

**THE OTHER SITE,
FLC EXTENDED, Charlotte Geldof, Carl Bourgeois en Marc Godts**

Stedenbouwkundig ontwerpend onderzoek naar de optimale randstedelijke ontwikkeling en kleinhandelslint langsheen de Torhoutsesteenweg te Oostende.

Strategisch gebiedsgerichte benadering.

Deelopdracht in uitvoering voor het **wvi** in het kader van haar beleidsuitvoerende taken voor de stad Oostende en het recent opgestart Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplanningsproces.

rapport januari 2003,

ontwerpend stedenbouwkundig onderzoek en rapport : FLC extended, vrije associatie van zelfstandige ontwerpers,

contact: Charlotte Geldof, ruimtelijk planner en projectleider FLC extended, flc.extended@wanadoo.be

inleiding: Filip Vanhaverbeke, ruimtelijk planner en projectleider wvi,

eindredactie: Caroline Goossens, free lance-journaliste

vormgeving en beperkte uitgave: FLC extended



De randstedelijke ontwikkeling van Oostende langsheen de Torhoutsebaan, 1990. luchtfotopnames eurosense



Dezelfde plaats, een decenium later....

INHOUDSTAFEL

Ontwerpend Onderzoek	7
Situeringen	12
Inleidend Besluit	18
Frames	24
Frame 1 : dynamische as / asymmetrische perceptie	27
Frame 2 : kleinhandelsapparaat op een kantelmoment	35
Frame 3 : landschappen in 2de orde	43
Ontwikkelingsprincipe	52
Stam-assen	54
Ontwikkelingsprincipe (analyse versus planningscontext)	56
Stam-asgebonden condities	57
Bodemgebonden condities	58
Relatiegebonden condities	59
Tools	60
Tools, de ruimte van verkeers- en parkeerinfrastructuren	62
Tool 1: groeiparkings als toplocaties	64
model : gestuurde lineariteit	
Tool 2: bypasses als zend- en ontvangstruimte	72
model : gestuurde gelaagdheid	
Configuraties	80
Reflecties	86

CosaNostra Pizza #3569 is on Vista Road just down from Kings Park Mall. Vista Road used to belong to the state of California and now is called Fairlanes, Inc. Rte. CSV-5. Its main competition used to be a U.S. highway and is now called Cruiseways, Inc. Rte. Cal-12. Farther up in the Valley, the two competing highways actually cross. Once there had been bitter disputes, the intersection closed by sporadic sniper fire. Finally, a big developer bought the entire intersection and turned it into a drive-through mall. Now the roads just feed into a parking system - not a (parking-) lot, not a ramp, but a system- and lose their identity. Getting through the intersection involves tracing paths through the parking system, many braided filaments of direction like the Ho Chi Minh trail. CSV-5 has better throughput, but Cal-12 has better pavement. That is typical - Fairlanes roads empasize getting you there, for Type A drivers, and Cruiseways emphasize the enjoyment of the ride, for Type B drivers....

ONTWERPEND ONDERZOEK

De inzet van het ontwerpend stedenbouwkundig onderzoek in het ruimtelijk beleid van de stad Oostende

De context

Naast de aandacht voor de ontwikkelingsperspectieven voor het verruimde centrum, het kustfront, de Konterdam, de haven en de Oosteroever ('the other side of Ostend'), vormt het perifere deel van de Torhoutsesteenweg en haar omgeving een achillespees in het ruimtelijk beleid van de stad Oostende. Heden is die omgeving te karakteriseren als een autodynamisch stedelijk fragment dat op de mentale kaart van de Oostendenaar het beeld draagt van een ongestructureerd en onveilige perifeer handelslint. In dit gebied stelt zich de problematiek van de 'vrije' -niet gestuurde - inplanting van baanwinkels, de doorstroming, de verkeersonveiligheid en de geringe leefbaarheid. Ook de corridor van grootschalige

uitstalramen geflankeerd door soms desolate, soms overbezette parkeervoorzieningen draagt niet bij tot de beeldkwaliteit van een stad die zich als Koningin der Badsteden wil profileren.

Met het oog op de herstructurering van dit gebied in functie van een betere doorstroming, een grotere verkeersveiligheid, een verhoogde leefbaarheid, beeldkwaliteit, het efficiënter benutten van de bestaande ruimte en het richting geven aan het gebruik en de inrichting van de achterliggende braakliggende gronden, zijn andere, nieuwe rationaliteiten en wetmatigheden aan de orde.

Om de complexe, gedifferentieerde en tot op heden gefragmenteerde kansen in dit stadsdeel optimaal en kwalitatief te benutten dienen ze gebundeld en met elkaar in dialoog gebracht te worden.

Het komt er op aan de Torhoustesteenweg en haar flankerende ruimten in eerste en tweede orde, zowel te integreren in de materiële (ruimtelijke, economische, financiële, ...) als de immateriële (sociale, culturele, mentale, ...) structuur van de stad.

In het recent opgestarte ruimtelijk structuurplanningsproces voor de stad Oostende is van bij aanvang ruimte en tijd gemaakt om deze dialoog te voeren. Het ruimtelijk structuurplanningsproces gaat er immers van uit dat een gewenste ruimtelijke structuur nood heeft aan concrete projecten en projectzones die te genereren zijn vanuit een permanente wisselwerking tussen een globale visie en ontwerpend onderzoek van onderuit. Ook het actiegerichte karakter en het belang dat gehecht wordt aan de realisatiekansen van het ruimtelijk planningsproces vormen een belangrijke bijkomende motivatie om structuurbepalende ingrepen te linken, inhoudelijk en formeel te verbinden met ontwerpend onderzoek. In die zin wordt ontwerpend stedenbouwkundig onderzoek in deze fase van het planningsproces opgespannen tussen verkennen en verhelderen, tussen verbeelden en verwonderen, tussen verdiepen en verbinden.

Door het ontwerpend verkennen van het onderzoeksgebied worden kwaliteiten, knelpunten en kansen verhelderd, worden doordachte driedimensionale simulaties gecreëerd die tot de verbeelding spreken en verwondering kunnen wekken en worden voorbij het

sectorale denken ruimtelijke relaties gelegd en reële ontwikkelingsperspectieven gesuggereerd.

In dit perspectief heeft het (ontwerpend) stedenbouwkundig onderzoek voor de Torhoutsesteenweg en omgeving tot doel om mede op basis van onderbouwde mobiliteitsscenario's een samenhangend geheel van ruimtelijke, infrastructurele en programmatische potenties in de deelgebieden te detecteren, aan te aanwijzen en te illustreren. De te operationaliseren ruimtelijke, infrastructurele en programmatische potenties moeten het mogelijk maken de kwaliteiten van de betrokken deelgebieden te versterken, de knelpunten weg te werken en de kansen te benutten.

De focus van het (ontwerpend) stedenbouwkundig onderzoek is gericht op routes, circuits, promenades en verbindingen, sferen, publieke plekken en 'hotspots' die op dit moment in het randstedelijke gebied reeds aanwezig zijn of een verrijking van het gebied zouden kunnen betekenen, indien ze gecreëerd worden.

Het ontwerpend stedenbouwkundig onderzoek

Het in deze publicatie voorgestelde ontwerpend stedenbouwkundig onderzoek is geen illustratie van een geïsoleerd zoek- en denkwerk. Het zijn inventieve en creatieve ontwerpreflecties en suggesties voor de ruimtelijke ontwikkeling van een strategische stedelijke deelruimte; een strategische projectzone die zowel voor de stad, het stedelijk gebied als voor de kust als geheel een bijzondere betekenis kan verwerven.

Kenmerkend voor het ontwerpend stedenbouwkundig onderzoek en de in deze publicatie gebundelde resultaten in het bijzonder, is dat er niet zozeer een ruimtelijke vertaling gepresenteerd wordt van

vooraf gedefinieerde programma's maar dat het programmatisch opladen en definiëren van het gebied gebeurt vanuit het ruimtelijk, ontwerpend onderzoek zelf.

Naast de potentiële ambities van een plek wordt de kracht en de betekenis van de ingreep ook in een ruimere context zichtbaar gemaakt. Er worden relaties gelegd, niet enkel tussen sectoren en programma's maar ook tussen verschillende enclaves in de rand van de stad en in de omgeving van de luchthaven. Precies het op verschillende schaalniveaus inzoomen op die ruimtelijke relaties illustreert het belang van een ontwerpend onderzoek om een concreet, kwalitatief en samenhangend ruimtelijk beleid te kunnen voeren.

Het nut van dit type ontwerpend onderzoek ligt echter niet in eerste instantie in de potentiële realisatie ervan maar in het bespreekbaar maken van de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen voor een gebied waar rekening houdend met de verscheidene actoren en belangen meningsverschillen niet uit te sluiten zijn. Meningsverschillen zijn in een dergelijk context vanzelfsprekend en dat is op zich niet slecht. Eén van de belangrijkste kwaliteiten van de resultaten van het verkennend ontwerpend onderzoek is de beweging die ze teweeg brengen. Discussie leidt tot bewustmaking, zelfonderzoek en maatschappelijke veranderingen. Het voedt de verschuivingen in de culturele betekenis.

Anderzijds vormen de resultaten van het ontwerpend stedenbouwkundig onderzoek ook een hefboom en een toetssteen voor de ambities en opties die in het ruimtelijk structuurplanningsproces geformuleerd worden. Ze helpen van onderuit richting te geven aan verantwoorde, concrete en voor realisatie vatbare gewenste ruimtelijke structuren.

Door het in een vroeg stadium aan bod brengen van de discussie over de ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven van de Torhoutsesteenweg en haar omgeving, wordt tijdens het ruimtelijke structuurplanningsproces ruimte gemaakt om de meningen en ideeën op elkaar af te stemmen en wordt aan de potentiële realisatie voldoende tijd gegund om te rijpen.

In het licht van dit overleg is een verfijning - o.m. op basis van meer gedetailleerd mobiliteitsonderzoek - en een actieve opvolging van het ontwerpend stedenbouwkundig onderzoek niet uit het oog te verliezen. Om te vermijden dat projecten in elkaar zakken nog voor ze kunnen geïmplementeerd worden, is het aangewezen ook voldoende aandacht te geven aan de noodzakelijke proces- en projectregie.

Filip Vanhaverbeke, wvi , december 2002

OOSTENDE

WESTBANK

- 1 dijkpromenade,
- 2 casino-kursaal,
- 3 koninklijke galerijen en
voormalig koninklijke villa,
- 4 wellingtonrenbaan,
- 5 tramdepot
- 6 mediacentrum
- 7 historisch centrum,
- 8 verruimde centrum,
- 9 treinstation
- 10 maria-hendrika stadspark,

NOORDZEE-STRAND

MARIAKERKE

RAVERSZIJDE

provinciaal domein
prins karel

MIDDELKERKE

internationale luchthaven oostende

koopcentrum langs N318
nieuwpoortsesteenweg

kleinhandelslint
in de stadsrand

oefenrenbaan

+ nieuwe koerswijk

steensculijk

N34 zeedijk

N318 nieuwpoortsesteenweg

N34R dunckerkeweg

kalkaart

N33 torhoutsesteenweg

kromme

naar gistel, A18 en chunnel,
naar torhout, A17, kortrijk, rijssel en parijs

OOSTBANK

a havenfaciliteiten,
b recreatief meer en spui kom

kleinhandelsapparaat
in het stadscentrum

+ petit paris

+ vogelzang

historisch gebied - kustwal

wijk hoge barrière

+ STENE

snaaskerke
POLDERS
schorre

herredijk

nelleboog

kanaal nieuwpoort-plas schelde

OOSTENDE

STEDELIJK GEBIED

naar A10-E40,
brugge, brussel, iulc

○+ mariakerke

○+ nieuwe koersw

NOORDZEE-STRAND

naar raverszijde,
domein prins karel,
middelkerke ...

N341 duinkerksesweg

koninklijk athen

00

✱ natuurrelict

internationale luchthaven oosten

zijdellingvaart

nieuwe rolbaan

✱ natuurrelict

steenovegeleed

anti-tank

taveniersgeleed

gemeentegrens

naar kanaal nieuwpoort
naar gistel, A1
naar torhout, A17, kortrijk, rij



naar haven en terry,
wellingtonrenbaan, koninklijke galerijen
casino-kursaal,
verruimde centrum,
westerkwartier en petit-paris

steensedijk

fenrenbaan

wijk hoge barrière

rijks sportcentrum

steensedijk

naar A10-E40,
brugge, brussel, luik

stedelijk sportpark

douane

Instituut en lyceum

snaaskerkepolder

stene-dor

steensedijk

* natuurrelict

OOSTENDE

RANDSTEDELIJK

schorredijk

schorre

N33 torhoutsesteenweg

1KM

plassendale,
8 en chunnel,
ssel en parijs

krommenellebaan

afrit A10

eerste overzicht over polders

vergezicht op luchthaven

oostendse hallen





kalsijdebrug over kanaal



krommenellenboog



kruispunt met schorredijk



SEQUENS

TORHOOTSESTEENWEG RICHTING OOSTENDE



kruispunt met duinkerkseweg



kruispunt met steensedijk



kruispunt met elisabethlaan

Het INLEIDEND BESLUIT representeert de krachtlijnen van onze voorstellen.
Het reikt alle ingrediënten aan voor een goed begrip van de gebruikte ontwerpmethodiek en schraagt de genomen opties.

