegaan van het minimaal scenario, gezien de beslissing over een maximaal scenario de huidige opdracht overstijgt. Op zich vormt dit geen beperking, gezien het maximaal scenario meer vrijheid toelaat voor het pleinontwerp en het huidige voorstel vlot kan aangepast worden aan deze nieuwe situatie.

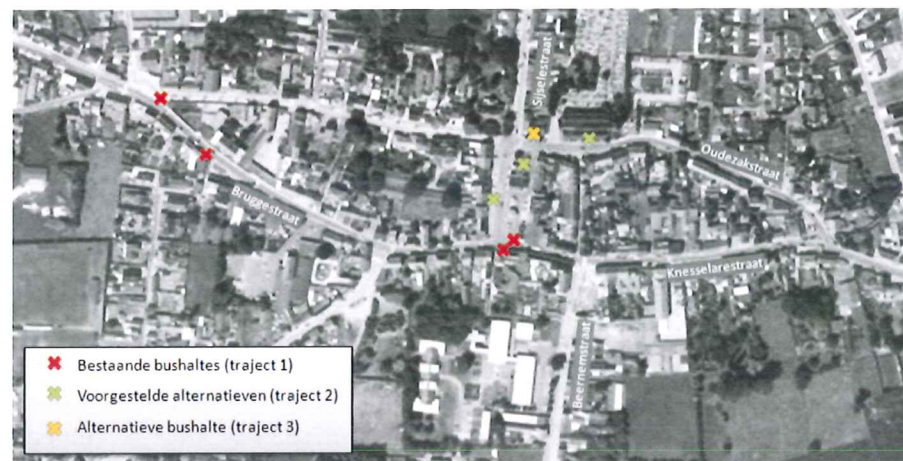
We stellen wel voor de heraanleg van het kruispunt Knesselaerestraat – Beernemstraat op te nemen in de huidige opdracht, dit is haalbaar binnen het opgegeven maximumbedrag.

Tot slot vermelden we dat het minimale scenario perfect haalbaar is, maar als de ambitie is *het realiseren van een goede doorstroming van het openbaar vervoer met daarbij een goed uitgeruste halte infrastructuur (voldoende ruimte, voor iedereen goed toegankelijk)*, dan is het maximale scenario ('ring Oedelem') meer aangewezen. De verdere studies die nodig zijn om de haalbaarheid van dit scenario in kaart te brengen worden door dit ontwerpsteam mee voorzien wanneer de opdracht ons gegund kan worden. In de mate van het mogelijke zal ook de uitvoeringskost van werken buiten het projectgebied mee worden voorzien in het beschikbare budget.

Momenteel is er in Oedelem rond beide scholen reeds zone 30. Wij zien geen probleem bij een uitbreiding voor de Markt – Oudezakstraat en Creytensstraat. Momenteel kan het verkeer in het centrum van Oedelem toch niet veel sneller rijden.

1.2. busstop

Ook hiervoor werd door het studie bureau gedetailleerde simulaties uitgevoerd voor de verschillende scenario's.



05. onderzochte busstops

We vermelden hier enkel de bespreking van het weerhouden scenario, zijnde de verbetering van de bestaande toestand.

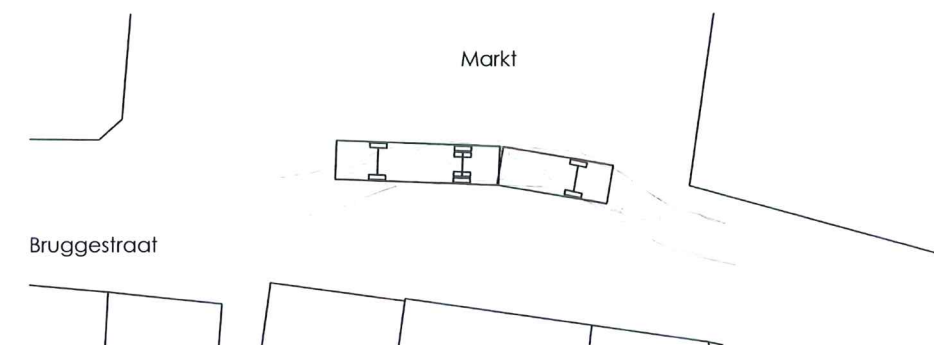
De frequentie van de bussen is gemiddeld één per uur in beide richtingen, meer in de spitsuren. 's Morgens richting Brugge zijn er tussen 7.30 en 8.00 uur zes Lijnbussen. 's Avonds worden er ook 6 extra bussen ingelegd om schoolgaande jeugd te vervoeren. De visie van De Lijn werd via een informeel contact opgevraagd (Caroline Maes). Een eventuele verplaatsing van een halte is voor hen bespreekbaar, voor zover het de doorstroming van het verkeer bevordert. Het heeft ook enkele nadelen, vooral voor de omrijdfactor waarmee rekening moet gehouden worden. In de huidige situaties zijn er twee bushaltes aan de zuidzijde van de Markt Oedelem. De ene van Brugge naar Beernem bevindt zich op de rijbaan (zonder markeringen), de andere bevindt zich op het plein.

Wanneer we het knelpunt bestuderen in de huidige toestand, valt er in eerste instantie op dat de bussen van De Lijn die richting Brugge rijden niet stoppen op de bushalte, maar gewoon op de rijbaan blijven staan. Dit veroorzaakt uiteraard een tijdelijk oponthoud voor andere voertuigen die richting Brugge rijden. Uit terreinanalyse bleek ook dat er op een bepaald moment 's ochtends bussen uit beide richtingen op hetzelfde moment halt houden aan 'Oedelem Dorp'. Dit is niet erg bevorderlijk voor doorstroming van het verkeer.

Uit terreinanalyse van de bestaande toestand blijkt dat het mogelijk is voor bussen om halt te houden op de voorziende busstopplaats, maar dat de chauffeurs niet de moeite doen of

gehinderd worden. Het bushokje staat echter iets in de weg om dit manoeuvre vlot uit te voeren (zie foto's).

Het knelpunt werd ook onderzocht met het simulatie programma CurSim. Hier kan men de manoeuvres van verschillende voertuigtypes simuleren, waarbij de bochtstralen en ingenomen ruimte worden gevisualiseerd. Op onderstaande figuur ziet men een simulatie van een gelede bus waarbij de rij- en sleepcurves zijn weergegeven die het voertuig aflegt – zowel voorkant als achterkant bus.



06. simulatie busmanoeuver marktplein

De alternatieve scenario's, met haltes op het plein of achter het Schepenhuis leiden steeds tot ofwel een (groot) verlies aan parkeerplaats, pleinruimte of veroorzaakt grotere verkeershinder dan de huidige – geoptimaliseerde - situatie. Vandaar de keuze om de actuele busstop te verbeteren. Dit kan door de volgende maatregelen te treffen:

- de halte wordt meer op het plein geplaatst,
- ze wordt ook langer door het verbreden van het plein (zie verder),
- een aangepast ontwerp zorgt voor meer toegankelijkheid, maar kan er tevens voor zorgen dat de chauffeur de voorziene ruimte volledig kan benutten (drempels of afsluitingen etc.),

1.3. fietsstalling

Actueel tellen we 118 fietsstallingen, waarvan 100 op de Markt, 10 aan de kerk en 8 achter het Schepenhuis. In het ontwerp worden aan de bushalte 50 overdekte plaatsen geïntegreerd, de overige stallingen worden voorzien achter het Schepenhuis en aan de kerk.

De overdekte plaatsen worden dus niet geweerd van het plein, integendeel, ze vormen immers een belangrijke vorm van animositeit en ontmoeting op het plein. Bovendien wordt het gebruikerscomfort van de busreizigers zo verhoogd.

1.4. parkeren

Het principe "stand-still" werd vroeger in mobiliteitsplannen en parkeerstudies gebruikt. Op de website van Mobiel Vlaanderen (www.mobielvlaanderen.be) wordt het begrip als volgt uitgelegd: *In de praktijk is stand still heel moeilijk hard te maken en te controleren. We hebben om te beginnen al geen duidelijk beeld van de huidige capaciteit op het openbaar domein, die is eigenlijk niet te tellen. Bij de bouw van parkeergarages, bedoeld om de auto van de straat te halen, komen er toch vaak plaatsen bij. Een factor die het handhaven van het stand still-principe eigenlijk onmogelijk maakt, is dat we niet het minste zicht hebben op de parkeercapaciteit bij privé-eigenaars. Hoeveel plaatsen zijn er op bedrijfsterreinen, hoeveel zitten er onder kantoorgebouwen? We weten het niet. Steden hebben daar totaal geen greep op en kunnen er ook niet mee sturen. Beleidsmatig is stand still dus niet hard te maken maar dat wil niet zeggen dat de filosofie niet waardevol zou zijn.*

Het aantal bestaande parkeerplaatsen ten westen van het plein blijven behouden, maar worden verplaatst naar de andere kant van de weg. Dit geeft een aantal belangrijke voordelen:

- de voetgangerszone aan de westzijde van de markt kan verbreedt worden, er ontstaat ruimte voor terrassen,
- bussen aan de nieuwe bushalte krijgen meer stelruimte door de verbreding van het plein,
- de parkeerplaatsen komen nu centraler te liggen tussen winkels en horeca aan oost- en westzijde,
- de geparkeerde wagens vormen enigzins een (akoestische) buffer tussen de voetgangerszone en de weg, meteen ook minder gevaarlijk naar spelende kinderen toe. Deze vormen geen bijkomende hinder voor overstekende voetgangers,
- Een parkeerplaats is een belangrijke plek voor ontmoeting en sociale interactie met bekenden en onbekenden. Deze 'katalysatorfunctie' zien we daarom het liefst aan de pleinzijde van de Markt.

