Visie 2030 Izegem

april 2016

VISIE 2030 IZEGEM

stad in beweging

STAD Izegem

Palmbout Urban landscapes

PALMBOUT
Urban Landscapes.

Collectief Noord

COLLECTIEF NOORD

Transport & Mobility Leuven

TRANSPORT & MOBILITY LEUVEN

Royal Haskoning DHV

Royal HaskoningDHV

Vandelannoote VOF

Vandelannoote VOF

In opdracht van: Stad Izegem

STAD Izegem

Visie 2030
Izegem
april 2016

Inhoud

Voorwoord 06

01. Van het verleden naar de toekomst 08

PROJECTEN EN GEBIEDEN 15

02. Centrum Izegem 16
- 2.1 Een nieuwe stationsomgeving 18
- 2.2 Strobbe-site en omstreken 26
- 2.3 Scheldemansite en Blauwhuis 28
- 2.4 Dakar-site 30
- 2.5 Kruisstraat en omstreken 38
- 2.6 Samenvattend beeld 40
- 2.7 Een kralensnoer van publieke plekken en stadsdiensten 42
- 2.8 Openbare ruimte 44
- 2.9 Projectenkaart centrum 48

03. Emelgen 50
- 3.1 Emelgemseplein 52
- 3.2 Dwarsroute naar de 'Wandel op de Mandel' 56
- 3.3 Aanpassingen Baronstraat 58

04. Kachtem 62
- 4.1 Kachtemsplein 64
- 4.2 Aanhelen centrumbebouwing 64

05. Bosmolens 68

06. Central Park 74

07. Aanpassingen westelijke infrastructuur 78
- 7.1 Rijksweg 78
- 7.2 Rontonde Rijksweg-Krekelmotestraat 80
- 7.3 Woonzone Oekensestraat 82

08. Een verbeterde stadsstructuur 84

Tot besluit 93

BIJLAGE 94
- Bijlage 1: Verkeersstromen ochtendspits 96
- Bijlage 2: Verkeersstromen avondspits 1 98
- Bijlage 3: Verkeersstromen avondspits 2 100

Colofon 94

Voorwoord

Visie 2030 Izegem

Voor u ligt Visie 2030. Het is een ruimtelijke toekomststrategie voor Izegem voor de komende jaren.
Deze visie schetst de contouren van het ruimtelijk beleid dat gericht is op een meer kwaliteitsvolle inrichting van de stad.
Aandachtspunten zijn een zorgvuldig gebruik van de ruimte, een verbetering van de groenstructuur in de stad, aantrekkelijke kernen en een bijsturing van de mobiliteit door de stad.

Deze aandachtspunten zijn in samenhang verkend en vertaald in een reeks ontwerpvoorstellen en projecten. De Visie 2030 heeft daarmee het karakter van een actiepuntenplan gekregen. Hiermee is deze Visie aanvullend op RUP's en de Structuurvisie die vooral beschrijven en beperken wat is toegelaten. Visie 2030 voegt hier een meer actieve uitvoeringsagenda aan toe in de vorm van concrete projectvoorstellen.

In dit boekje presenteren we de uiteenlopende projecten als uitkomsten van 'ontwerpend onderzoek'. Het zijn nauwgezette verkenningen van mogelijkheden, geen onwrikbare blauwdrukken.

Wat de uitwerkingen verbindt is dat ze alle pogen bij te dragen aan een kwaliteitsvollere stadsstructuur.

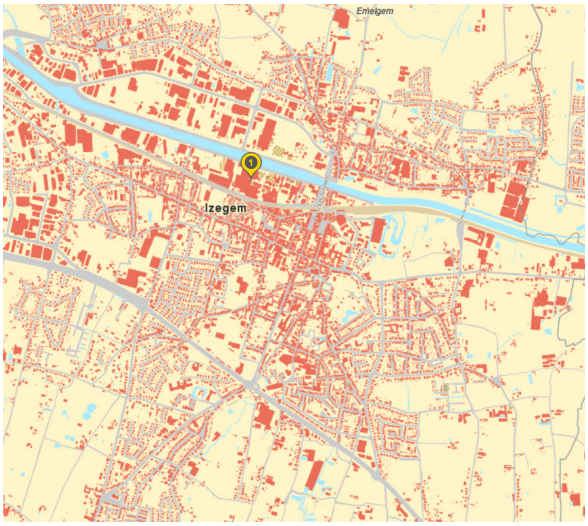
Procesverloop

De voorstellen zijn ontwikkeld op basis van geregelde consultaties van de 'burgerklankbordgroep'.
Gedurende het planproces zijn er na een inleidende avond vier bijeenkomsten georganiseerd rond specifieke thema's als 'groen in de stad', 'mobiliteit','de binnenstad' en 'de kernen'. Deze bijeenkomsten werden steeds door ongeveer honderd personen bezocht. Na een toelichting van de analyses en ontwerpvoorstellen werd er steeds een discussie georganiseerd waarin in groepen werd gedebatteerd over de getoonde voorstellen. Een plenaire terugkoppeling leverde aan het ontwerpteam een schat aan informatie op die het mogelijk maakte de juiste accenten te leggen en prioriteiten te bepalen.
Een slotpresentatie van de voorstellen vond plaats in Cultureel Centrum De Leest. Tijdens deze avond konden de aanwezigen hun voorkeuren bepalen door te stemmen op de voorgestelde projecten. Op basis van deze uitkomst en de consultaties van de diverse adviesorganen zal het ruimtelijk beleid voor de komende periode nader worden vastgesteld.

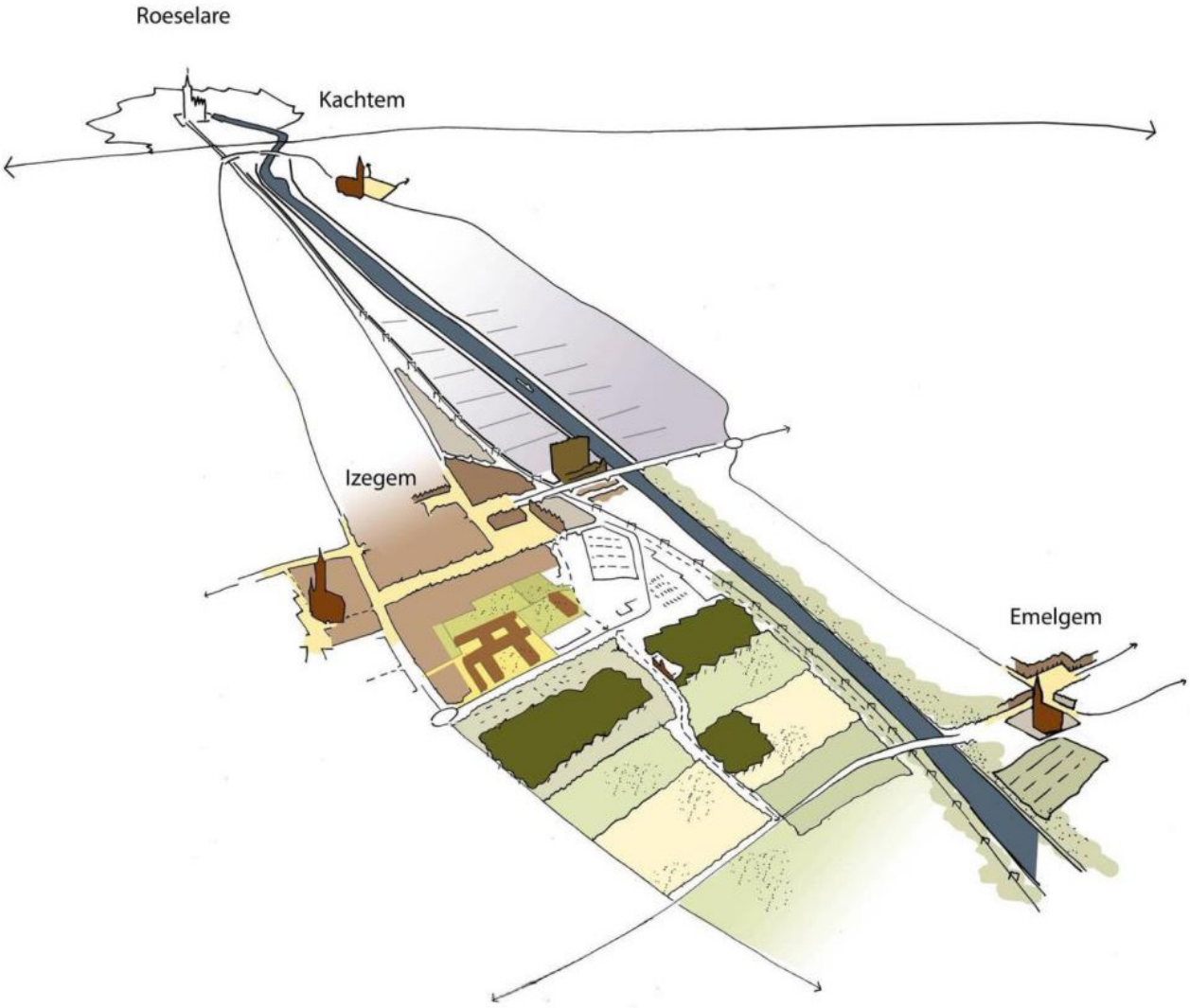
01. Van het verleden naar de toekomst

Van landelijke kernen in het dal van de Mandel tot bandstad aan het kanaal. Zo is de verstedelijking van de afgelopen anderhalve eeuw samen te vatten.
Een blik op historische kaarten laat de enorme verandering in het grondgebied van Izegem goed zien.
Het is met name de aanleg van achtereenvolgens het spoor, het kanaal en de rijksweg die een sterk lineaire stadsstructuur hebben gevormd, waarin het kanaal en de industriezone een sterk scheidende werking hebben.
Deze bandstad is over het fijnmaziger patroon van stads- en dorpskernen en landwegels heen gewalst. . Dat heeft een stadsstructuur gevormd waarin de grotere infrastructuur op diverse plekken vooral scheidend werkt en waarin er veel verkeer zijn weg zoekt door de diverse kernen.

Historische kaart 1777



Huidige situatie 2015



Bandstad parallel aan het kanaal en spoor

Kanaalzone met langgerekte industriezone

Het spoor

De rijksweg

Dit heeft het aanzien van Izegem sterk beïnvloed. Of je nu over de Rijksweg Izegem nadert of met de trein toekomt, in beide gevallen is de eerste aanblik vooral die van grote infrastructuur. De rijksweg met zijn enorm breed profiel waarvan zo op het eerste gezicht de helft van de hoeveelheid asfalt onbenut lijkt, en waar de stad zich met voor- en achterkanten naar heeft gericht.
Maar ook het station en de Korenmarkt zijn verminkt door de schaalvergroting van de weginfrastructuur, het kanaal en de aanlanding van de brug.

De ruimte in de stad tussen dit wat complexe stelsel van wegen en routes is vrijwel geheel gevuld met uitgestrekte verkavelingen. Deze zijn onderling weinig onderscheidend en dragen evenmin bij aan een identiteitsvolle stadsstructuur.
De open ruimte is geleidelijk aangevuld geraakt waardoor de samenhang tussen stad, kernen en open ruimte verloren is gegaan. Een blik op de luchtfoto laat dat goed zien. Izegem toont zich als een uitgestrekte zee van woningen, bedrijven, wegen en daarin enkele beeldbepalende silhouetten van kerktorens en industriecomplexen.

De stadsplattegrond is lastig leesbaar door de gescheiden ontwikkeling van bovenlokale infrastructuur versus plaatselijke verkavelingsprojecten. Dat maakt ook dat de verkeersafwikkeling door de stad op diverse plekken de kwaliteit van Izegem onder druk zet. En het maakt het beleidsmatig lastig om projecten strategisch in te zetten om de stad als geheel ervan te laten profiteren.

Toch wil de stad daar wel op inzetten. Voortgaan op de huidige weg biedt geen kwaliteitsvolle basis voor de ontwikkeling van Izegem. Het zou leiden tot een verdere versnippering van de ruimte en toename van de mobiliteitsproblematiek. Op langere termijn verliest Izegem daarmee aan aantrekkingskracht voor bewoners en bedrijven.

Uitgestrekte zee van woningen, bedrijven, wegen

Grootschalige infrastructuur domineert het aanzien van Izegem.

2030

Dat roept de vraag op hoe er in de komende jaren met terugwerkende kracht aan een meer kwaliteitsvolle stadstructuur kan worden vormgegeven. Een stadsstructuur die genereus is en bijdraagt aan de kwaliteiten van Izegem als woongebied en handelscentrum.

Een aanknopingspunt bieden de oude dorpskernen, de binnenstad van Izegem en de fraaie landgoederen in de stad. Door meer samenhang te brengen in deze historische identiteitsdragende laag van de stad biedt dit patrimonium kansen om tot een beter leefbare en identiteitsvolle stad te komen.
We zien het daarom als belangrijke opgave om in de komende periode tegenkracht te ontwikkelen tegen de grootschalige verkeersnetwerken en meer zorg te besteden aan de onderlinge aanhechting van stadsdelen. De scheidende werking van wegen en spoor moet op alle schaalniveau's verminderen.

Door tegelijkertijd aan een samenhangende groenstructuur te werken kunnen de landgoederen onderdeel worden van een netwerk van routes, parken en verblijfsplekken en daarmee een tegenwicht bieden aan de versteende stadsdelen en krappe stadsstraten.
Ook de aanhechting van de stad aan het omringende landschap vraagt om aandacht. Vandaag is het resterende landschap te vaak als de 'achterkant' van de stad gezien waardoor deze open ruimte niet bijdraagt aan de kwaliteiten van Izegem als geheel. Een eerste stap is het zeer terughoudend zijn in het aansnijden van nieuwe woongebieden. Een tweede stap is het letterlijk verbinden van de groenstructuur in de stad met het omringende open landschap.

Deze inzet op groene ruimte, identiteit en de historische kernen werd in de consultaties van de burgerklanbordgroep nadrukkelijk naar voren geschoven. Ook werd nadrukkelijk bepleit voor een minder eenzijdige nadruk op autoverkeer ten gunste van voetgangers en fietsers.

Voorwaarde voor het welslagen van deze ambitie is dat er meer dan voorheen gewerkt wordt aan samenhangende ruimtelijke ontwerpvoorstellen voor open ruimte, groen, bebouwing en mobiliteit. Dit vereist een inhoudelijke samenwerking tussen de diverse overheden en agentschappen en een meer op kwaliteit gestuurde samenwerking tussen de stad en de private ontwikkelaars op projectniveau.
Steeds zal weer de vraag beantwoord moeten worden hoe de economische dynamiek en de toekomstige bouwprojecten kunnen bijdragen aan de kwaliteit van de stad.

De projecten die in deze Visie2030 worden gepresenteerd tonen hoe deze benadering is te vertalen naar concrete plannen en projecten op meerdere schaalniveaus. In de vorm van verslag van 'ontwerpend onderzoek' wordt verbeeld hoe de stad zich de komende periodes verder kan ontwikkelen.

Bestaande groene ruimte en historisch karakter als uitgangspunt voor een meer samenhangende stadsstructuur.

Projecten en gebieden

02. Centrum Izegem

Ruimtelijke karakteristiek

Een blik op de luchtfoto laat in een oogopslag zien hoe de historische stadsstructuur door de infrastructuur van spoor, kanaal en brug is aangetast. Voor de aanleg van de brug is een deel van het station afgebroken en is de Korenmarkt als stadsplein opgeofferd aan de aanlanding van de brug. Waarna het verkeer zich door de smalle Nieuwstraat moet wringen.

Duidelijk is te zien dat de kleinschalige structuur van smalle straten en stadspleinen (Grote Markt, Melkmarkt, Korenmarkt) niet is berekend op hedendaags doorgaand verkeer.

Wat ook opvalt is dat de binnenstad nauwelijks verbonden is met het kanaal. De spoorlijn is daarvoor een serieuze barrière. De Brugstraat is vandaag nog steeds de belangrijkste route tussen kanaal en binnenstad. De kanaaloever zelf is vervolgens weinig aantrekkelijk ingericht.

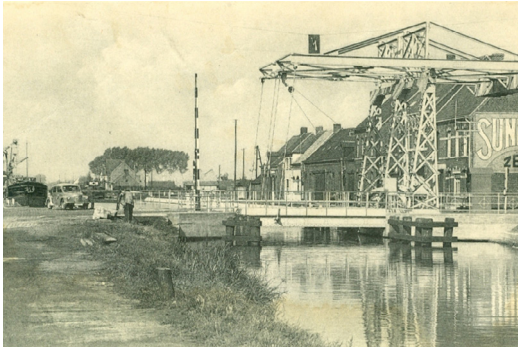
In de binnenstad en langs het kanaal dienen zich echter een aantal ontwikkelingen aan die samen kunnen bijdragen aan een sterkere stadsstructuur. Dat zijn achtereenvolgens de Dakar-site aan het kanaal, de ontwikkeling van de bouwblokken aan weerszijden van de Kruisstraat, de site waar Strobbe was gehuisvest, de site waar tot voor kort serres stonden nabij het Blauwhuis en het Blauwhuis zelf.

Temidden van deze sites ligt als sleutelproject de stationsomgeving met de genoemde verminkte Korenmarkt.

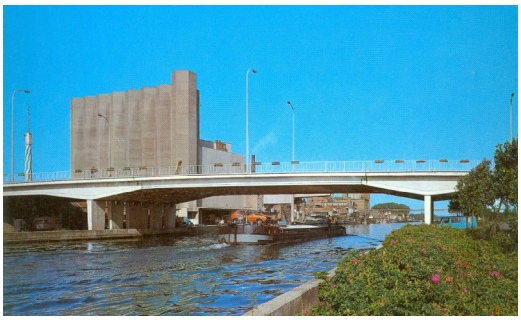
Om de kwaliteit van de binnenstad te verhogen is een aanpak van de stationsomgeving essentieel. Die raakt immers aan zowel de ruimtelijke structuur alsook aan de verkeersstructuur door het centrum. De andere opgaven kunnen hierop aanhaken.

De aanlanding van de brug heeft de Korenmarkt ernstig verminkt

Opstoppingen in de smalle straten



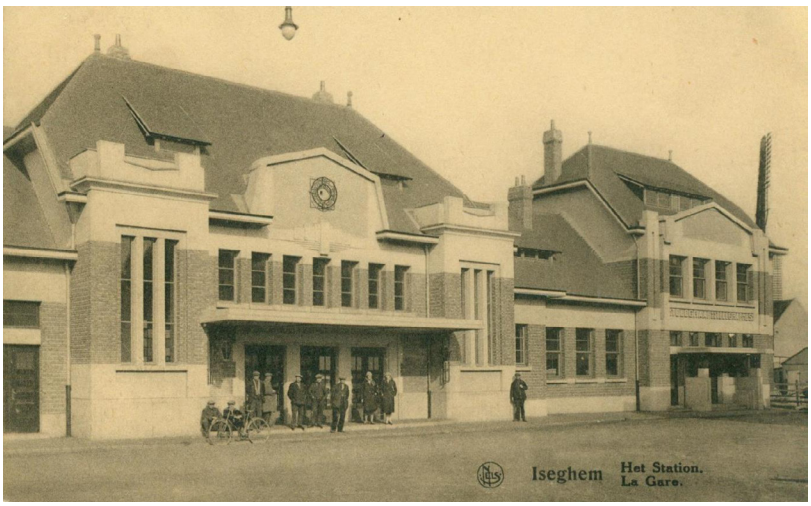
Voormalige brug over het kanaal



Nieuwe brug over het kanaal

Historische stadsstructuur centrum

Historische bebouwing langs het kanaal



Station van Izegem voor de sloop van de oostelijke vleugel

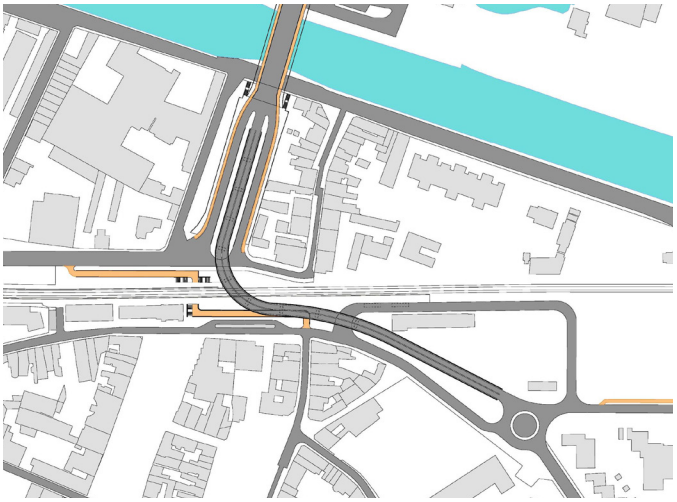
2.1 Een nieuwe stationsomgeving

De verkeersroutes rond het station en door de binnenstad zijn verre van helder. De brug in combinatie met de nauwe Nieuwstraat en de aanwezigheid van een nabijgelegen spoorwegovergang maakt dat noord-zuid autoverkeer uiteenlopende routes moet kiezen. Routes die de leefbaarheid van het centrum aantasten en op een aantal plaatsen tot files leiden in de nauwe straten. Dat gevoegd bij het trieste aanzien van de Korenmarkt maakt dat er veel gewonnen zou zijn bij een alternatief voor de huidige brug.

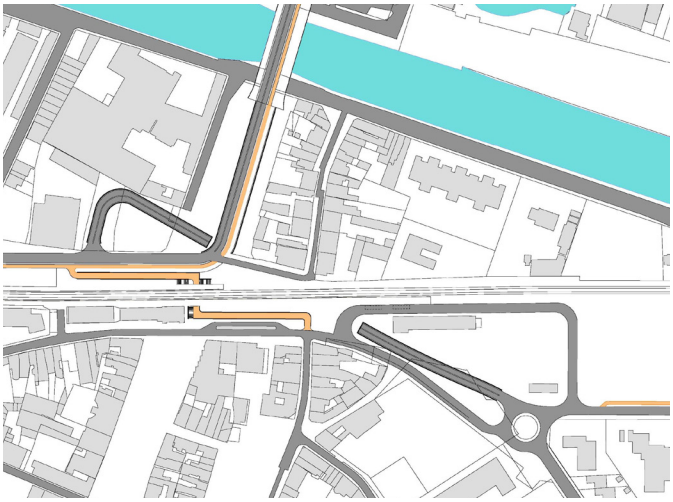
We hebben enkele varianten verkend om tot een logische structuur voor de stationsomgeving te komen. Een constante bij deze modellen is steeds de ambitie de bestaande brug niet langer op de Korenmarkt te laten landen. Bij deze zoektocht hebben we oplossingen waarbij het verkeer gelijkvloers de sporen zou kruisen omwille van veiligheidsredenen niet weerhouden. Ook planvarianten waarbij de sporen en het station ondergronds werden voorzien zijn afgevallen. Deze zouden verreweg de beste ruimtelijke condities scheppen, maar zijn voor de Stad Izegem niet te financieren en vanuit NMBS werd aangegeven dat een dergelijke investering ook voor die organisatie niet realistisch is.

Afbuigende brug

In deze variant heffen we de spoorwegovergang op en laten we de brug afbuigen naar de Dirk Martenslaan. Omdat de brug pas kan zakken na het passeren van de bovenleiding van het spoor moet deze lang hoog blijven. De brug daalt vervolgens langs het goederenstation af naar beneden. Problematisch in dit model is dat de omgeving van het goederenstation en Baertshof sterk aan kwaliteit inboeten, en dat een aanzienlijk deel van de Strobbe-site wordt ingenomen. Verkeerskundig biedt het model een oplossing voor het verkeer door de binnenstad, maar ruimtelijk wordt het probleem verplaatst van Korenmarkt naar goederenstation.



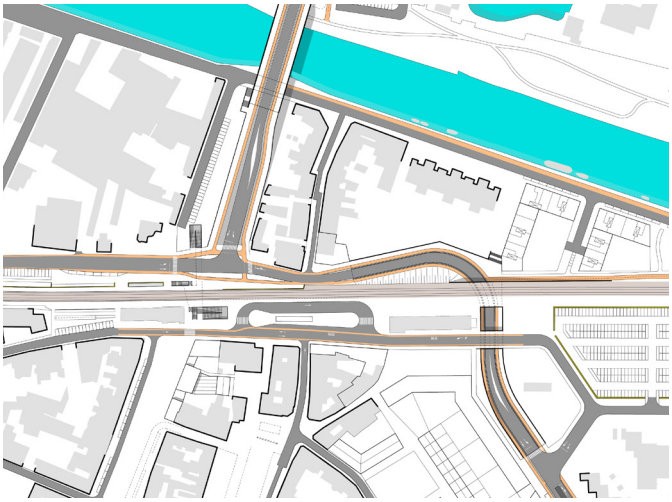
Afbuigende brug



Lange tunnel

Lange tunnel

In dit model wordt schuin onder de sporen een verkeerstunnel aangelegd. Deze verbindt de Prins Albertlaan met de Dirk Martenslaan. Ten opzichte van de brugvariant vermindert de ruimtelijke impact bij het goederenstation. De weg ligt immers verdiept en niet verhoogd. Deze oplossing vraag echter nog steeds veel ruimte bij de Strobbe-site, maar ook bij de Prins Albertlaan. Hier is de sloop van enkele panden noodzakelijk. Al met al ontstaat er weliswaar een tunnel met redelijk flauwe hellingen, maar door het sterk bochtig verloop is het een weinig overzichtelijke oplossing.



