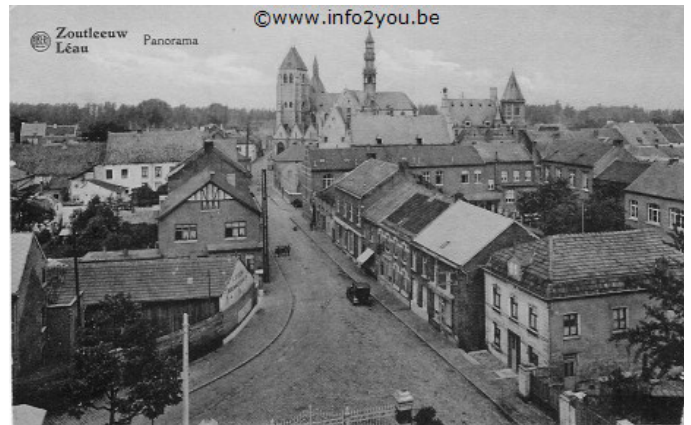


ZOUTLEEUW

Met dit beleidskader voor Zoutleeuw zetten we de krijtlijnen uit voor een leefbare toekomst van centrum Zoutleeuw. Deze bundel werd gemaakt in het kader van het project Leefbare Dorpen Getestreek, een onderdeel van het Strategisch Project Getestreek in opdracht van de provincie Vlaams-Brabant en de gemeenten Geetbets, Hoegaarden, Landen, Linter, Tienen en Zoutleeuw.

Zicht op centrum Zoutleeuw (kerkeninvlaanderen.be)




Luchtfoto 1944 (bron: NARA © UGent, Vakgroep Archeologie)

1. LEZING

Zoutleeuw is een goed uitgeruste stad vlak aan de Kleine Gete en nabij het Vinne. De historische stad is uitgegroeid tot een zeer dichts weefsel met smalle straten, waar vaak nog voorrang wordt gegeven aan doorgaand autoverkeer, zodat voetpaden en fietsvriendelijke infrastructuur een uitdaging zijn. De fietswielweg bevindt zich vlakbij, waar in de toekomst

Zoutleeuw

beter op aangetakt kan worden. Rond de stad vinden we kwalitatieve groenruimten, waarin ook de meeste voorzieningen gelegen zijn. Het ontwikkelen van de vestengordel, met een netwerk van trage wegen die op het historische weefsel en het Vinne aansluiten, is voor Zoutleeuw de meest prioritaire opgave.

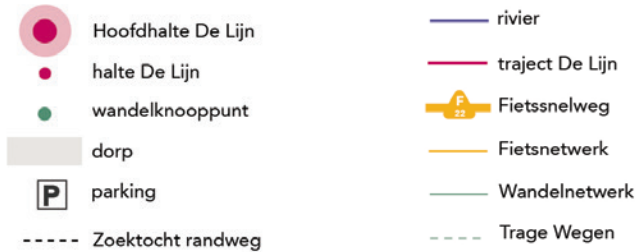
2 x 2 km 



Zoutleeuw > "Zout" + 'Hlaiwa' (= "bij de grafheuvels" <Germaans)

De stad als voorzieningenpool aan de fietssnelweg met enkele doorgaande verkeersroutes

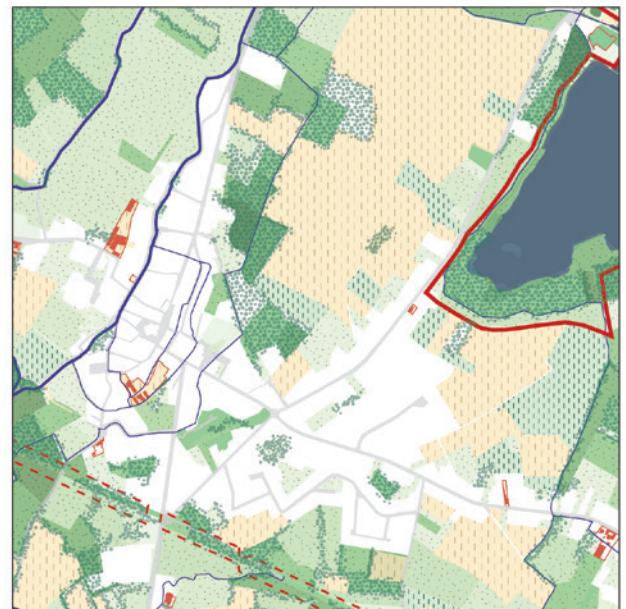
Zoutleeuw is een goed uitgeruste voorzieningenpool, beperkt toegankelijk via lokale wegen naar kleinere omliggende dorpen. In het zuiden takt de stad aan op de F21 tussen Sint-Truiden en Drieslinter, en een groot wandelnetwerk op het provinciaal domein en natuurgebied Het Vinne. Er is eerder onderzoek gedaan naar het maken van een randweg, om doorgaand verkeer door het centrum te verminderen.



2 x 2 km

Een schakel tussen het Vinne en de vallei van de Kleine Gete

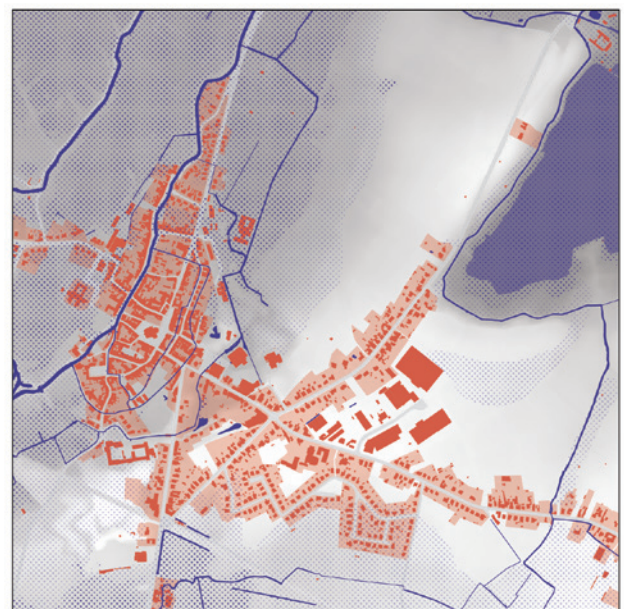
De historische stad ligt te midden van de Kleine Gete vallei, terwijl de meer recente delen van de stad richting het Vinne zijn ontwikkeld, een oorspronkelijk natuurlijke waterplas doorweven met een netwerk van Vinnepaden en een rijke fauna en flora. Ook vlak aan de rand van de stad vinden we heel wat kwalitatieve groenruimten die deel uit maken van het voormalige vestenlandschap.



2 x 2 km

Valleistad aan de Kleine Gete

De historische stad van Zoutleeuw ontstond in overstroombare delen van de Kleine Gete vallei, wat de mogelijkheid gaf om inundatiegebieden (= open weiland om te laten overstromen) in te zetten ter verdediging van de stad, die een belangrijk knooppunt was op de handelsroute tussen Brugge en Keulen. Later zien we de uitbreidingen in het oosten en de verlinting langs de invalswegen ontstaan.




