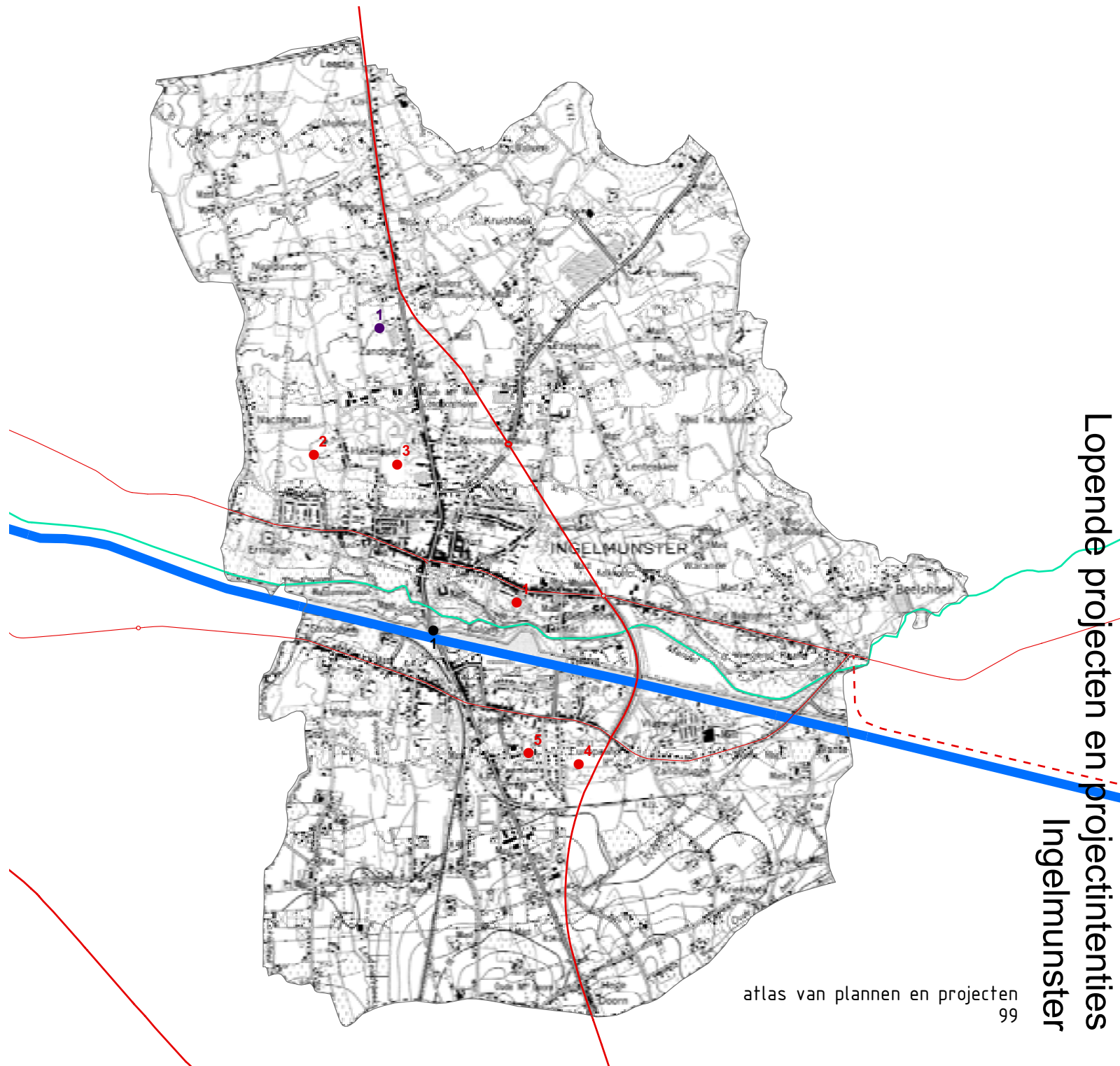




Infrastructuur

1. Centrumbrug [p]

Wonen

1. Site Monument: bedrijvigheid naar stedelijk woonproject [p]
2. Omgeving Doelstraat: ontwikkelen woonproject (80% sociaal) ca. 190 woningen [p]
3. Inbreidingsproject: privé-initiatief [p]
4. Sociale verkaveling Gentstraat Noord: WVI [p]
5. Inbreidingsproject Gentstraat Zuid: WVI [u]

Bedrijvigheid

1. Zandberg: bedrijventerrein [p]

Gemeenschapsvoorziening

1. Containerpark en gemeentelijke loods [p]

Natuur en landschap

1. Natuurproject de Mandelmeersen [u]
2. Wandelpad langs de oude spoorwegbedding [p]
3. De volledige Mandelvallei [w]
4. Natuurproject de Visserie [p]
5. De groene long [u]
6. Kleiput Vinkhoek [w]
- 7a. Visie oever van het kanaal Noord [w]
- 7b. Visie oever van het kanaal Zuid [w]

Infrastructuur

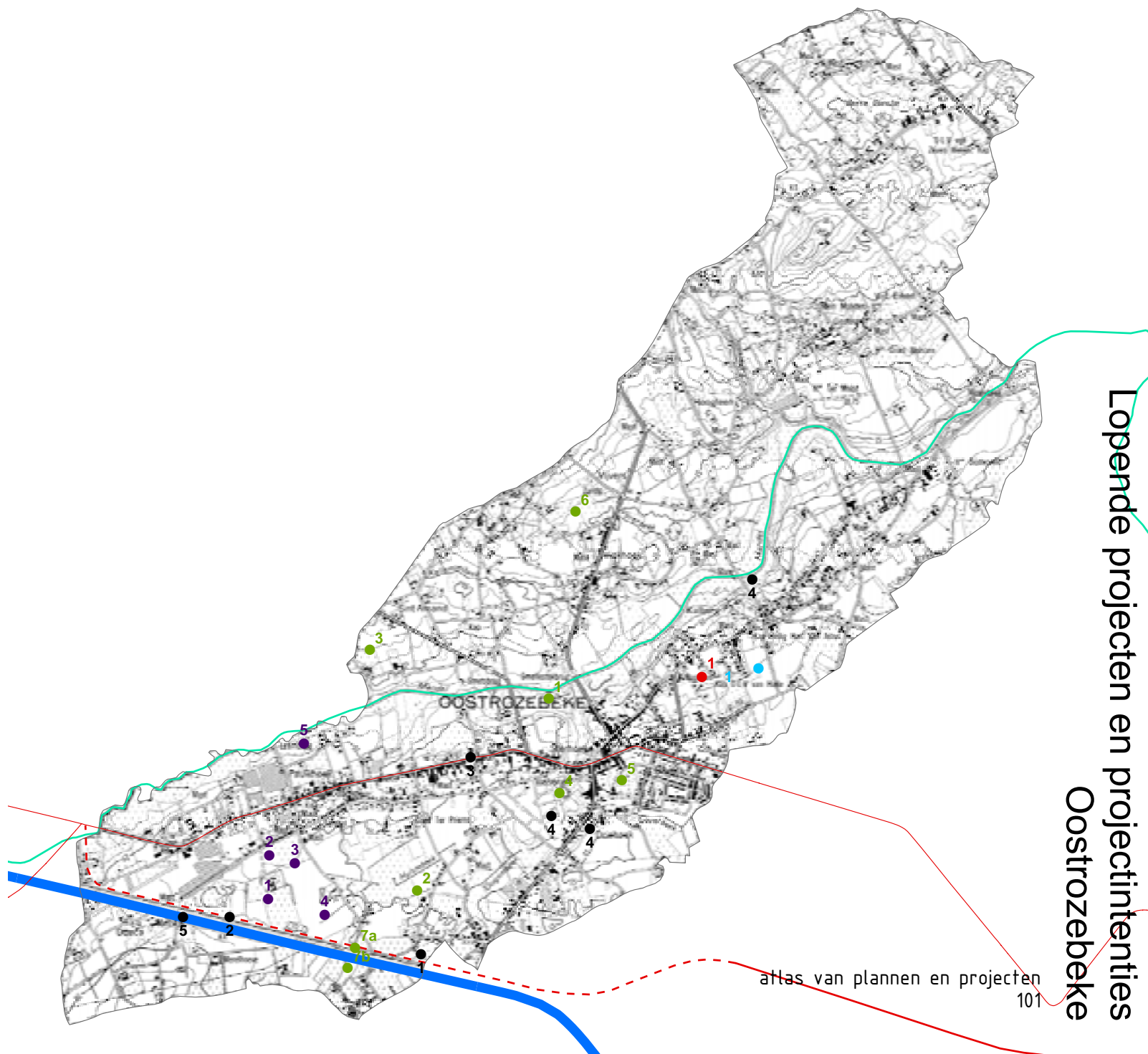
1. Aanleg N382 [p]
2. Bestaande laadkade Spano [u]
3. Herinrichting N357 [p]
4. Te realiseren voetgangersverbinding [w]
5. Kleinschalige wateraccommodatie [w]

Wonen

1. Inbreidingsproject sociale woningbouw [p]

Bedrijvigheid

1. Uitbreiding historisch gegroeid bedrijf spano [p]
2. Lokaal bedrijventerrein [p]
3. Lokale transportzone [w]
4. Toekomstvisie regionaal watergebonden bedrijventerrein [w]
5. Opmaken RUP bedrijf OROTEX [w]



Natuur en landschap

1. Stadsrandbos langs de Leie [p]
2. Mogelijke uitbreiding stadsrandbos [w]

Infrastructuur

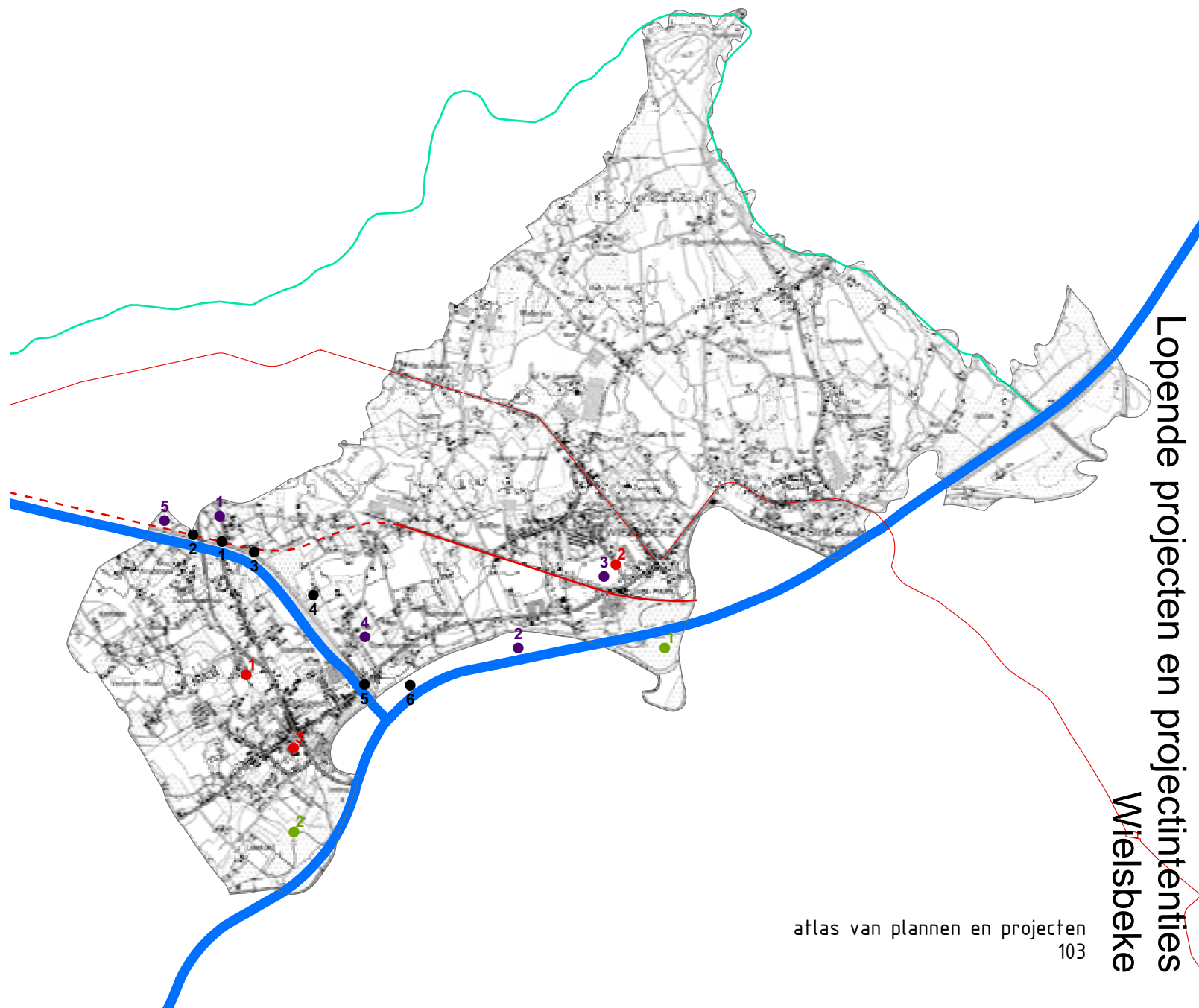
1. Aansluiting Verbindingsstraat op N382 [p]
2. Doortrekking N382 [p]
3. Afsluiting Vaartstraat [p]
4. Doortrekken Vaartstraat [u]
5. Aansluiting Vaartstraat op Ooigemstraat [u]
6. Oprichten van een tijdelijke opslagplaats [w]

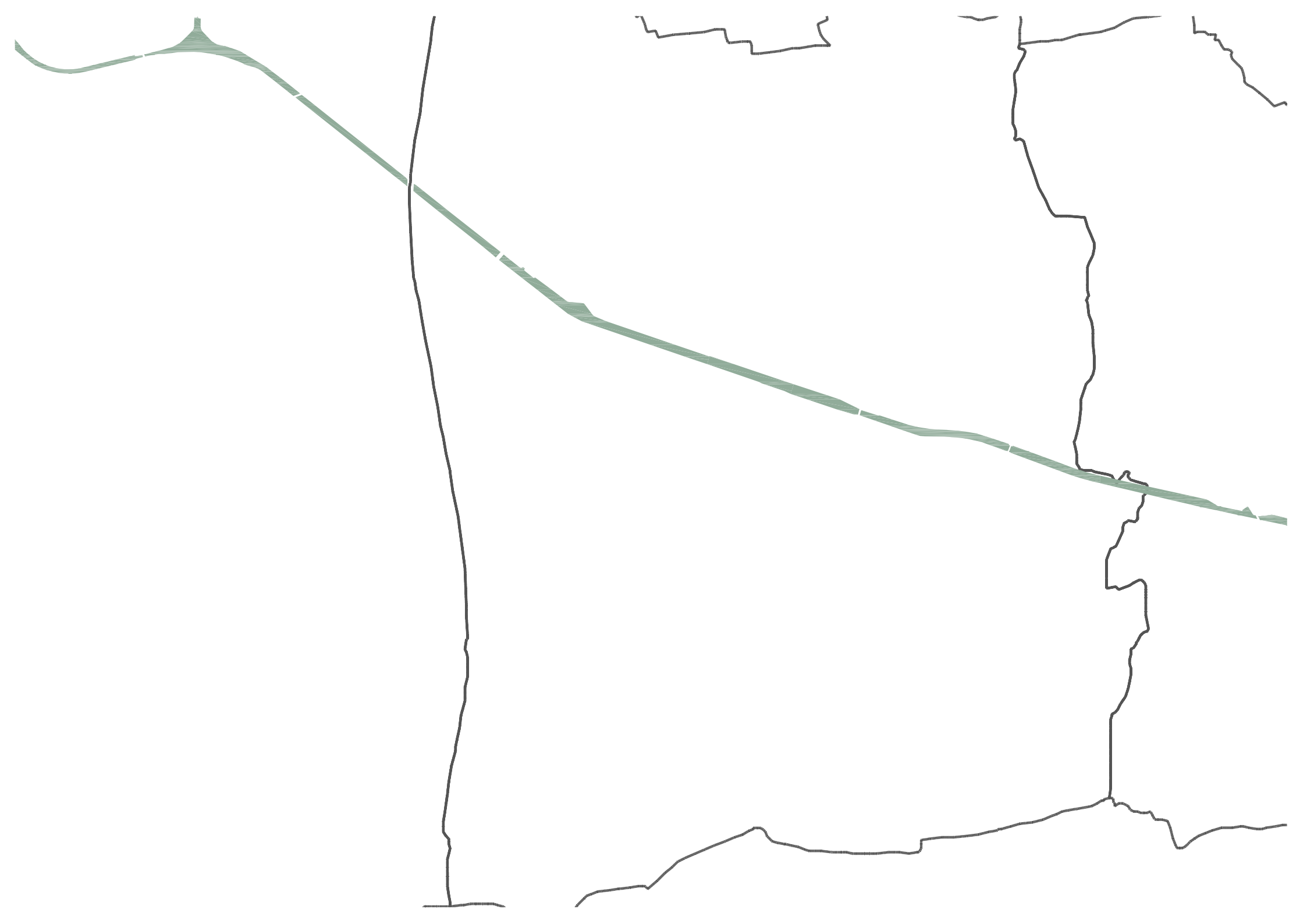
Wonen

1. Huisvestingsproject Ooigem gekoppeld aan de bouw van een ontmoetingsruimte [w]
2. Verkaveling reconversie Super span [p]
3. Renovatie klooster ter realisatie van sociale huurwoningen + herinrichten plein [p]

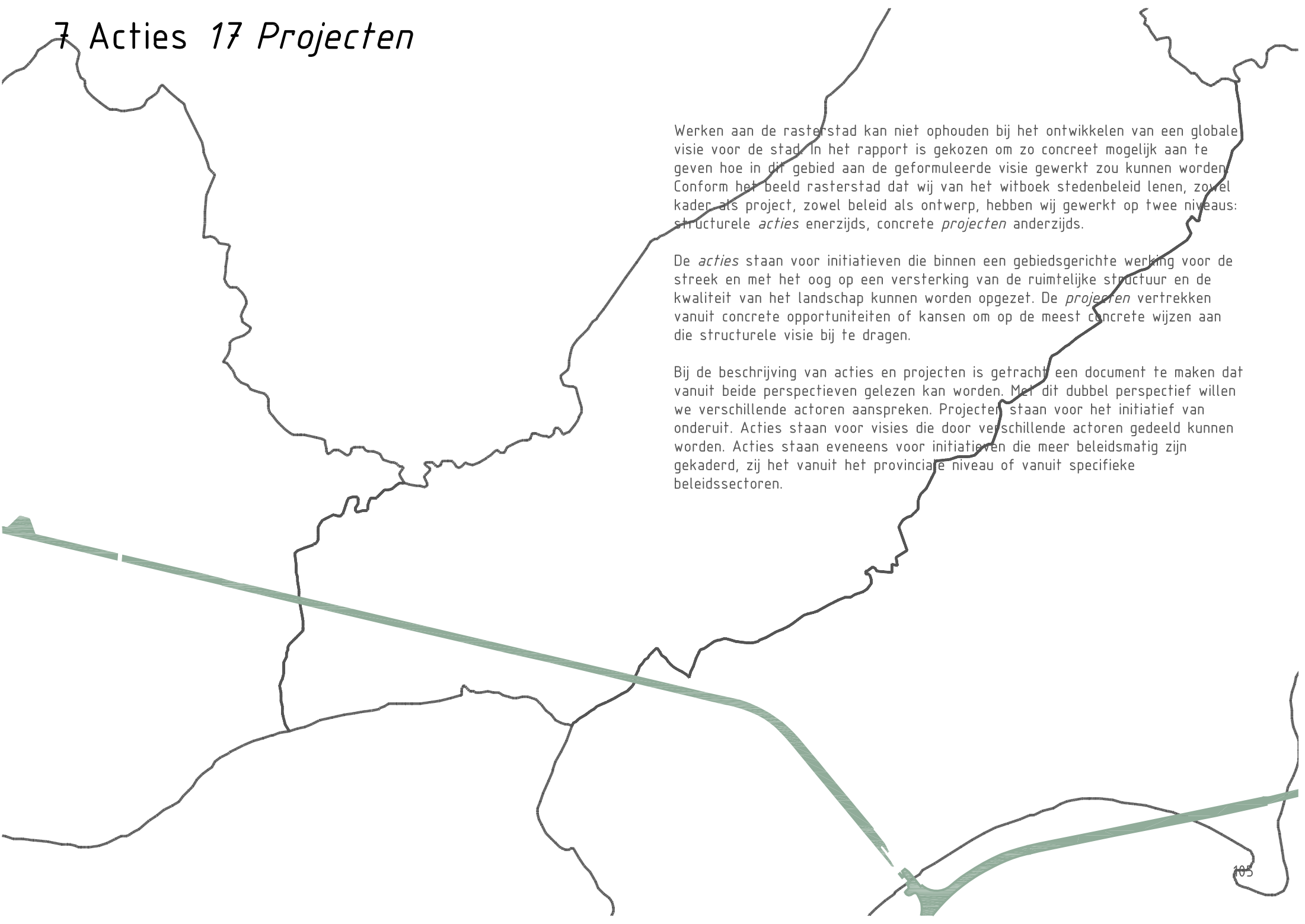
Bedrijvigheid

1. Nieuwe zone voor lokale ambachtelijke bedrijvigheid [u]
2. Containeroverslag [u]
3. GRUP Lobeek (sport-recreatiepark, kantoren en dienstenzone) [p]
4. Derde deel inrichtingsplan Vaartstraat [p]





7 Acties 17 Projecten



Werken aan de rasterstad kan niet ophouden bij het ontwikkelen van een globale visie voor de stad. In het rapport is gekozen om zo concreet mogelijk aan te geven hoe in dit gebied aan de geformuleerde visie gewerkt zou kunnen worden. Conform het beeld rasterstad dat wij van het witboek stedenbeleid lenen, zowel kader als project, zowel beleid als ontwerp, hebben wij gewerkt op twee niveaus: structurele *acties* enerzijds, concrete *projecten* anderzijds.

De *acties* staan voor initiatieven die binnen een gebiedsgerichte werking voor de streek en met het oog op een versterking van de ruimtelijke structuur en de kwaliteit van het landschap kunnen worden opgezet. De *projecten* vertrekken vanuit concrete opportuniteiten of kansen om op de meest concrete wijzen aan die structurele visie bij te dragen.

Bij de beschrijving van acties en projecten is getracht een document te maken dat vanuit beide perspectieven gelezen kan worden. Met dit dubbel perspectief willen we verschillende actoren aanspreken. Projecten staan voor het initiatief van onderuit. Acties staan voor visies die door verschillende actoren gedeeld kunnen worden. Acties staan eveneens voor initiatieven die meer beleidsmatig zijn gekaderd, zij het vanuit het provinciale niveau of vanuit specifieke beleidssectoren.

In fiches die per project zijn gemaakt, is telkens toegelicht wie bij de voorgestelde projecten betrokken zou kunnen zijn, welke beleidsdomeinen hierop betrekking hebben en wat het bestaande planningskader is.

Alle projecten werden op een consistente manier ingetekend op één en dezelfde kaart. Aan het eind van het document worden vier synthese kaarten opgenomen. Deze kaarten zijn de concrete voorstelling van het dubbele beeld dat in deze gebiedsstudie wordt nagestreefd: incrementeel en concreet ageren maar tegelijk bijdragen aan een consistent geheel. Per beeld van de rasterstad werd een dergelijke synthese kaart gemaakt. Meerdere projecten worden op de verschillende deelkaarten ingetekend. Projecten behoren niet tot één beeld in het bijzonder maar zijn juist van strategisch belang omdat ze aan verschillende dimensies van de stad bijdragen.

Over het statuut van deze projecten mag geen misverstand bestaan. In zekere zin hebben die projecten eenvoudigweg nog geen statuut, in die zin dat ze niet door welke officiële instantie ook werden bekrachtigd. De projecten geven vooreerst mogelijkheden aan, vullen kansen concreet in, wijzen plekken aan waar concrete initiatieven gewenst zijn, waar coalities zich aandienen, etc.

