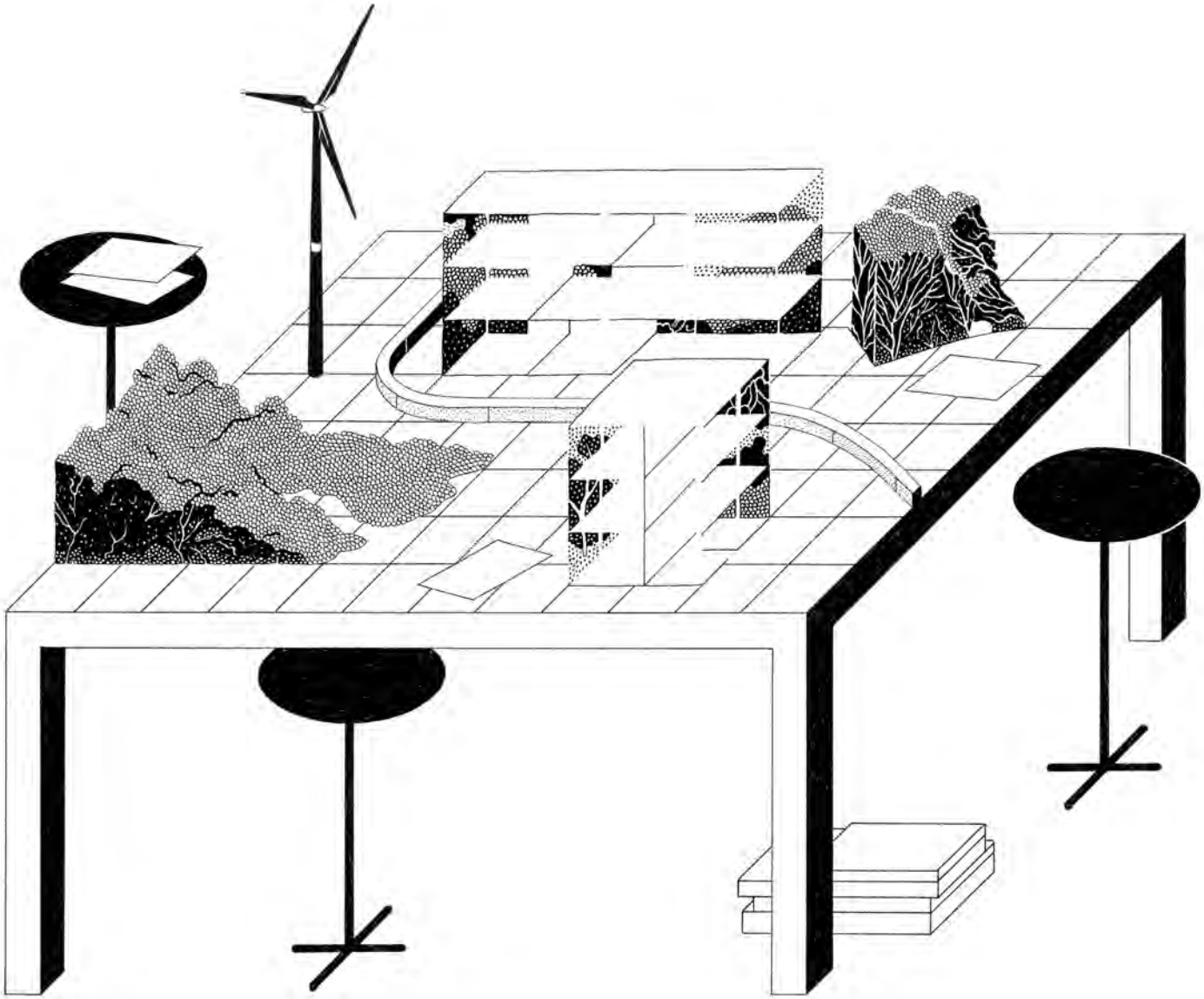
BWMSTR SCAN

ZELE EINDRAPPORT

juni 2021



De Bouwmeester Scan is het resultaat van een nauwe samenwerking tussen het Team Vlaams Bouwmeester, het Departement Omgeving, de Vlaamse Landmaatschappij, het Agentschap voor Natuur en Bos, de Vereniging van de Vlaamse Provincies en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten.

Stuurgroep Bouwmeester Scan
Leo Van Broeck, Vlaams Bouwmeester
Frans Pauwels, Vlaamse Landmaatschappij
Tinne Van Passel, Provincie Antwerpen
Ben De Bruyn, Provincie Antwerpen
Tom De Bruyn, Provincie Vlaams-Brabant
Jeroen Nachtergaele, Agentschap voor Natuur en Bos
Kathleen De Paepe, Departement Omgeving
Ilse Van Roey, Departement Omgeving
Xavier Buijs, Vereniging van Vlaamse steden en Gemeenten
Erik Grietens, Bond Beter Leefmilieu
Philippe Vanwesenbeeck, Departement Duurzame Stedelijke Ontwikkeling en Ondernemen, Stad Gent
Tom Coppens, Onderzoeksgroep voor stadsontwikkeling, UAntwerpen
Raf Ilsbroekx, Onderzoeksgroep voor stadsontwikkeling, UAntwerpen

Coördinator Bouwmeester Scan
Mario Deputter, Team Vlaams Bouwmeester

Grafisch Concept
www.gestalte.be

Tekening Bouwmeester Scan
www.eva-le-roi.com

Onderzoeksteam
Blauwdruk Stedenbouw, Lama landscape architects, Palmbout Urban Landscapes, TML

Vlaanderen verbeelding werkt
BWMSTR Team Vlaams Bouwmeester
AGENTSCHAP NATUUR & BOS
DEPARTEMENT OMGEVING
VERENIGING VLAAMSE PROVINCIES
VVSG

01. VERKENNING

1.1 Situering van de gemeente 13
1.2 Kencijfers 14
1.3 Ruimtelijke beschrijving 15

02. DIAGNOSE

OVERZICHT 19
2.1 Open ruimte en klimaat 21
2.2 Bebouwde ruimte 33
2.3 Mobiliteit 43
2.4 Energie 51
2.5 Regelgeving & publiek ondernemerschap 53

03. AMBITIE

SAMENVATTENDE AMBITIES 57
3.1 Water als systeemlaag herstellen en versterken 59
3.2 Kwalitatieve open ruimte ontsluiten en toegankelijk maken 61
3.3 Duurzaam mobiliteitsgedrag als vliegwiel voor kwalitatieve publieke ruimte 65
3.4 Gefragmenteerd, compact weefsel leefbaar maken 69
3.5 Doe aan integrale projectontwikkeling vanuit een regierol en houd de ambitie hoog tot het eind 71

04. TRANSITIEAGENDA

STRATEGISCHE PROJECTEN 73
4.1 Duurzame drinkwaterbatterij voor Zele en haar omgeving 75
4.2 De Zelebeek verbonden 77
4.3 Zele aan de kouter 79
4.4 Zele aan de Schelde 81
4.5 Omgeving Koevliet met binnengebieden als katalyserende plekken 85
4.6 Herinrichting publieke ruimte centrum 89
4.7 Duurzaam en hoogwaardig bedrijventerrein 91
4.8 Quickwins 95
4.9 Programma's 99
4.10 Publieke slagkracht en aanbevelingen hogere overheden 103

05. BIJLAGEN

5.1 Methodologische nota 105

WOORD VOORAF

Deze studie kwam tot stand in opdracht van het gemeentebestuur van Zele in het kader van de Bouwmeester Scan, een programma dat werd ontwikkeld door het Team Vlaams Bouwmeester in samenwerking met het Departement Omgeving, de Vlaamse Landmaatschappij, het Agentschap voor Natuur en Bos, de Vereniging van de Vlaamse Provincies en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten.

De Bouwmeester Scan is een tool die lokale besturen in staat stelt voor het grondgebied van hun gemeente een diagnose te laten opmaken van de ruimtelijke en beleidsmatige sterktes en zwaktes, met het oog op de ontwikkeling van een concrete agenda van projecten en beleidsmatige ingrepen voor de transitie naar een duurzame leefomgeving. De aandacht gaat hierbij in het bijzonder naar de link tussen het ruimtegebruik en de uitdagingen in het kader van de huidige klimaat- en energiecrisis. Het nakomen van mondiale afspraken rond duurzaamheid vergt inderdaad een radicale hertekening van ons ruimtelijk model. Deze kan ook zorgen voor een hogere kostenefficiëntie en brede maatschappelijke winsten.

De oplossing ligt onder meer in het vrijwaren en creëren van open ruimte, het maximaal benutten van de gebruikte ruimte, de ontwikkeling van nieuwe en betaalbare woonvormen, een efficiëntere mobiliteit en een duurzame energievoorziening. De transitie vereist bovendien publiek ondernemerschap en een toekomstbestendig wetgevend kader, omdat innovatie slechts mogelijk is via participatie en collectiviteit. Maar hoe pak je al deze uitdagingen concreet aan?

De Bouwmeester Scan werd ontwikkeld om steden en gemeenten bij deze opgave te ondersteunen. Een multidisciplinair team van deskundigen gaat na in hoeverre het huidige ruimtegebruik en het gevoerde beleid van de gemeente al beantwoorden aan de doelstellingen van de strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, het Klimaatbeleidsplan 2013-2020 en het Meerjarenprogramma 2017-2020 van de Vlaamse Bouwmeester, en formuleert eerste aanzetten voor oplossingen. Deze nemen de vorm aan van een transitieagenda: een lijst van potentiële projecten en beleidsmatige ingrepen die cruciaal zijn voor de ruimtelijke transitie in het bestudeerde gebied.

De Bouwmeester Scan is een snelle doorlichting die uitgevoerd wordt door een onafhankelijk onderzoeksteam en resulteert in een advies ter attentie van het lokaal bestuur. Het eindrapport vertolkt niet noodzakelijk het standpunt van de gemeentelijke beleidsmakers. De aangereikte transitieagenda is niet exhaustief. De focus ligt op strategische projecten en beleidsmatige ingrepen die cruciaal, effectief en representatief zijn en als hefboom kunnen fungeren voor de ruimtelijke transitie.

01.

VERKENNING

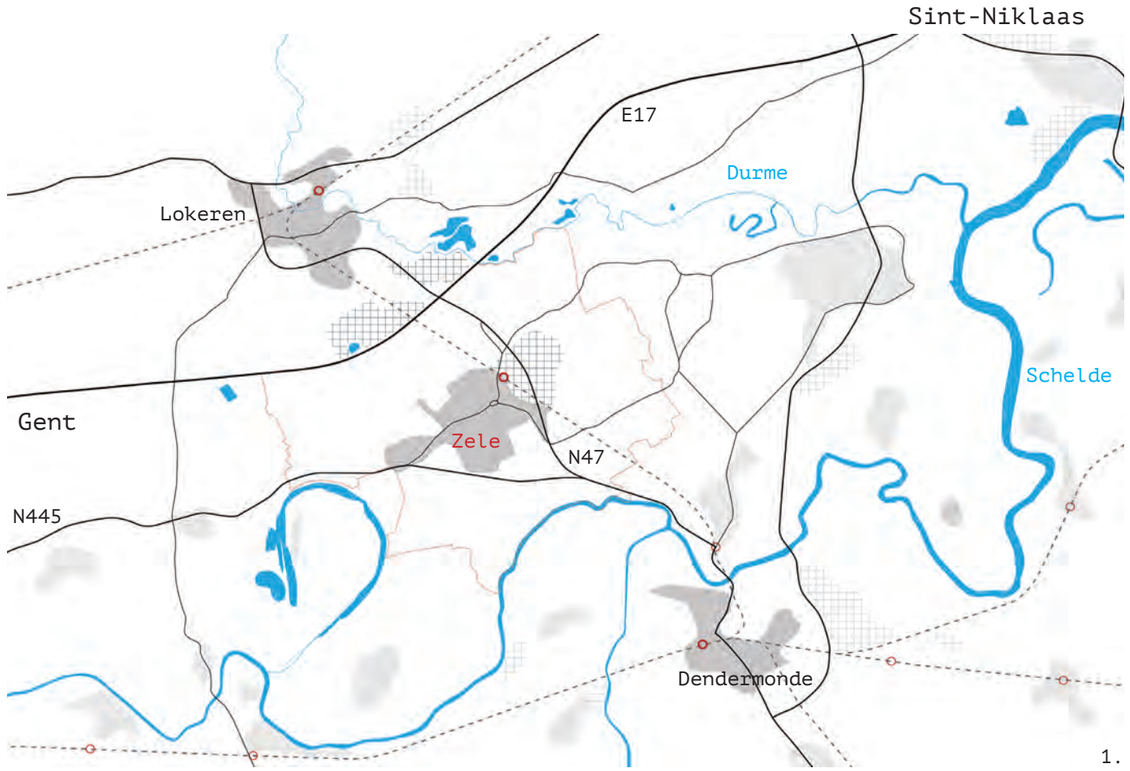
BWMSTR scan
Rangorde in Vlaanderen
vergelijking met referentiecategorie
Zie methodologische nota in 05. Bijlage

GEMEENTE
Zele is een gemeente in de provincie Oost-Vlaanderen, gelegen tussen Lokeren, Waasmunster, Hamme, Dendermonde en Berlare. Zele was van oorsprong een textielcentrum voor vlas (tot eind 19de eeuw). Aan het begin van de 20ste eeuw schakelt Zele over op de productie van jute, waardoor de arbeidersgemeente uitgroeit tot 1 van de meest verpauperde plekken in Vlaanderen.

OPPERVLAKTE
Zele kent een oppervlakte van 3.306ha. De gemeente heeft geen deelgemeentes maar bestaat uit een aantal kernen, gehuchten en wijken. Naast het dorpscentrum zijn er vier grote buitenwijken Avermaat, Durmen, Heiken en Huivelde-Hansevelde.
Daarnaast zijn er nog kleinere wijken en gehuchten zoals wijk Kouter, Bookhamer, Langevelde, de Tuinwijk, Zandberg…

INWONERS
Het aantal inwoners bedroeg 21.125 in 2019 (AD Statistiek) verdeeld over 8.559 huishoudens. Van de inwoners is 20,7% van vreemde origine, wat Zele gemiddeld multicultureel maakt (Vlaams gemiddelde 20,5%).

TEWERKSTELLING
De werkzaamheidsgraad in Zele bedraagt 72,5 % en ligt net onder het Vlaams gemiddelde van 72,6% (werkzaamheid van mannen vrouwen tussen 20 en 64 jaar), alsook lager dan het gemiddelde van de vergelijkbare gemeenten met groter bevolkingsaantal en economische activiteit (73,3%). De werkloosheid in Zele bedroeg in 2015 7,3% ten opzichte van een Vlaams gemiddelde van 7,8%.
De gemeente biedt een jobratio aan van 68,6 % (=aantal jobs in gemeente t.o.v. aantal inwoners op beroepsactieve leeftijd), wat onder het Vlaams gemiddelde van 75,9% ligt, en iets hoger ligt dan het gemiddelde van een vergelijkbare gemeente (67,8%).



1.

2.

1.1 SITUERING VAN DE GEMEENTE

SITUERING VAN DE GEMEENTE

Zele is gelegen in het oosten van de provincie Oost-Vlaanderen en kent 5 buren waarvan twee steden, Lokeren en Dendermonde, en drie gemeenten, Waasmunster, Hamme, en Berlare, allen gelegen in de provincie Oost-Vlaanderen. Het centrum van Zele ligt op iets meer dan 5 km van het centrum van Lokeren.

De zuidelijke grens van Zele wordt gevormd door de rivier de Schelde, waarvan de zijrivier de Durme eveneens een deel van de noordelijke grens van de gemeente bepaalt. De noordwestelijke grens van de gemeente valt samen met snelweg E17. Ten zuidwesten van de gemeente vormt een oude Scheldemeander de grens tussen Zele en Berlare. Verder flankeert de N47 van Lokeren naar Dendermonde het kerngebied van Zele aan de oostkant, en de Keltenlaan of N445 (verbindingsweg met Gent) de kern aan de zuidkant.

Ook de spoorlijn Lokeren - Dendermonde doorkruist de gemeente. Deze spoorweg zorgt voor een duidelijke scheiding in het bebouwd weefsel een woongebied aan de ene zijde en industriegebied van haast gelijke omvang aan de andere zijde.

Zele heeft een interessant ruimtelijk opzet, waarin een rijk omliggend langschap een compacte kern omsluit. Het woongebied is opvallend dens en compact en draagt een hoge mate van stedelijkheid in zich. Dit karakter is gestoeld op een arbeidersverleden, waarin Zele gespecialiseerd was in jutenijverheid. Daarnaast leeft op een aantal plekken een gevoel van 'achterstand'. Ook zijn er getto's herkenbaar. Het samengaan van stedelijkheid en dorpsheid is op vele plekken 'spannend' en ruimtelijk interessant. Het helt echter op heel wat plekken over naar 'te': te dicht, te schraal, te sleets, ... Want het verstedelijkte dorp Zele is niet gespaard van stedelijke problematieken.

1 Zele in omgeving
2 Zele op topografische kaart
3-5 Arbeidersverleden Zele (vlasnijverheid)
6-8 Zele vanuit de lucht in 1926, 2000 (Schrijverswijk) en 2019

3.

4.

5.

7.

6.

8.

1.2 KENCIJFERS

INWONERS

Demografie

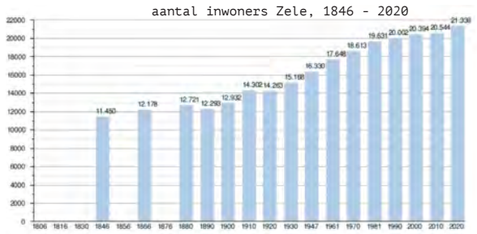
Zele zal naar verwachting minder snel groeien dan de meeste andere Vlaamse gemeentes: er wordt slechts 2,2% groei voorspeld tussen 2018 en 2028. Het aantal ouderen (65+) zal naar alle waarschijnlijkheid het hardst stijgen. Na een periode van krimp zal ook het aantal 0-10 jarigen stijgen, terwijl de groep 10-64 jarigen langzaam zal afnemen. Wat betreft het aantal huishoudens wordt eveneens een stijging verwacht, die toe te schrijven is aan de stijging in 1- en 2-persoonshuishoudens. In totaal kan Zele de komende 15 jaar een stijging van zo'n **414** huishoudens verwachten.

Welvaart en migratie

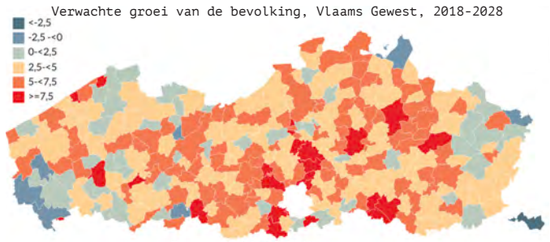
Zele is een eerder arme gemeente. Met een gemiddeld inkomen van 17.920 euro per inwoner (2017) doet de gemeente het slechter dan het Vlaams gemiddelde van 19.636 euro per inwoner (2017). 10% van de Zelenaars had het voorbije jaar problemen om de rekeningen te betalen. De kansarmoede-index toont alarmerende cijfers: in 2016 telt Zele 20,8% geboortes in kansarmoede, ver boven het Vlaams gemiddelde van 12,8%. Daarnaast zijn 17,5% van de inwoners van Zele van vreemde afkomst, bij kinderen onder de 5 jaar zelfs 33,8%. Een huis in Zele kost gemiddeld € 193.231, dat is € 37.022 minder dan het gemiddelde in de provincie Oost-Vlaanderen. Voor de aanleg/onderhoud van voorzieningen, fietspaden, wegen en scholen ontving Zele € 648 per inwoner (belastingen, taksen, onroerende voorheffing,...). Dat is € 55 minder dan het gemiddelde in soortgelijke gemeenten.

Data Bouwmeester scan

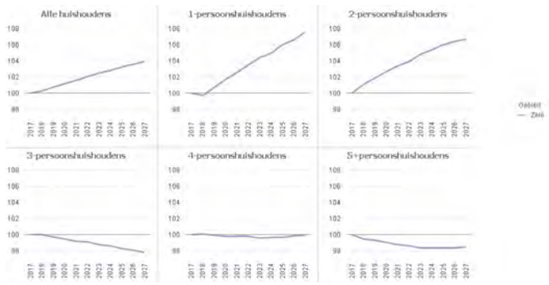
In het spiderdiagram op pagina 10 is de gemeente Zele voor een aantal ruimtelijke indicatoren vergeleken met ruimtelijk vergelijkbare gemeenten volgens de VRIND classificatie. Voor Zele geldt de classificatie ‘overgangsgebied’. Op sociaal-economische aspecten, waaronder bevolkingsgroei, wordt de gemeente vergeleken met gemeenten in dezelfde cluster volgens de Belfius-indeling. Wat opvalt is dat de gemeente zeer slecht scoort inzake ‘aandeel toegankelijk wijkgroen’ (11% van het totale grondgebied van de gemeente, tegen een gemiddelde van 86% voor overgangsgebieden) en evenzeer slecht scoort op vlak van 'biologisch waardevol groen' (7% tegen een Vlaams gemiddelde van 21% en een gemiddelde van 28% in overig regionaal stedelijke randgebieden) en 'aandeel open ruimte per inwoner'



Bron: statistiek Vlaanderen



Bron: statistiek Vlaanderen



Gebied	Jaar	2020	2025	2030	2035
Zele (42028)					
Gemiddelde aantal personen per huishouden		*2,45*	*2,43*	*2,41*	*2,40*
Totaal		**8.498**	**8.673**	**8.813**	**8.912**
	1 persoon	2.340	2.439	2.530	2.603
	2 personen	2.987	3.083	3.144	3.173
	3 personen	1.216	1.202	1.186	1.178
	4 personen	1.228	1.227	1.231	1.235
	5 personen of meer	727	722	722	723

Bron: statistiek Vlaanderen

(slechts 1.115m per inwoner, in vergelijkbaar gebied bedraagt dit 1.756m2, in Vlaanderen 2.068m2). Een eerder beperkte evolutie in woningtypes en rendement wonen valt wellicht te verklaren door het stijgend aandeel halfopen bebouwing ten opzichte het reeds bestaande zeer dense woonweefsel. Zele scoort namelijk nog steeds hoog bij 'ruimtelijk rendement wonen'. Waar Zele bovendien ook goed scoort is op vlak van fietsgebruik (21,8% tegen een Vlaams gemiddelde van 12,9%).

Zele scoort goed wanneer het gaat over CO_2-emissie: vooral op vlak van verwarming en elektriciteit, maar ook particulier en openbaar voor transport en vervoer. Het aandeel zonne-energie bij particulieren in Zele scoort wel slechter (0,38kW/huishouden) dan de gemiddelde gemeente in overgangsgebied (0,56kW/huishouden, in Vlaanderen 0,52kW/huishouden).

1.3 RUIMTELIJKE BESCHRIJVING

Zele is als kouterdorp ontstaan op een licht hoogteverschil in een valleigebied, gelegen tussen Durme en Schelde. Zele ligt dus op de scheiding van twee afstroomgebieden. Zuidelijk loopt het bekensysteem naar de Schelde en noordelijk lopen de beken naar de Zelebeek en daarmee naar de Durme. Het kouterlandschap in het zuid-westen was eerder open, gekenmerkt door grotere velden en ondersteund met windmolens. Ten noorden werd het dorp begrensd door polderlandbouw. De inwoners van Zele waren zelfvoorzienend dankzij moestuinen gelegen op de kouter.

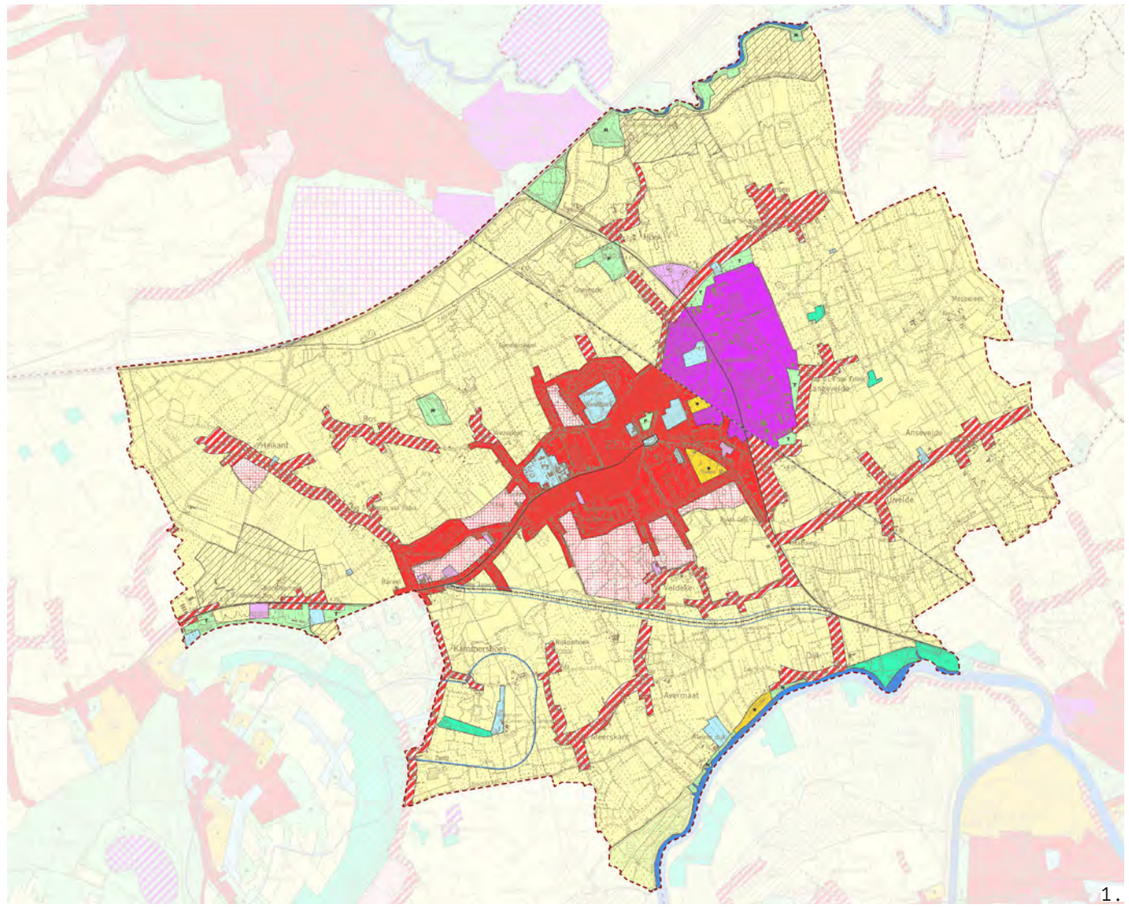
Zele is op deze heuvelrug geëvolueerd als een typisch straatdorp in de lengterichting (oost-west). Samen met de dwarse zijstraten op de hoofdas (Kouterstraat), die vanuit de kern richting het landschap lopen, ontstond zo een dorp met een duidelijke en leesbare structuur. Een rijke schakering van smalle, aaneengeschakelde arbeiderswoningen en vrijstaande meesterswoningen met grote tuinen vormden een invulling binnen deze structuur en spelen mee een rol in de identiteitsvorming van het nijverheidsdorp. De compactheid van deze nederzettingsstructuur is erg opvallend en het fijnmazig netwerk met voornamelijk aaneengesloten bebouwing typeert tot op vandaag de kern van Zele.

Het compacte straatdorp kende van oudsher een directe relatie tot het landschap. De open ruimte is echter sinds de Tweede Wereldoorlog zo goed als volledig opgevuld met bebouwing. De verkavelingsslag die in de laatste decennia over Zele is gegaan, heeft het landschap weggeduwd. De relatie met de omliggende landschappen is nog slechts sporadisch waarneembaar. Naast de herkenbare kern van Zele is er ook lintbebouwing te zien langs een groot aantal wegen. Mede hierdoor is er nergens nog echt grote aaneengesloten onbebouwde ruimte vanaf de kern aanwezig.

De compacte kern is bovendien op heel wat plekken uitgegroeid tot een harde, verstedelijkte wereld. Recente toevoegingen, hoofdzakelijk in de kern, met enerzijds opvullingen van de binnengebieden d.m.v. verkavelingen, en daarnaast verdichtingen in het bestaande weefsel d.m.v. appartementen, jagen deze verstedelijking aan. Bovendien doet de verappartementisering in grote mate afbreuk aan de historische identiteit van Zele.

1 Zele in 1837 (Cartesius)

1.



1.

GEWESTPLAN

In het spiderdiagram werd al vermeld dat Zele weinig biologisch waardevol groen kent. Het gewestplan geeft hiervoor een verklaring: er is in Zele weinig beschermde natuur. Het overgrote deel aan onbebouwde oppervlakte is ingevuld als landbouwgebied (licht geel).

Het gewestplan bestemde de kern van Zele tot woongebied. De overige gehuchten kregen de bestemming woongebied met landelijk karakter. Rond de kern zijn een vijftal woonuitbreidingsgebieden te zien, die voor een groot deel door woongebied worden omsloten. Het zuidelijkste, grootste woonuitbreidingsgebied is inmiddels bebouwd, evenals de twee gebieden in het westen. Ook het woonuitbreidingsgebied in het gehucht Heikant werd reeds opgevuld met een verkaveling. In het gewestplan valt ook het groot bedrijventerrein op. Momenteel wordt er bovendien een nieuw, bijkomend bedrijventerrein (Wijnveld) gerealiseerd ten noorden van het gehucht Durmen.

2.

COMPACT KOUTERDORP

Zele is ontstaan als landbouwgemeente, maar is door de textielindustrie geëvolueerd naar een nijverheidsdorp. Typerend hiervoor zijn de smalle straten met kleine arbeiderswoningen. Dit draagt bij tot een uitstekend ruimtelijk rendement (30 inw/ ha, bron: Betonrapport Natuurpunt 2018), maar heeft op vandaag haar limieten van dichtheid en mobiliteitsleefbaarheid bereikt. Zele is meer verhard dan de gemiddelde Vlaamse gemeente: 18 % t.o.v. 14%. De relatie die het landelijke nijverheidsdorp met het aangrenzende landbouwlandschap had, is op de veel plekken verdwenen.

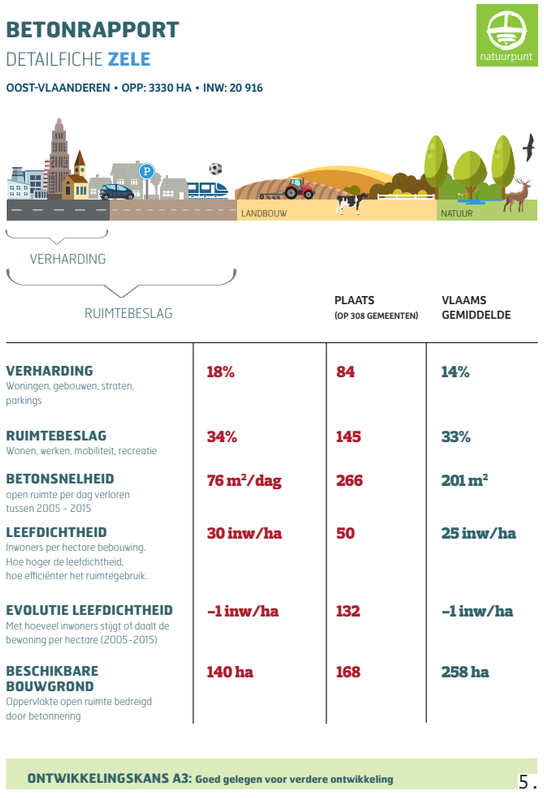
1 Gewestplan, Vlaamse Overheid, 1977
2 Zele Kouterstraat, richting O.L.V. van Zeven Smarten kapel
3 Zicht op de Sint-Ludgeruskerk in het centrum van Zele (Dr Armand Rubbenstraat)
4 Zele aan het landschap (Eekstraat)
5 Betonrapport Zele (Natuurpunt, 2018)

De nog resterende kansen om het dorp met het landschap te verbinden zijn erg schaars. Nochtans dringt 'verluchting' in de vorm van (bijkomende) groene open ruimte in de kern én een vlotte en zichtbare relatie naar het landschap zich op.

Bovendien is het compacte weefsel op veel plekken sleets, wat bijkomend aanzet tot een gevoel van onbehaaglijkheid. Zele is een bovengemiddeld arme gemeente en dat laat zich zien in het straatbeeld. Straten met verschraalde woningen, met versleten publieke ruimte waarin de auto dominant is en met heel weinig groen, of leegstaande panden,... het valt een buitenstaander op.

Rondom de compacte kern bevinden zich meerdere kapelgechuchten die wel nog voor een groot deel landelijk zijn ingebed. Het bewaken en versterken van deze kwaliteit dringt zich op. De infrastructuren (N47, Keltenlaan, spoorweg) snijden de landelijke plekken af van het dorp.

4.



BETONRAPPORT
DETAILFICHE **ZELE**
OOST-VLAANDEREN • OPP: 3330 HA • INW: 20 916

natuurpunt

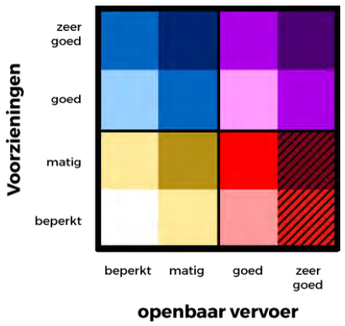
LANDBOUW
NATUUR
VERHARDING
RUIMTEBESLAG

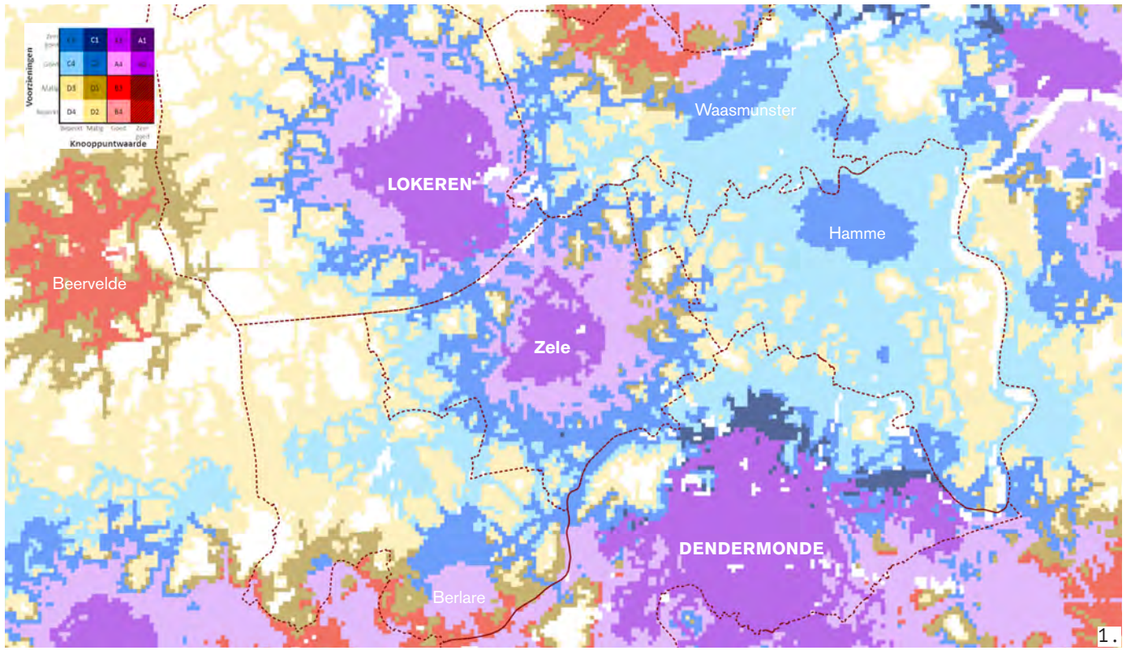
		PLAATS (OP 308 GEMEENTEN)	VLAAMS GEMIDDELDE
VERHARDING Woningen, gebouwen, straten, parkings	18%	84	14%
RUIMTEBESLAG Wonen, werken, mobiliteit, recreatie	34%	145	33%
BETONSNELHEID open ruimte per dag verloren tussen 2005 - 2015	76 m²/dag	266	201 m²
LEEFDICHTHEID Inwoners per hectare bebouwing. Hoe hoger de leefdichtheid, hoe efficiënter het ruimtegebruik.	30 inw/ha	50	25 inw/ha
EVOLUTIE LEEFDICHTHEID Met hoeveel inwoners stijgt of daalt de bewoning per hectare (2005-2015)	-1 inw/ha	132	-1 inw/ha
BESCHIKBARE BOUWGROND Oppervlakte open ruimte bedreigd door betonnering	140 ha	168	258 ha

ONTWIKKELINGSKANS A3: Goed gelegen voor verdere ontwikkeling

5.