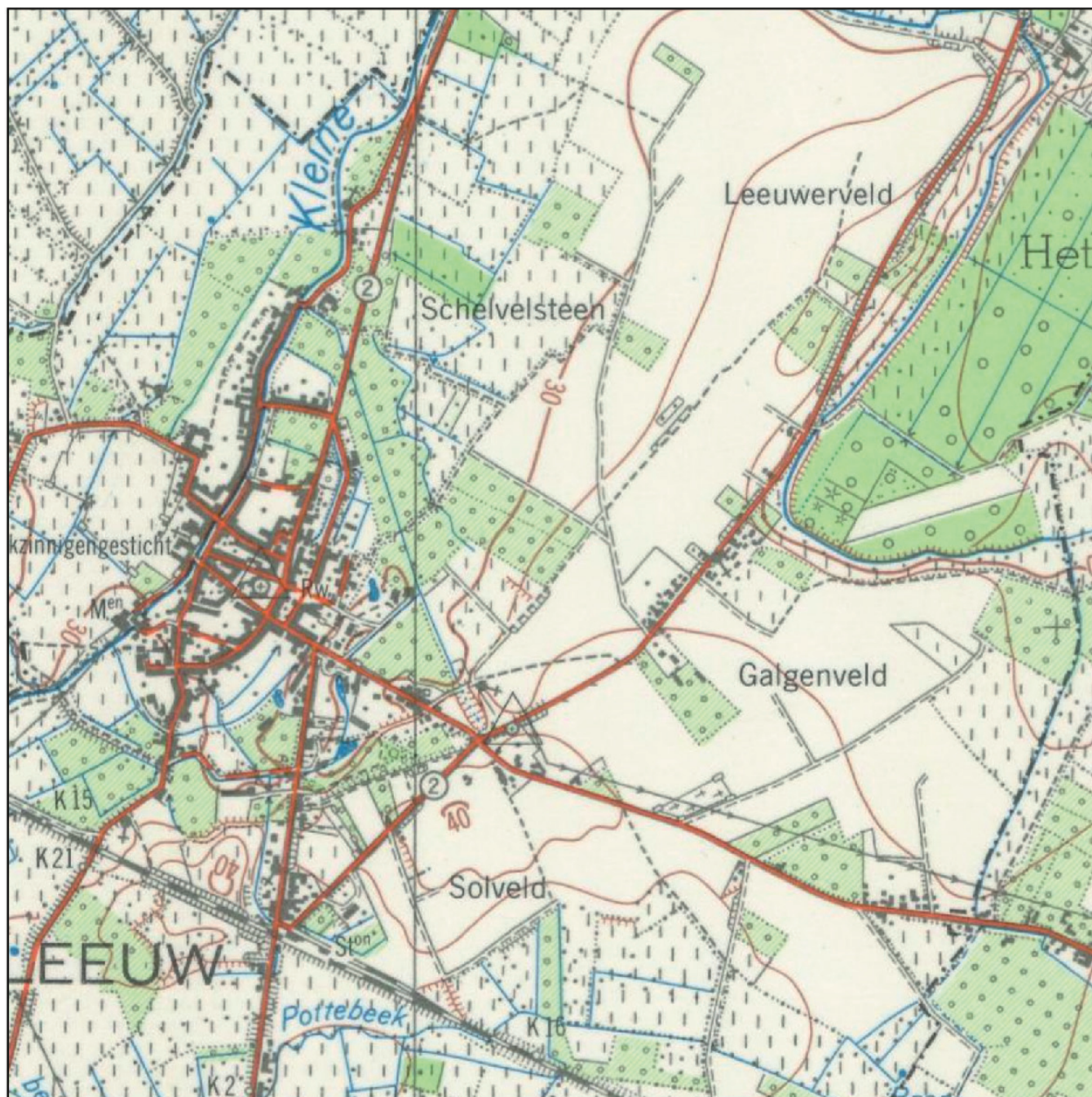
2 x 2 km

Met het verdwijnen van de omwallingen, en het aanleggen van nieuwe wegen, ook via de andere oever van de Kleine Gete, groeide Zoutleeuw steeds meer volgens de steenwegen en richting de nieuwe spoorweg in het zuiden. Op de topografische kaart is zeer sterk te zien

hoe het historische centrum omgeven is met een groene vestengordel. De ontwikkeling van lokaal bedrijventerrein Lewa richting Het Vinne, en de verkaveling op het hoger gelegen Solveld, zijn op onderstaande kaart nog niet te zien.

Topografische kaart Ministerie Openbare Werken en Wederopbouw (1957 - 1958)

2 x 2 km 




bron: cartesius.be

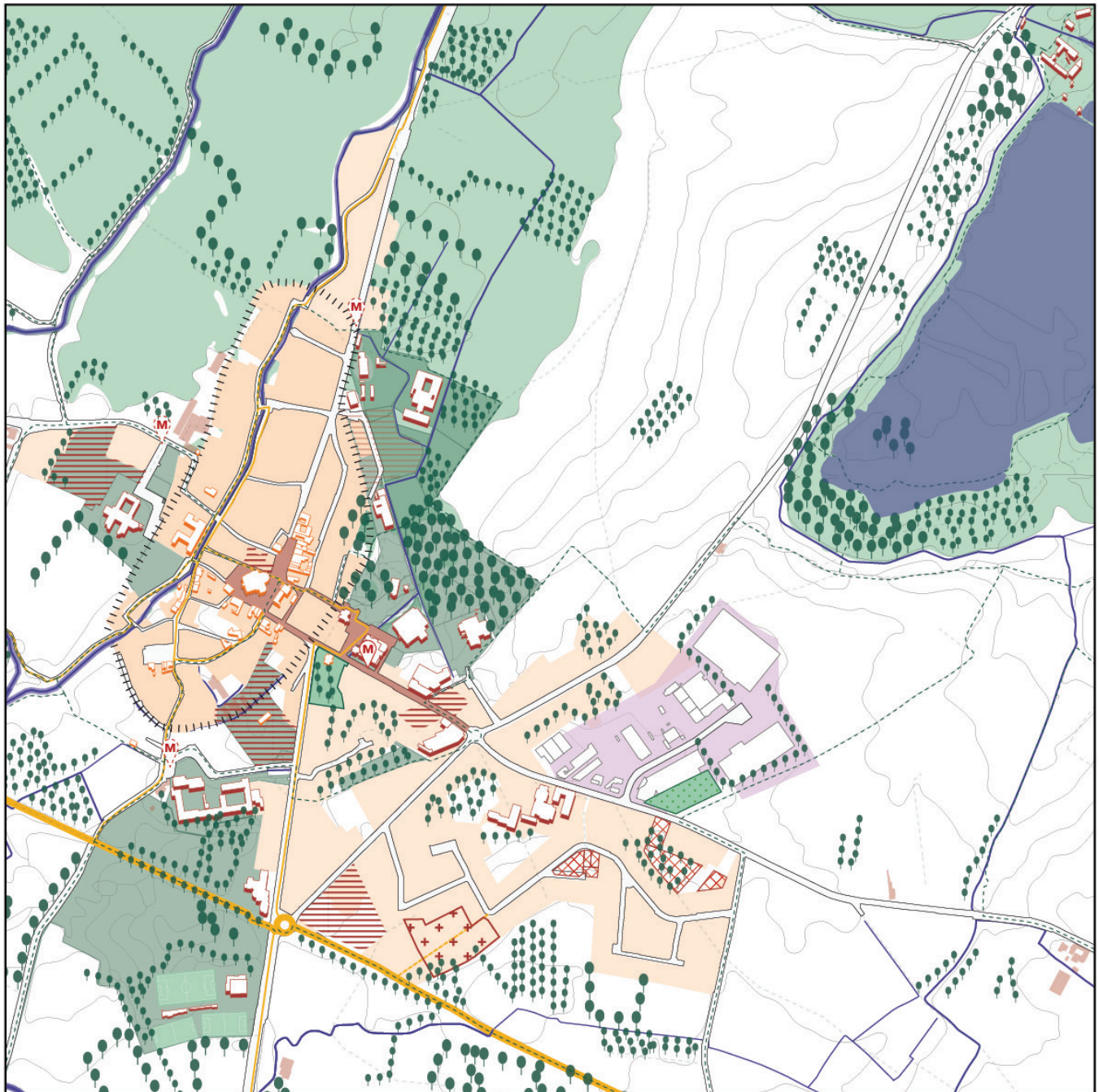
3. OPGAVES VOOR ZOUTLEEUW

We vatten de opgaven voor Zoutleeuw samen in een kaart. Hierbij verzoenen we landschappelijke opgaven (waterveiligheid, recreatie, ecologische waarde...) met de noodzakelijke verbindingen voor zacht verkeer; een heldere mobiliteitsstructuur en een ontwikkelingspotentieel. In allerlei

planningstrajecten is Zoutleeuw reeds bezig haar visie op ontwikkeling van de stad uit te zetten (SWOP+, Ruim Baan, BKP,...). Zoutleeuw wordt aangeduid als landelijk kerndorp, maar haar uitgebreid voorzieningenaanbod en stedelijk karakter plaatsen Zoutleeuw in een hogere verdichtingscategorie (20-75 wo/ha).

Opgavekaart

2 x 2 km 



- | | | | | |
|-----------------|-------------------------|------------------------|--|-------------------------------|
| Bushalte | Belangrijke groenzones | Landbouwinfrastructuur | Verdichtingslocatie | Winkels en diensten |
| Dorpspoort | Strategische groenzones | Beeldbepalend gebouw | Woonuitbreidingsgebied niet aansnijden | Onderwijs |
| Fietsverbinding | Kerkhof | Dorpscentrum/dorpskerf | Woonuitbreidingsgebied potentieel aan te snijden | Gezondheid en zorg |
| Wandelnetwerk | Waterlichaam | Linten | Strategische ontwikkelzone | Ontspanning, sport en cultuur |
| Trage wegen | Watersysteem | Dorpskern | Onbebouwd perceel | Mobipunt |
| Doortochtstraat | Klimaatstraat | | | Liftpaal |
| Woonstraat | Straatvergroening | | | |

MOBILITEIT

A. Fiets- en wandelgedrag versterken door bestaande infrastructuur te verbeteren

- Fietsverbindingen aanleggen naar de IJzerenweg, meer bepaald een fietszone tussen IJzerenweg en scholen
- Laagdynamische straten binnen stadskern herinrichten en ruimte voor voetgangers creëren