Voorkeursmodel: korte tunnel

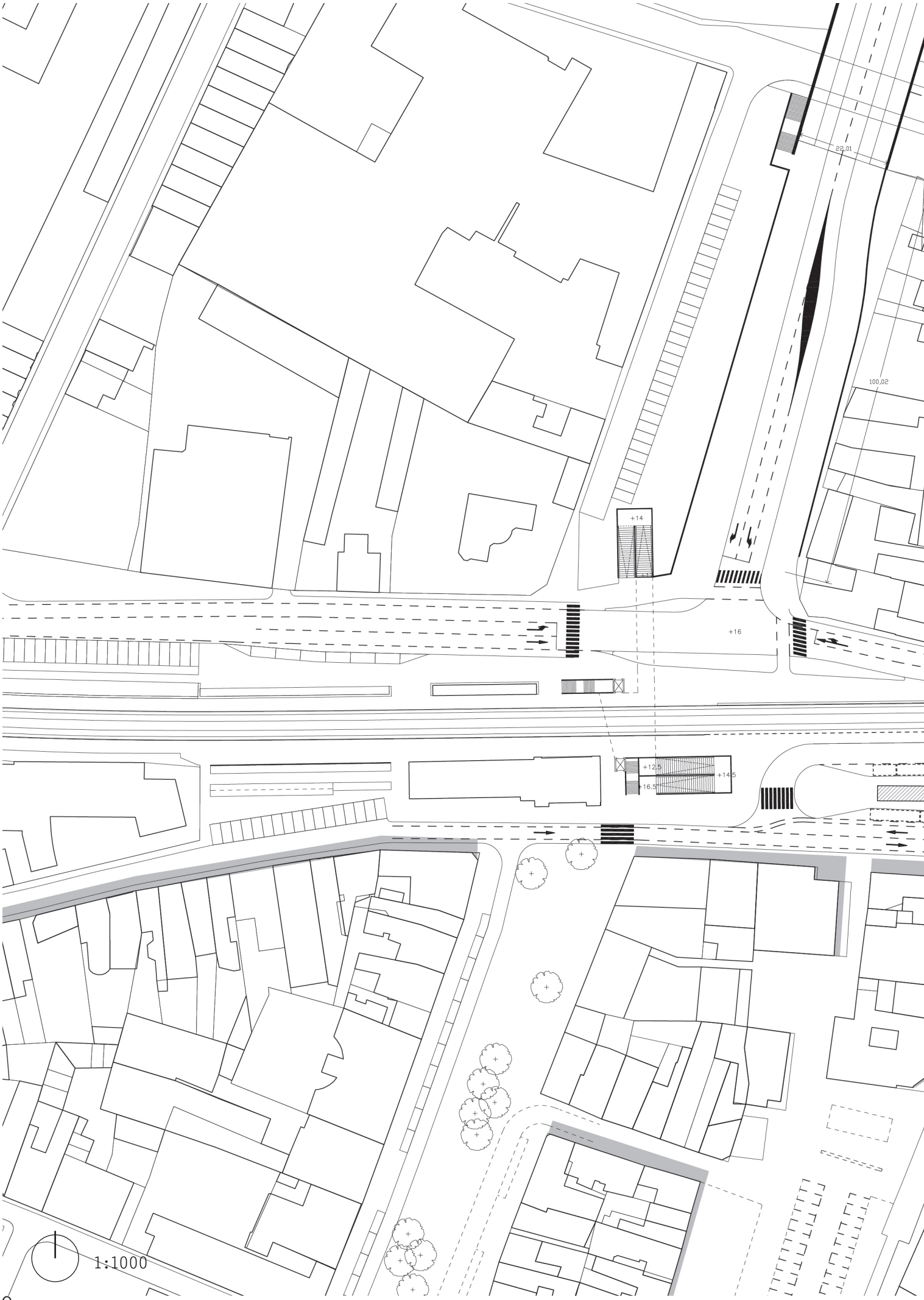
Korte tunnel

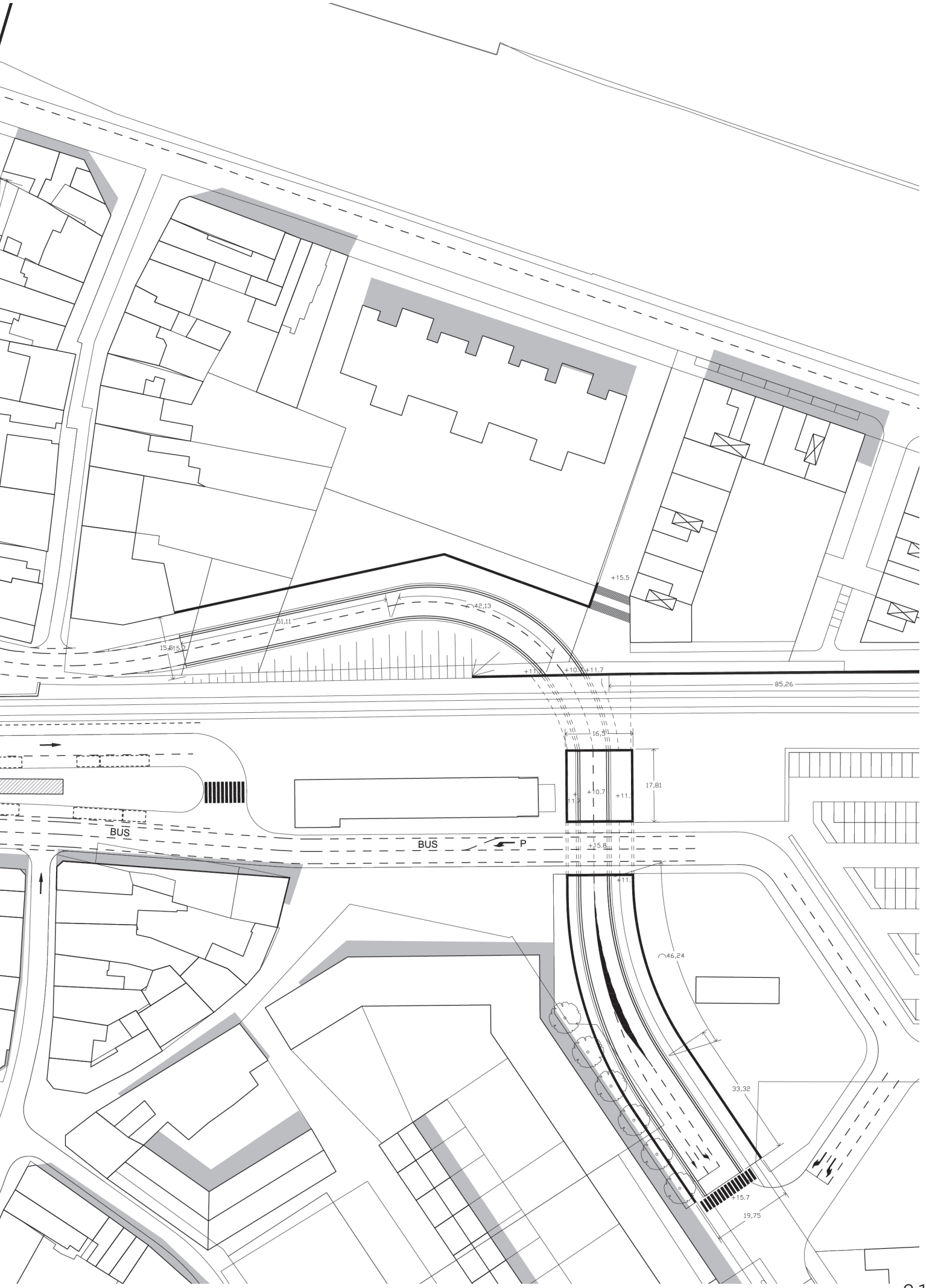
De best passende oplossing is een relatief korte tunnel. De hellingen voor de auto's zullen relatief steil zijn, voor fietsers en voetgangers niet. Deze krijgen een minder steile helling. Door een steilere helling te accepteren ontstaat de mogelijkheid de tunnel in te passen tussen de Brugstraat en de Dirk Martenslaan.

Ten opzichte van de andere twee alternatieven ontstaat een compacte oplossing die minder ruimte vraagt op het terrein van Strobbe.
Om deze tunnel aan te leggen zal er wel een deel van de woningen van de huisvestingsmaatschappij aan de Brugstraat moeten worden afgebroken. Ook het achterliggende lokaal van de jeugdbeweging zal geherlocaliseerd moeten worden.
De Stationsstraat wordt voorlangs het Goederenstation over de tunnel geleid en sluit met een t-aansluiting aan op de Dirk Martenslaan. Hiervoor zal de politiepost moeten wijken.

Op deze wijze ontstaat er een verkeersstructuur die de hoofdstroom van het verkeer afleidt langs de rand van de binnenstad. Tegelijkertijd blijft de binnenstadsring zeer direct verbonden met de brug en de Dirk Martenslaan waarmee de toegankelijkheid van het centrum wordt gewaarborgd.

Onderdeel van het ontwerp is een extra toegang voor fietsers en voetgangers vanuit de tunnel naar de kanaalzone. Het isolement van de bouwplannen aan het kanaal wordt hiermee verminderd. Een nieuw fietspad parallel aan het spoor zal vanaf de tunnel richting Ingelmunster voeren.


22,01
100,02
+14
+16
+12,5
+14,5
+16,5
1:1000


+15.5
42,13
51,11
15,41
15,5
+11.7
85,26
16,31
17,81
+10.7
BUS
BUS
P
+15.8
46,24
33,32
+15.7
19,75

Het station

Na sloop van de brug kan ook het station zelf worden aangepakt. Onderdeel van het voorstel is om de bestaande voetgangerstunnel te vervangen door een ruimere tunnel die wordt verlengd tot aan de Vaartstraat. De toegangen tot de tunnel worden geschikt gemaakt om met de fiets aan de hand de tunnel in te gaan. Hiermee wordt de fijnmazigheid van fietsverbindingen tussen binnenstad en kanaalzone behouden, ondanks de afbraak van de brug en het sluiten van de spoorwegovergang in de Brugstraat.
Nieuw te bouwen overkappingen geven de tunneltoegangen kwaliteit en herstellen het beeld van het stationscomplex.

Busstation

Het busstation kan worden aangelegd tussen het station en het goederenstation. Door het de vorm van een eilandperron te geven kunnen bussen keren aan het busstation. Hiermee ontstaat een flexibele opstelling die vanuit diverse richtingen is te bereiken.

De Korenmarkt

Met het afbreken van de brug en het herstellen van het stationscomplex kan de historische ruimte van de Korenmarkt worden hersteld. Samen met de Melkmarkt en de Grote Markt vormt het een reeks aan prachtige stadsruimtes. Na afbraak van de brug zou ter plaatse van de bibliotheek de gevel meer naar voren kunnen worden geplaatst conform de vroegere bebouwingsopzet. Er kan dan tegenover het station een prachtig stadsproject worden ontwikkeld dat samen met de Korenmarkt een kwaliteitsvolle stadsentree vormt.

Baertshof

Het bouwblok tussen Baertshof en Brugstraat zou bij herontwikkeling aan de zijde van het toekomstig busstation een nieuwe gevellijn moeten krijgen die bijdraagt aan de kwaliteit van deze publieke ruimte. Ook de zijde van de Baertshof vraagt om een kwaliteitsvollere invulling. Deze kan aansluiten op de herontwikkeling van de Strobbe-site.

Impressie Korenmarkt met nieuwe bebouwingsopzet

Noordzijde van het station met de aanlanding van de brug over het kanaal

Noordzijde station

Impressie spoortunnelontwerp

Stationsomgeving in ruimere context

2.2 Strobbe-site en omstreken

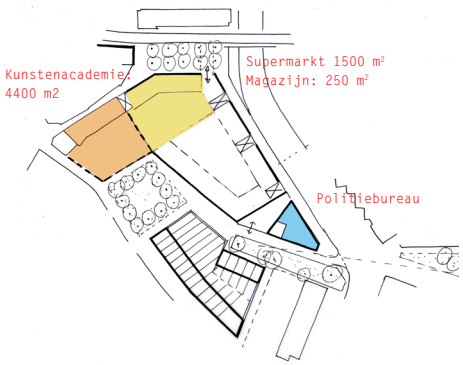
De Strobbe-site is voor de ontwikkeling van de stationsomgeving van groot belang. Niet alleen is een gedeelte van het terrein langs de Dirk Martenslaan benodigd voor de aanleg van de nieuwe tunnel, ook ontstaan er programmatische kansen voor het centrum.
We stellen voor de gehele site langs de Kasteelstraat als een project te ontwikkelen.
De afmetingen van het terrein laten het toe een bouwblok te ontwikkelen met uiteenlopende invullingen en te voorzien in een openbare autovrije route die de verschillende onderdelen verbindt.

Ontwerpmatige verkenningen tonen aan dat er bijvoorbeeld voorzien kan worden in een publieke parking, appartementen, stadswoningen en publieke functies. Door een combinatie van nieuwbouw en renovatie kan er een gevarieerd binnenstedelijk project ontstaan dat de Grote Markt verbindt met de oostzijde van de binnenstad.

Het gedeelte dat gelegen is tegenover het goederenstation biedt ruimte voor een stadsplein aan de centrumring. Tezamen met de ontwikkeling van Baertshof kan hier een stedelijke ruimte ontstaan waaraan op de Strobbe-site bijvoorbeeld een supermarkt kan worden ontwikkeld.
In combinatie met de publieke parking kan dit een belangrijke trekker worden voor het centrum.

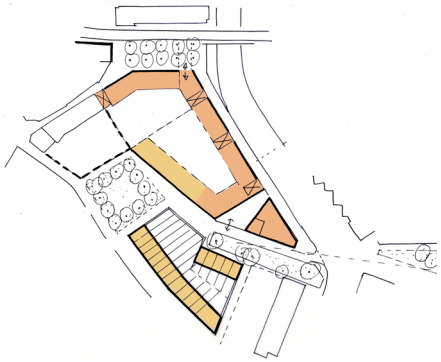
Hoekpanden Strobbe-site richting de Markt

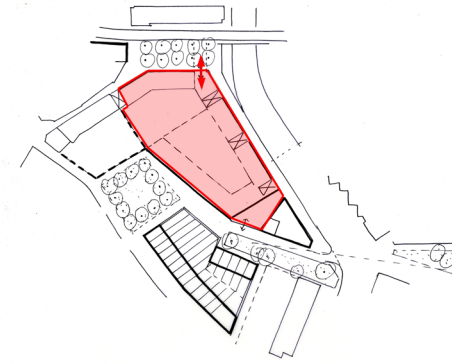
kasteelstraat met groen ingericht parkeerterrein

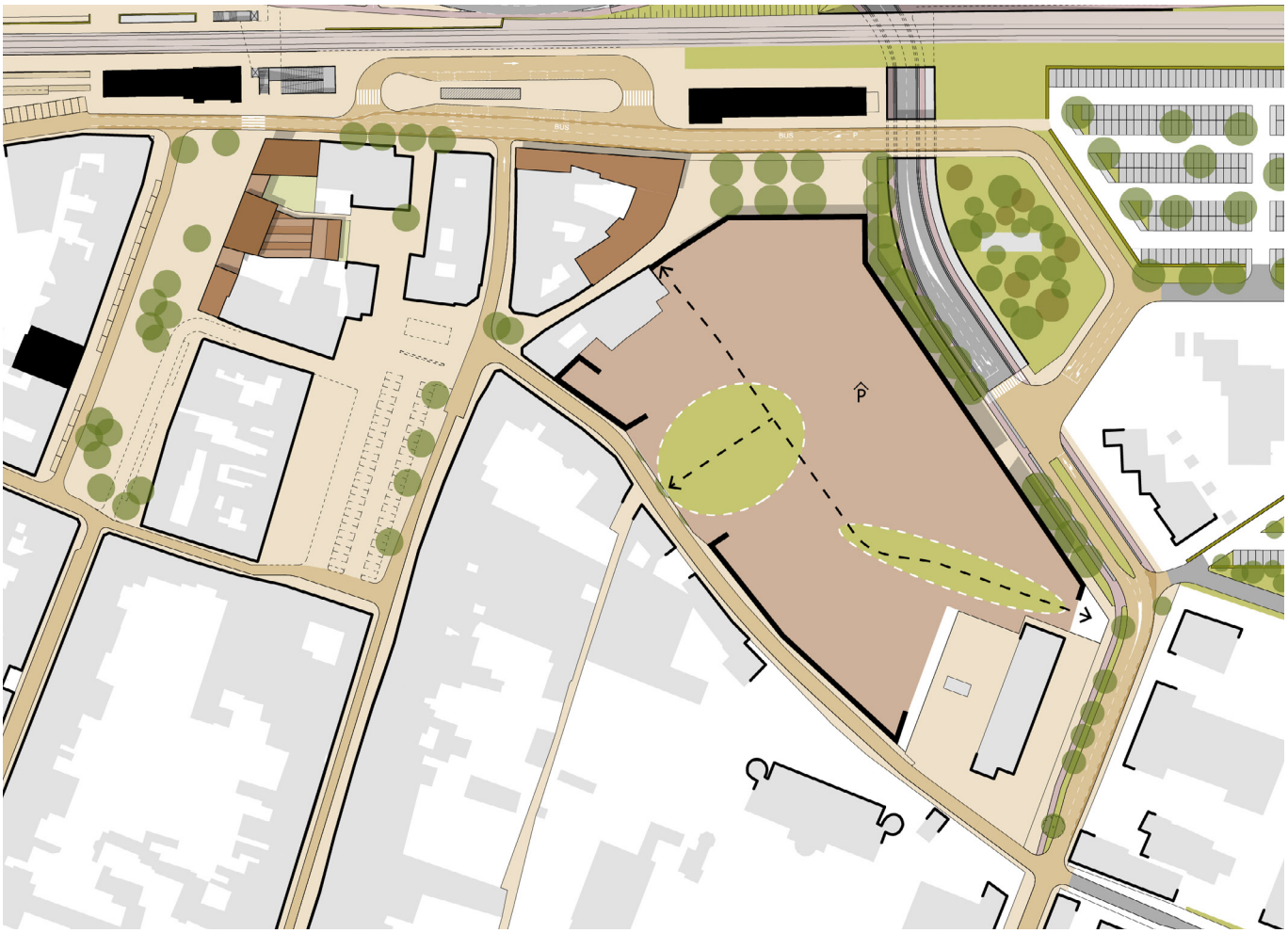


Invulling van programma

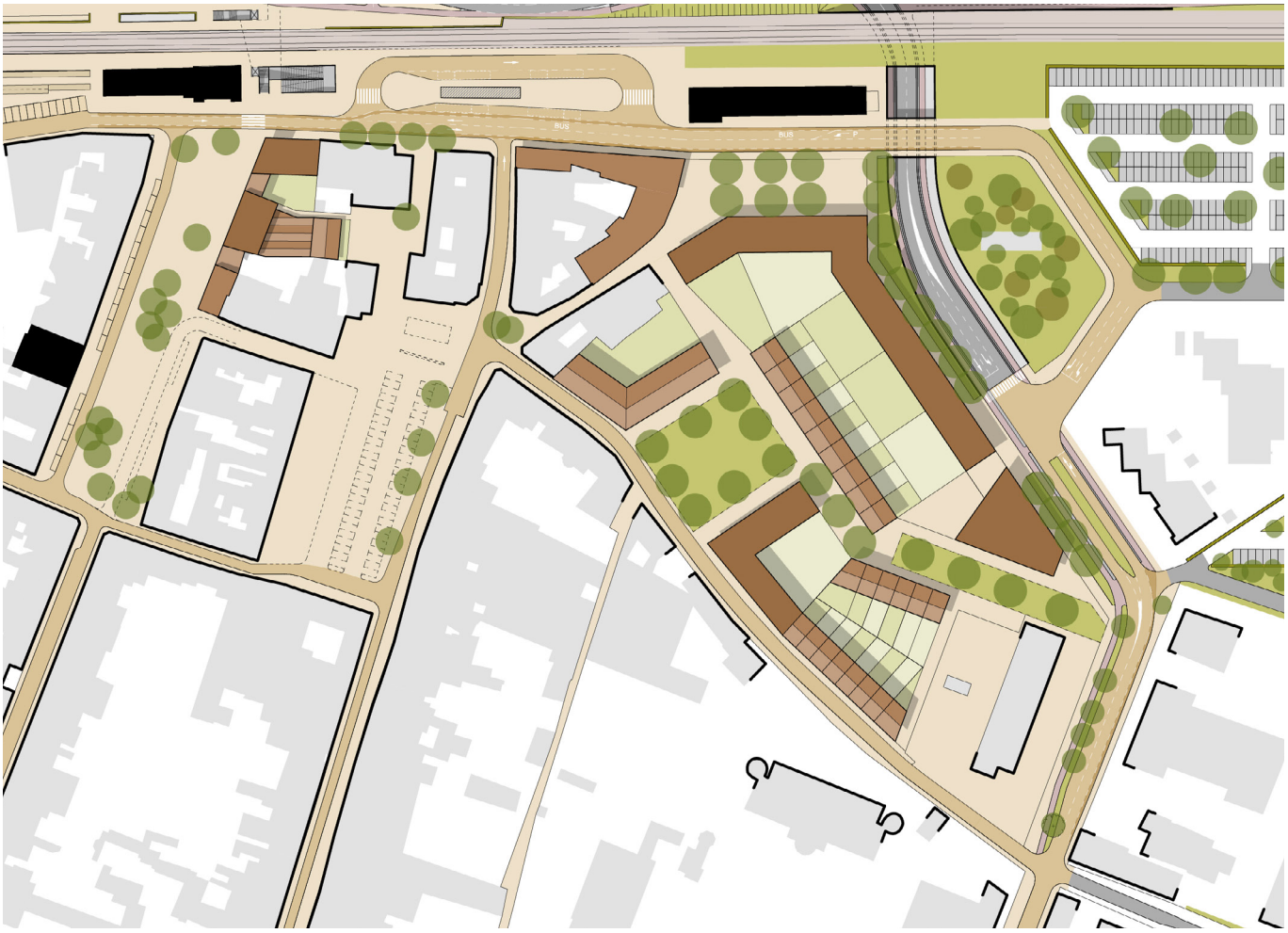
Indeling van de groene ruimtes


Woningtypologie


Ondergrondse publieke parking



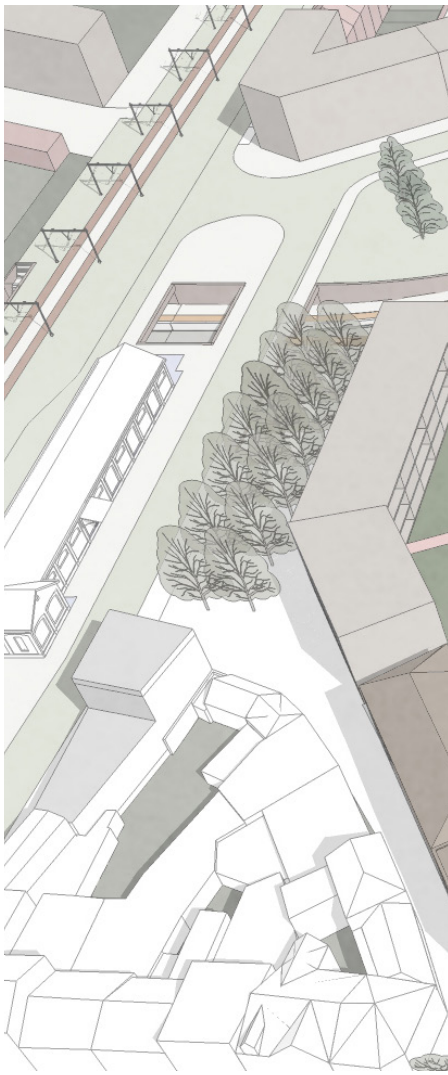
Essentiekaart Strobbe-site

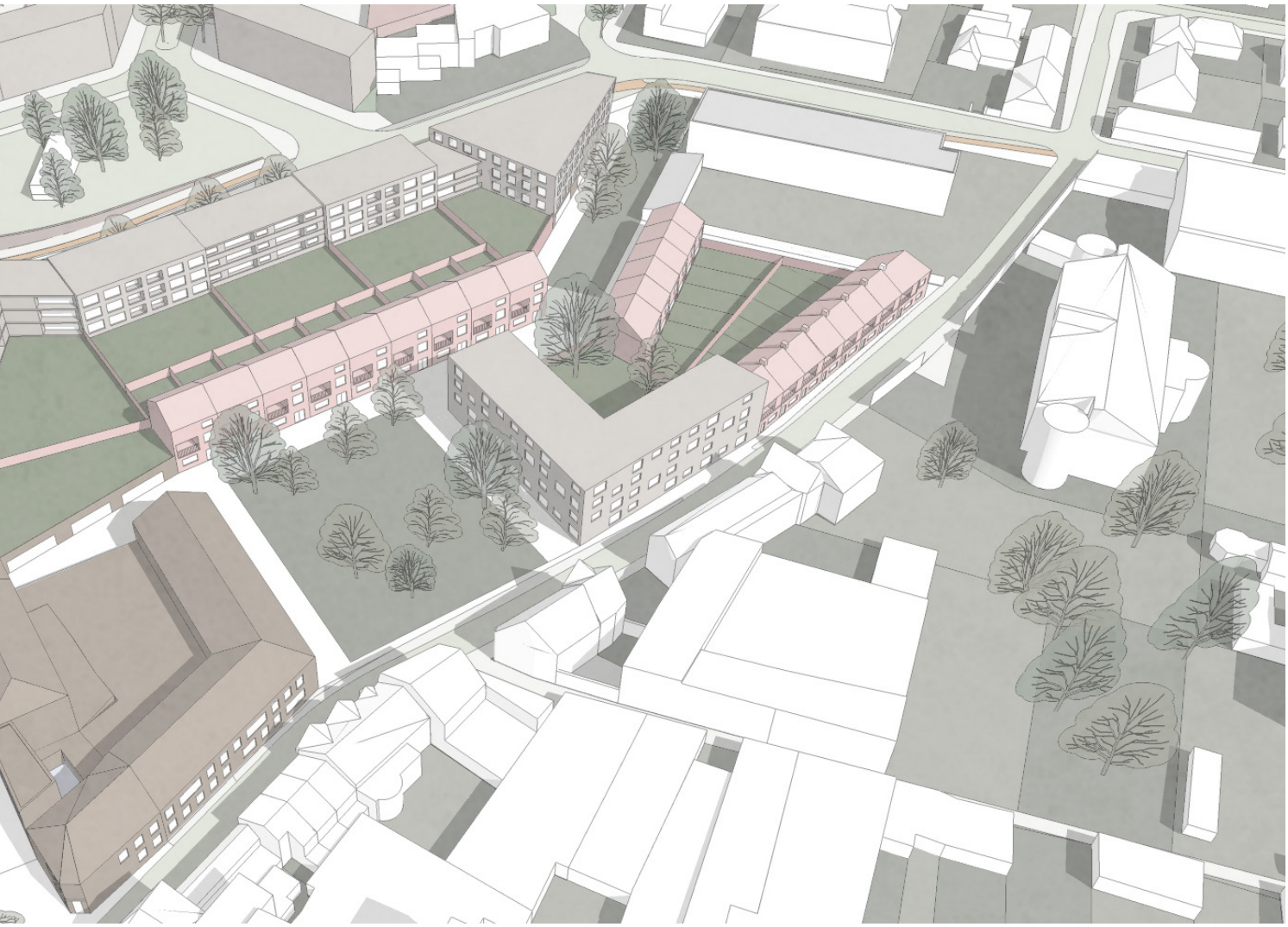


Mogelijke invulling van het bouwblok

Groene omgeving aan de kasteelstraat

Groene schakel tussen Strobbe en park Blauwhuis





Strobbe-site als dorp-stedelijk bouwblok

2.3 Scheldeman-site en Blauwhuis

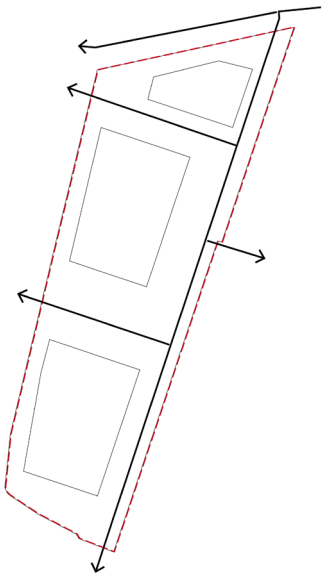
Daar waar de Strobbe-site onderdeel kan worden van de compacte binnenstad zetten we hier in op het benutten van de groene landschappelijke kwaliteiten.
Dat doen we in eerste instantie door het openbaar maken van het terrein van het Blauwhuis. Hiermee krijgt Izegem in een keer een stadspark van formaat erbij, direct naast de binnenstad.
Om dit nieuwe stadspark toegankelijk te maken vanuit de binnenstad is het van belang de Kasteelstraat en de site van de voormalig serres van Scheldeman mee op te nemen in een samenbindende planstructuur.

