Offertedossier
Winvorm masterplan Izegem
23 juni 2014

MASTERPLAN IZEGEM

BRUT

LAMA
Landscape
Manifesto
landscape architects

BURO MOVE

EEN VISIE VOOR IZEGEM

IZEGEM, GEEN DOORSNEE STAD

Izegem kent niet de traditionele opbouw van een gemiddelde Vlaamse stad. Doorheen de jaren is Izegem laag per laag gegroeid en dit resulteert in de typische structuur die vandaag nog steeds zichtbaar is.

Izegem is gegroeid langsheen **de Mandel**. De rivier vormde de **centrale plek** van, eerst een bloeiende **vlas- en linnen industrie**, later de **borstel -en schoenenindustrie**. Doorheen de tijd verplaatste het zwaartepunt van de industrie in eerste instantie naar het spoor en daarna naar het kanaal. Dat ook vandaag nog een belangrijke rol speelt voor de industrie van Izegem.

De verschillende golven van bedrijvigheid hebben elkaar opgevolgd en hun sporen nagelaten. De grote infrastructuren die bij deze bedrijvigheid horen, zoals het kanaal en het spoor, lopen dwars door het stadsweefsel en vormen verbindingen op grote schaal. Toch zijn ze ook barrières ter hoogte van het centrum van Izegem en scheiden de kernen Kachtem en Emelgem van de rest van Izegem.

Van oudsher werden **wonen en bedrijvigheid verweven** in Izegem en dat blijft tot op vandaag zichtbaar in het stedelijke weefsel. De sporen van de vroegere verwevenheid zijn nog sterk aanwezig in de bouwblokken van het stadsweefsel. Her en der vinden we nog heel wat oude loodsen terug, die vandaag leeg staan, hergebruikt of soms bijna verdwenen zijn. Vandaag zien we meer een nevenschikking van de industrie. De industrie loopt langs het kanaal tot vlak in het centrum. Waardoor het in combinatie met spoor en kanaal een ruimtelijke barrière vormt tussen Izegem en de twee kernen Kachtem en Emelgem, ten noorden van het Kanaal.

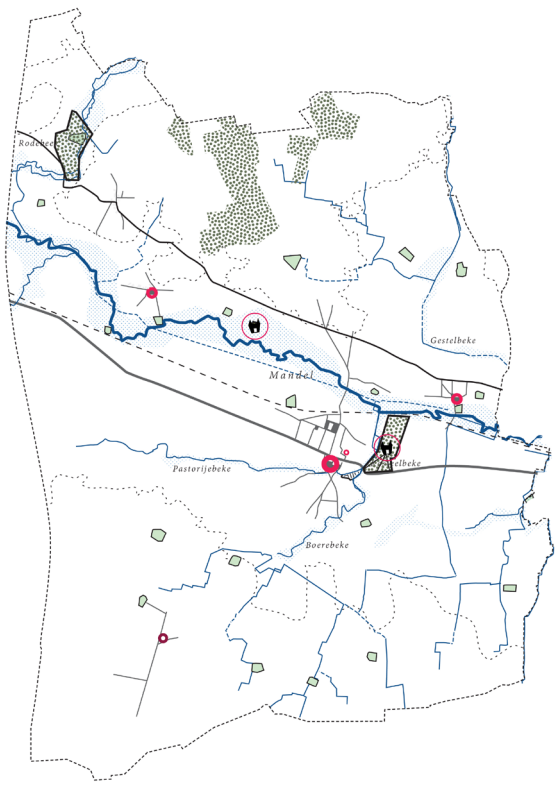
Recenter werd deze structuur aangevuld met verkavelingen en woonwijken. Nieuwere ontwikkelingen tussen de verschillende kernen en het historische centrumgebied bouwen Izegem uit tot een **aaneengesloten verstedelijkt gebied**.

Izegem heeft dus **geen traditionele opbouw**, maar in het weefsel zijn de geschiedkundige lagen nog sterk aanwezig. Dit maakt dat Izegem **een eigen structuur** heeft, die mede de identiteit van Izegem bepaald. We zijn van mening dat het geen zin heeft om Izegem in het keurslijf van een andere gemeente te duwen. De specificiteit van de Izegemse ruimte biedt nieuwe potenties en geeft een kans om de sterke identiteit van Izegem te gaan versterken.

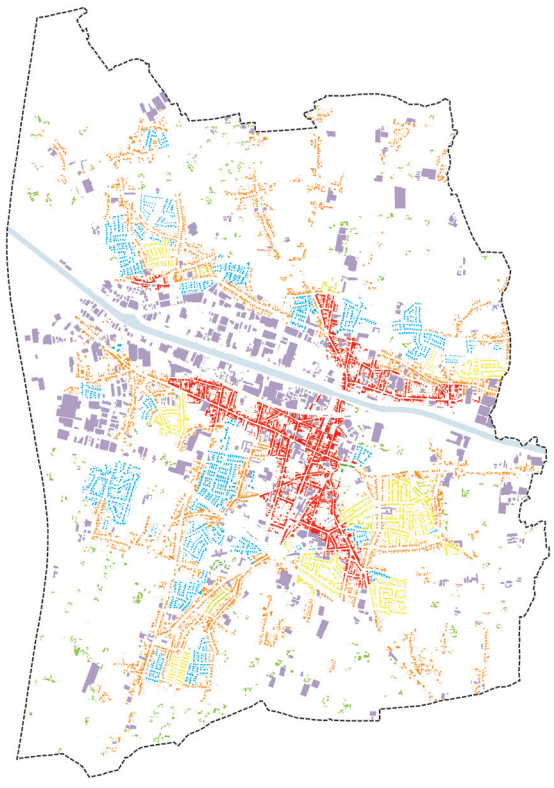
In het masterplan willen we op zoek gaan naar hoe we **aan de hand van strategische projecten, de Izegemse structuur en identiteit kunnen versterken.** Hierin vinden we het startpunt bij de potenties die werden geformuleerd door de stad, maar deze vullen we aan met potenties die we zelf ontdekten binnen het grondgebied van Izegem.

We zien het masterplan als een plan wat enerzijds een overkoepelende visie geeft voor het grondgebied van Izegem maar ook inspeelt op de plannen die er reeds liggen. Door middel van (kleine) aanpassingen willen we de plannen met elkaar verbinden en op zoek gaan naar hoe deze kunnen bijdragen aan de structuur van Izegem.

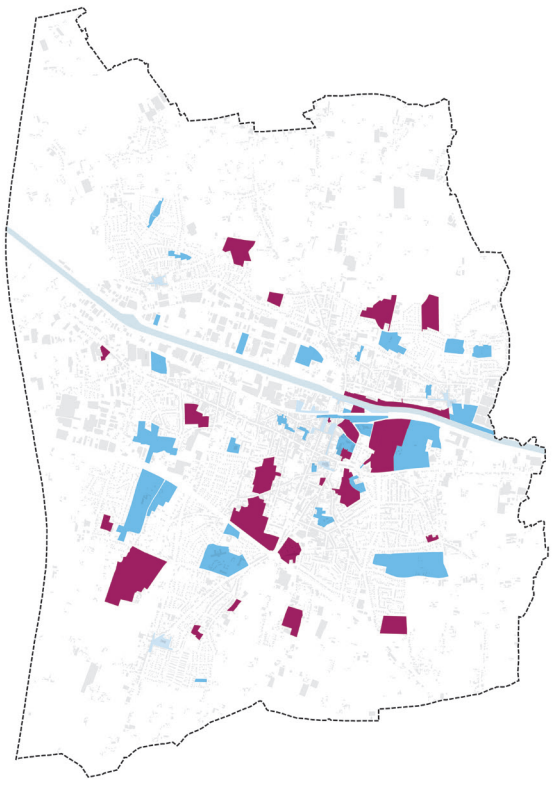
We beginnen dit document, na deze inleiding, met een algemene lezing van het Izegemse grondgebied. Vanuit deze lezing werden verschillende zones gedefinieerd in Izegem. Aan de hand van deze zones willen we aangeven hoe wij bepaalde ontwikkelingen (potenties) zullen vertalen in het masterplan. Als vierde zone bespreken we Izegem centrum, omwille van de complexiteit en het belang van deze zone gaan we hier dieper in op de onze aanpak. We zullen hierin onze visie geven en een verdere uitwerking van het centrumgebied(oostelijke rand) en hoe het opgegeven potentiegebied Strobbe hierin gepositioneerd is.



historische lezing op basis van de Ferrariskaart



verschillende weefsels herkenbaar in de huidige bebouwing



potentiekaart: aangeduid in de projectdefinitie (paars) en aangevuld (blauw)

vlas- en linnenindustrie

schoenen- en borstelindustrie

centrumweefsel

industrie langs het kanaal

Scheldeman

loodsen in binnenbouwblok

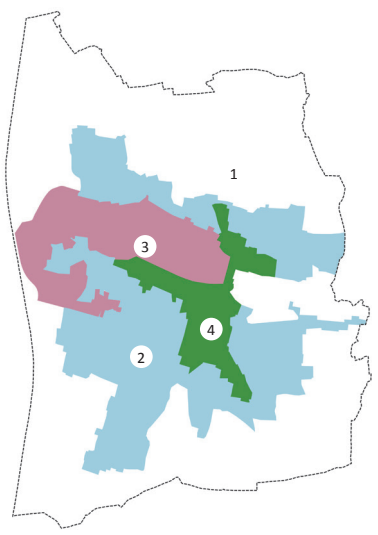
3 LEZINGEN VORMEN HET GROTE KADER

We gaan op zoek in dit hoofdstuk naar een visie op het Izegemse stadslandschap waarbinnen we ons onderzoek en onze voorstellen kunnen kaderen. Op deze manier delen we de locaties met potentie die we willen bekijken in het masterplan op in **verschillende thema's en deelruimtes.** Deze kaarten tonen enerzijds de bestaande toestand, maar deze wordt anderzijds ook aangevuld met potenties. In die zin geven de kaarten zowel een analyse van de bestaande toestand maar ook een ambitie en visie weer. Deze kunnen we als uitgangspunt gebruiken wanneer we op de verschillende potentiële plekken beginnen te ontwerpen. De lezing biedt dus een grootschalig kader of een overkoepelend verhaal voor de verspreide projectgebieden.

Dit grootschalig kader hebben we nodig wanneer we aan het ontwerpend onderzoek voor specifieke plekken en projecten werken. Anderzijds zal het ontwerpend onderzoek op haar beurt dit grootschalig kader verfijnen. De kaarten kunnen zo telkens geüpdatet worden en groeien mee met het ontwerpend onderzoek.

De volgende lezing is **een ruwe lezing**. We hebben in deze fase natuurlijk niet alles geïnventariseerd. Niet alle deelruimtes zijn helemaal homogeen. De structuur die we tonen wordt ook nog eens doorkruist door andere meer verspreide patronen, maar algemeen geeft ze een overzichtelijke lezing van het Izegemse stadslandschap. We halen deze drie lezingen nu ook artificieel uit elkaar terwijl de thema's natuurlijk vaak overlappen.

Verderop in dit document wanneer we, vanuit de lezingen, overstappen naar een aantal deelgebieden worden deze thema's opnieuw over elkaar gelegd. De interactie ertussen vormt de interessante en uitdagende ontwerpopgave.



1. agrarisch landschap / 2. residentiële rand / 3. industrie / 4. centrumgebied

1 Lezing bebouwde ruimte

Een structuur van verschillende weefsels, vraagt om een gediversifieerde aanpak

In de Izegemse structuur kunnen we vier verschillende bebouwingsweefsels onderscheiden; het agrarische landschap, de residentiële rand, de industriezone en het centrumgebied van Izegem. Deze weefsels zijn het gevolg van de historische groei van Izegem die voornamelijk gestuurd werd door de industriële ontwikkeling van de stad. De verschillende zones worden getypeerd door verschillende korrels, woontypologieën en dichtheden. Deze geven een identiteit aan Izegem als geheel, maar ook aan de verschillende bebouwingszones apart.

Het agrarische landschap wordt gekenmerkt door zijn open karakter. Hoewel de openheid en het agrarische karakter primeert kan je omwille van de veel voorkomende verspreide bebouwing moeilijk spreken over een echt landschap. Deze zone wordt gekenmerkt door natuurlijke elementen zoals bossen, beekvalleien, natuurgebieden maar ook oude hoeves, actieve agrarische bedrijven en kleine bebouwingslinten en kernen.

Rondom het centrumgebied, langsheen de randen van het stadsweefsel, herkennen we de residentiële rand. Deze zone wordt gekenmerkt door in het Noorden de historische kernen, Emelgem en Kachtem en in het Zuiden de recentere uitbreidingen en ontwikkelingen, zoals de Krekel, Bosmolens of de Kasteelwijk.

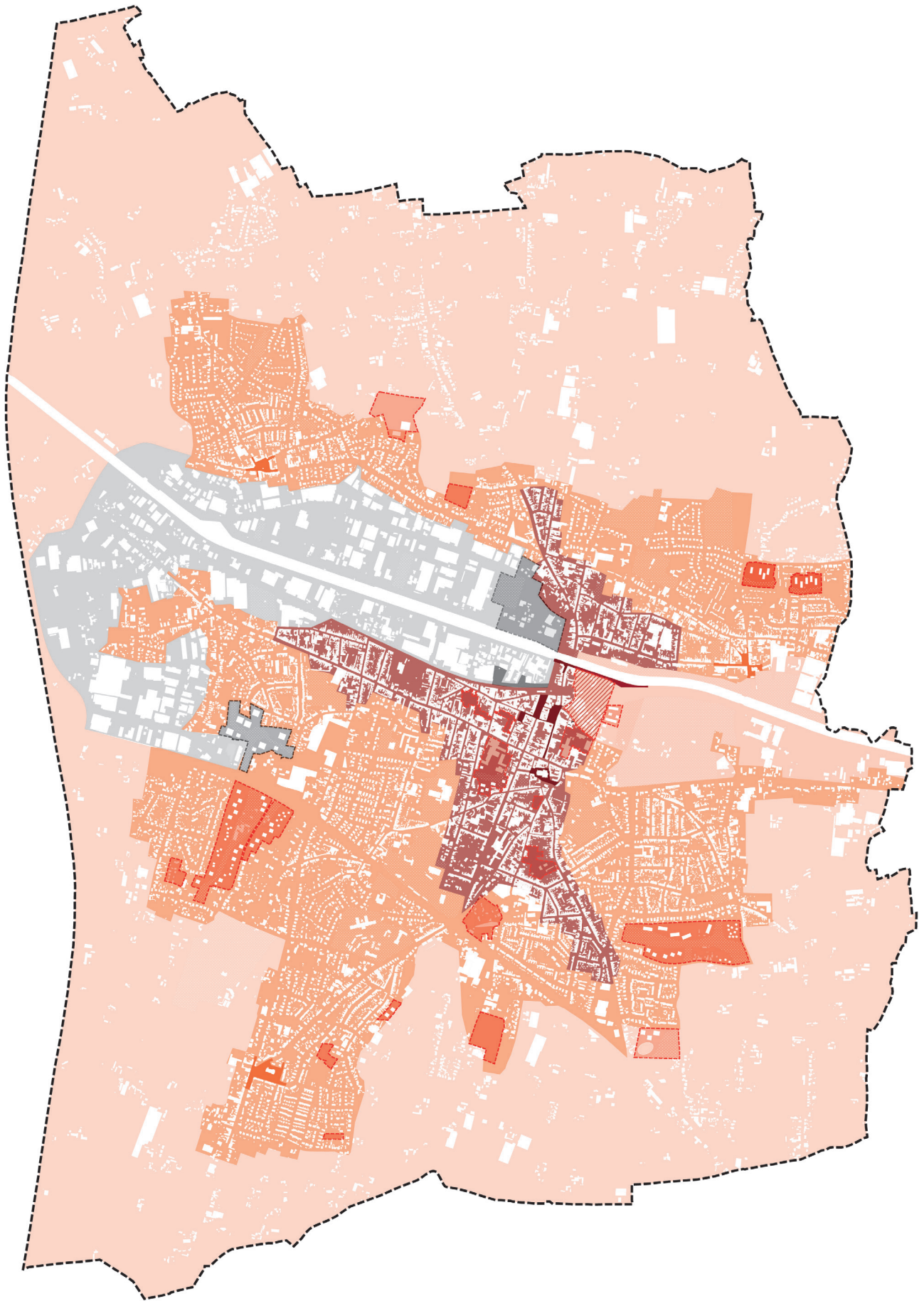
De derde zone die we herkennen is de industriezone. Deze wordt gekenmerkt door de grote industriële panden die tot op heden actief zijn als bedrijf. Langs beide zijdes van het kanaal ligt de industriezone als samenhangend gebied die vanaf het centrum naar het Oosten uitstrekt tot de snelweg E 403 en de Rijksweg N36.

Het centrumgebied is opgebouwd uit veelal gesloten stadsbouwblokken, gelegen centraal in het stedelijke weefsel. Er is een grote variatie aan afgesloten binnengebieden te onderscheiden bij deze bouwblokken waaronder privétuinen en oude nijverheidsloodsen met sheddaken. Hier is ook het historische centrum, de kern van Izegem te vinden.

De verscheidenheid van deze vier verschillende zones vinden we een sterkte van de Izegemse structuur en hierin willen we in het masterplan verder op inspelen. We willen onderzoeken hoe we de potenties kunnen inzetten om enerzijds kwalitatieve (individuele) locatiespecifieke projecten te genereren maar ook hoe ze de specifieke structuur van Izegem kunnen versterken. Om dit te doen kaderen we de ontwikkelkansen in een groter geheel en gebruiken we de zones uit de lezing om een gepaste aanpak formuleren.

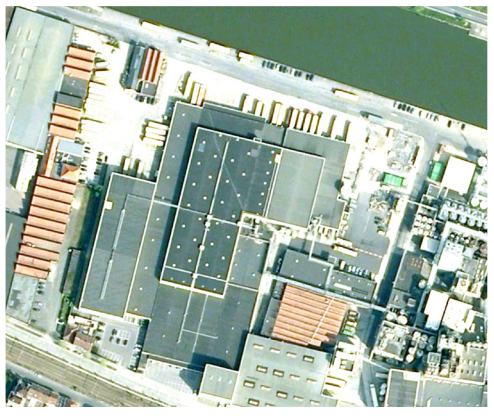
Dit kan ondermeer door:

- Op zoek gaan naar het evenwicht tussen bebouwing en landschap op de rand met het agrarische landschap
- Wijken in de residentiële rand te versterken door aanpak publieke ruimte, nieuwe woonprojecten en dergelijke
- Onderzoek naar verwevingszones binnen de industriezone
- Verdichting in het historische centrum aan de hand van een bouwblokstudie



agrarische landschap

residentiële rand


industrie

historisch centrumgebied

2 Lezing open ruimte

Een groen blauwe dooradering verbindt op alle schalen

Izegem groeide door de jaren heen aan elkaar als één stedelijk weefsel. Waar Izegem vroeger een groene stad was, met belangrijke oriëntatie naar de Mandel en het buitengebied is hier slechts weinig nog zichtbaar van.