De overige parkeerplaatsen op het bestaande plein verdwijnen en kunnen gecompenseerd worden door de nieuwe parking achter de kerk (op 150 meter) en in de Govaertsstraat. Om de Oudezakstraat naast de kerk voetgangersvriendelijker te maken, worden hier de bestaande parkeerplaatsen gehalveerd en gecompenseerd met de parking achter de kerk (op gemiddeld 70m).

De private garages naast het Schepenhuis blijven toegankelijk via de noordzijde van het plein.

2. pleinontwerp

2.1. gebiedsafbakening

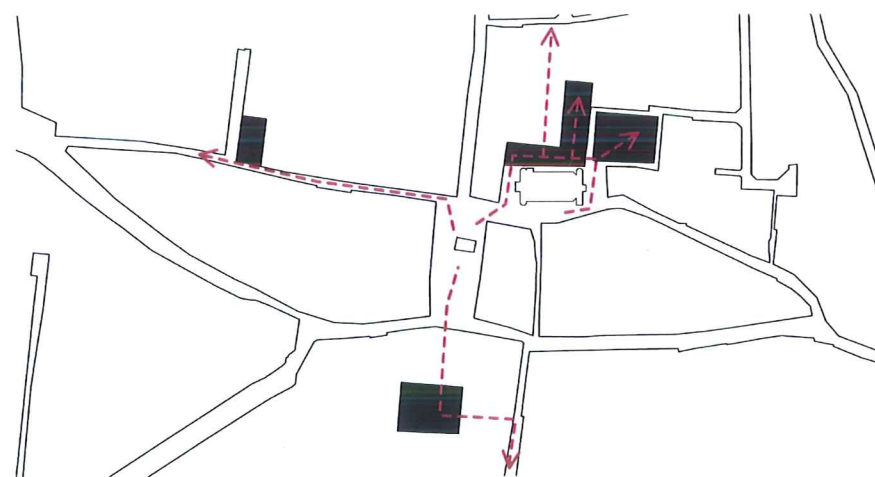
Zoals hierboven reeds aangehaald, stellen we voor de heraanleg van het kruispunt Knesselaerestraat – Beernemstraat op te nemen in de huidige opdracht. Met het beschikbare budget kunnen ook andere - voor de mobiliteit belangrijke - ingrepen uitgevoerd worden, zoals de aanpassing van enkele straatprofielen, wijzigingen aan parkeerplaatsen en verkeersinfrastructuur.

Verder volgt het ontwerp het opgegeven projectgebied, gezien het congruent de monumenten van de dorpskern omschrijft.

2.2. het plein als ontmoetingsplaats

Creatieve connecties in en rond de dorpskern

Het ontwerp vertrekt van een multifunctioneel centrum waarin mensen, natuur en materiële omgeving verbonden dienen te worden. Het ontwerp houdt rekening met verschillende doelstellingen tegelijkertijd. Deze doelstellingen betreffen enerzijds connecties tussen diverse ruimtes en hun bijhorende gebruikers van het centrum. Anderzijds moeten deze centrumconnecties ook verder kunnen vertakken in de periferie (we denken aan de voetgangers- en fietsverbindingen met de scholen, de landelijke omgeving en de cultuur-historische elementen).



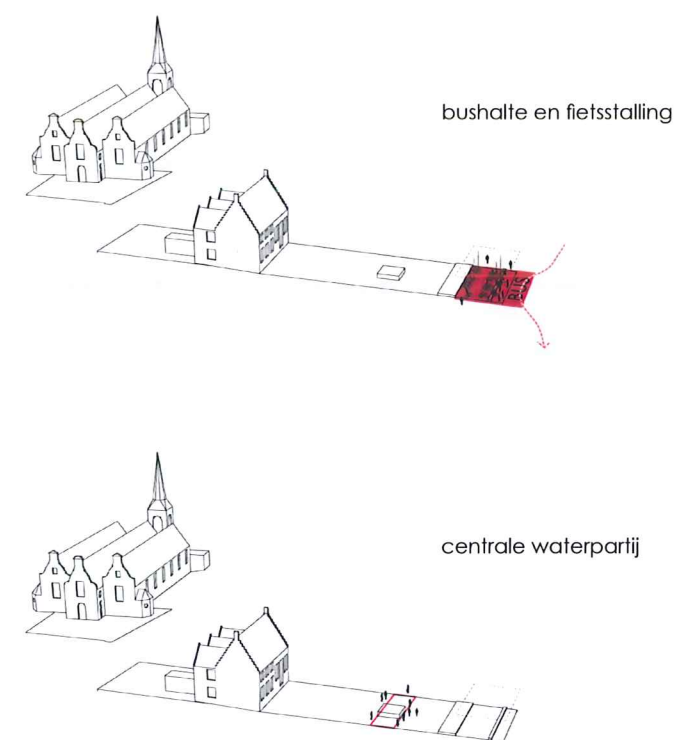
07. voetgangers- en fietsverbindingen vanuit dorpskern

In het centrum staat vooral de kwaliteit en de inrichting van de publieke ruimte centraal, maar de publieke ruimte is ook een sociale constructie. De betekenis die mensen eraan geven en het dagelijks gebruik dat ze ervan maken is een essentieel deel van het ontwerp.

Rekening houden met diversiteit veronderstelt o.a. dat het ontwerp rekening houdt met de verschillende gebruikers. De kinderen die er schoollopen, pendelaars die gebruik maken van het openbaar vervoer, bezoekers van het Schepenhuis, horeca- en winkelbezoekers, bejaarde bewoners die hier willen verpozen...

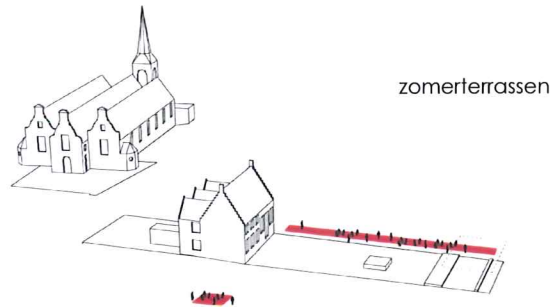
Het merendeel van de connecties zien we op het pleingeheel zuidelijk van het Schepenhuis, temeer daar de bushalte wordt bewaard. Parking, fietsenberging, horecazaken met terrassen,... Voornamelijk dit deel tussen bushalte en Schepenhuis wordt ingericht als ontmoetingsplaats. De functie die de kiosk vervult blijft behouden, zij het op een iets andere locatie. Een aantal functies worden gebundeld onder de nieuwe luifel. (zie verder)

De onderstaande schema's duiden aan waar voornamelijk ontmoeting wordt verwacht: bushalte en fietsstalling, een centrale waterpartij, kindegerichte ruimten, zomerterrassen, nieuwe inkom van het Schepenhuis, schaduwzones onder bomenclusters,... Bij een eventueel vervolg van deze studie zal nog verder gekeken worden naar het feitelijk gebruik van de ruimte in het centrum, welke plekken gefrequentieerd worden door welk type gebruiker, welke plekken als gezellig of net ongezellig worden ervaren, welke routes mensen volgen, de inrichting van de Kermis.

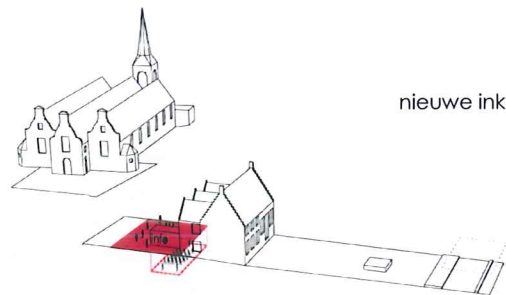




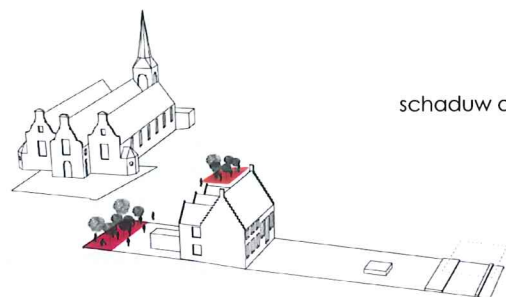
kindgerichte ruimten



zomerterrassen



nieuwe inkom Schepenhuis



schaduw onder bomenclusters

Kindgerichtheid

In het onderstaande ontwerpvoorstel houden we sterk rekening met de groep kinderen. Uit sociaal onderzoek in Vlaanderen en elders blijkt immers dat de aanwezigheid van kinderen in de publieke ruimte erg belangrijk is voor de algemene sfeer. Vaak vormen ze de aanleiding voor onbekenden om een praatje te maken. De publieke ruimte die een familiale sfeer uitademt werkt vaak ontspannend.

Kindgerichtheid gaat verder dan kindvriendelijkheid en vergt een veel actievere houding: het vereist een bereidheid om rekening te houden met kinderen. Kindgerichtheid hoeft evenwel niet tegenstrijdig te zijn met ruimtelijke kwaliteit en gerichtheid op andere doelgroepen. Een publieke ruimte wordt rijker en zal beter functioneren naarmate ook kinderen zich welkom voelen.

Enkele peilers voor een kindgerichte publieke ruimte:

- bundelen en verbinden van publieke ruimte door materiaalgebruik
- meervoudig gebruik van straatmeubilair (zie verder)
- verkeersveiligheid en het creëren van verblijfruimte
- ontdekking en verassing (waterpartij en podium bushalte)
- zintuiglijke gerichtheid: water, oppervlaktestructuren,...