We stellen daarom voor om op de Scheldeman-site een structuur van openbare wandelpaden aan te leggen die een schakel vormen tussen binnenstad en Blauwhuis. De site wordt daarmee al mee onderdeel van het landgoed. Om deze landschappelijke kwaliteit verder te benadrukken wordt ook het watersysteem op het landgoed uitgebreid met een brede gracht die rondom de Scheldeman-site loopt. Op de site zelf is ruimte voor de ontwikkeling van twee compacte private woonenclaves. Hierin kunnen appartementen en woningen ontwikkeld worden rond een collectieve hof. Het parkeren is óf verdiept onder de hof gesitueerd, óf direct naast de bebouwingsenclave in een compact parkeerterrein. Nabij het kanaal zien we mogelijkheden om een bescheiden woontoren te ontwikkelen.

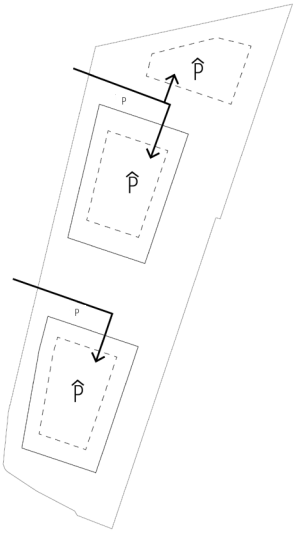
De Kasteelstraat ten slotte zou weer verbonden kunnen raken met de Kasteelwijk aan de andere zijde van het landgoed.

Op deze wijze wordt vormgegeven aan een samenhangende structuur van routes en openbare ruimtes en wordt het groen in de stad –via de autovrije Strobbe-site- verbonden met de binnenstad.

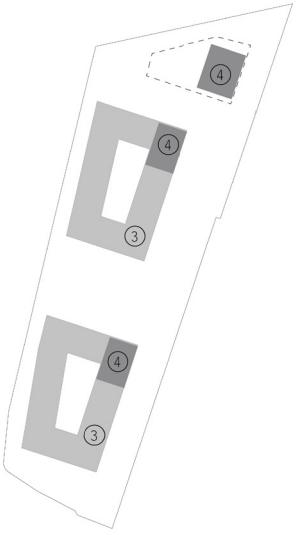
Bijgaande tekeningen tonen de inrichtingsprincipes.



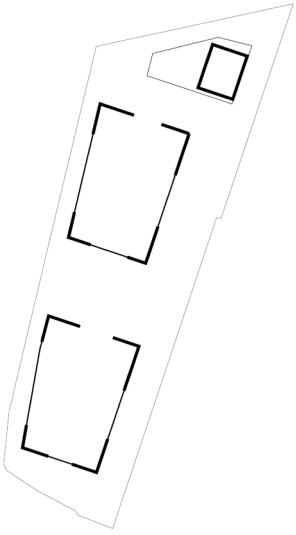
Openbare wandelroutes



Parkeren

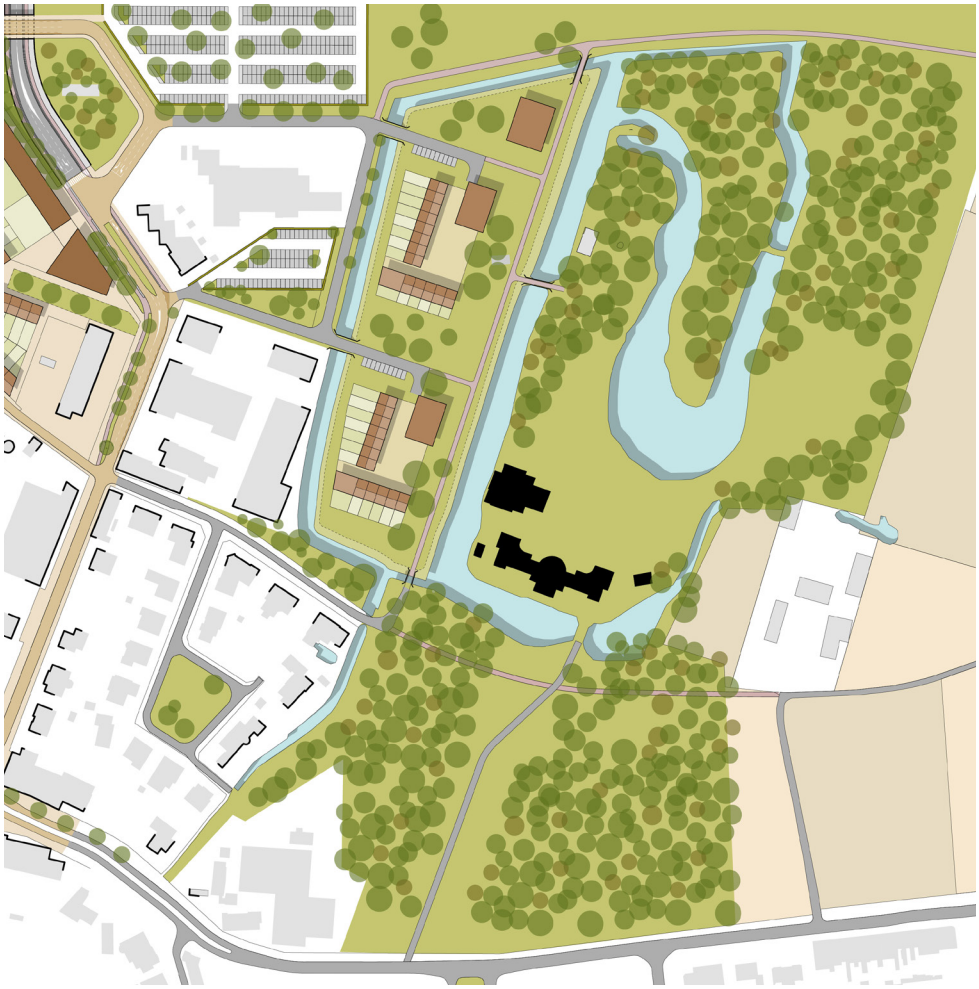


Bouwlagen



Bebouwingscontouren

Essentiekaart Scheldeman-site



Mogelijke invulling van de woonenclaves

Door een samenhangend stelsel van routes en groene openbare ruimtes raakt het Blauwhuis verbonden met de binnenstad.

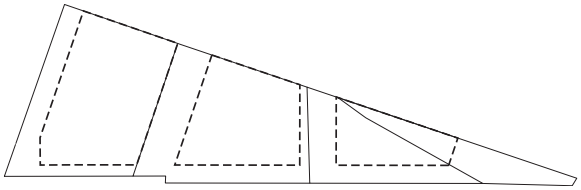
2.4 Dakar-site

Het spoor en de industriezone langs het kanaal heeft de kern van Izegem steeds meer losgesneden van het kanaal. Eigenlijk is er alleen ter plaatse van de Brugstraat enige bebouwing die direct aan het water is gelegen. Rekening houdend met de beoogde tunnel onder het spoor is er echter een mogelijkheid om de braakliggende delen van de Dakar-site te ontwikkelen en een aangename stadskade aan te leggen.

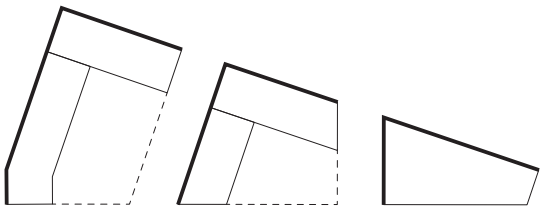
De ontwikkeling zal gefaseerd verlopen. Geleidelijk aan zal er een stoer bebouwingsfront ontstaan aan de kade. De gebouwen grenzen direct aan de straat langs het kanaal. Tussen de gebouwen door lopen verbindingen naar het fietspad langs het spoor dat aansluit op de nieuwe tunnel.
De bebouwingsopzet bestaat daarmee uit drie duidelijk begrensde complexen. Het parkeren wordt inpandig opgelost onder een verhoogd gelegen binnentuin.

De verbindingen met de binnenstad zijn de nieuwe verkeerstunnel en de stationstunnel. Deze bieden routes via de Vaartstraat, Brugstraat en Dirk Martenslaan.

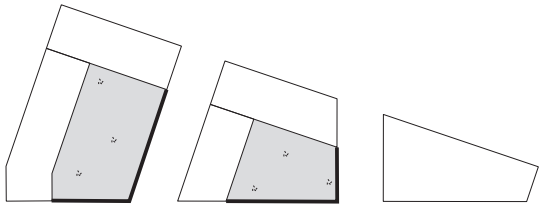
Woonbebouwing langs het kanaal ter hoogte van de Brugstraat



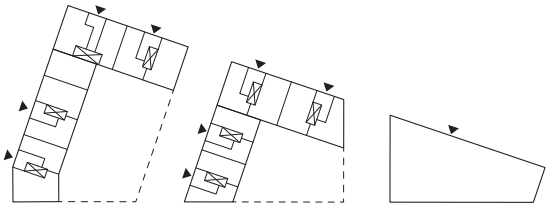
Drie blokken



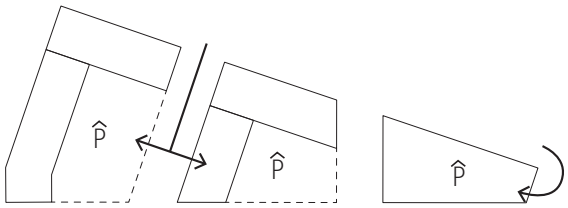
L-vormige gebouwen, rooilijnen lopen door langs het kanaal en de doorsteken



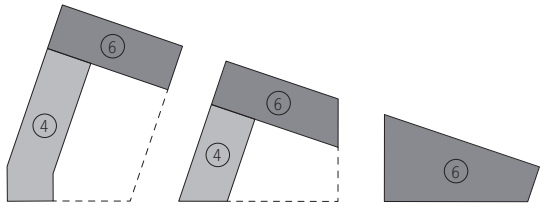
Uniforme erfafscheidingen van de daktuinen



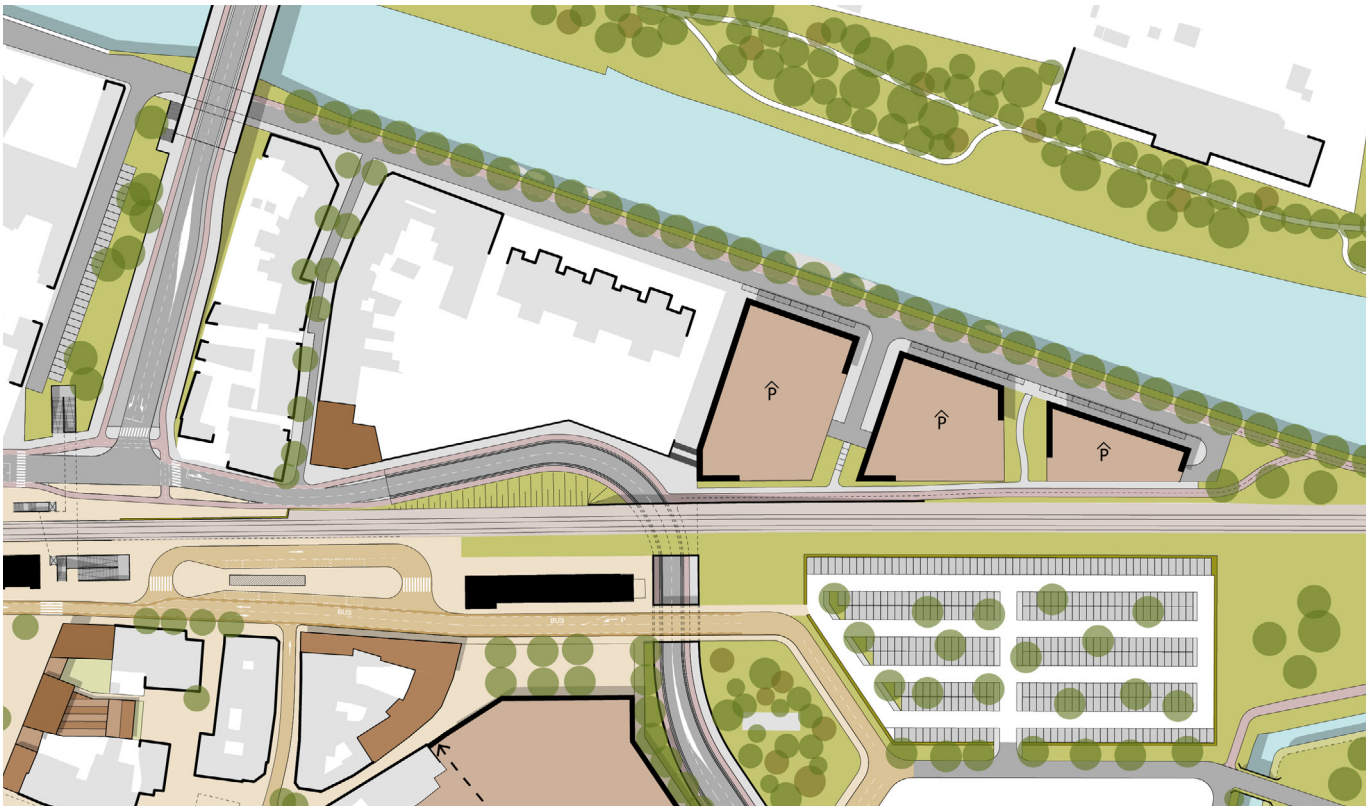
Entrees en ontsluiting



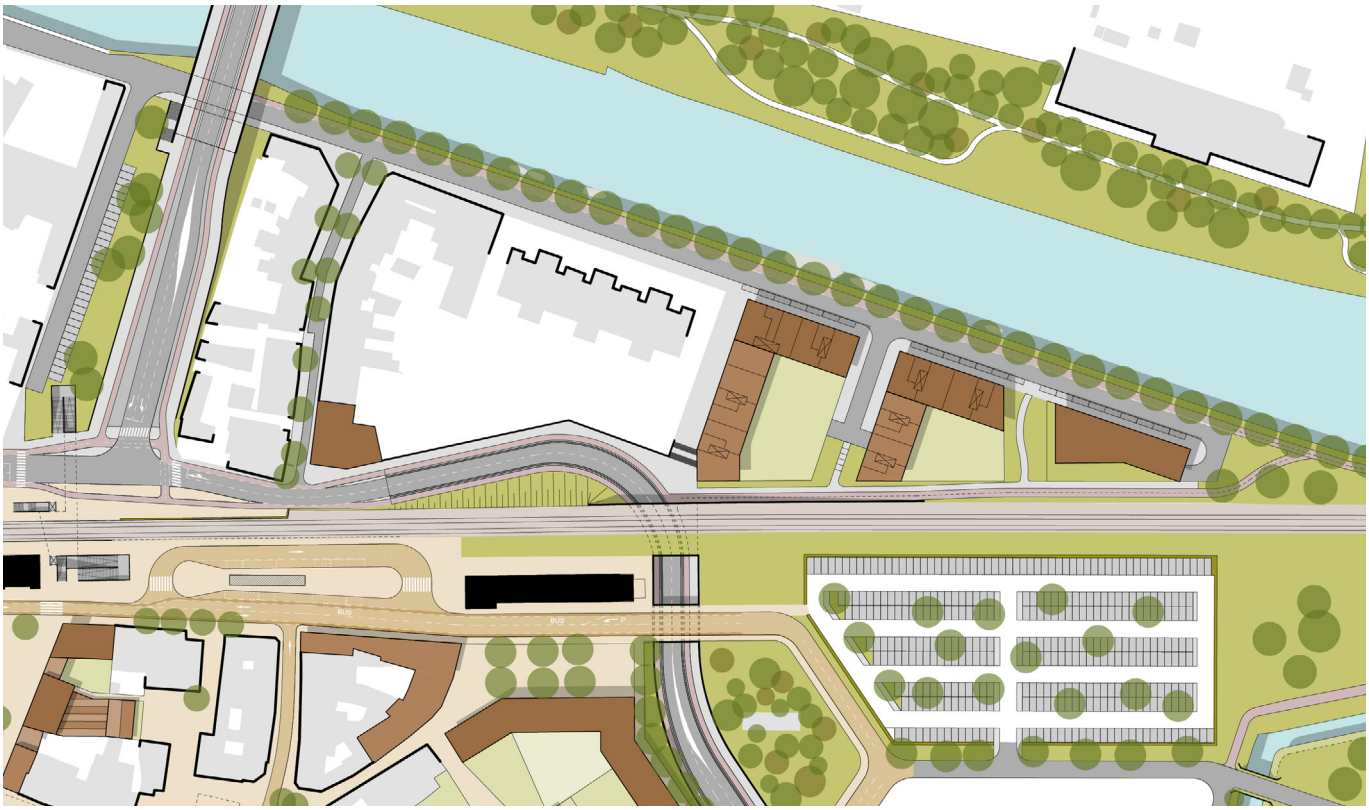
Gebouwd parkeren binnen het blok



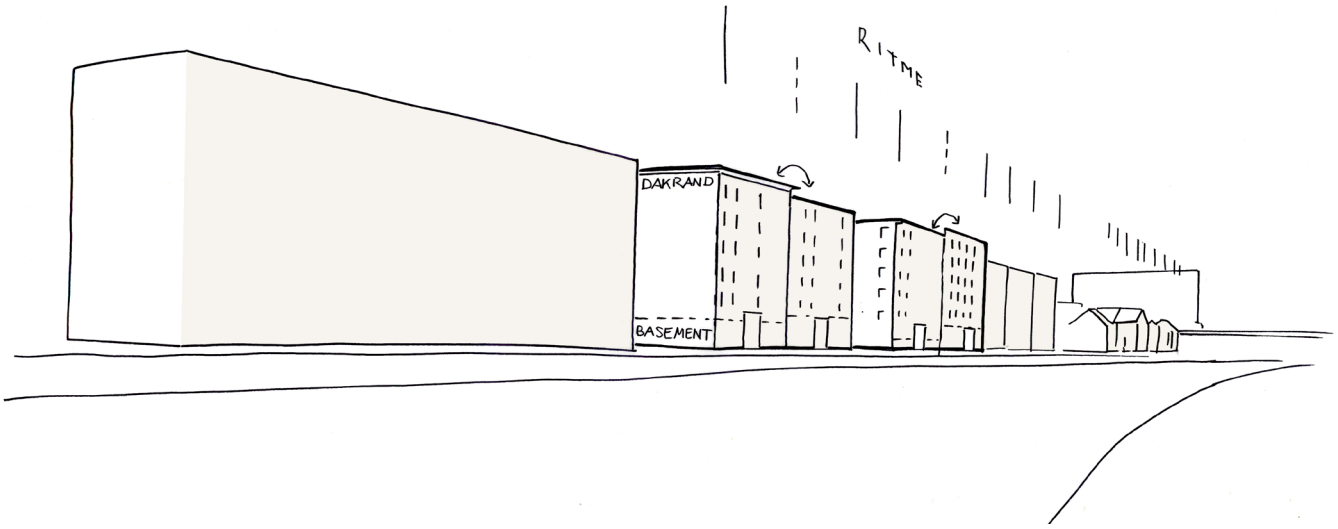
maximaal aantal bouwlagen



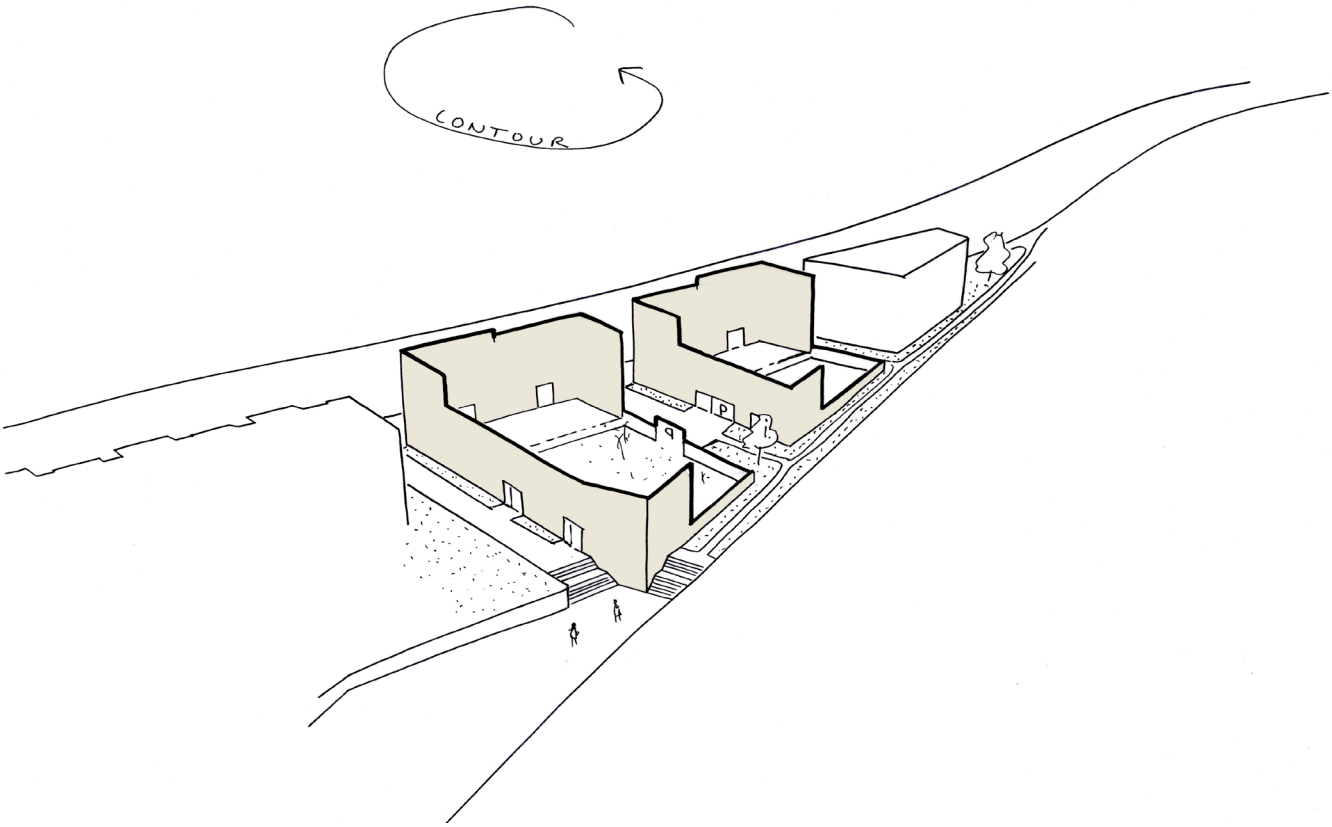
Essentiekaart Dakar-site



Mogelijke bebouwingsopzet



Ritme in de gevelwand langs het kanaal



Rondgaande bebouwingscontrour

2.5 Kruisstraat en omstreken

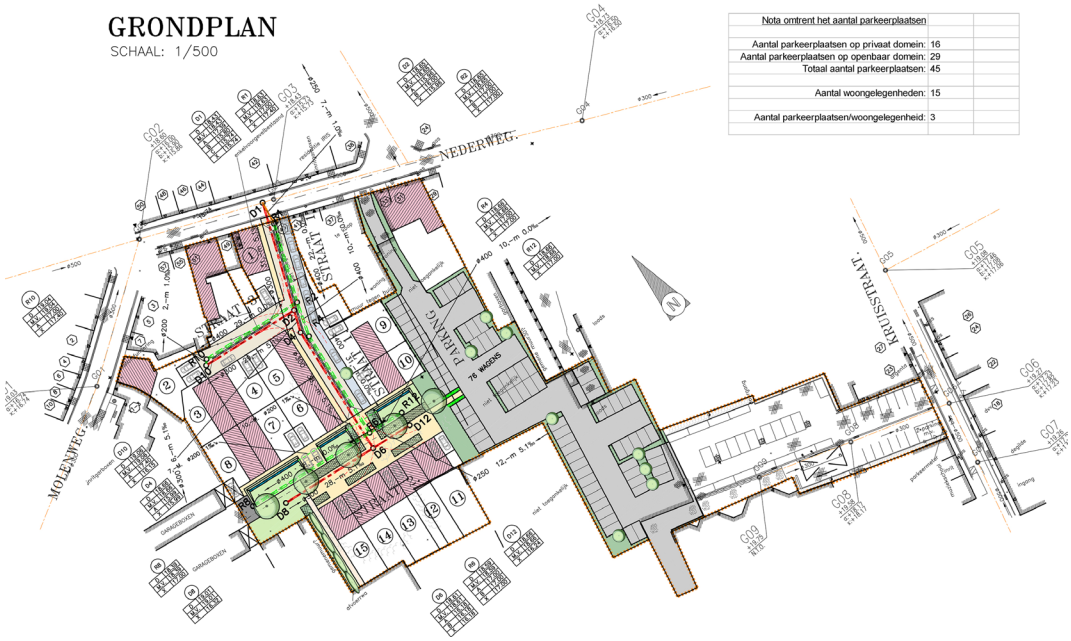
Aan weerszijden van de Kruisstraat zijn twee grote bouwblokken gelegen. Bij beide blokken worden de binnenterreinen deels benut als parkeerterrein. Daarnaast bieden de terreinen via poorten en onderbrekingen in de straatwanden een informele looproute van de auto naar de binnenstad.

De kwaliteit van deze twee blokken is echter niet hoog, terwijl de parkeerterreinen voor de binnenstad wel van belang zijn.
In het blok ten westen van de Kruisstraat ligt nog een woonontwikkeling te wachten op uitvoering (Lavani) en is de muziekacademie gevestigd.

We stellen voor deze bouwblokken een meer integrale ontwikkeling voor. Een aanpak waarin er dankzij woonontwikkeling vorm wordt gegeven aan een fraaie openbare route door de bouwblokken, en waarbij het parkeren op een kwaliteitsvollere wijze wordt georganiseerd.
Het gebouwdeel van de academie aan de Kruisstraat zou bijvoorbeeld kunnen worden herontwikkeld tot appartementen, terwijl een parking ruimte vrijmaakt voor een binnenstedelijk woonhof.