B. Autoluw dorpshart creëren en doortocht door het centrum vertragen (zie BKP)

- Heraanleg stadshart om het historische centrum aan het administratieve centrum te koppelen
- Doorgaand verkeer langs Grote Markt vertragen en bemoeilijken
- Aanleg van verkeersvertragende poorten bij het binnenkomen van de stad
- Liftpaal en mobipunt voorzien aan het administratief hart
- Trage-wegen-netwerk ontwikkelen als alternatieve routes doorheen het stadshart, die aantakken op de vestengordel

LANDSCHAP EN KLIMAAT

C. Vestengordel ontwikkelen

- Trage wegen uitbouwen en verweven met de stadskern en verbinden met het Vinnepad
- Strategische groenzones ontwikkelen met waterbufferingscapaciteit
- Groenzones landschappelijk verbinden en mee gebruiken als speel- en beleefnetwerk
- Herwaardering en afkoppeling van de stadsgrachten

D. Relatie van Zoutleeuw met het landschap en de vallei versterken

- Groene vingers doorheen het stadshart ontwikkelen en verbinden met de vestengordel
- Vinnepad uitbouwen om een recreatieve zachte route tussen Zoutleeuw en het Vinne te voorzien
- Bestaande parktuinen in de stadskern zo veel mogelijk vrijwaren van nieuwe bebouwing

E. Ontharding en vergroening van de openbare ruimte in de stadskern voor meer waterinfiltratie

- Klimaatstraten ontwikkelen op de Schipstraat/ Prof. E. Vlieberghstraat/ R. Verdeyenstraat/ Sint-Truidensestraat
- Ontharden Grote Markt, Groenplaats en Aen den Hoorn

BOUWEN IN HET DORP

F. Behouden en beschermen van de bestaande beeldkwaliteit en karakter van de wijken en stadshart

- Historische stadshart transformeren met aandacht voor beeldkwaliteit
- Wijktransformaties Molenveld met beperkte verdichting met behoud van het tuinwijkkarakter

G. Strategische locaties voor ontwikkeling aanduiden

- Bethaniënsite ontwikkelen als een groene insteek tussen het stadshart en de vestengordel
- Strategische verdichtingsprojecten in de vestengordel
- WUG Solveld aansnijden om andere woontypologieën te initiëren
- Kernversterking aan de Sint-Truidensesteenweg

H. Zonevreemde woningen hebben een aantal wettelijke basisrechten maar kunnen niet verder ontwikkeld worden, zeker indien ze de open ruimte sterk verstoren

- In de woonlinten buiten de stadskern zetten we in op ontharding

VERBONDEN DORPEN

I. Inzetten op verschillende voorzieningestructuren

- Zorgvoorzieningen en scholen uitbouwen in de vestengordels
- Inzetten op horeca in autoluw stadshart, handel en diensten op de Sint-Truidensesteenweg
- Uitbreiding sportvoorzieningen met zwembad ontwikkelen om stedelijk weefsel te versterken en dynamiek te verhogen
- Mobipunt en liftpaal voorzien aan het administratief hart

J. Inzetten op toerisme-accommodatie


- Citadel uitbouwen als recreatieve poort naast fietsnelweg
- Meerdagstoerisme-accommodatie uitbouwen met diverse verblijfmogelijkheden

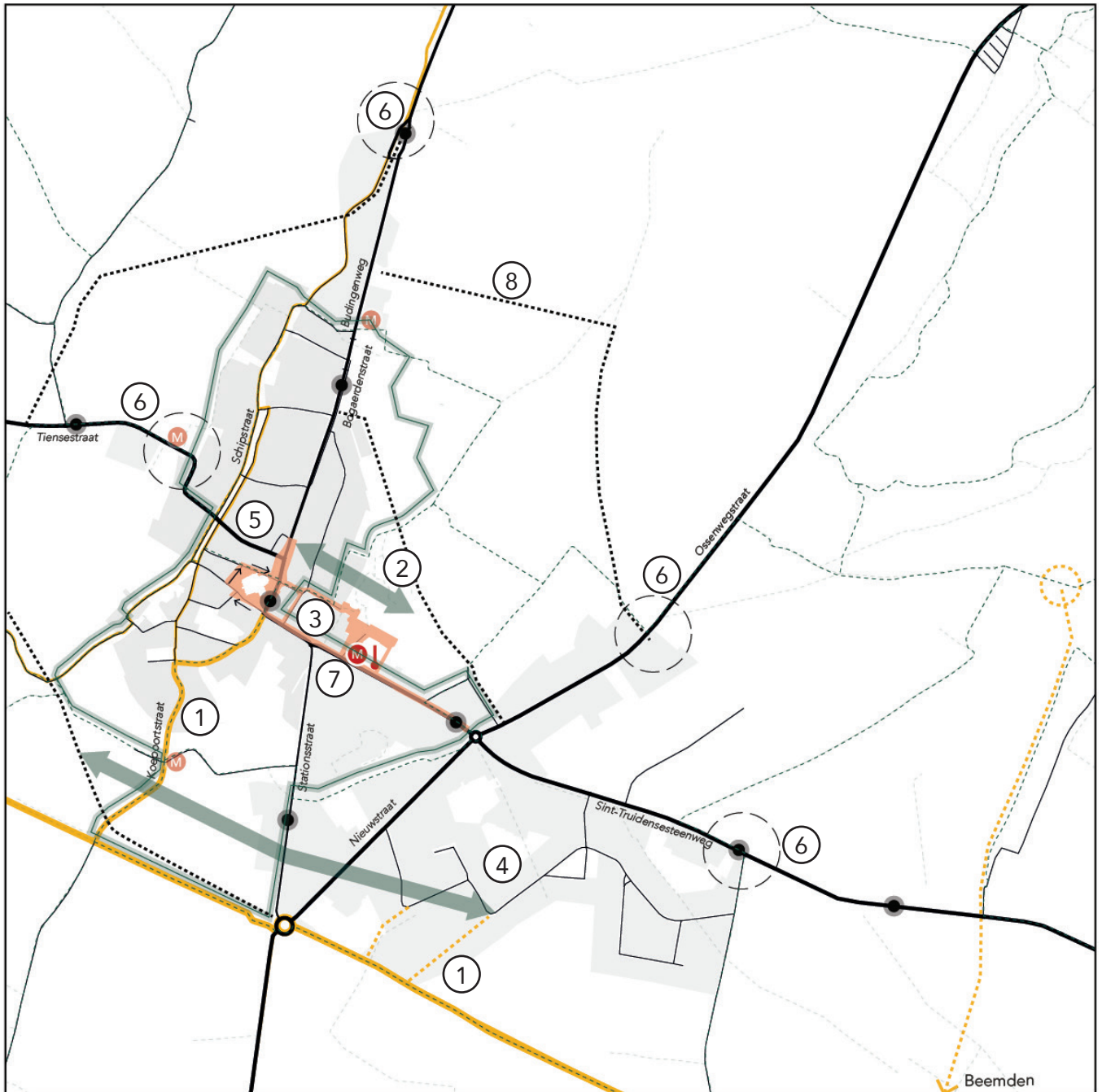
3.1 ZOUTLEEUW WANDEL- EN FIETSVRIENDELIJK MAKEN

In 2008 werd er een mobiliteitsplan opgesteld, waarbij naar een autoluwe stadskern werd gestreefd. Een belangrijke opgave is om met doorstromend verkeer om te gaan richting Linter. Een éénrichtingslus werd voorgesteld rond de kerk om doorstroom te verminderen. Daarnaast is ook een heraanleg van de dienstenas van Groenplaats tot Aan den Hoorn nodig. Meer

plaats moet aan voetgangers gegeven worden en de rol van de fietser kan een centrale plaats krijgen in de toekomstige heraanleg van straten. Daarnaast wordt er gezocht naar een duidelijke fietsverbinding naar de IJzerenweg. Ook het uitbouwen van een trage-wegen-netwerk in de stad en de vesten naar het Vinne, is een belangrijke opgave voor Zoutleeuw.

Mobiliteitsopgavekaart

2 x 2 km 



 Bushalte	 Belangrijke groenzones	 Landbouwinfrastructuur	 Verdichtingslocatie	 Winkels en diensten
 Dorpspoort	 Strategische groenzones	 Beeldbepalend gebouw	 Woonuitbreidingsgebied niet aansnijden	 Onderwijs
 Fietsverbinding	 Kerkhof	 Dorpscentrum/dorpserf	 Woonuitbreidingsgebied potentieel aan te snijden	 Gezondheid en zorg
 Wandelnetwerk	 Waterlichaam	 Linten	 Strategische ontwikkelzone	 Ontspanning, sport en cultuur
 Trage wegen	 Watersysteem	 Dorpskern	 Onbebouwd perceel	 Mobipunt
 Doortochtstraat	 Klimaatstraat			 Liftpaal
 Woonstraat	 Straatvergroening			

1 **Centrumstraten en de fietsverbinding naar de IJzerenweg aanleggen naar fietszone**

Er is de ambitie van Zoutleeuw in de binnenstad een fietszone in werking te stellen (zie parkeerplan "Ruim Baan"). Hierin zijn enkele straten prioritair: de Koepoortstraat als hoofdverbinding van het centrum naar de fietssnelweg via het Sint-Leonardus instituut, waarbij ook de scholentoeegangen in het centrum worden geïntegreerd. Zo kan er ook geanticipeerd worden op de toekomstige groepering van de Korzo-scholen. Daarnaast zijn de Ridderstraat, Begijnhofstraat en Schipstraat mogelijks strategische fietsverbindingen. Ook via de Solveldwijk kan een directe verbinding worden gemaakt.