Het buitengebied omarmt het stedelijke gebied en herbergt enkele belangrijke natuurlijke en ecologische gebieden zoals (bos 1x2x3 zie projectdefinitie). In het buitengebied vind je restanten van beekvalleien die verbonden zijn met de Mandel.

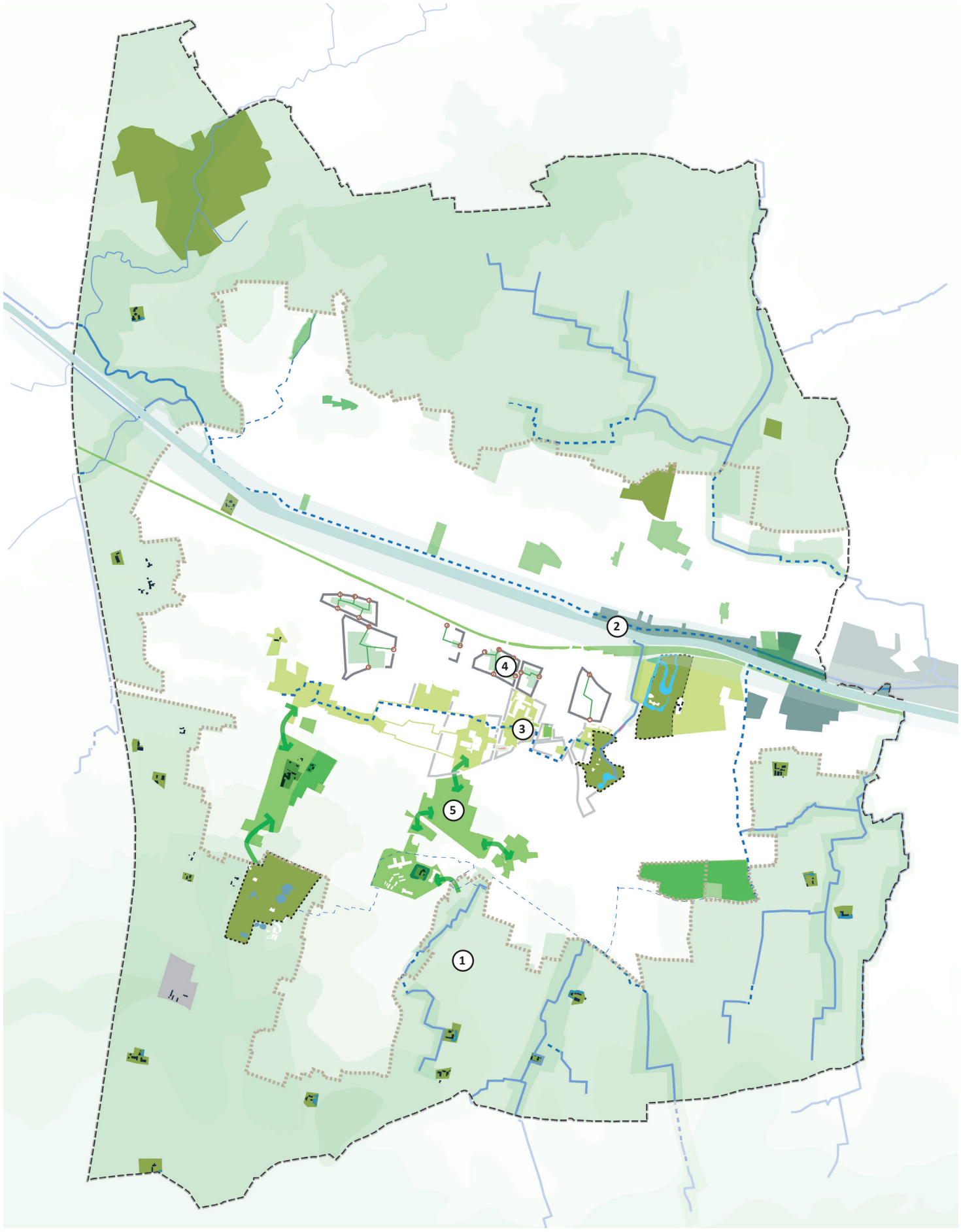
Deze beekvalleien vind je in beperkte maten nog in het centrum terug. De kasteeldomeinen zijn vaak gevestigd aan deze beken en komen er soms nog aan de oppervlakte. Deze groene oases zoals het blauwhuis etc. bieden de potentie in de stad als toegankelijk binnenstedelijk groengebied maar zijn tot op heden als private eigendommen ontoegankelijk.

Wanneer we op schaal van de stad de potenties bekijken die er vandaag zijn zien we de mogelijkheid een systeem van groene dooradering te maken door het bebouwde weefsel van Izegem. Waarbij we het landschap naar binnen trekken, gebruik makend van bestaande, nieuwe of te herontwikkelen ruimtes. Het is niet mogelijk om echte grote continue groene vingers die de oude beekvalleien volgen te creëren, wel lijkt het mogelijk om te zoeken naar een patroon van stepping stones en verbindingen. Zo ken een netwerk gerealiseerd worden van groene ruimtes met zowel een recreatieve als ecologische betekenis.

Deze groene laag zal bij nieuwe ontwikkeling een uitwerking krijgen waardoor individuele ontwikkelingen een meerwaarde krijgen op schaal van de stad en de leesbaarheid van het landschap en stedelijk weefsel versterken.

Dit kan ondermeer door:

- Randafwerking met het bebouwde weefsel of net de doorsijpeling versterken
- Binnenstedelijke groengebieden die zouden kunnen ingezet worden als stepping stones
- Ontpitting bouwblokken en zoeken naar nieuwe mogelijkheden voor kleine groenpockets in het centrum



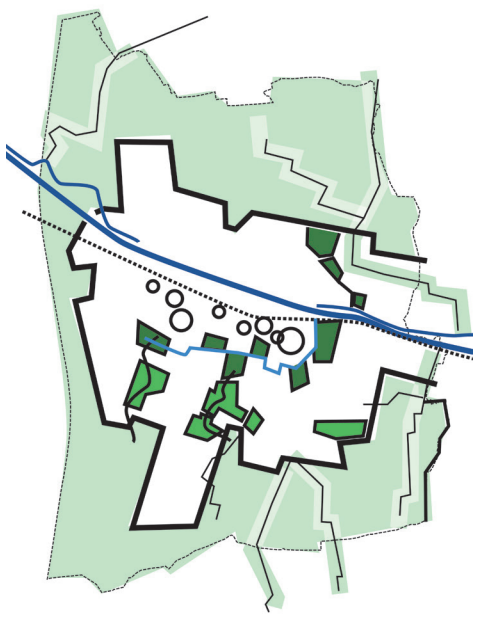
1 *agrarische landschap - beekdalen*

2 *Mandelvallei - kanaal - wandel op de mandel*

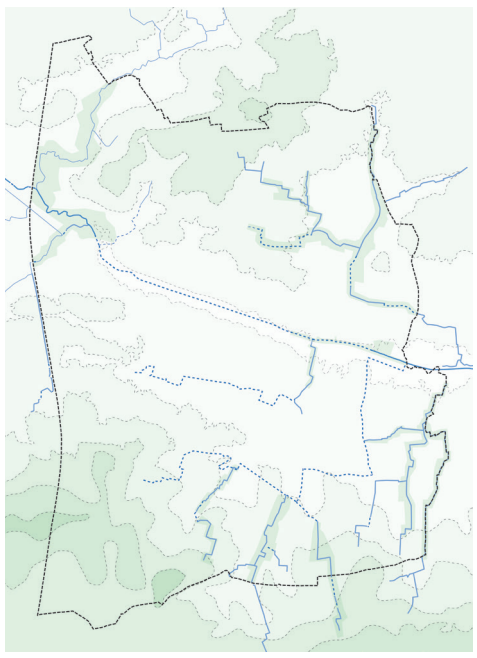
3 *groene zoom - groengebieden in bestaande stedelijk weefsel - koppeling pastorijbeek*

4 *potentiele groen/openbare gebieden binnen bouwblokkenweefsel*

5 *groengebieden als verbinding van groene zoom naar buitengebied*



schematische voorstelling van de groenstructuur



reliëf en beekdalen als basis voor groenstructuur

3 Lezing netwerk

Een duidelijk en leesbare mobiliteit verbetert de leefbaarheid van Izegem

Infrastructuur maakt een groot en belangrijk deel uit van de stad Izegem. Met grote infrastructuren zoals de autosnelweg E403, de Gewestweg N36, het kanaal Roeselare-Leie en de spoorlijn Kortrijk-Brugge, wordt de stad goed verbonden met de omliggende steden en gemeenten.

Maar de Oost-West georiënteerde structuren hebben ook een barrièrewerking. Voornamelijk de combinatie van het kanaal met de spoorverbinding ter hoogte van het centrum en de Gewestweg N36 ten zuiden van het centrum, zorgen ervoor dat het grondgebied van Izegem in drie delen wordt opgesplitst. Hierdoor worden de kernen Kachtem en Emelgem (Noorden) en Bosmolens-De Mol (zuiden) van het centrum gescheiden door de moeilijk oversteekbare infrastructuurlijnen.

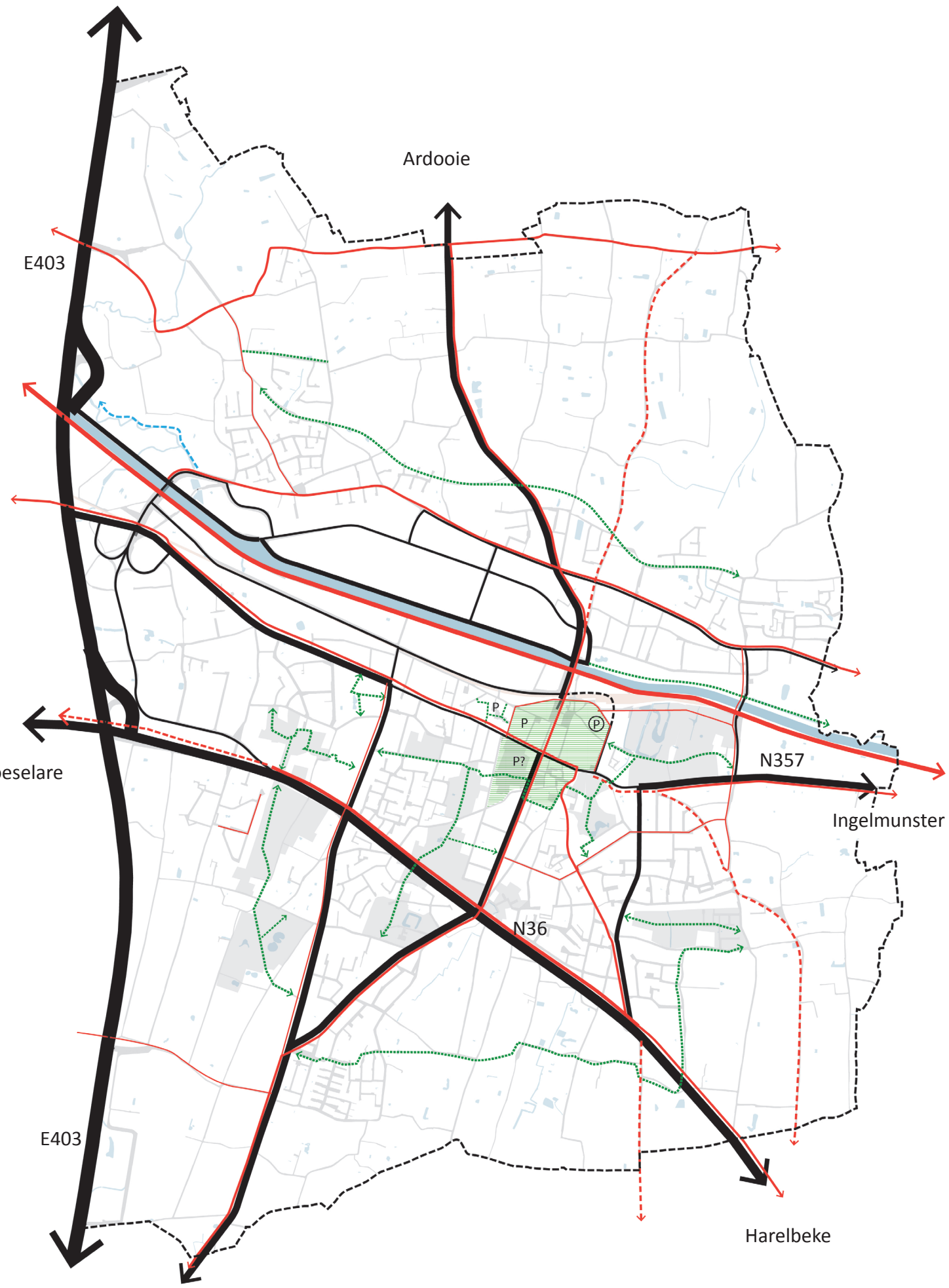
Deze barrièrewerking is het best waarneembaar in het centrum. Ter hoogte van de Korenmarkt landt het viaduct dat een verbinding maakt tussen het noorden en het centrum van Izegem. Hierdoor wordt deze as vaak gebruikt om enerzijds het centrum (bestemmingsverkeer) als de N36 te bereiken (doorgaand verkeer). Mede omwille hiervan komt er een grote druk te staan op het centrum van Izegem waar vandaag de klemtoon ligt op autoverkeer en parkeren en minder op de plaatselijke bezoeker.

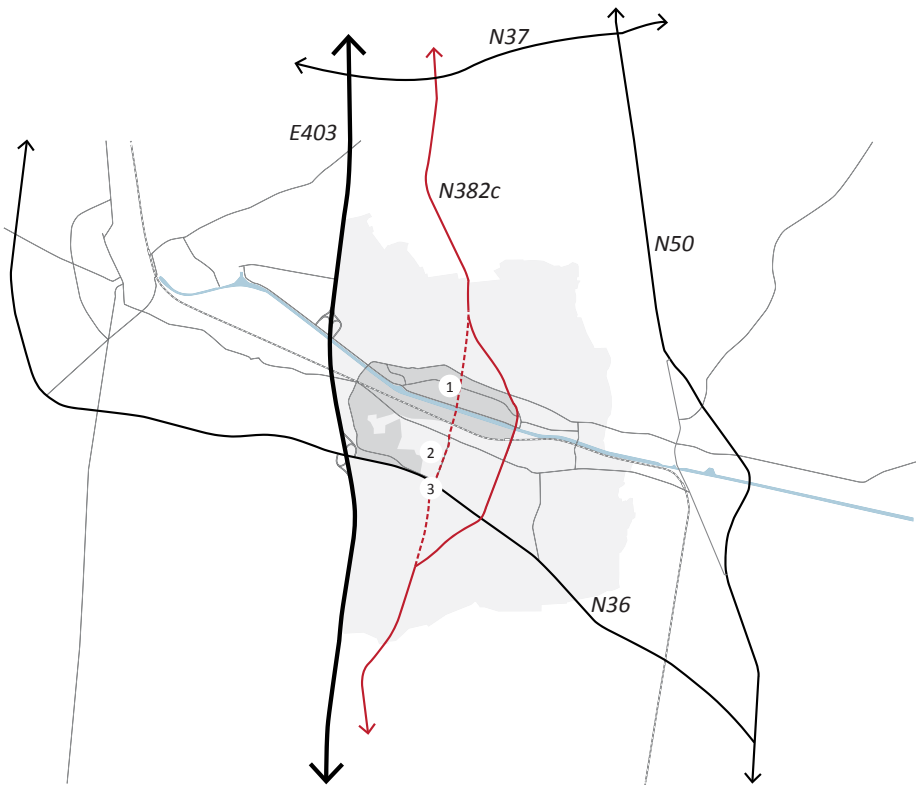
In het mobiliteitsplan werden reeds stappen gezet richting verduidelijking van de mobiliteit in Izegem. Maar we geloven dat er uitdagingen zijn op mobiliteitsvlak die nader onderzocht kunnen worden en mogelijk een verbetering kunnen bieden voor Izegem op de lange termijn. Omwille van het belang van de infrastructuur voor de (economische) evolutie van Izegem willen we in het masterplan onderzoeken of en hoe we op de verschillende schalen door middel van aanpassingen in de mobiliteit de leefbaarheid en de verblijfskwaliteit van Izegem kunnen versterken.

Net als de groen-blauwe dooradering, zien we de visie omtrent infrastructuur als een visie die overkoepelend is over het hele grondgebied van Izegem. Bij elke nieuwe ontwikkeling zal er rekening gehouden moeten worden met de doorwaadbaarheid van het gebied en welke invloed dit zal hebben op de mobiliteit en omgekeerd. Toch zullen enkele zones specifieke infrastructuurklemtonen krijgen, zoals de toegankelijkheid van de industriezone of de doorwaadbaarheid van het centrum.

Belangrijke uitgangspunten zijn:

- Het centrum van Izegem aangenamer maken om te verblijven door voorrang te geven aan de zachte weggebruiker
- Aangename en veilige verbindingen maken voor zachte weggebruikers tussen de kernen, het centrum van Izegem en de omgeving (agrarische landschap)
- Het functionele auto- en vrachtverkeer optimaliseren (industriezone)
- De stadsboulevard (mobiliteitsplan) versterken als structuur in de oostelijke rand
- Parkeren clusteren aan de invalswegen van het centrum
- De oversteekbaarheid van belangrijke autowegen verbeteren





Als we op grote schaal kijken is voornamelijk de Noord-Zuidverbinding doorheen Izegem een belangrijke opgave. De oplossing die geboden wordt in het mobiliteitsplan met de nieuwe stadsboulevard en brug over de spoorweg blijft het drukke verkeer tot dicht in het centrum trekken. Zeker als we op lange termijn denken moeten we durven bekijken of een meer ambitieuze oplossing waarbij het doorgaande verkeer echt uit het centrumgebied geweerd wordt, niet mogelijk is. We zien bijvoorbeeld een interessante te onderzoeken piste in het verschuiven van deze Noord-Zuidverbinding naar het Westen, zoals hiernaast aangegeven op het schema.