Parkeerterrein ten oosten van de Kruisstraat

Parkeerterrein ten westen van de Kruisstraat



Woonontwikkeling Lavani

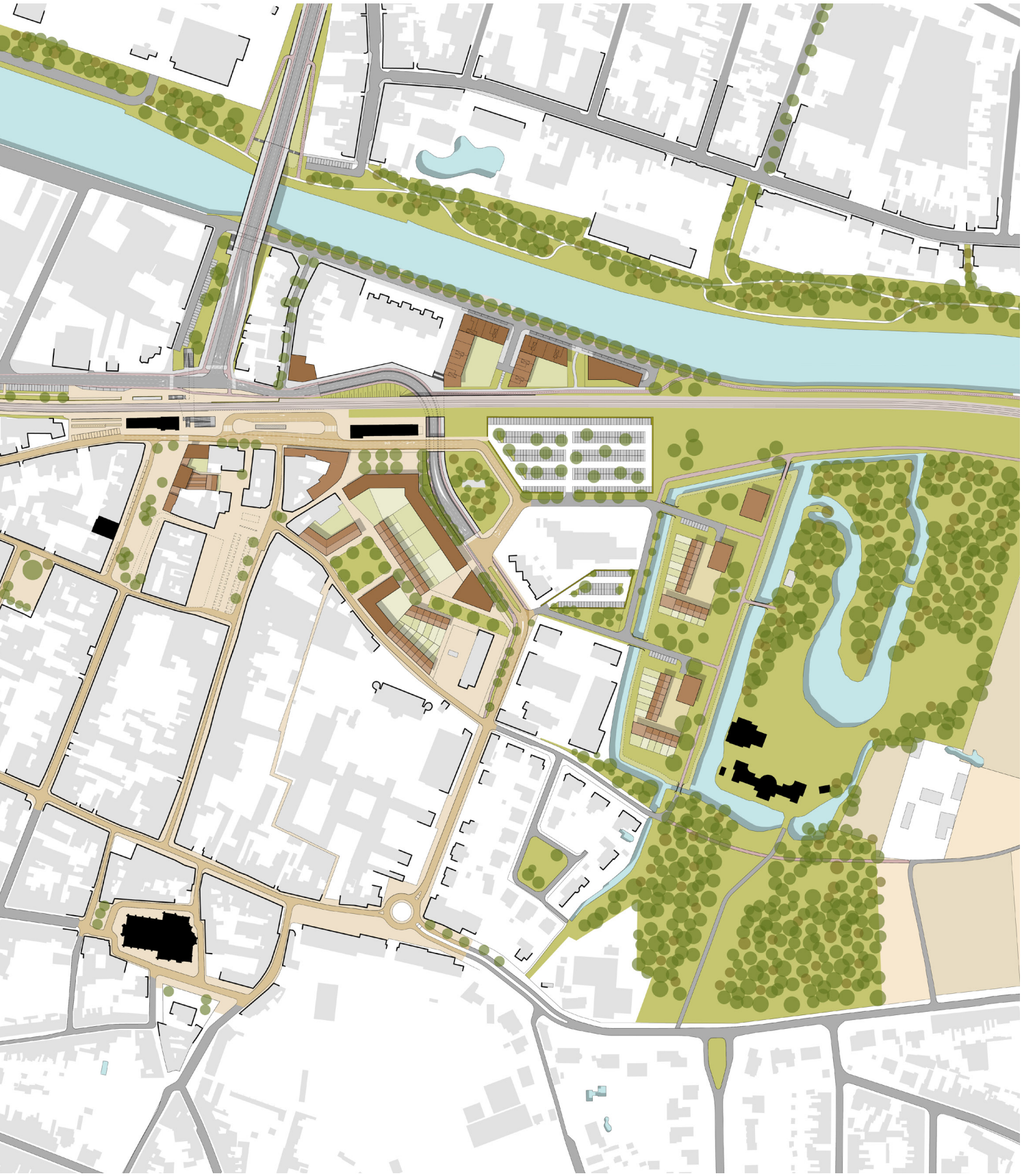
Essentiekaart

Mogelijke invulling van het binnenstedelijk woonhof

2.6 Samenvattend beeld

Met deze reeks aan binnenstadsopgaves schetsen we een perspectief hoe een vernieuwde stationsomgeving en de diverse onderbenutte terreinen samen aan een krachtig stadscentrum kunnen bijdragen.
In dit toekomstbeeld zijn de diverse projecten steeds ingezet om de kwaliteit van het grotere geheel vooruit te helpen. Dit gebeurt bijvoorbeeld door nieuwe routes te laten ontstaan waarmee de rijkdom aan mooie plekken verbonden raakt. Door deze opgaven steeds zorgvuldig in te weven in de bestaande stadsstructuur worden bestaande kwaliteiten gekoesterd en nieuwe kansen ontwikkeld.

Het overzichtsbeeld toont de beoogde samenhang in de binnenstad.



2.7 Een kralensnoer van publieke plekken en stadsdiensten

Parallel aan de ontwikkeling van de ruimtelijke visie 2030 werd door de stad een denkoefening gemaakt over de toekomstige locaties van de diverse stadsdiensten.
Het overwegen van de verhuis van een aantal diensten komt voor een deel voort uit noodzaak en voor deel uit opportuniteit.

Uit noodzaak

Binnen de plannen van visie 2030 zijn serieuze ingrepen voorzien in de omgeving van de site "Strobbe" waardoor de huisvestingsdienst en de politie hun gebouwen zien verdwijnen.
Daarnaast brengt de fusie van de stedelijke academie voor muziek en woord en de academie voor schone kunsten tot één kunstacademie met zich mee dat deze beide afdelingen beter samen worden gebracht in een één gebouw, zodat de samenwerking van de diverse richtingen een vanzelfsprekendheid wordt.

Opportuniteit

De combinatie van kunstacademie met bibliotheek en archief kan zowel inhoudelijke als praktisch een meerwaarde opleveren. Zowel de bibliotheek als het archief kunnen nog wel een tijdje blijven waar ze nu zijn, maar de kans om deze diensten te bundelen kan nu aangegrepen worden.

Met het publiek maken van het park van kasteel Blauwhuis verwerft de stad ook het kasteel zelf. Dit beschermde kasteel heeft dringend een renovatie nodig. Het verwerven van het park zonder het verwerven van het kasteel is geen optie. Dus de keuze om het park publiek te maken zorgt er voor de stad een functie in het kasteel moet onderbrengen. De enige stedelijke functie die compatibel is met de structuur van het kasteel (eventueel een beperkte nieuwbouw) is het stedelijke administratief centrum (de huidige diensten van het stadhuis).

Door een optelsom van al deze argumenten en mogelijkheden komt de stad tot de volgende clustering van stedelijke diensten:
Kasteel Blauwhuis: Stedelijke administratie
Site Strobbe: kunstacademie, bibliotheek & archief
Huidig stadhuis: publieke functies zoals bijv. post, vredegerecht, ….

Met deze verhuis ontstaat ruimte om de twee academies nabij de Kruisstraat en de Bibliotheek te verkopen of te herontwikkelen. De beoogde stadsstructuur biedt daarvoor kwaliteitsvolle condities. Maar ook kan op deze manier programmatisch inhoud worden gegeven aan de diverse projecten en zal de stad mee vormgeven aan een kwalitatieve invulling van de sites.

Stadhuis Izegem

Huidige stadsbibliotheek Izegem

Huidig onderkomen van de Muziekacademie

Strobbe-site

kasteel Blauwhuis

2.8 Openbare ruimte

De straten in het centrum zijn smal. De huidige situatie waarin er veel verkeer van en naar de brug door het centrum gaat heeft daardoor een grote invloed op de kwaliteit van de openbare ruimte in de binnenstad. Daar komt bij dat er tot op heden is gepoogd alle verkeerssoorten en parkeerplaatsen te verenigen in de smalle straten. In enkele straten betekent dit zelfs voor fietsers eenrichtingsverkeer. Het is daardoor niet comfortabel om door het centrum te dwalen.

We bepleiten daarom een andere balans in de inrichting van de centrumstraten. De meest directe ruimtewinst die in de straatruimte gehaald kan worden is het opheffen van de parkeerplaatsen in de straten. Dit levert direct 2 meter extra breedte op die ten goede kan komen aan wandelaars en fietsers.

Mogelijke fasering in de herinrichting van de centrumstraten

Kruisstraat, bredere trottoirs en meer ruimte voor de fietser.

Stationsstraat, parkeren vervalt t.b.v. bredere trottoirs en meer ruimte voor de fietser

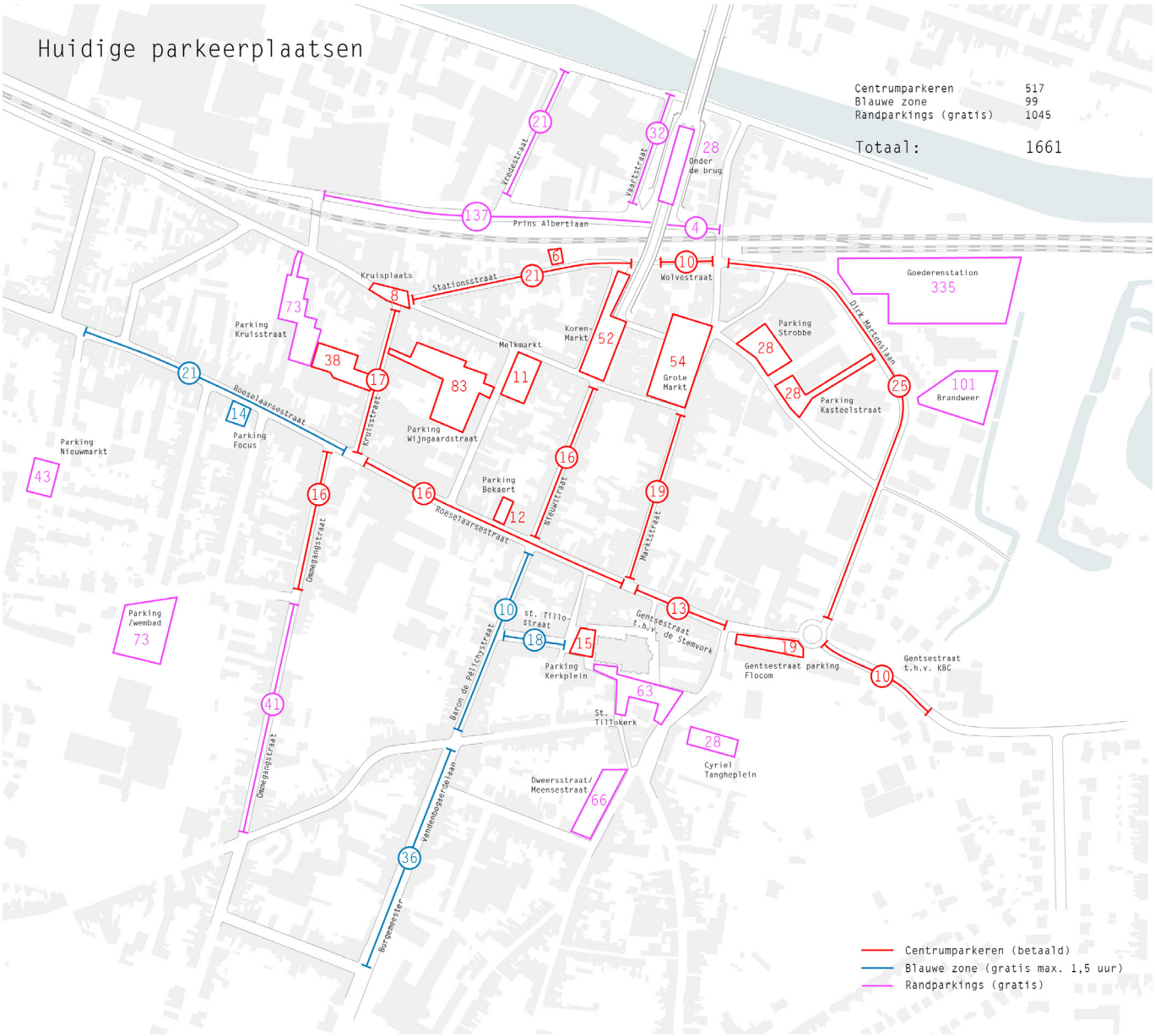
Marktstraat, parkeren vervalt t.b.v. bredere trottoirs en meer ruimte voor de fietser

Als alternatief voor deze parkeerplaatsen zou ruimte moeten worden gevonden binnen de diepe bouwblokken, in nieuwbouwprojecten en in enkele publieke parkings.

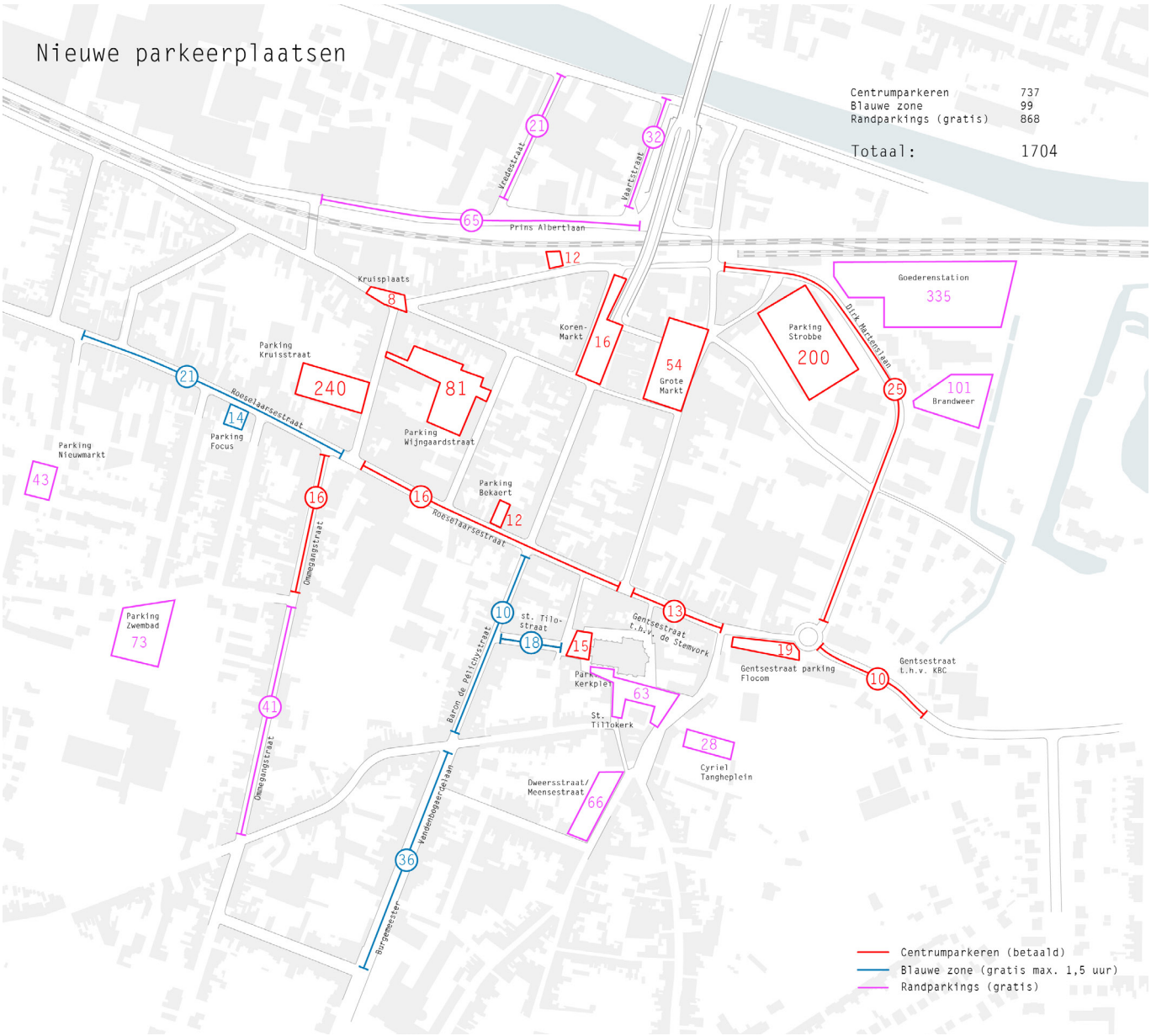
Vanzelfsprekend zal dit maatwerkoplossingen vragen voor bijvoorbeeld mindervaliden en zal er op enkele plekken vraag zijn naar de mogelijkheid kort te parkeren.

De kaarten tonen een denkoefening hoe zonder verlies aan parkeerplaatsen de straten parkeervrij gemaakt kunnen worden.

Niet alleen de indeling van de straten, ook het aanzien kan sterk verbeteren door mooie materialen en een zorgvuldige detaillering toe te passen. In navolging van de heraanleg van de Roeselarestraat en de Marktstraat zouden ook de andere centrumstraten op een hoger niveau gebracht kunnen worden. Er ontstaat dan een samenhangende 'grondtoon' in het centrum van de stad die de historische kwaliteit ondersteunt.



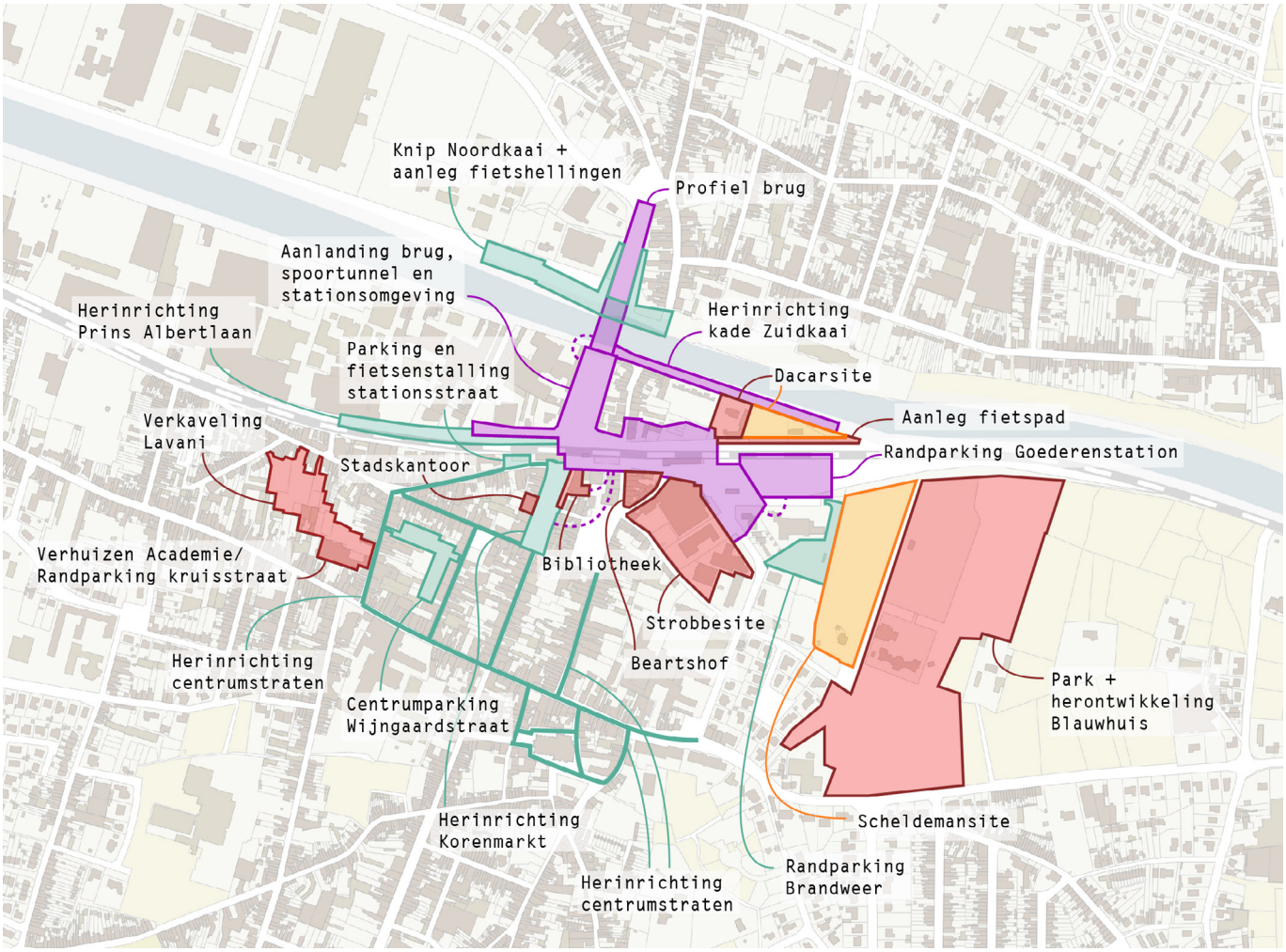
De recente heraanleg van de Roeselarestraat is een goed voorbeeld van mooie materialen en zorgvuldige detailering



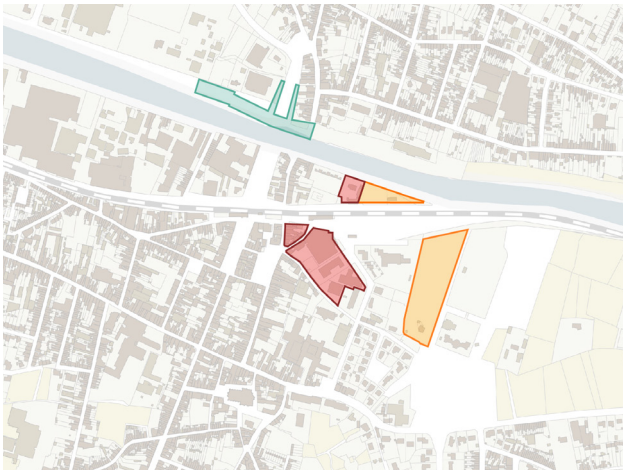
2.9 Projectenkaart centrum

De uiteenlopende opgaven voor de binnenstad hebben we samengevat in een projectenkaart. In deze kaart is met kleurcodes aangeduid welke projecten door de stad kunnen worden uitgevoerd (blauw), welke door de stad in samenwerking met private investeerders moeten worden gedaan (rood), en welke projecten samen met andere overheden moeten worden ontwikkeld (paars). Dit onderscheid duidt aan dat er per type project een andere planvormingsproces zal moeten worden doorlopen.

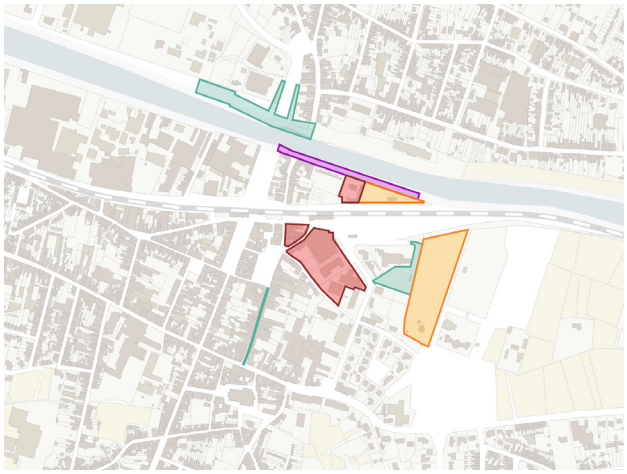
Deze veelheid aan opgaven is niet in 1 keer uit te voeren. Praktisch niet en financieel niet. De kaartenreeks laat een mogelijke werkvolgorde zien waarin eventuele afhankelijkheden tussen projecten zijn meegewogen. Ook dit is geen vaststaande fasering, maar het geeft een beeld van de opeenvolgende stappen die gezet kunnen worden om de binnenstad te verbeteren.



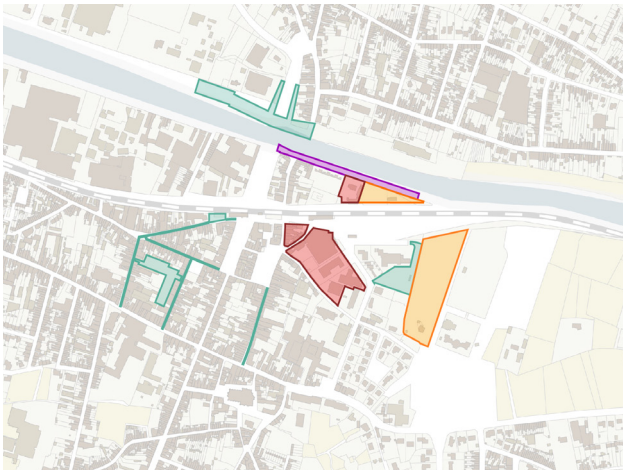
Overzicht projecten in het centrum (stap 7)



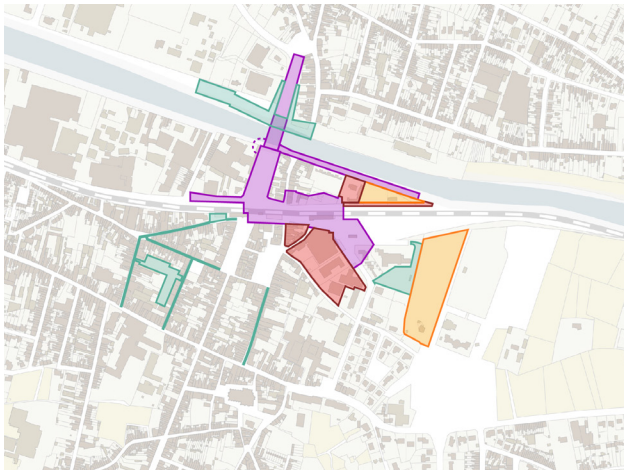
Stap 1



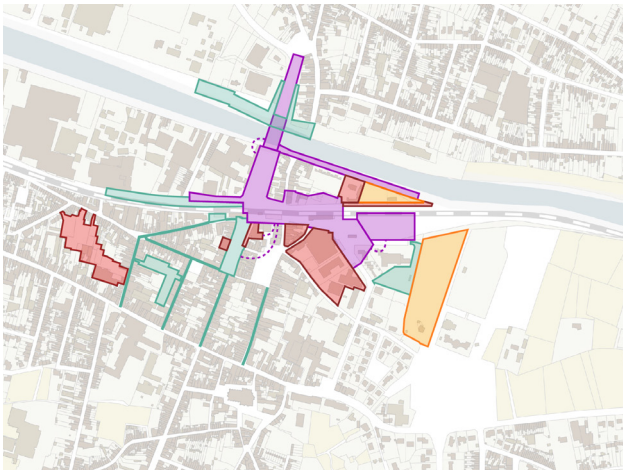
Stap 2



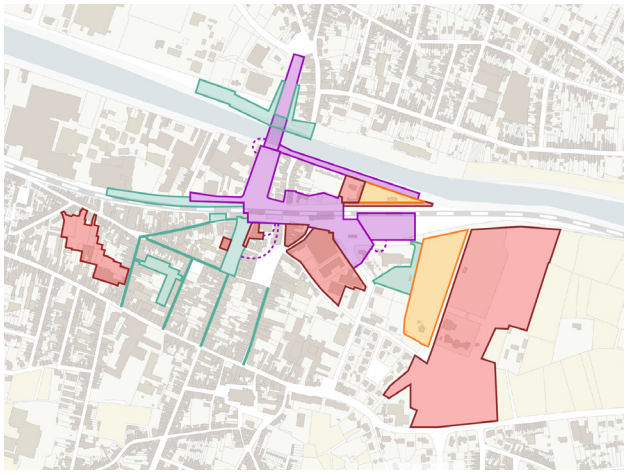
Stap 3



Stap 4



Stap 5

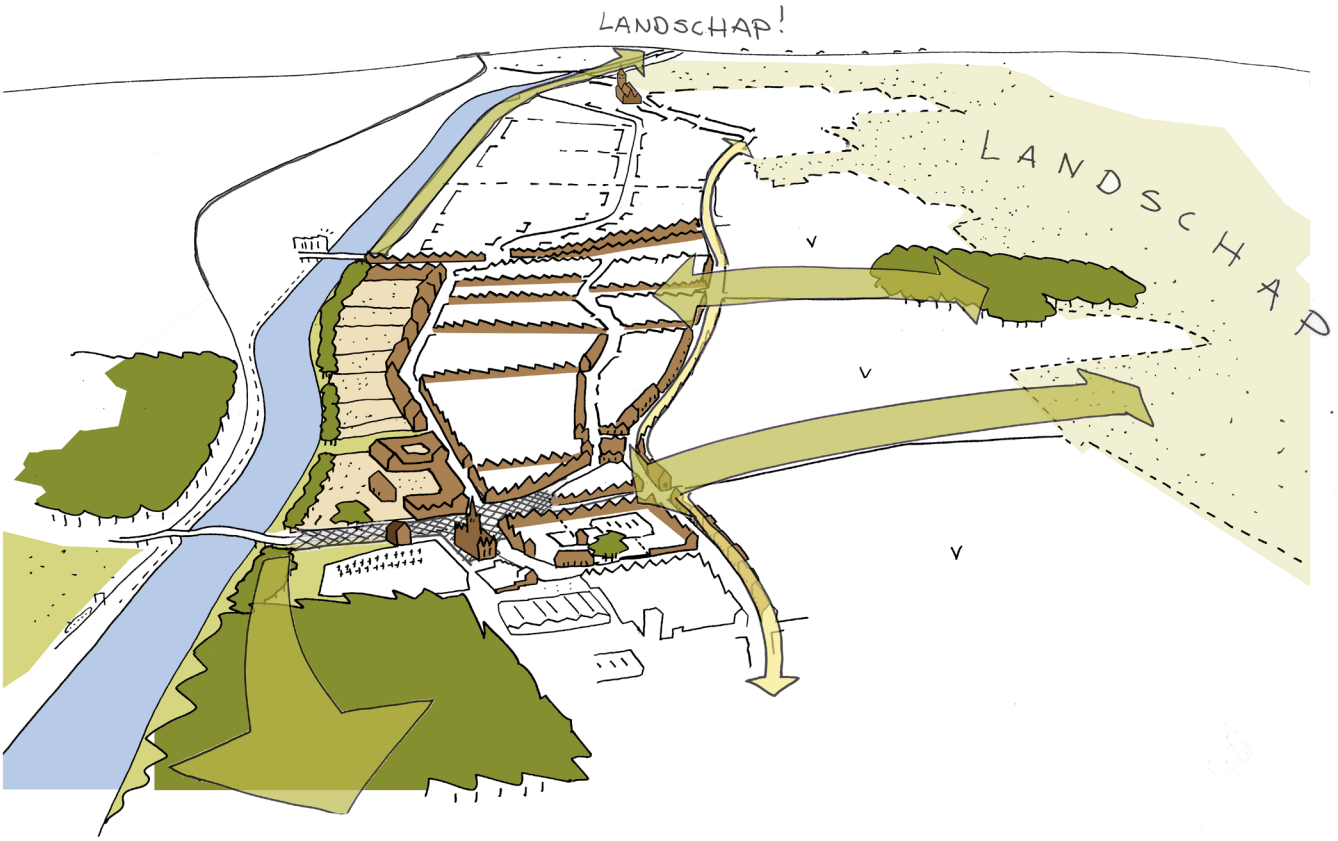


Stap 6

03. Emelgem

Emelgem is een van de dichtst bebouwde kernen van Izegem. Zeker nabij het Emelgemseplein is de bebouwing compact en zijn de straten smal.
Emelgem heeft zich hoofdzakelijk parallel aan de Mandel en het kanaal ontwikkeld. De Prinsessetraat en de Baronstraat zijn de belangrijkste doorgaande wegen. Dwars op deze lange routes is het aantal verbindingen beperkt.
Opvallend is dat Emelgem met zijn rug naar de Mandel en het kanaal is gekeerd. De 'wandel over de Mandel' voert langs achterkanten en heeft weinig verbindingen met de kern. Maar ook de andere kant van Emelgem die aan het open landschap grenst, maakt weinig verbindingen met de omgeving.