Onvriendelijke wegprofielen voor fietsers en voetgangers in de binnenstad

2 **Trage-wegen-netwerk ontwikkelen als alternatieve routes doorheen het stadshart, die aantakken op de vestengordel**

Om een veilig alternatief te bieden en om de walkability in de stad te vergroten, moet een dens netwerk van voetpaden en doorsteken worden ontwikkeld, die het stadshart met de vestengordel en belangrijke plekken en voorzieningen verbinden. Nieuwe trage wegen parallel aan het stadshart moeten het nieuwere stadsdeel met de vesten en het historische hart verbinden.



Versteend stadshart met veel stilstaand blik

3 **Heraanleg stadshart om het historische centrum aan het administratieve centrum te koppelen**

Door een herkenbare heraanleg van de Grote Markt tot Aen Den Hoorn en langs de Vincent Betsstraat en Sint-Truidensestraat, wordt de historische stadsstructuur in de kijker gezet en draagt het bij aan het verbeteren van de beeldkwaliteit. Hierbij wordt doorgaand verkeer door het stadshart ontmoedigd door bovendien snelheidsmaatregelen te nemen.

4 **Laagdynamische straten binnen stadskern herinrichten met ruimte voor voetgangers**

Alle straten in Zoutleeuw die geen doortochtstraten zijn, moeten laagdynamische woonstraten blijven met gemengd verkeer. Er moet prioriteit gegeven worden aan goede voetpaden en de rol van de fietser moet bij nieuwe heraanleg een centrale vraag zijn. In laagdynamische dorpsstraten hoeft er geen strikte scheiding te zijn van de verkeersstromen. Waar straten te smal zijn om voetpaden aan te leggen, wordt een dorps erf aangelegd, waar voetgangers op de weg lopen.

5 **Doorgaand verkeer langs Grote Markt vertragen en bemoeilijken**

In het mobiliteitsplan wordt een éénrichtingslus rond de Sint-Leonarduskerk voorzien, met doorgaand verkeer langs de Grote Markt. Er moeten grondige snelheidsmaatregelen genomen worden om autoverkeer doorheen het centrum te vertragen. We zijn niet tegen de doorgaande route, die weinig alternatieven kent, maar zorgen er voor dat het een doortocht op maat van de centrumbewoners is. De buslijn en halte blijft behouden door het centrum.

6 **Aanleg van verkeersvertragende poorten bij het binnenkomen van de stad**

Om een sterke en compacte stadsstructuur te bekomen, kunnen poorten worden ontwikkeld in de vorm van wegversmallingen of welkomstbomen. Ze markeren de ingang en identiteit van de stad en introduceren een trager snelheidsregime. De poorten vallen samen met de afbakening van de stadskern.

7 **Liftpaal en mobipunt voorzien in het centrum**

Voorlopig staat er een mobipunt met deelwagens gepland aan de Truiderpoort (bij het administratief centrum). Het lijkt ons veiliger om eerst in te zetten op de goede werking van 1 mobipunt en later eventueel mobipunten aan de andere historische poorten van de stad te voorzien, aan de Vestenpoort, Diesterpoort en Citadelpoort.

8 **Wat met de randweg?**

Heel wat mobiliteitsgedragingen zullen in de komende jaren erg veranderen, waarbij we in Zoutleeuw nu en de komende jaren echt willen anticiperen op een fietscultuur en een automentaliteit willen afzwakken. Bijgevolg wijst het beleidskader ook in de richting van fietsinfrastructuur, en wordt een randweg voorlopig afgeraden. Indien er in de toekomst meer middelene beschikbaar worden hiervoor, moeten duidelijke keuzes gemaakt worden. Bij een randweg moet het centrum daadwerkelijk geknipt worden.

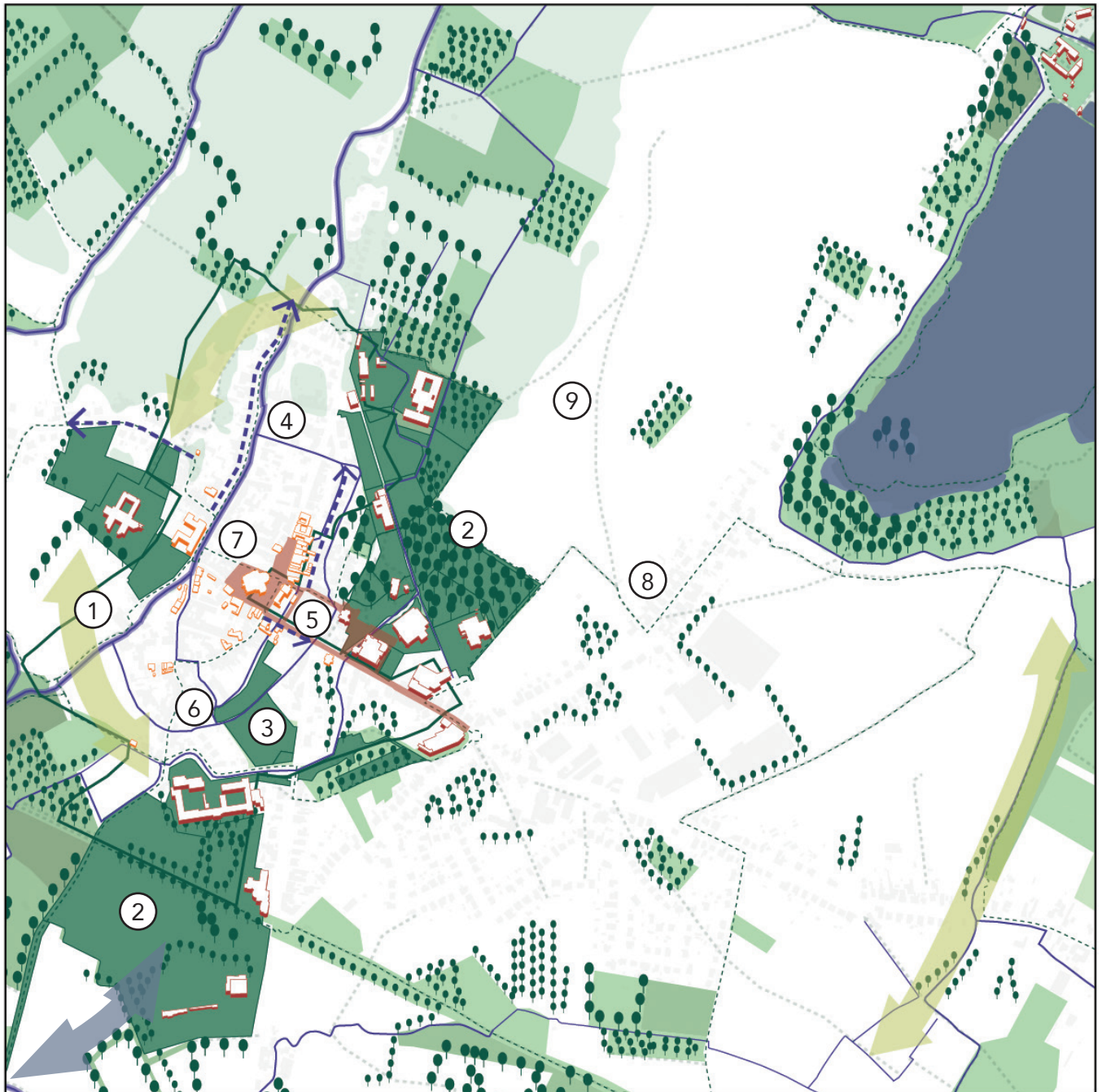
3.2 VESTENGORDEL ONTWIKKELEN

De vestengordel kan ontwikkeld worden als een groene ring rond het historische hart van Zoutleeuw, waar plaats is voor recreatieve ontmoetingsruimten, waterinfiltratie en -buffering en waar een sterk netwerk van trage wegen aantakt met het centrum en het Vinne.

Klimaatstraten kunnen worden ingericht om de afkoppeling van hemelwater te realiseren en verkoeling tot in de stad te laten doordringen. De ontharding en vergroening van de dienstenas is een mogelijk voorbeeld van zo een klimaatstraat.