INLEIDEND BESLUIT

INLEIDEND BESLUIT

Hoe moet het verder met de Torhoutsesteenweg ter hoogte van de Internationale Luchthaven Oostende en de Snaaskerkepolder bij Stene? Het stuk tussen de Krommenelleboog en het kruispunt met de Duinkerksesweg dreigt ruimtelijk dicht te slibben. Onder invloed van het ruimtelijk gedoogbeleid evolueerde deze sequens de laatste jaren tot een wanordelijke baanwinkelstrip, met alle gevolgen vandien. Zo zorgt het conflict tussen bestemmings- en doorgaand verkeer er voor files en ongevallen terwijl de snelle expansie, zo eigen aan het fenomeen van buitenstedelijke commerciële netwerken, de achterliggende gebieden ondoordacht dreigt aan te snijden.

Oostende kan, door de manier waarop zij dit deel van de stedelijke rand aanpakt, een stedenbouwkundig referentie in Vlaanderen worden. Naast de stedenbouwkundige invulling van evoluties in de binnenstad en de garantie op kwalitatieve verbindingen met het havengebied, twee aandachtspunten die vanzelfsprekend en onmiskenbaar aan Oostende verbonden zijn, doet de problematiek zich aan de Torhoutsesteenweg eerder als “standaard” voor. In wezen genereert deze grote invalsweg de verschijnselen die zich overal te lande in gelijkaardige omstandigheden voordoen. Door een antwoord te formuleren dat nu juist wel inspeelt op de specificiteit van de locatie – en daar is de situatie in dit geval uitermate geschikt voor – kunnen nieuwe commerciële en ruimtelijke troeven uitgespeeld worden.

Wij hebben die inzichten vertaald in een verkennend voorontwerp, dat in eerste instantie een discussie op gang wil trekken. Het lijkt ons evident dat in kwesties als deze een oplossing het resultaat is van een gradueel proces, waarbij het eindbesluit gegenereerd wordt uit de fases die eraan voorafgaan.

Gegeven : een stop op de lineaire uitbreiding van het kleinhandelslint langsheen de verkeersader. De overheid besliste de commerciële activiteiten niet verder te laten uitgroeien over de grens met Gistel heen, over de kanaalzone tot de A18. Deze ruimtelijke beperking beoogt niet automatisch paal en perk te stellen aan de groei van

de economische activiteitscentra, maar dwingt tot nadenken over een alternatief waarop randstedelijke ontwikkelingen kunnen gestimuleerd en gecoördineerd worden. Daarbij is het belangrijk de situatie te bekijken zowel vanuit een globaal als vanuit een lokaal standpunt.

Globale evoluties zorgden recentelijk voor een verschaling van de commerciële activiteiten. Internationale winkelketens en labels vervangen plaatselijke middenstanders. Bovendien is een havenstad sowieso een aantrekkingspool voor multinationals en een smeltkroes voor culturen.

Ook op lokaal niveau kan het kleinhandelslint in de rand niet op zichzelf beschouwd worden. Het is complementair aan of beconcurrereert het commerciële apparaat van wat het “verruimde centrum Oostende” moet worden, het nabije handelscentrum aan de rand van Middelkerke, de mogelijkheden tot taxfree shoppen verbonden aan de internationale luchthaven en het transkanaalwinkelen. Aantrekkelijke mogelijkheden bieden zich aan in een directe link met de vissershaven en de internationale cargo’s van zee- en luchthaven. Bovendien is nergens in Vlaanderen een kleinhandelsapparaat te vinden dat de troeven van een hoogstaand historisch stadspatrimonium (koninklijke galerij, hypodroom,...) kan linken aan die van het kusttoerisme (strand, pier, dijk, casino). Eerder gelanceerde ideeën als “Oostende, stad aan zee” en de kust als stedelijk netwerk vormen eveneens interessante invalshoeken op mogelijke scenario’s voor de ontwikkelingen aan de zuidelijke kleinhandelsrand van Oostende.

Probleem : ruimteschaarste. Er is nog erg weinig beschikbare ruimte, zeker langsheen de Torhoutsesteenweg. De invulling aan beide kanten is reeds groot en zeer divers, het beeld is gefragmenteerd en incoherent. Die visuele wanorde wordt nog versterkt door willekeurige schaalverspringingen – woningen, pompstations, handelszaken, parkings – en de door overbelasting onduidelijk geworden verkeersinfrastructuur.

Toch biedt dit randstedelijk weefsel een aantal sterke ruimtelijke troeven. De nabijheid van de verschillende – vaak complementaire – bestemmingen waarmee dit gebied ingevuld werd, opent perspectieven naar koppelingen en verwevingen van functies, naar meervoudig gebruik van infrastructuren.

Daarenboven kenmerken de 2de ordegebieden achter de bebouwingsstroken langsheen de steenweg zich op zijn minst als bijzonder. Het zijn de internationale luchthaven, de oefenrenbaan, de laatste restanten van de Midlandpolder, de historische Snaaskerkepolder, enkele waardevolle natuurrelikten en merkwaardige elementen van waterhuishouding en het beschermde dorpszicht Stene. In een gebied dat overheerst wordt door de architectuur van de consumptie, een uniformiserende architectuur die zich richt op herkenbaarheid en efficiëntie, zijn deze achterliggende entiteiten betekenisvolle identiteitsdragers.

Uitdaging : de beperkte ruimte langsheen de verkeersader zorgvuldig programmeren, de identiteitsbepalende achterliggende gebieden herwaarderen en activeren, ze doordacht aan elkaar linken met nieuwe programma's zodat ze interactief worden. Op die manier kan aangetoond worden dat het fenomeen van het randstedelijke kleinhandelslint niet noodzakelijkerwijze hoeft te vervallen in de uniforme benaderingswijze zoals we ze allemaal kennen en ze ook langs de Torhoutsesteenweg evolueert.

Doel : het vroegere gedoogbeleid omturnen naar een nieuwe, duidelijke visie. Dat moet gebeuren door werkbaar om te gaan met de hoge druk op dit gebied. Geplande ontwikkelingen en lopende onderzoeken zullen op elkaar worden afgestemd, bestemmingen zullen zoveel mogelijk rekening houden met verschillende invullingen. De politieke wil om de in gewestplan verworven regionale ontwikkelingszone niet aan te snijden vooraleer de andere bestemmingszones binnen dit gebied geoptimaliseerd zijn, is aanwezig. Het is de bedoeling op deze attitude verder te bouwen.

Een frame, is de invalshoek of het kader van waaruit naar een problematiek of site gekeken wordt.

Drie frames leken ons van strategisch belang bij de beschouwing van de evolutie van de lintbebouwing aan de Torhoutsesteenweg: de perceptie van het gebied, het kleinhandelsapparaat dat er een stek vond en de open gebieden in 2de orde die over niet te onderschatten troeven beschikken.

Drie samenvattende strips communiceerden onze analyse naar de betrokken partijen. Uit de strips, in dit luik verkleind weergegeven, werden richtlijnen voor verder ontwerp gedistilleerd.

FRAMES



**FRAME 1:
DYNAMISCHE AS /
ASYMMETRISCHE
PERCEPTIE**

DYNAMISCHE AS / ASYMMETRISCHE PERCEPTIE

Bij de perceptie van een omgeving primeert de visuele waarneming op onze zintuiglijke ervaringen. Ook de psychologische perceptiefilter speelt een belangrijke rol.

Kleinhandelslinten langs invalswegen spelen in op de auto- en busgebruikers, fietsers en motorfietsers die het traject dagelijks of occasioneel afleggen door hun aanwezigheid (architectuur, vlaggen, logo's) zo sterk mogelijk te afficheren. Op dit soort plaatsen is de vraag naar zichtlokaties groot.

Vanaf de E40/ A18 in Gistel tot aan de stadskern van Oostende biedt de Torhoutsesteenweg een gevarieerd tracé, met de brug over het kanaal van Plassendaele als overzichtspunt op het poldergebied, en vanaf dan grotendeels afgeboord door een vrij dens kleinhandelslint tot tegen Oostende-stad.

Doorheen dit open gebied rijden is een waar genoeg; links de polders, rechts de vliegtuigen van het vliegveld en verder aan de horizon de appartementenblokken om de zee aan te kondigen.

De Kromme Elleboog is het keerpunt van het perspectief ; na de asverschuiving komt men nu volledig in het voorstedelijk verkeer terecht, men rijdt op Oostende af.

Weldra verschijnen rechts en links de eerste grote baanwinkels. Daarna verhoogt het ritme van de afwisseling, omdat de kavels kleiner en kleiner worden.

Tussendoor bemerkt men af en toe open kavels, die toelaten om het achterliggende landschap (in 2^{de} orde) opnieuw waar te nemen. Hier is de link met het vroegere panoramische perspectief vanop de brug over het kanaal zeer belangrijk. Men herinnert zich het open landschap en vangt tussen de baanwinkels door, een glimp op van deze grote achterliggende entiteiten. Links is vaak anders dan rechts.

De bebouwing van langs de Torhoutse zelf , een typisch voorbeeld

PERCEPTIE

AFRIT 5 OP A-18



SEQ.N-33 TORHOUTSESTEENWEG > OOSTENDE

KRUISPUNT MET R-31 MET ELISABETLAAN

het kleinhandelslint is een brutale en hectische beeldsequens na het open perspectief op de polders

het kleinhandelslint heeft een
banaliserende uniformiteit op
de voorgrond

< N-33

STENE >



SEQ. SCHORREDIJK

< LUCHTHAVEN

MIDDELKERKE >



SEQ.N-318 NIEUWPOORTSESTEENWEG > OOSTENDELAAN

< LUCHTHAVEN

MIDDELKERKE >



SEQ.N-318 NIEUWPOORTSESTEENWEG

< OEFENRENBAAAN

ROLBAAN >



SEQ.N-341 DUINKERKSEWEG

de andere omliggende randen zijn veel homogener en geven elk een duidelijker beeld

de meest karaktervolle gebieden liggen
erachter en verdoken

de meest boeiende confrontaties gebeuren
op de grenssituaties
(links is anders dan rechts)

TEGENSTELLINGEN, CONTRASTEN EN AFWISSELINGEN IN HET RANDSTEDELIJK GEBIED



een constante bij deze randen is de interessante afwisseling,
links is anders dan rechts

GEDEFICIËN:

- GEBREK AAN HOMOGENITEIT EN IDENTITEIT:
- ONDUIDELIJK BEGIN EN EINDE
- ONDUIDELIJKE SCHAALEN
- TE WISSELENDE RITMES, GELEDINGEN EN GABARIËTEN
- NON-ACTIEVE ZONES EN GEISOLEERDE VLEKKELEN
- GEBREK AAN LEEGBAARHEID, ORIENTATIE EN VEILIGHEID:
- GEEN HIERARCHISCHE INFORMATIE
- TESTRUCTUREN
- OVERWICHT VISUELE DRUKTE EERSTE ORDE
- ONBESCHRIJFDE, GRIJPT VERWARRING EN VERKEERSONVEILIGHEID
- ERG DIFFUSE VERDEELTITUËTEN EN KRUISEPUNTEN

KWALITEITEN

- TOONT IN EERSTE ORDE EEN DEEL VAN HET OOSTENDSE KLEINHANDELSAPPARAAT
- KLEURRIJKE, DIVERSEITEIT, AKTIVITEIT EN BEWEGING
- OVERDRAG
- ER IS EEN STERKE CONTRAST TUSSEN OOST- EN WESTZIJDE VAN DE INVALSWEG
- OPENINGEN IN DE 1STE ORDE LATEN TOE HET ACHTERGELEGGEN GEBIED WAAK TE NEMEN
- DE 2DE ORDE BESTAAT UIT GROTE, NIET VERBODENDE LANDSCHAPPEN EN ENTITEITEN

DEDEBINGEN:

- AANGROEI VAN VISUELE WANORDE
- VERLEIDING AAN ONDRORSCHIED OOST- WEST
- UNIFORMISERING
- DICTEREN VAN INTERESSANTE OPENINGEN
- VERVOLGEN VAN HET PERSPECTIEF TER HOOGTE VAN DE KROMME ELLEBOOG

KANSEN:

- VERSTERKING VAN IDENTITEIT EN RUIMTELIJK VOORKOMEN
- RUIMTELIJK-STRUCTURELE MOGELIJKHEDEN OM 2DE ORDE AANWEZIG TE MAKEN

HERKENBAAR ASYMMETRIE



van historisch gegroeide voorstedelijke ontwikkeling, is vandaag een kleurrijke vermenging van velerlei bebouwingstypes : villa's, showrooms-annex-woningen, loodsen, gegroepeerde bebouwing.

Doordat de rooi- en bouwlijnen en de bouwschaal per kavel gevoelig kan variëren op korte afstand, ervaart de passant een opeenstapeling van wisselende beeldsequenties.

Iemand die de Torhoutsesteenweg voor het eerst aflegt ervaart het traject onwillekeurig als chaotisch, terwijl de snelle visuele variatie de perceptie van gewoontepassanten activeert en animeert.

Het ruimtelijk structureren van deze visuele wanorde wil in de eerste plaats tegemoet komen aan de vraag naar zichtlocaties en verkeersveiligheid langs deze as. Tegelijkertijd moet het de optimale herkenbaarheid nastreven.

Aan de hand van een aantal ruimtelijke modellen kunnen accenten gelegd worden in functie van zichtbaarheid. Uitgaande van de tendens tot uitbreiding van de bebouwing kan het niet anders dan dat ook het verkeersconcept hier onder de loep wordt genomen.

