



KENNISCENTRUM
VLAAMSE STEDEN

interlokale vereniging

COMPLEXE STADSPROJECTEN

draaiboek

Naam website KCVS

STEDENBOUWKUNDIG ONDERZOEK

Oorspronkelijke naam document

stedenbouwkundig onderzoek voor de toegangspoorten
Botermarkt, Eggermontstraat en omgeving (Ledeberg)

Project

Ledeberg Leeft Gent



de Botermarkt in Ledeberg met de fly-over op de achtergrond



Werkplaats Voor Architectuur
architectenassociatie

Roger De Martelaere
Marc Martens
Danny Neyens
Rita Joris
Kris Leenders
Karel Medart

STAD GENT

departement ruimtelijke planning, mobiliteit en openbaar domein
stedenbouwkundig onderzoek voor de toegangspoorten Botermarkt, Eggermontstraat en omgeving (Ledeberg)

COLOFON

provincie stad	Oost-Vlaanderen Gent
project	stedenbouwkundig onderzoek voor de toegangspoorten Botermarkt, Eggermontstraat en omgeving (Ledeberg)
opdrachtgever	stad Gent – departement ruimtelijke planning, mobiliteit en openbaar domein Dienst stedenbouw en ruimtelijke planning contactpersoon: Ann De Cannière Woodrow Wilsonplein 1, 9000 Gent tel. (09)266 78 37 – Ann.DeCanniere@gent.be
ontwerper	Werkplaats Voor Architectuur, architectenassociatie projectverantwoordelijke: ir. Marc Martens, architect ruimtelijk planner Groenstraat 106/0201 3001 Heverlee (Leuven) tel. (016)40 45 70 – fax (016)40 65 70 – gsm (0475)33 37 06 marc.martens@wva.be – wva@wva.be grafiek en ontwerpend onderzoek: ir. Elke Martens, architect
dossiernummer datum	gled3 15 maart 2008

0. voorwoord	5
1. ontstaan van de ruimtelijke structuur	7
2. studiegebied	15
2.1. <i>afbakening</i>	15
2.2. <i>verkeersafwikkeling</i>	19
openbaar vervoer	19
autoverkeer	19
2.3. <i>ruimtelijke elementen in de omgeving</i>	21
3. visie	23
3.1. <i>elementen van visie in het bestek</i>	23
hoogdynamische functies?	23
algemeen voor Ledeberg	23
specifiek voor het studiegebied	23
3.2. <i>kwaliteiten, knelpunten en kansen</i>	24
kwaliteiten	24
knelpunten	24
kansen	25
3.3. <i>randvoorwaarden</i>	25
autobereikbaarheid van Gent	26
tramlijn naar Moscou	26
groene Scheldeoevers	26
3.4. <i>doelstellingen</i>	26
verblijfskwaliteit	26
groene structuur	26
diverse voorzieningen	27
ruimtelijke samenhang	27
haalbaarheid	28
zinnvol parkeren	28
omgaan met lawaaihinder	28
4. denksporen	31
4.1. <i>werkwijze</i>	31
4.2. <i>mobiliteit</i>	33
omleiding 1	33
omleiding 2	35
doortocht Botermarkt	37
doortocht de Speurder / O.-L.-Vrouwcollege	39

alternatief tramtracé	41
<i>4.3. over de groene structuur</i>	43
netwerk van groene stapstenen: de stapstenen	43
netwerk van groene stapstenen: Hundelgem Boulevard	45
netwerk van groene stapstenen: de verbindingen	47
netwerk van groene stapstenen: eindevaluatie	49
<i>4.4. over functies en bouwvolumes</i>	51
de vertrouwde ruimte	51
activiteitenstrip onder de fly-over	55
fly-overlandschap	59
maximalisatie	63
5. aanzet van structuurschets	65
<i>5.1. voorlopige selectie van denksporen</i>	65
<i>5.2. structurele bouwstenen</i>	67
<i>5.3. aanbevelingen</i>	67
6. bijkomend ruimtelijk onderzoek	69
<i>6.1. profielen Hundelgemsesteenweg</i>	69
van Speurder tot O.-L.-Vrouwcollege	70
ter hoogte van het wijkgezondheidscentrum	71
de Botermarkt	72
van Botermarkt tot spoorwegviaduct	73
<i>6.2. toegangspoort Eggermontstraat</i>	75
parkeergebouw	75
de Speurder	77
<i>6.3. de welzijnsknoop</i>	79
inplanting en bouwvolume	79
gevelfront	80
ontsluiting	81
programma	84
<i>6.4. de activiteitenstrip</i>	87
sfeerbeeld van het parkje	87
buurtparkeerplaats	88
polyvalente wijkhal en sportvelden	89
simulatie	90
inspiratiebronnen	91
<i>6.5. het Centrumplein</i>	93
<i>6.6. gevelwanden</i>	95
<i>6.7. RUP Bellevue</i>	97



0. voorwoord

Het was weer een opwindende duik van de fly-over naar de stad: het uitkragende wegdek boven het hoofd, de massieve pijlers links, de opduikende daken van Ledeberg rechts. Het vergt een stevige mentale omslag om over te schakelen van de snelheid op de snelweg naar de traagheid van het stedelijk weefsel. Opgepast. We rijden te rap een rotonde op waar te veel ineens gebeurt. We hadden de krantenberichten niet nodig om te weten dat dit voor voetgangers en fietsers levensbedreigend is. Het is een veeg teken. De afstand tussen de grootstedelijke infrastructuur en het kleinschalige weefsel van Ledeberg is beangstigend klein.

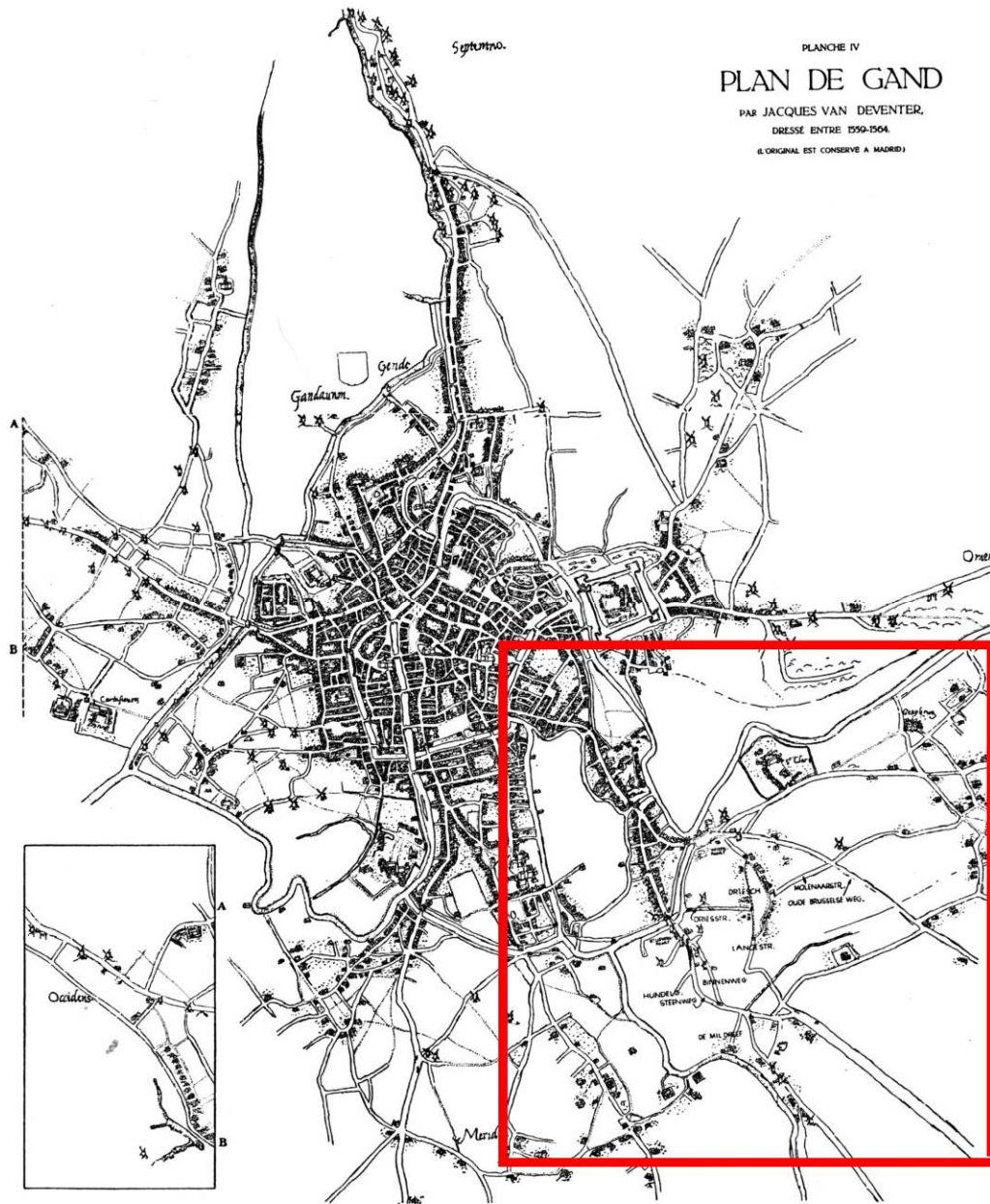
We laten onze auto achter aan de Hundelgemsesteenweg tegenover het O.-L.-Vrouwcollege. Hier is de fly-over niet meer opwindend maar deprimerend. De kolos creëert een niet-plaats. Ondanks onze vertrouwdheid met kaarten en luchtfoto's kost het ons uren om greep te krijgen op de complexe verkeersafwikkeling langs deze knoop. Hier rijden dagelijks duizenden mensen voorbij. Ze laten zich niet leiden door de herkenning van de plaats (zoals Kevin Lynch beschrijft) maar door het zwarte asfaltlint, de witte wegmarkering, de wegwijzers...

Aan de brug: geparkeerde auto's, een Heras-hek rond een grintvlakte met wrakken, een aandoenlijke populierenrij die het gevaarte niet kan verbergen. Achter het desolate parkje rond het seniorenclubhuis volgen we een avontuurlijke weg langs de spoorwegberm. Het zwarte balastgruis kleeft aan onze schoenen. Een muur verhindert de doorgang naar de Frans De Mildreef, maar met wat klauteren over de spoorwegbrug raken we veilig op de parkeerplaats van de Proxy-Delhaize. De kippen stuiven verschrikt uiteen.

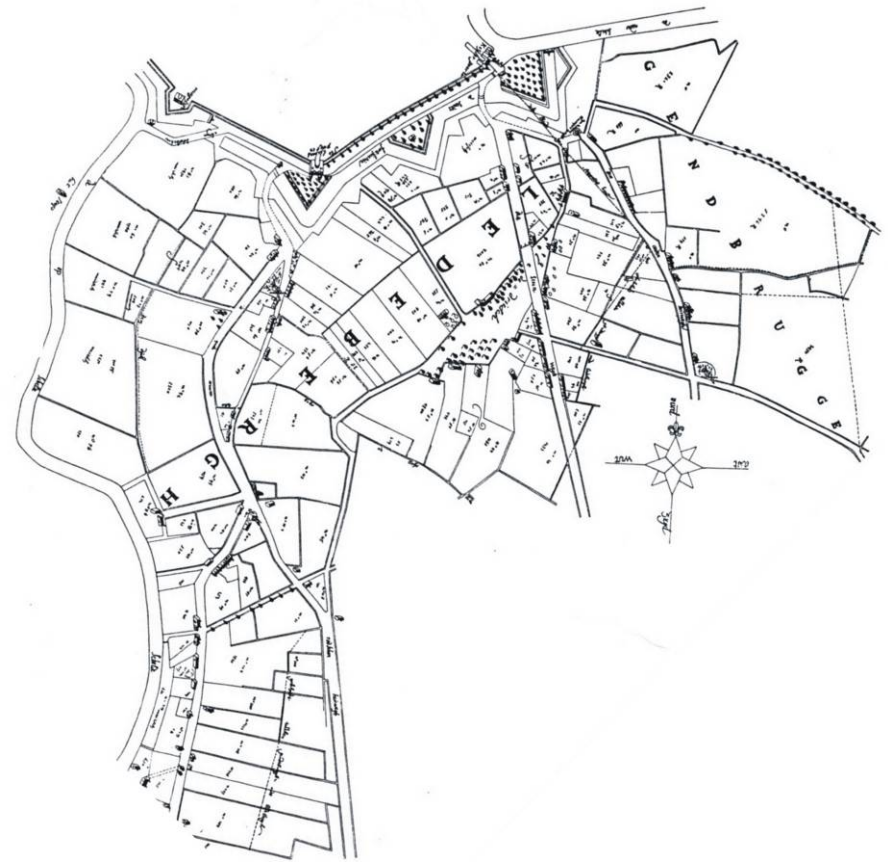
Vorbij de nauwe spoorwegtunnel lijken we wel op vijandig gebied: een smalle straat tussen blinde muren, een niemandsland tussen spoor en Schelde. En dat voortdurende lawaai van auto's en treinen. Hier komen dagelijks mensen langs op hun winkeltocht van de Meierij naar Proxy-Delhaize, alsof ze gestraft zijn.

Terug naar de Botermarkt, een plaats van betekenis voor de omwonenden, al is het maar omdat ze de verkeersvlakte slechts moeizaam over geraken. De vaagheid van de ruimte werkt desoriënterend voor de weggebruiker. Nochtans was dit in de negentiende eeuw één gekasseide verblijfsruimte van gevel tot gevel. En alle straten die er op uitmonden zijn even hard en mistroostig: geen struik, geen boom, geen speelruimte, geen ontmoetingsplaats. Alleen geparkeerde auto's, lege trottoirs, rechte lijnen, vaalgrijze materialen...

Tijd om ons te bezinnen over de vraag welke marge ons hier nog rest. Het RUP L2 - Bellevue legt de bestemmingen en de plaatsing van gebouwen rond de viaduct vast. Levensnoodzakelijke ingrepen in de bestaande infrastructuur zijn wellicht onbetaalbaar. Het aanzien van de straten wordt grotendeels bepaald door hopeloos versnipperde eigendommen. De Hundelgemsesteenweg en het tramspoor zijn onmisbare aders naar Gent. Zelfs mooie en bewuste ingrepen zoals het recente gezondheidscentrum hypothekeren nieuwe denkpijlers. En allerlei luchtkastelen zijn al hardnekkig verankerd in de geesten: een sportschuur, een pendelparking, een welzijnsbureau, sportvelden, groene ruimte en de onvermijdelijke sociale huisvesting...



kaart van Deventer – 1560



atlas van buurtwegen – 1776

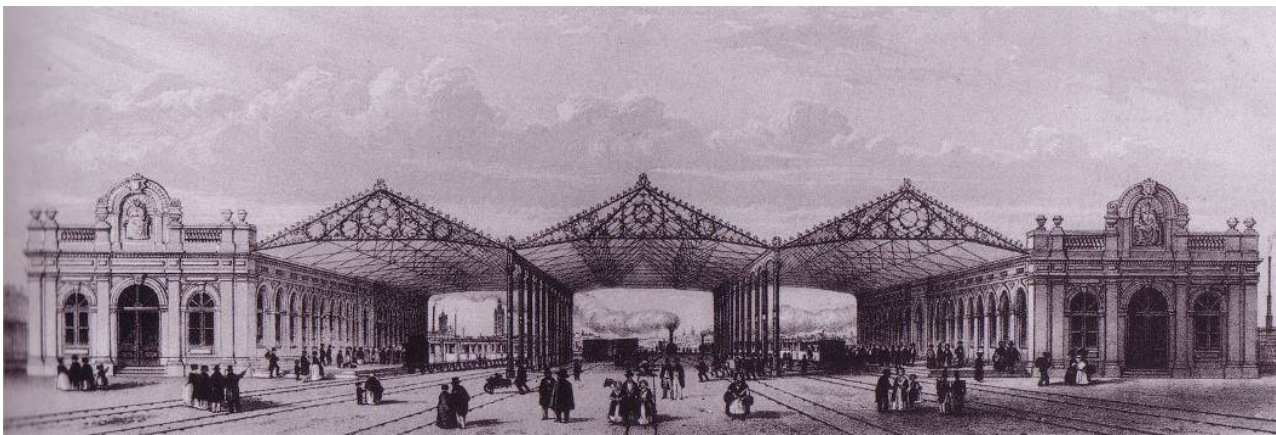
1. ontstaan van de ruimtelijke structuur

In dit hoofdstuk illustreren we aan de hand van oude kaarten en foto's hoe de ruimtelijke structuur rond de Hundelgemsesteenweg in Ledeberg is ontstaan. We hebben de Van der Maelenkaart (helft negentiende eeuw) en de topografische kaarten van 1895 en 1965 gehaald bij het NGI. Het overige materiaal komt uit de thesis van Thomas Janssens.

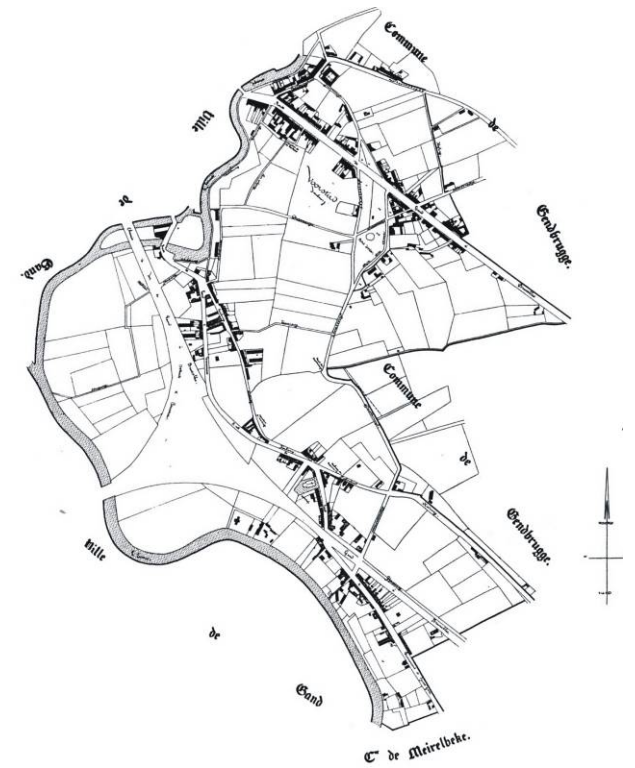
In 1560 (Deventer) is Ledeberg amper ontwikkeld. We herkennen al de (onbebouwde) Hundelgemsesteenweg, de Frans De Mildreef, de Binnenweg en de Heirweg ter plaatse van de huidige Joseph Vervaenestraat.

In 1776 (atlas der buurtwegen) is er wat bebouwing te zien langs de Hundelgemsesteenweg en langs de Binnenweg.

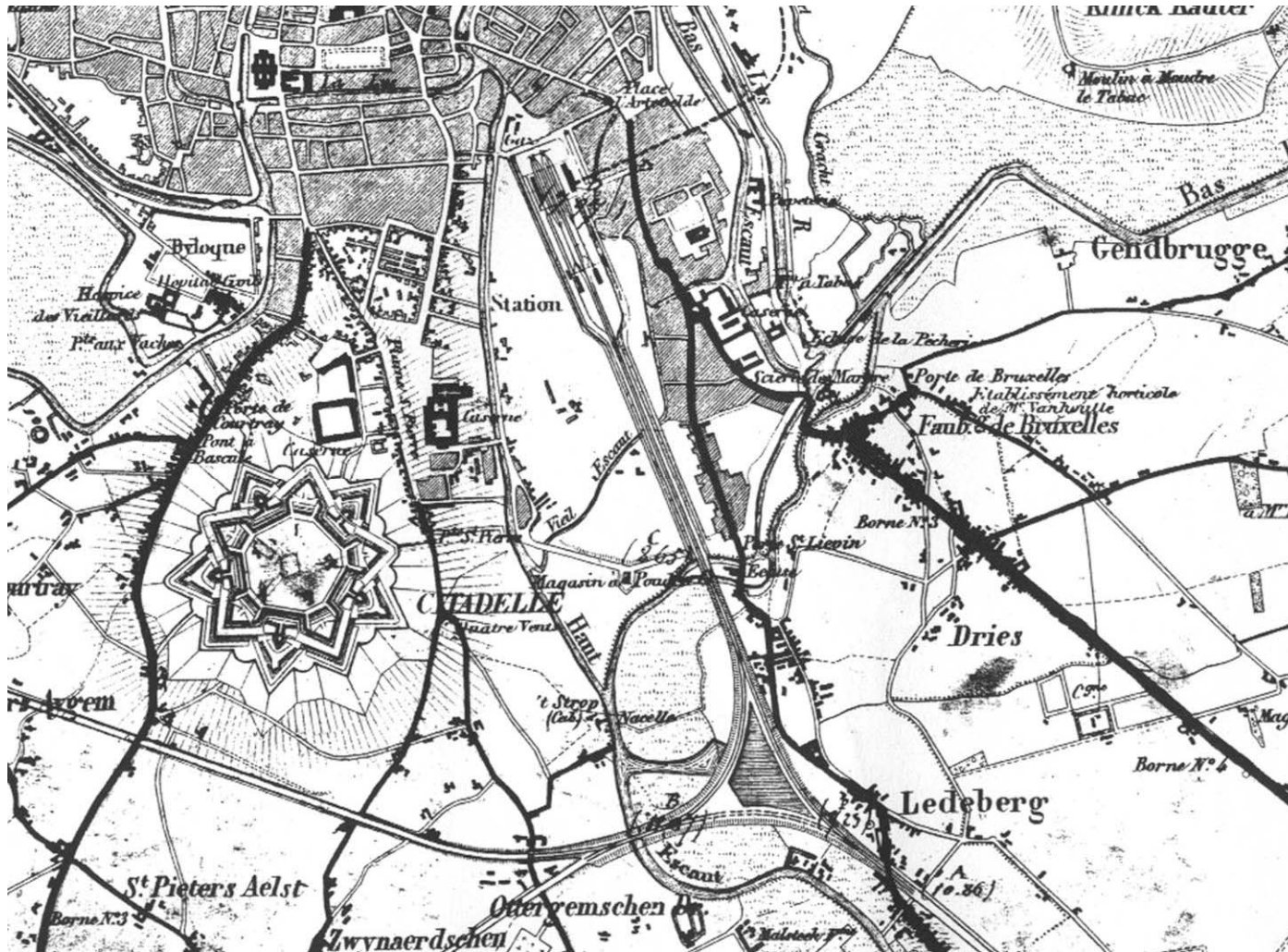
Het zuidstation wordt ingehuldigd in 1837: een immense spoorwegberm snijdt Ledeberg af van de Schelde. In 1844 (atlas der buurtwegen) is er een geringe aangroei van bebouwing merkbaar langs genoemde wegen.



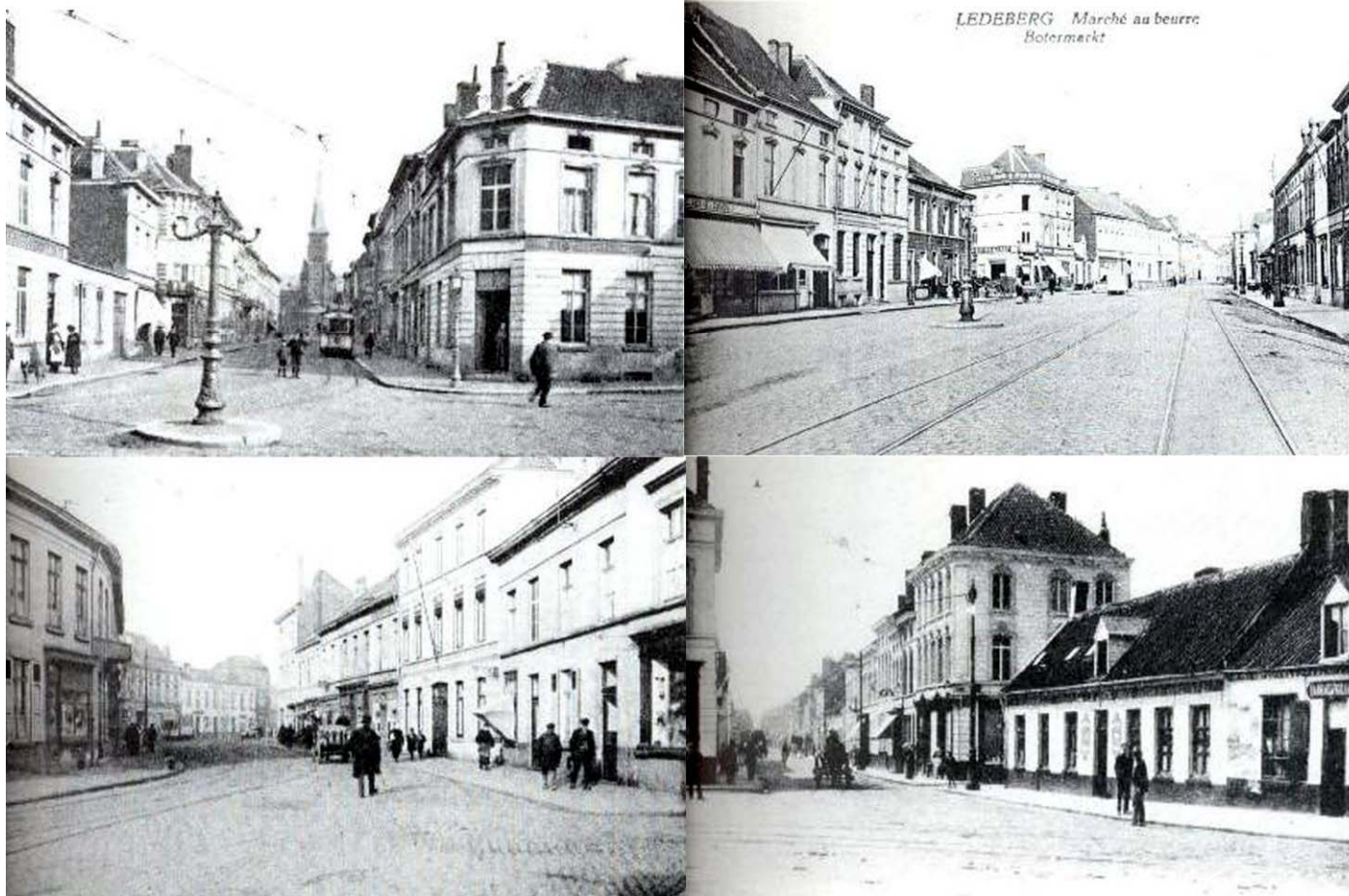
Zuidstation



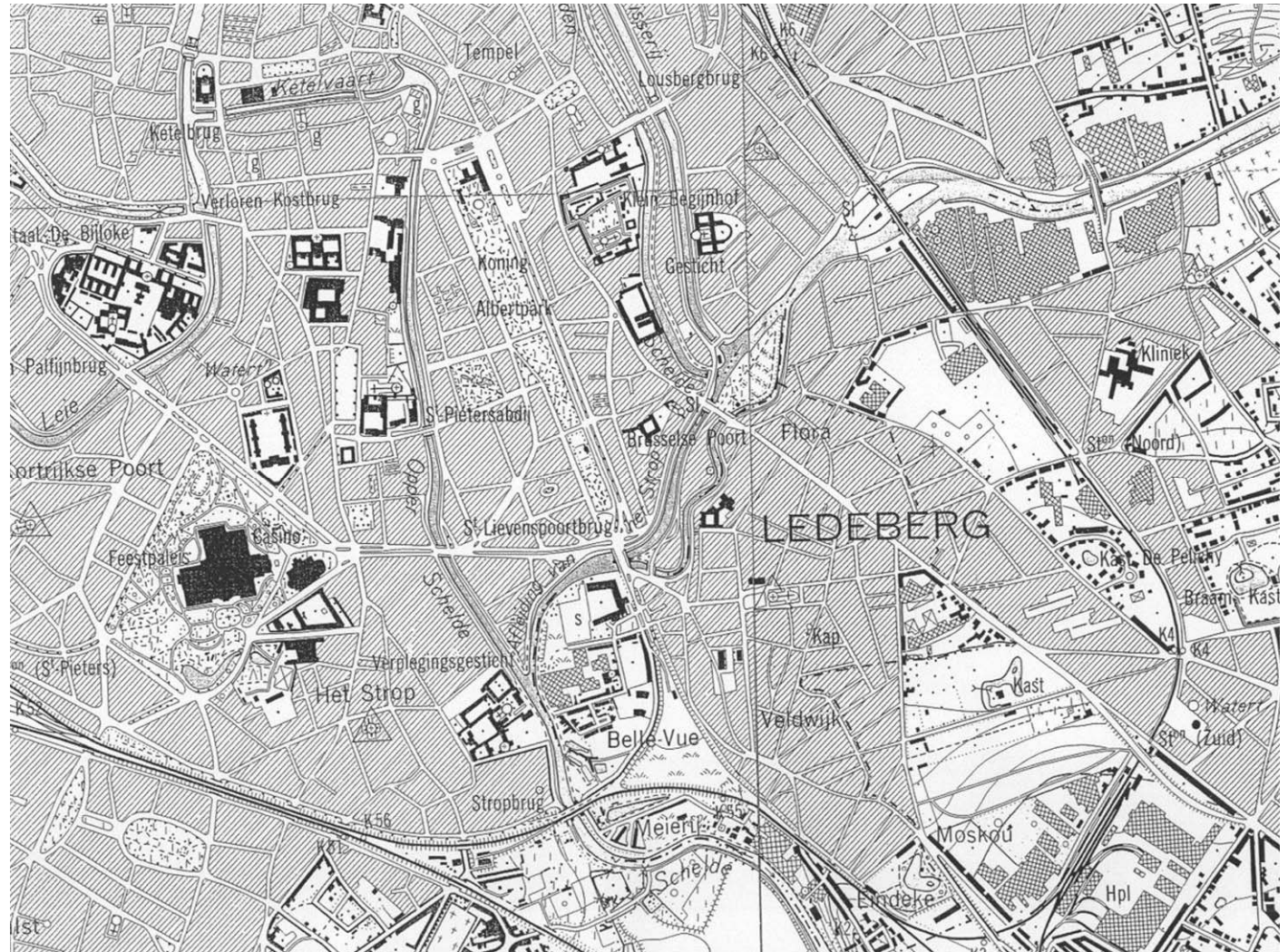
atlas van buurtwegen - 1844



Ook op de Van der Maelenkaart (helft 19e eeuw) zien we hoe de HundelgemseSteenweg de stad nog nadert in open veld. De steenweg leidt rechtstreeks naar de "place d' Artevelde" (nu St.-Annaplein). De gesloten bebouwing van de stad begint maar een heel stuk ten noorden van de Schelde. In Ledeberg zelf herkennen we goed de De Naeyerdreef die ten westen van de Brusselsesteenweg twee keer zo lang is als nu