Landschapsopgavekaart

2 x 2 km



- | | | | | |
|-----------------|-------------------------|------------------------|--|-------------------------------|
| Bushalte | Belangrijke groenzones | Landbouwinfrastructuur | Verdichtingslocatie | Winkels en diensten |
| Dorpspoort | Strategische groenzones | Beeldbepalend gebouw | Woonuitbreidingsgebied niet aansnijden | Onderwijs |
| Fietsverbinding | Kerkhof | Dorpscentrum/dorps erf | Woonuitbreidingsgebied potentieel aan te snijden | Gezondheid en zorg |
| Wandelnetwerk | Waterlichaam | Linten | Strategische ontwikkelzone | Ontspanning, sport en cultuur |
| Trage wegen | Watersysteem | Dorpskern | Onbebouwd perceel | Mobipunt |
| Doortochtstraat | Klimaatstraat | | | Liftpaal |
| Woonstraat | Straatvergroening | | | |

- 1 **Groenzones landschappelijk verbinden**
Naast het park aan de Ravelijn, zullen het Citadelpark en de OCMW site belangrijke schakels van de vestengordel worden. Om die schakels te verbinden, moet worden gezocht naar landschappelijke verbindingstructuren rond het centrum van Zoutleeuw. Bovendien worden deze plekken ingezet in een speel- en beleefnetwerk.



Groene ruimten aan de rand van de stad in de vestengordel

- 2 **Strategische groenzones ontwikkelen met waterbufferingscapaciteit (Den Bruel en Citadelpark)**

In de groene schakels van de vestengordel kunnen meekoppelkansen tussen waterpartners, dienstenpartners en landschaps- en/of landbouwpartners worden gerealiseerd. De vestengordel kan een watermachine worden waar waterbuffering en het bijhorende park bijdragen aan de klimaatuitdagingen: infiltratie en watertafel aanzuiveren heeft zowel voor mens als landbouw positieve gevolgen. Dit project kan samen met andere partners (waterbeheerders, VLM...) op poten gezet worden en de ontsluiting van het landschap voor zachte recreatie is een quick win.



Aanwezigheid van de Kleine Gete in de historische binnenstad

- 3 **Groene vingers doorheen het stadshart ontwikkelen en verbinden met de vestengordel**

Het ontwikkelen van de Bethaniasite, is een uitgelezen kans om het vestenlandschap te verbinden met het stadshart. Op deze site moet bijzondere aandacht besteed worden aan de groene ruimte en landschappelijke kwaliteit van de projectzone en de kwalitatieve wandelverbindingen.



Publieke ruimte versteend met veel stilstaand blik

- 4 **Klimaatstraten ontwikkelen op de Schipstraat/ Prof. E. Vlieberghstraat/ R. Verdeyenstraat/ Sint-Truidensestraat**

De afkoppeling van hemelwater in het centrum is een grote opgave voor Zoutleeuw. Naast de ontwikkeling van watergebieden in Den Bruel, kunnen bepaalde straten fungeren als watercollector om water te vertragen en eventueel te laten infiltreren. Bijkomend voordeel is een groener straatprofiel.

- 7 **Bestaande parktuinen in de stadskern zo veel mogelijk vrijwaren van nieuwe bebouwing**

Een aantal tuinen/parken kunnen groen blijven, door vrijwaren van bebouwing en toevoegen aan publiek domein in ruil voor verdichting. Dit kan eventueel geregeld worden met een RUP.

- 5 **Ontharden Grote Markt, Groenplaats en Aen den Hoorn**

Met de heraanleg van het centrum, moet er meer groen en doorlatende oppervlakken worden voorzien, die tegelijk bijdragen aan de beeldkwaliteit en aan de klimaatadaptatie. Prioritair moeten deze zones vergroend worden, op lange termijn moet er ook ingezet worden op ontharding.

- 8 **Vinnepad uitbouwen om een recreatieve zachte route tussen Zoutleeuw en het Vinne te voorzien**

Met de ontwikkeling van de Beemdenvinneroute, moet ook onderzocht worden hoe het centrum van Zoutleeuw een veiligere en aangename wandel- en/of fietsverbinding naar het Vinne kan realiseren.

- 6 **Herwaardering en afkoppeling van de stadsgrachten**

Waar technisch mogelijk, kunnen de grachten hersteld worden in open bedding. Ze fungeren als blauwe aders doorheen de stad.

- 9 **Trage-wegen-netwerk uitbouwen en versterken en verbinden met Het Vinne**

Naast een functioneel alternatief netwerk, kan het trage-wegen-netwerk ook voor recreatieve doeleinden worden ontwikkeld, aantakend op het centrum en verweven met omringende wandelnetwerk.

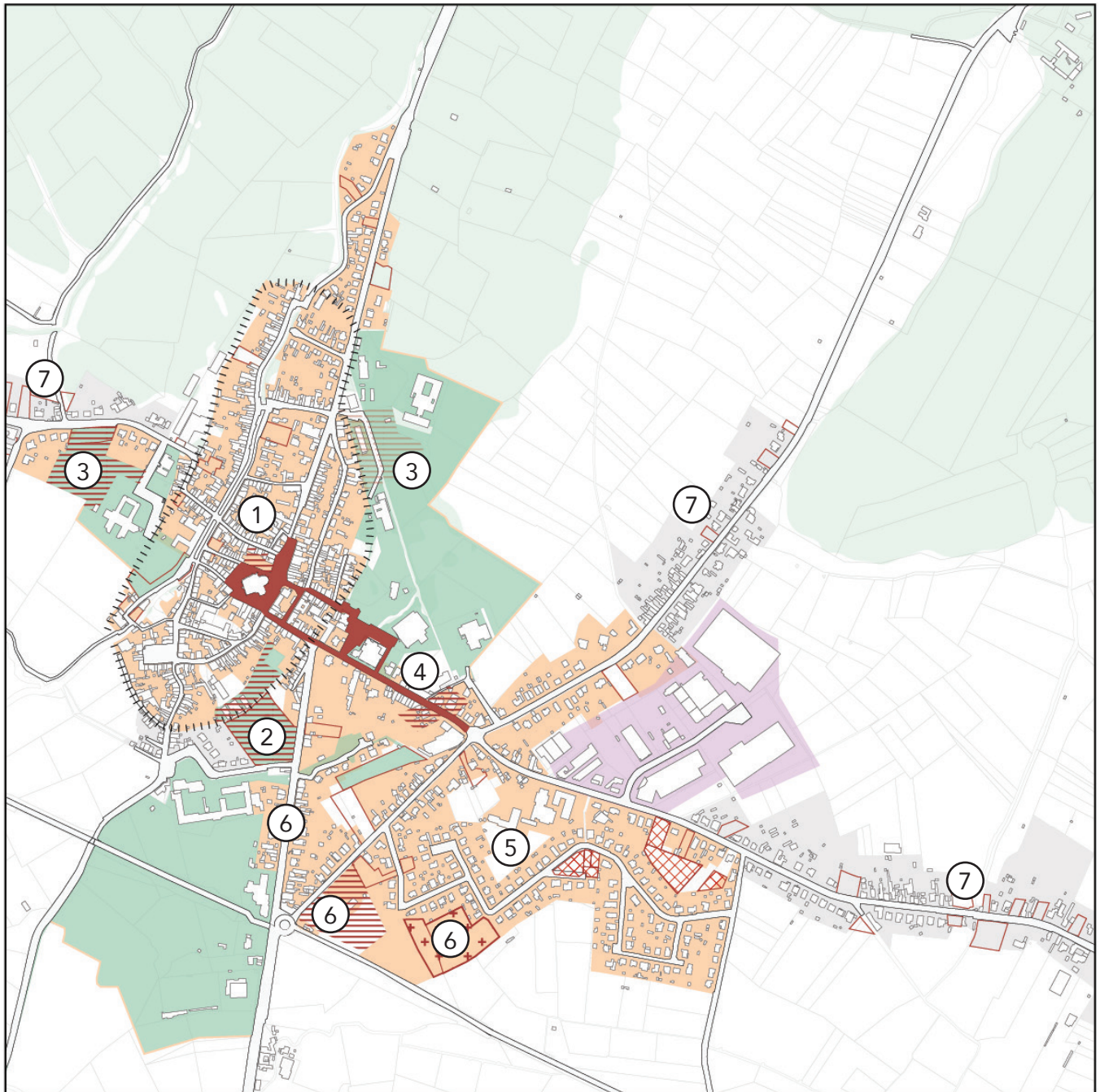
3.3 BOUWEN AAN EEN DUIDELIJKE STADSSTRUCTUUR

Zoutleeuw focust sterk op de uitbouw van de stadsstructuur met afgebakende zones voor ontwikkeling. Naast afbakening, moet ook worden ingezet op het behouden en bewaren van de huidige beeldkwaliteit van de stad, ontstaan door haar welvend verleden als compacte historische vestiging. De leefbaarheid in deze dense bouwblokken kan verbeterd

Bouwopgavekaart

worden door ontpittingstrategieën en transformatie van weinig kwalitatieve gebouwen. De verdichtingsopgave van Zoutleeuw kan beter worden opgevangen in de vestengordel en door transformatie van de Solveld wijk. Verdichting langs de steenweg is niet gewenst en moet op termijn uitgedoofd worden.

