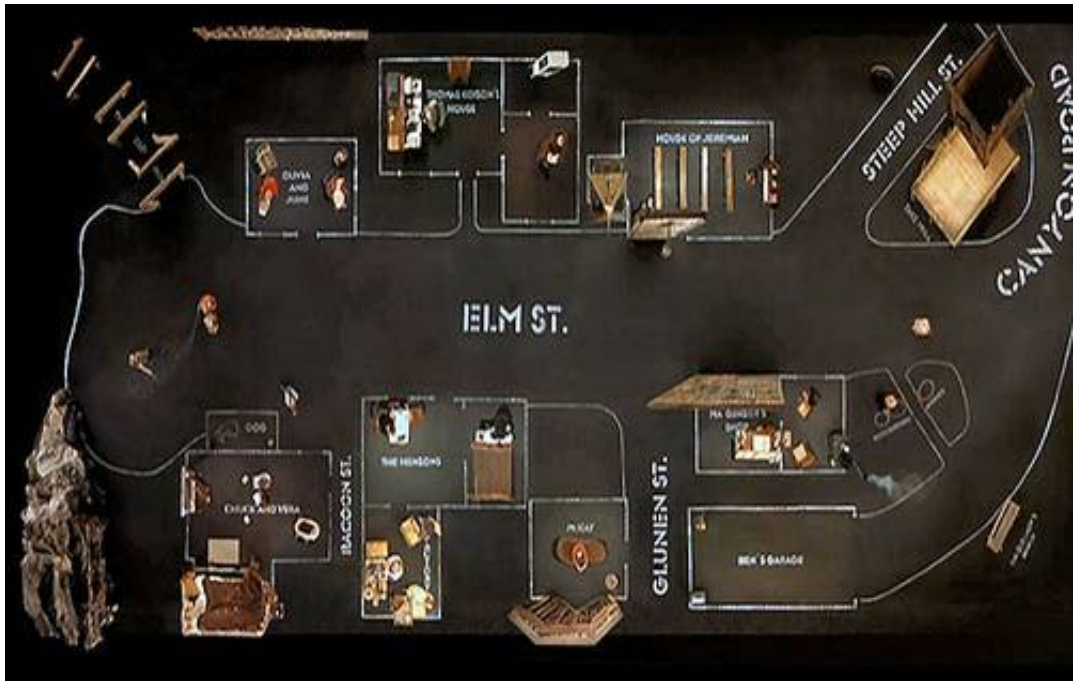
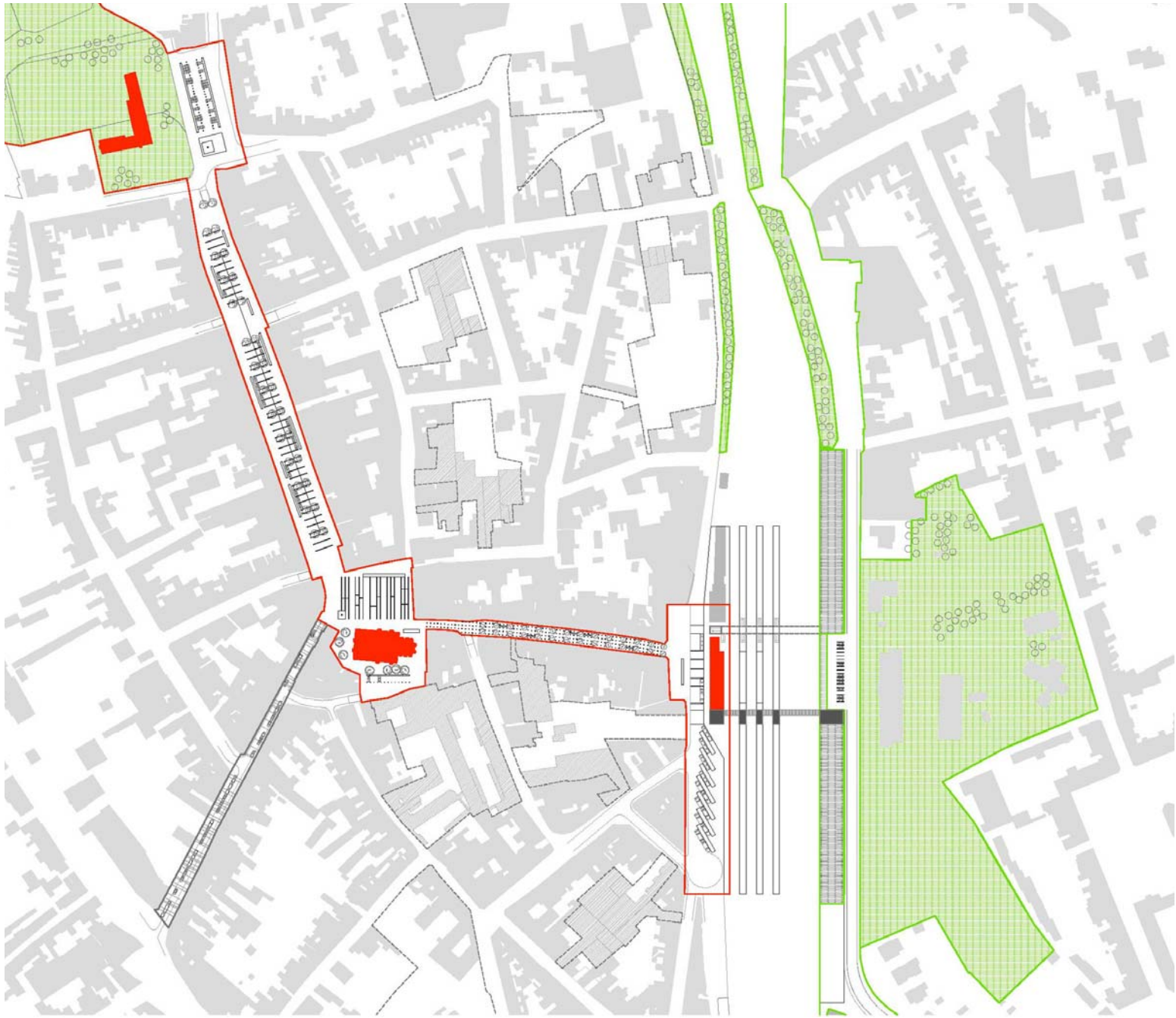


ZOTTEGEM
EEN CHOREOGRAFIE VAN DE OPEN RUIMTE

DE VOLLEDIGE STUDIEOPDRACHT VOOR DE OPMAAK VAN EEN MASTERPLAN VOOR DE PUBLIEKE RUIMTE IN HET STADSCENTRUM EN DE STATIONSOMGEVING TE ZOTTEGEM

OPEN OPROEP OO 16 16 – CODE C – DECEMBER 2009

01 ruggegraat
02 netwerk van binnenbouwblokken
03 kasteelparken
04 voorstedelijke ruimte
05 rasterpatroon



Een project als ruimtelijk referentiekader

Ons project is een ruimtelijk referentiekader dat op lange termijn doorwerkt bij het ontwerpen van de open ruimte structuren in Zottegem. Dit referentiekader is gebaseerd op een lezing van het stedelijk weefsel als een dialoog tussen vier types open ruimten: de kasteelparken; de historische, minerale open ruimten: de Heldenlaan en de markt ; een netwerk van binnenbouwblokken en een groene voorstedelijke ruimte.

Op basis van die lezing versterken we het verschil tussen het historische weefsel ten westen van de spoorlijn en het meer recente Bevegem in het oosten. We herdenken de doordringbaarheid van het stedelijk weefsel en benadrukken de huidige diversiteit aan open ruimten.

Het project is een ruimtelijke strategie waarmee het stedelijk weefsel van Zottegem stap voor stap wordt hertekend. Door de ruimtelijke impact van deze strategie overstijgt het project de ambities van een beeldkwaliteitplan dat zich beperkt tot het wijzigen van het karakter en het imago van een open ruimte structuur. Veranderingen in het stedelijk weefsel gebeuren stapsgewijs, project per project, zodat met deze strategie tevens het rigide karakter van een overkoepelend masterplan wordt vermeden.

De keuze om een ruimtelijke strategie in te zetten in plaats van een beperkt aantal open ruimte precies uit te werken is, volgens ons, de meest efficiënte aanpak binnen de onzekere ontwerpcontext van Zottegem. Om gedetailleerde en uitgewerkte projecten voor te stellen ontbreken momenteel te veel gegevens en zijn de resultaten van heel wat lopende vooronderzoeken nog onbekend: Studie Euro immo, de mobiliteitsstudie, projecten voor een herschikking van de stadsdiensten, een gepland cultureel centrum…

De projectvoorstellen zijn ontwerpstrategieën, ruimtelijke oefeningen die dienen als discussiemateriaal voor de stad om lopende en toekomstige ontwerpen te bevragen en te evalueren. In elk ontwerp is voldoende marge en openheid gelaten voor verschillende scenario's: geen parkeren in de binnenstad, beperkt parkeren in de binnenstad; een status-quo in het mobiliteitssysteem, het invoeren van eenrichtingsverkeer, het knippen van bepaalde verbindingen…

Drie delen, vier karakteristieke open ruimte types

Het stedelijk weefsel van Zottegem bestaat uit drie karakteristieke delen: het dichtbebouwde historische centrum ten westen van de spoorlijn, het meer recente Bevegem ten oosten van de spoorlijn, en een geheel van kasteelparken op de grens van het verstedelijkte gebied en het omliggende landschap

De drie delen hebben elk een specifieke open ruimte structuur. De open ruimten structuur in het historisch centrum van Zottegem bestaat overwegend uit besloten minerale open ruimten. Deze open ruimte structuur bestaat uit twee delen. Een stedelijke as wordt gevormd door de Heldenlaan en markt, de oorsprong van Zottegem. Een as die we uitbreiden met de Stationstraat die de beide delen van Zottegem, oost en west van de spoorbundel met elkaar verbindt. Complementair aan de historische structuur is er een verborgen netwerk van open ruimten en publieke functies in binnenbouwblokken.

Een tweede type open ruimten zijn de kasteelparken . Het zijn micro landschappen die het verstedelijkingsproces van Zottegem volgden. Het park van het Kasteel van Egmont ligt aan de oorsprong van Zottegem, het Breiveldepark is een negentiende eeuws kasteelpark. Waar de kasteelparken oorspronkelijk in het landschap lagen als een gedomesticeerd stukje van de Vlaamse Ardennen, zijn ze nu ingehaald door de verstedelijking van Zottegem, in het bijzonder het Egmontpark.

Een laatste open ruimte type is de open landschappelijke omgeving in het Bevegemse deel van Zottegem. Bevegem werd grotendeels na de aanleg van de spoorbundel verstedelijkt. In tegenstelling tot het historisch centrum bestaat het stedelijk weefsel voor een groot deel uit vrijstaande of half open bebouwing. De open ruimte blijft beperkt tot straten, parkings en een zeldzaam plein waarvan het groene karakter overwegend wordt bepaald door tuinen en door de groenaanleg op private kavels.

Loper

De as Kasteel – markt is de historische kern van Zottegem. De huidige Heldenlaan was oorspronkelijk een kanaaltje om het water van de bron op de markt naar het lager gelegen kasteel te brengen. Die relatie markt – kasteel heeft de hele structuur en het weefsel van Zottegem getekend en blijft herkenbaar als ruggengraat van het stedelijk weefsel.

In de negentiende eeuw breidde Zottegem uit naar het oosten. De Stationstraat, de onderdoorgang en de toekomstige passerelle over de sporen zijn de meest evidente zachte verbindingen tussen Zottegem west en oost. Om de relatie oost- west te benadrukken als één stedelijk geheel verlengen we de ruimte Heldenlaan – markt tot de Stationstraat als ruggengraat van de open ruimte structuur.

Als ruggengraat van het stedelijk weefsel krijgt de as een karakteristiek grafisch grondvlak. Een donker mineraal vlak in gebakken kleiklinkers loopt als een loper doorheen de stad.

De verschillende ruimten van deze loper worden «geprogrammeerd» door witte lijnen en ruimtelijke elementen: standbeelden, banken en bomen.

Een continue ruimte

Het project voor de Heldenlaan begint reeds aan het rond punt van de Désiré Vanden Bosschestraat. Het rond punt is voor automobilisten de toegang tot Zottegem.

Het rond punt krijgt een geometrische rechthoekige vorm in het verlengde van de Heldenlaan. De middenruimte blijft horizontaal zodat op het lager gedeelte een klein hoogteverschil ontstaat in dialoog met het bordes van het Egmontkasteel

Het profiel van de Heldenlaan heeft geen hoogteverschillen, de ruimte is continu van gevel tot gevel wat bewegingen en relaties dwars over de Heldenlaan vergemakkelijkt. Het ontbreken van hoogteverschillen is bovendien voordelig bij de organisatie en de beleving van de markt en de kermis.

In de continue ruimte van de Heldenlaan bakenen we een uitloopzone af voor de winkels en woningen met een serie lange banken langsheen de bestaande bomen. Samen met de behouden bomenrijen programmeren de banken de ruimte van de Heldenlaan.

Autoverkeer of niet op de Heldenlaan is een secundaire vraag. Indien autoverkeer wordt toegelaten verloopt dit in het midden van de laan, tussen de bomen, zowel bij verkeer in enkele of dubbele richting. De breedte vernauwt plaatselijk ter hoogte van de huidige bomen wat verkeersremmend werkt. Parkeren kan, indien nodig, nog enkel beperkt, ter hoogte van de banken waar de centrale ruimte verbreedt. Witte krijtlijnen organiseren het parkeren en de markt en vormen een grafisch ritme.

In de Stationstraat gebruiken we dezelfde ruimtelijke principes als in de Heldenlaan: één continue ruimte zonder hoogteverschillen, betere dwarsverbindingen, banken en bomen die uitloopruimten afbakenen en de verkeersproblematiek als secundaire problematiek.

Verkeer in de Stationstraat blijft mogelijk, parkeren wordt beperkt tot de ruimte langsheen de banken. Parkeerzones worden getekend door witte stapstenen. Samen met de roze bloesem van de bomen contrasteren de stapstenen op het donkere grondvlak.

De markt

Ook de markt bedenken we vanuit dezelfde ruimtelijke principes en met hetzelfde vocabularium. De markt is één doorlopende ruimte van het stadhuis tot de gevels van de woningen achter de kerk. Door de positie van de kerk bestaat het plein in ieder geval uit twee sequenties: voor en achter de kerk. In de aanleg van de markt herinterpreteren we de historische tweedeling tussen een mineraal deel aan het stadhuis en een met magnolia's beplant deel rond de kerk. De bomen rond de kerk bakenen een uitloopruimte voor de kerk af – voor huwelijken, begrafenissen,communie, zondagse babbel...- de zavel achter de kerk, die, indien nodig, als parkeerruimte kan worden gebruikt, en een overgang tussen het kerkplein en de ruimte van de Stationstraat. De grens ten opzichte van de Stationstraat wordt, indien nodig, benadrukt door een vide, een opening die toegang verleent tot een ondergronds paviljoen dat naar de crypte onder de kerk leidt.
Op het minerale deel worden de terrassen van de horeca op de markt begrensd door een lange bank. Met een grafische bewerking door middel van witte lijnen bakenen we op het marktoppervlak de ruimte af voor evenementen zoals de wekelijkse markt, een optreden, de kermis... Het plein wordt vrijgemaakt om een maximaal en flexibel gebruik van de markt mogelijk te maken. Het beeld van Graaf Van Egmont wordt verplaatst naar de hoek van de markt en de Hoogstraat . Hierdoor wordt de markt een minder formele ruimte en krijgt het standbeeld van graaf Van Egmont een meer formele plek. De hoekpositie is immers een meer strategische plek in het stedelijk weefsel van Zottegem dan het midden van het marktplein. Egmont is aanwezig en zichtbaar op de hele ruggengraat: de markt, de Stationstraat, de Heldenlaan en zelf de Hoogstraat en de Hospitaalstraat. Op die manier bindt het beeld van Egmont, samen met de uniforme behandeling en woordenschat op de loper, de verschillende ruimten in het centrum aan elkaar. De kopie van het beeld van Egmont, die zich nu in het Egmontpark bevindt plaatsen we op het punt onderaan de Heldenlaan. Wat opnieuw de spanningsboog tussen markt en kasteel herstelt.

Twee sequenties op het stationsplein

De loper of ruggengraat wordt in het oosten beëindigd door het stationsplein. Functioneel bestaat de ruimte uit twee sequenties. Een eerste sequens is een plein aan de horecazaken dat wordt afgebakend door middel van een bank.
De tweede sequens is de ruimte voor en ten zuiden van het station. Door een grafische bewerking van het grondvlak met witte lijnen en vlakken richten we de ruimte van deze sequens in als een efficiënt multimodaal knooppunt. Aan de zuidzijde van het station voorzien we acht witte buskades. In de beschikbare ruimte van de Van Aelbrouckstraat passen vier kades voor gelede bussen en vier kades voor niet-gelede bussen. Door de draaicirkels van de bussen is het onmogelijk om de vier noordelijke kades uit te rusten voor gelede bussen. Voor het station duiden witte lijnen een wisselend gebruik aan van het stationsparvis voor twee gelede of twee niet-gelede bussen. De buskade wordt begrensd door twee oversteekplaatsen, aangeduid met een witte rechthoek. De oversteekplaatsen liggen in het verlengde van de bestaande tunnel en in het verlengde van de nieuwe passerelle (zie een stedelijk landschap). De configuratie van het busstation gaat uit van de huidige busbewegingen. Bussen makken een lus via de Kazernestraat en de Kleine Nieuwstraat om de kades te bereiken. In de beperkte ruimte aan de centrumzijde is dit de meest logische en efficiënte verkeersafwikkeling.
Met dit busstation beantwoorden we aan de eisen van de Lijn: een concentratie van alle bussen aan de centrumzijde en een busstation met de mogelijke haltes voor tien bussen, waarvan minimum 3 gelede bussen.

De Hoogstraat, een stedelijk interieur

De Hoogstraat is wel de belangrijkste winkelstraat in Zottegem, maar speelt een minder structurerende rol in het weefsel van Zottegem dan de ruimten van de loper. Daarom wordt de Hoogstraat op een meer ingetogen wijze ingericht. De belangrijkste ingreep daarbij is de verlichting in de winkelstraat. We voorzien een verlichting aan kabels dwars over de straat van gevel tot gevel. De combinatie van de structuur van kabels en de verlichting maken van de straat een stedelijk interieur. Door de straat een "plafond" te geven wordt de ruimte een intieme verblijfsruimte, ongeacht de toekomstige verkeerssituatie.
Het bestaande profiel wordt als basis gebruikt om van de straat een coherente ruimte te maken in grijze klinkers. Parkeren kan worden geïntegreerd in grijze grindvlakken afgeboord met kleine berken. Het profiel wordt gewijzigd van een louter verkeertechnische ruimte naar een voetgangerszone waar het aangenaam winkelen is door in de huidige lineaire opbouw van de ruimte dwarsbewegingen mogelijk te maken. Net als bij de Heldenlaan en de Stationstraat laten we de vekeersproblematiek voorlopig in het midden. Het is een voetgangerszone waar de auto kan worden geduld. Er is ruimte gelaten voor wagens, maar parkeren en autoverkeer domineren niet langer de open ruimte.

Mobiliteit?

Omdat er parallel aan dit ontwerpend onderzoek een mobiliteitsplan wordt opgemaakt, hebben we in alle voorstellen abstractie gemaakt van de verkeerssituatie en ruimte gelaten om verschillende verkeersmodellen te integreren in de uitwerking van de open ruimten.

Vanzelfsprekend ontstaat er bij het denken over open ruimte meteen een idee over mobiliteitsprincipes die ideaal zijn voor de beleving van de open ruimte. Idealiter worden de ruimten van de ruggengraat minstens verkeersarm en wordt het parkeren opgevangen in een aantal (reeds geplande) stadsparkings gekoppeld aan lopende projecten in de binnenblokken. Hierdoor kunnen de, soms beperkte, ruimten in het centrum optimaal worden gebruikt en kunnen langsbewegingen met wagens worden vervangen door dwarsbewegingen door voetgangers – in het bijzonder in de winkelstraten

In een snelle analyse van de verkeerssituatie in Zottegem wordt duidelijk dat het verkeer kan worden geconcentreerd in een omcirkelende beweging rond het centrum: via de Buke, de D. Van Denbossche straat, de Graaf van Egmontstraat, de Wolvenstraat, de Broeder Mareslaan en de Deinsbekestraat.

De haalbaarheid van deze verkeersafwikkeling is binnen deze studie niet getest.

Het verkeersschema is niet meer dan een schema, een denkoefening. Het is discussiemateriaal om mobiliteit niet enkel verkeerstechnisch te bekijken, maar om de invloed van het autoverkeer op de open ruimten in Zottegem te onderzoeken.

Belangrijk is dat we met de verkeersschets de mogelijkheid hebben onderzocht om het doorgaand verkeer en het bestemmingsverkeer voor het station aan de oostzijde van de spoorbundel te concentreren op de Broeder Mareslaan. Hierdoor kan het stationsplein efficiënter worden gebruikt om alle bussen aan de westzijde te organiseren. Het verkeer op de ruggengraat kan worden beperkt. Door twee kleinere lussen kan het verkeer op de Heldenlaan worden beperkt tot verkeer in een enkele richting en kan het verkeer vanuit de Heldenlaan naar de Hoogstraat over de markt worden geknipt. Een volledig verkeersvrije markt is gezien de lijnvoering van het busverkeer onmogelijk.

De kasteelparken, waardevolle open ruimten

Met onze strategie voor de open ruimte structuur in Zottegem streven we naar het behoud van de kasteelparken als grote coherente open ruimten. De kasteelparken zijn belangrijke groene open ruimten in het weefsel van Zottegem, in het bijzonder het Kasteel van Egmontpark. Het kasteelpark ligt op het gewestplan in woonzone en is nu reeds een waardevolle groene open ruimte tussen de woningen. Het park heeft bovendien een belangrijke positie in de biologische waarderingskaart van Zottegem. Het park kan worden ingezet om die biologisch waardevolle structuur te versterken.

Bijgevolg vinden we het niet aangewezen om een cultureel centrum in het park te bouwen, een plan dat geruime tijd geleden werd ontwikkeld. Een programma zoals een cultureel centrum past beter in de open ruimte structuur van de binnenbouwblokken. In tegenstelling tot het bebouwen van het park is het aangewezen om de kasteeltuin uit te breiden met het achterliggend groen gebied.

Een fijnmazig netwerk van binnenblokken

De grote bouwblokken met leegstaande gebouwen en braakliggende terreinen in het binnenblok zijn een enorme potentie in Zottegem. Nu reeds bevinden zich publieke programma's in verschillende bouwblokken: een stadstheater in de Hospitaalstraat-Kapellestraat, een kringloopwinkel en turnclub in de Vestenstraat-Nijverheidsstraat, een vormingscentrum in de Musselystraat-Kapellestraat en de tekenacademie op de Sanitorysite. Die structuur van publieke functies in binnenblokken wordt nog uitgebreid. De stad heeft een project om stadsdiensten en loketfuncties te groeperen in het binnenblok van de Sanitorysite. Op korte of middellange termijn kunnen nog meer binnenblokken beschikbaar worden: de oude brandweersite gekoppeld aan de vestenparking, de lege terreinen in het bouwblok Musselystraat-Kapellestraat, het bouwblok Stationstraat-Nieuwstraat, gesloopt door promotor van het bouwproject "De Mouterij", de brouwerij De Klok, het St Barabaracollege… Op lange termijn zouden bouwblokken met een gelijkaardige configuratie tevens aan deze ontwikkeling kunnen deelnemen: industriesite 'de Cantaert', de citroëngarage in het bouwblok hospitaalstraat-kapellestraat, een private parkeergarage in het bouwblok Kazernestraat-Sint Anna straat, …

Stapsgewijs kan in Zottegem een informeel, fijnmazig netwerk worden ontwikkeld, complementair aan de meer formele historisch ruggengraat. Door nieuwe, publieke programma's op strategische plekken in de binnenblokken te voorzien ontstaan nieuwe relaties en verbindingen in het weefsel van Zottegem. In die zin is het interessant om te onderzoeken hoe het geplande cultureel centrum op de combinatie oude brouwerij en Cantaertsite kan worden ondergebracht. Door niet alle culturele functies – bibliotheek, cultureel centrum ontvangstruimten, feestzaal,…. te clusteren in het kasteelpark worden meerdere plekken in Zottegem een publieke bestemming, wordt het stedelijk weefsel gevarieerder en behoud het kasteelpark zijn landschappelijke kwaliteit.

De strategie om stapsgewijs een fijnmazig netwerk te ontwikkelen heeft als gevolg dat de open ruimte structuur van lopende en toekomstige projecten op elkaar moet worden afgestemd. Zo moet de open ruimte structuur, de overgang privé-publiek, de publieke toegangen en het parkeren in het sanitoryproject worden geëvalueerd. De kwaliteit van het ontwerp en van de stedelijke ruimte op lange termijn hangen immers grotendeels af van de kwaliteit van de open ruimte. Dit hoeft echter niet te betekenen dat het project of de architectuur drastisch wijzigt. Ontwerpen voor de binnenblokken worden tenslotte systematisch gekoppeld aan parkeervoorzieningen voor de stad. In een PPS constructie wordt de nodige parkeerinfrastructuur van elk project uitgebreid met een stadsparking, waardoor systematisch de parkeerdruk – en overlast in de publieke ruimte wordt teruggeschroefd.

Een stedelijk landschap

De kwaliteit van de stedelijke ruimte aan de oostzijde van de sporenbundel ligt in het landschappelijk karakter van de wijk: de scholencampus, de private tuinen, de spoorberm,… Die kwaliteit is potentieel aanwezig, de huidige open ruimte is niet vormgegeven als een landschap. Het is veeleer een toevallige collage van groene open ruimten.

De geplande ontwikkelingen en projecten aan de oostzijde van het station zijn grootschalige ingrepen waarmee op korte termijn de open ruimte kan evolueren tot een stedelijk landschap. De strook tussen de sporen en de Broeder Mareslaan speelt hierbij een essentiële rol. De strook is een horizontaal terrein in het verlengde van een geul in het zuiden en een berm in het noorden. Noch de geul noch de berm spelen een structurerende rol. De geul zit verstopt achter woningen. De berm is wel een constante in de open ruimte, maar is ondergeschikt aan de opeenvolging van open ruimten dwars op de sporen waarvan de berm deel uitmaakt.

We gebruiken de gevraagde parkeerinfrastructuur voor het station om die als constante in het stedelijk landschap door te trekken. De smalle strook met het seinhuis, wat parkeergelegenheid, de fietsenstalling en een stukje goederenkoer heeft de dimensies voor een lineaire parkeerinfrastructuur. De parkeerinfrastructuur is een deels verzonken, deels bovengronds parkeergebouw. Het is een hybride structuur die deels landschap en deels gebouw is. In het verlengde van de bestaande berm heeft het parkeergebouw een hellende groene sokkel die varieert in functie van de topografie. Het deel dat boven de groene sokkel uitsteekt is afwisselend open, afwisselend bekleed met panelen in een natuurlijk materiaal, bijvoorbeeld bamboe. In het deel tussen passerelle en tunnel bevindt zich de kiss-and-ride, de taxistaanplaats en de fietsenberging

Het parkeergebouw sluit de ruimte voor het station. Het is een landschappelijk element in dialoog met de scholencampus en de braakliggende terreinen aan de Broeder Mareslaan.