Gent-Zuid wordt gesloopt in 1927 en het zuidpark wordt aangelegd. Ondanks het verwijderen van de nutteloze spoorbundel blijft De Hundelgemsesteenweg tot in de helft van de twintigste eeuw aan beide zijden bebouwd tussen Botermarkt en Eggermontstraat. De verstedelijking gaat verder: de De Naeyerdreef wordt voor een deel opgenomen in het dichtbebouwde stadsweefsel. De Pol De Vischstraat en de Vlinderstraat liggen op het vroegere tracé van de dreef.



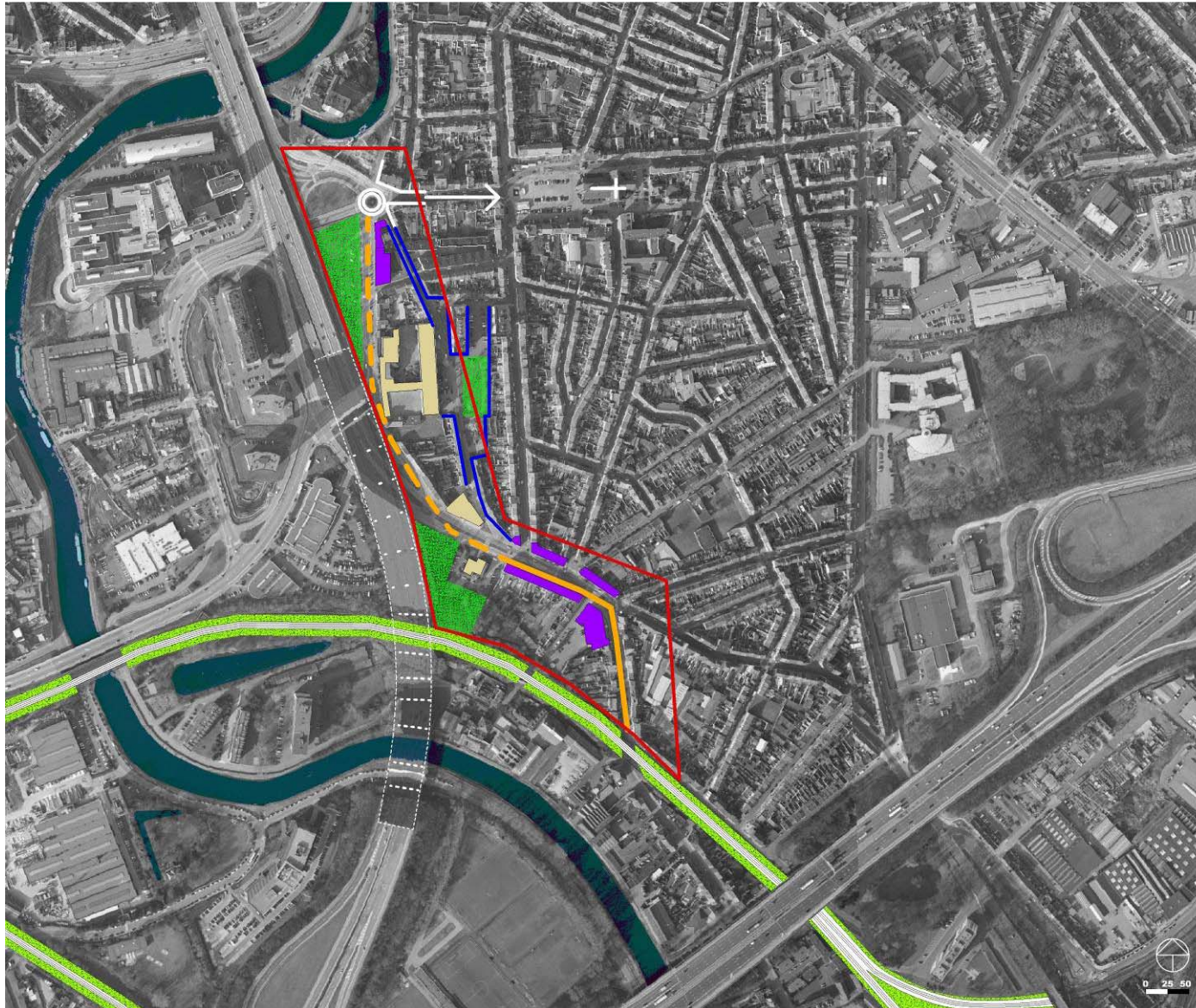
Op de topografische kaart van 1968 zien we het ontstaan van een open ruimte aan de westelijke kant van de Hundelgemsesteenweg. Hier zal de viaduct neergepoot worden. Langs de Binnenweg is oude bebouwing gesloopt voor een sociaal appartementsblok.



Foto's van de bouwcampagne laten een immense kaalslag zien die de continuïteit van de steenweg verbreekt en de actuele ruimtelijke structuur tot stand brengt. De infrastructurele en architecturale schaalvergroting is enorm.



Zelden geeft een topografische kaart zo duidelijk de ruimtelijke structuur weer: de Scheldemeander, de bastions van de versterkte stad, het negentiende-eeuwse stratenpatroon, het wiskundige tracé van spoor en snelweg, de slingerende steenweg die zich verliest in het stadsgewoel...



het studiegebied:

- de spoorwegberm, de Botermarkt, de Hundelgemsesteenweg, toegangspoor Eggermontstraat, Binnenweg
- de Speurder, het O.-L.-Vrouwcollege, Bernina

2. studiegebied

In dit hoofdstuk geven we kort de belangrijkste kenmerken weer van het studiegebied.

Om zinnige uitspraken te kunnen doen over dit studiegebied moeten we uiteraard ook over de grenzen kijken: we beschrijven kort de belangrijkste ruimtelijke elementen die mogelijk een rol kunnen spelen in de verdere ontwikkeling van het studiegebied.

De ontstaansgeschiedenis van de ruimtelijke structuur heeft de belangrijke rol aangetoond van verkeer en infrastructuur: de steenweg, het spoor, de autosnelweg... Vandaag genereren deze infrastructuren belangrijke verkeersstromen in en om het gebied. We brengen die op hoofdlijn in kaart.

2.1. afbakening

In het bestek wordt het studiegebied als volgt omschreven en afgebakend:

- Het onderzoeksgebied omvat de omgeving rond en tussen 2 toegangspoorten tot Ledeberg:
 - *enerzijds de Botermarkt (langs de Hundelgemsesteenweg)*
 - *anderzijds de aansluiting Hundelgemsesteenweg / Eggermontstraat*
- Het onderzoeksgebied wordt grosso modo begrensd door:
 - *in het noorden: Schelde / Bisschopstraat*
 - *in het oosten: binnenweg: oostelijke wand Hundelgemsesteenweg tot aan de spoorlijn*
 - *in het zuiden: spoorlijn Gent-Brussel*
 - *in het westen: viaduct van de B401*
- Het onderzoeksgebied bestaat in grote lijnen uit volgende deelruimtes:
 - *de omgeving van de toegangspoort Botermarkt*
 - *de omgeving van de toegangspoort Hundelgemsesteenweg / Eggermontstraat*
 - *de lineaire structuur tussen beide bovenstaande toegangspoorten, incl. de ruimte onder de viaduct.*

De **hoge spoorwegberm** vormt ten zuiden van het gebied een onoverbrugbare barrière, met slechts 2 doorgangen:

- De onderdoorgang van de Hundelgemsesteenweg: de schuine kruising van steenweg en spoorweg veroorzaakt onherbergzame en onaangename restgebieden op het openbaar domein.
- De tunnel van de Frans De Mildreef: een lange sombere pijp, die echter een zekere charme heeft.

Zoals alle spoorwegbermen treffen we op de schuine taluds een bijzondere plantengroei aan.

De **Botermarkt** is een kenmerkende plaats langs de steenweg:

- Toen de steenweg nog door onbebouwd landelijk gebied liep was het een klein gehucht met wat voorzieningen (een café, een smidse, een relais...).
- Terwijl de steenweg langzaam vol gebouwd geraakte, werd de plaats een klein lokaal economisch knooppunt, dicht bij de stad.
- Met het toenemende verkeer verliest de plaats zijn kwaliteit en gaat het winkelareaal achteruit (winkels voor passanten, nachtwinkel...). Vandaag is er quasi geen verblijfsruimte. Langs de weg staan 22 auto's geparkeerd.

De ruimtelijke kenmerken zijn bijzonder typisch: concave gevelwanden brengen een haast onmerkbaar verwijding van

de steenweg teweeg zodat de plaats tastbaar wordt. Haast in iedere gemeente in Vlaanderen vinden we dergelijke ruimtelijke figuur weer. Om al deze redenen is de Botermarkt eerder een plaats of doortocht dan een poort.

Het historische tracé van de **Hundelgemsesteenweg** met tweezijdige gesloten gevelwanden, is onherroepelijk verstoord bij de bouw van de fly-over. Wegens de gebruikelijke non-aedificandizones rond de gewestweg, blijven er alleen maar enkele restgebieden over, waar amper nog een bouwprogramma valt te realiseren:

- Het parkje achter het seniorenclubhuis mankeert een krachtig ontwerp dat uitgaat van de specifieke randvoorwaarden van de plek: de oude bebouwing van de Botermarkt, de spoorwegberm, de fly-over die stereotiep "verborgen" wordt met een rij populieren, de steenweg zelf die op die plaats definitief het weefsel verlaat.
- Het seniorenclubhuis is teruggetrokken opgesteld: met deze positionering wordt geen antwoord geboden aan de desintegratie van de ruimte die is ontstaan bij de kaalslag.
- De ruimte onder de viaduct is een desolate vlakke die nog troostelozer wordt door verwaarlozing (afgedankte auto's en autowrakken van de autozaken aan de Achilles Heyndrickxlaan).
- Aan het begin van de Van Guliklaan rest er een onbestemd stuk Hundelgemsesteenweg met wat verwaarloosde panden. Het openbaar domein is hoofdzakelijk ingenomen door parkeerplaatsen.
- Het laatste stuk Hundelgemsesteenweg is alleen nog eenzijdig bebouwd. Er heeft een aanzienlijke schaalvergroting plaatsgevonden gelijktijdig met de bouw van de fly-over.
- Tussen steenweg en fly-over ligt een stuk park dat voor een groot stuk dienst doet als parkeerplaats. Volgens getuigen zouden bezoekers van Ledeberg hier parkeren (de straten staan vol en hier is het gratis).

De rotonde aan het begin van de Eggermontstraat heeft alle ruimtelijke kenmerken van een **toegangspoort**. Aan de ene kant is er de grote open ruimte aan het afrittencomplex. Aan de andere kant is er de aanzet van de Eggermontstraat met zijn twee strakke gesloten wanden die het perspectief versterken naar het Ledebergplein en de kerk.

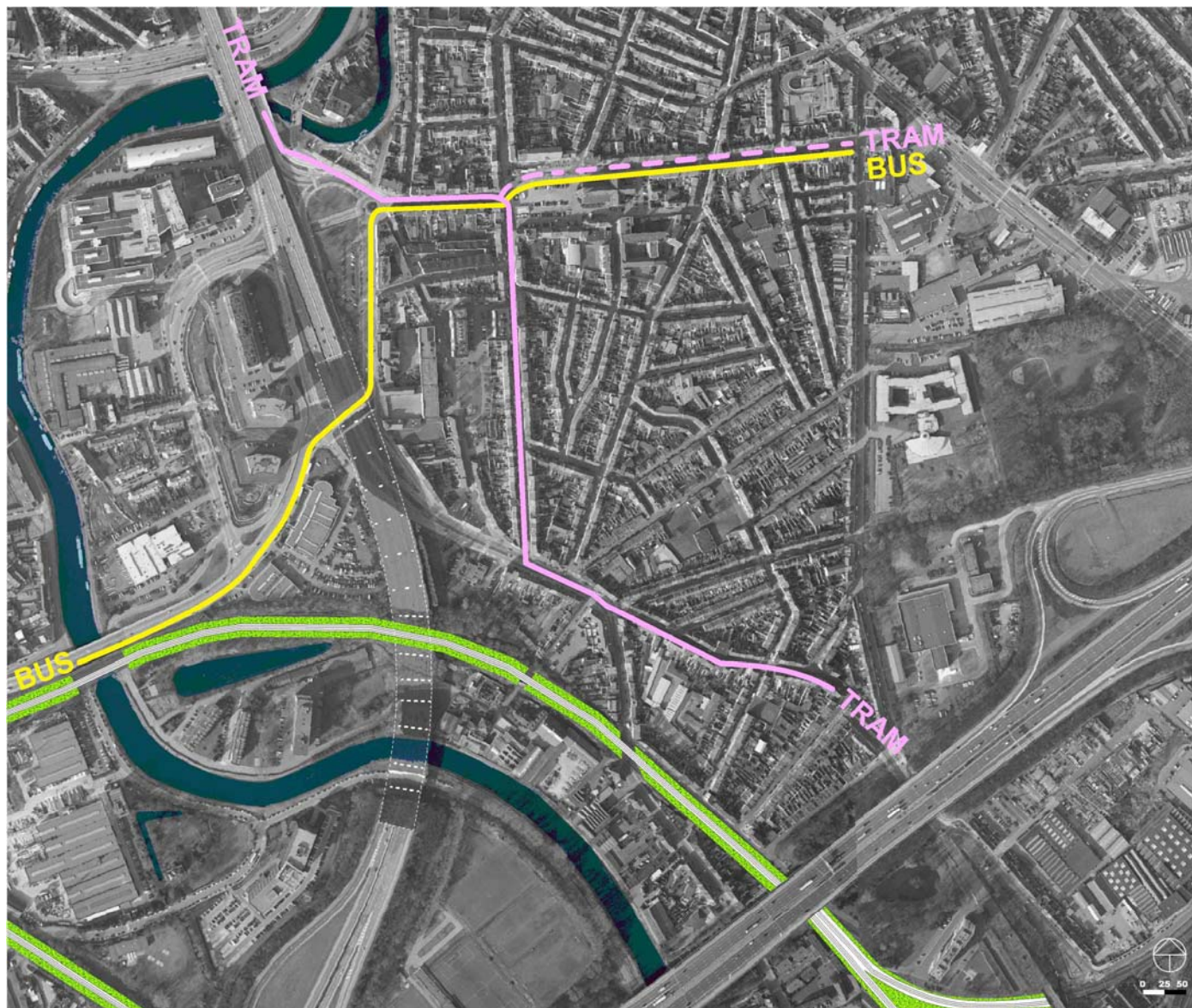
De **Binnenweg** – een van de oudste elementen van de ruimtelijke structuur – vormt een merkwaardige opeenvolging van straatwanden: historische kleine huisjes, strakke modernistische sociale huisvesting, slordige tuinmuren, de dominante achtergevel van het college, kleinere sociale woningen op schaal van de oorspronkelijke Binnenweg.

Het Centrumplein dat ontstaan is door sloop van een deel van het negentiende-eeuwse weefsel, heeft nogal wat onbestemde en slordige wanden. De beplanting is niet bij machte om het plein karakter en coherentie te geven. De Binnenweg eindigt aan het gezondheidscentrum: dit gebouwtje is te laag en te klein om structurerend te werken in het perspectief van de fly-over.

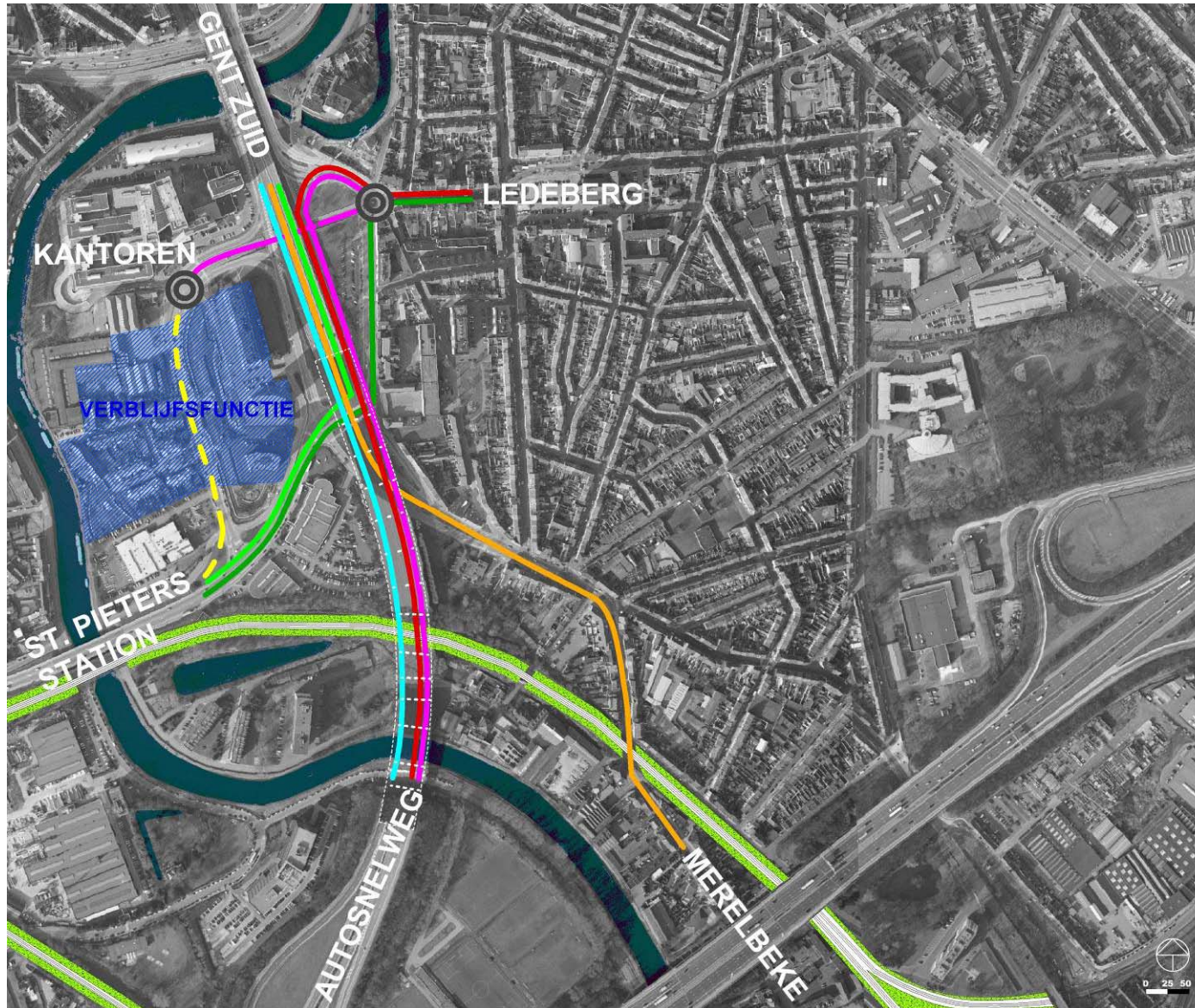
In het gebied treffen we enkele zeer diverse **herkenningspunten** aan:

- De Speurder op de hoek van de Binnenweg en de Hundelgemsesteenweg is een begrip in de volksmond.
- Het O.-L.-Vrouwcollege aan de kant van de steenweg is met zijn statige en fraaie gevel een waardevol herkenningspunt.
- Het opschrift Bernina op het dak van de kleine gebouwtjes langs de steenweg is dan weer een populair herkenningspunt voor veel mensen die Gent langs de fly-over binnenrijden.