2 x 2 km



Bushalte	Belangrijke groenzones	Landbouwinfrastructuur	Verdichtingslocatie	Winkels en diensten
Dorpspoort	Strategische groenzones	Beeldbepalend gebouw	Woonuitbreidingsgebied niet aansnijden	Onderwijs
Fietsverbinding	Kerkhof	Dorpscentrum/dorpserf	Woonuitbreidingsgebied potentieel aan te snijden	Gezondheid en zorg
Wandelnetwerk	Waterlichaam	Linten	Strategische ontwikkelzone	Ontspanning, sport en cultuur
Trage wegen	Watersysteem	Dorpskern	Onbebouwd perceel	Mobipunt
Doortochtstraat	Klimaatstraat			Liftpaal
Woonstraat	Straatvergroening			

1 Historische stadshart transformeren met aandacht voor beeldkwaliteit en kleinschalige woningen behouden

Het stadshart van Zoutleeuw heeft al een zeer hoge dichtheid. Verdichting lijkt op de meest dense locaties niet aan de orde. Er moet hier ingezet worden op transformatiestrategieën die bijdragen aan een ontpitting van dense bouwblokken om de leefbaarheid in de binnenstad te verhogen (meer licht, lucht en plaats voor groen en waterinfiltratie). Enkele bouwblokken met een lagere densiteit in het noorden zijn potentieel ontvankelijke locaties voor strategische verdichtingsprojecten, maar steeds met grote zorg voor de beeldkwaliteit. Bestaande kleinschalige woningen in het hart worden zo veel mogelijk behouden en opgewaardeerd.

2 Bethaniasite ontwikkelen als een groene insteek tussen het stadshart en de vestengordel

Nieuwe ontwikkelingen moeten zorgen voor extra kwalitatieve doorsteken tussen de school en de Grote Markt en moeten voldoende groenruimten voorzien met waterinfiltratiezones. Deze site kan een voorbeeldproject zijn voor de stad om alternatieve verdichtingsprojecten aan te bieden. Een belangrijke randvoorwaarde voor ontwikkelingen is dat er moet gewerkt worden aan een compacte en alternatieve mobiliteitsoplossing, om de druk op de Ridderstraat en omgeving te beperken. Dit kan door in te zetten op fietsinfrastructuur en beperkte groepsparking.

3 Strategische verdichtingsprojecten in de vestengordel

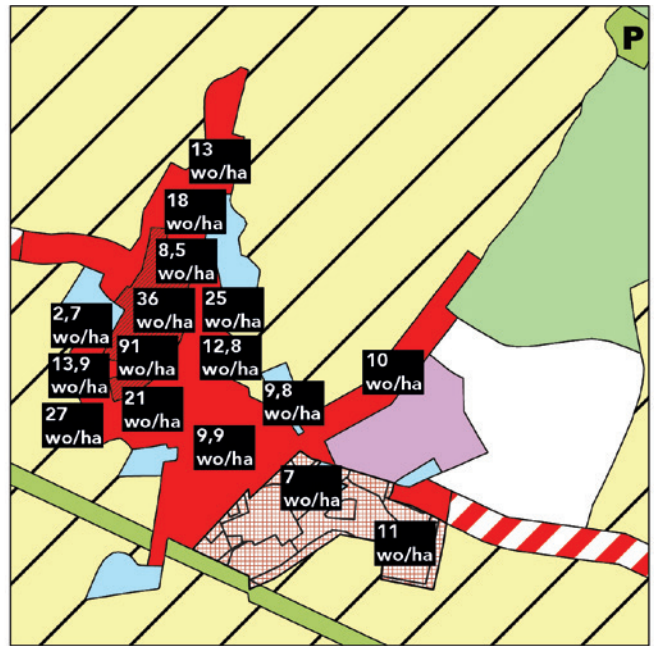
In de vestengordel bevinden zich strategische groene "parken" waarin anderssoortige verdichtingsprojecten kunnen gebeuren, zoals groepswoningen in de vorm van urban villa's met ruimte voor groen, wandelpaden, waterinfiltratie, ... Ontwikkeling moet steeds bijdragen aan het realiseren van de vestengordel.

4 Kernversterking aan de Sint-Truidensesteenweg

Ontwikkeling in de zone tussen Lewa en de Sint-Truidensestraat kan gebruikt worden als hefboom voor het versterken van de handels- en dienstenas met zichtrelaties naar de parktuinen/tuinwijk en naar het achterliggende landschap (zie ook studie Atelier Romain). Dit draagt bij aan het verkeerssluw maken van het centrum en zo veel mogelijk parkeervrij, met meer plaats voor groen, fietsenstallingen en wandelzones. Langs de rest van de Steenweg worden nieuwe ontwikkelingen zo veel mogelijk geweerd, om te verhinderen dat er een street canyon ontstaat en de mobiliteitsdruk verhoogt.

5 Wijktransformaties met beperkte verdichting en behoud van het tuinwijkkarakter

In de tuingebeden in het zuidoosten van het historische hart, kan de groei van Zoutleeuw met beperkte verdichtingsprojecten worden opgenomen. Hierbij moet het bestaande tuinwijkkarakter



Planologische bestemmingen met richtgetallen van huidige dichtheden (bron: geopunt.be; GIS data Provincie Vlaams-Brabant 2016)



Straatbeeld Vleesstraat (Google Streetview)

bewaard blijven. In plaats van het verderzetten van alleenstaande verkavelingswoningen, kunnen nieuwe groepswoningen met kleinere terreininname en meer collectieve tuinen bijdragen aan een verdichting.

6 WUG Solveld aansnijden om nieuwe woontypologieën in de wijk te initiëren

Het resterende WUG kan aangesneden worden als er woontypologieën volgens het bestaande tuinwijkkarakter worden aangeboden, als er veel ruimte is voor groen en waterinfiltratie en als er een fietsdoorsteek naar de fietssnelweg wordt gerealiseerd. De wijk mag niet ontwikkelen tot aan de fietssnelweg, om de groene buffer aantrekkelijk te houden voor fietsers en recreanten.

7 In de woonlinten buiten de dorpskern zetten we in op remmen van de groei en vergroening en ontharding van de omgeving

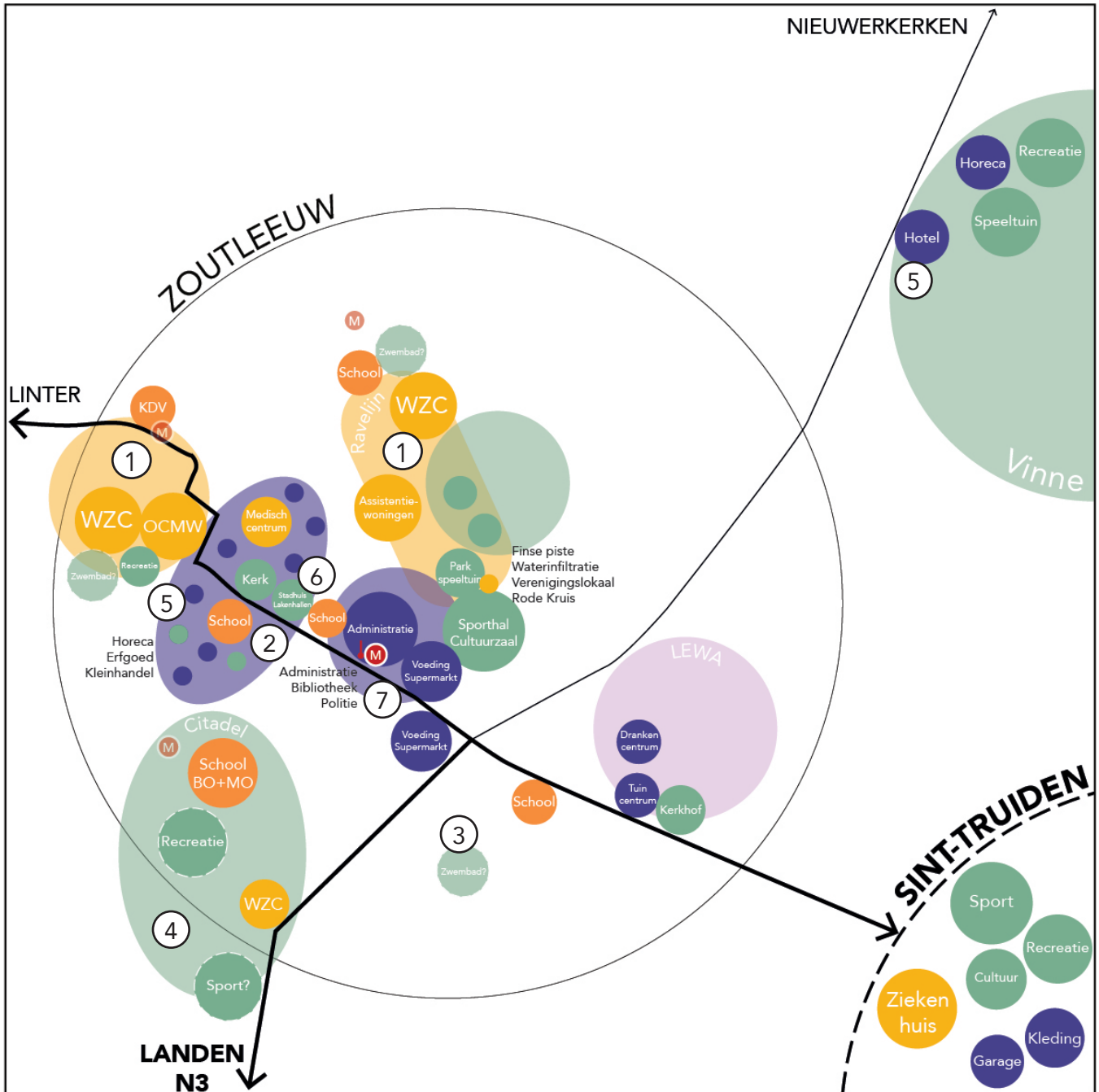
In de toekomst wordt niet meer ingezet op linten als plek voor bijkomende verdichting wegens hun grote auto-afhankelijkheid en impact op het landschap. In woongebied blijft 1 woning op 1 perceel op korte termijn mogelijk, in afwachting van ondersteunende middelen en instrumentarium van de hogere overheid.

