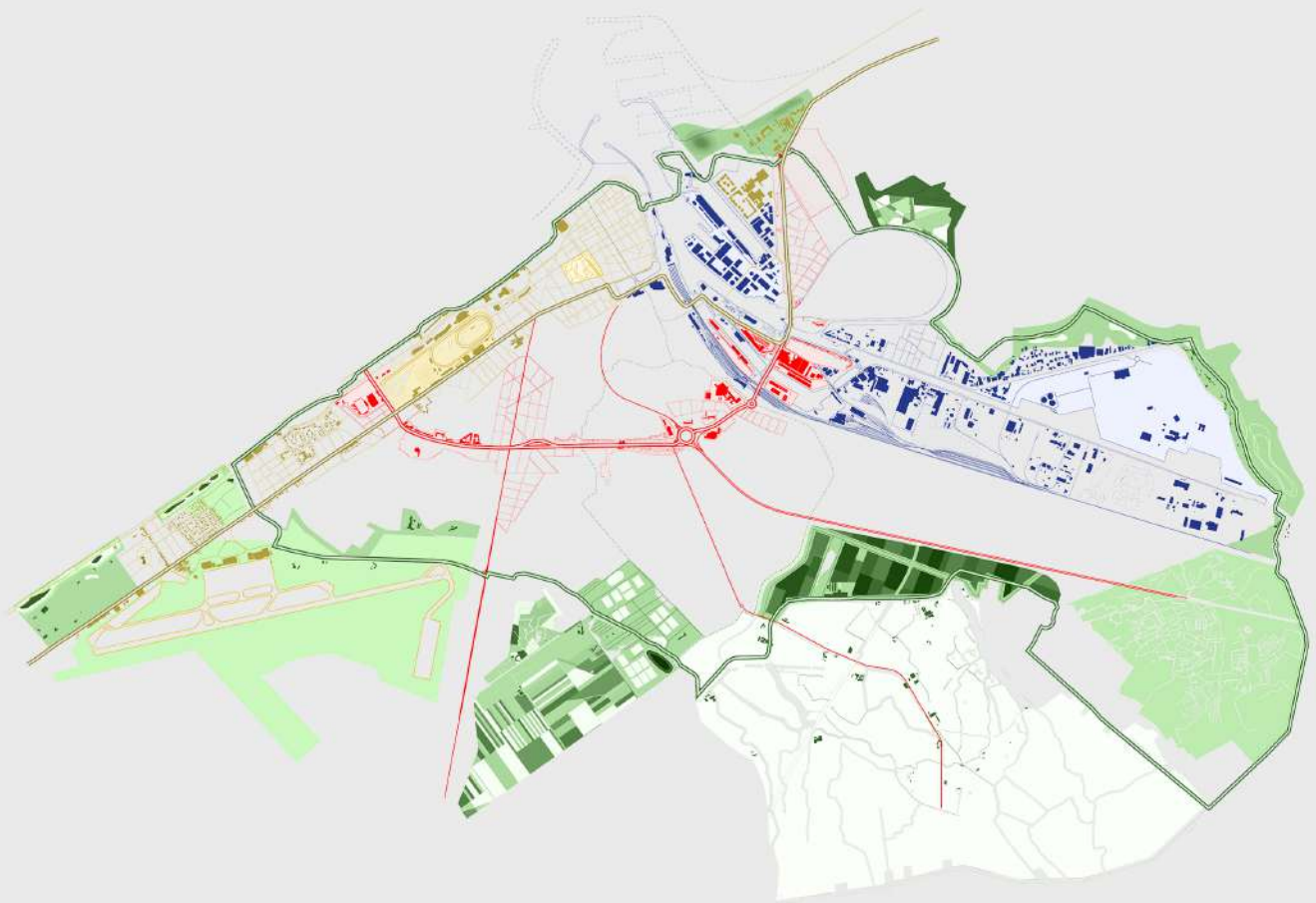


# LINTEN

De Linten ontleen hun naam aan het Groen Lint, een recreatieve groene fietsas die reeds voor de oprichting van het Stاداتelier Oostende werd ontwikkeld. Dit park van aaneengeschaelde landschappen heeft het potentieel in zich om een belangrijke structurele drager te worden voor de ontwikkeling van Oostende. Opgeladen met stedelijke programma's en plekken, definieert het een nieuw profiel van de stad tegenover het open achterland. Het Groen Lint wordt zo een structurerende lijn die verbindingen legt naar binnen en naar buiten, en de organisatie van de stad fundamenteel kan veranderen.

Naast het Groen Lint identificeerde het Stاداتelier nog drie bijkomende Linten als de frontlijnen voor de stadsontwikkeling in Oostende: het Kustlint tussen strand en stad, het Koninklijk Lint tussen kernstad en randstad, en het Kadelint tussen stad en haven. De vier Linten vormen samen de basis van het ontwikkelingsmodel van het GSO. Hun potentieel werd onderzocht in de Lintstudies die letterlijk en figuurlijk de lijnen uitzetten voor de ontwikkeling van de stad, als fysieke drager van het model, maar ook als visiedocument voor het beleid. De studies werden aangestuurd door het SAO, en tussen 2016 en 2018 uitgevoerd. De volgende pagina's geven een eerste zicht op de resultaten, de volledige eindrapporten vindt u in de bijlage.

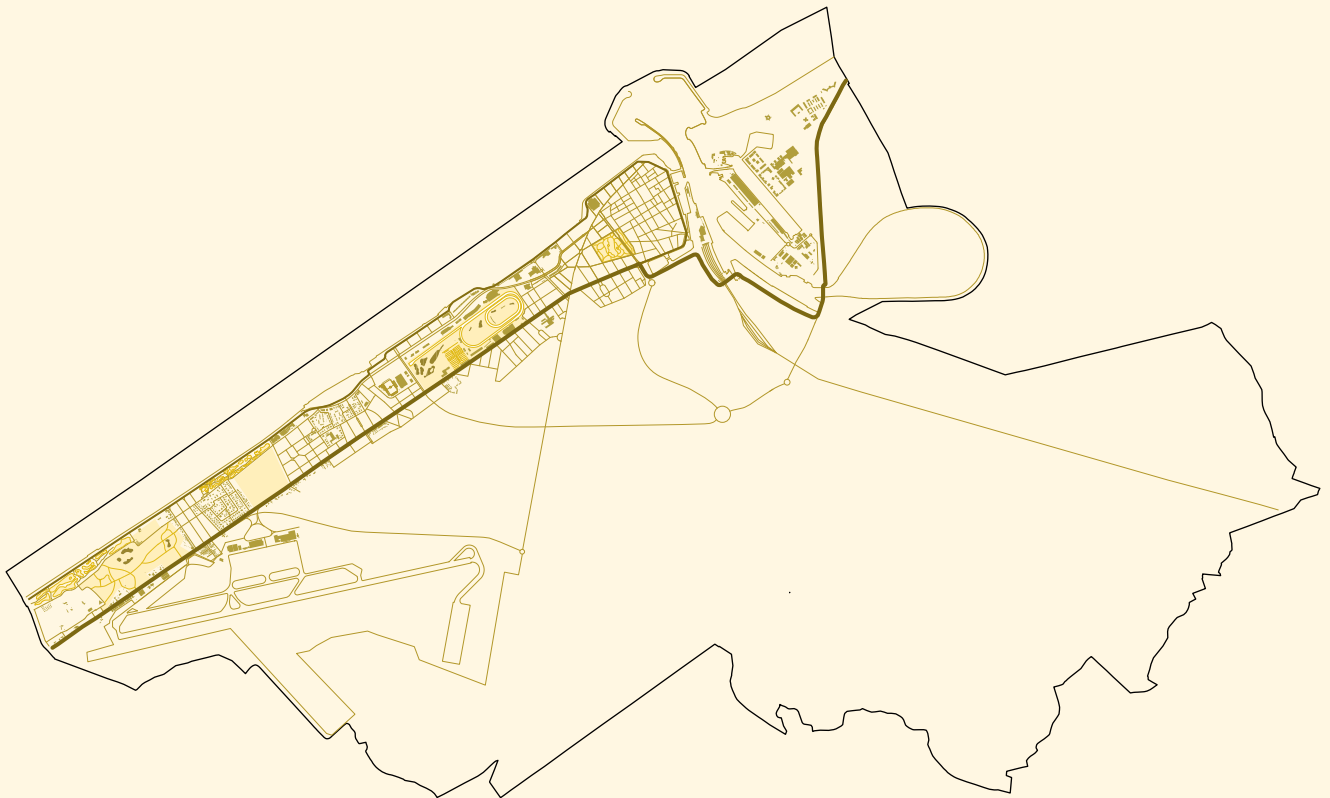


## 1.1 KUSTLINT



Het eerste Lint dat binnen het kader van het GSO werd onderzocht, is het Kustlint. Het Kustlint is de zone waar de beweging naar de zee ondergeschikt wordt aan de beweging die parallel loopt met het strand. Het is de plek waar het toeristische Oostende zich het sterkst ontplooit, maar waar toch ook andere belangrijke aspecten van de stad zijn terug te vinden. Aan 1010 architecture & urbanism werd gevraagd om een ruimtelijke analyse te maken van het Kustlint op meerdere niveaus, met een focus op enkele bijzondere plekken, om vervolgens de centrale opgaves te bepalen die het potentieel versterken van deze deelruimte voor de stad.