Over deze projecten bestaat uiteraard geen consensus. Ze kunnen echter – en dat hopen wij – het onderwerp van concrete negotiatie en debat worden, een debat dat in belangrijke mate nog plaats moet vinden. Voor de mogelijke opvolging van deze projecten is verdere uitwerking noodzakelijk. De projecten gaan vandaag niet verder dan een mogelijkheidsonderzoek. Het lijkt wenselijk om voor de verdere uitwerking designworkshops te overwegen, naar het voorbeeld van de designworkshops die door Leiedal in samenwerking met OSA werden georganiseerd. Deze formule heeft het voordeel dat niet enkel een verder uitgewerkt beeld ontstaat maar dat binnen het verband van de workshop door de verschillende betrokken partijen actief wordt samengewerkt.



Actie 1. Een park voor de rasterstad	<i>Project 1. Natuurstadspark Izegem Ingelmunster</i> p. 110 <i>Project 2. Woningproject Grote Kom</i> p. 116 <i>Project 3. Campus Izegem</i> p. 124
Actie 2. Stad aan het kanaal	<i>Project 4. Stationsomgeving Izegem</i> p. 130 <i>Project 5. Hanekop en Krottegem</i> p. 138
Actie 3. Een kader voor bedrijven	<i>Project 6. Industrierrein Mandeldal</i> p. 148 <i>Project 7. Industrierrein Oostrozebeke</i> p. 154
Actie 4. Over roosters en netwerken	<i>Project 8. Industrierrein A17</i> p. 162 <i>Project 9. Rond punt Mandelvallei</i> p. 168
Actie 5. Langse en dwarse verbanden	<i>Project 10. Jaagpad</i> p. 176
Actie 6. Hotspots in een groen netwerk	<i>Project 11. Plezierhaven</i> p. 184 <i>Project 12. Zwaaiikom</i> p. 186 <i>Project 13. Landschapspark A17</i> p. 190 <i>Project 14. Drietrapsluis naar de Leie</i> p. 196
Actie 7. Tussenlandschappen	<i>Project 15. De vallei van de Mandel</i> p. 204 <i>Project 16. Landschapsverdichting Izegem Ingelmunster</i> p. 212 <i>Project 17. Striplandschap Wielsbeke</i> p. 218

Actie 1. Een park voor de rasterstad

Actie 1 is gericht op het ontwikkelen van het stedelijke potentieel van de centrale open ruimte tussen Izegem en Ingelmunster in. De kern van dit open ruimte gebied is een fragment van de Mandel dat tot op heden is open gebleven. Inzet van deze actie is deze open ruimte te consolideren, als publieke ruimte maar ook als ecologisch verbindingsgebied. Er wordt een natuurstadspark voorgesteld met een bredere uitstraling dan de onmiddellijke omgeving, een park dat zowel in het lokale weefsel als in een bovenlokaal recreatief netwerk is ingebed.

De open ruimte wordt gezien als een publieke ruimte die de twee gemeentes zouden kunnen delen en waarmee ze elk een eigen relatie ontwikkelen. Door de relatie tot het park kunnen beide gemeentes ook hun relatie tot het kanaal herdenken. Het ontwikkelen van deze relatie gaat in Izegem over de uitbouw van de oostelijke stadsrand. In Ingelmunster wordt gezocht naar de aansluiting van deze open ruimte op het centrum van de stad, maar ook de invulling van een aantal herontwikkelingslocaties achter het lint op de rand van de Mandelvallei. De verschillende deelaspecten van deze actie worden in project 1, 2 en 3 concreet ingevuld.



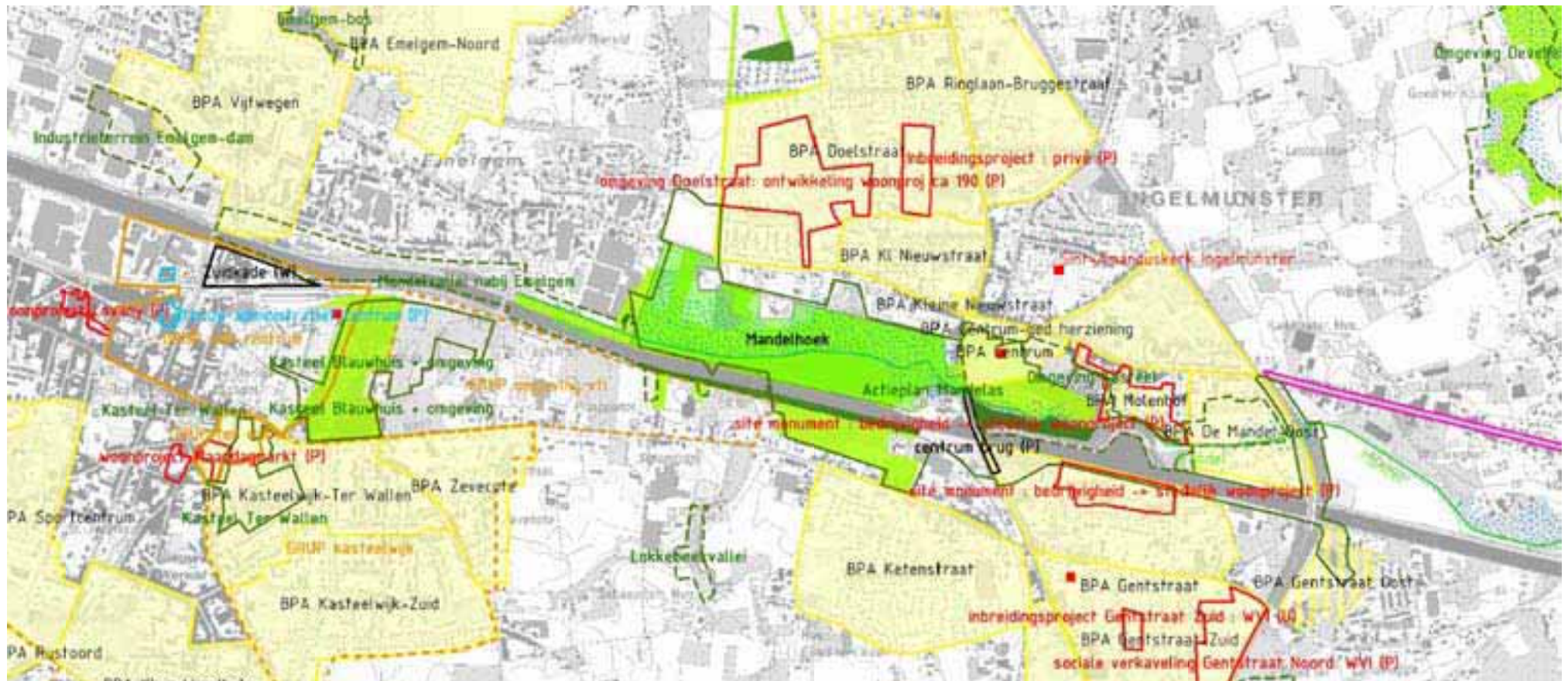
stratenraster zoals op de kaart van Vandermaelen (1850),
geprojecteerd op de topografische kaart van 2002



recreatieve en onbepaalde groene ruimten tussen het kanaal en de historische linten parallel aan het kanaal

Tussen Izegem en Ingelmunster rest rond het kanaal een belangrijke open en groene ruimte te midden van een erg verstedelijkt deel van het studiegebied. Deze groene ruimte bestaat uit verschillende deelruimtes die samen tot een nieuwe figuur in het stedelijk gebied kunnen uitgroeien: een natuurstadspark. Dit park integreert de bestaande stedelijke fragmenten in de open logica van de rasterstad. Deze nieuwe figuur houdt het midden tussen een park voor de stad en een natuurgebied aansluitend bij de stad. Het natuurstadspark houdt zo langs de ene kant rekening met de sterke verstedelijking, langs de andere kant sluit deze figuur aan op het samengesteld karakter van deze verstedelijking, een samenspel van klein-stedelijke kernen eerder dan een grote stad.

De historische linten Roeselare – Kachtem – Emelgem – Ingelmunster ten noorden van het kanaal en Roeselare – Rumbeke – Izegem – Ingelmunster Station ten zuiden van het kanaal zijn uitgegroeid tot vrij gesloten verkeersruimten. De publieke ruimte in Izegem en Ingelmunster blijft vrijwel beperkt tot een aantal pleinen langs dit lint en open ruimte die specifiek voor sport is ingericht. De rol van de open gebieden achter het lint blijft ondertussen onduidelijk. Dit stuk Mandelvallei is tot op vandaag open gebleven omdat tot voor kort plannen bestonden hier de N382 door te trekken. Nu deze plannen werden opgeborg en kan het open karakter van dit gebied worden geconsolideerd.





Het kanaal vormt een obstakel voor de ontwikkeling van een aaneengesloten stedelijk weefsel over het kanaal heen. Tegelijk is het een soort bindteken voor de verschillende 'stadsdelen' die zich aan beide zijden van het kanaal hebben ontwikkeld. Het kanaal biedt de kans om de ruimte van het lint aan te vullen met een open landschappelijke ruimte.

Tussen Izegem en Ingelmunster, in de rand van beide kernen, staan een aantal projecten op stapel die kunnen ingezet worden om van de kanaalruimte een open, groene en tegelijk ook stedelijke ruimte te maken. Het goederenstation in Izegem wordt niet meer gebruikt. Izegem plant het gebied tussen het kasteeldomein Blauwhuis en de Italianenlaan verder te ontwikkelen als ecologisch waardevol landbouwgebied. Het VTI in Izegem breidt zijn campus uit langs het kanaal met een aantal nieuwe onderwijsgebouwen en sportinfrastructuur, ingebed in een groene, open ruimte. Centralisatie van het technisch onderwijs op de site op lange termijn behoort eveneens tot de opties. De Dorpsbrug in Ingelmunster moet verhoogd worden om de doortocht van 1350 ton containerschepen mogelijk te maken. Ingelmunster heeft de ambitie zijn structuur van langzame paden door het dorp verder uit te bouwen. Ook wordt in Ingelmunster gedacht aan de vernieuwing van het centrum, met als belangrijkste elementen het plein voor de kerk en het kasteelpark. In tweede orde achter de linten Emelgem - Ingelmunster en Izegem - Ingelmunster Station wordt de reconversie van de industriële sites Monument, Mokette en Desmaco tot stedelijke projectzones gepland.

AMBITIE

De linten aanvullen met een open, groene én stedelijke ruimte

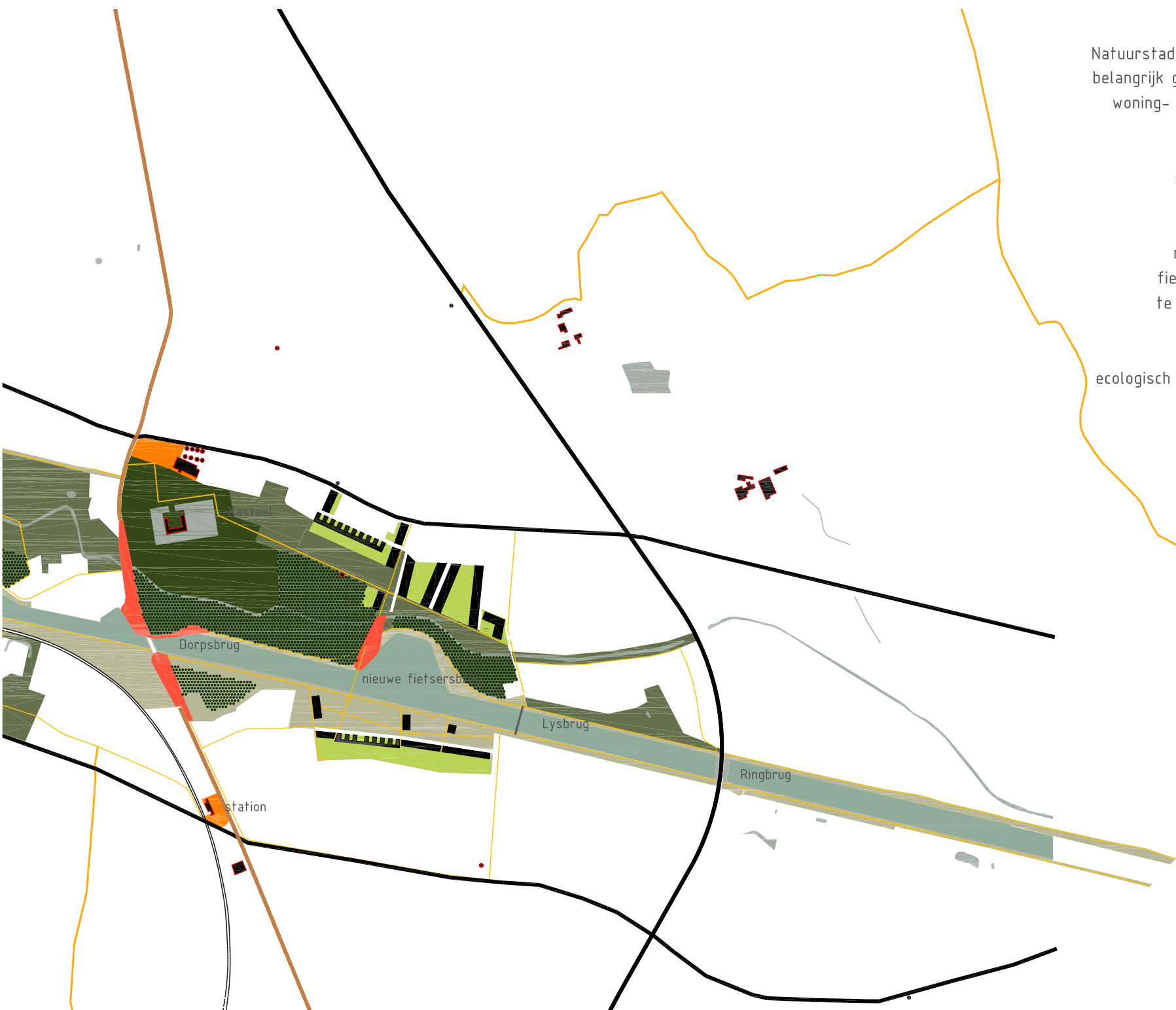
De enge verkeersruimte van de linten Roeselare - Kachtem - Emelgem - Ingelmunster en Roeselare - Rumbeke - Izegem - Ingelmunster Station kan worden aangevuld met een open, groen park langs het landschappelijk interessante kanaal. Vanuit deze linten kunnen een aantal doorsteken worden georganiseerd naar dit park. Waar deze doorsteken het jaagpad langs het kanaal kruisen, kunnen stedelijke plekken in het park worden ingericht met steigers, pleintjes, rustplaatsen etc. Zo wordt het bestaande jaagpad over het stuk tussen Izegem en Ingelmunster onderdeel van een stedelijk park dat met de linten is verbonden. Het park fungeert als een stedelijk park voor beide stedelijke kernen, een rol die door geen enkele andere ruimte in die kernen wordt opgenomen. Dit park komt de leefkwaliteit in de linten ten goede. Ingelmunster en Izegem richten zich met dit park op het kanaal. Het kanaal wordt zo van een achterkant en een restruimte een centraal element in het stedelijke weefsel.

De vroegere vallei van de Mandel omvat een aantal ecologisch waardevolle gebieden. Een park langs het kanaal kan de verschillende kleine natuurgebieden die nu al aanwezig zijn of nog gepland worden met elkaar verbinden tot een ecologische corridor. De natuurgebieden erin kunnen ook functioneren als ecologische pockets in het stedelijke park. Deze 'pockets' kunnen uit de stedelijke drukte worden gehouden door de doorgangen door het park ter hoogte van deze natuurgebieden te beperken tot het jaagpad. Het park functioneert dus op twee snelheden: een deel van het park wordt volledig opgenomen in het stedelijke weefsel, een ander deel wordt aan dit netwerk onttrokken en als ecologisch biotoop gekoesterd.



Natuurstadspark Izegem Ingelmunster

- belangrijk gebouw/ merkpunt
- woning- of kantoorproject
- stedelijke kade
- stedelijk plein
- stedelijk parcours
- regionale weg
- spoorweg
- regionaal fietspad
- fiets- en wandelpad
- te renoveren straat
- water
- groene kade
- ecologisch waardevol gebied
- natuurpark
- kasteelpark
- campustuin
- semi-private tuin



De centra van Izegem en Ingelmunster verbinden voor zacht verkeer

Het aan elkaar gegroeide stedelijk gebied Izegem – Ingelmunster functioneert door het centrale park beter als één stedelijk geheel met twee onderscheiden kernen. Het park creëert een groene én stedelijke continuïteit langs het kanaal en versterkt de dwarsverbanden over het kanaal. De inrichting van dit gebied als stedelijk park sluit aan op hoe dit gebied vandaag gebruikt wordt: het jaagpad langs het kanaal is een belangrijke verbinding voor scholieren. Het vormt echter ook in algemene zin een (potentieel) belangrijke link tussen de centra van Izegem en Ingelmunster.

De bestaande bruggen over het kanaal in het park landen midden in de stedelijke centra van Izegem en Ingelmunster. Binnen de structuurplannen van beide gemeentes wordt de verkeersfunctie van deze bruggen verder afgebouwd wat toelaat deze ook naar inrichting explicieter in de stedelijke structuur in te schrijven.

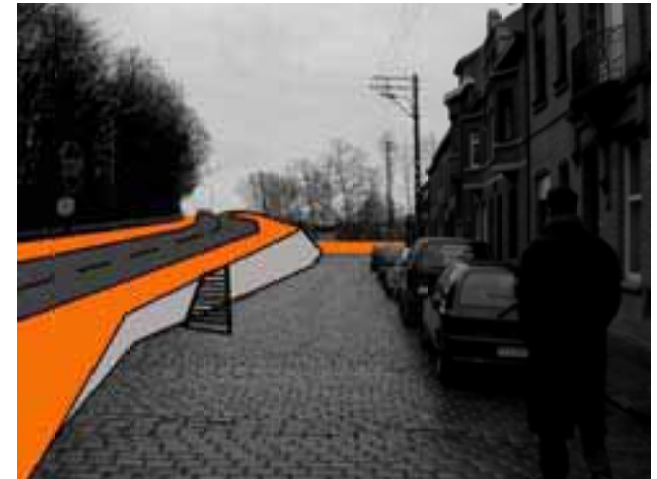
- In Ingelmunster werd de Ringbrug aangelegd om het zware verkeer uit het centrum te weren. De historische baan Brugge – Ingelmunster – Kortrijk zal bij de heraanleg van het centrum worden heringericht. De Dorpsbrug moet worden verhoogd. Hierbij is het belangrijk om voldoende aandacht te besteden aan het fietscomfort over de brug maar ook aan de goede aansluiting op de langse verbindingen (lees jaagpaden) aan weerszijden van het kanaal.

- Ook de Emelgembrug is vooral belangrijk voor lokaal verkeer. Ze verbindt het plein voor de historisch waardevolle Sint-Pieterskerk met één van de grotere scholen in het gebied (het VTI). Het wegdek op de brug en het plein voor de kerk kan op termijn meer als stedelijke ruimte worden ingericht met meer aandacht voor veilig voetgangers- en fietsverkeer.

- Ook voor de Centrumbrug in Izegem is een meer stedelijke aanleg aangewezen geschikt voor de zachte weggebruiker. Aangezien de industriële activiteit geleidelijk uit het centrum van Izegem wegtrekt, kan het zware verkeer grotendeels worden afgeleid naar de Sasbrug die aansluit bij de A17 (zie ook Project 8.).

- Een nieuwe fietsbrug kan het centrum en het station van Ingelmunster veilig verbinden voor langzaam verkeer. Tegelijk maakt deze brug deel uit van de infrastructuur van het park tussen Izegem en Ingelmunster. Ze vult de verderop gelegen voetgangersbrug aan.

Ook de aansluiting van het park op de stedelijke kernen van Izegem en Ingelmunster is belangrijk voor het goed functioneren van dit park. In Izegem gaat het dan over het bedenken van een interessante aansluiting tussen de dienstencampus aan de oostzijde van de stad en de herbestemming van het goederenstation. In Ingelmunster vertaalt deze opgave zich verder in een kwaliteitsvolle herinrichting van de sites van het voormalige bedrijf Monument op de noordoever en de bedrijven Mokette en Desmaco op de zuidoever. Deze projecten worden verder besproken (Project 2., Project 3. en Project 4.).



paden en steigers in Natuurstadspark Izegem Ingelmunster

belangrijk gebouw/ merkpunt

stedelijke kade

stedelijk plein

stedelijk parcours

regionale weg

spoorweg

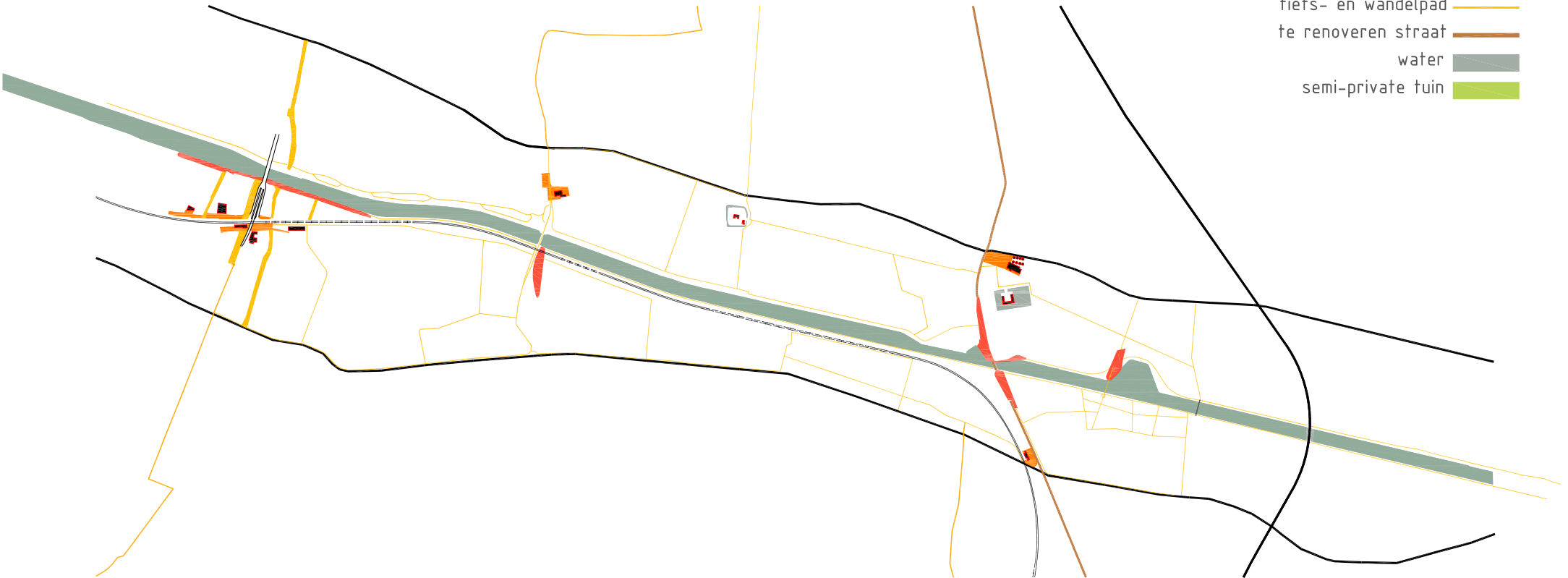
regionaal fietspad

fiets- en wandelpad

te renoveren straat

water

semi-private tuin



juridisch kader	partners	project
GRUP Administratief Centrum BPA Centrum BPA Centrum; gedeeltelijke herziening BPA De Mandel Oost BPA Gentstraat Kasteel Blauwhuis en omgeving (beschermd monument) Kasteel en Park Ingelmunster (beschermd monument) Sint-Amandskerk Ingelmunster (beschermd monument) Conform huidig juridisch kader Geen specifieke planningsinitiatieven noodzakelijk	De gemeente Ingelmunster en de stad Izegem kunnen als trekkers van dit project optreden. De Provincie en de VLM kunnen ondersteuning geven in de voorbereiding en uitwerking ervan. Aminal Bos & Groen, Natuur en de bekkenbeheerder van de Mandel zijn bevoorrechte partners voor het waarmaken van de ecologische en waterbergende functie van het gebied. De natuurverenigingen (van Izegem en Ingelmunster) zijn te consulteren, daar zij de (potentiële) beheerders zijn van bepaalde onderdelen van het natuurstadspark.	probleemstelling Reconversie goederenstation Izegem Natuurpark aan hoeve Naert in Izegem Uitbreiding VTI Verhoging Dorpsbrug Ingelmunster Gefragmenteerd net voor zacht verkeer Kasteelpark Ingelmunster openen Reconversie sites Monument, Mokette en Desmaco Uitblijven van dwarsverbindingen in het stedelijke weefsel Ontbreken van groene publieke ruimte
	ambitie/visie Een publiek park maken Natuurgebieden verbinden Veilig en aangenaam verbinden centra Izegem en Ingelmunster	sleutelingrepen Het goederenstation open en groen Herinrichting Emelgembrug, kerkplein en plein voor nieuwe school Openen kasteelpark Ingelmunster Nieuwe fietsbrug in Ingelmunster Creëren doorsteken vanuit verstedelijkte ruimte naar park Binnentrekken van park in verstedelijkt weefsel
		

Project 2. Woningproject Grote Kom

De kern van Ingelmunster wordt doorsneden door een aantal structuren parallel aan het kanaal en dwars over het kanaal. De oude steenweg Brugge-Kortrijk en de omleiding ervan vormen de belangrijkste noord – zuid assen, terwijl de Gentstraat, het kanaal, de Mandel en de Oostrozebekestraat de belangrijkste oost – west assen zijn. Parallel hiermee liggen een groot aantal onsamenvhangende fragmenten van assen voor traag verkeer, vaak in tweede orde. Samen vormen deze structuren een raster met diverse maasgroottes. Woonblokken, marktplein, kasteelpark, industriële artefacten, restpercelen, Mandelmeersen, etc. geven een onvoltooide invulling aan de open stedelijke ruimte gevormd in dit raster.