Deze inplanting langsheen de sporen heeft verschillende voordelen. Vooreerst worden de open ruimte van de school en de braakliggende terreinen van de bestaande pendelparking niet gehypothekeerd door een massief gebouw. De NMBS bouwt haar parkeerinfrastructuur op eigen terrein. En bovendien kan het parkeergebouw in deze positie direct aansluiten op zowel de bestaande onderdoorgang als op de gewenste passerelle. De gewenste passerelle wordt niet nodeloos verlengd over de Broeder Mareslaan en kan aan de centrumzijde naast het station op een verbreed voetpad aanlanden. De terreinen van de NMBS en de Regie der gebouwen tenslotte, kunnen aan de Broeder Mareslaan een stedelijk interessanter programma krijgen. In dialoog met het geplande vredesgerecht en de kantoren voor de financiën van Regie der Gebouwen kan een project worden ontwikkeld om het concept van een stedelijk landschap te versterken. De kwaliteit van het stedelijk landschap verbetert door toekomstige projecten op de braakliggende terreinen ruimtelijk te relateren aan de scholencampus. Door de verbinding tussen de Welzijnstraat en de Broeder Mareslaan deels te knippen wordt deze open ruimte voor het station één doorlopend landschap.

De parkeerinfrastructuur kan gefaseerd worden uitgevoerd. In een minimale versie wordt enkel een parkeergebouw voorzien dat aansluit op de passerelle. Het braakliggend terrein van de NMBS aan de overzijde van het parkeergebouw wordt gebruikt als een tijdelijk parking in open lucht.

In verschillende stappen en in uiteenlopende scenario's – met seinhuis, zonder seinhuis, met of zonder het verplaatsen van een deel van de goederenkoer, met of zonder het braakliggend terrein als overloopparking… kan het parkeergebouw worden uitgebreid tot een capaciteit van 900 auto's. Deze capaciteit kan eventueel worden aangevuld of gecombineerd met een landschappelijke openlucht parking (capaciteit van 460 wagens) op het terrein van de bestaande pendelparking of met een bijkomende parking in een PPS project.

Duizend honderd auto's hebben ongetwijfeld een enorme impact, niet alleen op de ruimte maar ook op het gebruik van de wagen. Het programma is haalbaar maar je kan als planner en ontwerper bij een dergelijk programma niet voorbijgaan aan duurzaamheidprincipes. De faseerbaarheid van de parkeerinfrastructuur is belangrijk indien we willen inspelen op het streven naar een mentaliteitsverandering bij het gebruik van de wagen, zij het onder invloed van rekeningrijden, het stimuleren van het openbaar vervoer, de discussies over de opwarming van de aarde… Daarom is niet alleen elke fase een kwalitatieve eindsituatie de structuur van het parkeergebouw laat bovendien een flexibel gebruik toe. De bovenste lagen hebben een vrije hoogte van drie meter veertig die de functionele hoogte van een parkeergebouw overstijgt. Met een aantal eenvoudige ingrepen worden de bovenste lagen van het gebouw omgevormd tot kantoorruimten, sportgebouwen, speelruimten…

Een dialoog tussen vier complementaire ruimte systemen

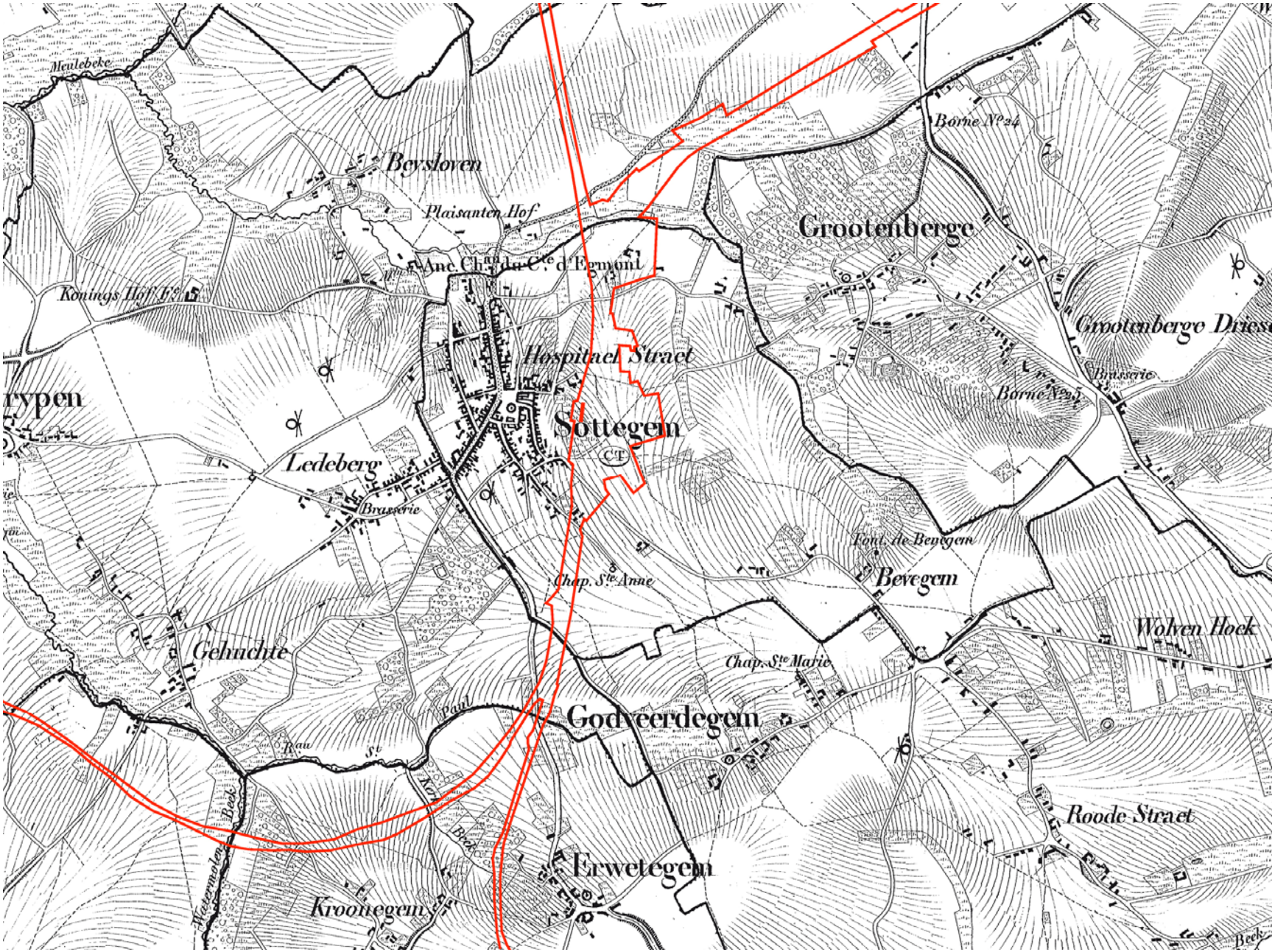
Onze lezing van de open ruimte structuur als een dialoog tussen vier complementaire en karakteristieke open ruimte systemen is een leidraad voor een coherente visie en een samenhangend geheel van open ruimten in Zottegem. Het is een discussiekader om lopende en geplande projecten te evalueren en een referentiekader en insteek om nieuwe projecten op te zetten. Het is een ruimtelijke strategie waarvan de specifieke invulling heel anders kan verlopen dan de hier geschetste voorstellen. Zo kan de parkeerinfrastructuur aan het station een heel andere uitwerking krijgen zolang die uitwerking beantwoordt aan het concept van een stedelijk landschap en aan een respect voor de grotere open ruimten aan oostzijde van het station.

HISTORISCH CENTRUM VERSUS BEVEGEM

verschil tussen het historische weefsel ten westen van de spoorlijn en het meer recente Bevegem in het oosten

historisch centrum – spoorweg - Bevegem

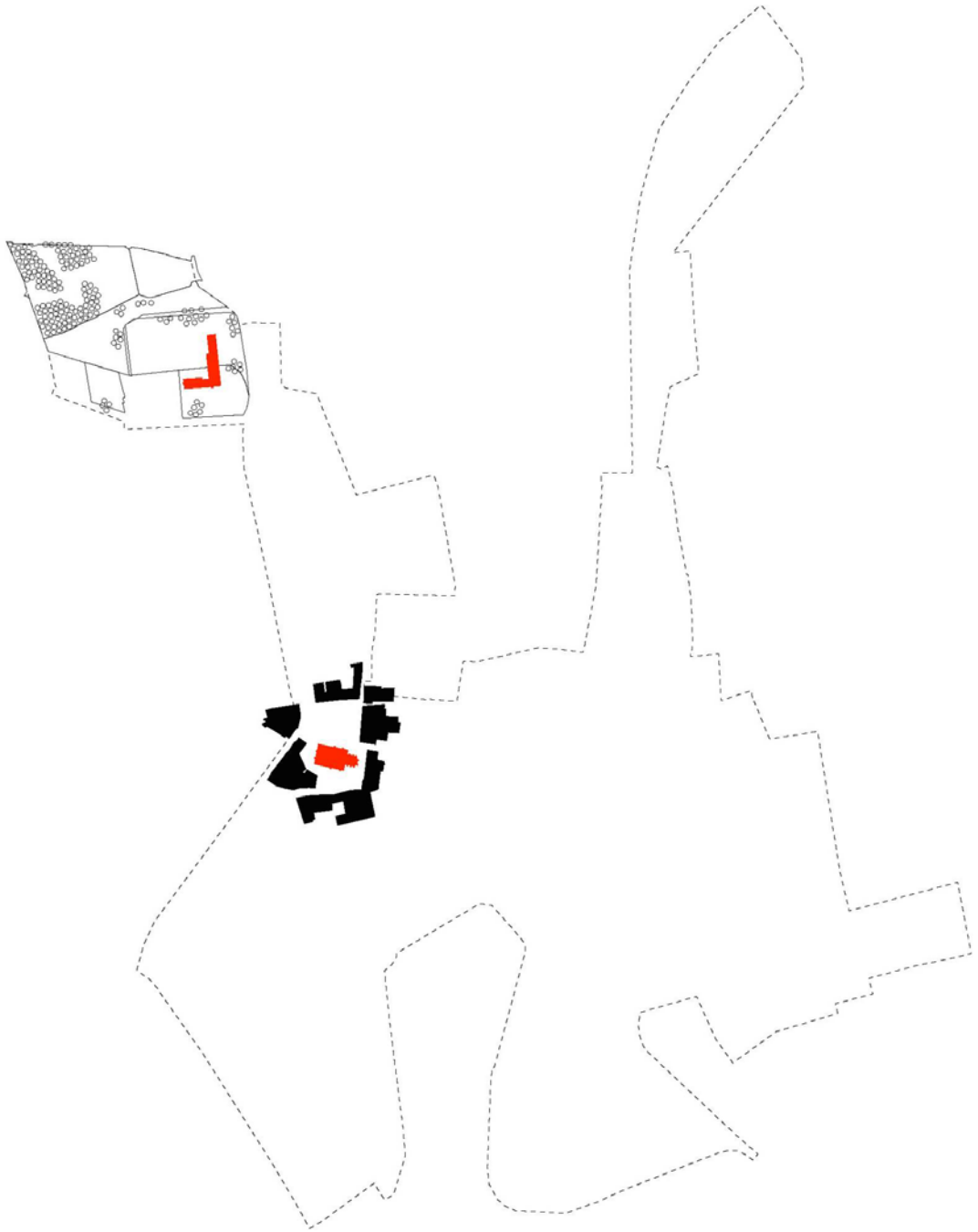
100m



superpositie van de spoorinfrastructuur (1867) met het plan van Vandermaelen (1846)

HISTORISCH RUGGENGRAAT

2 historische entiteiten



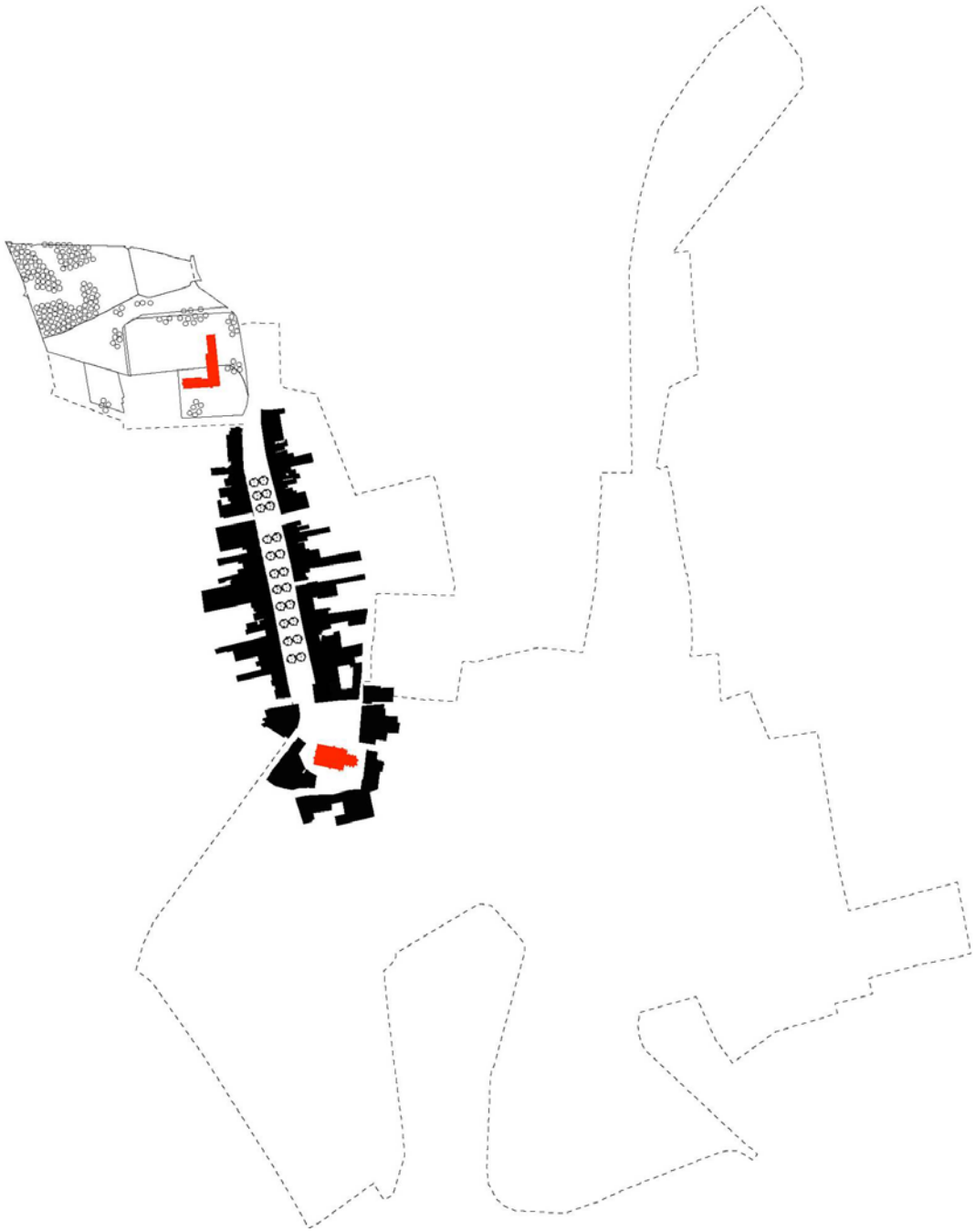
kasteel van Egmont

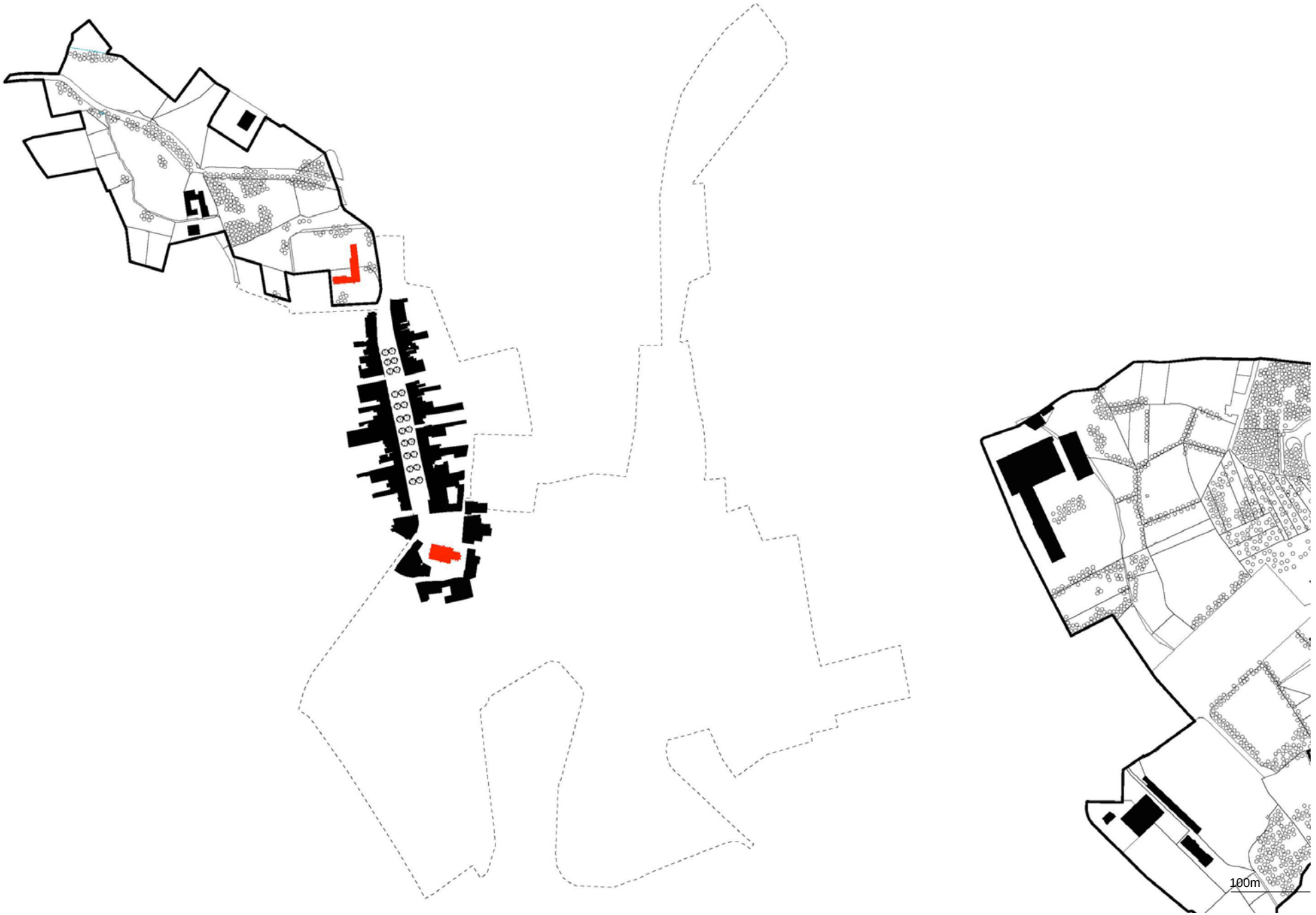
markt

100m

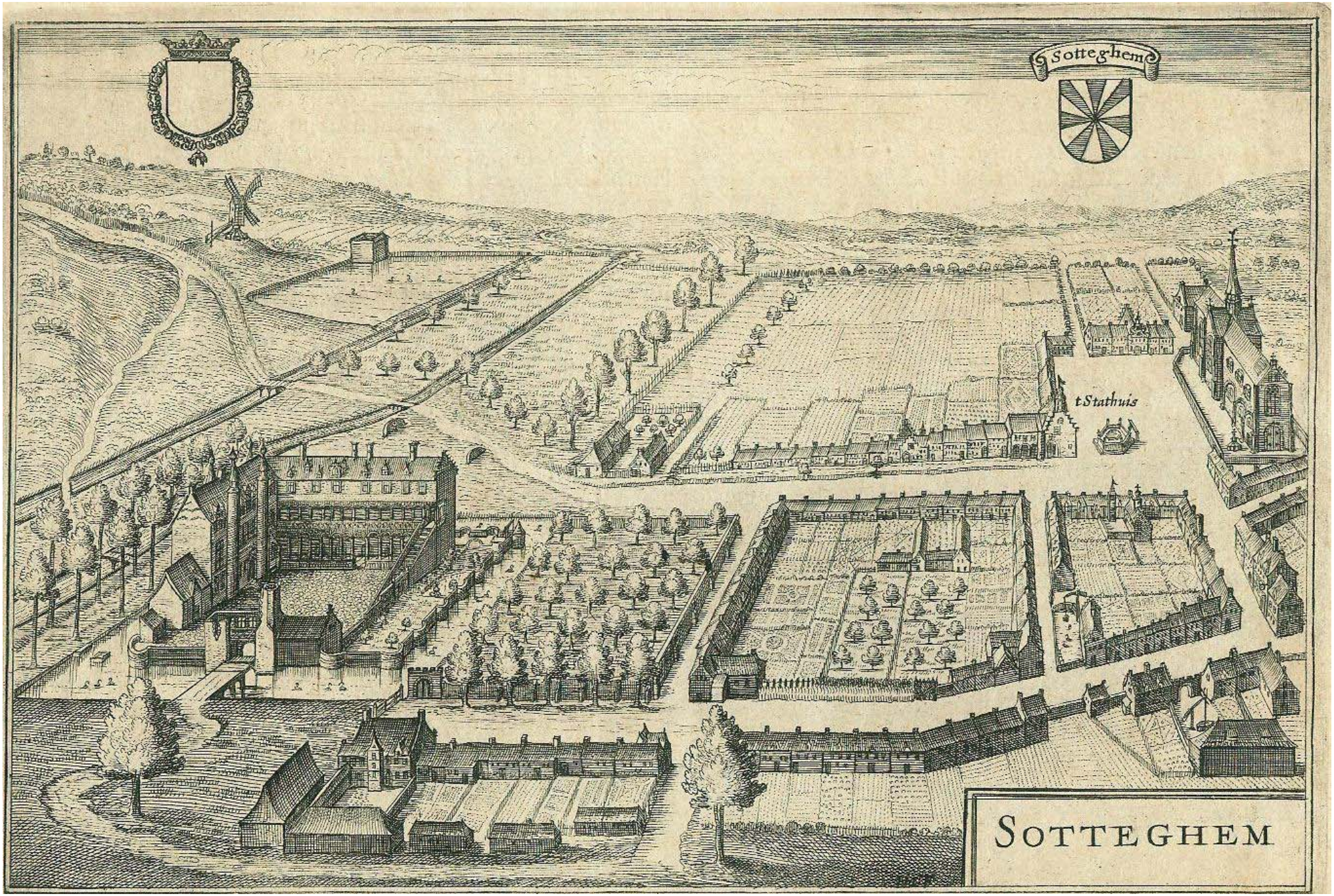
HISTORISCH RUGGEGRAAT

de Heldenlaan als historisch verbinding



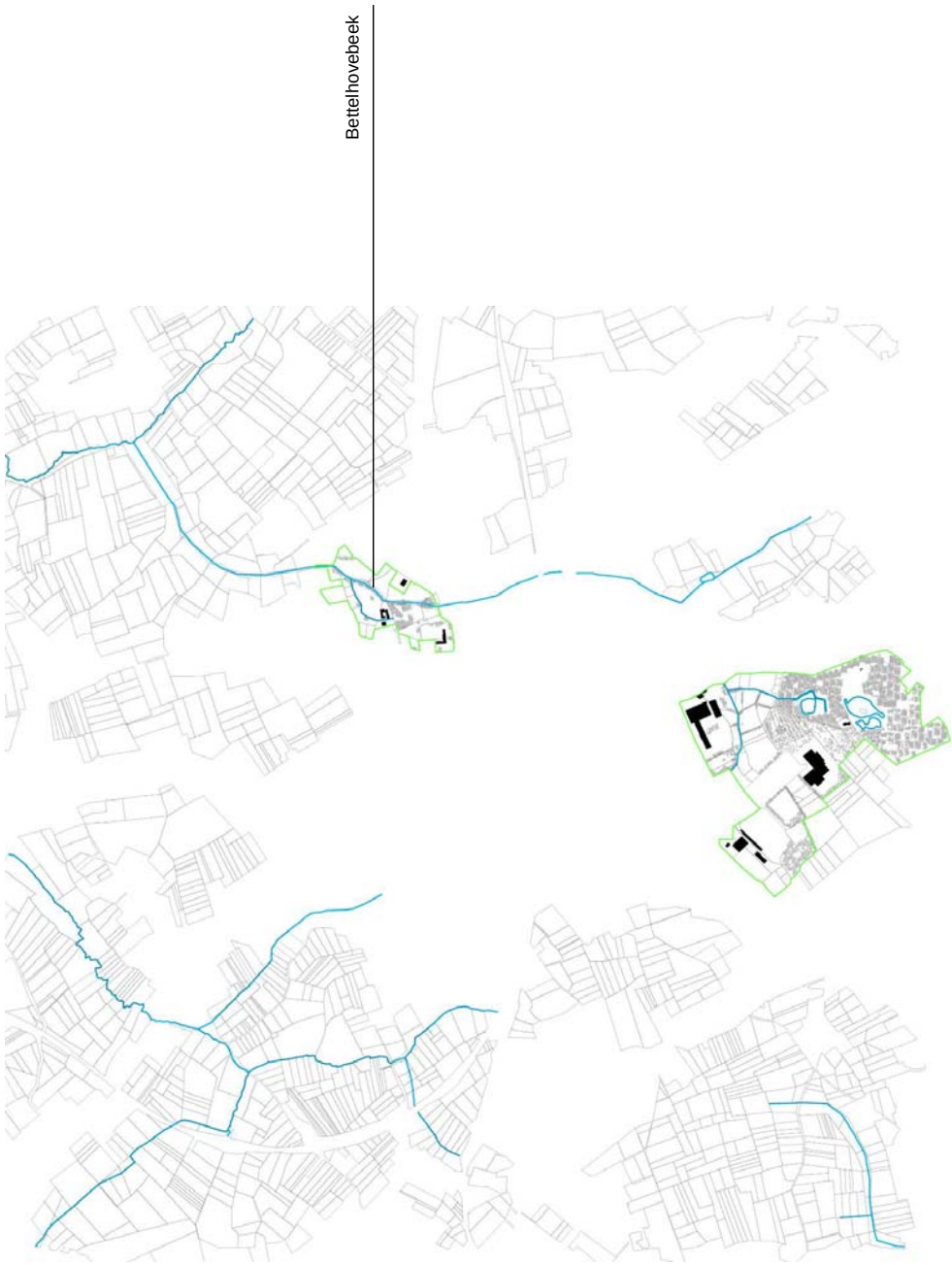

100m

historisch centrum bij uitstek van Zottegem (Zottegem naar Sanderus – Flandria Illustrata 1640)



kasteelparken als te vrijwaren « landschapskamers » op grote schaal

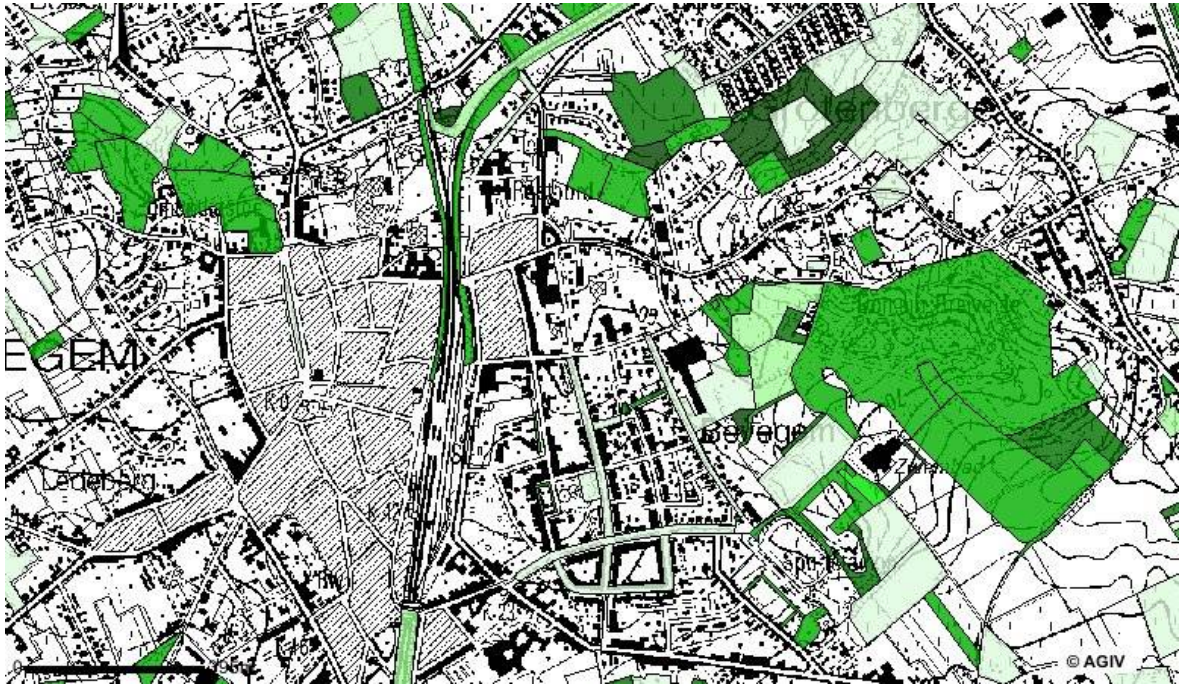
kasteelparken ten opzichte van de bebouwing