02.
DIAGNOSE





1.

OVERZICHT

Zele is van oorsprong een landbouwgebied gelegen tussen een aantal grotere steden (Lokeren en Dendermonde). Een belangrijke positie in de textielnijverheid liet het uitgroeien tot een dens en compact arbeidersdorp, maar met nog altijd een landelijk en dorps karakter. De verkavelingen die sinds de jaren ’50-’60 opgang zijn gekomen zorgde voor een 'vervolmaking van het gewestplan', De trend van verdichting van de laatste jaren, laat vandaag een verstedelijkte gemeente zien die maar moeizaam een ruimtelijk evenwicht vindt en vooral lijkt te lijden onder de negatieve aspecten van ‘stedelijkheid’.

De synthesekaart voor de knooppuntwaarde toont aan dat Zele vandaag goed gepositioneerd is tussen de donker paarskleurende kernen van Lokeren en Dendermonde. De donkerpaarse inkleuring van de gemeente zelf is te danken aan de spoorverbinding die de gemeente doorkruist en haar station, de nabijheid van de snelweg E17 en het hoge voorzieningenniveau van de kern. De kansen en bedreigingen voor de ruimtelijke kwaliteit van Zele hangen sterk samen met deze knooppuntwaarde en een gepaste omgang met haar ‘verstedelijking’. De groei en verdichting is in Zele niet hand in hand gegaan met de nodige verluchting. Het groen lijkt systematisch weggeduwd in het bebouwd weefsel, de relatie tot het landschap wordt steeds zwakker. Bovendien ontbreekt een doordachte combinatie met een duurzame mobiliteit. De auto blijft primair aanwezig, in gebruik en bij de inrichting van de publieke ruimte.

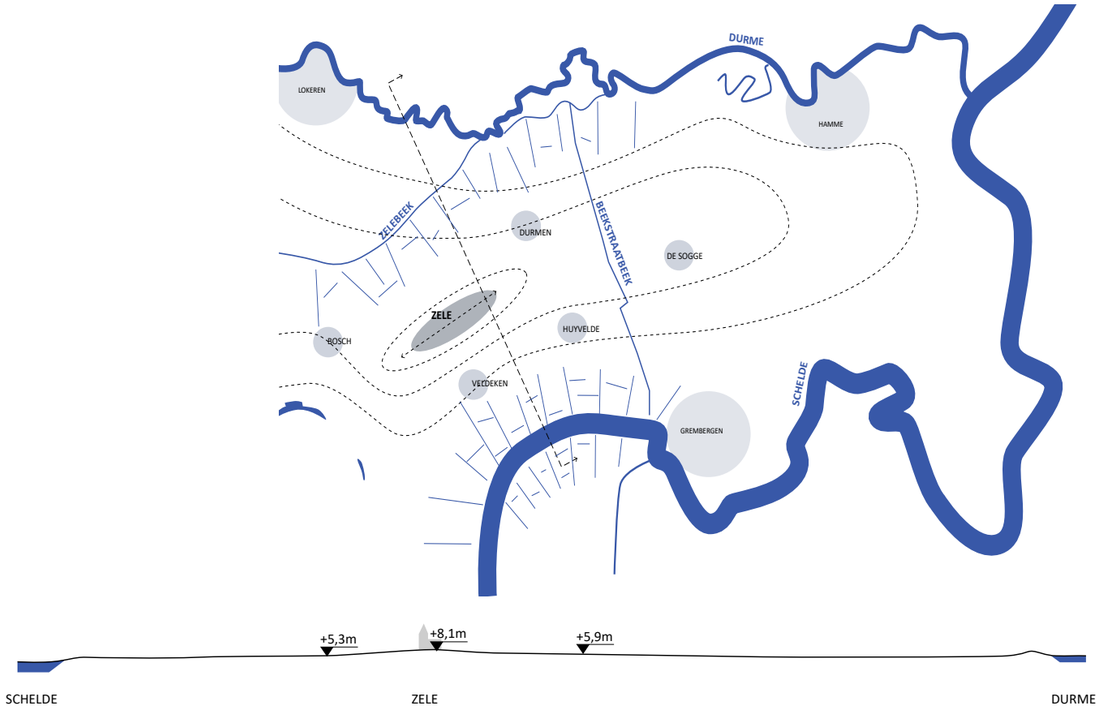
Tegelijkertijd is de evolutie van het buitengebied van Zele zorgwekkend. De huidige vormen van landgebruik (voornamelijk landbouw) zijn vaak niet goed afgestemd op het landschapfysisch systeem waardoor ecosysteemdiensten onder druk staan. Zo lijkt er weinig rekening gehouden te worden met het grondgebruik in de waterwingebieden. Gezien de gevolgen van klimaatverandering, die ook Zele zullen treffen, is een robuust landschap van essentieel belang. Vooral naar drinkwaterwinning. Daarnaast kan het landschap kwalitatiever worden gemaakt, beleefbaarder.

Kernversterkingsprojecten nabij het station kunnen een effectieve manier zijn om de dominantie van het autoverkeer terug te dringen en het voorzieningenniveau op peil te houden (dit betekent niet noodzakelijk verdichting). Bijkomend is het zaak dat de gemeente zich proactief gaat opstellen in ruimtelijke ontwikkelingen zoals infrastructurele ingrepen rond de N-wegen of het sluiten van spoorkruisingen, bouwprojecten in de kern en landschappelijke projecten die grensoverschrijdend zijn. Een overkoepelende ruimtelijke visie helpt om tijdig te kunnen inspelen op kansen en bedreigingen.

1. VITO-kaart Synthese knooppuntwaarde en voorzieningenniveau - toestand 2015 - Vlaamse Overheid

2.1 OPEN RUIMTE EN KLIMAAT

1.



2.

KENCIJFERS VAN DE OPEN RUIMTE

De totale oppervlakte van de open ruimte van Zele bedraagt 2.197,8 ha. Dit is 66% van de totale oppervlakte (3.330 ha) van de gemeente. Het merendeel van de open ruimte is landbouwgebied, namelijk 60,5% van de open ruimte. Per inwoner is er 1.051 m2 open ruimte, wat minder dan de helft is van het Vlaamse gemiddelde (2.068m2). Het ruimtebeslag in functie van wonen, werken, mobiliteit, recreatie is 34% van het totale grondgebied. Hieraan gekoppeld is de totale verhardingsgraad van de gemeente 18%, meer dan gemiddeld in Vlaanderen (14%) en dus enorm hoog voor het platteland. Het afgelopen decennium verdween er per dag gemiddeld 76m2 open ruimte. Dit ligt lager dan het Vlaamse gemiddelde van 201m2.

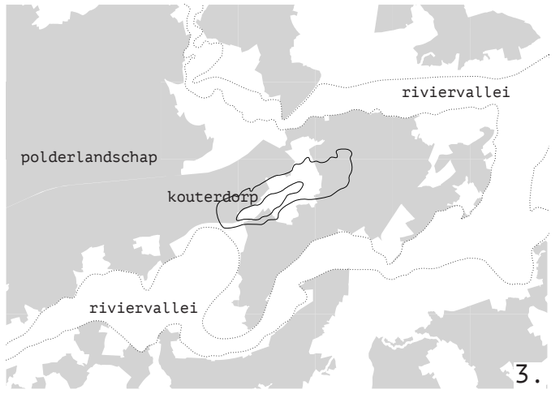
Een conclusie hieruit is dat het realiseren van meer open ruimte en het terugdringen van het ruimtebeslag en verhardingsgraad noodzakelijk zijn.

EEN LANDSCHAP DAT MOEILIJK LEESBAAR IS GEWORDEN

Het landschap van en rond Zele bestaat voornamelijk uit afzonderlijke landschapseenheden met een matige kwaliteit: een rivierenlandschap (Schelde en Durme), een “polderlandschap” en een dorpskouter. De verschillende landschapstypen zijn door enige sleetsheid moeilijk leesbaar en weinig uitgesproken. Op de Ferrariskaart (1777) zijn de verschillende landschappelijke eenheden nog duidelijk leesbaar op de kaart. De riviervalleien van de Durme en Schelde laten zich in die tijd lezen als robuuste natte landschappen met moeras, broekbossen of natte hooiweiden. Rond Zele ligt een kleinschalig agrarisch landschap met onregelmatig kavelpatroon. Op de perceelsgrenzen zijn houtkanten of bomenrijen aangeplant en langs praktisch alle wegen is laanbeplanting zichtbaar. De dorpskouter is duidelijk afleesbaar door de grote, vaak aaneengesloten landbouwpercelen. Er zijn verschillende windmolens zichtbaar op de dorpskouter.

Vandaag zijn deze verschillende landschappen en landschappelijke eenheden moeilijk van elkaar te onderscheiden en is de kwaliteit die op de Ferrariskaart zichtbaar is grotendeels verloren gegaan.

1. Massa-openruimte kaart
2. Systeemkaart met snede
3. Landschapseenheden
4. Ferrariskaart (1777)



3.

4.

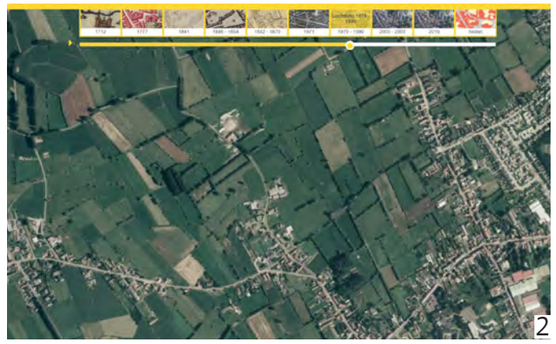
1

2

3

VERBODEN
VERKEER
VOETGANGERS
VERKEER
VOETGANGERS
VERKEER
VOETGANGERS

1


2

3

4

EEN WEINIG UITGESPROKEN AGRARISCH LANDSCHAP MET VERBORGEN KWALITEITEN

De grootste troeven van het landschap liggen vooral aan de randen of net buiten de gemeente, zoals de vallei van de Schelde en Durme, het Berlare Broek en de Gratiebossen. Over het algemeen is de kwaliteit van het landschap binnen de gemeente verder vrij matig te noemen, zowel ruimtelijk als op systeemniveau. Er ontbreekt een duidelijke structuur en hiërarchie in het landschap doordat door de jaren heen veel van de kleine landschapselementen en bomenlanen verdwenen zijn. Sommige delen van het landschap zijn “uitgehold” ten gevolge van de schaalvergroting in de landbouw. Door het vergroten van de landbouwbedrijven en de verschuiving in teelten (van grondgebonden akkerbouw naar melkveeteelt) verarmde het landschap en verdwenen kleine landschapselementen. De boerenerven en vooral de infrastructuur voor het bedrijf (stallen, etc.) worden groter, van een lage architectonische kwaliteit en met minder zorg in het landschap ingepast. Landbouwbedrijven zijn hierdoor vaak moeizaam geïntegreerd in het landschap.

Daarnaast liggen er verborgen kwaliteiten in het landschap die de potentie hebben om de structuur en de belevingswaarde van het landschap te versterken en tegelijkertijd het onderliggende fysisch systeem robuuster en veerkrachtiger te maken (kapel, Kouter, Zelebeek…).

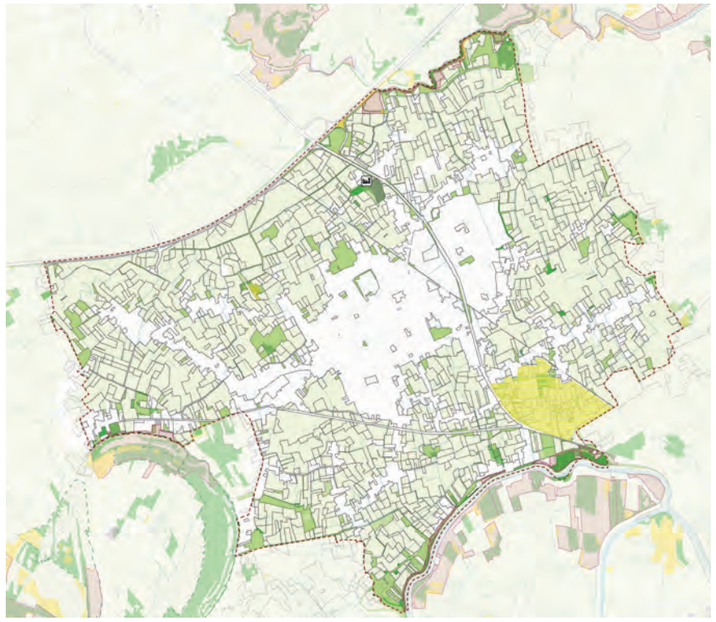
Verdwijnen van kleine landschapselementen en bijkomen van Veehouderijen
Locatie: Wezepoel

1. Ferraris 1777 (geopunt)
2. Luchtfoto 1979 (geopunt)
3. Luchtfoto 2019 (geopunt)
4. Monocultuur mais *(geel)* - grasland *(groen)*

WEINIG NATUURWAARDEN EN BESCHERMDE LANDSCHAPPEN

Vooral rond de gemeente zijn grote delen van de Schelde-en Durmevallei waardevolle natuurgebieden. Binnen de gemeente zijn enkel een paar kleine delen van de vallei opgenomen binnen het VEN en IVON. In de gemeente zelf bevinden zich enkel een paar kleine natuurfragmenten/relicten, waarvan Wezepoel ten noorden van Zele het meest noemenswaardig is. Verder liggen er verspreid over de gemeente een aantal biologisch waardevolle percelen, waaronder enkele permanente graslanden. In het zuidoosten van Zele wordt er aan ontwikkelingsbeheer van soortenrijk grasland gedaan. Binnen de gemeente is slechts 3,6% van open ruimte biologisch waardevol, dit ten opzichte van 28% als gemiddelde in Vlaanderen.

Als belangrijke maatschappelijke opgave zal er gewerkt moeten worden aan het verhogen van de ecologische waarde en biodiversiteit om het mondiale verlies aan biodiversiteit een halt toe te roepen. Voor Zele ligt de grootste kans hiervoor in een landbouwtransitie (naar natuurinclusieve landbouw, agroforestry, biologische landbouw…) en een andere inrichting van perceelsgrenzen. Daarnaast liggen er kansen in het watersysteem. Bijvoorbeeld door de vrij te waren zones langs waterlopen via een betere handhaving te verzilveren of via beheersovereenkomsten met boeren een natuurlijkere inrichting te stimuleren. Tot slot kan het terugbrengen van kleine landschapselementen op kavelgrenzen en erfbeplanting op het kleinste schaalniveau een enorm verschil maken voor de gemeente, zowel voor het verhogen van de natuurwaarde als de belevingswaarde.



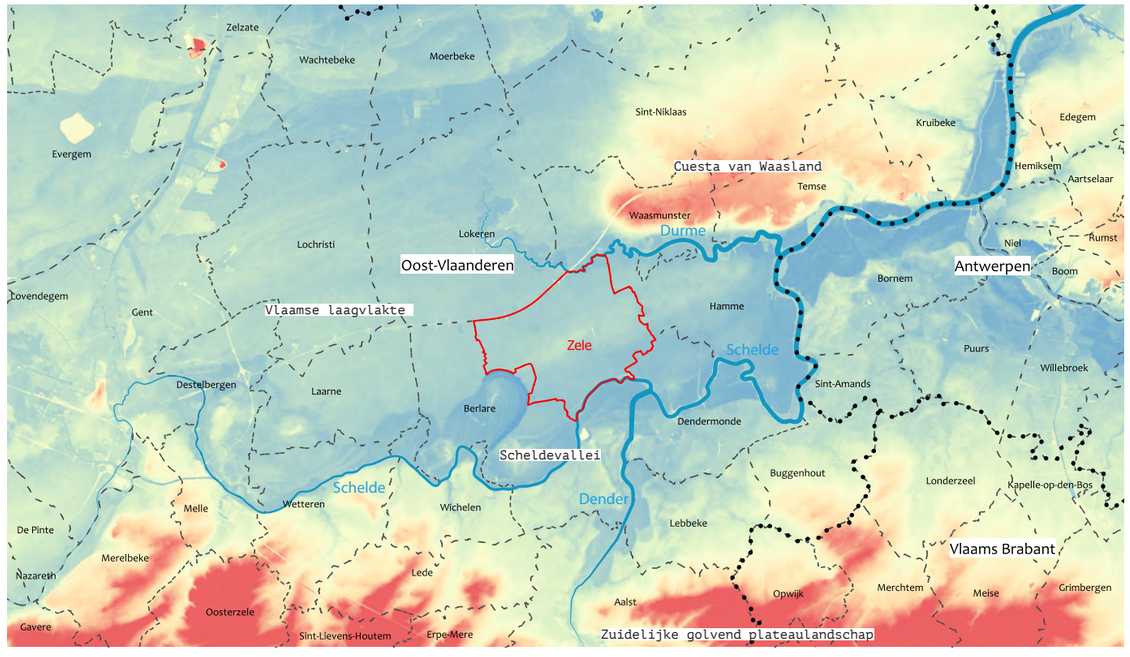
Natuurwaarden en beschermde landschappen:
- Historisch permanent grasland
- Soortenrijk grasland
- landbouw akker
- Erkende natuurreservaten
- Beschermde monumenten
- VEN en IVON
- Ankerplaatsen
- Biologische waarderingskaart:
- Biologisch zeer waardevol
- Biologisch waardevol met zeer waardevolle elementen
- Biologisch waardevol
- Biologisch minder waardevol met (zeer &) waardevolle elementen

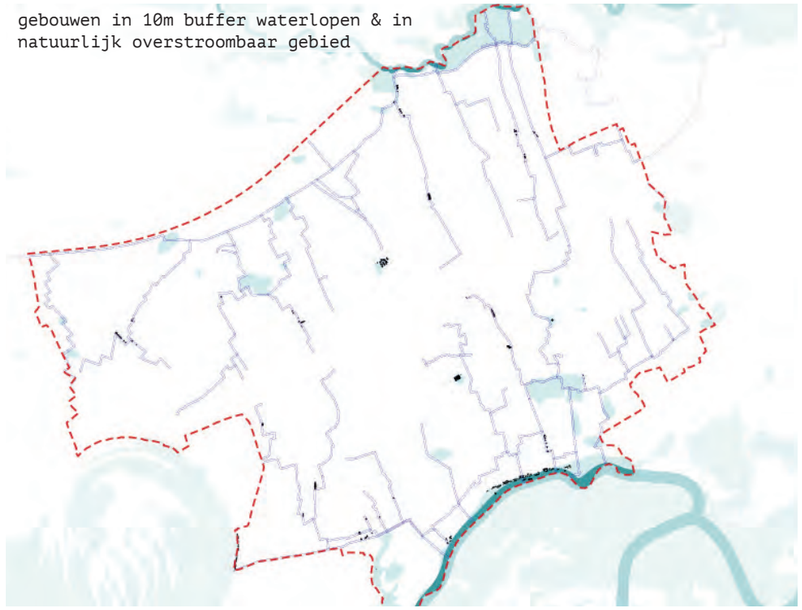
VEERKRACHT IS VERDWENEN UIT HET FYSISCH SYSTEEM

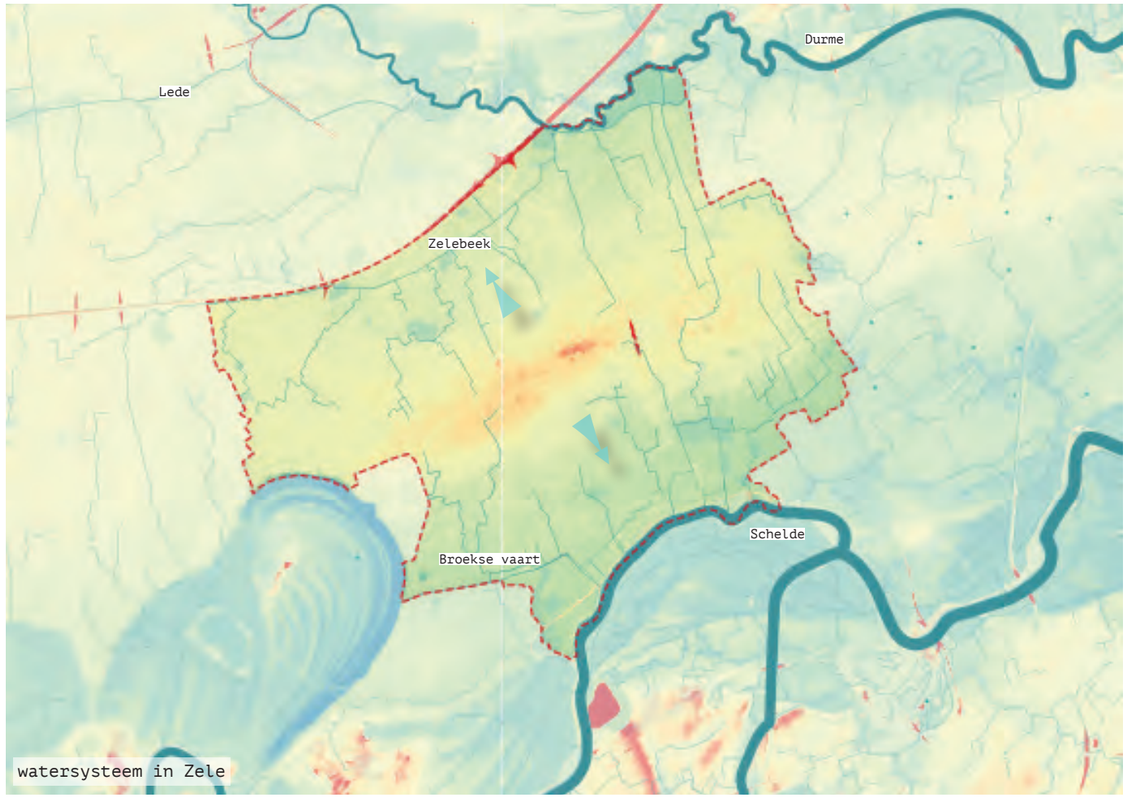
Begrip van de landschappelijke onderlegger of het fysisch systeem maakt inzichtelijk hoe een landschap werkt en welke ecosysteemdiensten deze kan leveren voor de maatschappij nu en in de toekomst zoals: drinkwater, voedsel, luchtzuivering, bodemvruchtbaarheid, CO2 captatie en fixatie, enzovoort. Het fysisch systeem van Zele wordt onder andere bepaald door haar reliëf, de bodemsoorten, het grond-en oppervlaktewatersysteem en de samenhang tussen natuurlijke processen in het landschap.

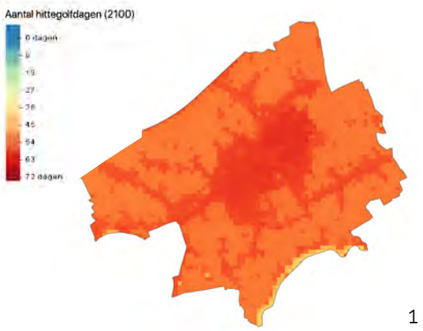
De gemeente is gelegen tussen twee grote valleisystemen, de Schelde in het zuiden en de Durme in het noorden. Zele zelf ligt op een iets hogere rug van zand en lemig zand tussen deze twee valleien in. Deze iets hogere rug vormt een waterscheiding tussen de Durmevallei en de Scheldevallei. Alle beken en grachtjes aan de noordelijke zijde wateren af richting Durme en alle aan de zuidzijde richting de Schelde. Hoewel een groot aantal van de waterlopen als “beek” worden aangeduid op de kaart, is het maar de vraag of hier echt sprake is van natuurlijke beken. Vaak lijkt het eerder om door de mens gegraven drainagesystemen te gaan, bedoeld om het gebied zo snel mogelijk af te wateren richting de grotere rivieren. Deze beekjes of grachtjes bezitten de potentie om de relatie tussen de kern en de twee valleien te versterken doordat zij vanuit de kern richting de vallei stromen.

Dat het landschap-fysisch systeem in het verleden in beperkte mate dwingend was voor de ruimtelijke ordening, blijkt uit de Ferrariskaart uit 1777. Hier is te zien dat het grootse deel van de gemeente al in gebruik is als landbouwgronden. Enkel in de overstromingsgebieden van de Durme en Schelde zien we dat het grondgebruik sterker gestuurd wordt door het watersysteem. Vandaag zien we dat het grondgebruik zich weinig aantrekt van het landschap-fysisch systeem of dat het watersysteem wordt aangepast naar de behoefte van het grondgebruik, bijvoorbeeld in de landbouwsector (voornamelijk drainage). Er zijn conflictsituaties ontstaan tussen het onderliggende landschappelijke systeem (vnl. watersysteem) met o.a. infrastructuur, bebouwing en het landbouwlandschap. Zo worden te vrijwaren afstanden tot beeklopen vaak niet gerespecteerd, zijn beken overwelfd en is er een grote graad aan verharding in de gemeente die de infiltratie van hemelwater bemoeilijkt. Om een robuust, flexibeler en kwalitatief groen-blauw netwerk te realiseren dienen verontreinigde beken zoals de Zelebeek en Broekse vaart aangepakt te worden. Een goede waterkwaliteit is de basis voor systeemherstel.

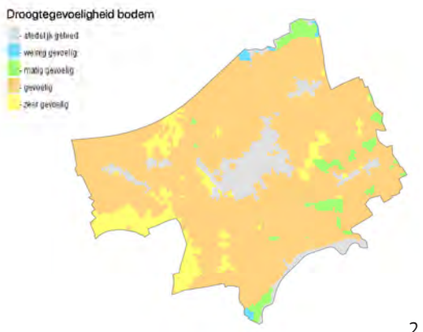






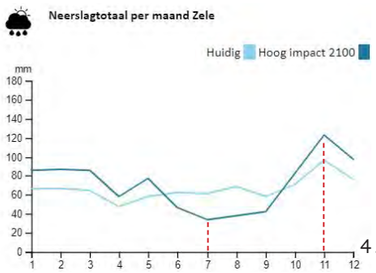


1.



2.

3.



4.

1. Hittestress volgens klimaatscenario 2100 (VMM)
2. Droogte gevoeligheid van bodem in Zele (VMM)
3. maandtemperatuur in Zele (VMM)
4. Neerslag totaal per maand in Zele (VMM)

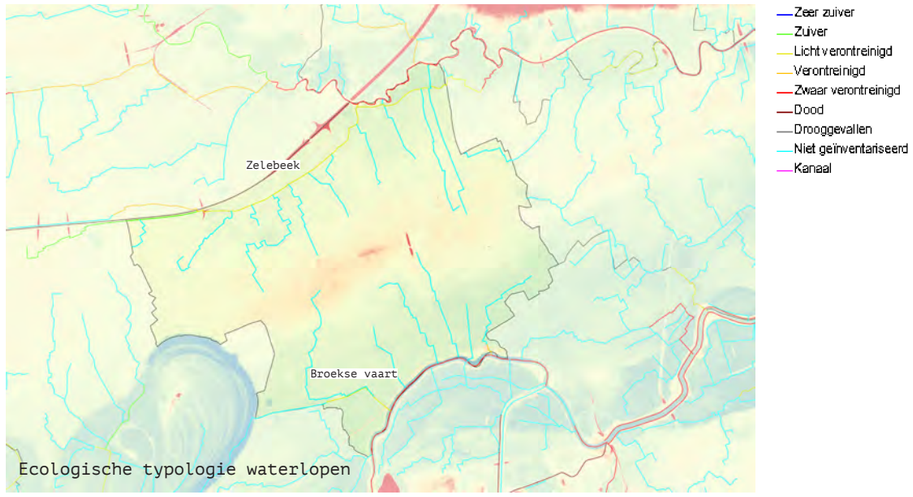
KLIMAATSVERANDERING DWINGT TOT EEN ANDERE RELATIE TOT HET LANDSCHAP-FYSISCH SYSTEEM

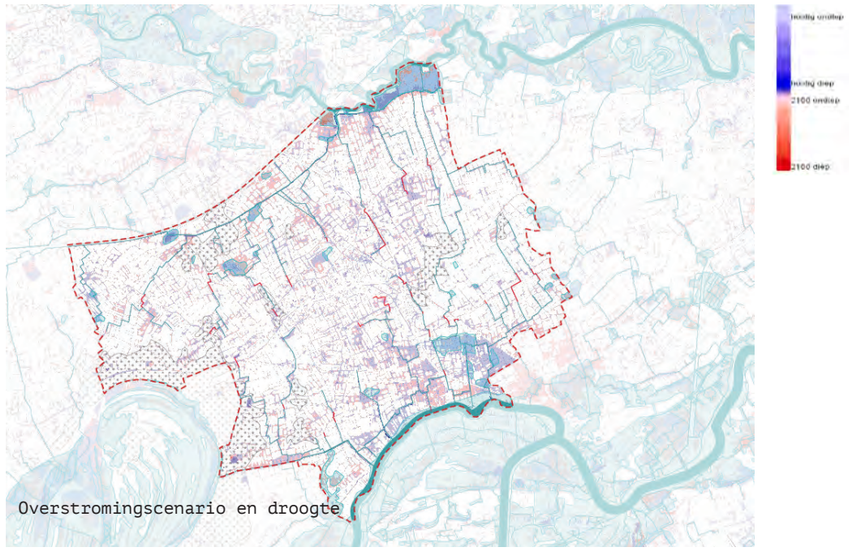
Waar het landschap-fysisch systeem in het verleden minder sturend was voor het grondgebruik en de ruimtelijke ordening in Zele (bijna alle gronden konden al vroeg in cultuur gebracht worden voor agrarisch gebruik), zal het in de toekomst niet zo evident zijn dat de huidige vormen van grondgebruik mogelijk blijven.

De klimaatscenario's voorspellen dat Zele rond 2100 vaker te maken zal krijgen met zeer extreme droogte in het zomerhalfjaar (50% minder neerslag en van 171 droge dagen per jaar nu, tot 234 in 2100) en grote neerslagpieken. Het aantal hittegolfdagen per jaar kan oplopen van 5 in de huidige situatie, tot 55 in 2100. Deze veranderingen vragen om een herdenking van het huidige watersysteem. In de gemeente ligt de kans om een bijdrage te leveren in het verminderen van overstromingsrisico's lager in het watersysteem door hoger in het systeem langer water vast te houden en het algemene waterbergend vermogen in het systeem te vergroten om pieken op te kunnen vangen. Tegelijkertijd is het van belang om de neerslag die in de winter valt ter plekke vast te houden en zo veel als mogelijk te laten infiltreren in de ondergrond zodat er in de droge perioden voldoende water voorhanden blijft voor mens en natuur.

Het aanvullen van de grondwatervoorraden in de bodem en het garanderen van de kwaliteit hiervan, lijkt één van de allerbelangrijkste toekomstopgaven voor Zele. De hogere rug vormt een belangrijke drinkwaterbatterij voor de Zelenaren en haar ruime omgeving. Een ecosysteemdienst die maar zeer weinig gemeenten in Vlaanderen tot hun beschikking hebben. Om het waterwingebied dat onder een groot deel van de gemeente aanwezig is ook in de toekomst als drinkwaterbron te kunnen blijven gebruiken (klimaatsverandering!) lijken inspanningen nodig die veel ambitieuzer zijn dan wat vandaag gedaan wordt. Vlaanderen is immers een regio met één van de allerlaagste zoetwaterbeschikbaarheden van de wereld. Het blijkt hier ook om een zeer kwetsbaar wingebied te gaan, kwetsbaar voor droogte en vervuiling.

Uit de landbouwpercelenkaart is echter op te maken dat het verschil tussen het grondgebruik binnen de contouren van het waterwingebied (teelt van voedergewassen voor veeteelt zoals maïs) en hierbuiten nauwelijks zichtbaar is. Het beter afstemmen van het grondgebruik in relatie, of zelfs ten dienste van dit waterwingebied is aan te raden. Zowel in verband met de kwantiteit als de kwaliteit van het water.