09. kindgerichte publieke ruimten: water, blokken, vloerspots, ...

2.3. kiosk of bunker?

De kiosk roept bij velen aangename connotaties op aan het landelijke plein. Toch stellen we voor de kiosk te verwijderen. In het huidige en zeker het nieuwe ontwerp vormt ze een belangrijke ruimtelijke barrière voor de globale perceptie van het pleindeel tussen Schepenhuis en bushalte.

Bovendien wordt haar huidige locatie niet bepaald door planmatige logica, maar door voormalig Duits strategisch inzicht. Het vrijmaken van deze bunker als oorlogsgetuige anderzijds – met een nieuwe invulling – lijkt ons een meerwaarde voor dit plein.



10. ruimtelijke vergelijking marktplein met en zonder kiosk

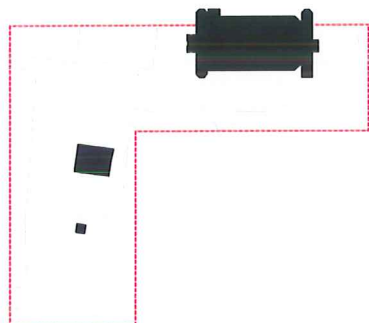
08. ontmoetingsplaatsen



De functie die de kiosk vervult krijgt nieuwe locatie nabij de bushalte, het podium wordt geïntegreerd in het ontwerp ervan. De natuurlijke helling van het terrein speelt hierin ook een voordeel.

We merken evenwel op dat het behoud van de huidige kiosk het functioneel pleinontwerp niet in de weg staat en wat ons betreft geen 'conditio sine qua non' is.

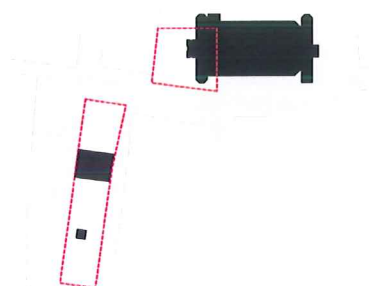
2.4. aanleg dorpskern: een groot tapijt



Het visueel leesbaar maken van de dorpskern wordt bereikt met het gebruik van een nieuw, uniform en herkenbaar bestratingmateriaal (de voorgestelde materialen worden verder nog behandeld). Dit wordt toegepast over de verschillende functionele zones (voetgangers, parking, rijweg) en hoogteverschillen. Zodoende ontstaat een „tapijt“. Hoogteverschillen, aangepaste terreinprofielen en functionele markerings zorgen ervoor dat er geen onveilige of irriterende verkeerssituaties ontstaan (zie verder 2.6).

De belangrijkste doorgangswegen passeren over dit tapijt en de passanten krijgen een herkenbaar en tevens representatief beeld van de kern van Oedelem.

2.5. monumenten: meerdere kleine tapijten

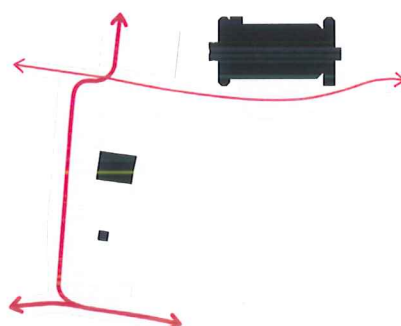


Gezien de ietwat verwarde ruimte- en verkeersstructuur is het nodig de aanwezige monumenten en voetgangerszones in te kaderen en zo ruimtelijk beter te definiëren. Dit gebeurt door op het 'dorpskern-tapijt' twee kleinere tapijten te leggen, ieder als drager voor een monument: het Schepenhuis (en bunker) en de kerk (en ingang begraafplaats). Dit tapijt is voetgangersvriendelijk, kindveilig, en geeft plaats aan het Ontmoeten. Het is tevens de drager van de vaste pleinfuncties: waterpartij, bushalte, bankjes, groen, ...

Er ontstaan 2 dergelijke secundaire tapijten gezien de bestaande verkeersdoorgang en de ruimtelijke structuur. Toch bestaat een connectie tussen beiden door:

- eenzelfde herkenbare afwerking (materiaal: zie verder),
- een versterkte visuele link tussen beide: een diagonaal doorzicht wordt gemaakt door het centrale zicht op de villa (noordrand) te verzwakken met behulp van groenaanleg,
- de snelheidsbeperking tussen kerk en Markt in de Oudezakstraat.

2.6. verkeersdoorgang over het primair tapijt

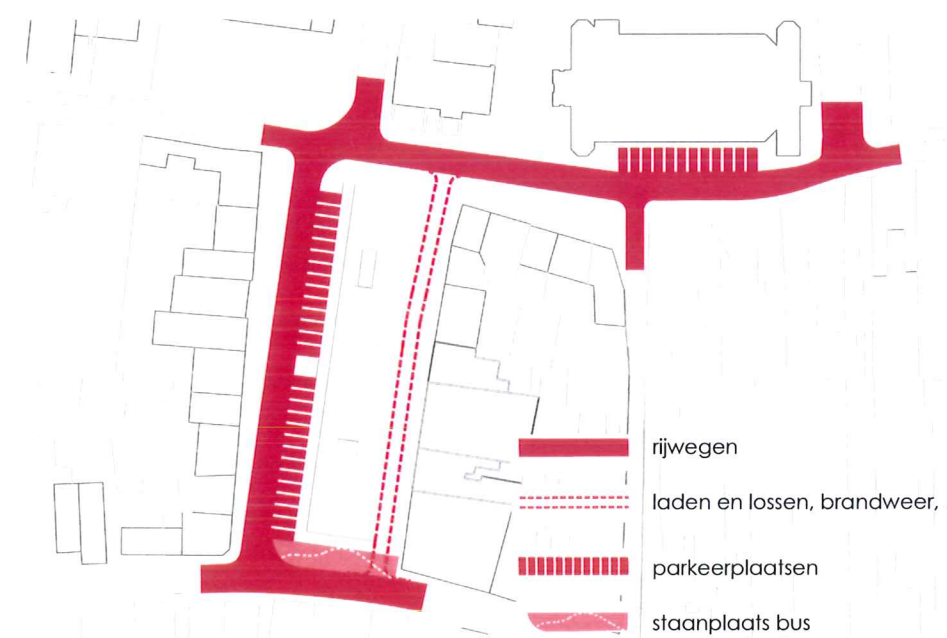


De grote doorgangswegen worden zichtbaar gearticuleerd door duidelijke niveauverschillen voor veiligheid en herkenbaarheid. De Marktweg komt parallel met het Schepenhuis te liggen en wordt versmald tot het minimum noodzakelijke. Dit zorgt voor een maximaal voetgangerszone, en een natuurlijke snelheidsbeperking.

Bovendien wordt de Marktweg maximaal westwaarts opgeschoven, waardoor het plein vergroot en het verkeer vertraagd wordt door de gecreëerde bocht tussen marktstraat en Sijselestraat.

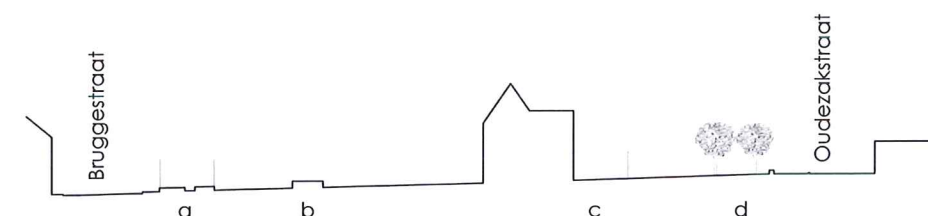
Het deel van de Oudezakstraat binnen het projectgebied wordt visueel 'verzwakt': de hoogte is die van het plein, de rijstrook wordt afscheiden met paaltjes. Een verkeersdrempel vooraan vormt de toegang tot het plein en zal het verkeer afremmen. De rijstrook wordt maximaal naar het noorden opgeschoven om een ruime en mooie winkelesplanade te maken aan de zuidkant.

De verharding voor uitzonderlijk verkeer (brandweer, leveren en lossen, kermis, ...) wordt ook (deels) in voetgangerszone voorzien. Zoals gevraagd kunnen mobiele paaltjes ingezet worden voor het kerkplein zodat enkel ceremoniewagens op het plein kunnen.



11. verkeerssituatie binnen het projectgebied

2.7. de nieuwe centrumplekken

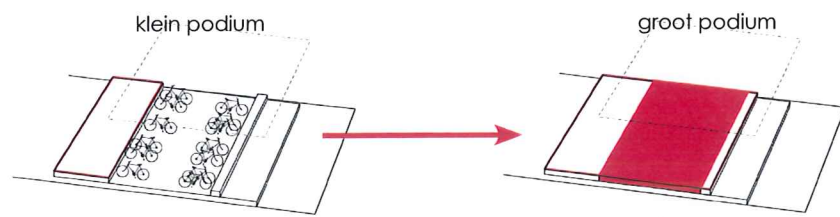


12. langse doorsnede marktplein

a. de bushalte

Deze nieuwe structuur vormt het "gezicht" van het plein vanop de gewestweg. De constructie wordt zo transparant mogelijk gehouden om het plein niet weg te steken. Deze plek groepeer een aantal belangrijke sociale functies: halte, fietsstalling, en evenementenpodium (de nieuwe kiosk) onder een nieuw afdak, geschikt voor zowel het toevallige als het georganiseerde Ontmoeten.