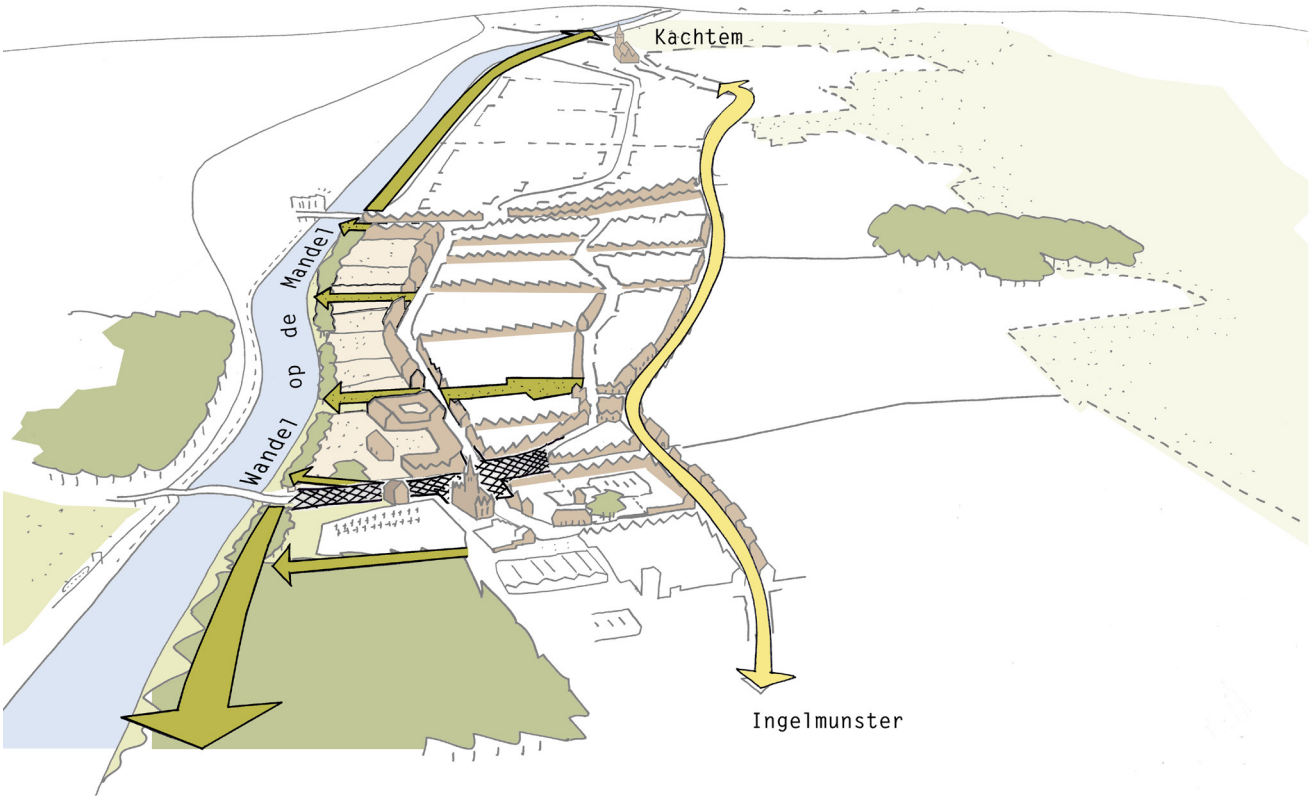
Net als in de kern van Izegem is ook hier de druk van het autoverkeer goed merkbaar. Het Emelgemseplein, maar ook de Baronstraat wordt door het autoverkeer 'geclaimed'.
We stellen een aantal projecten voor om de leefbaarheid van de kern te vergroten en de eigen identiteit beter zichtbaar te maken.



Ruimtelijke opzet van Emelgem

Wandel op de Mandel

Dicht bebouwde kern van Emelgem parallel aan het kanaal

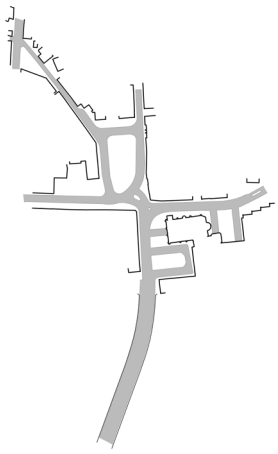


Doorsteken naar de Wandel op de Mandel

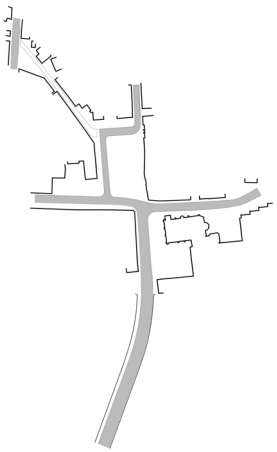
3.1 Emelgemseplein

Het verkeer dat van de Emelgembrug komt, stuit op een complexe aansluiting op de Prinsessestraat, Warandestraat en Stijn Steuvelsstraat. Een ogenschijnlijk eenvoudige kruising heeft de vorm aangenomen van een complex knooppunt.
Dit knooppunt snijdt de kerk los van het plein. Verder wordt alle open ruimte ingenomen door parkeerplaatsen en een frituur.
Toch biedt deze plek kansen om tot een karaktervol plein te worden heringericht. Er zijn twee cafés, een kerk nabij en het voormalige gemeentehuis siert een van de pleinwanden.

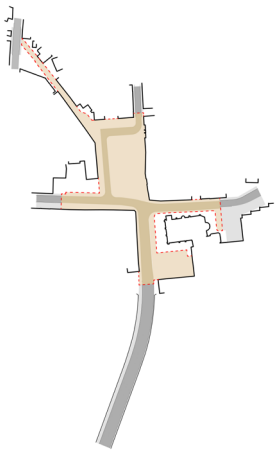
We stellen voor om door een herschikking van het verkeer het plein weer in te richten als verblijfsplek.
De beste kansen daarvoor ontstaan als we de Warandestraat kunnen verlengen naar de 'Brouwerijstraat' in combinatie met de herontwikkeling van het verlaten bedrijfsperceel naast de begraafplaats.
De parkeerdruk is dan beter te spreiden en de verkeersstroom van en naar de Baronstraat is dan via de Warandestraat af te wikkelen. Dit biedt de kans om de Stijn Steuvelsstraat te ontdoen van doorgaand verkeer.



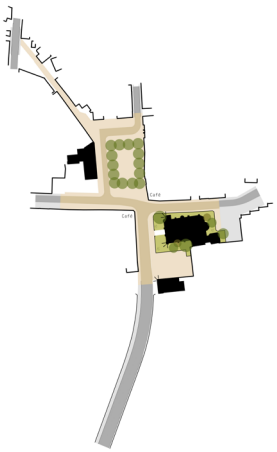
Huidige situatie



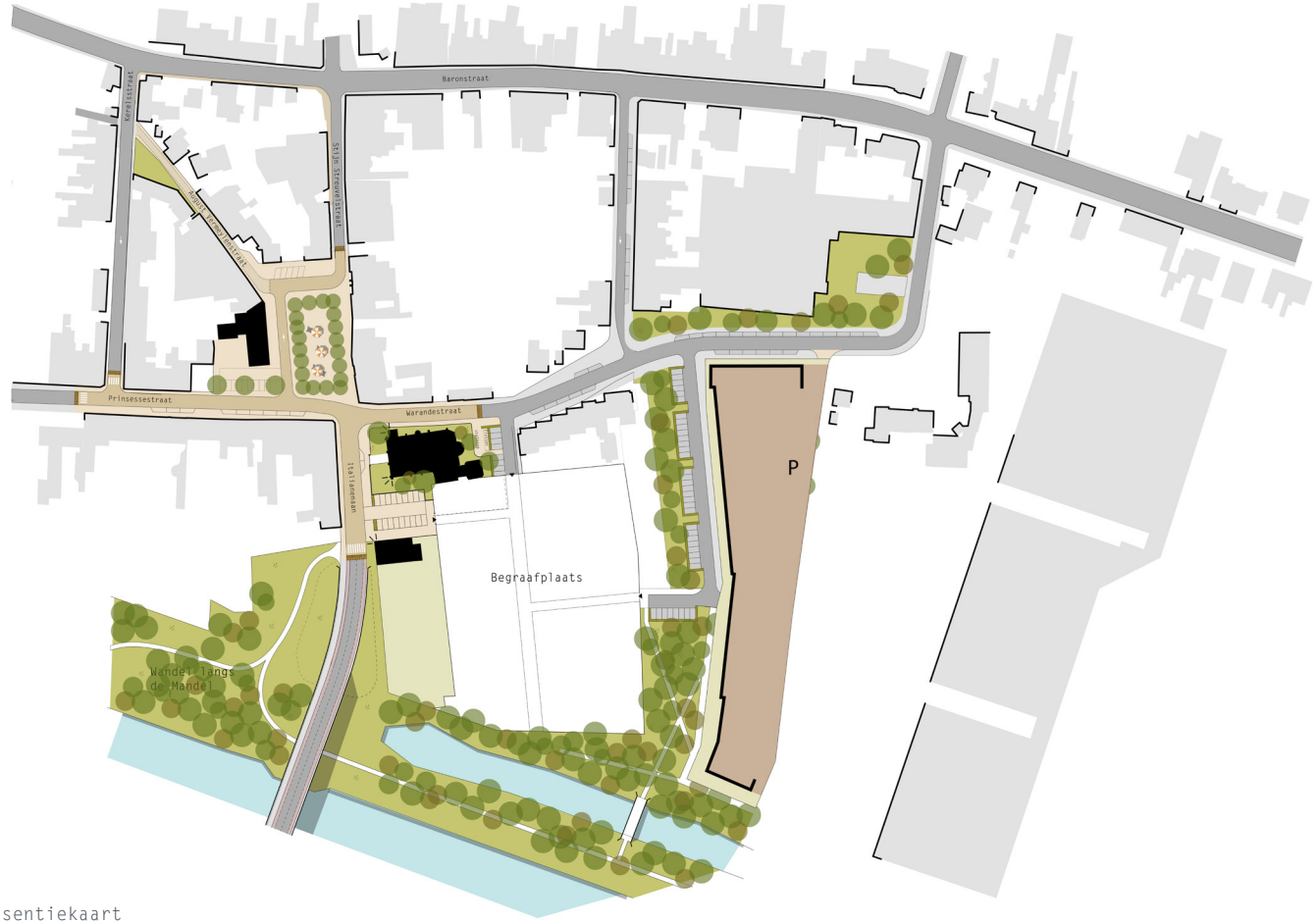
Vereenvoudig de infrastructuur



Maak verschil in materialisering van de openbare ruimte



Richt het dorpssplein in



Essentiekaart

Mogelijke bebouwingsopzet

Hierdoor ontstaat ruimte om het plein in te richten als verblijfsplek, omkaderd door een rij bomen. Op het plein is ruimte voor terrassen.

In aanvulling op deze herinrichting stellen we voor langs de brug een royaler pad aan te leggen richting de Mandel. Een tweede verbinding is voorzien aan de oostzijde van de begraafplaats. Hiermee hechten we de historische kern van Emelgem alsnog aan de Mandel.

Huidige situatie

Sfeerimpressie van het Emelgenseplein met een doorkijk richting de kerk

Huidige situatie

Zicht op het Emelgemseplein vanuit de nieuwe tuin rondom de kerk

3.2 Dwarsroutes naar ‘Wandel op de Mandel’

In aanvulling op de verbindingen bij het Emelgemseplein wordt nog een aantal verbindingen gemaakt dwars op de Mandel. Deze takken aan op routes die door de verkavelingen en bouwprojecten heen worden getrokken. Hiermee ontstaat een fijnmazige verweving tussen het compacte Emelgem en de grote open ruimte langs het kanaal.

Bij de Centrale Brug tenslotte wordt de ‘wandel op de mandel’ verlengd tot aan de brug om hier met nieuwe fietshellingen aan te sluiten op de brug en de binnenstad van Izegem. Hiertoe wordt de Noorkaai van de Dam los-geknipt voor autoverkeer. Deze ingreep is een belangrijke stap in de ontwikkeling van de recreatieve route langs het kanaal die in aanleg is tussen Ingelmunster en Izegem.

Met deze ingrepen ontstaat een betere benutting van de aanwezige groene ruimte omdat ze beter verweven is geraakt met routes doorheen het stedelijk gebied.

Dwarsdoorsteek t.h.v. Gravenstraat

Dwarsdoorsteek t.h.v. St. Pietersschool

Mogelijke dwarsdoorsteek t.h.v. Kapelstraat

Dwarsroutes naar Wandel op de Mandel

3.3 Aanpassingen Baronstraat

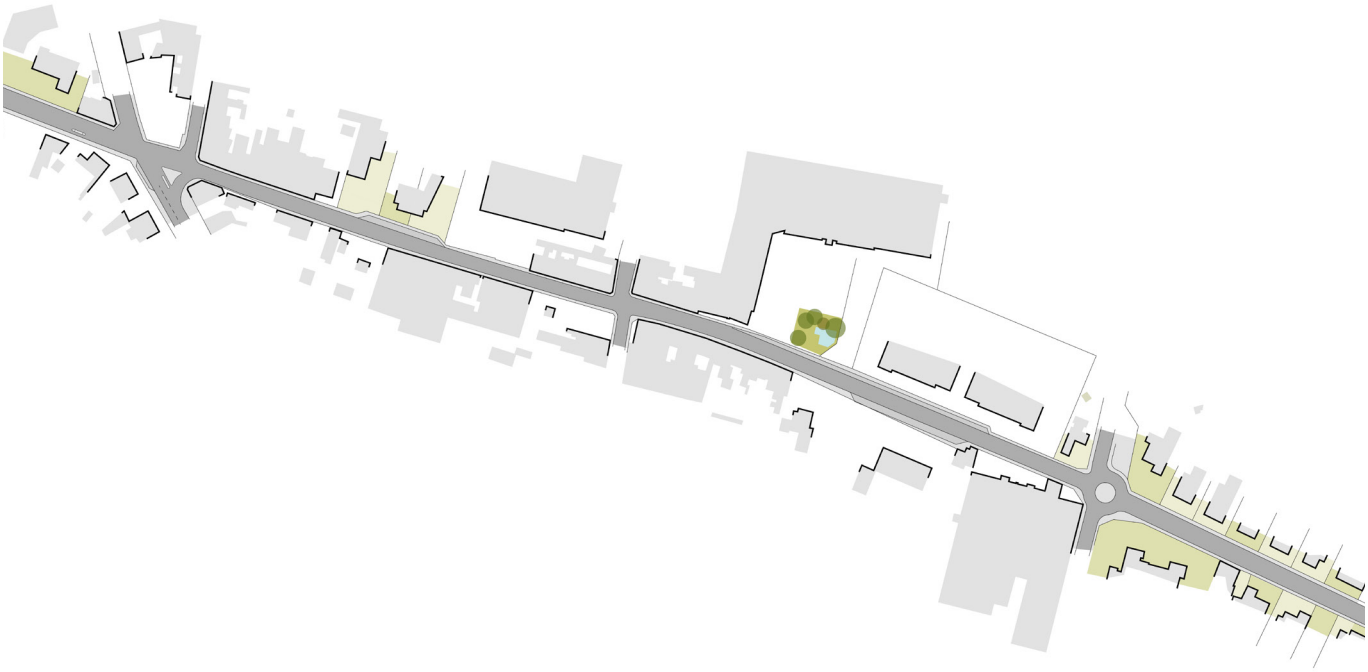
De Baronstraat lag vroeger vrijwel aan de rand van Emelgem. In de afgelopen decennia is Emelgem over deze straat heen verder noordwaarts gegroeid. Alleen nabij de Vijfwegenstraat was er al vroeg bebouwing aanwezig. En het is juist daar dat het wegprofiel de hedendaagse verkeersstroom nauwelijks aankan. De beperkte ruimte tussen de woningen van nauwelijks 9 meter is voor een doorgaande weg als de Baronstraat onvoldoende om alle verkeerssoorten een plek te geven.

Voor het oplossen van dit knelpunt zijn geen effectieve verkeerskundige maatregelen voorhanden. Het werken met enkelrichtingverkeer verplaatst de problemen naar andere plekken in Emelgem. Zo zou het afleiden van het verkeer via de Prinsessestraat weer tot verkeersproblemen leiden op het Emelgemseplein.

Een oplossing is om de bottle-necks uit het profiel te halen door de oude woningen af te breken en deze te vervangen door woningen die met een voortuin meer op afstand staan van de weg.
Deze ingreep zou ook de eenheid in het aanzien van de straat kunnen vergoten.

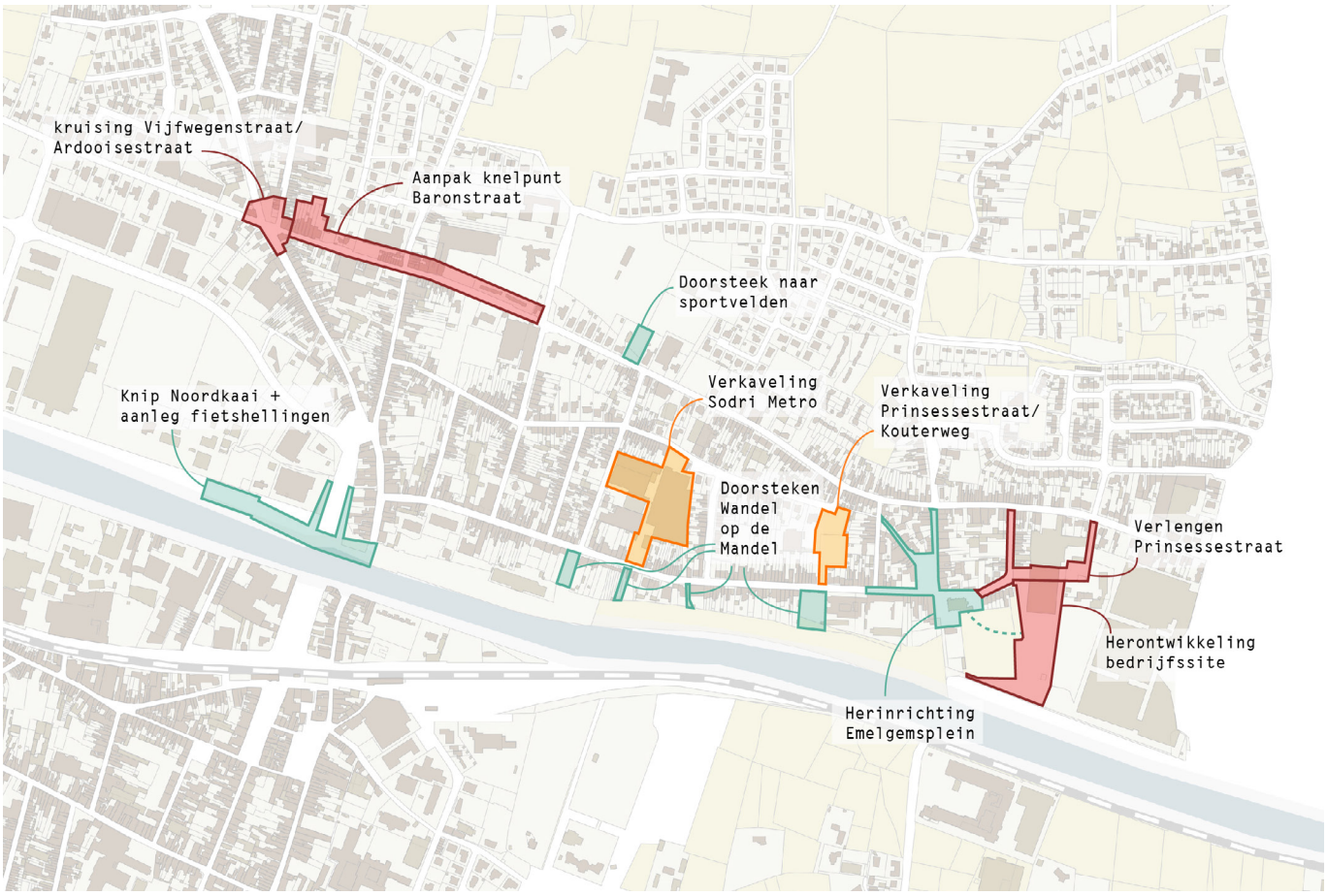
Oudere woningen langs de Baronstraat

Knelpunt in de Baronstraat



Huidige situatie

Mogelijke soort eindsituatie



Projectenkaart Emelgem

04. Kachtem

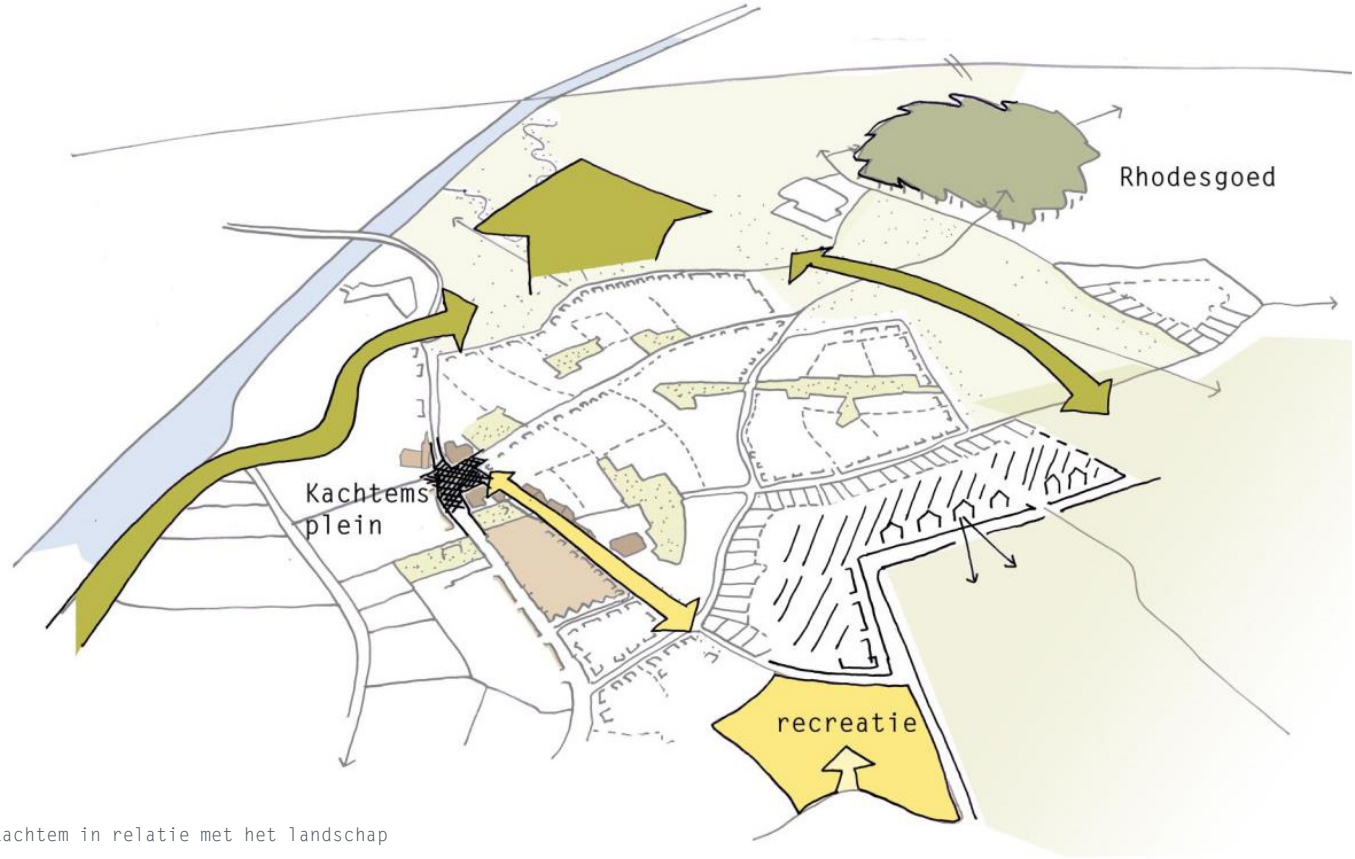
Net als Emelgem ligt Kachtem aan de noordzijde van het kanaal. De ruimtelijke structuur is echter veel minder lineair. De plattegrond is eerder een waaiervormig patroon met diverse routes tussen het Kachtemsplein en het omringende landschap.
Voornaamste aanbeveling is om zuinig om te gaan met de resterende open ruimte en de samenhang tussen dorp en landschap te koesteren. Alleen in het centrum dienen zich twee projecten aan die de kwaliteit van de kern sterk kunnen verbeteren.