Zichtbaarheid verhogen

Herkenbaarheid vergroten

Asymmetrische beeldvorming

Dynamisch model onder invloed van vraag en aanbod

Ruimtelijkheid en mobiliteit toetsen aan macro-kader



home market

tapijt... vinyl... behang... gordijnen... vert. tapijt...

VINYL

A black and white photograph of a city street scene. On the left, a large, multi-story building with a prominent sign is visible. The street is filled with cars, and a traffic light is in the foreground. The sky is clear and bright.

FRAME 2 : KLEINHANDELS- APPARAAT OP KANTELMOMENT

KLEINHANDELSAPPATRAAT OP EEN KANTELMOMENT

Steeds meer winkels wijken uit naar kruispunten en invalswegen in suburbane gebieden. Shoppingcentra komen los van de kernen, KMO's en baanwinkels groeien uit tot kleinhandelslinten en genereren veel verkeer.

Baanwinkelen kan op twee manieren : runshoppen of funshoppen. Bij runshopping primeert het doorstroomkarakter : snelheid en efficiëntie beheersen alle aspecten van het winkelen. Bereikbaarheid en parkeermogelijkheid zijn belangrijke factoren waardoor het grootschalig runshoppen in de binnenstad langzaam maar zeker verdwijnt. Maar de tendens zet zich verder door : runshopping krijgt een geduchte concurrent aan colli- en on line-shopping.

Funshopping daarentegen cultiveert het verblijfskarakter; het winkelen als recreatieve activiteit voor het hele gezin. Producten en diensten zijn erop afgestemd de consument zo lang mogelijk in de shoppingzone te houden : complementaire handelszaken, horeca, sportaccomodatatie en andere vrijetijdsvoorzieningen of attracties.

Lineaire ontwikkeling

Langsheen invalswegen ontstaan als uitlopers van het stedelijk weefsel vaak stroken van detailhandels die zich lineair uitbreiden.

Puntsgewijze ruimtelijke ontwikkeling

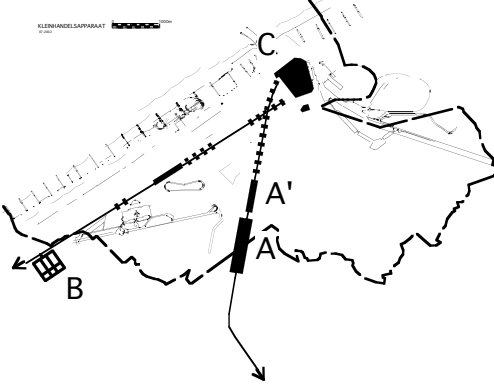
Sommige doelmatig geprogrammeerde kleinhandelszones ontstaan vanuit 1 punt: (bij een verkeersknooppunt, rond een belangrijke trekpleister). Vaststelling : dergelijke ontwikkelingen werden meestal gestuurde of ruimtelijk afgedwongen.

De Torhoutsesteenweg is een commerciële concentratiezone geworden, een uitgroeilint Oostende-stad. Door de lage investeringsdrempels en vlotte uitbouw mogelijkheden schieten middelgrote handelszaken als paddestoelen uit de grond. Ertussen : villa's, garage-showrooms en andere exponenten van recente op vraag en aanbod geschoeide wildgroei.

KLEINHANDELSAPPARAAT



BRON : WES

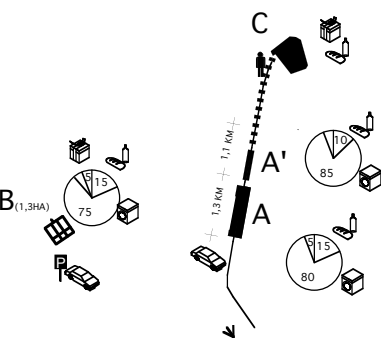


ONTWIKKELING IN RANDSTEDEN OF BUITEN			
TYPE	SITUERING	ONTSLUITING	
KLEINHANDELS- WINKELINT BV. DE TORHOUTSESTEENWEG	GEORGANISEERDE WINKELZONE	GEORGANISEERDE WINKELZONE	GEORGANISEERDE WINKELZONE
KLEINHANDELS- ZONE BV. OOSTENDELAAN IN MIDDELKERKE	GEORGANISEERDE WINKELZONE	GEORGANISEERDE WINKELZONE	GEORGANISEERDE WINKELZONE
AUTONOOM KOOPCENTRUM	GEORGANISEERDE WINKELZONE	GEORGANISEERDE WINKELZONE	GEORGANISEERDE WINKELZONE

BRON : DIRICKX, JANSSEN-VERBEECKE

de torhoutsesteenweg speelt een sleutelrol in de verdere ontwikkeling van de handelsaktiviteit

VERGELIJKENDE ANALYSE BESTAANDE KLEINHANDELSLINT



WINKELTYPE

RUNSHOPPING
CONVENIENCE



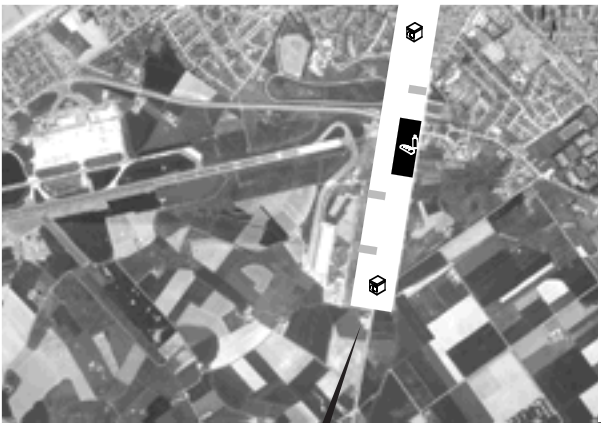
SPECIALITY



FUNSHOPPING



GEDRAGS- PATRONEN	FUNCTIONELE INRICHTING	OMGEVINGSKwaliteit EITEN	VOORBEELDEN
KORT BEPIJKT OVERDAG WINKELSHOP ...	ASSORTIMENT EFFICIENCY DAGDAGELIJKE BEHOEFTEN	MARKT PASTYRLIJD ...	deHase 400 GB
DOELYSRICHT OVERDAG EN WEEKEND CONSUMPTIE	ASSORTIMENT EFFICIENCY	PASTYRLIJD FORMGEVING	deHase 400 GB
HOOGTEKST LANGER DAG EN AVOND BOUWENRS CONSUMPTIE	WINKELTYPE VOORZIEUING ATTRACTIES DIENSTEN ESTHETICA	MARKT FORMGEVING PASTYRLIJD SYMBOLIEK	carrefour shoppingcenter ...

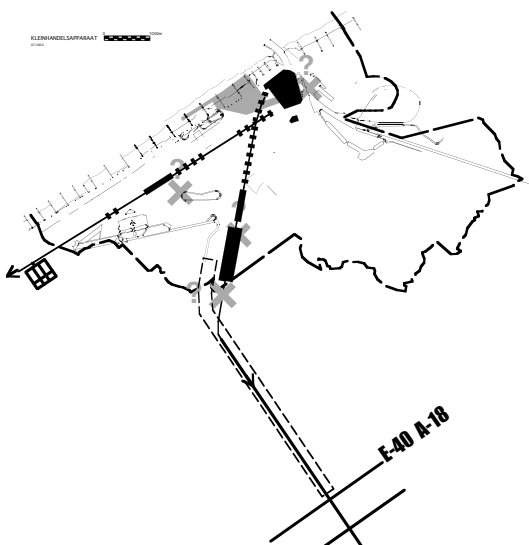


DE TORHOUTSE BAANWINKELS ONDERSCHIEDEN ZICH OWV HUN LAGE
INVESTERINGSDREMPEL EN BIEDEN EEN VLOEIJENDE UITBOUWMOGELIJKHEID VOOR
MIDDELGROTE KLEINHANDELSZAKEN.
HET ORGANISEREN EN OPTIMALISEREN EN TOT DE MARGE HALEN VAN DERGELIJKE
HANDELSZAKEN KAN EEN DRUK LEGGEN OP HET CENTRUM.

DE ONTWIKKELING VAN DIVERSE HANDELSORDES IS COMPLEMENTAIRE EN MOET DAT BLIJVEN

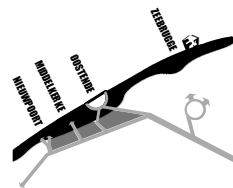
Dit kleinhandelslint is historisch en organisch gegroeid uit bestaande kmo's (bv garagist met showroom, aannemer met showroom, ..).

Het kleinhandelslint groeide snel en is nog steeds in expansie. Momenteel trekt het grotere eenheden aan.



DOOR HAAR LIGGING TUSSEN OOSTENDE EN DE AUTOSNELWEG NEIGT DE TORHOUTSESTEENWEG NAAR HET LINEAIR ONTWIKKELINGSMODEL.

GEEN RING MAAR EEN KAM



GEDEKKE:

- ZEER STERK RUIMTEVERSLINDEND GE
- GRADUÏSCHE SAMENSTELLING
- COMPATIBILITEIT IN NABUURSCAP
- GEMEENSCHAPPELIJKE INFRASTRUCTUUR
- VERKEERSONVEILIGHEID

KWALITEITEN:

- LAGE INVESTERINGSRAAD
- DIVERS AANBOD, LAGE DREMPEL
- OP AUTO GEBASEERDE INFRASTRUCTUUR
- BELEVINGSRAAD
- RUNSHOPPING IS HIER COMPLEMENTAIRE
- HET VERRUIMDE STADSCENTRUM

DEDEKINGEN:

- VERLIES VAN WINKELN ALS SOCIAAL
- WILD DICTSGLIBBEN VAN 1STE ORDE
- BEBOUWING

KANSEN:

- LINEAIRE UITBREIDING (JURIDISCH ?)
- HANDELSPOORTFUNCTIE
- EIGEN 'OOSTENDS' PROFIEL
- MARKTOPTIMALISATIE VOOR DE GROOT
- REGIO

kleinh

De ontwikkeling van het lint is op een kantelmoment beland, wat is mogelijk?



LINEAIRE ONTWIKKELING

POSITIEF STADIUM :

PAST IN HET IDEE VAN DE KAM,
OF VINGERVORMIGE MACROSTRUCTUUR
DIE GARANT STAAT VOOR
VRIJWARING VAN GEBIEDEN IN 2DE ORDE

SPECIFICITEIT VOOR DE KUSTZONE

COMPLEMENTAIR MET DE STAD

LAGE INVESTERINGSGRAAD

NEGATIEF STADIUM :

AUTONOOM

VERKEERSDRUKTE

RUIMTEEXPANSIE IN 2DE ORDE

CONCURRENTIEEL MET VERRUIMD CENTRUM

PUNTSGEWIJZE ONTWIKKELING

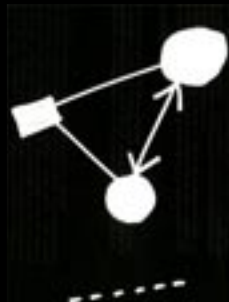
POSITIEF STADIUM :

PAST IN HET IDEE VAN DE COMPACTE STAD

GEORGANISEERDE INFRASTRUCTUUR

POORTFUNCTIE

EIGENZINNIG EN STERKE INGREEP



NEGATIEF STADIUM :

CONCURRENTIEEL MET VERRUIMD CENTRUM

HOGHE INVESTERINGSGRAAD

AUTONOOM BINNEN DE STADSRAND

-CONFLICTEN AAN DE RAND

ndelslint op een kantelmoment

Vandaag staat de ontwikkeling van het kleinhandelsapparaat op de Torhoutsesteenweg op een kantelmoment. Het kan zich verderzetten in een lineaire ruimtelijke ontwikkeling of in een puntsgewijze ontwikkeling. Bovendien zou het handelsapparaat, op die plek nog complementair aan dat van de binnenstad, onder impuls van doorgedreven ontwikkelingen, snel kunnen veranderen. De evolutie van runshopping naar funshopping is ook hier sterk voelbaar. Dit kantelen kan een ruimtelijk impact hebben. Het is van belang te beslissen hoe hierin sturend kan worden opgetreden.

Kantelmoment is nu : benutten.
Lineair versus punt.
Runshopping versus funshopping.
Sturend versus vrijlaten ?
Opties combineren.



**FRAME 3:
LANDSCHAPPEN IN
2DE ORDE**

LANDSCHAPPEN IN 2de ORDE

De achter de baanwinkels gelegen gebieden noemen we gebieden in 2de orde. De baanwinkelstrook zelf beantwoordt dan aan een gebied in 1ste orde.

Ter hoogte van de Torhoutsesteenweg zijn de 2de orde-gebieden vrij grote, homogene terreinen met een uitgesproken eigen karakter (de Snaaskerkepolder, de luchthaven, de oude renbaan) en een grote typologische herkenbaarheid (dijkstructuren, poldergeledingen, controletoren en omheining bij de luchthaven). Herkenbaarheid is belangrijk. Ze genereert oriëntatie en (zelf)vertrouwen en stimuleert menselijk handelen. Zeker in een ruimtelijk onduidelijke situatie zoals die zich voordoet langs de Torhoutsesteenweg is de aanwezigheid van ruimtelijke en functionele homogeniteit aangewezen.