Samenvattend kunnen we stellen dat het studiegebied in de eerste plaats vraagstukken oplevert op het vlak van infrastructuur en schaalbreuken, en weinig ruimte biedt voor het opzetten van omvangrijke projecten.



openbaar vervoer



belangrijkste stromen autoverkeer

2.2. verkeersafwikkeling

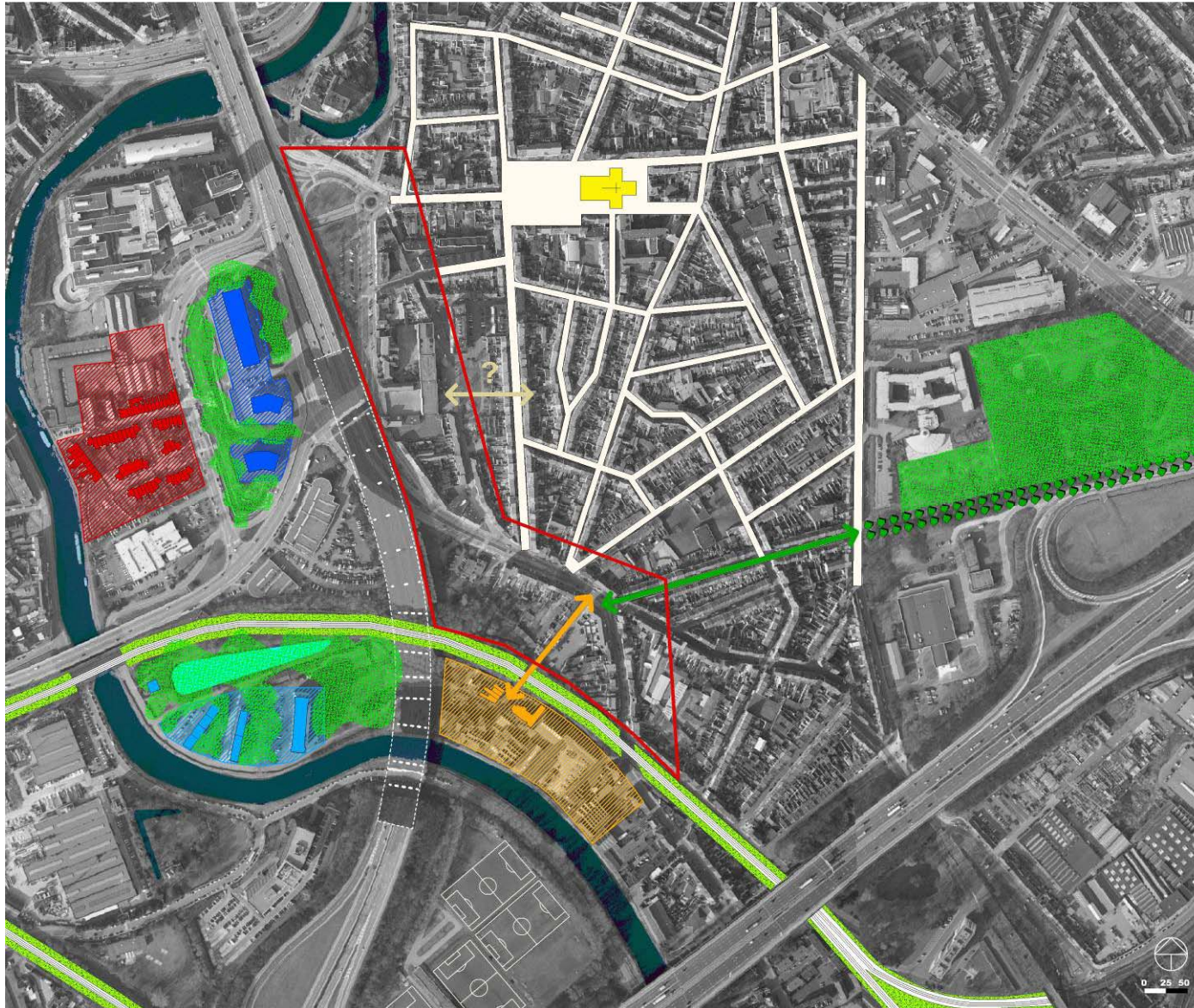
Gezien het belang van de verkeersproblematiek, brengen we ook nog eens de grote verkeersstromen in kaart. We beperken ons tot het autoverkeer en het openbaar vervoer. Voor de fietsers wordt er een systematische inspanning geleverd om zowel functionele als recreatieve verbindingen tot stand te brengen. Deze uitwerking is echter te gedetailleerd binnen de context van deze studie.

openbaar vervoer

- De tunnel tussen de twee rotondes is niet diep genoeg voor de bussen van de lijn. Bussen afkomstig van het Sint-Pietersstation kunnen Ledeberg dus alleen bereiken via de Achilles Heyndrickxlaan en de Hundelgemsesteenweg.
- De tram naar Moscou loopt langs de Eggermontstraat, Ledebergplein, Ledebergstraat, Hundelgemsesteenweg en Jozef Vervaenestraat.
- De tram die langs het Ledebergplein naar de Hoveniersstraat rijdt, heeft de stelplaats als eindbestemming en vervoert geen reizigers.

autoverkeer

- De Hundelgemsesteenweg en de Van Guliklaan verzorgen de toegang tot Gent-Zuid vanuit Merelbeke. We kunnen verwachten dat deze verkeersdruk in de toekomst enigszins zal afnemen na ingrepen op het niveau van de ring. Het zal echter steeds een belangrijke verkeersstroom blijven.
- Het verkeer vanuit het Sint-Pietersstation loopt via de Achilles Heyndrickxlaan. Onder de viaduct kan de afslag genomen worden naar Gent-Zuid (Van Guliklaan) of Merelbeke (Hundelgemsesteenweg).
- Naar verluidt zou de belangrijkste verkeersstroom naar de kantoren rond de Henry Jozef Reystraat komen van de autosnelweg: de afrit leidt naar de rotonde aan de Eggermontstraat, de tunnel en de toekomstige rotonde aan het E3-plein.
- Verkeer naar deze kantoren vanuit het Sint-Pietersstation loopt nu door het woongebied rond de Gaston Crommenlaan. Er zijn ideeën om dit gebied autoluwer te maken om de verblijfsfunctie te verhogen. De kantoren kunnen dan bereikt worden door rechtdoor te gaan naar de Hundelgemsesteenweg, om dan via de twee rotondes en de tunnel de eindbestemming te bereiken. Anders dan aan de Gaston Crommenlaan liggen er aan de Hundelgemsesteenweg hoofdzakelijk handelsruimtes op de begane grond.



de omgeving van het studiegebied:

- de Scheldemeander, enclaves tussen spoor en Schelde, sportvelden aan de overzijde van de Schelde
- woongebied Gaston Crommenlaan, het negentiende-eeuwse stads weefsel, De Naeyerdreef en Park de Vijvers

2.3. ruimtelijke elementen in de omgeving

Volgende ruimtelijke entiteiten buiten het studiegebied kunnen relevant zijn voor dit onderzoek:

- De Scheldemeander: de continuïteit van water en groen doorheen de stad is een belangrijk thema in Gent.
- De enclave tussen spoor en Schelde rond de Frans De Mildreef. De enclave bestaat hoofdzakelijk uit bedrijfsgebouwen. Langs de dreef, tegen de spoorwegtunnel aan, staan enkele merkwaardige woningen uit het interbellum (arch. Van Nuffel). Deze ruimte is belangrijk omdat ze vanuit de botermarkt de verbinding realiseert naar de groene Scheldeboorden en de recreatieve fietsroute.
- De sportvelden aan de overzijde van de Schelde: ze kunnen een interessante troef worden mits goed ontsloten (brug) vanuit het studiegebied.
- De Meierij: deze modernistische woonenclave in een groene omgeving tussen spoorwegberm en Schelde is op de Botermarkt en omgeving aangewezen voor de dagelijkse voorzieningen.
- Het woongebied rond de Gaston Crommenlaan, met de nieuwe parkaanleg ertussen: ook dit woongebied kan voordeel halen uit de voorzieningen langs de Hundelgemsesteenweg.
- Het negentiende-eeuwse weefsel: Ledebergstraat, Langestraat, Weldadigheidsstraat, Pol de Vischstraat en Jozef Vervaenestraat vormen een stralenkrans rond de Botermarkt en hebben op die manier een heldere aansluiting op het studiegebied.
- De Pol De Vischstraat en de Vlinderstraat hebben een bijzondere betekenis omdat ze het tracé van de De Naeyer-dreef volgen en in het verlengde liggen van wat nog van de dreef overblijft. Ze vormen de rechtstreekse verbinding van de Botermarkt met het Park de Vijvers.
- De zone rond het Centrumplein, tussen Binnenweg en Ledebergstraat: zonder vooruit te lopen op de studie is het duidelijk dat er door dit langgerekte bouwblok een voetgangersverbinding moet komen tussen hard stadsweefsel en groene ruimtes.



Het negentiende-eeuwse weefsel uitgehold door de fly-over.
Resterende wanden van de steenweg herbergen voorzieningen. Aan de Frans De Mildreef: het bijzondere tunneltje en de interbellumarchitectuur.

3. visie

In vorige hoofdstukken hebben we een accuraat beeld proberen te schetsen van het studiegebied. Terreinbezoeken en historisch onderzoek gaven inzicht in de belangrijkste elementen van de ruimtelijke structuur. In gesprekken met geëngageerde en betrokken deskundigen, met bevoorrechte getuigen en met bewoners... kreeg het gebied meer "betekenis".

In dit hoofdstuk bouwen we verder aan een visie op het studiegebied. Het bestek reikte immers de eerste elementen aan. Een systematische opsomming van kwaliteiten, knelpunten en kansen laat toe om orde te brengen in deze overvloed aan inspiratiebronnen.

3.1. elementen van visie in het bestek

hoogdynamische functies?

Het leek zinvol om de definitie van "**hoogdynamische functies**" scherper te formuleren. Voor ons was het uitgesloten om dit erg geteisterde stadsdeel nog bijkomend te belasten met bv. verkeersgenererende functies als retail en grootschalige kleinhandel.

Tijdens de onderhandelingsprocedure en de eerste briefings bleek het hier echter te gaan om dynamische functies op wijkniveau zoals een sportschuur of een welzijnsbureau van het OCMW. Ook een pendelparking aan de rand van het gebied kan in die context bekeken worden: een dergelijke voorziening lost het acute probleem op van sluikparkeren in de wijk.

algemeen voor Ledeborg

- Ambitie: kwaliteiten zichtbaar maken en versterken
 - Ledeborg in de kijker plaatsen; identiteit en imago als aantrekkelijke woonbuurt
 - buurtgevoel en openbaar leven stimuleren door versterking voorzieningenaanbod
- Krachtlijnen
 - groene randen optimaliseren en bereikbaar maken
 - toegangspoorten herstructureren (hoogdynamische functies & kleinschalig weefsel)
 - betere woonkwaliteit: beeldkwaliteit, ruimtegevoel, groenaanbod
 - netwerk voor zacht verkeer verbeteren
 - voorzieningenniveau verbeteren

specifiek voor het studiegebied

We beschikken de essentiële aspecten in twee reeksen:

- **Stadsvragen** die te maken hebben met ontsluiting van Gent, openbaar vervoer, imago van Ledeborg naar de buitenwereld...
 - Hundelgemsesteenweg als in- en uitvalsweg tussen Merelbeke en Gent
 - vlotte doorstroming tram- en buslijnen over de Botermarkt

- financiële haalbaarheid, realiseerbaarheid
- **Plaatsvragen** die te maken hebben met beleving, bewonersbetrokkenheid, fierheid, functioneren van de buurt, aanbod van lokale voorzieningen...
 - behoud van aantal woningen tussen Hundelgemsesteenweg en Binnenweg; deels sociale woningen
 - parkeerproblemen
 - groene Scheldemeander bereikbaar en voelbaar maken
 - respect voor 19e-eeuwse weefsel
 - continuïteit van werking
 - functionaliteit
 - financiële en functionele break-even voor alle betrokkenen uit het gebied

3.2. kwaliteiten, knelpunten en kansen

kwaliteiten

- Herkenningpunten:
 - Alhoewel onbekend bij "Mappy" en "viaMichelin" blijft de Botermarkt een begrip voor de buurtbewoners. Het is een intrigerende ruimtelijke structuur in het verloop van de Hundelgemsesteenweg.
 - Het O.-L.-Vrouwcollege geeft een gezicht aan dit deel van de Hundelgemsesteenweg. Het college is ook een herkenningspunt voor automobilisten die op de fly-over Gent binnenrijden.
 - In het dagelijkse leven van inwoners en passanten zijn de Speurder en Bernina een begrip.
- Veel voorzieningen: seniorenclubhuis, gezondheidscentrum, speelpleintje, school, parkeergelegenheid (tegenover de Speurder, onder de fly-over), basiswinkels...
- Nabijheid van het centrum en het marktplein van Ledeberg
- Goede auto-ontsluiting naar alle bestemmingen
- Goed openbaar vervoer naar Gent (tram, bus)
- Relatief goede functionele fietsverbindingen naar de stad en recreatieve fietsverbindingen naar de Schelde (deels nog in realisatiefase)
- Nogal wat groene plekken (Centrumplein, rond seniorenclubhuis, tegenover de Speurder)

knelpunten

- Aangetaste belevingskwaliteit
 - lawaai (rollawaai en schokken op voegen van viaduct, treinen)
 - verkeersdrukte (voortdurende verkeersstroom)
 - lelijkheid en hardheid
 - geen rustige zitplaatsen
 - geen plaats om te keuvelen langs de straat
 - absoluut gebrek aan ruimtelijke samenhang
 - geen geïntegreerde speel- en sportruimte (wel voor kleine kinderen, niet voor adolescenten)
- Geen ruimtelijke samenhang
 - schaalbreuk tussen de grootstedelijke infrastructuur en het kleinschalige negentiende-eeuwse weefsel

- onherstelbare aantasting van steenwegstructuur aan Berrina
- barrièrevorming tussen Ledeberg en Schelde (spoorweg), tussen beide zijden van Hundelgemsesteenweg
- onderbreking van het historische tracé van de Hundelgemsesteenweg ter hoogte van de aansluiting met de Willem van Guliklaan
- plaatsloosheid onder de fly-over
- afschuwelijk zicht op de vervallen achterkanten van de Ledebergstraat ter hoogte van het Centrumplein
- Gebrekkige groeninfrastructuur
 - afwezigheid van groen in straten
 - overbevraagd groen (speelplein)
 - saai kijkgroen (rond seniorenclubhuis, tegenover de Speurder)
 - totale afwezigheid van landschappelijke aanpak
 - geen relaties tussen de groene plekken; barrièrevorming door wegverkeer
- Gebrekkige verkeersleefbaarheid
 - conflicten tram/auto
 - onoverzichtelijke aansluitingen van straten rond Botermarkt
 - beperkte bescherming van fietser, ondanks talrijke markeringen en oversteekplaatsen
 - slechte oversteekbaarheid voor voetgangers (te lange oversteken, ver van elkaar...)
 - verkeerd verkeersbeeld (geen remmend effect langs Hundelgemsesteenweg)
 - problemen bij het afzetten van bezoekers aan het gezondheidscentrum en het clubhuis
 - kritische bedenkingen bij veiligheid voor voetgangers en fietsers op de (te) kleine rotonde aan de Sint Lievenstunnel.
- Problematisch woningaanbod
 - veel sociale huisvesting
 - weinig mix
 - te grote dichtheid
 - ondermaatse woonkwaliteit (te klein, onaangepast comfort, bouwfysische problemen, onvoldoende licht, geen of onvoldoende eigen buitenruimte...)
- Parkeerproblemen
 - te weinig buurtparkeren
 - sluikparkeren door pendelaars

kansen

- Stadseigendommen
- Specifiek woningaanbod in lage prijsklasse
- Denkbare sloop en grootschalige ingrepen (i.p.v. pandsgewijze aanpak) wegens ouderdom van huizen

3.3. randvoorwaarden

Wat ook de verzuchtingen en de ambities mogen zijn voor Ledeberg, volgende randvoorwaarden dienen steeds vervuld te worden. Het gaat om randvoorwaarden van bovenlokaal belang die het functioneren van de stad Gent in haar geheel raken. We zullen dan ook geen voorstellen doen die niet aan die randvoorwaarden voldoen.

autobereikbaarheid van Gent

De autobereikbaarheid vanuit Merelbeke naar Gent langsheen het studiegebied kan niet in het gedrang komen. Het zou betekenen dat de eigen problemen worden afgewenteld op andere gebieden. Dit is dus geen duurzaam denkspoor, tenzij er een oplossing zou bestaan in een algemene mobiliteitsvisie van de stad Gent. In de toekomst zal de verkeersdruk op de Hundelgemsesteenweg waarschijnlijk lichtjes afnemen ten gevolge van interventies ter hoogte van de ring. Maar de steenweg blijft een belangrijke autoverkeersas.

tramlijn naar Moscou

We stellen ook het principe van een tramlijn naar Moscou doorheen het studiegebied niet in vraag. Een openbaar vervoerverbinding is onontbeerlijk om het hinderlijke autoverkeer enigszins te temperen. Bovendien is een tram een symbool van stedelijkheid dat best past in een zelfbewuste profilering van Ledeberg als kwalitatief stadsdeel.

groene Scheldeoever

De stad Gent voert continue inspanningen om het groene watertracé doorheen de stad systematisch uit te bouwen. Ook in Ledeberg moet die ambitie kunnen uitgewerkt worden.

3.4. doelstellingen

Onderstaande basisdoelstellingen vertonen een grote samenhang. Hun gelijktijdige realisatie zal hun impact op het studiegebied aanzienlijk vergroten. Ze dragen in belangrijke mate bij tot de positieve uitstraling van de buurt.

verblijfskwaliteit

De verblijfskwaliteit steunt voor een groot deel op de **verkeersleefbaarheid**:

- Heldere afwikkeling van autoverkeer rond de Botermarkt
- Betere zichtbaarheid van tramlijnen
- wegbeeld dat klemtoon legt op verblijfsfunctie i.p.v. op verkeersdoorstroming
- Beveiligde fietsroutes
- Betere oversteekbaarheid voor voetgangers

De verblijfskwaliteit wordt grotendeels ook bepaald door de kwaliteit van het **voetgangersdomein**:

- Maximale breedte van trottoirs
- Meer plaats om te flaneren
- Meer ontmoetingsmogelijkheden
- Ruimte voor alle leeftijdscategorieën
- Aanvullen van ontbrekende verbindingen

groene structuur

De nabijheid van de groene Scheldeoever wordt als een potentiële kwaliteit genoemd. Nochtans zijn we van mening dat het toegankelijk maken van deze groene ruimte niet volstaat. Alleen het tot stand brengen van een groene structuur doorheen het stedelijk weefsel levert een tastbare bijdrage tot de kwaliteit van het studiegebied. Daar zijn meer-

dere argumenten voor.

We weten uit diverse studies (APS survey, 2004; studie K. Tratsaert, 1998; studie H. Schelfaut, 2006; groot buurtonderzoek C. Devos, 2006) dat mensen vooral geïnteresseerd zijn in de **kwaliteit van hun onmiddellijke woonomgeving**. Mensen hebben niet het gevoel dat ze in de stad wonen wanneer ze beschikken over een eigen tuintje of over goed bereikbaar groen in hun onmiddellijke buurt.

Over stad en stedelijkheid bestaan er in Vlaanderen zeer tegenstrijdige vertogen. Enerzijds is er de sterke hang naar kleinschaligheid en ruraliteit, die dikwijls wordt afgeschilderd als een anti-stedelijke houding. Anderzijds is er het hardnekkige intellectuele discours over de stad als unieke plaats van culturele ontplooiing, democratisch debat en maatschappelijke innovatie. Hoger genoemde onderzoeken geven aan dat het zorgvuldig ontplooiën van groen in het stadsweefsel deze twee schijnbare tegenstrijdige uitgangspunten kan verzoenen.

Verder is er het **stadsecologisch argument**. Stedelijk groen (parken, tuinen...) heeft maar overlevingskansen als er groene ketens en stapstenen door het weefsel verweven worden. In deze optiek is de aangehouden aandacht voor een groene aanleg van de Scheldeoevers in de stad bijzonder relevant.

Deze groene structuur ten slotte vormt de basis van een **speelweefsel**, een aaneengesloten ruimte die het de jongeren mogelijk maakt om hun omgeving in steeds grotere kringen te verkennen, naargelang ze opgroeien.

Dit speelweefsel spreekt bovendien ook de volwassenen aan in al hun levensfasen: jogging parcours voor de vermoeide yuppie, wandelcircuit voor de gepensioneerde, ontmoetingsruimte voor ouders die hun kinderen naar school brengen...

diverse voorzieningen

Het aanbod van voorzieningen moet gezien worden in samenhang met de aanpak van andere deelgebieden van Ledeborg. We moeten vanuit de verschillende parallelle deelstudies een afweging maken van de meest geschikte locatie voor de verschillende lokale voorzieningen.

De Botermarkt en de Hundelgemsesteenweg nemen in Ledeborg wel een bijzondere positie in. Ze vormen de overgang van het dicht bebouwde weefsel naar de groene Scheldemeander. De buurt heeft hierdoor een vanzelfsprekende roeping als plaats van spel, sport en recreatie.

Het groeperen van dergelijke voorzieningen laat meervoudig gebruik toe voor verschillende functies (overdekte multifunctionele ruimte, clubhuis, outdoor sportactiviteiten...) en voor verschillende bewonersgroepen (ongeorganiseerde jongeren, bejaarden, verenigingen...).

De uitbouw van een veelzijdige activiteitenruimte is een krachtige manier om de beoogde sociale cohesie zichtbaar te maken. Wanneer het programma voldoende opgeladen wordt, dan kan het een instrument zijn om de chaotische ruimte in dit studiegebied te structureren.

ruimtelijke samenhang

Het hoeft geen betoog dat er op allerlei vlakken moet gewerkt worden aan het herstel van de ruimtelijke samenhang.

- Om de schaalbreuk tussen de grootstedelijke infrastructuur en het kleinschalige weefsel enigszins te herstellen lijkt

het inbrengen van een tussenschaal aangewezen: grote boomstructuren (zie ook doelstelling 2), gebouwen met voldoende massa (zie doelstelling 3)...

- Weloverwogen landschappelijke ingrepen moeten de relatie tussen het studiegebied en de Schelde herstellen.
- Dankzij een betere oversteekbaarheid voor voetgangers langsheen de hele Hundelgemsesteenweg zal deze barrière aanzienlijk verzacht worden.
- De breuk in de historische continuïteit van de Hundelgemsesteenweg dient zoveel mogelijk hersteld of overbrugd te worden.
- Breuken en inkijken op vervallen achterkanten dienen hersteld te worden.

haalbaarheid

In 2.1. werd beschreven hoe het studiegebied in de eerste plaats vraagstukken oplevert op het vlak van infrastructuur en schaalbreuken, en weinig ruimte biedt voor het opzetten van omvangrijke nieuwe projecten. Er zijn dus weinig kansen om economische meerwaarde te creëren waarmee een aantal infrastructurele problemen kunnen opgelost worden.

In een gebied dat al 150 jaar gebukt gaat onder de aanleg van infrastructuur moet de vraag naar de haalbaarheid van herstellende maatregelen toch wel erg genuanceerd worden. De aanleg van het spoor noch de bouw van de fly-over zou vandaag de toets van een milieu-effectenrapport doorstaan. Zelfs de meest verstokte ingenieur zou het niet meer in zijn hoofd halen om een woongemeenschap zo te teisteren. We vinden het dan ook onze verantwoordelijkheid om een aantal denksporen te exploreren ook al lijken ze vandaag onbetaalbaar of betekenen ze een hele hap in het budget van de overheid.

Dat sluit nuchterheid en zakelijkheid niet uit: het is aangewezen om met minimale ingrepen maximale effecten te bereiken.

zinnig parkeren

In dit weefsel van veel te smalle straten is er onvoldoende ruimte om zowel verkeersleefbaarheid, het openbaar vervoer, de belevingskwaliteit als het parkeren tegelijk op te lossen. We vinden het geen prioriteit om het parkeren voor iedere deur toe te staan of om voor iedere winkel te kunnen halt houden.

Het is wel een streefdoel om parkeervoorzieningen te treffen binnen een straal van zo'n 200 m. Als de verblijfskwaliteit bovendien verhoogt, dan moet een automobilist toch verleid kunnen worden om 200 meter via een aangename weg naar zijn bestemming te stappen.

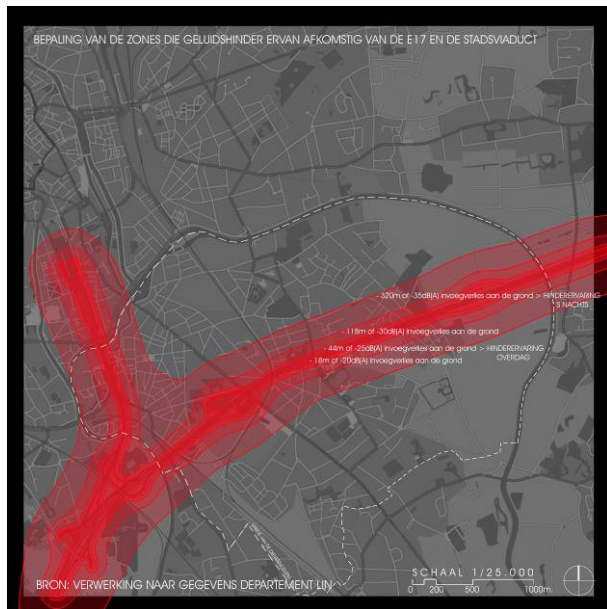
omgaan met lawaaihinder

Uit de studie van Thomas Janssens (eindwerk stedenbouw & ruimtelijke planning, Sint-Lucas Gent, 2003) blijkt dat het hele studiegebied erg te lijden heeft onder de constante lawaaihinder. Er is sprake van piekmomenten van 76,3 dB(A) omstreeks 17 u aan de Hundelgemsesteenweg en van 60,21 dB(A) om 5 uur 's nachts. De aanbevolen grenswaarden voor een woonwijk in de stad zijn 50 dB(A) overdag en 35 tot 40 dB(A) 's nachts. Een toename van 10 dB(A) betekent een verdubbeling van het geluid!

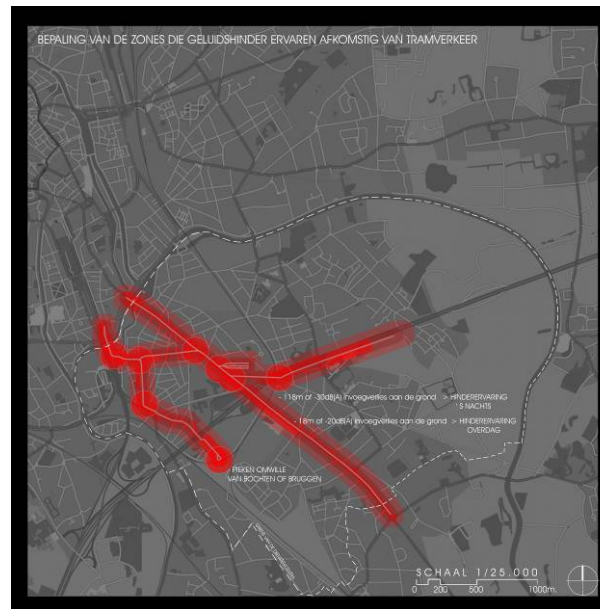
De hoogte van de belangrijkste lawaaibron (de fly-over) is zo groot dat het onmogelijk lijkt om gebouwen als lawaai-scherm in te zetten. Alleen ingrepen ter hoogte van de lawaaibron zelf (hoge lawaaischermen) schijnen resultaat te kunnen opleveren.

Gerennomeerde deskundigen zoals Gerrit Vermeir (KULeuven) bevestigen ons dat alleen zeer lange, continue en hoge geluidschermen langs de weg doeltreffend zijn. Het wegdek zelf moet naadloos en vlak zijn. Aan beide voorwaarden is hier niet voldaan.

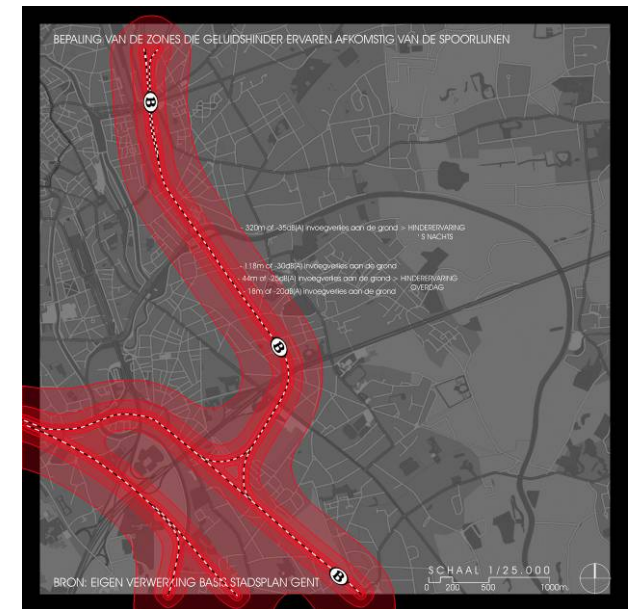
We kunnen ons afvragen of het wel verantwoord is om in dit veel te dichte weefsel nog bijkomende woningen te voorzien zolang deze constante geluidslast aanhoudt. De belangrijkste insteek moet dan ook zijn om oriëntaties te kiezen die zich afkeren van de geluidsbron en zuinig te zijn met gevoelige functies dichtbij de fly-over. In tweede instantie kan er ook aan fasering gedacht worden i.f.v. verminderde lawaaihinder.