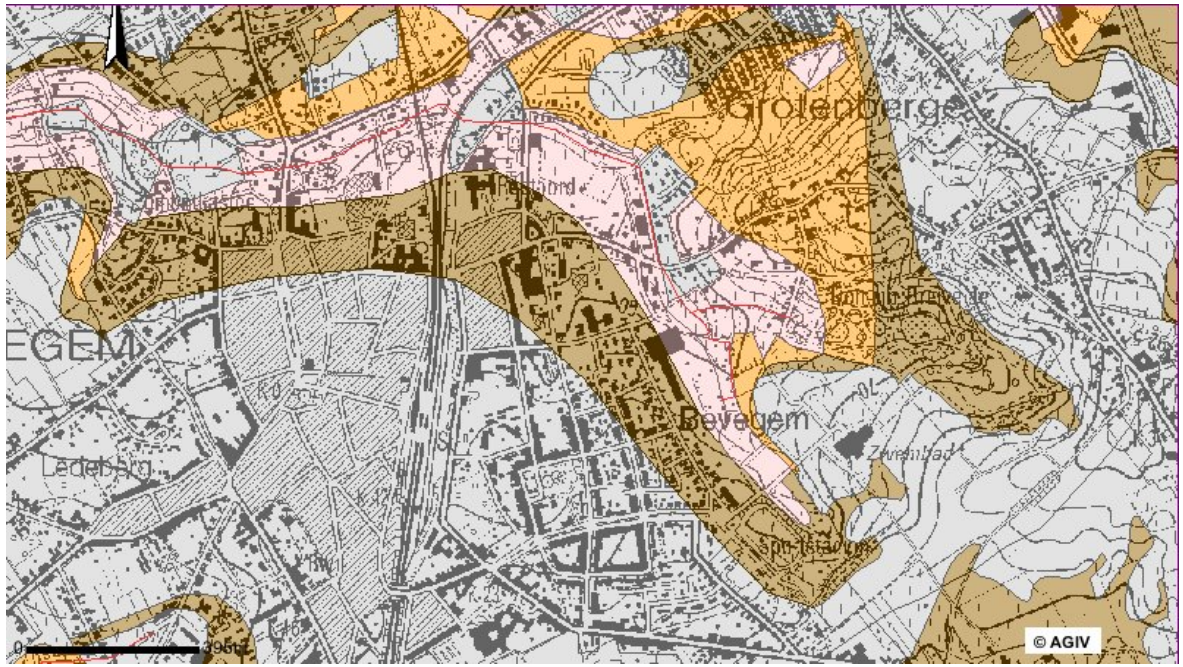
kasteelpakren binnen de openruimte structuur op grote schaal

100m

waardevol landschappelijk gebied



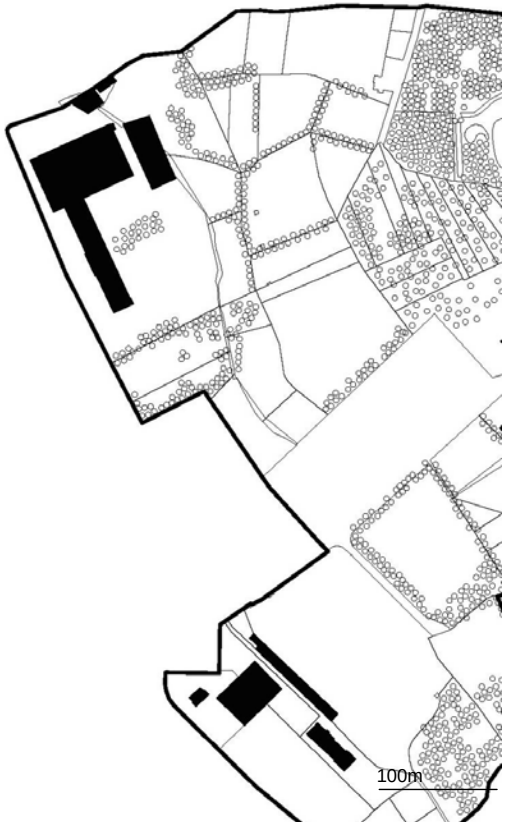
Biologische waarderingskaart Vlaanderen: biologisch waardevol



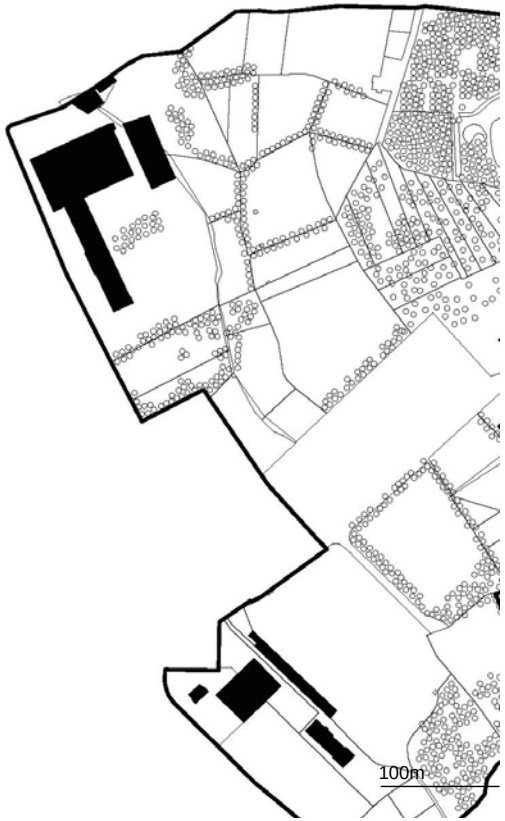
kaart overstromingsgebieden: belang van de Bettelhovebeek

1867: spoorweg begrenst historisch centrum van Zottegem

stationstraat als verlenging van de historische as

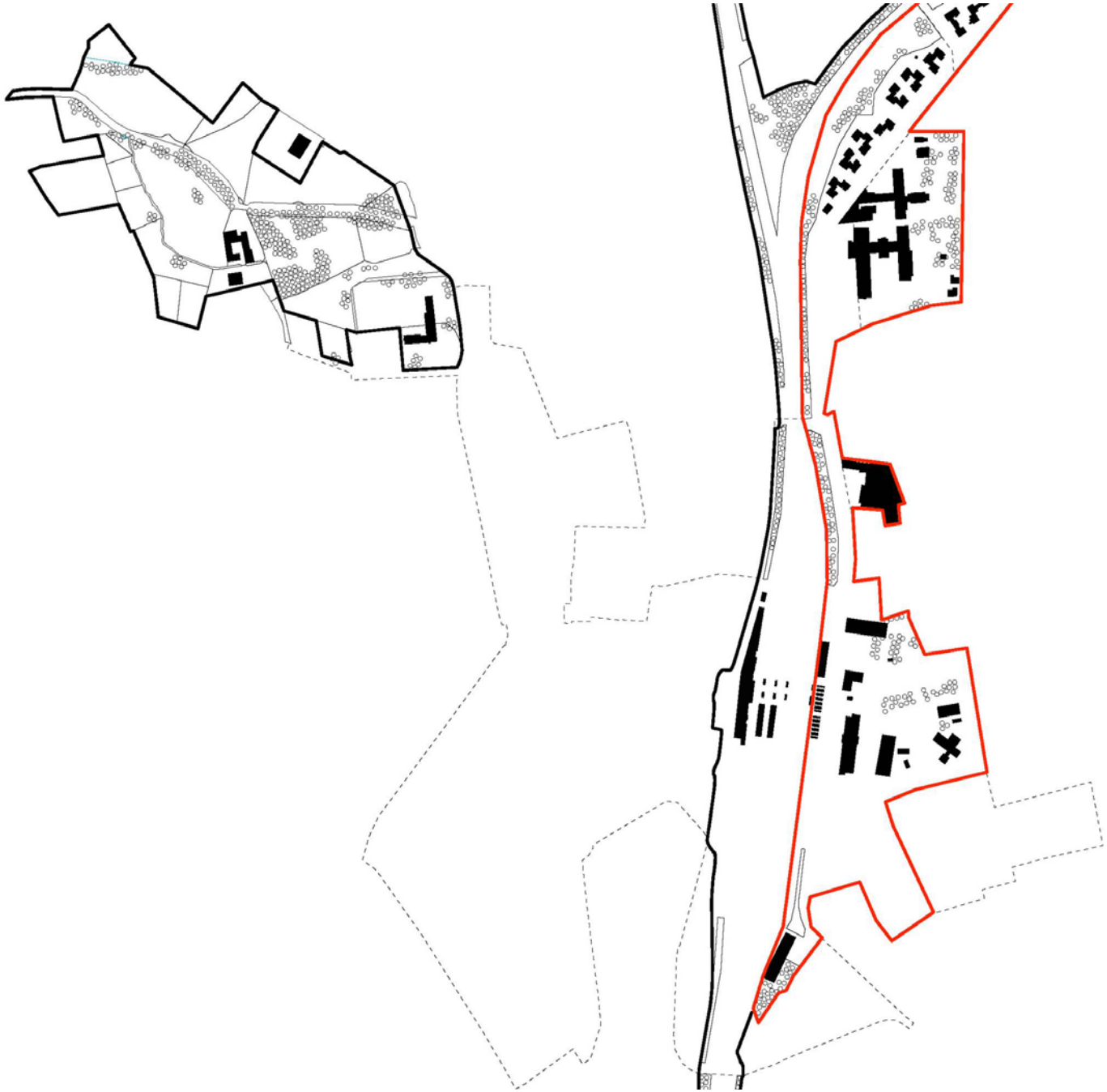


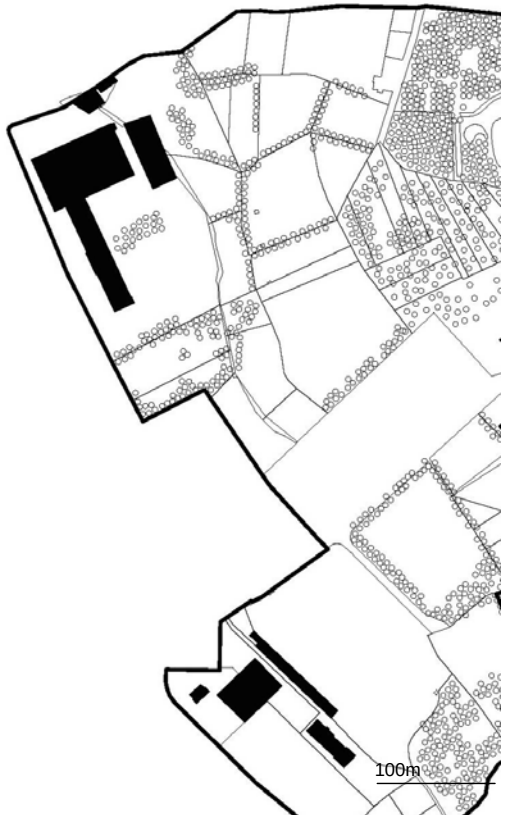
verborgen netwerk van open ruimten verrijkt de open ruimte structuur van Zottegem



GROENE VOORSTEDELIJKE RUIMTE

één open ruimte met losse programma's



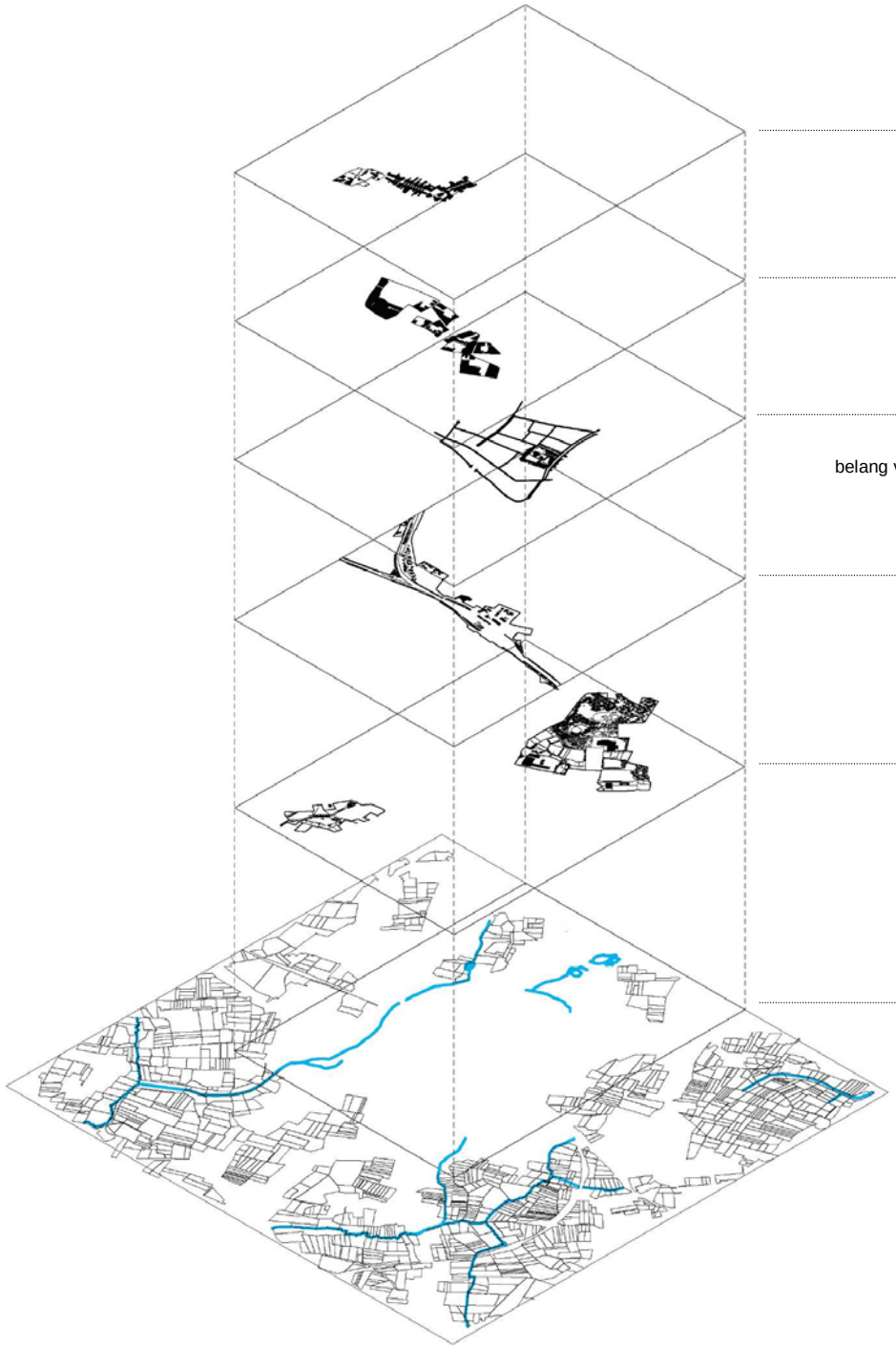


rasterpatroon kenmerkt Bevegem

01 ruggegraat
02 netwerk van binnenbouwblokken
03 kasteelparken
04 voorstedelijke ruimte
05 rasterpatroon

VERSCHILLENDE ONDERDELEN VAN DE OPEN RUIMTE STRUCTUUR VAN ZOTTEGEM

ieder onderdeel kent zijn eigen specificiteit en aanpak



HISTORISCH CENTRUM

HISTORISCHE RUGGEGRAAT

publieke ruimte bij uitstek

BINNENBLOKKEN

fijnmazig netwerk van open ruimten

BEVEGEM

RASTERPATROON BEVEGEM

andere logica dan centrum Zottegem

belang van straten oost-west als verbinding spoorweglandschap en Breiveldepark

GROENE VOORSTEDELIJKE RUIMTE LANGS SPORENBUNDEL

drager van open ruimtes en parcours

LANDSCHAPPELIJK KADER

KASTEELPARKEN

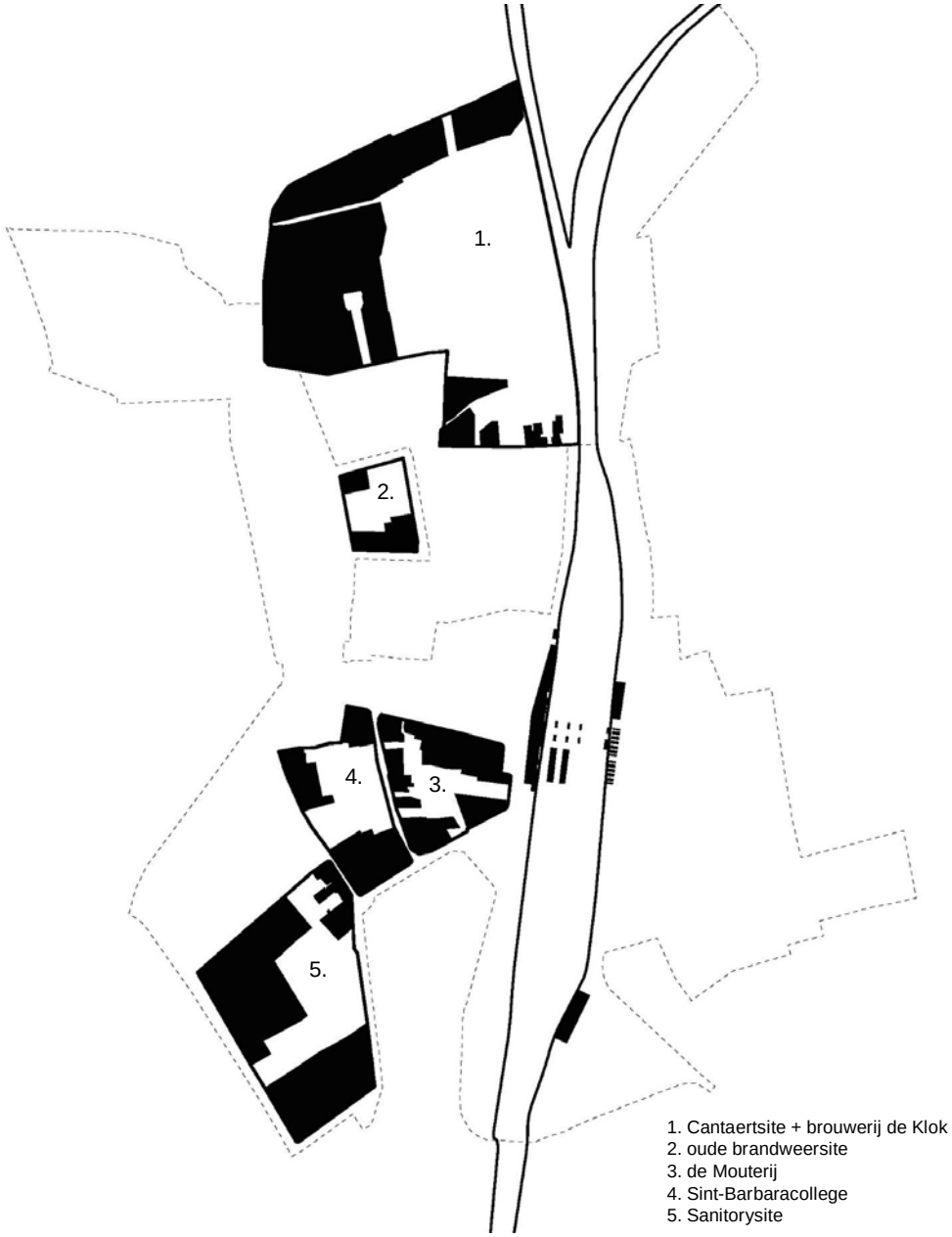
te vrijwaren open landschappen op grote schaal