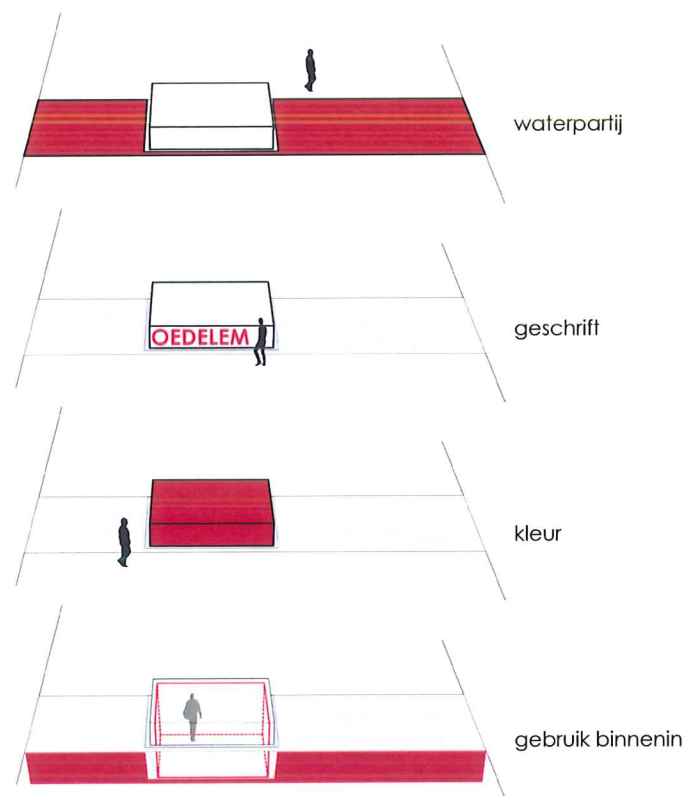


13. configuratie groot podium op fietsstallingen

In deze fase is het nog niet mogelijk om in detail de bushalte te ontwerpen. Dit zal moeten gebeuren in nauwe samenspraak met De Lijn. Er zijn immers geen specifieke richtlijnen voor handen, de inrichting van halte-infrastructuur is ook anders in verschillende provincies. Het zal tevens afhangen van het soort bussen dat De Lijn op dit traject laat rijden: lagevloerbussen of knielbussen bepalen ook de toegankelijkheid van de bushalte.

b. de centrale waterpartij

Dit is een suggestieve manier om de nieuwe betekenis van de Bunker als relik – want op zich is het een 'zonevreemd' artefact - extra kracht te geven. Aan drie zijden van de bunker loopt de ondiepe waterspiegel over in een waterval. Extra betekenis kan ook gegeven worden zoals hieronder aangeduid een geschrift, een kleur, een tijdelijke installatie binnenin, ...

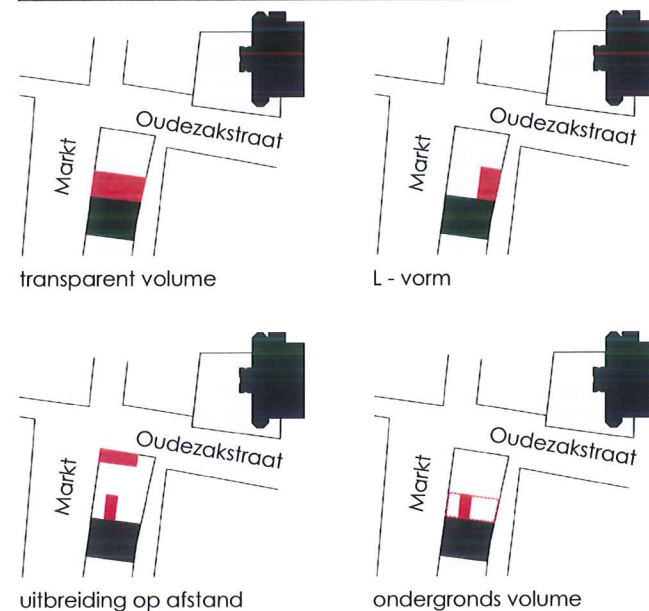
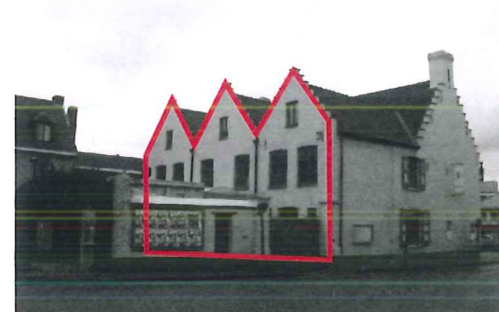


14. suggesties Bunker

De waterpartij kan gemakkelijk drooggelegd worden voor eventuele grotere evenementen. De combinatie van bunker en waterspiegel wordt een speelobject voor kinderen, een uitkijkplatform of een podium voor (kunst)evenementen. We stellen voor de Bunker toegankelijk te maken, en er een permanente installatie in onder te brengen die het oorlogsverleden evoceert. Langs de trap wordt een balustrade voorzien die kan worden neergedraaid om de trap af te sluiten wanneer nodig.

c. de uitbreiding van het Schepenhuis

Hieronder tonen we verschillende scenario's om de achtergevel weer zichtbaar te maken: Een nieuw transparant volume, een volume in L-vorm of een nieuw volume deels op de noordrand van het plein. Onze voorkeur gaat echter uit naar een scenario met ondergrondse ruimtes (wc, cv lokaal, evt expositieruimte) en kleine glazen inkom op gelijkvloers. Indien de verdieping van het gebouw toegankelijk gemaakt dient te worden, kan dit volume hoger zijn en een lift bevatten. Deze nieuwe inkom heeft het potentieel om van het 'achterplein' een 'voorplein' maken.



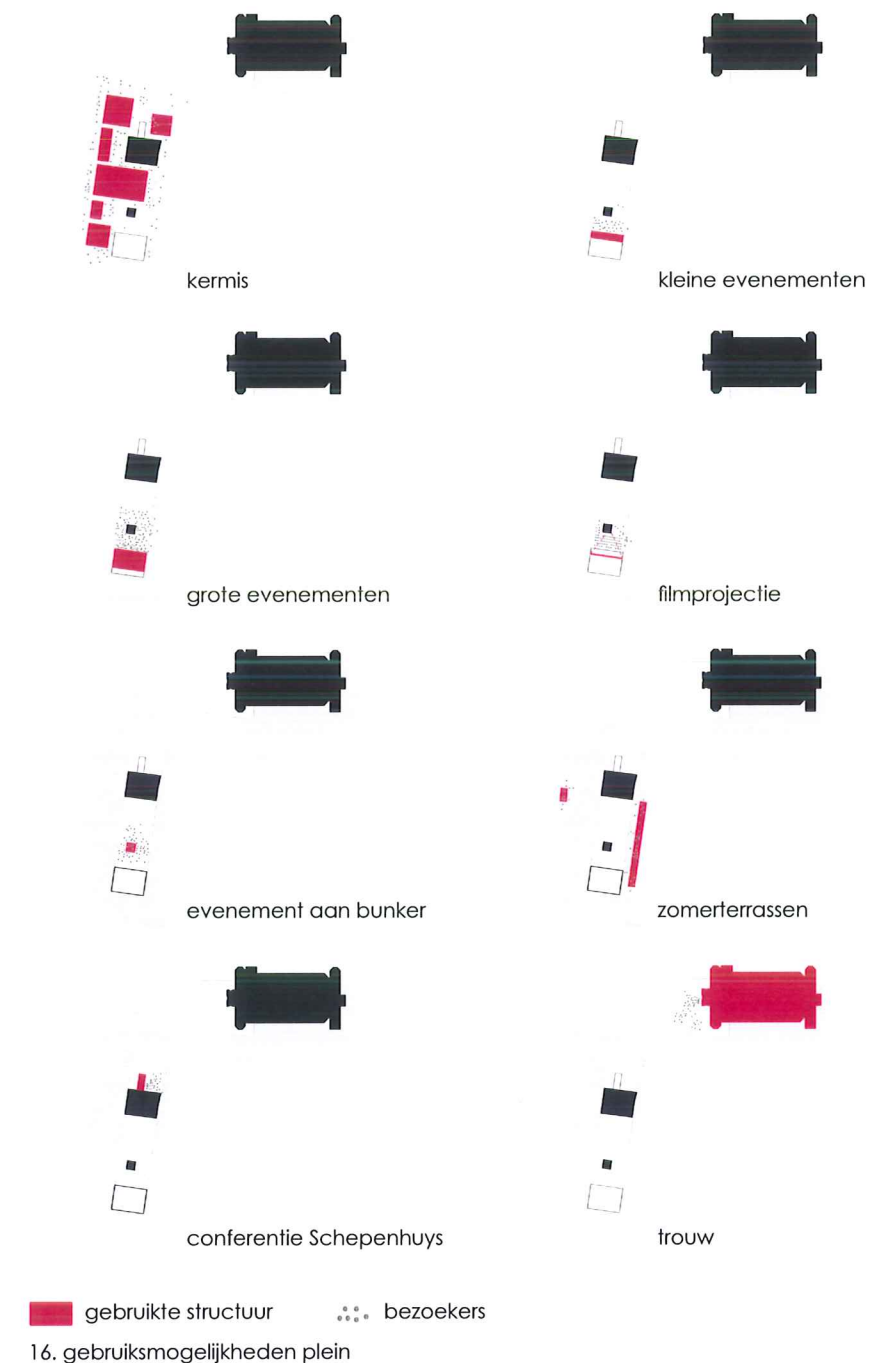
15. strategieën om achtergevel Schepenhuis vrij te houden

d. de noordrand

De noordrand van het plein is een belangrijke zichtlocatie. Met aangepaste groenaanleg wordt dit een aangename, schaduwrijke rustplaats. Hier kan mogelijk een bijkomende expositiezaal ingeplant worden voor het Schepenhuis.