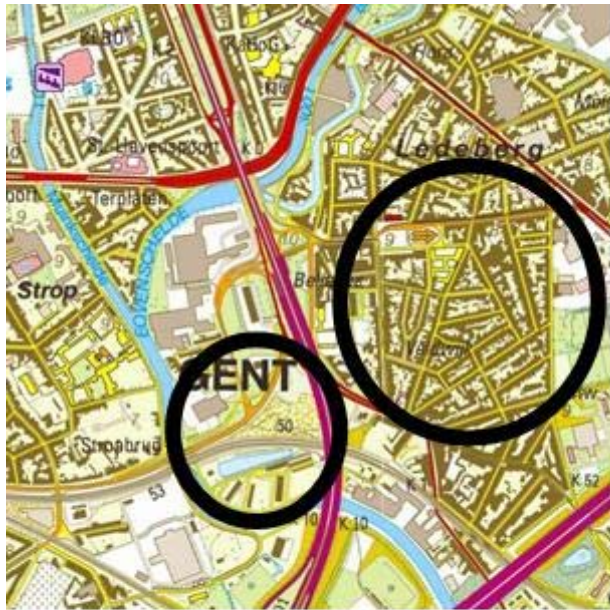
autolawaai



tramlawaai



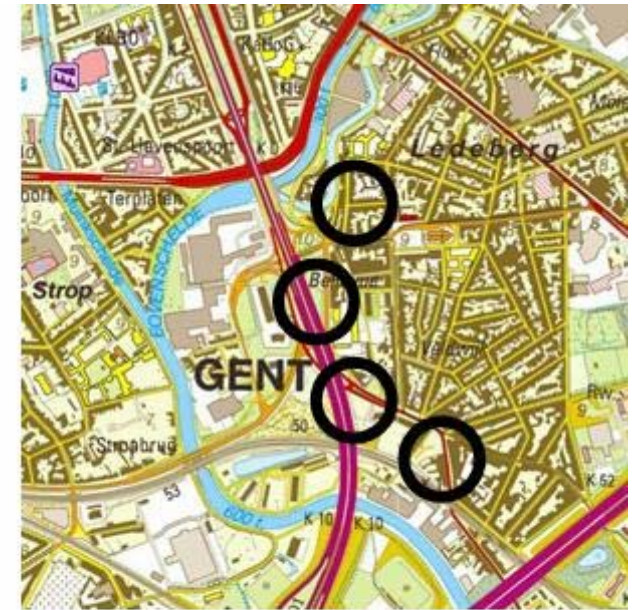
treinlawaai



bipool



boulevard



parelsnoer

drie verlaten concepten voor het studiegebied voorgesteld in de aanloop van de studie

4. denksporen

4.1. werkwijze

In eerste instantie werd gedacht om het onderzoek te articuleren rond 3 verschillende scenario's die allerlei mogelijke alternatieven samen zouden in beeld brengen. Dit zou een beeldige en evenwichtige afweging mogelijk maken.

We hebben echter gezien hoe het samenhangende negentiende-eeuwse stadweefsel – dat overigens inhaakte op bestaande ruimtelijke structuren zoals de Botermarkt, de Binnenweg en de De Naeyerdreef – door de bouw van de fly-over uiteen gerukt werd. Het leek dan ook niet haalbaar om in zo'n verhakkeld gebied drie verschillende zinvolle tootaalscenario's te bedenken. Eerste concepten die tijdens de onderhandelingsprocedure werden voorgesteld, leken heel snel onrealistisch of niet bij machte om de verschillende ruimtevraagstukken in beeld te brengen.

Daarom hebben we uiteindelijk geopteerd om een aantal denksporen te exploreren rond ruimtevraagstukken die bij de analyse en de visievorming naar boven kwamen drijven: mobiliteit en meer in het bijzonder het autoverkeer en het openbaar vervoer, de groene structuur, het aanbod van winkels en voorzieningen gekoppeld aan de bouwpotenties.

De denksporen kwamen niet uit de lucht gevallen: ze moesten in ieder geval in de lijn liggen van de geformuleerde visie en een aanzet van antwoord bieden op de gestelde vragen.

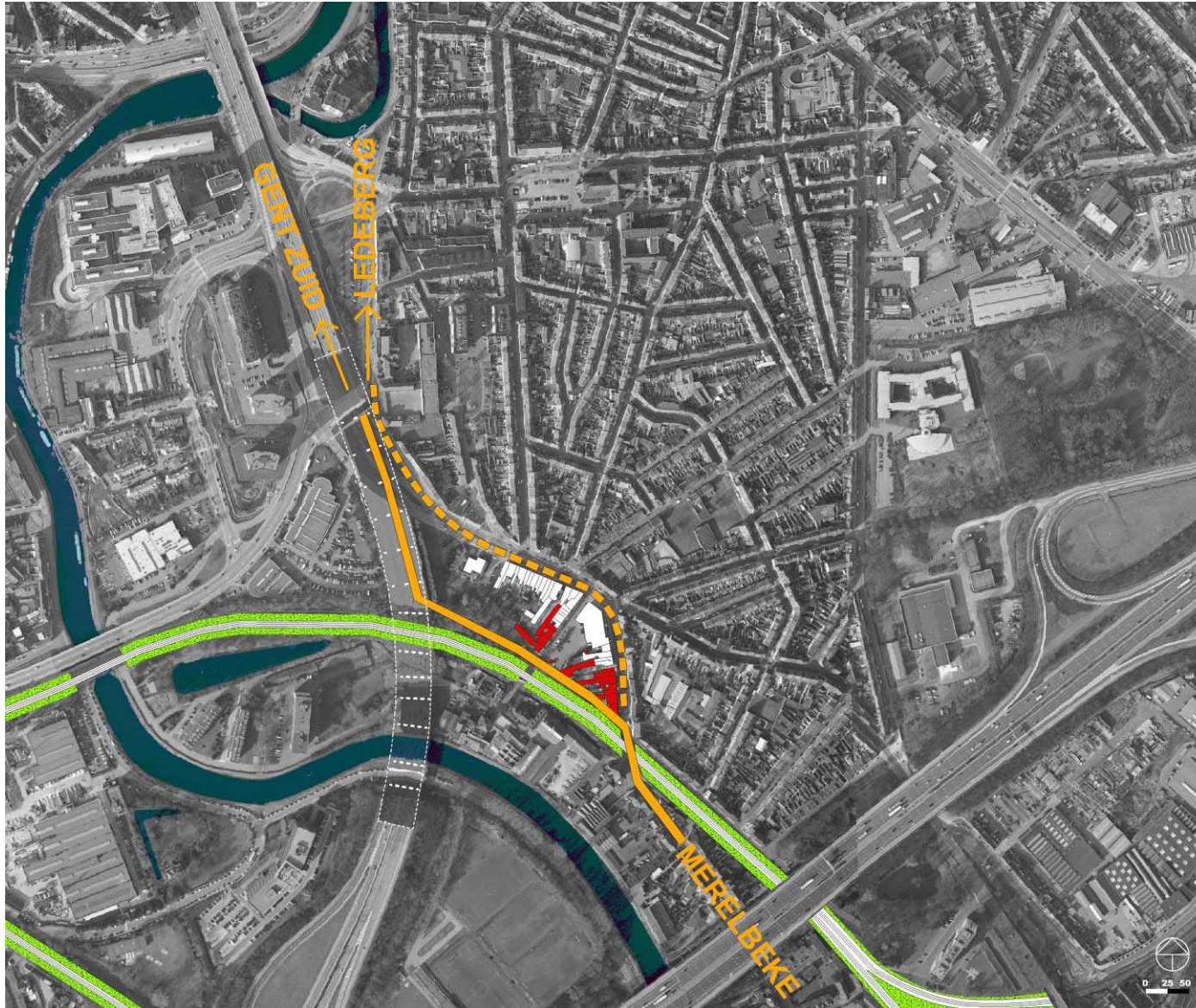
In sommige gevallen werden ze gesuggereerd tijdens de voorbereidende gesprekken en briefings. Het ging dan om ideeën die al gerezen waren bij de voorbereiding van de opdracht: mogelijke nieuwe voorzieningen, een alternatief tramtracé, bepaalde nieuwe voetgangersverbindingen...

Ook tijdens de bewonersvergadering werden oplossingen gesuggereerd zoals een omleiding van het verkeer om de Botermarkt rustiger te maken.

De uitwerking van het denkspoor gebeurt steeds volgens hetzelfde patroon:

- Beschrijving van het concept en hoe het past in de visie op het gebied
- Randvoorwaarden en neveneffecten die met het denkspoor gepaard gaan
- Toetsen aan de vooropgestelde doelstellingen
- Evaluatie

Sommige denksporen vormen een rationele en lineaire uitwerking van vooropgestelde doelstellingen. In andere gevallen zijn er verschillende alternatieven om een bepaald denkspoor uit te werken. Hoewel sommige varianten in een eerste deskundige oogopslag al kunnen afgevoerd worden is het toch zinvol om ze te laten zien. Dit komt zeker het verdere communicatietraject ten goede: het is nuttig om te laten zien dat er veel mogelijkheden zijn onderzocht en gewogen.



omleiding 1: ten noorden van de spoorweg

4.2. mobiliteit

omleiding 1

concept

De verkeersdruk op de Hundelgemsesteenweg is één van de belangrijkste oorzaken van de onleefbaarheid van de Botermarkt. Op veel plaatsen in Vlaanderen is een omleiding naar voor geschoven als oplossing voor doorgaand verkeer door de kernen. Het hoeft dan ook niet te verwonderen dat soortgelijke denksporen hebben geleefd (en nog worden gesuggereerd) om het doorgaand verkeer ter hoogte van de Botermarkt uit de Hundelgemsesteenweg te halen.

Het doorgaand verkeer vanuit Merelbeke verlaat de Hundelgemsesteenweg net voorbij de spoorwegviaduct. Het tracé loopt naast de spoorwegberm tot onder de fly-over waar aangesloten wordt op de Van Guliklaan.

neveneffecten

- Het doorgaand verkeer is volledig ontkoppeld van de Hundelgemsesteenweg.
- De Hundelgemsesteenweg kan op zijn historisch tracé heraangelegd worden.
- Verkeer Merelbeke-Gent sluit aan op de Hundelgemsesteenweg ter hoogte van het kruispunt Van Guliklaan – Heyndrickxlaan

toetsen aan de doelstellingen

- Verblijfskwaliteit: aanzienlijke verbetering aan de Botermarkt voor zover het sluipverkeer doeltreffend kan geweerd worden.
- Groene structuur: het tracé neemt een groot deel van het huidige parkje achter de seniorenclub in beslag en vormt een aantasting van de groene spoorwegberm. Het tracé zal de verbinding van de Botermarkt met de Schelde bemoeilijken.
- Diverse voorzieningen: de verkeersluwe Hundelgemsesteenweg kan uitgebouwd worden als een voorstadsboulevard, een sterke potentiële drager van uiteenlopende voorzieningen op niveau van Ledeberg.
- Ruimtelijke samenhang: de voorstadsboulevard vormt een krachtige samenhangende ruimtelijke structuur. Het bijkomende wegtracé vergt wel de sloop van huizen aan de steenweg en een groot deel van de Frans De Mildreef. De huizen aan de zuidzijde van de Botermarkt raken opgesloten tussen twee brede verharde wegen.
- Haalbaarheid: de aanleg van de omleiding betekent een verdubbeling van infrastructuur wat onteigeningen en dubbele aanlegkosten meebrengt.
- Zinvol parkeren: de parkeerplaats achter de Proxy-Delhaize verdwijnt voor een groot stuk.
- Omgaan met lawaaihinder: de omleiding zal bijkomende lawaaihinder teweeg brengen aan de achterzijde van de woningen ten zuiden van de Botermarkt.

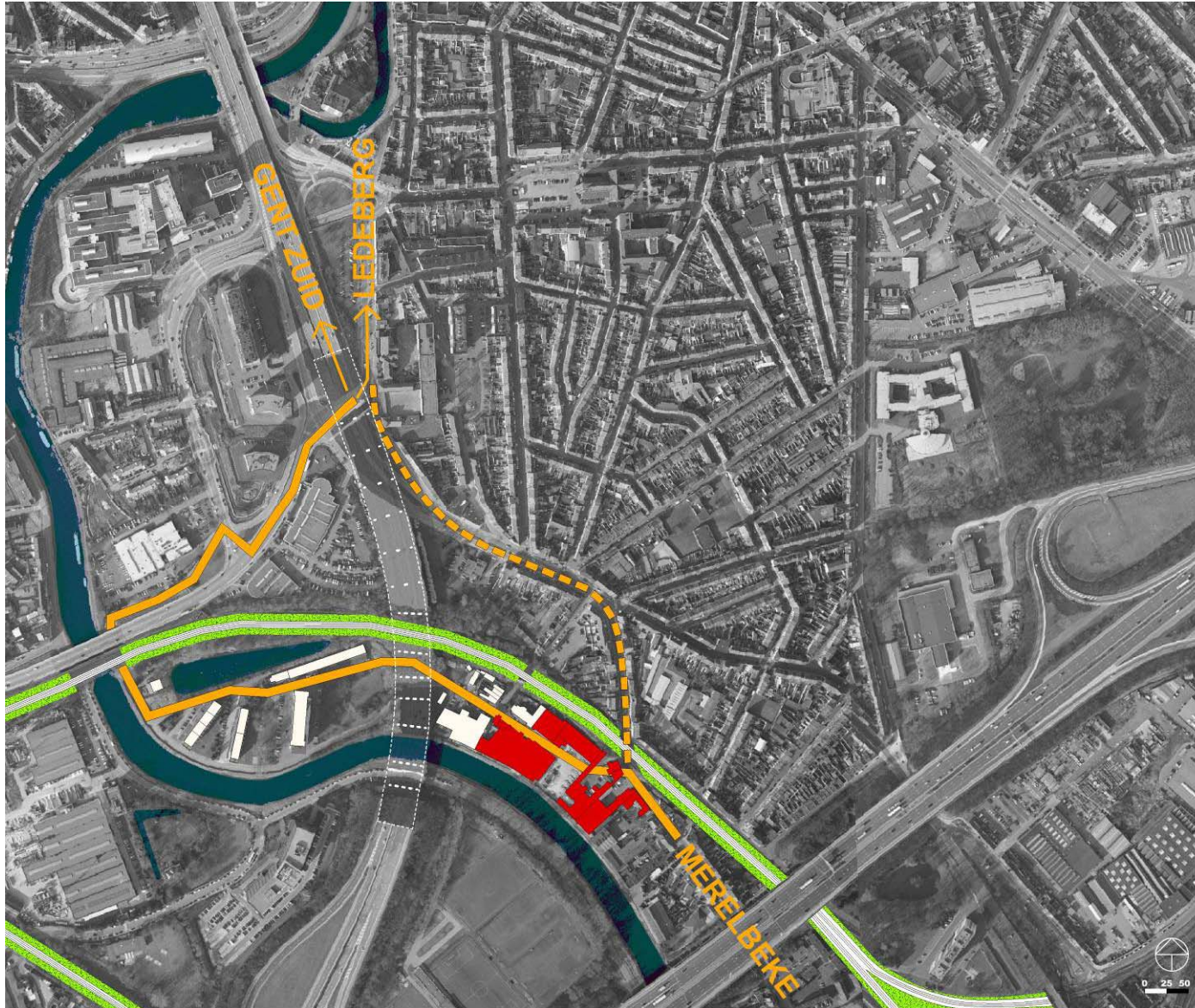
evaluatie

De voordelen van het concept situeren zich vooral langs het historische tracé van de Hundelgemsesteenweg, mits sluipverkeer efficiënt kan geweerd worden.

Bij ieder voordeel hoort een nadeel. Betere verblijfskwaliteit aan de Botermarkt gaat ten koste van woonkwaliteit, groene ruimte en potentiële verbindingen met de Schelde. Het luwere karakter langs de steenweg brengt verkeersdruk en lawaaihinder mee in de achtertuinen...



de Mechelsesteenweg neemt een wijde bocht rond Herent



omleiding 2: ten zuiden van de spoorwegberm

omleiding 2

concept

Ook dit tracé wil de verkeersdruk op de Hundelgemsesteenweg ter hoogte van de Botermarkt temperen door het omleiden van het verkeer Merelbeke – Gent.

Het doorgaand verkeer vanuit Merelbeke verlaat de Hundelgemsesteenweg net voor de spoorwegviaduct. Het tracé loopt door de Meierij langs het wegtracé voorzien in het RUP Bellevue en sluit aan op de Achilles Heyndrickxlaan via de Ijzerweglaan.

neveneffecten

- Het doorgaand verkeer is volledig ontkoppeld van de Hundelgemsesteenweg.
- De Hundelgemsesteenweg kan op zijn historische tracé heraangelegd worden.
- Verkeer Merelbeke-Gent sluit aan op de Hundelgemsesteenweg van aan het kruispunt met de Heyndrickxlaan

toetsen aan de doelstellingen

- Verblijfskwaliteit: aanzienlijke verbetering aan de Botermarkt voor zover het sluipverkeer doeltreffend kan geweerd worden. Gezien de omleiding veel langer is dan de huidige verbinding is er veel kans op sluipverkeer. Het tracé vormt een onaanvaardbare aanslag op de verblijfskwaliteit van de Meierij.
- Groene structuur: het tracé tast heel wat groene ruimte aan ter hoogte van de Meierij. Het tracé zal de verbinding van de Botermarkt met de Schelde bemoeilijken.
- Diverse voorzieningen: de verkeersluwe Hundelgemsesteenweg kan uitgebouwd worden als een voorstadsboulevard, een sterke potentiële drager van uiteenlopende voorzieningen op niveau van Ledeberg
- Ruimtelijke samenhang: de voorstadsboulevard vormt een krachtige samenhangende ruimtelijke structuur.
- Haalbaarheid: de aanleg van de omleiding betekent een verdubbeling van infrastructuur wat dubbele aanlegkosten meebrengt
- Zinvol parkeren: niet relevant
- Omgaan met lawaaihinder: de omleiding zal bijkomende lawaaihinder teweeg brengen aan de Meierij.

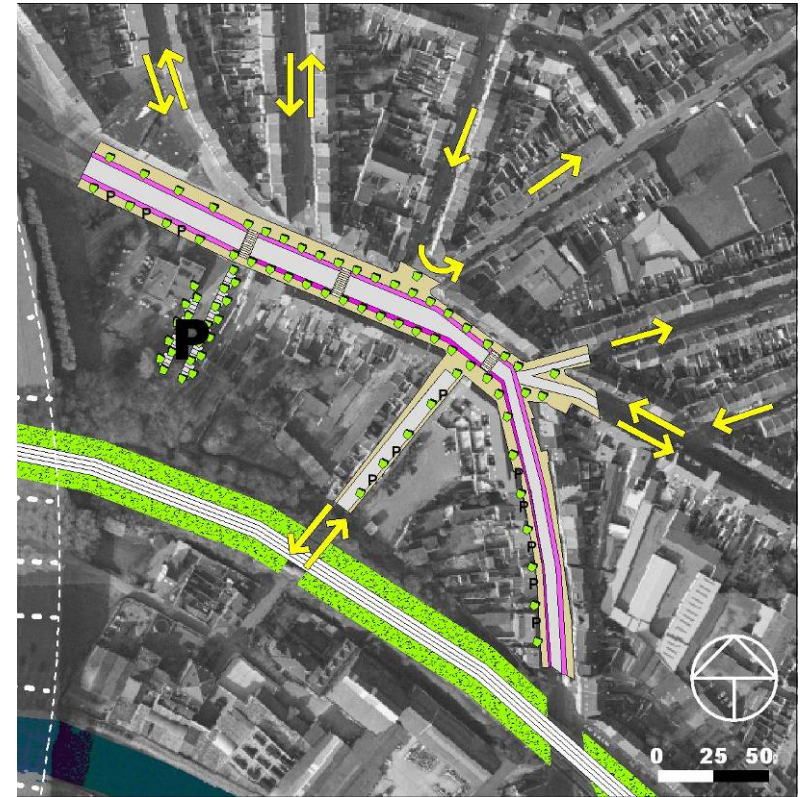
evaluatie

Dit kan nooit een zinvol alternatief zijn. De hinder wordt volledig afgewenteld op de Meierij wat onaanvaardbaar is. Ieder ander tracé in het gebied tussen spoor en Schelde heeft evenveel nadelen: hypothekeren van de groene Schelde oevers, aantasten van de waardevolle groene ruimte rond de vijver...

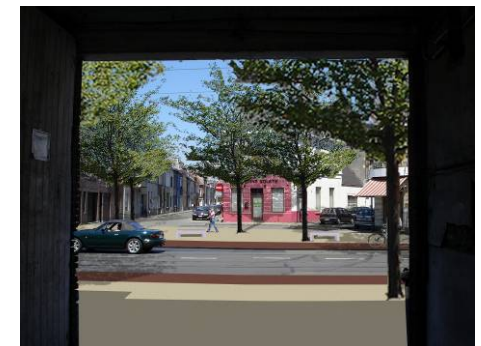
Het is duidelijk dat het wegtracé in het RUP Bellevue bedoeld is als lokale ontsluitingsweg en in die functie juist gepositioneerd is (functionele ontsluiting, ruimte aan de Schelde oevers, vrijwaren van spoorwegberm en vijver...).



doortocht Hundelgemsesteenweg



detail doortocht Botermarkt



doortocht Botermarkt

concept

Als alternatief voor de dikwijls onhaalbare omleiding, werd in de jaren tachtig het concept van de doortocht bedacht (zie o.a. "Hoofdstraten in stad en dorp", genootschap planologie KVIV, Langzaam Verkeer vzw, Koning Boudewijnstichting, 1984). Het concept omvat een geleidelijke verandering van het wegbeeld zodat de automobilist zijn snelheid aanpast aan de verblijfsfunctie in de kern.



parkeerbosje - Basel

De doortocht van de Botermarkt wordt zowel vanuit Merelbeke als vanuit Gent voorbereid met een aangepast wegbeeld (bomen, juist gedimensioneerde breedte, verhoogde langspaarkeerplaatsen...). Aan de Botermarkt gaat maximale aandacht naar verblijfskwaliteit:

- De huidige (22) langspaarkeerplaatsen verhuizen naar een parkeerbosje aan de rand van het gebied (slechts 150 meter aangenaam wandelen).
- De trottoirs worden maximaal verbreed en uitgerust met aangepast straatmeubilair (banken, straatverlichting).
- Boomaanplanting accentueert de historische structuur.
- De fietspaden worden op dezelfde hoogte geïntegreerd in het profiel.
- Het autoweggedeelte krijgt een afgebakend en smal verloop, de aansluitingen van zijstraten gebeuren haaks.
- Tram en autoverkeer blijven gemengd.

neveneffecten en randvoorwaarden

Er dient onderzocht of het autoverkeer niet overzichtelijker zou verlopen door ingrepen aan de zijstraten: we denken aan het afschaffen van de aansluitingen Langestraat en Weldadigheidstraat en een omkering van de enkele richting in Pol De Vischstraat en Sint Daniëlstraat.

toetsen aan de doelstellingen

- Verblijfskwaliteit: verblijfskwaliteit en verkeersleefbaarheid van de Botermarkt verhogen aanzienlijk.
- Groene structuur: dankzij de omvang van de Botermarkt zal de boomaanplanting een merkbare bijdrage leveren tot het groene aspect van de buurt.
- Diverse voorzieningen: de verbeterde verblijfskwaliteit leidt tot kwaliteitsverhoging van het winkelaanbod.
- Ruimtelijke samenhang: de Botermarkt wordt weer een herkenbare plaats op het tracé van de steenweg.
- Haalbaarheid: naar verluidt zou de heraanleg van de steenweg een nakend aandachtspunt zijn van de provincie.
- Zinvol parkeren: de aanleg van een klein parkeerhaventje in de onmiddellijke omgeving is een erkende ingreep in de buurt van een doortocht.
- Omgaan met lawaaihinder: verlaagde snelheid en gewijzigd beeld leiden tot minder lawaai perceptie.

evaluatie

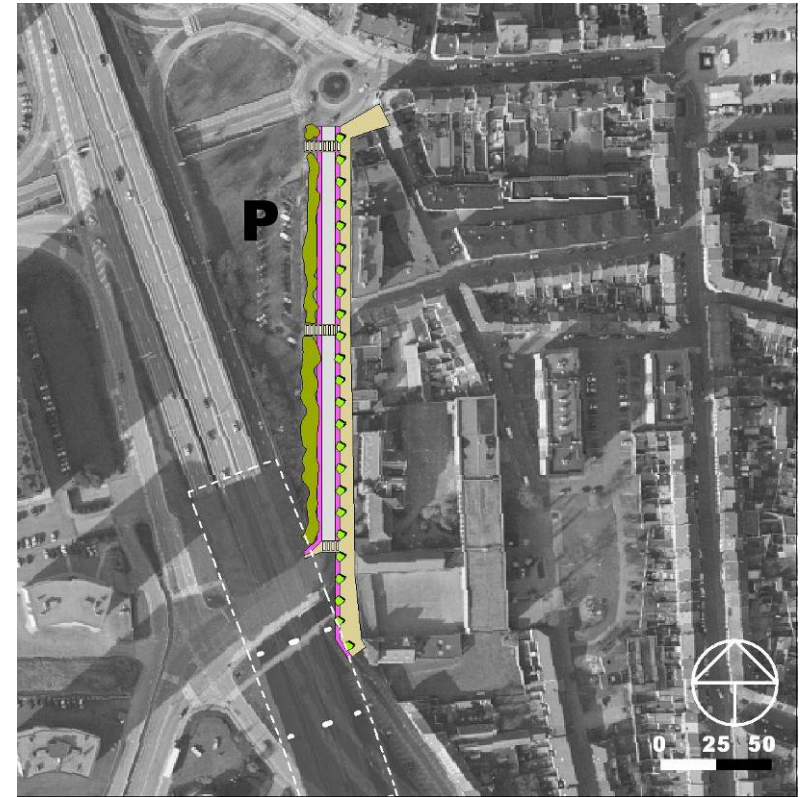
Een goed ontworpen doortocht van de Botermarkt zal één van de belangrijkste instrumenten zijn om de kwaliteit van het studiegebied te verbeteren. De ingreep is zo evident dat er wel een ruim draagvlak (bij bewoners, bij besturen...) moet voor gevonden worden.

Het verplaatsen van de parkeerplaatsen kan voor controversale zorgen. Gezien de verbeterde kwaliteit van de trottoirs en de beperkte wandelafstand, moet de ingreep wel kunnen rekenen op instemming van omwonenden.