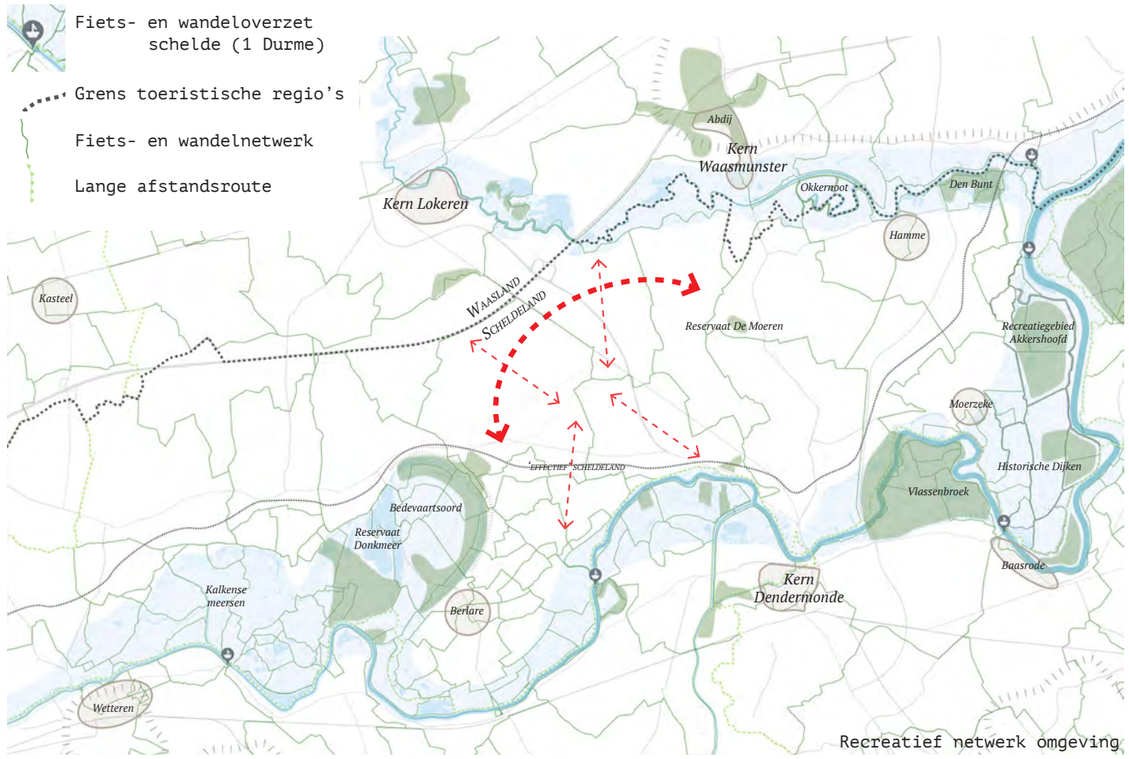




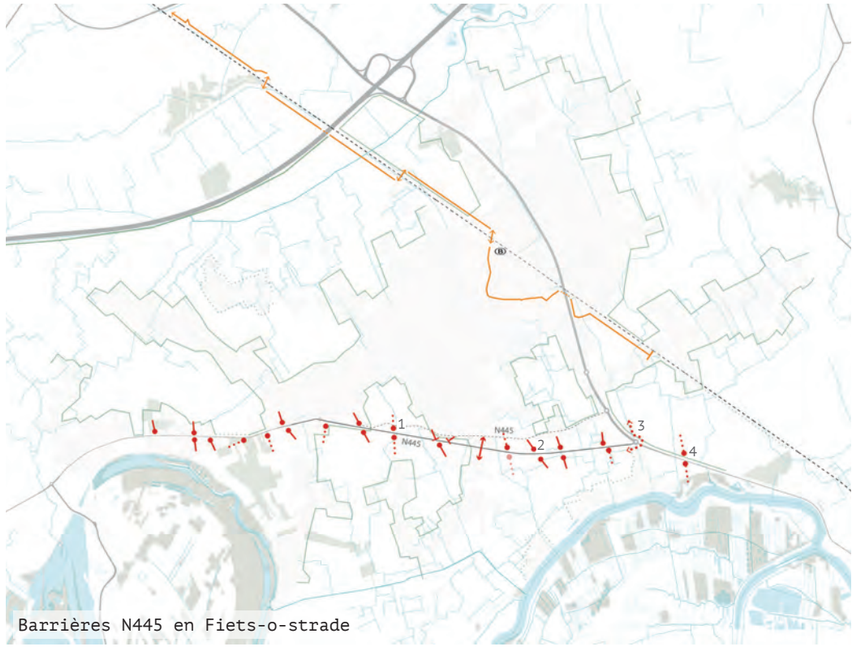
RELATIE MET HET LANDSCHAP: BARRIÈRES EN DOORSTROOM

Hoewel Zele grenst aan aantrekkelijke landschappen zoals de Scheldevallei, Durmevallei, het Berlare Broek, de Gratiebossen,.. is het voor recreanten vrij moeilijk om deze gebieden te 'vinden' en deze te bereiken door middel van een kwalitatief recreatief netwerk. Het overgrote deel van de recreatieve routes is gelegen op het wegennet waar ook de auto gebruik van maakt. Daarnaast vormen infrastructuurlijnen zoals de snelweg, N-wegen en het spoor barrière in het recreatief netwerk doordat zij de oversteekbaarheid en continuïteit verminderen. Ook het industrieterrein maakt het landschap ontoegankelijker. Vooral de N445 vormt een knelpunt in de relatie tussen de kern en het zuidelijk deel van de gemeente richting de Scheldevallei. Het landschap aan de noordzijde van Zele is beperkt toegankelijk. Er lopen een aantal noord-zuid georiënteerde routes richting de Durmevallei maar de E17 bemoeilijkt een kwalitatieve aansluiting met de Durmevallei. In het noordelijk deel van de gemeente mist een goede verbinding tussen deze noord-zuid georiënteerde routes. Een nieuwe verbinding in oost westelijke richting zou hier een missing link in het netwerk kunnen oplossen. De fietssnelweg stopt abrupt waardoor de route naar Dendermonde onderbroken wordt.

Het verbeteren van de recreatieve netwerken in Zele hangt sterk samen met het verbeteren van de landschappelijke kwaliteit van het landschap, het zoeken naar duurzame oplossingen voor mobiliteit en het verbeteren van de oversteekbaarheid van infrastructuurlijnen.



Recreatief netwerk omgeving



Barrières N445 en Fiets-o-strade

OVERSTEKEN

onveilig / geen signalisatie

Doorlopend (rondpunten)

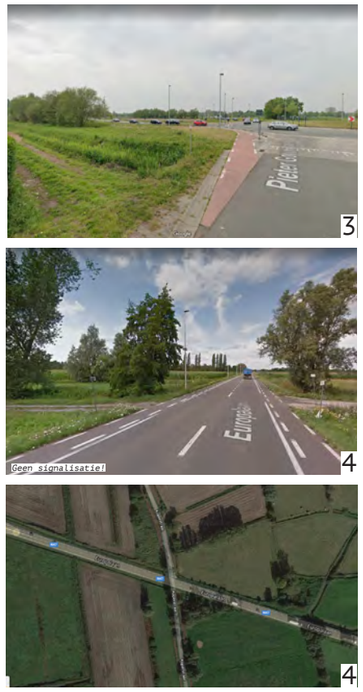
Trage weg
(stippelijn)

Landelijke weg (auto)
(volle lijn)

Afgesneden wegen

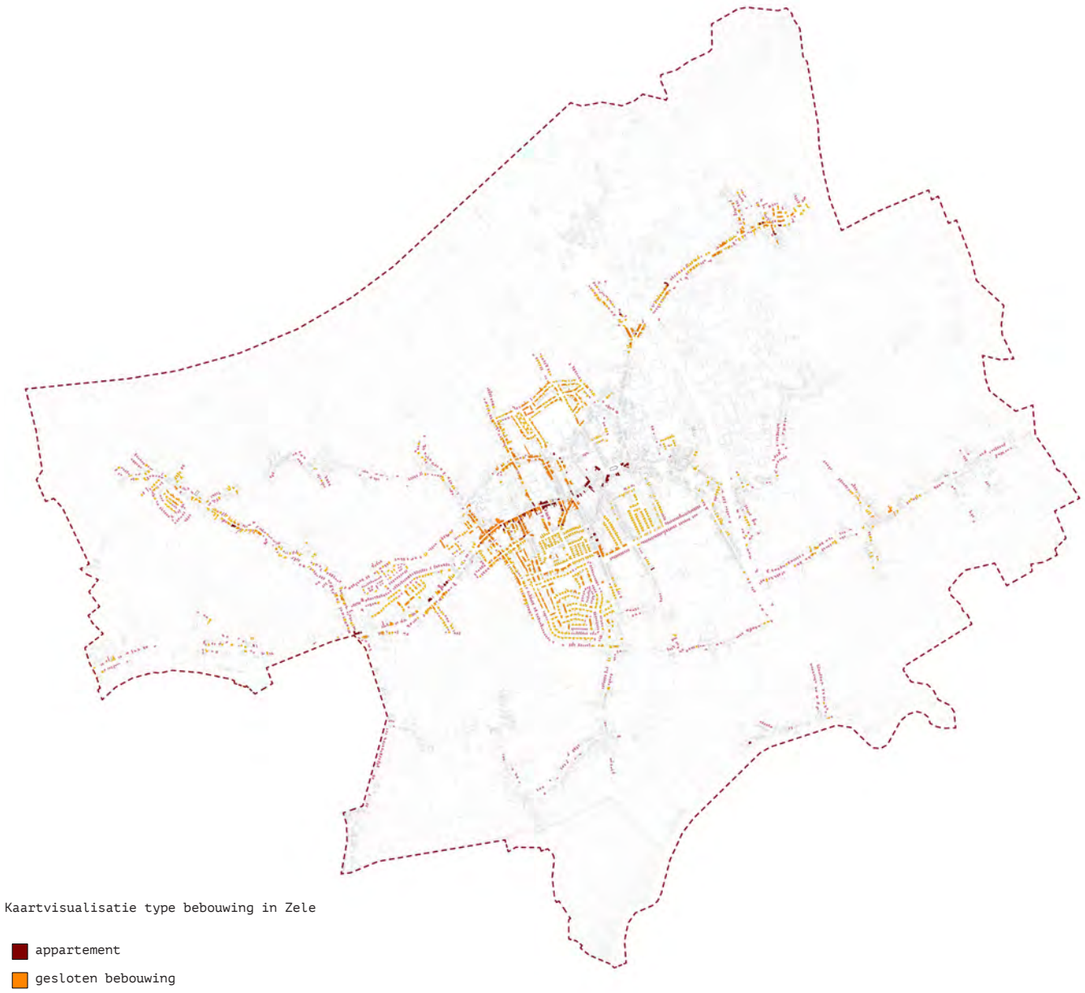
Fiets-o-strade
Loopt niet door tot Dendermonde

Oversteken N445



Oversteken N47

Recreatief netwerk Schelde overzet *(ferraris 1777)*



Kaartvisualisatie type bebouwing in Zele

- appartement
- gesloten bebouwing
- halfopen bebouwing
- open bebouwing

2.2 BEBOUWDE RUIMTE

BEVOLKINGSDICHTHEID

Op gemeenteniveau kent Zele een dichtheid van 633 inwoners/km², wat een pak hoger ligt dan het Vlaams gemiddelde (485 inw/km² - bron: Gemeente in cijfers, 2017). Dit kan vooral verklaard worden door de zeer compacte maar forse kern van het nijverheidsdorp. De buurtgemeente Berlare telt bijvoorbeeld een bevolkingsdichtheid van slechts 391 inwoners/km². Buurgemeente Hamme, eveneens een nijverheidsdorp, heeft een bevolkingsdichtheid van 616 inwoners/km².

RUIMTELIJK RENDEMENT

Behalve de bevolkingsdichtheid is de leefdichtheid, het aantal inwoners per hectare bebouwing een belangrijke parameter. Hoe hoger de leefdichtheid, hoe efficiënter het ruimtegebruik. Voor Zele bedraagt deze 46inw/ha, wat opnieuw behoorlijk hoog is, bv. ten opzichte van het Vlaams gemiddelde van 34inw/ha. Voor een overgangsgebied (waaronder Zele valt) bedraagt dit gemiddelde zelfs maar 30inw/ha. De verklaring hiervoor ligt in het historische nijverheidsdorp, dat voornamelijk uit eerder smalle rijwoningen voor arbeidersgezinnen is opgebouwd. Het aantal rijwoning is in Zele dan ook erg hoog, nl. 30,6% van het totale woningaanbod in 2019 t.o.v. een respectievelijk Vlaams gemiddelde van 21,7 % (in 1995 bedroeg het zelfs nog 38% van het woningaanbod t.o.v. een Vlaams gemiddelde van 26,9 %).

Op zich zijn dit goede cijfers die duiden op zorgvuldig ruimtegebruik en compacte woonvormen, maar men moet ze wel weten te combineren met een kwalitatief (woon-)milieu, met name met voldoende (groene) publieke ruimte en duurzame mobiliteit.

De laatste jaren is een evolutie in dit ruimtelijk rendement zichtbaar. Enerzijds is er een daling in rendement met de nieuwe ontwikkelingen en het aantal grotere woningen, van de open en halfopen bebouwing (zoals de halfopen bebouwing rond de Scoutsstraat). Daarnaast zien we dat in de afgelopen 24 jaar (1995-2019) het aantal rijwoningen is afgenomen met 139 eenheden, terwijl het aantal appartementen toenam met maar liefst 981 eenheden (een verdrievoudiging op 24 jaar tijd!). De vraag is nog maar of deze verappartementisering de goede manier van verdichten is voor een dorp als Zele? De systematische vervanging van oude panden door appartementen met een opgerekt gabariet en woongelegenheden tot onder de nok, vaak weinig contextuele architectuur of beeldtaal, een te lage gelijkvloerse verdieping die voor een schrale stoep en straat zorgen, waar bovendien slaapvertrekken met kleine ramen de gevel aan de straat vormen, uitkragende erkers over meerdere verdiepingen of glazen balkons,... het zorgt voor een inbreuk op de identiteit, voor een vaak verschraalde aanblik, en zet een kwalitatieve relatie tussen straat, stoep en gebouw onder druk. Bovendien zorgt deze manier van verdichting niet voor bijkomende open, groene ruimte.

Deze evolutie in het ruimtelijk rendement vormt ons inziens niet meteen een gepast antwoord op de vraag naar woontypologieën die inspelen op de wens tot compactheid, in combinatie met de woonwens van de Vlaming en met respect voor de leefbaarheid van Zele, de identiteit en kwaliteit van het (woon-)milieu, wel integendeel.

Woningbestand ZELE 1995 - 2019

Huizen in gesloten bebouwing
1995 2.944 of 38,1%
2019 2.805 of 30,6%

Huizen in halfopen bebouwing
1995 2.377 of 30,8%
2019 2.833 of 30,9%

Huizen in open bebouwing
1995 1.564 of 20,3%
2019 1.847 of 20,1%

Appartementen
1995 447 of 5,8%
(verdeeld over 112 gebouwen)

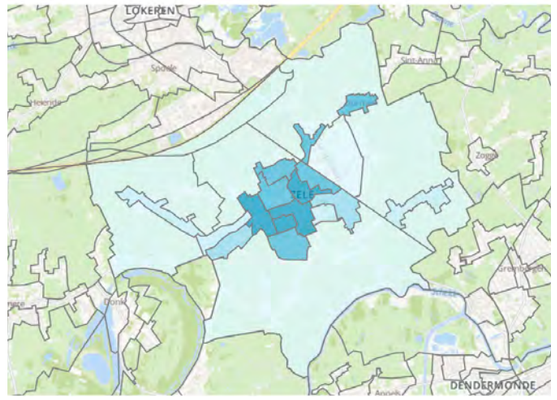
2019 1.428 of 15,6%
(verdeeld over 318 gebouwen)

Totaal woongelegenheden
1995 7.723 (c.a. 20.405 inwoners)
2019 9.180 (c.a. 21.125 inwoners)

in Vlaanderen gemiddeld:
1995 **26,9%** gesloten bebouwing (rijwoning)
2019 **21,7%** gesloten bebouwing (rijwoning)

Kaartvisualisatie aantal inwoners
per km² op niveau van statistische sector (2019)

< 950 | 950 < 1.900 | 1.900 < 2.850 | 2.850 < 3.800 | >= 3.800



Bron: Provincie in cijfers

1777 - Ferraris

1971 - Luchtfoto

1979-'90 - Luchtfoto

2013-'15 - Luchtfoto

1777 - straatdorp in het landschap

1860 - komst van de spoorlijn

1970 - eerste verkavelinen / komst KMO

2017 - Zele is 'volgroeid'

EVOLUTIE BEBOUWDE RUIMTE /RUIMTEBESLAG

Zele evolueerde van een kouterdorp, een opgespannen historische 'bretel' met centraal de kerk, naar een uit de kluiten gewassen nijverheidsdorp. De ensemblebouw van de Burgemeester Van Ackerwijk die volgde, moest tegemoetkomen aan de grote woningnood na de Tweede Wereldoorlog. Gedurende de volgende decennia zijn op eenzelfde manier meerdere wijken bijgebouwd, bv. de tuinwijk en parkwijk ten noorden van de kern. Het gewestplan uit de jaren '70 is daarmee zo goed als volledig 'uitgevoerd'. Ondanks dat deze wijken in de meeste gevallen over meer groene publieke ruimte beschikken, vormen ze evenzeer werelden op zich die realtief weinig relatie aangaan met het omliggende landschap van Zele, en een goede inbedding ontbreekt.

SOCIALE HUURWONINGEN

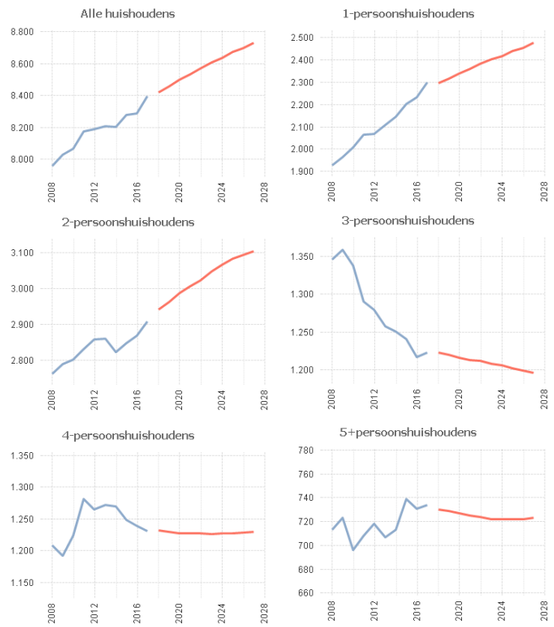
Momenteel kent de gemeente Zele 575 sociale woningen. Ten aanzien van het volledige woningbestand komt het aandeel sociale woningen (huur en koop) op 6,9 % (in 2016). Het Vlaams gemiddelde bedraagt 5, 6%. Ten aanzien van het Bindend Sociaal Objectief (9 tot 11 %) betekent dit dat er wel nog enkele inspanningen dienen geleverd te worden.

Deze cijfers zeggen echter niets over het aandeel 'goedkope' of 'betaalbare' woningen in Zele, dat ons inziens ook vrij hoog is. Een huis in Zele is in 2019 tot 37.000 € goedkoper dan in een andere gemeente in Oost-Vlaanderen (cf. Statbel).

De blijvende groei in het aanbod woningen (vooral door verdichting en inbreiding) op de huidige woningmarkt zorgt ervoor dat 'de slechtste' woningen tegen erg goedkope prijzen op de markt komen. Dit trekt vooral niet-kapitaalkrachtige mensen aan en maakt een neerwaartse spiraal in Zele moeilijk omkeerbaar. Een voorbeeld uit het verleden zijn de kleine arbeiderswoningen in het centrum van Zele die na de bouw van de Schrijverswijk tegen erg goedkope prijzen op de markt kwamen. Dit heeft veel aantrek gehad voor een grote groep mensen van buiten Zele (op die manier heeft zich een grote groep mensen van Turkse afkomst in Zele gevestigd).

	Aantal		%	
	2017	2027	2017	2027
Gemiddelde omvang	*2,47*	*2,42*		
Totaal	**8.397**	**8.729**	**100,0%**	**100,0%**
1 persoon	2.301	2.476	27,4%	28,4%
2 personen	2.908	3.104	34,6%	35,6%
3 personen	1.223	1.196	14,6%	13,7%
4 personen	1.231	1.230	14,7%	14,1%
5 personen of meer	734	723	8,7%	8,3%

1.



2.

3.

4.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Totaal aantal sociale woningen	533	526	535	535	533	535	526	541	575
Aantal sociale woningen t.o.v. aantal private huishoudens, per 100 huishoudens	*6,7*	*6,6*	*6,6*	*6,5*	*6,5*	*6,5*	*6,4*	*6,5*	*6,9*

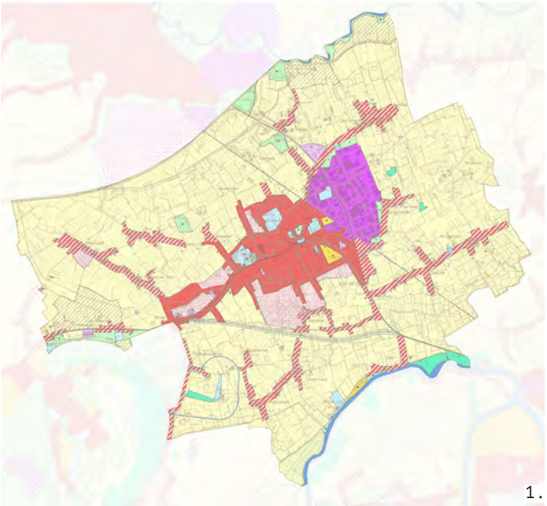
	BELFIUS.Gemeenten met groter bevolkingsaantal en economische activiteit (V11)								
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Totaal aantal sociale woningen	7.239	7.239	7.263	7.347	7.356	7.372	7.524	7.549	7.631
Aantal sociale woningen t.o.v. aantal private huishoudens, per 100 huishoudens	*6,5*	*6,4*	*6,4*	*6,4*	*6,4*	*6,3*	*6,4*	*6,4*	*6,4*

	Vlaams Gewest								
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Totaal aantal sociale woningen	140.802	142.180	142.734	144.184	146.874	147.549	148.704	150.470	153.312
Aantal sociale woningen t.o.v. aantal private huishoudens, per 100 huishoudens	5,5	5,5	5,4	5,4	5,5	5,5	5,5	5,5	5,6

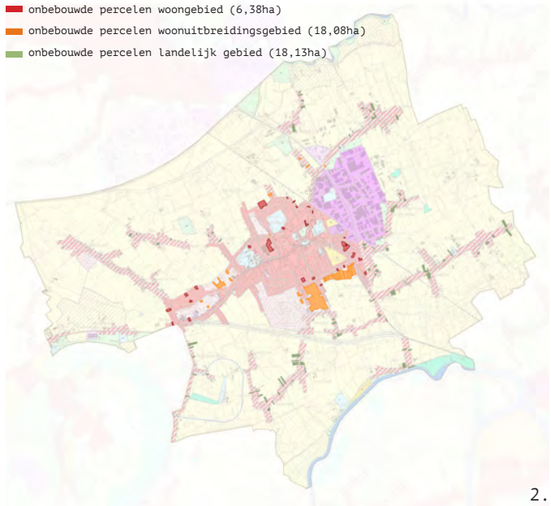
5.

1-2 Evolutie van het aantal huishoudens naar omvang:geobserveerd (2017; in blauw) en vooruitberekend (2027 ; in rood)
3 Burgemeester Van Ackerwijk (°1949-'55)
4 Parkwijk (°1975)
5 Sociale huur: woonhuizen, appartementen en duplexen (bron: STATBEL, verwerking Statistiek Vlaanderen)

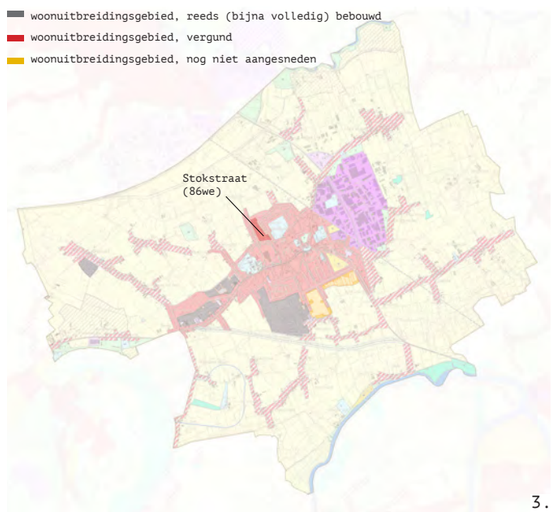
1 Gewestplan
2 onbebouwde percelen: 42,48ha in totaal
3 woonuitbreidingsgebieden
4 brownfields buiten woongebied
5 Huis ten Halve, © BAST, buiten woongebied (!)
6 nieuwe wijk Scoutsstraat
7 appartementen op de Markt



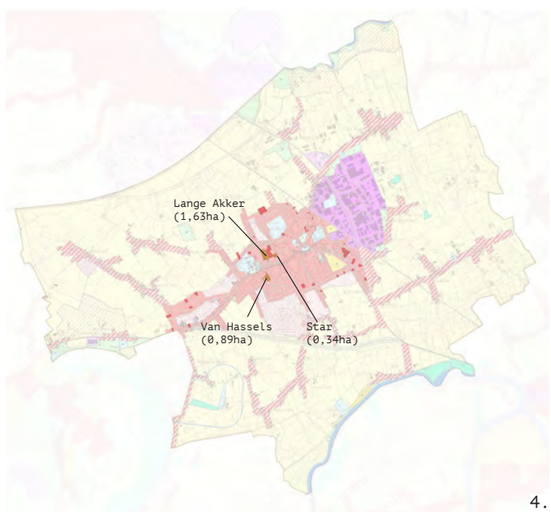
1.



2.



3.



4.

ONBEBOUWDE PERCELEN

Op basis van data van de gemeente kan gesteld worden dat de gemeente Zele een oppervlakte van 42,48 ha onbebouwde percelen heeft. Met een aanname dat deze gebieden met een dichtheid van bv. 20 wo/ha bebouwd worden, betekent dit 850 bijkomende woningen. Als we zouden rekenen met 1 woning per perceel (relevant voor bv. woongebied landelijk karakter) betekent dit 800 bijkomende woningen.

Opvallend is dat een groot aandeel van deze percelen gelegen is buiten het 'kernwoongebied', maar in woonuitbreidingsgebied of in woongebied met landelijk karakter. Het bebouwen van deze percelen zal de verlinting doen toenemen en de relatie tussen de bebouwde ruimte en het landschap nog moeizamer worden. De woonuitbreidingsgebieden zijn reeds in grote mate aangesneden en ingevuld. Zele Stokstraat is in volle ontwikkeling. Enkel de woonuitbreidingsgebieden die vasthangen aan de Ommegangstraat zijn nog niet ingevuld.

De oppervlakte aan onbebouwde percelen in het woongebied is beperkt tot zo'n 6ha. Het gewestplan is met andere woorden voltooid. Deze relatief beperkte mogelijkheden in woongebied verklaren wellicht voor een deel de druk op het centrum, en de daar aan de gang zijnde verappartementisering.

BOUWPOTENTIEEL

Het is niet eenvoudig om het toekomstig bouwpotentieel voor Zele vast te stellen. Behalve de onbebouwd percelen (woongebied, woongebied landelijk karakter, woonuitbreidingsgebied) zijn er ook de vrijkomende sites (brownfields) waaronder Lange Akker (1,63ha excl onbebouwde percelen), Site Van Hassels (0,89ha) en site Star (0,34ha) - de site Friswit zit reeds vervat in onbebouwd woongebied.

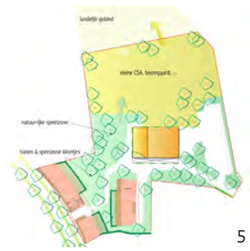
Tot slot is er ook nog het verdichtingspotentieel van bestaande bebouwing (verappartementisering), hoewel deze in het al zo compacte Zele beperkt zou moeten blijven.

Toch maken we een grove schatting van de bijkomende woningen die in Zele gebouwd zouden kunnen worden en we zetten deze af tegen de demografische groei. Volgens de prognose worden in de komende vijftien jaar 414 nieuwe, bijkomende huishoudens verwacht in Zele (Statistiek Vlaanderen, zie ook pag 14). Hiervoor worden op korte termijn reeds 116 woningen gebouwd op twee sites die reeds vergund zijn: Site Stokstraat (WUG, 86 woonentiteiten) en Site Astridpark aan het station (WG, 30 we). We bekijken vervolgens het aandeel woningen dat nog op de onbebouwde percelen gerealiseerd kan worden. Daarvan is 6,38 ha in *woongebied* gelegen en goed voor 128 woningen als we een dichtheid van 20 wo/ha aanhouden (bij een streefdichtheid van 30 wo/ha zouden op de onbebouwde percelen binnen het woongebied zo'n 191 woningen gerealiseerd kunnen worden). Tot slot geldt voor de drie bronwfieldsites dat hier 86 woningen voorzien (kunnen) worden - gerekend aan 30 wo/ha. Dit betekent dat op korte termijn 393 woningen kunnen worden gerealiseerd in Zele, verdeeld over woongebied, beperkte delen van het WUG en de brownfieldsites. Afgezet tegen de vraag voor de komende 15 jaar betekent dit 414 - 393= 21 woningen te kort. De projecten in de kern hebben bijna de volledige capaciteit om tegen de huidige woondichtheid de groei van het aantal huishoudens op te vangen voor de komende 15 jaar!

In woongebied met landelijk karakter houden we rekening met een potentieel van 1 woning per perceel ongeacht de omvang van het perceel (zie Programma's - p.98), wat 81 extra mogelijke woongelegenheden betekent en het 'tekort' van 21 woningen ruimschoots inlost. Het lijkt ons aangewezen deze percelen vooral in functie van het 'landschap' eventueel te laten bebouwen rekening houdend met strategische verbindingen en doorzichten naar het landschap mogelijk te houden.

De overige WUG'en hebben we in feite niet nodig i.f.v. groei, maar nemen we mee om strategische ontwikkelingen (ruil, afwerking, ...) mogelijk te maken, met het oog op kernversterking in relatie tot het landschap. Daarnaast kunnen vrijgekomen gebieden in de kern (overige eventuele brownfields) in eerste instantie ingezet worden voor zowel wijkgroen, parkeerdruk van de bestaande straten op te vangen en eventuele bijkomende woningen. Bijkomende, kleinschalig groei op maat van het dorp Zele kan hierop een aanvulling zijn.

Zele heeft met name een Kwaliteitsopgave, die steeds moet primeren op de kwantiteit, en dat is een trendbreuk in vergelijking met wat we vandaag zien met de voorgelegde ontwikkelingen.



5.

6.

7.

1.

2.

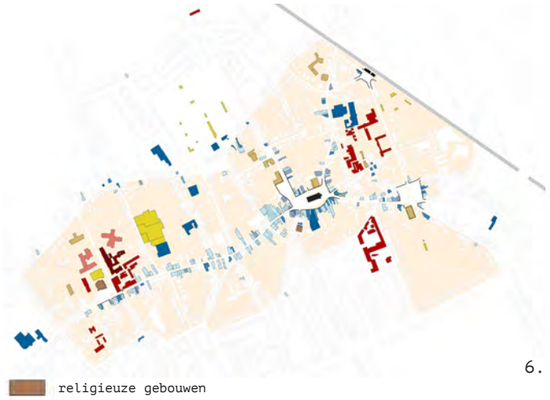
RUIMTELIJKE STRUCTUUR: HISTORISCH VERSUS PLANMATIG

Naast een kwantitatieve lezing van de bebouwde ruimte, is ook een kwalitatieve, typologische beschouwing van de bebouwde ruimte vereist om de ruimtelijke structuur van Zele goed te begrijpen. De gemeente kan enerzijds gelezen worden als een typisch kouterdorp met een historische 'bretel' (hoofdas) die in de lengterichting (oost-west) op de heuvelrug is gelegen. Zijstraten lopen dwars op de hoofdas vanuit de kern richting het landschap. De eerste kaart hierboven toont dit oude netwerk van landwegen. In de afgelopen 2 eeuwen is hierop een grootschaliger netwerk van lineaire infrastructuren gelegd, beginnend met de spoorlijn Aalst-Lokeren (1853-'56). De snelweg E17, N-wegen en sporen werken op provinciaal of zelfs gewestelijk niveau, terwijl de historisch gegroeide 'bretel' voornamelijk de gemeente zelf bedient. Deze infrastructuurlijnen hebben, naast dat ze voor de gemeente een belangrijke ontsluitende en verbindende functie vervullen, een aanzienlijke impact op beeld en functioneren van de gehele gemeente: de spoorweg en N47 delen het dorp als het ware in 2 (compacte kern aan de ene zijde en bedrijvenwereld aan de andere zijde), de Keltenlaan vormt een barrière t.o.v. het zuidelijk landschap. De relatie tussen deze grotere infrastructuurlijnen, het onderliggende dorpse weefsel en het aangrenzende landschap moet dan ook een belangrijk aandachtspunt in het ruimtelijk beleid zijn.

3.

4.

5.


6.

- religieuze gebouwen
- gemeentelijke diensten
- sportinfrastructuur
- zakenkantoor / bank
- kleinschalige handel
- grootschalige handel
- horeca
- ziekenhuis
- school
- woonzorgcentrum

1 kouterdorp met bretel, Ferrariskaart (1777)
2 grootschaliger netwerk vormt de drager voor bedrijvigheid (luchtfoto 2015)
3 compacte kern met groene binnengebieden, achterin het bedrijventerrein
4-5 'bretel': landschappelijk, groen karakter van het kouterdorp niet langer zichtbaar
6 voorzieningenkaart voor het centrum van Zele
7 Kaart toont versnipperde en beperkte open ruimte kamers in Zele centrum

7.

KERN ZELE

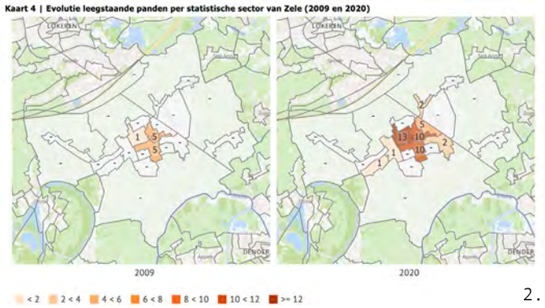
De gemeente Zele herbergt een groot aantal voorzieningen, waarvan het grootste deel zich in de kern bevindt. Een ruim aanbod aan scholen, sportinfrastructuur en zelfs een dagkliniek liggen langsheen de bretel verspreid. Op heden worden deze voorzieningen goed ontsloten voor autoverkeer, maar is dit voor fietsers en voetgangers minder evident. Wandelen en fietsen is op veel plekken in de kern een benauwende en vaak onveilige ervaring, voornamelijk veroorzaakt doordat asfalt en auto's in de smalle dorpse straatjes domineren, en groene, ontspannen publieke ruimte ontbreekt. Nochtans roept de compactheid van Zele waar zowat alles bereikbaar is binnen loop- en fietsafstand, de vraag op of de aanwezigheid van de auto binnen het centrum niet heel erg teruggedrongen kan worden?

Het gebrek aan groen in de kern van Zele valt op. Het aandeel groen in de straten is heel beperkt (nauwelijks straten met laanbeplanting), daarnaast zijn er weinig publieke groene ruimten beschikbaar. Het Park Peeters bv. nabij de kerk is haast onvindbaar. Op een luchtfoto blijkt echter dat er wel degelijk groen aanwezig is in de kern, maar op bovenstaande kaart is zichtbaar dat het aandeel toegankelijke open ruimte(-kamers) in het centrum heel beperkt is. Vaak gaat het over privaat groen, dat bovendien geen aansluiting heeft met het verharde, primaire netwerk, noch met het landschap rondom. Het beter inzetten en beschermen van de nog aanwezige groene ruimte in Zele is een belangrijke opgave voor de kern. Het vergroenen van de compacte arbeidersstraten zodat een aantrekkelijk primair netwerk ontstaat, mét ruimte voor voetganger en fietser, is een prioritaire opgave om het enigszins sleetse, en vaak onbehaaglijke karakter van de Zeelse kern om te gooien. Samen met het zoeken naar verbindingen vanuit de kern naar het landschap én het creëren van bijkomende groengebieden kan dit veel betekenen voor de leefbaarheid en kwaliteit van de kern.

SWOT-analyse

Sterktes	Zwaktes
- Stijgende evolutie inwoners (2008-2015) - Sterke koopbinding voor de verschillende produktgroepen - Groot aanbod 'in en om huis' en 'dagelijkse goederen' - Redelijk modisch aanbod in het centrum - Goede mix handel/horeca/dienstverlening in het centrum - Behapbare afstand (900m) - Verdichte kern (veel bewoning binnen wandel-en fietsafstand)	- Laag gemiddeld inkomen - Sterke daling aantal huishoudens - Overige branches binnen de productgroep UG eerder ondervertegenwoordigd. - Centrum niet leesbaar (as met meerdere knikken) - Geen 'routing' - Druk verkeer - Smal gabarit 'winkelas' - Onderbreking functies - Verdichte kern (rommelig)
Opportuniteiten	**Bedreigingen**
- Stijging tewerkstelling detailhandel - Vergrijzing - Decreet Integraal Handelsvestigingsbeleid (inzetten op kernversterking, afbouw verlinting) - Afbakening kern en aanduiding winkelarme gebieden - Technologische ontwikkeling (data) - Betonstop	- Negatieve bevolkingsprognose - Vergrijzing - E-commerce - Ontwikkelingen hinterland

1.



2.

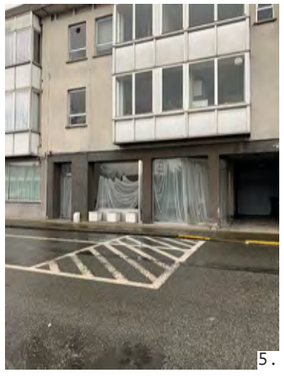
3.