PLATTELAND

landschappelijk kader waar binnen Zottegem zich positioneert

belang van hydrografisch netwerk als verbinding van de open ruimtes

bestaande bouwblokken



1. Cantaertsite + brouwerij de Klok
2. oude brandweersite
3. de Mouterij
4. Sint-Barbaracollege
5. Sanitorysite

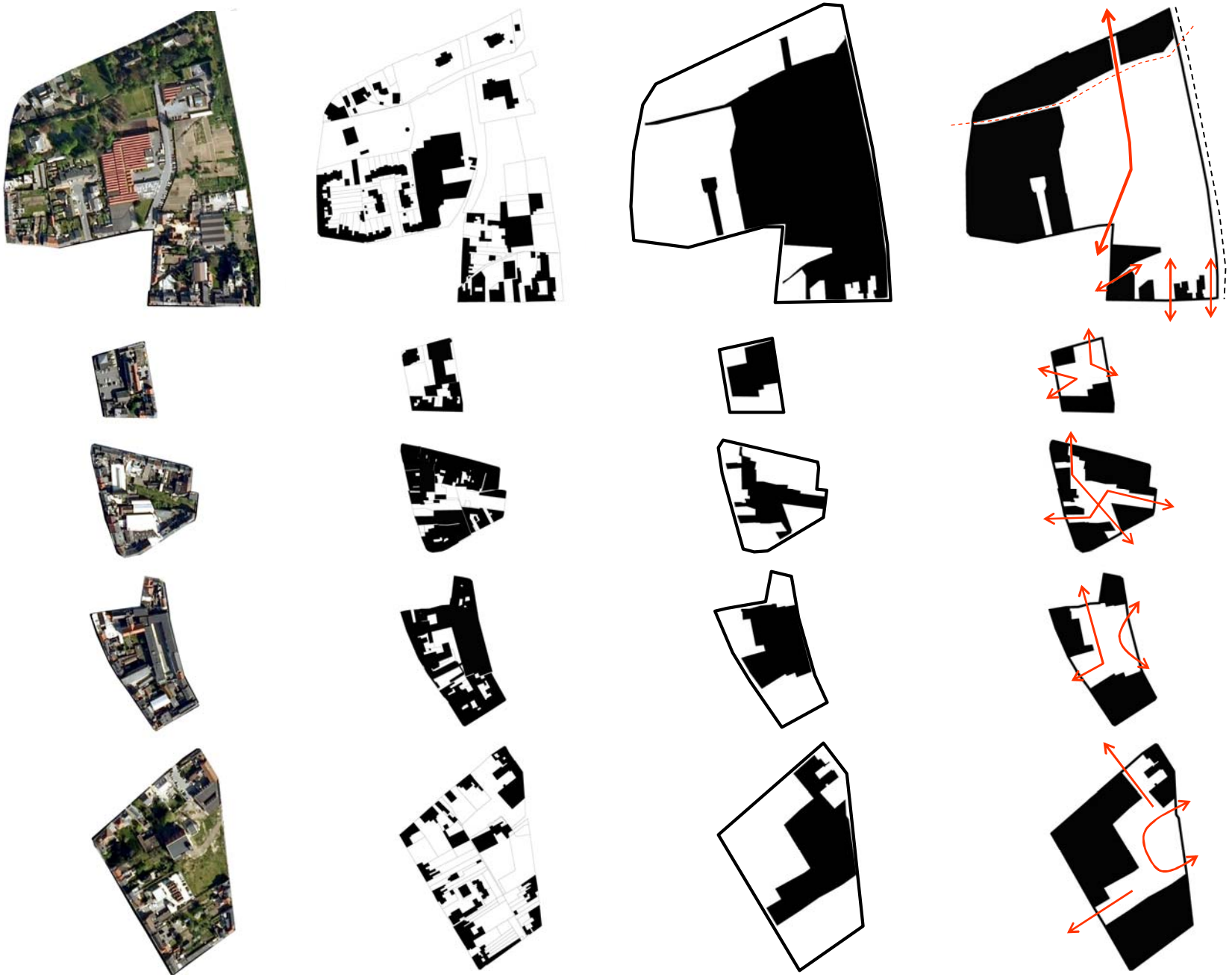
beschikbare binnengebieden

BESTAANDE BOUWBLOKKEN

BESTAANDE BEBOUWING

BESCHIKBAAR BINNENGEBIED

MOGELIJKE PERMEABILITEIT



1. Cantaertsite + brouwerij de Klok

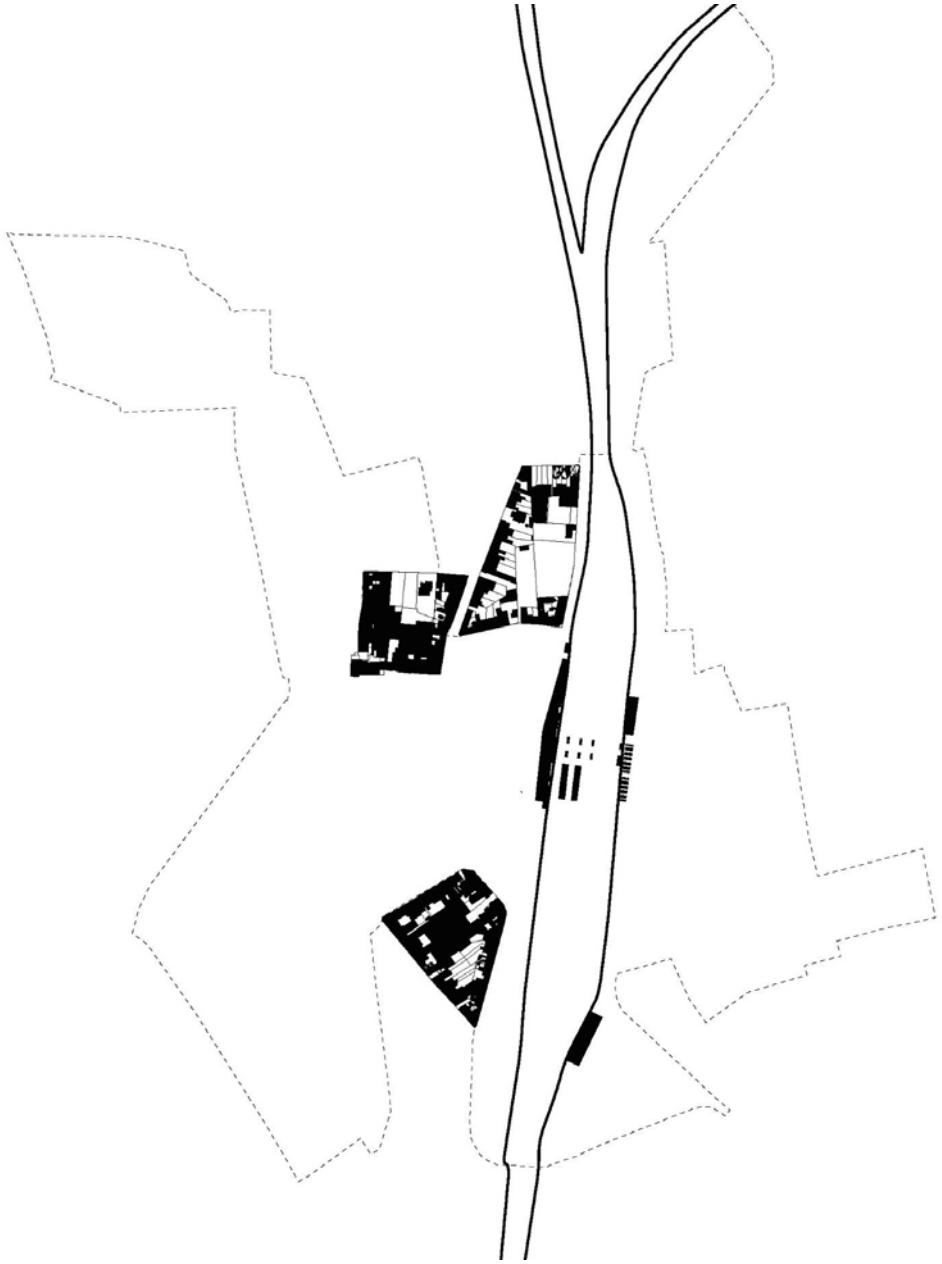
2. oude brandweersite

3. de Mouterij

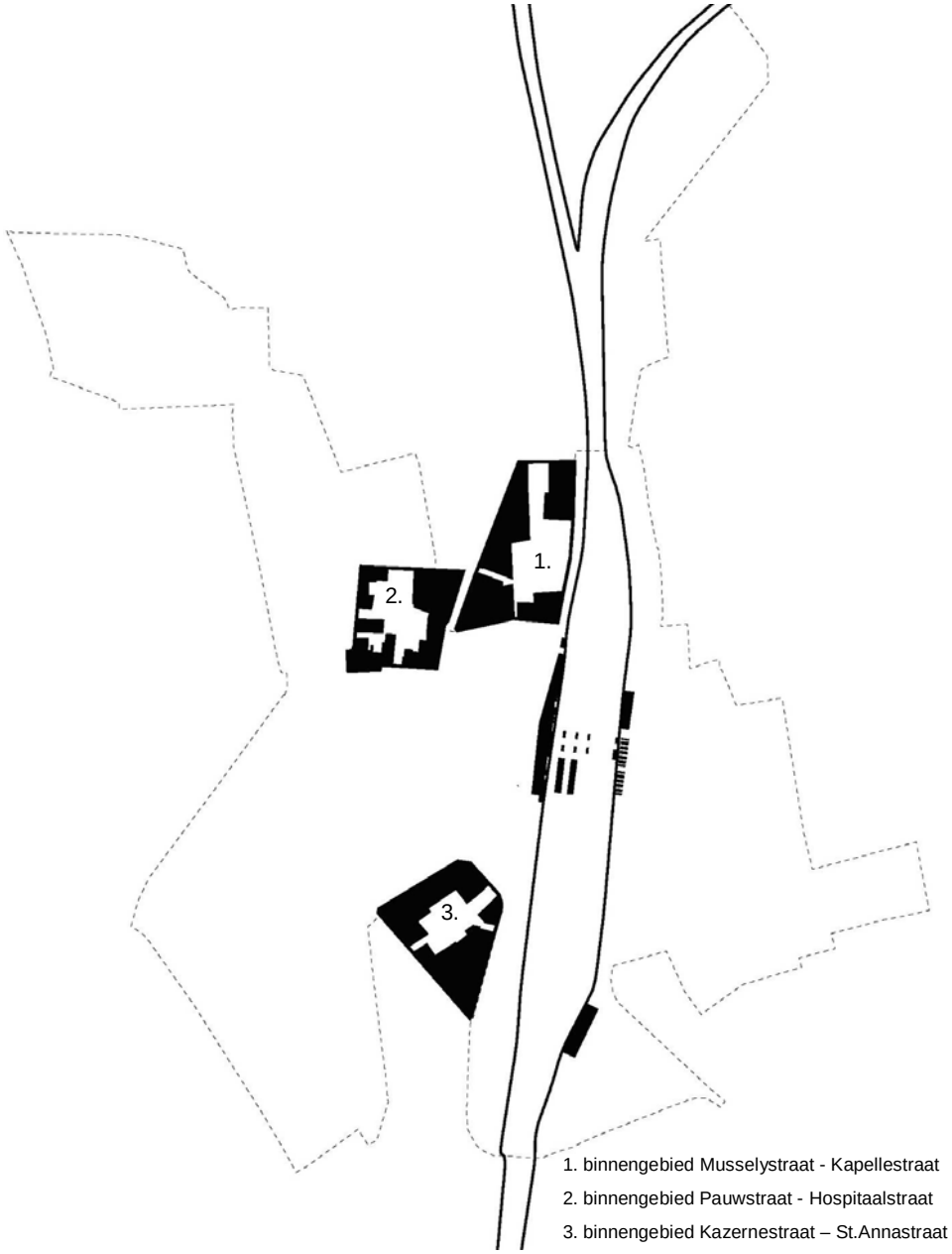
4. Sint-Barbaracollege

5. Sanitorysite

100m



mogelijk te herconfigureren bouwblokken



1. binnengebied Musselystraat - Kapellestraat
2. binnengebied Pauwstraat - Hospitaalstraat
3. binnengebied Kazernestraat – St.Annastraat

mogelijk beschikbare binnengebieden

BINNENGEBIEDEN MET GELIJKAARDIGE CONFIGURATIE

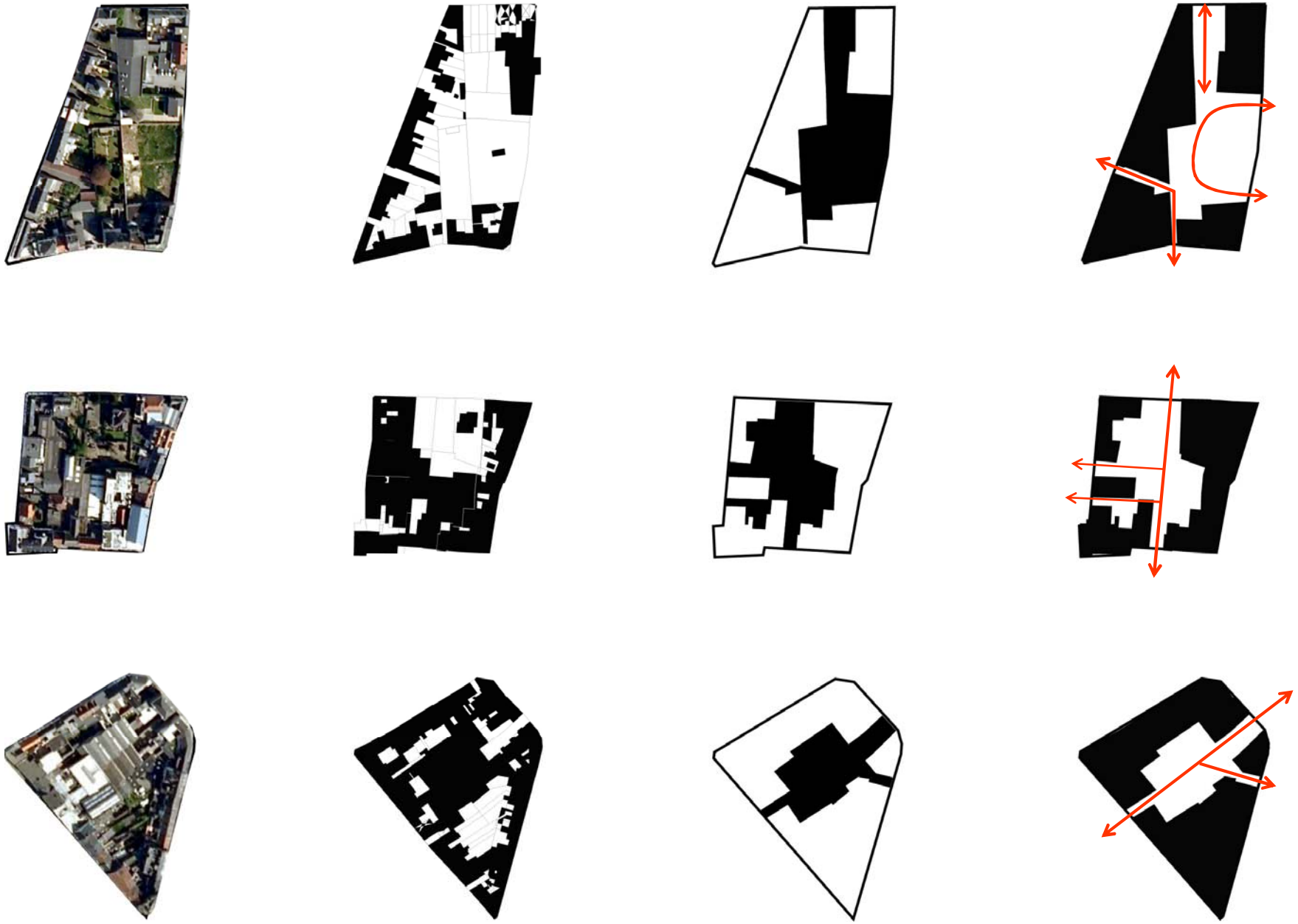
ruimtelijke eigenschappen

BESTAANDE BOUWBLOKKEN

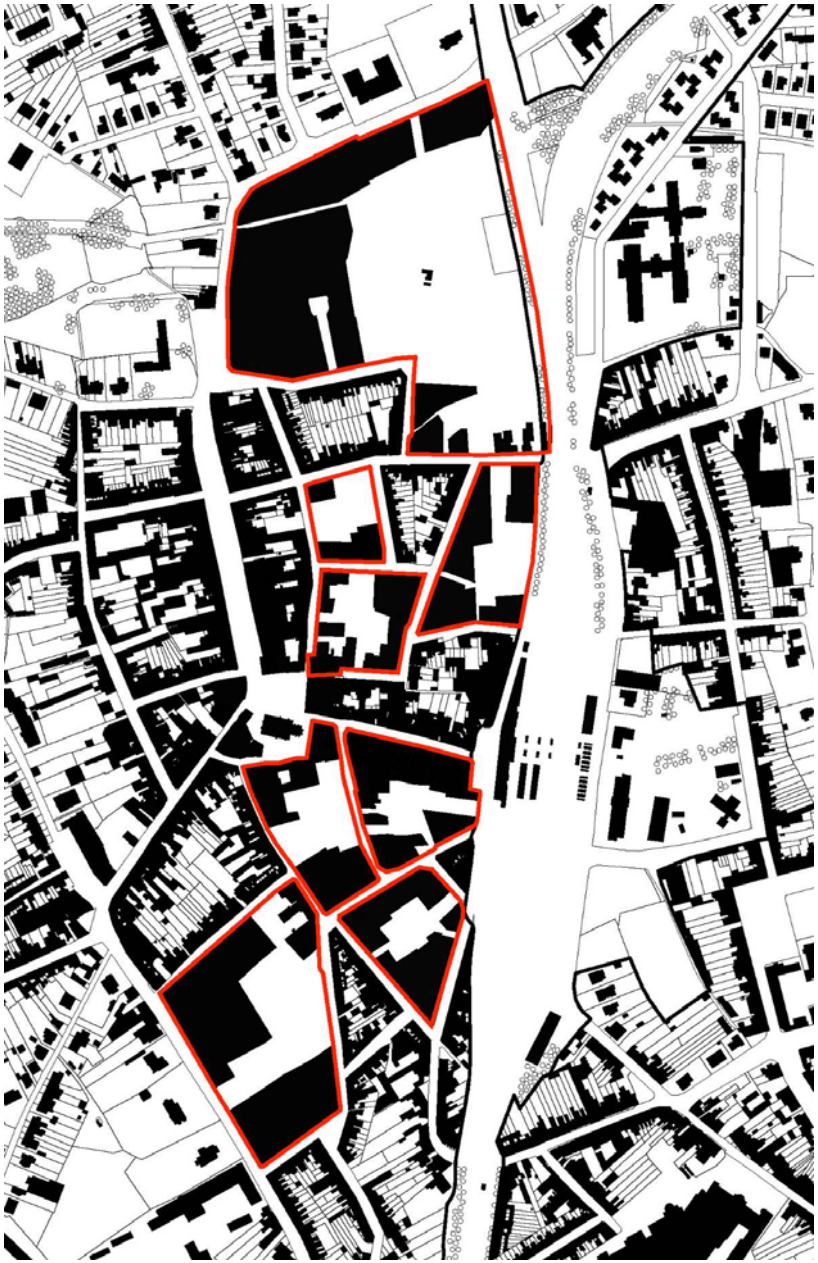
BESTAANDE BEBOUWING

BINNENGEBIED

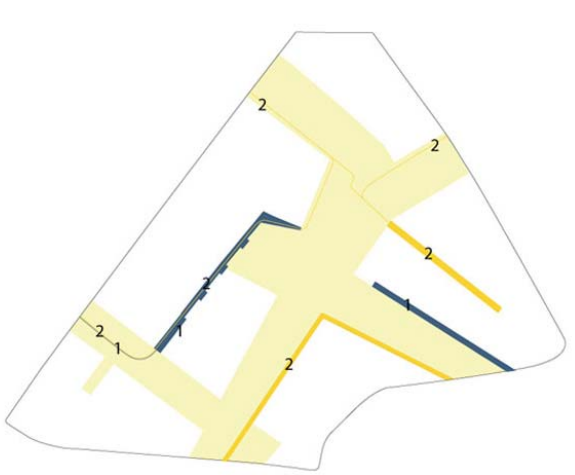
MOGELIJKE PERMEABILITEIT



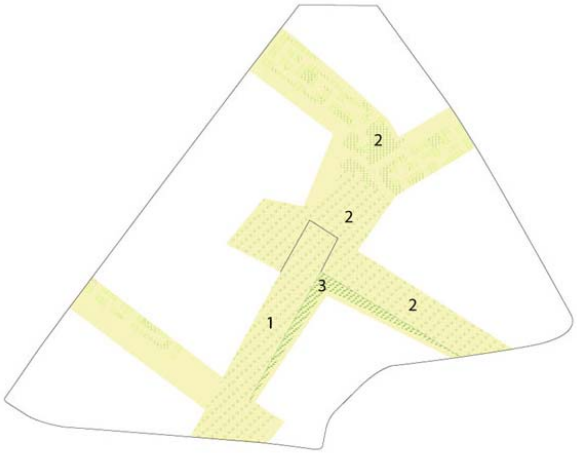
binnengebieden als te ontdekken stedelijke kamers



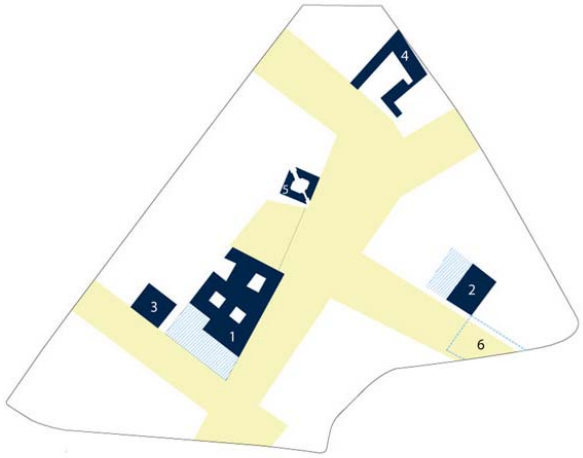
bestaande publieke programma's in bouwblokken



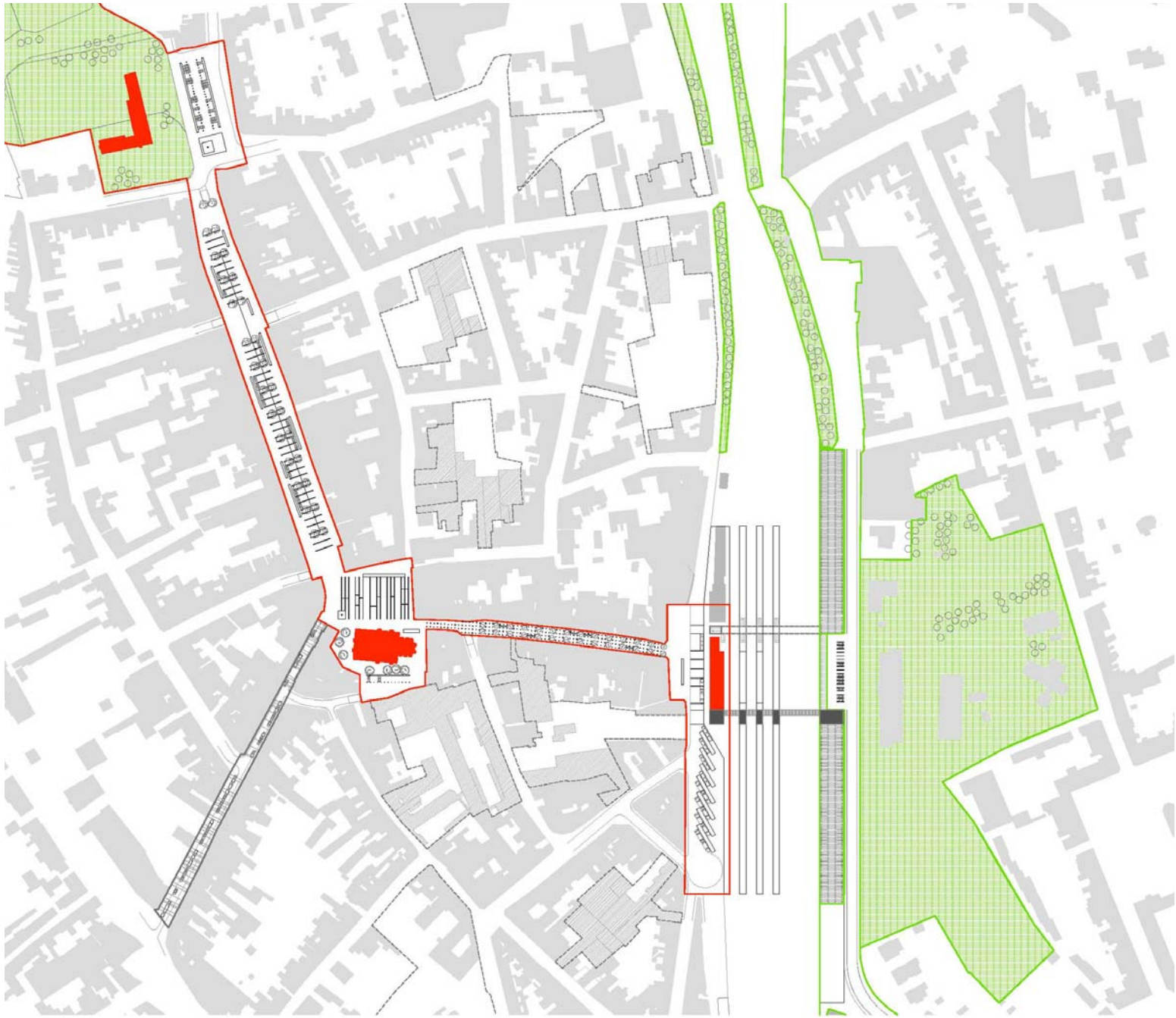
INFRASTRUCTUUR
1 AUTOS 2 VOETGANGERS EN FIETSERS

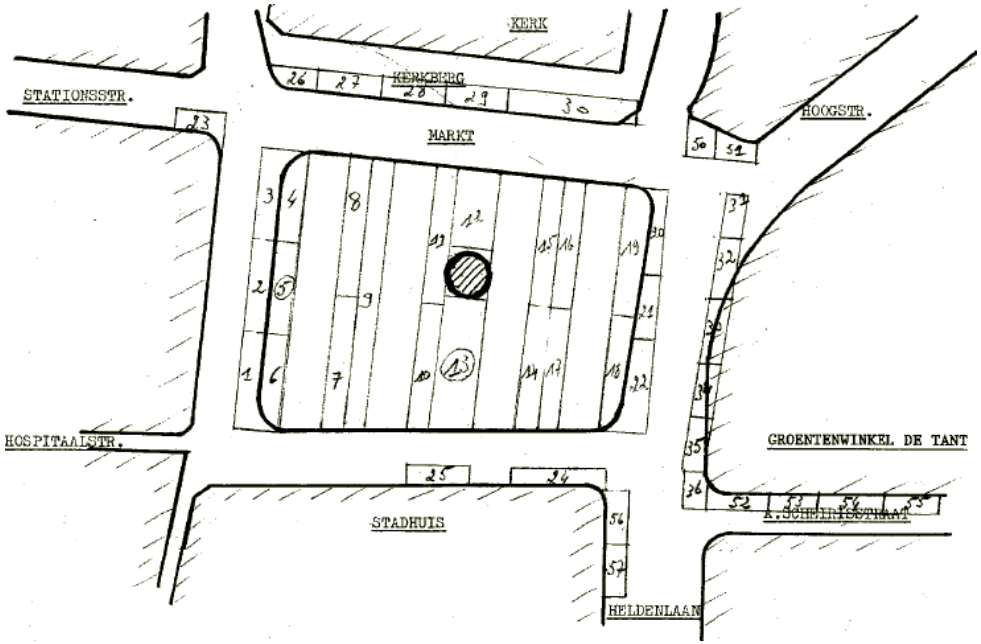


VERSCHIL IN BEPLANTING
1 HOOG GRAS 2 LAAG GRAS 3 LAGE EN DENSE BEPLANTING



VERSPREIDEN VAN PROGRAMMA OP STRATEGISCHE PLAATSEN
1 SCHOLENCAMPUS 2 SPORTHAL = SPORTSCHUUR
3 NASCHOOLSE OPVANG 4 ST. LUTGARDUS 5 SCOUTS 6 WATERBEKKEN

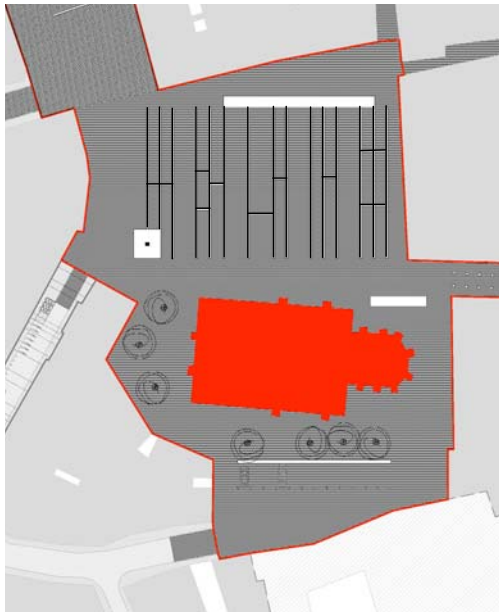




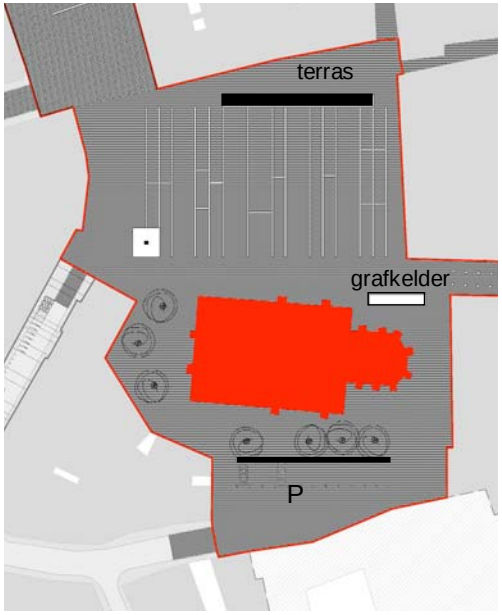
plan wekelijkse markt Zottegem

referentiebeeld : film Dogville Lars Von Trier

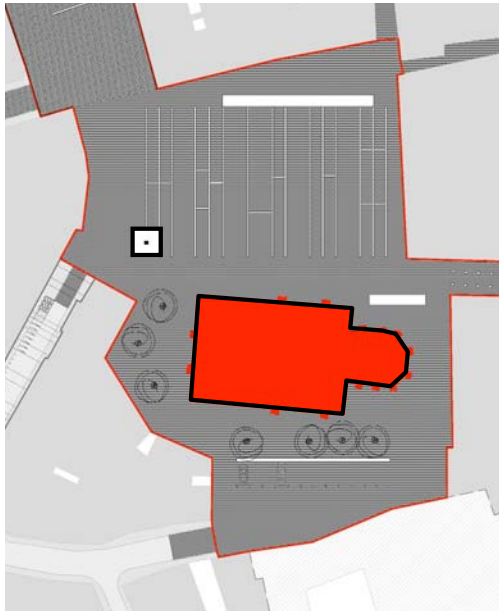
referentiebeelden Lissabon



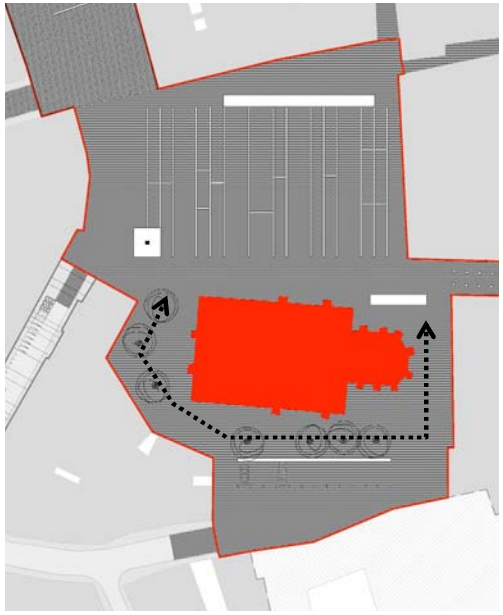
« krijtlijnen »



bankmeubel

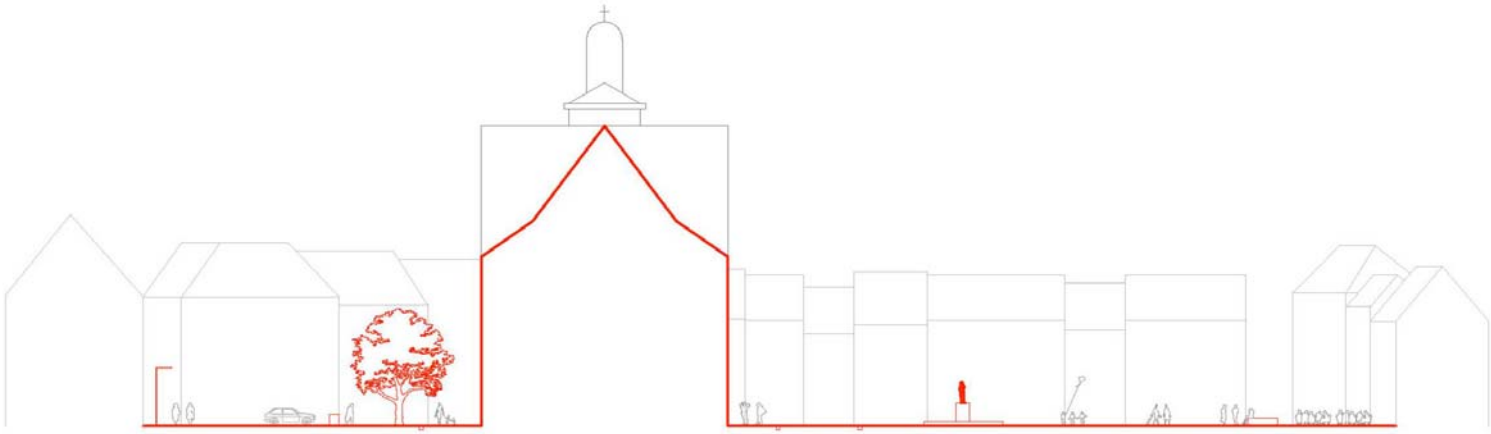


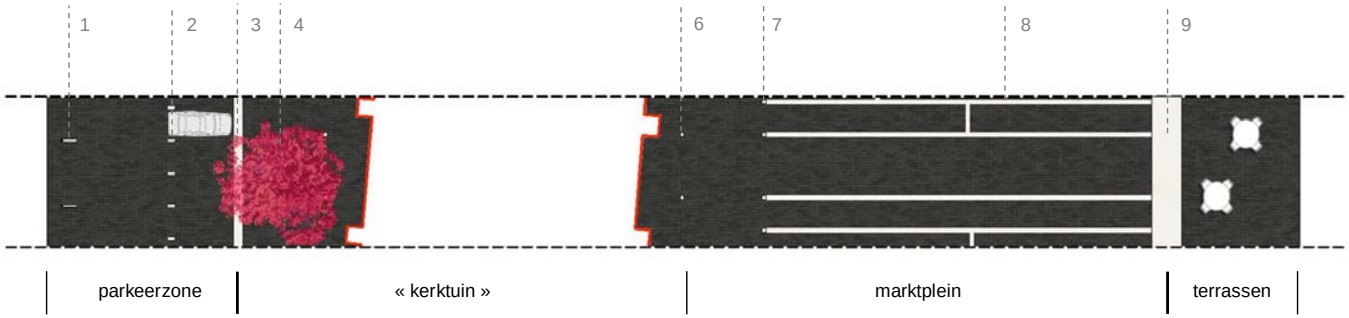
objecten



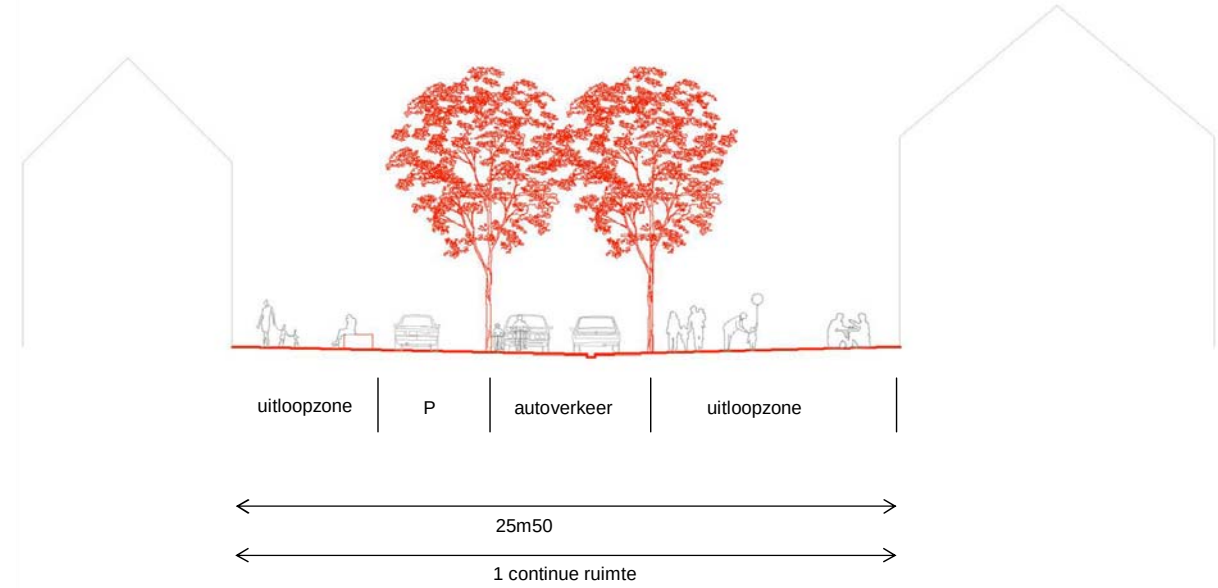
« kerktuin »