2.8. meervoudig gebruik

De nieuwe pleinaanleg laat de kermis perfect toe, zoals te zien op het eerste onderstaande schema. Aan de oostzijde ontstaat een flaneerstrook die kan uitgroeien tot een aangename esplanade.



De bovenstaande schema's illustreren de vele andere gebruiksmogelijkheden: kleine en grote evenementen op het podium, filmprojectie, (kunst)evenement op of rond de bunker, zomerterrassen, een conferentie in het Schepenhuis, een trouw, ...

2.9. kunst en cultuurparticipatie

In het ontwerp ontstaan meerdere zones met een belangrijk potentieel voor een nieuw landmark:

De bushalte, de waterpartij rond de bunker, eventueel de bunker zelf, bepaalde delen van het secundaire 'tapijt' (pleinvloer), en tenslotte de noordrand van het plein. Deze locaties zijn heel divers als uitgangssituatie, ze kunnen zich lenen voor tijdelijke of permanente interventies van hedendaagse kunstenaars: conceptuele of contextuele kunst, mogelijk ook zonder exacte ruimtelijke connectie. Het is in samenspraak met het gemeentebestuur en de cultuurwerking te bekijken of deze hedendaagse benadering voldoende draagvlak zal kennen in de gemeente, en of deze interventies al dan niet een blijvend karakter dienen te hebben.

Eén van deze locaties zal ook dienen om de gedenksteen te herplaatsen

3. technische aspecten van het ontwerp

3.1. akoestiek

De geluidsbelasting van het verkeer is afkomstig van 2 bronnen. Enerzijds de contactgeluiden, die erger zijn bij een oneffen of hobbelig wegdek. Anderzijds is er het mechanisch geluid van de motoren. De eerste valt te verbeteren met een aangepast wegdek, de 2de bron is moeilijk oplosbaar zonder een echte geluidswal. Enkel een lichte verbetering is mogelijk door de barrière van geparkeerde auto's tussen rijweg en voetgangerszone plein.

Over geluid vinden we het volgende terug in de CROW:

"Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom"; bij de aanleg van een nieuwe weg, wordt in kernen van bebouwde kom gevraagd om de geluidsbelasting te beperken tot max. 50 dB(A). Maatregelen kunnen bij de bron genomen worden door:

- Verkeersintensiteit te verminderen
- De hoeveelheid vrachtverkeer te beperken tot het minimum (door omleiding)
- Het toepassen van een geluidsreducerend wegdek, zoals zeer

open asfaltbeton (zoab) of dubbellaags asfalt

Het is dus mogelijk om een akoestisch dempend wegdek aan te brengen, maar dit komt misschien niet volledig overeen met het idee van een representatief plein en dito materiaalgebruik.

3.2. materiaalgebruik



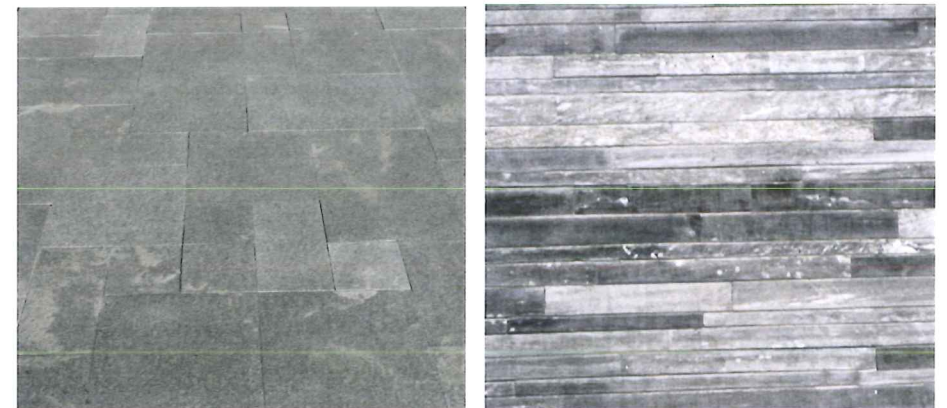
17. toepassingen gegoten beton: stationsomgeving Südkreuz Berlijn (Topotek), Veemarkt Mechelen (Secchi en Viganò)

De berijdbare stroken zijn omwille van akoestisch eisen het beste te voorzien in open asfaltbeton, maar dit is niet meteen het duurzaamste materiaal, en heeft een 'goedkope' connotatie en verzakking is onvermijdelijk. Daarom stellen we gepolierd (eventueel gekleurd) beton voor met zetzvoegen: een mooi compromis tussen akoestiek en duurzaamheid. Beton gaat immers 40 - 50 jaar mee, 3 maal langer dan asfalt, en het noodzakelijk onderhoud is minder frequent (15 jaar ipv 7-10 jaar voor asfalt). Indien de voorkeur toch uitgaat naar asfalt, is dat in dit ontwerp steeds mogelijk. De rijweg ligt immers een trede lager dan het plein en is dus reeds afgelijnd. Er bestaan ook verschillende kleurtonen die aansluiten bij de kleur van de rest van het plein.



18. gekleurd asfalt

De rest van het 'primaire tapijt' wordt analoog uitgevoerd in beton, maar om technische redenen in geprefabriceerde betonplaten. Tevens de straatprofielen, passtukken en riooldeksels worden geprefabriceerd.

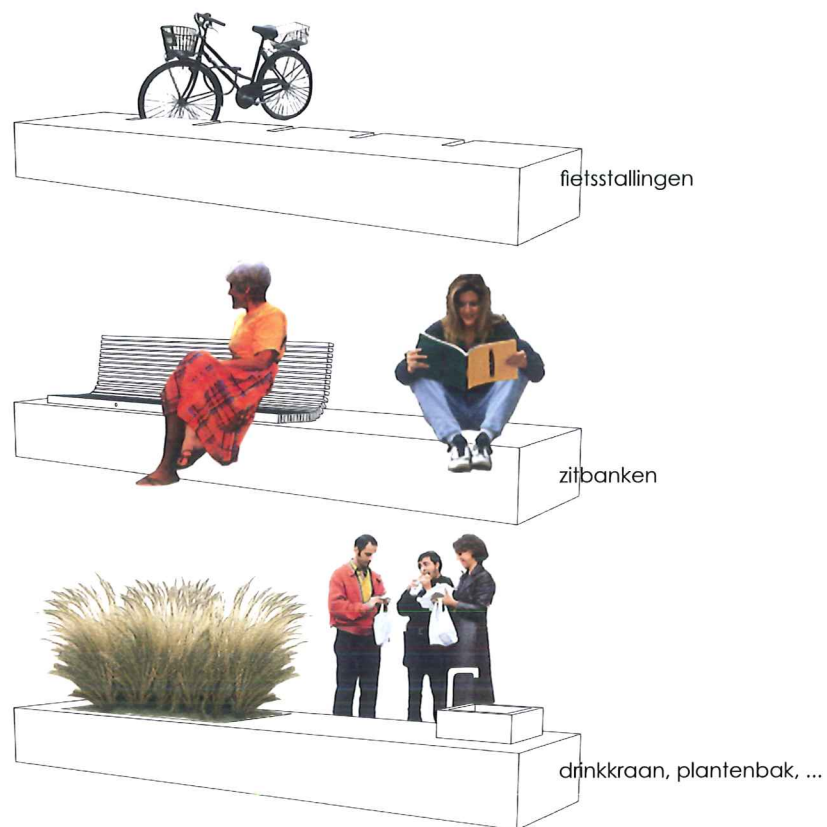


19. natuursteen in verschillende formaten en soorten

Het meer representatieve 'secundaire tapijt' voorzien we in grootformaat natuursteen (graniet). Variatie kan worden ingebracht door verschillende legverbanden en tegelformaten. Grote formaten van tegels zijn echter belangrijk om ritme en diepte te geven aan het plein.

3.3. straatmeubilair

Het straatmeubilair, de specifieke pleinfuncties en accessoires hebben een unitaire en herkenbare tekening: 'blokjes' die naar gelang de functie drager worden van zitjes, fietsen, vuilbakken, drinkkraan, ... Het straatmeubilair wordt geïntegreerd in de tapijttekening door eenzelfde materiaalgebruik (natuursteen of beton).



20. configuraties straatmeubilair

3.4. groenvoorziening

Bomen of andere vegetatiestructuren worden hier en daar gebundeld tot krachtige groene clusters. Schaduwrijke bomen zoals de Catalpa laten de begane grond vrij en geven sfeer en schaduw. Ze zijn voornamelijk geplaatst rond de meer lokale Oudezakstraat, in tegenstelling wordt ervoor gekozen het meer representatieve Marktplaats ten zuiden van het Schepenhuis vrij te houden.



21. mogelijke bomen: catalpa bignonioides, paulownia tomentosa, quercus rubra

3.5. verlichting

Een goede verlichting zorgt voor veiligheidsgevoel en verleent extra comfort aan de openbare ruimte. Een duurzame benadering hanteert echter ook het principe 'overdaad schaadt'.

Waar veel passage te verwachten valt (oost- en westkant) voorzien we een verlichting vanuit de hoogte (palen, masten,...). Efficiënte technologie maakt gebruik van natrium- of LED-lampen, maar voor warmere lichtkleuren zijn meerdere gasontladinglampen beschikbaar.