Zicht op de kerk van Kachtem vanaf de Kachtemsestraat

Ruimtelijke structuur van Kachtem

Het Kachtemsplein geeft een chaotische indruk door de vele verspreide parkeerplaatsen

Het onbebouwde perceel 'Het Witte Paard'



Kachtem in relatie met het landschap

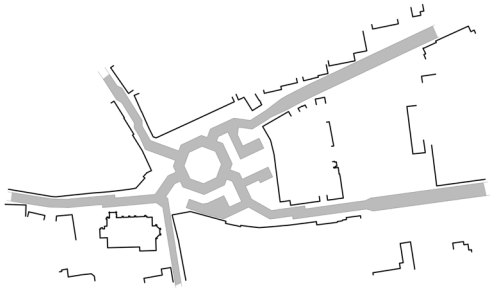
4.1 Kachtemsplein

Het Kachtemsplein vraagt om een herinrichting. Juist hier komen diverse routes samen, maar de inrichting is die van een wanordelijk parkeerterrein.

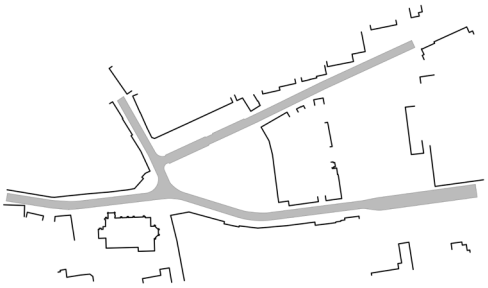
Een ontwerpoefening laat zien dat een herschikking van de parkeerplaatsen en de wegstructuur ruimte biedt aan een verblijfsplek op het plein en aan de aanplant van diverse bomen.
Hiermee kan het plein opnieuw een centrale plek innemen in Kachtem en bijdragen aan de identiteit van deze kern binnen Izegem.

4.2 Aanhelen centrumbebouwing

Voor het nabijgelegen onbebouwd perceel bij voorheen 'Het Witte Paard' stellen we een verkaveling voor waarin de continuïteit van het bebouwingsbeeld langs de straatwanden voorop staat. Langs de Kachtemsestraat betekent dat de bouw van een aaneengesloten woningrij. Langs de Sint-Jansstraat is een meer open verkaveling voorstelbaar. Bestaande bomen worden zoveel als mogelijk gespaard en in het bouwblok wordt voorzien in parkeerplaatsen voor de bewoners.

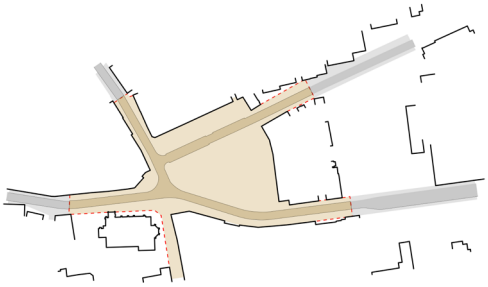


Huidige situatie infrastructuur



Versimpeling van de infrastructuur

Huidige parkeerindeling (93 parkeerplaatsen)



Verschil in materialisering openbare ruimte

Nieuwe parkeerindeling (93 parkeerplaatsen)

Essentiekaart

Mogelijke invulling van het onbebouwde perceel ‘Het Witte Paard’

Huidige situatie

Impressie herinrichting Kachtemsplein

Projectenkaart kachtem

05. Bosmolens

Van de verschillende kernen was Bosmolens vroeger het minst betekenend. Veel meer dan een rijtje woningen aan een landweg laten oude kaarten niet zien. Pas later is er een soort centrum ontstaan met winkels tegenover de historische huizenrij, en is er een kerk gebouwd nabij deze winkelstrip. De aanwezigheid van een school completeert het dorpscentrum.
Voor het overige is Bosmolens een uitgestrekt verkaveld gebied, doorsneden door de Leenstraat en de Meensesteeweg.

Als enige stadsdeel ligt Bosmolens aan de 'andere zijde' van de Rijksweg en net als Kachtem heeft Bosmolens veel randlengte aan het omringende landschap. Wallemote en Wolvenhof zijn nabij gelegen historische landgoederen.

De kerk van Bosmolens wordt omringt door parkeerplaatsen

Ruimtelijke structuur Bosmolens

Winkels tegenover een historische huizenrij

Basisschool Heilige Familie in Bosmolens

De ruimte voor de school is beperkt

Relatie met het landschap Bosmolens

De kwaliteit van Bosmolens wordt bepaald door de relatief afzijdige ligging van industrie en zware infrastructuur. Om de kwaliteiten van het gebied te bewaken is het vooral van belang de routes naar het centrum van Izegem meer kwaliteit te geven en om de fraaie ligging aan het landschap te koesteren.

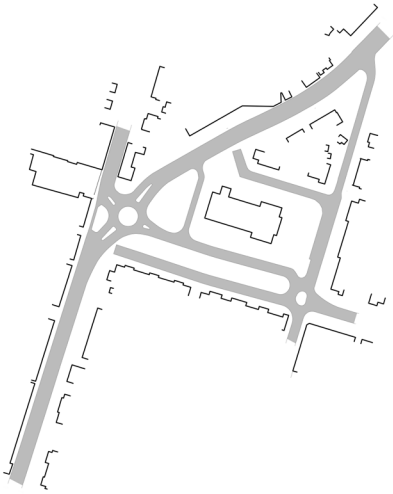
Deze twee opgaven komen in het centrum van Bosmolens bijeen. Hier splitst de invalsweg naar Izegem in de Leenstraat en de Meensesteenweg. Beide wegen hebben een wegprofiel dat sterk op doorstroming van autoverkeer is ontworpen. In het hart van Bosmolens leidt dit tot een sterk door infrastructuur gedomineerde ruimte.
We stellen voor de wegen in het centrum meer op de schaal van het 'dorp' te ontwerpen en daarmee ruimte te winnen voor de school, winkels en de kerk.
Het centrum kan daarmee een veel groener en verzorgder aanzien krijgen.
Om vanuit het centrum het landschap en de landgoederen te kunnen bereiken worden bestaande en nieuwe landweggetjes goed verbonden met de dorpskern. Voor schoolgaande kinderen biedt dit een veilig alternatief voor de route over de Leenstraat.

De Leenstraat en de Meensesteenweg zouden bij een onderhoudsbeurt een nieuw profiel moeten krijgen dat meer comfort biedt aan zwakke weggebruikers. De scheidende werking van de straten in Bosmolens zal daarmee verminderen.

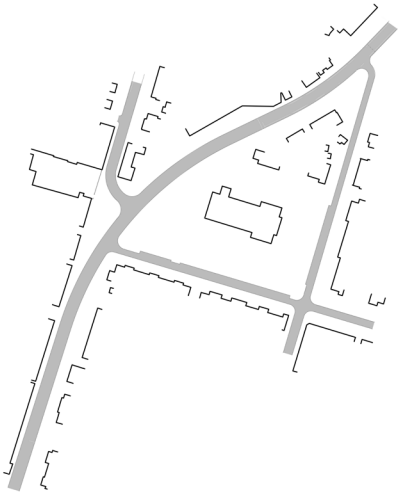
Huidige situatie

Impressie van de herinrichting van de Meensesteeenweg

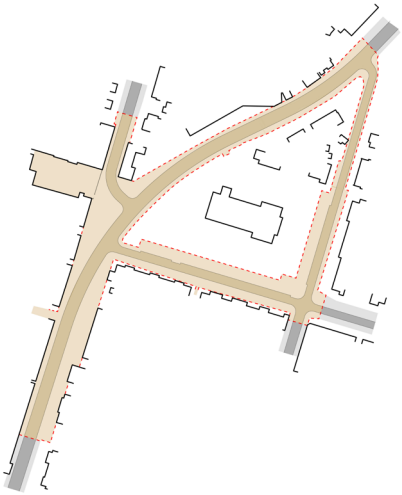
Inrichtingsplan dorpskern Bosmolens



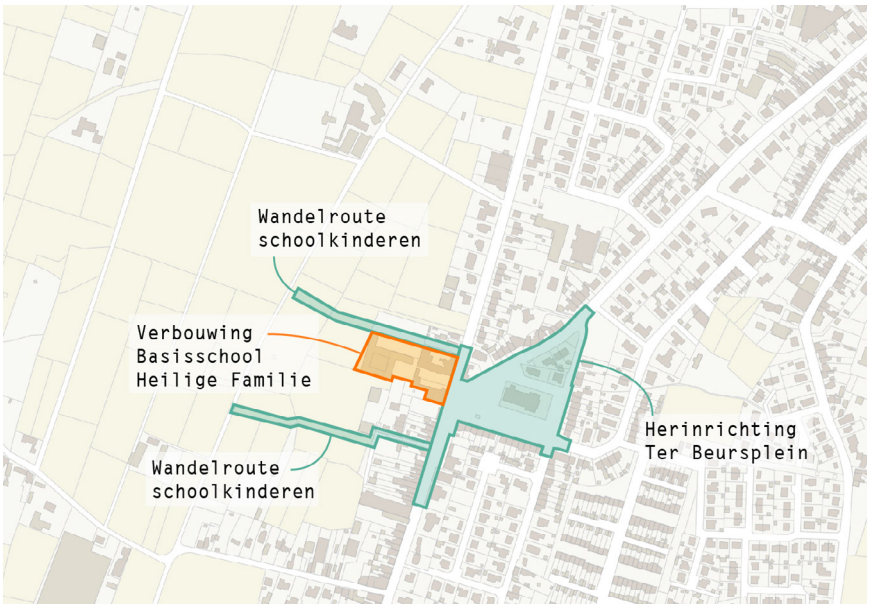
Huidige situatie infrastructuur



Versimpelen infrastructuur



Verschil in materialisering
van de openbare ruimte



Projectenkaart Bosmolens

06. Central Park

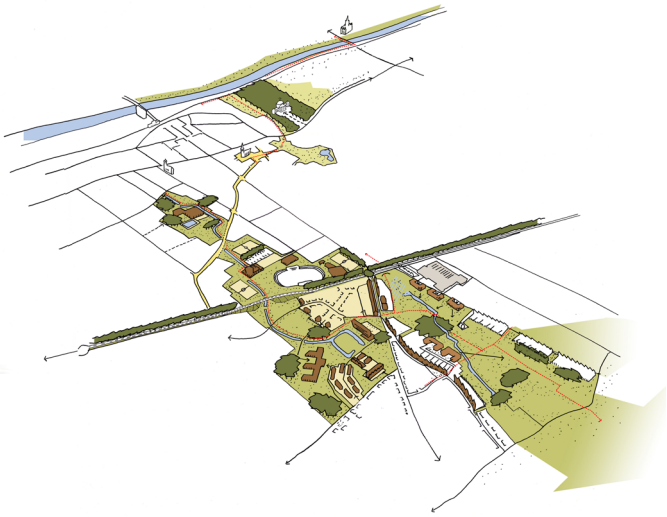
Ongeacht de toekomstige inrichting van verbindende straten tussen het centrum van Izegem en Bosmolens zal de Rijksweg een stevige barrière vormen. Vooral voor de zwakke weggebruiker zijn de kruisingen en tunnels niet comfortabel.

Door de barrière van de Rijksweg is Izegem ook afgesneden van het open landschap ten zuiden van de stad. Alleen Bosmolens ligt direct verbonden met de open ruimte.

Om hier structureel verandering in te brengen en daarmee de stadsstructuur grondig te verbeteren, stellen we de aanleg van een 'central park' voor. Dit park ontstaat uit het aaneenschakelen van een reeks groene ruimtes die samen een doorlopende groengordel vormen tussen het centrum van Izegem en het buitengebied.
De Rijksweg loopt dwars over het parkgebied. Om de parkruimte aan weerszijden te verbinden stellen we voor de weg plaatselijk half verhoogd te leggen waardoor wandelaars, fietsers en een watergang ongehinderd onder de Rijksweg door kunnen.
In het park worden bestaande voorzieningen zoals het sportpark, De Krekel en De Leest opgenomen.
Om de samenhang tussen de verschillende delen van het park zo groot mogelijk te maken stellen we voor de Krekelstraat te onderbreken voor autoverkeer.

Huidige fietstunnel onder N36

Oversteek Krekelstraat



Central Park als aaneenschakeling van groene ruimten

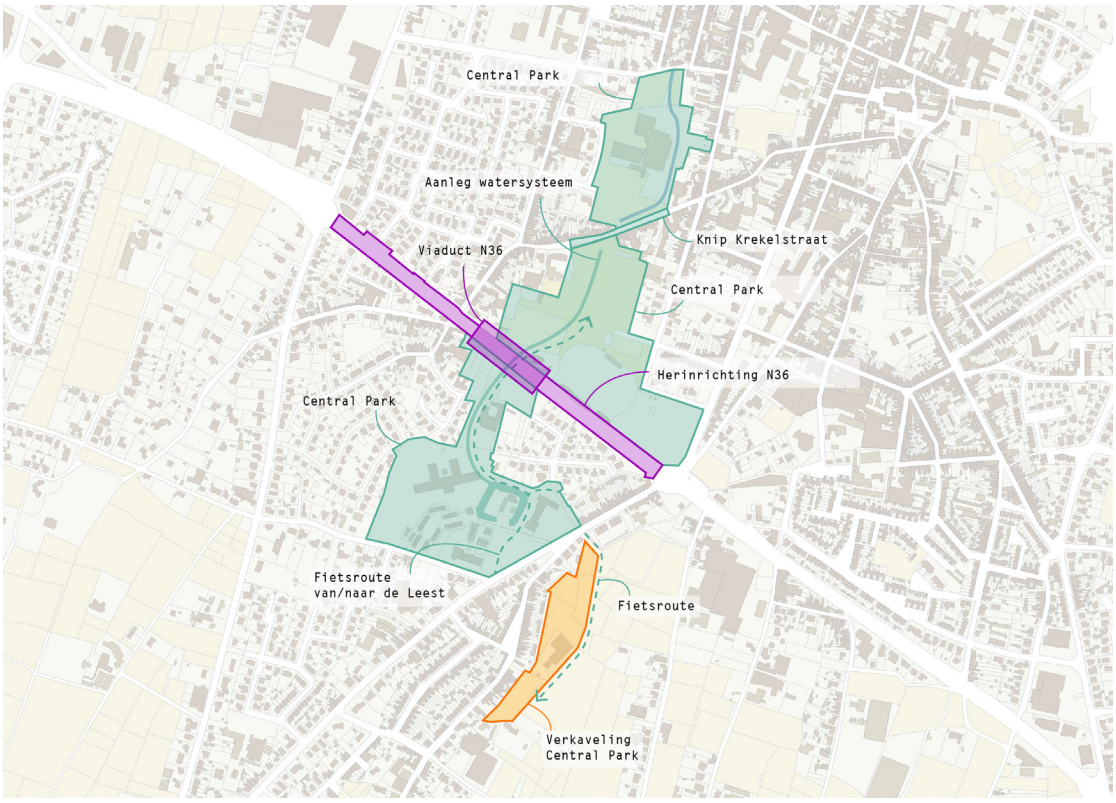
Impressie Central Park. Door het verhogen van de Rijksweg wordt de parkruimte aan weerszijden verbonden.

Planschets Central Park

Door de padenstructuur van het park de Meensesteenweg over te laten steken, wordt een verbindende route gemaakt met het open landschap. Het pad zou moeten gaan aansluiten op een route langs een nieuw te bouwen stadsrand die zorgt voor een mooie afwerking van het gebouwd gebied. Als men over deze route op de grens tussen stad en landschap fietst of stapt is van hieruit het prachtige silhouet van de kerken van Izegem te zien.

Met de aanleg van het park wordt ook een kans geboden de waterhuishouding te verbeteren. De Rijksweg vormt nu een barrière in de waterafvoer. Hierdoor ontstaat bij hevige neerslag wateroverlast ten zuiden van de Rijksweg. Als in het park ook een stelsel van watergangen wordt opgenomen, kan zowel de waterberging als de waterafvoer worden verbeterd.

Een belangrijk aandachtspunt bij de park-ontwikkeling is de inrichting van de toegangen tot het park. Vandaag zijn die weinig uitnodigend en nauwelijks als zodanig herkenbaar. Een parkeerterreintje, een bord 'verboden in te rijden' en dat is het zo ongeveer. Hier zou met zorg vorm gegeven moeten worden aan een fraaie aansluiting van de parkzone op de omringende stad. De parkzone wordt daarmee beter herkenbaar en kan bovendien gaan bijdragen aan de kwaliteit van de omringende straten.



Projectenkaart Central Park

Doorkoppeling Central Park met open landschap

Stadsrand uitkijkend over het landschap met het silhouet van Izegem op de achtergrond

07. Aanpassingen westelijke infrastructuur

7.1 Rijksweg

Met het plaatselijk verhogen van de Rijksweg wordt de aanleg van het Central Park mogelijk gemaakt.
Om het aanzien van Izegem vanaf de weg te verbeteren, zou er werk gemaakt moeten worden van een esthetischer wegontwerp. Teveel domineert vandaag de overmaat aan asfalt, lichtmasten en wegenverf. Zonder aan verkeerskundige functionaliteit in te boeten kan in hetzelfde ruimtebeslag een mooie bomenlaan worden aangelegd als toegangsweg naar Izegem. In dat toekomstig profiel kan ook worden voorzien in veilige vrijliggende fietspaden en voetpaden. Het uiteindelijke concept dient bepaald te worden door rekening te houden met de vereisten van toegankelijkheid. De concepten op de volgende pagina kunnen daarbij als inspiratie dienen waarbij de doorstroming op de hoofdweg steeds een uitgangspunt is en andere oplossingen worden gezocht voor de fietsroutes en de toegankelijkheid van de aangelande percelen.

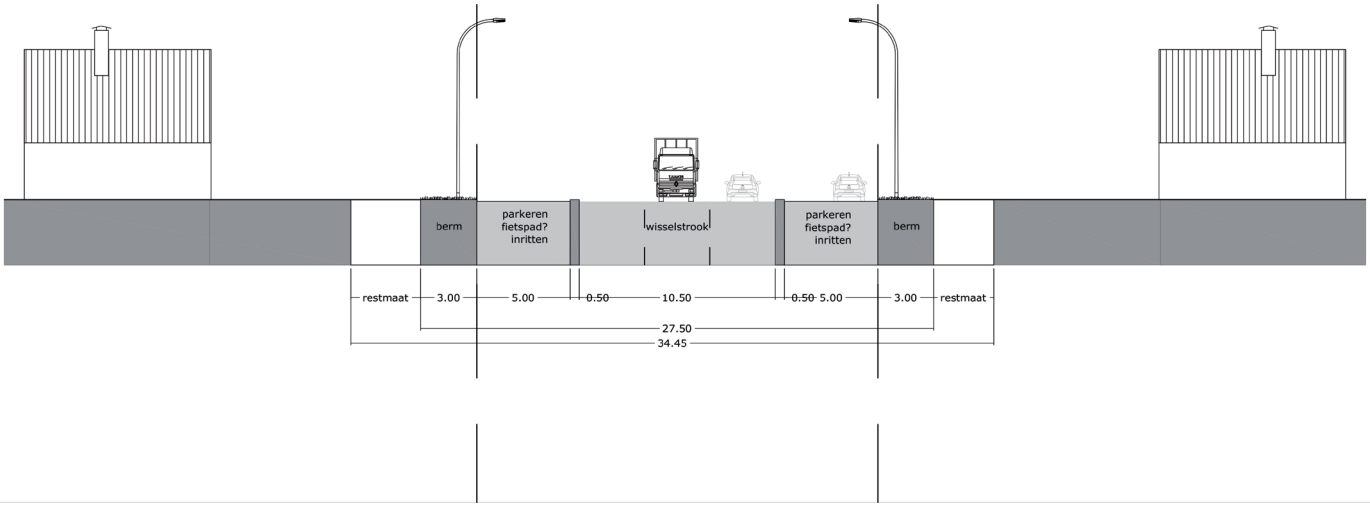
Omgeving van de N36

Optie 1 concentreert alle autoverkeer op een centrale rijweg met afslagstroken waar nodig. Aan beide zijden wordt een dubbelrichtingsfietspad voorzien dat er hoogte van 'Central Park' kan aansluiten op de dwarse fietsroute. Op delen met een een beperkt aantal aanliggende percelen lijkt dit aangewezen op voorwaarde dat deze percelen kunnen gebundeld worden.

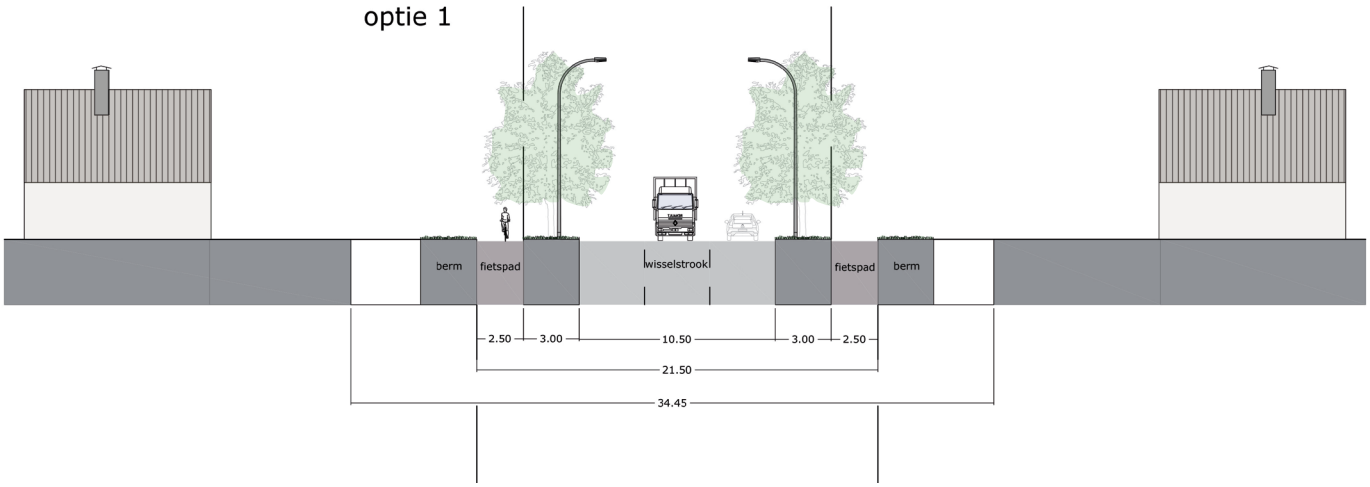
Optie 2 voorziet een ventweg aan beide zijden en is ideaal om de aanpalende percelen te ontsluiten. Gelet op het ruimtebeslag voor het autoverkeer is het daarbij nodig dat fietsers bv. aan één zijde gebruik maken van de ventweg en aan de andere zijde toch een dubbelrichtingsfietspad krijgen (bij voorkeur aan de zuidzijde vanwege de beperkte alternatieven voor fietsers via het overige wegennet)

Steeds als er een wegvak voor onderhoud of andere aanpassingen wordt aangepakt, zou met deze inzet aan de verfraaiing van deze hoofdroute gewerkt moeten worden.