De opdracht nam aanvang in oktober 2016 en werd afgerond in het voorjaar van 2017. Hier volgt een korte synthese van de studie die in zijn volledigheid is opgenomen in de bijlage.

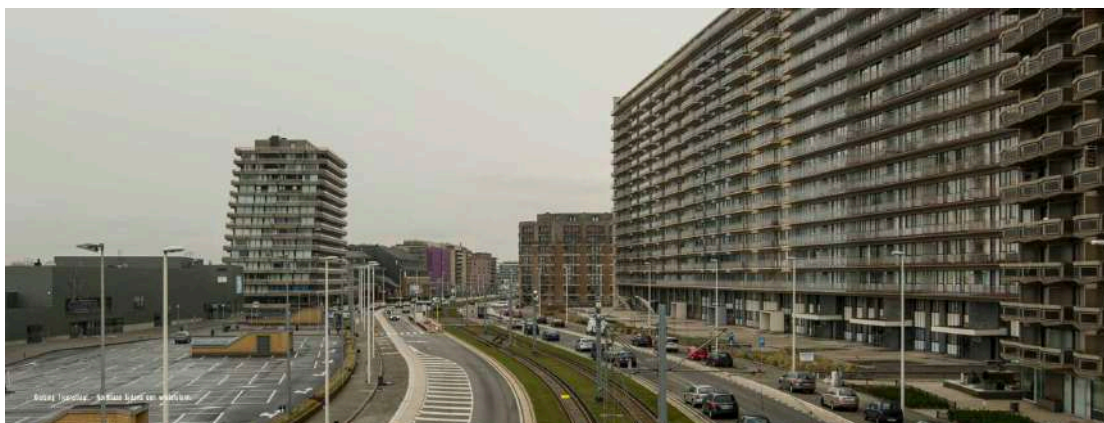


## A. VIJF SOORTEN STEDELIJKHEID

Het Kustlint is een strook van ongeveer 450 m breed en 6,5 km lang. Bij de eerste oogopslag laat de ruimte zich misschien nog het beste lezen als een brochette van verschillende wijken die aan elkaar worden geregen door de zeedijk (Oud Centrum, Centrum, Westerkwartier, Mariakerke en Raversijde). Het is een ruimte met een veelzijdige identiteit, een sequentie van verschillende landschapselementen en stedelijke weefsels die in de loop van de geschiedenis al talrijke keren werd hertekend. Het ontstaan van het Kustlint zoals we het vandaag kennen als een verstedelijkt landschap, is nauw verbonden met de bouw van de zeedijk, het verdedigingswerk dat de eeuwenlange negotiatie tussen zee en land heeft stopgezet en het immer veranderende kustlandschap heeft versteend in de huidige topografie: een scherpe lijn tussen de natuurlijke en de culturele landschappen.

Vijf verschillende vormen van stedelijkheid of "cityness" vormen een leeswijzer om het complexe karakter van het Kustlint beter te begrijpen. Ze laten toe om voor elk onderdeel een aantal uitdagingen te formuleren:

1. De "Inflated City" is de stad die bepaald wordt door het massatoerisme. Ze situeert zich vooral op en langs de zeedijk. Het is de stad die gekenmerkt wordt door vakantieflats, seizoenseconomie en grootschalige mobiliteitsinfrastructuur. Ze blaast zich op tijdens het drukke toeristische piekseizoen en wordt gekenmerkt door een (desolate) leegte buiten het seizoen.
2. De "Day2day City" is te vinden in de straten en wijken waar het residentiële programma de boventoon voert. Dit type stedelijkheid is nog te vinden achter de zeedijk, in de lager gelegen voormalige polderweides.
3. De "Soft City" is de antipode van de gebouwde stad, het is de groene ruimte tussen het bebouwde weefsel. Het landschap van het Kustlint heeft in oorsprong een natuurlijk karakter, maar het is in zijn ontstaansgeschiedenis talrijke keren getransformeerd omwille van militaire of economische motieven, in functie van waterbeheer of kustverdediging. Het is een cultuurlandschap waarvan we de ecologische en ecosystemische functie niet mogen onderschatten.
4. De "Port City" verschijnt aan beide uiteinden van het Kustlint. Oostende is een stad met een veelkleurige zeehaven én een luchthaven.
5. De "Mixed City" wordt gevormd door de stukken Kustlint waar de dingen samenkomen en zich vermengen. Het is de stad waar verleden en heden elkaar ontmoeten, waar de wereld samenvloeit met het dorp, waar cultuur en handel elkaar versterken op dezelfde plek... De Mixed City is in zijn ideale vorm ook een sociale ladder, een ecosysteem van plekken en activiteiten dat volop kansen kan geven aan zij die op zoek zijn naar een beter bestaan.



*Inflated City  
(foto uit Kustlint p. 49)*





Day2Day City,  
(foto uit Kustlint p. 51-53)



Soft City  
(foto uit Kustlint p. 66-67)



Port City  
(foto uit Kustlint p. 70-71)



Mixed City  
(foto uit Kustlint p. 79)

## B. TWEE BELANGRIJKE UITDAGINGEN VOOR EEN DUURZAME STAD

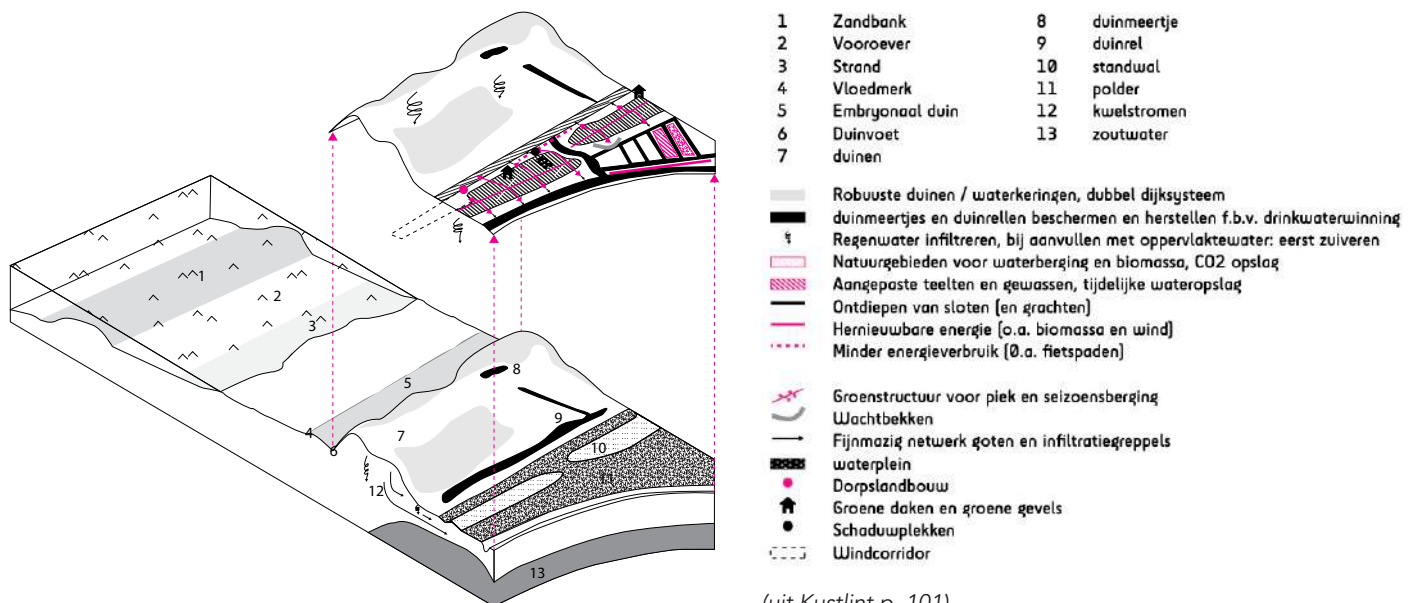
Voor het Kustlint wordt een actief gestuurd ontwikkelingsscenario voorgesteld dat breekt met de huidige trends. De grote uitdagingen liggen daarbij op het vlak van het behoud en herstel van het ecosysteem en het streven naar een sociaaleconomische gelijkheid. De eerste vraag is: hoe kunnen we een opwaartse dynamiek creëren en de stad vernieuwen in de zones binnen het Kustlint waar investeringen minder spontaan gebeuren? En vervolgens, hoe kunnen we ervoor zorgen dat dit gebeurt op een inclusieve wijze, met behoud dus van de sociale mix in het weefsel?