De gebieden in 2de orde mogen zich dan wel op het achterplan van de activiteiten in 1ste orde manifesteren, ze vervullen een ondersteunende rol die de uniformiteit en anonimiteit eigen aan baanwinkelstroken (met filialen van internationale concerns per strekkende meter) compenseert en confronteren de consument met de plaatsidentiteit. Concreet : bij het buitenstappen van een fastfood restaurant ziet men onmiddellijk dat men aan zee is, op 3 stappen van de uitgestrekte polders, in Oostende, op 2 stappen van de luchthaven. Aansluitend en verdergaand op dit idee kunnen de gebieden in 2de orde de mogelijkheid bieden om consumeren te verbinden met plaatsidentisch recreëren. Concreet : na of tussen de aankopen wordt een stevige wandeling gemaakt door het poldergebied en een pint gedronken onder de kerktoren van Stene. Funshopping gelardeerd met een gezonde en authentieke portie “local flavor”.

Een tweede argument voor het behoud van de gebieden in 2de orde behelst hun historische en ecologische waarde. De polders, in casu de Midland- (teruggaand op de 12de eeuwse inpoldering) en

de Snaaskerkepolder (die deel uitmaakt van de Historische polders en dateert uit de 17de eeuw) zijn daarvan de meest sprekende voorbeelden. Het zijn uitgestrekte open landbouwgebieden, gestructureerd door dijken, een regelmatige perceelverdeling en geleden. Hun herkenbaarheid danken zij veeleer aan de aanwezigheid van specifieke fauna en flora (cfr microreliëf, natuurlijke waterhuishouding en aanwezigheid van broedplaatsen) dan aan opvallende organiserende systemen.

Om de sleutelementen die deze herkenbaarheid bepalen niet te verliezen moeten de randvoorwaarden voor eventuele “kolonialisering” hier strikter zijn dan bij de andere 2de orde-gebieden. Maar ook de omgeving van de voormalige oefenrenbaan, waar landschappelijke eigenschappen (duidelijk afgebakende waterrijke groenzone) nog steeds duidelijk verwijzen naar dit element van het Oostends collectieve geheugen, kan als landschappelijk en historisch waardevol beschouwd worden. Tot op de terreinen van de luchthaven - aangelegd op de Midlandpolders – zijn her en der nog enkele natuurelementen aan te treffen. Maar ondanks een tendens tot activiteitenexpansie heerst over de toekomst van de Oostendse luchthaven (krimp of groei) onduidelijkheid. De camping voor vliegtuigspotters refereert naar de recreatiemogelijkheden die ook hier aanwezig zijn.

Opvallend : Zowel op de luchthaven als in het polderlandschap en het gebied van de oude renbaan worden sterke interacties aangegaan tussen de omgeving en de activiteiten die ze vandaag genereert. Voorbeelden van de boerderijen en de luchthaven in het poldergebied duiden erop dat de interactie altijd gebaseerd is op de tegenstrijdige aspecten tussen de omgeving en de ingebrachte activiteiten. Terwijl de boerderijen zich entten op het poldergrit, werd bij de inplanting van de luchthaven geen rekening gehouden met de onderliggende Midlandpolder.

Het aansnijden van de restanten van de Historische polders moet gebeuren vanuit een gelijkaardige optiek als de inplanting van de boerderijen : deskundig en met het oog op een respectvol samengaan van natuur en menselijke activiteit. Daar bestaat geen

standaardformule of –systeem voor, de uitdaging ligt in de creatieve omgang met de gegeven situatie.

De activiteiten in de 2de orde-gebieden zijn wettelijk bepaald (KMOK) maar de concrete invulling ervan ligt nog open.

Wensen we in het kader van bovenstaande filosofie gebruik te maken van identiteitsdragende elementen en deze structurerend aan te wenden bij de organisatie van nieuwe activiteiten, dan moeten we activiteitsgebonden randvoorwaarden opleggen. Plaats eigenheid kan niet bepaald worden aan de hand van globale spelregels. Omdat er voor bepaalde gebieden in 2de orde geen duidelijke toekomstvisie vastligt (cfr luchthaven), kunnen ze sterk onder druk komen te staan van de ongebreidelde ontwikkelingsambities van de 1ste orde-bebouwing.

ENTITEITEN IN 2DE ORDE



De duidelijk aanwezige entiteit van de luchthaven :

ontwikkelingsscenario
-potentiele uitbreidingsmogelijkheden
-regionaal uit te werken,
-parallel met de Torhoutse (problematiek van de overbelasting)

reconversiescenario's
-geluidshinder
-potentieel recreatiegebied
-....



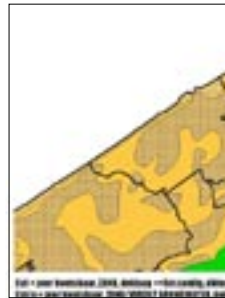
De oefenrenbaan :

-De mogelijke uitbreiding van woonzons in de onmiddellijke omgeving
-de overdimensionering van de Duinkerke weg
-een potentieel groengebied
-een potentieel uitbreidingsgebied voor randstedelijke fenomenen binnen de idee vzm de compacte stad



De grens tussen de historische polders en de westelijke midlandpolders, getekend door de Schorredijk :

-open groenzone
-microrelief en biotoop voor diverse fauna
-potentieel waarderingskriterium voor compatibele ontwikkelingen.

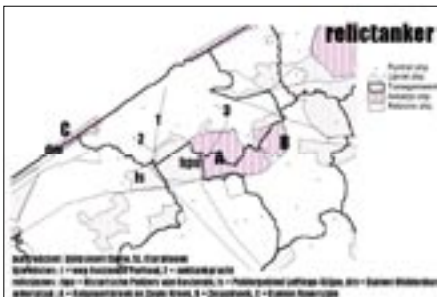


De 2de orde entiteiten grenzen aan de 1ste en vandaag zijn ze nog zeer waarneembaar. Ze zijn belangrijk omdat ze identiteitbepalend zijn en drager van andere ontwikkelingen.

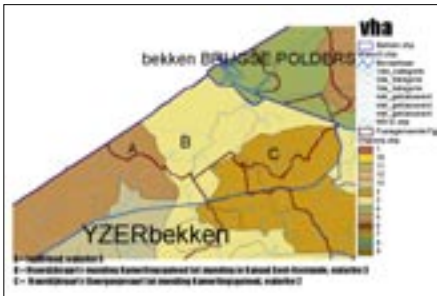
Dit randstedelijk gebied waarin water steeds

de gebieden die achter het territorium van het kleinhandelslint liggen, noemen we 2^e ordegebieden (bv de oefenrenbaan, snaaskerkepolder...)

NATUUR-LANDSCHAPPELIJKE ONDERLEGGERS



Deze vochtige graslanden met microreliëf (ondiepe plassen en open water) zijn een zeer geschikt biotoop voor watervogels en steltlopers (broed- of foerageertrein) (vb; grazende ganzen en smienten in de winter)



Waardegebied met microreliëf op dekkegronden. Het gebied bestaat hoofdzakelijk uit vochtige graslanden met grachten met rietkraag, ondiepe plassen met slijk, dielen en bredere sloten met open water (twee akkers en twee percelen met ingezaaid Engels raaigras) en enkele verruigde stukken.

ied is een knooppunt van historisch landschappelijke en natuurlijke entiteiten, een belangrijke rol speelt.

de 2° ordegebieden zijn zeer mooi of zeer duidelijk herkenbaar, (bv de luchthaven, de polders met dijk en geleden , ...) ze hebben hun eigen logica en verhaal

deze gebieden hebben een uitgesproken identiteit maar ze zitten onder druk van nieuwe ontwikkelingen en zijn zo fragiel geworden,



1. LUCHTTRAVEN :

- LUCHTVAARTINFRASTRUCTUUR OP VOORMALIGE MIDLANDPOLDER
- DIVERSE GROEI- OF UITDOOFSCEARIO'S
- ANTI-TANK REILST
- STEENOVENGEELED
- RANDACTIVITEITEN : VLEGTUGSPOTTERS, CAMPING

2. OEFENDEBAAN :

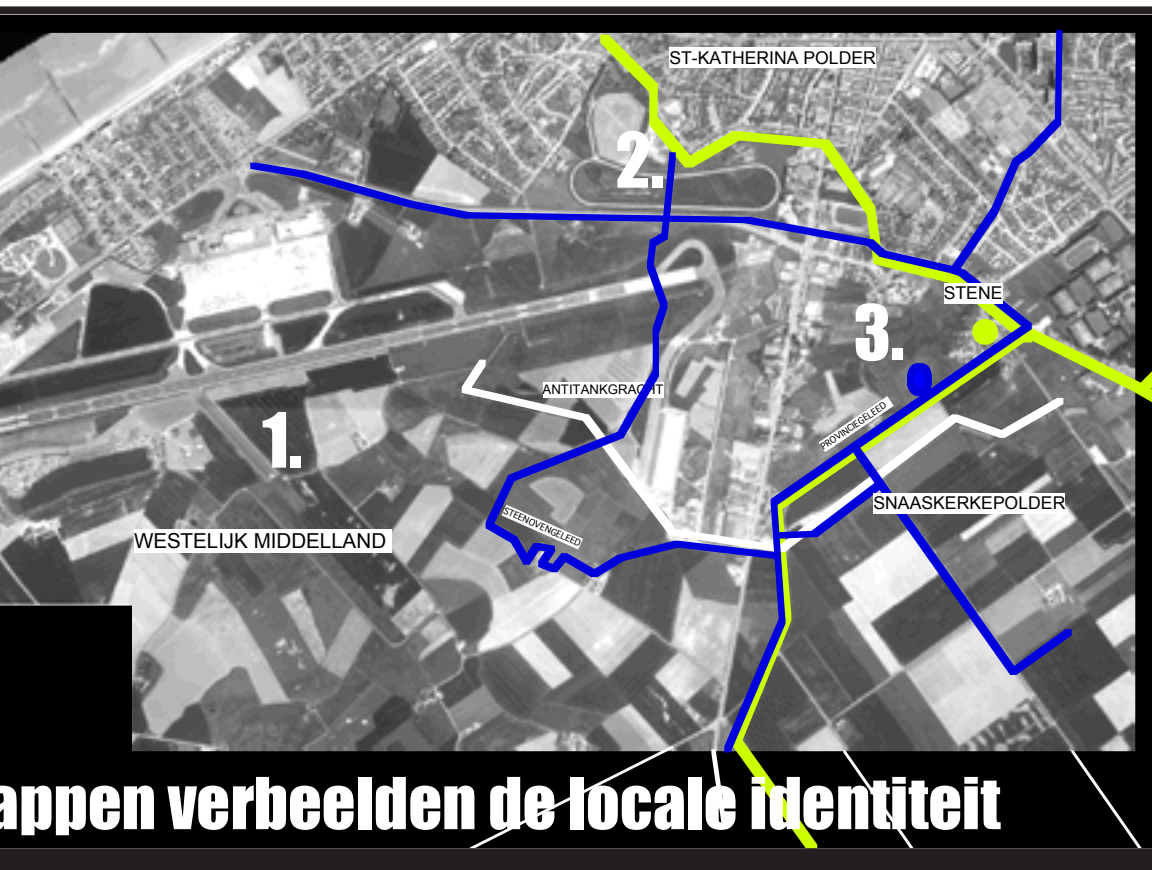
- GROENE LONG VOOR AANPALEND WOONGEBIED
- WATER : BELANGRIJKE RESERVEZONE
- GROTE POTENTIE VOOR RANDSTEDELIJKE ACTIVITEITEN

3. POLDERS :

- A. DE WESTELIJKE MIDLANDPOLDER
BELANG VAN DIJKEN, GELEEDEN, FAUNA EN FLORA, MICRORELIEF
- B. DE HISTORISCHE POLDER VAN OOSTENDE
(BARRAKKEPOLDER)
BELANG VAN LANDBOUW, HISTORISCHE RELICTEN
ORD VAN AFWATERINGSKANALEN
- C. LINEAIRE ELEMENTEN :
- STEENDE DIJK
- SCHORREDIJK
- PROVINCIEGELED
- ANTI-TANKGRACHT
- STEENOVENGEELED
- D. HISTORISCHE KERN STENE

In respect voor de aanwezige natuurwaarden kunnen nieuwe landschappen ontstaan.

landschap



appen verbeelden de lokale identiteit

Lokale identiteit communiceren als tegengewicht voor banale uniformiteit.

De identiteit van de gebieden in tweede orde naar voren brengen.

Wisselwerkingen met achterliggende gebieden stimuleren.

Eén ding maken de drie frames onbetwistbaar duidelijk: de door Gewestplannen opgestelde juridische context is niet in staat de snelle ruimtelijke ontwikkeling van de Torhoutsesteenweg en omgeving kwalitatief te begeleiden.

Omdat in deze zone het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) voorziet in 'herstructurering door inrichting', stellen we voor te werken met drie ontwikkelingsprincipes. Het zijn de stam-asgebonden voorwaarden, de bodemgebonden voorwaarden en de relatiegebonden voorwaarden. Ze zijn tevens te hanteren bij de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) voor dit kleinhandelslint.

ONTWIKKELINGS- PRINCIPE

An aerial photograph of a landscape, likely a coastal or urban area, overlaid with a semi-transparent purple filter. A white, irregular, wavy line outlines a specific region in the upper half of the image. A large white number '2' is placed within this outlined area. A white arrow points from the right edge of the image towards the number '2'. Below the outlined area, a horizontal road or path runs across the middle of the image. Four white arrows originate from this road: two point upwards towards the outlined area, and two point downwards towards the lower half of the image. In the lower right, a white arrow points downwards along a road that curves towards the bottom right corner. The text 'LHBO - STAM' is written in white capital letters in the lower right quadrant. At the bottom left, the text 'STAMBESTEMMINGEN' is written in large, bold, white capital letters.