Anderzijds is deze keuze nadelig voor winkels die zich enkel richten op voorbijrijdende auto's: men kan zich afvragen of zo'n winkels wel bevorderlijk zijn voor de kwaliteit van de Botermarkt (zie verder).



doortocht Hundelgemsesteenweg



detail doortocht Speurder / O.-L.-Vrouwcollege



doortocht de Speurder / O.-L.-Vrouwcollege

concept

Voor het tracé van de Hundelgemsesteenweg ter hoogte van de Speurder en het O.-L.-Vrouwcollege kan eenzelfde redenering gevolgd worden als voor de Botermarkt. Anders dan aan de Botermarkt kan de doortocht hier over de hele lengte hetzelfde profiel vertonen: er is geen "voorbereiding" nodig vermits de rotonde en de aansluiting op de Van Guliklaan telkens als een soort poort fungeren. Ook hier gaat maximale aandacht naar verblijfskwaliteit:

- De huidige parkeerplaatsen langs de steenweg worden gehegroepeerd in de driehoek naast de afrit.
- De trottoirs worden maximaal verbreed en uitgerust met aangepast straatmeubilair (banken, straatverlichting). Vooral aan de zijde van het college is er een extra breed profiel van de trottoirs als buffer bij schooluitgang, of als flaneerruimte langs de winkels.
- Boomaanplanting aan de zijde van het college accentueert de historische structuur van de ruimte.
- De fietspaden worden op dezelfde hoogte geïntegreerd in het profiel.
- Het autoweggedeelte krijgt een afgebakend en smal verloop op maat van de gewenste doorgangssnelheid.

neveneffecten en randvoorwaarden

- Mocht de driehoek tussen afrit en steenweg ingenomen worden door een parkeergebouw, dan moeten er verschillende regimes van toepassing zijn afhankelijk van het gebruik (forenzen, kort parkeren, bewonersparkeren...).

toetsen aan de doelstellingen

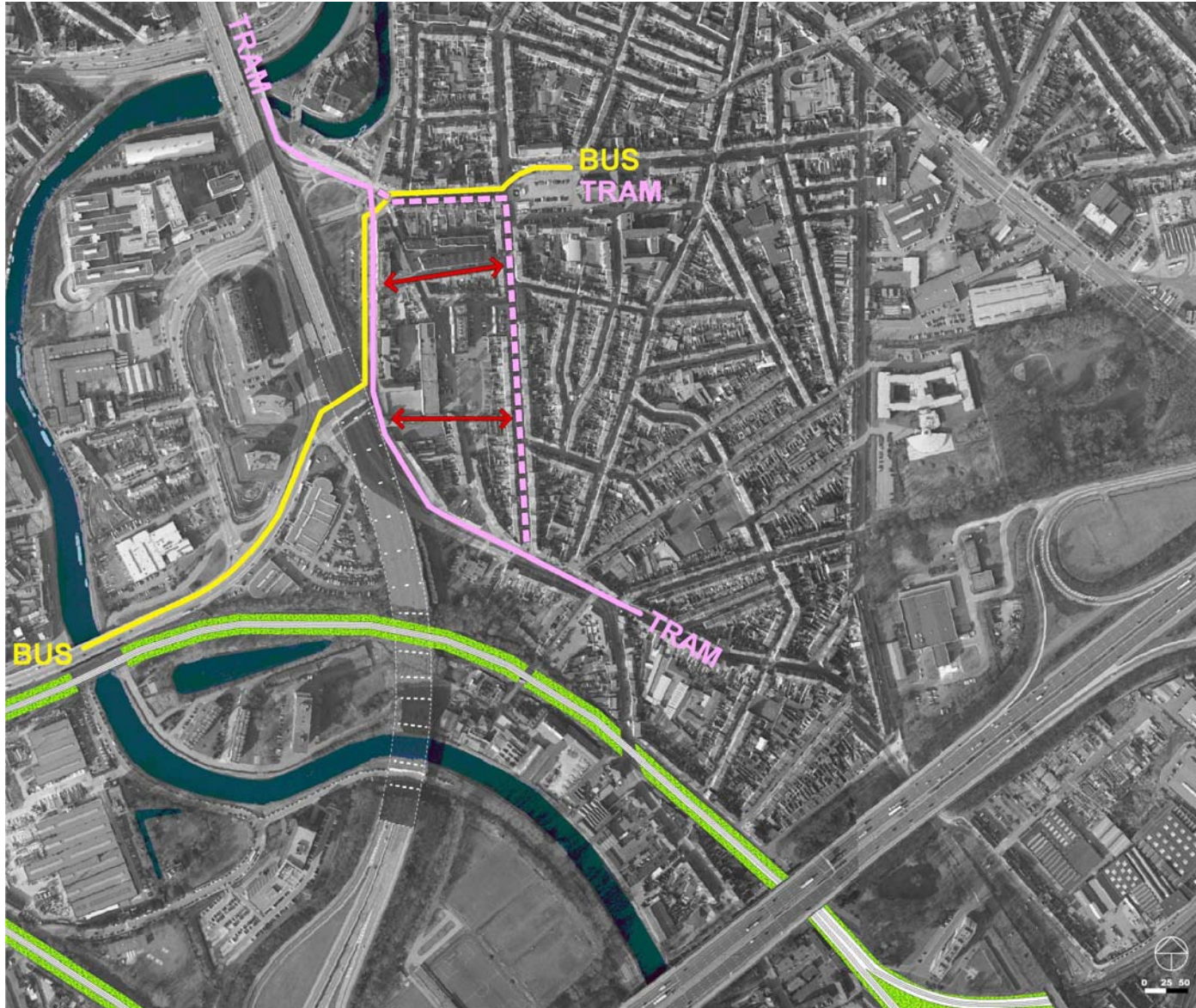
- Verblijfskwaliteit: verblijfskwaliteit en verkeersleefbaarheid verhogen aanzienlijk.
- Groene structuur: dankzij de lengte en de rechtlijnigheid van de steenweg in dit tracé zal de boomaanplanting een merkbare bijdrage leveren tot het groene aspect van de buurt.
- Diverse voorzieningen: de verbeterde verblijfskwaliteit leidt tot kwaliteitsverhoging van het winkelaanbod.
- Ruimtelijke samenhang: de steenweg wordt een herkenbare voorstadsboulevard.
- Haalbaarheid: de heraanleg van de steenweg zit in het perspectief van de provincie.
- Zinvol parkeren: de aanleg van een klein parkeerhaventje in de onmiddellijke omgeving is een erkende ingreep in de buurt van een doortocht.
- Omgaan met lawaaihinder: verlaagde snelheid en gewijzigd beeld leiden tot minder lawaaiperceptie.

evaluatie

Een goed ontworpen doortocht van de steenweg ter hoogte van het college is een tweede belangrijk instrument voor de kwaliteitsverbetering van het studiegebied. De ingreep is zo evident dat er wel een ruim draagvlak (bij bewoners, bij besturen...) moet voor kunnen gevonden worden.

Ook hier kan het verplaatsen van de parkeerplaatsen voor enige controversale zorgen. Gezien de verbeterde kwaliteit van de trottoirs en de beperkte wandelafstand, moet de ingreep wel kunnen rekenen op instemming van omwonenden.

Anderzijds is deze keuze nadelig voor winkels die zich richten op voorbijrijdende auto's maar dat lijkt ons hier nog minder een punt dan aan de Botermarkt.



alternatief tramtracé langs de Hundelgensesteenweg en noodzakelijke voetgangersverbindingen

alternatief tramtracé

concept

De tramlijn naar Moscou volgt nu de Ledebergstraat tussen Botermarkt en Ledebergplein. Op de Botermarkt leidt dit tot een ongelukkige kruising met alle andere verkeersmodi. Het is ook de vraag of de Ledebergstraat in de hiërarchie van het negentiende-eeuwse weefsel de meest geschikte straat is voor een tram.



ongelukkige kruising met de tram

Een alternatief verloop langs de Hundelgemsesteenweg tussen Botermarkt en Eggermontstraat opent nieuwe perspectieven. De tramlijn lijkt een meer gepast tracé te volgen langsheen een voorstedelijke boulevard en draagt op die manier bij tot het versterken van het imago van deze boulevard. Aan Bernina loopt de tram in een eigen groene bedding: hier krijgt de breuk in het weefsel een nieuwe invulling. De halte aan de rotonde (op een paar honderd meter van het Ledebergplein) versterkt letterlijk het karakter van deze "toegangspoort".

randvoorwaarden

Voorwaarde voor een goede ontsluiting van Ledeberg met deze tramlijn is dat er een bijkomende voetgangersverbinding gecreëerd wordt doorheen het langgerekte bouwblok tussen Ledebergstraat en Binnenweg.

toetsen aan de doelstellingen

- Verblijfskwaliteit: de verblijfskwaliteit van de Ledebergstraat zal aanzienlijk verbeteren.
- Groene structuur: de heraanleg van de tram kan aangegrepen worden om de steenweg als "groene" boulevard aan te leggen.
- Diverse voorzieningen: de aanwezigheid van tram en bus (zie 2.2.) aan de Hundelgemsesteenweg kan een gunstig effect hebben op de uitbouw van uiteenlopende voorzieningen op niveau van Ledeberg.
- Ruimtelijke samenhang: de ruimtelijke samenhang van de Botermarkt als een plaats op de steenweg wordt verbeterd, het positieve imago van de Hundelgemsesteenweg als voorstadsboulevard wordt versterkt, de rotonde wordt nog meer een toegangspoort tot Ledeberg.
- Haalbaarheid: de heraanleg van de tram is een uiterst kostelijke zaak.
- Zinvol parkeren: niet relevant.
- Omgaan met lawaaihinder: niet relevant.



tram in groene bedding (Porto)

evaluatie

Ruimtelijk is dit denkspoor aantrekkelijk voor het imago van de Hundelgemsesteenweg.

Maar het denkspoor roept ook een aantal cruciale vraagstukken op:

- Kan de kleine en nu al onveilige rotonde aan de Eggermontstraat deze bijkomende tramaansluiting wel aan?
- Is er geen verlies van openbaar vervoerbereikbaarheid door het wegvallen van een halte op het Ledebergplein?
- Kan de tram die het Ledebergplein op weg naar de stelplaats aandoet ook passagiers vervoeren?



de bestaande groene plekken

4.3. over de groene structuur

netwerk van groene stapstenen: de stapstenen

concept

De bestaande groene plekken vormen de basis van het netwerk. Ze worden zichtbaar gemaakt, versterkt, landschapelijk aangepakt en met voetgangersroutes verbonden. Het netwerk vertrekt van aan de Schelde en dringt door tot diep in het negentiende-eeuwse weefsel.

De belangrijkste stapstenen zijn:

- De groene driehoek langs de viaduct: de opvatting van de groene ruimte wordt bestudeerd in functie van een mogelijke nieuwe bestemming (parkeergebouw voor forenzen?) en van de heraanleg van de steenweg. Een bruikbaar denkspoor is een parkeergebouw overwoekerd door beplanting ("de groene kooi").
- Het Centrumplein: de plaats moet meer ruimtelijke structuur krijgen. Littekens die ontstaan zijn tijdens het uitpitten van het bouwblok moeten hersteld worden.
- Het parkje aan de seniorenclub: het parkje kan meer gebruikswaarde krijgen. De heraanleg wordt onderzocht in samenhang met mogelijke nieuwe functies in de omgeving. Verhoogde zichtbaarheid van op de steenweg. Eventuele versterking en uitbreiding langs de spoorwegberm.
- Fly-over: de mogelijkheid van begroening onder de fly-over dient zeker onderzocht (plantsoorten, waterhuishouding, open ruimte naast de constructie voor lichttoetreding).

Tegelijk dienen ook de groene ruimtes buiten het studiegebied in beeld te blijven:

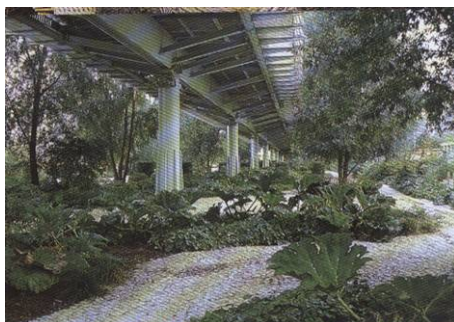
- De sportvelden aan de overzijde van de Schelde.
- De parkaanleg aan de Meierij.
- De parkaanleg rond de Gaston Crommenlaan.
- Het park de Vijvers en de De Naeyerdreef.
- Na de herprofilering van Hundelgemsesteenweg – Van Guliklaan komt er grond vrij aan de kruising met de Achilles Heyndrickxlaan: de ruimte kan uitgewerkt worden als groene poort.

toetsen aan de doelstellingen

- Verblijfskwaliteit: het realiseren van een groene structuur is in de visie geformuleerd als doelstelling om de kwaliteit van de woonomgeving te verhogen;
- Groene structuur: het netwerk van groene stapstenen vormt de basis van de groene structuur.
- Diverse voorzieningen: het netwerk van groene stapstenen kan drager zijn van spel en recreatie.
- Rimpelrijke samenhang: de buurt krijgt samenhang dankzij de herkenbare aanwezigheid van groen.
- Haalbaarheid: het concept neemt de bestaande situatie als uitgangspunt en hermodelleert de ruimte naar aanleiding van functionele vernieuwingen. Dat komt de haalbaarheid ten goede.
- Zinvol parkeren: niet relevant.
- Omgaan met lawaaihinder: de groenstructuur zal de lawaailast in het gebied niet verminderen, maar de hoge beleevingswaarde van het openbaar domein verzacht de hinder.



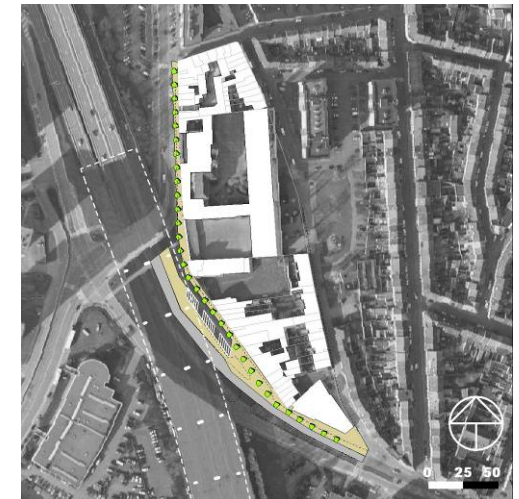
"de groene kooi": klimop bedekt de gevel (Parijs, Patrick Blanc, botaniste)



groen onder viaduct (Parijs, la Défense)



versterkte groene stapstenen, Hundelgem Boulevard en voetgangersverbindingen



continuïteit aan Bernina

netwerk van groene stapstenen: Hundelgem Boulevard

concept

Het concept verenigt twee ruimtelijke denkbeelden:

- Een stedelijke boulevard met grote verblijfskwaliteit waar men kan flaneren en shoppen.
- Een laan met forse boomaanplanting die de lineaire structuur zichtbaar maakt.

Praktische aspecten van het concept werden al uitgewerkt in 4.2. "doortocht Botermarkt en doortocht Speurder / O.-L.-Vrouwcollege".

Dankzij de radiale structuur van het weefsel gericht op de boulevard heeft men haast vanuit iedere straat visueel contact met bomen. De boulevard vormt een stevige en herkenbare ruggengraat die alle groene stapstenen uit de buurt met elkaar verbindt. De heraanleg als doortocht verhoogt de oversteekbaarheid en is een eerste instrument om het stedelijk weefsel dichterbij de Schelde te betrekken.

randvoorwaarden

De continuïteit van de boulevard tussen Botermarkt en O.-L.-Vrouwcollege moet verzekerd worden ter hoogte van Bernina. Dat is alleen mogelijk aan de kant van Ledeberg (noordoostelijke gevelwand) want aan de andere kant verlaat het verkeer de steenweg in de richting van de Van Guliklaan.

Het volstaat hiervoor om de Hundelgemsesteenweg richting Gent ter hoogte van het gezondheidscentrum over één rijvak te laten verlopen en een breed trottoir met laanbeplanting te maken. De ingreep wordt trouwens al meegenomen in de huidige herprofilering, ter hoogte van het uitspringende hoekhuisje naast het gezondheidscentrum.

toetsen aan de doelstellingen

- Verblijfskwaliteit: de aanleg van een lange groene boulevard aan de rand van het stadsweefsel verhoogt de kwaliteit van de woonomgeving in aanzienlijke mate.
- Groene structuur: de boulevard vormt de hoofdverbinding van het netwerk van groene stapstenen.
- Diverse voorzieningen: de groene boulevard zal stimulerend werken in de kwaliteitsverhoging van het (hoofdzakelijk economische) voorzieningenaanbod.
- Ruimtelijke samenhang: de krachtige ruimte van de stedelijke boulevard werkt samenhang van de buurt in de hand.
- Haalbaarheid: het concept ligt in de lijn van de heraanleg van de steenweg als doortocht.
- Zinvol parkeren: de continue boulevardstructuur is een aangename flaneerruimte die korte wandelingen vanuit meer gegroepeerde parkeerplaatsen aanvaardbaar maakt.
- Omgaan met lawaaihinder: ook hier verzacht de hogere belevingswaarde van het openbaar domein de gevolgen van lawaaihinder.



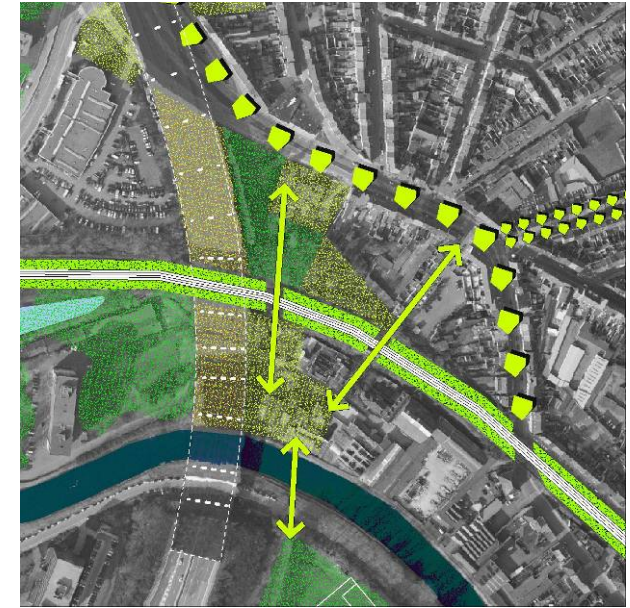
actuele herprofilering van de steenweg



continue groenstructuur onder het spoor



verbinding naar de Frans De Mildreef



nieuwe voetgangerstunnel

netwerk van groene stapstenen: de verbindingen

concept

De verschillende groene stapstenen worden opgenomen in een netwerk van voetgangersverbindingen:

- De boulevard vormt de hoofdstructuur.
- Dankzij de aanpak van de gewone straten in het weefsel (zie beeldkwaliteitsplan) ontstaan er vanzelfsprekende verbindingen met de groene stapstenen.
- Missing links:
 - Verbinding Centrumplein – Ledebergstraat: deze ontbrekende schakel wordt door iedereen erkend. De langgerekte vorm van het bouwblok brengt de bereikbaarheid van de speelruimte vanuit de omliggende straten in het gedrang. De verbinding kan ook aanleiding zijn om groen zichtbaar te maken in de Ledebergstraat.
 - Verbinding Centrumplein – Hundelgemsesteenweg: de langgerekte vorm van de bouwblokken verhindert een vlotte relatie tussen het stadsweefsel en de boulevard. De verbinding verloopt langs een bijkomende groene kamer tussen college en huizenrij Bernina. Ze verhoogt de mogelijke wisselwerking met de woonenclave rond de Gaston Crommenlaan.
 - Verbinding Frans De Mildreef – Schelde: vandaag de enige verbinding naar de Schelde. Het is nu een ongezellig stuk straat achter de Delhaize, een sombere tunnel, een stuk straat tussen fabrieksmuren, een niemandsland onder de fly-over. Een rechtstreekse en aangename toegang naar de Schelde is hier aangewezen, wat een kleine bijsturing van het RUP Bellevue vergt.
 - Verbinding door de spoorwegberm: gezien de specifieke lay-out van het weefsel is de unieke verbinding langs de Frans De Mildreef een hele omweg voor mensen die van de Binnenweg naar de Schelde willen. Hier is een directe verbinding van aan het parkje rond de seniorenclub naar de Schelde aangewezen.
 - Een laatste interessante verbinding lijkt ons de link van de Botermarkt naar de historische site van Park de Vijvers en De Naeyerdreef. Van uit deze studie bekeken wekt dit de vraag op om de Pol De Vischstraat en de Vlienderstraat een bijzondere behandeling te geven.

alternatieve verbindingen door de spoorwegberm

Er zijn een drietal mogelijke verbindingen door de spoorwegberm:

- Spoorwegbrug: de berm wordt volledig verwijderd en de spoorweg verloopt op hoogte. Pro en contra:
 - Er ontstaat op het maaiveld een continue groene ruimte van aan de Hundelgemsesteenweg tot aan de Schelde. Deze ruimte kan allerlei recreatieve en sportinfrastructuren dragen op niveau van Ledeberg.
 - Het gaat om een bijzonder kostelijke ingreep waarvan de haalbaarheid in de verre toekomst ligt.
 - De bijzondere besloten sfeer van de enclave tussen spoor en Schelde gaat verloren.
- Verbinding via Frans De Mildreef langs een pad naast de spoorwegberm. Pro en contra:
 - De ingreep kan zonder infrastructurele ingrepen.
 - De verbinding vertoont een aanzienlijke omweg (zeker zolang de Frans De Mildreef niet rechtstreeks naar de Schelde leidt).
 - Er zullen eigendommen moeten onteigend worden en misschien ook een pand gesloopt aan de Frans De Mildreef.
- Voetgangerstunnel: er wordt een doorgang gerealiseerd in de berm. Pro en contra:
 - Er ontstaat een goede rechtstreekse relatie van het woongebied rond de Binnenweg naar de Schelde.
 - De infrastructurele ingreep lijkt relatief beperkt maar mag zeker niet onderschat worden.



Botermarkt



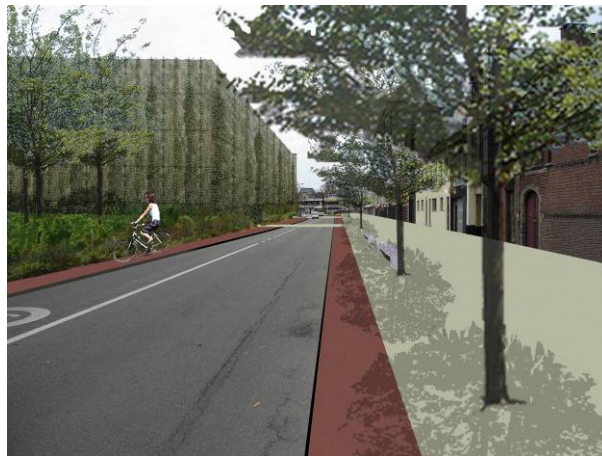
Botermarkt



onder de fly-over



de overgangsbocht



de "groene kooi"



de Speurder

netwerk van groene stapstenen: eindevaluatie

concept

De bestaande groene plekken vormen de basis van het netwerk.

Ze worden zichtbaar gemaakt, versterkt, landschappelijk aangepakt en met voetgangersroutes verbonden. Het netwerk vertrekt van aan de Schelde en dringt door tot diep in het negentiende-eeuwse weefsel.

De Hundelgemsesteenweg, een stedelijke boulevard met forse laanbeplanting, is de ruggengraat van het netwerk.

De groene stapstenen zijn zichtbaar aanwezig in de straten van het weefsel. Enkele goed gekozen links vervolledigen het netwerk.

Een mogelijk nieuw parkeergebouw voor forenzen wordt opgevat als een "groene kooi".

toetsen aan de doelstellingen

- Verblijfskwaliteit: het netwerk van groene stapstenen beantwoordt aan een wijd verbreide verzuchting van stadsbewoners en vormt een essentieel onderdeel van de leefbaarheid van de stad.
- Groene structuur: het netwerk van groene stapstenen belichaamt één van de grote doelstellingen, een groene structuur doorheen de buurt.
- Diverse voorzieningen: het netwerk van groene stapstenen is drager van zowel spel, recreatie als stedelijke beleving.
- Ruimtelijke samenhang: de buurt krijgt samenhang dankzij de herkenbare aanwezigheid van groen.
- Haalbaarheid: het concept speelt in op de bestaande situatie, en loopt parallel met het concept van doortocht.
- Zinvol parkeren: het concept integreert een visie op gegroepeerd parkeren om de belevingskwaliteit van de publieke ruimte te verhogen.
- Omgaan met lawaaihinder: de groenstructuur zal de lawaailast in het gebied niet verminderen, maar de hoge belevingswaarde van het openbaar domein verzacht de hinder.

evaluatie

Het komt ons voor dat we hier een maximaal effect kunnen bereiken met minimale inzet.

Dit concept vereist vooral aangehouden en consequente aandacht bij iedere deelontwikkeling: beperkte bijsturing van het RUP Bellevue, aandacht voor omgevingswerken bij ieder nieuw bouwinitiatief...

Het belangrijkste economische knelpunt ligt bij de realisatie van een bijkomende verbinding door de spoorwegberm. Onze voorkeur gaat naar de aanleg van een nieuwe en aantrekkelijke tunnel.



"de groene kooi" (Parijs – Patrick Blanc, botaniste)



de vertrouwde ruimte:

"het landschap heeft een eigenheid en een herkenbaarheid waar mensen betekenis en cohesie aan ontfanen"

(Hans Bruyninckx)

4.4. over functies en bouwvolumes

Functies en mogelijke nieuwe bouwvolumes kunnen niet los van elkaar gezien worden. Een sportschuur heeft een heel ander volume dan een OCMW-gebouw, we vinden het ondenkbaar om een flatgebouw op te richten pal naast de fly-over, en winkelvoorzieningen op buurniveau vinden gemakkelijk onderdak in de bestaande bebouwing...

de vertrouwde ruimte

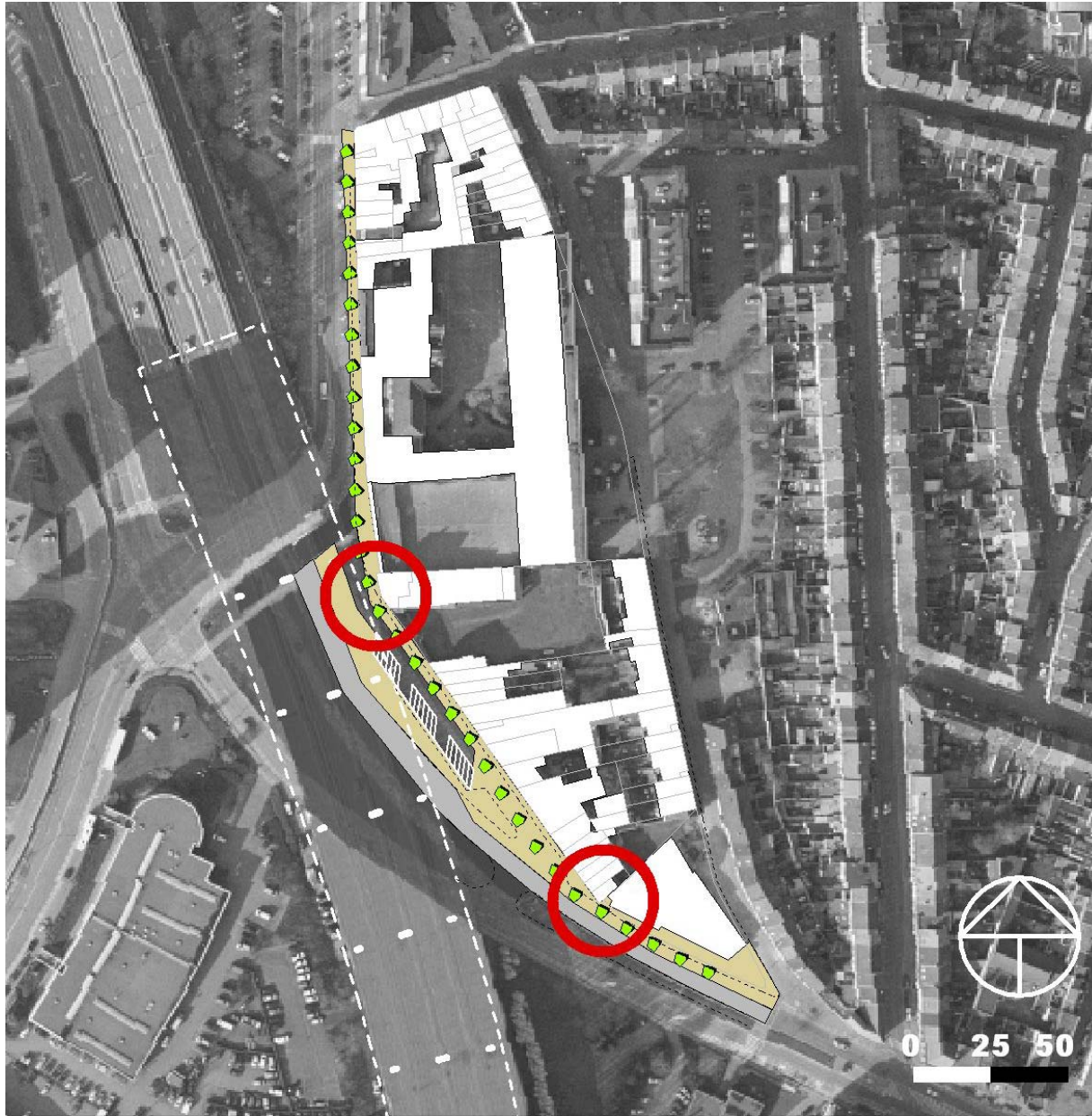
concept

Eén van de belangrijkste doelstellingen in dit studiegebied is het streven naar ruimtelijke samenhang. Het is dan ook een evident uitgangspunt om coherente fragmenten van het negentiende-eeuwse weefsel te vrijwaren. Deze ruimtes behouden hun identiteit door het in stand houden van een aantal bouwvolumes, van bepaalde karakteristieke gevels of merkwaardige gebouwen, en van de bijhorende functionele invulling.