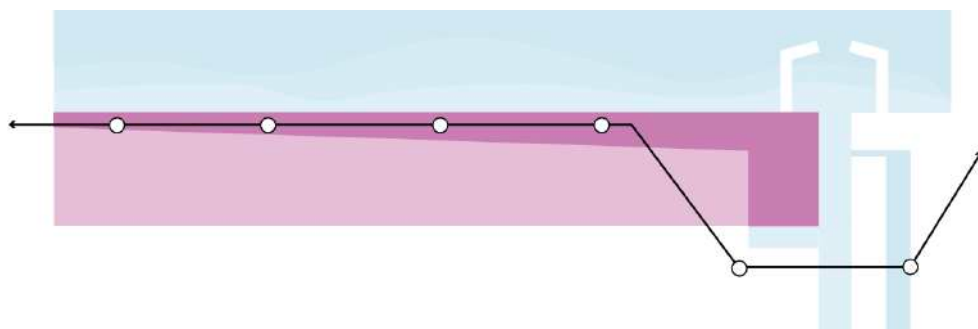
Het tweede vraagstuk draait rond het behoud en herstel van het ecosysteem. Oostende voelt vandaag al rechtstreeks de gevolgen van de klimaatverandering: de verbreding van de stranden om de stad te beschermen tegen de zeespiegelstijging en de steeds frequentere zware stormen, de verzilting van de bodem door een te beperkte zoetwaterbel, de verdroging van de polders door het rechtsreeks afvoeren van water via de riolering... Het kusttoerisme brengt bovendien een enorme stroom voertuigen op gang, waarvan de uitstoot een grote impact heeft op onze gezondheid. Als we meer ruimte kunnen geven aan de natuur, de bodem en het landschap en de cruciale onderdelen ervan terug met elkaar verbinden, hoeven we de natuur misschien niet langer te beschouwen als een zieke patiënt,

maar als een sterke partner, een leverancier van ecosystemediensten die onze samenleving kan behoeden van ingewikkelde en technische investeringen.

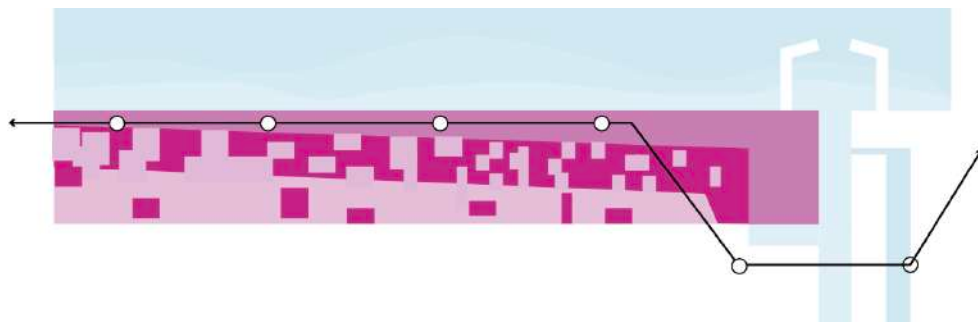
In de Kustlintstudie wordt dit dubbel toekomstperspectief verder onderzocht aan de hand van vier thematische benaderingen:

1. Groenblauwe netwerken: het versnipperde kustlandschap meer ruimte geven en onderling verbinden, en de ecosystemische potenties van het landschap activeren.
2. Mobiliteitsnetwerken: de duurzame mobiliteitstransitie opstarten volgens het principe van ketenmobiliteit en dankzij een performant openbaar vervoersysteem.
3. Economie in transitie: de zeehaven en de luchthaven uitwerken als regionale ontwikkelingsplatformen, en lokaal en duurzaam ondernemerschap stimuleren in synergie met het stedelijk leven.
4. Nieuwe woonvormen: de woonkwaliteiten over de hele bandbreedte van het Kustlint verbeteren, dankzij duurzame en inclusieve ontwikkelingsinstrumenten.

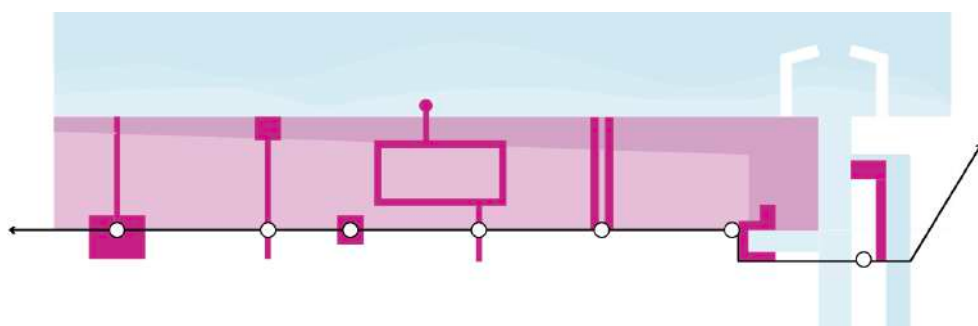




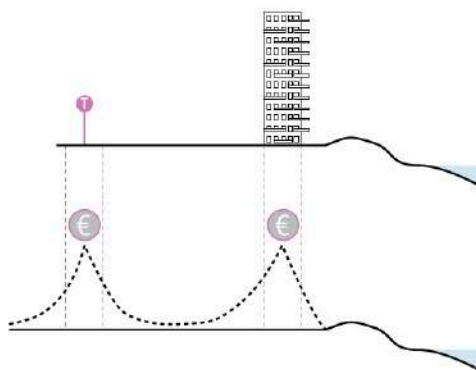
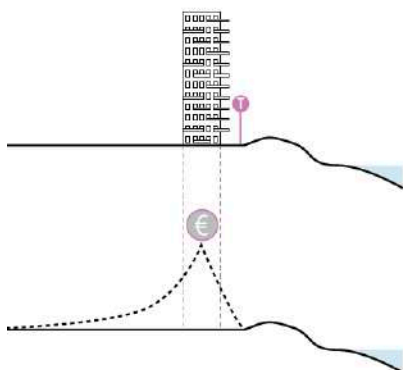
het Kustlint vandaag  
(uit Kustlint p. 89)



het "ad hoc scenario"  
waarbij het Kustlint  
spontaan verandert  
zonder ruimtelijk plan  
(uit Kustlint p. 89)



het "gestuurd scenario"  
waarbij op specifieke  
plekken een beleid wordt  
gevoerd om gewenste  
ontwikkelingen aan te  
wakkeren  
(uit Kustlint p. 89)



De huidige, spontane  
investeringsdynamiek in  
het vastgoed is groter op  
de dijk (eerste lijn) dan  
achter de dijk (tweede  
lijn). De uitdaging  
bestaat er in om ook  
in de tweede lijn de  
renovatie van de stad  
aan te zwengelen, met  
behoud van de sociale  
mix in het weefsel.  
(uit Kustlint p. 87)



## C. HET OPZETTEN VAN RUIMTELIJKE PRODUCTIEVE KETENS

Vanuit deze thematische benaderingen wordt vervolgens naar de ontwikkelingsmogelijkheden gekeken voor het Kustlint als stedelijke ruimte. De eerder voorgestelde maatregelen (groenblauw netwerk, mobiliteit, bedrijvigheid en wonen) kunnen samenwerken en leiden tot productieve ketens van ingrepen die leiden tot een meer duurzame stad.

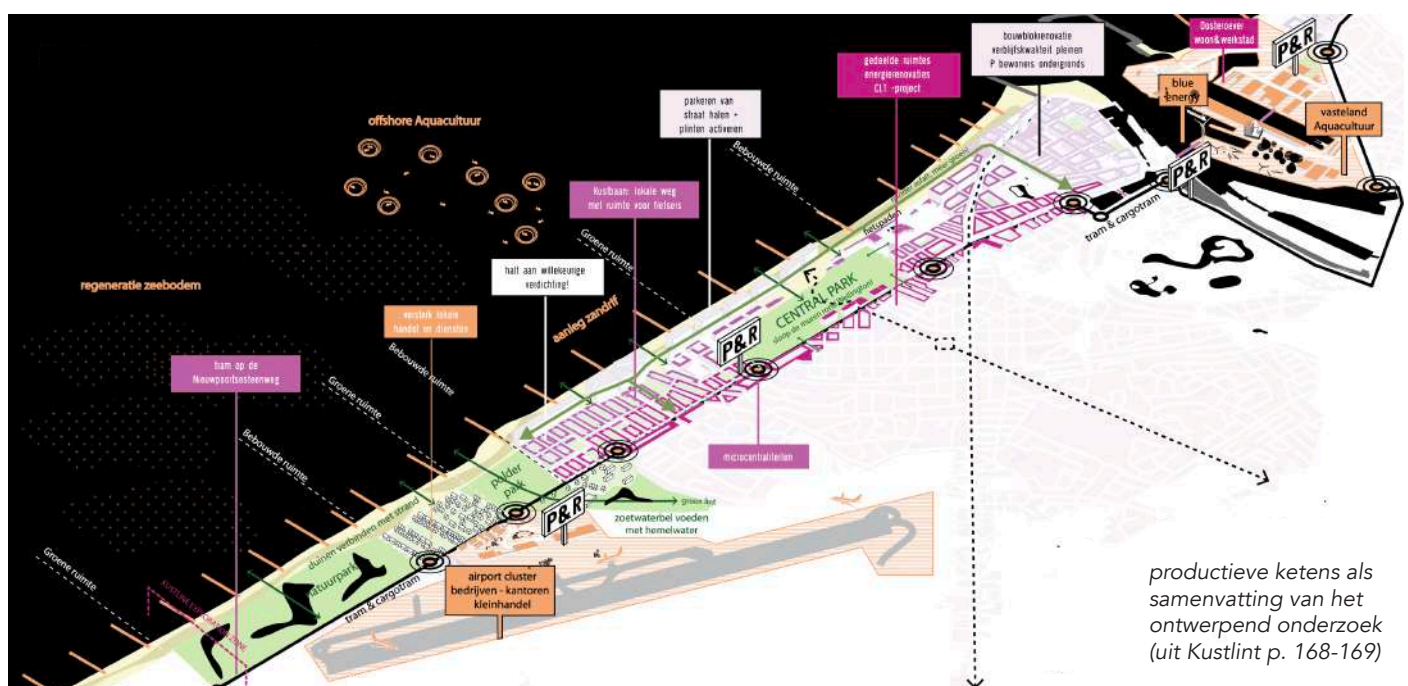
Enkele voorbeelden:

1. Door het verleggen van de kusttram naar de Nieuwpoortsesteenweg worden meer Oostendenaren bediend, is de geplande muur om stuifzandophoping op de sporen tegen te gaan niet langer nodig en kunnen de duinen op bepaalde plekken terug verbonden worden met het strand wat leidt tot een meer diverse recreatieruimte.
2. Door het bouwen van Park+Ride serviceparkings aan de rand van het Kustlint en het verminderen van bovengronds parkeren kan meer ruimte voorzien worden voor regenwaterinfiltratie en wordt de lucht- en waterkwaliteit beter.
3. De ontwikkeling van een cluster voor luchthavengerelateerde bedrijvigheid zorgt voor een verbreding van het jobaanbod in de Oostendse regio en trekt een meer actieve

beroepsbevolking aan als tegengewicht voor de dubbele vergrijzing.