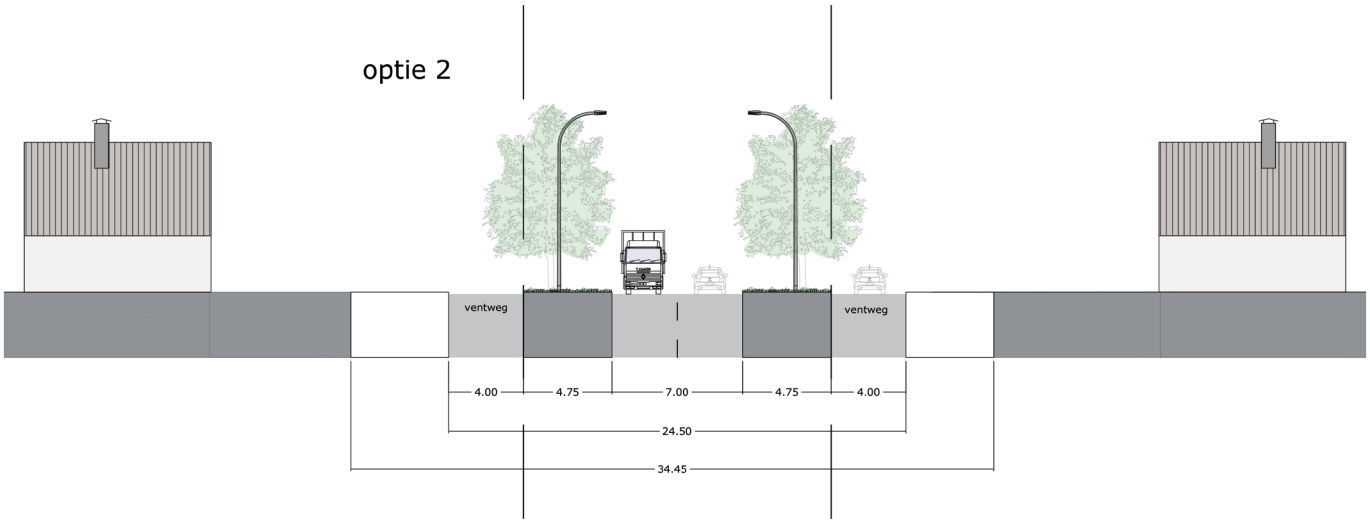
Huidig



optie 1



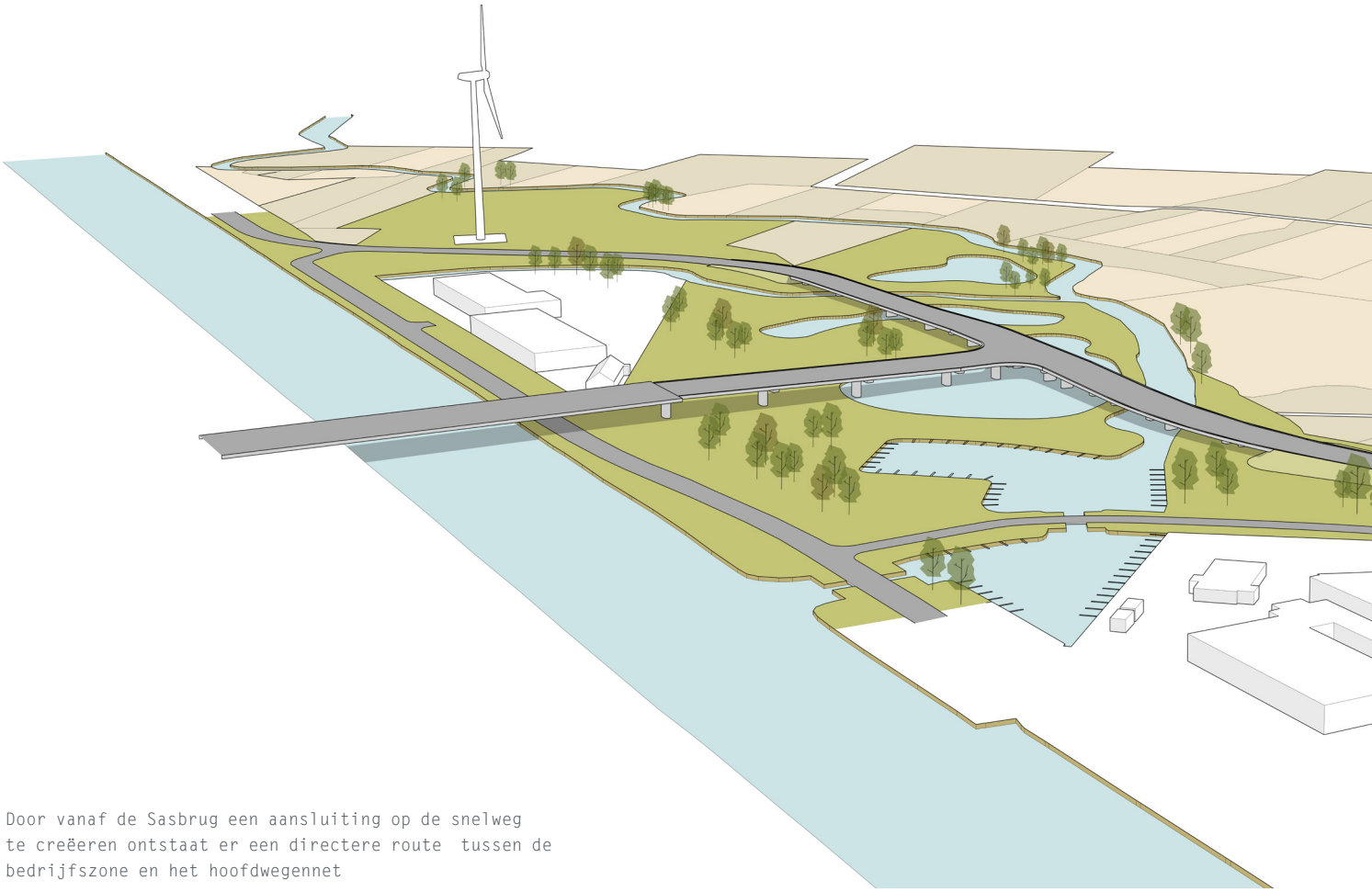
optie 2



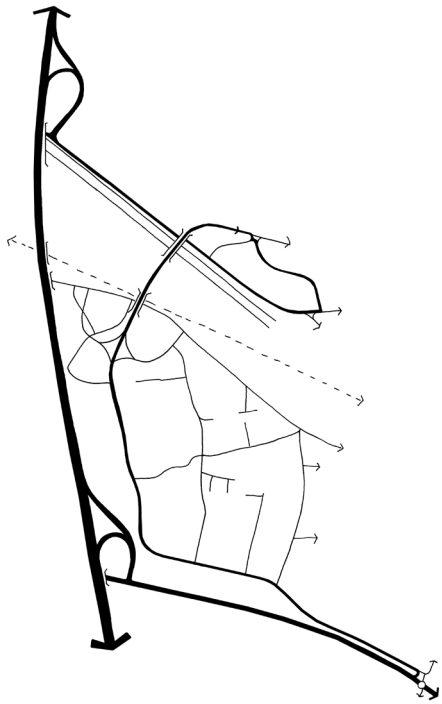
7.2 Rotonde Rijksweg-Krekelmotestraat

Deze rotonde vormt een complex knooppunt in de ontsluiting van Izegem. Zowel Bosmolens als Izegem en het Frunpark, maar ook de bedrijfszone langs de autostrade worden van hieruit verbonden met de Rijksweg.
Om deze complexiteit te verminderen is in het verleden gestudeerd op een ongelijkvloerse oplossing. Een groot nadeel van deze oplossing is echter dat het veel ruimte kost en het beoogde laanprofiel erdoor teniet wordt gedaan.
Een bijkomend probleem is dat de bedrijfszone ten opzichte van de snelweg zeer indirect met forse omrijbewegingen ontsloten blijft.
Een alternatieve oplossing bestaat eruit de rotonde te ontlasten door de bedrijfszone meer direct te verbinden met de autosnelweg. Hiervoor stellen we twee aanpassingen voor:

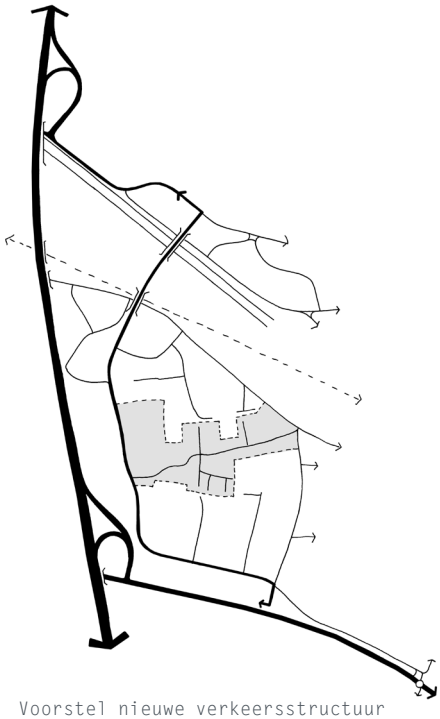
- heropening toerit vanaf de Ambachtenstraat ter hoogte van de Abelestraat. Hierdoor hoeft vrachtverkeer minder om te rijden en wordt de rotonde ontlast.
- heraanleg afritten Sasbrug. Door de afrit van de sasbrug ook richting de snelweg af te buigen wordt een veel directere route gecreëerd waardoor vrachtverkeer niet meer via Kachtem hoeft te rijden. Dit maakt de bedrijfszone directer bereikbaar vanaf het hoofdwegennet waardoor de Rijksweg ontlast wordt. Voor Kachtem biedt het het voordeel dat de kern niet langer belast zal zijn met vrachtverkeer.



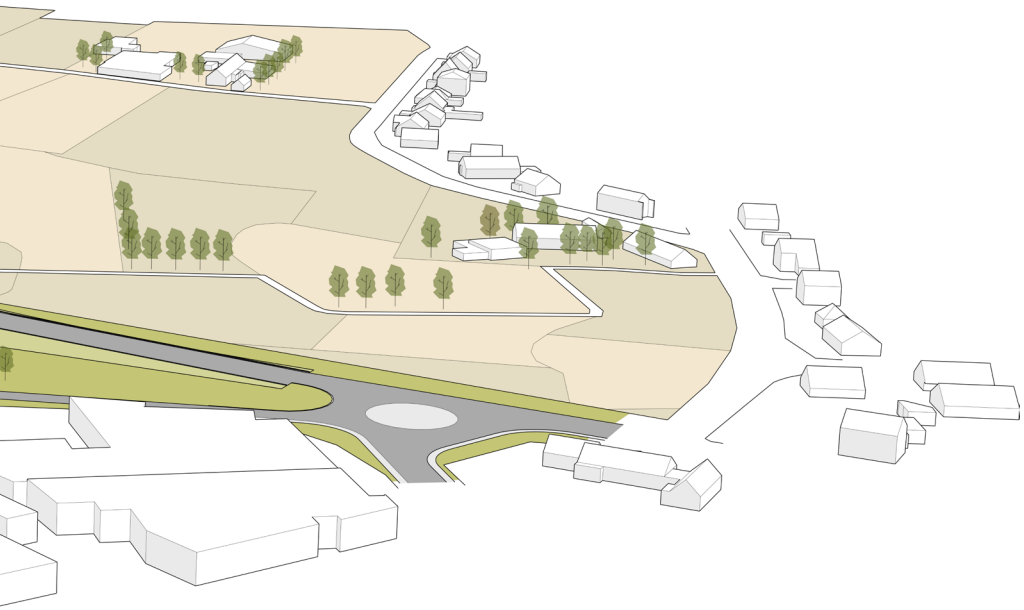
Door vanaf de Sasbrug een aansluiting op de snelweg te creëeren ontstaat er een directere route tussen de bedrijfszone en het hoofdwegennet



Huidige verkeersstructuur

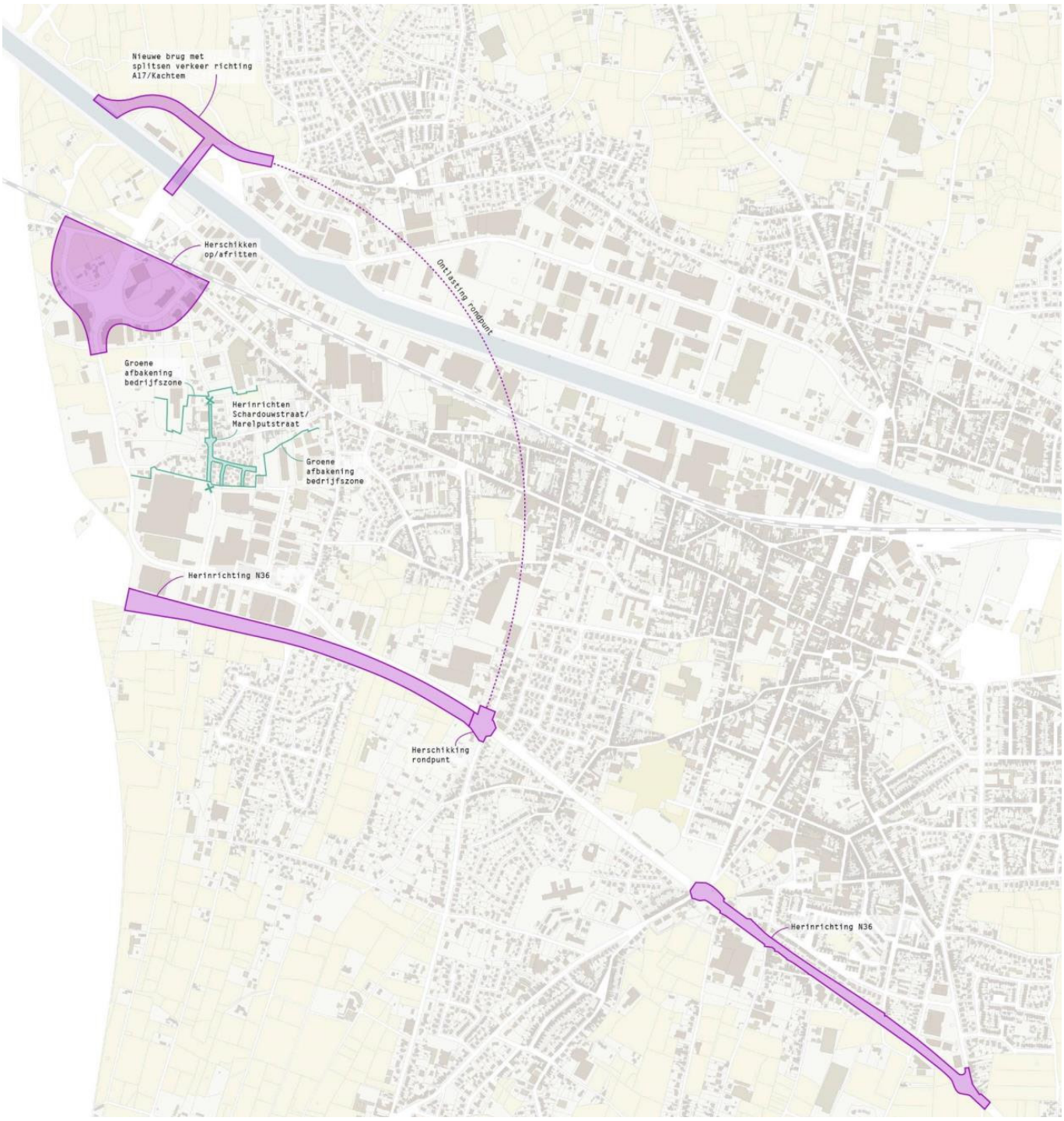


Voorstel nieuwe verkeersstructuur



7.3 Woonzone Oekensestraat

Deze woonzone is omsloten geraakt door de bedrijfszone. Om de leefbaarheid te bevorderen zou het vrachtverkeer geweerd moeten worden door de Schardouwstraat te 'knippen'.



Projectenkaart westelijke bedrijfszone

Samenhang tussen de verschillende verkeersingrepen in de westelijke bedrijfszone

08. Een verbeterde stadsstructuur

Met de reeks ontwerpvoorstellen tezamen wordt vorm gegeven aan een verbeterde stadsstructuur op het grondgebied van geheel Izegem.
Zowel de verkeersstructuur als de groene ruimtes in de stad zullen meer coherente netwerken vormen waarmee de kwaliteit van de publieke ruimte in de stad zal verbeteren.
Voor de ontwikkeling van publieke en private bouwprojecten biedt deze stadsstructuur een kwaliteitsvolle context.

Een nieuwe verkeersstructuur

De grootste wijzigingen in verkeersstructuur stellen we voor in het centrum van Izegem. Met de aanleg van de verkeerstunnel onder de sporen wordt het noord-zuidverkeer meer langs het centrum geleid dan er dwars doorheen.
Uit onderzoek is gebleken dat van dit verkeer ongeveer 37% in de ochtendspits en 26% in de avondspits het centrum als bestemming heeft. Via de aansluiting tussen de Dirk Martenslaan en de Stationsstraat blijft de binnenstad onverminderd goed bereikbaar.
Voor het verkeer dat in de gebieden rond het centrum moet zijn (49% ochtendspits - 60% avondspits) vervalt de bottle-neck van de Nieuwstraat.
Voor het doorgaand verkeer (14%) wordt het lastiger door de kern van Izegem te rijden door het knippen van de Krekelstraat en de onveranderd beperkte capaciteit van wegen tussen de Rijksweg en de Dirk Martenslaan (Baronielaan, Burgemeester Vandenbogaerdelaan, Kortrijksestraat). Hiermee wordt dit verkeer aangemoedigd meer buitenom te rijden waarmee de verkeersdruk in de kern vermindert. Ook elke verbetering in de westelijke ontsluitingsstructuur tussen de twee aansluitingscomplexen met de snelweg zullen bijkomend een positief effect hebben op de verkeersdruk door doorgaand verkeer meer via de hoofdstructuren te houden. In de bijlage van dit rapport is een verdere onderbouwing van bovenstaande verkeerscijfers opgenomen.

Andere aanpassingen stellen we voor in de bedrijfszone aan de noordzijde van het kanaal.
Aan de westzijde ontwarren we de verkeersstroom naar de industrie en die naar Kachtem.
Ter plaatse van de Korenmarktbrug onderbreken we de Noordkaai voor autoverkeer waardoor ook hier het verkeer van de industriezone en verkeer met bestemming Emelgem wordt ontward. Bovendien wordt voorgesteld de Sasbrug te onderbreken zodat verkeer in relatie met de op- en afrit en de westelijke ringstructuur eerder via de Noordkaai wordt geleid i.p.v. via het centrum van Kachtem.

Rond de Oekensestraat ten zuiden van het kanaal weren we eveneens het bedrijfsverkeer uit het woongebied.

Voor het oost-west verkeer door Kachtem en Emelgem vormt de bottle-neck in de Baronstraat een knelpunt. Zowel de doorstroming als de veiligheid vormt hier een probleem. Deze zijn op te lossen door het wegprofiel te verruimen ten koste van bestaande woningen.

Met deze aanpassingen ontstaat een verkeersstructuur waarbij vanuit diverse richtingen de kern van Izegem goed bereikbaar blijft en tegelijkertijd de hoeveelheid doorgaand verkeer door de kern wordt afgeremd.

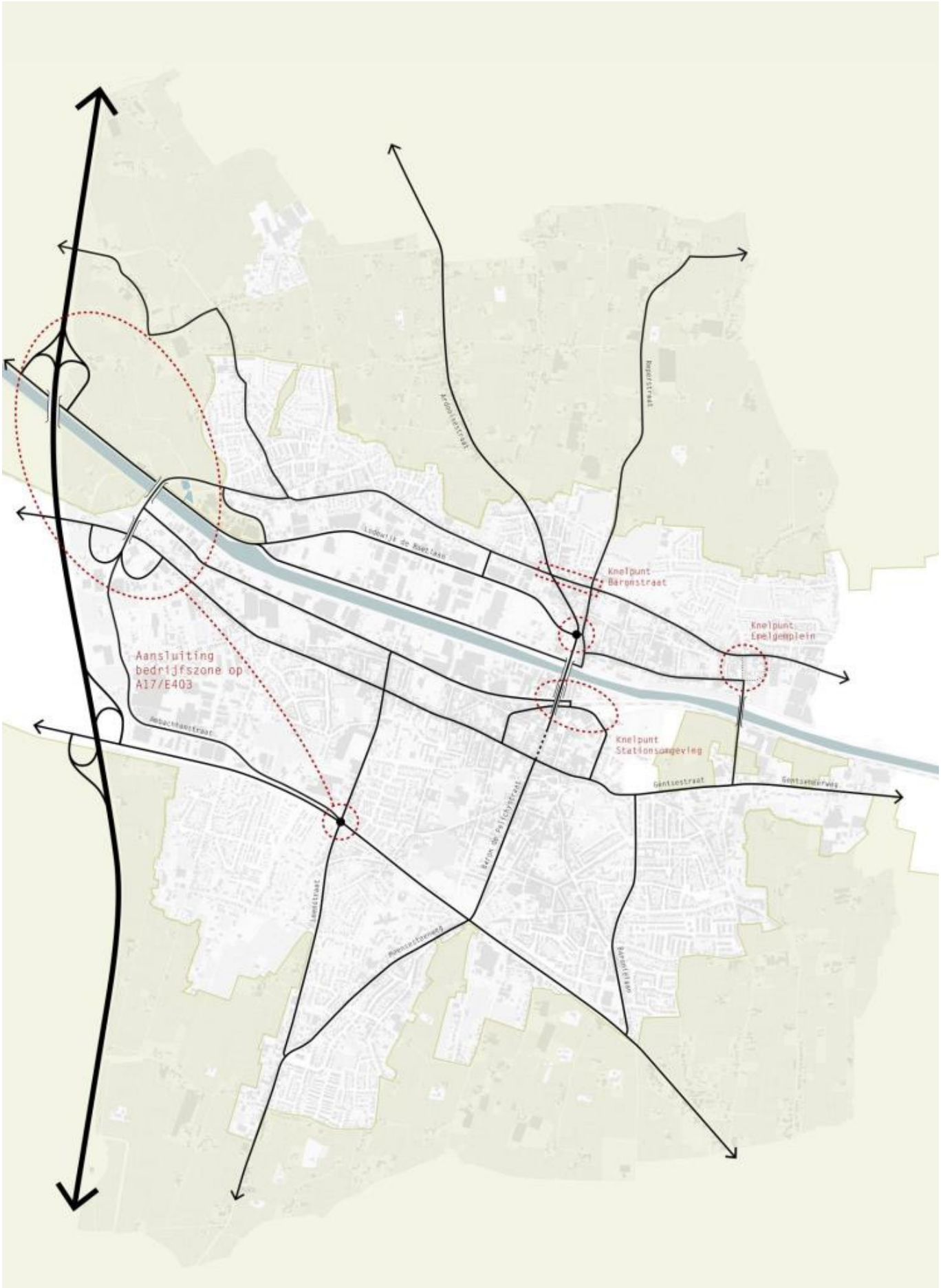
Groen netwerk en trage verbindingen

De beoogde aanleg van het Central Park koppelt diverse bestaande groenzones en onbebouwde gebieden aaneen. Dit biedt ook de mogelijkheid een netwerk van trage wegen aan te leggen als aanvulling op het bestaande stratennet. Hiermee ontstaan comfortabele routes tussen de grotere groengebieden, het sportpark, het zwembad, De Leest en het buitengebied.

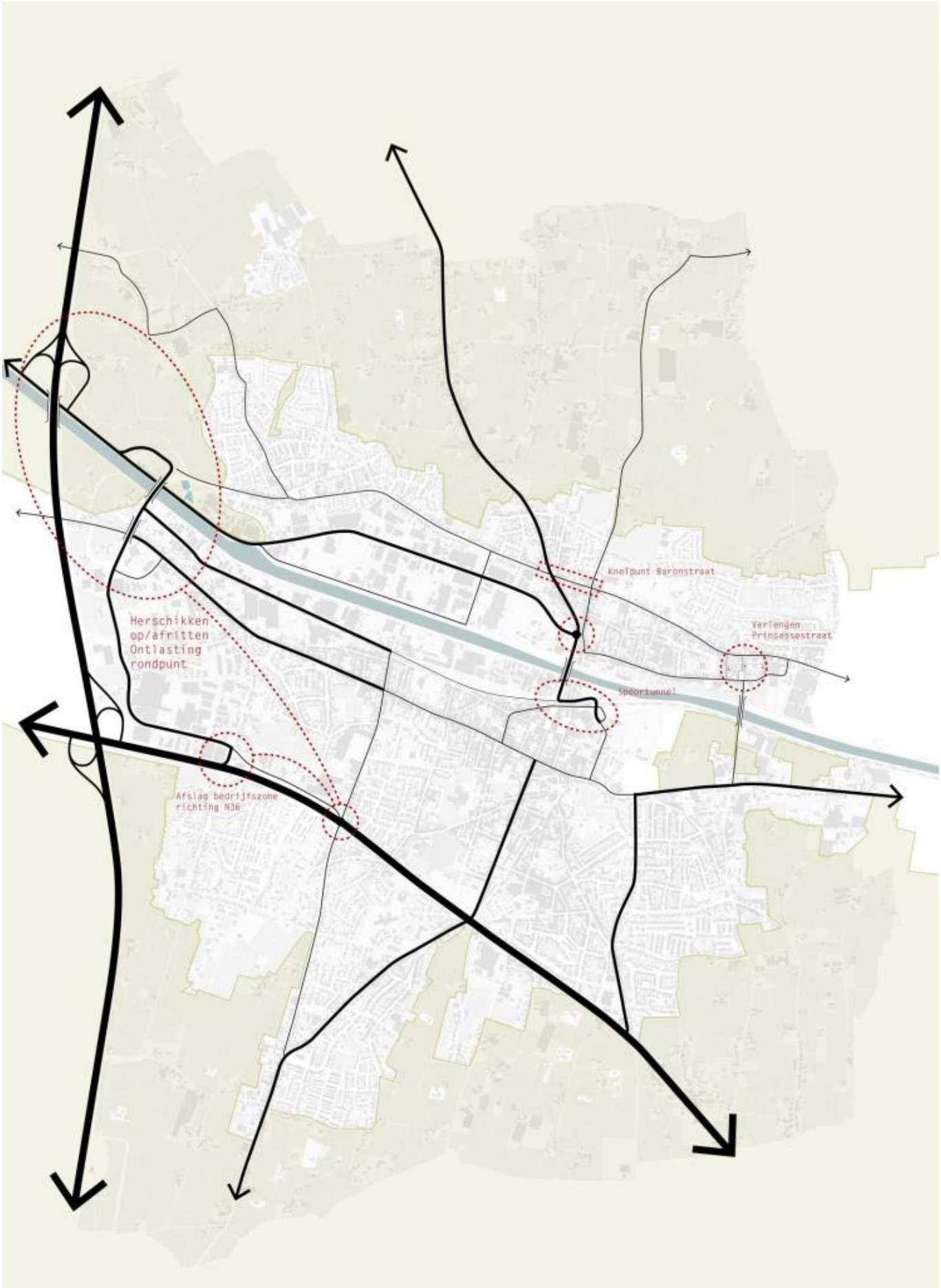
Ook het openbaar maken van het landgoed Blauwhuis biedt een belangrijke nieuwe groene ruimte aan de bewoners van Izegem. Via informele en autovrije routes wordt het park verbonden met het centrum.
De beoogde herinrichting van de centrumstraten completeert het netwerk tussen de grotere groene ruimtes voor voetgangers en fietsers.

Aan de noordzijde van Izegem is het vervolmaken van de Wandel op de Mandel en het verbeteren van aansluitingen vanuit Emelgem op de kanaaloever een belangrijke opgave. Hiermee wordt een kwaliteitsvolle groene ruimte beter benut en ontstaan recreatieve verbindingen die langs de kanaaloever tot buiten Izegem voeren.
Binnen het stedelijk gebied zou de beschreven aanpassing aan de Baronstraat een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het verbeteren van de oost-west routes voor de trage weggebruikers.

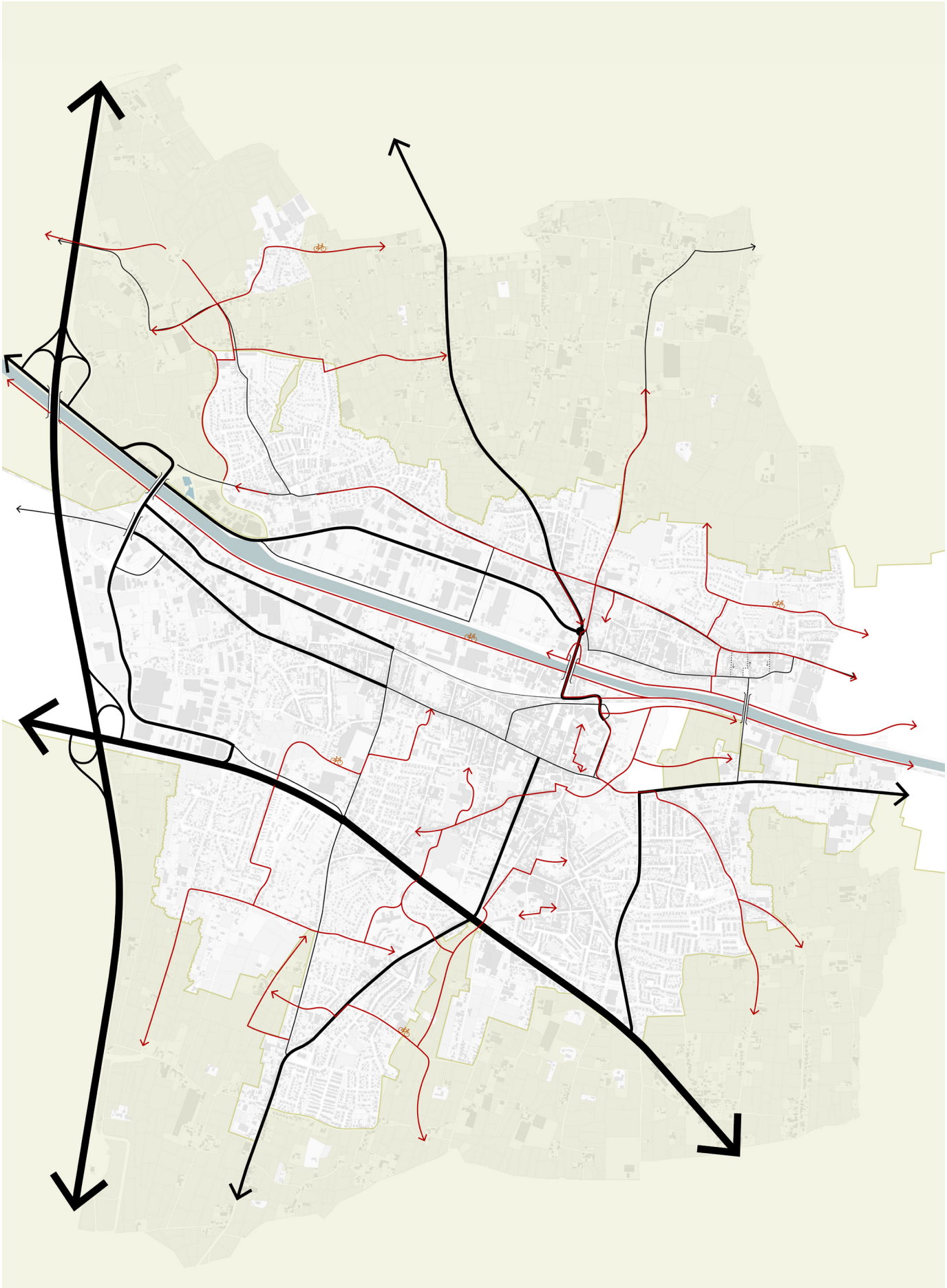
De reeks kaarten toont de nieuwe logica in het verkeerssysteem, het groene netwerk en de combinatie van beide netwerken.