Het bestaande weefsel vertoont echter gebreken waardoor ander doelstellingen – verblijfskwaliteit, groenstructuur, diversiteit van voorzieningen – in het gedrang komen. Het behoud van een vertrouwde ruimte kan dan ook niet los gezien worden van de denksporen die hiervoor zijn uitgediept.

3 verschillende fragmenten

- De Botermarkt
 - De ruimte van de Botermarkt wordt gematerialiseerd door de huidige plaatsing van gebouwen op de rooilijn. Hun wisselende hoogte van twee à drie bouwlagen onder hellend dak is karakteristiek voor de Botermarkt.
 - Het gezondheidscentrum verleent een leesbare afbakening aan de aansluiting van de Binnenweg op de Hundelgemsesteenweg. Het is wel spijtig dat het bouwvolume zo laag is en daardoor de Botermarkt onvoldoende visueel beëindigt.
 - Met een ligging tussen het dichtbevolkte negentiende-eeuwse weefsel en de Meierij is het wenselijk om aan de Botermarkt een winkelaanbod te stimuleren op buurniveau (bakker, beenhouwer, krantenwinkel). De Proxy-Delhaize voldoet eveneens aan dat profiel.
 - Het is meegenomen dat deze winkels hun potentieel wat kunnen versterken dankzij passerende forenzen. Dit is echter geen prioriteit want het brengt verkeershinder en parkeerdruk teweeg.
- Hundelgemsesteenweg aan Speurder / O.-L.-Vrouwcollege
 - Het gevelfront langs de Hundelgemsesteenweg tussen O.-L.-Vrouwcollege en Eggermontsraat is een bepalende "buitengevel" van Ledeberg. De statige eclectische gevel van het college is een belangrijke landmark.
 - Wegens de grandeur en de breedte van dit stuk steenweg en de aanwezige grootschalige infrastructuur aan de overkant is een omvangrijk bouwvolume langs de rooilijn niet alleen aanvaardbaar maar ook wenselijk. In deze context zijn zelfs grote schaa sprongen mogelijk: zes bouwlagen – plat dak naast twee bouwlagen – hellend dak.
 - Het winkelaanbod kan een hoger schaalniveau aanspreken dan de omliggende wijken wegens de ligging dicht bij het centrum, aan een afrit van de viaduct en op drukke openbaar vervoerslijnen.
 - Het parkeergebouw (de "groene kooi") aan de rotonde versterkt het concept: de parkeerplaats staat open voor forenzen langparkeerders die hier overstappen op het openbaar vervoer. Hun aanwezigheid vormt een ondersteuning voor het lokale winkelaanbod.



- Huizenrij Bernina
 - Deze huizenrij wordt algemeen als problematisch ervaren. De ruimte is chaotisch ten gevolge van de nabijheid van de fly-over en de breuken in het weefsel waar het verkeer Merelbeke – Gent de Hundelgemsesteenweg verlaat.
 - In het denkspoor Hundelgem Boulevard hebben we gezien dat het nu al mogelijk is om een breder trottoir te ontwikkelen op de overgang van gezondheidscentrum naar huizenrij.
 - De twee uitersten van de rij blijven belangrijke knelpunten: aan de ene kant omwille van de breuk in de gevelwand, aan de andere kant omdat het gebouw te dicht bij de fly-over staat.
 - Om op deze plaats een sterk alternatief te realiseren is het evenwel nodig om private eigendommen te verwerven.
 - Voortbouwend op het denkspoor van de boulevard is het aangewezen om hier een gesloten gevelwand te behouden, met voorzieningen die aansluiten op de profielen van de andere sequenties.
 - Inzoomend op de structuur van dit stukje bouwblok zien we dat de bebouwingsmogelijkheden uiterst gering zijn wegens de aanwezigheid aan de Binnenweg van enkele recent gebouwde sociale woningen. Willen we de privacy, de ruimtekwaliteit en de bezonning van deze woningen niet in het gedrang brengen, dan moeten we aan de Hundelgemsesteenweg de nodige terughoudendheid aan de dag leggen.

evaluatie

Het behoud van bepaalde ruimtelijke fragmenten met hun karakteristieke verhoudingen (opstelling t.o.v. rooilijn, wisselende bouwhoogtes, aantal bouwlagen...) laat toe om een gepast aanbod van winkels en voorzieningen te dragen.

Het denkspoor van een vertrouwde ruimte ondersteunt het denkspoor van een continue boulevardstructuur langs de Hundelgemsesteenweg. De idee om een parkeergebouw voor forenzen op te richten aan de Eggermontpoort past naadloos in dit denkspoor.





activiteitsstrip onder de fly-over

activiteitenstrip onder de fly-over

concept

Dit is een uitdagend concept: de fly-over, die de buurt in het verleden zo heeft verstoord, biedt onderdak aan een hele reeks georganiseerde en ongeorganiseerde buurtvoorzieningen:

- Een polyvalente hal: sportschuur, repetitielokaal, ontmoetingsruimte, carnavaltoestanden, ...
- Een parkeerplaats: voor de buurt, voor de bezoekers van de hal, voor mensen die komen winkelen aan de boulevard.
- Allerlei sportaccommodaties (basket, skatepiste...) die op eenvoudige manier beschutting kunnen krijgen tussen de pijlers, terwijl ze toch steeds toegankelijk zijn.
- Een nieuwe voetgangerstunnel onder het spoor verbindt de accommodaties met elkaar zonder het besloten karakter aan weerszijden van de berm te verstoren.

Langs de rooilijn van de Hundelgemsesteenweg, in het verlengde van de Botermarkt, is er plaats voor een OCMW-kantoor, gecombineerd met de seniorenclub.

Het parkje wordt uitgebreid langs de spoorwegberm. Het krijgt een sterke functionele invulling in samenhang met de voorzieningen onder de fly-over. Het wordt uitgebreid langs de spoorwegberm.

Aan Bernina wordt de huizenrij behouden, met de correcties aan de twee uitersten zoals hiervoor beschreven.

toetsen aan de doelstellingen

- Verblijfskwaliteit: de fly-over verandert van non-plaats in zinvolle vrije tijdsplaats.
- Groene structuur: het parkje wordt meer dan kijkgroen. De aanwezigheid van uiteenlopende buurtvoorzieningen laden het op.
- Diverse voorzieningen: het aanbod van sport, recreatie en vrijetijdsinfrastructuur is complementair aan het economisch aanbod langs Hundelgem Boulevard.
- Haalbaarheid: het getuigt van maatschappelijke verantwoordelijkheidszin om ruimte in te zetten ten behoeve van publieke voorzieningen. Maar waarschijnlijk zal het veel overtuigingskracht vragen om de bevoegde administratie mee te krijgen in dit denkspoor.
- Ruimtelijke samenhang: de zinvolle bestemming van de fly-over stimuleert de ruimtelijke cohesie.
- Zinvol parkeren: de parkeerplaats onder de fly-over dient tegelijk voor gebruikers van de voorzieningen, bezoekers van Hundelgem Boulevard, buurtbezoekers en bewoners.
- Omgaan met lawaaihinder: in de lawaaizone rond de fly-over komen geen "gevoelige" functies zoals wonen. Uitzondering vormt de bestaande huizenrij aan Bernina, wat bezwaarlijk een kwalitatieve situatie kan genoemd worden.

evaluatie

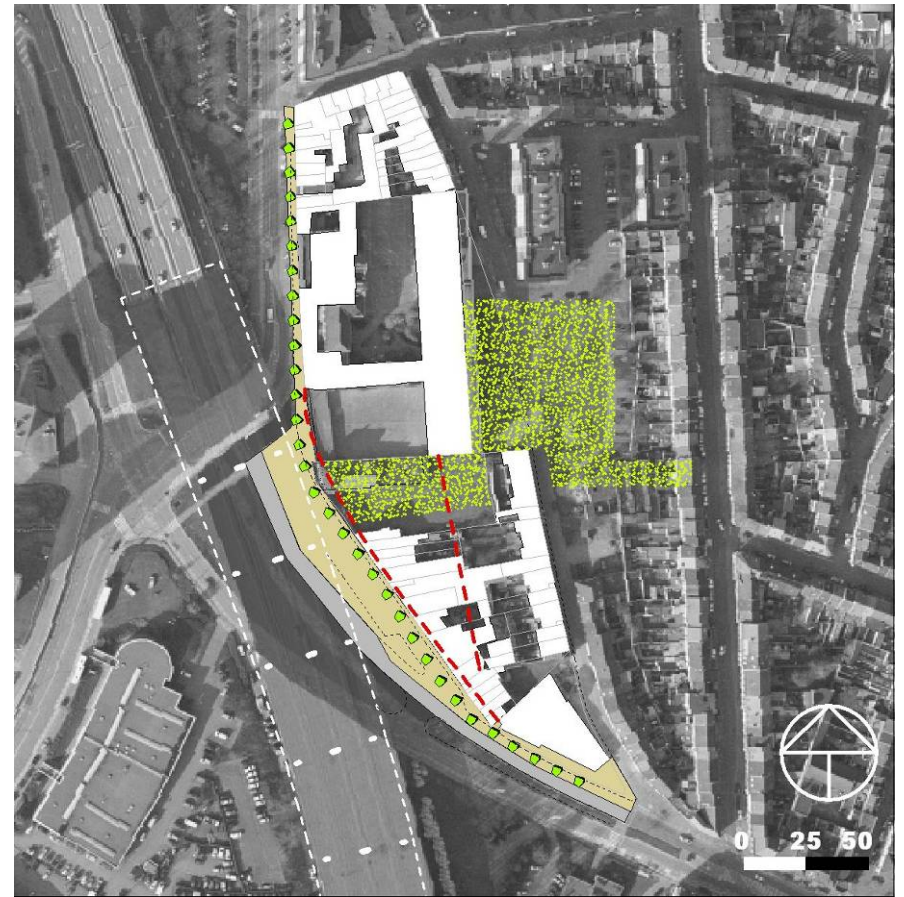
We onthouden vooral de potentie van de fly-over om onderdak te bieden aan een hele resem voorzieningen.







fly-overlandschap



detail overgangsbocht

fly-overlandschap

concept

In dit concept wordt de fly-over als een sculptuur benaderd. De overweldigende constructie wordt in zijn technische eenvoud gepresenteerd door een landschappelijke aanpak van het maaiveld: rotstuijn, aangepaste bodembeplanting, zijdelingse vrije ruimte en ondersteunend groen, ...

Alleen "lichte" sportinfrastructuur past in het beeld: open sportvelden onder de viaduct met enige beschutting.

De polyvalente hal wordt gepositioneerd in het parkje naast de Hundelgesesteenweg, met een beperkte bijhorende parkeerplaats (gemeenschappelijk gebruik met de Botermarkt). Het parkje wordt uitgebreid langs de spoorwegberm.

Het sociaal kantoor van het OCMW vindt een plaats in de bocht van de Hundelgemsesteenweg. Het programma is echter niet omvangrijk genoeg voor de site. Het wordt op de begane grond aangevuld met voorzieningen en winkels. Dit ondersteunt het denkspoor van een continue boulevard langs de Hundelgelmsesteenweg, van Botermarkt naar Eggermontstraat.

De voorbouwlijn is opgespannen tussen het gezondheidscentrum en het hoofdgebouw van het college. Parkeren gebeurt ondergronds om de openbare ruimte zo verblijfsvriendelijk mogelijk te maken. Aan de achterzijde wordt voldoende ruimte gelaten om de privacy te garanderen van de woningen aan de Binnenweg.

Buurtparkeren wordt georganiseerd in het parkeergebouw (de "groene kooi") aan de rotonde.

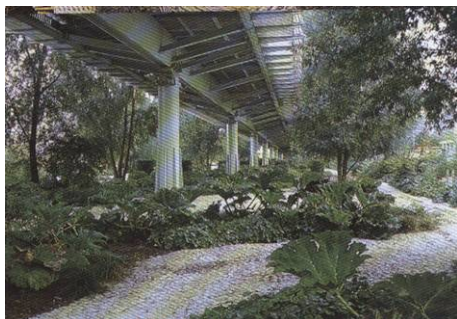
toetsen aan de doelstellingen

- Verblijfskwaliteit: een landschappelijke invulling van de ruimte rond de fly-over verhoogt de ruimtekwaliteit van de buurt. Een nieuw gebouw met aangepast gevelverloop aan Bernina biedt een beter antwoord op aanwezige infrastructuur.
- Groene structuur: het parkje wordt meer dan kijkgroen. Het wordt opgeladen door de aanwezigheid van een polyvalente schuur.
- Diverse voorzieningen: het aanbod van sport, recreatie en vrijetijdsinfrastructuur is complementair aan het economische aanbod langs Hundelgem Boulevard.
- Haalbaarheid: het denkspoor heeft weinig negatieve implicaties.
- Ruimtelijke samenhang: de landschappelijke aanpak van de zone rond de fly-over stimuleert de ruimtelijke cohesie. De herprofilering van de gevel aan Bernina herstelt de continuïteit van de noord-oostelijke zijde van de steenweg.
- Zinvol parkeren: de oplossing biedt weinig bijkomende parkeergelegenheden voor de buurt.
- Omgaan met lawaaihinder: in de lawaaizone rond de fly-over komen geen "gevoelige" functies zoals wonen.

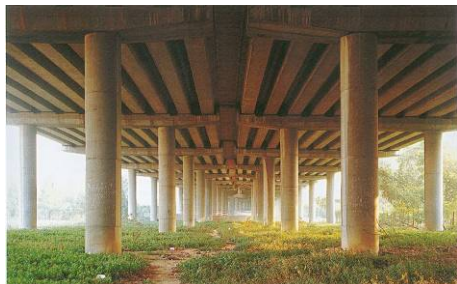
evaluatie

De invulling rond de fly-over lijkt weinig wervend.

We onthouden vooral het denkspoor van een nieuwe en aangepaste gevelwand aan Bernina.



Parijs, la Défense



?

viaduct als sculptuur in groen landschap







maximalisatie

maximalisatie

concept

En als we nu eens zoveel mogelijk volbouwden?

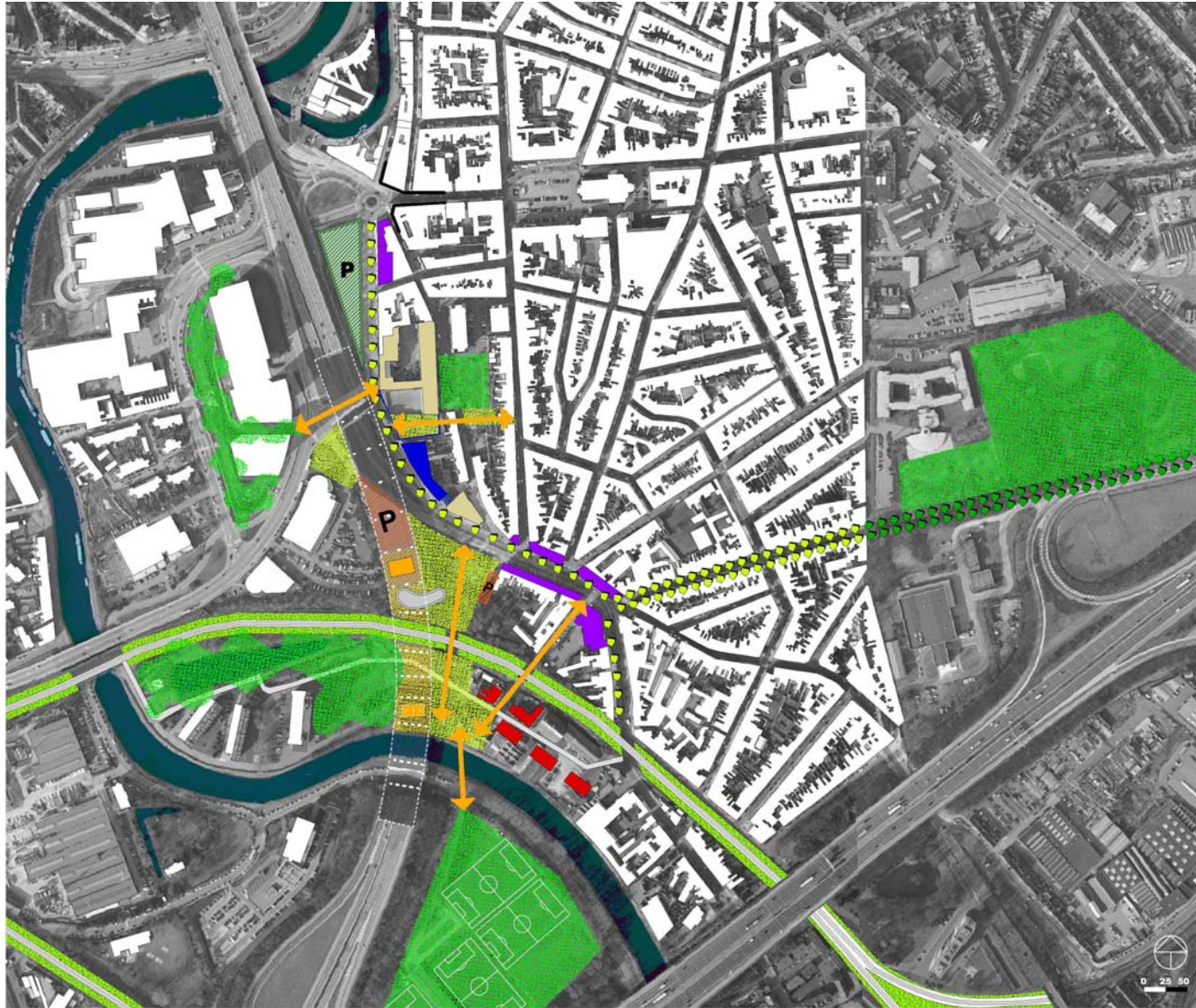
- OCMW en polyvalente hal komen samen aan Bernina. Met de huidige lawaaihinder van de fly-over is nieuwe woningbouw op die plaats toch ondenkbaar?
- In het parkje langs de Hundelgemsesteenweg komt een flatgebouw.
- Onder de fly-over maken we een buurtparkeerplaats, sportvelden en enig landschappelijk groen.

toetsen aan de doelstellingen

- Verblijfskwaliteit: een landschappelijke invulling van de ruimte rond de fly-over verhoogt de ruimtekwaliteit van de buurt.
- Groene structuur: het parkje wordt afgesloten van de publieke ruimte door een privaat gebouw, wat een minpunt is.
- Diverse voorzieningen: het aanbod van sport, recreatie en vrijetijdsinfrastructuur is complementair aan het economisch aanbod langs Hundelgem Boulevard.
- Haalbaarheid: het denkspoor heeft weinig negatieve implicaties.
- Ruimtelijke samenhang: de landschappelijke aanpak van de zone rond de fly-over stimuleert de ruimtelijke cohesie. De herprofilering van de gevel aan Bernina herstelt de continuïteit van de noord-oostelijke zijde van de steenweg.
- Zinvol parkeren: de parkeerplaats onder de fly-over dient tegelijk voor gebruikers van de voorzieningen, bezoekers van Hundelgem Boulevard, buurtbezoekers en bewoners.
- Omgaan met lawaaihinder: het blijft de vraag of het zinvol is om zo dicht bij een lawaaibron nieuwe huisvesting te voorzien.

evaluatie

Dit denkspoor brengt geen nieuwe inzichten bij. Zolang de lawaailast blijft bestaan vinden we het niet zinvol om zo kort bij geluidsbronnen nieuwe huisvesting te voorzien.



voorlopige selectie van denksporen

5. aanzet van structuurschets

5.1. voorlopige selectie van denksporen

Zonder voorop te lopen op een noodzakelijke brede discussie met alle betrokkenen en op een afstemming met andere studies voor Ledeberg, kunnen we op basis van de individuele evaluaties een eerste selectie van denksporen opmaken.

over verkeer en openbaar vervoer

- Het denkspoor rond een omleiding worden niet weerhouden: hoewel ze de verblijfskwaliteit van de Botermarkt ongetwijfeld zouden verbeteren, brengen ze onaanvaardbare hinder teweeg op andere plaatsen.
- De uitwerking van twee verschillende doortochtmodellen is een haalbaar denkspoor. De aanpak is algemeen aanvaard in Vlaanderen, de meerwaarde voor het studiegebied is evident, de beschikbare ruimte tussen de bestaande gevels leent zich tot de realisatie, en wellicht zal de provincie binnen afzienbare tijd werk maken van het project.
- Het denkspoor over een alternatief tramtracé ligt moeilijker. Hoewel een tramlijn aanzienlijk zou bijdragen tot het stedelijk karakter van de Hundelgemsesteenweg, moeten we ook de nadelen ervan evalueren. Grote verdienste van dit denkspoor is dat ze een mogelijk herstel van een continue steenweg in beeld heeft gebracht.

over de groene structuur

- Het denkspoor van groene stapstenen bouwt voort op bestaande elementen wat de haalbaarheid verhoogt.
- Het doorlopende brede trottoir met laanbeplanting over de hele lengte van de Hundelgemsesteenweg introduceert een typische stedelijke groenstructuur. Zelfs in de huidige toestand is de figuur al te realiseren mits het opheffen van één rijvak.
- Het vernetten van de groene stapstenen kan met eenvoudige en evidente ingrepen. Alleen de realisatie van een bijkomende voetgangersdoorgang onder het spoor betekent een grote investering. We moeten wel overwegen dat de ingreep niet alleen de link van Ledeberg met de Schelde verbetert, maar ook de Meierij dichter brengt van het voorzieningenapparaat langs de Hundelgemsesteenweg.

over voorzieningen en bouwvolumes

- Wegens de ligging tussen stadsweeffel en Meierij, is het aangewezen om op de botermarkt een aanbod van dagelijkse winkels op buurtniveau te ondersteunen. Dat passanten ook deze winkels aandoen, kan hun draagkracht alleen maar verhogen. Aan de Hundelgemsesteenweg in de buurt van de Eggermontstraat kan het winkelaanbod wegens de meer stedelijke ligging, een ruimer publiek aanpreken. Om de continuïteit van Hundelgem Boulevard te ondersteunen is het belangrijk dat er ook een aanbod van winkels en voorzieningen blijft en versterkt wordt in het overgangsdeel Bernina.
- Het groeperen van sport, recreatie en buurtparkeren onder de fly-over is een denkspoor met grote symbolische betekenis. Deze keuze draagt ook bij tot het "functioneel opladen" van het naastliggende parkje.
- Aan Bernina is alleen een relatief beperkt volume mogelijk om de achterliggende huizen niet te verdrücken. Het gevelfront realiseert een elegante aansluiting tussen gezondheidscentrum en college.
- Bijkomend wonen dicht bij de fly-over kan alleen als de geluidslast is getemperd.



aanzet van structuurschets

5.2. structurele bouwstenen

Het exploreren van afzonderlijke denksporen over zodanig verschillende thema's als verkeer, groenstructuur, voorzieningen en bouwvolumes... had kunnen leiden tot een gefragmenteerd resultaat. De doelstellingen geformuleerd in de visie op het studiegebied hebben echter synthetiserend gewerkt. De verschillende denksporen werkten op elkaar in en hebben gaandeweg geleid tot een coherent geheel.

We hebben eerder de bestaande structurele bouwstenen van Ledeberg beschreven:

- De Scheldemeander
- De bastions van de versterkte stad
- Het negentiende-eeuwse stratenpatroon
- Het wiskundige tracé van spoor en snelweg
- De slingerende steenweg die zich verliest in het stadsgewoel...

Het samenvoegen van het geselecteerde denkspoor levert nieuwe bouwstenen op.

- Het belangrijkste structurerende element is **Hundelgem Boulevard**:
 - een doortochtsequens rond de Botermarkt, met vóór- en natraject.
 - een doortochtsequens aan Speurder / O.-L.-Vrouwcollege.
 - een overgangssequens aan Bernina.
- De noordoostelijke **gevelwand** van de Hundelgemsesteenweg wordt zo continu mogelijk uitgewerkt en huisvest een hele resem van winkels en voorzieningen. De gevelwand is het herkenbare gezicht van Ledeberg.
- De **Groene Kooi**, een metalen parkeerstructuur voor forenzen markeert de toegang tot Ledeberg.
- Het **netwerk van groene stapstenen** hangt de buurt op in een groter netwerk van groene ruimtes: het Park de Vijvers, de parkaanleg aan de Gaston Crommenlaan en de Meierij, de sportvelden over de Schelde.
- De **fly-over** biedt onderdak aan sportieve en recreatieve voorzieningen die functioneren op niveau van Ledeberg.