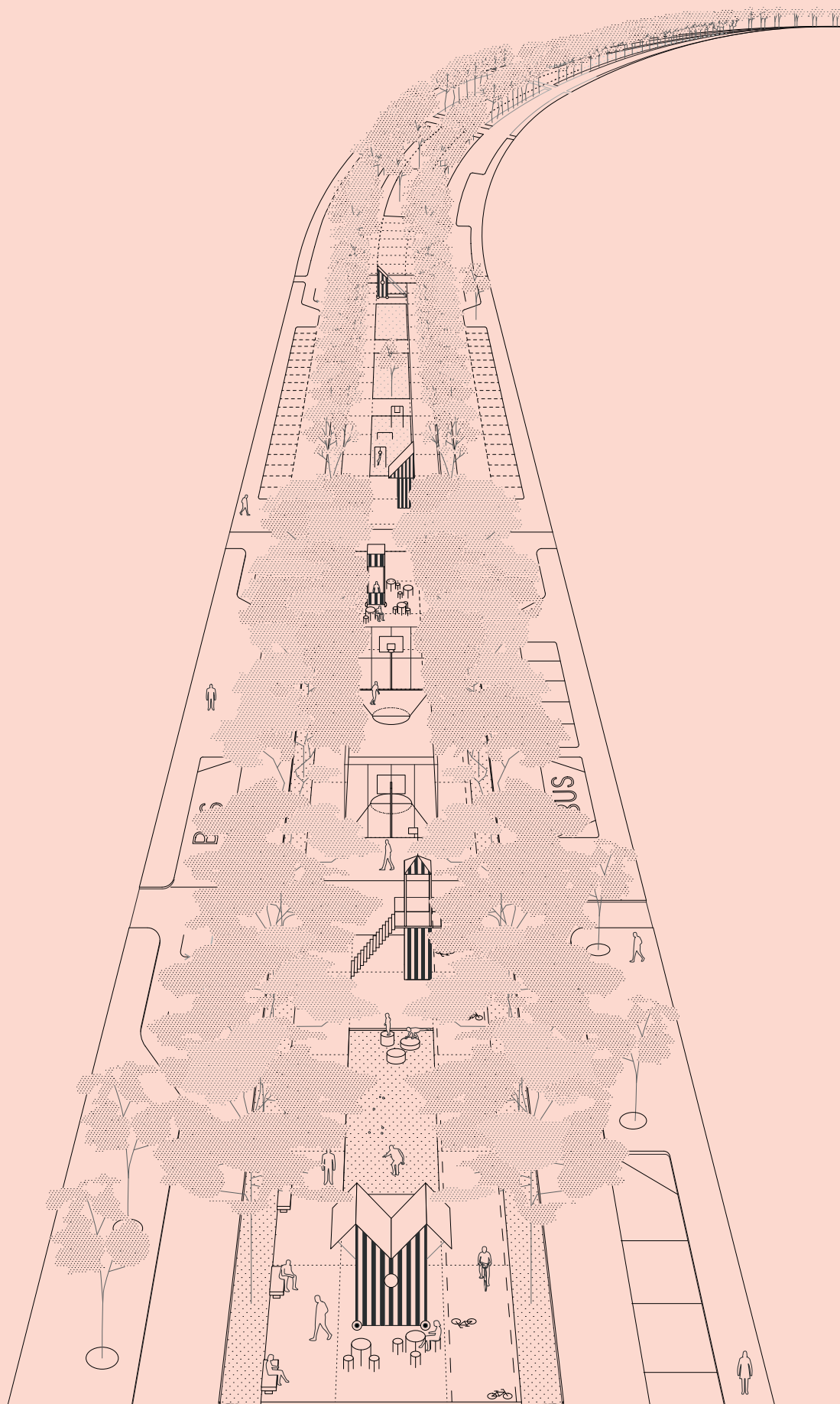
4. Door de Oostendse Vismijn in de markt te zetten als een hub voor duurzame en lokale producten moet ze niet langer concurreren met Zeebrugge en ontstaat er een nieuwe bestemming op de toeristische kaart van Oostende.
5. Door te investeren in intergenerationele collectieve woonvormen kunnen ouderen en jongeren elkaar makkelijker ondersteunen en hebben ze minder behoefte aan externe sociale dienstverlening.
6. Het uitbouwen van een marinecultuurcluster op zee (oesterkweek, suikerkelp...) heeft een positief effect op de kustverdediging; door de installatie van de kweekkooien, touwen en platformen wordt de zeebodem resistenter tegen erosie én wordt een aantal nieuwe en duurzame jobs gecreëerd.

De verschillende voorstellen worden in de Kustlintstudie samengevat in thematische kaarten en de ruimtelijke potenties van enkele van deze productieve ketens worden verbeeld op concrete locaties in het Kustlint.



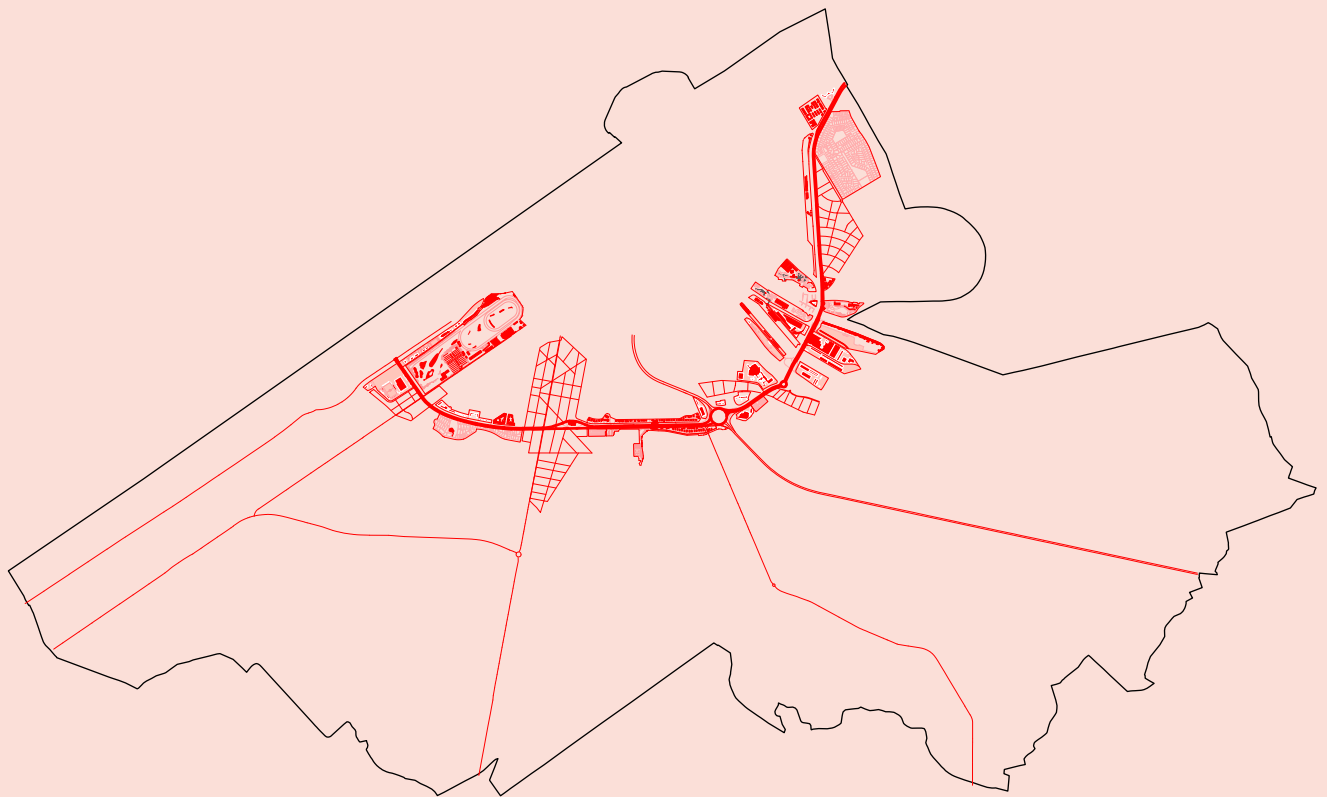


## 1.2 KONINKLIJK LINT



Het Koninklijk Lint bestaat uit een aantal belangrijke assen in de stedenbouwkundige ontwikkeling van de stad; de Northlaan, Elisabethlaan, Ringlaan en Moreauxlaan. Ze vormen een lijn die momenteel puur als weginfrastructuur is ingericht, en eerder verdeelt dan verbindt. De Moreauxlaan scheidt een havenweefsel van een stadswijk, de Ringlaan ligt tussen het Maria-Hendrikapark en de Konterdamwijk, de Northlaan tussen een grootschalige woonontwikkeling en een ontoegankelijke groenruimte, de Elisabethlaan tussen een weefsel van bouwblokken enerzijds, en het verkavelingslandschap anderzijds.