3.4 INZETTEN OP VESTENGORDEL ALS VOORZIENINGENGORDEL

De vestengordel wordt naast een landschappelijke groene ring, ook een voorzieningengordel met diensten en recreatie. Daarnaast moet ingezet worden op het versterken van kleinhandel en horeca in de historische binnenstad.

De Citadel wordt een belangrijke schakel en ontvangstplek voor toerisme langs de fietssnelweg. Verder is er een belangrijke opgave om een divers aanbod aan toerismeverblijfsaccommodatie te voorzien.

Voorzieningenkaart



Bushalte	Belangrijke groenzones	Landbouwinfrastructuur	Verdichtingslocatie	Winkels en diensten
Dorpspoort	Strategische groenzones	Beeldbepalend gebouw	Woonuitbreidingsgebied niet aansnijden	Onderwijs
Fietsverbinding	Kerkhof	Dorpscentrum/dorpsorf	Woonuitbreidingsgebied potentieel aan te snijden	Gezondheid en zorg
Wandelnetwerk	Waterlichaam	Linten	Strategische ontwikkelzone	Ontspanning, sport en cultuur
Trage wegen	Watersysteem	Dorpskern	Onbebouwd perceel	Mobipunt
Doortochtstraat	Klimaatstraat			Liftpaal
Woonstraat	Straatvergroening			

1 Zorgvoorzieningen en scholen uitbouwen in de vestengordels

De vestengordel wordt een belangrijke bestemming voor de stad, door de uitrusting met verschillende diensten en voorzieningen.

2 Inzetten op horeca in autoluw stadshart

In het historische stadshart (zone rond Grote Markt en Groenplaats) moet nieuw leven ingeblazen worden bij de horeca door o.a. nieuwe terrassen. Handel en diensten worden gebundeld op de Steenweg.

3 Uitbreiding sportvoorzieningen met zwembad ontwikkelen om stedelijk weefsel te versterken en dynamiek te verhogen

De locatie van een nieuw zwembad mag geen nieuwe open ruimte aansnijden, maar moet op een locatie worden voorzien bij stedelijk weefsel. Dit kan in de buurt van de Solveldwijk, om de dynamiek er te verhogen, of nabij de bestaande sportvoorzieningen van de Passant. Andere zoekzones zijn aan Campus De Vesten of nabij de Ravelijn.

4 Citadel uitbouwen als recreatieve poort naast fietsnelweg

De Citadel kan ontwikkeld worden als een groen park als rustplek langs de fietsnelweg op bovenlokaal niveau en als recreatiezone voor de stad.

5 Meerdagstoerisme-accommodatie uitbouwen met diverse verblijfmogelijkheden

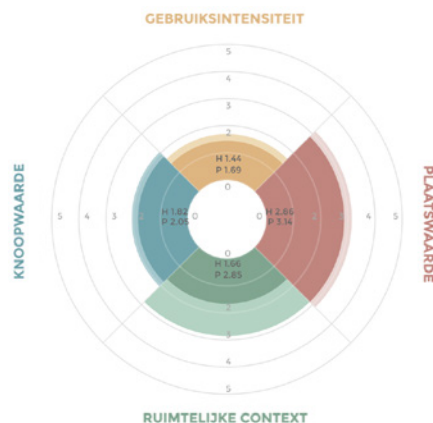
In het toerismebeleid moet ingezet worden op het aanbieden van zeer verschillende verblijfmogelijkheden. Beeldbepalende en erfgoedkundige gebouwen in de binnenstad kunnen heringericht worden als B&B. Staancampings kunnen niet in open ruimte ontwikkeld worden om daar de kwaliteit van het landschap te beschermen. Hiervoor is verder onderzoek nodig.

6 Koetshuis als verdeelpunt voor korte keten- en streekproducten

Een nieuw verdeelpunt voor korte ketenproducten kan samengaan met het heropwaarderen van het erfgoed. Het koetshuis bevindt zich achter het oude stadhuis en kan samen met een heraanleg van de Rijkswachtstraat de straatdynamiek versterken door een buitenterras en een horeca functie, gekoppeld aan het verkooppunt, of een waterspelelement in de straat te voorzien.

7 Liftpaal en mobipunt voorzien aan het administratief hart

Voorlopig staat er een mobipunt met deelwagens gepland aan de Truiderpoort (bij het administratief centrum). Het lijkt ons veiliger om eerst in te zetten op de goede werking van 1 mobipunt en later eventueel mobipunten aan de andere historische poorten van de stad te voorzien, aan de Vestenpoort, Diesterpoort en Citadelpoort.



Kernkompas Zoutleeuw (BUUR)



Publieke (evenementen)ruimte in het groen aan het OCMW



Een groot aanbod aan voorzieningen

PROJECT

HERAANLEG DIENSTENAS

Het straatprofiel van de dienstenas tussen de Groenplaats tot Aen Den Hoorn, inclusief de Sint-Truidensestraat, Rijkswachtstraat, Vincent Betsstraat en Varkensmarkt, kunnen heraangelegd worden met eenzelfde aanleg van deur tot deur. In deze straten kan dan naar een gemengd gebruik worden gegaan, met meer

plaats en aandacht voor voetgangers en fietsers. Dit draagt bovendien bij aan het verbeteren van de beeldkwaliteit van het historisch stadshart en zet aan tot gepast verkeersgedrag die daarnaast ook het hart duidelijk afbakent en verblijfskwaliteit toevoegt.



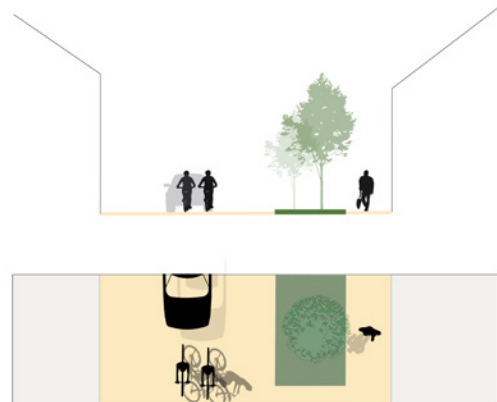
Machelendorp, Zulte (Christian Kieckens Architects + Sweco Belgium)



Hopduvelpark, Assen



Dorpskernvernieuwing, Brakel (dbpubliekeruimte.org)



Voorbeeldprofiel heraanleg dienstenas

VOORZICHTIGE VERDICHTING IN DE TUINWIJK

De kwaliteiten van de wijken buiten het stadshart moeten in de toekomst bij verdere ontwikkelingen behouden en versterkt worden. Er moet gezocht worden naar een tuinwijktypologie, zoals het landhuis, waar een beperkte verdichting kan gebeuren met nog steeds vrijstaande gebouwen in een groene omgeving, die meerdere wooneenheden