5.3. aanbevelingen

Het lijkt ons aangewezen om enkele conclusies uit het onderzoek door te trekken naar de onmiddellijke omgeving:

- Gezien het structurele en historische belang van het Park de Vijvers en de De Naeyerdreef verdient het aanbeveling om de aanleg van de Pol De Vischstraat en de Vlinderstraat een bijzonder karakter te geven.
- De verkeersafwikkeling op de kruising van de Achilles Heyndrickxlaan, de Hundelgemsesteenweg en de Van Guliklaan is verkeerstechnisch veeleisend. Naast deze noodzakelijke technische aanpak komt het ons voor dat er ook bijzondere aandacht moet gaan naar de herbergzaamheid voor voetgangers. Op deze plaats wordt immers een belangrijke band gelegd tussen Hundelgem Boulevard en de wooncluster rond de Gaston Crommenlaan.
- Meer algemeen komt het ons voor dat er een coherent landschapsplan moet opgemaakt worden voor de hele ruimte onder de fly-over, en dit aansluitend op de uiteindelijke keuzes die binnen het studiegebied worden gemaakt.
- De ruimtelijke structuur van het negentiende-eeuwse weefsel heeft een gerichtheid op de Botermarkt. We hebben deze gerichtheid verdergezet met een suggestie van voetgangersverbindingen onder de spoorwegberm. Deze ontwikkeling geeft ook een gewenste locatie aan voor een voetgangersbrug over de Schelde naar de sportvelden.



overzicht van de Hundelgemsesteenweg



Tiensesteenweg in Leuven:
een steenweg met een gelijkaardige verkeersdrukte
opeenvolging rijvak, fietspad, parkeerstrook, trottoir
het fietspad loopt achter de halte-heuvel door

6. bijkomend ruimtelijk onderzoek

Voorgaand onderzoek over het deelgebied "toegangspoorten Botermarkt, Eggermontstraat en omgeving" werd samengevoegd met de onderzoeken over andere deelgebieden in Ledeberg. Op basis van deze synthese stelde de stad Gent een Actieplan op. Dit gaf aanleiding tot bijkomend ruimtelijk onderzoek.

6.1. profielen Hundelgemsesteenweg

De Hundelgemsesteenweg is de laatste decennia vooral ingenomen door motorisch verkeer. Gepaste ingrepen kunnen de verkeersleefbaarheid en de verblijfskwaliteit aanzienlijk verbeteren. Bovendien kunnen we de historische continuïteit van de steenweg voor een deel herstellen.

De belangrijkste doelstellingen van de ingreep kunnen als volgt samengevat worden:

- Het autoverkeer wordt vertraagd door het afbakenen en het beperken van het rijgedeelte.
- De zwakke weggebruikers krijgen een eigen comfortabele ruimte dankzij:
 - de aanleg van een doorlopend en breed wandeltrottoir aan de oostelijke zijde van de steenweg (kant Ledeberg);
 - de creatie van een eigen vloeiende fietsbedding;
 - het verbeteren van de oversteekbaarheid.
- De Botermarkt moet een kwalitatieve verblijfplaats worden door:
 - de aanleg van verbrede voetpaden
 - het inrichten van het publiek domein met aangepast straatmeubilair, verlichting en beplanting

In ons onderzoek zijn we uitgegaan van volgende minimale breedtes:

- rijvak van 3m
- fietspad van 1m80
- parkeerplaats van 2m
- trottoir van 1m50

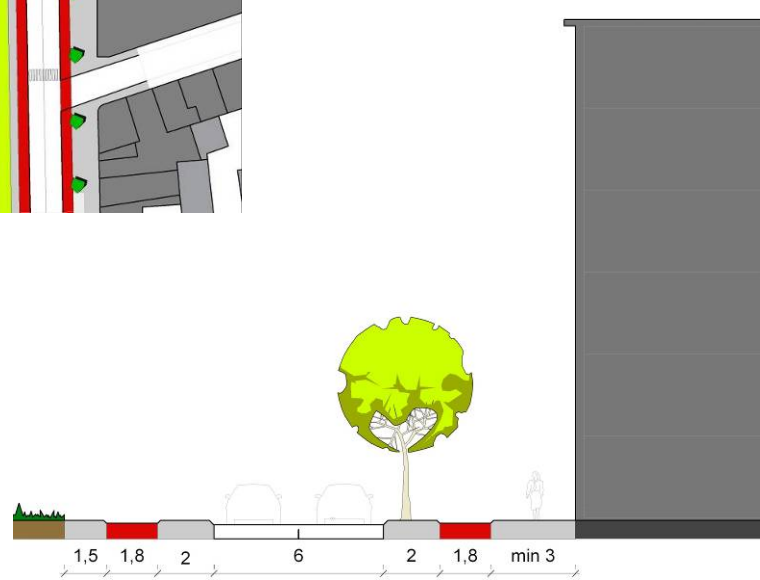
Aan een stopplaats voor bussen verloopt het fietspad tussen de halte-heuvel en het trottoir

Het gaat hier om minima. Dergelijke schikkingen functioneren moeiteloos in vergelijkbare situaties (bv. Tiensesteenweg in Leuven). De boordstenen worden beperkt in hoogte en afgeschuind zodat er een bredere visuele verblijfsruimte ontstaat wanneer er geen auto's staan geparkeerd.

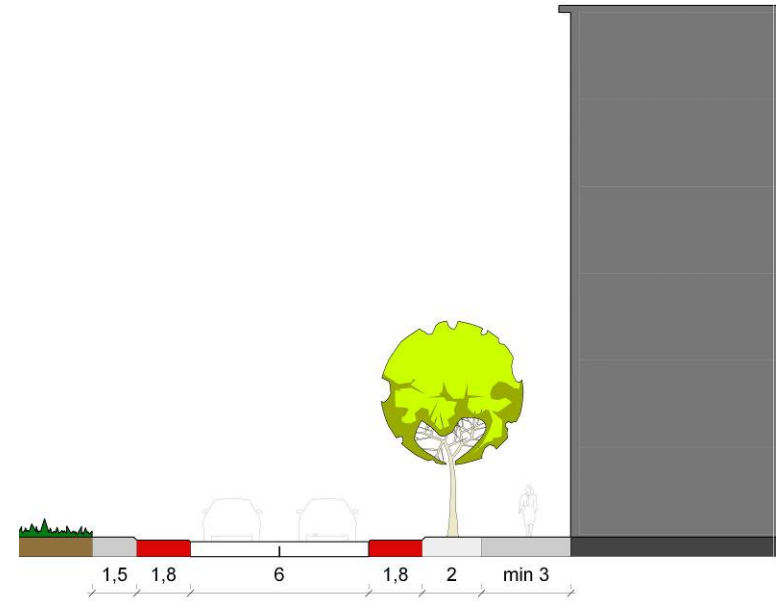
We kunnen vier specifieke tracés onderscheiden in het verloop van de Hundelgemsesteenweg.

van Speurder tot O.-L.-Vrouwcollege

In dwarssectie worden de minimale breedtes ingezet zodat de restruimte aan de kant van Ledeberg resulteert in een breder wandeltrottoir. Boomaanplant gebeurt in de parkeerstrook of in de bushalte-heuvel. Ter hoogte van zijstraten vervalt de parkeerstrook zodat het trottoir nog kan verbreed worden.



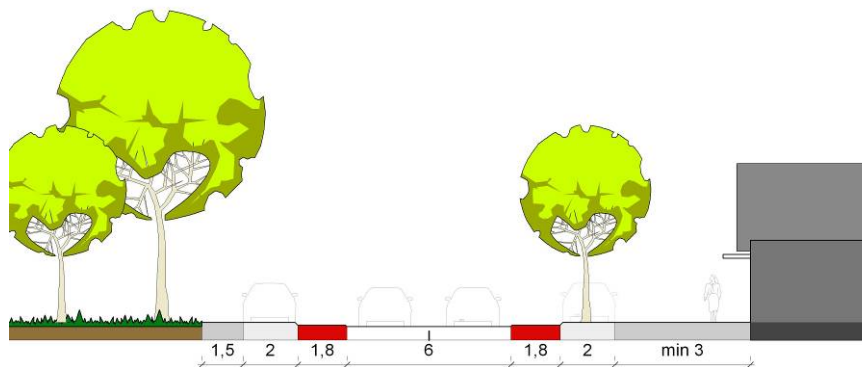
aan bushalte



typesectie

ter hoogte van het wijkgezondheidscentrum

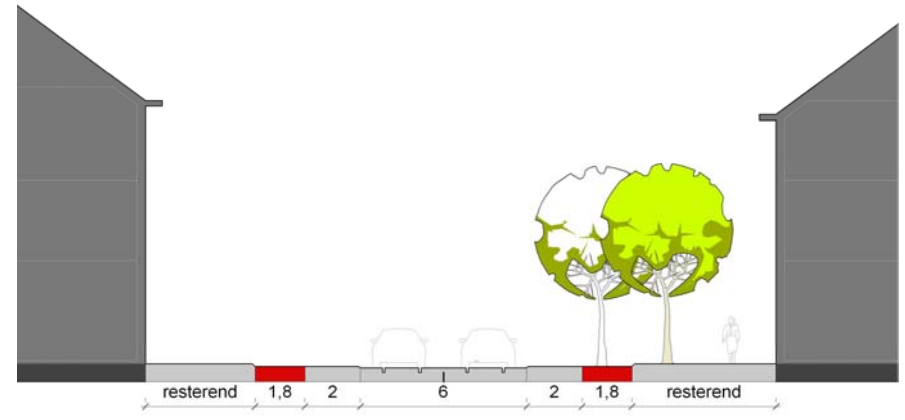
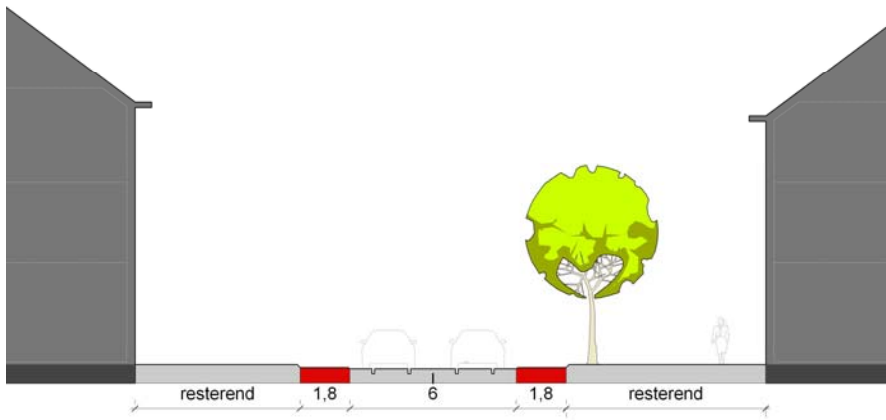
Door het beperken van de rijvakbreedte kan er aan de kant van het gezondheidscentrum een breder trottoir gemaakt worden. Aan beide zijden van de weg is voldoende ruimte voor parkeerplaatsen ter compensatie van verlies op de Botermarkt. Boomaanplant gebeurt in de parkeerstrook.



de Botermarkt

Het beperken van de rijvakbreedte leidt hier tot aanzienlijk bredere trottoirs aan beide zijden. Tram en bushalte worden op de Botermarkt gegroepeerd om de centrumfunctie van de ruimte te versterken. Boomaanplant gebeurt in het trottoirgedeelte.

Het verdient aanbeveling om de ruimte van gevel tot gevel in gelijkaardige rustige materialen aan te leggen teneinde de ruimtelijkheid te verhogen. Afstemming is gewenst met de aanleg van de andere "poorten" in Ledeberg.

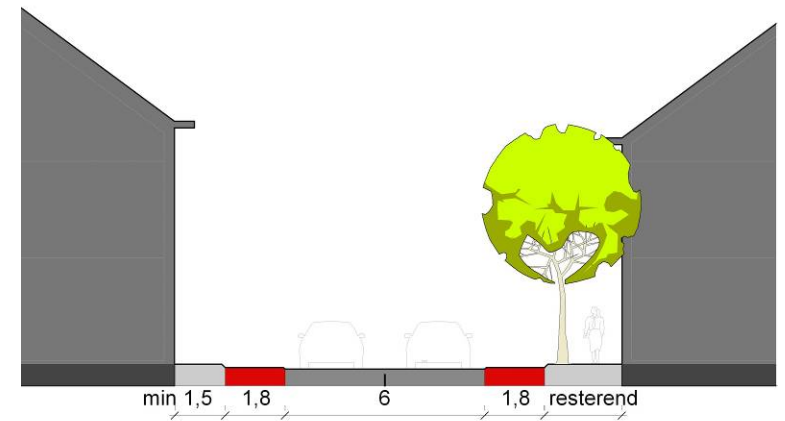


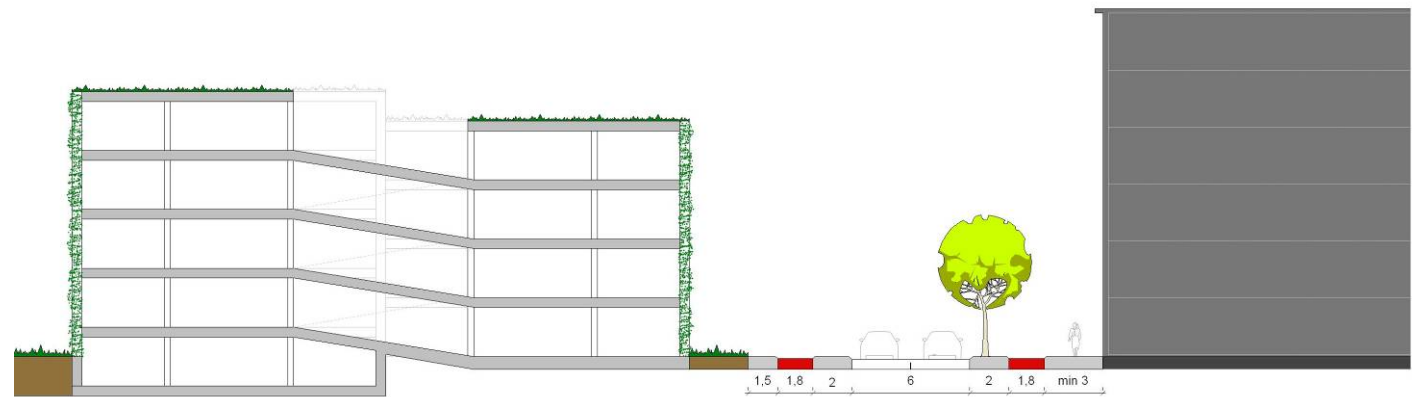
typesectie

aan bus/tramhalte

van Botermarkt tot spoorwegviaduct

Een vrijliggend fietspad is hier onontbeerlijk. Op de meeste plaatsen is er onvoldoende ruimte tussen de gevels om ook nog parkeerplaatsen aan te leggen. Hiervoor zal een oplossing moeten gezocht worden in de achterliggende blokken (zie ook RUP Bellevue).





voorbeelden uit Kopenhagen en Emsherpark

6.2. toegangspoort Eggermontstraat

Hier behandelen twee vraagstukken ter hoogte van de toegangspoort Eggermontstraat: de bouw van een parkeergebouw en een mogelijk nieuw bouwvolume ter plekke van de Speurder.

Het onderzoek betreft uiteraard niet de eigenlijke architecturale uitwerking van beide projecten. We beperken ons tot het schetsen van de belangrijkste randvoorwaarden.

parkeergebouw

Het parkeergebouw komt ter plekke van het groene parkje tussen Hundelgemsesteenweg en fly-over.

De architecturale vormgeving van een parkeergebouw is meestal problematisch: niet zelden zijn het bijzonder zware en onherbergzame gebouwen.

We pleiten dan ook voor een gebouw dat structureel zeer zuiver en rationeel is opgebouwd, en met een grote transparantie. Hierdoor kunnen de bestaande bomen op de bouwsite doorheen het parkeergebouw zichtbaar blijven. Verschillende mooie (buitenlandse) voorbeelden illustreren ook hoe zo'n transparante gevel de drager kan worden van begroeiing. Het groene karakter van het gebouw is hier wel essentieel. We hebben aangehaald hoe Ledeberg uiterst versteend is en snakt naar meer groene ruimte: we moeten het mogelijke verlies van groen ter plaatse van het parkeergebouw compenseren met een vernuftig ontwerp dat groen zichtbaar maakt.

Wat het bouwvolume betreft dient het gebouw in hoogte beperkt te blijven tot 4 à 5 bouwlagen. Aan de overzijde van de straat is de bouwhoogte nu al aanzienlijk hoger dan de oorspronkelijke historische bebouwing. Dit gaat samen met de eenzijdige bebouwing van de steenweg. Een veel hoger parkeergebouw zou negatief werken op de woonkwaliteit van de bestaande en toekomstige appartementen langs de steenweg en de leefbaarheid van de steenweg zelf. Wanneer we een 45°-enveloppe uitzetten, dan stellen we vast dat het wandeltrottoir langs de Hundelgemsesteenweg (kant Speurder) nog voldoende bezonning geniet.

Nog enkele randvoorwaarden:

- Het gebouw moet minstens 10m afstand bewaren ten opzichte van de fly-over.
- Het gebouw behoudt best ook enige afstand (8m) ten opzichte van de tunnel.
- Langs de Hundelgemsesteenweg moet een strook van minstens 3m vrijgehouden worden om aanplanting en gevelbegroeiing mogelijk te maken.
- Er moet een trottoir aangelegd worden langs het parkeergebouw zodat voetgangers vlot naar hun bestemming kunnen stappen.

Alles bijeen lijkt er op die plaats een parkeergebouw van ca. 400 staanplaatsen gerealiseerd te kunnen worden.



huidige situatie



simulatie met verhoogde Speurder en parkeergebouw

de Speurder

De Speurder vormt de overgang van de Hundelgemsesteenweg en de rotonde aan het begin van de Eggermontstraat. Als referentie voor een mogelijk nieuw bouwvolume wordt verwezen naar drie gebouwen in de onmiddellijke omgeving: het recent opgerichte appartementsgebouw op de rotonde, het aanpalende appartementsgebouw aan de steenweg, en het gebouw op de hoek van Eggermontstraat/Binnenweg.

We moeten die verwijzing wat nuanceren en aanvullen:

- Het recente appartementsgebouw op de rotonde lijkt ons geen referentie: het bekleedt immers een relatief autonome positie ten opzichte van het negentiende-eeuwse weefsel.
- De Hundelgemsesteenweg en de Rotonde verdragen zeker een bouwhoogte die gelijk loopt met het appartementsgebouw aan de steenweg.
- Het gebouw op de hoek van de Eggermontstraat/Binnenweg is een stuk hoger dan de negentiende-eeuwse bebouwing van de Eggermontstraat. Het gebouw is bovendien véél hoger dan de oudere bebouwing aan de Binnenweg. Maar het gebouw is relatief ondiep zodat het niet al te verdrakkend werkt op het oude weefsel: het is een accent aan de Rotonde, maar het laat achteraan ruimte vrij.

De Speurder echter staat op een uitgerekt perceel dat zich over een grote lengte ontwikkelt langs de Binnenweg. Langs de Binnenweg moet het bouwvolume in hoogte zeker afgebouwd worden om de bebouwing langs de Binnenweg, én de achtertuinen van de Eggermontstraat niet in verdrkking te brengen.

Men kan natuurlijk argumenteren dat de kwaliteit van die oude huisjes langs de Binnenweg meer met romantiek te maken heeft dan met stedelijkheid. Maar zelfs al worden ze op termijn vervangen door nieuwe en hogere bebouwing, de Binnenweg zelf is zo'n smalle straat dat ze geen hoge bebouwing verdraagt. We moeten er ook blijven over waken dat de bebouwing langs de Binnenweg voldoende ruimte laat aan de diepere tuinen van de Eggermontstraat.



afstand tot de fly-over



45° enveloppe

6.3. de welzijnsknoop

De bouw van een nieuwe welzijnsknoop langs de Hundelgemsesteenweg is een belangrijk strategisch project in de herwaardering van de "toegangspoorten Botermarkt, Eggermontstraat en omgeving":

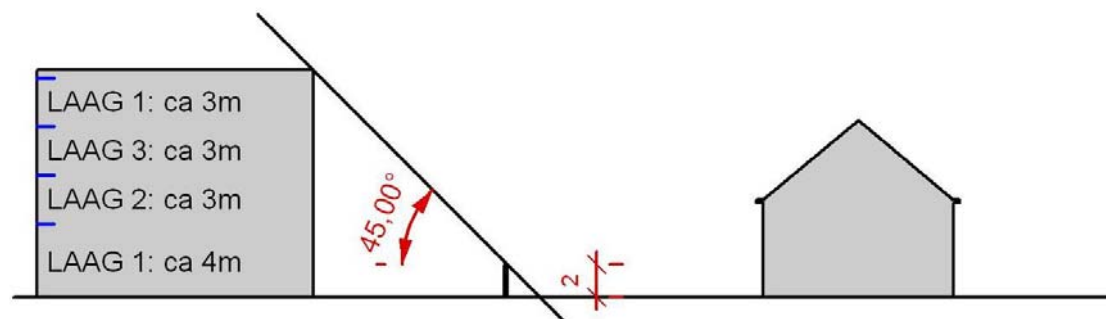
- Het is een aanleiding om de laagwaardige huisjes aan de voet van de fly-over te vervangen door een waardevoller project. Hiervoor moet de stad echter nog een aantal private eigendommen kunnen verwerven.
- Door een aangepaste inplanting van de nieuwbouw kunnen we een aangename wandelboulevard realiseren langs de Hundelgemsesteenweg aan de kant van Ledeberg.
- Het nieuwe publiek-toegankelijke gebouw zorgt voor een functionele continuïteit tussen gezondheidscentrum en O.-L.-Vrouwcollege.

inplanting en bouwvolume

Het gebouw moet in ieder geval een minimale afstand behouden van 10 meter ten opzichte van de fly-over.

Verder is het aangewezen om een 45° enveloppe te hanteren, uit te zetten van op 2m hoogte op de achterste tuinscheidingen van de woningen aan de Binnenweg. Deze stelregel kan enigszins gerelativeerd worden omdat de percelen aan de Binnenweg een zeer ongelijke diepte hebben. Anderzijds wordt de 45° enveloppe op ander plaatsen in Gent zeer strikt gehanteerd. We verwijzen onder meer naar de stationsontwikkeling aan de Fabiolalaan. In het geval van de welzijnsknoop adviseren we dus om deze regel toe te passen ten opzichte van een gemiddelde tuindiepte.

In de veronderstelling dat de begane grond van de welzijnsknoop een hogere verdiepingshoogte heeft, leidt dit tot een gebouw van 4 bouwlagen.



gevelfront

Een volgende reeks bespiegelingen heeft te maken met de kwaliteit van een continu gevelfront tussen college en gezondheidscentrum:

- Het O.-L.-Vrouwcollege wenst nog een aantal klassen bij te bouwen. Dit wordt echter bemoeilijkt omdat het terrein van het college ongelukkig wordt opgedeeld door een pand in eigendom van de stad. Een eigendomsruil kan hier een oplossing bieden: enerzijds kan het college het gevelfront langs de Hundelgemsesteenweg op een efficiënte wijze afwerken, anderzijds kan er tussen college en welzijnsknoop een nieuwe publieke doorgang geopend worden naar het Centrumplein. We hebben deze suggestie voorgelegd aan de inrichtende macht van het college, die het een interessante en waardevolle suggestie vond.
- Het gabariet van het gezondheidscentrum is veel kleiner dan dat van de toekomstige welzijnsknoop. Het is dan ook aangewezen om enige afstand tussen beide te bewaren. Deze passage sluit aan op een groen plekje tussen gezondheidscentrum en de laatste huizen aan de Binnenweg. Zo ontstaat er een korte voetgangersverbinding tussen Centrumplein/Binnenweg en de activiteitenstrip aan de overkant van de steenweg.
- In de welzijnsknoop zullen de ruimtes op de begane grond publiektoegankelijke ruimtes zijn (onthaal, vergaderlokalen, sociaal restaurant, werk- en woonloket...). Een grote openheid naar de straat is aangewezen. Wegens de grote bouwdiepte zou het ook wel nuttig kunnen zijn om het gebouw te organiseren rond een patio. Dankzij de doorzichtige gevel op straatniveau ontstaat er een sterke wisselwerking tussen de publieke activiteiten binnen het gebouw en de passage op het wandeltrottoir. De opengewerkte gevel biedt zowel de passanten als de bezoekers een mooi zicht op de groene binnentuin en patio achter het gebouw.
- De fotomontage hieronder is uiteraard geen architectuurontwerp (de ingetekende ramen op de verdiepingen bv. zijn volstrekt willekeurig). Ze geeft wel een beeld van de omvang van het gebouw en van de doorkijken naar het achterliggende groen.



ontsluiting

Het effect van "wandelboulevard" zou optimaal zijn indien we konden snoeien in de autorijvakken door de ventweg op te breken en de recent aangelegd terugkeerbocht af te schaffen. Dit scenario biedt de grootste bebouwbare oppervlakte (1.450 m²) en het breedste trottoir. Er is echter één groot bezwaar: het is quasi onmogelijk om minder kwieke bezoekers voor de deur af te zetten met de auto. Het wordt ook moeilijk om met een auto het gebouw binnen te rijden, bv. naar een ondergrondse parking.



In een tweede scenario wordt de terugkeerbocht behouden maar niet de ventweg. De bebouwbare oppervlakte wordt verkleind tot ca. 1.200 m² en ook het trottoir is smaller. Er blijven enkele parkeerplaatsen voor de deur behouden. Net als in het eerste scenario is het hier moeilijk om het gebouw met de wagen binnen te rijden. Het grootste bezwaar zal wel zijn dat de ventweg de steenweg veel te dicht bij het kruispunt vervoegt.



Het laatste scenario vormt een compromis en verdient de voorkeur. De terugkeerbocht wordt naar het kruispunt verschoven en de ventweg blijft behouden als afzetplaats. Er worden geen parkeerplaatsen uitgewerkt. De bebouwbare oppervlakte bedraagt ca. 1.250 m².



scenario 3

In alle scenario's gebeuren de leveringen vanuit de Binnenweg. Onze ervaring in bouwen van diverse sociale en studentenvoorzieningen leren ons dat het hier maar om beperkte, niet storende bewegingen gaat.

Hoewel er onder de fly-over zo'n 115 parkeerplaatsen kunnen gemaakt worden, verdient het toch aanbeveling om ondergronds parkeren onder het gebouw te voorzien. De stad legt immers deze verplichting op aan particuliere initiatiefnemers. Het zou ongepast zijn om deze regel niet door te trekken in de eigen gebouwen. Binnen de bebouwbare oppervlakte er is plaats voor ca. 45 wagens in één bouwlaag.