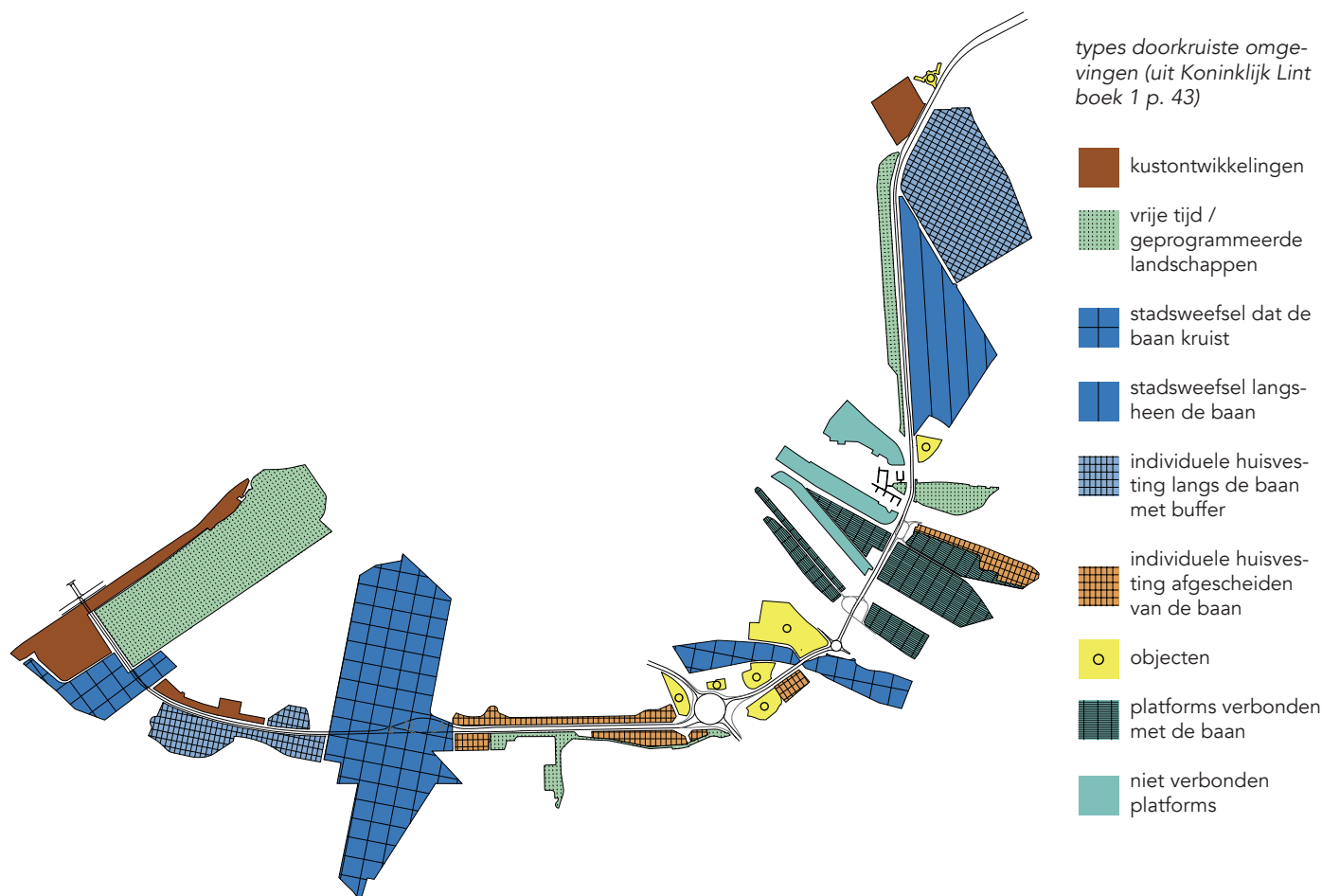
De verschillende condities die door de 'ring' van Oostende worden gescheiden, zijn echter aan het verschuiven en veranderen. Het Koninklijk Lint kan een belangrijke drager zijn voor deze veranderingen. Bovendien heeft het Lint door zijn centrale ligging een sterke strategische troef in handen. Het potentieel van dit Lint werd in 2018 onderzocht door het Franse stedenbouw- en architectuurbureau LIST in samenwerking met het studiebureau Sweco. Op de volgende pagina's zijn enkele belangrijke elementen verzameld van hun studie, waarvan het rapport terug te vinden is in de bijlage.

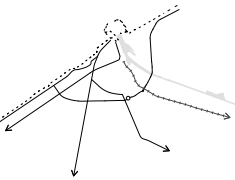
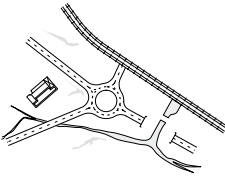
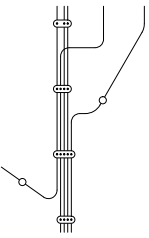
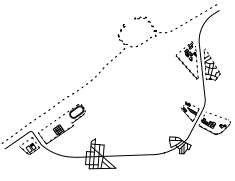
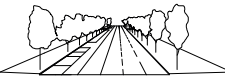
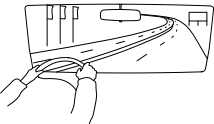
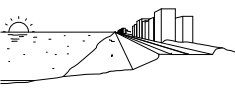




# A. ZEVEN INZICHTEN VOOR HET KONINKLIJK LINT

1. Koninklijke Baan: de R31 is pas sinds 2004 vervolledigd en zodoende een schakel geworden van de kustbaan die rond het stadscentrum om loopt. Hoewel eraan gekoppeld, staat het Koninklijk Lint toch nog te veel los van het systeem van de kustbaan. Het Lint moet een integraal onderdeel van de Koninklijke Baan worden, verankerd in het stedelijk weefsel, de omgeving, de zee en het kustlandschap.
2. De Strip: het Koninklijk Lint is in haar kern een weginfrastructuur (de Northlaan, de Elisabethlaan, de Ringlaan en de Moreauxlaan), die vandaag volledig gedomineerd wordt door de auto.
3. Boulevard: het Koninklijk Lint heeft een intermediair statuut tussen ringweg en boulevard. Vergelijkbare Europese boulevards spelen een structurerende rol in de stad en worden gebruikt als ruggengraat voor grootschalige publieke programma's.
4. Sequenties en omgevingen: het Lint toont zich als een kralensnoer met een aantal sterk verschillende omgevingen, gekoppeld aan de weg. Deze omgevingen vormen verschillende stedelijke sequenties langs de boulevard.
5. Circuit: het Koninklijk Lint speelt een wat ondergeschikte rol in het openbaar vervoer en fungeert zelden als ruggengraat voor de toegang tot de verschillende wijken. De weg wordt voornamelijk gebruikt voor fiets-, auto- en logistiek verkeer.
6. Knopen: zeven knopen op het Koninklijk Lint markeren de kruispunten tussen de verschillende omgevingen en buurten. Deze knopen zijn potentiële punten van intensiteit. Ze verbinden de weg met een ruimer stedelijk systeem.
7. Binnen-Buiten: het Koninklijk Lint wordt momenteel nog te veel ervaren als een grens tussen wat binnen en wat buiten de stad ligt. Het moet een structurele rol spelen in de ontwikkeling van de stad en het dichte stedelijke weefsel van het centrum verbinden met de buitenwijken.