1 *industrieterrein Mandeldal*
2 *Frunpark Izegem*
3 *Kruispunt N36*

3. HET AGRARISCHE LANDSCHAP

Rondom het stedelijk weefsel van Izegem bestaat de ruimte vooral uit agrarische open ruimte. Op sommige plekken zien we kleine natuur- of bosgebieden of herkennen we enkele beekvalleien waarvan de beken uitmonden in de Mandel. Deze landschappelijke structuren maken voornamelijk deel uit van de open ruimte maar op bepaalde plekken aan de rand van het stedelijke gebied dringen deze landschappelijke elementen door tot in het stadsweefsel.

We kunnen wel niet echt spreken van een echt landschap aangezien bijna de hele open ruimte rondom Izegem kleine bebouwingsfragmenten bevat. Kenmerkend voor het open agrarisch landschap zijn de veelal oude hoeves, de verspreide economische bebouwing en de dooradering van enkele beekvalleitjes waarvan de beekjes uitmonden in de Mandel.

De ontwikkelmogelijkheden die in het agrarische landschap voorkomen zijn vaak heel verscheiden. Enkele potenties hier zijn het nieuwe sportgebied te Kachtem,de stadslandbouwzones op de grens van het stedelijke gebied en het open gebied, maar ook woonontwikkelingen die deze grens vallen met het stedelijke gebied kunnen deel gaan uitmaken van deze zone.

Een belangrijke klemtoon zal liggen op het afwerken op de grens van het stedelijk gebied en de open ruimte. Bij ontwikkelingen zal er op zoek gegaan moeten worden naar een balans tussen groene ruimte en bebouwing en hoe beiden elkaar kunnen versterken.

Enkele uitganspunten hier zijn:

- Nieuwe woonontwikkelingen starten vanuit het behoud en/of versterken van de onderliggende landschappelijke structuren. Vb. woonuitbreidingsgebied Emelgem wordt ontworpen met behoud van de beek.
- Natuurlijke structuren worden herkenbaar gemaakt en kunnen waar mogelijk verbindingen tussen het stedelijke gebied en het buitengebied versterken.
- Veilige verbindingen tussen de kernen en de buitenwijken wordt gestimuleerd door (ver)nieuwde aangename fietsverbindingen
- Door open ruimtes in te zetten als functionele groene ruimtes zoals bijvoorbeeld stadslandbouw en volkstuinen, kan de relatie tussen het stedelijke gebied en het open landschap versterkt worden.

Referentieproject LAMA

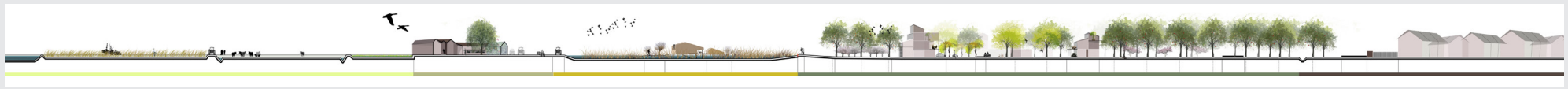
Winnend ontwerp voor een nieuwe transformatiestrategie van het agrarische landschap en de dorpsranden van het groene hart in Nederland

De eerste linie is een strategie die inzet op de stedelijke randen in agrarisch gebied Het Groene Hart. Vanuit de eerste linie start de transformatie van het groene hart. Een groen hart met een duidelijk keuze voor het landschap, waarin terug plaats is voor de boeren.

Deze gaan zich verenigen en werken aan hun toekomst door te experimenteren met nieuwe klimaatsbestendige gewassen, en verbrede landbouw. Daarnaast wordt het recreatief netwerk verfijnd met ‘peil’paden (accessen) die naar omliggende kernen, historische elementen en naar de mooiste plekjes in het Groene Hart leiden. Tijdelijke installaties (pioniers) worden als lokvogels uitgezet en prikkelen de nabij gelegen dorpskern en het recreatief netwerk.

De dorpskern wordt afgewerkt door een linie bestaande uit drie landschapszones, de woongaard, rietlanden en het-agrarische landschap, die door het watersysteem onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn.

Het landschap biedt hier per zone een bijzondere woonkwaliteit oa boomgaarden en rietlanden. Het ontwikkelen van de wooneenheden biedt de kans te bouwen aan het landschappelijke kader.



4. DE RESIDENTIËLE RAND

Rondom rond, langsheen de randen van het stadsweefsel, zien we meer residentiële wijken en kernen. In het Noorden zijn dit de historische kernen, Emelgem en Kachtem. In het Zuiden zijn dit vaak recentere uitbreidingen en ontwikkelingen, zoals de Krekel, Bosmolens of de Kasteelwijk. Deze rand is niet continu, maar eerder rafelig. In deze randen ligt de nadruk op het residentiële, waar in de stadsbouwblokken eerder verweving de norm is. De wijken hebben een groener karakter omwille van de halfopen of open bebouwingsstructuur en privétuinen. Iedere wijk en kern bezit haar eigen identiteit. De kwaliteit en inrichting van de openbare ruimte in deze wijken is vaak vrij standaard en anoniem.

Het zal niet in deze residentiële rand zijn dat zich de strategische potenties bevinden om de ruimtelijke identiteit van Izegem te gaan versterken. De grote uitdagingen van het masterplan liggen elders. Dat wil echter niet zeggen dat we deze residentiële rand links moeten laten liggen.

We stellen voor om in dit masterplan voor de verschillende wijken en kernen een eigen traject op maat te doorlopen. Met een soort van mini-masterplan zouden we kunnen trachten om de eigen structuur en identiteit per wijk te gaan versterken. Op die manier kunnen we de kleinere schaal van Izegem aanpakken en door middel van deze wijkstructuur te koppelen aan een participatieve aanpak samen met de bewoners van de wijken te beslissen wat nodig is om hun wijk beter te maken.

Volgende uitdagingen zouden hierin een rol kunnen spelen:

- Het creëren van een centraliteit, identiteit en structuur per cluster van wijken. Vb. kunnen we de voormalige St Raffaëlkerk inzetten om een plek voor de buurt te creëren? Door deze bijvoorbeeld te koppelen aan een ontmoetingscentrum met woningen erboven en een parkje errond.
- De verbinding met elkaar en met het centrum versterken door middel van verbindingen in zacht verkeer.
- Aanpak van publieke ruimte van de historische kernen om de kwaliteit van de buurt te versterken. Vb. aanpak van publieke ruimte in Bosmolens. Hoe kunnen we nieuwe speel-, ontmoetingsplekken en evenementenruimte creëren voor de wijk?
- Creëren van ontmoetings- & speelplekken voor de wijken, gebruik makend van restruimtes in de publieke ruimte en infrastructuur of door de infrastructuur te optimaliseren.

Referentieproject BRUT

Masterplan voor het volledige grondgebied van Kortenberg

Kortenberg is een gemeente bestaande uit 5 deelkernen waarvan Kortenberg zelf de hoofdkern is. Elk van de andere dorpskernen is echter ook nog heel sterk herkenbaar en staat op z'n eigen identiteit.

In het masterplan wilden we dan ook voldoende aandacht aan elk van de kernen geven en besloten we om voor elk van deze kernen een structuurschets op te maken in overleg met de bewoners. In deze structuurschets proberen we de identiteitsbepalende elementen opnieuw sterken in de verf te zetten. We gaan op zoek naar een sterker samenhangende publieke ruimte in de dorpskernen, met een echt dorpsplein als apotheose. Tenslotte gaan we ook op zoek naar nieuwe potenties voor ontwikkelingen, waarvoor we de nodige randvoorwaarden opstellen.

Hiernaast wordt zo'n structuurschets voor de dorpskern van Meerbeek getoond.

5. DE INDUSTRIEZONE

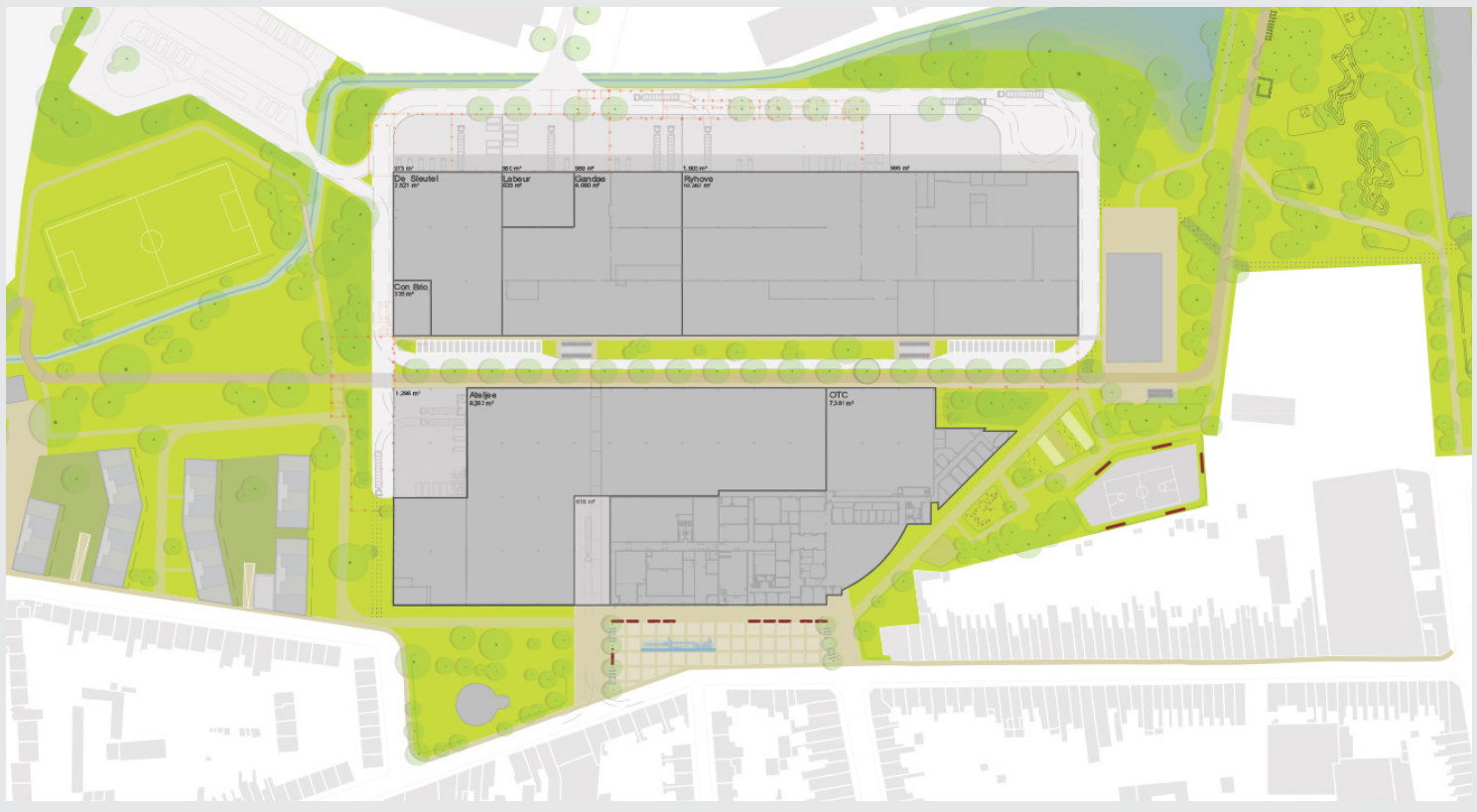
Langsheen de beide zijdes van het kanaal Roeselare-Leie zien we een samenhangende industriezone die vanaf het centrum naar het Oosten uitstrekt. Deze industriezone loopt in het Oosten uit naar de snelweg en de steenweg N36. Heel specifiek in Izegem is dat de industrie, langsheen het kanaal tot diep in het centrum doordringt. In het Zuiden zit deze industrie geklemd in een smalle zone tussen het spoor en het kanaal. In het Noorden is deze zone gesitueerd rond de Lodewijk de Raetlaan. Ze wordt afgebakend door de Kachtemsestraat waarlangs het woonweefsel zich vermengt met deze industrie.

Met de industrie als economisch belangrijke drijfveer in Izegem is het belangrijk een visie te vormen voor de toekomst van de industriezone. In het masterplan willen we daarom graag onderzoeken hoe we enerzijds de functionaliteit van de industriezone en anderzijds de verweving met de stad kunnen versterken.

Het stadsleven en de bedrijvigheid is altijd sterk verweven geweest in de geschiedenis van Izegem. Dit is nu een stukje verloren aan het gaan door de geïsoleerde ligging van deze industrie aan het kanaal. In het masterplan willen we graag onderzoeken of er mogelijkheden te bedenken zijn om een nieuwe verwevenheid te introduceren of te versterken. Dichter bij het centrum, aan beide kanten van de brug over het kanaal, zien we kansen om deze verwevenheid opnieuw te stimuleren. Met de waardevolle industriële panden aan de Westkant van de brug (Eperon d'Or en het stoommuseum) en de nieuwe residentiële projecten aan de Oostkant van de brug is dit reeds ingezet. Van deze zone zouden we een echte verweven stadsbuurt aan het kanaal kunnen maken, waarin het oude industriële karakter de identiteit bepaalt.

Volgende vragen zouden we in het masterplan kunnen onderzoeken:

- Hoe kunnen bedrijven in de toekomst inbreiden op een ruimtelijk kwalitatieve manier? Welke verdichting is mogelijk?
- Kunnen de open kavels die vaak een hoge ecologische waarde hebben nieuwe plekken/verbindingen vormen voor de naburige wijken of industriezone zelf?
- Is er optimalisatie mogelijk van het industrieverkeer ter hoogte van de Noord en Zuid-kaai?



Referentieproject BRUT

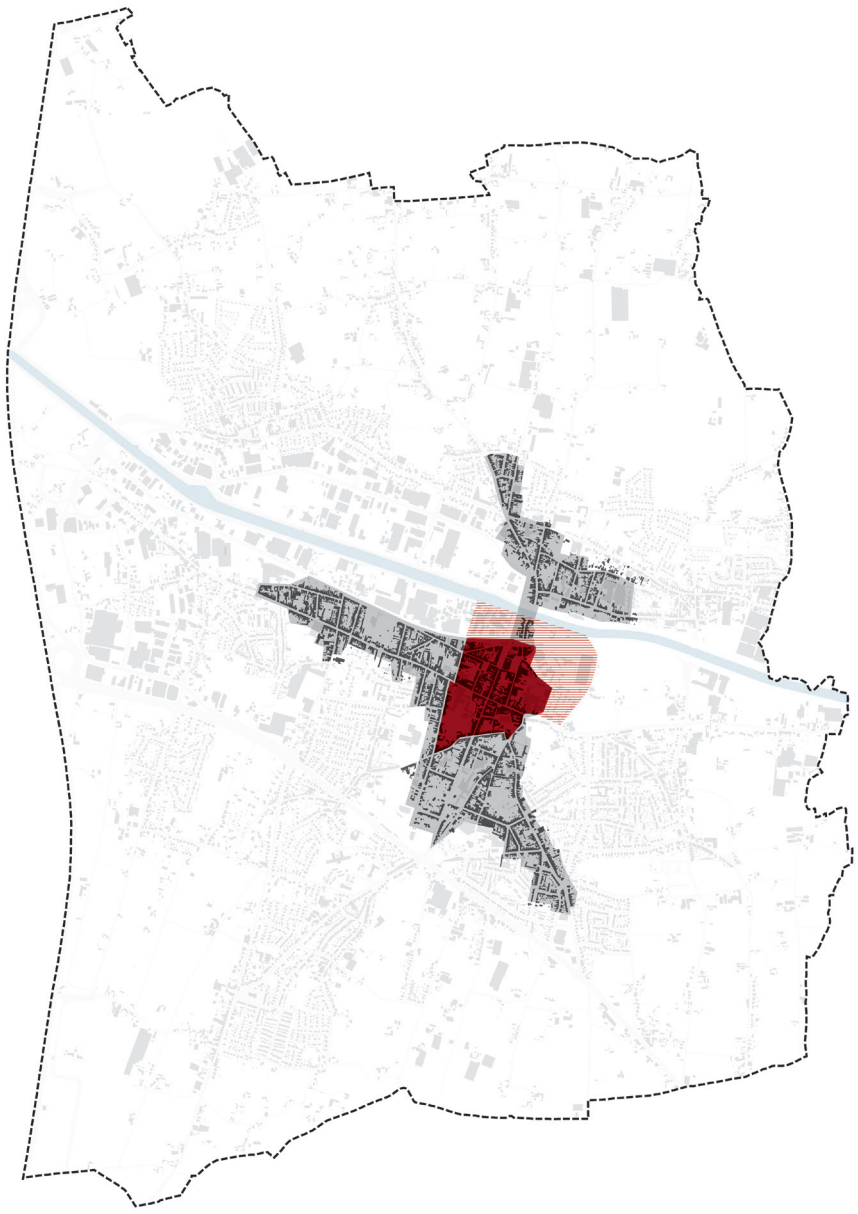
Masterplan voor de UCO-site in Gent

De UCO-site bestaat uit de gigantische hallen van een voormalige textielfabriek in de Bloemekenswijk in Gent. De bedoeling van dit masterplan was om deze voormalige fabriek om te vormen tot een modern bedrijventerrein voor sociale economiebedrijven. De rest van het terrein wordt ingericht als een buurtpark voor de dichtbevolkte Bloemekenswijk. De centrale uitdaging van het project bestond er dus in deze twee moeilijk te combineren functies op een kwalitatieve manier op het terrein te integreren.

Bij de indeling van de bedrijven werd er gemikt op een optimaal ruimtegebruik, waarbij het laden en lossen en het parkeren volledig op de eigen terreinen werd opgelost. Er werd nauw samengewerkt met de toekomstige bedrijven.

De relatie tussen het bedrijvenpark en het buurtpark is er een van gecontroleerde toenadering. We laten de meerwaarde van confrontatie toe, maar zorgen ervoor dat de functionaliteit van het bedrijventerrein niet in het gedrang komt.