AANLEIDING

Twee van deze mazen, ingevuld door historisch gegroeide bedrijvigheid, en gelegen in tweede bouworde, achter de bestaande oost – west georiënteerde historische linten, vragen een nieuwe invulling. Een eerste is de site "Monument", gelegen in tweede bouworde, achter het lint van de Oostrozebekestraat, palend aan het kasteelpark en begrepen tussen Mandel en Oostrozebekestraat. Een tweede is de site "Mokette", gelegen tussen kanaal en Oudstrijdersstraat, in het ruimere bouwblok achter de Genstraat. Beide sites kunnen vastgepakt worden om te werken aan het stedelijke weefsel van Ingelmunster. Op heden werkt de gemeente Ingelmunster aan een BPA voor de site op de noordoever van het kanaal. Verder lopen er een aantal initiatieven rond het opwaarderen van kerkwegels en assen voor traag verkeer door de dorpskern en dient in het kader van het containervervoer op het kanaal de Centrumbrug vernieuwd te worden.



AMBITIE

Verknopen; verbinden door (infra)structuren

Naast het voorzien van stedelijk wonen op deze beide sites, heeft het project als inzet het weefsel tussen de Oostrozebekestraat – Weststraat en de Gentstraat te transformeren tot een samenhangend stedelijk weefsel.

Missing-links tussen de diverse fragmenten van parallelle assen voor traag verkeer in tweede bouworde zouden op deze site kunnen aangevuld worden tot een completer netwerk van parallelle doorsteken voor traag verkeer, los van de hoofdstructuur bestemd voor gemotoriseerd verkeer.

- Op de noordoever van het kanaal kan in oost – west richting door de toevoeging van een stuk wandelpad de bestaande as Beukedreef-kasteelpark (tot aan het kapelletje) verbonden worden met het meer oostelijk gelegen wandelpad langs de zuidelijke oever van de Mandel. Zo ontstaat een doorlopende oost – west as vanaf de gemeentegrens met Izegem tot aan de ring (N50), parallel met het bestaande jaagpad op de noordoever van het kanaal. Deze as kan tegelijk de drager worden van een nieuw groenelement, dat het kasteelpark tot in het stedelijke woonproject doortrekt en zo de Mandelvallei mee helpt versterken (zie werken aan de groenstructuur).

- Op de zuidelijke kanaaloever verbindt een nieuwe as de Kanaalstraat met de Handelsstraat, tussen bestaande percelen langs de Oudstrijdersstraat en nieuw voor wonen te ontwikkelen percelen. Dwars hierop zorgen doorsteken tussen deze bouweilanden voor een goede verknoping met het jaagpad.

- Een nieuwe noord – zuid doorsteek verknoopt de parallelle oost – west gerichte assen (zowel nieuwe als bestaande) op zowel noord- als zuidoever van het kanaal met elkaar, en kan ingezet worden als dwarswissel tussen deze gescheiden systemen. Bovendien zou het kasteelpark op deze manier kunnen geopend worden naar het centrum, om zo als groene ruimte een actievere rol te kunnen opnemen binnen het centrumweefsel van Ingelmunster.

Met de vervollediging van het raster van voetganger- en fietserdoorsteken in de kern van Ingelmunster worden de diverse stedelijke fragmenten aan elkaar geregen. Historische dreef, kasteelpark, centrumweefsel, station, gemeentelijk sportcentrum en nieuwe en bestaande woonprojecten worden door een parallel netwerk van assen met elkaar en met hun omgeving verbonden.



woningproject Grote Kom in het park

belangrijk gebouw/ merkpunt

woningproject

multifunctionele kade

stedelijke kade

stedelijk plein

straat

regionale weg

spoorweg

regionaal fietspad

fiets- en wandelpad

water

groene kade

natuurpark

kasteelpark

semi-private tuin

bos

bomenrij

kerk

Kasteel

Dorpsbrug

nieuwe fietsersbrug

Lysbrug

station

1/5000

Werken aan groenstructuren

Van Emelgem tot aan het kasteelpark van Ingelmunster is de Mandel ingebed in een groenstructuur. Achtereenvolgens privaat groen, het natuurreservaat Mandelhoek, de Beukendreef met aanpalende Mandelmeersen en het kasteelpark vormen een groene bedding waarbinnen de Mandel haar weg zoekt. Ter hoogte van de projectsite "Monument" is deze structuur herleid tot de strip van de Mandel zelf.

Het inbrengen van een nieuwe groene ruimte tussen het woonproject en de Mandel enerzijds en het woonproject en het bebouwingslint langs de Oostrozebekestraat anderzijds, laadt niet alleen het project op met een betekenisvolle groene stedelijke ruimte, maar betekent op grotere schaal het doortrekken van de groene bedding van de Mandel. Bovendien wordt dit nieuwe groenelement opgehangen aan het raster van voetganger- en fietserdoorsteken. Hierdoor wordt deze groenstructuur geen element gelegen in tweede orde, maar een wezenlijk onderdeel van het verknoopte stedelijke weefsel.

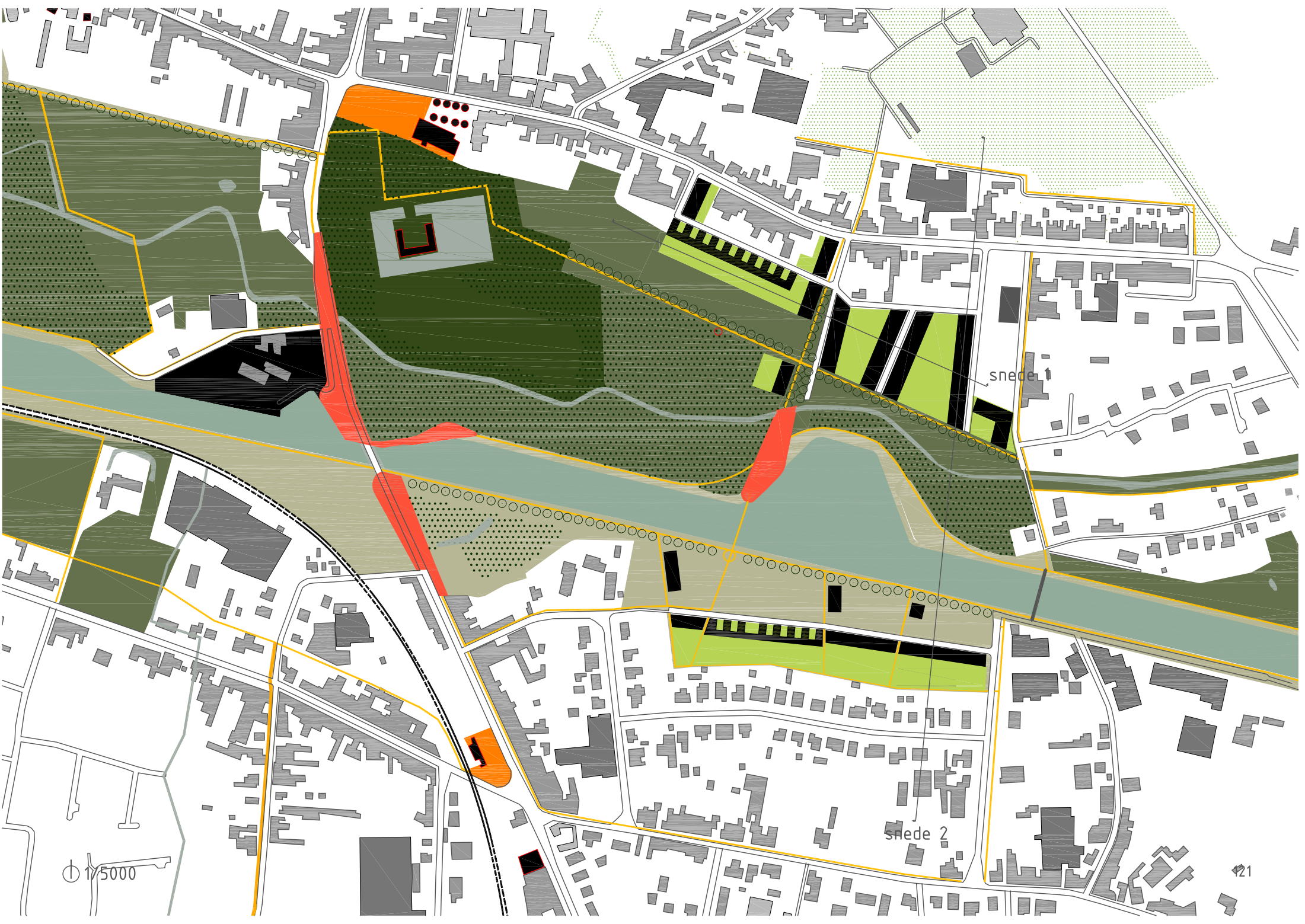
Op de zuidoever van het kanaal kan de bestaande groenstructuur (park in de oksel van kanaal en Centrumbrug) verlengd worden over de volledige lengte van het traject onder de vorm van een park. In dit groen raster worden de diverse woonvormen ingeschoven.

Verdichten; kwalitatieve densiteit

Op beide sites dient een kwalitatieve verdichting te gebeuren van het stedelijke weefsel. De schaal en draagkracht van de omgeving en zijn bewoners dient hierbij als uitgangspunt genomen te worden. Voor de invulling van de sites zullen gedifferentieerde en innovatieve verdichtende woningtypologieën moeten worden ingezet. Sommige (centrale) plekken (park, nieuwe stedelijke publieke ruimte,) zullen een densere bouwvorm verdragen, op andere plekken (achter bestaande woonlinten) worden grondgebonden woningen of tussenvormen ingezet om een verantwoorde dichtheid te kunnen realiseren. Het gehele project wordt gezien als een raster met diverse maaswijdtes, elke met hun specifieke invulling; laag versus hoog, grondgebonden wonen versus stapelvormen, strips versus eilanden. Kwalitatief verdichten kan enkel mits er aandacht wordt besteed aan kwalitatieve, structurerende en leesbare publieke ruimtes. Deze dienen te functioneren als drager van het project, en dienen te worden verknoopt met het bestaande weefsel. Een nieuwe stedelijke publieke ruimte, opgehangen aan de nieuwe dwarse noord - zuid doorsteek, fungeert als dwarsdoorsnede op het stedelijk weefsel. De Invalsweg, het woonproject, het park, de Mandel en de zachte oever van het kanaal vormen achtereenvolgens de dwarssegmenten op dit stedelijke element. Via een nieuwe fiets- en voetgangersbrug wordt een verbinding gemaakt met het inbreidingsproject op de zuidoever van het kanaal. Een gemengde ontwikkeling, waarbij niet-woonfuncties (gemeenschapsvoorzieningen zoals kinderopvang, buurtwinkels, beperkte horeca, ...) op maat van de kern van Ingelmunster verweven worden met de woonfunctie is binnen dit project zeker gewenst. Deze worden opgehangen aan de nieuwe stedelijke publieke ruimte die het hele project oversteekt van het lint tot aan het kanaal.

woningproject Grote Kom tussen het park en het lint

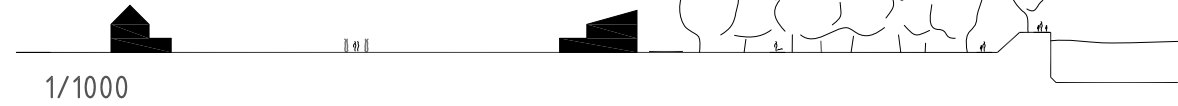
huis	
industrie	
winkel	
belangrijk gebouw/ merkpunt	
openbare dienst	
woningproject	
multifunctionele kade	
stedelijke kade	
stedelijk plein	
straat	
regionale weg	
spoorweg	
regionaal fietspad	
fiets- en wandelpad	
water	
groene kade	
natuurpark	
kasteelpark	
semi-private of private tuin	
binnengebieden achter het lint	
bos	
bomenrij	



1/5000

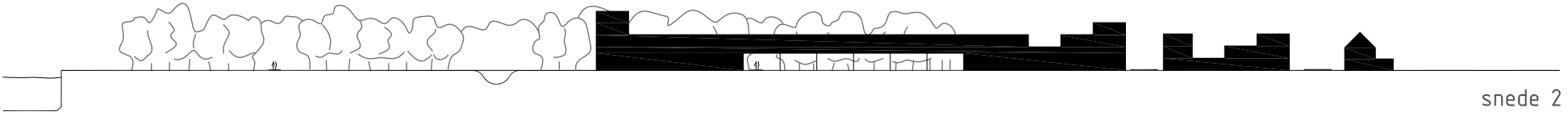
snede 1

snede 2





snede 1



snede 2



referentiebeelden (v.l.n.r. : pad door park, woningen in park, 2x innovatieve woningtypes/
geschakeld wonen, park verweeft met wonen, innovatieve woningtypes/geschakeld wonen)

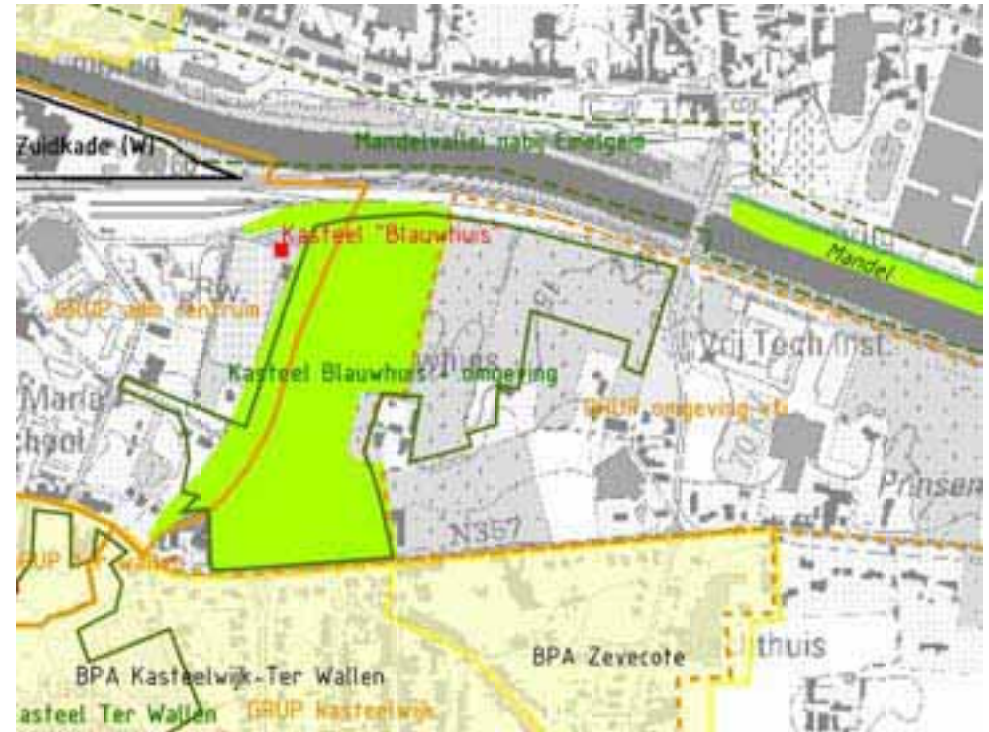
juridisch kader	partners	project
BPA Centrum BPA Centrum; gedeeltelijke herziening BPA Sportcentrum BPA Gentstraat Sint-Amandskerk en omgeving (beschermd monument) Kasteel en Kasteelpark (beschermd monument) Niet conform huidig juridisch kader Opmaak BPA/RUP noodzakelijk ter realisatie van woonproject	De gemeente Ingelmunster kan optreden als trekker. De Provincie en het Vlaams Gewest kunnen de gemeente ondersteunen, ondermeer voor het opzetten van een sluitende PPS-constructie en het waarmaken van de ecologische ambities rond de Mandelvallei. De VLM (nieuwe stedelijke landschappen), W&Z (fietsbrug, centrumbrug, aanlegsteiger), sociale bouwmaatschappijen en wvi (15% sociaal) zijn bevoorrechte partners. De diverse private partners (eigenaar van de meeste percelen) worden van bij het begin betrokken bij de tot standkoming van het project, en worden finaal in een PPS-constructie met de overheid opgenomen ter uitvoering ervan.	probleemstelling Reconversie van bedrijfssites in tweede bouwwoorde ambitie/visie Verknopen: werken aan langse en dwarse structuren Werken aan groenstructuur: Mandel en park Verdichten: stedelijk verdicht wonen sleutelingrepen Inbrengen nieuwe noord-zuid as Vervolledigen van oost-west as Nieuwe stedelijke publieke ruimte Nieuwe voetgangersbrug op noord-zuid as Aanlegstijger pleziervaart op nieuwe stedelijke ruimte Innovatieve woontypologieën Park langs de Mandel Park langs kanaal
		
		

Project 3. Campus Izegem

Het centrum van Izegem vormt een weinig gemarkeerde stedelijke concentratie binnen een volledig verstedelijkt gebied. Langs het kanaal is de stadsrand in transformatie. Een project voor deze rand vereist een vernieuwende aanpak die rekening houdt met de ontluikende stedelijke functies aan de kanaalrand. Izegem kan via het goederenstation en de dienstencampus aanhaken bij de nieuwe groene figuur die wij voorstellen tussen Izegem en Ingelmunster langs het kanaal. De dienstencampus kan een park worden met ruimte voor kantoren en diensten in de overgang tussen het centrum van Izegem en het natuurstadspark (zie Project 1.) Tegelijk kan deze campus een aantal tuinachtige ruimtes opnemen die als groene ruimtes midden in de stad functioneren.

AANLEIDING

Ter hoogte van de dienstencampus bestaat het stedelijke weefsel van Izegem uit een aantal ongestructureerde fragmenten. Een aantal industriële complexen worden of zijn reeds afgebouwd. Het goederenstation van Izegem wordt niet meer gebruikt. Achter het goederenstation plant Izegem de uitbreiding van zijn dienstencampus. Voor dit gebied, en de oude industrie langs het kanaal (zie ook Project 4.), maakte de stad in 2004 het GRUP "Administratief Centrum" op, dat op 3 februari 2005 is goedgekeurd.



Het project dat hier wordt voorgesteld is niet volledig conform aan het GRUP 'Administratief Centrum'. Hoewel de belangrijkste uitgangspunten gelijklopend zijn met het GRUP ligt in dit project de klemtoon elders. Dit project probeert vooral een globaal kader te scheppen waarbinnen keuzes gemaakt kunnen worden met betrekking tot de aanleg van de campus, de omgeving van de centrumbrug, de stationsomgeving en dit binnen een open rooster. Dit projectvoorstel bewaart de huidige Centrumbrug of er wordt althans niet vanuit gegaan dat een gedraaide brug verkieslijk zou zijn. Dit projectvoorstel bewaart de huidige Centrumbrug. Om de impact van het verkeer op de stationsomgeving van Izegem te beperken, wordt in dit project de verbinding Dirk Martenslaan - Stationsstraat- Nederweg verlegd zodat ze meer oostelijk, voorbij het goederenstation, de spoorweg oversteekt. Er moet hiervoor nagegaan worden of er voldoende plaats kan gemaakt worden langs de sporen. Verderop westelijk, wanneer de Dirk Martenslaan - Stationsstraat- Nederweg de spoorweg heeft overgestoken, kan deze weg dichterbij tegen de spoorweg worden gelegd, zodat meer plaats vrijkomt voor de aanleg van een plein voor de elektriciteitscentrale en de Eperon d'Or.

AMBITIE

De dienstencampus structureren en uitbreiden tot een nieuwe ontwikkelingspool in de stad

Met de uitbreiding van de campus wordt dicht bij het station plaats gemaakt voor nieuwe ontwikkelingen in het centrum van Izegem. Buiten kantoren kan hier ook niet-grondgebonden wonen een plaats vinden, langs het kanaal bijvoorbeeld. Het terrein van het goederenstation verbindt deze campus met de industriële activiteiten aan de kade en het passagiersstation. Hier kunnen de afgedankte industriële complexen een nieuwe bestemming krijgen voor kantoren en/of wonen. De bestaande dienstencampus vormt zo het vertrekpunt voor de ontwikkeling van een substantiële woon- en werkpool in het centrum van Izegem.

De dienstencampus kan ontwikkeld worden als een stedelijk park waarin een aantal zones worden afgebakend voor verdere kantoor – en dienstenontwikkeling. Het komt erop aan een ruimtelijke structuur te bedenken die enerzijds de hele ruimte structureert maar anderzijds elementen van verschillende schaal kan opnemen. We denken aan een bomenraster, verlichting en gemeenschappelijke parking om de dienstencampus als park in zijn geheel herkenbaar te maken. In dit park kunnen zones worden afgebakend voor voornamelijk nieuwe kantoorfuncties. Zo wordt deze nieuwe dienstencampus een dubbele figuur: een park tussen de kernstad en het groene gebied langs het kanaal en een nieuwe stedelijke ontwikkelingspool.

De bestaande stedelijke fragmenten worden opgenomen in een samenhangend stadswaefsel tussen het centrum van Izegem, het natuurstadspark en het kanaal. De as Dirk Martenslaan – Stationsstraat – Nederweg functioneert als een interne ring door Izegem aansluitend op het lint Roeselare – Rumbeke – Izegem – Ingelmunster Station. Via deze weg wordt zwaar verkeer door de dienstencampus naar de Centrumbrug geloodst. Deze interne ring zorgt zo voor een breuk in het stedelijke weefsel die de ontwikkeling van een in de stad geïntegreerde dienstencampus in de weg staat. Dit zware verkeer kan worden omgeleid naar de Sasbrug verderop langs het kanaal. Die brug sluit beter aan op de bestaande industrieterreinen en op het regionale, nationale en internationale wegennet (zie ook Project 8.). Eenmaal ze vooral stedelijk verkeer moet opnemen kan de interne ring meer worden opgenomen in het reguliere verkeersnet. De uitgebreide dienstencampus kan ontsloten worden met een rasterstructuur die aansluit op het bestaande wegennet van het centrum.

Tussen het centrum van de stad en het domein van het kasteel Blauwhuis bevindt zich nu een serre. Gezien de waarde van dit gebied voor een uitbreiding van de dienstencampus van Izegem, is het niet ondenkbaar dat deze functie hier op termijn verdwijnt. Ook hierover wordt al uitspraak gedaan in het GRUP Administratief Centrum.



Eperon D' Or

elektriciteitscentrale

station

bibliotheek

voormalig gebouw

kasteel Blauwhuis

1/5000

Campus als tussenschakel tussen park en stad

-  huis
-  fabriek
-  winkel
-  serre
-  belangrijk gebouw/ merkpunt
-  openbare dienst
-  woning- of kantoorproject
-  stedelijk plein
-  straat
-  regionale weg
-  spoorweg
-  regionaal fietspad
-  fiets- en wandelpad
-  water
-  groene kade
-  natuurpark
-  kasteelpark
-  campustuin
-  bos
-  bomenrij

De dienstencampus en het goederenstation inschakelen om Izegem aan te sluiten op het natuurstadspark

De groene figuur langs het kanaal tussen Izegem en Ingelmunster dringt langs de spoorweg door tot in het centrum van Izegem. Een dergelijke verbinding van het stedelijke hart van de stad met de open ruimte is een uitzonderlijke kwaliteit. Omdat de sporen afdraaien naar het kanaal is er vanaf de stationsomgeving en het voormalig goederenstation van Izegem bovendien een prachtig vergezicht naar het kanaal. Samen kunnen het goederenstation, de dienstencampus en het gebied tussen spoor en kanaal ontwikkeld worden als een stedelijke groene overgang tussen het Natuurstadspark Izegem Ingelmunster en de stad.