2

LHBO - STAM

STAMBESTEMMINGEN

WOONUITBR. - STAM

OPENB.NUT - STAM

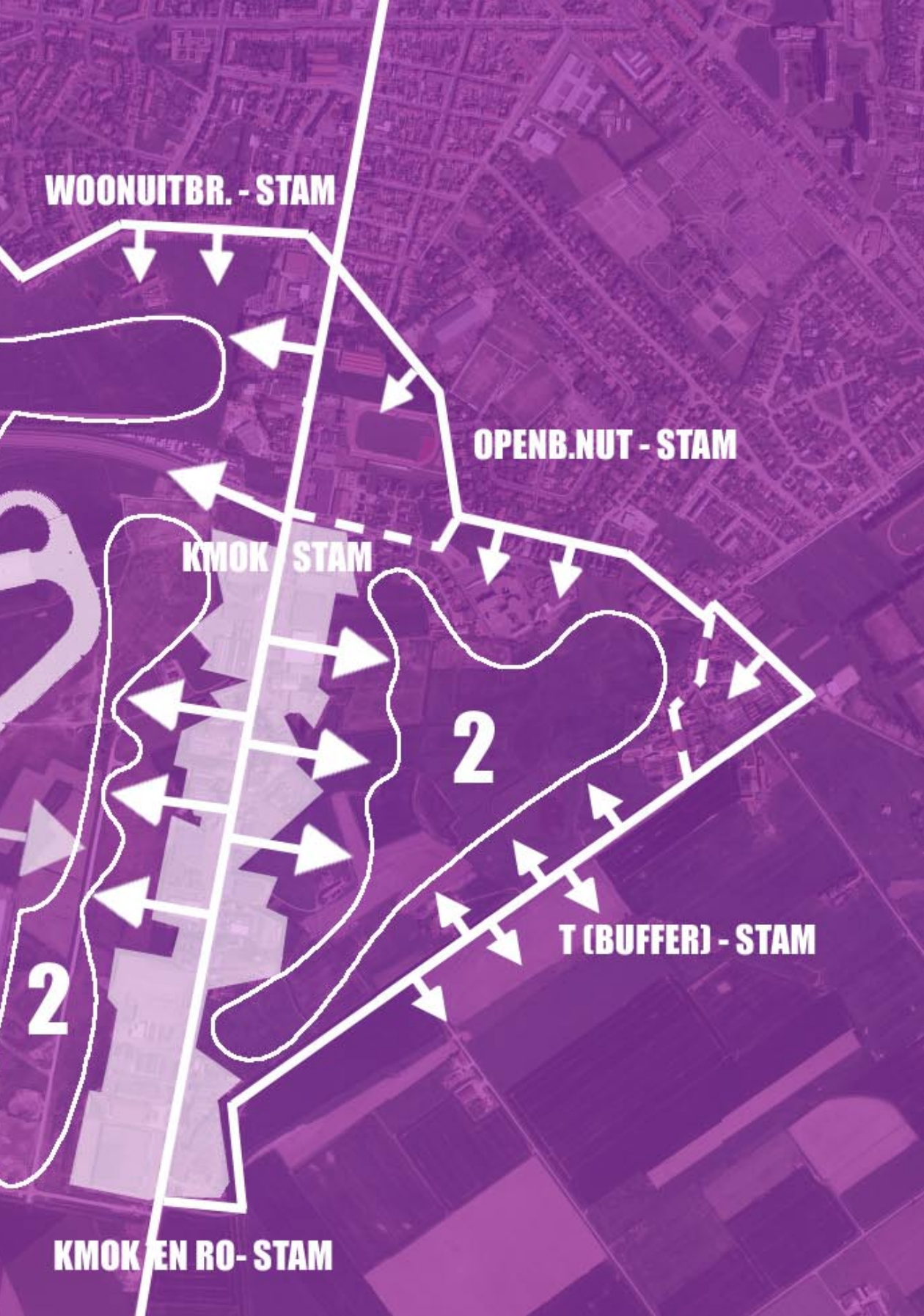
KMOK / STAM

2

T (BUFFER) - STAM

2

KMOK EN RO - STAM



ONTWIKKELINGSPRINCIPE

De eerder gehanteerde invalshoeken of frames brachten de expansieve groei van het kleinhandelslint aan het licht met alle ruimtelijke gevolgen van dien.

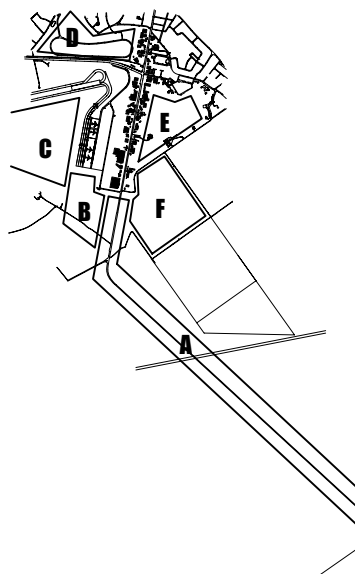
Door deze situatie zijn niet alleen de nog braakliggende terreinen palend aan de verkeersader (gebieden in 1^e orde) gegeerd maar ook de open gebieden die erachter liggen (gebieden in de 2^e orde). Los van de snelevoluerende toestand ter plaatse staat het feit dat de Gewestplannen Oostende-Middenkust (dd 26011977, dd 13072001) het gebied in zones opdelen om de verschillende bestemmingen te bepalen.

De ambities van het RSV daarentegen, bestaan erin de bestaande kleinhandelslinten ruimtelijk te structureren en de uitbouw ervan te stoppen. Wij zijn van mening dat sturing van de tendensen vanuit ruimtelijke ontwerpprincipes moet gebeuren, die structurerend en identiteitsondersteunend zijn in plaats van zonerend.

Ontwikkelingsprincipes

Structuur en identiteit van het gebied moeten gevrijwaard en gebruikt worden. Stam-assen vormen binnen deze optiek een alternatief voor zonering. Stam-assen garanderen tevens identiteitsbehoud en koppelen de toekomstige ontwikkelingen waar het mogelijk is aan nieuwe activiteiten.

Geen lijst dus van mogelijke functies, wel een basisprincipe van waaruit concrete ruimtelijke concepten (met de juiste schaal) ontwikkeld kunnen worden.



STAM-AS CONDITIES



Een stam-as is als een slagader die voeding geeft aan vertakkingen. Het is de stam-as die drager is van een bepaald gebied waarop bepaalde bestemmingen en/of identiteiten gekoppeld zijn. In ruimere context is het begrip ook toepasbaar op inhoudelijke materies. Het vertakkingproces gebeurt stapsgewijs, naarmate de behoefte tot ruimtelijke aandikking toeneemt.

Stam-assen binnen het studiegebied die samenvallen met de verkeersaders :

- bedrijvigheid (Torhoutsesteenweg),
- woonondersteunende functies (Steense dijk),
- toeristisch-ecologische functies (Schorredijk),
- internationaal goederenverkeer (International Airport Ostend).

Het 1^e ordegebied staat in onmiddellijk contact met de stam-as, terwijl het 2^e ordegebied vooralsnog visueel en utilitair afgeschermd wordt door 1^e orde bebouwing, waardoor een aantal troeven niet kunnen worden uitgespeeld.

Stam-assen 'koloniseren' het open 2^e orde gebied geleidelijk en in functie van de reële ruimtenoden.

Bijvoorbeeld :

Hier is de Torhoutsesteenweg drager van de identiteit bedrijvigheid, waardoor de as bestemmingen zoals KMOK, RO en LO moet voeden.

De Schorredijk is drager van toeristisch-ecologische natuurfuncties, waartoe ook landbouw, groenrecreatie en de fietsroutes gerekend worden. Uitgaand van de vaststelling dat deze verkeersluwe as hoofdzakelijk fietsers en voetgangersverkeer slikt, kunnen compatibele functies vanuit deze stam-as ontsloten worden, vb alternatieve energieboerderijen, ecotoeristische centra.

De Steensedijk heeft een lokale verbindende verkeersfunctie en ontsluit enkel lokale functies met betrekking tot wonen, patrimonium en toerisme.

Ter hoogte van de oefenrenbaan heeft de Steensedijk een

soortgelijke woonondersteunende identiteit. Maar hier zullen zich eerder parkachtigen op de stam-as enten.

De startbaan van de luchthaven is een stam-as van internationaal goederenverkeer. Haar identiteit is efficiëntie, snelheid en veiligheid. Aanpalende functies van luchthavengebonden activiteiten enten zich hiërarchisch op deze as.

De stam-as structureert elke nieuwe activiteit in het gebied op hiërarchische wijze. Met het oog op een optimale zichtbaarheid zullen kleinhandelszaken zich op de Torhoutse nestelen, terwijl regionale bedrijven zich op een veilige ontsluiting met de stam-as zo dicht mogelijk bij de E40 zullen vestigen.

BODEMGEBONDEN CONDITIES



De aansnijding van nieuw onbebouwd gebied gebeurt onder strengere voorwaarden die expliciet verbonden zijn met de aard en identiteit van dat gebied met het oog op behoud en ontwikkeling van die identiteit. Vaak zijn die voorwaarden elementair en slaan ze op de bodemgesteldheid. We noemen ze basiscondities omdat ze uitgaan van de huidige natuurlijke toestand van de ondergrond. Zo genereren klei- en of zandbodems bijvoorbeeld een specifiek watermilieu die een impact heeft op de bouwmethodiek.

Concreet in het kader van de situatie aan de Torhoutse: het 2^e ordegebied ingesloten door de Torhoutsesteenweg, Steense dijk tot Stene en de Schorredijk van de Snaaskerkepolder zou volgende basiscondities voorop kunnen stellen voor bebouwing:

het maximaal behoud van de structurerende elementen van dit gebied, nl. open ruimte, micro-landsschapselementen van belangrijke ecologische waarde, open waterhuishouding.

Met het oog op een duurzame ontwikkeling dienen specifieke basiscondities te worden uitgeschreven voor elk nieuw aan te snijden gebied.

RELATIEGEBONDEN CONDITIES



In het ruimtelijk concept moet rekening gehouden worden met de relatie die een gebouw/functie aangaat met andere gebouwen/functies.

1^e en 2^e ordegebieden met een sterke identiteit moeten elkaar voortdurend kunnen kruisbestuiven. Deze kruisverbanden kunnen zowel visueel als functioneel zijn. Net als een koraal zijn de gebieden langs de Torhoutsesteenweg op die manier samengesteld uit dichte en open delen, waarbij een logisch evenwicht heerst tussen densiteit en doordringbaarheid, pantser en ademruimte.

De zon komt doorheen het kleinhandellint, of er zijn plaatsen waar het 2^e ordegebied duidelijk voelbaar is. Het zijn de openingen waarlangs men in het andere landschap kan stappen, het gebruiken of ernaar kijken. En weten dat men in Oostende is.

TOOLS zijn rechtstreeks op het terrein inzetbare ontwerpinstrumenten en werktuigen.

De concrete situatie aan de Torhoutsesteenweg reikt twee basisingrediënten aan : verkeers- en parkeerinfrastructuur. Verkeer verwijst naar de dynamische gesteldheid : onderweg zijn. Parkeren doelt op een meer statische toestand : ergens vertoeven.

Het doorstroomprincipe bracht ons bij de tool van de BYPASS, het verblijfsprincipe bij de GROEIPARKING.

Beiden ondersteunen een specifiek ruimtelijke aanpak voor de problematiek.

De voorgestelde modellen poneren zich als polair in theorie – en ter illustratie van de achterliggende visie- maar in de praktijk zijn vooral mengvormen van beiden effectief realiseerbaar.

TOOLS

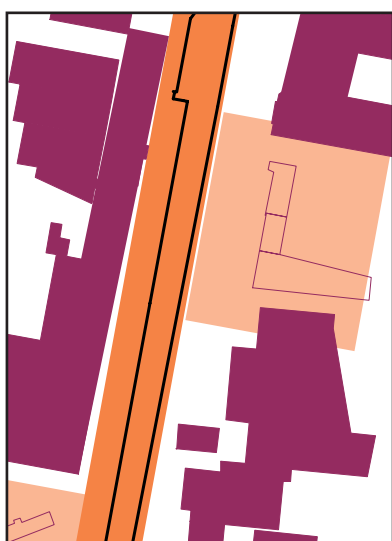
TOOLS : DE RUIMTE VAN PARKEER- EN VERKEERSINFRASTRUCTUREN...

De ontwikkelingen aan de Torhoutsesteenweg overstijgen de lokale problematiek. Overal in Vlaanderen slibben de stedelijke invalswegen dicht door commerciële activiteiten. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen suggereert een oplossing voor deze problematiek door “ruimtelijke herstructurering via inrichting”. Hiervoor beschikt de overheid over veeleer “klassieke” methodes nl. de aanleg van verkeers- en parkeerinfrastructuur. In wezen gaat het altijd over “ruimte”.

Twee elementaire benaderingsmogelijkheden van een ruimte enten zich op de beweging – of de afwezigheid ervan – van de gebruiker/beschouwer. Enerzijds is er de statische benadering, waarbij de plek een tijdelijke verblijfszone wordt : “wat valt hier te beleven?” Anderzijds is er de dynamische benadering, die van de passage, waarbij de site een fragment vertegenwoordigt in een af te leggen traject en transitzone wordt.

Voor elk uitgangspunt werd gezocht naar een “tool”, een ontwerpinstrument dat aangewend zou kunnen worden ter onderschrijving van het basisidee. Het consequent gebruik van de tools leidde tot twee ruimtelijke modellen. Ze poneren zich als polair in theorie – en ter illustratie van de achterliggende visie - maar in de praktijk zijn vooral mengvormen van beiden effectief realiseerbaar.