6. HET HISTORISCHE CENTRUMGEBIED



In het grijs aanduiding van de bouwblokken van het centrumgebied. In het rood aanduiding van het hoofdcentrum. In het rood gearceerd, aanduiding van de Oostelijke rand en de rand naar het kanaal. Deze twee laatste bieden heel wat potentie voor herontwikkeling en kunnen zo het hoofdcentrum van Izegem versterken.

Het centrumgebied, een dens gebied met historische kern

Van de voorgenoemde zones is het historische centrumgebied waarschijnlijk het meest identiteitsbepalende gebied van Izegem.

Het oude centrumgebied is gegroeid tussen de Mandel en de Pastoriebeek vanuit de linnenindustrie. Het gebied wordt gekenmerkt door drie stedelijke pleinen; de Grote markt, de Korenmarkt en de Melkmarkt en een kleinschalige openbare ruimte netwerk die opgespannen ligt tussen de pastoriebeek en de Mandel. Doorheen de jaren groeide de stad met uitlopers naar het Noorden (Emelgem), het Westen (Centrum-West) en het Zuiden (Achter de Kerk). Met de historische straten als basis groeide het centrumgebied tot een dens gebied met smalle straten en veelal gesloten bebouwing.

Het centrumgebied wordt gekenmerkt door gesloten bouwblokken. Deze bouwblokken komen in verschillende groottes en maten voor. Van XS bouwblokken in het historische centrum tot XL bouwblokken die vaak een overganggebied vormen tussen het centrumgebied en de residentiële rand. Het stedelijke weefsel wordt op een aantal plaatsen doorbroken door binnenstedelijke groengebieden. Het kasteeldomeinen het Blauwe huis, het kasteelpark ‘Ter Wallen’, het Cappucijnenklooster, maar ook de sportrecreatiegebieden hebben een belangrijke functie binnen het centrum. Niet alle domeinen zijn vandaag.

In deze zone is ook het hoofdcentrum terug te vinden. Het hoofdcentrum is het eigenlijke traditionele centrum met de 3 pleinen en de winkelstraten opgespannen naar de Roeselaarsestraat. Dit is een traditioneel weefsel van straten, pleinen en bouwblokken. In deze ruimte bevinden zich de belangrijkste functies, gebouwen en plekken van Izegem. Dit centrum is het visitekaartje van Izegem en dit kan nog versterkt worden, bijvoorbeeld door het herdenken van de brug die landt op de Korenmarkt. Rond dit hoofdcentrum zitten een aantal ondersteunende gebieden met elk hun eigen identiteit die dit centrum kunnen versterken op verschillende manieren.

Op het hoofdcentrum zelf gaan we verder in dit document nog meer in detail in. In dit hoofdstuk focussen we nog even kort op de potenties en aanpak van de bouwblokken en op de manier dat deze ondersteunde gebieden rond het hoofdcentrum, het hoofdcentrum zouden kunnen versterken.

Ruimte creëren voor licht, lucht en vernieuwing binnen de bouwblokken

Het centrumgebied is opgebouwd uit voornamelijk gesloten stadsbouwblokken, gelegen centraal in het stedelijke weefsel. Er is een grote variatie aan afgesloten binnengebieden te onderscheiden bij deze bouwblokken waaronder privétuinen en oude nijverheidsloodsen met sheddaken, die getuigen van het rijke industriële leven van Izegem.

We kunnen een verschil maken tussen de bouwblokken op basis van grootte en vorm. Een klein bouwblok bestaat voornamelijk uit een bebouwde rand en een binnengebied dat volledig versneden is tot allemaal private kavels, gelinkt aan de randbebouwing. Hoe groter het bouwblok hoe meer plaats er aan de binnenkant bestond om ontwikkelingen los van de rand mogelijk te maken. In heel veel van deze bouwblokken in Izegem vinden we sporen van oude bedrijvigheid terug. Dit is iets typisch voor Izegem dat misschien als een potentie voor de toekomst kan worden aangewend.

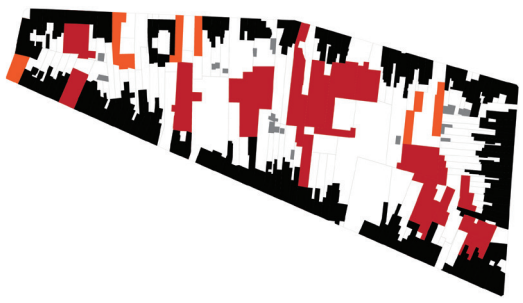
In de extra large bouwblokken vinden we vaak grote functies met groot belang op schaal van de stad, zoals het ziekenhuis, het zwembad,… De bouwblokken zijn zo groot, dat de rand bijna losstaat van het binnengebied. Deze bouwblokken bieden weer andere potenties, bijvoorbeeld het aanbieden van open groene ruimte in het stadsweefsel.

We kunnen voor de aanpak van deze stadsbouwblokken denken aan een toolbox voor de herontwikkeling ervan. De toolbox kan verschillen afhankelijk van de grootte van het bouwblok. Deze toolbox toont geen eindresultaat per bouwblok, maar toont mogelijkheden die per te ontwikkelen bouwblok kunnen onderzocht worden. Zo zou er kunnen gedacht worden aan het inzetten van deze bouwblokken voor bijkomende groene en open ruimte in het dichte centrum. Of er zou kunnen gedacht worden aan het behoud en de herontwikkeling van de oude loodsen in de binnenbouwblokken om zo kleine nijverheid en ambacht opnieuw een plaats te geven in het stadsweefsel zoals vroeger. We zouden ook kunnen denken om deze bouwblokken in te zetten voor verdichting en daarvoor de nodige randvoorwaarden te formuleren.

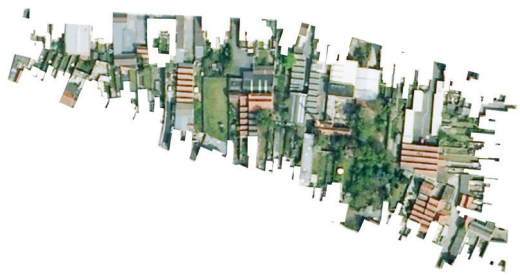
Bij ontwikkelingen in het centrumgebied en in het bouwblokkenweefsel moet er altijd ontworpen worden met het hoofdidee van de groene dooradering en de doorwaadbaarheid in het achterhoofd. Bij nieuwe ontwikkelingen willen we graag onderzoeken wat de meerwaarde kan zijn van de individuele projecten voor de omgeving en voor de structuur van Izegem. Een kans om zowel de groen-blauwe dooradering en de doorwaadbaarheid te versterken is te vinden in de reeds aanwezige groengebieden die tot op heden privaat zijn (gedeeltelijk) open te stellen.

In heel wat van deze bouwblokken vinden de typische oude loodsen met rode sheddaken terug. Dit lijkt heel eigen voor Izegem. Bij herontwikkeling zouden we potenties van deze eigenheid maximaal moeten uitspelen. Deze loodsen kunnen plaats bieden voor kleine bedrijven en ambachten in het centrum, maar waarom zouden ook niet woonvormen of kantoren niet mogelijk zijn in deze structuren?

We kunnen voor elk bouwblok een korte analyse maken waarmee we snel de potenties bloot leggen. We tonen de randbebouwing en de bebouwing binnenin. Zo krijgen we een idee van de samenstelling van het binnengebied. We moeten bij de herontwikkeling van deze binnenbouwblokken over de kavelgrenzen durven heen kijken en er voor zorgen dat ontwikkelingen op de ene kavel, ontwikkelingen op een andere in de weg staan.

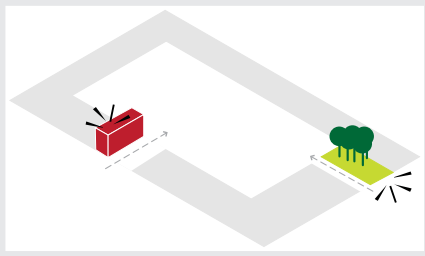


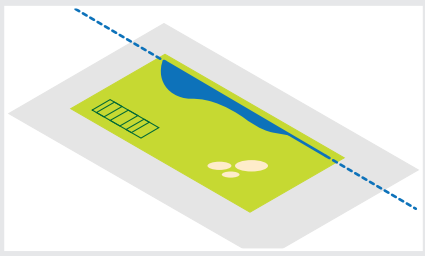
Dit binnengebied bestaat voornamelijk uit verschillende loodsen en parkeergarages. Maar we zien als we dit binnengebied samennemen er eigenlijk wel een grote herontwikkelingspotentie ontstaat.

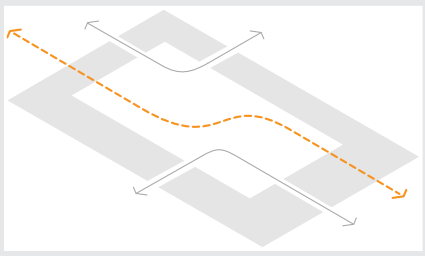


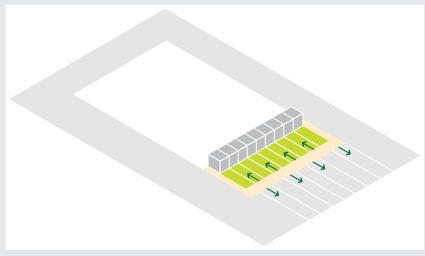
Dit beeld geeft een overzicht van de bebouwing en open ruimte van het binnengebied. Ontdanks de vele loodsen en parkeergarages zien we toch ook nog heel wat groen. Verder zijn ook de typische sheddaken van de oude loodsen goed zichbaar op deze foto.

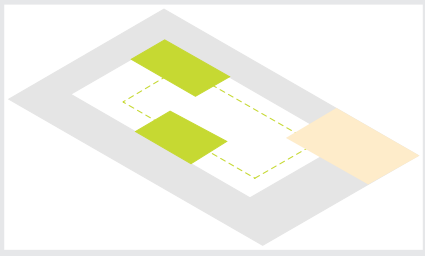
De oude industriële loodsen zijn getuigen van het industriële verleden van Izegem en de gebouwen hebben een heel eigen uitstraling. Het lijkt ons interessant om maximaal te streven naar het behoud van deze potenties. Waarom zouden deze loodsen niet kunnen hergebruikt worden voor moderne ateliers, ambachten of zelfs kantoren? Of waarom zouden we geen nieuwe woontypologieën, in de binnengebieden, kunnen ontwikkelen die gebruik maken van de potenties van deze structuren, zoals hiernaast in een referentieproject wordt getoond?

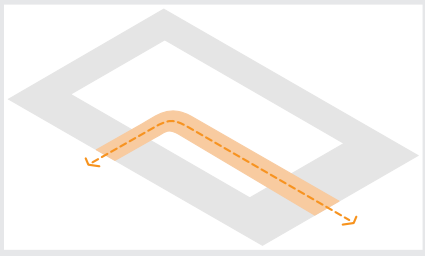


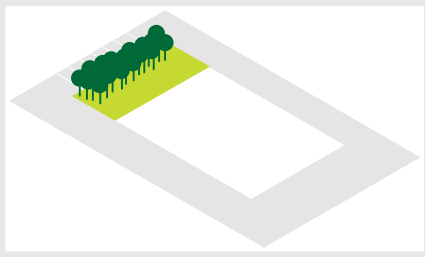


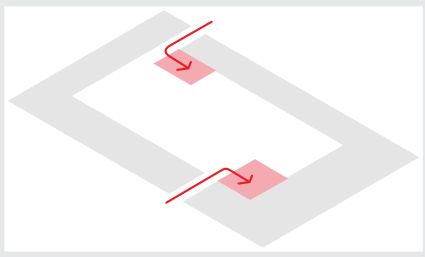


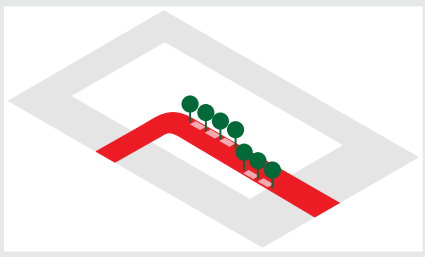












Referentieproject BRUT

Masterplan voor het volledige grondgebied van Kortenberg

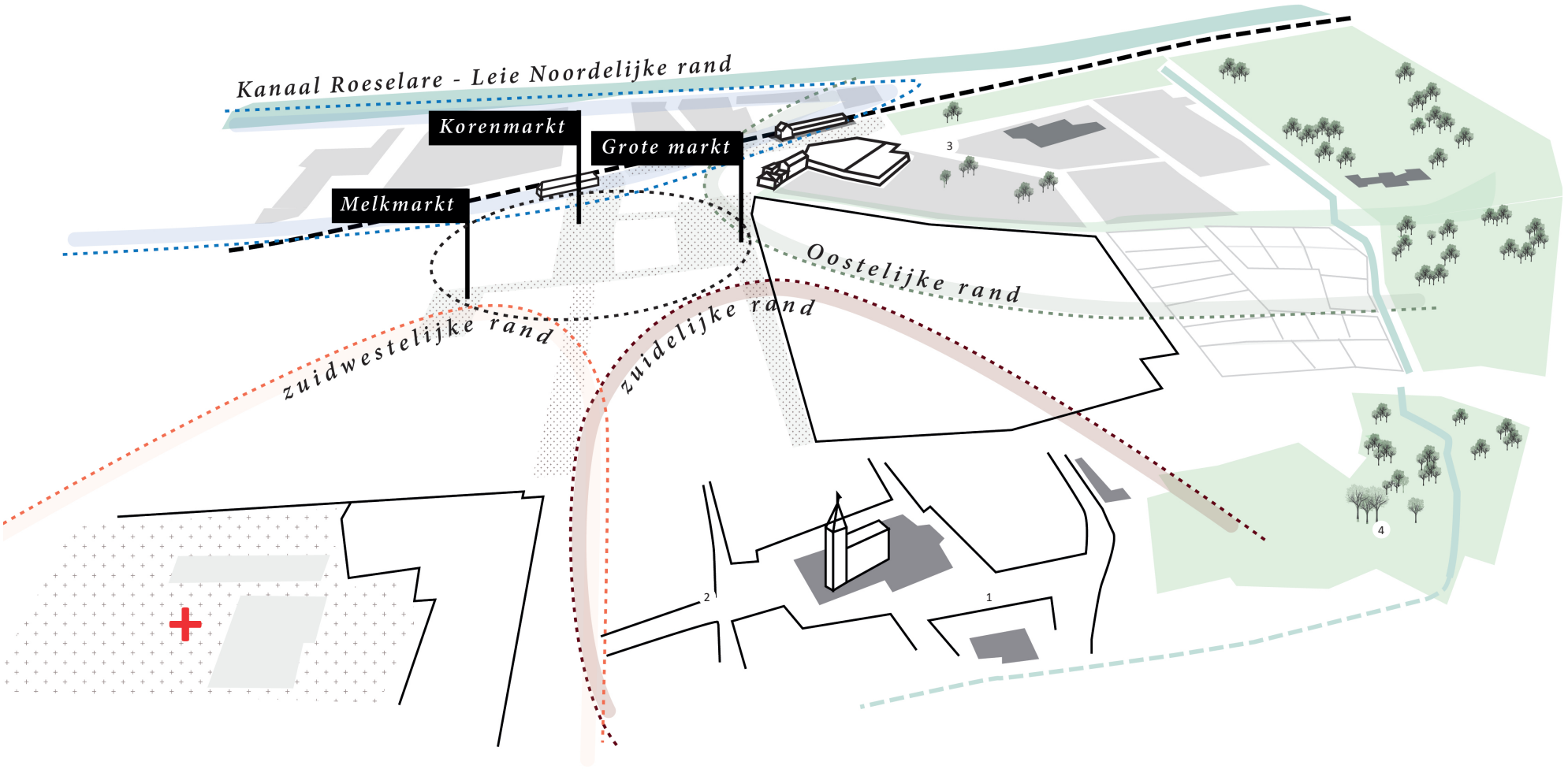
Ook in Kortenberg hebben gewerkt met een toolbox voor de ontwikkeling van de bouwblokken in het centrum van de gemeente. Deze toolbox was opgedeeld volgens de volgende thema's:

- omgaan met de randen
- (groene) plekken
- doorwaadbaarheid
- auto-ontsluiting
- parkeren

Hiernaast worden een aantal schematische beeldjes uit de toolbox getoond.

Naast deze beeldjes die algemene richtlijnen weergeven werkten we ook met inspirerende voorbeelden, zowel voor de bebouwing als voor de open ruimte. Tenslotte maakten we voor de meest strategische bouwblokontwikkelingen een structuurschets om de ontwikkeling in goede banen te leiden.

Een compact centrum met ondersteunende polen er rond



In het masterplan willen we voor het hoofdcentrum maximaal inzetten op het verbeteren van het historische centrumgebied. We zien het historische centrumgebied rondom de Grote Markt, de Korenmarkt en de Melkmarkt en aangrenzende (winkel)straten tot aan de Roeselaarsestraat als belangrijkste centrumgebied in Izegem. Het historische centrum heeft vandaag reeds een grote aantrekkingswaarde door de aanwezigheid van de pleinen en de vele historische gebouwen. Jammer genoeg worden de vele smalle straten en pleinen in het historische centrum gedomineerd door de auto.

Door in te zetten op de historische kern als compact centrum willen we ruimte creëren om te ontmoeten en te verblijven. Hiervoor willen we ons focussen op het ontwerp van de publieke ruimte en de aangrenzende wanden. Door te onderzoeken hoe we het doorgaande verkeer uit het centrumgebied kunnen weren, kunnen we op zoek gaan naar meer ruimte voor de trage weggebruiker, wat de functionaliteit van het centrum op zich en de winkelzone zal versterken

Rondom het centrum zien we een aantal potenties om het centrum nog verder te versterken in z'n identiteit. De omliggende gebieden kunnen een toegevoegde waarde betekenen. Ze hebben elk een andere kwaliteit en ruimtelijke opgave. Net als in het compacte centrum ligt ook hier de klemtoon op de aanpak van de publieke ruimte en de aangrenzende wanden. Het is niet de bedoeling dat deze gebieden de rol van het centrum overnemen. De bedoeling is eerder om de rol van het centrum aan te vullen. Om de toegankelijkheid van de gebieden te versterken is het belangrijk om trage verbindingen vanuit het centrum en omliggende wijken te voorzien.