Op het terrein van het goederenstation kan de verbinding van de stad met de groene ruimte langs het kanaal versterkt en in scène gezet worden. Een nieuwe ontwikkeling van dit terrein moet daartoe open en groen zijn zodat het zicht naar het kanaal wordt bewaard en het terrein een fysieke verbinding kan worden tussen het centrum van Izegem met het natuurstadspark langs het kanaal. Het passagiersstation wordt de stedelijke kop waar deze groene ruimte langs het kanaal op uitloopt. Deze lineaire open en groene ruimte doorsnijdt de dienstencampus en bindt de verschillende losse delen van het stedelijke weefsel aan elkaar.

Ook met behulp van een nieuw raster van voetganger- en fietserdoorsteken door de campus wordt de kern van de stad met het natuurstadspark verbonden. Wanneer deze doorsteken niet samenvallen met het autoverkeer verloopt voor zacht verkeer de overgang van de stad naar het natuurstadspark via de open parkruimte tussen de kantoren en/of wooncomplexen van de dienstencampus.

juridisch kader

GRUP Administratief Centrum
Kasteel Blauwhuis en omgeving
(beschermd monument)

Niet conform huidig juridisch kader

Planningsinitiatief noodzakelijk

partners

De stad Izegem is hier trekker. De NMBS is, als eigenaar van het goederenstation, bevoorrechte partner.

project

probleemstelling

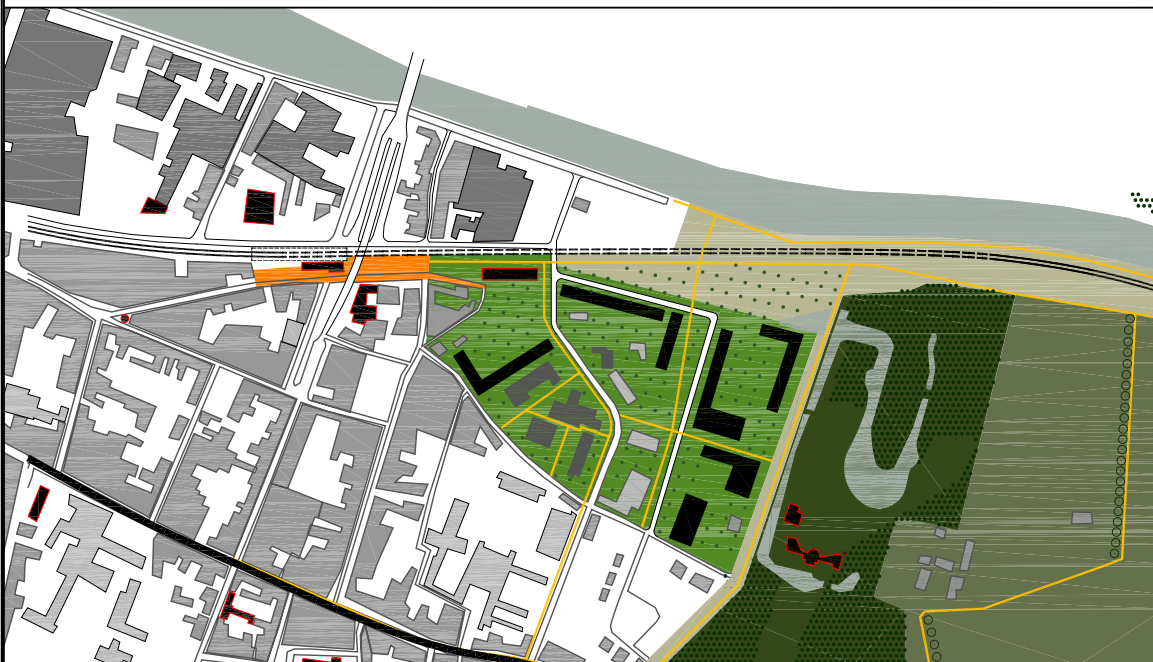
Reconversie goederenstation
Uitbreiding administratieve campus
Onsamenhangend stedelijk weefsel

ambitie/visie

De dienstencampus structureren en uitbreiden tot een nieuwe ontwikkelingspool
Izegem aansluiten op het natuurstadspark
Uitbouwen aan een stedelijk verkeersnet

sleutelingrepen

Interne ring (Dirk Martenslaan) opnemen in de rasterstructuur van de campus
Dienstencampus als nieuwe ontwikkelingspool
Centrum en stadsnatuurpark verbinden voor langzaam verkeer
Groene figuur als overgangszone tussen stedelijk weefsel en natuurstadspark



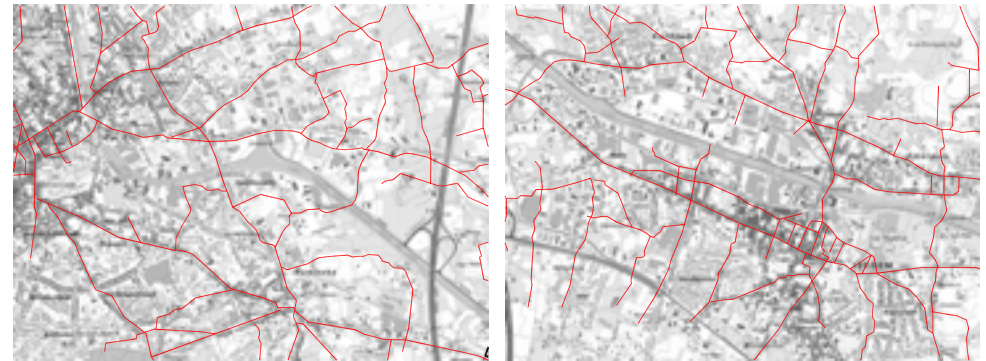
Actie 2. Stad aan het kanaal

In de actie 2 wordt de mogelijkheid onderzocht om het kanaal als drager van stedelijke functies te ontwikkelen. Daarmee wordt opnieuw de vraag gesteld naar de relatie van de langsliggende gemeentes tot het kanaal, niet doorheen een groene parkruimte, maar in een onmiddellijke confrontatie.

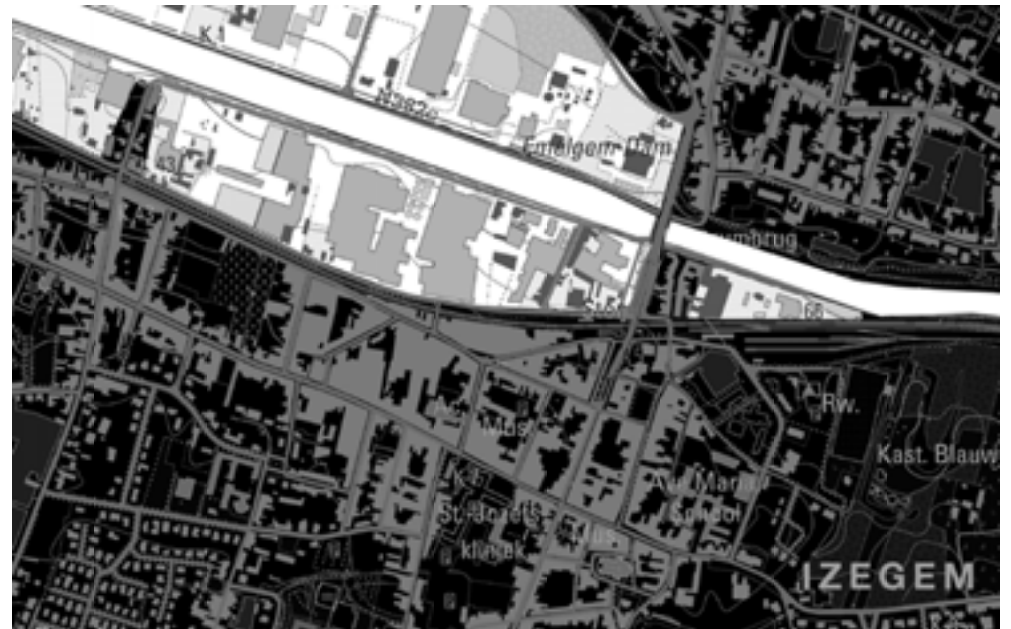
Het kanaal is in de ontwikkeling van de verschillende steden in menig opzicht een soort onverteerde geschiedenis. Daarmee wordt bedoeld dat de ontwikkeling rondom het kanaal vaak een perifeer statuut heeft binnen de stad en slecht of niet in het stedelijk weefsel is opgenomen.

Het kanaal Roeselare-Leie is eerst en vooral een industrieel stuk infrastructuur. Het verder uitbouwen van watergebonden bedrijvigheid langs de oevers van het kanaal is en blijft dan ook de eerste prioriteit. Dit neemt niet weg dat op beperkte schaal en op precies gekozen locaties de ontwikkeling van stedelijke functies langs het kanaal wenselijk en erg aantrekkelijk is. Wenselijk, omdat het over sleutellocaties in de ontwikkeling van het stedelijk weefsel op die plek gaat. Aantrekkelijk omdat langs het kanaal de ruimte bestaat om een andersoortig wonen, een andersschalige publieke ruimte te ontwikkelen die een aanvulling kan zijn op het bestaande woonpatrimonium en op de bestaande publieke ruimte. Het kanaal laat toe om in het wonen en in de publieke ruimte een andere dimensie te introduceren, om ook in de sfeer van het wonen en de publieke ruimte de confrontatie tussen Small en Extra Large, het alledaagse en het uitzonderlijke, ten volle uit te spelen. Ten slotte laat deze actie toe om de rol van het kanaal als bindende ruimte voor de streek ten volle uit te spelen: het kanaal als een ruimte waarin de complete stad, de machine stad en de buitenstad zich samen presenteren.

De geselecteerde locaties die in project 4 en 5 werden uitgewerkt hebben met elkaar gemeen dat ze een bestaande ruimtelijke structuur kennen die toelaat om een geleidelijke transformatiestrategie te ontwikkelen. De structuur van dit gebied is van die aard dat men zich op korte termijn kan inbeelden dat bestaande industriële complexen worden ingeruild voor nieuwe residentiële gebouwen of zich naar meer stedelijke functies reconverteren zonder dat de stad hiervoor overhoop dient te worden gezet. Tegelijk dient deze strategie begeleid te worden door een strategie ten aanzien van de publieke ruimte die deze nieuwe stedelijke elementen in de structuur van de stad opneemt.



stratenraster zoals op de kaart van Vandermaelen (1851-1850),
geprojecteerd op de topografische kaart van 2002



Project 4. Stationsomgeving Izegem

Waar het stedelijke weefsel van Ingelmunster nauwelijks op het kanaal is georiënteerd, is de structuur van Izegem dit wel. Ter hoogte van het centrum van Izegem is een kaaimuur met erlangs een belangrijke concentratie aan industrie, vlak tegen het centrum aan. Dit industriële fragment bevat een aantal elementen die nog volop in gebruik zijn, maar ook panden die leegstaan, zoals de oude schoenfabriek waarvoor concrete plannen voor hergebruik bestaan. Wij herkennen in dit gebied een stedelijke opgave voorbij de huidige industriële bestemming. Het weefselfragment tussen kanaal en spoor kan een belangrijke aanvulling vormen bij het centrum van de stad, een nieuwe relatie tot het kanaal inbrengen en opheldering brengen in de weefselstructuur van het centrum.



AANLEIDING

Ter hoogte van het centrum van Izegem voegt de spoorweg Brugge - Kortrijk zich bij het kanaal. Izegem ontwikkelde in eerste instantie een industrieel complex in de beperkte ruimte tussen het kanaal en het station, gescheiden van het centrum. Dit industriële complex bestaat uit zeer verschillende elementen: een elektriciteitscentrale, kantoren, fabrieksinstallaties, arbeiderswoningen, een café etc. Het heeft de potentie zich te ontwikkelen tot een meer gemengd stedelijk weefsel aansluitend op het centrum van de stad en het station. In het structuurplan van Izegem is de ruimte tussen spoor en kanaal ingekleurd als zone voor bedrijven in aansluiting op de industriële zone langs het kanaal ten noord-oosten van de stad. Dit hoeft de stad echter niet te beletten actief na te denken over de herbestemming van de punt van deze zone die onmiddellijk bij het centrum aansluit. Deze zone sluit bovendien aan bij de voormalige goederenkoer voor het station waarvoor concrete plannen bestaan en het GRUP Administratief Centrum reeds werd goedgekeurd (zie ook project 2).

De projectonderdelen van Project 4. voor de stationsomgeving van Izegem zijn, in tegenstelling tot een aantal onderdelen van Project 2. die hier herhaald worden, conform het opgemaakte GRUP.

AMBITIE

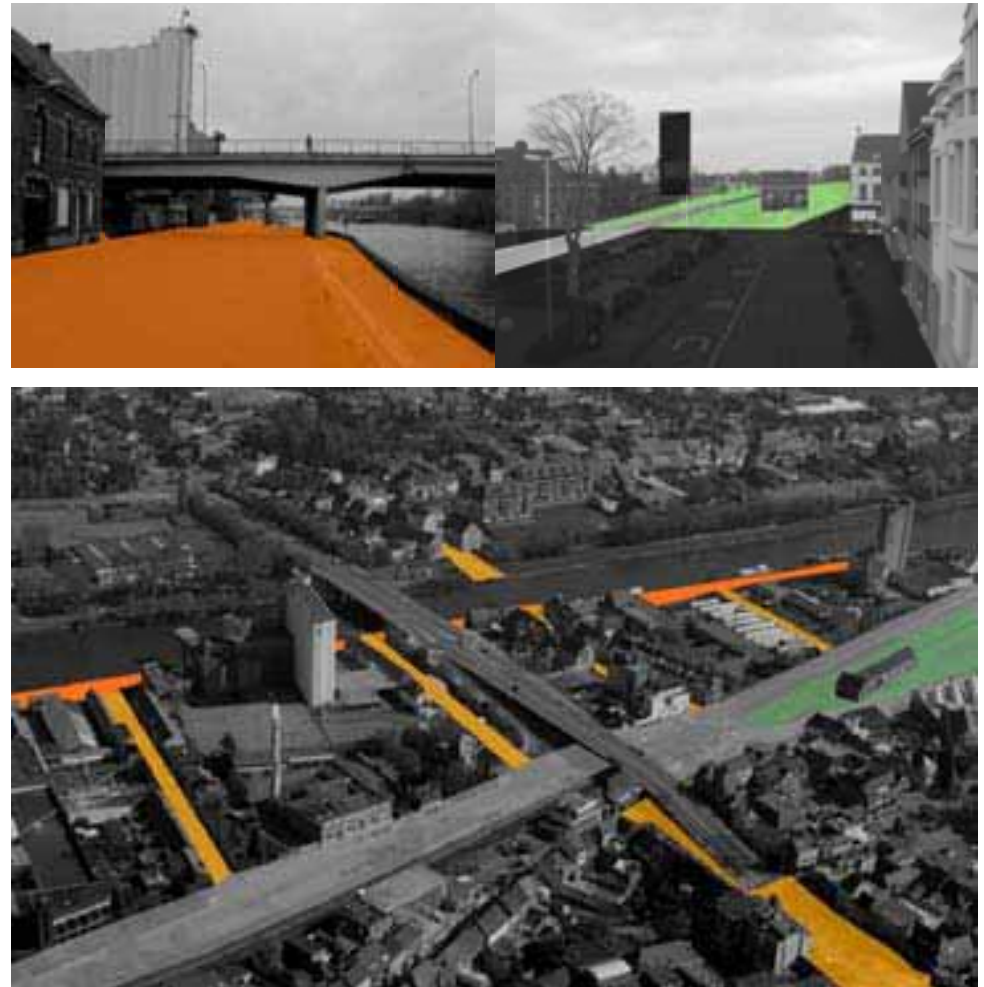
Het centrum van Izegem doortrekken en betrekken op het kanaal

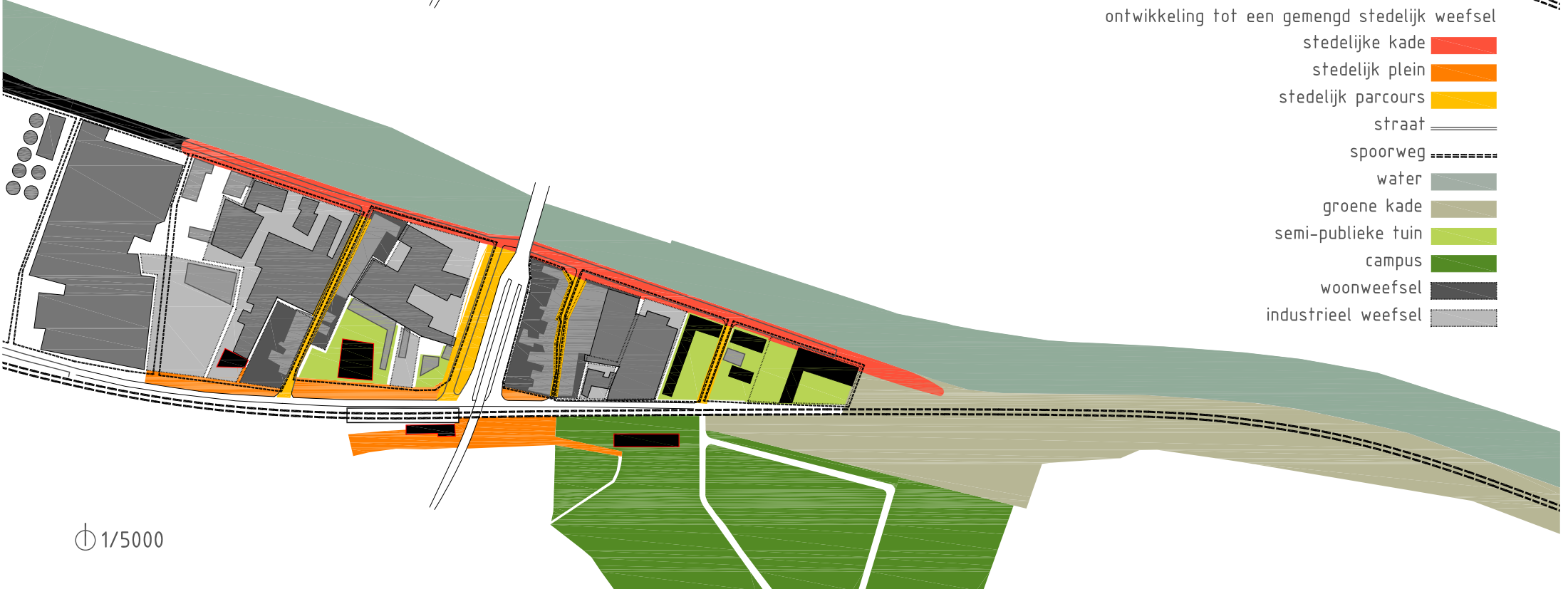
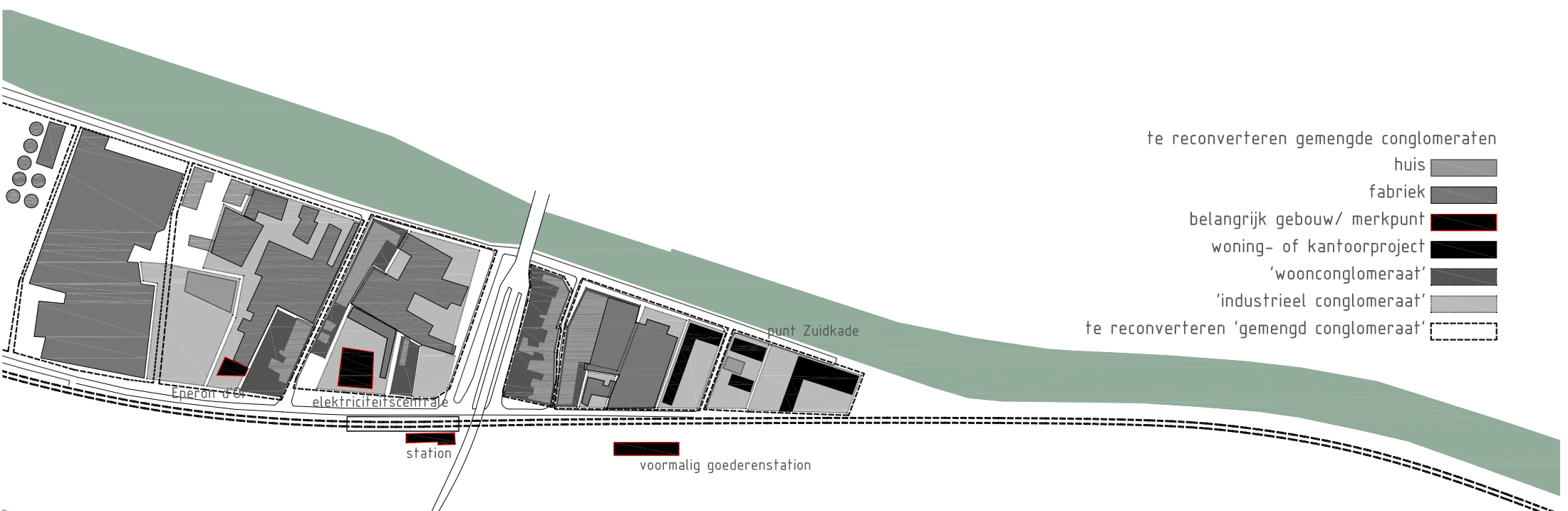
De kade aan het kanaal kan een stedelijke ruimte aan het water worden. We stellen een multifunctionele stedelijke ruimte voor met functies als terrasjes, passage van regionaal fietsverkeer en zacht verkeer, beperkt autoverkeer en een bootstopplaats.

De industriële activiteiten in Izegem hebben een complex en boeiend weefsel aangemaakt tussen het spoor en het kanaal. Grote elementen wisselen heel kleinschalige af, wonen is vermengd met productie. Een aantal gebouwen en stukken weefsel hebben een plaats verworven in het collectieve geheugen van de stad zoals de elektriciteitscentrale, de L' Eperon d' Or en de rij arbeidershuisjes tussen de Prins Albertlaan en de Zuidkaai. Beter dan een tabula rasa toestand kan deze structuur van 'gemengde conglomeraten' aanleiding geven tot de ontwikkeling van een gelaagd stedelijk gebied. De nabijheid van het station en het stadscentrum maken een gemengde stedelijke ontwikkeling van de oude haven mogelijk. In elk conglomeraat stelt zich een andere problematiek:

- De grote toren op de meest oostelijke punt van de kade, de punt van de Zuidkade, in Izegem kan verdwijnen ten voordele van een woon- en of kantoorstoren met zicht op het kanaal en het natuurstadspark tussen Izegem en Ingelmunster (Project 1.).
- Het arbeiderswoningenlint kan opgewaardeerd en opgenomen worden in een gemengde stedelijke nieuwe ontwikkeling.
- Samen met een nieuwe bestemming voor de elektriciteitscentrale stellen wij de aanleg van een semi-publieke tuin voor palend aan de centrale en aansluitend op de ruimte rond het station.
- De L' Eperon d'Or kan herontwikkeld worden tot een centrale plek in de uitloper van de ruimte rond het station. Ook voor dit monument kan een nieuwe publieke of semi-publieke bestemming worden gezocht.