Het hoeft geen betoog dat de modellen zich richten tot de autoverkeersstroom van en naar Oostende-centrum. Anderzijds kan die gedachte ook breder werken : waarom zou een polder”mall” net buiten Oostende zich niet kunnen richten tot een groot deel van de Belgische kustlijn? Het park-and-ride idee kan dan weer lokkend werken op gebruikers uit het binnenland : het boodschappencorvee kan op die manier perfect gecombineerd worden met alles wat bij een uitstap naar de kust –meerbepaald Oostende - hoort. Connecties met de haven en de luchthaven bieden alleen maar op aan deze voordelen.



- RUIMTELIJKE INVULLING
- DOORGAAND VERKEER
- LOKALE ONTSLUITING

structurering van de tussenruimte door middel van de verkeers- en parkeerinfrastructuren.



TOOL 1: GROEIPARKING



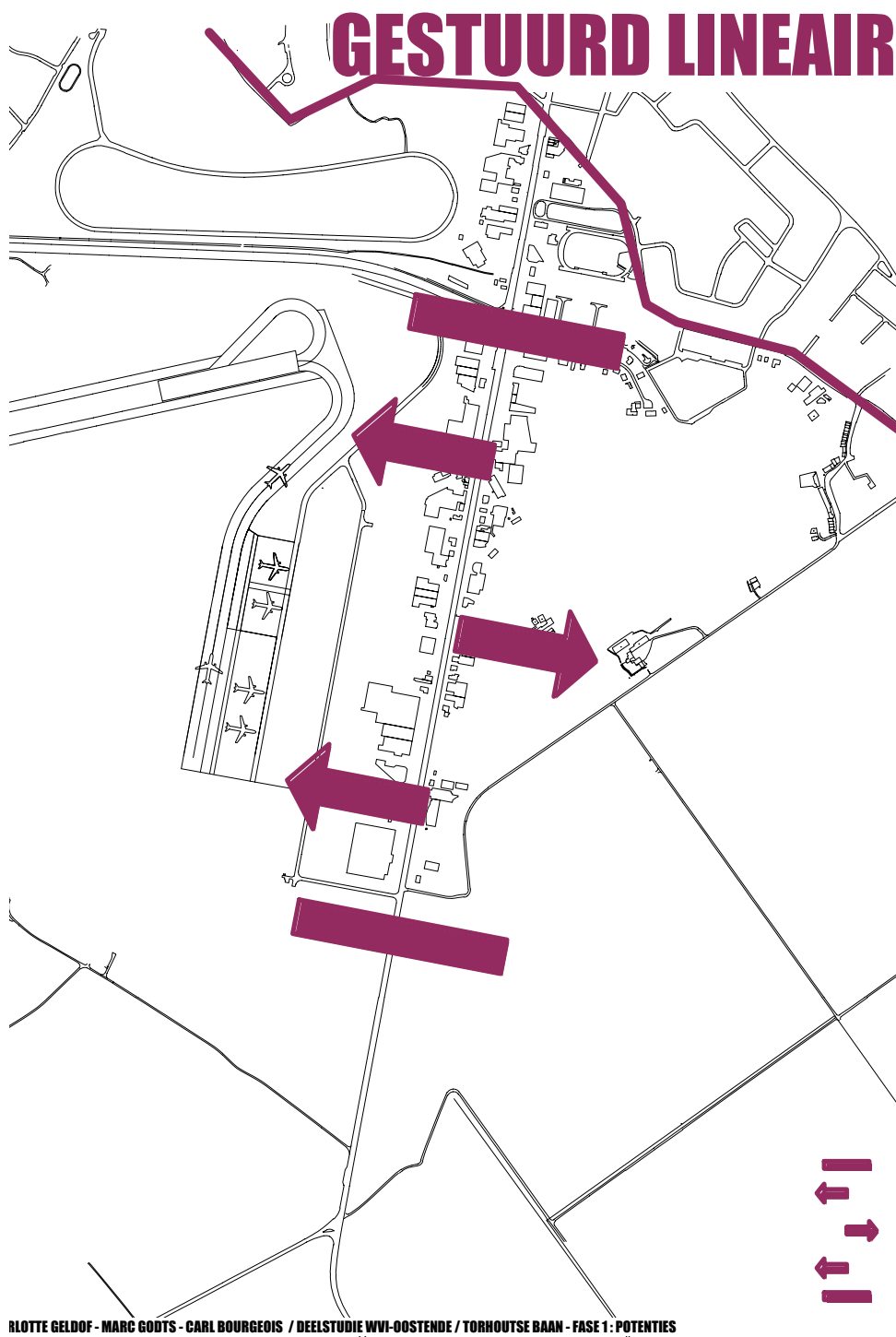
TOOL 1:

GROEIPARKINGS ALS TOPLOCATIES

Groeiparkings komen tegemoet aan de vraag naar kwalitatief vertoeven van de potentiële koper en de vraag naar zichtlocatie van de verkoper.

Onder groeiparkings verstaan we een in gebruiksoppervlakte flexibele parkeerzone, die meer activiteiten genereert dan enkel parkeren, circuleren en inladen. Een groeiparking heeft duidelijk recreatieve ambities en maakt deze waar door vb een alternatieve activiteiteninvulling op het ritme van de omliggende functies (meervoudig ruimtegebruik).

Groeiparkings aan de Torhoutsesteenweg zouden, voortvloeiend uit de specifiek lokale omstandigheden, rekening kunnen houden met de aard van de verharding (vb. doorlaatbare asfalt en/of integratie van grachten en natuurlijke waterhuishouding). Meervoudig ruimtegebruik (sport, spel en parkeeroefeningen op avonden en 's weekends) zou een andere troef kunnen zijn van deze grote asfaltzones. Bovendien garandeert de gevrijwaarde doorkijk naar de achterliggende, plaatseigen gebieden bij dit alles intrinsiek een extra kwaliteit aan alle activiteiten die deze locatie genereert.



Groieparkings zijn het resultaat van de zoektocht naar een drager voor de visuele diversiteit rond de kleinhandelsdozen aan de Torhoutsesteenweg.

De parking vertegenwoordigt een uniforme ondergrond, die de shopper van bij het uitstappen uit de wagen tot aan de kassa geleidt en hem daarbij het gevoel bezorgt een vertrouwd territorium te bewandelen. Maar het grote gemeenschappelijke asfaltvlak dat de omliggende handelszaken verbindt is tevens de geleider van een – gedurende de openingsuren – nagenoeg constante verkeersstroom. Het is de donkere ondergrond voor witgestreepte wegaanduidingen



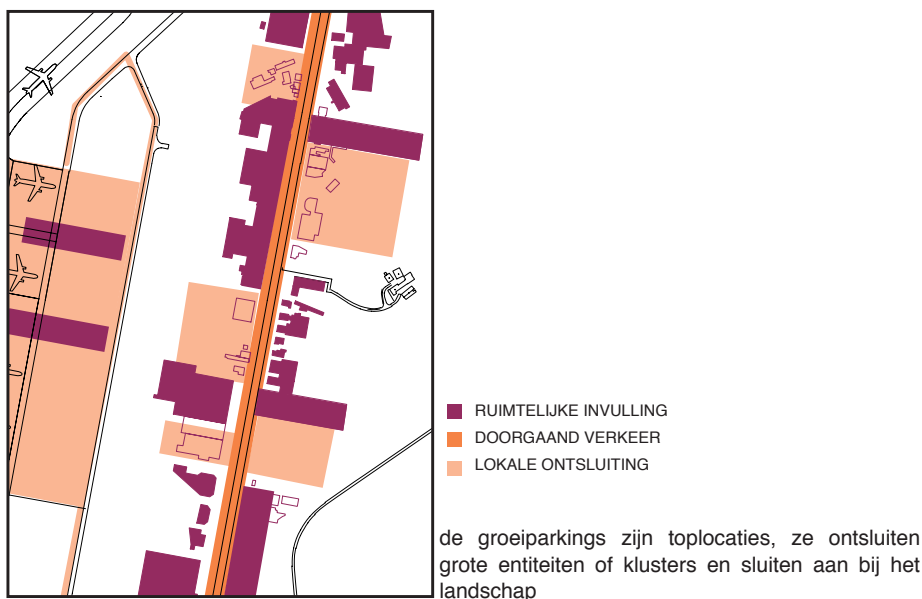
waar is er nu ruimte voor grotere entiteiten en wat is de geest van de plaats ?

en tekent zich ook donker af tegen het omliggende landschap, als een olievlek. Asfalt staat voor weginfrastructuur, het enige en door zijn uni-dimensionaliteit behoorlijk beperkte middel van de planoloog om de wildgroei van de handelszones in toom te houden.

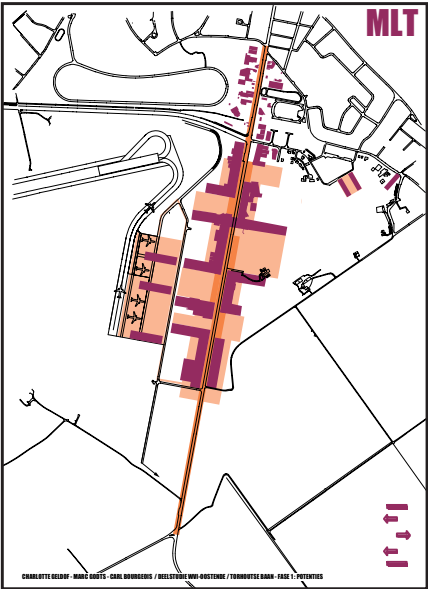
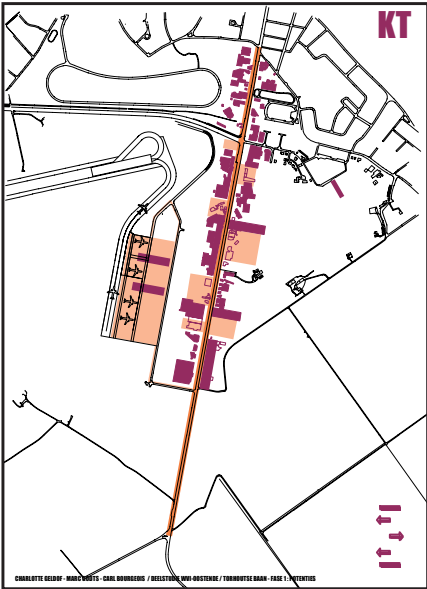
Eerste model : gestuurde lineariteit

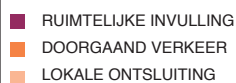
Ondanks de stop op lineaire uitbreiding van de handelsactiviteiten langsheen de Torhoutsesteenweg is het verder lineair uitbouwen ervan binnen de bebouwde zone een acceptabele denkpiste. De uitbreiding gebeurt dan haaks op de steenweg, met de inplanting van grootschalige (handels-)vestingen aan weerskanten van een dwars op de Torhoutsesteenweg georiënteerde groeiparking.

Doordat de achterkant, het zicht op de achterliggende gebieden, open blijft, zouden deze zones zich als enorme “buitenkamers” kunnen



profilieren. Belangrijk hierbij is dat de breedte van de groeiparking en de bouwdiepte in verhouding tot elkaar staan: hoe groter de winkel, hoe breder het aanloopvlak. Groeiparkings structureren het gestuurd lineair model en doen dat stapsgewijs.





Tool 1



TOOL 2 : BYPASS



TOOL 2 : BYPASSES ALS ZEND- EN ONTVANGSTKANALEN

Boden groeiparkings een antwoord op recreatieve en commerciële behoeften, dan komt de bypass tegemoet aan de vraag van de autobestuurder naar mogelijkheden tot “cruisen”. Dat begrip slaat op het zintuiglijk genot van het “onderweg zijn”; de snelheid, de visuele ervaringen.

De bypass of parallelle doorstroming verwijst naar het verkeerskundig concept waarbij door middel van afsplitsing naar evenwijdige verkeersaders de doorstroom gediversifieerd en het verkeer afgeleid wordt naar gemakkelijker te controleren kruispunten. Met de vrijwel onmiddellijke ontplooiing op en uitbuiting van percelen aan beide kanten van de nieuwe verkeersinfrastructuur als gevolg.

Ondanks het verlies aan bouwcapaciteit wordt het principe op deze plek interessant wanneer de nieuwe weg begrenzend gaat werken ; expansie is dan toegestaan aan één kant, die van de hoofdas. En omdat we het in dat geval hebben over de scheidingslijn tussen twee functioneel sterk gedifferentieerde gebieden mét uit- en overzicht naar beide kanten zou de bypass aan de Torhoutsesteenweg opgevat kunnen worden als een dijk.

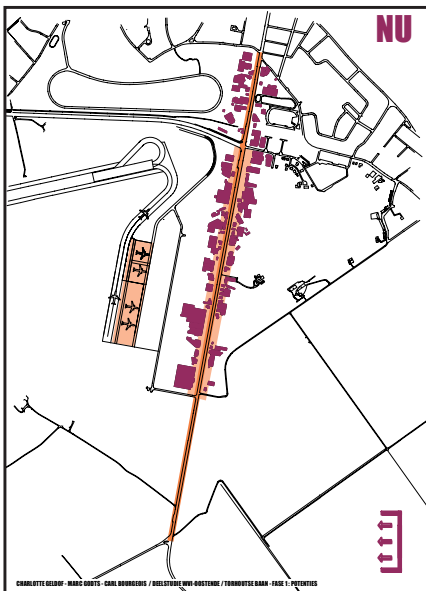
GESTUURDE ZONE



CHARLOTTE GELDOLF - MARC GODTS - CARL BOURGEOIS / DEELSTUDIE WWI-OOSTENDE / TORHOUTSE BAAN - FASE 1: POTENTIES

Een dijk gebruikt de taal van de streek, speelt in op de onmiddellijke omgeving van de polders en onderschrijft zo de identiteit van de site.