1 SWOT-analyse Zele - City D (2017)
2 evolutie van de leegstand in Zele: stijgende lijn
3 leegstand verspreid over de centrumstraten (Kouterstraat, Oudburgstraat, Cesar Meeusstraat, Dokter Armand Rubbenstraat, De Deckerstraat)
4-5 leegstand in beeld: Kouterstraat
6 bedrijventerrein in Zele, met kerkhof
7 nevenschikkingen van wonen, werken, landschap
8-10 nevenschikkingen tussen bedrijvigheid, infra, bebouwing, kerkhof,...

HANDELSAPPARAAT

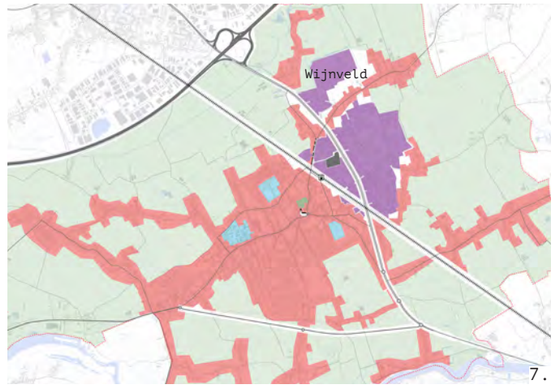
Zele heeft een levendige kern en beschikt, in vergelijking met gelijkaardige gemeenten, over een sterk handels- en voorzieningenapparaat. De Zelenaar is ook sterk georiënteerd op het eigen handelscentrum, met zijn gezonde mix van detailhandel, commerciële diensten en horeca. De combinatie met aanwezige stedelijke voorzieningen in of nabij het handelscentrum verhoogt de kansen op synergie en gecombineerd bezoek. Het is dus van belang om de gerichtheid op het handelscentrum te consolideren en waar mogelijk te versterken. De zichtbare leegstand, vooral in de centrumstraten (westelijk deel van de Kouterstraat, Dokter Armand Rubbensstraat) versterkt het sleetse imago van de gemeente, en creëert een gevoel van onbehaaglijkheid. Inzetten op clustering van voorzieningen binnen een gewenste afbakening en voorkomen dat er buiten deze afgebakende locaties of langs invalswegen voorzieningen bijkomen is een belangrijke opgave voor Zele.

4.



5.

6.



7.

BEDRIJVIGHEID

Ten oosten van de N47, naast de kern van Zele, ontwikkelde zich met de aanleg van de E17 (1960-1970) een bedrijventerrein van 131 ha. Behalve de N47 vormt ook de spoorlijn een breuklijn tussen kern en bedrijventerrein. Op basis van deze bedrijvigheid en de goede ontsluitings- en verbindingsmogelijkheden werd Zele in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen aangeduid als specifiek economisch knooppunt en kreeg het de taakstelling om bijkomende hectaren bedrijventerrein te realiseren. Deze vraag resulteerde in 2008 in het RUP Wijnveld, een uitbreidingsgebied ten noorden van het bestaande bedrijventerrein, dat momenteel in volle ontwikkeling is, met nog eens 30 ha.

De Zeelse economie bestaat vandaag enerzijds uit een paar grotere bedrijven en anderzijds uit enkele honderden kleinere bedrijven en zelfstandigen. In de secundaire sector hebben textiel- en kledingnijverheid, samen met de bouwnijverheid, een belangrijk aandeel, evenals slachtbedrijven (Site Baaikens, Velda,...). De bedrijvigheid in Zele beslaat maar liefst 21,6% van de bebouwde oppervlakte, dit terwijl het gemiddelde voor Oost-Vlaanderen slechts 15,8% bedraagt (Bron: Statbel).

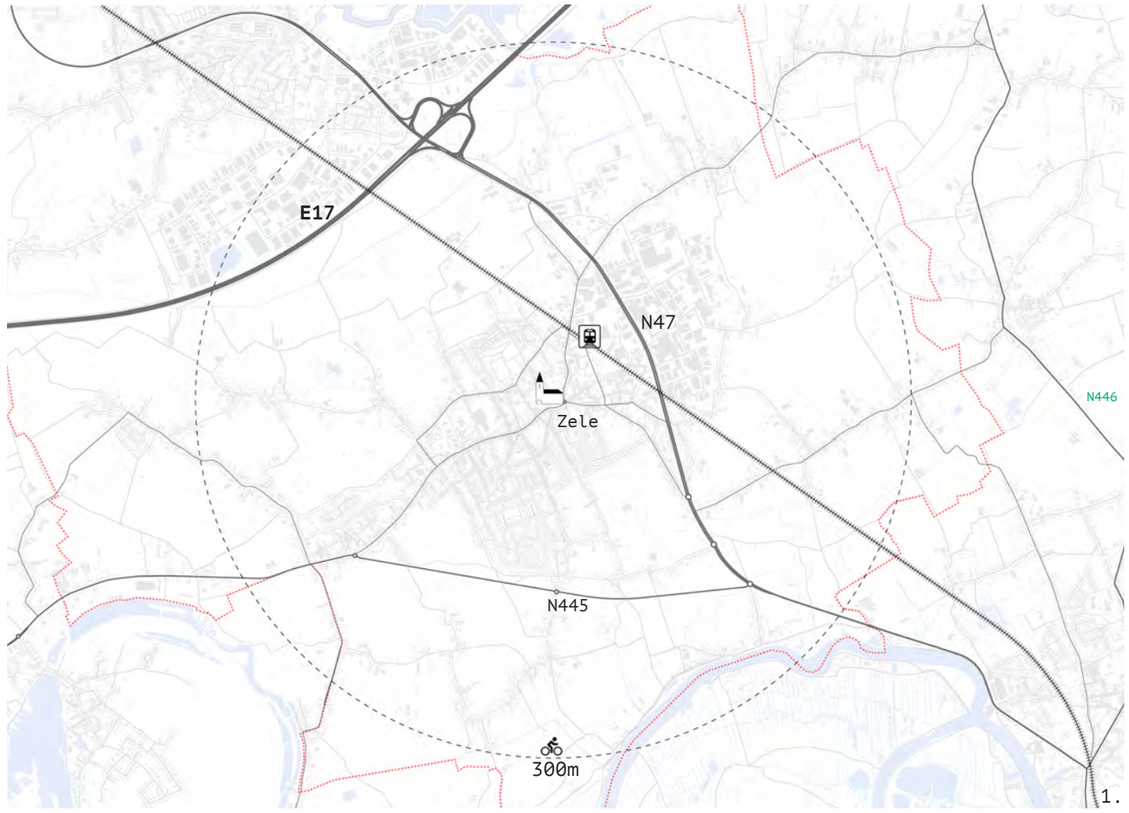
De combinatie en nabijheid van wonen en werken in Zele is op zich een interessant ruimtelijk opzet. Maar de omvangrijke bedrijvigheid, met haar grote schaal en infrastructuur, zit ruimtelijk niet goed vastgeknoopt aan het dorp. Bij het binnenrijden van Zele vanaf de E17 en de N47 stoot je op reeks blinde industriële gevels van bedenkelijke kwaliteit, met aan de overzijde van de straat een dorps weefsel met bescheiden woningen. Hier is vooral sprake van een confrontatie, maar niet van interessante relatie of kwalitatieve verknoping. Hetzelfde geldt in feite als je met de trein toekomt. Industrie aan de ene zijde, het 'dorp' aan de andere zijde. Aan de Zevensterrestraat ligt de begraafplaats ingesloten tussen de bedrijven, en vormen de wanden van de bedrijfsgebouwen het decor van dit gebied. De combinatie van wonen en werken, niet als nevenschikkingen of confrontatie, maar in een ruimtelijke relatie is volgens ons een bijkomende opgave voor Zele.

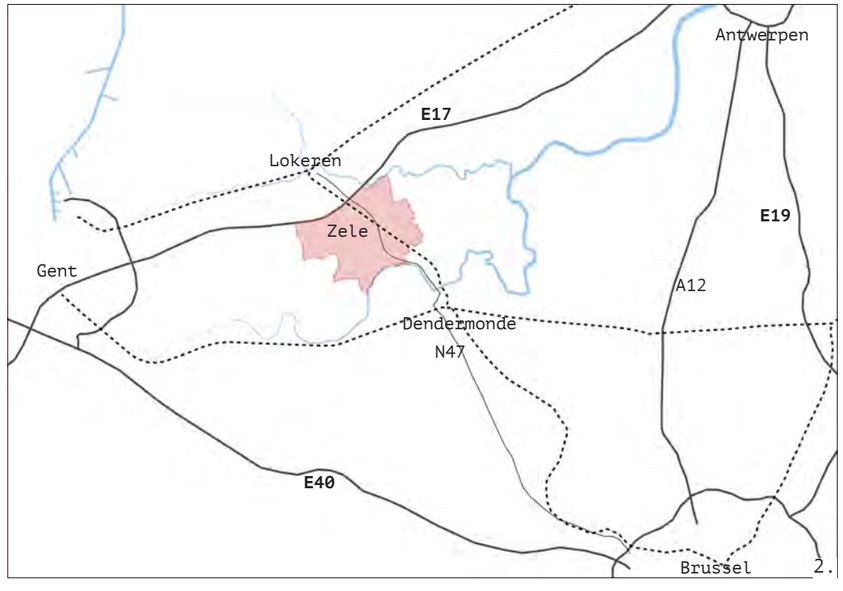
Op dezelfde koude, confronterende manier verhoudt de bedrijvigheid zich tot het landschap. Groene buffers zoals ter hoogte van de Adolf Van der Moerenstraat laten in feite geen landschappelijke inbedding of interessante landschappelijke gradiënt zien, met aandacht voor een degelijk blauw-groen netwerk.

8.

9.

10.





1 derde categorie wegen en geprivatiseerde wegen

2 Ligging van Zele in de driehoek van grote infrastructuren tussen Antwerpen, Brussel en Gent.

2.3 MOBILITEIT

MODAL SPLIT

Ook op vlak van mobiliteit duiden de cijfers voor Zele op een reeks stedelijke kenmerken. Zo wordt er meer gefietst (22% tegen een Vlaams gemiddelde van 16%) en wordt er minder met de auto gereden dan in de rest van Vlaanderen (55% tegen een Vlaams gemiddelde van 59%). De compactheid van Zele tekent zich wellicht af in deze cijfers. De relatief goede mobiliteitscijfers van Zele zien we echter niet in het straatbeeld vertaald, op veel plaatsen zijn er onveilige situaties voor fietsers en voetgangers. Hoewel Zele over een station beschikt, is het aandeel verplaatsingen met openbaar vervoer niet hoger dan gemiddeld in Vlaanderen (16%).

Een verdere inzet op een duurzame modal shift dringt zich op. Zeker wat betreft openbaar vervoer is er veel progressie mogelijk. En gezien de grote hoeveelheid scholen en de mogelijkheden van een compact weefsel zijn er ook nog progressiemarges voor wat betreft fietsinfrastructuur. Een herinrichting en heraanleg van het openbaar domein volgens het STOP-principe (Stappers-Trappers-Openbaar vervoer-Personenwagens) is hierbij essentieel.

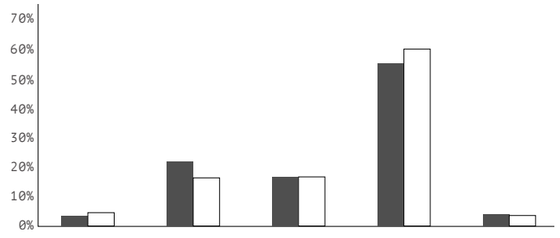
ZELE GENEREERT MOBILITEIT

In Zele wordt behoorlijk gependeld. Dit stellen we vast aan de hand van de lage jobratio (68,8% ten opzichte van 75,9% in Vlaanderen). Toch zien we dat de gemiddelde in- en uitgaande pendelintensiteit in Vlaanderen gemiddeld nog net iets hoger ligt dan in Zele (2013, inkomend: Zele 65,3% tegen Vlaanderen 70,4%; uitgaand: Zele 70,5% tegen Vlaanderen 72,6%).

Zele trekt wellicht ook pendelaars vanuit de omgeving aan door haar station dat een bovenlokale knooppuntwaarde kent. Maar ook omwille van haar bovenlokale rol wat betreft voorzieningen, zoals een centrum voor volwassenenonderwijs (CVO), een dagkliniek en een groot bedrijventerrein genereert Zele mobiliteit. Toch blijven veel mensen geneigd de auto te nemen. De a-centrische ligging van het station heeft hier wellicht ook mee te maken. Verder uitbouwen van een volwaardig multimodaal knooppunt in de stationsomgeving (mobipunt) waar ook deelfietsen ter beschikking staan, kan bijdragen aan bijkomend treingebruik.

Modal Split
Verdeling tussen gebruiksintensiteit van de verschillende vervoer modi bij woon-werk en schoolverplaatsingen.

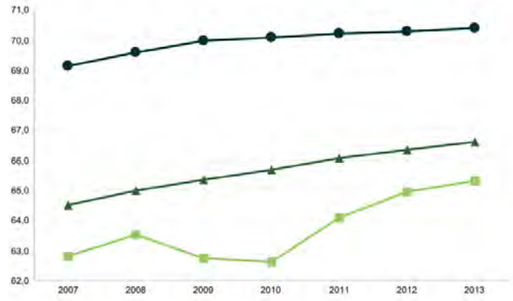
2017	Te voet	Met de fiets	OV	Met de auto	Ander
Zele	3%	22%	16%	55%	4%
Vlaams Gewest	4%	16%	16%	59%	4%



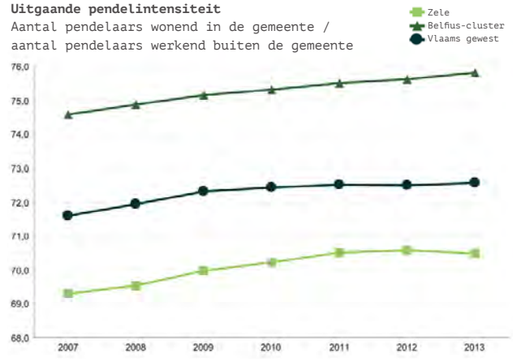
Reistijden per vervoersmodi

	Afstand tot Zele	AUTO	TREIN	FIETS
Antwerpen	38km	33 min	55 min	2u
Gent	27km	30 min	40 min	1u20min
Sint-Niklaas	17km	15 min	20 min	55min

Ingaande pendelintensiteit
Aantal pendelaars wonend buiten de gemeente / aantal pendelaars werkend in de gemeente



Uitgaande pendelintensiteit
Aantal pendelaars wonend in de gemeente / aantal pendelaars werkend buiten de gemeente

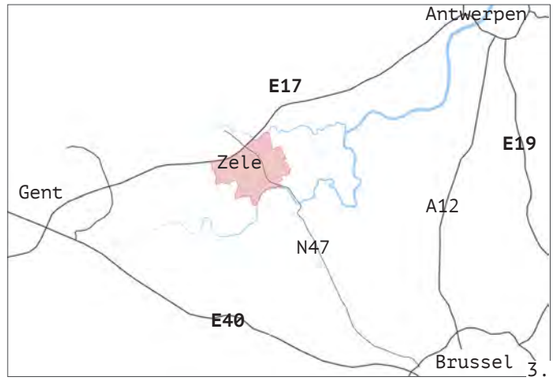


AUTONETWERK

In het noorden grenst Zele aan de E17. Doorheen de gemeente loopt de N47, die complementair werkt binnen dit E-wegennet en onder meer Lokeren en Dendermonde verbindt. De reistijden vanuit Zele naar de ring van de centrumsteden bedragen: Brussel 45min., Antwerpen 33 min. en Gent 15 min. De N47 is een secundaire weg type 1 die langs de kern van Zele 'scheert' en gedeeltelijk doorheen het industrieterrein loopt, en hier rechtstreeks op aantakt. Ten Zuiden van het centrum van Zele loopt de Keltenlaan (N445), die Zele via Berlare (Overmere) met Gent verbindt en zo een bovenlokaal alternatief vormt op de oost-westverbinding via de Kouterstraat door de kern.

Veel van de weginfrastructuur die Zele ontsluit, werkt als een ruimtelijke barrière. Zowel de N47 als de heraangelegde N445 zijn vanuit een bovenlokale planning op en door de gemeente gelegd, en doorsnijden reeds bestaande, kleinschaligere netwerken en landschapskamers (zie hoofdstuk 2.1). Een aantal ruimtelijke delen werden zelfs zonder terughoudendheid opgebroken.

Wanneer we kijken naar de barrièrewerking van het spoor, zien we dat er zich op korte afstand vrij veel gelijkvloerse overwegen bevinden. Met de nieuwe Europese richtlijnen in het achterhoofd, waarbij alle overwegen overbrugd of ondertunneld dienen te worden, dringt een doordachte selectie van overgangen zich op én een wenselijke ruimtelijke inpassing. En ondanks een ruim bovenlokaal netwerk van Noord naar Zuid en van Oost naar West valt het sluipverkeer op, met name ten noorden van de kern, doorheen het landbouwgebied.

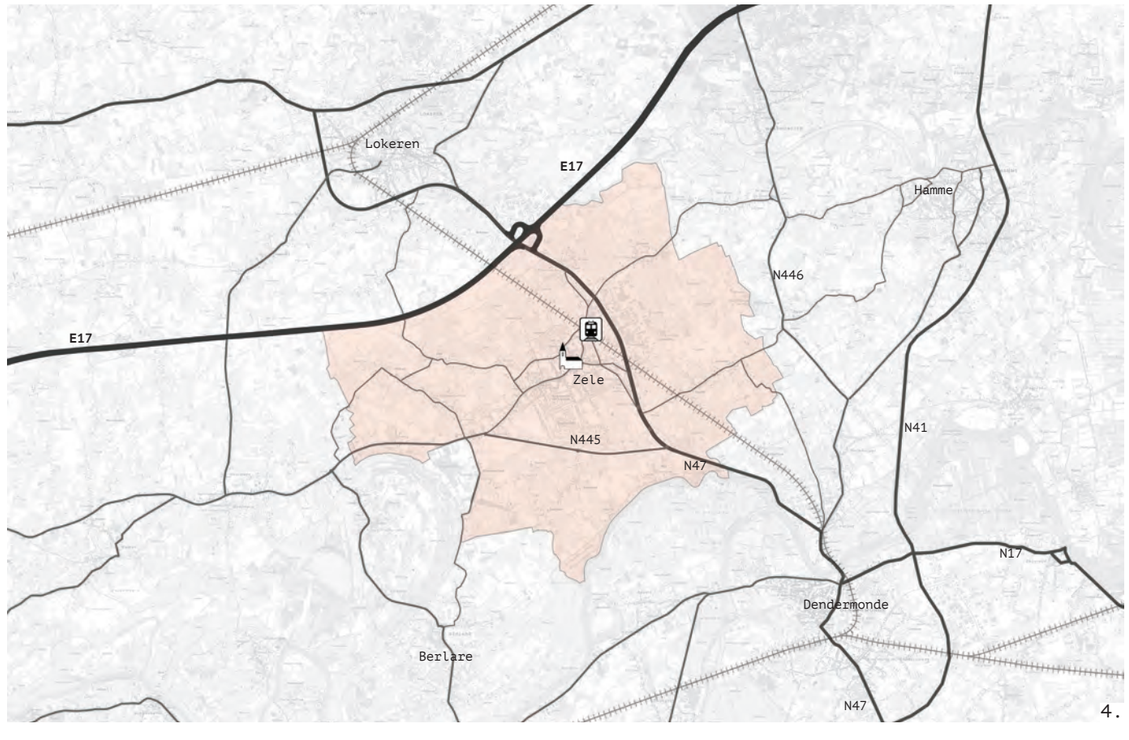


3.

1.

2.

1 N47 ter hoogte van het industrieterrein doorsnijdt het hele gebied.
2 N445 (Keltenlaan) snijdt doorheen landschap ten Zuiden van Zele (links Zele, rechts Schelde)
3 Zele gesitueerd in de driehoek Antwerpen,Brussel, Gent langs E17 in het E-wegen netwerk
4 Sterk omsloten dorp door autoinfrastructuur

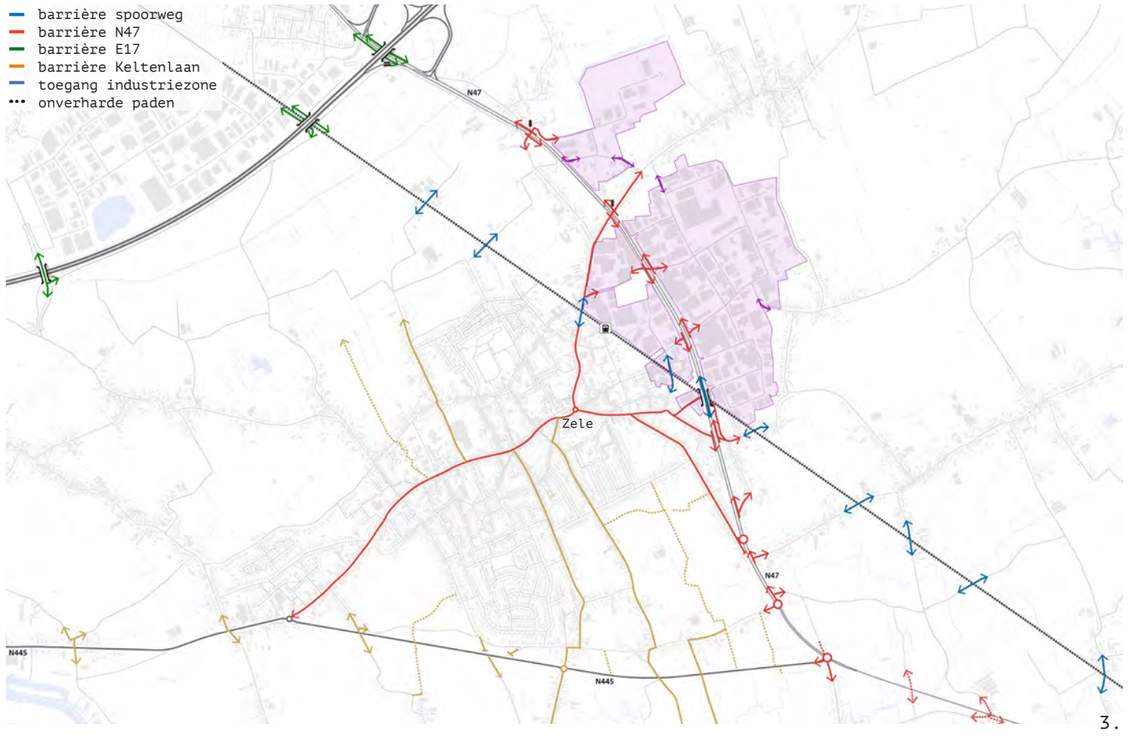


4.

1.

2.

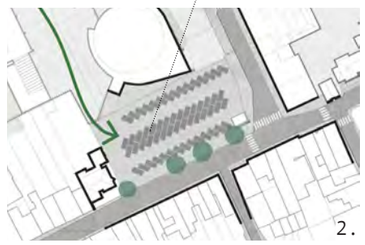
1 N445 snijdt het Scheldelandschap in het zuiden af van de dorpskern
2 Sluipverkeer in de Noordelijke landschapskamer.
3 Kaart routing en barrièrewerking van voornaamste infrastructuren rondom Zele met oversteken

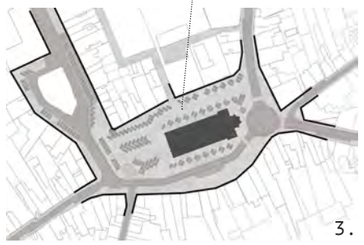


3.

Daarnaast is het verkeer in het centrum erg druk. Een auto-ontsluiting opgezet in de vorm van een lus (zie foto onderaan) enkelrichting en doorheen de winkelstraat maakt de ommekeer via de parallelle noordelijke weg (Driesstraat). Dit principe focust eerder op doorrijdbaarheid in plaats van bereikbaarheid. Het zorgt voor een overbevraging in de historische, smalle dorpsstraat en is nefast voor de leefbaarheid ervan. Naar schatting wordt 80% van de autoverplaatsingen in de dorpskern veroorzaakt door Zelenaren die van Oost naar West of omgekeerd willen. Willen we de leefbaarheid van de kern, en een veiligere fiets-en wandelomgeving creëren dan dringt een gedragsverandering (modus) zich op.

1.


2.


3.

4.

5.

6.

7.

PARKEREN

De publieke ruimte in Zele is ingericht als verkeersruimte ten dienste van de wagen, zowel rijdend als geparkeerd. De ontsluitingslus in de kern passeert langsheen de belangrijkste publieke plekken van de gemeente die zijn ingericht als parkings. De pleinen in het centrum van Zele doen geen dienst als verblijfs- en/of ontmoetingsruimtes. Via een blauwe en rode parkeerzone wordt er getracht het parkeergedrag te sturen en langdurig parkeren op de pleinen en dorpsstraat te beperken. De tarieven zijn echter zo laag (0,50 euro voor één uur; 1,50 euro voor twee uur) dat dit zijn doel mist.

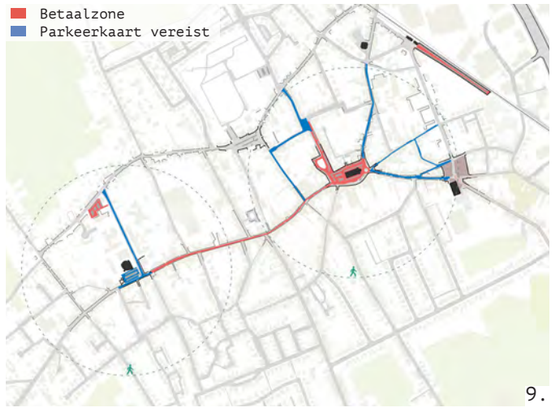
Daarnaast zien we ook in de woonstraten een grote parkeerdruk. Door het compacte weefsel van voornamelijk smalle arbeiderswoningen is het in veel straten niet mogelijk om voor elke woning een parkeerplaats op straat te voorzien. De vele smalle profielen hebben parkeerplaatsen aan 1 zijde, er is vaak onvoldoende plaats voor de trage weggebruiker en geen ruimte voor groen. Parkeeroplossingen voor de bewoners buiten het primair netwerk dringen zich hier op.

8.

12.

11.

1 Circulatielus doorheen het centrum
2-4 Parkeren op de publieke pleinen in kaart gebracht
5-7 Foto's van de drie publieke pleinen in Zele
8 Oudburgstraat: auto overheerst, trage weggebruiker wordt naar de randen geduwd
9 Parkeerzones: betalend parkeren (rood): verwaarloosbaar lage kostrpijs en heeft weinig tot geen invloed bij het kiezen van parkeerplaats
10-12 Foto's van woonstraten in de kern



9.

10.

FIETSMOBILITEIT

Er wordt gemiddeld meer gefietst in Zele dan in de rest van Vlaanderen (zie modal split). Voor korte verplaatsingen kiest 50% van de Zelenaars minstens wekelijks voor de fiets (t.o.v. 38% in het Vlaams Gewest). Dit is onder meer te danken aan de bevattelijke afstanden voor de fiets. Met de kerk als middelpunt is het merendeel van de nederzettingsstructuur te vatten in een straal van 2 km. Tegelijkertijd legt Zele slechte cijfers voor op vlak van fietsveiligheid. Er wordt te weinig ruimte vrijgemaakt voor fietsers (wat voor een compact weefsel met smalle straten ook niet evident is). Zo vinden 38% van de Zelenaren het onveilig fietsen ten opzichte van 28% in de rest van Vlaanderen. Ook voor kinderen vindt men het onveiliger fietsen (52%) dan in de rest van Vlaanderen (42%). Bovendien vindt ook 40% van de Zelenaren dat de fietspaden niet in goede staat zijn, ten opzichte van 32% in Vlaanderen (buiten de centrumsteden). Het aantal verkeersslachtoffers (doden of zwaargewonden) per 1000 inwoners liegt er ook niet om. In Zele ligt dit namelijk dubbel zo hoog (0,85) t.o.v. de omliggende gemeenten (0,43) (stadsmonitor).

Niet alleen in de smalle historische straatprofielen, ook de profielen waar het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (BFF) op geprojecteerd is (bv. de Langestraat) voldoen niet aan de voorschriften van het fietsvademecum. De fietsostrade (F413) loopt langs het spoor vanaf Lokeren, via Zele richting Dendermonde. Ook dit fietspad kent nog veel verbetermarge en moet nog worden vervolledigd richting Dendermonde. Het pad verandert regelmatig van spoorzijde, wat de reissnelheid en aantrekkelijkheid vermindert en voor onveilige situaties zorgt. Bovendien is het ruimtelijk voorkomen van het pad op veel plekken ondermaats, met een eindeloos heras- of bekaerthekwerk langs het spoor en onooglijke achterkanten van woningen aan de overzijde.

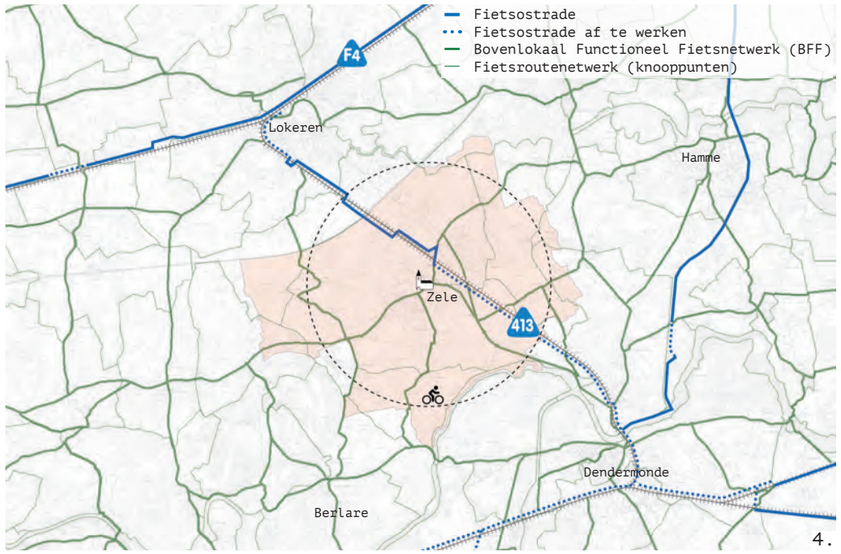
Enkel indien er sterk wordt ingezet op degelijke fietsinfrastructuur is een verdere cruciale modal shift mogelijk. Dit betekent dat er duidelijke keuzes moeten gemaakt worden bij de inzet en aanleg van de publieke ruimte.

1.

2.

3.

1 Ondermaatse fietsvoorzieningen voorzien op Gentsesteenweg. Net voor overgang Kouterstraat.
2 Te smalle fietspaden in de Kouterstraat.
3 Fietsostrade mist hoogwaardige inrichting.
4 Fietsnetwerk waarbij er in het dorp weinig of geen recreatief netwerk is. Daarnaast voldoet het BFF niet aan de eisen. Ook het fietsostradenetwerk laat momenteel nog te wensen over.



4.

OPENBAAR VERVOER

Zele is gelegen langsheen een spoorweg die Lokeren en Dendermonde met elkaar verbindt. Toch vindt 45% van de Zelenaars dat er onvoldoende openbaar vervoer voorhanden is ten opzichte van 24% in de rest van Vlaanderen. De laatste jaren kent het station minder treinreizigers. Momenteel wordt er door NMBS wel opnieuw geopteerd om van het station een beter en volwaardiger mobiliteitsknooppunt te maken en ook de omliggende spoorinfrastructuur op te waarderen. De heropening van kleinere stations in de omgeving bv. Grembergen (tegen Dendermonde) en Bokslaar (industriewijk Lokeren) worden bekeken. Van Zele naar Antwerpen (Berchem) ben je 49 min onderweg, naar Gent (Dampoort) 26 min.

Busvoorzieningen zijn in mindere mate aanwezig. Er is momenteel maar één lijn richting het westen die Zele bereikt, met name Lijn 36 (Hamme, Zele, Gent-Sint-Pieters, Sint-Martens-Latem en De Pinte). Wanneer je dus met het openbaar vervoer naar Berlare of Hamme moet, ben je met het OV al snel lang onderweg: naar Berlare centrum maar liefst 1u (bus via Overmere), Hamme centrum 35min (over Dendermonde).

Een niet onbelangrijk gevolg van de spoorweg in Zele zijn de vele oversteken. Deze zijn vandaag allen gelijkvloers georganiseerd. Infrabel is van plan (op voorspraak van Europa) een groot deel van deze gelijkvloerse spoorovergangen te sluiten. Deze maatregel raakt niet enkel Zele, maar zal in veel Vlaamse gemeentes gevolgen hebben. Belangrijk is om te bekijken waar in de toekomst oversteken van belang zijn, niet enkel in functie van de toegankelijkheid van autoverkeer, maar zeker ook wat betreft fiets- en wandelverbindingen.

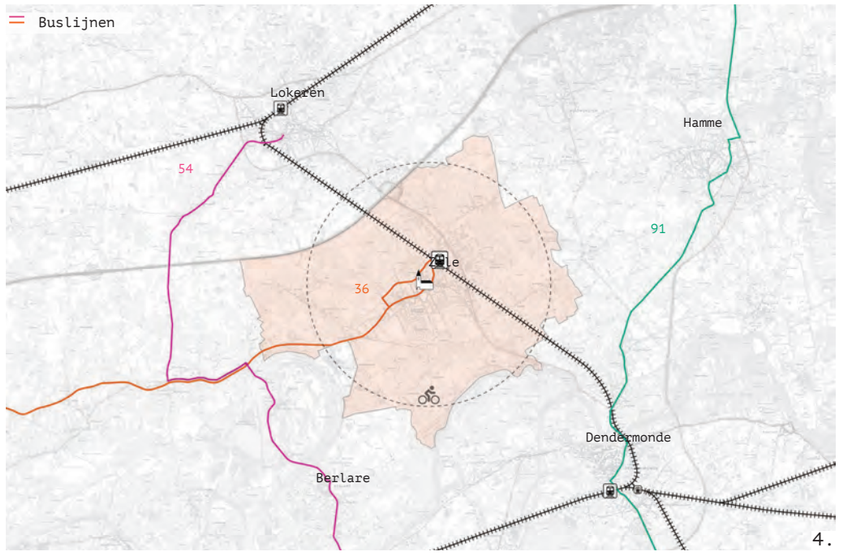
	# gebruikers/week	rangorde
2009	1001	115
2017	827	139
2018	792	140

Tellingen stationsgebruikers

1.

2.

3.



4.

1 Stationsinfrastructuur is aan heropwaardering toe.
2 Stationsparking is recentelijk uitgebreid. NMBS wil deze in de toekomst betalend maken.
3 Confrontatie stationsomgeving en industrieterrein zorgt voor specifieke beeldwaarde in stationsomgeving.
4 Zele centrum amper bereikbaar met de bus. Treingebruik laatste jaren ook gedaald.