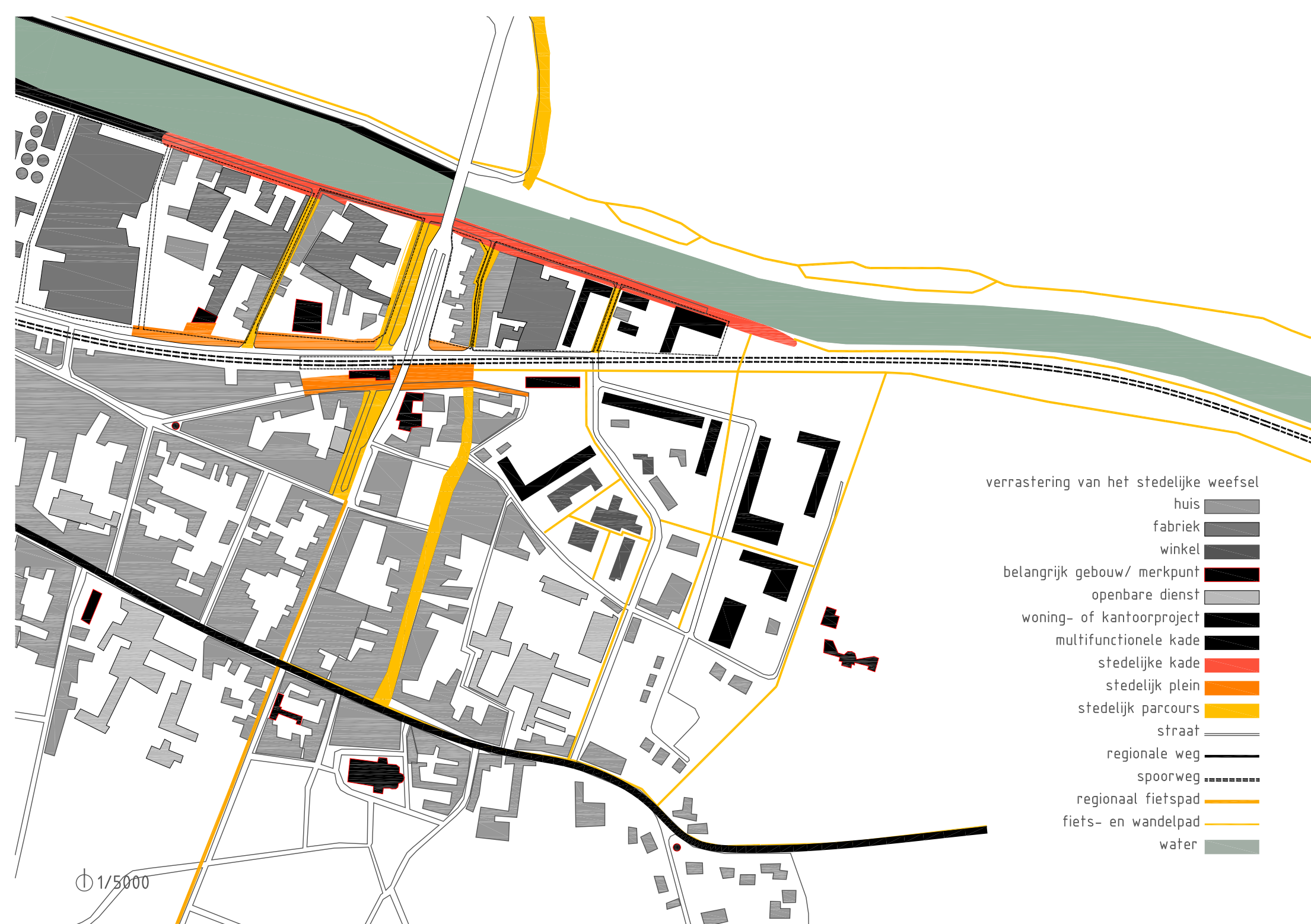
De banden tussen het centrum en de kade kunnen worden aangehaald door een aantal doorsteken te organiseren van de kade naar de stationsruimte en nog verder de stad in. Deze doorsteken tussen de verschillende 'gemengde conglomeraten' brengen de stedelijke activiteit aan het kanaal het centrum in, en omgekeerd.

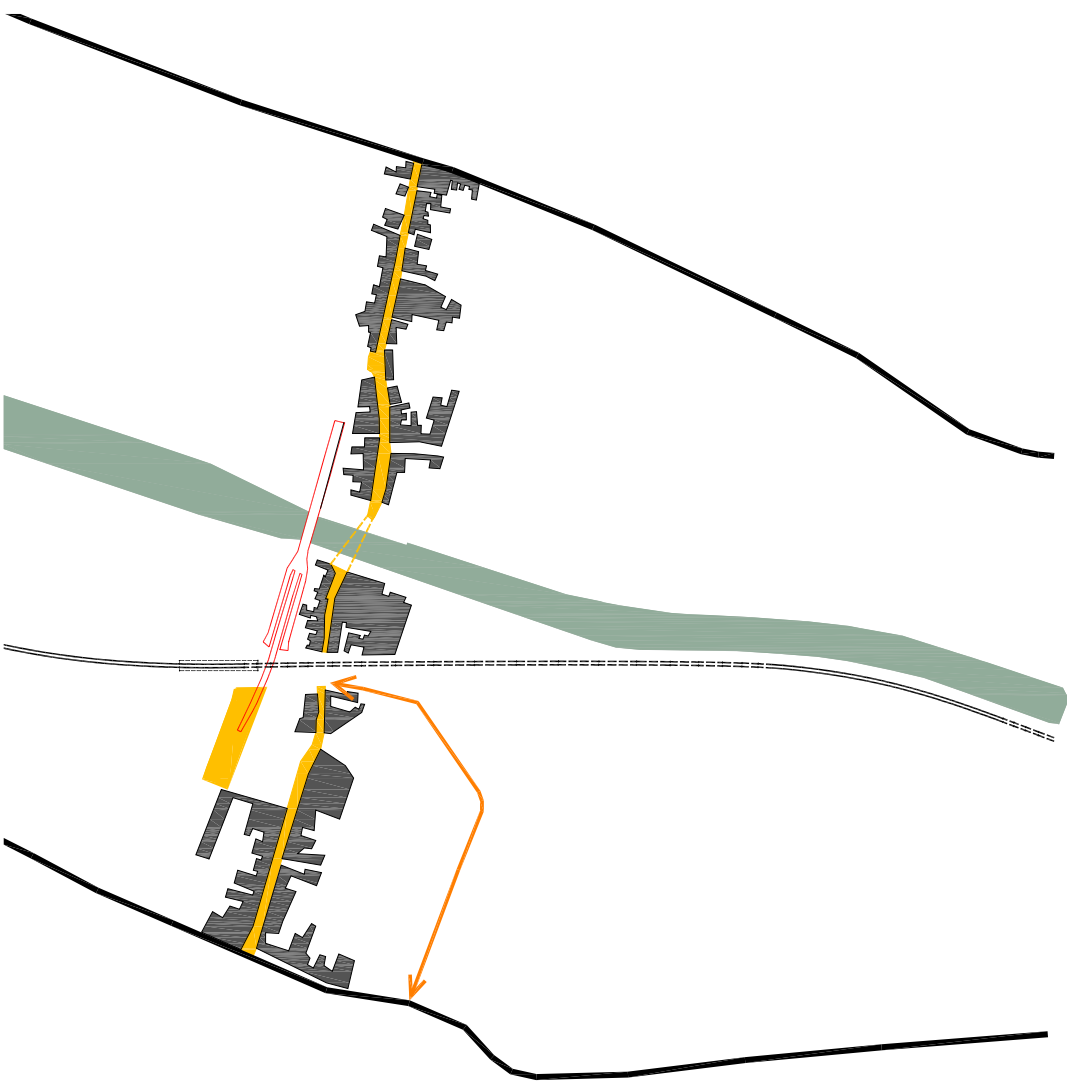




De ruimte rond het station kan immers ontwikkeld worden als stationsplein. We stellen ons een ruimte voor die de horizontale ruimte van de perrons opneemt in een groot vlak dat onder de centrumbrug doorschuift. Dit plein kan een aantal plekken met stedelijke potenties aan elkaar rijgen: het station zelf, het goederenstation met de dienstencampus, de bibliotheek, de Korenmarkt, het toekomstige borstel- en schoenmuseum in de elektriciteitscentrale en de l' Eperon d' Or. Tegelijk wordt dit stationsplein het eindpunt van de groene figuur die langs het kanaal via het goederenstation doordringt tot in de stad. Het stationsplein verknoopt dus samen met het goederenstation het Natuurstadspark Izegem Ingelmunster (zie ook Project 1.) met het centrum van Izegem. Stationsplein en dienstencampus (Project 3.) vormen de ruimtelijke dragers voor de transformatie van de hele stationsomgeving.







drie onvolmaakte stedelijke assen

Een stedelijke stationsomgeving ontwikkelen als schakel tussen de stad en de kade. Het stedelijke weefsel van Izegem centrum tussen het kanaal en de Gentsestraat bestaat uit drie onvolledige 'assen' dwars op de sterke grenzen van de spoorweg en het kanaal. Er is ten eerste het historische lint ter hoogte van de vroegere brug over het kanaal, ten tweede de samengestelde as van de Centrumbrug die op de Korenmarkt landt en, ten derde, de Dirk Martenslaan die als interne ring het zware verkeer door de stad van de Gentsestraat naar de Centrumbrug loodst. Geen enkel van deze drie assen is compleet, ze delen het gebied aan het kanaal op in een aantal onsamenvhangende stedelijke fragmenten. De eerste as is onderbroken doordat de historische brug is afgebroken, de tweede is samengesteld uit elementen die niet compatibel zijn; een historisch plein en de Centrumbrug, de derde snijdt door het weefsel zonder rekening te houden met het stedelijke karakter en vormt wat verderop de hoofdontsluiting van het administratieve centrum aan de oostzijde van de stad.



1/5000

reorganisatie van de stationsomgeving

	huis
	fabriek
	winkel
	serre
	belangrijk gebouw/ merkpunt
	openbare dienst
	woning- of kantoorproject
	multifunctionele kade
	stedelijke kade
	stedelijk plein
	stedelijk parcours
	straat
	regionale weg
	spoorweg
	regionaal fietspad
	fiets- en wandelpad
	water
	groene kade
	natuurpark
	kasteelpark
	campustuin
	semi-publieke tuin
	bos

De herontwikkeling van het gebied tussen spoor en kanaal laat toe deze drie assen te bundelen tot een samenhangend rooster.

- Het kleinschalige woonweefsel van het centrum van Izegem loopt langs de eerste as nog steeds door tot aan het kanaal. Deze morfologische continuïteit kan terug worden opgepikt en aanleiding geven tot een aangename stedelijke verbinding van het centrum van Izegem met de kade aan het kanaal. Daarvoor moet de oversteek van de Brugstraat over het spoor worden opgeschoven naar het goederenstation.

- De inrichting van de Korenmarkt als stedelijk plein wordt doordat de Centrumbrug er op landt ernstig bemoeilijkt. Tegelijk geeft de Centrumbrug aanleiding tot de doortocht van zwaar verkeer door het stedelijke weefsel van Izegem. Onder andere hierom worden al een aantal jaren alternatieven uitgedacht voor de Centrumbrug. Wij stellen voor de aandacht te verleggen naar de hoger beschreven figuur van het stationsplein. Deze figuur laat toe aan de brug een duidelijkere plaats in het weefsel te geven.

- De Dirk Martenslaan vormt een sterke grens in het stedelijke weefsel. Ze kan een nieuwe betekenis krijgen wanneer ze wordt ingeschreven in een verkeerssysteem dat nauwer aansluit bij dat van de stad (zie ook Project 3.)

juridisch kader	partners	project			
GRUP Administratief Centrum BPA Vijfwegen Kasteel Blauwhuis en omgeving (beschermd monument) Conform juridisch kader Geen specifiek planningsinitiatief noodzakelijk	De stad Izegem treedt op als trekker. NMBS (vernieuwen stationsplein), De Lijn (vernieuwen bushaltes) en W&Z (heraanleg kades tot stedelijke publieke ruimtes) zijn bevoorrechte partners.	probleemstelling Reconversie van het goederenstation Opmaak van een RUP Administratief Centrum Verouderde industrie wordt periferie in de stad Onsamenhangend stedelijk weefsel			
		ambitie/visie Stadscentrum betrekken op kanaal Structureren stationsomgeving Stationsplein als bindmiddel tussen plekken met stedelijke potenties, bestaand stadswefsel en natuurstadspark Reconversie oude industriële complexen Ontwikkeling van het punt van de Zuidkade tot gemengd woon- en werkproject sleutelingrepen Inzetten waardevolle gebouwen als katalysator voor reconversie Verleggen straat dicht tegen sporen inrichting pleinen voor waardevolle gebouwen Goederenstation open en groen Heraanleggen kade Heraanleggen parcours tussen kade en centrum Heraanleggen stationsplein			
					

STAD AAN HET KANAAL: STATIONSOMGEVING IZEGEM

A2 / P4

Project 5. Hanekop en Krottegem

Eén van de grootste industriële polen langs het kanaal Roeselare – Leie is de haven van Roeselare aan de kop van het kanaal. Door de uitbreiding van de stad en de schaalvergroting van de industrie verplaatst deze zich uit de stad. In de stad blijft een veelal verouderde industrie achter als een interne periferie in de stad. De rol van het kanaal in de stad is in volle evolutie, een meer stedelijk hergebruik van dit kanaal is één van de belangrijke opties voor de toekomst.



AANLEIDING

Het industriële complex aan de kop van het kanaal, met de fabrieken en de daarbij horende arbeiderswijk Krottegem is 'versleten'. Na opeenvolgende stadsuitbreidingen heeft het stedelijke weefsel van de stad vandaag de kop van het kanaal bijna volledig ingekapseld. De haven is voor industriële activiteiten minder interessant geworden door de beperkte diepgang van de kop (800 ton) en de beperkt beschikbare gronden. In Krottegem is het wooncomfort eerder beperkt: de woningen en tuinen zijn eerder klein en de publieke open ruimte is er benepen. Bovendien is het aanbod aan woningen er eenzijdig wat een zekere sociale segregatie met zich meebrengt.



AMBITIE

De kop van het kanaal transformeren tot een gemengd stedelijk weefsel

Het bouwblok met het Rodenbachpark en de veevoeder- en bouwstoffenindustrie is langs de randen ingenomen met woningen en zowel actieve als niet-actieve industrie. Dit overgrote bouwblok kan getransformeerd worden tot een gemengd stedelijk weefsel. De bestaande structuur van het bouwblok, met een sterke perceelsopdeling langs de randen en een open gebied in het midden, maakt een gestuurde, gefaseerde ontwikkeling mogelijk.

Wanneer het bouwblok perceel per perceel, pand per pand wordt getransformeerd, kan rekening worden gehouden met de nog actieve industrie. Wanneer een perceel verlaten wordt, kan dat een nieuwe invulling krijgen zonder dat het hele bouwblok in één beweging moet transformeren. Zo kan vandaag al aan de reconversie van dit bouwblok begonnen worden. Er kan gedacht worden aan een gemengd stedelijk weefsel met woningen, kantoren, kleine handelszaken, publieke voorzieningen en beperkte industriële activiteit. Door woonprogramma's te realiseren die het bestaande aanbod aanvullen, kan deze nieuwe ontwikkeling de sociale diversiteit in de buurt verhogen. Door de nabijheid van het station en het centrum is ook de ontwikkeling van een aantal kantoren of kleine handelszaken denkbaar.

Deze fasering wordt kwaliteitsvol wanneer een sterk idee voor het geheel van het bouwblok vooropstaat. Er moeten vanaf het begin een aantal blijvende concepten worden geformuleerd die de reconversie van elk perceel sturen en begeleiden. Hiervoor kan de open binnenruimte van het bouwblok worden ingezet. De ontwikkeling van het binnenste van het bouwblok tot park kan de reconversie sturen en op gang trekken. Dit park kan de groene drager worden waarop de nieuwe gemengde activiteit zich ent. Met de inrichting van een park in het open binnenste van het blok, restant van de Mandelvallei, wordt het bouwblok van binnenuit getransformeerd. Elk perceel dat rond het park zijn functie verliest, kan een nieuwe functie krijgen die, naast op de straat of de kade, vooral op het park is gericht.

te reconverteren bouwblokken tot stedelijk weefsel met open ruimte

- huis 
- fabriek 
- belangrijk gebouw/ merkpunt 
- woning- of kantoorproject 
- multifunctionele kade 
- straat 
- spoorweg 
- fiets- en wandelpad 
- water 
- park 
- semi-private of private tuin 
- woonperceel 
- industrieperceel 





Krottegem voorzien van meer groene publieke ruimte

Het open gebied aan de binnenzijde van het bouwblok met het Rodenbachpark en de veevoeder- en bouwstoffenindustrie biedt ook een gelegenheid om de woonkwaliteit in Krottegem te verhogen. Dit open gebied kan een park worden voor de enge, gebouwde ruimte van Krottegem. Dit park moet daarvoor aangenaam en veilig met Krottegem verbonden worden. Het kasteel Rodenbach speelt een belangrijke rol in de relatie tussen de haven en Krottegem. Dit terrein kan immers de overgang verzorgen van Krottegem, door het park, naar de open landschappelijke kanaalruimte. Een aantal parcours door het stedelijke gebied kunnen worden heraangelegd om de verbinding van Krottegem met het kanaal en met het centrum van de stad, via het station, te verbeteren.

Ook met de afbouw van versleten industrie in de binnengebieden van de bouwblokken van Krottegem zelf kan meer groene ruimte voor dit stadsdeel worden gecreëerd. Met publieke doorgangen door de bouwblokken ontstaat een intern parcours voor langzaam verkeer dat het kanaal en het park verder met Krottegem verbindt. Wanneer bij elke nieuwe ontwikkeling in Krottegem werk wordt gemaakt van interne open ruimtes en doorsteken door de bouwblokken ontstaat een stedelijke dubbelfiguur: het raster van traditionele straten wordt aangevuld met een raster van verbindingen voor langzaam verkeer tussen verschillende open en/of groene ruimtes.

stedelijke en groene parcours door Krottegem

belangrijk gebouw/ merkpunt

multifunctionele kade

stedelijke kade

stedelijk plein

herinrichting openbaar domein

straat

regionale weg

spoorweg

water

groene kade

park

bouwblok





reconfiguratie van Krottegem en stedelijke reconversie van de haven

huis	
fabriek	
belangrijk gebouw/ merkpunt	
woning- of kantoorproject	
multifunctionele kade	
stedelijke kade	
stedelijk plein	
herinrichting openbaar domein	
straat	
spoorweg	
fiets- en wandelpad	
water	
groene kade	
park	
semi-private of private tuin	
woonperceel	
industrieperceel	



juridisch kader	partners	project			
BPA Krottegem BPA Stationswijk BPA Het Leen Niet conform huidig juridisch kader Opmaak BPA/RUP om reconversie mogelijk te maken	De stad Roeselare kan als trekker optreden voor het project. De Provincie en de bekkenbeheerder van de Mandel kunnen optreden als ondersteunende instantie, beide omwille van de Mandel die gebied is in het (open) binnengebied van de site. De NMBS en de Lijn zijn bevoorrechte partners. De diverse bedrijven kunnen optreden als realisator van de reconversie van de diverse panden en/of percelen.	probleemstelling Verouderde industrie wordt periferie in de stad Lage woonkwaliteit en -diversiteit ambitie/visie Ontwikkelen gemengd stedelijk weefsel Organiseren open en groene ruimte Transformatie oude haven tot gemengd stedelijk weefsel sleutelingrepen Openen van binnenzijde bouwblok (Kaaistraat – Langebrugstraat – Spanjestraat – Mandellaan) en als park ontwikkelen Heraanleggen stationsplein Aanleggen van een stedelijk parcours door stadsweefsel Openbreken binnengebieden in Krottegem Openstellen Rodenbachpark			
					
					

STAD AAN HET KANAAL: HANEKOP EN KROTTEGEM

A2 / P5

Actie 3. Een kader voor bedrijven

In het eerste deel van deze studie werd gewezen op drie grote vestigingsprincipes die de plaats van de industrie in het landschap bepalen: de historische bedrijven in tweede orde (aan de binnenzijde van bouwblokken, achterin de linten); de grote solitaire vestigingen; de bedrijventerreinen. De industrie presenteert zich volgens de laatste twee principes in de ruimte van het kanaal. Om aan de landschappelijke inpassing van deze bedrijven te werken, stellen wij twee landschappelijke strategieën voor. Enerzijds stellen wij voor het solitaire karakter van de grote complexen langs het kanaal te accentueren. Deze complexen zorgen voor een ruimtelijke geleiding van het kanaal en fungeren als een soort landmarks. Het accentueren van deze solitaire zou kunnen door ze bijvoorbeeld op een bijzondere manier te verlichten. De installaties van een bedrijf zoals Spano zouden een bijzonder mysterieus decor kunnen vormen langs het kanaal met een eigen esthetiek die goed bij het industriële karakter van het kanaal past. Voor de bedrijventerreinen stellen wij een tegenovergestelde strategie voor: namelijk om niet de individuele bedrijven te presenteren maar het industrieterrein als geheel, als een groot (groen) casco waar de bedrijven in zijn opgenomen. Dit casco markeert het adres van de bedrijven en zou aan een specifieke bewegwijzering, verlichtingsstrategie, ... gekoppeld kunnen zijn.





Werken aan een kader voor bedrijven staat echter voor meer dan landschappelijke inpassing. In de Projecten 7. en 8. worden voorstellen geformuleerd voor een integrale benadering bij het (her)ontwikkelen van bedrijventerreinen (nieuwe en bestaande). Concreet gaat het om voorstellen voor een leesbare ontsluiting. Een goed georganiseerde verhouding tussen zwaar en lokaal verkeer. Een uitgekende publieke ruimtestrategie die de publieke dimensie van bedrijventerreinen correct plaatst. Voorstellen voor een nieuw bedrijventerrein met een dichtere bezetting. De inbreng van kleine landschapselementen die kunnen bemiddelen tussen de industrieterreinen en de omgeving; niet de klassieke groene buffers die wanhopig proberen te camoufleren maar betekenisvolle elementen die bij de publieke ruimte aansluiten en een minimale continuïteit in het stedelijke weefsel garanderen.



Project 6. Mandeldal

Eén van de grootste concentraties van actieve industrie langs het kanaal Roeselare – Leie is het industrieterrein Mandeldal in Izegem. Het gaat hier om een gepland bedrijventerrein op de verhoogde oevers van het kanaal in de vroegere Mandelvallei. Het terrein schakelt een grote hap uit de omgeving in een andere logica in, gebaseerd op efficiënte productie. Bij de inrichting van een bedrijventerrein speelt bijgevolg een dubbele bekommernis. Enerzijds moet het terrein zo georganiseerd worden dat de bedrijvigheid efficiënt kan gebeuren. Anderzijds moet het terrein zich inschakelen in het omliggende gemengde weefsel. De omgeving legt immers randvoorwaarden op voor het bedrijventerrein, net als de bedrijven het omliggende weefsel belasten.

AANLEIDING

Bij de aanleg van de nieuwe containerterminal in Roeselare moet het continue jaagpad op de zuidoever onderbroken worden. Eén van de ideeën om dit probleem op te vangen is de organisatie van een jaagpad op de noordoever van het kanaal. Langs de Noordkaai passeert echter veel zwaar verkeer van Ingelmunster naar Roeselare. Ook de toegang tot de bedrijven op het bedrijventerrein Mandeldal zelf gebeurt vanaf de Noordkaai.

Langs dit jaagpad toont het industrieterrein zich bovendien aan het omliggende weefsel. Het nieuwe jaagpad kan worden opgevat als een mogelijkheid om veilig zacht verkeer langs het kanaal te organiseren en tegelijkertijd het productieve landschap een gezicht te geven in het omliggende gemengde weefsel.



AMBITIE

Het productieve landschap een plaats geven in het omliggende gemengde weefsel

Het bedrijventerrein Mandeldal is ingericht op de verhoogde kanaaloeveren in de vroegere Mandelvallei. Het is een volledig artificiële vlakte aangesloten op het kanaal, de Mandel is er ondergronds gebracht. Voor de watergebonden bedrijvigheid worden de grondstoffen op de kade gelost, om meestal met behulp van een vrachtwagen naar de bedrijven te worden gebracht. Tussen de kade en het terrein ligt de Noordkaai die het bedrijventerrein ontsluit. De inrichting van deze weg en de kade bepaalt in grote mate hoe het industrieterrein Mandeldal ervaren wordt in de grotere omgeving. Een continue boommassa langs de Noordkaai kan het industrieterrein als één geheel kaderen en presenteren langs het kanaal. Een bank of haag op een aantal meter voor de echte perceelsscheiding tussen publiek en privé kan bemiddelen in de wanorde van de verschillende afscheidingen van de bedrijven die zich langs de weg opvolgen. De schaal van het individuele bedrijf wordt overstegen, de inpassing in het landschap wordt op het niveau van het terrein in zijn geheel behandeld.