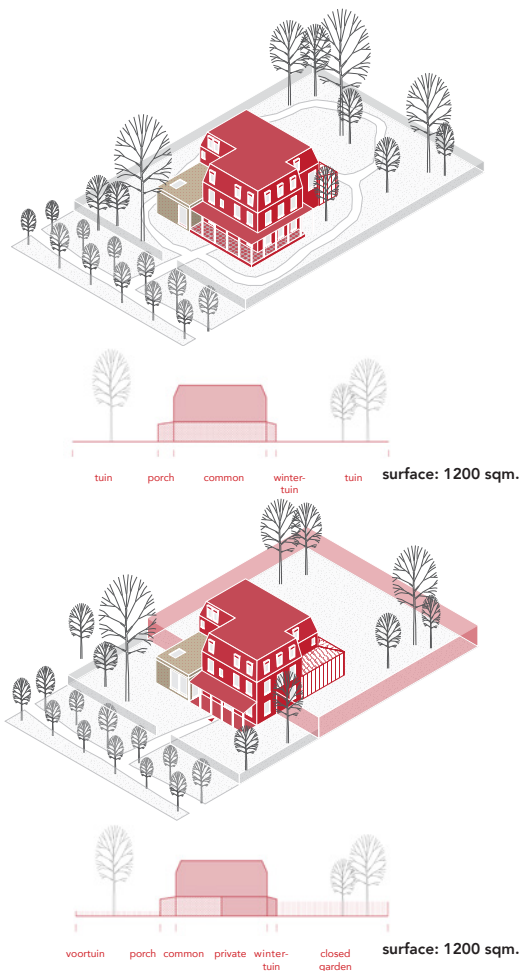
bevatten. Er moet een sterke relatie tussen de woningen en de tuinen zijn, zodat landschappelijk wonen troef is en elk project bijdraagt aan het groene beeld van de wijk en de straten. In elk verdichtingsproject is er aandacht voor een alternatieve mobiliteit (wonen met fietsen aan de voordeur...).



Beeldbepalende parkvilla's in de Stationsstraat



Grondgebonden alleenstaande woningen in de Walgang



Typologisch onderzoek van het landhuis, plusoffice



Woonhuis Verdeaux Lausanne Zwitserland, Dreier Frenzel

PROJECT

CITADELPARK ALS RECREATIEVE POORT AAN DE IJZERENWEG

Het uitbouwen van de Citadel als recreatief park voor de bewoners van Zoutleeuw, maar ook bovenlokaal als toeristische instaplekk aan de IJzerenweg naar de vestenwandeling, moet in het teken staan van het herinneren van Zoutleeuw als vestigingsstad. Het park wordt vormgegeven door topografische ingrepen om de restanten van de citadel opnieuw in de verf te zetten. Bovendien worden wandelpaden aangelegd die aantakken op de vestenwandeling en de fietssnelweg kruisen. Aan de fietssnelweg markeren bomenrijen het binnenkomen in de Citadel en worden enkele beleef- en spelelementen in een landschappelijke setting

toegevoegd. Door het ophogen van enkele oude wallen, worden opvangbekkens gecreëerd die met de grachten van de stad kunnen verbonden worden om tijdelijke verhoogde regenval op te vangen. De opslagplaats van de technische dienst wordt geherlocaliseerd en de voetbalterreinen worden mee in het park geïntegreerd. Er is plaats voor enkele bijzondere landschappelijke programma's als een stadsplukboomgaard en een uitkijkpost. Bovendien moet een uniforme beeldtaal worden ontwikkeld voor het openbaar domein van de vestengordel, zodat een coherent geheel wordt gevormd.



Renovatie Spassky bastion Kyiv Ukraine, AER (landezine.com)



Fort Werk Aan't Spoel Culemborg Nederland, RAAF (landezine.com)



Sport- en speelpark Wijschate, OMGEVING



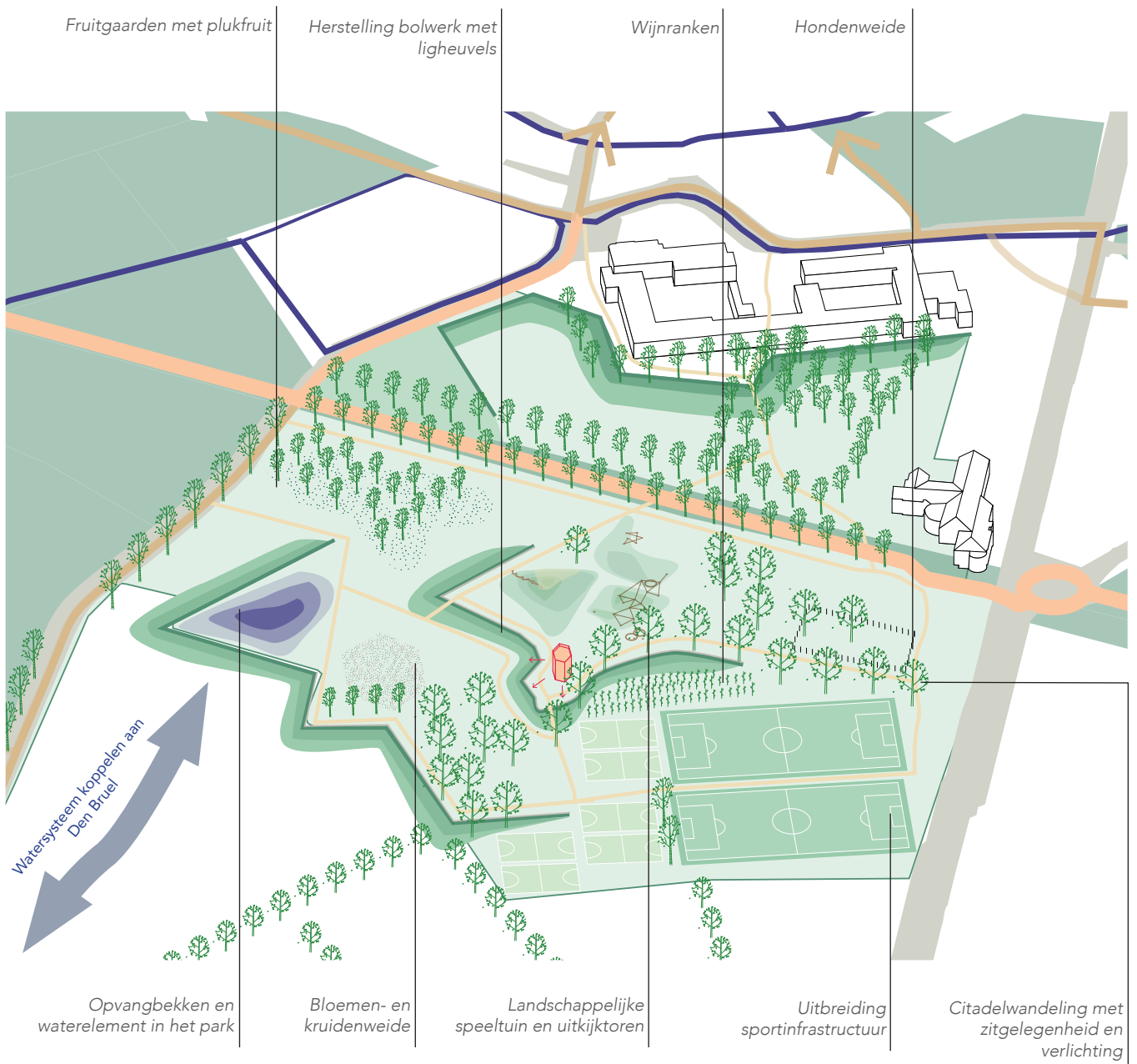
Pluktuinen om zelf fruit te plukken (velt.be)



Sport- en speelpark Wijschate, OMGEVING



Uitkijktoren Negenoord, De Gouden Linaal Architecten



KLIMAATSTRAAT INRICHTEN

Klimaatstraten voorzien in de aanleg een strook voor natuurlijke waterinfiltratie, en worden aangelegd als beplante zone, waar bij hoge regenval water kan blijven staan. Naast het verbeteren van de waterhuishouding, dragen klimaatstraten ook bij aan het vergroenen van de straat. In het bijzonder kan een klimaatstraat langs de Schipstraat, Prof. E. Vlieberghstraat, R. Verdeyenstraat en Sint-Truidensestraat.



Wadi in de straat, Michigan (watershedcouncil.org)



Beeld Kazemattenstraat, Gent



Collectieve wadi Amsterdam

PROJECT

DEN BRUEL INRICHTEN ALS WATERLANDSCHAPSPARK

Het bufferbekken op de samenvloeiing van de Kleine Gete en de Dormaalbeek (Den Bruel) dat aantakt op het Citadelpark, kan naast het voorzien van waterbuffering en infiltratie, ook worden uitgewerkt als natuur- en landschapsparkje. Het is bij uitstek geschikt om contact te maken met het water: vlonderpaden, een zonneweide aan de Gete, een drijvend ponton, opstapplaats voor kano en kajak, ... kunnen hier deel van uitmaken.



WATERLANDSCHAP
Laasby Sea Park, Laasby, DK -
LABLAND architects ApS



Valleiwandeling, Moerbeke-Viane,
plusoffice architects + Delva Landscape Architects



NATUURLIJKE ZUIVERING AFVALWATER
Park de Leemvallei, Groningen -
ARCADIS Landscape Architecture & Copijn