We overlopen de verschillende gebieden

1. Het weefsel rond de Sint Hilonius kerk in het Zuiden

Door dit gebied te betrekken kan deze historische verbinding en daarmee de historische lezing van het centrum versterkt worden. Dit gebied heeft een sterk groen karakter en is een cluster van verschillende historische gebouwen. Met aanpak van de publieke ruimte kan dit een extra groene ruimte voor het centrum betekenen.

2. Het weefsel rond het hospitaal, zwembad en sportcluster

Dit is een sterke voorzieningenpool vlak bij het centrum. Dit is een belangrijke potentie. Deze functies oefenen een belangrijke aantrekkingskracht uit op de bewoners van Izegem en omgeving. De functies kunnen mits een goede verbinding onderling en met het centrum, het centrum versterken. Ook kan via dit weefsel de groene dooradering tot in het centrum doorgetrokken worden. Er kan bekeken worden voor elk van deze bouwblokken hoe de open ruimte op een meer verbindende en groene manier kan worden ingezet.

3. Het weefsel langs het kanaal Roeselare-Leie

Aan de Westkant van de brug over het kanaal zijn de musea Eperon d'Or en het stoommuseum gelegen. Het gebied wordt afgesneden van het centrum door de aanwezigheid van het spoor. De komst van het nieuwe stedelijke museum in deze zone is een kans om het te gaan betrekken bij het centrum en te versterken als nieuw ondersteunend gebied. Door de verbinding met het centrum te versterken en de publieke ruimte rondom de musea in te richten als verblijfruimte kan het een nieuwe plek worden voor Izegem centrum.

De zone aan de Oostant van de brug over het kanaal ligt er nu wat verweesd bij. Vandaag zijn er reeds ontwikkelingen aan de gang maar wordt de potentie niet ten volle benut. Via dit gebied kan de relatie tussen het centrum van Izegem en het kanaal opnieuw versterkt worden. Door het creëren van verbindingen dwars op het kanaal en inrichten van plekken langs de kade wordt deze zone ook een plek voor Izegem. Het project voor de stationsomgeving en voor de stadsboulevard met de nieuwe brug over de sporen kunnen een belangrijke katalysator betekenen voor deze omgeving.

4.Het weefsel van de oostelijke rand

Deze zone is vandaag een rommeltje. Het is een onleesbaar weefsel met een perifere uitstraling. Nochtans ligt dit vlak bij het centrum en zitten er heel wat functies van betekenis voor Izegem. De aanwezigheid van de verschillende potenties zien we als een kans om dit gebied verder ontwikkelen en in te zetten als strategische ruimte die de structuur van het centrum en Izegem kan versterken. We zien deze zone als complementair aan het centrum die ook de overgang maakt naar het Oostelijke open ruimtegebied. Functies die wel gewenst zijn dicht bij het centrum, maar die niet in het historische weefsel passen, kunnen hier een plek krijgen. De ruimte kan verdicht worden ten opzichte van huidige situatie, rekening houdend met de waardevolle bebouwing. Met het masterplan willen we een voorzet tonen over hoe wij denken dat deze centrumzijde een nieuwe impuls kan krijgen en deel gaan uitmaken van het centrumgebied.

1. Sint Hilonius kerk

2. De Sportkrekel (Zwembad)

3. Kanaalzone

4. Kasteelstraat leidt naar het Blauwhuis

DE NOORDOOSTELIJKE RAND

VISIE NOORDOOSTELIJKE RAND: EEN STRUCTUREREND DEEL VAN IZEGEM CENTRUM

Een van de vragen van het masterplan is de herontwikkeling van de Site Strobbe die vlakbij de grote markt gelegen is. De site Strobbe is een fabriekssite van de drukkerij Strobbe en maakt deel uit van de Oostelijke rand van het centrum. De projectdefinitie vraagt een uitwerking van de site Strobbe. Maar wij zijn van mening dat we het projectgebied niet los kunnen zien van de omgeving waarin het zich bevindt, namelijk de Oostelijke rand van het centrumgebied, de stationsomgeving en daarmee ook de rand naar het kanaal. Om deze reden plaatsen we het ontwerp voor de gevraagde potentie in een groter kader.

Deze Noordoostelijke rand is vandaag een onoverzichtelijke gebied vlak bij het historisch centrum. Het wordt ook gekenmerkt door de grote administratieve gebouwen van de stad en enkele grotere industriële panden die vandaag leegstaan of in een nabije toekomst leeg komen te staan. Er worden dan ook vele potentieplekken aangeduid die in dit gedeelte van de stad gelegen zijn. Het is dus een stadsdeel van een grote potentie voor herontwikkeling. De site Strobbe, de site Scheldeman, de site Dacar, het Klooster de Pelichy , het stationsgebied en ga zo door.

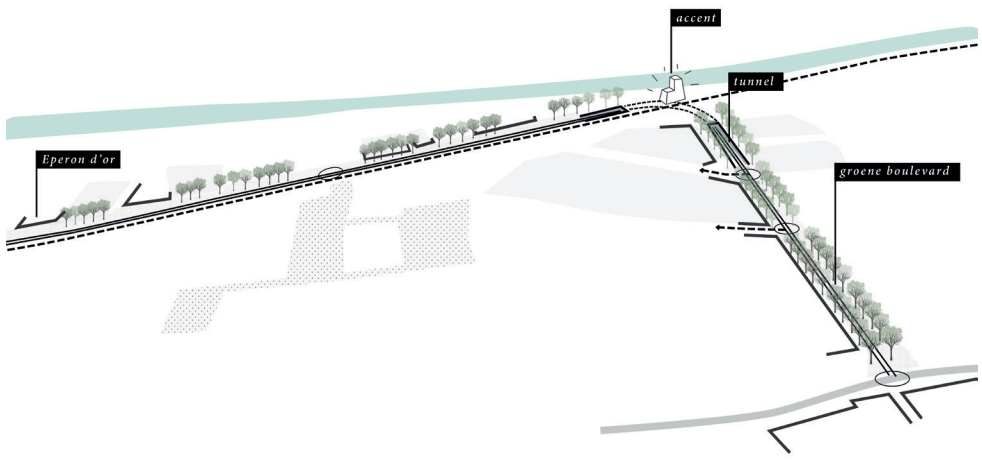
Het RUP administratief centrum werd al opgemaakt en er werd reeds een plan opgemaakt voor de stationsomgeving van Izegem. Kortom voor deze omgeving zijn er al heel wat plannen opgemaakt, ruimtelijke plannen, mobiliteitsplannen, infrastructuurplannen,… Wij hebben al deze studies kritisch doorgenomen en hier zoveel mogelijk interessante informatie uitgehaald. Algemeen kunnen we zeggen dat er heel wat waardevolle ideeën in de verschillende plannen terug te vinden zijn, maar dat nu vooral het totaalverhaal ontbreekt. Elk van deze plannen is vanuit een specifieke optiek of problematiek opgemaakt. Soms ontbreekt de ruimtelijke coherentie.

In de visie op de stationsomgeving van Sum ontbreekt bijvoorbeeld de ruimtelijke integratie in de rest van de Oostelijke rand. We denken dat al dit werk niet opnieuw gedaan moet worden. Veel ideeën liggen reeds op tafel zijn op verschillende momenten reeds besproken geweest. Wij streven ernaar om deze verschillende ideeën met elkaar te integreren tot een ruimtelijk samenhangend en kwalitatief stadsdeel. Met de potenties die in het gebied gelegen zijn, en het gebrek aan overkoepelende visie zien we de kans om in het masterplan een voorstel te doen om deze Noordoostelijke rand als één van de belangrijkste projecten naar voren te schuiven. Hier hebben we echt de kans om het gezicht van Izegem ingrijpend te veranderen en daarmee de identiteit van het bestaande centrum nog verder te versterken.

We definiëren 4 structurerende principes voor de Noordoostelijke rand.

Aanduiding van de Noordoostelijke rand (gearceerd), aansluitend op het hoofdcentrum (rood)

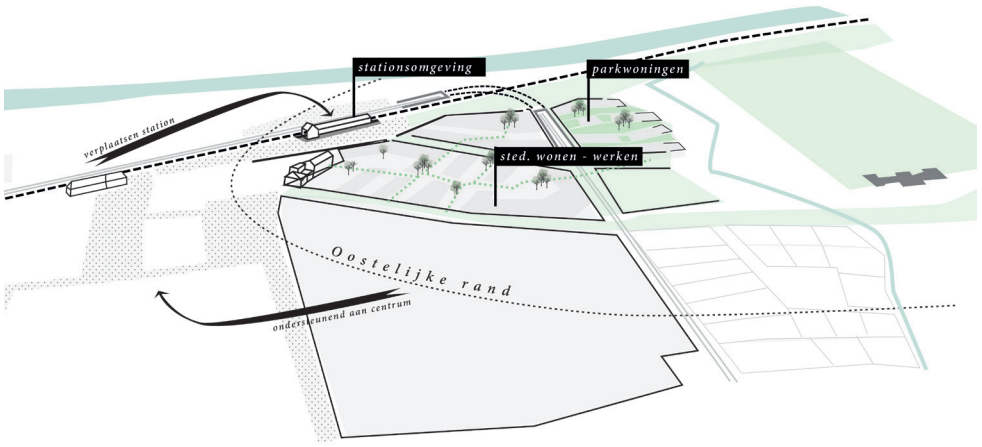
1. De stadsboulevard structureert en biedt ontwikkelingskansen



Om het centrumgebied te ontlasten van doorgaand verkeer werd er in het mobiliteitsplan een nieuwe ontsluitingsweg voor het centrum voorgesteld. In het masterplan voor het stationsgebied werd deze ontsluitingsweg voorgesteld ter hoogte van de Dirk Martenslaan, om via de parkeerplaats bij de brandweer over het spoor aan te takken op de Prins Albertlaan.

We stellen voor deze ontsluiting hoofdzakelijk te bewaren maar in de plaats van een bocht te maken voor de brandweerkazerne, de structuur rechtdoor te trekken zodat de lijn van de nieuwe stadsbouvelard een nieuwe lijn vormt die de kapstok kan worden voor de herstructurering van de hele Oostrand. Het nieuwe stedelijk museum krijgt ook een adres aan deze stadsboulevard.

2. Een hedendaagse stadsuitbreiding



We zien de mogelijkheid om de Oostelijke rand te ontwikkelen als nieuw en ondersteunend onderdeel van de stad. Een hedendaagse uitbreiding van de historische stad.Door het slim inzetten van programma binnen dit gebied, waaronder stedelijke functies zoals de bibliotheek en de post, maar ook andere functies die aansluiten op het centrum, maar daar geen plaats vinden, en de stationsomgeving wordt het gebied opgeladen. Enerzijds willen we beter aansluiten op het bestaande historische weefsel, maar anderzijds willen we een hedendaags groen stadsdeel maken dat de overgang maakt naar de groene rand. Nieuwe vormen van stedelijk wonen die densiteit combineren met een woonkwaliteit die mensen kan overtuigen om in de stad te blijven wonen zijn hier perfect op hun plaats.

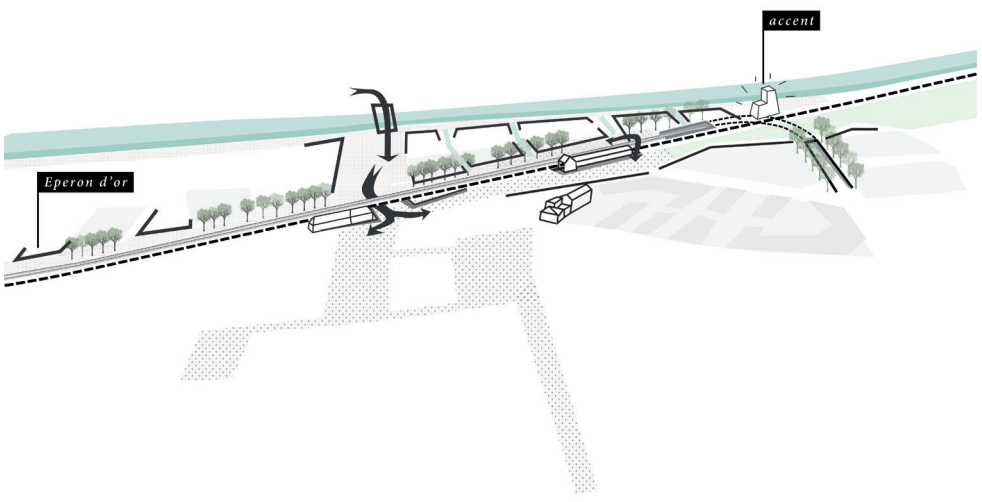
3. Doorwaadbaarheid en de relatie met de groene rand

Het projectgebied ligt op de rand van het stedelijke gebied en het openruimte gebied van het Blauwhuis. De kasteelstraat is een belangrijke historische verbinding die tot op heden duidelijk waarneembaar is in het centrum.

We hebben de mogelijkheid om een nieuw stedelijk park te maken, aansluitend op het Blauwhuis. We willen de verbinding tussen deze groene rand en het centrum zo sterk mogelijk maken door veilige trage verbindingen.

Ook doorheen het weefsel van de Oostelijke rand willen we de doorwaadbaarheid vergroten door verder te bouwen op het bestaande weefsel van doorsteken en paden.

4. De stationsomgeving en de relatie met het kanaal



Tussen het kanaal, het historische centrum en de groene rand ligt vandaag een grote open en ongestructureerde zone. Deze ruimte, die vooral bepaald zal worden door de inrichting van de toekomstige stationsomgeving moet volgens ons ingezet worden om de relatie tussen het centrum en het kanaal te versterken. Hierdoor wordt de historische relatie met het water terug hersteld en krijgt het station een centrale verbindende functie.

De nieuwe verbinding kan een impuls zijn om het gebied aan het kanaal verder te ontwikkelen tot een stadsdeel met een geheel eigen sfeer en identiteit, waarin wonen, werken, ontspanning en cultuur worden gemengd.

Een groene Oostrand, een verbindende stationsomgeving en een vernieuwde relatie met het water

1. De stadsboulevard:
2. groen wonen in het centrum
3. de Kasteelstraat verbind het centrum met de groene rand
4. het bouwblok van het klooster opent zich
5. ingangen waarderen Kloostersteeg op
6. tuin Blauwhuis als openbare toevoeging voor het park
7. groen wonen in het park
8. stadspark Blauwhuis
9. woonaccent op hoek van het gebouw
10. busstation laadt het stationsplein op
11. nieuwe parkeermogelijkheid voor het centrum
12. het blauwpark loopt door over de sporen
13. nieuwe locatie bibliotheek laadt stationsplein op
14. historische hoekpanden in het groen
15. stationsplein als nieuwe plek in de Oostrand
16. nieuwe kop voor het stationsplein
17. nieuwe ontwikkeling laadt het plein op
18. korenmarkt, terug een plein
19. ruimte onderdoorgang legt verbinding met Eperon d’OR
20. oude stationsgebouw krijgt nieuwe functie
21. het nieuwe station brengt je over de sporen
22. Kiss en ride ter hoogte van de boulevard
23. een nieuwe gevel aan de boulevard
24. downgraden brug en aanlanden thv de boulevard.
25. verbinding historisch centrum kade en kanaal
26. museum’plein’ zet de musea in de verf
27. fietsbrug vanaf te behouden gedeelte brug
28. de kanaalkade als nieuwe verblijfsplek
29. toren als markering van het centrum en aankondiging van de kanaalzone
30. ‘Rangeerpark’ loopt door naar het centrum

30
22
29
27
21
15
12
30
13
10
11
9
2
7
1
8
4
3
6

De stadsboulevard structureert het nieuwe stadsdeel

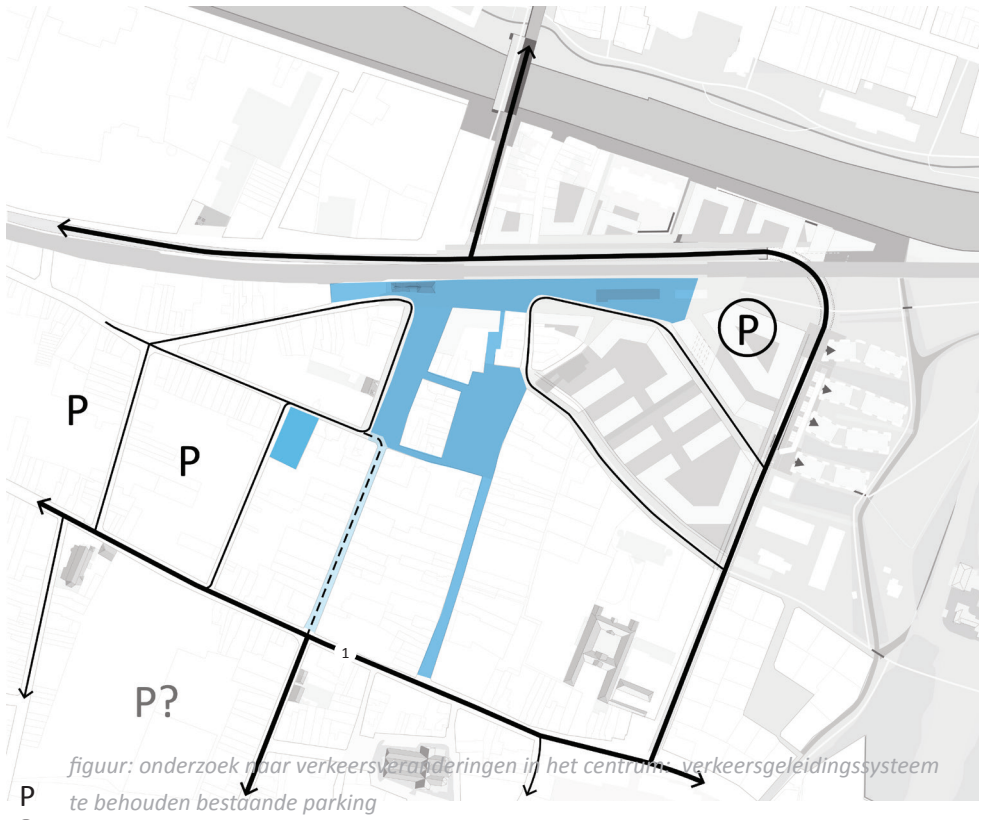
De komst van de ontsluitingsweg zoals voorgesteld in het mobiliteitsplan zien we als een mogelijke kans. We mogen deze verkeersas echter niet op een louter infrastructurele manier bekijken. De nieuwe weg moet een stadsboulevard worden die het de Noordoostelijke rand actief structureert en nieuwe ontwikkelingskansen biedt. Ook zou deze nieuwe weg de bereikbaarheid van het centrum verregaand kunnen verbeteren.