|                        | Vraag                                                                                                                                                                                                            | Schema                                                                              | Corpus                                                                                                                                                                                                                                                              | Kaarten                                                                                                                                                                                                                                                   |
|------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Structurerende functie | <p><b>Binnen-Buiten</b></p> <p>Welke structurele rol speelt het Lint in de stadsontwikkeling?</p> <p>Kan het meer verbindingen creëren tussen het dichte stadscentrum en de buitenwijken?</p>                    |    | <ul style="list-style-type: none"> <li>· Copenhagen Finger Plan, 1947</li> </ul>                                                                                                                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>· vingerplan</li> <li>· historische ontwikkelingsringen en assen</li> <li>· stadsweefsel aan de binnenzijde en de buitenzijde van de ring</li> <li>· relatie tussen het stadscentrum en de buitenwijken</li> </ul> |
| Systeemwaarde          | <p><b>Knooppunten</b></p> <p>Wat gebeurt er wanneer het Koninklijk Lint andere infrastructuur kruist?</p> <p>Hoe kunnen deze punten meer worden dan knooppunten die een infrastructuurproblematiek oplossen?</p> |    | <ul style="list-style-type: none"> <li>· LIST &amp; BBS, Brussels Metropolitan Landscapes 2015</li> </ul>                                                                                                                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>· 7 knooppunten, punten van kruising en intensiteit tussen verschillende systemen</li> <li>· conflicten en mogelijkheden</li> </ul>                                                                                |
| Mobiliteit             | <p><b>Circuit</b></p> <p>Wie of welk soort verkeer gebruikt momenteel het Koninklijk Lint?</p> <p>Welke rol kan het Lint in de ganse verkeersstructuur van Oostende opnemen?</p>                                 |    |                                                                                                                                                                                                                                                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>· openbaar vervoerssysteem op stedelijke schaal</li> <li>· zoom op verschillende secties van het circuit (onafhankelijk of elk verkeerssysteem kruisend)</li> </ul>                                                |
| Breedte/diepte         | <p><b>Sequenties en omgevingen</b></p> <p>Wat is de breedte/diepte van het Koninklijk Lint?</p> <p>Welke omgevingen doorkruist het Lint en hoe verhouden deze omgevingen zich tot de boulevard?</p>              |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>· Lars Lerup, Alphabet city 2011</li> <li>· XDGA, Gent-Sint-Pieters, 1999</li> </ul>                                                                                                                                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>· verschillende omgevingen die de breedte/diepte van het Koninklijk Lint definiëren (boulevard kruisend, gerelateerd tot en autonoom van)</li> <li>· analyse van elke sequentie</li> </ul>                         |
| Stedelijk landschap    | <p><b>Boulevard</b></p> <p>Is het Koninklijk Lint een ringweg of een boulevard?</p> <p>Hoe kan het meer een stedelijke ruimte worden?</p>                                                                        |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>· Charles Castellani, Panorama Le Tout-Paris 1892</li> <li>· Panorama les Grands Boulevards de Paris de la Madeleine à la Bastille, 1820</li> </ul>                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>· kaarten en profielen van ringboulevards in 7 Europese steden: Parijs, Bologna, Manchester, Bordeaux, Gent, Aarhus, Oostende</li> </ul>                                                                           |
| Strip                  | <p><b>Het Lint</b></p> <p>Wat zijn de verschillende onderdelen van dit lineaire weglandschap?</p> <p>Vormt dit een coherent landschap?</p>                                                                       |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>· Yoshikazu Suzuki &amp; Kimura Shohachi, Ginza Kaiwai, Ginza hacchq, 1954</li> <li>· Ed Rucha, Every Building on the Sunset Strip, 1966</li> <li>· R. Venturi &amp; D. Scott Brown, Learning From Las Vegas 1972</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>· radiografie, studie van de layers van het Lint (gebouwen, asfalt, groenzones, auto-gerelateerde programma-elementen, economie, enz.)</li> <li>· kaart van de 6 kilometer baan en gevels</li> </ul>               |
| Bovenlokaal            | <p><b>Koninklijke Baan</b></p> <p>Kan het Koninklijk Lint als een deel van de Koninklijke Baan beschouwd worden?</p> <p>Welke rol speelt het op niveau van de bovenlokale schaal?</p>                            |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>· Henri Prost, Plan d'aménagement de la côte varoise 1923</li> </ul>                                                                                                                                                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>· Koninklijke Baan, kusttram en stedelijk weefsel langs de Belgische Kust</li> <li>· types wegprofielen en waargenomen landschap</li> </ul>                                                                        |

analyse vanuit zeven vragen (uit Koninklijk Lint boek 1 p. 6-7)

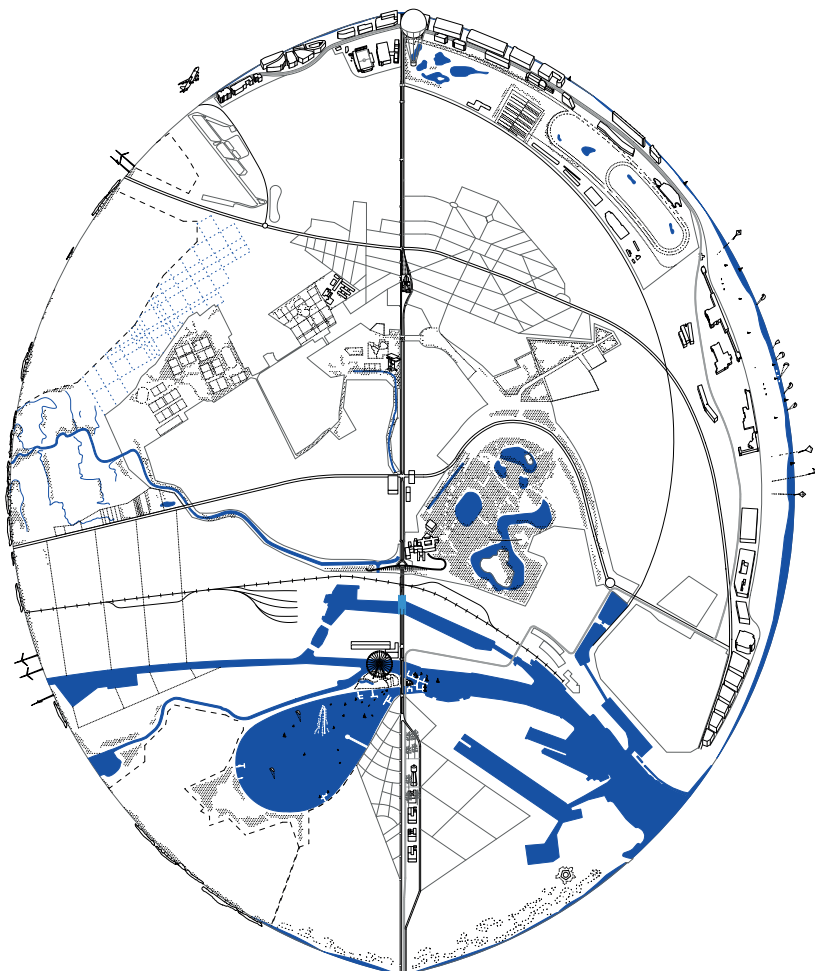
## B. EEN RUGGENGRAAT VOOR DE STAD

Het Koninklijk Lint wordt de ruggengraat van de stad die de verschillende stadswijken van Oostende verbindt en structureert. Als het Kustlint en het Groen Lint de randen van de stad bepalen, geeft het Koninklijk Lint karakter en betekenis aan de kern van de stad. Het Lint kan van een auto-georiënteerde infrastructuur rond de stad evolueren tot een echte stedelijke plek, een aantrekkingspool voor de Oostendenaar.

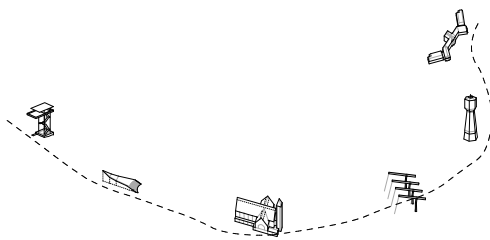
De visie voor het Koninklijk Lint als ruggengraat voor de stad wordt vertaald naar vier ambities:

1. Boulevard: de R31 wordt omgevormd tot boulevard, een stedelijke continue ruimte voor iedereen (auto's, vrachtwagens, voetgangers, fietsers, bussen, trams), opgeladen met stedelijk programma, met kleinschalige activiteiten, landmarks, bomen en kiosken.
2. Oversteekomgevingen: het straatprofiel van het Koninklijk Lint moet dwarse verbindingen
3. Knooppunten: de zeven knooppunten van het Koninklijk Lint verbinden verschillende (woon)omgevingen, grootschalige stedelijke systemen en programma's. Elk knooppunt heeft daarbij een eigen, unieke rol op vlak van verkeer, programma, openbare ruimte, mobiliteit en ecologische verbindingen.
4. Publieke verbinding: het Koninklijk Lint wordt een publieke connector met een ringbus en met aangepaste verkeersmodi in hoog- en laagseizoen. Een "people mover" bv. vervoert bezoekers langs de randparkings naar het stadscentrum en het strand.

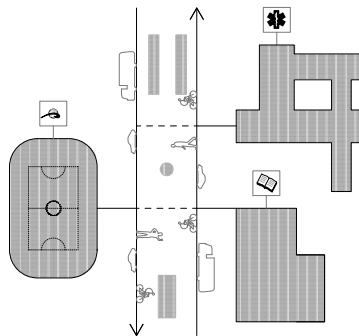
creëren en voor continuïteit zorgen in het weefsel. Vandaag bevinden de meeste bestemmingen en landmarks zich aan één kant van het Lint.