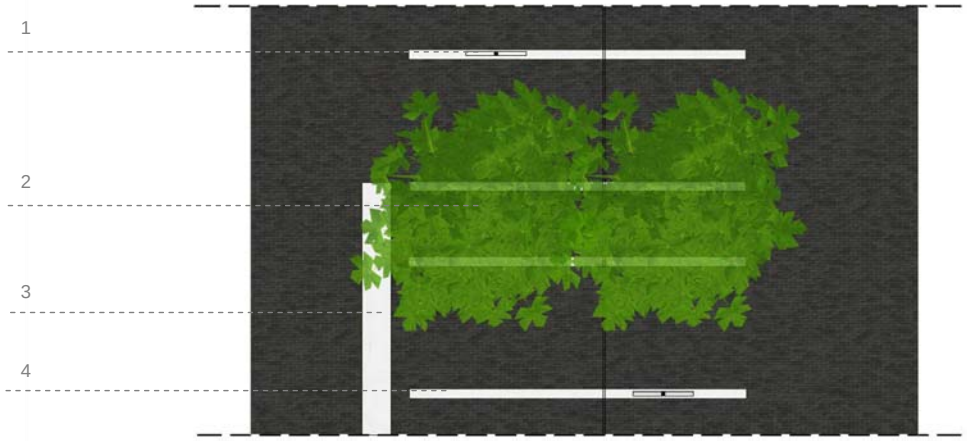
herinterpretatie van de historische tweedeling tussen een mineraal deel en een kerktuin



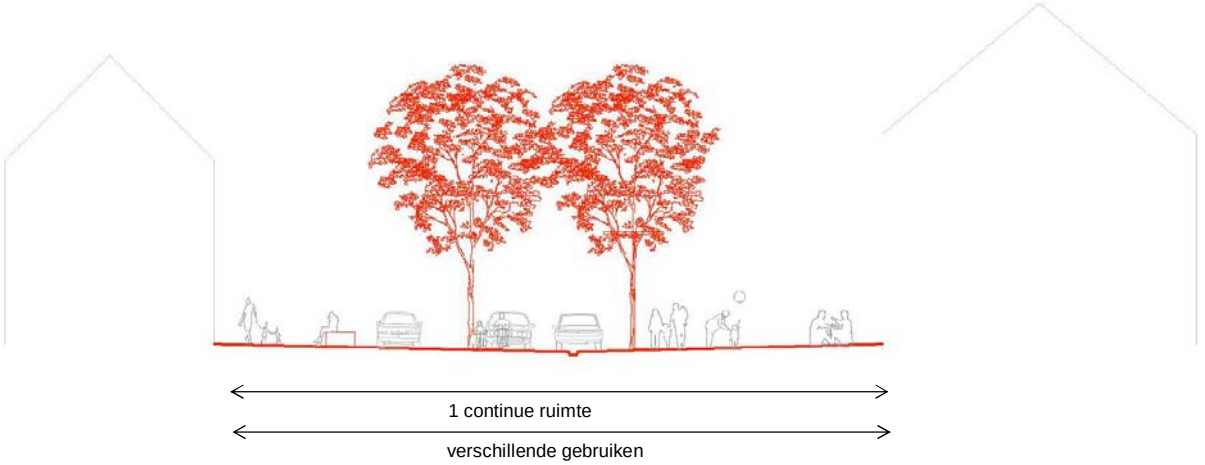


1. lantaarn: referentie HESS console LINEA 4500 enkel
2. steen in wit beton bakent parkeerplaats af
3. bankmeubel bakent parkeerzone af: zie detail
4. magnolia: roze bloesem contrasteert op donker vloervlak
6. enscenering van de kerk door verlichting vanuit de vloer
7. sfeerlichten in de grond bakenen punstgewijs het plein af: type Martini - Porfido/ White ground LED
8. « krijtlijnen » in wit beton « programmeren » de markt
9. bankmeubel begrenst de terrassen

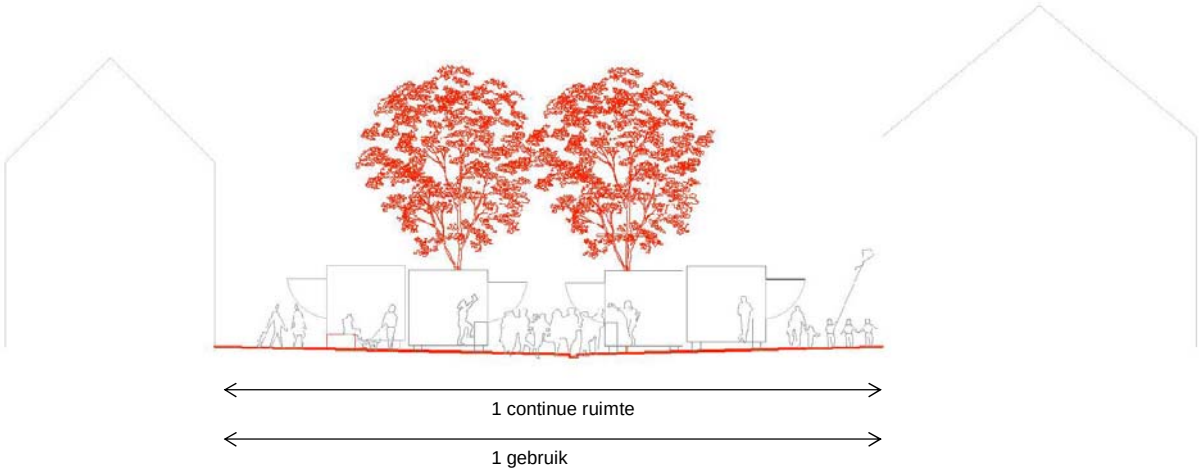




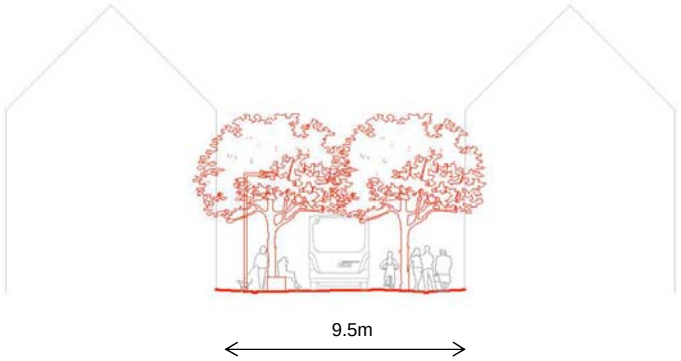
1. lantaarn: referentie HESS console LINEA 4500 dubbel
2. bestaande bomen
3. bankmeubel bakent parkeerzone af: zie detail
4. krijtlijnen organiseert markt en parkeren

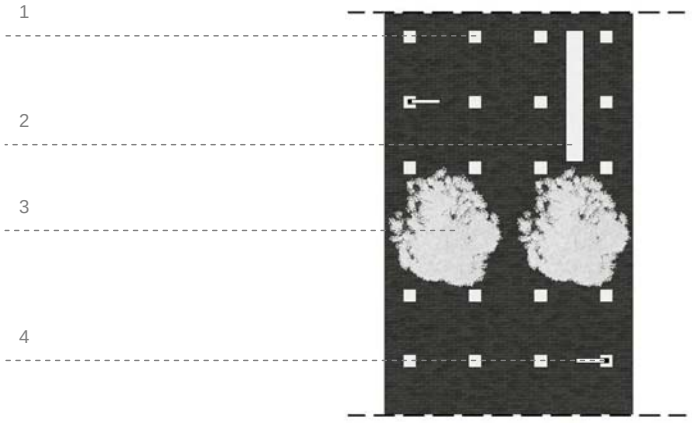


scenario met autoverkeer en parkeerstrook



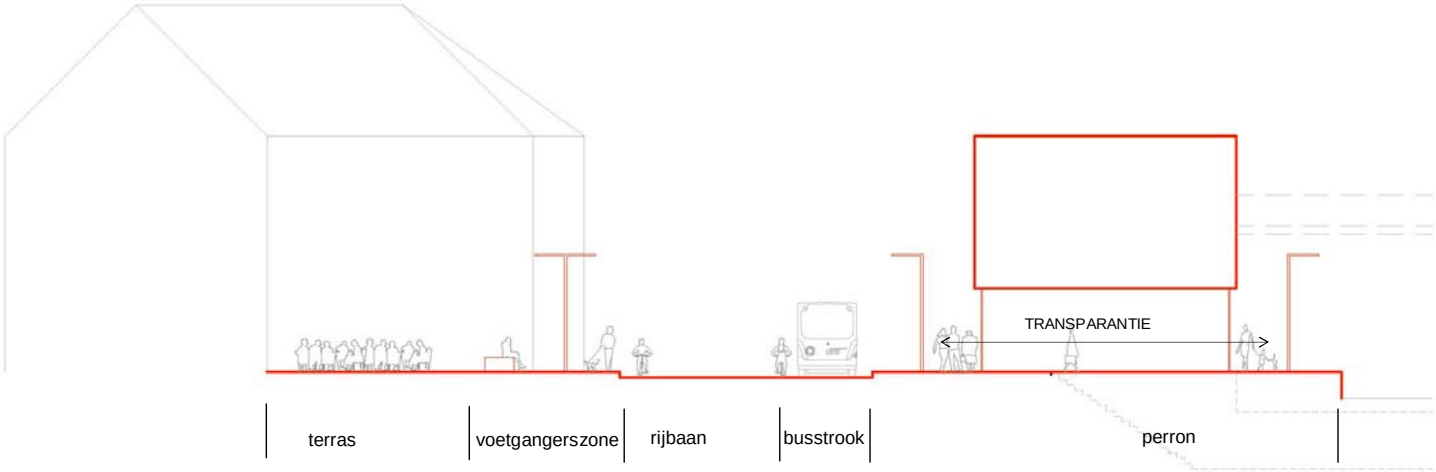
scenario met markt

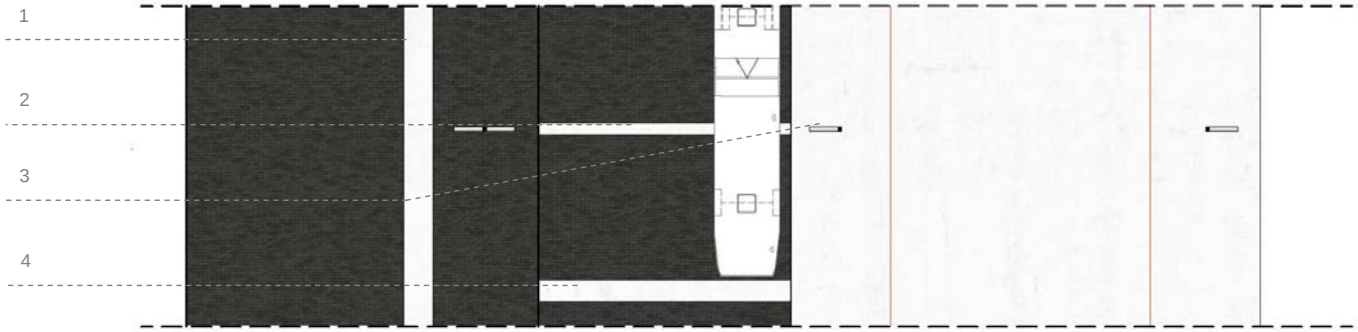




1. stapstenen creëren een grafisch patroon en organiseren de ruimte.
2. bankmeubel
3. witte bloesem van de bomen ‘rotsmispel’ contrasteren op donker ondervlak
4. lantaarn: referentie HESS console LINEA 4500 enkel

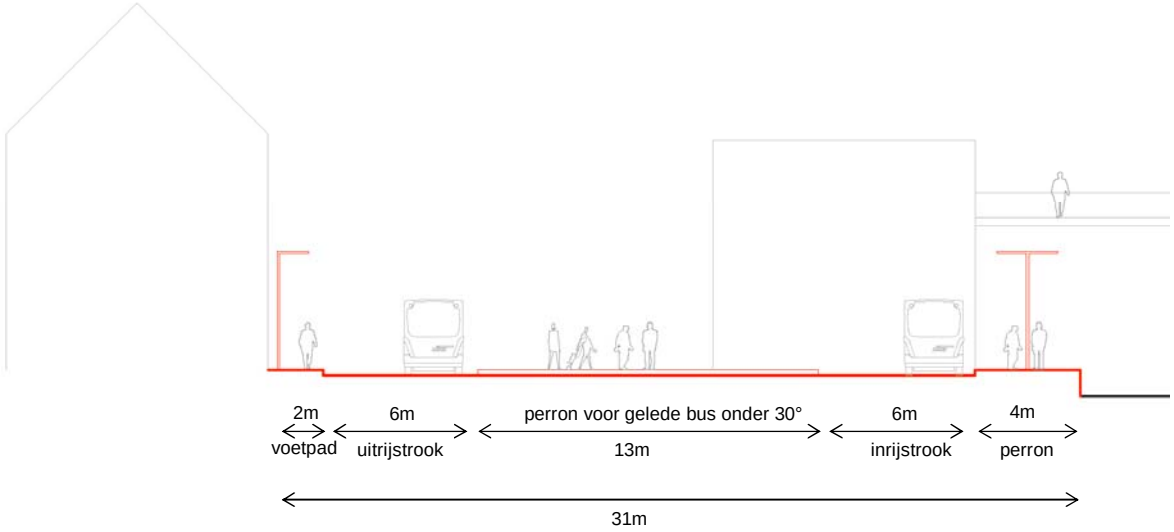
lijnen op het wegdek positioneren twee bijkomende bushaltes en duiden de oversteekzones aan

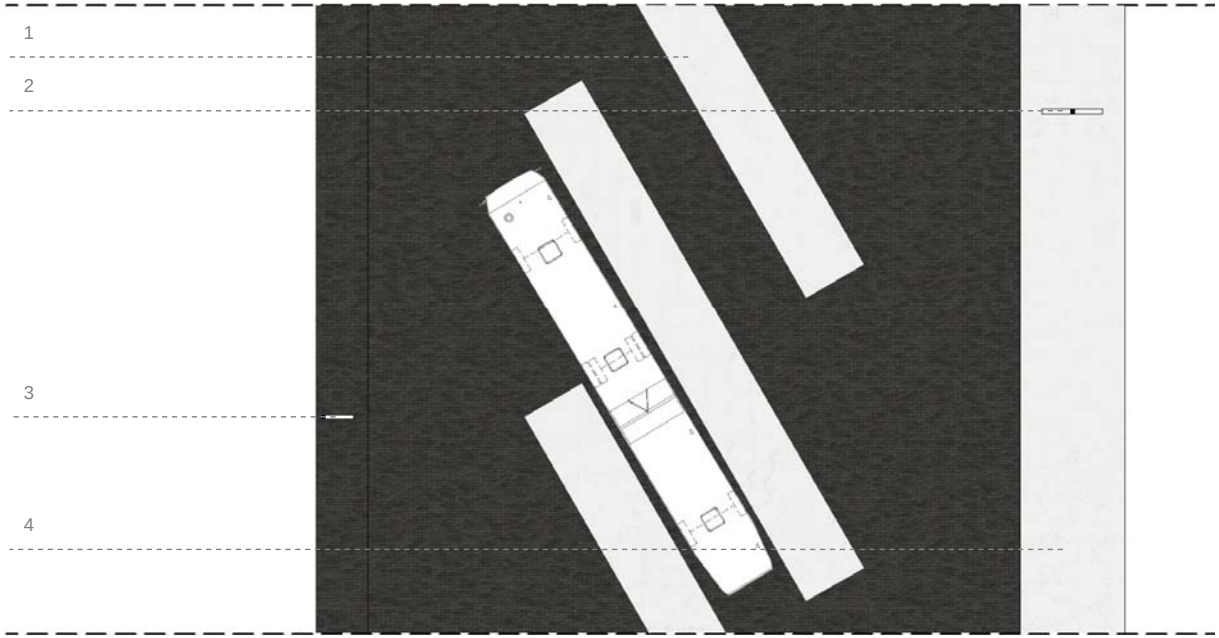




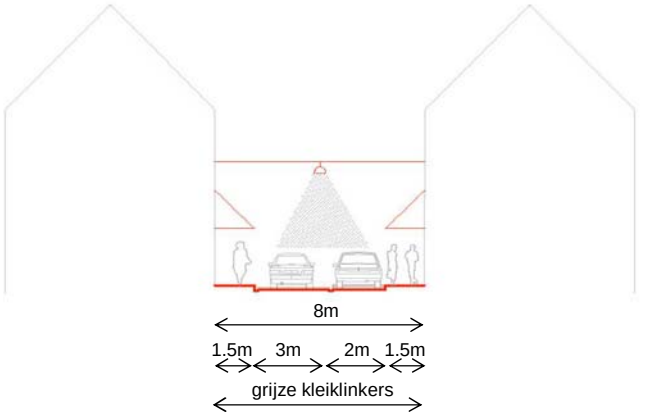
1. bankmeubel baakt terrassen af
2. dunne streep duidt busplaats aan voor normale bus
3. lantaarn: referentie HESS console LINEA 4500 enkel
4. dikke streep duidt busplaats aan voor gelede bus

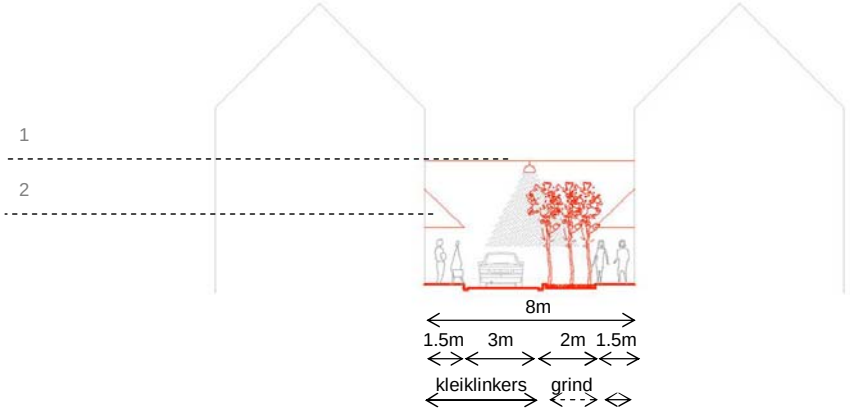
kades in wit beton organiseren het busplein

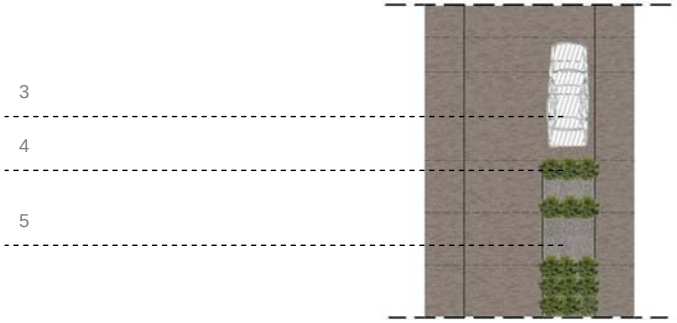




1. buskade in wit beton
2. lantaarn: referentie HESS console LINEA 4500 dubbel
3. lantaarn: referentie HESS console LINEA 4500 enkel
4. eerste perron in wit beton







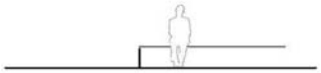
1. Verlichting aan kabels creëert een plafond en maakt van de winkelstraat een stedelijk interieur.

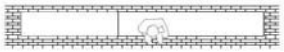
   zie referentie: type verliohting Hess Pollux UE
2. Eenheid in zonneluifels en reclameborden brengt rust en eenheid in de winkelstraat.
3. Parkeer stroken worden afgebakend door grindvlakken.
4. Berken creëren ritme en laten transparantie toe: zie referentie beeld Peter Walker
5. Grijze grindvlakken in dezelfde kleur als de kleiklinkers creëren een continue grondvlak.

CATENARY SUSPENDED LUMINARY POLLUX UE
13.11403.0 2 X HIT-CE 70W SKI
Hood of aluminium (ø 750 mm)
Glass-cover of PMMA
Elec. equip.: 2xG12, HIT-CE 70W
Ingress protection IP54, protection rating I
Without lamp
Suspension made of stainless steel
Colour:HESS-RAL/DB/Glimmer/Soft (to be specified)
Weight: approx.18 kgs

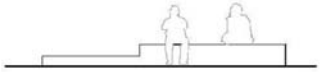
referentiebeeld berkpartijen op grindvlakken: Peter Walker, Bazel, Zwitserland

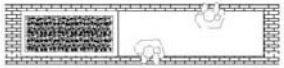
01 bank / boordsteen



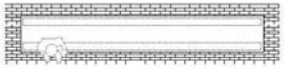


02 bank / bloembak

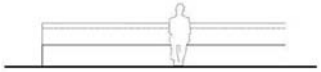




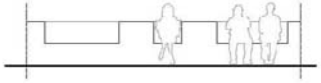
03 bank / verlichting

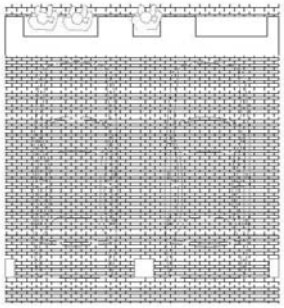


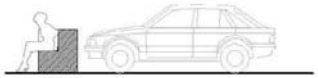
04 bank / fietsenstalling



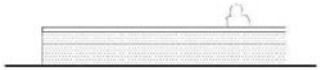
05 bank / parking

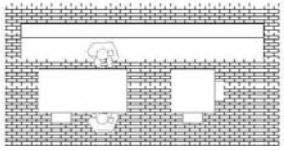






06 bank / terras



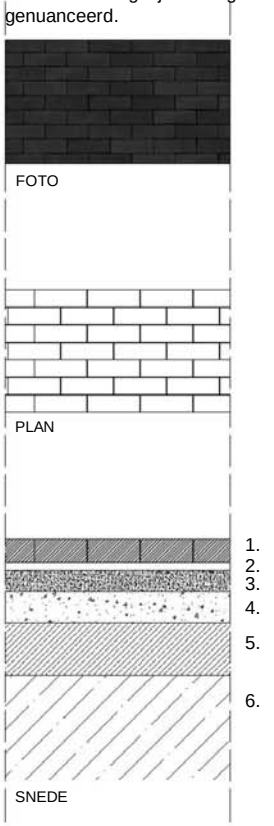


KLEIKLINKERS

De bestrating zal uitgevoerd worden in volle keramische vormbak-straatbakstenen.

Zwarte kleur:type Wienerberger Crea Nero 200 x 88 x 65 mm of gelijkwaardig. De kleur is zwart en vertoont nagenoeg geen
nuancering.

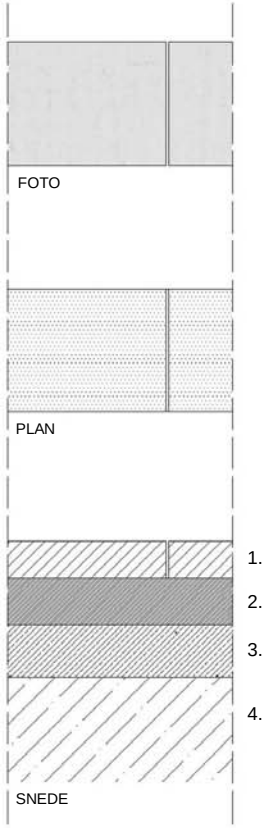
Grijze kleur: type Wienerberger Trendline Triton 200 x 88 x 65 mm of gelijkwaardig. De kleur is grijs-beige genuanceerd.