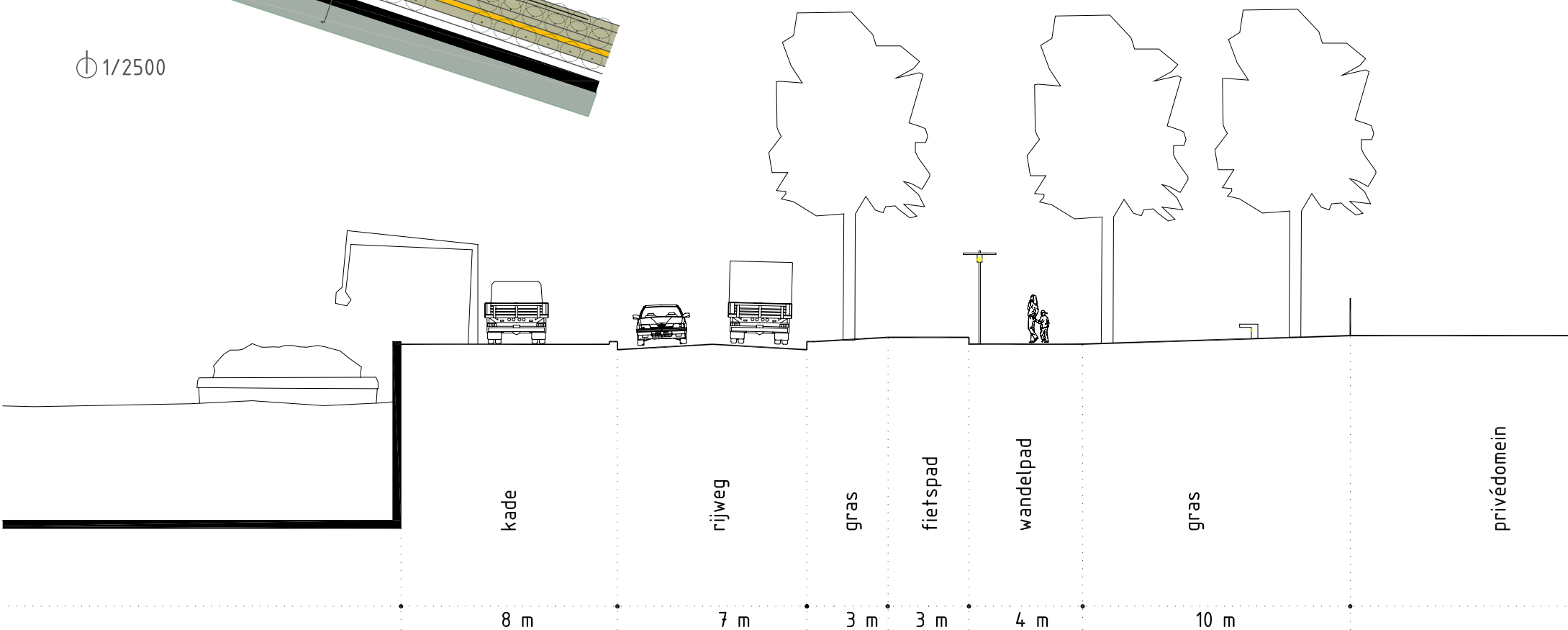
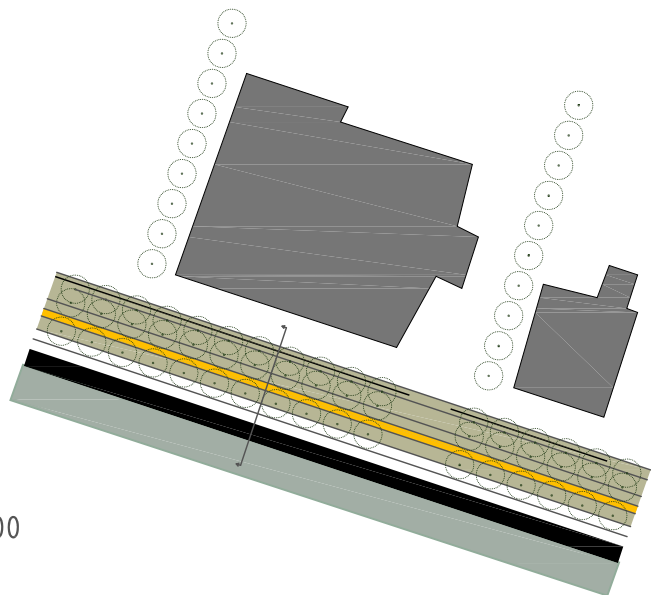
Met een leesbare interne logica kan het bedrijventerrein een apart soort landschap worden, een artificieel landschap afgestemd op de logica van bedrijven. Hiervoor kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een bomenrij op de perceelsgrenzen tussen de verschillende bedrijven. Verlichting kan ook worden ingezet om het bedrijventerrein een interne samenhang te geven.

interne samenhang en groene kade

-  huis
-  fabriek
-  serre
-  belangrijk gebouw/ merkpunt
-  openbare dienst
-  multifunctionele kade
-  stedelijke kade
-  straat
-  regionale weg
-  snelweg
-  spoorweg
-  fiets- en wandelpad
-  water
-  groene kade
-  bos
-  bomenrij

1/10000

⊕ 1/2500



1/200

groene zone voor zacht verkeer

Organiseren van een veilig, groen en niet-onderbroken jaagpad langs het kanaal
Bij de heraanleg van de Noordkaai kan een bredere strook vrijgehouden worden voor de inrichting van de weg én een continue groene ruimte langs het kanaal. Door het jaagpad op te nemen in een iets massievere groene ruimte kan, ondanks de aanwezigheid van zwaar verkeer, een veilig fietspad worden georganiseerd op de noordoever van het kanaal. De groene ruimte die ingeschoven wordt langs de kanaaloever kan een lineair park langs het kanaal worden dat profiteert van de openheid en het spektakel van de kanaalruimte. Een project voor de doorsnede van de kade langs het kanaal is een microproject. Of dit lineaire park een aangename ruimte wordt, is afhankelijk van een correcte maatvoering van elk onderdeel van die ruimte.

Het woonlint Roeselare – Kachtem – Emelgem – Ingelmunster parallel aan het kanaal kan met een aantal goedgekozen parcours voor zacht verkeer door het bedrijventerrein met dit park verbonden worden, en zo met het jaagpad. Deze dwarse verbindingen, eerder dan de kanaalruimte zelf, lijkt ons de locatie waar bedrijven zich bij middel van architectuur kunnen afficheren. Deze meer publieke parcours kunnen meer het karakter krijgen van een straat waar bijvoorbeeld de kantoordelen van de bedrijven zich op richten.



juridisch kader

Inrichtingsplan Mandeldal uitbreiding

Conform huidig juridisch kader

Geen specifieke planningsinitiatieven nodig

partners

De stad Izegem en Roeselare en W&Z treden op als trekker.

De Provincie West-Vlaanderen geeft ondersteuning voor het realiseren van de bovenlokale fietsroute op de noordoever van het kanaal.

project

probleemstelling

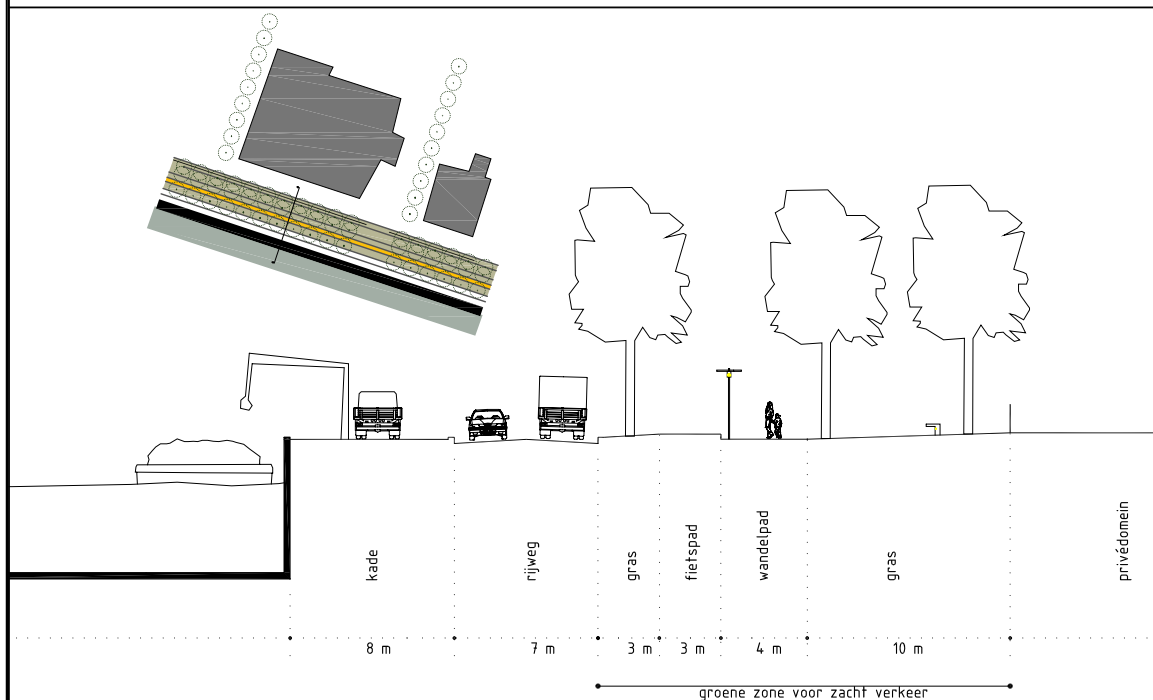
Discontinuu jaagpad op noordoever
Door aanleg containerterminal onderbroken
Jaagpad op zuidoever
Conflict tussen zwaar en zacht verkeer

ambitie/visie

Industrie inpassen in omliggende gemengd weefsel
Organiseren veilig en aangenaam jaagpad
Nastreven interne samenhang industrieterrein
Voorkeurslocaties voor kantoorfuncties langs doorsteken

sleutelingrepen

Invoegen van een groene lineaire parkruimte langs het kanaal
Bomenrijen op interne perceelsgrenzen van het bedrijventerrein
Doorsteken voor zacht verkeer door het bedrijventerrein aanleggen



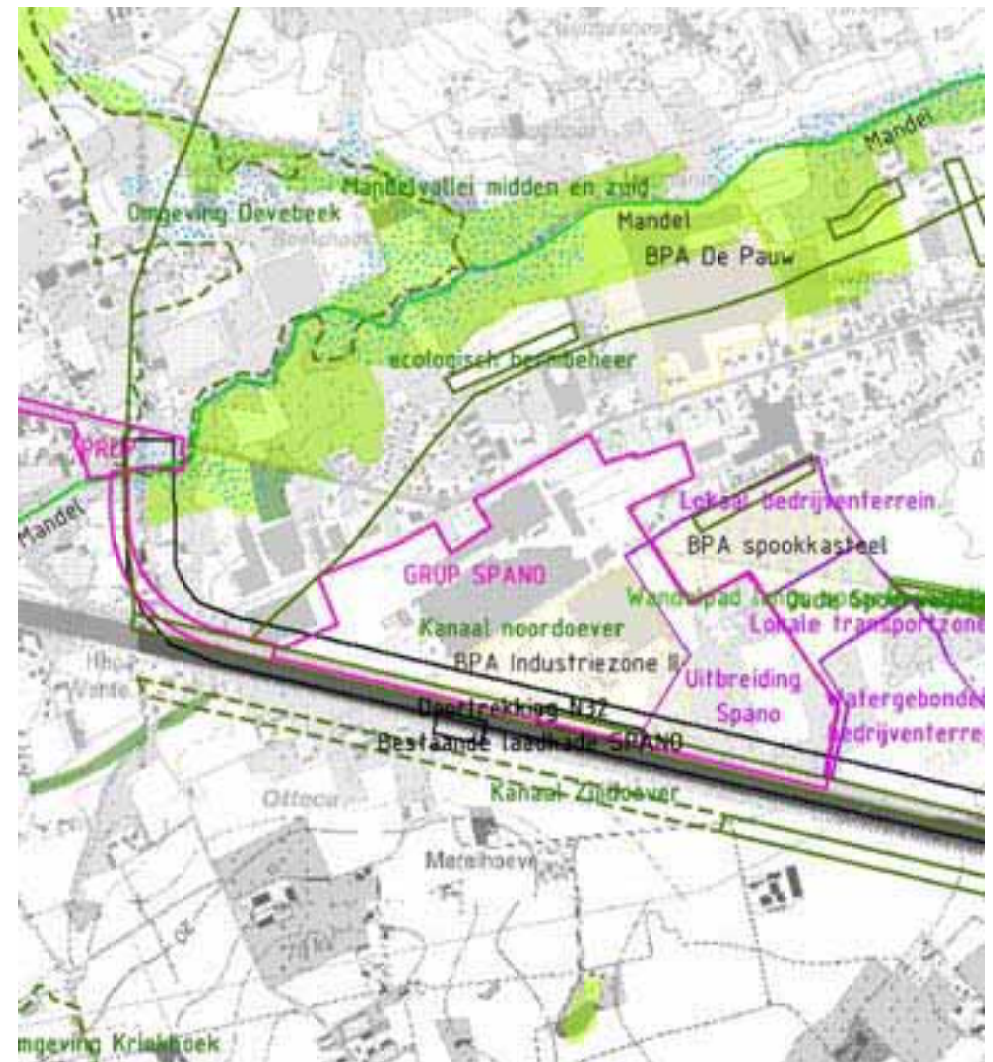
Project 7. Industrierrein Oostrozebeke

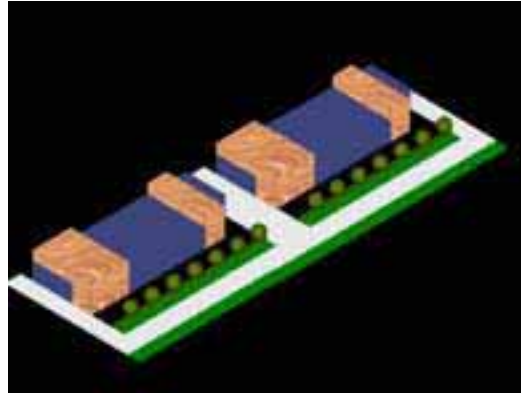
Op de grens tussen Oostrozebeke en Ingelmunster buigt de Mandel af van het kanaal. De ruimte tussen de Mandel en het kanaal hangt op aan de steenweg die de kernen van Wielsbeke, Oostrozebeke en Ingelmunster met elkaar verbindt. Het gebied wordt gekenmerkt door sterke verlinting langs deze steenweg en grote industriële complexen die uitgegroeid zijn tot kolossen in de open ruimte. Grootschalige bedrijven, vaak ontstaan uit de vlassector, gaan in dit weefsel samen met kleinschalige (woon)bebouwing. Deze grootschalige elementen hebben vaak uitbreiding(en) in tweede bouworde, richting kanaal of Mandelvallei, en hebben er mede voor gezorgd dat de open ruimte versnipperd is. Verder hebben door de tijd heen, in diverse golven, diverse solitaire (bedrijven, agrarische sites, woningen) en lineaire elementen (woonlinten) zich genesteld en ontwikkeld in deze ruimte, waardoor een sterk geïndustrialiseerd landschap is ontstaan zonder landschappelijke structuur en kwaliteit.

AANLEIDING

Eén van de grootste solitaire bedrijven langs het kanaal Roeselare – Leie is de site van het houtverwerkende bedrijf Spano. Recent werd in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan een aanzienlijke oppervlakte palend aan het kanaal gereserveerd voor de uitbreiding van dit bedrijf. Eén van de voorwaarden in dit GRUP was dat het bedrijf zich volledig zou omkeren zodat de ontsluiting gebeurt via de nog aan te leggen N382 (zie verder). Als gemeente in het buitengebied werkt Oostrozebeke ook aan de ontwikkeling van een lokaal bedrijventerrein en een terrein voor lokale transportbedrijven, op de site palend aan Spano. De industriële uitbreiding die in dit project is ingetekend bestaat uit twee delen. Enerzijds wordt er een uitbreiding voorzien voor het bestaande bedrijf Spano. Anderzijds is in dit project ook een nieuw bedrijventerrein ingetekend dat niet conform het RSV is aangezien Oostrozebeke in het RSV niet is geselecteerd als specifiek economisch knooppunt.

De provincie is bezig met de uitbouw van een fietsnetwerk. Eén van de pijnpunten in dit netwerk is de verbinding van de open ruimte ten zuiden van het kanaal met deze ten noorden van het kanaal (en de Mandel) ter hoogte van Oostrozebeke.





AMBITIE

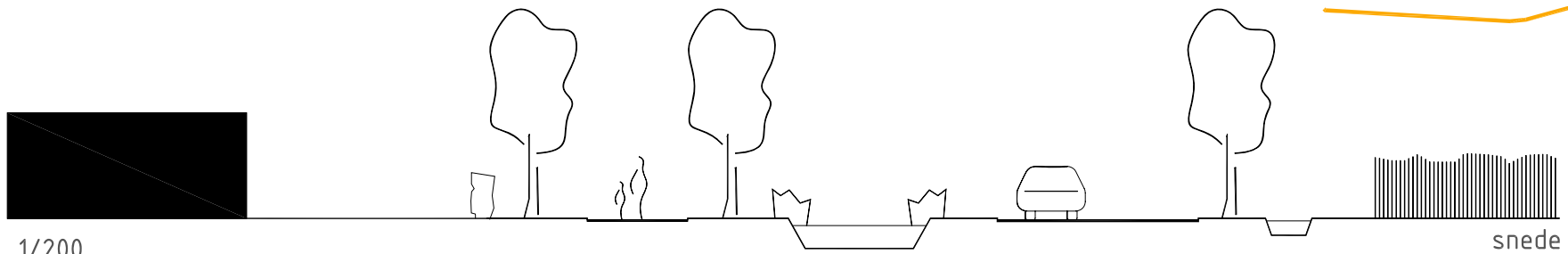
Verknopen, verbinden door (infra)structuur

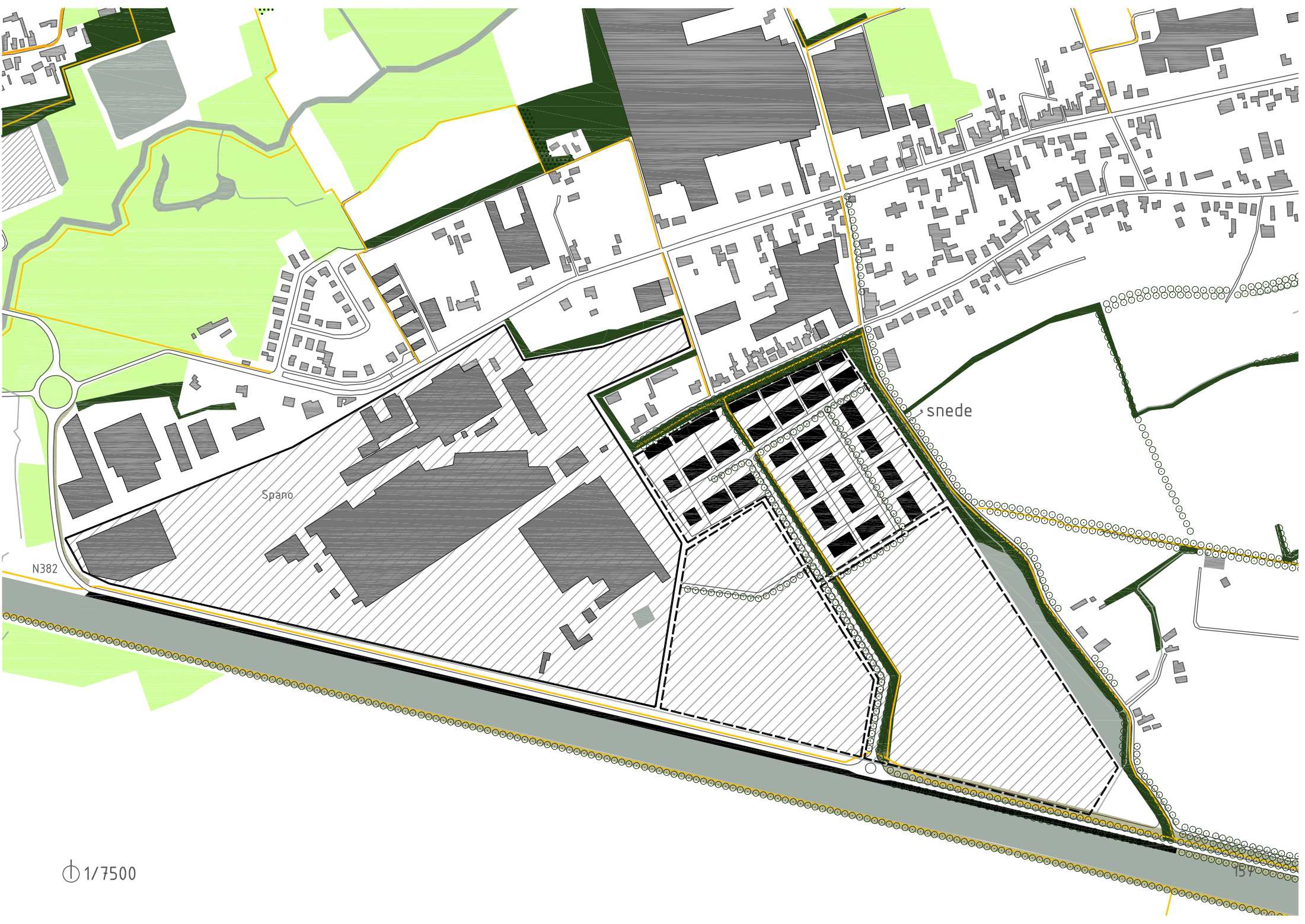
Met de doortrekking van de N382 ontstaat de mogelijkheid om de ontsluiting van de industriële activiteiten in dit stuk weefsel volledig om te keren, en te richten op deze nieuwe weg die rechtstreeks aantakt op de E17. Het verkeerssysteem van het industriële apparaat wordt zo als het ware uit het omliggende gemengde stedelijke weefsel geknipt, waardoor dit weefsel en de kern van Oostrozebeke grotendeels ontlast worden van zwaar verkeer. Eén nieuwe centrale insteekweg verzamelt alle verkeer afkomstig van de grootschalige bedrijven, het nieuwe terrein voor lokale bedrijven en het transportterrein, en kanaliseert dit rechtstreeks naar de N382.

Er bestaan een aantal fragmenten van assen voor traag verkeer: ten noorden van de Mandel is er het informele traject van landbouwwegen parallel met de Mandel (zie Project 15.), er is de restant van een spoorwegbedding tussen de steenweg en het kanaal en de jaagpaden op de beide oevers van het kanaal. Dwarse verbindingen tussen deze systemen zijn er nauwelijks of zijn ruimtelijk en functioneel niet interessant. Het organiseren van een dwarsverbinding, haaks op deze parallelle structuren, zou dit discontinu systeem transformeren tot een verknoopt netwerk voor traag verkeer. De oostelijke grens voor de huidige en toekomstige ontwikkelingen van bedrijvigheid voor Oostrozebeke, kan tegelijk functioneren als drager voor deze nieuwe doorsteek en als groene afwerking van de industrieterreinen. Een fietsbrug over het kanaal zou de zuidelijk gelegen open ruimte verbinden met de noordelijk gelegen open ruimte ter hoogte van de Mandelvallei, waardoor een continu netwerk zou kunnen gecreëerd worden.

inpassing bedrijventerrein in het landschap

- huis 
- industrie 
- winkel 
- serre 
- kantoorproject of bedrijf 
- multifunctionele kade 
- straat 
- fiets- en wandelpad 
- bestaand bedrijventerrein 
- uitbreiding bedrijventerrein 
- water 
- groene kade 
- nat grasland 
- lineaire groenelementen 
- bos 
- bomenrij 





Spano

snede

N382

1/7500

Inzet van groenstructuren als landschappelijk structurerende elementen

De versnipperde open ruimte tussen het kanaal en het historische lint langs de N352 bevat weinig tot geen groenelementen, met uitzondering van een aantal beekfragmenten. Nieuw te voorzien of herin te richten landschappelijk structurerende elementen kunnen het gebied terug een herkenbaarheid en identiteit geven. De door te trekken N382 en de ontsluitingsweg voor de nieuwe bedrijventerreinen worden als openbaar domein ingezet voor het inbrengen van een nieuwe groenstructuur in de vorm van een laanaanplant. Ook de spoorwegzate kan, mits aanplant van begeleidend groen, structuur brengen in dit sterk versnipperde landschap. De nieuwe oostelijke rand van het bedrijventerrein wordt ingezet als nieuwe groene dwarsstructuur door het landschap. Deze groenbuffer wordt ook ingericht als fiets- en wandelpad, met een landschappelijk ingericht bufferbekken voor het industrieterrein. Deze groenstructuur vormt een landschappelijk element dat aanknoping vindt met de noordelijk gelegen Mandelvallei. Verder kan het afwerken van randen (van linten, solitaire bedrijven, woonenclaves en landbouwsites) de ruimte verder opladen en verweven met structurerende groenelementen, zoals hagen bij hoeves, houtkanten langs beken, etc. Het huidige versnipperde, karakterloze stedelijk en tegelijk open weefsel wordt zo opgeladen tot een nieuw landschap met zowel landschappelijke, economische als ecologische kwaliteit.