Nieuwe functies, die bij het centrum horen, maar waarvoor in het centrum geen plaats is, of die bij een stationsomgeving horen, kunnen langs de boulevard hun plek krijgen en dragen bij tot het beeld van een levendige stadsboulevard die verbindt eerder dan scheidt. In het profiel van de boulevard willen we voldoende ruimte geven voor bomen en groene bermen en aandacht hebben voor de oversteekbaarheid voor zacht verkeer.

De auto heeft vandaag de bovenhand in het centrum van Izegem. Zowel parkeren als doorgaand verkeer zorgen ervoor dat de publieke ruimte niet optimaal als verblijfs- en ontmoetingsruimte kan worden ingezet. In het masterplan willen we onderzoeken of we hieraan iets kunnen veranderen. We willen graag onderzoeken hoe we de mobiliteit op de schaal van het centrum kunnen verbeteren. We zien bijvoorbeeld een interessante te onderzoeken piste in een verkeersgeleidingssysteem, dat de wagens selectief tot bij hun parkeerplaatsen in of buiten het centrum leidt, zodat de zone rondom de Grote Markt, Melkmarkt en Korenmarkt verkeersvrij kan worden gemaakt. De nieuwe stadsboulevard kan hierin een belangrijke rol spelen.

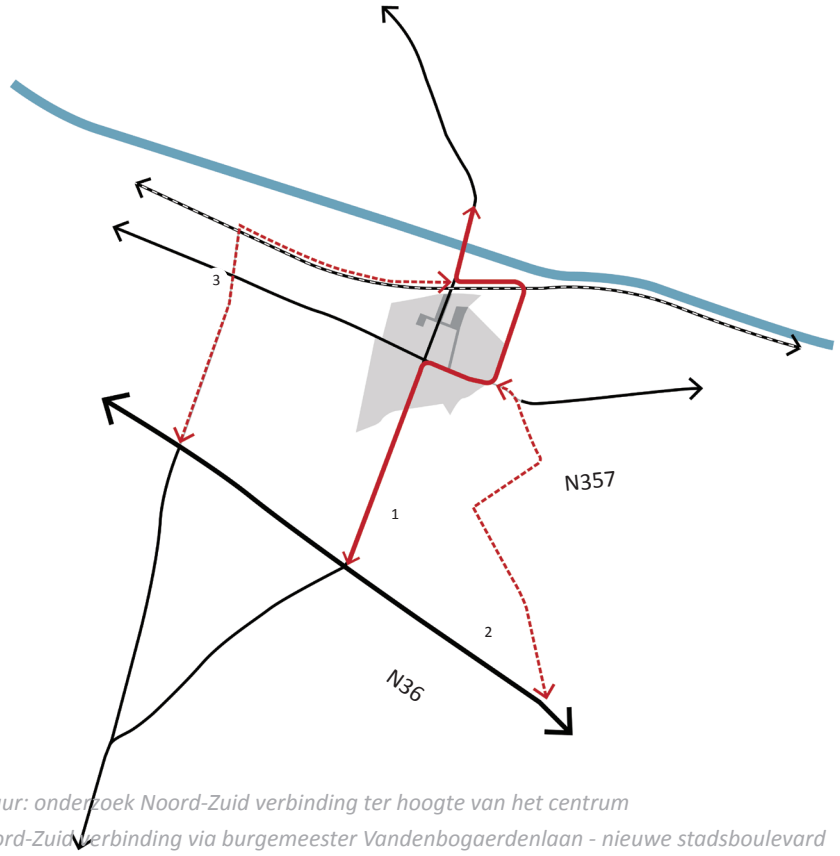
Ook willen we in het masterplan onderzoeken we welke impact de Noord-Zuid verbinding heeft op het centrum. Zijn er door middel van kleine aanpassingen op korte termijn veranderingen door te voeren die de leefbaarheid van het centrum kunnen verbeteren?

Op de onderstaande afbeeldingen tonen we u mogelijke alternatieven die we verder willen onderzoeken op de beide schalen. In het plan van aanpak tonen we hoe we deze verkeersonderzoeken in de masterplanfase willen aanpakken.



figuur: onderzoek naar verkeersveranderingen in het centrum - verkeersgeleidingssysteem

P *te behouden bestaande parking*
Ⓟ *nieuwe grote randparking*
P? *te onderzoeken randparking*
1 *mogelijkheid tot verkeersvrij maken van nieuwstraat*



figuur: onderzoek Noord-Zuid verbinding ter hoogte van het centrum

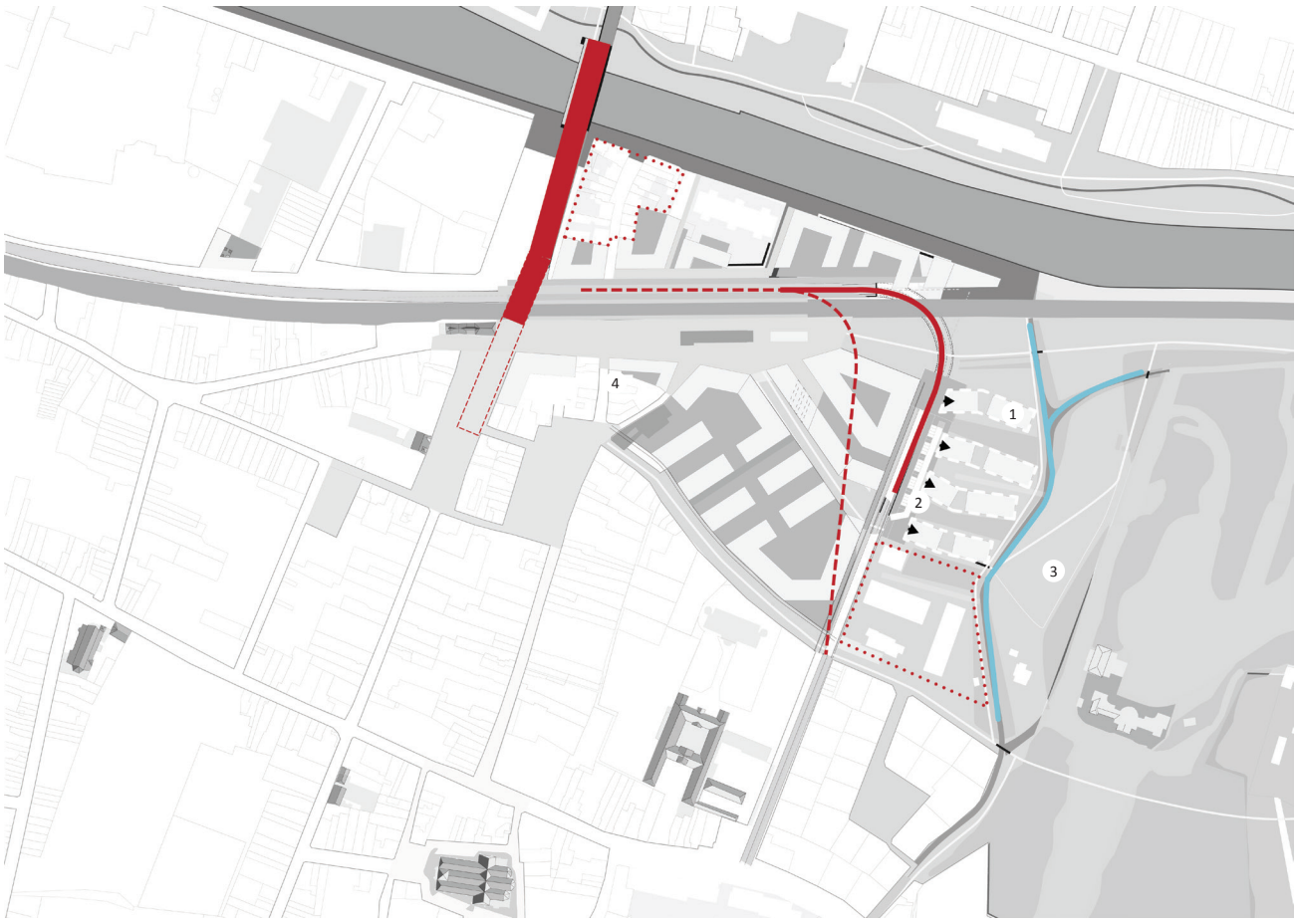
1 *Noord-Zuid verbinding via burgemeester Vandenbogaerdenlaan - nieuwe stadsboulevard*
2 *Alternatief Oost via Kortrijksestraat - Groenstraat*
3 *Alternatief West via Krekelmotestraat*

Blauwhuis stadspark | het stadsrandpark

Vlak bij het centrum van Izegem bevindt zich een groene landschappelijk rand, die begint met het Blauwhuis. Toch is dit vandaag in het centrum weinig voelbaar. Het Blauwhuis zelf is ook niet toegankelijk. Toch schuilt hierin een van de belangrijkste potenties om de stad een groenere aanblik te geven.

Wij stellen daarom voor om de doorsijpeling van het groen vanaf het Oostelijke landschap tot in het centrum als één van de centrale opgaves voor de Oostelijke rand te zien. We willen de verwevenheid tussen centrum en groen te versterken en het groen toegankelijker maken en zo een plek geven in het leven van de Izegemnaar. Ter hoogte van de site Scheldeman stellen we voor om een nieuw stadsrandpark te maken. Een park met een hoge natuurwaarde waarin kan worden gesport, gespeeld, gewandeld en gefietst. Ook nieuwe functies die bij het park zouden kunnen horen zoals horeca of de muziek- of tekenacademie zouden hier een plaats kunnen krijgen.

Het Blauwhuis vormt het decor van dit park. Aan de andere kant wordt het park afgewerkt met bebouwing die grenst aan de boulevard. Deze gebouwen staan loodrecht op het park. Ze bakenen het park af, maar trekken het ook naar binnen. Hier kunnen parkwoningen ontwikkeld worden die maximaal profiteren van hun ligging. Op de gelijkvloerse verdiepingen van de kopjes aan het park zouden functies, horende bij het park, hun plaats kunnen vinden.



Flexibiliteit en faseerbaarheid

Het plan dat we u voorstellen in dit boek hebben we opgemaakt met de visie 2030 in ons achterhoofd. We zijn op zoek gegaan naar een plan dat volgens ons een structureel verschil kan maken voor Izegem.

Hoewel we in dit plan duidelijke keuzes maken, liggen vele van deze beslissingen niet vast en is er heel wat flexibiliteit mogelijk in het plan. Dit schema toont een aantal van de keuzes of veranderingen die mogelijk zijn.

1. flexibiliteit ringweg in keuze voor een brug of een tunnel
2. mogelijkheid tot lichte verdraaiing van de boulevard indien noodzakelijk voor fasering. Ook een tijdelijke oplossing zonder de site van de brandweer en politie is mogelijk
3. flexibele parkgrens, op zoek naar evenwicht tussen park en bebouwing
4. behoud of afbraak van het viaduct zijn beide mogelijk, ook combinaties zijn denkbaar

De stadsboulevard structureert het nieuwe stadsdeel

De Korenmarkt, verbinden en verblijven

Door de verplaatsing van het functionele station en het wegnemen van het viaduct kunnen we de Korenmarkt terug herstellen als plein. Door het creeëren van een ruime onderdoorgang naar de overzijde van het spoor en de aanleg van een fietsbrug die de tunnel met het behouden deel van de centrumbrug verbindt, wordt de verbinding met het kanaal en de nieuwe museumsite versterkt. De Korenmarkt zal ontlast worden van autoverkeer. Het parkeren zal grotendeels verplaatst kunnen worden naar de nieuwe stationsomgeving. Dit geeft mogelijkheden voor een nieuwe inrichting van het plein als stedelijke verblijfsruimte.

De stationsomgeving

Het stationsgebied heeft een belangrijke plek in Izegem. Bijna geen andere stad heeft zijn station zo dicht bij het centrum als Izegem. Maar in combinatie met het viaduct is het stationsgebied vandaag een barrière en onbeduide ruimte in het centrum.

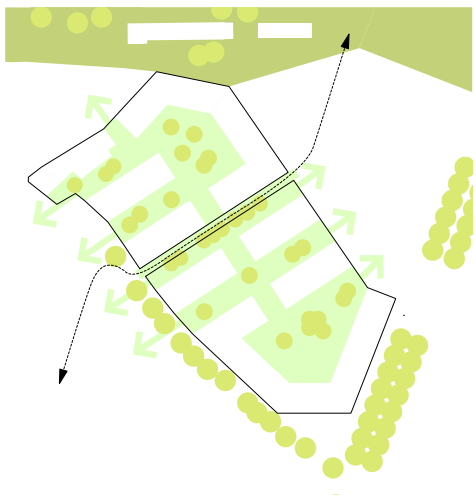
Net deze ruimte heeft vandaag veel potentie en daarop willen we inzetten in het masterplan. We stellen voor het station te verplaatsen en aan te grijpen als nieuwe pool ter hoogte van de Oostelijke rand. Door het verplaatsen van het station en het koppelen van de boulevard aan de nieuwe parkeerplaats kunnen we de levendigheid van het stationsgebied inzetten voor potentiële ontwikkelingen.

Het stationsplein komt ter hoogte van de vroegere Goederenkoer (zie montage op volgende pagina). Met het nieuwe parkeergebouw, de nieuwe bebouwing op de site Strobbe-administratief centrum wordt er een nieuwe gevel gevormd aan aan het station.

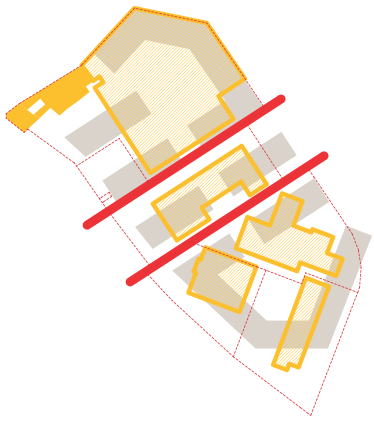
Strobbe

We verduidelijken onze methodiek voor de herontwikkeling van bestaande bouwblokken en de ontwikkeling nieuwe projecten met intensief ontwerpend onderzoek, aan de hand van het wedstrijdvoorstel voor de site Strobbe.

In een eerste fase onderzoeken we de bestaande context. We inventariseren de bestaande bebouwing, landschapselementen, randen, verbindingen, enz… Uit deze inventarisatie halen we enkele duidelijke richtlijnen die het toekomstige beeld kunnen vorm geven. Dit noemen we krachtlijnen voor het project, het zijn de harde randvoorwaarden die gerespecteerd moeten worden.



een groen gemengd bouwblok in een semi groene omgeving



fasering bouwblok - kavelgrenzen

volumes bouwblok Strobbe-administratief centrum

Strobbe als onderdeel van een nieuwe Oostrand en stationsomgeving

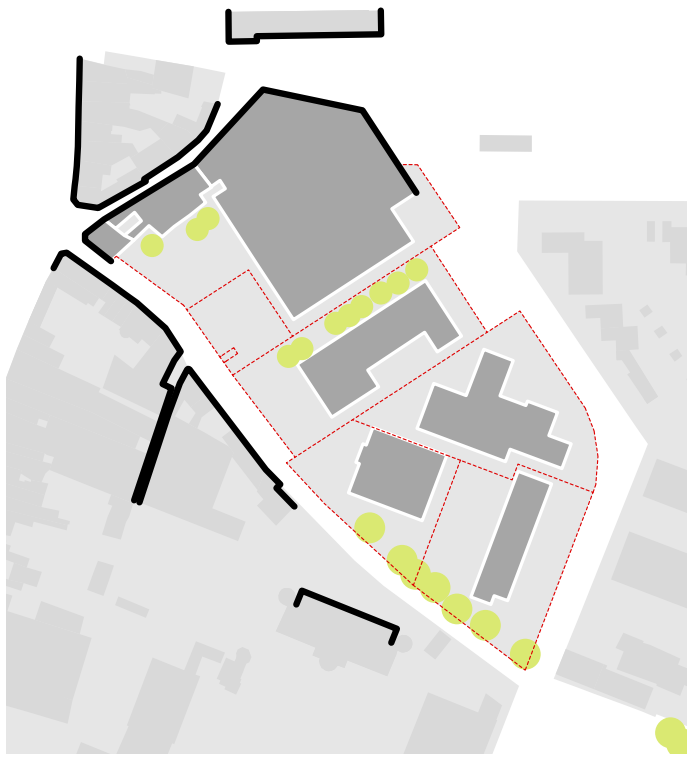
Voor de site Strobbe vormen de bestaande bebouwing en de eigendomsstructuur een duidelijke randvoorwaarde waarmee best rekening gehouden kan worden. De twee gebouwen op de hoek met de Grote Markt zijn historisch relevant en willen we bewaren en integreren in de herontwikkeling. Door zoveel mogelijk rekening te houden met de bestaande perceelgrenzen, kunnen we tot een makkelijk faseerbaar project komen en is de uitvoering ook mogelijk onafhankelijk van één of meerdere andere spelers. Binnen de site Strobbe zelf kan bekeken worden of het bestaande gebouw een goede structuur heeft en of deze kan ingezet worden bij de herontwikkeling. Zo kan hier een duurzaam project ontwikkeld worden.

De omliggende bebouwing vormt een ander interessant aanknopingspunt. De aanwezigheid van enkele bestaande gebouwen kan aangegrepen worden om een ontmoetingsruimte toe te voegen, dit zijn in het Noorden het nieuwe stationsgebouw en in het Zuiden het schoolgebouw. We creëren een nieuw stationsplein en een inkomzone voor de school en geven deze een duidelijke façade aan de overzijde door een aaneensluitende bebouwing en gevel.

De Kasteeldreef met de aanwezige laanbomen maakt de verbinding tussen de Grote Markt en het kasteel. We willen deze dreef verder in de verf zetten door de bomenstructuur aan te vullen en meer ruimte te geven. De nieuwe bebouwing die er langs komt aan de Zuidzijde van site Strobbe plaatsen we dwars waardoor tuinen zich tonen tot tegen de dreef en mee deel uitmaken van het groene karakter van deze verbinding. Eenzelfde strategie passen we toe aan de Noordzijde van de site Strobbe. Deze nieuwe ontwikkeling verenigt op die manier twee belangrijke karakteristieken van Izegem: hedendaags residentieel stadswonen in een groene omgeving.