1. Kleiklinkers (8 cm)
2. Mortelbed (3 cm)
3. Steenslag type II A (8cm)
4. Steenslag type I A (12cm)
5. Onderfundering (20cm)
6. Bestaande Ondergrond

GEPREFABRICEERDE BETONELEMENTEN IN WIT BETON

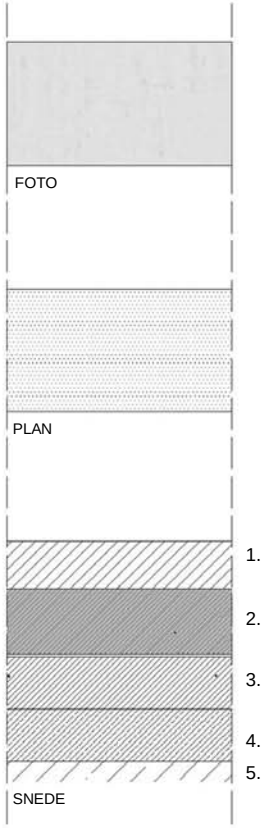
De « krijtlijnen », de bankmeubels, stapstenen en stopstrepen zullen worden uitgevoerd in ge prefabriceerde betonelementen in een contrasterende witte kleur.



1. Geprefabriceerde witte betonelementen (14cm)
2. Betonnen onderlaag (20cm)
3.Onderfundering (20cm)
4. Bestaande Ondergrond

GEGOTEN WIT BETON

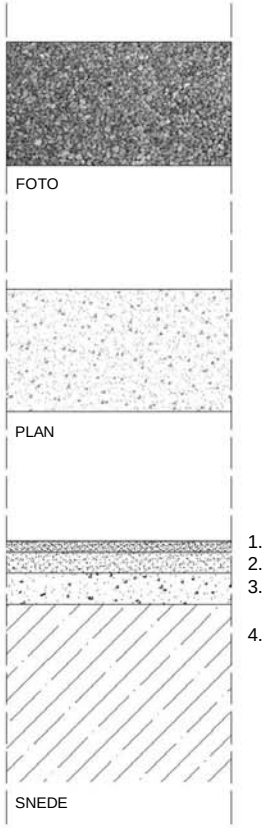
De buskades en de oversteekzones kunnen (eventueel) worden uitgevoerd in terplaatse gestort wit beton.



1. Afwerkingslaag: Ter plaaste gestort wit beton (18cm)
2. Gewapend Beton dikte te bepalen
3. Schraal Beton (20 cm)
4. Onderfundering type II (20cm)
5. Bestaande Ondergrond

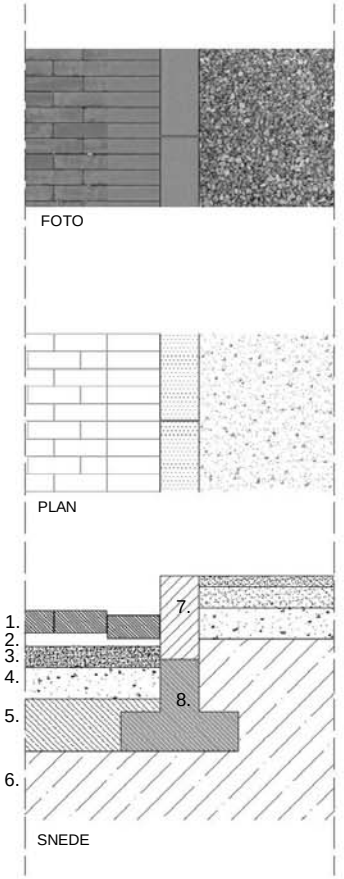
GRINDBED

De grindvlakken in de Hoogstraat worden in een gelijkaardige kleur als de kleiklinkers uitgevoerd. Door de permeabiliteit laten deze grindvlakken beplanting van berken toe.



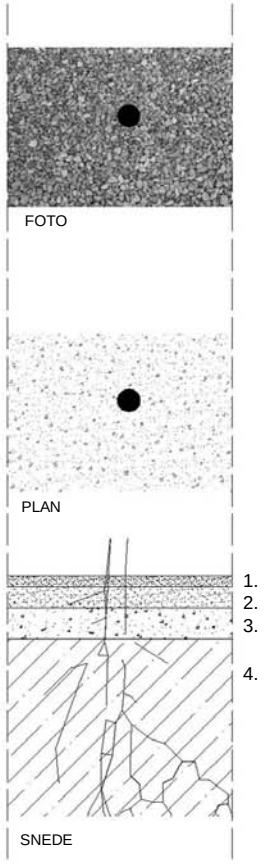
1. Oppervlaktelaag (4cm)
2. Dynamische grindlaag (8cm)
3. Ballast basislaag (12cm)
4. Bestaande ondergrond

BOORDSTEEN
KLEIKLINKERS - GRIND



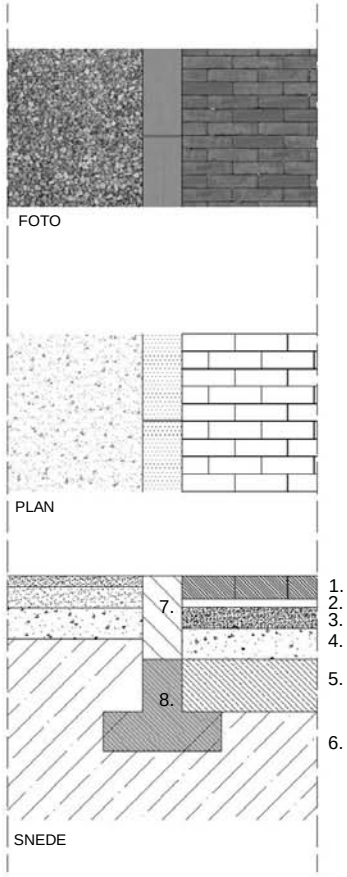
1. Kleiklinkers (8 cm)
2. Mortelbed (3 cm)
3. Steenslag type II A (8cm)
4. Steenslag type I A (12cm)
5. Onderfundering (20cm)
6. Bestaande Ondergrond
7. Boordsteen in grijs beton
8. Betonfundering

GRINDBED



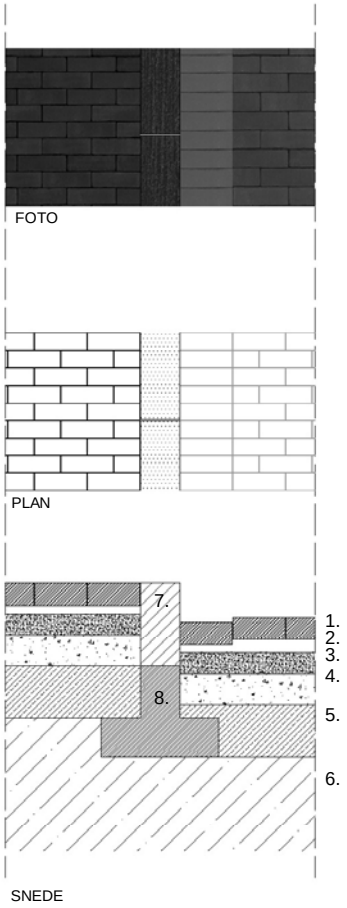
1. Oppervlaktelaag (4cm)
2. Dynamische grindlaag (8cm)
3. Ballast basislaag (12cm)
4. Bestaande ondergrond

KLEIKLINKERS
GRIND - KLEIKLINKERS



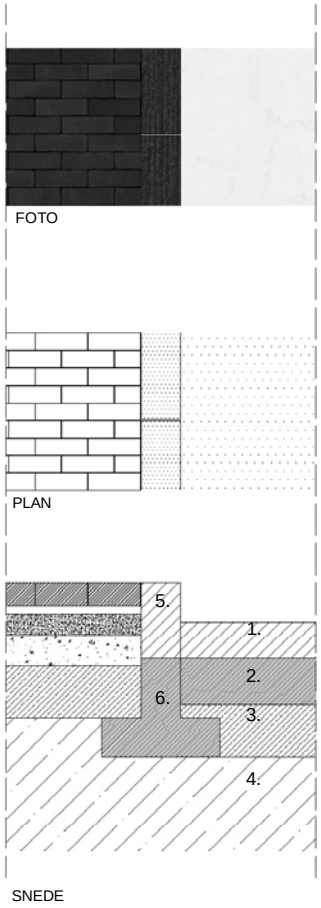
1. Kleiklinkers (8 cm)
2. Mortelbed (3 cm)
3. Steenslag type II A (8cm)
4. Steenslag type I A (12cm)
5. Onderfundering (20cm)
6. Bestaande Ondergrond
7. Boordsteen in grijs beton
8. Betonfundering

BOORDSTEEN
KLEIKLINKERS - KLEIKLINKERS



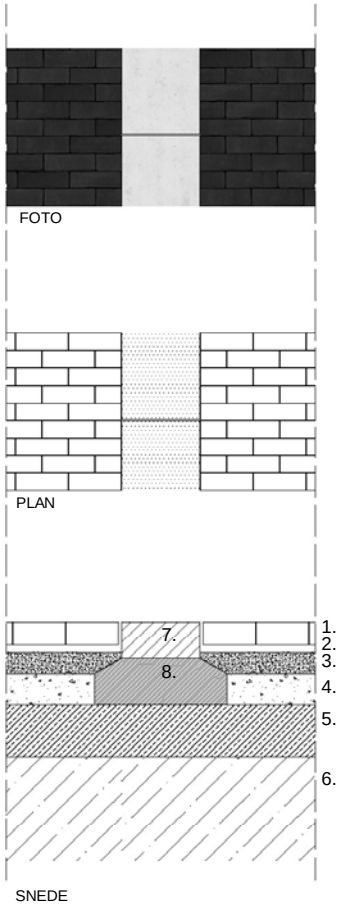
1. Kleiklinkers (8 cm)
2. Mortelbed (3 cm)
3. Steenslag type II A (8cm)
4. Steenslag type I A (12cm)
5. Onderfundering (20cm)
6. Bestaande Ondergrond
7. Boordsteen in zwart beton
8. Betonfundering

BOORDSTEEN
KLEIKLINKERS – WIT BETON



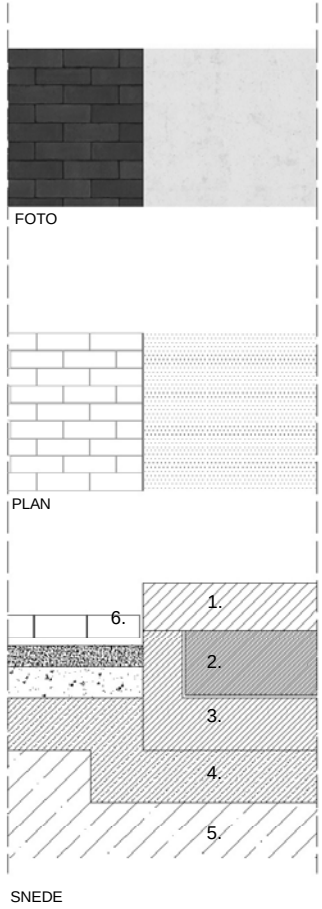
1. Geprefabriceerde witte betonelementen (14cm)
2. Betonnen onderlaag (20cm)
3.Onderfundering (20cm)
4. Bestaande Ondergrond
5. Boordsteen in zwart beton
6. Betonfundering

KLEIKLINKERS
WITTE BETON ELEMENTEN



1. Kleiklinkers (8 cm)
2. Mortelbed (3 cm)
3. Steenslag type II A (8cm)
4. Steenslag type I A (12cm)
5. Onderfundering (20cm)
6. Bestaande Ondergrond
7. Geprefabriceerd betonelement
8. Betonfundering

NIVEAU VERSCHIL
KLEIKLINKERS – WIT BETON



1. Afwerkingslaag: Ter plaaste gestort wit beton (18cm)
2. Gewapend Beton dikte te bepalen
3. Schraal Beton (20 cm)
4. Onderfundering type II (20cm)
5. Bestaande Ondergrond
6. Kleiklinkers

contrasterende kleuren ten op zichte van donker ondervlak

BOOMTYPE A
PLATAAN

BESCHRIJVING

Karakteristiek is ook de stam, die, doordat er stukken schors afvallen, verschillende kleuren bruin en groen oppervlak vertoont. De plataan wordt in België en Nederland als laan- en straatboom aangeplant. In Frankrijk wordt de plataan vooral veel aangetroffen op stadspleinen, waarschijnlijk daar aangeplant omdat de boom veel schaduw geeft.
Kan tot 30 tot 50 m hoog worden.

TOEPASSING: heldenlaan
De platanen zijn eigen aan de Heldenlaan. Ze oriënteren en organiseren de ruimte op een kwalitatieve wijze. Het is dan ook evident dat we deze integreren in het publieke ruimte concept van Zottegem.

BOOMTYPE B
MAGNOLIA

BESCHRIJVING

De magnolia kenmerkt zich door zijn piramidale vorm en zijn roze bloezem, gedurende de zomer, van juni tot september. De bloemen zijn groot, tot 25 cm diameter, wit of licht roze.

TOEPASSING: markt

In de aanleg van de markt herinterpreteren we de historische tweedeling tussen een mineraal deel aan het stadhuis en een met magnolia's beplant deel rond de kerk. De bomen rond de kerk bakenen een uitloopruimte af – voor huwelijken, begrafenissen,communie, zondagse babbel...

BOOMTYPE C
BERK

BESCHRIJVING

Kenmerkend voor berken is het in horizontale banden afbladeren van de bast op de stam. De nieuwe bast is soms wit, maar kan afhankelijk van de soort ook rood of zoals bij de meeste soorten bruin zijn. hij stelt weinig eisen aan zijn omgeving en komt dus in alle milieus en grondsoorten voor.

TOEPASSING: hoogstraat
In de hoogstraat voorzien we berken die zich groeperen in grindvlakken. De witte stam contrasteert met de grijze ondergrond. De relatief smalle stammen laten transparantie toe in het straatbeeld.

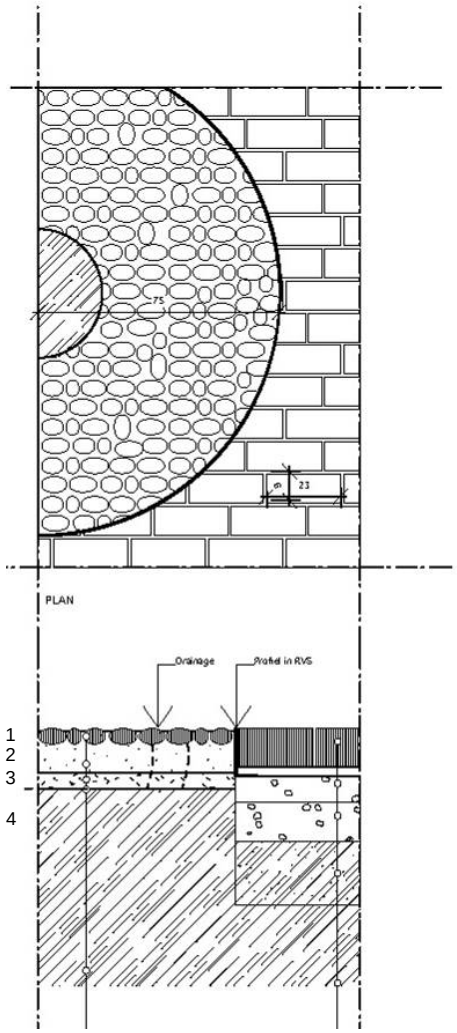
BOOMTYPE D
ROTSMISPEL

BESCHRIJVING

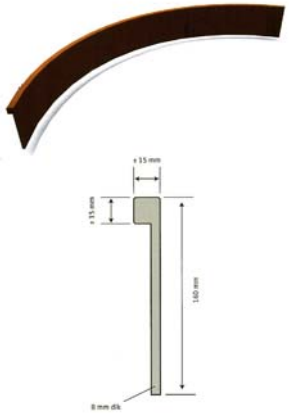
Amelanchier arborea 'Robin Hill'is een solide varieteit van de rotsmispel met bijna rode bloemknoppen, die roos bloeien, en als het warm is wit uitbloeien. Snoeien is gemakkelijk uit te voeren, maar meestal niet noodzakelijk.
De bomen blijven relatief klein 4m-6m.

TOEPASSING: stationstraat
De witte bloesem en de rode bloemknoppen contrasteren op het donkere grondvlak. De beperkte breedte van de stationstraat laat deze kleinere bomen toe.

boomroosters: referentie Robbrecht & Daem architecten – Rubensplein Antwerpen



1. Harsgebonden grind in zwarte kleur aansluitend bij omliggende bestrating
2. Drainerende mortel (9cm)
3. Grind (5cm)
4. polyesterdoek
5. bomenzand / Bestaande Ondergrond



De **Tree Outlines** zijn van dikwandig rondgewalst staal gemaakt. De stalen rand is aan de bovenzijde voorzien van een dikke "bulb" afronding conform bijgaande tekening. De Outlines bestaan uit twee helften.
De Tree Outlines markeren de groeiplaats en vormen een verzorgde stevige rand als afwerking van de bestrating.
Binnenin wordt een boomgranulaat met afwerklaag naar keuze door derden aangebracht.

Afwijkende diameters op aanvraag.
Leverbaar in onafgewerkt staal of thermisch verzinkt staal.
Minimale afname 20 stuks. Levertijd 10-12 weken.

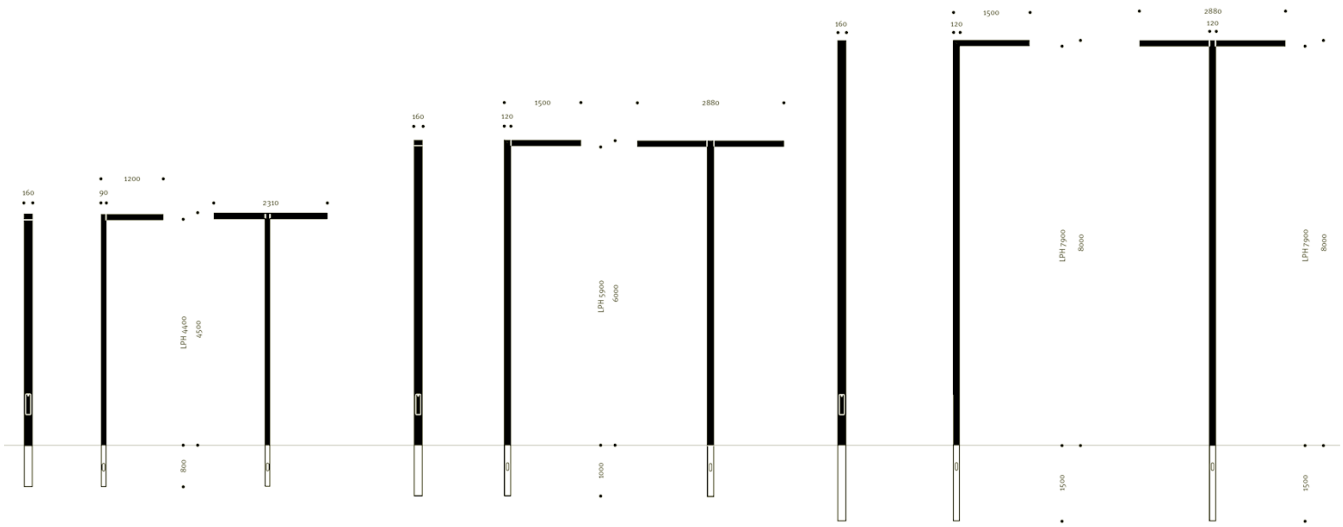
Ronde en Vierkante Gravel Grids

Deze Gravel Grids zijn afgevuld met harsgebonden grind, waarbij een stalen boomgat ring (ø 35 cm) de boomstam vrijhoudt. Hierdoor ontstaat een onderhoudsvrij boomrooster. Bijna elk type grind (mits schoon en droog) kan m.b.v. de speciale hars aangebracht worden. Qua materiaal en kleur kan zodoende afstemming plaatsvinden met het totaalplan van de ontwerper.

Het gebonden grind is poreus en naar onze ervaring jarenlang volledig water- en zuurstof doorlatend. Opname van grondspots in combinatie met Tree Air® systeem is optioneel.
Minimale afname 20 stuks, levertijd 14-16 weken

ø 100 / ø 120 / ø 150
Ronde Tree Outline
TOUT-D100/D120/D150, stalen of thermisch verzinkte rand

referentie verlichtingslantaarn HESS: LINEA

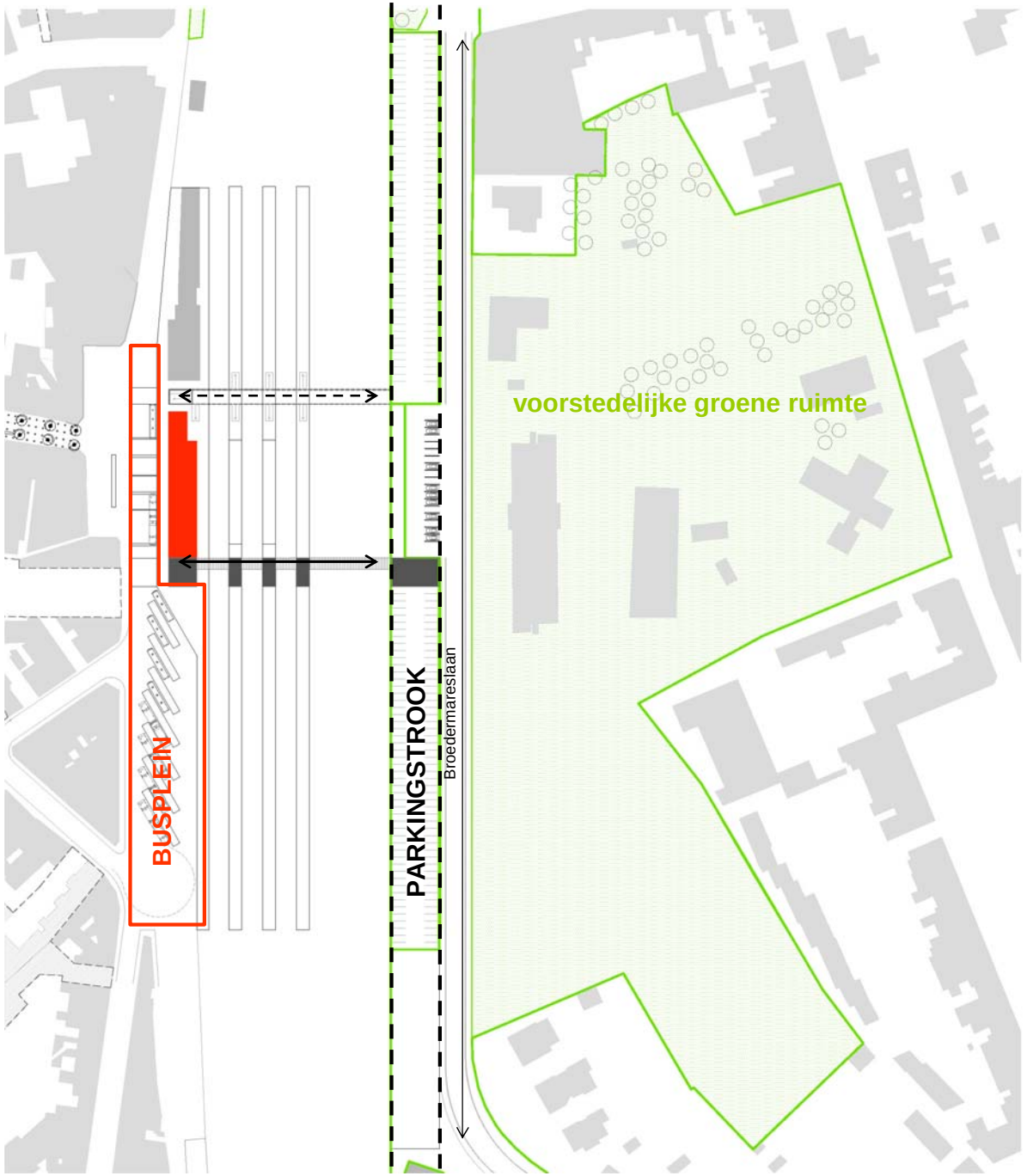


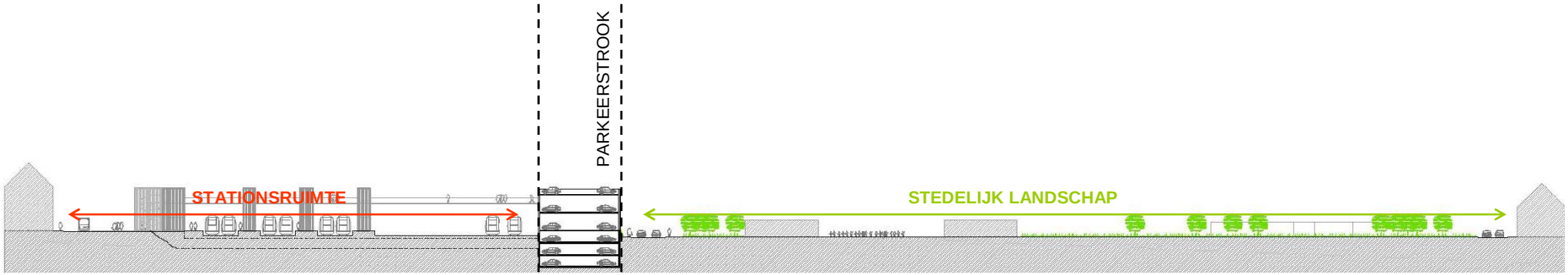
Luminaire housing made of aluminium
Overhanging 1200 mm
Clear single pane,tempered safety glass
No tools required for opening
Elec.equip.: 1xG12, HIT-CE 35W
Ingress protection IP65, protection rating I
Without lamp
Galvanised steel section 90 x 160 mm
LSH 4500 mm
Embedded base with 2 openings for cable entry
With inspection-door and C-rail for fuse-box
Colour:HESS-RAL/DB/Glimmer/Soft (to be specified)

HET STATION

ALS VERBINDING TUSSEN DE STEDELIJKE LOPER EN EEN STEDELIJK LANDSCHAP

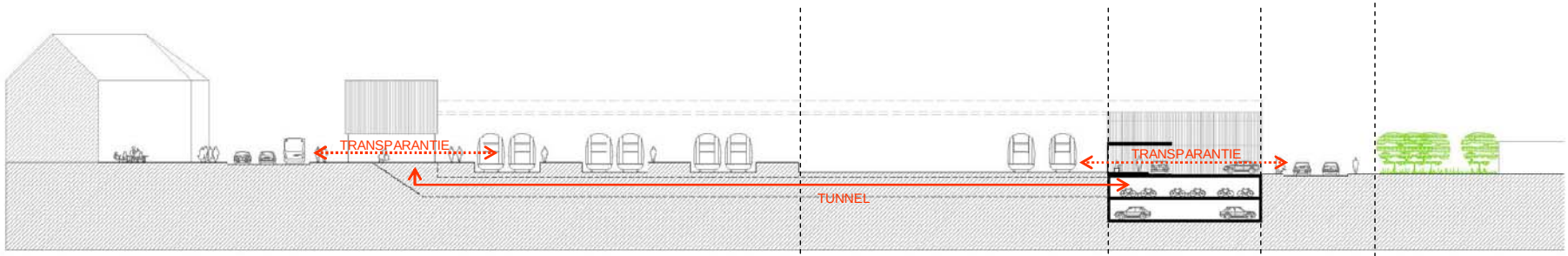
duidelijk onderscheid tussen voor- en achterkant van het station



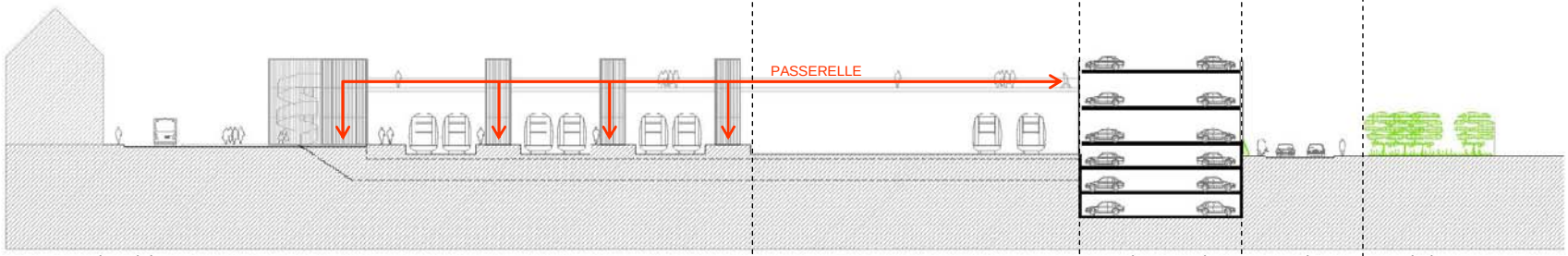


De parkeerstrook begrenst het stationsplein en creëert een structurerende limiet voor de voorstedelijke groene ruimte.

rechstreeks aansluiten van parkeergebouw op tunnel en passerelle



Het parkeergebouw wordt onderbroken om de kiss-and-ride te organiseren. Hierdoor wordt de ingang aan de achterzijde van het station ruimtelijk gearticuleerd.