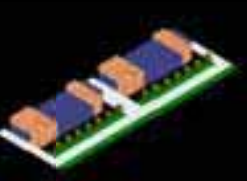
Kwaliteit door meervoudig ruimtegebruik

Nieuwe elementen en structuren worden op een alternatieve en meer kwalitatieve manier ingebracht. Groenbuffer wordt tevens wandel- en fietspad, landschappelijk structurerend element en waterbuffer.

Het onverharde deel van het openbare domein van het bedrijventerrein wordt tevens ingezet als Finse looppiste tussen een structurerende laanaanplant.

Bedrijfsgebouwen worden gekoppeld met elkaar (wat resulteert in een aanzienlijke ruimtewinst), en geïntegreerde bedrijfswoningen naar de woonomgeving moeten zorgen voor een geleidelijke gradiënt van woonlint naar bedrijventerrein. Zoneringen in de terreinaanleg dragen hier toe bij.

referentiebeelden (parkachtige elementen op bedrijventerreinen)

juridisch kader	partners	project
GRUP Spano Gewestplan PRUP N382 BPA Spookkasteel Conform huidig juridisch kader Voor de ontwikkeling van het watergebonden bedrijventerrein is een planningsinitiatief nodig op provinciaal niveau	De gemeente Oostrozebeke (voor de diverse solitaire elementen) en de wvi (voor de openbare bedrijventerreinen) zijn trekker van het project. De Provincie West-Vlaanderen geeft ondersteuning aan de invulling van de landschappelijke elementen en realisatie van de fietsbrug. W&Z (kanaaloever), AWV (N382) en SPANO zijn bevoorrechte partners ter realisatie van het beoogde doel.	probleemstelling Aanleg N382 Geïndustrialiseerd landschap zonder landschappelijke samenhang Vervolledigen parcours voor zacht verkeer Monofunctionele ruimte
		ambitie/visie Ontwikkelen lokaal bedrijventerrein en transportzone, met een optimale verkeersontwikkeling via de N382 Multifunctioneel gebruik openbaar domein Veilige en aangename fietsverbinding Landschappelijke structurerende elementen inbrengen om een herkenbaar gebied te creëren
		sleutelingrepen Nieuwe fietsbrug, aanleg fiets- en wandelpaden (jaagpad) Aanleg N382 Compacte schakeling bedrijfsgebouwen met kwalitatieve architectuur Ontwikkelen groenstructuur door aanbrengen kleine landschapselementen
		

Actie 4. Over roosters en netwerken

Hoger werd gewezen op de dualiteit tussen territorium en netwerk en de bijhorende dualisering in de stedelijke ontwikkeling. Onder deze actie wordt voorgesteld deze tweedeling in te zetten als een ordenend principe in de rasterstad. Rooster en netwerk staan daarbij voor twee infrastructurele logica's. Een logica die inzet op continuïteit, weefsel capaciteit, verkeersspreiding. Netwerk staat voor een functionele logica waar de eenduidige organisatie, strikte hiërarchie en verkeerssturing domineren (zie ook Project 8. besproken onder Actie 3.).

Niet enkel het onderscheid tussen deze twee logica's wordt onder deze actie aan de orde gesteld maar ook hun relatie. Concreet wordt ingegaan op het rond punt in de Mandelvallei waar de nieuwe weg N382 op het lokale lint moet worden aangesloten. Hier wordt voorgesteld deze aansluiting te plooiën naar de structuur van de Mandelvallei.





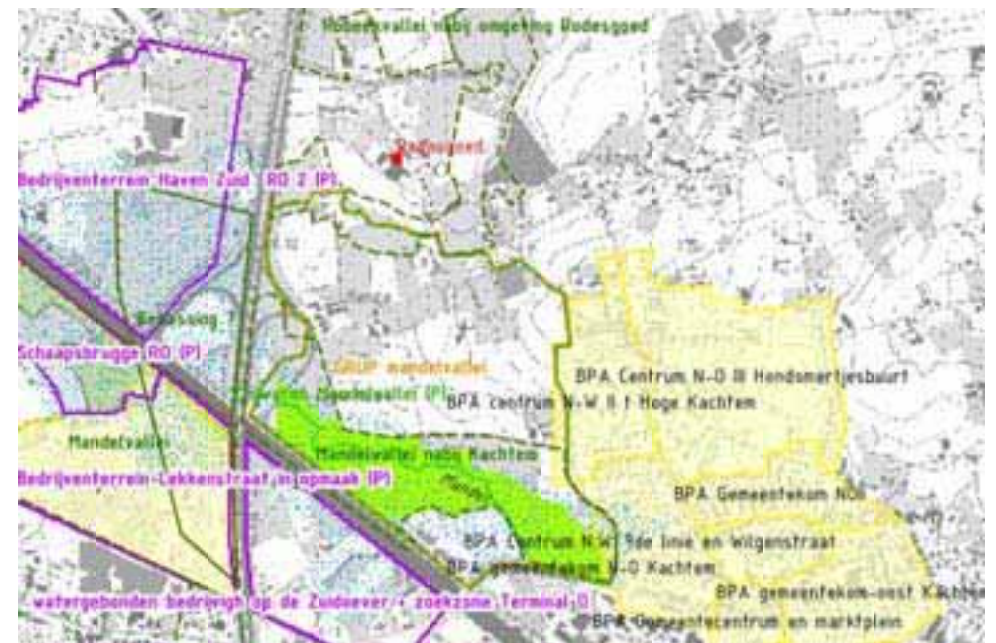
Project 8. Industrierrein A17

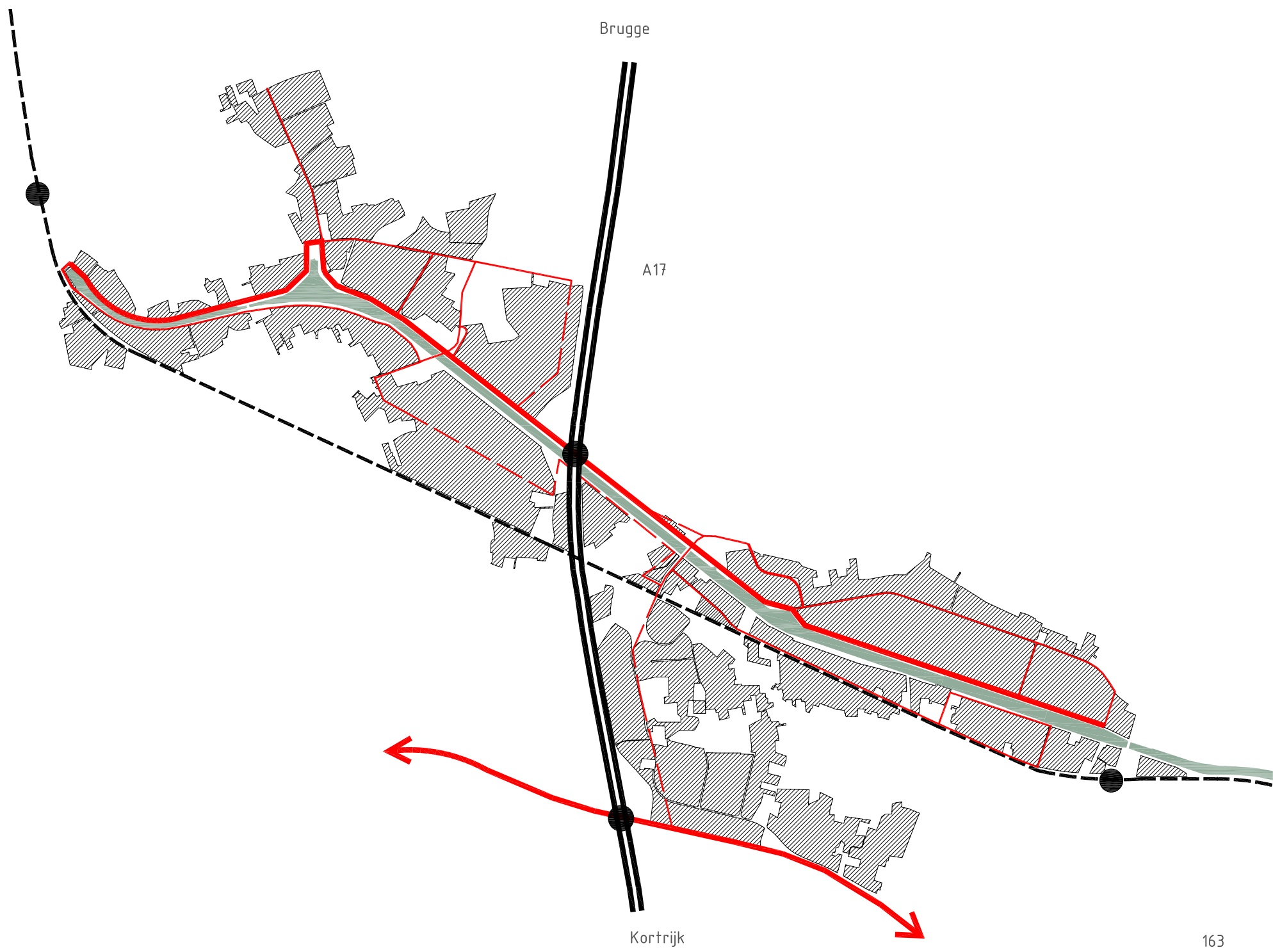
De belangrijkste industriële activiteit geënt op het kanaal is te vinden in Roeselare en Izegem. Deze industriële activiteit groeit naar elkaar toe tot een sterke industriële pool rond de kruising van de A17 met het kanaal. Het 'bedrijventerrein A17' kan zo een belangrijke knoop innemen in het regionale, nationale en internationale wegennetwerk en het economische netwerk van Vlaanderen.



AANLEIDING

Onder invloed van stadsuitbreiding en een schaalvergroting van de industriële activiteit verschuift de havenactiviteit van Roeselare en Izegem steeds meer weg uit de stedelijke centra. Ten noorden van het kanaal wordt langs de A17 op het grondgebied van Roeselare een nieuw bedrijventerrein gepland. Daartegenover is op de zuidoever de uitbouw van een nieuwe containerterminal gepland. Op het grondgebied van Izegem wordt op de zuidoever van het kanaal een uitbreiding van de industriële activiteit gepland. Ter hoogte van waar de A17 het kanaal oversteeft, raken de bestaande en geplande bedrijventerreinen van Roeselare en Izegem elkaar. Het zwaartepunt van de industriële activiteit is verschoven naar waar de A17 het kanaal oversteeft. Tussen het centrum van Roeselare en Izegem ontstaat zo een bijna ononderbroken industriële activiteit. Wanneer deze industriële activiteit als een samenhangende pool gepland wordt, kan winst worden geboekt voor de bereikbaarheid van de individuele bedrijven én voor het omliggende stedelijke weefsel.





AMBITIE

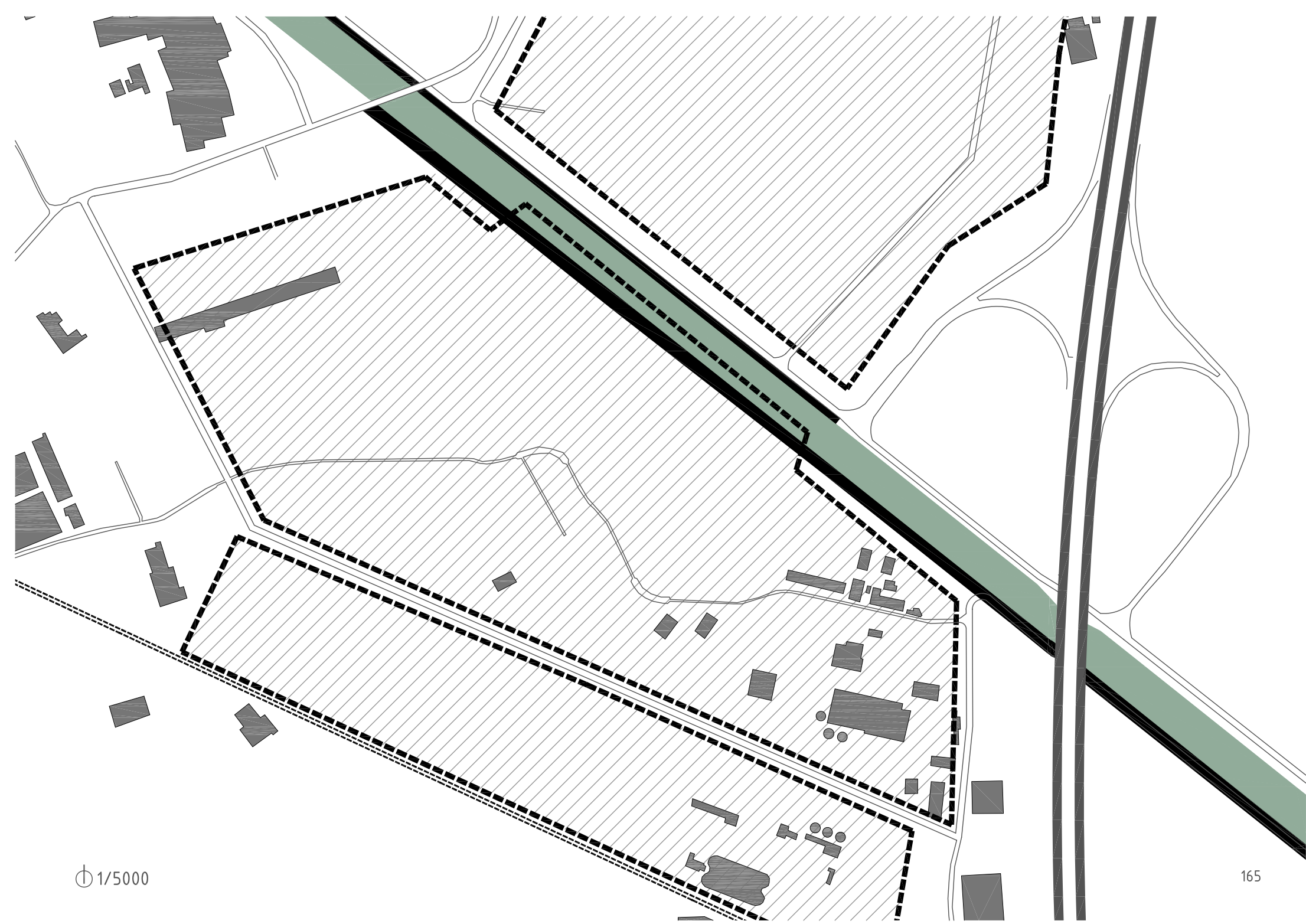
Het bedrijventerrein A17 ontwikkelen als een samenhangende industriële knoop

Er kan met de bestaande en nieuw geplande industrieterreinen een aaneengesloten industriële pool uitgroeien rond de A17 en het kanaal. Deze pool kan in zijn geheel efficiënter worden aangesloten op het wegennet van regionale, nationale en internationale schaal. Wanneer het interne verkeer op het terrein goed wordt georganiseerd, kan elk individueel bedrijf worden bereikt via voor zwaar verkeer uitgeruste wegen binnen de perimeter van het bedrijventerrein zelf. Alle bestaande industriële fragmenten worden zo aan elkaar gesloten met één voor zwaar verkeer uitgerust verkeersnet met verschillende knooppunten naar de expreswegen en de snelweg.

Het verkeerssysteem van het industrieterrein wordt zo als het ware uit het omliggende gemengde stedelijke weefsel geknipt. Dit gemengde weefsel wordt zo grotendeels gespaard van zwaar verkeer. Vanuit het gemengde weefsel moet het mogelijk zijn door het industrieterrein te bewegen, maar de omgekeerde beweging moet beperkt worden. Enkel het lokaal zware verkeer kan toegelaten worden. Het is daarom mogelijk het wegennet van het omliggende gemengde weefsel als een rooster te bedenken waarin verdeling van de verkeerslast en een goede doorstroming in verschillende richtingen eerder dan verkeershiërarchie voorop staat. De gehele weefselcapaciteit wordt aangesproken met de bedoeling congestie op bepaalde knooppunten in het weefsel te vermijden. Voor het lokale zware verkeer moet natuurlijk nog enige hiërarchie in dit rooster bewaard blijven, een voorwaarde voor deze denkoefening is dat de wegen van een hogere hiërarchische orde hun rol behoorlijk kunnen vervullen.

doorlopende industrieweg ten zuiden van het kanaal
ontsluiting nieuw bedrijventerrein ten noorden van kanaal

fabriek	
multifunctionele kade	
straat	
snelweg	
spoorweg	
uitbreiding industrieterrein	
water	



doorlopende industrieweg ten zuiden van het kanaal

- fabriek
- multifunctionele kade
- straat
- snelweg
- spoorweg
- uitbreiding industrieterrein
- water

1/5000



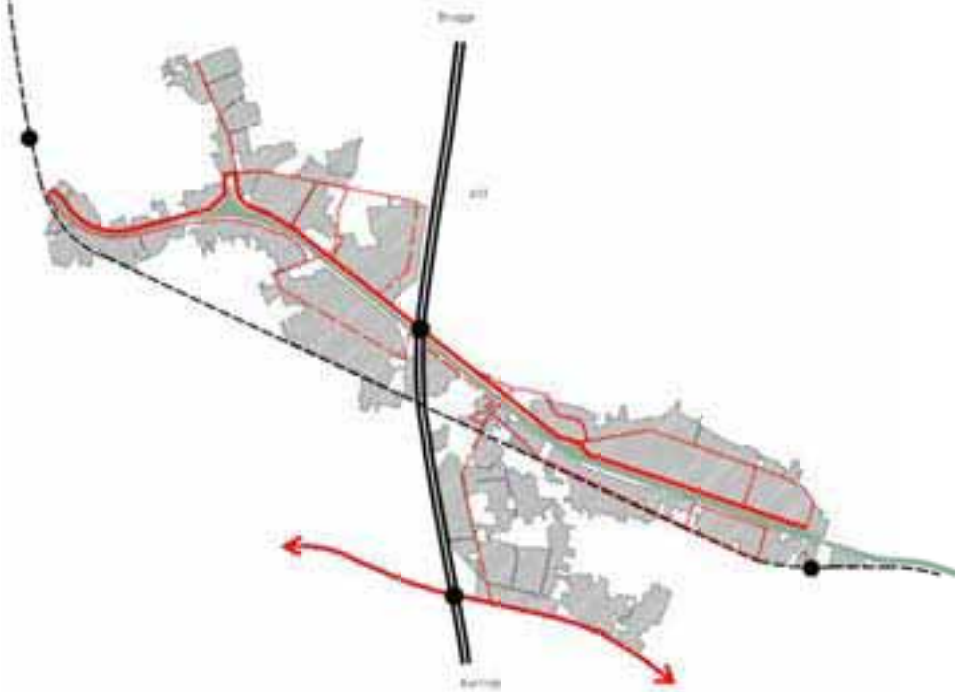
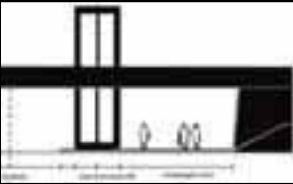
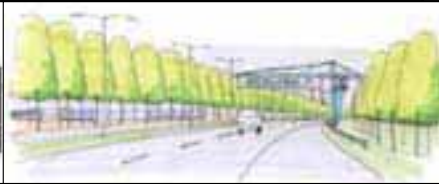
Ophelderen van de interne verkeersstructuur en de ontsluiting

Het is voor bedrijven bovendien zeer belangrijk herkenbaar te zijn. Op websites wordt een kaartje getoond met de locatie van het bedrijf en de verwijzing naar de naam van het bedrijventerrein. Ook op de bedrijventerreinen zelf wordt gewerkt aan affichering van de bedrijven met naambordjes en richtingwijzers. Wanneer het bedrijventerrein A17 als een samenhangende industriële pool wordt gezien, is ook hier een taak weggelegd. Een goede promotie van en signalering op het bedrijventerrein in zijn geheel zet de individuele bedrijven op de kaart en maakt ze beter bereikbaar. Desoriënterende verkeersstructuren dragen hier uiteraard niet toe bij.

De nabijheid van de snelweg garandeert niet noodzakelijk een goede ontsluiting van elk perceel op het bedrijventerrein. Ook daarvoor moet aan de interne verkeersorganisatie van het bedrijventerrein gewerkt worden:

- Eén op- en afritten complex van de A17 bevindt zich op de noordoever van het kanaal, op de Linkervaartoever. Deze weg kan de belangrijkste drager worden voor het interne zware verkeer op de noordoever van het bedrijventerrein A17.
- De andere op- en afrit van de A17 ligt ten zuiden van het kanaal, aansluitend op de Rijksweg (N36). Hier kan het zware verkeer zoveel mogelijk beperkt worden tot het knooppunt ter hoogte van de op- en afrit van de A17. De bijkomende lus die het verkeer hier nu moet afleggen, kan kortgeknipt worden. Zo wordt niet alleen het verkeer beperkt, maar ook het oriëntatiegevoel versterkt.
- De bretellen om de Sasbrug op te rijden, kunnen beperkt worden tot één op- en afrit. De knoop ter hoogte van de sporen wordt leesbaar en bovendien wordt ruimte vrijgemaakt voor nieuwe ontwikkeling.
- Wanneer het stuk kade tussen de nieuwe containerterminal en de industriële kade van het bedrijventerrein Mandeldal ingeschakeld worden in de verkeersontsluiting van het terrein, wordt de containerterminal in Roeselare beter naar de A17 ontsloten. De Schaapsbrug kan wel opgenomen worden in het verkeerssysteem van het bedrijventerrein, maar de bereikbaarheid van de brug voor zwaar verkeer is niet optimaal.

Zo ontstaat een verkeerssysteem met twee oost - west wegen die de volledige knoop doorlopen: op de noordoever de Linkervaartoever, op de zuidoever is deze doorlopende weg getand en bestaat uit verschillende onderdelen, bestaande en nieuwe. Ter hoogte van de Sasbrug kunnen deze parallelle wegen beter met elkaar verbonden worden door de op- en afritten naar deze brug direct aan te sluiten op de twee oost - west wegen. De Sasbrug sluit op de zuidoever aan op de weg naar de steenweg op Roeselare. Ook hier, zoals hiervoor al vermeld, kan een meer rechtstreekse aansluiting de ontsluiting van de hele industriële knoop ophelderen. Ter hoogte van de Sasbrug ontstaat een kortsluiting die de twee oost - west wegen aan elkaar en aan een hiërarchisch hoger net bindt.

juridisch kader	partners	project	OVER ROOSTERS EN NETWERKEN: INDUSTRIETERREIN E17 A4 / P8
BPA Abele 2 BPA Ambachtelijke zone-Wijk Abeele Inrichtingsplan Mandeldal uitbreiding Inrichtingsplan Industriegebied Oost Inrichtingsplan Haven Zuid RO 2 Inrichtingsplan Haven Zuid RO 1 &W Conform huidig juridisch kader Planningsinitiatief nodig om ontsluitingstrategie door te voeren	De Provincie neemt met W&Z initiatief om de mogelijkheid tot een optimaal ontsluitingssysteem nader te onderzoeken. NMBS (multimodaal knooppunt) en Vlaams Gewest (westelijk deel N36) kunnen ondersteuning geven. De steden Izegem en Roeselare en de wvi zijn bevoorrechte partners.	probleemstelling Aanleg nieuwe containerterminal Aanleg nieuw bedrijventerrein Roeselare Aanleg nieuw bedrijventerrein Izegem Industrie van centrum Roeselare tot centrum Izegem	
	ambitie/visie Ontwikkelen samenhangende industriële knoop Transparant ontsluitingssysteem	sleutelingrepen Gemengd stedelijk weefsel inzetten in een roosterlogica Samenhangende en uniforme bewegwijzering van de gehele industriële pool A17 Strategische kortsluitingen Doorlopende weg voor zwaar verkeer ten zuiden van het kanaal ontwikkelen	
			

Project 9. Rond punt Mandelvallei

De nieuwe N382 wordt verbonden met het lokale verkeerslint tussen Ingelmunster en Oostrozebeke, net op de plek waar de loop van de Mandel zich van het kanaal losmaakt. Deze weg maakt deel uit van het regionale wegennet. Het lint tussen Ingelmunster en Oostrozebeke is vooral belangrijk voor de lokale ontsluiting. Twee verschillende verkeerssystemen, het netwerk en het rooster, worden hier op elkaar aangesloten.