De bypass opent perspectieven omtrent hoogteverschillen / vergezichten / geleiding en geleding / onderlinge hiërarchie van infrastructuren

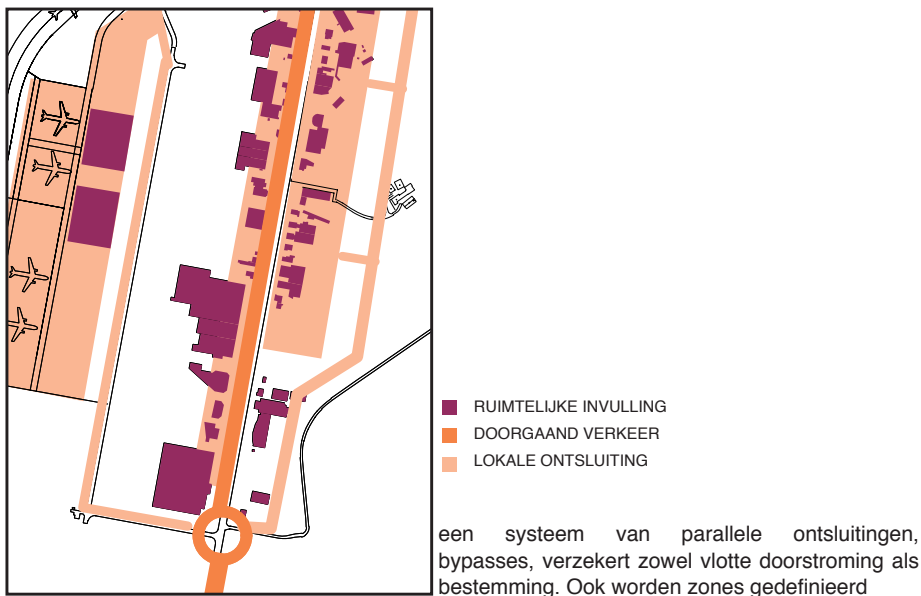


op dit ogenblik is de Torhoutsesteenweg de enige ontsluiting

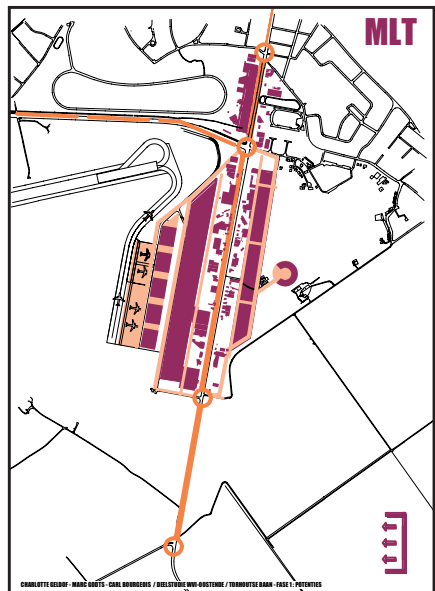
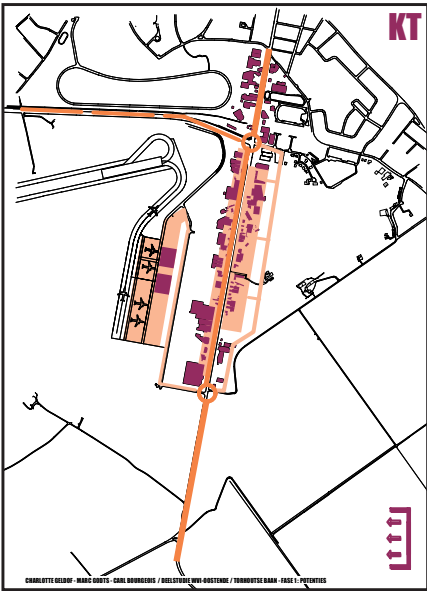
Tweede model : gestuurde gelaagdheid

Uitbreidingen die zich niet meer strikt aan de hoofdverkeersas binden, maar zich er in parallelle zones aan vasthechten, appelleren aan het model van de gestuurde gelaagdheid.

Grootschalige (handels-)vestigingen schakelen zich bij deze optie in rijrichting langs de steenweg, evenwijdige aftakkingen zorgen voor uitbreidingsmogelijkheden en een vlotte verkeersstroom aan weerszijden. Structurerend element hier is de bypass, die de gebieden in 2^e orde scheidt van de handelszone. Het idee komt tegemoet aan visies over de compacte stad en de duidelijke afbakening van overgangen tussen verstedelijkte en open gebieden.



De krijtlijnen die uitgezet werden met het oog op de uitbouw van de cargo-activiteiten op en rond de luchthaven zouden een aanzet kunnen geven tot dit model.





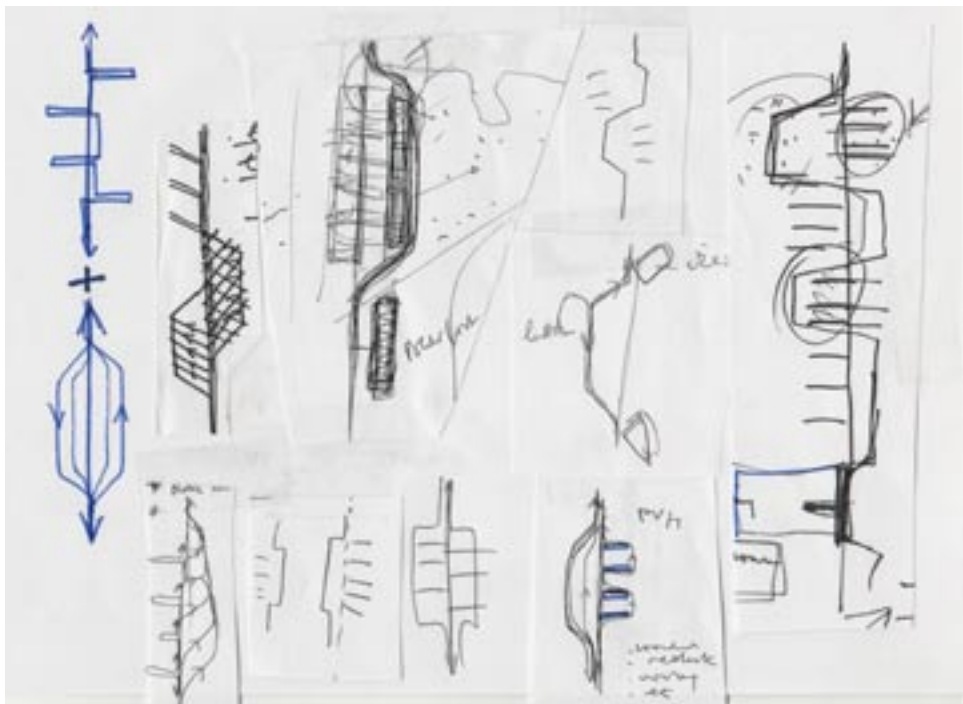
- RUIMTELIJKE INVULLING
- DOORGAAND VERKEER
- LOKALE ONTSLUITING

elke laag heeft eigen identiteit en permeabiliteit.
luchthaven en polders zijn duidelijke grenzen.
korte, middellange en lange termijn

De tools en ontwikkelingsprincipes voor de Torhoutsesteenweg, omgezet in ruimtelijke modellen, worden getoetst op het terrein. We zoeken daarbij het evenwicht tussen verdichting en doorlaatbaarheid van het kleinhandelslint. Eén en ander concretiseert zich aan de hand van voorbeelden van mogelijke ruimtelijke schakelingen, verschalingen, nieuwe invullingpatronen en een wisselscenario dat beide modellen combineert.

De resultaten van verkeersmodellen en recentere inventarisatie zijn hierop terug te koppelen.

CONFIGURATIES



SCHAKELINGEN

nauwkeurig uit te zetten combinaties van het lineair gestuurde model met de haakse inplantingen groeiparkings enerzijds en het gelaagde zone-model met de parallel-ontsluitingen en evenwijdige ontwikkelingen anderzijds :

mogelijkheden zoals schakelingen met halve of volledige schakels, spiegelingen, ...

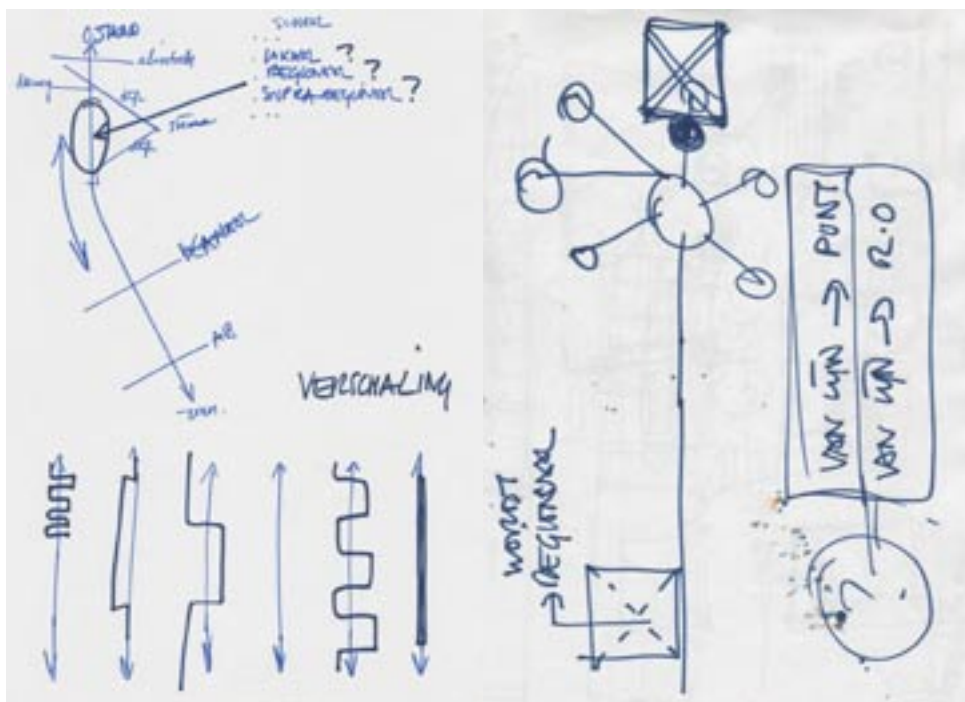
overweging van de schakeling met zeer grote, puntsgewijze inplantingen en aantrekkingspolen

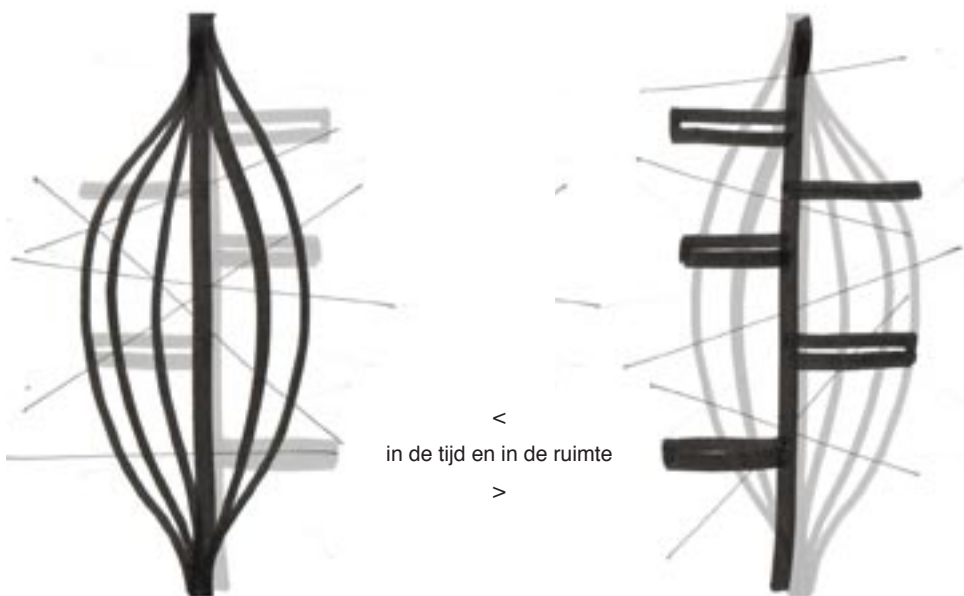
toetsing van de schaal en verschaalbaarheid van de geschakelde systemen

schaalproblematiek niet alleen wat betreft uitgroei langsheen de ontwikkelings-as van de Torhoutsesteenweg maar ook dwars daarop

schaal van type ontwikkelingen en schaalsprongen, lokaal, regionaal, supra...

VERSCHALINGEN





WISSELSENARIO's

lineaire haakse ontwikkeling of parallel gelaagde zones ? sturing of organische groei ?