De Noord-Zuid-doorsteek doorheen het bouwblok van het klooster en de school willen we een vervolg geven doorheen de nieuwe ontwikkeling. Langs de site Strobbe is op dit moment ook een doorsteek gelegen. We verbreden deze doorsteek, integreren de aanwezige boomstructuur en laten deze uitkomen op het nieuwe stationsplein. Via het plein kan zo de nieuwe groenverbinding langs de spoorlijn bereikt worden. We transformeren de achterkant hier naar een nieuwe voorkant voor Izegem.

De bebouwing op site Strobbe is in basis drie bouwlagen hoog, zodat er voldoende licht en lucht binnen het bouwblok kan getrokken worden. We voorzien accenten van 5 lagen hoog aan de Zuidoostelijke zijde langs de stadsboulevard naar de school en aan de Noordwestelijke hoek naar het nieuwe stationsplein. Deze twee stedelijke ruimtes worden hierdoor in scène gezet.



bestaande situatie Strobbe

architectuur ontwerp Strobbe

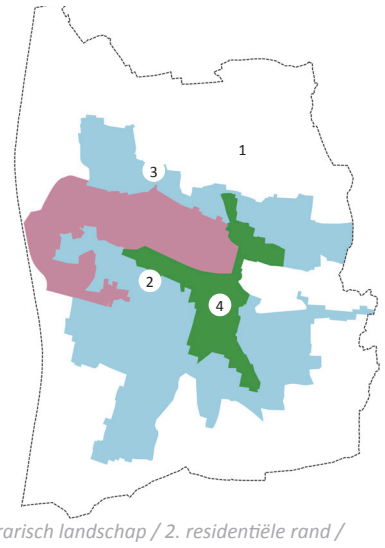
PLAN VAN AANPAK

Een masterplan met verschillende onderdelen

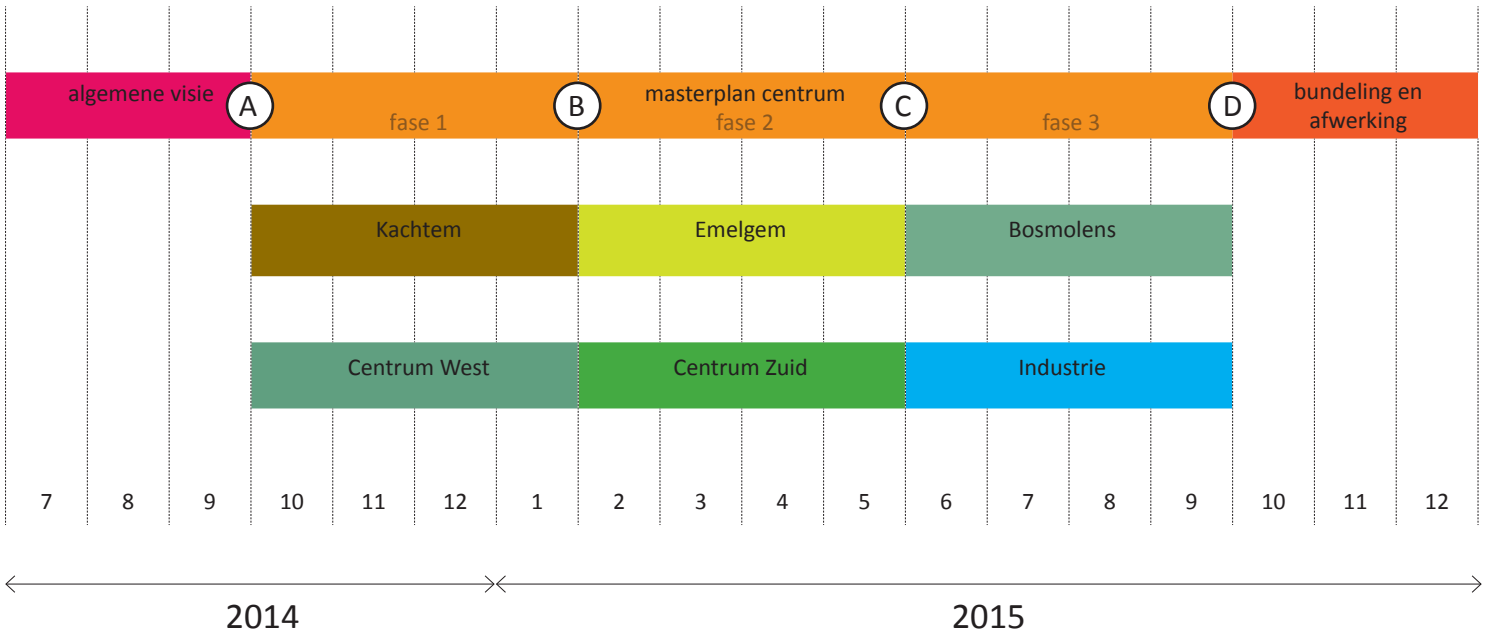
Izegem is geen doorsnee stad. Omwille van de complexiteit van het grondgebied en de veelheid aan verscheidene projecten zien we het masterplan van Izegem als een proces bestaande uit meerdere onderdelen. De verschillende projectonderdelen doorlopen een eigen aangepast parcours gekaderd binnen een overkoepelend proces. We delen het grondgebied van Izegem op in 4 verschillende projectonderdelen, voortkomend uit de lezing van het grondgebied in het begin van dit document. De visie voor het gehele grondgebied van Izegem zal het kader vormen waarbinnen deze onderdelen op elkaar worden afgestemd:

1. **Algemene visie van het grondgebied Izegem:** Op deze schaal willen we de thema's onderzoeken die gelden voor het gehele grondgebied van Izegem. Hierin vormen we een overkoepelende visie die later als basis gebruikt kan worden voor het opmaken van de andere deelmasterplannen. De opmaak van dit kader vindt best bij de start van het proces plaats zodat de overige deelprojecten van hieruit kunnen versterkken. De 3 lezingen zoals in dit boek weergegeven zijn een eerste aanzet van een visie op deze schaal.

- **Het hoofdcentrum:** Dit behelst het gebied van het historische centrum van Izegem en van de omliggende ondersteunende gebieden. Deze ruimte is, zoals we eerder in het document aangaven, een gebied waar veel lopende projecten of toekomstige ontwikkelingen gelegen zijn, zoals het RUP administratief centrum, het masterplan van de stationsomgeving. Deze projecten zullen binnen het masterplan voor het hoofdcentrum een plaats krijgen. Omwille van de veelheid en complexiteit van dit deelmasterplan wordt de tijd hiervoor ruim ingeschat. We stellen voor de werkzaamheden van dit projectonderdeel parallel te laten lopen met de structuurschetsen van de volgende kernen.
- **De kernen Kachtem, Emelgem, Bosmolens, Centrum West en Centrum Zuid:** Izegem telt een heel aantal kernen, zowel in het centrumgebied als in de residentiële rand. Omdat de schaal van de ingrepen en de betrokkenheid van de bewoners van Izegem anders is in deze wijk, willen we de aanpak per kern apart benaderen. Elke kern wordt behandeld als een deelmasterplan met een aanpak op maat.
- **Industrie:** De industriezone van Izegem en dan vooral die langs het kanaal is een apart verhaal. Omwille van de specifieke problematiek van het gebied stellen we voor een apart masterplan op te maken voor de industriezone. Dit behelst de gehele industriezone in Izegem, zowel de grote zone aan het kanaal, als de zone die zich uitstrekt naar de N36 en de autosnelweg. Dit laat ons toe ook hier op maat te werken en de juiste stakeholders bij de opmaak te betrekken.



1. agrarisch landschap / 2. residentiële rand / 3. industrie / 4. centrumgebied



Stappenplan

In het schema willen we een beeld geven hoe we de timing van het gehele masterplan zien. Met het opsplitsen van het masterplan in projectonderdelen stellen we voor om enkele processen te laten overlappen. We stellen voor om te starten met de overkoepelende visie van het grondgebied Izegem. Deze hebben we nodig om aan de deelprojecten te kunnen beginnen. Hierin zit ook de algemene analyse en inventarisatie vervat.

Vervolgens starten parallel aan elkaar het masterplan van het centrum en de kernen. Het proces van het masterplan van het centrum zal omwille van de complexiteit een langere tijd in beslag nemen. De masterplannen voor de kernen lopen parallel met het masterplan van het centrumgebied en zullen per twee kernen behandeld worden. Ook het masterplan voor de industrie wordt hierin mee ingeschreven.

We voorzien een laatste fase waarin de bundeling van al het werk plaats vindt en waarin het masterplan afgewerkt wordt. De verschillende deelmasterplannen worden gebundeld tot één overzichtelijk, leesbaar en wervend document.

Deze kalender toont de timing van het project per maand en toont wanneer de overlegmomenten, presentaties en participatiemomenten voorzien kunnen worden. We voorzien een overlegritme met 1 overleg per maand. Tijdens de startvergadering moet deze kalender samen met de opdrachtgever verder opgemaakt worden en alle overleg- en beslissingsmomenten worden vastgelegd.

(A) Participatiemoment algemene visie
(B) Participatiemoment fase 1 masterplan centrum & resultaten Kachtem en centrum west
(C) Participatiemoment fase 2 masterplan centrum & resultaten Emelgem en centrum zuid
(D) Resultaten masterplan centrum & resultaten Bosmolens en industriezones

Deelmasterplannen in 3 fases

Elke deelmasterplan wordt apart behandeld en zal 3 algemene fases doorlopen. De duur van de fases is afhankelijk van de complexiteit van het deelmasterplan. Aan het doorlopen van ondergenoemde fases koppelen we tevens de participatiemomenten. Uitgaande van de complexiteit van het (deel)masterplan verandert ook de participatie die hieraan gekoppeld is. Hierover vertellen we meer in het hoofdstuk participatie.

Fase 1: Van analyse naar visie

Startvergadering projectteam

op de startvergadering wordt het voorgestelde plan van aanpak besproken en als een concrete timing uitgezet. We proberen zo veel mogelijk overlegmomenten vanaf de start vast te leggen. Verder is het de bedoeling om alle mogelijke startinformatie te bespreken en aan te vullen. We zullen als ontwerpteam een oplijsting opmaken van het benodigde materiaal.

Thematische analyse

Er zal een eerste evaluatie van de offertevoorstellen worden gedaan. Op basis van de feedback kan het ontwerpteam de reeds uitgevoerde analyse van het ruime projectgebied verder verfijnen en uitbreiden waar nodig. Lacunes in de planningscontext moeten in deze fase verder verduidelijkt worden. Er zullen ook een aantal directe gesprekken met de belangrijkste stakeholders en gemeentediensten worden ingepland om de gegevens van de projectdefinitie te verduidelijken. Dit kunnen ook stakeholders voor de verschillende deelprojecten zijn.

Al deze informatie proberen we tijdens de analyse te structuren volgens een aantal thema's. We rafelen als het ware de realiteit en de bestaande identiteit van de site uiteen in een aantal opbouwende lagen. We zullen de belangrijkste knelpunten en potenties in kaart brengen en bespreken.

Krachtlijnen

Voor elk van deze thema's proberen we tot een duidelijke visie te komen. De thema's uitgezet in deze wedstrijd zijn daar een eerste aanzet toe. Het resultaat moet meer zijn dan een analysedocument, het moet ook een eerste interpretatie geven, een zoektocht naar de identiteit van de bestaande context.

De krachtlijnen leggen een algemene visie vast die voldoende duidelijk is om een kader te bieden aan het ontwerpend onderzoek, maar anderzijds nog voldoende vrijheidsgraden bevat om het ontwerpend onderzoek niet te beperken. We bepalen de harde randvoorwaarden en de thema's waarbinnen nog scenario's ontwikkeld kunnen worden.

De visie bevat een ruimtelijk luik, maar ook een programmatorisch luik waarmee we aan de hand van scenario's in de volgende fase aan de slag kunnen.

Deze visie met betrekking tot de verschillende thema's willen we voorleggen aan de werkgroep om zo de mogelijke toekomstige identiteit of beeld vast te leggen. Slechts met een brede consensus hierover heeft het ontwerpteam een duidelijk kader om binnen verder te werken. De 'scope' en de harde randvoorwaarden van de opdracht wordt vastgelegd.

Participatie - Co-productiemoment 1: Visie

Inventarisatie en analyse verdiepen

We vinden het belangrijk om de bewoners van Izegem voldoende vroeg in het proces te betrekken. Op dit moment in het proces hebben we een inventarisatie, analyse en algemene visie aan de hand van krachtlijnen.

De inventarisatie en analyse worden voorgesteld. De bewoners van Izegem zijn de echte ervaringsdeskundigen. Zij kennen hun eigen gemeente, met z'n sterktes en zwaktes, beter dan wij in deze beperkte periode ooit kunnen bereiken. Op dit eerste co-productiemoment kan op deze manier de inventarisatie en analyse verdiept worden.

Tegelijkertijd tonen we aan dat onze ideeën niet zomaar uit de lucht gegrepen zijn, maar gestoeld zijn op een grondige inventarisatie en analyse.

Visie bediscussiëren

De visie die opgetekend staat in de verschillende krachtlijnen wordt voorgesteld en bediscussieerd. Het is niet perse de bedoeling om op dit co-productiemoment tot een consensus te komen. Het is belangrijker dat alle mogelijke onderwerpen aangeraakt worden, zodat wij een volledig overzicht over wat er leeft in de gemeente krijgen. We bekijken samen met de stakeholders of we alle thema's naar voren hebben gebracht; of we de juiste problemen hebben aangekaart; of we de juiste hypotheses voor mogelijke oplossingen naar voren schuiven. De bedoeling is dat we na dit co-productiemoment een duidelijk kader hebben waarbinnen we de rest van de opdracht kunnen uitvoeren.

Inspraakwandelingen

We vinden het belangrijk om een typische vergadersfeer te vermijden. Het is niet de bedoeling dat de ontwerper presenteert en de bewoner reageert. We willen een open een creatieve sfeer creëren waarin bewoners zelf met ideeën kunnen komen. Vandaar dat we voorstellen om bijvoorbeeld discussiewandelingen te organiseren. Een wandeling langs enkele plekken die volgens ons een strategische rol kunnen spelen in het masterplan of die illustratief zijn voor een bepaald probleem. Tijdens de wandeling overlopen en bediscussiëren we de verschillende krachtlijnen. Er kunnen foto's genomen worden van andere plekken die door de bewoners op de wandeling worden aangeduid. Na de wandeling in verschillende groepen kan er nog een plenair deel, waarin de verschillende groepen hun resultaten presenteren, worden georganiseerd. Voor vele bewoners kan dit een andere blik werpen op hun eigen gemeente die ze dachten zo goed te kennen.

Fase 2: Van visie naar ontwerp

Scenario's

Binnen deze fase willen we ongedwongen en creatief nadenken over de opgave. Door ontwerpend onderzoek op thematisch niveau willen we verschillende pistes onderzoeken en nagaan welke richtingen we ruimtelijk kunnen uitgaan.

We gaan vooral werken op inhoud aan de hand van intensief ontwerpend onderzoek. We starten met de toetsing van de verschillende ruimtelijke scenario's binnen de visie voor elk van de thema's. Deze scenario's worden besproken met de rest van het ontwerpteam in de workshops en binnen de werkgroep. Met deze input komen we tot voorkeurscenario's.

De voorkeursscenario's houden elk op een eigen manier rekening met de in de eerste fase uitgezette randvoorwaarden en bieden een gepast antwoord op de gestelde behoeften en eisen. Ze worden afgetoetst en geëvalueerd op verschillende fronten: ruimtelijk, programmatorisch, plan economisch, mobiliteit, milieu, duurzaamheid,... We lijsten de voor- en nadelen op.

Deze voorkeursscenario's verfijnen we verder tot een ontwerp dat duidelijk en wervend wordt gevisualiseerd. We kunnen hiervoor gebruik maken van maquettes, renderings, tekeningen, schetsen,… We voorzien om tijdens deze fase zo concreet mogelijk te gaan in onze ruimtelijke uitwerking van de voorkeursscenario's. Door iets concreet te tonen dwingen we iedereen om een standpunt in te nemen en tonen we duidelijk wat de mogelijkheden zijn maar ook de gevolgen van bepaalde keuzes.

Het kan zijn dat een van de scenario's als meest gewenste scenario naar voren komt maar dit hoeft niet. Op dit moment is het vooral belangrijk dat we alle mogelijke meningen en gevoeligheden hebben kunnen verzamelen. Het is pas in de volgende fase dat we echt een consensus willen voorstellen en naar een project toe willen werken.

Participatie: Co-productiemoment 2: Ontwerp

Tentoonstelling

Op dit moment is er heel wat materiaal geproduceerd. Op een gewone inspraakvergadering zouden de bewoners veel te weinig op de hoogte zijn van de voorstellen om op een onderbouwde manier te kunnen reageren. We denken dan ook dat iedereen de tijd moet krijgen om het opgemaakte materiaal door te kunnen nemen. Net zoals we reeds bij verschillende andere projecten hebben gedaan denken we dan ook nat het interessant kan zijn om een tussentijdse tentoonstelling te organiseren waar de verschillende voorstellen te bezichtigen zijn. Op deze tentoonstelling kan een ideeën box aanwezig zijn waarin de bezoekers opmerkingen en ideeën kwijt kunnen. Tijdens de tentoonstelling kunnen ook een aantal begeleide presentaties plaats vinden voor specifieke bewonersgroepen, doelgroepen of stakeholders. Ook workshops zouden kunnen worden georganiseerd waarbij de deelnemers zelf de pen in handen kunnen nemen en op een creatieve manier bijdragen aan het proces. Op al deze manieren krijgen we tegen het einde van de tentoonstelling een goed beeld van de manier waarop de verschillende voorstellen worden ontvangen.

Einddiscussie

Op het einde van de tentoonstellingsperiode kan nog een algemene presentatie met discussie worden georganiseerd. De ontwerpen kan op basis van de verzamelde opmerkingen tijdens de tentoonstelling een overzichtspresentatie in elkaar steken, eventueel al met voorstellen hoe hiermee om te gaan in het vervolg van het proces.