2.4 ENERGIE

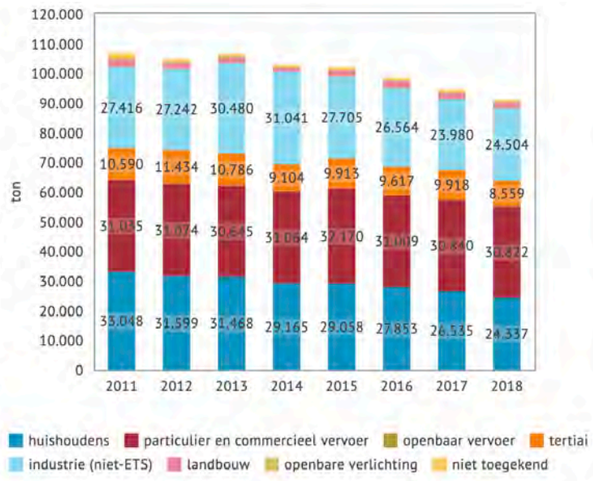
Zele doet het behoorlijk goed op vlak van het beperken van de CO_2-uitstoot, zoals ook reeds zichtbaar was in het SPIDER-diagram van de UAntwerpen (p.10). In 2018 kent Zele een daling van de CO_2-uitstoot met 14,9% t.o.v. 2011. Voor Oost-Vlaanderen noteren we een daling met 7,1%.verdeeld over alle sectoren. Zele scoort, net als Oost-Vlaanderen en het Vlaams Gewest, slecht op het beperken van de CO_2-uitstoot bij particulier en commercieel vervoer: hier wordt slechts een heel beperkte daling (-0,7%) gemeten. Huishoudens, de tertiaire sector, landbouw en openbare verlichting scoren wel goed.

Van de SPIDER en uit de date van Provincie in Cijfers kunnen we eveneens aflezen dat Zele het minder goed doet op vlak van PV-installaties. De benuttingsgraad van daken in Zele die beschikbaar zijn voor zonnepanelen, is gemiddeld. Het aanmoedigen van het gebruik van zonnepanelen via groepsaankoop zou hier kunnen helpen. Kansen voor warmtenetten kunnen zich voordoen waar bebouwing een densere dichtheid heeft (centrum), of gekoppeld aan nieuwe verdichtingsprojecten, bv. Lange Akker.

Op 1 april 2018 gaven de Provincie Oost-Vlaanderen en 11 partners het startschot voor het Interreg Vlaanderen-Nederland project DOEN. Het project beoogt het uitwerken van een concept van een energiemakelaar zodat overheden en andere publieke spelers dit kunnen gebruiken als nieuwe openbare dienstverlening. Een energiemakelaar onderzoekt en ondersteunt cases rond energie-uitwisseling. Zowel industriële bedrijven onderling als bedrijven en de omliggende stads- en dorpskernen kunnen energie uitwisselen. Zo haalt het project alles uit schaarse duurzame energie. Dit project zou dus vooral interessant kunnen zijn voor het grote aandeel bedrijventerrein dat zich in Zele bevindt. Collectieve oplossingen die zich integreren in een energievisie op de lange termijn, lijken hier aan de orde. Op die manier kunnen beide bedrijventerrein eveneens een waardevolle, ondersteunende relatie aangaan met de bewoning van Zele.

	2011	2018
huishoudens	33.048	24.337
particulier en commercieel vervoer	31.035	30.822
openbaar vervoer	77	65
tertiair	10.590	8.559
industrie (niet-ETS)	27.416	24.504
landbouw	2.544	1.901
openbare verlichting	283	170
niet toegekend	2.035	707
totaal	107.028	91.065

Bron: Departement Omgeving | provincies.incijfers.be



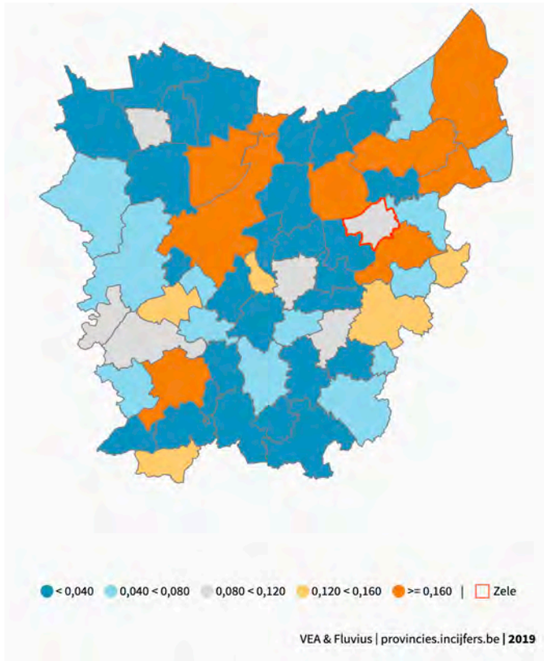
1. 2.

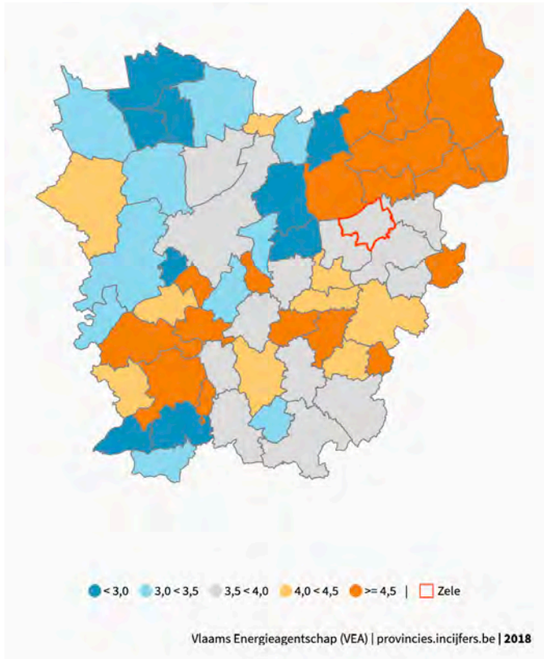
	Zele	Oost-Vlaanderen	Vlaams Gewest
huishoudens	-26,4	-21,6	-18,9
particulier en commercieel vervoer	-0,7	4,7	3,9
openbaar vervoer	-16,2	-16,2	-16,2
tertiair	-19,2	-5,6	-0,4
industrie (niet-ETS)	-10,6	-9,1	-8,5
landbouw	-25,3	-3,1	2,5
openbare verlichting	-39,8	-22,3	-18,0
niet toegekend	-65,3	-31,2	-30,1
totaal	-14,9	-7,1	-6,0

< -10
-10 < -5
-5 < -2
-2 < 0
>= 0

Bron: Departement Omgeving | provincies.incijfers.be

3.

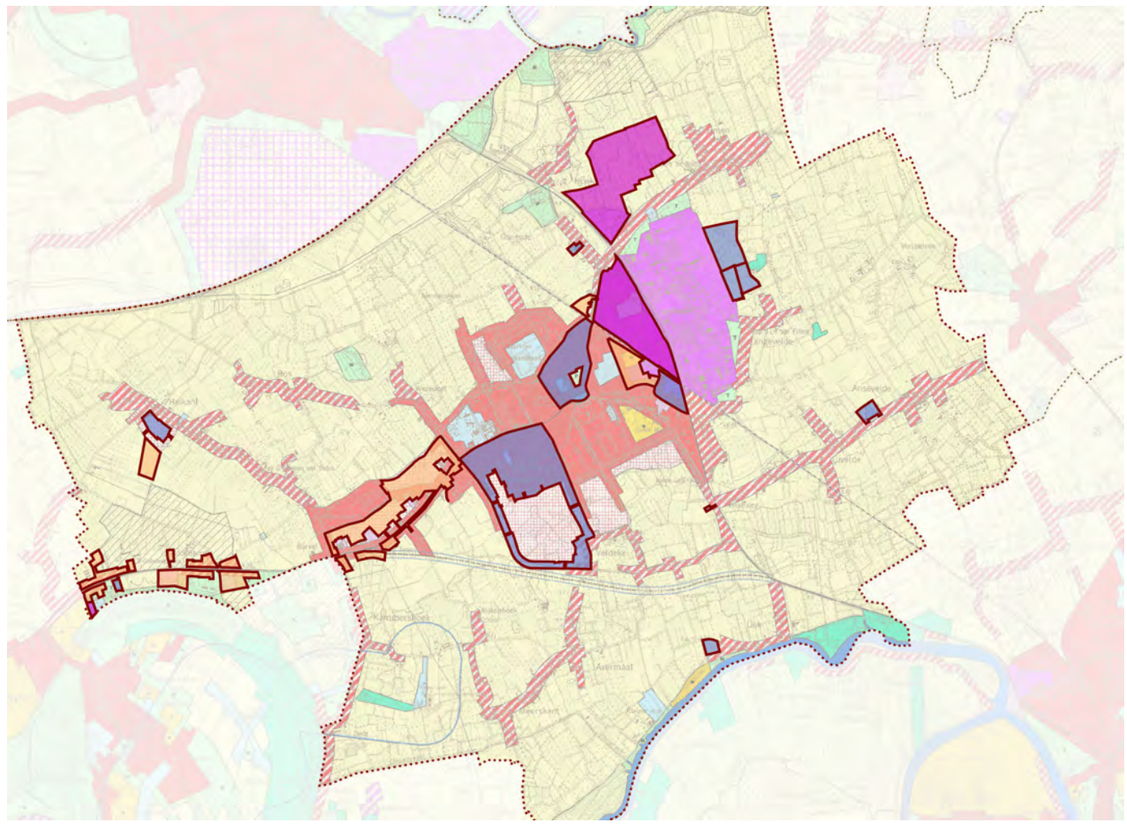




4.

1 Evolutie van de CO_2-emissies in ton per sector in Zele (2011 en 2018)
2 Evolutie van de CO_2-emissies in ton per sector (procentuele groei, 2018 t.o.v. 2011)
3 Geïsntalleerd vermogen PV-isntallaties < 10kW, in MW per km
4 Benuttingsgraad daken voor PV

1 Gewestplan met GRUP's (oranje),PRUP's (paars) en BPA's (blauw)



2.5 PUBLIEK ONDERNEMERSCHAP

De ruimtelijke uitvoeringsplannen en bijzondere plannen van aanleg die van kracht zijn in Zele, worden weergegeven op de figuur op de linkerpagina (geprojecteerd op het Gewestplan) . Een aantal zones vallen op, zoals gemeentelijk RUP de Wiek (Zandbergplein), BPA Kouter 1a (Burgemeester Van Ackerwijk) en Centrum (rond Park Peeters) en de bedrijventerreinen (PRUP's). Het grote aandeel van deze ruimtelijk plannen dateert nog van de vorige eeuw, wat niet zo vreemd is gezien de ensemblebouw in Zele in de tweede helft van de 20ste eeuw.

Om een meer samenhangend ruimtelijk beleid in haar kern te bekomen, schreef Zele in 2016-2017 de opdracht uit voor het Masterplan Groene Stroom. Hierin werd een integrale, ruimtelijke visie uitgewerkt voor de korte en lange termijn, die raakt aan de verschillende problematieken van Zele: de nood aan herinrichting van de publieke ruimte met meer groen, een vernieuwend mobiliteitsbeleid, bijsturing in de ongebreidelde verdichting in de gemeente en acties ter ondersteuning van detailhandel in een afgebakend kerngebied. De onderlegger van deze visie bestaat uit de relatie tussen de kern en haar omliggend landschap en stromen (Schelde en Durme). Deze integrale visie heeft tot op vandaag een beperkte doorvertaling gekregen, en een doorvertaling naar een aantal concrete ruimtelijke inrichtingsplannen voor projectsites of deelgebieden ontbreekt. Wel is, in navolging van het project Groene Stroom de woningtypetoets ingevoerd, om verdere verappartementisering tegen te gaan. Voor de vergroening wordt in eerste instantie gekeken naar het groen dat zich in de binnengebieden bevindt.

Bij recente planontwikkelingen en projecten zoals een mobiliteitsplan, of het 'GRUP De Wiek' wordt nog al te zeer binnen de afgelijnde grenzen van 'een discipline' (mobiliteit) of een plangebied gewerkt. Een integrale, ruimtelijke benadering of een situering van een opgave in de bredere ruimtelijke context ontbreekt in veel gevallen. Met het oog op verduurzaming voor gemeenten als Zele is het toetsen van de verschillende planningsinitiatieven aan een grotere ruimtelijke visie, en een integrale ruimtelijke visie en strategie echter van cruciaal belang om het sterk verstedelijkt weefsel te verbeteren, versterken en verbindingen mogelijk te maken.

Zele voluit

groene stroom Zele

03.

AMBITIE

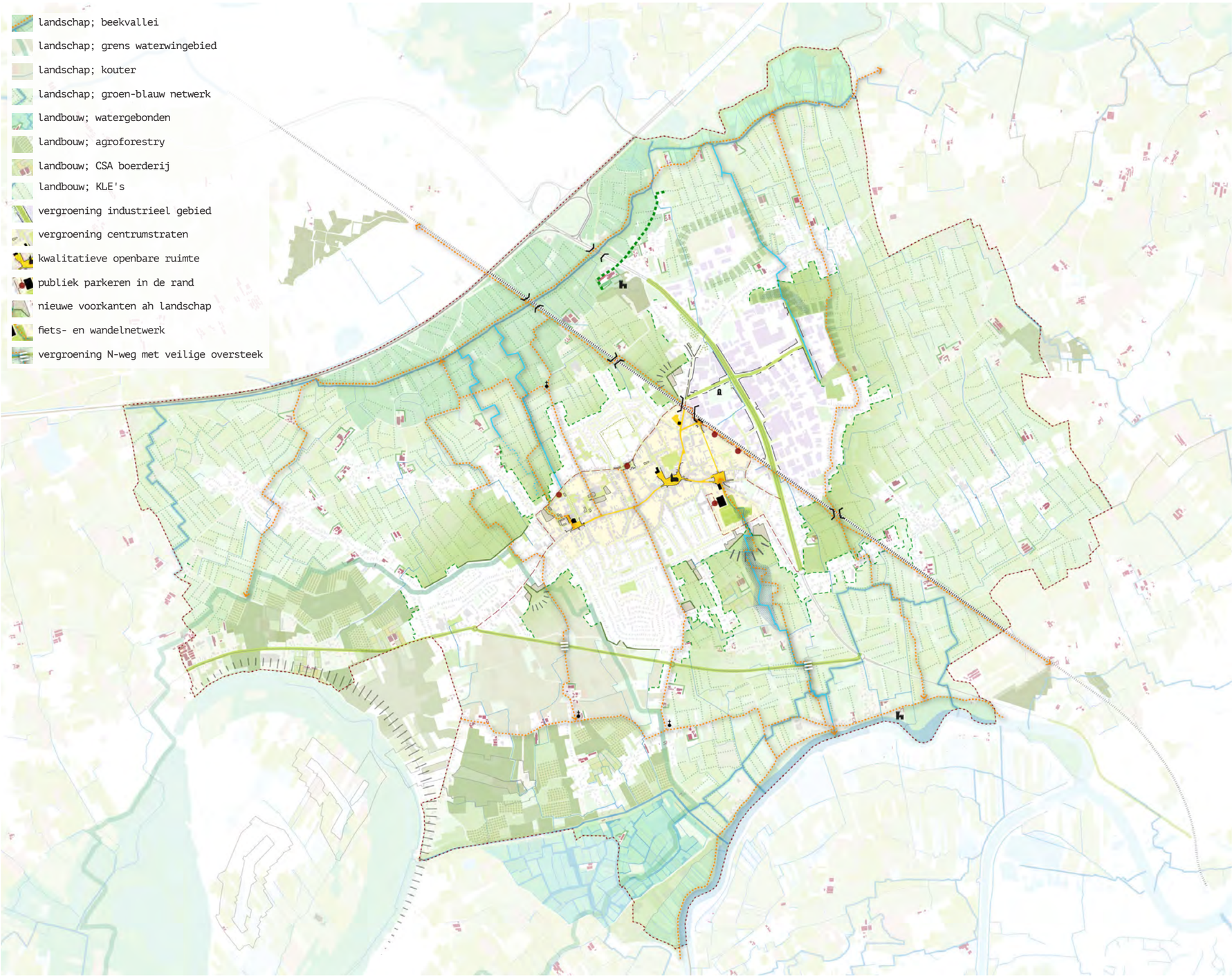
OVERZICHT

Op basis van de diagnose in het voorgaande hoofdstuk, formuleren wij hier een vijftal samenvattende ambities die de gemeente Zele centraal zou moeten stellen in het ruimtelijk beleid voor de komende jaren. Hiernaast is te zien aan welke speerpunten van de bouwmeesterscan elke ambitie raakt. Voor alle ambities geldt dat ontwerpend onderzoek op verschillende schaalniveaus aan de kant van de gemeente een waardevol instrument is om kansen en bedreigingen op tijd in beeld te krijgen.

De ambities worden ondersteund door een ambitiekaart. Hierin vormt de open ruimte het leidmotief. In de Transitieagenda in het volgende hoofdstuk worden de ambities geconcretiseerd in de vorm van strategische projecten, programma's en quick wins.

SAMENVATTENDE AMBITIES

	KERN-VERSTERKING	MOBILITEIT	OPEN RUIMTE EN KLIMAAT	ENERGIE	REGELGEVING EN PUBLIEK ONDER-NEMERSCHAP
01. Water als systeemlaag herstellen en versterken			X		X
02. Kwalitatieve open ruimte ontsluiten en toegankelijk maken	X	X	X	X	X
03. Duurzaam mobiliteitsgedrag als vliegwiel voor kwalitatieve publieke ruimte	X	X	X	X	X
04. Gefragmenteerd, compact weefsel leefbaar maken	X	X	X		X
05. Doe aan integrale projectontwikkeling vanuit een regierol en houd de ambitie hoog tot het eind	X	X	X	X	X



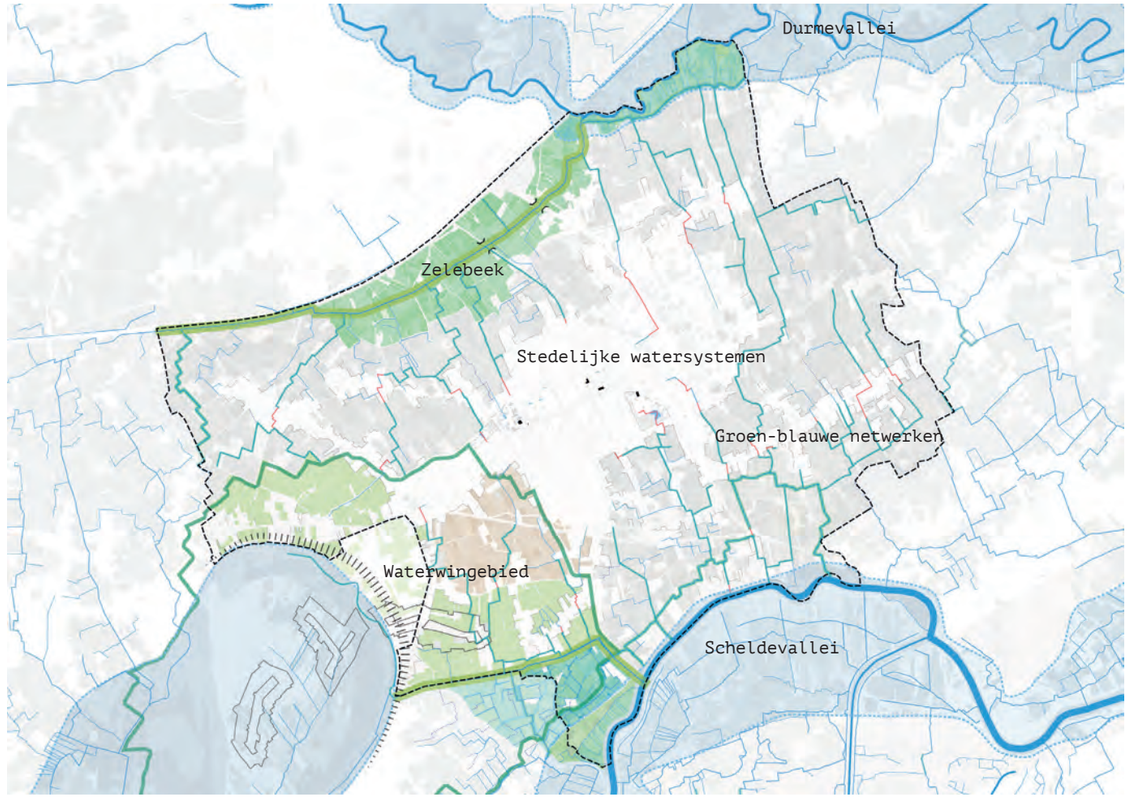
AMBITIEKAART

Op deze ambitiekaart is een aanzet gedaan om alle opgaven die tijdens deze scan aan het licht zijn gekomen, op een ruimtelijke, samenhangende en integrale manier in te tekenen. De ambitiekaart zet in op urgente thema's en opgaven die volgens het scanteam nodig zijn om Zele duurzamer, aantrekkelijker en kwalitatiever te maken en tegelijkertijd flexibeler en robuuster te maken ten aanzien van de klimaatsverandering. De ambitiekaart biedt handvatten voor een goede ruimtelijke ordening. Het vertrekt hierbij vanuit een bepaalde hiërarchie van opgaven en systeemlagen en probeert deze op locatie specifieke wijze te vertalen. Zo is het watersysteem en de bijbehorende wateropgaven sturend voor de meeste andere opgaven. Zowel een kwalitatief zoetwatersysteem (ondergronds en bovengronds) als een kwalitatief watersysteem (schoon water) vormen immers de belangrijkste bron voor al het leven op onze planeet (mens, natuur). Een gezond watersysteem hangt sterk samen met thema's als landbouw en stedelijke transformatie.

Het watersysteem en de groenblauwe netwerken zouden leidend moeten zijn in keuzes die gemaakt worden, zij vormen de basis. De wateropgaven geven aanleiding tot transformatie van het landschap doordat zij meer ruimte vragen, maar ook doordat zij andere en meer duurzame vormen van landgebruik vragen. Hierdoor ontstaan er kansen om het landschap kleinschaliger en aantrekkelijker te maken door bijvoorbeeld de aanplant van bomenlanen en houtkanten.

Vervolgens wordt dit aantrekkelijke en kwalitatieve landschap beter ontsloten door in te zetten op een kwalitatief recreatief netwerk. Er worden betere verbindingen gemaakt richting het landschap. Zowel naar dat van de buurgemeenten, als zeker ook naar het eigen direct omliggende landschap. Rafelranden met slordige achterkanten naar het landschap worden kwaliteitsvol afgewerkt zodat voorkanten naar het landschap ontstaan. Een zichtbare, kwalitatieve inzet van het landschap zorgt voor toe-eigening en koestering door haar bewoners.

Inzetten op duurzaam mobiliteitsgedrag kan ruimte laten ontstaan voor een hoogwaardige openbare ruimte voor wandelaars en fietsers. Een verbetering van de openbare ruimte kan anderzijds bijdragen aan het veerkrachtiger maken van het fysisch systeem (waterberging, infiltratie,..) en houdt Zele leefbaar voor de toekomst (koeling in de heter wordende zomermaanden). De algemene leefkwaliteit van Zele neemt hiermee toe.



Water als basis systeemherstel

Voorbeelden stedelijke watersystemen

3.1 WATER ALS SYSTEEMLAAG HERSTELLEN EN VERSTERKEN

WATER ALS BASIS VOOR SYSTEEMHERSTEL

De gesignaleerde problemen met het watersysteem, zowel kwantitatief als kwalitatief, maken een transformatie van het volledige systeem op de langere termijn onafwendbaar. De klimaatsverandering vraagt om een andere omgang met ons watersysteem, maar ook het behoud van hulpbronnen zoals drinkwater en biodiversiteit staan sterk onder druk in het huidige systeem.

De economisch gedreven schaalvergroting in de landbouw gaat over de limieten van de draagkracht van het fysisch systeem en is daarmee niet duurzaam. De toenemende intensiteit van droogte en neerslag versnelt deze situatie. Andere verdienmodellen, die zich voegen naar de draagkracht van het landschap, moeten ontwikkeld worden om op termijn een gezonde agrarische bedrijfstak in stand te houden die ook als landschapsbeheerder kan dienen. Een meer water-en natuurinclusieve landbouw biedt hiervoor de basis. Vooral in het waterwingebied is dit een urgente opgave. Daar zou maximaal ingezet moeten worden op het vasthouden en laten infiltreren van het regenwater in de ondergrond door de drainerende werking van grachten te minimaliseren en grondbewerkingen die de infiltratie verslechteren (bijvoorbeeld ploegen) tegen te gaan. In het waterwingebied is het essentieel dat het water dat infiltreert van topkwaliteit is. Vrij van meststoffen en gifstoffen. Minder intensieve landbouwvormen zoals biologische landbouw, circulaire landbouw of nieuwe landbouwconcepten zoals agroforestry of paludicultuur (in de natste gebieden) zouden een meerwaarde voor de drinkwatervoorraad kunnen opleveren. In de zones in de kern van het waterwingebied (waar de tijd dat het regenwater infiltreert en gewonnen wordt het kleinste is) zou natuurontwikkeling vanuit het watersysteem gedacht verreweg de beste optie zijn.

Het bekensysteem dat vanaf Zele richting de Durme en Schelde loopt biedt een uitgelezen kans om in het landschap een kwalitatieve groen-blauwe dooradering te realiseren. Dit geeft meer structuur aan het landschap en biedt mogelijkheden voor nieuwe recreatieve verbindingen tussen de kernen en het landschap. Aan de noordzijde van Zele liggen kansen om de Zelebeek op te waarderen tot een hoogkwalitatieve waterstructuur. Hier liggen kansen om het water te bergen, langer vast te houden en te zuiveren voordat het in het Durme- en Scheldesysteem terecht komt. Daarnaast biedt de ligging van de Zelebeek kansen om een nieuwe en aantrekkelijke recreatieve verbinding te realiseren van oost naar west.

WATER VASTHOUDEN EN INFILTREREN IN HET WOONGEBIED

In de woongebieden (die veelal op de hogere rug liggen) bestaat de opgave uit het vasthouden en infiltreren van regenwater. Water wordt hier maximaal ingezet om de leefkwaliteit te versterken door in te zetten op een kwalitatieve openbare ruimtestructuur. Water wordt ingezet om de belevingswaarde te versterken, te koelen, enz...

Voorbeelden groen-blauwe netwerken

3.

1 Kleine landschapselementen (KLE's)
2 Relatie met Schelde/Durme
3 Verschillende vormen recreatie: fietsen, wandelaars, ruiters... met voorziening (picknick, fietspad...)

3.2 KWALITATIEVE OPEN RUIMTE ONTSLUITEN EN TOEGANKELIJK MAKEN

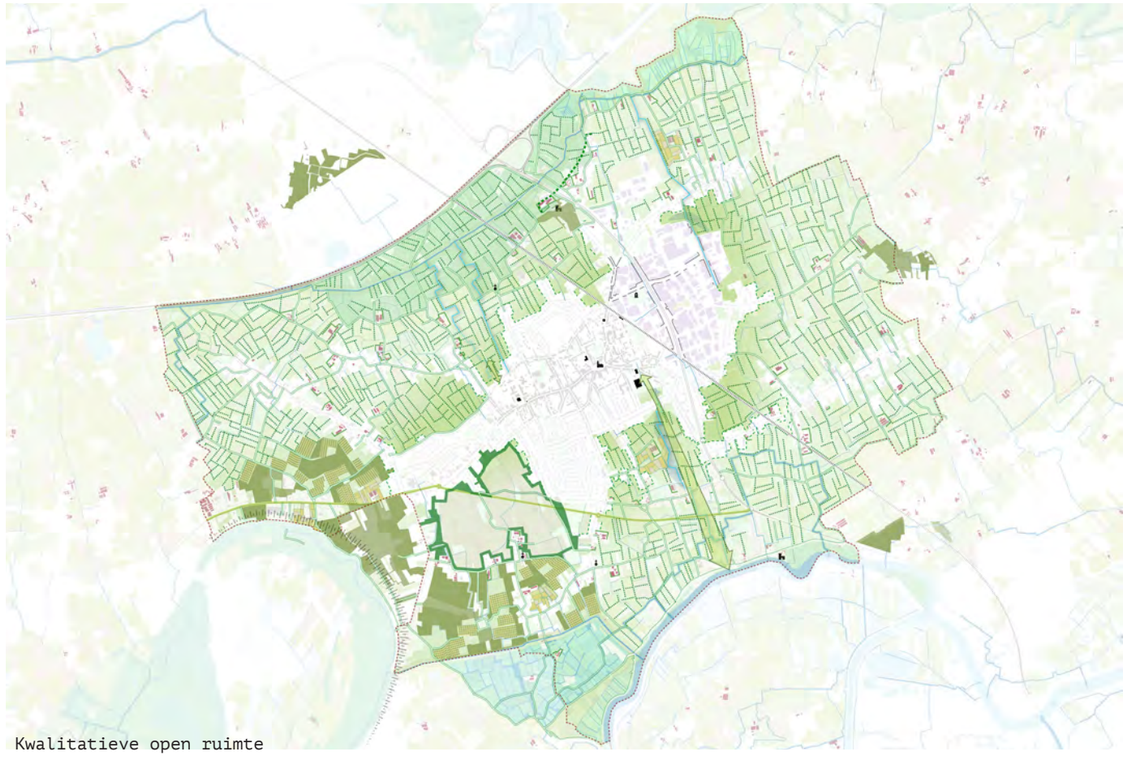
Het landschap rond Zele heeft nood aan een kwaliteitsslag. Dit kan door in te zetten op kleinschaligheid en te accepteren dat schaalvergroting misschien minder goed bij dit landschap past. Er wordt aangestuurd op systeemherstel van het watersysteem en er wordt gezocht naar manieren om het landschap (bio-) diverser en aantrekkelijker te maken. Dit d.m.v. het toevoegen van KLE's, bv. inzetten op beplanting op perceelsgrenzen, toevoegen van ankerbomen in het landschap, plaats voor zichtbaar water of waterbeleving, ...

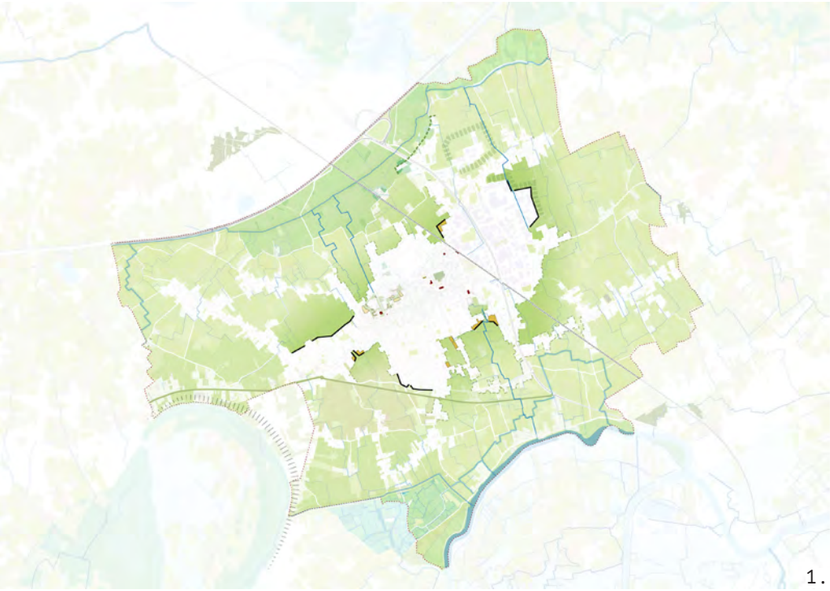
Dit kwalitatieve landschap wordt beter ontsloten voor de recreant door in te zetten op nieuwe en/of betere verbindingen tussen de woongebieden en het landschap.

Zo wordt ingezet op een zuidelijke verbinding vanaf de Zandberg naar de Schelde, en een noordelijke richting de Zelebeek via Driesstraat en Koevliet. De vallei van de Zelebeek zelf wordt ingezet om een kwalitatieve nieuwe oostwestelijke verbinding te maken als alternatief voor de routes die nu langs de autosnelweg gelegen zijn.

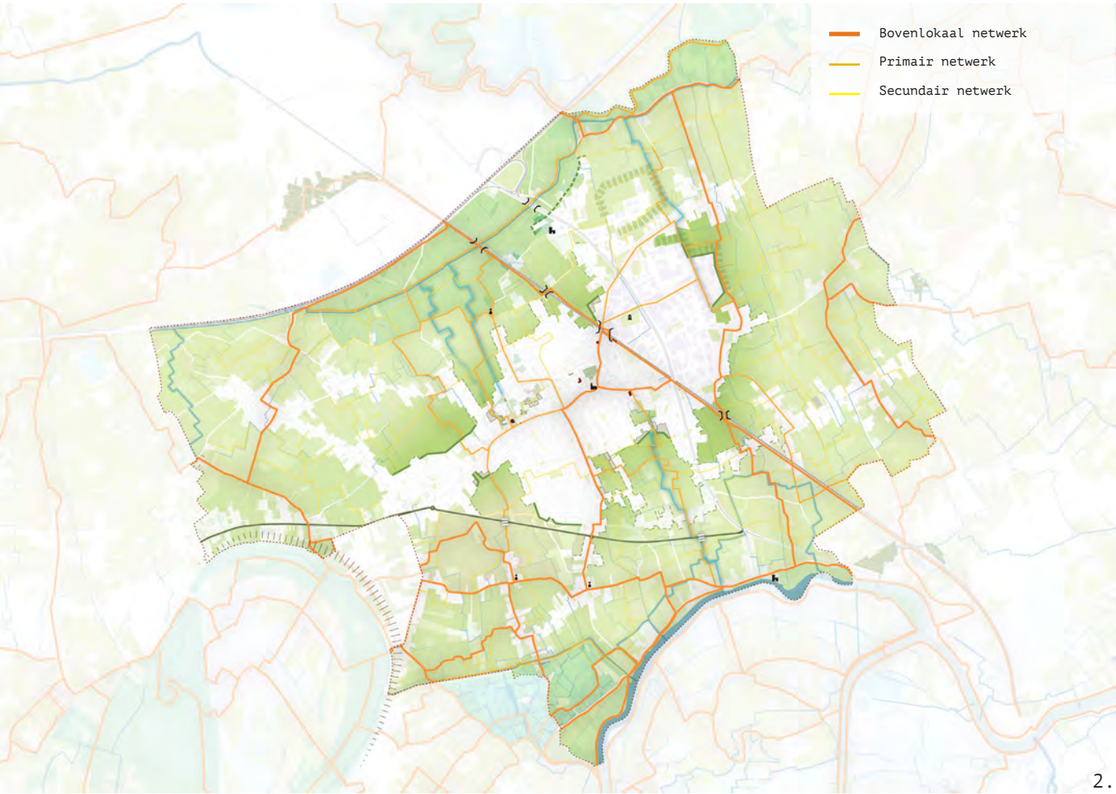
1.

2.


Kwalitatieve open ruimte



1.



2.

Zet veel explicieter in op het landschap om en rond Zele. Haal het landschap aan, zorg voor een reeks ingrepen die het bestaande landschap opwerken tot een hoogwaardig landschap. Deze landschappelijke ligging en potentiële identiteit is een troef voor Zele, zowel als woongemeente, op vlak van recreatie, én in kader van veerkracht en klimaatrobuustheid. Opnieuw, laad dit landschap op, met KLE's, met goede wandelpaden en fietsroutes (tot in de kern en de verkavelingen), organiseer op een aantal plekken voorkanten van bebouwing en of knooperven rond bestaande boerderijen in het landschap, installeer pluktuinen, streekwinkels, educatieve routes.

De plekken rond het voedselbos richting de Zelebeek in het noorden enerzijds en het Zandbergplein, omgeving Wiek richting de Schelde in het Zuiden anderzijds kunnen sterke ankerplekken worden waar de verbinding tussen het compacte 'dorp' en haar omliggende landschap beslecht wordt. Dit zou bij elk planninginitiatief op en om deze gebieden de uitgangshouding moeten zijn.

3.