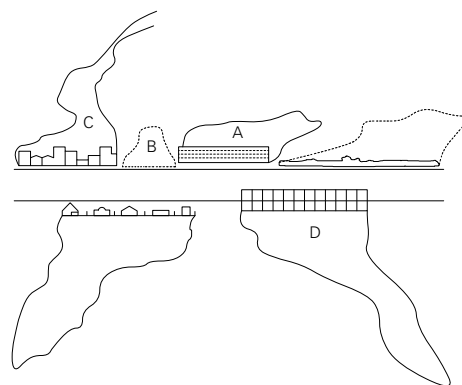
*een ruggengraat voor de stad (uit Koninklijk Lint boek 2 p. 7)*



**Landmarks**



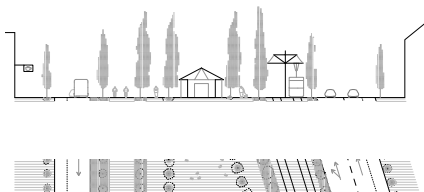
**Programma**



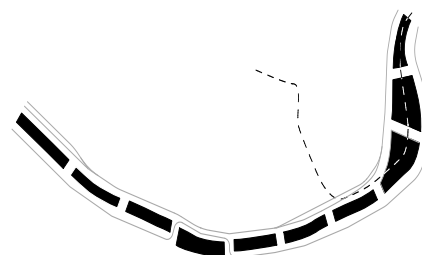
**Langs de boulevard**



**Bomen en kiosken**

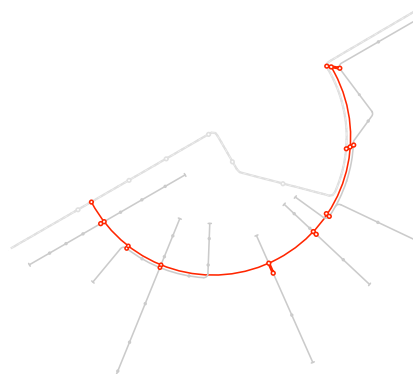
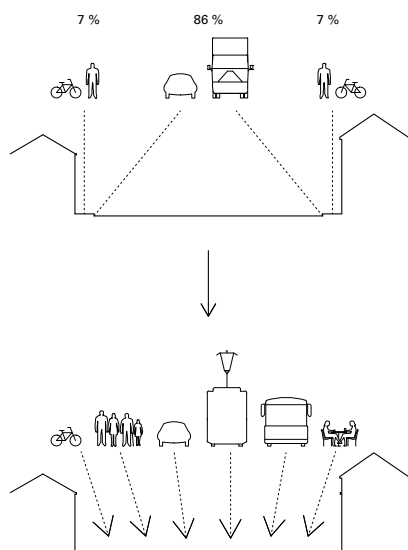


**Gedeelde ruimte of "shared space"**

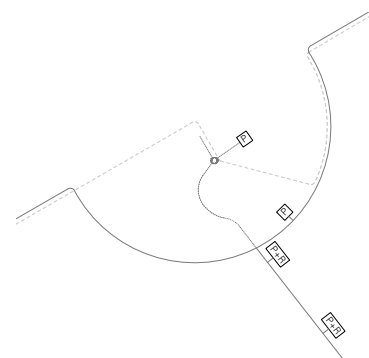


**Continuïteit van de openbare ruimte**

*ambitie 1: boulevard  
(uit Koninklijk Lint boek  
2 p. 8-9)*

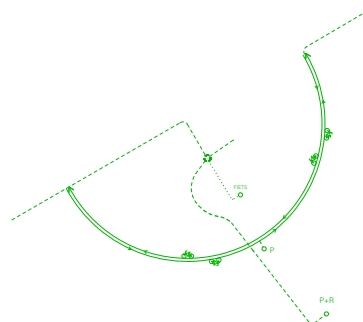


**Verbindingsbuslijn**

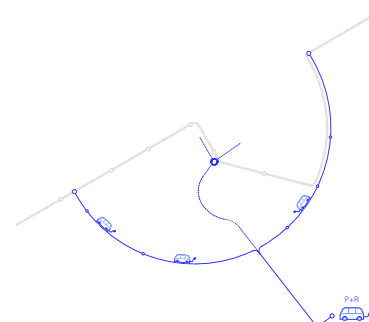


**Park and Ride systeem**

*ambitie 4: publieke ver-  
binding (uit Koninklijk  
Lint boek 2 p. 14-15)*



**Hoge snelheid fietspad**



**People mover**



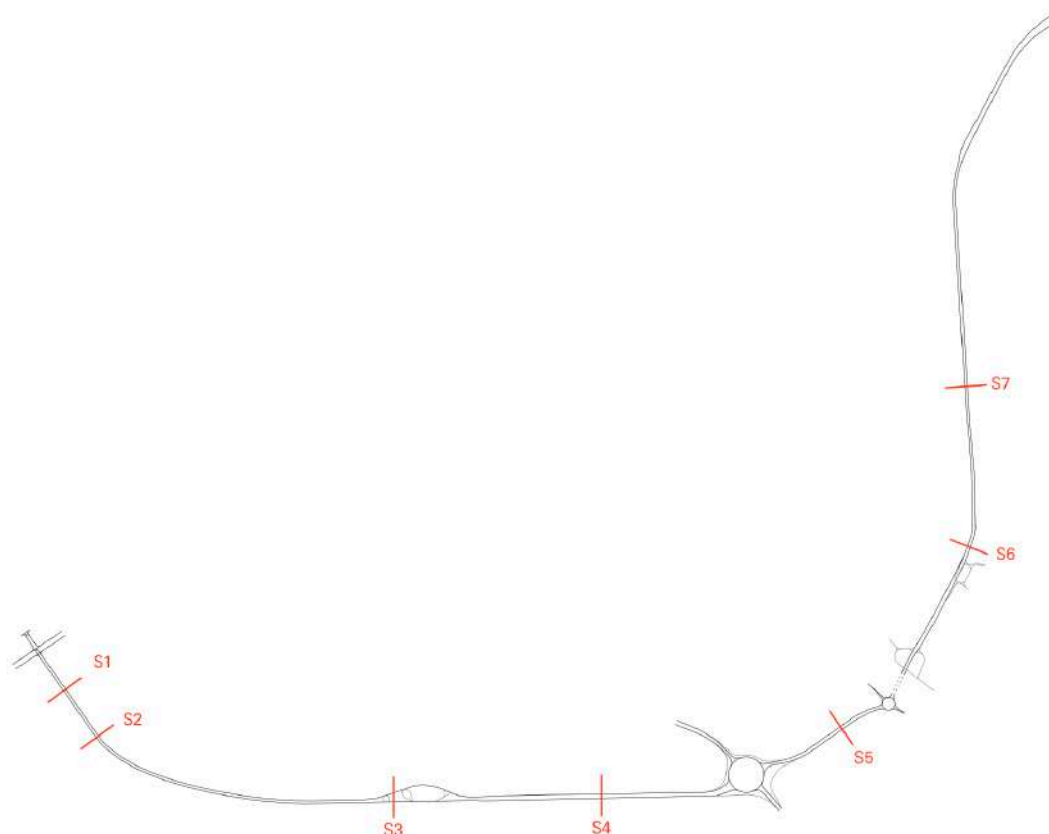
## C. TRANSFORMATIE TOT CENTRALE BOULEVARD

Het Koninklijk Lint kan een belangrijke verbinding en bijzondere verblijfsruimte in Oostende worden, met kwaliteiten die verschillen van de traditionele en ceremoniële openbare ruimten in het stadscentrum. De herontwikkeling van het Koninklijk Lint voegt residentiële kwaliteiten en stedelijk programma toe aan de boulevard en haar omgeving. Om dit te bereiken wordt de overgedimensioneerde verkeersruimte gereduceerd tot één hoofdverkeersbaan en een rijstrook voor bussen, parkeerplaatsen en een afslagstrook. Daardoor komt een aanzienlijke ruimte vrij om een kwalitatieve omgeving te creëren met voldoende plek voor fietsers en voetgangers, maar ook met een voorbehouden zone voor kiosken, voor extra beplanting, sportvelden, speelterreinen, en zelfs petanquevelden.

Over meer dan de helft van het volledige Koninklijk Lint ontstaat zo een centrale verblijfsruimte, met bomen omzoomd, waar de wijkenbewoners van beide zijden van de straat

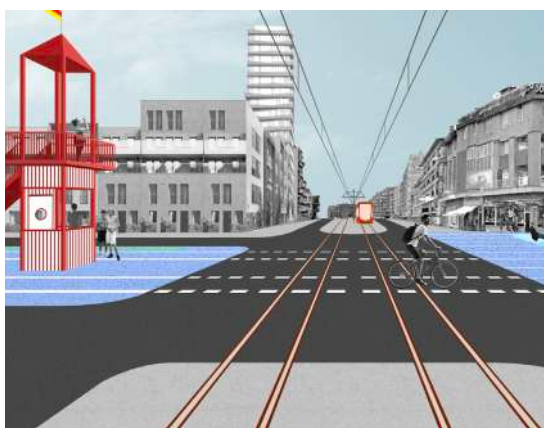
elkaar ontmoeten. Deze centrale strook biedt meer ruimte voor alternatieve vervoersmodi en moedigt zowel stadsbewoners als bezoekers aan om hun gewoontes en verplaatsingsgedrag in de stad te veranderen, onder meer door een meer gediversifieerd vervoersaanbod aan te bieden langs deze structurerende as.

Deze nieuwe boulevard transformeert het stedelijk landschap, nodigt de aanpalende wijken en buurten uit om zich meer op het Koninklijk Lint te richten en stimuleert cafés en winkels om zich er te vestigen. Naargelang de verschillende contexten die de boulevard doorkruist, wordt de centrale strook breder ingericht. Materiaalkeuze, straatmeubilair, stedelijk programma en kiosken markeren de verschillende kruispunten en specifieke boomsoorten zorgen voor continuïteit met voldoende variatie.