Fase 3: Van ontwerp naar project

Stedenbouwkundig kader

In deze laatste fase nemen we opnieuw wat afstand van de vorige zeer concrete fase door naar een aantal krachtlijnen te werken. Een masterplan moet strategisch en flexibel zijn aangezien het lange tijd moet meegaan. Het moet een duidelijk kader vormen om toekomstige ontwikkelingen te sturen maar legt zeker niet alles vast. Op basis van de reacties op het ontwerpend onderzoek kunnen we een ruimtelijke consensus voorstellen. Er wordt vastgelegd wat de structurerende elementen zijn van het ontwerp. We tonen aan wat prioriteiten zijn en wat minimaal noodzakelijke randvoorwaarden zijn voor uitwerking en invulling. Tegelijkertijd proberen we voldoende ruimte te laten voor een flexibele invulling op de lange termijn.

Beeldkwaliteit die inspireert

Naast het algemene stedenbouwkundige kader bieden we ook een veel concretere visie op beeldkwaliteit aan, zowel voor de publieke ruimte als voor de architectuur. Voor de uitwerking van de publieke ruimte en voor de profielen van de straten kunnen vrij gedetailleerd vastleggen wat we willen. Voor andere zaken, bijvoorbeeld de architectuur van nieuwbouwprojecten is dit veel moeilijker. Door alles vast te leggen garanderen we nog altijd geen kwaliteit. We denken dat het belangrijker is om sturende en inspirerende principes uit te zetten.

Actieplan

Anderzijds willen we wel trachten om binnen deze krachtlijnen een aantal concrete strategische projecten te definiëren. Projecten die we precies kunnen beschrijven (betrokken partijen, financieel, timing, locatie, ruimtelijke randvoorwaarden, vervolgstappen,…). We zullen projectfiches opmaken voor de verschillende projecten. Deze kunnen worden gebruikt voor het vervolgtraject na het masterplan. We doen ook een aanzet van faseringsvoorstel met een concreet actieplan voor het vervolg van het procesverloop. Het actieplan zien we als een draaiboek voor het vervolg van de ontwikkeling van de projectsite, met timing en fasering. Het programma van eisen wordt uitgezet. De ruimtelijke ingrepen worden bovenop de eigendomsstructuur gelegd.

Handleiding

De bedoeling bij de opmaak van het einddocument is dat het gelezen kan worden als een handleiding voor de ontwikkeling van de gemeente. De gemeentediensten, maar ook externen, die op een of andere manier bij de ontwikkeling van de gemeente zijn betrokken kunnen zich met dit masterplan snel inwerken in de vooropgestelde visie. Het document draait de neuzen in dezelfde richting.

Participatie: Co-productiemoment 3: Eindpresentatie

Eindpresentatie

We tonen het eindresultaat van het masterplan. Dit kan ook aan de hand van brochures of een langer lopende tentoonstelling. Belangrijk is om enerzijds terug te koppelen naar de opmerkingen en suggesties die op de vorige momenten zijn naar boven gekomen. Hoe zijn die verwerkt in het masterplan? En anderzijds om duidelijk te maken hoe het project nu verder zal lopen en op welke manier de stakeholders verder in het proces een rol zullen kunnen spelen.

Evenement

De eindpresentatie zou kunnen gekoppeld worden aan een bestaand evenement, zoals de kermis of een gemeentefeest. Een mogelijkheid is ook om bijvoorbeeld een tijdelijke interventie te doen die een van de resultaten van het masterplan concreet maakt. Bijvoorbeeld het afbakenen van een mogelijk toekomstig pleintje door tijdelijke inrichting, zoals hiernaast getoond voor een project in Brussel.

Alle masterplannen kunnen uiteindelijk gebundeld worden in het overkoepelende masterplan van het gehele grondgebied van Izegem. We zien het eindproduct van dit overkoepelende masterplan als een atlas voor Izegem. In dit document kunnen de masterplannen van de verschillende projectonderdelen samenkomen. Dit boek kan vervolgens door de stad gebruikt worden als naslagwerk van het proces en actief document voor de toekomst. We zien het boek als een groeiend document dat de masterplannen en toekomstige projecten kan herbergen.

Participatie

We willen binnen het masterplan op de verschillende schalen participatie toepassen. De complexiteit van de deelmasterplannen is verschillend. Daarom stellen wij ook een aangepast participatie parcours aan per deelproject. We doen dit voorstel binnen deze offerte omdat we uit ervaring weten dat wanneer je met verschillende projectschalen werkt je niet altijd de juiste doelgroep bereikt. Zo zullen de meeste bewoners van Izegem geïnteresseerd zijn in de projecten op schaal van Izegem en het centrum. Maar de bewoners van Kachtem zullen minder interesse hebben in de nieuwe plannen voor de kern van Bosmolens.

Zoals eerder vermeld in het document willen we de algemene participatie koppelen aan de indeling van de fasering.

Omwille van de complexiteit en het belang van de projecten van het centrumgebied voor de bevolking stellen we voor om in dit deeltraject actieve participatie van de bevolking te voorzien. Binnen het masterplan stellen we voor op het einde van elke fase een communicatiemoment in te lassen.

De participatie van de deelkernen zijn in vergelijking met het centrumgebied en de algemene visie minder breed. Toch vinden we het belangrijk om de juiste mensen in het proces aan te spreken. We stellen voor om voor elk van de vijf kernen/wijken een raad op te stellen. Deze raad zal gedurende het participatieproces actief betrokken worden bij het proces. Halverwege het proces kan door middel van een wandeling/ tentoonstelling ideeën gesprokkeld worden en terugkoppeling gebeuren van het proces. De verdere doorvertaling van kan later gebeuren via de wijkraden naar de bewoners.

Voor het masterplan van de industriezone, zien we de participatie meer als een compact proces waar voornamelijk stakeholders en directe betrokkenen, betrekken in het proces.

discussiewandeling masterplan Kortenberg

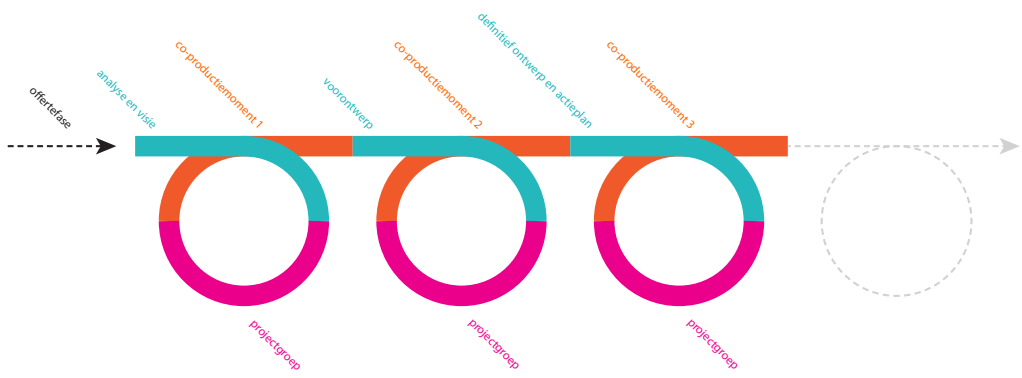
communicatiemoment masterplan OCMW domein Sinaai

tentoonstellingsweek masterplan OCMW domein Sinaai

participatiemoment masterplan Kortenberg

Overlegstructuur

Het proces dat we voorstellen is geen lineair proces. Het is een cyclisch proces dat per cyclus een aantal fasen doorloopt. Het ontwerpteam start met de opmaak van studiemateriaal. Dit materiaal wordt doorgenomen met de specialisten en de projectgroep om de haalbaarheid van de verschillende voorstellen af te toetsen. Vervolgens worden de voorstellen in co-productie met de verschillende stakeholders besproken. Hieruit komen nieuwe ideeën, aanvullingen, aanpassingen,... Deze worden verwerkt in een nieuwe studiefase. Tijdens het masterplan doorlopen we 3 dergelijke cycli, analyse en visie, voorontwerp, definitief ontwerp en actieplan. Maar dit proces hoeft niet op te houden met het einde van het masterplan. Integendeel, het zou ook na de opmaak van de studie nog door kunnen lopen tot en met de realisatie van concrete deelprojecten.
Tijdens het proces werken we met verschillende groepen waaraan we onze projecten (ideeën en bevindingen) toetsen. Als eerste groep hebben we de projectgroep. Hierin zetelen personen die rechtstreeks met het project in contact staan en een beslissende rol hebben. Dit zijn met name medewerkers van de stad, de opdrachtgever en mensen die direct betrokken zijn bij het project en de te nemen beslissingen. Met hun bespreken we de voortgang van het project en worden belangrijke punten (vragen/opmerkingen) besproken. De tweede groep die belangrijk is binnen het proces is de stuurgroep. Deze groep is vaak omvangrijk en bevat de verschillende stakeholders, de gebruikers en andere betrokken partijen van het project. Met hun wordt het project doorsproken om voornamelijk ideeën te spuien, maar ook om te toetsen of zij als kenners het eens zijn met wat er als project op de tafel ligt. In deze groep kunnen bewoners zetelen, leden van de jeugdbeweging, de seniorengroep, de wijkraad etcetera. De invulling van beide overleggroepen is afhankelijk van het project.



Raming en studiekost

MASTERPLAN	
globale visie masterplan	10 000 €
masterplan centrum	45 000 €
deelmasterplannen (10 000 € per stuk)	60 000 €
bundeling en afronding	10 000 €
MOBILITEIT	
mobiliteitsadvies ikv MP	14 000 €
parkeerbeleidsplan	9 500 €
verkeerscirculatieplan	6 500 €
interpretatie MMM vracht	7 500 €

Mobiliteit

Hoewel de mobiliteitsaspecten maximaal worden geïntegreerd in het masterplan, willen wij in deze paragraaf iets dieper ingaan op de methodiek en inhoudelijke aspecten van het mobiliteitsonderzoek en –advies dat wij voorzien in dit ontwerp.

Een gedragen mobiliteitsvisie steunt gewoonlijk op een cijfermatige onderbouwing. Hoewel er reeds heel wat nuttige en relevante informatie ter beschikking is (bijvoorbeeld herkomst- bestemmingsgegevens voor het centrum, verkeerstellingen, …), vinden wij het raadzaam om bijkomend verkeersonderzoek uit te voeren. Zo kunnen we op zoek gaan naar mobiliteitsgerelateerde antwoorden op verschillende onderzoeksvragen en die op een objectieve en cijfermatige manier onderbouwen.

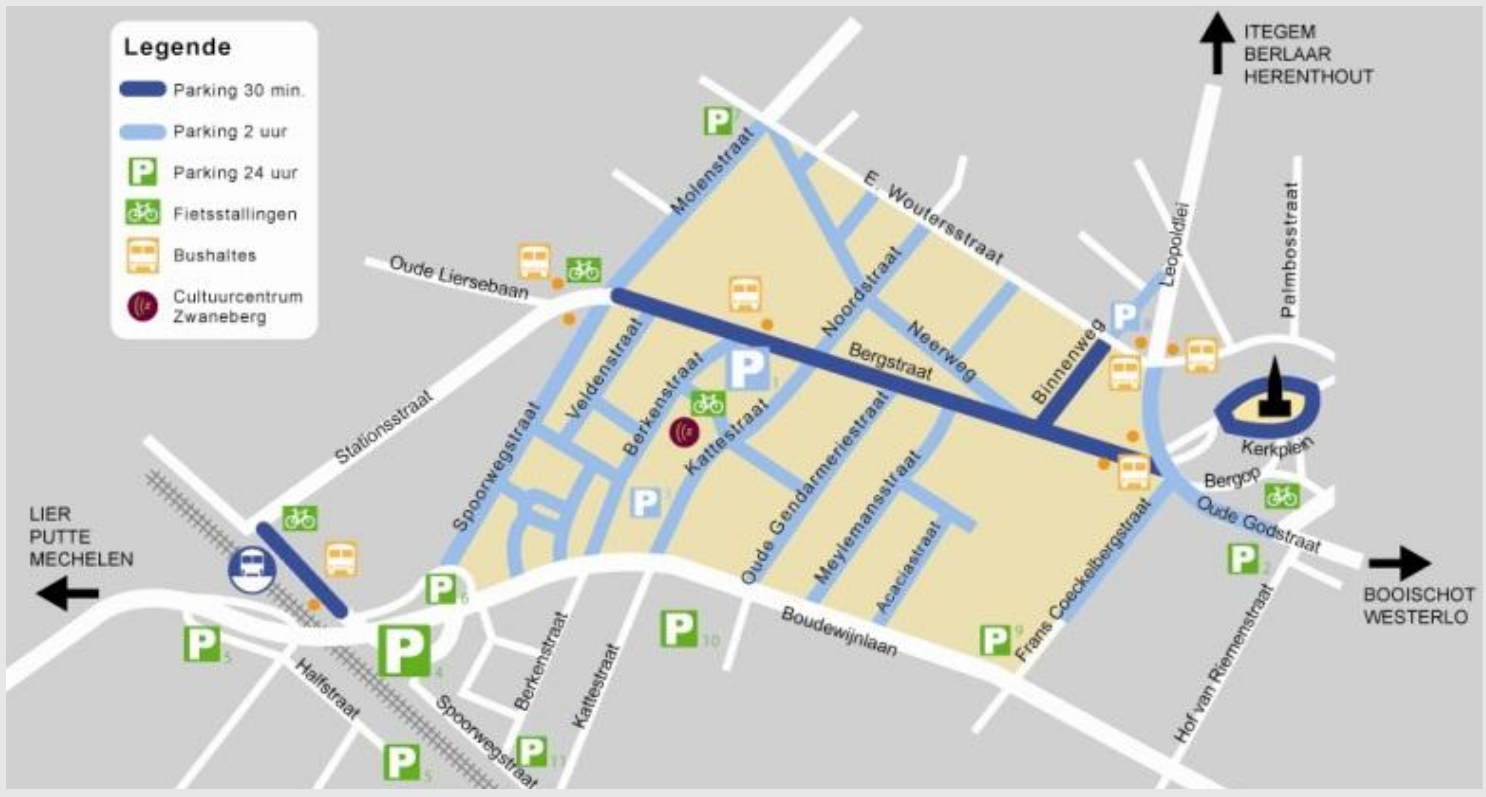
Op het schaalniveau van de stad Izegem en zijn buurgemeenten willen wij onderzoeken of een alternatieve noord-zuidverbinding voor gemotoriseerd verkeer wenselijk en haalbaar is, zonder dat de doorgaande verkeersstromen het centrum van Izegem dienen te passeren. Op dat schaalniveau willen wij eveneens een onderzoek instellen naar de potenties voor de binnenvaart op het kanaal Roeselare-Leie en de relatie ervan tot de gewenste toekomstige dimensionering van de brug(gen) over dit kanaal. Om deze analyses cijfermatig te onderbouwen, stellen wij voor om beroep te doen op het multimodaal model West-Vlaanderen en op het Vlaamse vrachtmodel. Na specifiëren van de onderzoeksvragen, zullen wij de nodige input geven aan het Verkeerscentrum, zodat zij de gewenste doorrekeningen kunnen uitvoeren. De resultaten van die doorrekeningen zullen vervolgens worden geïnterpreteerd en vertaald naar nuttige en onderbouwde input voor het masterplan.

Op het schaalniveau van het centrum van de stad Izegem willen wij het masterplan maximaal afstemmen op het gewenste parkeerbeleid en verkeerscirculatie. Voor deze beide deelaspecten werd reeds een opinie gevormd in het mobiliteitsplan van Izegem. Wij zullen vertrekken vanuit de principes die daar worden geopperd, en zullen deze optimaliseren in functie van het masterplan. Zo willen wij in het masterplan streven naar een verkeersvrije Korenmarkt, Grote Markt en Marktstraat (en bij uitbreiding eventueel ook de Nieuwstraat en de Melkmarkt).

Om de haalbaarheid van deze uitgangspunten na te gaan, stellen wij voor om in eerste instantie een parkeerbezettingsonderzoek uit te voeren. Daarbij worden op deze locaties en de omliggende straten op 3 kenmerkende tijdstippen tijdens een weekdag en tijdens een zaterdag alle geparkeerde wagens geregistreerd. Op basis van die gegevens kan worden nagegaan welke doelgroepen gebruik maken van diverse parkeergelegenheden (bewoners, personeel of bezoekers). De volgende stap bestaat er dan in om voor elke doelgroep op zoek te gaan naar een gepast en gedragen alternatief wanneer één of meerdere zones verkeersvrij zouden worden gemaakt.

Een oplossingsrichting zou erin kunnen bestaan, zoals ook voorgesteld in het mobiliteitsplan, om een aantal parkings te behouden en daarnaast één of meerdere randparkings te voorzien. De twee belangrijkste aspecten om dit principe succesvol te maken zijn een gericht tariferingsbeleid en een logisch verkeersgeleidingssysteem die de verschillende doelgroepen op een zo efficiënt mogelijke manier naar hun bestemming loodst. Op basis van een analyse van de huidige en toekomstige activiteiten en verkeersstromen zal zo gezocht worden naar een optimale verkeerscirculatie in het centrum, die een selectieve (auto) bereikbaarheid garandeert.

Naast deze drie belangrijke deelonderzoeken wordt uiteraard ook een continue wisselwerking tussen het masterplan en andere mobiliteitsaspecten als multimodale netwerken (voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, vrachtverkeer, …), verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, afwikkelcapaciteit en inrichting van kruispunten, … enzovoort voorzien tijdens het hele proces. Tot slot zal de mobiliteitsdeskundige gedurende het hele participatietraject beschikbaar zijn om overleg, hoorzittingen, inspraakwandelingen, … bij te wonen om specifiek mobiliteits-gerelateerde aspecten en/of keuzes te verduidelijken en toe te lichten.



referentieproject MOVE:

Opmaak parkeerbeleids- en signalisatieplan Heist-op-den-Berg.

Eveline Staelens (buro MOVE) werkte hier als projectleider voor MINT NV aan het parkeerbeleids- en signalisatieplan van Heist-op-den-Berg.

Hierin werd een analyse gevoerd met een grootschalig parkeeronderzoek waarin huidig parkeer parkeeraanbod en de bestaande parkeer-regimes werden geïnventariseerd.

na conceptfase werd antal mogelijke parkeerconcepten zowel kwantitatief als kwalitatief beoordeeld.

uiteindelijk werd besloten de blauwe zone uit te breiden idpv betaald parkeren in te voeren. Dit werd verder uitgewerkt in het parkeerbeleidsplan, inclusief stappenplan met actieprogramma. Eén van de eerste acties bestond in de opmaak van het parkeersignalisatie-plan met bijhorende grafische vormgeving.

RESTAURANT de Statie