1 Voorkanten maken richting het landschap
2 Netwerk verbinden doorheen het landschap
3 Voorkanten aan het landschap (referentie Bosrijk, Bedaux de Brouwer)
4 Voorkanten aan het landschap (referentie Amby Maastricht)
5 Buurtwegen herstellen en bestaande wegen downgraden
6 Trage wegen inbedden in het landschap, zoals bv. karrenspoor

4.

5.

6.

1.

2.

3.3 DUURZAAM MOBILITEITSGEDRAG ALS VLIEGWIEL VOOR KWALITATIEVE PUBLIEKE RUIMTE

Zele is een gemeente die in haar kleinschalige, fijnmazige nederzettingsstructuur heel erg te lijden heeft onder een overheersende automobiliteit. Het is druk in de straten door het vele autoverkeer, het is er niet veilig voor fietsers en voetgangers en bovendien mist de publieke ruimte een basis-verblijfskwaliteit. Om deze compacte gemeente (terug) leefbaar te maken, zetten we in op een radicale modal shift. Het terugdringen van de wagen, rijdend en geparkeerd, zou op een rigoreuze manier doorgevoerd moeten worden.

TERUGDRINGEN VAN AUTO'S IN DE KERN

De kern van Zele werkt als een 'draaischijf' voor autoverkeer. Haar leefbaarheid is afhankelijk van het doorbreken van deze draaischijf. Voer een gedegen circulatieplan door en transformeer Zele van een *doorrijdbare* gemeente naar een *bereikbare* gemeente voor de wagen. Geef prioriteit aan fietsers en voetgangers in Zele en zorg voor een waarachtige toepassing van het STOP-principe (wat een onderdeel vormt van het ondertekende burgemeestersconvenant). De compactheid van de gemeente (80% van alle inwoners wonen op minder dan 1km van de kerk!) laat een haalbaar fietsbeleid toe. Maar ook kwalitatieve ruimte voor voetgangers is essentieel.

Het doorbreken van de draaischijf ter hoogte van de centrumstraten zorgt ervoor dat de zuidelijke wijken veel meer aangewezen zijn op de N445 voor hun verplaatsingen. Mits het voorzien van strategische veilige oversteekplaatsen (voor fietsers en voetgangers) is deze Keltenlaan uitermate geschikt om dit verkeer op te vangen.

Daarnaast heeft het parkeren in bijna elke straat de overhand, en zorgt het voor een enorme claim van de publieke ruimte. Hierdoor is er haast nergens plaats voor volwaardige stoepen of veilige fietsroutes, noch voor groen, water (wadi's).

Zet in op een ambitieus parkeerbeleid. Het bewonersparkeren in de smalle arbeidersstraten terugdringen is geen eenvoudige opgave maar een integrale en genuanceerde aanpak biedt mogelijkheden: voer bewonerskaarten in (betalend), en beperk het tot één bewonerskaart per huishouden. Tracht waar mogelijk delen van de binnengebieden in te zetten om het bewonersparkeren te organiseren (parkeerhofjes met een groene inpassing), waardoor een substantieel aandeel bewonersparkeren van de straat (het primaire netwerk) kan worden weggehaald. In dit primaire netwerk ontstaat zo ruimte voor vergroening en verblauwing en komt ook de fietser en voetganger op een veilige manier aan zijn trekken. Zo ontstaan volwaardige woonstraten voor Zele.

Dring daarnaast ook (en vooral) het bezoekersparkeren terug. Enerzijds door het aandeel beschikbare plaatsen te beperken (halveren), anderzijds door een substantieel aandeel naar een aantal randparkeerplaatsen te verleggen. Hiermee worden de belangrijke publieke plaatsen van Zele terug ontmoetingsruimten, waar ook plaats kan zijn groen en water. Voor handelaars is beschikbaarheid van een parkeerplaats essentieel, en niet zozeer een groot aantal plaatsen. Een beperkt aantal, strategisch goed gelegen parkeerplaatsen (met het oog op handelaars van dagelijkse producten) waarvoor een kortparkeerregime (30 à 45 min.) geldt, is essentieel.

1 Parkeren bewoners: voorzie dit op korte afstand en buiten het primair netwerk
2 Parkeren bezoekers: organiseer dit in de rand, zodat het centrum niet doorrijdbaar maar bereikbaar wordt
3 Knip draaischijf doorgaand verkeer vrijwaart de publieke ruimte van de centrumstraten en publieke pleinen

3.

1.

linkerpagina:
1 Voorbeeld woonstraat in Zele: huidige aanblik Drieputtenstraat
2 Drieputtenstraat vergroend en met gedeeld ruimtegebruik

rechterpagina:
1-4 Groen binnengebied: ambitie = vergroenen met ruimte voor trage weggebruiker, haal de auto's uit het primair netwerk en voorzie ontwikkeling op maat
5 Huidige Cesar Meeusstraat in Zele: onleesbare en autodominante publieke ruimte
6 Referentie gedeeld ruimtegebruik met verblijfskwaliteit, OKRA in Mechelen

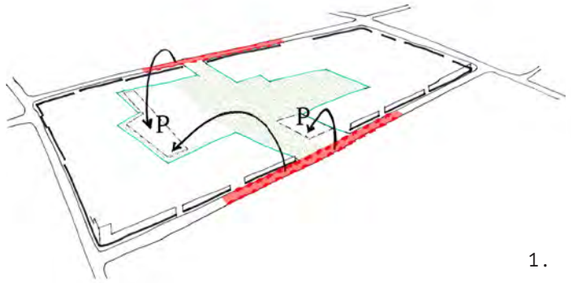
2.

PUBLIEKE RUIMTE HERWAARDEREN

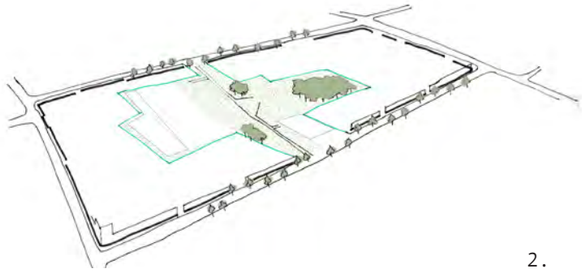
Het opwaarderen van de publieke ruimte in functie van veiligheid, beleefbaarheid en klimaatrobuustheid komt zowel fietsers, voetgangers maar ook handelaars en in feite alle inwoners van Zele ten goede. Het vrijspelen van de bestaande publieke ruimte van wagens is een eerste vereiste voor een kwaliteitsslag. De vrijgespeelde ruimte kan vervolgens ten dienste worden gesteld van voetgangers en fietsers én er kan ruimte gemaakt worden voor groen en water.

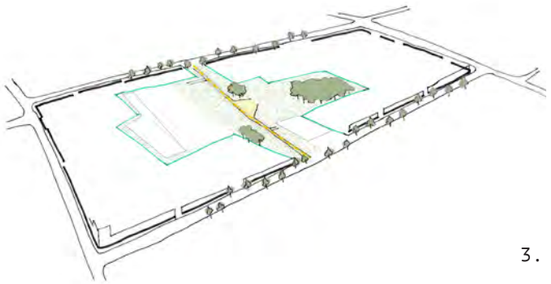
We leggen hierbij de nadruk op het verbeteren van de primaire publieke ruimte. Dit is de historische, meest prominente en leesbare ruimte van de gemeente, en dus de 'publieke ruimte' bij uitstek.

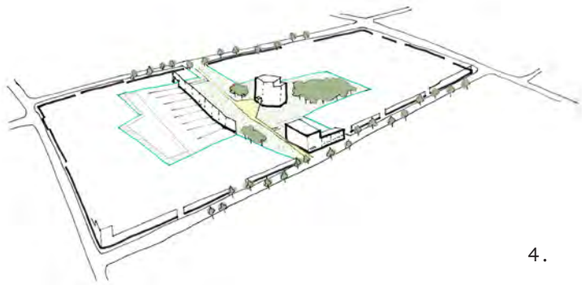
De beschikbare ruimte in de binnengebieden wordt als strategische ruimte ingezet, in de eerste plaats voor het vrijspelen van het primaire netwerk. We 'ruimen' een groot aandeel van het bewonersparkeren in de bestaande smalle straten op door ze in de mate van het mogelijke te verplaatsen naar groene parkeerhofjes in de binnengebieden (1) (en d.m.v. een parkeerbeleid anderzijds!). Behalve collectieve parkeeroplossingen zetten we de binnengebieden bijkomend in met het oog op groene ruimte (2), secundaire doorsteken (3) (als aanvullingen op het primaire netwerk) en tot slot voor eventuele bijkomende bebouwing (4). Het verluchten van de kern vergt een doorgedreven aanpak, vertrekkende vanuit een voor iedereen helder kader (zoals bv. de Bouwblokvisie van Stad Gent).



1.


2.


3.


4.

5.

6.

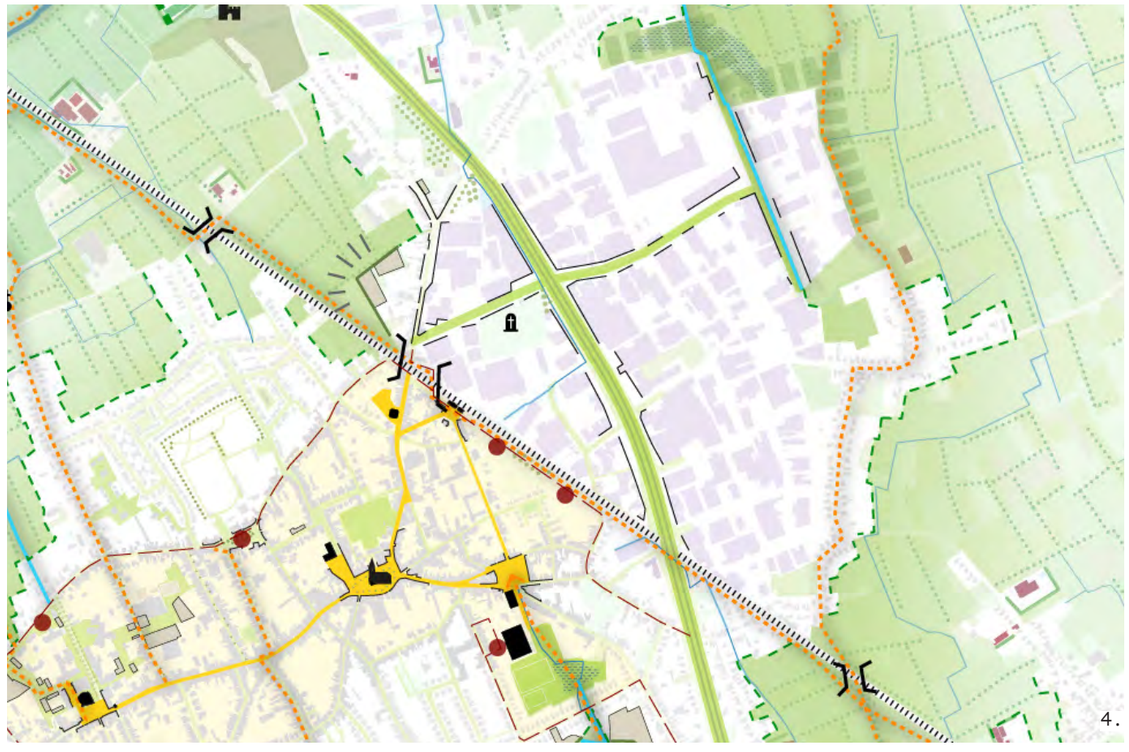
1.

2.

3.

4.

1 Referentie Dommekensstraat - Baaikensstraat: Evolis Kortrijk
2 Referentie Lokersebaan: Amsterdam Hoogte Kadijk
3 Referentieprofiel steenweg: Hasseltweg Genk
4 bestaand profiel N47: vergroen waar mogelijk
5 Uitsnede ambitiekaart


4.

3.4 GEFRAGMENTEERD, COMPACT WEEFSEL LEEFBAAR MAKEN

Zele heeft een heel eigen nederzettingsstructuur waarin de opkomst en ontwikkeling van de industrie en de aanleg van de hoofdinfrastructuur (spoorlijn en N47) tot op vandaag bepalend is. Hoewel het over vrij compacte nederzettingen gaat, is er ook sprake van een sterke fragmentatie: het industriegebied an sich is gefragmenteerd, maar tussen woonweefsel en industriegebied, of tussen bebouwing en landschap bestaat nauwelijks samenhang. In veel gevallen is er sprake van een confrontatie en nevenschikking tussen deze delen, maar bijna nooit van een harmonieuze overgang, laat staan ruimtelijke vervlechting tussen de verschillende delen van het dorp.

Zorg voor een aantal centrale structuurdragers in het industriegebied. Ze dragen bij aan de leesbaarheid van het gebied en kunnen de ruimtelijke kwaliteit enorm verbeteren. Gebruik de bestaande N47 en stuur aan op een ruimtelijke aanpassing, zodat hij als kwalitatieve ruggengraat en centrale drager van het industriegebied kan functioneren: een maximale verlaning (vergroening) binnen het bestaande profiel - bv. van de middenstrook en tussen rijweg en fietspad - verzorgt de lokale uitstraling en bereikbaarheid (‘Zele is het mooie stukje in de doortocht van de N47’) en laat een betere verknoping toe met het kleinschalige netwerk van Zele. Samen met een ruimtelijke drager in de dwarse richting (Oost-West, van landschap naar industrie naar dorp, nl. Zevensterrestraat/Dommekensstraat) ontstaat zo een basis die in het verrommelde industriegebied voor structuur zorgt, en de leesbaarheid en ruimtelijke kwaliteit substantieel verbetert. Zele Kerkhof kan dan, ondanks haar vreemde ligging te midden van de bedrijven, op kwalitatieve wijze vastgeknoopt worden aan het dorp. Bij het vernieuwen van de drager dient voor voldoende breedte gezorgd te worden, die vergroening toelaat inclusief ruimte voor water.

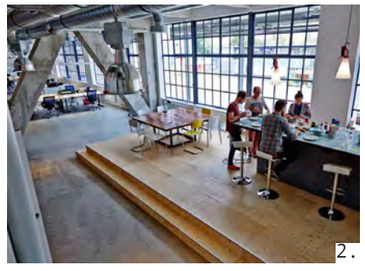
Installeer kwalitatieve overgangen (landschappelijke buffers) tussen wonen en werken (opnieuw: ruimte voor kwalitatief, betreedbaar groen én water). Zorg daarnaast voor ruimtelijke verbindende dragers tussen het woonweefsel en de bedrijvenzone. Een herinrichting van de bestaande Lokerenbaan kan hierin een belangrijke rol spelen. Hier komt de kleine schaal van het wonen en de grote schaal van de bedrijven samen. Bovendien is het een belangrijke toegangsroute tot Zele (centrum). Verzorg de inrichting van het wegprofiel en de voorruimtes op de private percelen, maar ook de beeldkwaliteit van de aanpalende bebouwing, zowel wat betreft woningen maar zeker ook die van bedrijfsgebouwen (en industriehallen). Een kwalitatieve bedrijfshal met aan de overzijde een reeks woningen, en daartussen een groen ingerichte drager toont zo de heel eigen, bijzondere identiteit van Zele.

Binnen het woonweefsel dient elke vorm van bijkomende bebouwing bij te dragen aan de kernversterking van Zele. In de binnengebieden moet (bijkomende) ontwikkeling samengaan met het bieden van ruimte voor het opruimen van wagens in het primaire netwerk (het maken van parkeerhofjes), het bijkomend vergroenen en realiseren van doorsteken. In woonuitbreidingsgebied gebeurt bijkomende ontwikkeling in functie van het opwaarderen van het landschap, inclusief het faciliteren van doorsteken naar het landschap (een toegankelijk landschap maken). In een ruil kunnen nieuwe ontwikkelingen (als voorkant naar het landschap) uitgewisseld worden tegen vrij te houden/maken kavels.

Voorkom bijkomende woonontwikkeling in de vorm van het verdichten van het bestaand patrimonium, met name de verappartementisering in het bestaande weefsel. Appartementen op plaatsen waar kleine panden worden samengevoegd langsheen bestaande straten zorgen vaak voor een inbreuk op de dorpse schaal en korrel, en daarmee de identiteit van het dorp. Bovendien zorgt verdichting voor het nog denser maken van een reeds compact weefsel. Verdichting is immers geen verder doel, wel ‘verluchten’. Dit wil zeggen vrijwaren van open ruimte of bijmaken van open ruimte. De aangroei van woningen in Zele is bovendien niet afgestemd op de demografische groei. De aanhoudende groei van woningen (de laatste jaren in de vorm van appartementen) zorgt niet alleen voor verdere druk op het overbevraagd primair netwerk, maar evenzeer voor een overaanbod die de woningmarkt uit balans brengt; er wordt in feite gebouwd voor ‘de leegstand’. Het aandeel ‘slechte’ woningen komt tegen lage prijzen op de markt, vooral interessant voor niet-kapitaalkrachtige mensen wat een neerwaartse spiraal in Zele moeilijk omkeerbaar maakt. Wellicht is dit vergelijkbaar met de situatie van een aantal decennia geleden toen de Schrijverswijk werd gebouwd en de kleine arbeiderswoningen in het centrum tegen erg goedkope prijzen op de markt kwamen. Dit heeft een grote aantrek gehad voor een grote groep mensen van buiten Zele, dit is tot op vandaag herkenbaar in de grote groep bewoners van Turkse origine die in Zele gevestigd is.

1.

1 Site Star als waardevol eikpunt in de Drieputtenstraat
2 Industrieel erfgoed ingezet als innovatieve werkplek
3 Referentie Den Indruk Brugge: dorpse schaal (rijwoning) en vergroening als basis
4 Uittreksel ambitiekaart: verknoop de verschillende projecten ruimtelijk en financieel als 'communicerende vaten'


2.

3.

3.5 DOE AAN INTEGRALE PROJECTONTWIKKELING VANUIT EEN REGIEROL EN HOUD DE AMBITIE HOOG TOT HET EIND

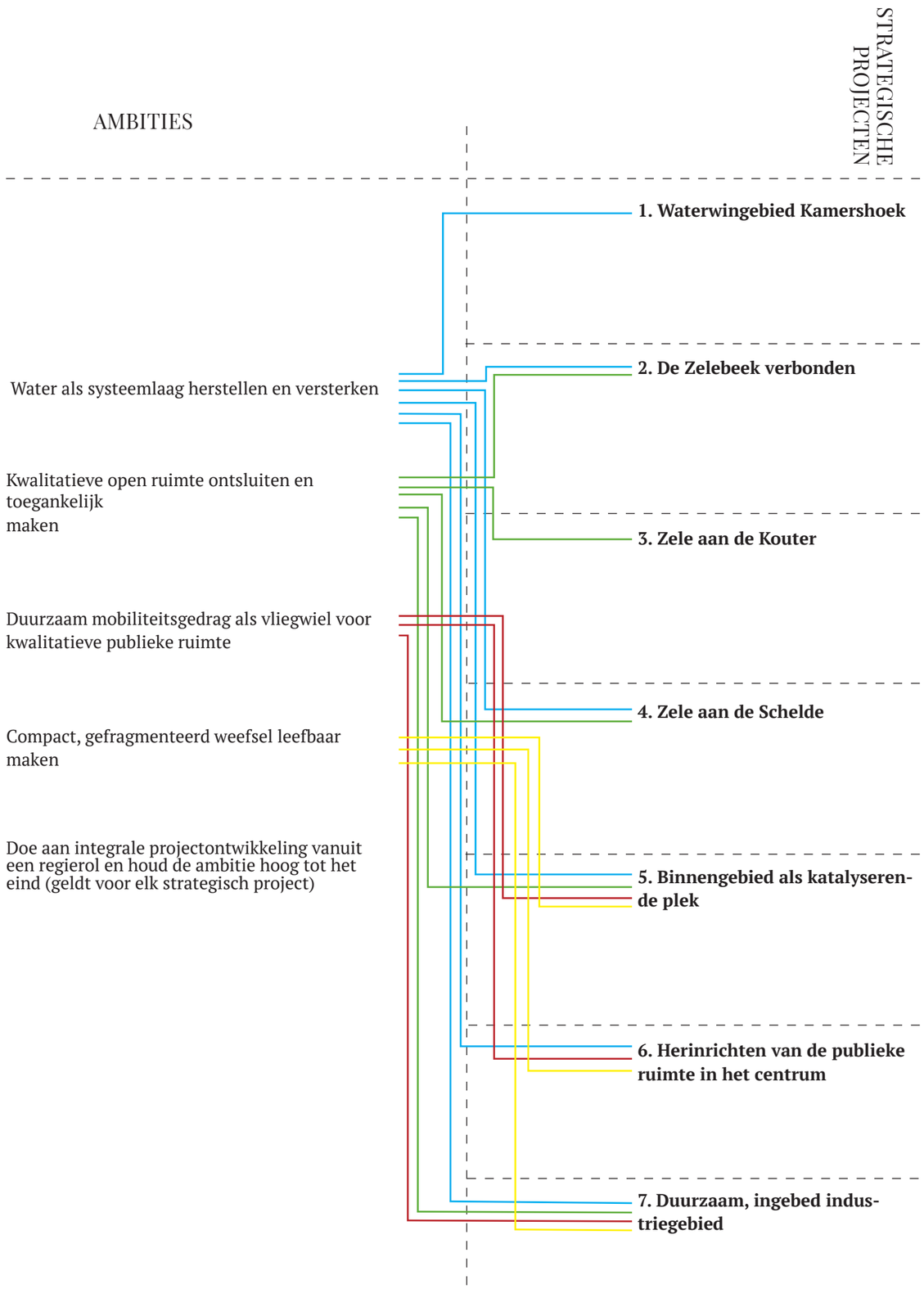
Bijkomende ontwikkelingen op strategische plekken zoals het binnengebied Lange Akker, het binnengebied achter De Wiek of het terrein van Fris Wit bieden kansen inzake het opwaarderen van de primaire publieke ruimte van Zele. Het verhuizen van parkeerplaatsen van de kerk of Lange Akker naar een gemeenschappelijk parkeerhof (bewoners en-of bezoekersparkeren) is een cruciale stap met het oog op transitie. Daarnaast kunnen deze strategische locaties bijdragen in het maken van kwalitatieve, duurzamere verbindingen van het dorp naar het landschap. Het installeren van een ruil tussen ontwikkelmogelijkheden op strategische locaties enerzijds en het vrijwaren van kanskavels (naar het landschap) of slecht gelegen kavels, of bv. parkeerruimte anderzijds vormt een belangrijke hefboom in het kader van kernversterking en het mogelijk maken/houden van kwalitatieve en toegankelijke open ruimte en landschap.

Vandaag benadert de gemeente de ontwikkelingen van deze strategische locaties nog te separaat en eenzijdig en worden vaak ‘koppelkansen’ gemist. Zorg dat ruimtelijke ontwikkelingen steeds passen in een integrale visie en strategie. Koppel ook de ontwikkelingen van verschillende gebieden aan elkaar, zowel ruimtelijk, maar vaak ook financieel. Zo kan bv. de gerealiseerde meerwaarde in het ene project aangewend worden in een andere projectsite. Hef stedenbouwkundige lasten bij een ontwikkeling op Fris Wit en zet ze in om kanskavels in de Ommegangstraat op te kopen en te vrijwaren van bebouwing. Koppel anderzijds het kanskavel Voedselbos aan de ontwikkeling van Koevliet en aan de visie op het binnengebied Lange Akker. De globale ambities (bv. opruimen van geparkeerde auto’s en verhuis naar binnengebieden) dienen steeds als basis, aangevuld met specifieke kansen en ambities.

Wees kritisch en streng bij de beoordeling van een bouwinitiatief en vraag waar nodig om bijsturing. Veel van de recente bouwprojecten lijken nog heel wat verbetermarge te hebben vooraleer ze als kwalitatieve projecten kunnen doorgaan. De dichtheid, de ingezette typologieën, de kwaliteit van de architectuur, de kwaliteit en betekenis van de open ruimte, aandacht voor logische routings doorheen gebieden, … gelden nog te weinig als identiteitsversterkend voor Zele. Een regierol voor de gemeente waarbij het juiste aantal woningen en het juiste type woning op de juiste plaats terecht komt, en dit in combinatie met spelregels voor beeldkwaliteit behoedt de kernen voor het verlies aan identiteit. Regie voeren wil ook zeggen dat er proactief wordt opgetreden door de gemeente. Zele geeft hierbij zelf aan hoe een gebiedsontwikkeling er uit kan zien. Het vasthouden aan een vooropgestelde ambities en het bewaken van deze ambities en de bijhorende kwaliteit tot op niveau van uitvoering maakt deel uit van een 'integrale benadering'. Vandaag blijkt bij de uitwerking en uitvoering van de projecten dat de kwaliteit nog vaak tekortschiet. In een kleine gemeente waar haast elk bouwproject een grote zichtbaar heeft, en dus nadrukkelijk bepalend is voor de kwaliteit en identiteit van het gebied, zou elk initiatief een meerwaarde moeten zijn.

Inzetten op kwalitatieve woonprojecten (met de rijwoning als compacte typologie die rekening houden met de schaal van het dorp), zonder voorbij te gaan aan de huidige nood aan kleinschaliger wonen, zorgwoningen en co-housing, is ook in Zele een opgave. Koester en versterk bovendien het industrieel erfgoed dat mede bijdraagt tot de beeldkwaliteit van Zele, zoals Site Star, en maak er plekken van die toonbeelden zijn voor een nieuw woon-en werkmilieu in de kern.

4.

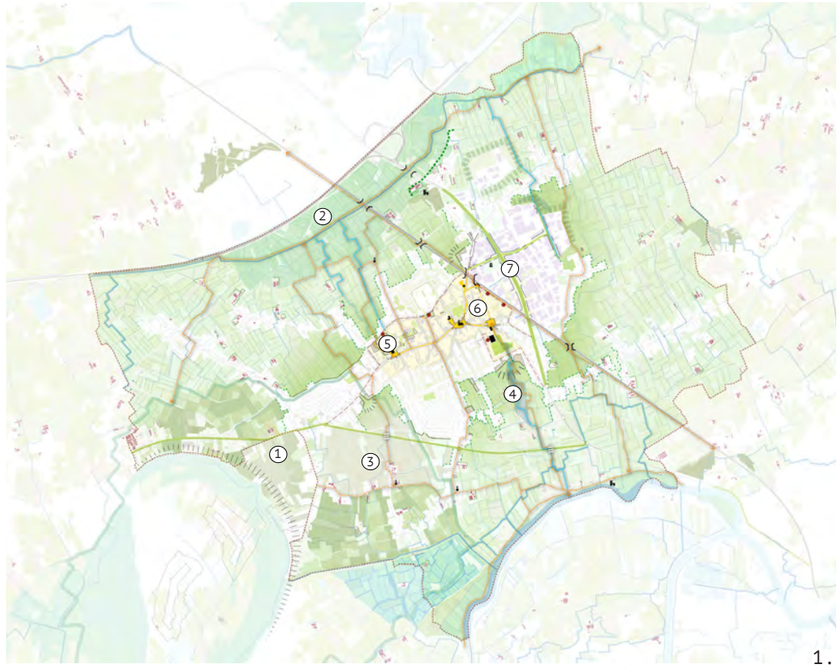


04.

TRANSITIE AGENDA

In dit hoofdstuk vertalen we de ambities naar 7 strategische projecten. In deze projecten kan concreet gewerkt worden aan het realiseren van de genoemde ambities en de speerpunten van beleid die de Vlaams Bouwmeester vooropstelt.

De projecten tezamen zijn niet gebiedsdekkend voor Zele, al raken ze aan heel wat 'typegebieden' voor Zele. Ze vertegenwoordigen de prioriteiten die het ruimtelijk beleid zou moeten hebben. Daarnaast formuleren we een reeks quick wins, programma's en aanbevelingen aan de hogere overheden.



1.

1 situering van de strategische projecten (nummers projecten aangeduid op de ambitiekaart)

Waterwingebied met ambities

- Open kouter: diepwortelende gewassen & gewasrotatie
- CSA landbouw & aanplanten bos (Bv. voor stalstrooisel)
- Bos/ Natuur
- Agroforesty
- Watergebonden landbouw

SP1 DUURZAME DRINKWATERBATTERIJ VOOR ZELE EN HAAR OMGEVING

Een groot deel van de gemeenten Zele en Berlare bestaat uit een (grond)waterwingebied. 75% van al het drinkwater van België is afkomstig van grondwater. Door o.a. de toenemende bebouwing, verhardingsgraad, sterk gedraineerde landbouwgebieden en de bijkomende klimaatverandering staat de zoetwaterbeschikbaarheid van Vlaanderen sterk onder druk. Vlaanderen staat op nummer 1 van landen in West-Europa en op de 22ste plaats wereldwijd wat betreft de zoetwaterbeschikbaarheid per bewoner. Zelfs landen als Afghanistan, Marokko en Syrië scoren betere dan België. Het vergroten, verbeteren en veiligstellen van deze grondwaterbron is van groot belang en zou leidend moeten zijn in alle keuzes die gemaakt worden binnen de ruimste contouren van het waterwingebied.

Zet in op een landbouwtransitie binnen de ruimste contouren van het wingebied om landbouw, natuur, recreatie en het watersysteem beter en integraal op elkaar af te stemmen, waarbij het watersysteem sturend is. Zoek en stimuleer nieuwe vormen van landbouw of natuurontwikkeling in dit gebied die ten dienste staan van het watersysteem.

Laat het waterwingebied uitgroeien tot een testlocatie voor innovaties in de landbouw en ander watersystemen. Het gebied kan uitgroeien tot een interessant en aantrekkelijke landschap waarbinnen een lappendeken van verschillende nieuwe vormen van kleinschalige landbouw zoals; paludicultuur (natte teelten), CSA-boerderijen (Community Supported Agriculture), Biologische landbouw, agroforestry, regeneratieve landsbouw, … een nieuw waterwinningslandschap opleveren.

Afvalwater vanuit delen van het woongebied kunnen na zuivering (effluent) bijvoorbeeld via een innovatieve waterharmonica (of via membraamfilter) terug in de ondergrond infiltreren waardoor een gesloten circuit ontstaat.

Het gebied zet integraal in op het versterken van de kwaliteit. Het waterwingebied biedt naast duurzame voedsel-en drinkwaterproductie kansen voor educatie en recreatie. Wonen wordt zoveel mogelijk geweerd uit deze gebieden.

1. Agroforesty /2. Watergebonden landbouw /3. CSA

1.

huidige situatie Zelebeek

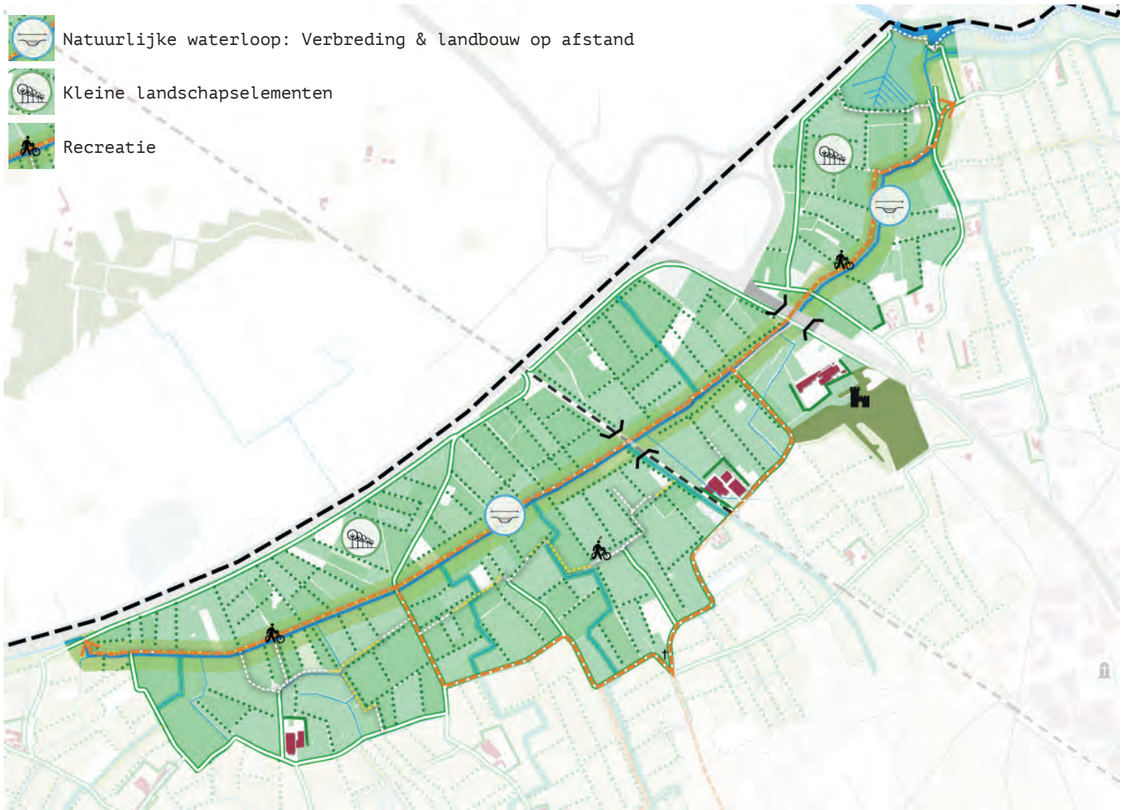
2.

3.

4.

1-2. Recreatie aan beeklopen
3-4. Vergroenen (bufferstrook) en natuurlijke Beeklopen

SP2 DE ZELEBEEK VERBONDEN

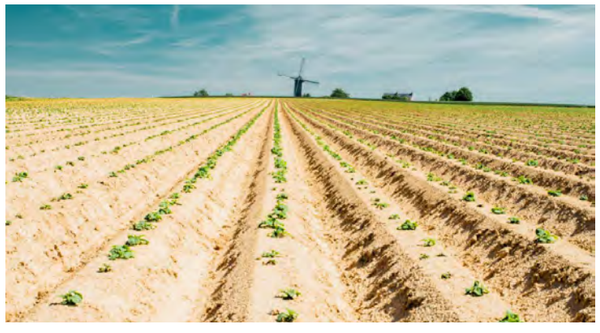


ZELEBEEK: WAARDEVOL VOOR LANDSCHAP EN ZELENAAR

De Zelebeek heeft vandaag weinig kwaliteit. De waterkwaliteit is matig en de structuurkenmerken zijn matig tot slecht. Op de Ferrariskaart van 1777 is de Zelebeek al aangeduid als Lokerenbeek, op de grens tussen Lokeren en Zele. Het inzetten op het verbeteren van de Zelebeek en haar omgeving kan een impuls geven aan het noordelijk deel van de gemeente. Langs de Zelebeek kan een nieuwe zachte verbinding worden gerealiseerd die een kwalitatieve route vormt richting de Durmevallei.

Zet hier in op een integrale ontwikkeling waarbij gezocht wordt naar meer duurzamere teelten (bijvoorbeeld hooiweide i.p.v. maïsteelt) die vernatting van de vallei omarmen. Zet in op robuuste natuurlijke oevers. Vergroot het waterbergend vermogen van het gebied door het waterpeil op te zetten en de beek meer ruimte te geven. Koppel nieuwe recreatieve routes aan een waardevol en biologisch divers landschap. Zet in op de aanplant van bomenrijen op perceelsgrenzen om een waardevol landschap te creëren waarbij het zicht op de snelweg wordt gefilterd.