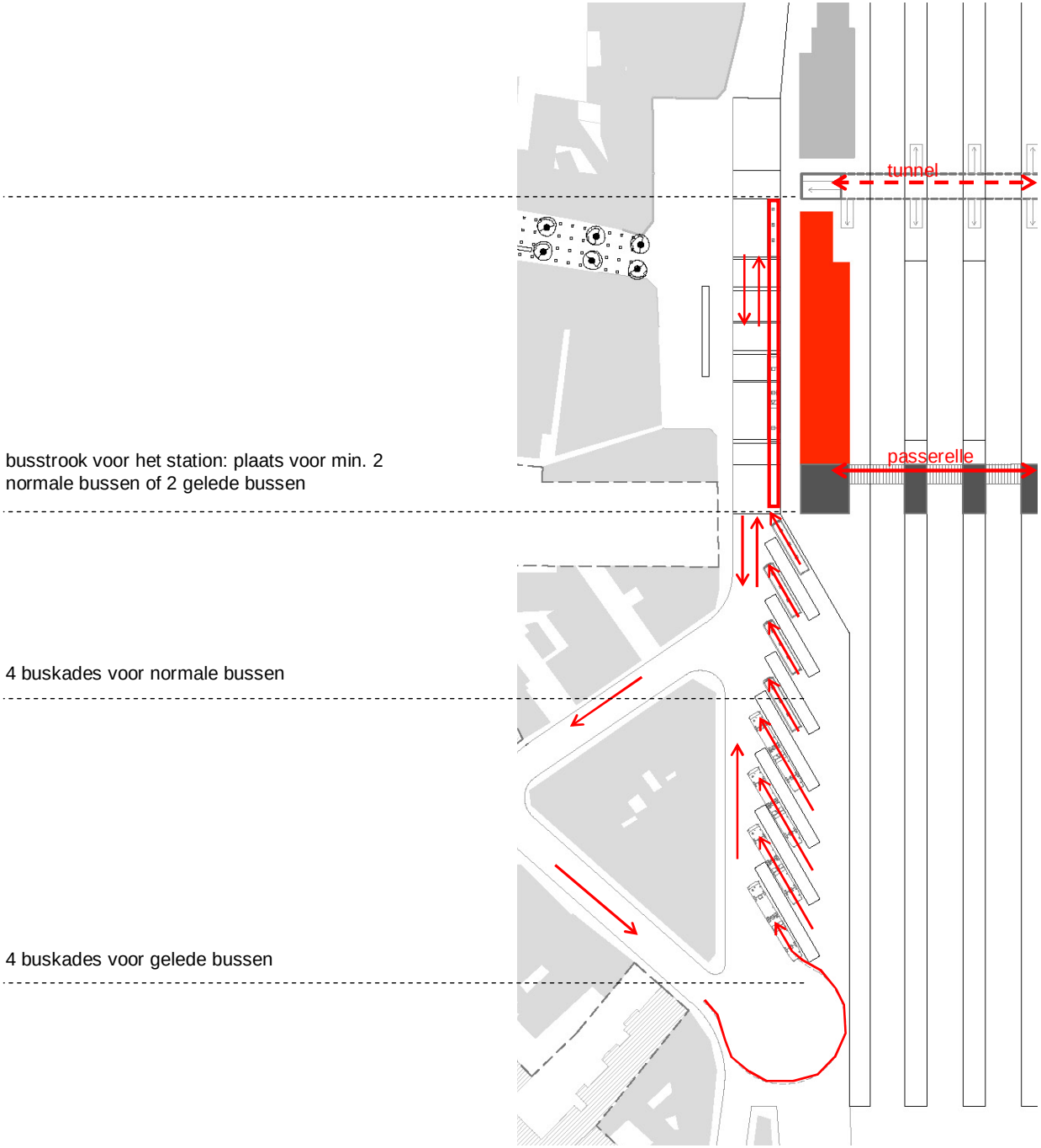


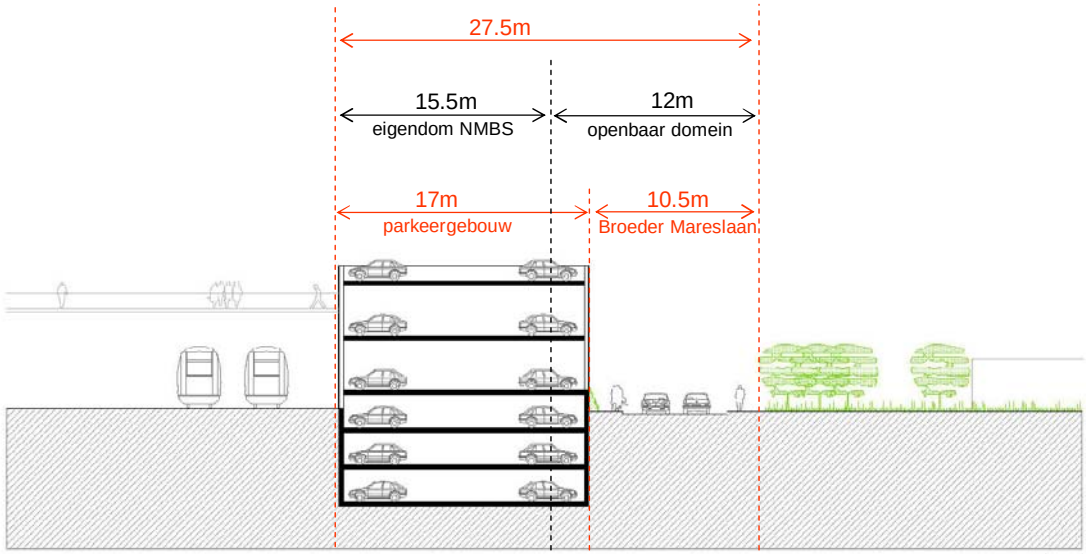
Het parkeergebouw wordt onderbroken om de kiss-and-ride te organiseren. Hierdoor wordt de ingang aan de achterzijde van het station ruimtelijk gearticuleerd.

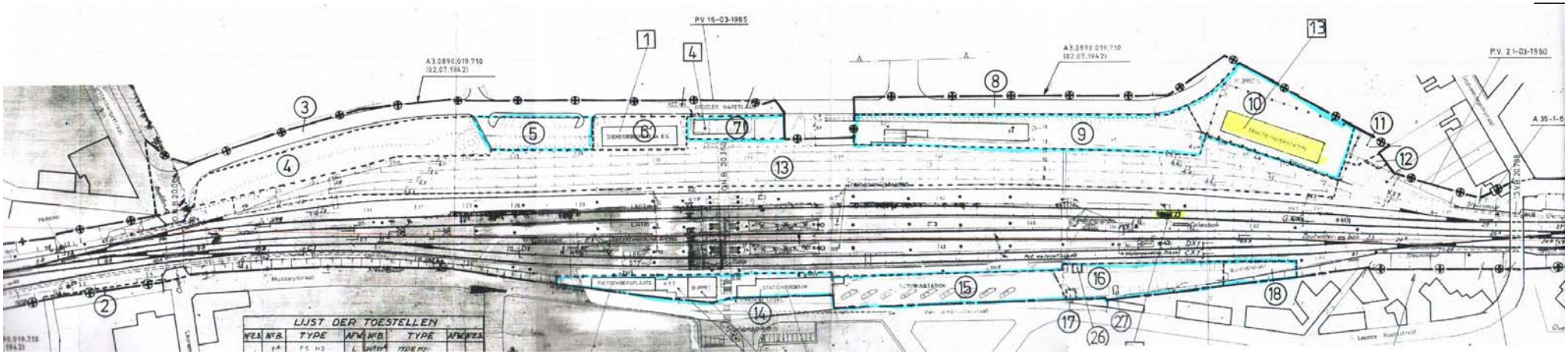
1/500

BUSPLEIN

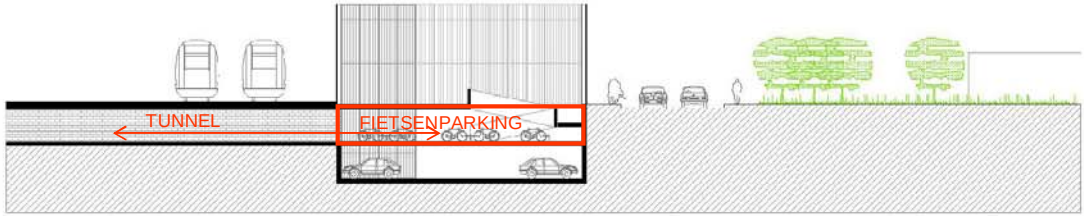
capaciteit voor 10 buskades



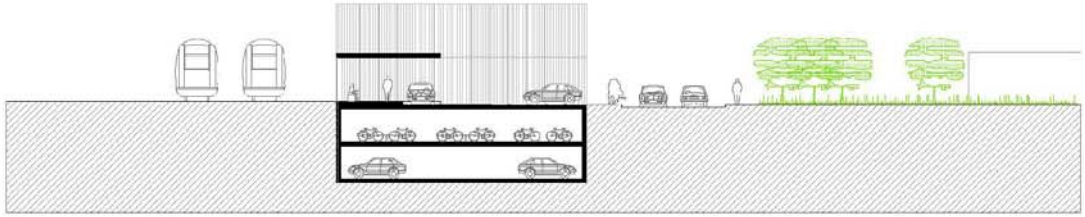




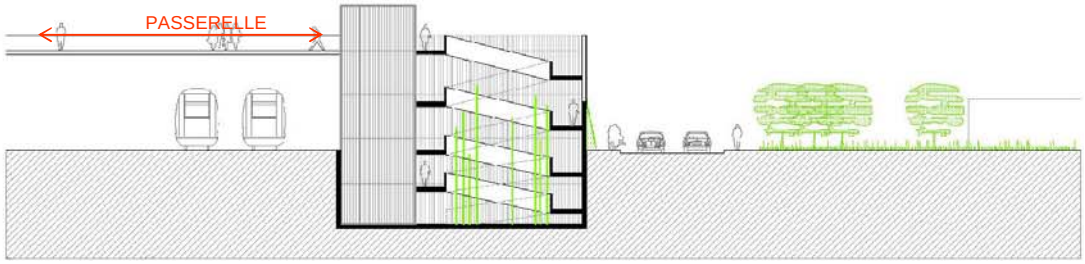
eigendom NMBS Holding



Tunnel sluit rechtstreeks aan op de fietsenparking onder de kiss-and-ride.

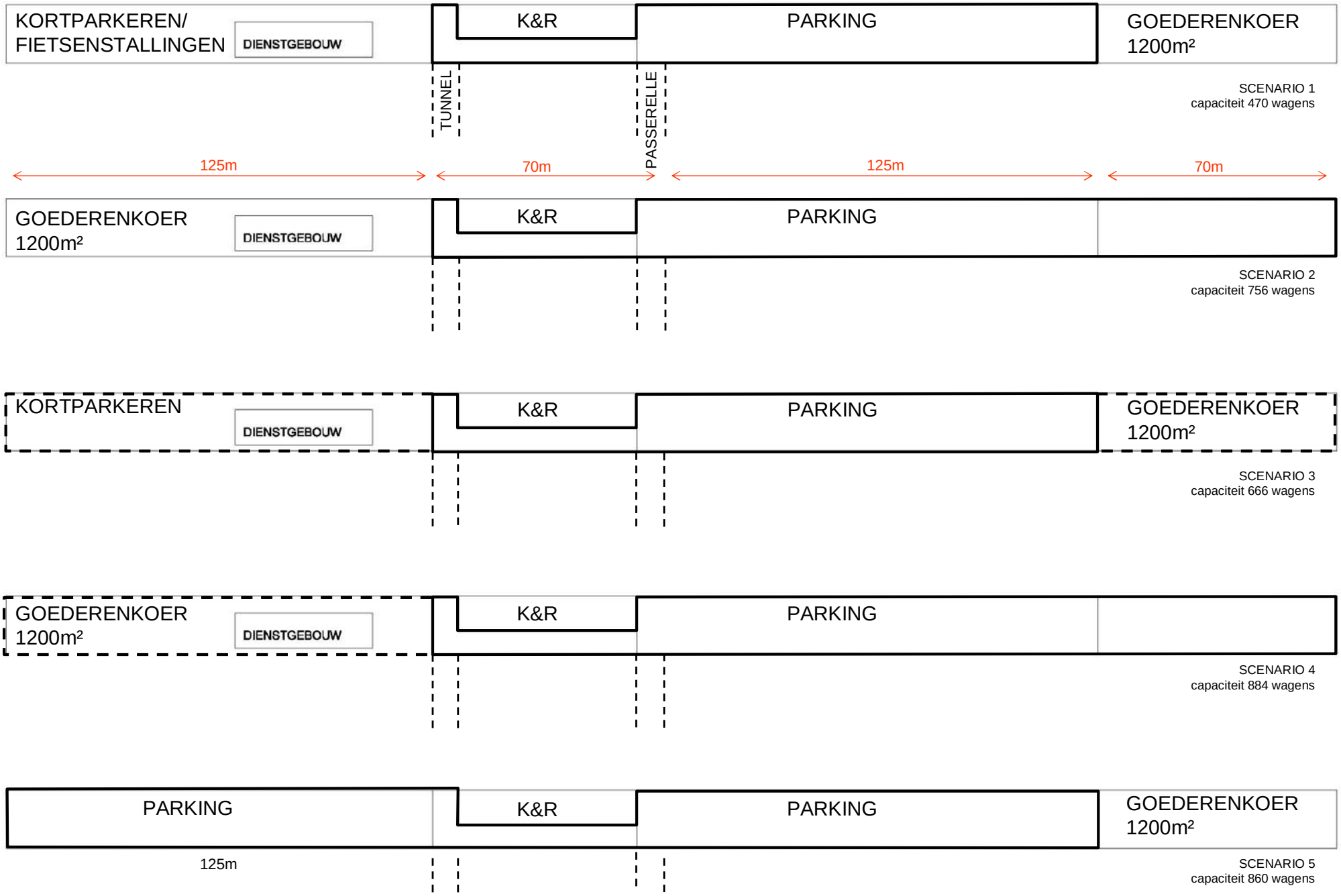


Kiss-and-ride bevindt zich tussen de toekomstige passerelle en de bestaande tunnel.



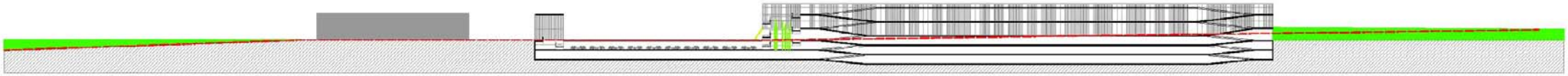
Passerelle sluit rechtstreeks aan op het parkeergebouw.

2m50

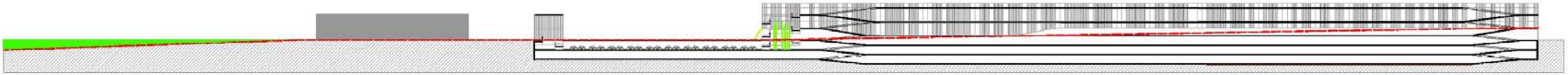

KORTPARKEREN/
FIETSENSTALLINGEN
DIENSTGEBOUW
K&R
PARKING
GOEDERENKOER
1200m²
TUNNEL
PASSERELLE
SCENARIO 1
capaciteit 470 wagens
125m
70m
125m
70m
GOEDERENKOER
1200m²
DIENSTGEBOUW
K&R
PARKING
SCENARIO 2
capaciteit 756 wagens
KORTPARKEREN
DIENSTGEBOUW
K&R
PARKING
GOEDERENKOER
1200m²
SCENARIO 3
capaciteit 666 wagens
GOEDERENKOER
1200m²
DIENSTGEBOUW
K&R
PARKING
SCENARIO 4
capaciteit 884 wagens
PARKING
K&R
PARKING
GOEDERENKOER
1200m²
125m
SCENARIO 5
capaciteit 860 wagens

PARKEERGEBOUW

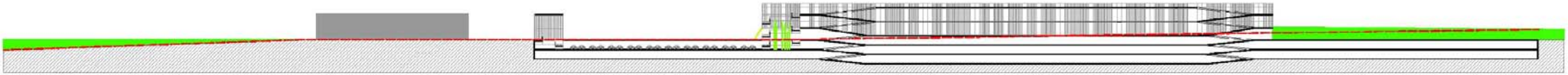
verschillende scenario's – verschillende fases



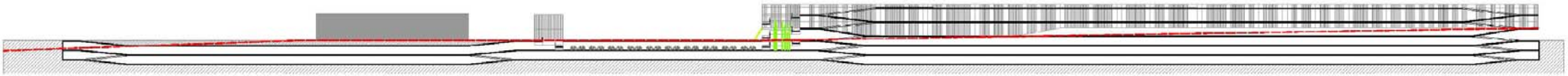
SCENARIO 1
capaciteit 470 wagens



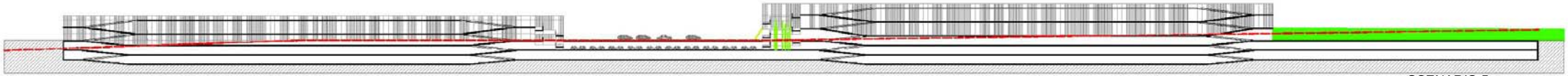
SCENARIO 2
capaciteit 756 wagens



SCENARIO 3
capaciteit 580 wagens



SCENARIO 4
capaciteit 884 wagens



SCENARIO 5
capaciteit 860 wagens

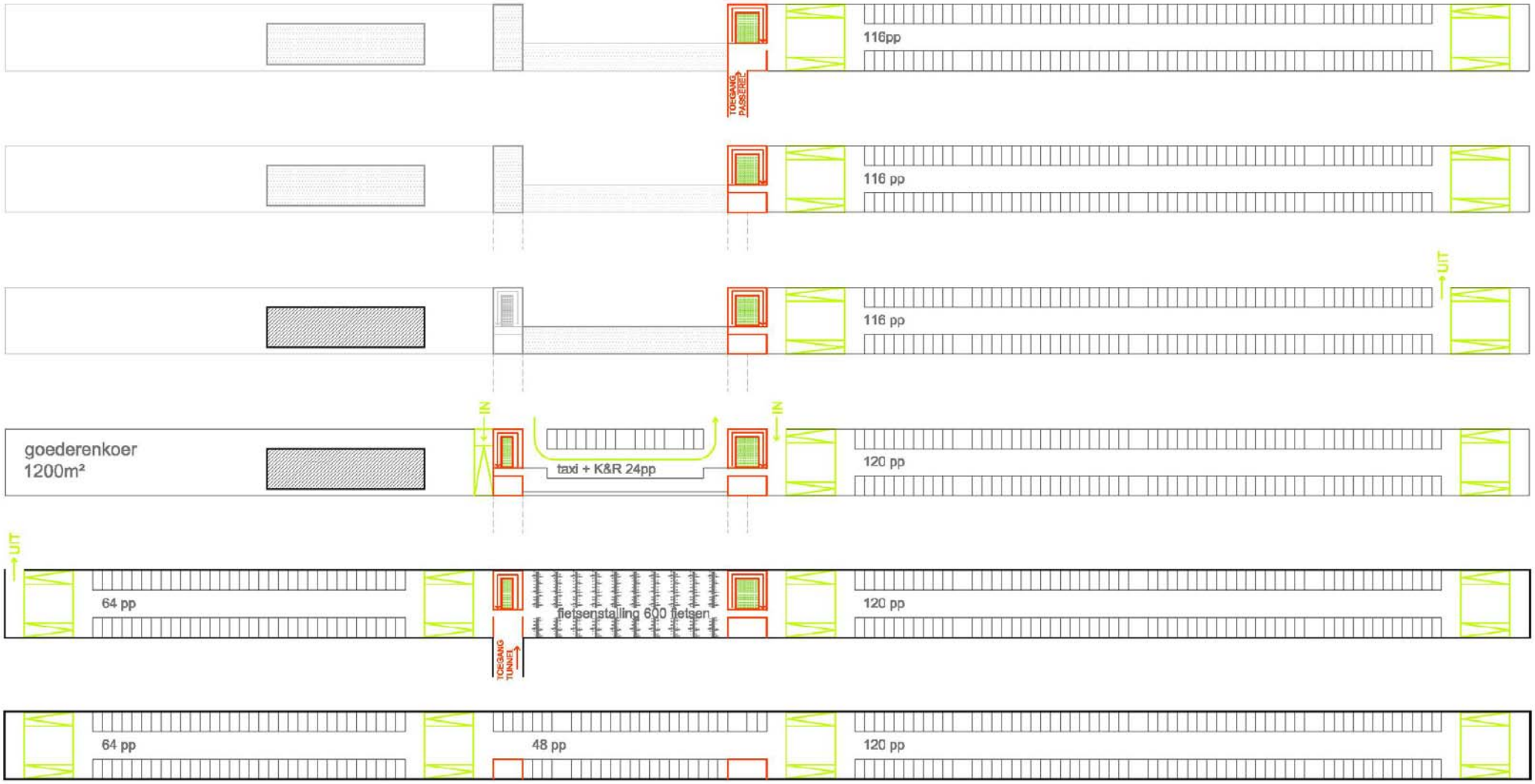
1/1000

Publieke Ruimte Zottegem

OO 1616 - CODE C

62 pp
TOEGANG PASSERELLE
62 pp
UIT
62 pp
44 pp
taxi + K&R 24pp
IN
64 pp
goederenkoer
1200m²
fietsenstalling 600 fietsen
64 pp
56 pp
TOEGANG TUNNEL
46 pp
64 pp
56 pp

1/1000


116pp
TOEGANG PASSERELLE
116 pp
116 pp
UIT
goederenkoer
1200m²
IN
taxi + K&R 24pp
IN
120 pp
UIT
64 pp
fietsenstalling 600 fietsen
120 pp
TOEGANG TUNNEL
64 pp
48 pp
120 pp

1/1000

62 pp
TOEGANG PASSERELLE
64 pp
62 pp
UIT
64 pp
62 pp
IN
64 pp
taxi + K&R 24pp
64 pp
goederenkoer
1200m²
UIT
64 pp
fietsenstalling 600 fietsen
120 pp
TOEGANG TUNNEL
64 pp
48 pp
120 pp

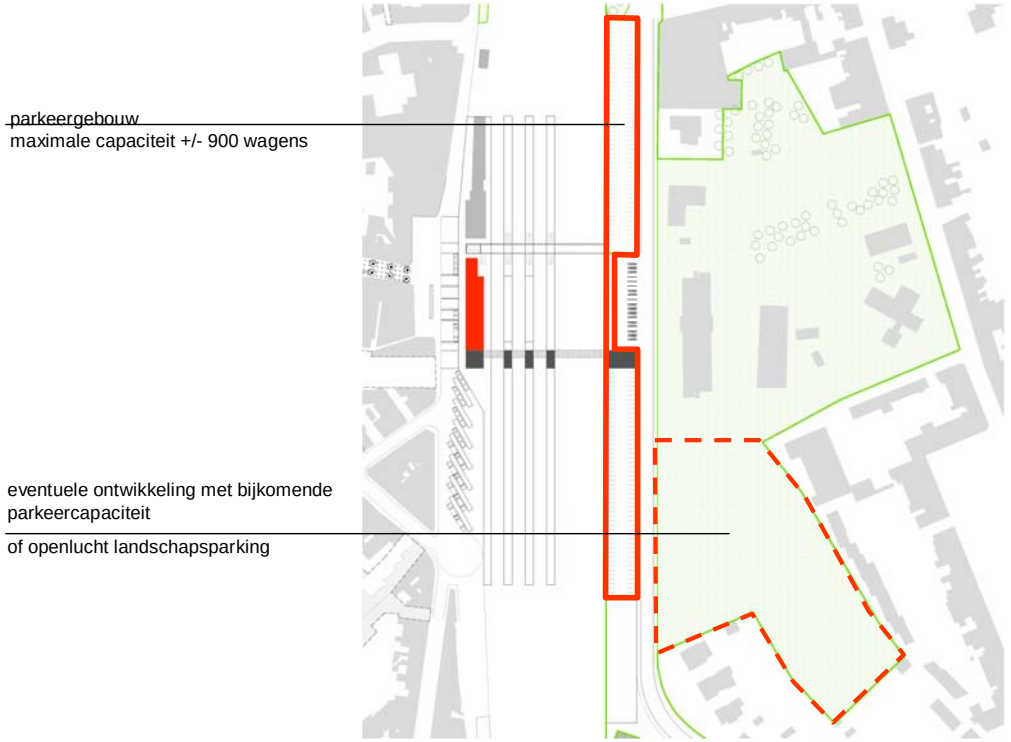
1/1000

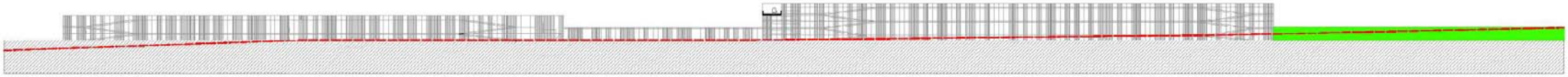
referentie parking Thomson – Michel Desvigne