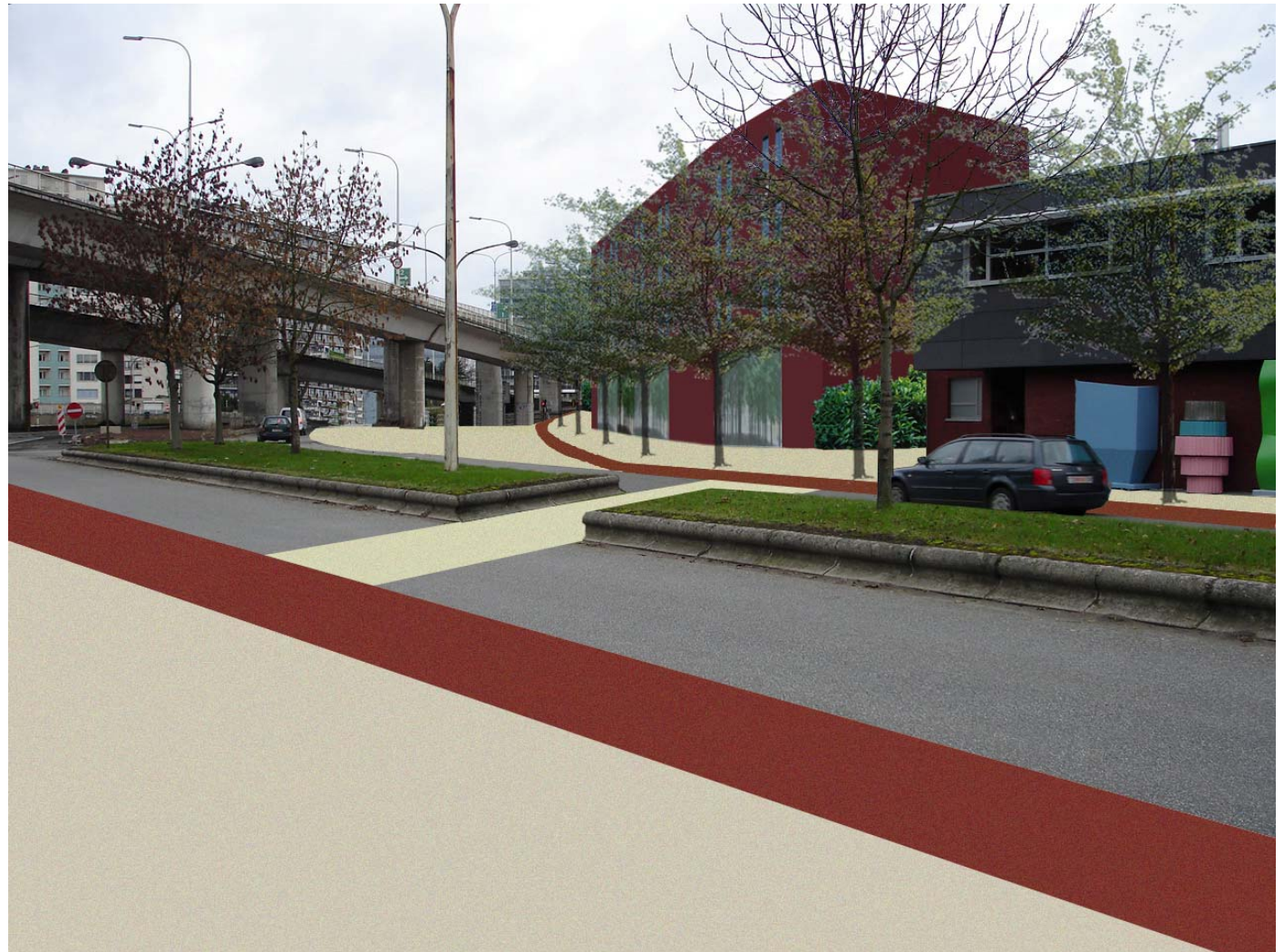
programma

A. AANSLUITEND BIJ WIJKGEZONDHEIDSCENTRUM			5.991,25	
wie	gevraagde opp (m ²)	circulatie/muren incl? (=+25 %)	(m ²)	beste ligging
0. centraal onthaal	120,00	0,00	120,00	centraal bg
1. OCMW Welzijnsbureau	1.900,00	475,00	2.375,00	
kantoren + ontvangstlokalen	1.840,00	460,00	2.300,00	verdieping
werk- en woonwinkel	60,00	15,00	75,00	bg
2. Lokaal Dienstencentrum Ledeberg	2.000,00	500,00	2.500,00	
kantoren	1.146,67	286,67	1.433,33	verd
lokalen voor activiteiten	573,33	143,33	716,67	verd
polyvalente ruimte 1	60,00	15,00	75,00	bg
polyvalente ruimte 2	60,00	15,00	75,00	verd
1 ontmoetingsruimte met bar	80,00	20,00	100,00	bg
tentoonstellen v ergoth hulpmiddelen	25,00	6,25	31,25	verd
kapsalon/pedicure	25,00	6,25	31,25	bg
technieken	30,00	7,50	37,50	kelder
petanquebaan				buiten
3. Woonloket	75,00	18,75	93,75	bg
4. consultatiebureau kind en gezin	150,00	37,50	187,50	verdieping
5. Buurtwerk	140,00	35,00	175,00	verdieping
6. gemeenschappelijke ruimtes			540,00	
rooklokaal	16,00	4,00	20,00	verd
personeelslokaal met keuken	25	6,25	31,25	verd
sanitair	48	12,00	60,00	verspreid
bergruimte poetsvrouwen	12	3,00	15,00	kelder
was- en strijklokaal	14	3,50	17,50	verd
vergaderzaal 1	25	6,25	31,25	verd
vergaderzaal 2	25	6,25	31,25	verd
archief	50	12,50	62,50	kelder
kantoor stagiairs	12	3,00	15,00	verd
ruimte voor afvalcontainers	17	4,25	21,25	buiten
afsluitbare cafe 1	5	1,25	6,25	kelder
afsluitbare cafe 2	5	1,25	6,25	kelder
sociaal restaurant (op te delen in 3)	120	30,00	150,00	bg
bijhorende keuken	50	12,50	62,50	bg
doucheruimtes	8	2,00	10,00	kelder

B. AANSLUITEND BIJ SCHOOLGEBOUW			352,50	
wie	gevraagde opp (m ²)	circulatie/muren incl? (=+25 %)	(m ²)	beste ligging
7. jeugdwerkinfrastructuur			352,50	
ontmoetingsruimte	130	32,50	162,50	bg
burelen	80	20,00	100,00	bg
extra lokalen	40	10,00	50,00	bg
keuken	16	4,00	20,00	bg
sanitair	16	4,00	20,00	bg
C. OVERZICHT VERSCHILLENDE OPPERVLAKTES			6.343,75	
begaane grond			1.060,00	
verdieping			5.125,00	
kelder			137,50	
buiten			21,25	

De verschillende betrokken diensten en organisaties hebben een programma voor de welzijnsknoop opgesteld. We hebben deze gegevens in enkele overzichtelijke tabellen opgenomen, met een aanduiding van waar de verschillende functies best een plaats krijgen. Uit de gesprekken gevoerd naar aanleiding van dit onderzoek bleek dat de verschillende gesprekspartners hun behoefte ruim hadden ingeschat. Het samenbrengen van verschillende dienstverleningen moet het mogelijk maken om de ruimte efficiënter te gebruiken (gemeenschappelijk gebruik van onthaal, bergruimte, vergaderfaciliteiten...).

Er is heel wat van gedachten gewisseld over de locatie van de jeugdwerking. Uiteindelijk werd geopteerd voor een plaats aan de doorgang langs de school: de jeugdwerking ligt hier op de verbindingssas tussen Centrumplein en activiteitenstrip. Bovendien kan de jeugd na schooltijd hier naadloos opgevangen worden. Hierover werd eveneens overleg gepleegd met de inrichtende macht van het O.-L.-Vrouwcollege: in het licht van hun pedagogisch profiel zijn zij zeker bereid tot samenwerking in dit verband.





de activiteitenstrip

6.4. de activiteitenstrip

De activiteitenstrip zal het imago van dit deel van Ledeberg aanzienlijk optillen. Eens een desolate plaats van kaalslag wordt het nu dé ontmoetingsplaats. De ruimte is multifunctioneel en biedt een hele resem van (vooral) recreatieve voorzieningen aan: een buurtparkeerplaats (ook te gebruiken voor de polyvalente wijkhal), een polyvalente wijkhal met sportzaal en multifunctionele zaaltjes, overdekte sportvelden, een skatepiste...

Tijdens de evaluatie van de studie is beslist om het seniorenclubhuis te behouden en te renoveren. We bevelen echter aan om de terreininname voor auto's drastisch te beperken zodat het parkje maximaal kan uitgebouwd worden.

Er werd ook onderhandeld met dhr. en mevr. Verplancke, eigenaars van het huis palend aan het parkje. De stad kan instemmen met een voldoende brede toegang naar de achterliggende garage. De groendienst zal zelf instaan voor een degelijk groen scherm langs deze toegang, in overeenstemming met de aanplanting van het hele parkje. Gezien de grote inspanningen die de stad levert om Ledeberg op te waarderen, vraagt ze aan dhr. en mevr. Verplancke om een eind te maken aan de ontsierende reclameaffiches en om de zijgevel in de toekomst als een volwaardige gevel uit te werken.

sfeerbeeld van het parkje

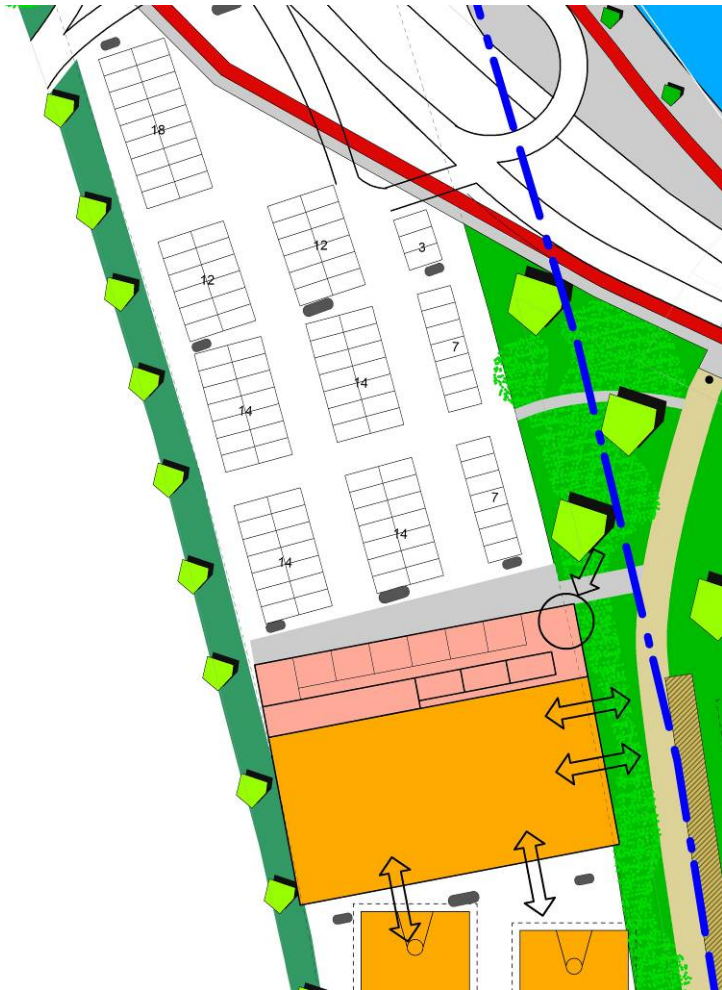
We hebben een grasveld voor ogen met bomen, afgezoomd door plantenstroken en doorsneden door een lang pad. (beelden: park in Basel, domein de Spoelbergh in Wespelaar, parc de Gerland in Lyon).



buurtparkeerplaats

De buurtparkeerplaats wordt strak en sober aangelegd (gekleurde asfalt? beeld Saint-Nazaire). Lichtmasten verlichten het dak van de fly-over met getemperd licht. Er is plaats voor ca. 115 wagens. De parkeerplaats doet dienst voor de bezoekers van wijksporthal en welzijnsknoop, voor de buurt, voor werknemers van welzijnsknoop en O.-L.-Vrouwcollege.

Het parkeerbedrijf onderzoekt hoe forenzenparkeren kan tegengegaan worden.



polyvalente wijkhal en sportvelden

Een ontsluiting van de hal op de hoek van parkeerplaats en parkpad zorgt voor een optimale bereikbaarheid (bezoekers met de wagen, voetgangers vanuit Centrumplein en heel Ledeberg). De multifunctionele zaaltjes kijken uit over de sportvelden zodat er sociale controle en interactie ontstaat.

Alle verharding en bebouwing komt onder de fly-over. De ontsluiting van de sportvelden gebeurt langs het parkpad.



simulatie



nu



later

inspiratiebronnen

De A8 snijdt het oude dorpscentrum van Zaanstad (Nederland) middendoor. Jarenlang was dit een verlaten plaats. Recent werd de onherbergzame strip onder de autosnelweg omgebouwd tot een nieuw dorpscentrum met een skate-piste, een graffiti free-zone, winkels, een vlinder aan de Zaan...



De Nordtangente in Basel verbindt het Franse en Duitse autowegennet. De nieuwe infrastructuur snijdt geruisloos door een achtergestelde buurt (de weg is met glazen zijwanden afgeschermd). Het bovendeck op de autostrade is een esplanade voor openbaar vervoer en langzaam verkeer: je hebt een adembenemend zicht op de oude stad. Op de begane grond is sportinfrastructuur uitgebouwd die bijdraagt tot de herwaardering van de buurt.





het Centrumplein

6.5. het Centrumplein

Het centrumplein is ontstaan door de sloop van oude bebouwing langs de Binnenweg. Eerst om een appartementsblok van sociale woningen op te trekken (zie topografische kaart van 1968), later om publiek domein te creëren in de dichtbebouwde buurt.

Het plein is dringend aan herinrichting toe: door intensief gebruik zijn de grasvlakken versleten, de bodem rond de speeltuigen staat vol plassen...

De knelpunten van het plein zijn gekend:

- Er is niet echt sprake van pleinwanden: door de inplanting van het appartementsgebouw is de noordelijke wand niet duidelijk afgebakend, de slordige achterkanten ontstaan door de kaalslag zijn nog steeds niet hersteld, de bijgebouwde garages dragen bij tot de slordige aanblik, de bijgebouwen van de wasserij staan er vervallen bij...
- De groenaanleg is te fragiel om de grote belasting te verdragen.
- Ondanks afzetplaatjes aan de binnenweg halen ongedisciplineerde automobilisten de zotste toeren uit om toch maar door te rijden (ze rijden trottoir en grasvelden over...).
- De schoolgevel is ook niet echt aantrekkelijk als pleinwand. Tijdens een eerste bespreking bevestigde de directie van het college overigens dat ze constructief wilden samenwerken bij de heraanleg van het plein.

Bij de opmaak van plannen voor de heraanleg zouden we volgende aanbevelingen willen doen:

- De parkeerplaats aan het appartementsgebouw is overgedimensioneerd. Herleiden tot juiste dimensies maakt ruimte vrij voor een stevige aanplanting rond het gebouw. Deze beplanting kan een betere overgang bewerkstelligen tussen publiek domein en appartementsgebouw en deze pleinzijde beter begrenzen.
- De toegangsweg naar de achtertuinen van de Ledebergstraat gebeurt (zoals nu) in het verlengde van de parking. In de ruimte tussen weg en tuinmuren (of garagetoegangen) komt een stevige groenscherm die de onafgewerkte en chaotische tuinmuren aan het oog onttrekt. Met de aangelanden worden goede afspraken gemaakt over de aanleg en de onderhoud van de toegangspaden naar de individuele tuinen (sommige eigenaars beschouwen deze groenstrook nu als hun eigendom).
- Het leegstaande pand (oude wasserij) wordt volledig opgeruimd zodat de hoek van het plein een nette afwerking krijgt. In het ontwerp van de plaatsvervangende nieuwbouw wordt voorzien in een passage van Ledebergstraat en Centrumplein.
- Voornoemd pand, alsook een pand achter de welzijnsknoop (zie rode aanduiding op plan hiernaast) kunnen de woongelegenheden lokaliseren die voortvloeien uit het voorkooprecht.
- Het ongeoorloofde doorgaande verkeer langs de Binnenweg dient met sterke middelen afgedwongen te worden (schanskorven, hoge boordstenen in trapvorm...). Tijdens een onderhoud met het bestuur van het O.-L.-Vrouwcollege (12-02-2008) bleek dat het college geen toegang voor auto's nodig heeft langs het centrumplein. De toegankelijkheid van het college vanuit het Centrumplein zal in ieder geval zorgvuldig onderzocht worden tijdens de opmaak van de herinrichtingsplannen
- De structuur van de kleine woningen aan de Binnenweg maakt het moeilijk om individuele fietsstallingen te realiseren. De parkeerplaats aan de Binnenweg wordt uitgebreid met overdekte fietsstallingen voor deze bewoners.
- Het plein wordt als één geheel aangelegd van aan de collegegevel tot aan de garageweg.



van spoor tot Botermarkt:
één bouwlaag met dakkapel, twee bouwlagen, drie bouwlagen, drie bouwlagen met een fors uitgevallen dakkapel...



Botermarkt:
vooral de zuidwand vertoont nog authentieke fragmenten

6.6. gevelwanden

Tot slot nog enkele bedenkingen over de gevelwanden.

Door de jaren heen is er in heel Vlaanderen een sluipende schaalvergroting aan de gang. Op zich is daar niets op tegen als we ons maar bewust zijn van het fenomeen: de vraag naar compacte woningen voor kleinere huishoudens krijgt hiermee een antwoord, en dat binnen de bestaande kernen.

Anderzijds kan een dergelijke evolutie wel het bestaande waardevolle kleinschalige weefsel in verdrukking brengen. We hebben dit willen aantonen met de uitvoerige behandeling van de locatie aan de kop van de Eggermontstraat (hoofdstuk 6.2.).

Ter hoogte van de welzijnsknoop pleitten we wel degelijk voor een schaalvergroting. Ledeberg gaat hier als het ware de confrontatie aan met de fly-over. De grootschalige infrastructuur en de open ruimte eronder verdragen wel degelijk een stevig gevelfront. Een opvallend en stevig gebouw wordt een baken voor de zinvolle concentratie van recreatieve en sociale voorzieningen op die plek.

Voor het stuk Hundelgemsesteenweg tussen spoorweg en Botermarkt laten we ons leiden door volgende bedenkingen:

- Wegens het drukke verkeer kan de steenweg moeilijk een riante woonplaats genoemd worden. Wanneer we de 45° enveloppe uitzetten in de dwarsdoorsnede, dan zien we dat de trottoirs nog ruim licht en zon krijgen. Dit is zeker een pluspunt, gezien de overige geringe kwaliteit van de steenweg. Het komt ons dus voor dat een systematische verhoging van het aantal bouwlagen niet gewenst is.
- In bedoeld tracé zien we een geleidelijke ophoging van oorspronkelijk één bouwlaag naar twee en drie bouwlagen, met af en toe een forse dakkapel als vierde bouwlaag. In die optiek lijkt de recente nieuwbouw van de proxy-Delhaize wel een redelijk richtgabariet te vertonen.

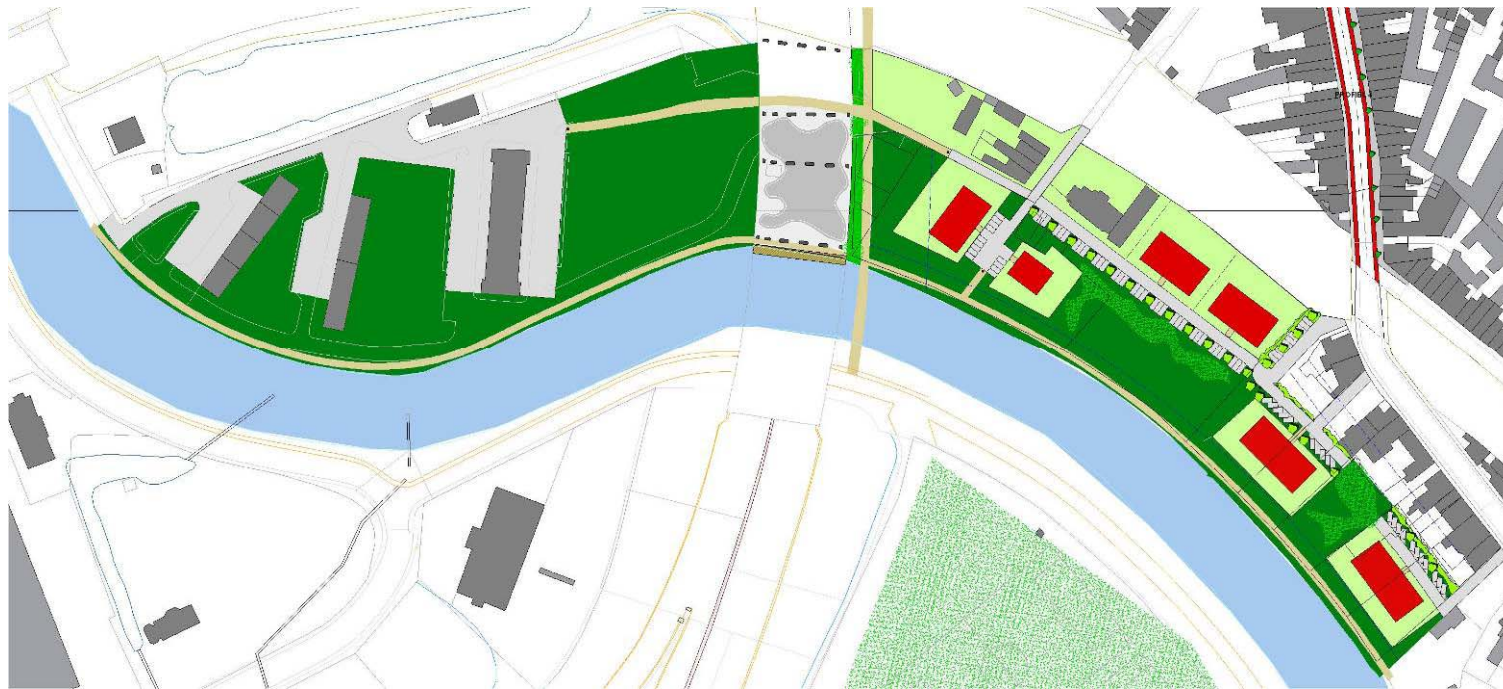
De Botermarkt zelf wekt tegenstrijdige gevoelens op:

- Vooral de zuidwand vertoont nog een vrij homogeen en pittoresk eindnegentiende-eeuws beeld. Had men enige zorgvuldigheid vertoont bij de inrichting van winkelpuien op de begane grond en bij renovatiewerken aan de gevels (reclames, schilderwerken, herstellingen van daken en kroonlijsten), dan was hier nog een fraai fragment te zijn van het oorspronkelijke Ledenberg. Misschien zou overleg en samenwerking met de eigenaars rond de Botermarkt resultaat kunnen opleveren. De heraanleg van de Botermarkt zal zeker gepaard moeten gaan met intensief overleg in verband met overlast en hinder veroorzaakt door de werken: dit zou dé aanleiding kunnen zijn om een participatief herwaarderingsproject op te zetten.

Anderzijds is het de vraag of de negentiende-eeuwse restanten wel waardevol genoeg zijn voor zo'n behoudsgezinde aanpak. De ruimte verdraagt gemakkelijk gevelwanden met vier bouwlagen: zelfs met deze hoogte blijft de ruimte voldoende bezond. Een kwalitatieve hedendaagse invulling zou dan ook bijdragen tot de imago-verbetering van de plaats.



RUP



alternatieven

6.7. RUP Bellevue

Dit onderzoek was terloops ook aanleiding om het recent vastgestelde RUP Bellevue te evalueren. Wellicht zijn er enkele bijsturingen noodzakelijk om de resultaten van deze studie te kunnen implementeren.

De inplanting van het parkeergebouw aan de toegangspoort Eggermontstraat voldoet zeker aan de geest van het RUP. Voor de ontwikkeling van de activiteitenstrip echter zal een beperkte bijsturing van de voorschriften noodzakelijk zijn.

Onze bedenkingen over de gevelwanden kunnen ook aanleiding geven tot kleine bijsturingen in desbetreffende voorschriften.

Het is vooral langs de Scheldeboorden dat de belangrijkste knelpunten opduiken:

- De voorgestelde bouwvolumes aan de Frans De Mildreef zijn gelegen ter plekke van twee nog actieve bedrijven (een deurenfabrikant en een steenkapperij). Beide bedrijven hebben echter totaal verschillende toekomstperspectieven. De voorgestelde bouwvolumes kunnen alleen maar ontwikkeld worden wanneer beide eigendommen gelijktijdig beschikbaar zijn. Het verdient aanbeveling om dit bij te sturen en bouwvolumes te voorzien die op ieder bedrijfsterrein afzonderlijk kunnen ingeplant worden. Zoniet zal een mogelijke (zelfs gedeeltelijke) ontwikkeling nog decennia lang geblokkeerd blijven door het actieve bedrijf.
- De tunnel aan Frans De Mildreef is te klein voor brandweer- en vuilniswagens. Daarom is het tracé van de dreef in het RUP parallel met de Schelde doorgetrokken tot aan de Hundelgemsesteenweg. Dit houdt echter een risico van sluipverkeer in bij overbelasting van de Hundelgemsesteenweg. In hoofdstuk 4.2. hebben we geargumenteed dat dit geen wenselijke ontwikkeling is. We adviseren dan ook om de nodige maatregelen in te bouwen die alleen zwaar dienstverkeer doorlaten en ieder sluipverkeer onmogelijk maken (vrachtwagensluis, zinkpalen...).
- De Frans De Mildreef is een interessante schakel in het groene netwerk (zie hoofdstuk 4.3.). Het verdient dan ook aanbeveling om een voetgangerstracé in het verlengde van de dreef door te trekken tot aan de Scheldeboorden. Deze suggestie kan samen gezien worden met de hierboven gesuggereerde inplanting van bouwvolumes ter hoogte van de bedrijven.
- De voorstellen van een groene netwerk en van de activiteitenstrip werpen ook een andere kijk op de voetgangers- en fietsbrug over de Schelde (naar de oefenvoetbalvelden aan de overkant). Deze brug kan best gebouwd worden in het verlengde van het parkpad (parallel met de fly-over).
- We hebben ook een mogelijke alternatieve invulling uitgewerkt aan het zuidelijke uiteinde van het RUP. Het komt ons voor dat er hier nog interessante bouw mogelijkheden zijn.
- Heel algemeen stellen we voor om volgende voorwaarde te respecteren aan de Scheldekant:
 - minimale publieke groene strook van 12 meter;
 - bewonersparkeren zoveel mogelijk ondergronds;
 - minstens 1 bezoekersparkeerplaats per 3 woningen;
 - aanvullende parkeerplaatsen ter vervanging van verloren plaatsen in het zuidelijke stuk van de Hundelgemsesteenweg.



2012: officiële inhuldiging van de nieuw aangelegde Botermarkt