Op het secundaire tapijt zoeken we vooral een bepaalde sfeer met lage accentverlichting, verrassende of speelse elementen. Ideale en zuinige lamptechnologie hiervoor zijn de LED's, momenteel ook beschikbaar in vele & warme lichtkleuren. Ivm de integratie van kerstverlichting, indien deze permanent dient te zijn lijkt het ons aangewezen die ook op bij andere feestelijkheden te kunnen inzetten. Ze kan dan best geïntegreerd worden aan de bestaande en nieuwe gebouwen, maar zal dan evenwel geen uitgesproken kerstkarakter kunnen hebben. Deze vraag dient nader besproken te worden met het bestuur.

3.6. regenwater en rioleringen

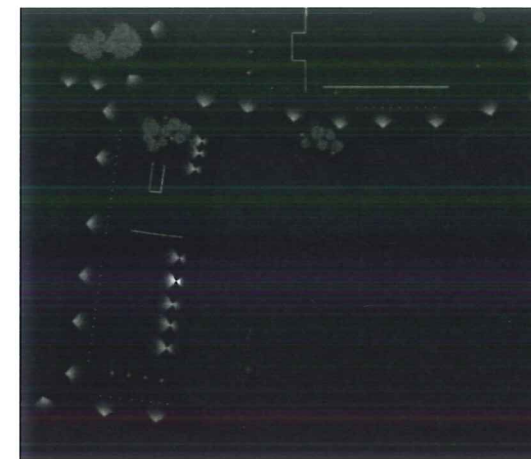
De bestaande inspectieputten en riolering kan worden behouden, uitgenomen de verbinding over de Markt dient te worden herzien. Ze krijgen een afwerking aangepast aan nieuwe vloerbekleding.

Het plein helt af richting Bruggestraat, het inbrengen van roosters voor regenwateropvang kan geïntegreerd worden in de tekening van het plein (met zijn dwarse stroken) en is dus een eenvoudige oplossing voor het merendeel van de wateropvang. Dit wordt verder bestudeerd in een latere fase.

3.7. duurzaamheid

Duurzaamheid is voor het ontwerperteam een belangrijk criterium. Het speelt op vele niveau's, maar is als begrip dermate uitgehold dat we ervoor kiezen de duurzaamheidsaspecten meer in detail te bespreken bij elke ontwerpbeslissing in samenspraak met het bestuur. Hierbij nemen we de BREEAM-aanbevelingen als leidraad voor duurzame stadsontwikkeling. Duurzame, en in uitbreiding ecologische keuzes nemen is echter steeds contextgebonden, waardoor ze een sterk procesgebonden karakter hebben. Vaak berusten ze op een consensus, het is de taak van de ontwerper de voor- en nadelen bespreekbaar te maken en de opdrachtgever te begeleiden in de definitieve keuze. De belangrijkste thema's worden hier aangehaald:

- duurzame en kwalitatieve materialen met weinig onderhoud: natuursteen en beton,
- ecologisch materiaalgebruik: beton heeft een lage energie-inhoud, de milieubelasting is gering, het is recycleerbaar. Voor natuursteen is het belangrijk de transport-afstand beperkt te houden en dus zoveel mogelijk te kiezen voor lokale materialen,
- energie-efficiënte verlichting zonder lichtpollutie: zie boven, het aanlichten van gebouwen zal nooit hoger gaan dan de kroonlijst,
- Integratie en recuperatie van bestaande elementen en structuren: indien gewenst kunnen een deel van de actuele kleiklinkers gerecupereerd worden in het secundaire tapijt.
- er zal worden gezocht naar mogelijkheden om regenwater te laten infiltreren onder de bestrating,
- toegankelijkheid: de omgevingsaanleg beperkt de niveaunderschillen waardoor rolstoelgebruikers en senioren zich vlot kunnen bewegen. De trottoirs worden voorzien van kleine hellingen waar nodig. Slechtzienden worden aan de rand van de rijstroken verwittigd door lichte niveaunderschillen in de bestrating.



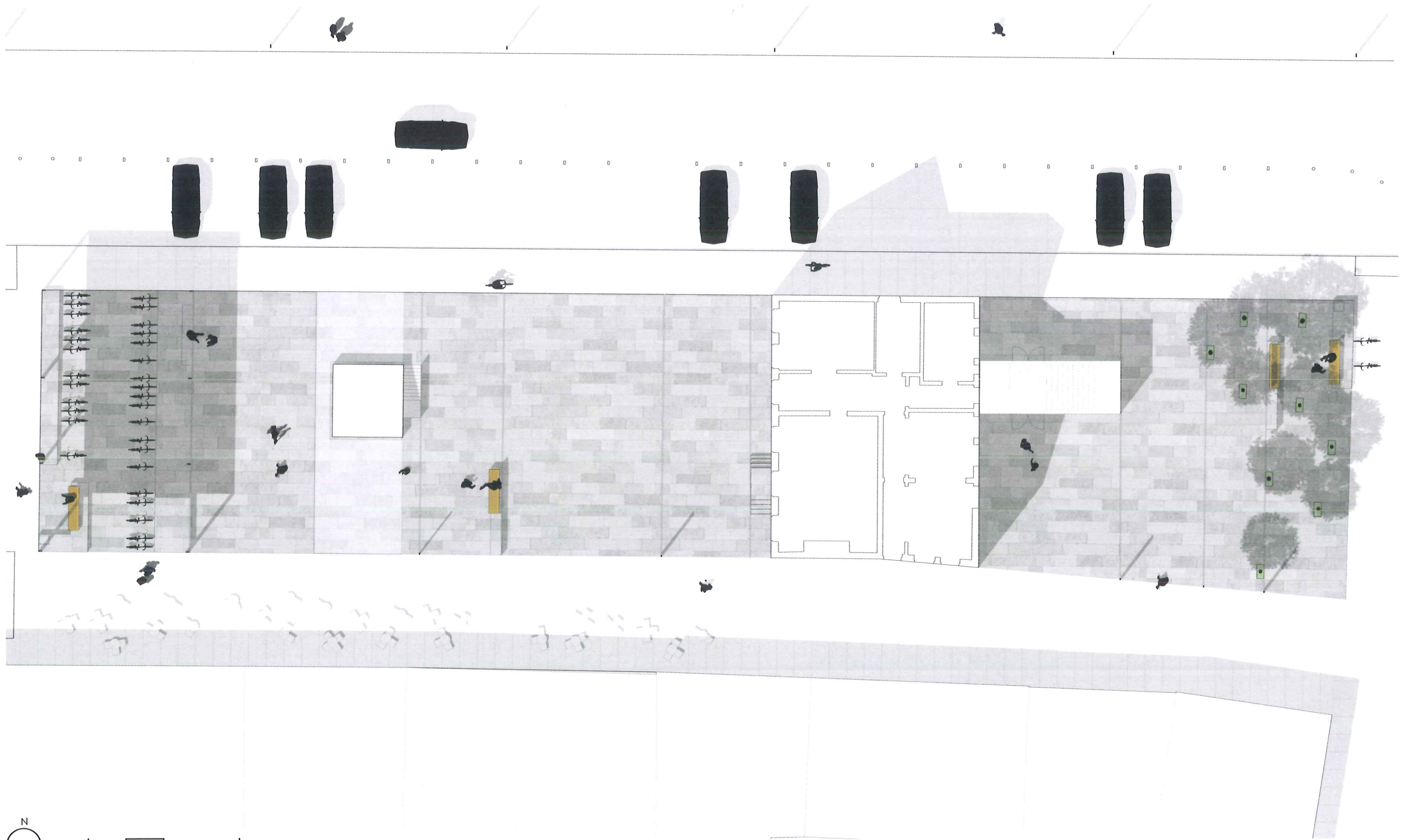
22. verlichtingsplan

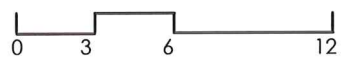
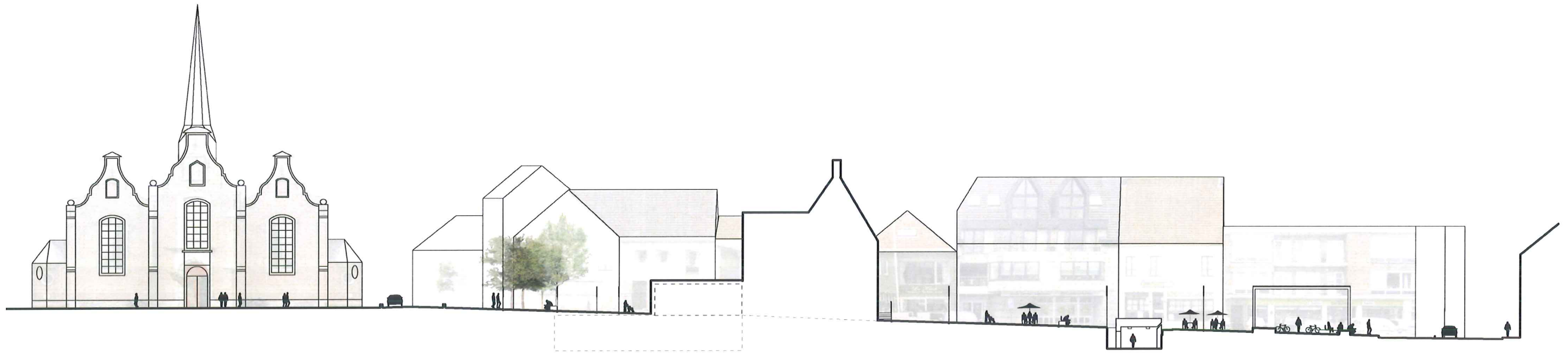
2b