BESTAANDE PENDELPARKING

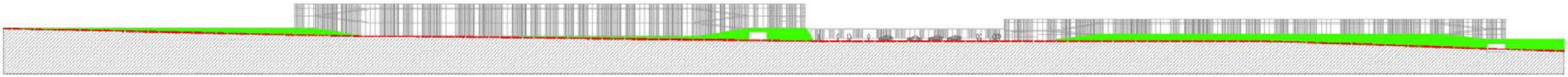
12220m² grondoppervlak

12220m² / 25m² per parkeerplaats = 488 openlucht parkeerplaatsen

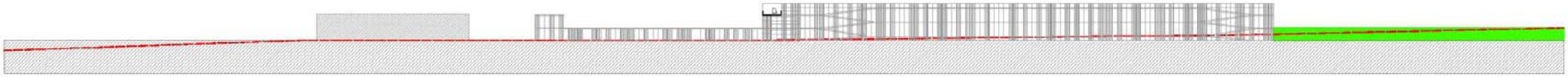




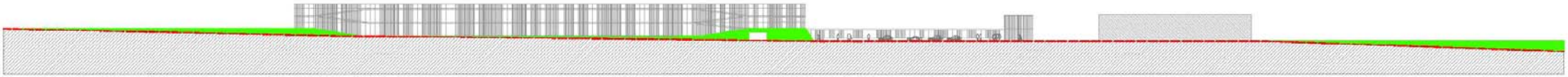
scenario 5: aanzicht langs spoorzijde



scenario 5: aanzicht langs Broeder Mareslaan



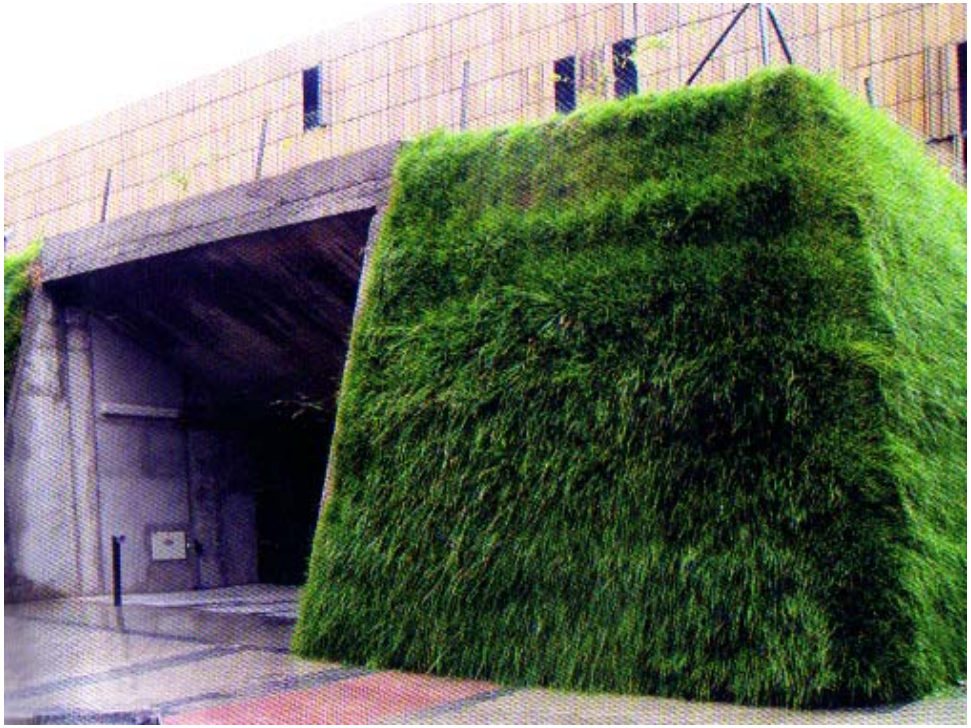
scenario 3: aanzicht langs spoorzijde



topografie Broeder Mareslaan

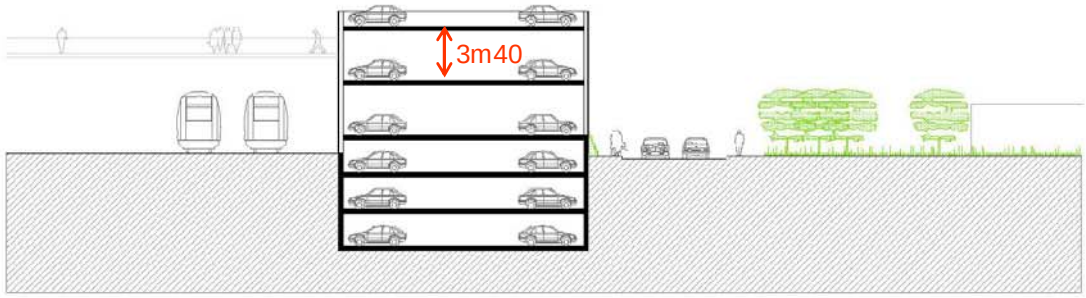
1/1000

scenario 3: aanzicht langs Broeder Mareslaan

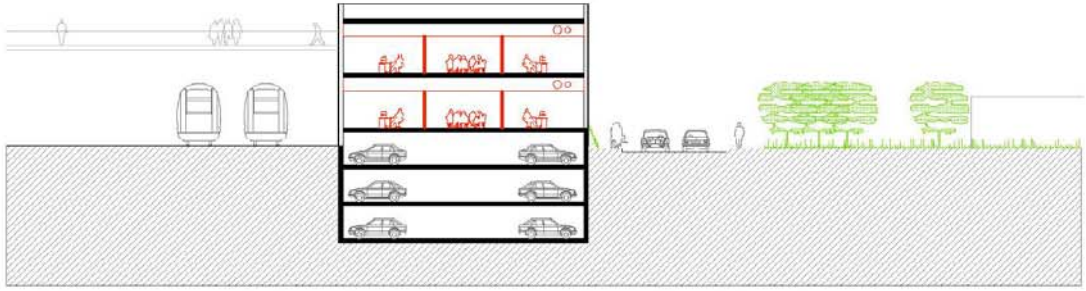


referentie Foreign Office Architects - Madrid

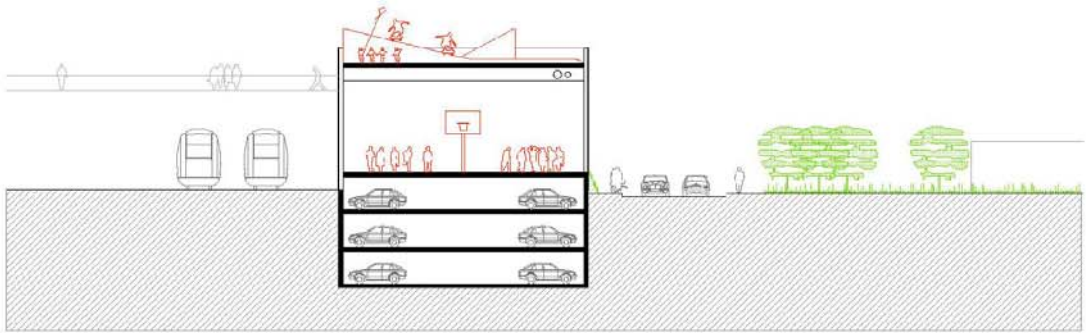
referentie Edouard Francois - Louviers



scenario 1: parkeergebouw

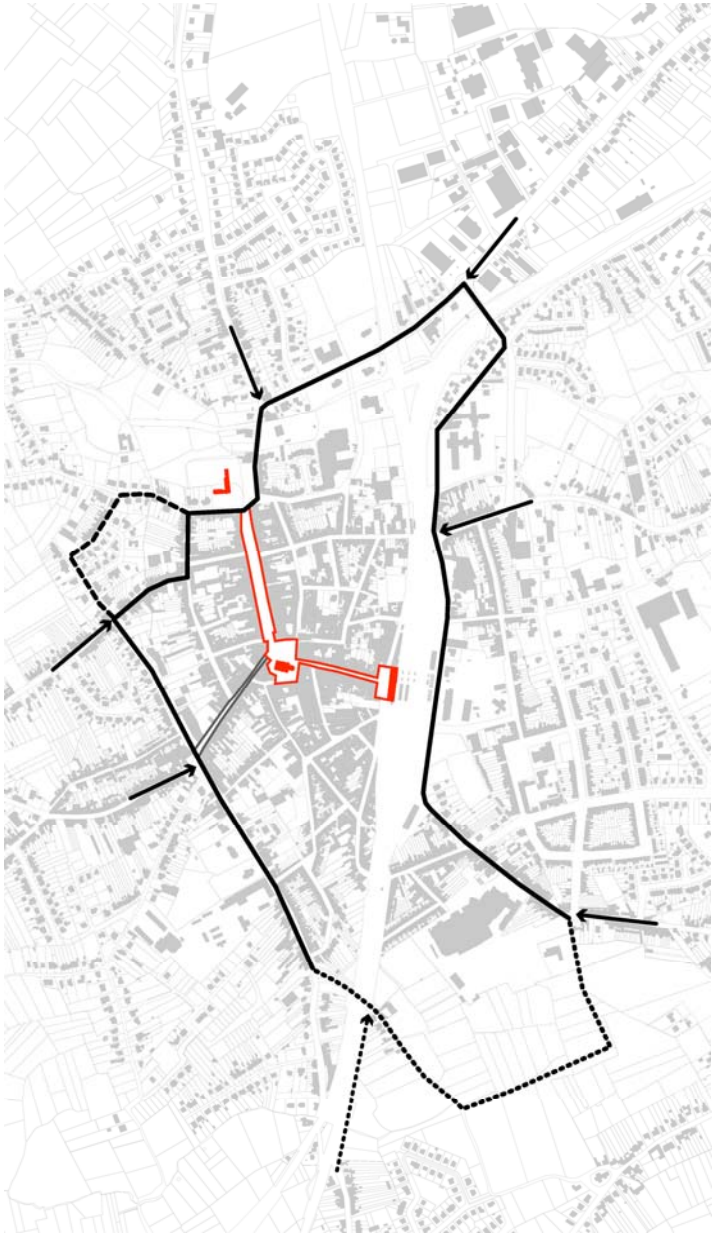


scenario 2: kantoorgebouw



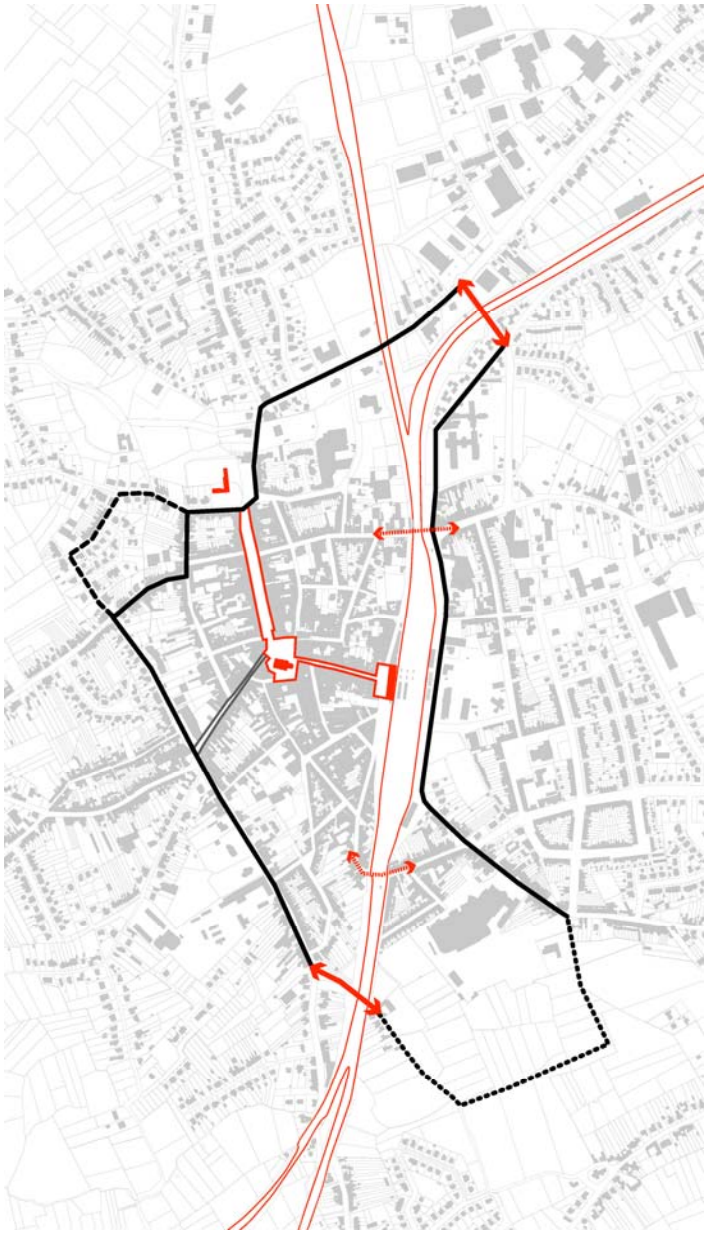
scenario 3: publiek platform

De vrije hoogte van de bovenste lagen van de parking overstijgt de functionele hoogte voor een parkeergebouw. Dit laat andere functies op termijn toe.



Een ringfiguur neemt het verkeer op vanuit de verschillende invalswegen en verspreid het over de stad.

ontbrekende schakel
variant tracé



De ringfiguur hiearchiseert de verschillende oversteekpunten van de spoorweg.

primair oversteekpunt
secundair oversteekpunt

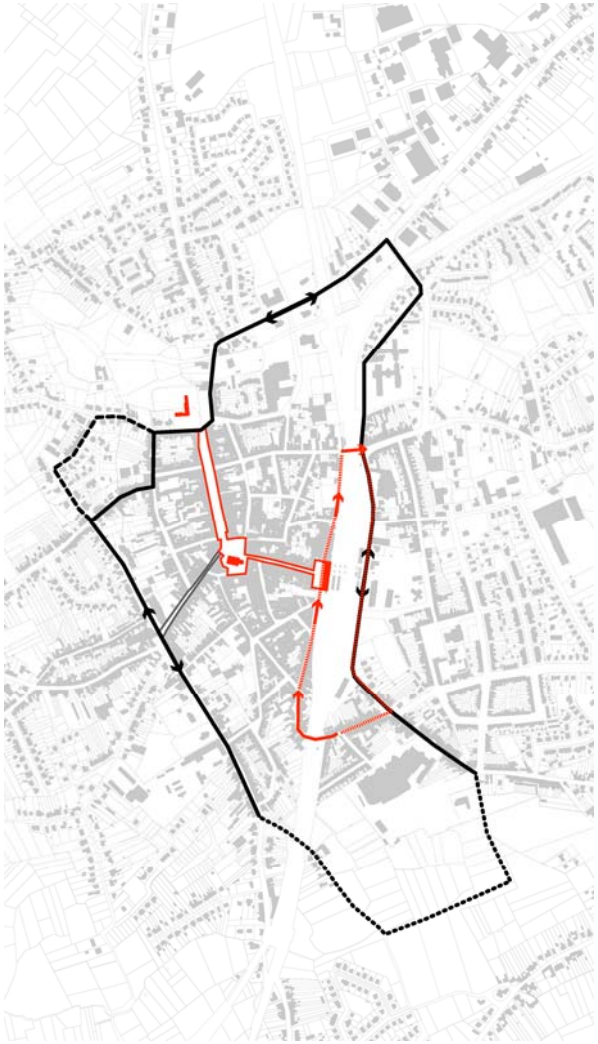
Aan de centrumzijde kunnen de verschillende mogelijke ontwikkelingen in de binnengebieden de parkingscapaciteit stapsgewijs opvangen.

Aan de oostzijde hechten de verschillende parkings/autoaantrekkende functies zich vast aande ringfiguur.

wisselwerking tussen ringfiguur en stedelijk weefsel

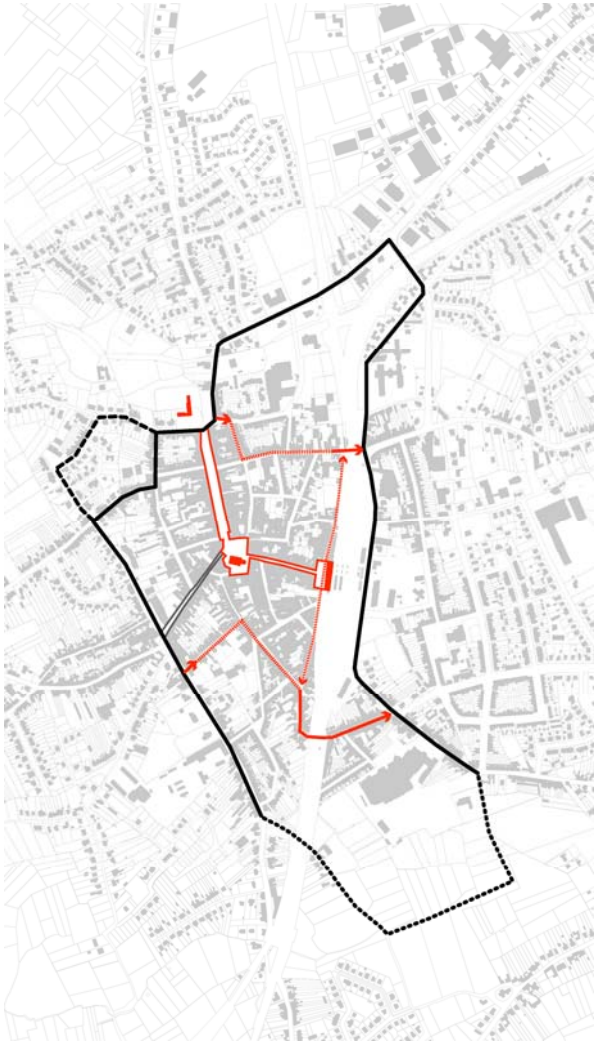
SCENARIO 1

ringfiguur in dubbele richting – kleine ring in enkele richting



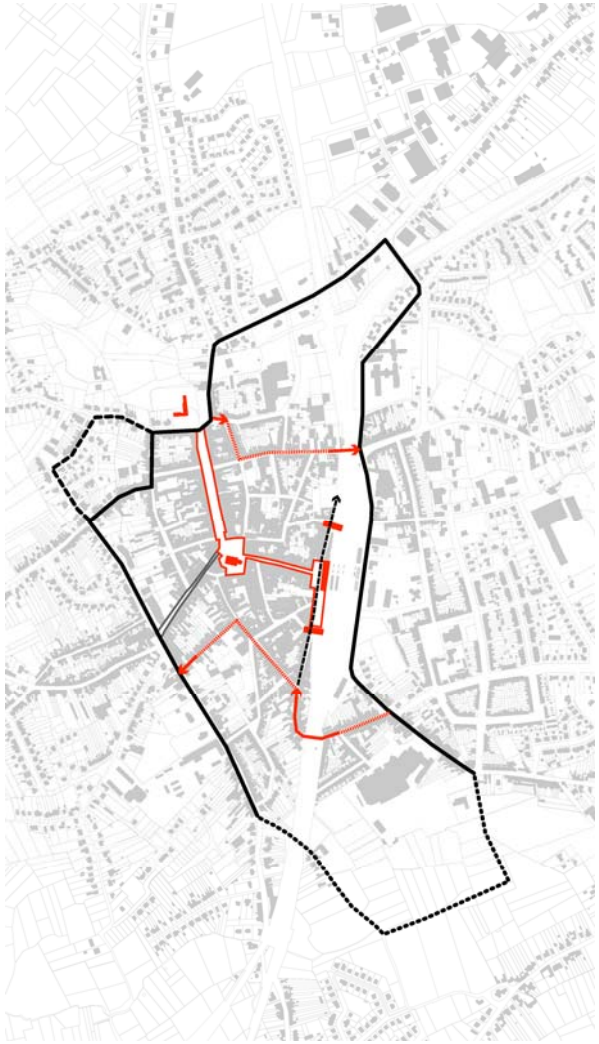
SCENARIO 2

snijden van de ringfiguur: oversteekpunten staduitwaarts wisselwerking voor het station



SCENARIO 3

snijden van de ringfiguur: oversteekpunten in tegengestelde zin knippen voor het station

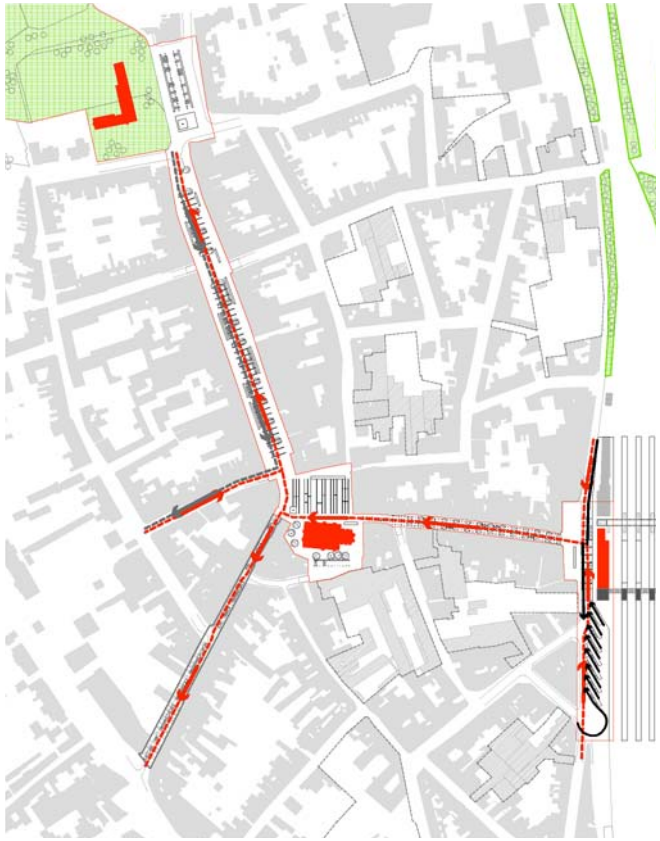


SCENARIO 1

compatibel met bestaande verkeerssituatie

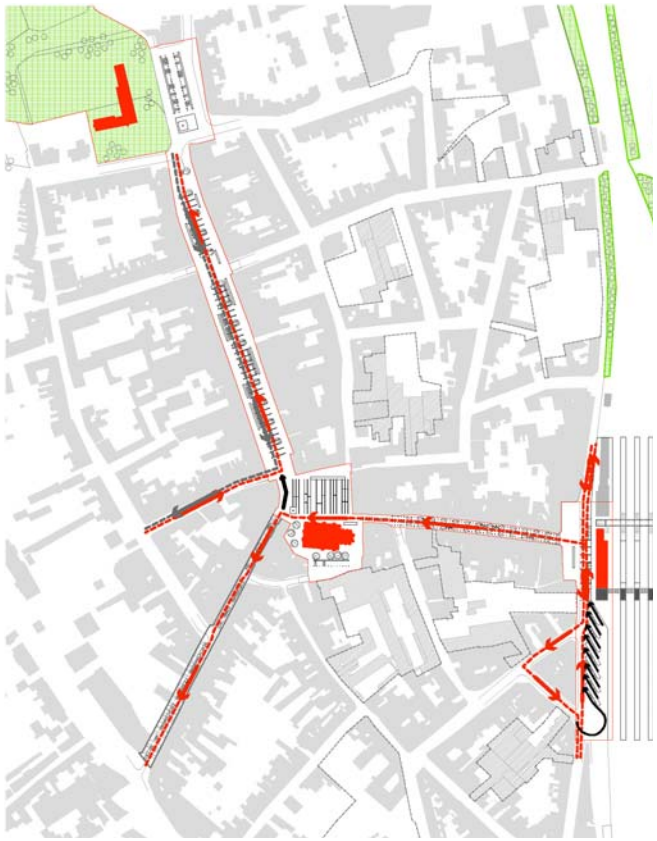
SCENARIO 2

knippen van doorgaand autoverkeer ter hoogte van stationstraat



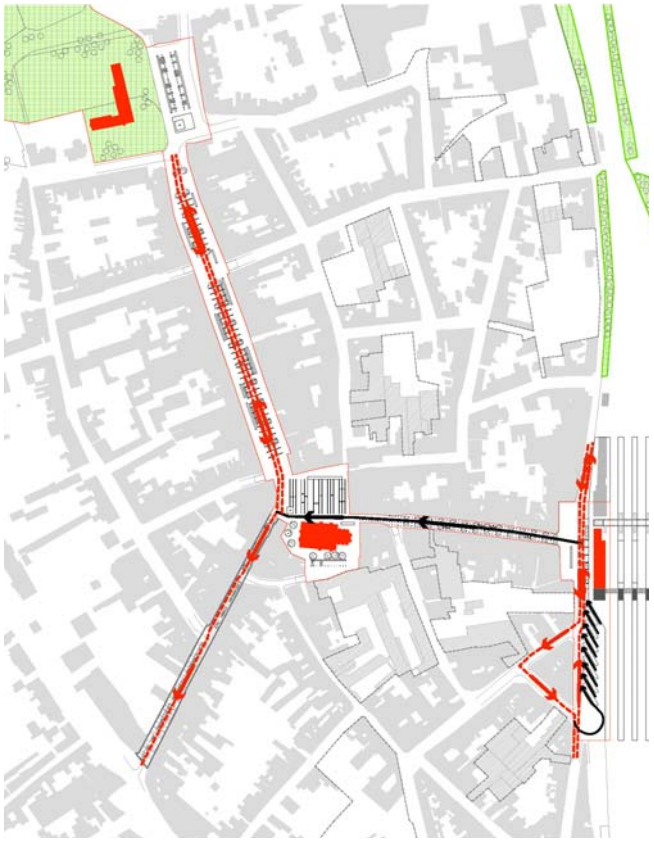
SCENARIO 3

knippen ter hoogte van de markt



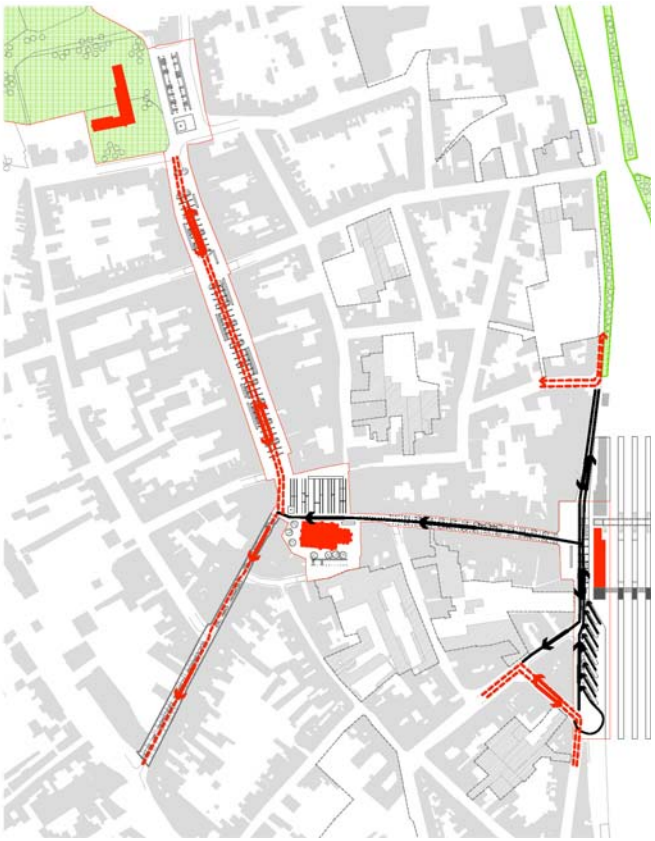
SCENARIO 4

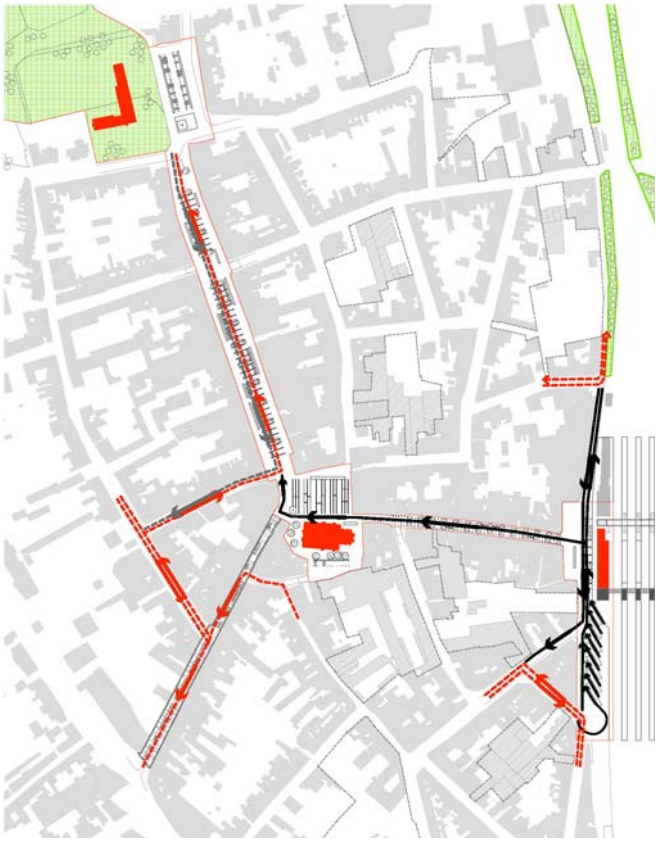
knippen van stationsstraat voor autoverkeer



SCENARIO 5

knippen van stationsplein voor autoverkeer



SCENARIO 6

knippen van stationsplein en markt voor autoverkeer