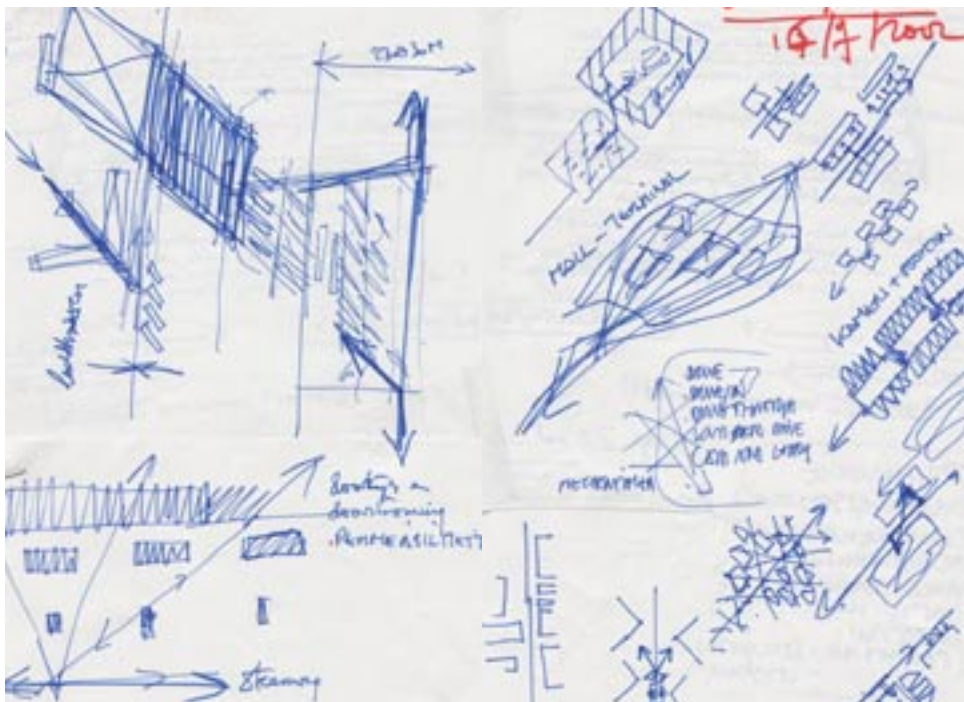
inbouwen van de mogelijkheid dat in de tijd het éne ruimtelijk model onder invloed van vraag en aanbod of door sturing, omtuned tot het andere

ondanks de wissels gelden de randvoorwaarden eigen aan bypass of groeiparking en blijft de kwaliteitsbewaking wat betreft densiteit en permeabiliteit continu

de wisselsenario's ondersteunen de dynamiek van de ontwikkelingsland- schappen en exploreren en verruimen het potentieel aan kruisrelaties

het samenspel tussen de ontwikkelingsgeoriënteerde stedenbouwkundige onderlegger (stamgebonden, bodemgebonden en relatiegebonden spelregels), de organisatie van kwalitatieve ruimten voor ontsluiting en doorstroming (bypasses en groeiparkingen), de dynamiek van ondernemen en de dialoog public-private, local-global wordt ook op het terrein zelf afleesbaar/ervaarbaar als een patroon

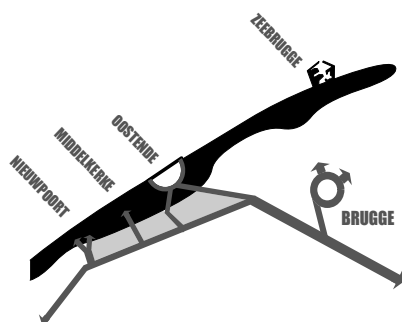
PATRONEN



De modellen en ruimtelijke concepten worden teruggekoppeld ten opzicht van de grotere stedenbouwkundige ideeën voor Oostende en het stedelijk netwerk Kust. Ruimtelijke concepten (bv. de kamstructuur) en economisch-ruimtelijke ideeën (vb. het verruimd centrum) zijn een belangrijk omgevingskader. Enkele vragen blijven open.

REFLECTIES

(OP MACRO-SCHAAL)



SUPRA-REGIONALE KAM OF RING ?

In deze kam-structuur heeft Oostende maar liefst 2 invalswegen : de A10 (toeristen preferentieel) en de N33 vanaf de A18 (functioneel bestemming).

De idee van supra-regionale kam OOSTENDE-CALAIS-LE HAVRE schetst nieuwe perspectieven maar opent ook de discussie KUST ALS STEDELIJK NETWERK versus DE COMPACTE STAD.

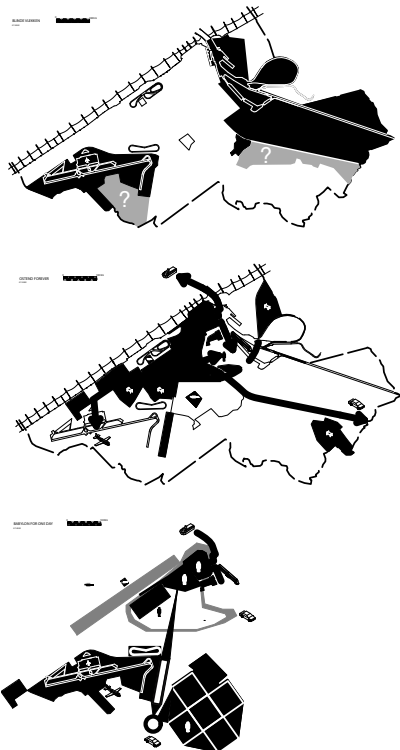
Valt de randstedelijke ontwikkeling Oostende langsheen de Torhoutsesteenweg (N33) niet letterlijk samen met het body van deze kam-structuur ?

OOSTENDE, stad aan zee

(OP MESO-SCHAAL)

OOSTENDE HOT SPOTS,
OOSTENDE FOREVER,
OOSTENDE ONE DAY, ...

Wat is de ambitie van Oostende zelf ? *Oostende, stad aan zee* is een idee die zich meervoudig vertaalt. Daarbij gaat het niet alleen over de verschillende manieren van Oostende lezen, kijken of ervaren maar ook over communicatie : de geest van de plaats, het geheugen van de stad en de city branding. Wat is de betekenis van de randstedelijke ontwikkeling en van de kleinhandelsstrip Torhoutsesteenweg binnen deze percepties ? Wat is voor deze ontwikkeling de link tussen ruimtelijke planning en stedelijke cultuur ?



TOEKOMST INTERNATIONALE LUCHTHAVEN OOSTENDE ?

De luchthaven heeft een groeipotentieel maar er is een erg onzeker investeringsklimaat.

Maximalisatie tot OSTEND INTERNATIONAL AIRPORTCITY of minimalisatie en reconversie tot bvb SUPERMALL, EXTRATERRITORIAAL FISCAAL RESORT, POLDERSTAD, ..

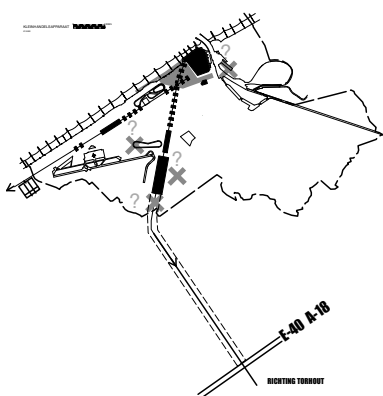
Wie voert de discussie lokaal/nationaal? Wie neemt de politieke beslissing ? Wat is de kernbestemming ? Welke zijn dan de potentiële randprogramma's ? Wat is de te voorziene uitrusting en ontsluiting ?

(OP MICRO-SCHAAL)

VERKEERSSIMULATIES

De mogelijke formulering van grenzen op type en schaal van randstedelijke ontwikkeling vanuit mobiliteit en verkeersafwikkeling. Onderzoek van de potentiële graad van doorstromings- en bestemmingsverkeer op de Torhoutsesteenweg aan de hand van de voorgestelde tools BYPASS en GROEIPARKING en de bijhorende ruimtelijke modellen (GELAAGD GESTUURD, GESTUURD LINEAIR). Onderzoek van bijkomende ontsluiting door koppeling van privé- en openbaar vervoer.

De met de tools coherente verkeers-ontsluitingmodellen worden op hun capaciteit tot afwikkeling getoetst door middel van computergestuurde micro-simulaties.



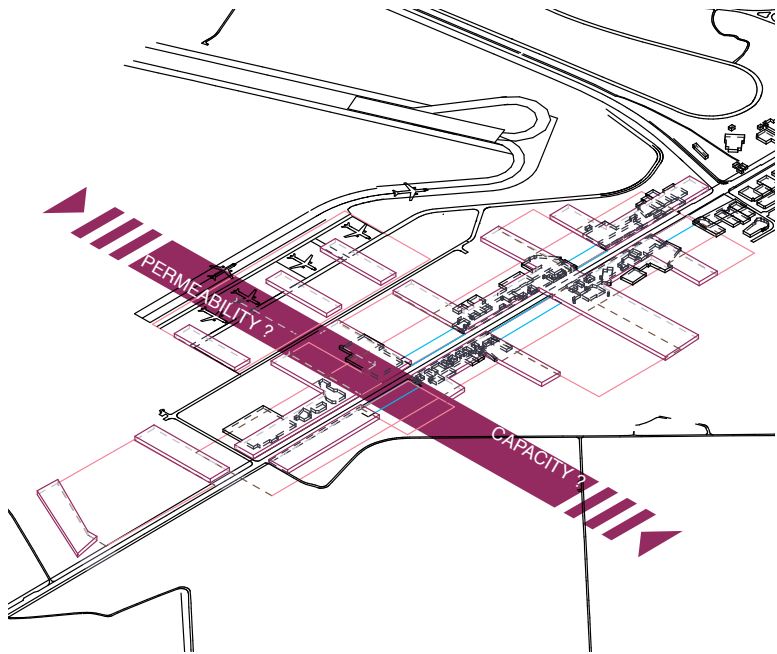
INVENTARIS BESTAANDE HANDELSLINT

Een uitgebreidere inventaris van de bestaande toestand langsheen de Torhoutsesteenweg: huidige situatie maar ook deze in de zeer nabije toekomst (lopende aanvragen en aanvragen met snelbehandelingen, toegestane verkavelingen en afgeleverde vergunningen). Elke momentopname van dit snelveranderend randstedelijk lint is verleden tijd. Wat moet het inventaris in beeld brengen ?

ONDERLEGGER VOOR INRICHTINGSCONCEPTEN, doorstroming en bezetting,

Onderzoek van de potentiële doorstromings- en bezettingsgraad in relatie tot de bestaande snelveranderende situatie en gekoppeld aan de uit te zetten ruimtelijke modellen en configuraties.

Wat is de capaciteit tot densifiering en permeabiliteit ?



(IN EEN RUIMER KADER)
VEDERE VOEDING DOOR RESEARCH :



SCHAALVERGROTING

hoe functioneren de groten: ikea, decatlon, ...?



KLEINHANDELSMECHANISMEN

locatiestrategieën en -criteria: zichtbaarheid, nabijheid, gerepeteerde aanwezigheid, wissels, uitwisselingen, klusters, cycli, ...



SCHAALSPRONGEN

lokaal, regionaal, territoriaal, infra-, supra-, extra-, mega-...



POTENTIELE PROGRAMMAS's

kernprogramma's, grensgebonden programma's, grensoverschrijdende



WATERHUISHOUDING, ECOLOGIE, ENERGIE, CULTUREN EN CIRCUITS

exploitatie van en wisselwerking met het territorium
natuurlijke systemen-kunstmatige systemen
ecologische footprint



Pistes voor **MEERVOUDIG GEBRUIK – GEDEELDE INFRA**



FASERING/EVOLUTIE / TRENDS en TENDENZEN

programmering in de tijd: korte-, middellange- en lange termijn



FLC extended

vrije associatie van zelfstandige ontwerpers die per definitie op meerdere schaalniveau's kunnen werken en zo de ruimtelijke disciplines vernieuwend doorbreken. FLC extended exploreert de grenzen en raakpunten van stedenbouw, architectuur, vormgeving en beeldende kunst.

Toegepast ontwerpend onderzoek is daarbij complementair aan realisatie en aan pedagogisch werk.

Onze associatie functioneert vaak als extern expert, ontwerper en denktank voor stedenbouwkundige en technische studiebureaus, intercommunales en overheden. Specifieke aandacht gaat daarbij naar de koppeling van korte en lange termijn-strategieën bij conflictsituaties en de vertaling ervan in een sterk ruimtelijk werkbaar beeld.

FLC concipieerde o.a. spiegel taxi's voor brugge2002 (in samenwerking met nicc) , liquid-solid operations voor zeebrugge (in samenwerking met wvi), het josef stübbenpark voor duinbergen (in samenwerking met sint-lukasarchief) en escapetower voor brussel2000.

Charlotte Geldof, °1968, architecte en ruimtelijk planner.

Carl Bourgeois, °1969, toegepast architect en web-designer.

Marc Godts, °1961, architect en toegepast kunstenaar.

Dit ontwerpend stedenbouwkundig onderzoek van de randstedelijke ontwikkelingen Torhoutsesteenweg Oostende in opdracht van het wvi wordt gevoed door de wisselwerkingen met o.a. Filip Vanhaverbeke, ruimtelijk planner en projectleider bij het wvi, Kristof Devriendt, projectleider mobiliteit TRITEL, Frans Decroos, ingenieur-architect en hoofd van dienst , Dienst Urbanisatie stad Oostende, door de gesprekken binnen de kerngroep Oostende, door de lectuur van bvb. Maarten Gheysen's GAS-thesis en door input en klankbord van Tjil Vanmeirhaeghe, ingenieur-architect, Caroline Goossens, free lance-journaliste, Christof deJonghe, botanicus, e.a.