AANLEIDING

De nieuwe N382 wordt langs het kanaal aangelegd om het lint tussen Ingelmunster en Oostrozebeke zoveel mogelijk te vrijwaren van zwaar verkeer. Waar het lint de Mandel kruist, wordt een rond punt aangelegd dat de N382 (ingericht voor zwaar regionaal verkeer) aansluit op het lint (geschikt voor lokaal gemengd verkeer door een verstedelijkt weefsel).

Dit projectvoorstel is niet conform de in opmaak zijnde plannen voor de aansluiting van de N382 op het bestaande wegennet. Het rond punt wordt in dit projectvoorstel uit de vallei van de Mandel gehaald. Dit levert voornamelijk een viertal voordelen op.

Ten eerste wordt met dit rond punt de Mandelvallei gevrijwaard. De landschappelijke continuïteit die het hier nog duidelijk voelbaar is, wordt door de in dit project voorgestelde inplanting van het rond punt zo min mogelijk verstoord.

Ten tweede wordt het door het verleggen van het rond punt mogelijk de overgang tussen de wegen van verschillend hiërarchisch niveau duidelijk te markeren. Het rond punt, zoals het in dit project wordt voorgesteld, dwingt het verkeer om op de oever van de Mandel even halt te houden voor het de doortocht door het lint van de Oostrozebekestraat aanvat.

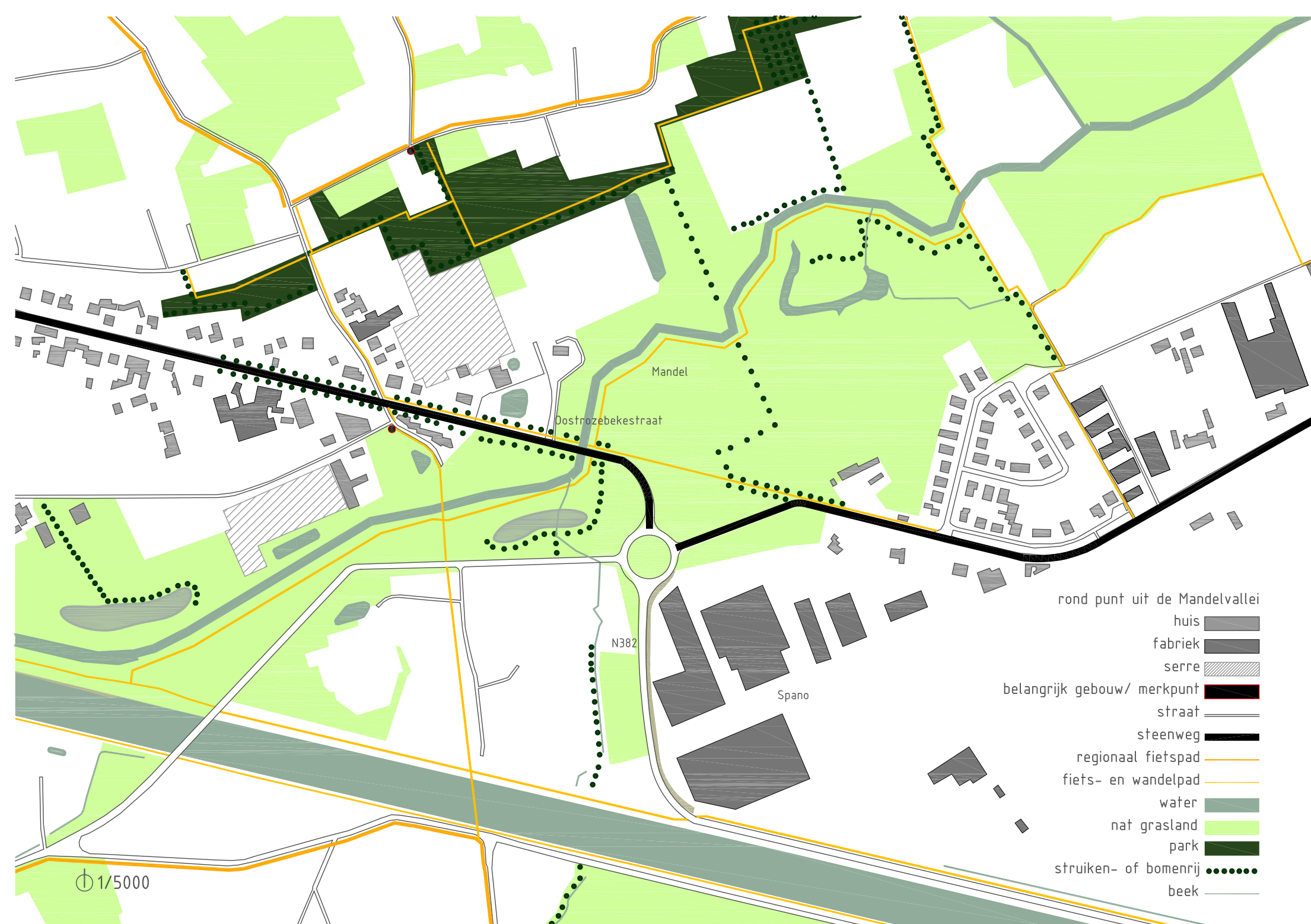
Ten derde moeten voor dit project geen bijkomende bruggen over de Mandel worden gemaakt. De net vernieuwde brug over de Mandel kan worden herbruikt. Vanuit technisch oogpunt biedt dit rond punt een vierde voordeel: het rond punt dat in dit project wordt voorgesteld ligt zo ver mogelijk uit de overstromingsgevoelige Mandelvallei. Kortom, in dit project wordt een alternatieve inplanting voorgesteld die eenvoudiger te maken is, de overgang tussen de twee 'snelheden' beter markeert, en toelaat het landschap langs de Mandel open te houden.



AMBITIE

Verzoenen van twee verschillende verkeerssystemen

Het rond punt moet twee verschillende verkeerssystemen op elkaar aansluiten: de N382 is onderdeel van een hiërarchisch net, de Oostrozebekestraat van een stedelijk rooster. Voor de verkeersveiligheid moet dit verschil duidelijk zijn in de manier waarop het rond punt wordt aangelegd. Het zware verkeer dat de kanaalzone binnenkomt via de N382 moet op het rond punt als het ware stilvallen om na het rond punt met een ander rijgedrag het lint naar Ingelmunster op te rijden. Dit zware verkeer kan in Ingelmunster de ring oprijden.



Vrijwaren van de Mandelvallei

De vallei van de Mandel voegt zich ter hoogte van dit rond punt bij het kanaal. De landschappelijke en ecologische waarde van de vallei wordt verhoogd wanneer het rond punt zoveel mogelijk uit de vallei wordt gehaald. De N382 kan worden aangesloten op het lint naar Ingelmunster vooraleer dat dit de Mandel oversteekt, zodat de Mandel maar één keer moet worden overgestoken. De historische continuïteit van het lint tussen Ingelmunster en Oostrozebeke kan worden bewaard voor zacht verkeer.

Wanneer het regionale verkeer het rond punt bereikt, heeft het een mooi zicht over de Mandelvallei. Het rond punt kan beschouwd worden als een poort tot de kanaalzone en de Mandelvallei die hiermee verbonden is. Het wordt een punt in het landschap dat verschillende historische en functionele lagen in het territorium met elkaar verbindt. De draai van de Mandel kan ook een sluitstuk in het regionaal recreatief netwerk worden. De draai van de Mandel kan landschappelijk interessant zijn voor de aanleg van een nieuwe fietsbrug die het regionaal net ten noorden van het kanaal aansluit op dat ten zuiden van het kanaal.



juridisch kader	partners	project
PRUP N382 Niet conform PRUP N382 Provinciaal planningsinitiatief noodzakelijk	De Provincie, de VLM en de bekkenbeheerder van de Mandel nemen initiatief om de potenties van het project verder te onderzoeken. De gemeentes Ingelmunster en Oostrozebeke en Ainal Natuur zijn bevoorrechte partners.	probleemstelling Aanleg N382 Rond punt in Mandelvallei Verschillende weghierarchieën
		ambitie/visie Landschappelijke continuïteit van de Mandelvallei vrijwaren en versterken Klaarheid scheppen in weghierarchieën sleutelingrepen Meest optimale aansluiting N382 - Ingelmunstersteenweg - Wantebrug Rond punt als wissel tussen hiërarchisch net en stedelijk rooster Continuïteit van de historische steenweg inrichten als verbinding voor zacht verkeer
		

OVER ROOSTERS EN NETWERKEN: ROND PUNT MANDELVALLEI

A4 / P9

Actie 5. Langse en dwarse verbanden

Actie 5 zet in op de leesbaarheid en volledigheid van de algemene structuur van de kanaalregio. Het werken aan een goed samenspel tussen langse en dwarse verbanden wordt naar voor geschoven als de sleutel voor het creëren van een dergelijke structuur. Verspreid over de projecten die onder de andere acties besproken werden is veelvuldig de nadruk gelegd op het belang van dwarse verbanden. (projecten 1., 2., 3., 4. en 7.). De langse richting is de dominante richting, een rechtstreeks gevolg van de structuur van de Mandelvallei en de dwingende richting van het kanaal. De verlinting heeft vooral die langse logica versterkt. De dwarse verbanden ontstaan doorgaans niet spontaan maar vergen dat actief en structureel in het territorium wordt ingegrepen.

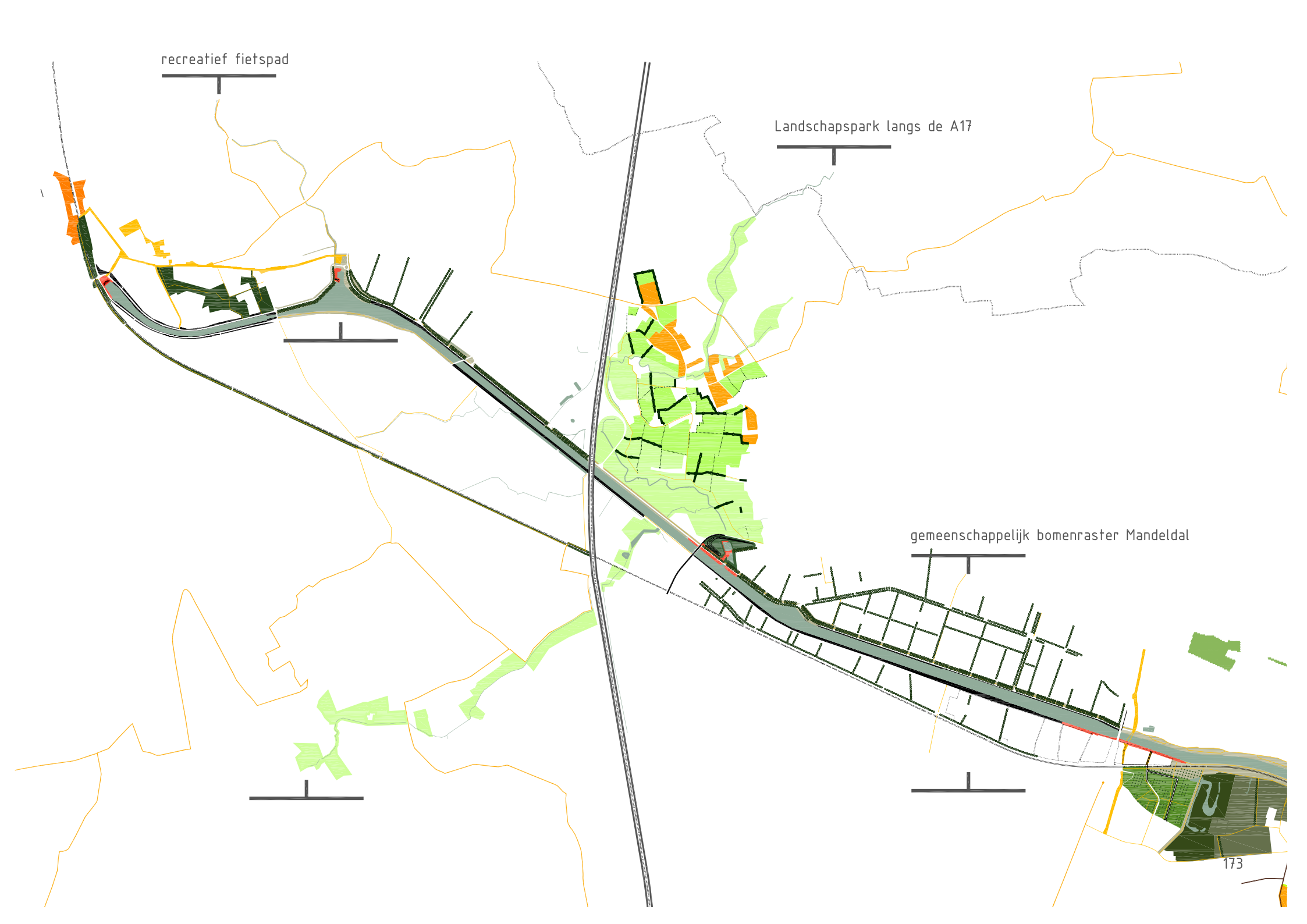
In Project 10. wordt deze algemene redenering aangevuld met een specifieke benadering van het jaagpad langs het kanaal. De continuïteit van het jaagpad is nu aan de zuidzijde gerealiseerd. Hieronder wordt gepleit de ruimte van het kanaal, inclusief jaagpad, maximaal in te zetten als bindende ruimte. Er wordt voor gepleit een zo groot mogelijke continuïteit in het jaagpad te realiseren aan weerszijden van het kanaal.

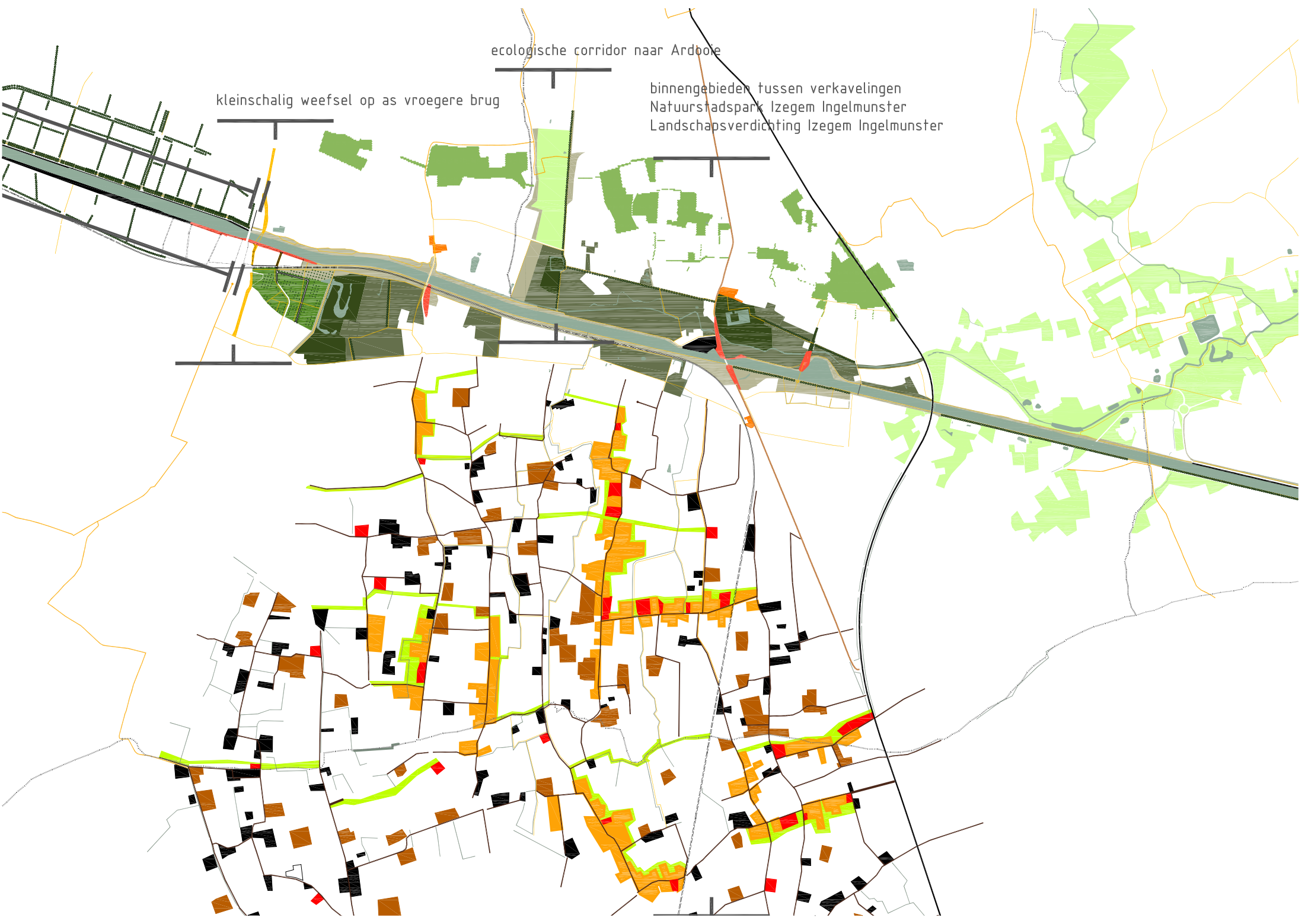


recreatief fietspad

Landschapspark langs de A17

gemeenschappelijk bomenraster Mandeldal

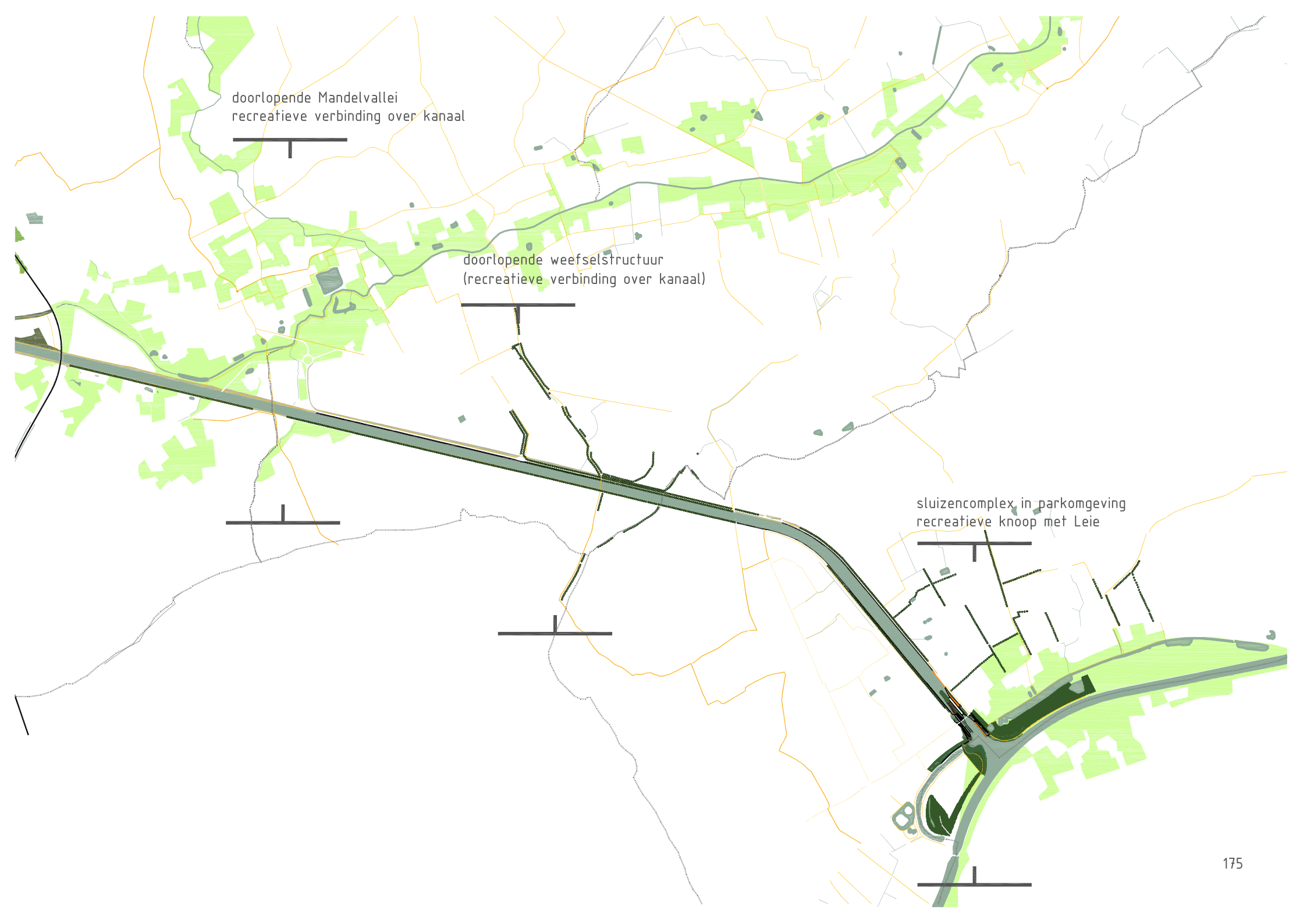




ecologische corridor naar Ardoole

kleinschalig weefsel op as vroegere brug

binnengebieden tussen verkavelingen
Natuurstadspark Izegem Ingelmunster
Landschapsverdichting Izegem Ingelmunster



doorlopende Mandelvallei
recreatieve verbinding over kanaal

doorlopende weefselstructuur
(recreatieve verbinding over kanaal)

sluizencomplex in parkomgeving
recreatieve knoop met Leie

Project 10. Jaagpad

Het jaagpad op de zuidoever van het kanaal is één van de belangrijkste elementen voor het recreatieve medegebruik van het kanaal. In een volledig gefragmenteerd territorium maakt deze landschappelijke infrastructuur het mogelijk een lang en coherent traject voor fiets- en wandelverkeer te organiseren.



AANLEIDING

Het meest veilige jaagpad ligt vandaag op de zuidoever van het kanaal. Door de aanleg van een nieuwe containerterminal naast de A17 in Roeselare wordt het jaagpad op de zuidoever langs het kanaal onderbroken. Roeselare en Izegem onderzoeken samen de mogelijkheid een jaagpad op de noordoever van het kanaal te organiseren. Het zware verkeer dat op de noordoever passeert, bemoeilijkt deze opdracht (zie Project 6.). Ter hoogte van Izegem loopt het jaagpad tussen het spoor en het kanaal op de zuidoever. Dit jaagpad loopt door Ingelmunster tot aan de sluis in Ooigem. Tussen Izegem en Ingelmunster is er ook op de noordoever kans om te wandelen en te fietsen langs het kanaal.

AMBITIE

Geen van beide oevers kan vandaag op zich nog plaats bieden aan een doorlopend jaagpad over de ganse lengte van het kanaal. Wanneer op beide oevers gewerkt wordt aan een continu jaagpad, wordt de capaciteit voor recreatief fiets- en wandelverkeer langs het kanaal bovendien verhoogd. Ook kan de recreatieve ruimte van het kanaal zo op beide oevers op het woonweefsel worden aangesloten. Men kan kiezen tussen de noord- en de zuidoever, afhankelijk van vertrek- en eindpunt.

Het wordt zo ook mogelijk verschillende 'soorten' jaagpad aan te leggen: op sommige plaatsen is het jaagpad niet meer dan een utilitaire fietsinfrastructuur die twee punten zo vlot mogelijk met elkaar verbindt (Izegem - Ingelmunster Station), op andere plaatsen kan het jaagpad worden opgenomen in een lineair park langs het kanaal (Industrieterrein Mandeldal en Oostrozebeke, Project 6. en Project 7.) nog op andere plaatsen wordt het jaagpad zo veel mogelijk opgenomen in het open landschap wat verder van het kanaal (Landschapspark A17, Project 13., ter hoogte van waar de Mandel van het kanaal wegdraait).

Het kanaal wordt over de hele lengte door zeer verschillende activiteiten tegelijk geclaimd. In de inrichting van de oevers kunnen deze verschillende gebruiken met elkaar verzoend worden om overal een veilig en aangenaam jaagpad langs het kanaal te kunnen garanderen.