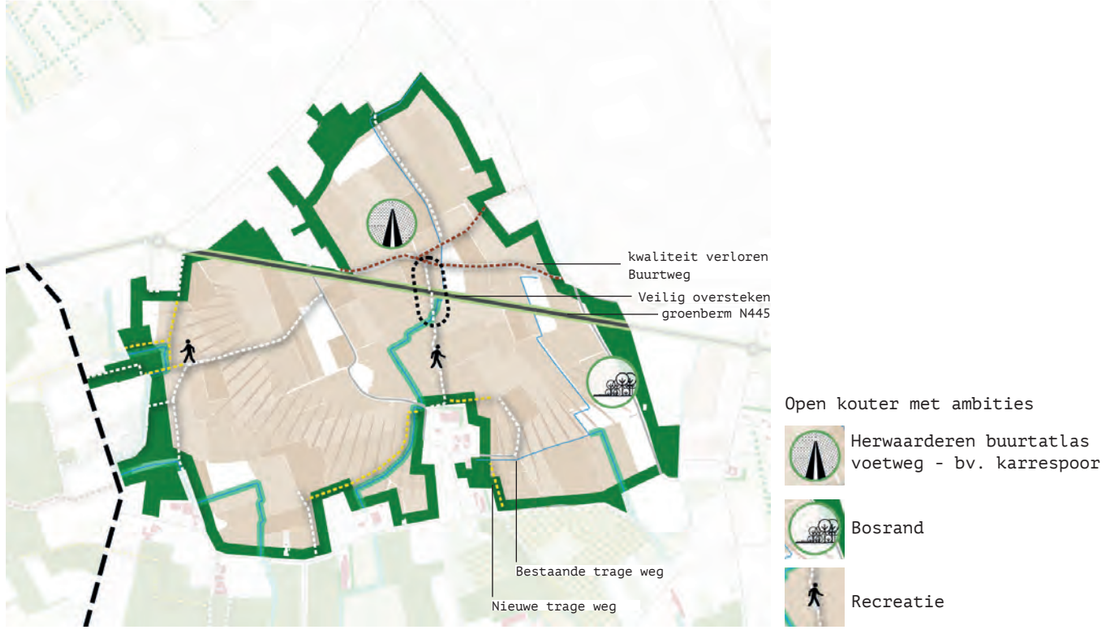
SP3 ZELE AAN DE KOUTER



1.

2.

1. Open kouter
2. Bosrand



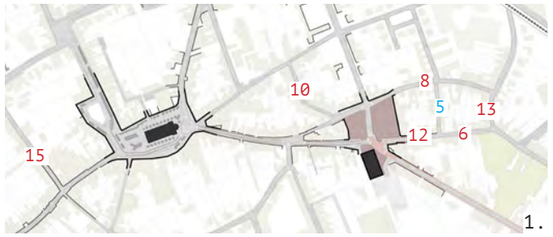
HISTORISCH OPEN KOUTER LANDSCHAP

De oude dorpskouter van Zele is in zeer beperkte mate nog zichtbaar in het landschap. Een groot deel van de dorpskouter is bebouwd met o.a. de Schrijverswijk en Burgemeester Van Ackerwijk. Op de Ferrarriskaart uit 1777 is hier een duidelijk grootschalige akker zichtbaar waar aan de rand van Zele vier windmolens gesitueerd zijn.

Om de kouter weer zichtbaarder te maken kan het open karakter behouden blijven terwijl elders in het landschap rond Zele juist wordt ingezet op de kleinschaligheid door de aanplant van beplanting op perceelsgrenzen. De kouter kan daarbij iets worden uitgebreid in zuidelijke richting aan de overzijde van de N445.

Zet in op het open karakter van de kouter. Accentueer de kouter door een duidelijkere bosrand te realiseren rond de kouter. Zet in op het openstellen van oude buurtwegen en het zichtbaar houden van de Kouterdreef. Maak de N445 oversteekbaar waardoor het recreatief netwerk tussen het landschap, de kouter en Zele verbonden raakt. Stuur actief aan op een landbouwtransitie waarbij landbouwvormen een kans krijgen om deze open ruimte te beheren die tegelijkertijd een bijdrage leveren aan de bodemwaterkwaliteit (binnen contour wingebied). Geef ruimte aan voedselproductie voor de bewoners van Zele i.p.v. de kouter te gebruiken voor de productie van veevoer. Veeteelt op de kouter past bijvoorbeeld minder goed bij het historische karakter van een kouter dan akkerbouw. Het zou bijvoorbeeld een ideale locatie kunnen zijn voor concepten zoals een biologische CSA-boerderij.

SP4 ZELE AAN DE SCHELDE

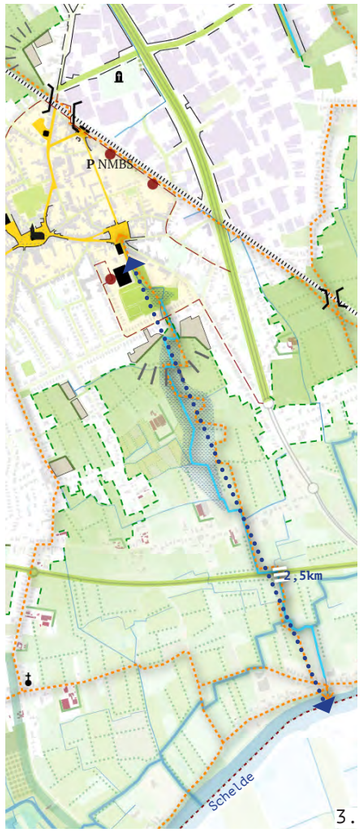


1.

1 Parkeren in cijfers: tekort bewoners (rood, surplus in blauw)
2 Huidig ontwerpvoorstel gemeente - ondergrondse parking onder Zandberg + 103 pp aan de sporthal
3 Uitsnede ambitiekaart: Zele aan de Schelde, vanaf de Zandberg naar het zuid- en via trage wegen, over de Heldenlaan
4 huidige situatie Costa Zela
5 maak van de Markt en het Zandberplein volwaardige, verbonden publieke plekken

2.

4.



3.

INTEGRAAL PROJECT

De landschappelijke ligging van Zele, tussen Schelde en Durme, is uniek. Een kwalitatieve relatie met de Durme is omwille van de ligging van de E17 niet evident, maar met de Schelde zijn er volgens ons kansen die veel beter benut kunnen worden. Hoewel de Schelde de zuidelijke grens van de gemeente vormt, en gelegen is op slechts 2,5 km van de kerk is de rivier niet of nauwelijks ervaarbaar. Een verbinding vanuit het centrum tot aan de Schelde is weinig evident, bovendien laat de kwaliteit bij de Schelde (Costa Zele) erg te wensen over.

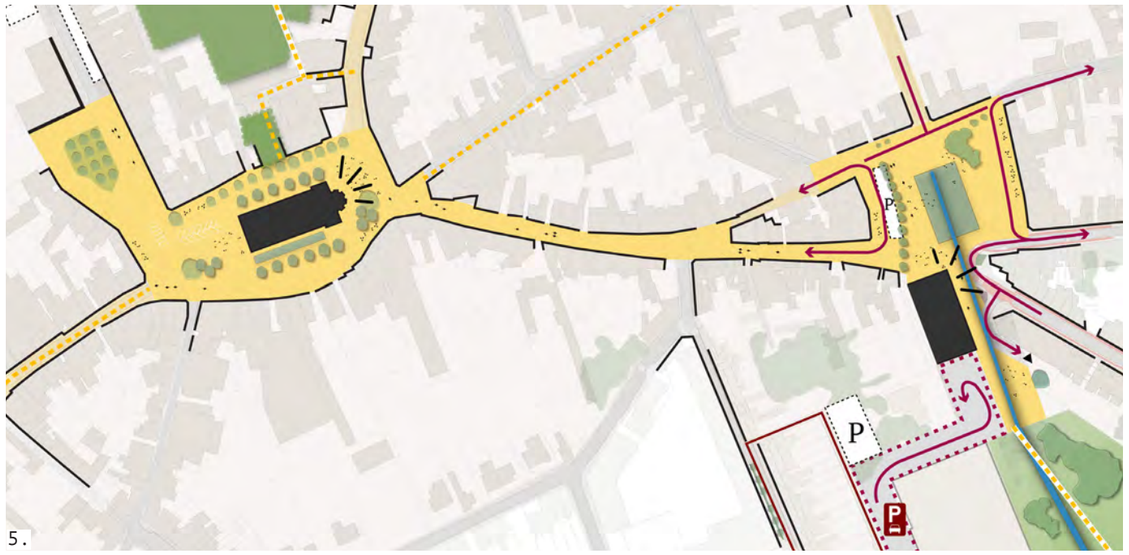
We stellen voor om vanaf de kerk, via het Zandbergplein en het terrein achter de Wiek een verbinding te maken richting de Schelde. Hiermee worden een reeks strategische locaties aan elkaar geregen. De parking waarop vandaag de kerk staat, vormen we om tot een aantrekkelijk dorpsplein. Behalve voor de kermis is hier ook plaats voor groen en water. Over het Zandbergplein, dat voor een groot deel wordt ontruimd van parkeren (enkel bewoners) en een knip krijgt voor autoverkeer, wordt de centrale publieke routing tot aan de Wiek en de achterliggende sporthal uitgerold.

ZANDBERGPLEIN ALS PARKING

Het voorzien van een ondergrondse 'rand'-parking (cf. Meerjarenplan 2020-2025) onder het Zandbergplein lijkt ons een (te) dure en relatief weinig doeltreffende keuze, vooral omdat het vooral over bewo-

Veel efficienter lijkt het om de ondergrondse garage in te ruilen voor een reeks andere, kleinere en minder dure parkeerplekken verspreid over Zele, al dan niet met een groter aandeel voor de omgeving van het Zandbergplein (verondersteld dat hier de grootste druk ligt).

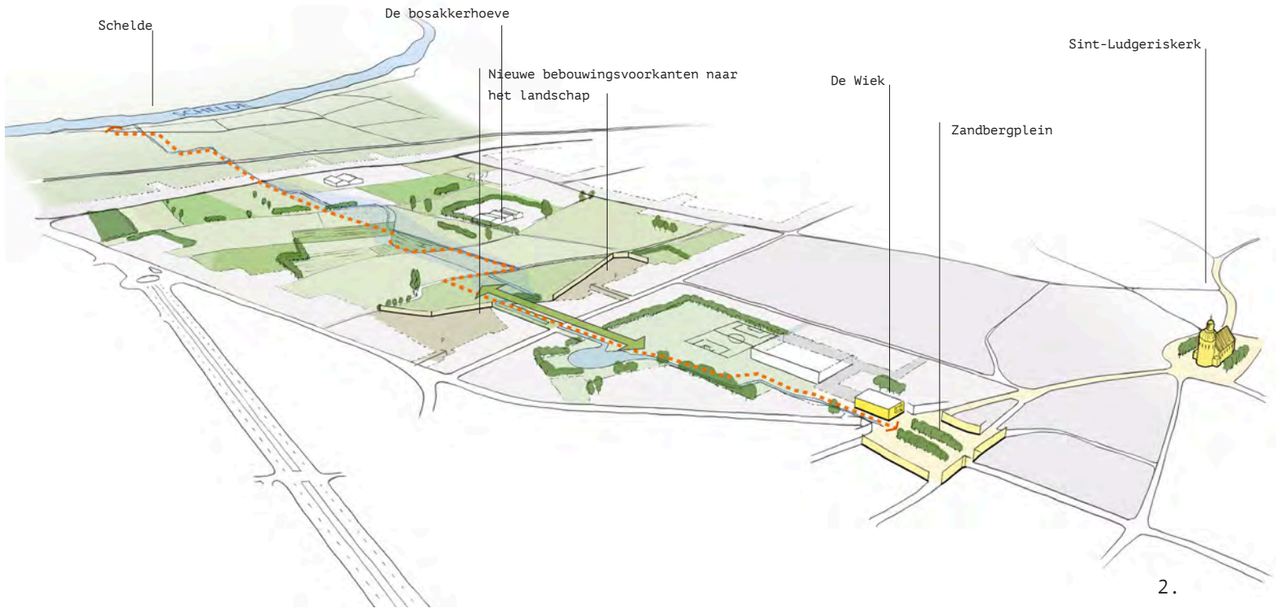
Een ondergrondse parking zo centraal gelegen blijft het autoverkeer tot in het centrum van Zele brengen (hier kan je leren van steden als Mechelen die vandaag 'spijt hebben' van een parking onder bv. de Veemarkt). Bovendien is een ondergrondse parking erg duur (min 20.000€/plaats) en is een terugverdienén roert ze de ondergrond aan (en dus ook de grondwatertafel, ...) wat weinig duurzaam is. Het is bovendien onvoldoende duidelijk hoe deze parking past binnen een totaalparkeerverhaal voor Zele? Om een ondergrondse parking te laten 'werken' dient ze immers op zorgvuldige wijze te passen binnen een goed uitgekiend parkeerverhaal -incl. een financieel luik- voor de ganse gemeente (wordt parkeren voor bezoekers in de 'bovengrond' gereduceerd en betalend? Is bovengronds parkeren duurder dan ondergronds? Wordt er met bewonerskaarten gewerkt? En zijn deze dan betalend? ...). We hebben het vermoeden dat het gereserveerde geld (3 milj. € volgens MP '20-'25) op een verantwoorde manier besteed kan worden aan het oplossen van een parkeerpropblematiek (in de eerste plaats voor bewoners, dan voor bezoekers), maar dit in een breder verband en voor een ruimer gebied dient bekeken te worden.



5.

1. Van plein tot landschap
2. Zele aan de Schelde: conceptschets
3. Actie 1: kanskavels inzetten voor een toegankelijke open ruimte vanuit de kern
4. Actie 2: verbinden van het groen-blauw netwerk tussen kern en landschap, voorkanten maken aan het landschap
5. Publiek gebouw in de publieke ruimte, niet in de verkeersruimte (Zwaneberg, Heist - Planners)
6. Van verharde ruimte naar ruimte voor groen-blauwe newerken

- herstel Atlas der BW
- bestaande trage weg
- nieuwe trage weg
- bezoekersparkeren
- bewonersparkeren
- kanskavel



2.

Ter illustratie en als voorzet binnen deze gedachtengang: we zorgen voor een duidelijk onderscheid tussen bezoekers- en bewonersparkeren. Bezoekersparkeren voorzien we in randparkings (afstand tot 400m) waarbij we een gedeelte van de locatie Friswit (tijdelijk) inzetten en anderzijds de NMBS-parking gebruiken (onderhandelen met NMBS inzake dubbelgebruik van deze parking in de weekends en na de uren!). De afstand tot het Zandbergplein vanaf deze locaties bedraagt respectievelijk 250 en 400m. Een doorsteek van Friswit naar de Wiek en de sporthal kan voorzien worden.

Voor het bewonersparkeren (parkeerdruk vnl. in de smalle straten rond het plein, zoals het begin van de Rotstraat, de buurt rond de Stapstraat en het centrumgedeelte van de Dendermondebaan) voorzien we een aantal plaatsen achter de sporthal De Klodde. Deze parking wordt aangereden vanaf de Rotstraat. Bij grote (sport)evenementen kan een deel van deze buurtparking ook gebruikt worden als overdrukparking en als drop-off zone.

De autobewegingen (route en parkeerplaatsen) voorzien vóór de sporthal maken plaats voor een primaire verbinding voor fietsers en voetgangers. Bij de inrichting van dit gebied is een doorkoppeling voor fietsers en voetgangers, ruim bemeten en duidelijk zichtbaar, essentieel. De voorziene inrichting wordt herbekeken en krijgt een vervolg tot aan de Ommegangstraat.

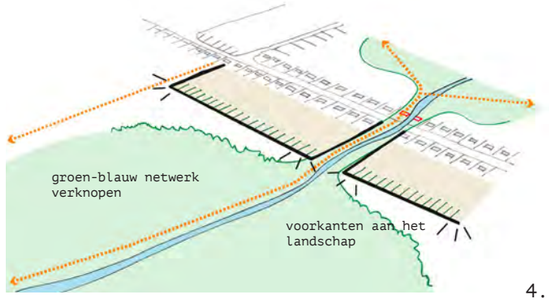
EEN ROUTE DOOR HET LANDSCHAP TOT AAN DE SCHELDE: ZELE AAN DE SCHELDE!

De doorkoppeling over de Ommegangstraat kan gemaakt worden door enerzijds 2 woningen op te kopen en een verbinding te maken en anderzijds de trage weg die hier van oudsher ligt te herstellen (cfr. Atlas der Buurtwegen, Zele is als wegbeheerder verantwoordelijk voor het onderhoud en het vrijwaren van de toegankelijkheid). Om een ruil (financieel) mogelijk te maken en een afwerking te voorzien aan de grote landschapskamer wordt aan de zuidrand een bescheiden woonproject voorzien in het WUG, zodat een fraaie afwerking van de dorpsrand richting het landschap ontstaat.

De route vindt meer zuidelijk aansluiting op bestaande routes die naar Oost en West afbuigen, bijkomend wordt een zuidelijke route richting de Keltenlaan geïnstalleerd. Een veilige oversteek over de Keltenlaan ten Oosten van de Calvariestraat verbindt de route met het Scheldelandschap.

Met deze reeks aan aanpassingen wordt de ruimtelijke kwaliteit van Zele centrum vergroot, is er ruimte voor enkele kleinschalige woonprojecten en kan er vorm worden gegeven aan een krachtig netwerk van fiets- en wandelroutes die de kern met het landschap verbindt. Het landschap terug korter bij Zele centrum brengen, kan veel betekenen in een vergroeningsslag voor de gemeente!

3.



4.

5.

6.

SP5 OMGEVING KOEVLIET MET BINNENGEBIEDEN ALS KATALYSERENDE PLEKKEN

De binnengebieden van de zorgsite Koevliet en Lange Akker herbergen heel wat kansen om de ambities voor Zele te realiseren. Helaas merken we dat de plannen voor het Voedselbos, VillaVip & renovatie De Bron, Koevliet en Lange Akker niet als integrale projectontwikkelingsprojecten beschouwd worden, noch worden ze op een ruimtelijke manier aan elkaar gekoppeld. Dit lijkt vanwege de ruimtelijke nabijheid en interessante opportuniteiten een gemiste kans.

Het Voedselbos, de uitgelezen kanskavel om het noordelijke Zelebeeklandschap te ontsluiten vanaf het Julie Billiartplein, dient visueel het landschap in het dorp binnen te brengen. Het huidige voorliggende parkeerveld aan de Driesstraat blokkeert deze visuele relatie. We stellen ons de vraag voor wie deze parkings dienen (bezoekers?) en hoe ze passen binnen een ambitie en schaal van de gemeente? Heeft deze parking de juiste omvang, is ze ondersteunend (aan de buurt? Zijn er op andere plekken plaatsen geschrapt?) en kan ze anders ingepast worden?

Een parkeerstrategie om in de primaire publieke ruimte (bestaande straten) van Zele de leefbaarheid, veiligheid en algemene kwaliteit te kunnen verbeteren, houdt in dat we, in plaats van kanskavels richting de open ruimte aan te snijden, ruimte zoeken in de binnengebieden. Goed ontworpen parkeerhofjes, in functie van het bewonersparkeren én met het oog op het verwijderen van parkeerplaatsen langs de smalle straten, hoeven niet persé af te doen aan het groene karakter van de binnengebieden. Ze creëren bovendien de mogelijkheid om te vergroenen in het primaire netwerk, waar de trage weggebruiker zich voornamelijk in beweegt. Zo kunnen de binnengebieden niet alleen verbindend, van landschap tot kern, maar ook bevrijdend gaan werken. Een bezoekersparking aan Villa Vip, ontsloten via de Driesstraat, houdt het bezoekersverkeer in de rand van de kern, waardoor de parking thv de kerk kan verdwijnen en de Kouterstraat ontlast wordt.

1 Kanskavel Voedselbos, met vooraan parkeerveld
2 Projecten in uitvoering / ontwikkeling
3-4 Parkeeroplossingen in binnengebieden, met nog voldoende ruimte voor groen
5 Voldoende parkeren in de binnengebieden ontlast het compacte primaire netwerk - bezoekersparkeren in de rand van de kern

1.

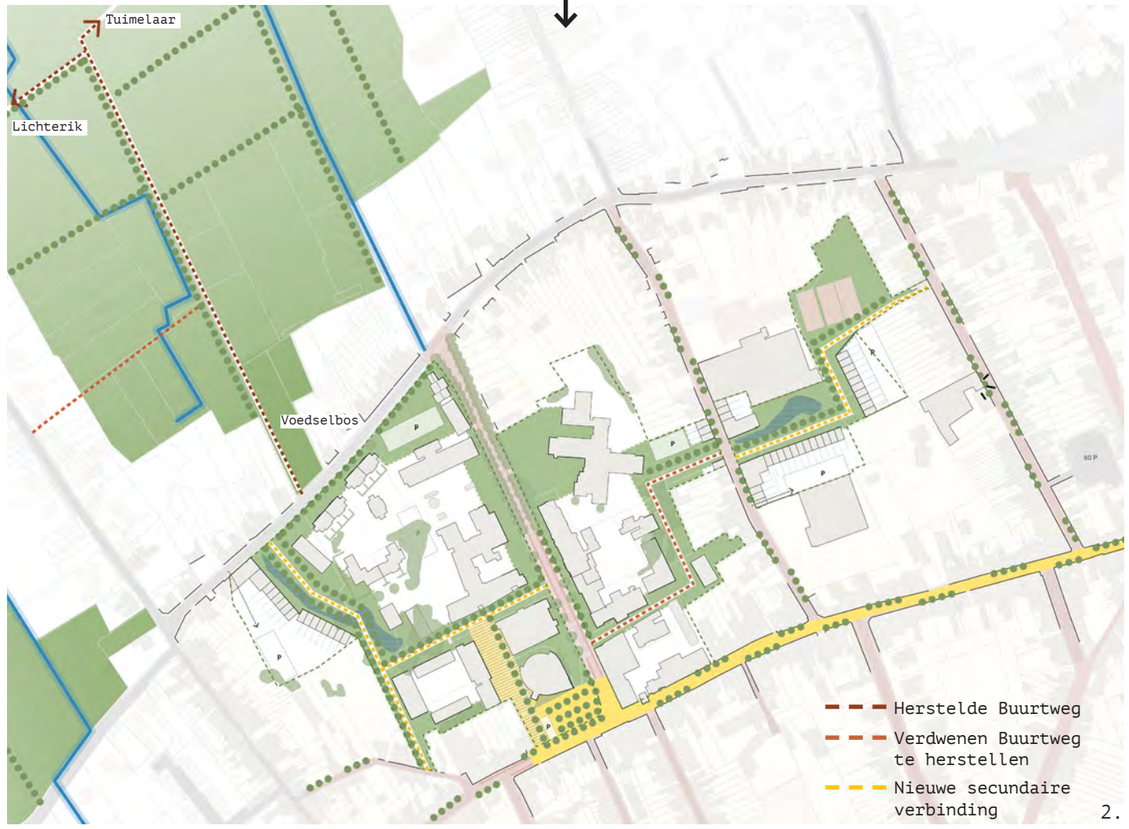
3.

4.

2.

5.

1.



2.

Het Voedselbos wordt gekoppeld aan de aansluitende (binnen-)gebieden van de zorgbuurt (omgeving Koevliet), die worden ingezet als groen-blauwe ruimtes en toegankelijk worden gemaakt met een secundaire padenstructuur (iincl. de verdwenen Buurtweg). Om de (binnen-)gebieden goed te verbinden en ontsluiten is het noodzakelijk om de vele hekwerken op de zorgsite zoveel mogelijk weg te halen. Sociale veiligheid (de belangrijkste reden voor de hekwerken) verkrijg je door aan de routes voldoende bebouwing met toegangen en leefruimtes te leggen (lichtjes die 's avonds branden langsheen de paden), en de routes goed vast te zetten aan het bestaande netwerk, functies zodat mensen ze gebruiken (garanties zoeken voor passage).

Ruim aftandse bebouwing van de Zorgcampus en Lindenhof op en vervang ze waar nodig of mogelijk door verschillende vormen van wonen of een aanvullend programma (maak er een programmatorisch en integraal opzet van). Om kwaliteit te verkrijgen in de kern van Zele dient niet enkel ingezet te worden op het voorzien van groen en ruimte voor water, ook de kwaliteit van de bebouwing is van belang. Niet enkel voor gebouwen langs de bestaande straten, maar zeker ook voor eventuele nieuwe bebouwing in de binnengebieden is dit een belangrijk aandachtspunt.

Deze verschillende ambities zijn in een eerste ontwerpend onderzoek samengebracht op de zorgcampus. De sterk gefragmenteerde omgeving wordt als een samenhangend, groen opzet ingetekend. We voorzien volgende ontwikkelcapaciteit in de ontwerpvoorzet:

- Koevliet: 14 ggb, 35 app (totaal: 49)
- Lange Akker: 28 ggb, 17 app
+ 4 ggb aan zijde WZC De Vliet (totaal: 49)

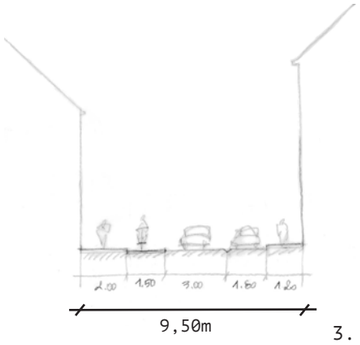
1 Actiekaart: sloop van verouderde / leegstaande gebouwen, geen parkeren op publieke pleinen / kanskavels richting het landschap
2 Vergroen het primaire netwerk, verbind het secundaire netwerk
3 Ontwikkelingsmogelijkheden werken het binnengebied af
4 Kwalitatieve nieuwe woningen op maat van het dorp (Den Indruk Brugge)
5 Groen-blauw binnengebied, referentie Kanaal Wijnegem (Michel Desvigne)

3.

4.

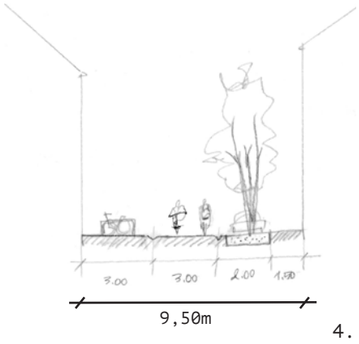
5.

1.

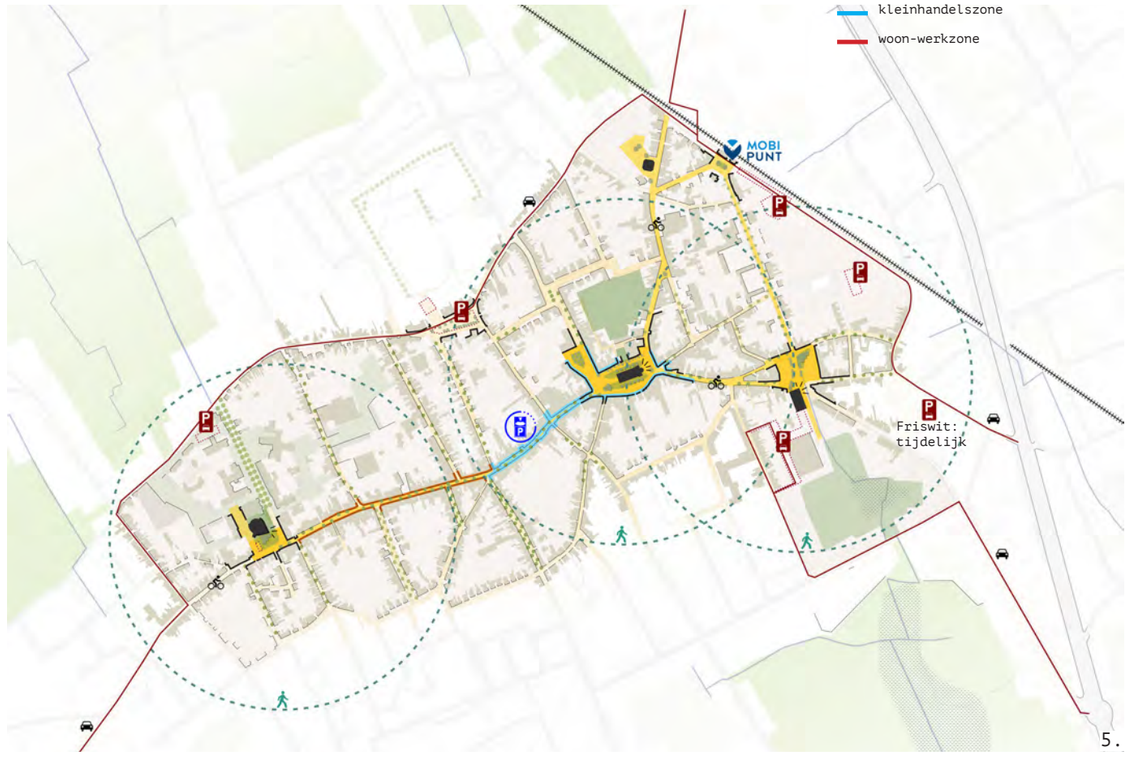


3.

2.



4.



5.

SP6 HERINRICHTING PUBLIEKE RUIMTE CENTRUM

Zele zit qua verdichting op haar limiet van verstedelijking, en er is in die zin geen sprake van een kwantitatieve opgave. Wel is er sprake van een kwalitatieve opgave. Zele heeft met andere woorden een onderhouds- en transformeringsopgave. Deze transformatie dient zich in de eerste plaats te richten op de publieke ruimte, met name in de primaire publieke ruimte. Dit is het historische stratennetwerk dat de kern van Zele samenhoudt en verbindt. De omslag in het parkeerbeleid en de shift van doorrijdbaarheid naar bereikbaarheid liggen aan de basis om deze herinrichting mogelijk te maken (zie ambitie 3 + strategisch project 5). Eenmaal de (vaak krappe) publieke ruimte in het centrum vrijwaard is van de hoge druk door auto's, rijdend en parkerend, kan gewerkt worden aan een kwalitatieve, levendige publieke ruimte op mensenmaat. Een aantrekkelijke en veilige ruimte, maar ook een ruimte waar we inzetten op de klimaatopgaves waar we voor staan, door te vergroenen en te verblauwen.

Het zo veel mogelijk vrijspelen van de belangrijkste Zeelse publieke ruimte, zijnde de Markt en het Zandbergplein, door parkeren in de rand te realiseren en terug te schroeven in aantallen, laat toe om beide ruimtes als werkelijke pleinen in te richten, met plaats voor terrassen, voor evenementen, voor water en substantieel groen. Eenzelfde strategie geldt voor het Julie Billiartplein (parkeren verminderen en verleggen naar de noordrand Koevliet) waar een vergroend voorplein een prettige plek kan bieden aan de schoolgaande jeugd en bewoners en bezoekers van de zorgbuurt en waar ook het kerkgebouw tot zijn recht kan komen.

Een omslag in de publieke ruimte zal tegelijk ook het ondernemerschap in het centrum van Zele stimuleren en mogelijks het aanbod versterken. Om het ondernemerschap in Zele te faciliteren en te ondersteunen, dient de gemeente in te zetten op kwalitatieve randvoorwaarden zoals een werkbare en leefbare mobiliteit (beschikbaarheid van parking is belangrijker dan aantallen, inzetten op kortparkeren), een beheersbare bereikbaarheid, een aangename verblijfskwaliteit en een herkenbaar en logisch winkel- en wandelcircuit. Stimulerende maatregelen kunnen betrekking hebben op de herlocalisatie van ondernemingen die vandaag buiten de aangeduide zones van de winkelkern (Oudburgstraat - Markt - Dr A. Rubbensstraat) liggen naar een vestiging bv. uitsluitend binnen de winkelkern of ook binnen de aanloopstraten. Behoud van handel of dienstverlening kan gedoogd worden in het uitgebreide centrumgebied, maar zal daar niet verder worden gestimuleerd. Er kan bijvoorbeeld een zonering gehanteerd worden, om premies aan 100% of minder aan te bieden.

Daarnaast moet de gemeente inzetten op de invulling van leegstaande panden. Ook hier staat een kwalitatief openbaar domein cruciaal: de Kouterstraat - Oudburgstraat - C. Meeusstraat dienen hier het karakter van een aangename woonstraat te krijgen, net als de dwarsstraten. Daarnaast is het toelaten van een transformatie van winkel naar woonhuis eveneens een belangrijke stap. Of aanvullend de mogelijkheid creëren voor een herinvulling van de plint als innovatieve werkplekken en/of waar nodig en mogelijk een doorsteek naar de achterliggende binnengebieden.

1	Drieputtenstraat bestaand en ontwerpvoorstel
3	Huidige bretel met verspreiding handelszaken, auto dominant in het straatbeeld
3	Snede bestaand profiel Kouterstraat
4	Snede Kouterstraat met gedeeld ruimtegebruik
5	Strategisch omgaan met de publieke ruimte in het centrum
6	Kouterstraat vroeger: gedeelde ruimte
7-9	Publieke ruimte op mensenmaat, kwalitatief en met ruimte voor water en groen

6.

7.

8.

9.

1.

2.

1 Zevensterrestraat: nevenschikking bedrijven - kerkhof
2 Station: nevenschikking parking - hondenweide
3 Actiekaart duurzaam en hoogwaardig bedrijventerrein
4 Referentie groene buffer, Amby Maastricht
5 Visie duurzaam en hoogwaardig bedrijventerrein

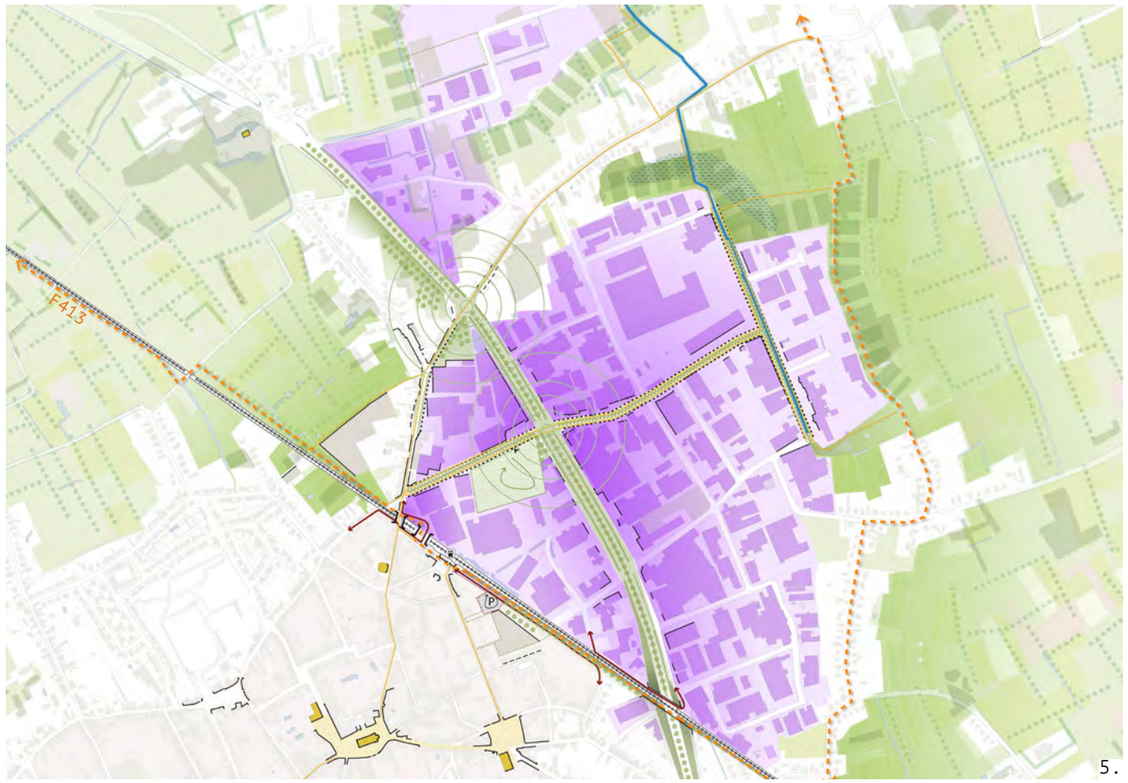
3.