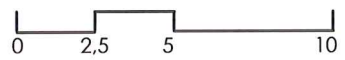
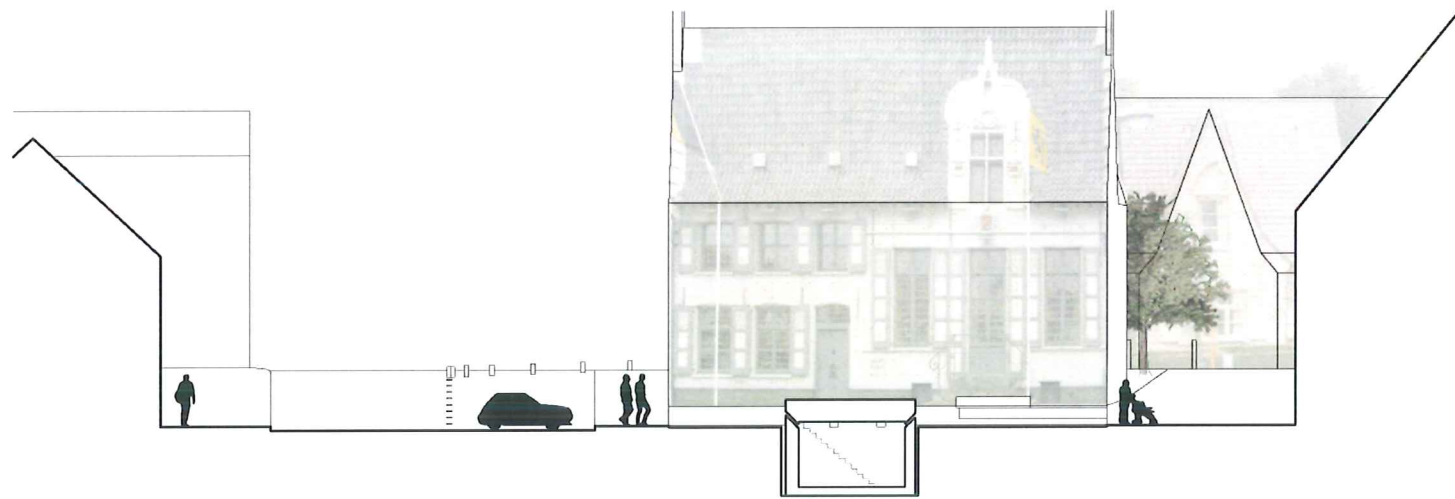
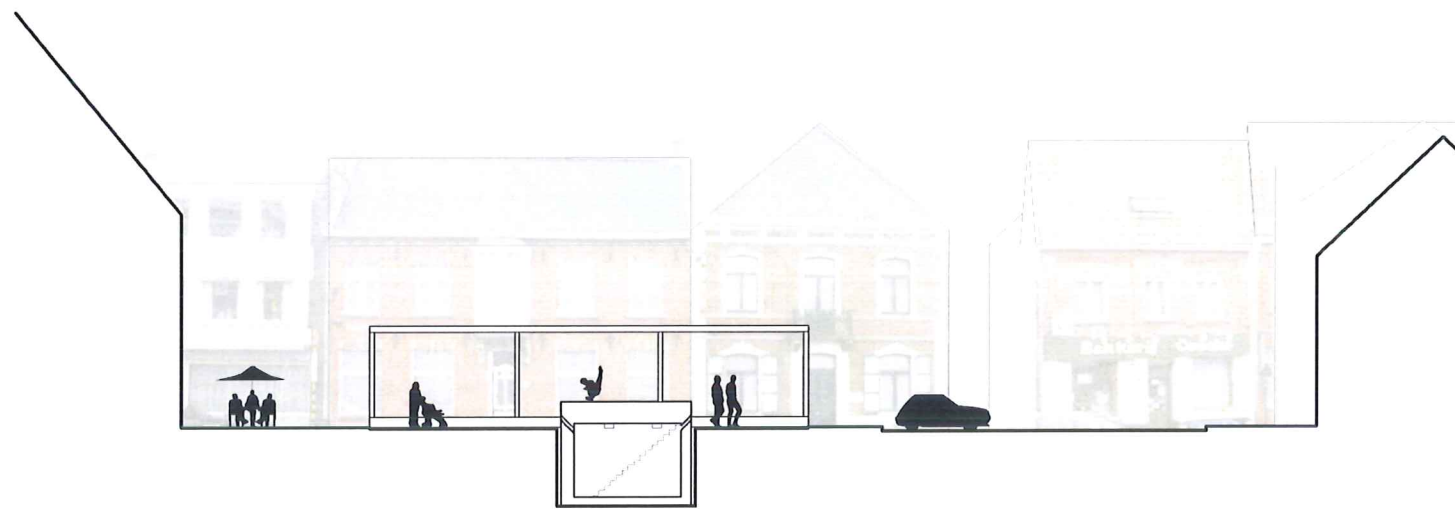


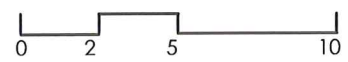
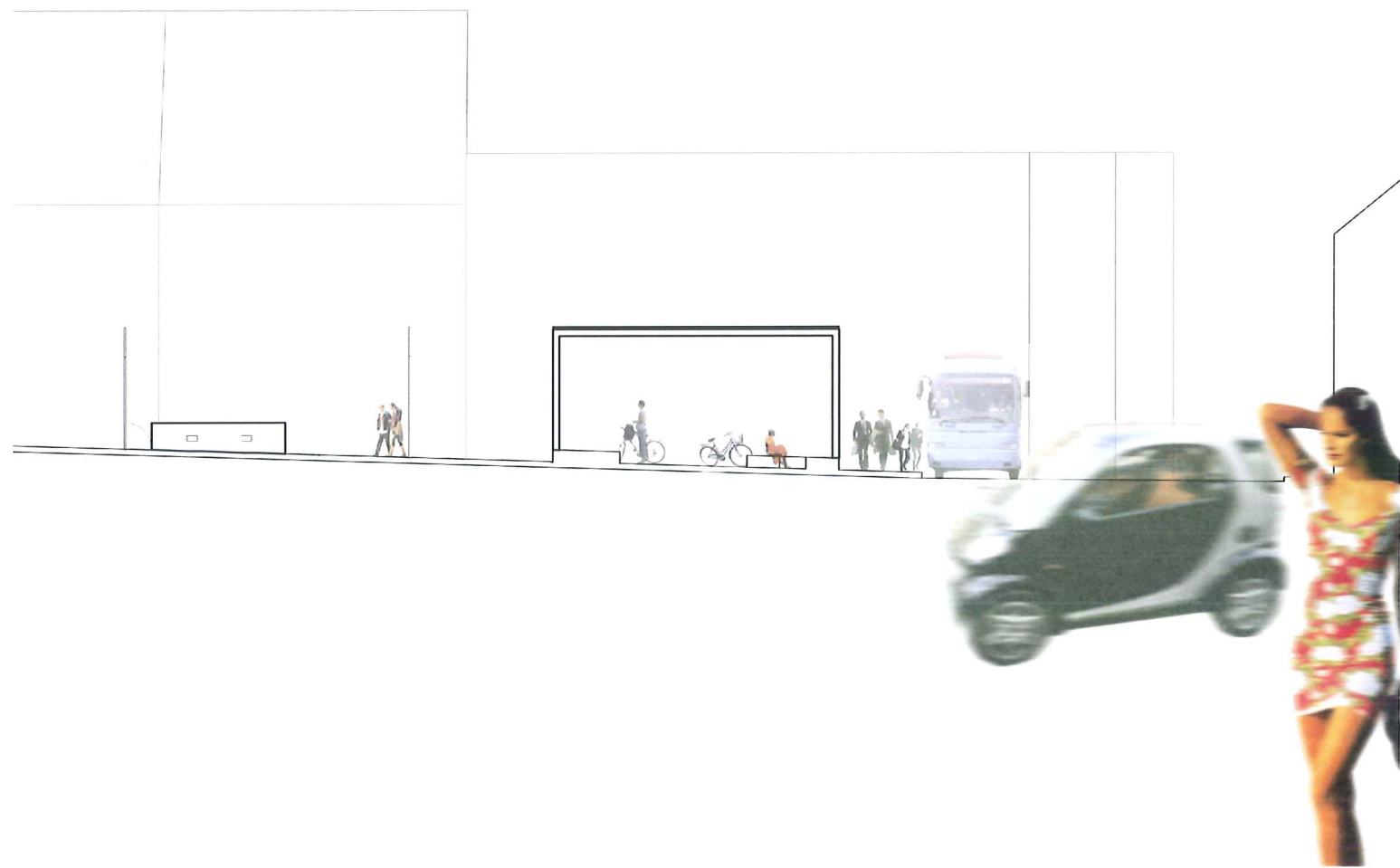
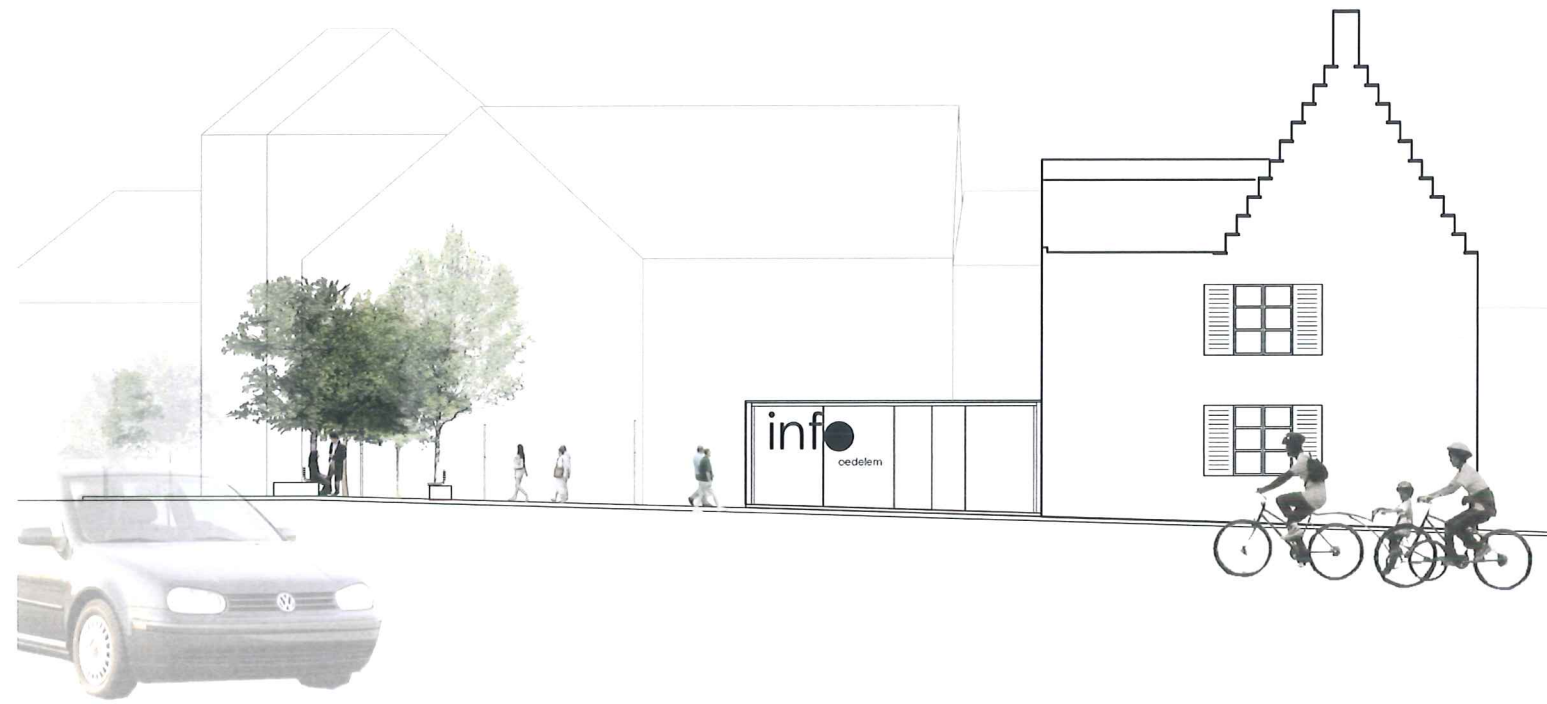
beeldmateriaal ontwerp