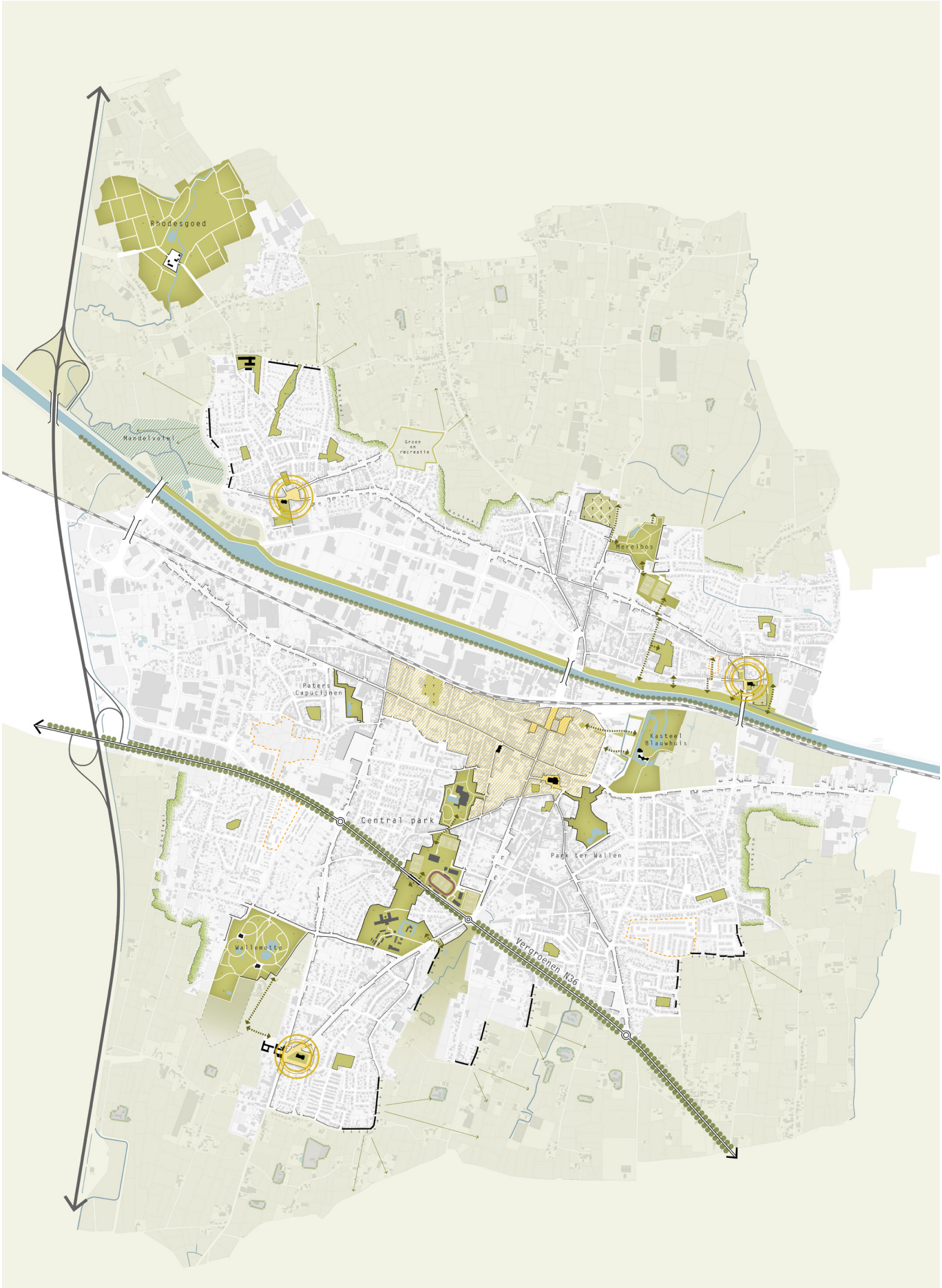
Huidige verkeersstructuur



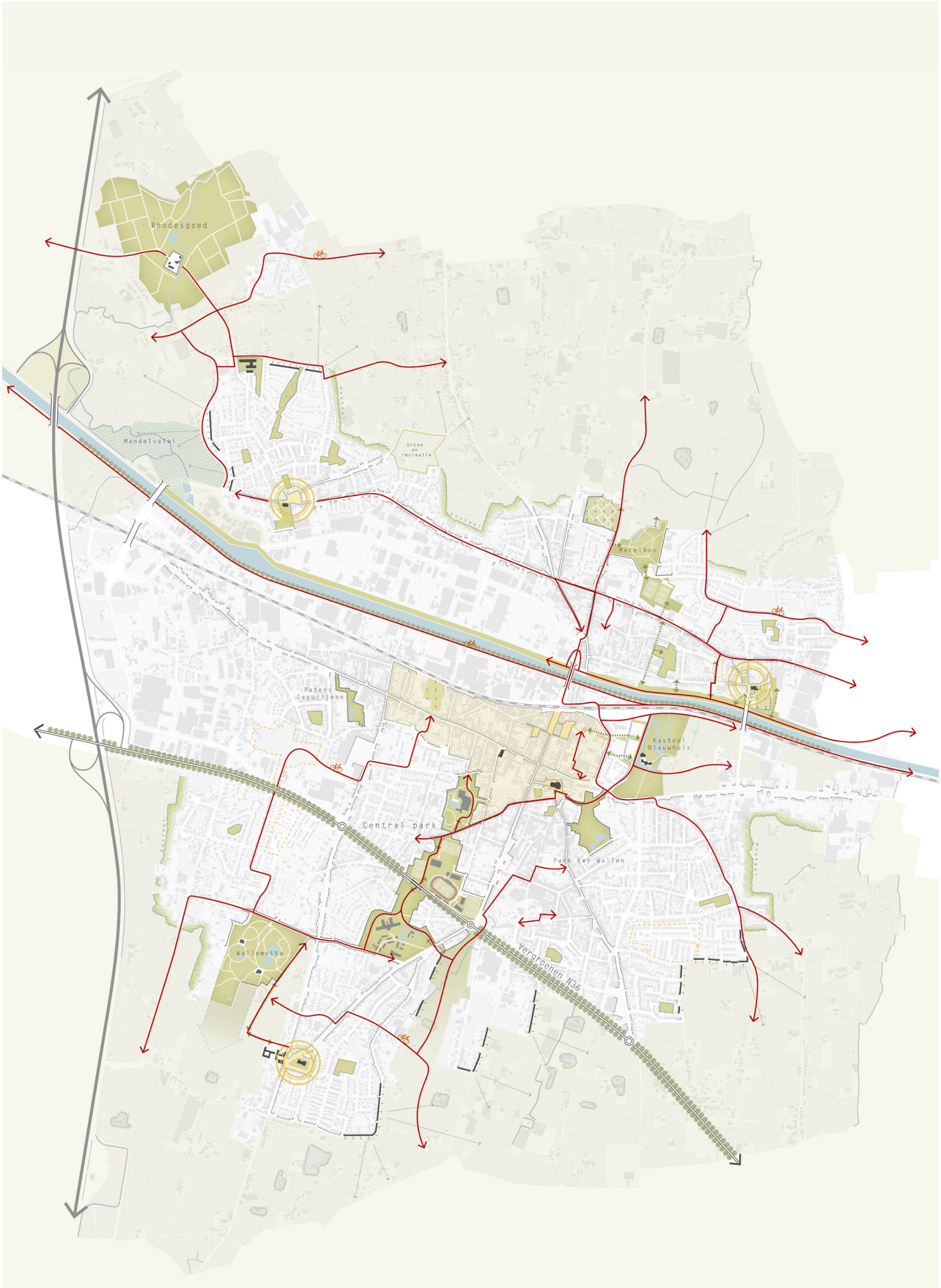
Aanpassingen in verkeersstructuur



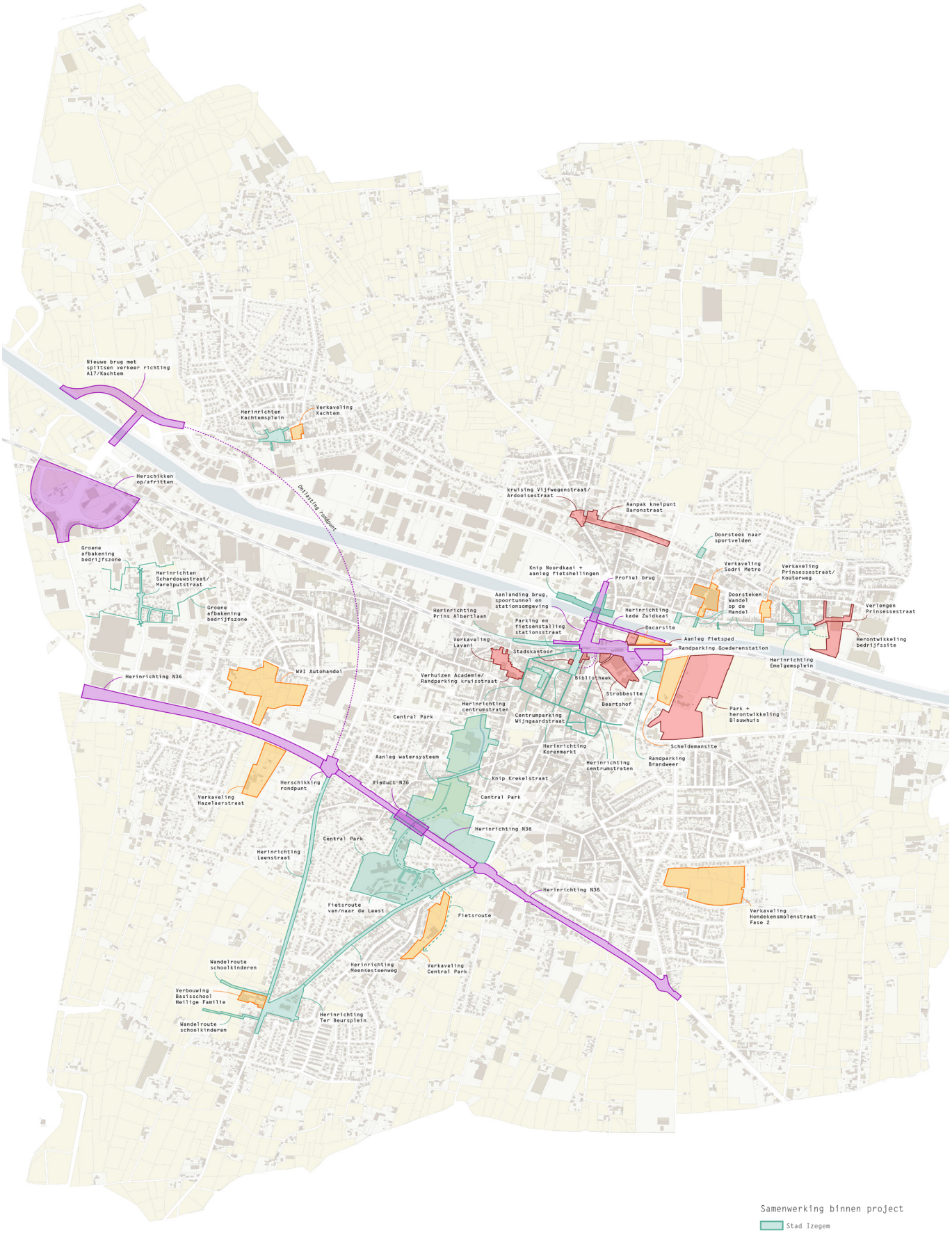
Netwerk van autoverbindingen en trage routes



Groenstructuur



Groenstructuur gekoppeld aan trage routes



Samenwerking binnen project

- Stad Izegem
- Ontwikkelaar
- Stad Izegem i.s.m. ontwikkelaar
- Stad Izegem i.s.m. hogere overheden/partijen

Projectenkaart Izegem

Tot Besluit

Deze Visie 2030 biedt een perspectief op de ruimtelijke kansen voor Izegem in de komende jaren. De veelheid aan voorstellen is echter te groot om in één keer uit te kunnen voeren. Ook zijn niet alle projecten door de stad zelf aan te sturen. Soms zal de inzet van andere overheden noodzakelijk zijn, soms zullen samenwerkingen met private partners gezocht moeten worden. Tot slot zijn er projecten die primair door private investeerders zullen moeten worden aangepakt.
De kaart geeft, gerubriceerd per categorie van samenwerking, een overzicht van alle projecten die we in deze Visie 2030 hebben geagendeerd. Dit zou de basis moeten zijn voor een actiegerichte uitvoeringsagenda.

Bijlage

Bijlage 1. Verkeerstromen ochtendspits

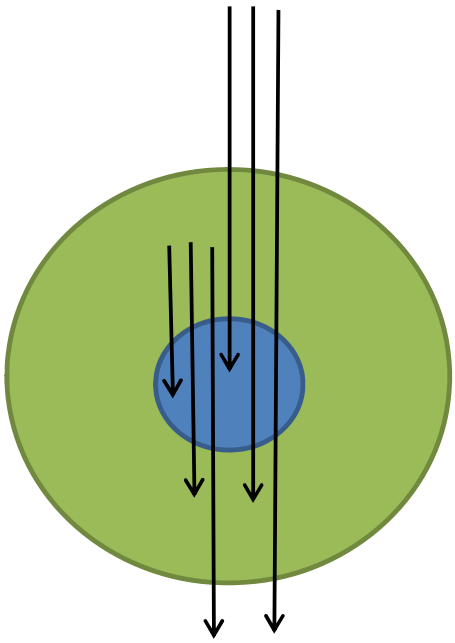
periode 1 07:45 - 08:45

richting centrum

uit	in G	H	G+H
totaal	404	127	531
N	17	12	29
M	33	3	36
L	59	2	62
K	111	3	114
J	17	0	17
I	36	39	74
gordel	273	59	332
E	18	6	23
D	110	5	115
C	7	11	18
B	6	8	14
D'	30	1	31
doorgaand	171	31	202
half doorgaand	102	29	131
bestemming	131	68	199

G+H		A	A'+A''	A+A'+A''
totaal		101	67	168
89	N	4		
13	M	6		
	L	12		
	K	26		
	J	5		
	I	8		
	gordel	59		
	E	9		
	D	20		
	C	4		
	B	3		
	D'	6		
	doorgaand	42	28	70
	half doorgaand	17	12	29
	bestemming	42	28	69

veronderstellingen

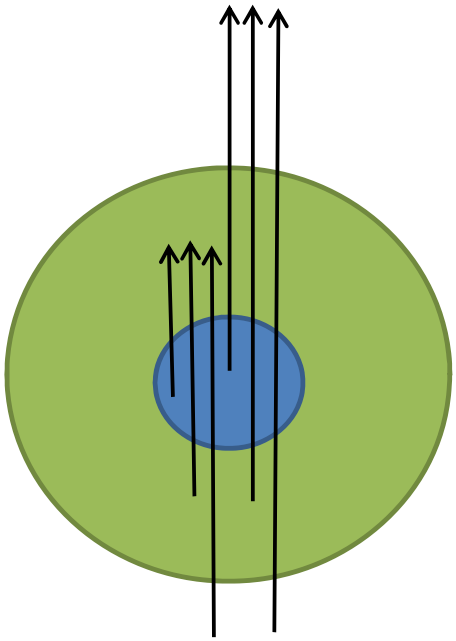


noord-zuid		07:45 - 08:45	
buiten	kern	69	**13%**
schil	kern	130	**24%**
buiten	schil	29	**5%**
schil	schil	102	**19%**
schil	buiten	131	**25%**
buiten	buiten	70	**13%**
	totaal	**531**	100%

schil	kern	130	24%
schil	schil	123	23%
schil	buiten	110	21%
buiten	kern	69	13%
buiten	schil	39	7%
buiten	buiten	61	11%
	totaal	531	

vanuit centrum

		uit G	H	G+H				A	A'+A''	A+A'+A''
in	totaal	122	292	414		G+H	totaal	71	47	118
	N	5	2	7	G	21	N	1		
	M	34	14	48	H	50	M	12		
	L	41	7	48			L	6		
	K	3	59	62			K	18		
	J	8	57	65			J	10		
	I	6	103	108			I	12		
	gordel	98	242	340			gordel	59		
	E	5	8	14			E	8		
	D	24	44	68			D	11		
	C	0	30	30			C	3		
	B	1	24	25			B	7		
	D'	21	4	24			D'	3		
	doorgaand	51	110	161			doorgaand	31	21	52
	half doorgaand	47	132	179			half doorgaand	27	18	46
	bestemming	24	50	74			bestemming	12	8	20
									veronderstellingen	



zuid-noord		07:45 - 08:45	
kern	buiten	20	**5%**
kern	schil	54	**13%**
schil	buiten	46	**11%**
schil	schil	133	**32%**
buiten	schil	109	**26%**
buiten	buiten	52	**13%**
	totaal	**414**	100%

Bijlage 2. Verkeerstromen avondspits 1

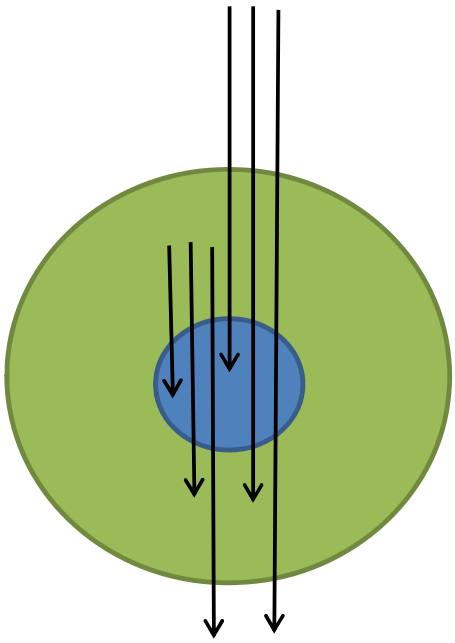
periode 2 15:45 - 16:45

richting centrum

uit	in G	H	G+H
totaal	347	157	504
N	28	15	43
M	27	6	33
L	34	1	35
K	109	4	113
J	24	0	24
I	49	96	145
gordel	271	123	394
E	17	6	23
D	95	5	100
C	13	24	36
B	7	22	29
D'	17	1	17
doorgaand	149	57	206
half doorgaand	122	66	188
bestemming	76	34	110

		G+H	A	A'+A''	A+A'+A''
G+H	totaal	76	51	127
G 61	N	2		
H 15	M	5		
	L	5		
	K	24		
	J	6		
	I	16		
	gordel	58		
	E	9		
	D	17		
	C	7		
	B	6		
	D'	3		
	doorgaand	42	28	71
	half doorgaand	16	11	27
	bestemming	18	12	30

veronderstellingen



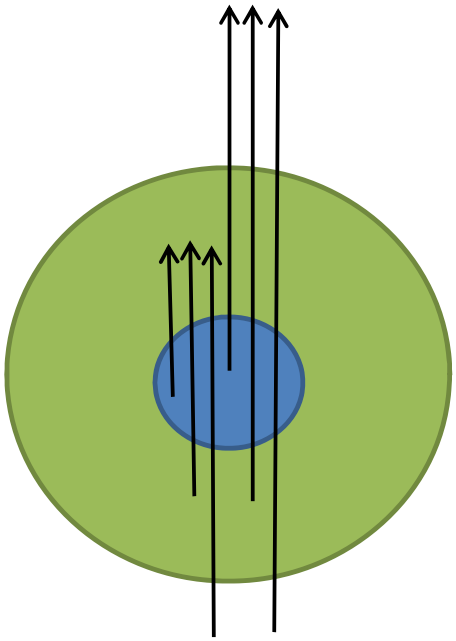
noord-zuid		15:45 - 16:45	
buiten	kern	30	**6%**
schil	kern	80	**16%**
buiten	schil	27	**5%**
schil	schil	161	**32%**
schil	buiten	135	**27%**
buiten	buiten	71	**14%**
	totaal	**504**	100%

richting centrum

		uit G	H	G+H
in	totaal	107	347	454
	N	4	2	6
	M	35	40	76
	L	30	11	41
	K	3	60	63
	J	2	49	51
	I	10	102	111
	gordel	85	263	348
	E	11	17	28
	D	11	41	52
	C	4	32	36
	B	1	24	25
	D'	15	5	20
	doorgaand	42	119	162
	half doorgaand	42	144	186
	bestemming	22	84	106

			A	A'+A''	A+A'+A''
G		totaal	72	48	120
	17	N	1		
H	55	M	18		
		L	8		
		K	11		
		J	13		
		I	18		
		gordel	69		
		E	11		
		D	10		
		C	9		
		B	3		
		D'	4		
		doorgaand	38	25	63
		half doorgaand	31	20	51
		bestemming	4	2	6

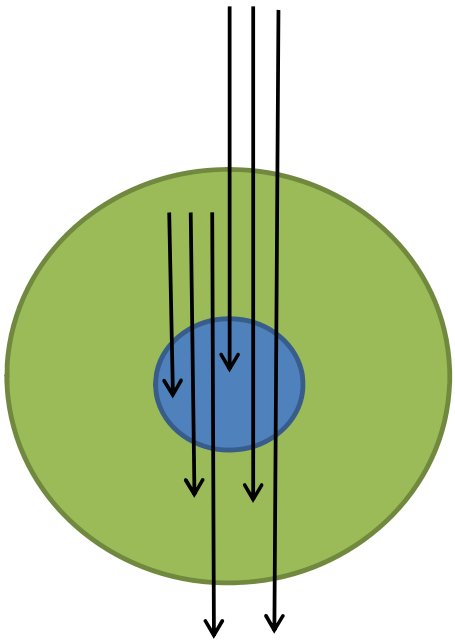
veronderstellingen



zuid-noord		15:45 - 16:45	
kern	buiten	6	**1%**
kern	schil	100	**22%**
schil	buiten	51	**11%**
schil	schil	135	**30%**
buiten	schil	98	**22%**
buiten	buiten	63	**14%**
	totaal	**454**	100%

Bijlage 3. Verkeerstromen avondspits 2

periode		3	16:45 - 17:45								
richting centrum											
		in									
		G	H	G+H				A	A'+A''	A+A'+A''	
uit	totaal	465	170	635		G+H	totaal	95	63	158	
	N	25	17	42	G	84	N	7			
	M	36	9	45	H	11	M	8			
	L	52	4	56			L	12			
	K	118	8	126			K	21			
	J	24	0	24			J	5			
	I	55	96	151			I	22			
	gordel	311	134	445			gordel	75			
	E	15	5	20			E	7			
	D	119	14	133			D	22			
	C	11	35	46			C	7			
	B	8	12	20			B	8			
	D'	26	2	28			D'	6			
	doorgaand	179	68	247			doorgaand	50	33	83	
	half doorgaand	131	66	198			half doorgaand	26	17	43	
	bestemming	154	36	190			bestemming	20	13	33	
											veronderstellingen



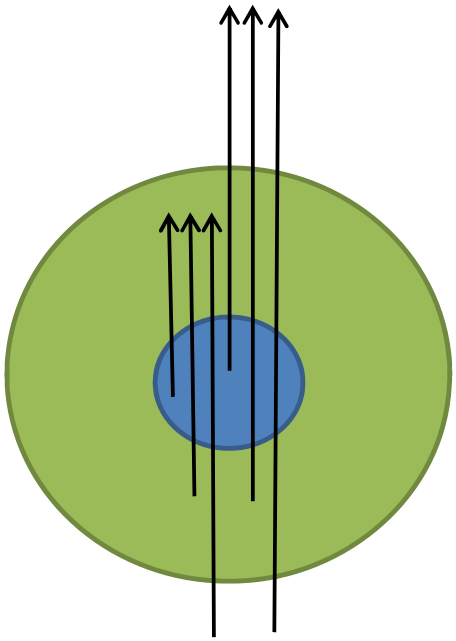
noord-zuid		**16:45 - 17:45**	
buiten	kern	33	**5%**
schil	kern	158	**25%**
buiten	schil	43	**7%**
schil	schil	154	**24%**
schil	buiten	165	**26%**
buiten	buiten	83	**13%**
	totaal	**635**	100%

richting centrum

		uit G	H	G+H
in	totaal	161	361	522
	N	4	2	7
	M	45	19	64
	L	42	8	50
	K	7	70	77
	J	4	44	49
	I	15	108	124
	gordel	119	252	371
	E	17	9	26
	D	10	52	62
	C	3	37	40
	B	4	27	31
	D'	21	4	25
	doorgaand	56	129	184
	half doorgaand	63	124	187
	bestemming	42	109	151

		A	A'+A''	A+A'+A''
G+H	totaal	96	64	161
G 30	N	2		
H 66	M	7		
	L	10		
	K	22		
	J	12		
	I	22		
	gordel	74		
	E	8		
	D	13		
	C	11		
	B	10		
	D'	5		
	doorgaand	45	30	76
	half doorgaand	28	19	47
	bestemming	23	15	38

veronderstellingen



zuid-noord		16:45 - 17:45	
kern	buiten	38	**7%**
kern	schil	114	**22%**
schil	buiten	47	**9%**
schil	schil	139	**27%**
buiten	schil	109	**21%**
buiten	buiten	76	**15%**
	totaal	**522**	100%

ONTWERP
Palmbout Urban landscapes
Jeroen Ruitenbeek, Sabien Thomaes,
Ruud van Leeuwen, Bianca Lancee,
Merlijn Smulders

Collectief Noord
Hans van Bavel, Erik Wieërs

IN SAMENWERKING MET
Transport & Mobility Leuven
Dirk Engels

Royal Haskoning DHV
Nanco Dolman, Hans de Haan

Vandelannoote VOF
Sofie Vandelannoote

IN OPDRACHT VAN
De Stad Izegem
o.a. Melissa Heyerick, Els Manheave,
Siska Vanhooren

PALMBOUT
Urban Landscapes.
Schiedamsedijk 44
3011 ED Rotterdam
T. 010.433 2649
www.palmbout.nl