SP7 DUURZAAM EN HOOGWAARDIG BEDRIJVENTERREIN

Het bedrijventerrein van Zele vormt een van de belangrijkste poorten tot het dorp. Dit is een a-typische situatie met grote contrasten, maar waar het ruimtelijke ‘spannend’ zou kunnen zijn, is het vandaag slordig, onleesbaar en rommelig. Breng structuur en ruimtelijk evenwicht aan zodat deze toegangen tot Zele de nodige leesbaarheid krijgen en garant staat voor een kwaliteitsvol imago. Het bewust inzetten van ruimtelijke contrasten kan hier een duidelijk, en kwalitatief onderdeel van vormen. We zien degelijke straatprofielen met voldoende ruimte voor de zwakke weggebruiker en groen - blauwe netwerken als ruggegraat voor deze strategische projectzone. De groen-blauwe dragers kunnen collectief ingezet worden voor de bedrijven die ze verbinden, zoals waterbuffering, bluswater, etc.

Zorg ervoor dat de bedrijvigheid, voorzien van de nodige beeldkwaliteit, zich richten naar deze structurerende dragers. Laat geen verdere uitbreiding van het woongebied toe, tenzij om voorkanten te creëren naar het landschap en industriële 'relicten' (Yuri, Velda) te herbestemmen. Herlokaliseer 'resten' woonweefsel (aan de N47, in het industriegebied, waar ruimte nodig is voor de fietsostrade, ...) op interessante plekken: voorkant aan het landschap in het noorden, afwerken van het weefsel langs de spoorweg. Maak gebruik van de hondenweide, die nu ingesloten zit door de parking van het station, om extra parkeermogelijkheden te voorzien voor de NMBS/ bezoekersparkeren, zodat de fietsostrade langsheen de sporen doorgetrokken kan worden met voldoende groene buffer. Voorzie de bedrijvigheid van voldoende ademruimte tussen logistiek en landschap, zodat beide identiteiten in elkaar kunnen overlopen zonder 'koudweg' naast elkaar te eindigen.

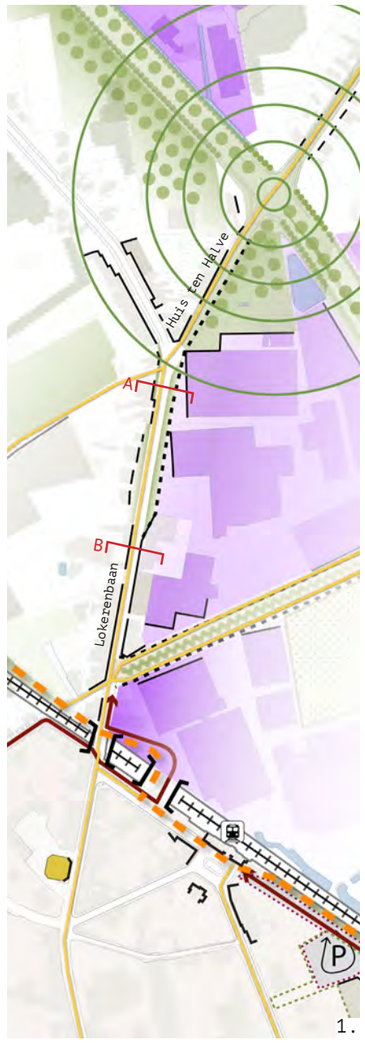
4.



5.

LOKERENBAAN

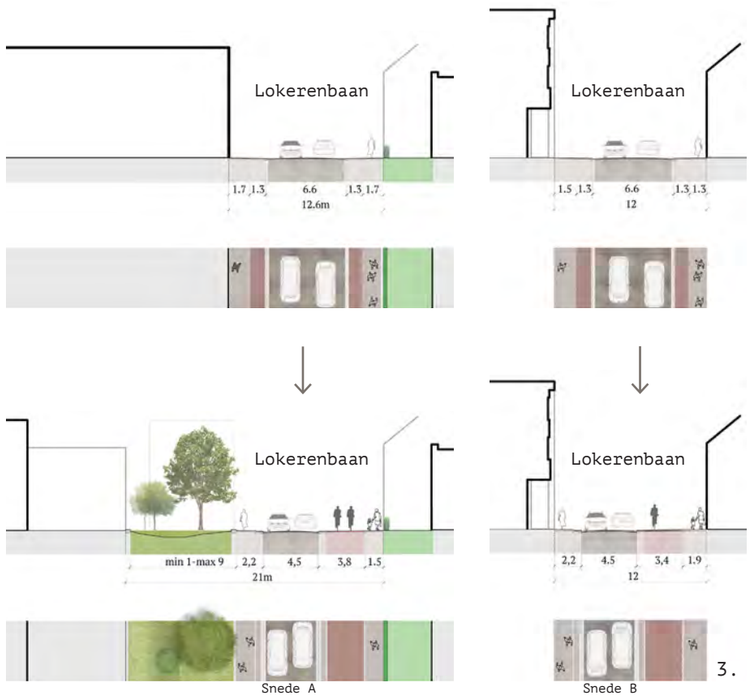
Via de Lokerenbaan rijd je, komende van de E17, het dorp binnen. Op de dag van vandaag beland je hier in een nevenschikking aan woonweefsel, industrie en verharding. Om het imago van Zele als landelijk, vitaal dorp leesbaar te maken, is er nood aan structuur, vergroening en beeldkwaliteit. Bij het binnenrijden stellen we daarom voor om te beginnen met een groene poort aan de N47, een 'rustpunt' langs de harde steenweg. Vergroen het straatprofiel van de N47 ter hoogte van Zele en voorkom dat een project als Huis ten Halve - Lokerenbaan (VMSW) verder gaat knibbelen aan de open ruimte op deze plek. Geef ter hoogte van de massieve lange industriegevels het straatprofiel voldoende ruimte (21m) met een groen-blauwe bufferzone, zodat de schaal van de industriële gebouwen t.o.v. het woonweefsel behapbaar blijft. Voorzie een veilig tweerichtingfietspad van minstens 3m met schrikstrook, dat zich doorzet in een fiets- en voetgangerstunnel onder de spoorweg. Maak van deze ondertunneling een kwalitatieve doorsteek, die de belevingswaarde rond Zele Station als mobipunt verder opkrikt. Op die manier blijft de Lokerenbaan verknoopt met het dorp.



1.

2.

1 Uittreksel Strategie Duurzaam industrieterrein - Lokerenbaan
2 Rererentie tunnel voor fietser en voetganger - Kortrijk
3 Snedes Lokerenbaan - boven: bestaande situatie, onder: ontwerpvoorstel
4 Uittreksel Strategie Duurzaam industrieterrein - Zevensterrestraat
5 Snedes Zevensterrestraat - boven: bestaande situatie, onder: ontwerpvoorstel



3.

ZEVENSTERRESTRAAT - LANDSCHAP

Het bedrijventerrein heeft doorheen de jaren het kerkhof van Zele omsloten en ingesloten. Ter hoogte van de Zevensterrenstraat is deze nevenschikking goed ervaarbaar: beide werelden bestaan op zich, maar keren zich volledig naar binnen toe om geen frictie te veroorzaken. Het smalle straatprofiel van 12,4m, waar ook nog eens verscheidene logistieke toegangen aanzitten, is niet capabel om samenhang tussen beiden te doen ontstaan. Een structurerende drager met voldoende absorptievermogen, in de vorm van een straatprofiel van 24m (minimum) waar zwakke weggebruiker, logistiek verkeer en een blauw-groen netwerk ruimte vinden, kan hier voor de nodige cohesie zorgen. Tegelijk slaagt deze drager erin om de N47 over te steken en het bedrijventerrein aan de overkant mee te nemen in het verhaal, helemaal tot aan het noord-oostelijke landschap van Zele. Van hieruit kan je via het trage netwerk zowel de Zelebeek als het Scheldelandschap bereiken. Samen met de aangepaste N47 onstaat een heldere, kwalitatieve basisstructuur in het industriegebied.

4.8 QUICKWINS

Naast de zeven strategische projecten zijn er ook een aantal maatregelen te nemen die direct een zekere bijsturing conform de genoemde ambities in gang zetten in de dagelijkse praktijk van vergunningverlening en ruimtelijke ontwikkeling.

QUICKWIN ONTHARDING VAN DE KERN

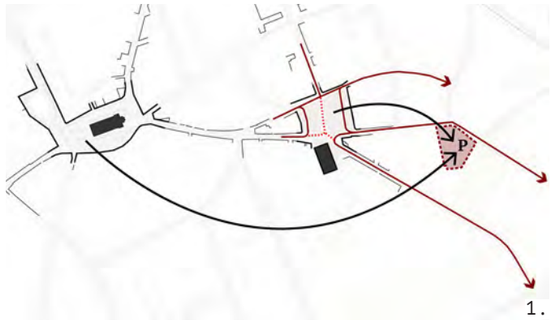
De gemeente Zele heeft zwaar te lijden onder autoverkeer in haar centrumstraten, zowal doorrijdend als stilstaand. Daarom lijkt het ons aangewezen om zo snel mogelijk (al dan niet tijdelijke) oplossingen aan te bieden om de wagens uit het centrum weg te houden en ruimte te vrijwaren voor de zwakke weggebruiker. Zo kan Friswit, nu een braakliggend terrein, reeds voor een stuk ingezet worden als tijdelijke randparking voor bezoekers, zodat een gedeelte van de Zandberg, en/of de Markt vrijgemaakt kan worden en een eerste stap in het aanzetten tot duurzaam mobiliteitsgedrag wordt gezet.

Als op Friswit 120 parkeerplaatsen (=3.600 m2 van de totale oppervlakte van 10.227m^2) voorzien worden, kunnen De Markt en het Zandbergplein (vandaag goed voor maar liefst 270 parkeerplaatsen) op een 30-tal plaatsen voor bewoners na, autovrij gemaakt worden, gerekend dat het bezoekersparkeren (270-30=240) gehalveerd wordt. Op die manier kan het Zandbergplein 'geknipt' worden: doorrijdend verkeer wordt via lussen weggeleid van het plein.

QUICKWIN VERGROENING EN VERBLAUWING VAN DE KERN

Eenmaal autovrij, kunnen beide pleinen (deels) onthard en vergroend worden, met de nodige ruimte voor water. En worden zo eerste stappen gezet naar een klimaatrobuust Zele, waar het bovendien aangenaam vertoeven is. In de kern liggen kansen om op korte termijn regenwatersystemen af te koppelen van de gemengde riolering en dit regenwater te verzamelen in verschillende openbare ruimtes binnen het stedelijk gebied. Hier kan het water langer vastgehouden worden bij piekneerslag en infiltreren in de ondergrond om het grondwatersysteem te voeden. Overstromingsrisico's worden kleiner en er is water beschikbaar om in de zomermaanden droge periodes door te komen.

1 Organiseer een tijdelijke bezoekersparking op Friswit
2 Vergroen de Markt en het Zandbergplein
3 Bomen & water in publieke ruimte
4 Site Friswit vandaag, braakliggend



1.

2.

3.

4.

BEVRIES KANSKAVELS

Zorg ervoor dat kanskavels die belangrijk zijn voor het maken van de connectie tussen de kern en het landschap, niet zonder meer ingevuld worden. Vrijwaar, bevries onbebouwde percelen in woongebied (met of zonder landelijk karakter) die het zicht naar de open ruimte zouden belemmeren. Deze zogenaamde kanskavels zorgen ervoor dat zowel zichtrelaties als fysieke linken naar het open landschap van Zele behouden en/of gemaakt kunnen worden. Het zijn sleutellocaties die de relatie met het vaak achterliggende en verborgen landschap aanhalen en versterken. Wanneer ze bebouwd raken, verdwijnen de laatste doorkijken en mogelijke verbindingen van en naar het landschap'.

Het bevriezen of onbebouwd houden van deze cruciale kavels is een belangrijke stap die op korte termijn gezet kan worden. Op termijn is het de wens om het gefragmenteerde en verborgen landschap om te bouwen tot een robuuste, veerkrachtige en aaneengesloten toegankelijke open ruimte structuur.

De kanskavels kunnen op termijn omgezet worden naar een andere bestemming. De juiste instrumenten moeten hiervoor ontwikkeld en ingezet worden, alsook de daarbijhorende financiering. In sommige gevallen kan ruil een uitkomst bieden.

BEWAAK STRATEGISCHE GRONDEN IN HET BINNENGEBIED, EN ZET ZE IN CFR. RUIME VISIE

Zele heeft slechts een zeer beperkte groeiopgave, maar wel een urgente opgave in haar openbaar domein. Wees dus kritisch over ontwikkelingsvoorstellen in de binnengebieden van de kern van Zele. Om Zele leefbaar te houden, is het belangrijk dat deze waardevolle plekken ingezet worden op het openbaar domein kwaliteitsvol en klimaatrobuust in te richten. Parkeeroplossingen voor bewoners uit de arbeidersstraten kunnen enkel nog in de binnengebieden voorzien worden, zet deze hier dan ook voor in. Bewaak de beeldkwaliteit van nieuwe ontwikkeling, pas de woningtypetoets toe en eis voldoende ruimte voor groen, water en een secundair netwerk. Zet de ontwikkelingen in de binnengebieden bovendien in voor een gemixte samenlevingsopbouw tot op het detailniveau, zodat een homogenere ruimtelijke demografie kan ontstaan.

Zowel in het centrum als in de verschillende gehuchten van Zele zijn er kanskavels die tot op vandaag een doorslaggevende rol kunnen spelen wat betreft doorzichten en relaties tot het landschap. Zet in op percelen waar netwerken (voor de trage weggebruiker, voor water) en doorkijken van belang zijn. Een voorbeeld van zo'n kanskavel is de doorsteek van het Zandbergplein tot aan de Schelde (*SP4*). Deze oefening kan worden geprojecteerd op het register onbebouwde percelen en beschikbare WUG's om zo een totaalbeeld te krijgen van de kanskavels en een financiële plananalyse op te zetten. Tot slot, heb aandacht voor de invulling van het kanskavel, cfr. de kanskavel bij het voedselbos die als verbinding, maar vooral ook al parkeerveld wordt ingevuld, is niet per se een wenselijke inzet.

5.

5 Kanskavel Ommegangstraat (SP4 Zele aan de Schelde)
6 Binnengebied Lange Akker

6.

VERSTERKEN VAN GROEN-BLAUW NETWERK

Langs beken dient een te vrijwaren zone van 5 meter aan beide zijden van de beek behouden te blijven, vrij van constructies e.d. Door het strikter uitvoeren en handhaven van vigerend beleid in verband met deze afstandsregels, erfdienstbaarheden en gebruiksbeperkingen voor beken, kan de eerste stap naar een veerkrachtig watersysteem gemaakt worden. Op plaatsen waar een bredere oever dan deze 10m wenselijk is (bijvoorbeeld bij de Zelebeek) zouden instrumenten van de VMM interessant kunnen zijn, bijvoorbeeld een afbakening van oeverzones of beheersovereenkomsten met landbouwers (VLM).

Probeer door strategische grondverwerving, samenwerkingen met boeren, de VMM en VLM de waterlaag ambitieus aan te pakken en te versterken tot veerkrachtige structuren. Werk hierbij integraal. Probeer zowel de kwantitatieve als de kwalitatieve wateropgaven aan te pakken en koppel dit met het toegankelijk maken van het landschap.

7.

8.

7 Bestaande toestand - landbouw tot aan beek
8 Beeklopen: natuurlijke oeverzones & recreatief netwerk voorzieningen (zoals brug)

VERKNOOP HET TRAGE WEGENNETWERK

Om verbondenheid en doorwaadbaarheid in een kwalitatief landschap te realiseren, dient het trage wegennetwerk aan elkaar verknoopt te worden. Het herstellen van buurtwegen (zie Atlas der Buurtwegen) waar ze betekenisvol kunnen zijn en het verbinden van het reeds bestaande trage netwerk door een kwalitatieve padenstructuur is hier de eerste stap.

Koop kanskavels op waar ze strategisch relevant zijn voor dit trage netwerk, opdat de kern van Zele verbonden wordt met haar landschap. Voorzie kwalitatieve oversteken over de Keltenlaan (richting Kouter, Schelde), de N47 (knooppunt Zelebeek) en de spoorweg (te sluiten overwegen in het achterhoofd). Voeg de ontbrekende schakels in langeafstandsfietsroutes toe en zorg voor voldoende groene buffer tussen deze fietsroutes en andere infrastructuren / bebouwing.

1 Trage weg met KLE`s
2 Beeklopen oever-zone (buffer-stroken)
3-4 Water in publieke ruimte

4.9 PROGRAMMA'S

LANDBOUWTRANSITIE

Een transitie van de huidige reguliere landbouw naar meer op het watersysteem geënte landbouw kan een belangrijke bijdrage leveren om in de verre toekomst de drinkwaterbronnen veilig te stellen, zowel kwalitatief als kwantitatief. Vandaag worden vele gronden in Zele gedraineerd ten behoeve van de landbouw en vormt de uitspoeling van mest en gifstoffen een bedreiging voor de waterkwaliteit (oppervlaktewater en grondwater). Daarnaast is vermesting één van de belangrijkste oorzaken van de afname in biodiversiteit in het algemeen. Op de kaart voor de landbouwgebruikspercelen is vandaag geen duidelijk onderscheid in grondgebruik zichtbaar tussen het gebied binnen de contouren van het waterwingebied en de zone daarbuiten (bijv. maïsteelt).

Probeer op een integrale manier het landbouwsysteem te verduurzamen binnen, maar ook buiten de contouren van het waterwingebied. Probeer meer duurzame vormen van landbouw te stimuleren zoals biologische landbouw, agroforestry, CSA (Community Supported Agriculture), of natte vormen van landbouw zoals paludicultuur. Probeer via landinrichtingsprojecten, strategische grondverwerving of samenwerkingen met universiteiten of andere onderzoeksinstituten pilots te realiseren die nieuwe vormen van landbouw onderzoeken en opschaalbaar maken. Werk integraal samen met de landbouwers, de Watergroep, gemeente Berlare, VMM, VLM, ILVO, natuurorganisaties, organisaties zoals de Landgenoten enzovoort, om een transitie in gang te zetten. Probeer vanuit de gemeente proactief te handelen door initiatieven op te zetten met andere actoren en partners. Bijvoorbeeld door aansluiting te zoeken met de ambities en middelen vanuit de Blue-Deal of het traject van Water-Land-Schap. Ga waar nodig op zoek naar externe expertise in het begeleiden van integrale planningsprocessen, aanvraag subsidies e.d. zowel binnen andere overheden als binnen private actoren.

MAAK RUIMTE VOOR WATER EN KLE'S

Probeer waar mogelijk in te zetten op het verbeteren van het watersysteem, zowel op de kleine schaal als op de grotere schaal, door projecten en programma’s te definiëren.

Probeer het landschap aantrekkelijker, duurzamer en kwalitatiever te maken door de aanplant van houtkanten, hagen en bomenrijen in het landelijk gebied te stimuleren. Ga in gesprek met boeren, VLM en regionale landschappen om te ontdekken waar kleine landschapselementen kunnen worden aangeplant. Leg de aanplant van kleine landschapselementen waar mogelijk op bij nieuwe projecten. Organiseer boomplantdagen, biedt streekeigen soorten aan of stimuleer via subsidies. Landbouwtransitie kan een vliegwiel zijn om de inrichting van het landschap aantrekkelijker te maken (noodzaak KLE’s voor bijvoorbeeld biologische plaagbestrijding).

1.

3.

2.

4.

IMPLEMENTEER EEN DUURZAAM PARKEERBELEID

Om het volgende programma, 'ontharden van het openbaar domein' te kunnen realiseren, dient in de eerste plaats een duurzaam parkeerbeleid doorgevoerd te worden in Zele. Zolang de auto de publieke ruimte domineert, is er letterlijk geen plaats voor ontharding. De logica van bijvoorbeeld een ondergrondse parking aan Zandberg die veel geld kost (en maar een lokaal parkeerprobleem oplost) enerzijds, en een maximalisatie van programma in het (binnen-) aan Lange Akker (hier moet geld verdiend worden, waardoor er hier geen extra-parkeerplaatsen inpassen om de straat Lange Akker te ontlasten) vinden wij moeilijk te volgen. Ook hier geldt dat de opgaves best aan elkaar gekoppeld worden, al was het maar om tot een consisente oplossing voor het parkeren te komen. Een modal shift, maar in de eerste plaats ook een mental shift, zijn hier aan de orde.

Deze integrale transitie in mobiliteit wordt enerzijds bereikt door het inzetten op bereikbaarheid eerder dan doorrijdbaarheid voor bezoekers. Zet in op degelijke randparkings die helder en vlot bereikbaar zijn, op een bewandelbare afstand van het centrum. Voorzie kortparkeren in het centrum.

Anderzijds dient het bewonersparkeren in kaart gebracht en georganiseerd te worden. Gerekend met 1 bewonerskaart per huishouden, hoeveel bewonersparkeerplaatsen dienen dan te worden voorzien? Koppel deze cijfers aan het volgende programma, het ontharden van het openbaar domein, en bekijk welke binnengebieden een deel van dit bewonersparkeren dienen op te vangen. Compact, collectief, groen ingebed bewonersparkeren in de binnengebieden haalt het blik uit het straatbeeld en past het op kwalitatieve wijze in. Enkel door een grondig uitgewerkte parkeerstrategie op alle niveaus kan een integrale omslag voor Zele ontstaan.

1. Parkeerhofje in De Bras Ypenburg (Nl)

OPENBAAR DOMEIN ONTHARDEN, VERBLAUWEN EN VERGROENEN

Verschillende onderzoeken zijn in Vlaanderen lopende inzake het ontharden van het openbaar domein. Onder het motto 'Vlaanderen breekt uit' kan ook het bestuur van Zele hier op inspelen en in de praktijk de uitdaging aangaan om de vele verharding die Zele rijk is, kwaliteitsvol te transformeren.

Ontharden, vergroenen en ruimte geven aan water is hierbij een eerste aandachtspunt. Zoals reeds duidelijk werd in de analyse, dient Zele in te zetten op meer bergingcapaciteit voor grotere neerslag in de winter, alsook voldoende infiltratiecapaciteit en buffering voor de warmere zomers in de toekomst. Zet in op een degelijke vergroening, die kwaliteitsvol en voldoende robuust is.

Daarnaast hoort een luwere mobiliteit opgezet te worden, uitgaand van het STOP-principe als basis voor duurzame mobiliteit en transformatie. Herprofilering van het openbaar domein, met voldoende en veilige ruimte voor de trage weggebruiker, vormt hier de basis van.

De Vlaamse Overheid begeleidt (inhoudelijke expertise en communicatie) en subsidieert projecten geleid door een lokale overheid inzake ontharding, met het oog op leefbare en klimaatrobuuste regio's. Bij een volgende projectoproep van Departement Omgeving voor 'proeftuinen ontharding' kan Zele haar ambitie eventueel aan dit Vlaams programma koppelen.

KWANTITEITS- EN KWALITEITSBEWAKING VAN NIEUWE ONTWIKKELING: INSTRUMENTEN VOOR VERDICHTING VERSUS VERSTERKING

Zele heeft geen verdichtingsopgave noch in de kern, en zeker niet in het buitengebied. Enkel op selectieve plekken zien we nog groei-opgaven. Bijvoorbeeld in het binnengebied Stokstraat, waar het bijkomend bebouwen naast het vrijwaren van open ruimte, die op een kwalitatieve manier wordt ingezet in het geheel van de open ruimte structuur van Zele.

Volgende principes en/of instrumenten schuiven we naar voren:

1. Voor de kern van de gemeente stellen we voor de woningtypetoets (WTT) te blijven toepassen. De WTT laat vernieuwing toe in het bestaande weefsel (voor verouderde panden), waarbij aandacht is voor compactheid, de woonwens van de Vlaming, maar de dorpse identiteit en schaal. Het uitgangspunt van de WTT is de grondgebonden woningen. Er wordt d.m.v. van een aantal vragen nagegaan wat de mogelijkheden zijn van een kavel wat betreft de bouw van de grondgebonden woning. Het is dus niet langer ‘de bouw van appartementen’ dat als uitgangspunt dient. Bovendien gaat het toepassen van de WTT- speculatie op gronden in de kern van Zele tegen (er wordt niet langer gespeculeerd op ‘hoeveel appartementen’ passen op het kavel?)

2. Om bijkomende verdichting te vermijden, speculatie in de kern tegen te gaan, en voldoende ruimte te kunnen bieden aan gezinnen in de kern, past Zele de WTT al enige tijd toe in haar kerngebied. Hierdoor is er vandaag echter een verplaatsing van druk voor ontwikkelingen voelbaar naar het buitengebied.

Onder buitengebied wordt verstaan: het gebied gelegen buiten de kernen, dat een overwegend open ruimte karakter heeft. Dit kan zowel in woongebied liggen, in woongebied met landelijk karakter of een ‘zonevreemde’ bestemming hebben. Een aangroei van woningen en/of verdichting is in dit buitengebied nog minder aan de orde dan in de kern. Als we de ‘urban sprawl’ willen tegengaan (een ‘Vlaamse opgave’ voor de auto-afhankelijk, minder voorziene gebieden), en het buitengebied in Zele willen vrijwaren, is bijkomende aangroei van woningen niet wenselijk. Om deze aangroei te stoppen biedt het toepassen van de WTT in dit gebied echter geen uitkomst.

We stellen voor om een mogelijke bijkomende aangroei en/of verdichting in het buitengebied tegen te gaan met een realtief eenvoudig (generiek) principe waarbij er niet meer dan één woning per kadastraal (woon-)perceel wordt toegelaten en ook geen opsplitsing mogelijk is van een perceel in meer dan één bijkomende bouwgrond. Dit ongeacht de omvang van het perceel.

Dit principe zou al op korte termijn van kracht kunnen zijn, dmv een beleidsgewenste ontwikkeling, goed te keuren door het college en de gemeenteraad. Bijkomend ruimtelijk ontwerpend onderzoek voor het buitengebied kan het generiek principe waar nodig nuanceren.

4.10 PUBLIEKE SLAGKRACHT EN AAN-BEVELINGEN HOGERE OVERHEDEN

PUBLIEKE SLAGKRACHT

Afwachtendheid en passieve houding van gemeente Zele expliciet omplooien naar initiërende en stimulerende houding, met een niet aflatende aandacht voor kwaliteit. Bij elk initiatief of voor elk project dient de vraag gesteld te worden: hoe kan Zele hier beter van worden? De gemeente kan (politiek én administratief) in veel opgaven sturend en visievormend zijn en hierdoor al een dwingend ruimtelijk kader geven aan mogelijke ontwikkelingen. Zele in een regisserende rol; regie voeren wil zeggen sturen in plaats van controleren, van co-piloot naar piloot.

1. Vertrekkend vanuit een brede visie en integrale projecten

2. Instrumenten uitrollen/gebruiken die regie-voering inhouden, met slagkracht op verschillende schaalniveaus, van stedenbouwkundige inzet tot architecturale kwaliteit
- Ontwerp als instrument (met aandacht voor contextualiteit, doorwaadbaarheid, collectieve parkeeroplossingen, typolgische variatie, ...)
- Beeldkwaliteitplan als instrument (goed te keuren door college en gemeenteraad, overleg met deputatie)
- Woningtypetoets toepassen

3. Communicatie als sleutel voor draagvlak.
Regie voeren stuurt aan op een onderhandelende stedenbouw.
- met burgers
- met stakeholders
- met investeerders en ontwikkelaars

4. Inzetten op het verkrijgen van een grondpositie, is bijkomend inzetten op een positie aan de onderhandelingstafel. Tracht slimme strategische gronden aan te kopen (enkele volstaan)

5. Mix de samenlevingsopbouw tot op het detailniveau, creëer kwaliteit op elke schaal en in elke buurt en zet in op handhaving en nultollerantie.

AANBEVELINGEN HOGERE OVERHEIDEN

Overleg NMBS / De Lijn:
- Mobipunt aan het station Zele dient gecoördineerd uitgebouwd te worden
- schrappen gelijkvloerse oversteken van de sporen: strategische keuzes maken, kwalitatieve en veilige oplossingen voorzien

Overleg AWV
- vergroenen harde infrastructuren N47 en Keltenlaan + veilige oversteken realiseren

Zowel de waterkwaliteit als de waterkwantiteit vereisen een meer integrale aanpak en hoger ambitieniveau.
- Oprichten transitiewerkgroep watersysteem met bijvoorbeeld de Watergroep, Gemeente Berlare en Zele, VMM, VLM, ANB, Departement Omgeving, U-Antwerpen, U- Gent of KU- Leuven en eventueel landschapsarchitecten om integraliteit en ruimtelijke component te bewaken.
- Omvormen van het landbouwsysteem en de valleien is een gemeente overstijgende opgave waarvoor op Vlaams dan wel Europees niveau naar oplossingen gezocht moet worden.

Op Vlaams niveau moet dringend een oplossing worden geboden voor de financierbaarheid van het schrappen van kavels in woongebied en woonuitbreidingsgebied. Daarmee valt of staat de ambitie de open ruimte te vrijwaren van nieuwe ongewenste bebouwing.

05.

BIJLAGEN

5.1 METHODOLOGISCHE NOTA | NIGHTINGALE ROSE DIAGRAM EN GEMEENTEFICHE

VISUALISERING DIAGRAM

Voor de visualisering van het Nightingale Rose diagram is voor elke indicator een ranking genomen van de 308 Vlaamse gemeentes. Voor een aantal parameters is met een omgekeerde ranking gewerkt. Reden hiervoor is de leesbaarheid van het diagram. Waarden meer naar buiten op de ring stellen de 'meer gunstige waarde' in ranking voor, meer naar binnen de 'minder gunstige waarde'. De gescande gemeente wordt afgebeeld in het diagram, in vergelijking met het gemiddelde van de type gemeente uit de Vrind-classificatie. Een groene kleur in de buitenschil voor een bepaalde indicator wijst dus op een waarde die gunstiger is voor de gemeente dan het gemiddelde voor gelijkaardige type gemeentes.

METADATA

Type gemeente
De opdeling in type gemeentes is gemaakt op basis van de Vrind-classificatie. De Vrind-classificatie is een ruimtelijke indeling op basis van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen met opsplitsing van het buitengebied op basis van het Strategisch Plan Ruimtelijke Economie waarbij het ruraal overgangsgebied en het ruraal gebied als platteland wordt geclassificeerd (VRIND2004-2005).

Aantal inwoners (2018)
Bron: Statbel, 2018

Ruimtelijk rendement voor het wonen: aantal inwoners per hectare in kadastrale woongebieden (2017)
Bron: Statbel, kadaster
De kadastrale woongebieden zijn percelen voor appartementen, buildings en huizen en hoeves. Dit zijn dus percelen waarop een woning staat.

Percentage doorlatende oppervlakte (2012)
Bron: gemeentemonitor 2012, AIV
Bodemafdekking of bodemafdichting wordt uitgedrukt als de oppervlakte waarvan de aard en/of toestand van het bodemoppervlak gewijzigd is door het aanbrengen van artificiële, (semi-) ondoorlaatbare materialen waardoor essentiële ecosysteemfuncties van de bodem verloren gaan. De doorlatende oppervlakte is de gemeenteoppervlakte verminderd met de bodemafdekking of bodemafdichting

Percentage appartementen, halfopen bebouwing en gesloten bebouwing (2017)
Bron: Statbel, kadastrale statistiek van het gebouwenpark.
Dit is het aandeel appartementen, halfopen bebouwing en gesloten bebouwing op de woongebouwen.

Aantal m² open ruimte per inwoner (2017)
Bron: Statbel
Dit is de oppervlakte kadastrale oppervlakte onbebouwde percelen per inwoner.

Percentage inwoners dat toegang heeft tot wijkgroen binnen 800m (2013)
Bron: gemeentemonitor 2013

Percentage van de oppervlakte biologisch waardevol groen (2018)
Bron: biologische waarderingskaart 2018
Dit is de totale oppervlakte biologisch waardevolle en zeer waardevolle natuur op de totale oppervlakte van de gemeente.

Openbaar vervoer voor school en werkverkeer (%) (2017)
Bron: survey gemeentemonitor 2017, SV/ABB
Modale verdeling naar dominant vervoermiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, in %.

Fietsgebruik voor school en werkverkeer (%) (2017)
Bron: survey gemeentemonitor 2017, SV/ABB
Modale verdeling naar dominant vervoermiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, in %.

Voetgangers voor school en werkverkeer (%) (2017)
Bron: survey gemeentemonitor 2017, SV/ABB
Modale verdeling naar dominant vervoermiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, in %.

Evolutie ruimtelijk rendement (inwoners per hectare in kadastrale woongebieden in 2011-2017)
Bron: Statbel, kadaster
Dit is de groei in het ruimtelijke rendement tussen 2011 en 2017. In de meeste gemeenten is dit negatief.

Groei van het aandeel appartementen, halfopen bebouwing en gesloten bebouwing in het totale woningaanbod (2017-2011)
Bron: Statbel, kadastrale statistiek van het gebouwenpark.

CO2emissie voor verwarming en elektriciteit per huishouden 2016 (ton/huishouden) (omgekeerde ranking)
Bron: provincie in cijfers

CO2emissie particulier en openbaar voor transport en vervoer, 2016 (ton/huishouden) (omgekeerde ranking)
Bron: Vito

Pv-installaties < 10 kW (Vermogen in kW per huishouden), 2016
Bron: provincie in cijfers

Naam gemeente Zele

Aantal inwoners (2018)	**20.976**		
		gemiddelde	*gemiddelde*
Type gemeente	*overgangsgebied*	*overgangsgebied*	*Vlaanderen*
Ruimtelijk rendement wonen	46	30	34
Doorlaatbaarheid van de bodem	82%	85%	84%
Verdichting woontypes	76%	45%	53%
Open ruimte per inwoner	1.115	1.756	2.068
Toegankelijk wijkgroen	11%	86%	68%
Biologisch waardevol groen	7%	28%	21%
Gebruik openbaar vervoer	16,2%	14,5%	14,7%
Fietsgebruik	21,8%	12,3%	12,9%
Voetgangers	3,5%	3,0%	4,0%
Evolutie ruimtelijk rendement wonen	-1,03	-0,49	-0,54
evolutie dichte woningtypes	0,2%	2,4%	1,7%
CO2emissie voor verwarming en elektriciteit	3,15	4,01	3,86
CO2emissie particulier en openbaar voor transport en vervoer	3,68	5,44	5,39
Zonne-energie bij particulieren	0,38	0,56	0,52

Data spiderdiagram

COLOFON

Blauwdruk Stedenbouw

Karel de Preterlei 204
2140 Antwerpen
T +32 (0)3 344 93 20
info@blauwdrukstedenbouw.be

www.blauwdrukstedenbouw.be
–

LAMA Landscape Architecs

Florent Van Cauwenberghstraat 5
2500 Lier
T +32 (0)4 850 302 35
info@lamaland.eu

www.lamaland.eu
–

Palmbout Urban Landscapes

Schiedamsedijk 44
3011 ED Rotterdam
T +31 (0)10 433 2649
bureau@palmbout.nl

www. palmbout.nl
–

Transport & Mobility Leuven (TML)

Diestsesteenweg 57
3010 Leuven Belgium
+32 (0)16 31 77 30
info@tmleuven.be

www.tmleuven.be