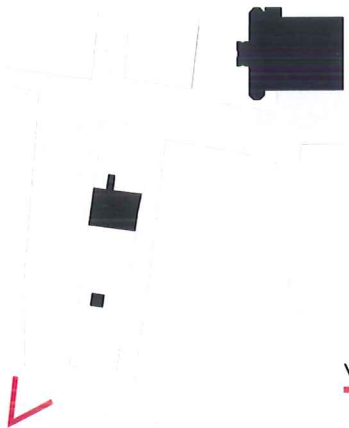
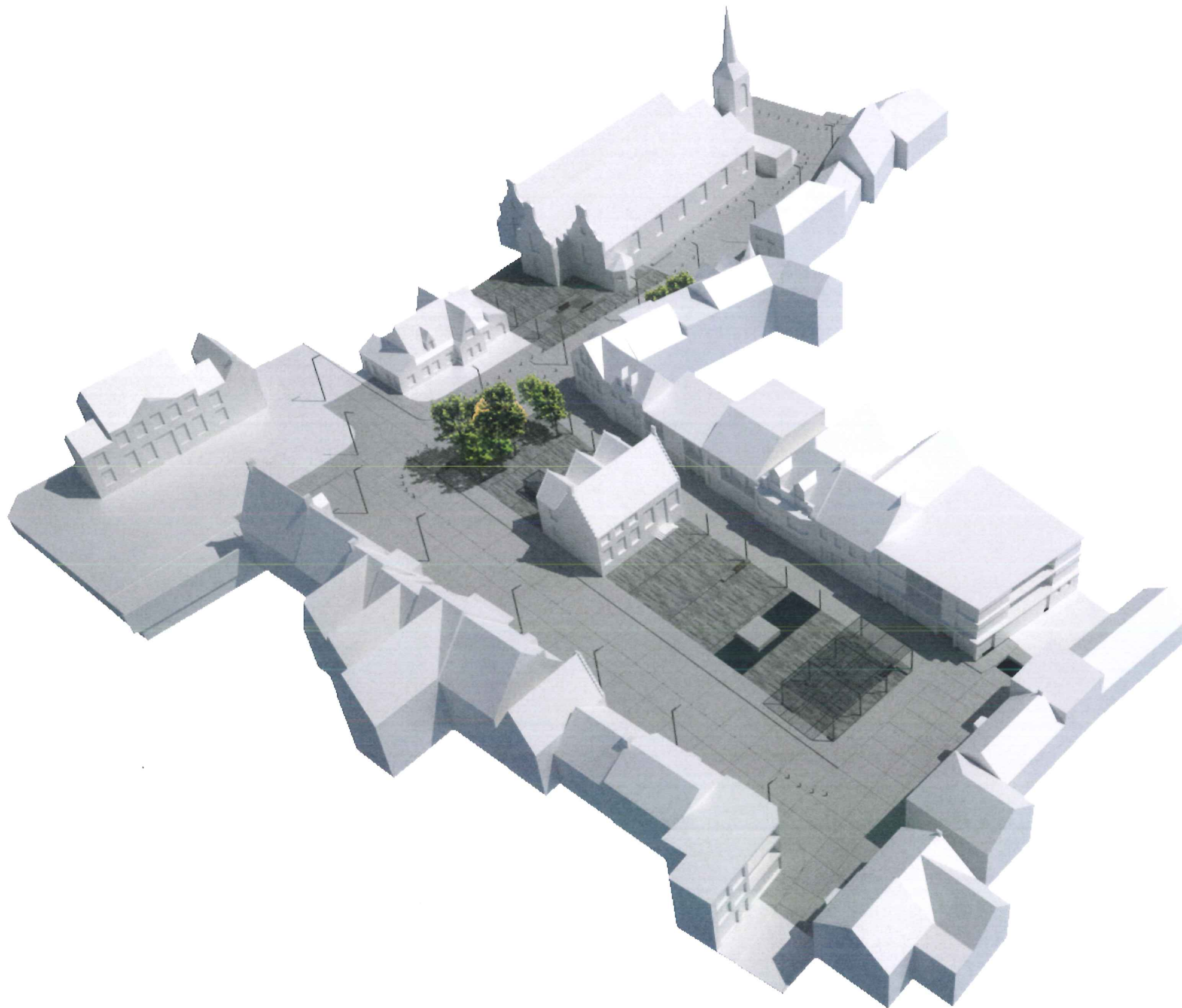






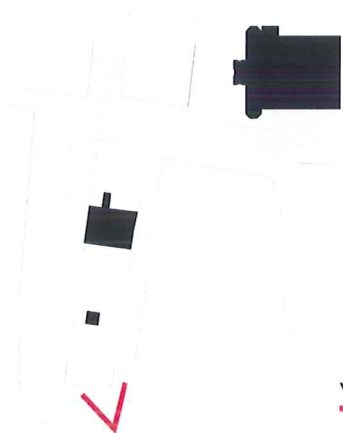






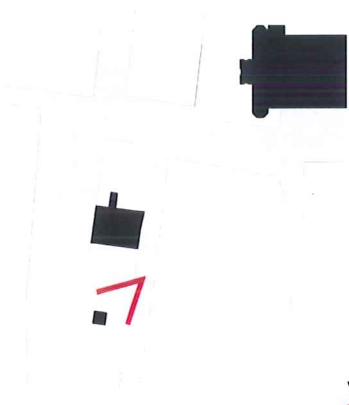
vogelperspectief projectgebied





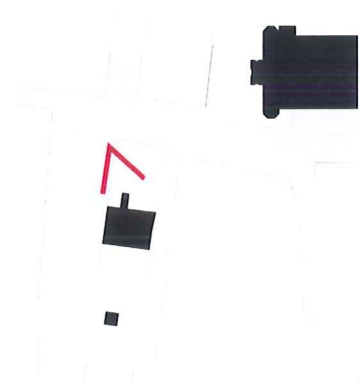
visualisatie bushalte en marktplein

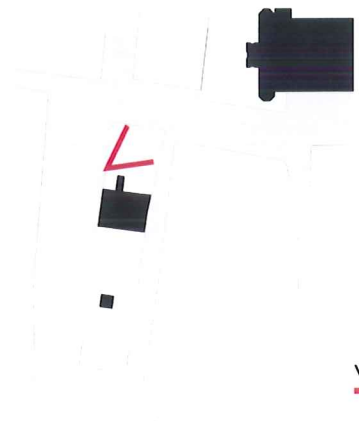




visualisatie op marktplein







visualisatie doorzicht naar kerkplein