*visie uitgewerkt in zeven secties (uit Koninklijk Lint boek 2 p. 26)*

- S1 Golf en Versluyscomplex
- S2 Nieuwpoortsesteenweg
- S3 Sint-Jan kerkplein
- S4 Benzinestation Elisabethlaan
- S5 Ringlaan-Zandvoordestraat
- S6 Royal Yachtclub
- S7 Moreauxlaan watertoren



S1 zicht dwars en vanuit de wagen op het einde van het Koninklijk Lint en de openbare ruimte richting zee (uit Koninklijk Lint boek 2 p. 40-41)



S3 zicht dwars en vanuit de wagen op de Sint-Janskerk en de nieuwe openbare ruimte met markthal (uit Koninklijk Lint boek 2 p. 42-43)



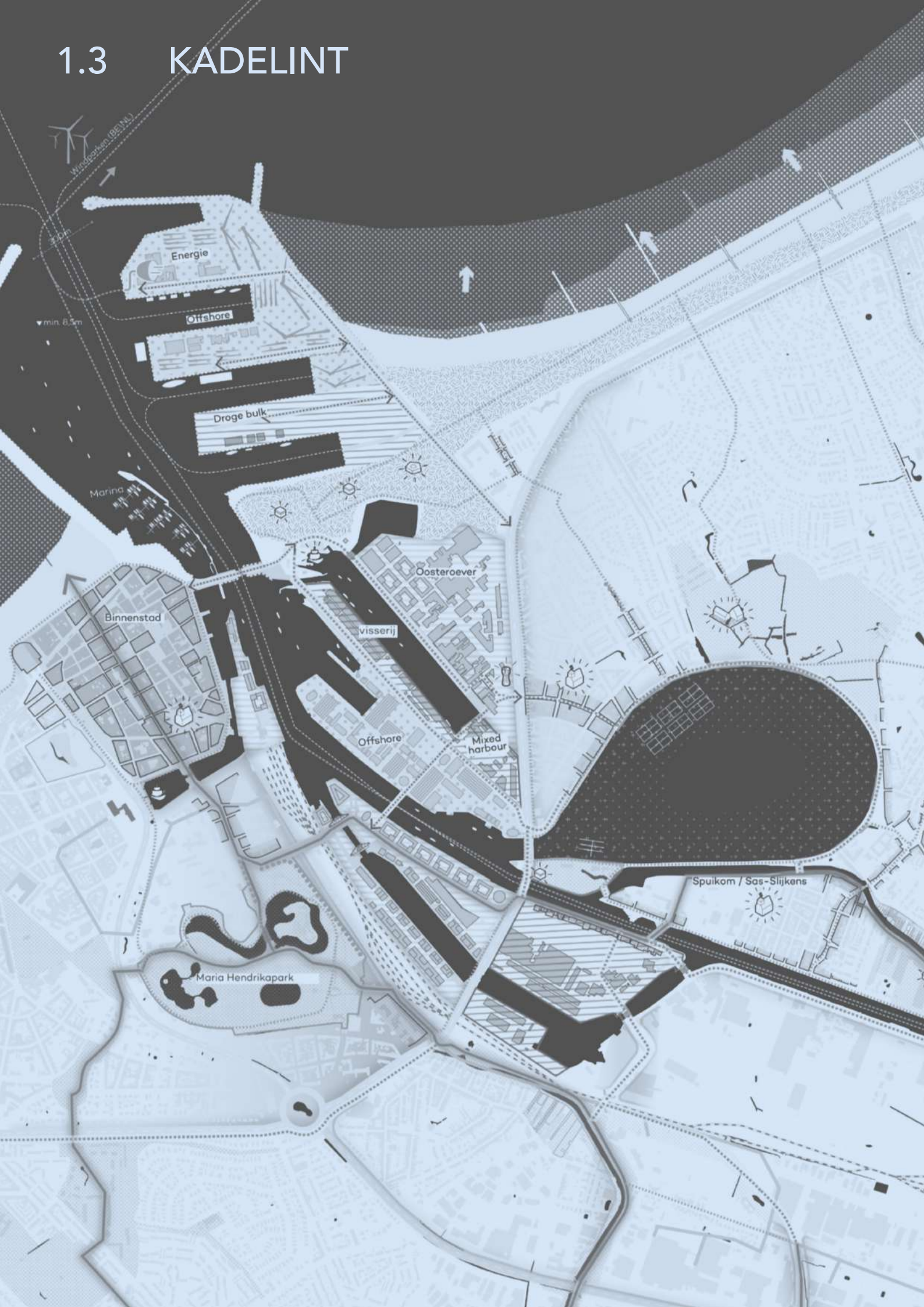
S6 zicht dwars en vanuit de wagen op het haven-gedeelte van het Koninklijk Lint met logistieke activiteiten en een meer stedelijke ontwikkeling (uit Koninklijk Lint boek 2 p. 46-47)



S7 zicht dwars en vanuit de wagen op de herprofileerde Moreauxlaan met grote trottoirs aan beide zijden van de boulevard (beeld uit Koninklijk Lint boek 2 p. 42-43)



## 1.3 KADELINT



Het Kadelint beslaat een brede ietwat onbestemde zone rondom de infrastructuurbundel van de haven met bijhorende bedrijventerreinen, de spoorweg met parkeervlaktes en -gebouwen, de stationsomgeving met het nieuwe busstation en de landtong van de Churchillkaai en het Klein Strand, het Mercatordok, Montgomerydok, Zeewezendok en Visserijdok, Oosteroever met nieuwe ontwikkelingen aan de Baelskaai, het Vuurtorendok, met uitlopers tot aan de Spuikom en het Greenbridge Wetenschapspark.

Het is vooral een verzameling van ontoegankelijke plekken en barrières, maar ook een zone met verrassend veel landschappelijke elementen en authentiek woonweefsel. De studie Kadelint werd in 2018 uitgevoerd door het Nederlandse stedenbouwkundig bureau Posad, aangevuld met de expertises van V-eld, MINT en Value Partners. Een aantal bevindingen van de studie kan u lezen op de volgende pagina's, de volledige studie vindt u in de bijlage.





## A. EEN STAALKAART VAN KARAKTERS

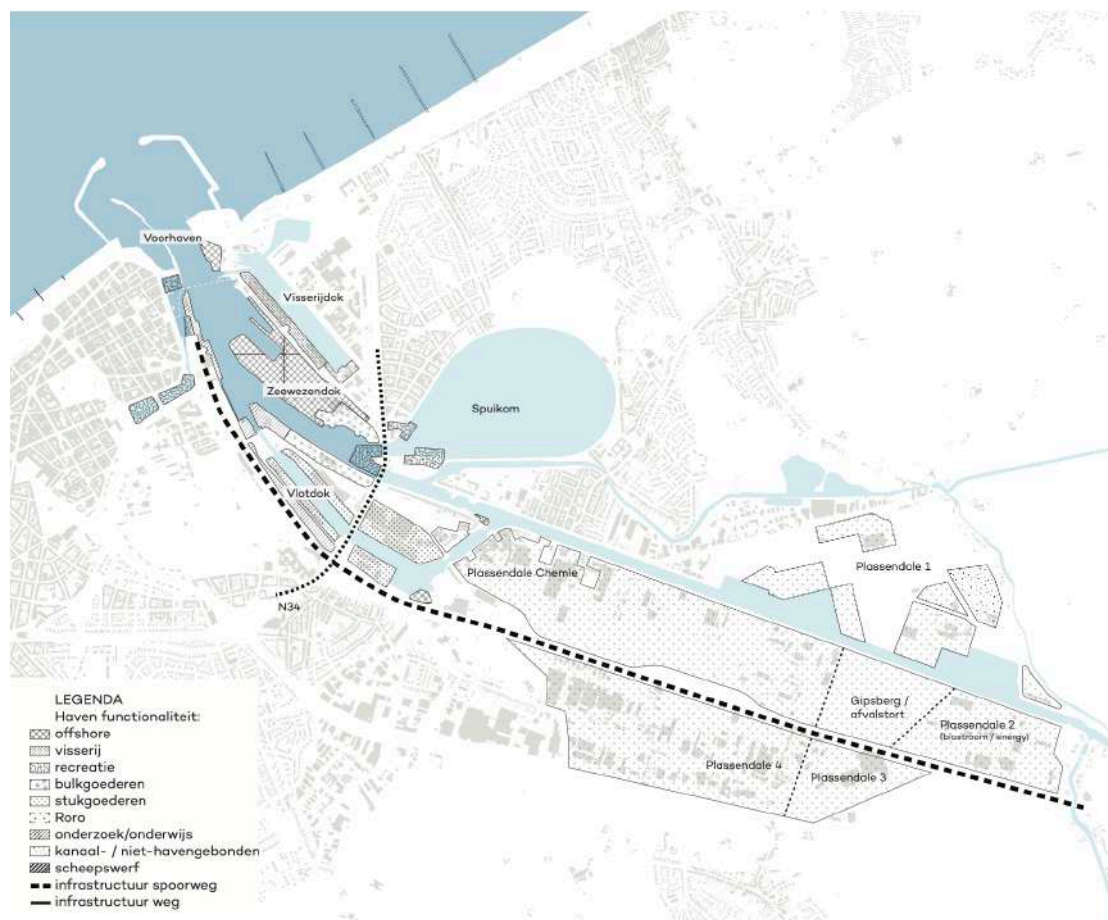
De zone rondom de haven is een staalkaart van de verschillende karakters van Oostende. De haven van Oostende wordt gekenmerkt door een grote diversiteit aan activiteiten en is meer een "haven in de breedte" dan een specialistische haven gericht op één of enkele aspecten van het havenbedrijf. Een belangrijke scheiding in het havengebied wordt gevormd door de N34 (het Koninklijk Lint). Deze scheidt de voorhaven met zijn maritieme cluster van de achterhaven waar voornamelijk niet-watergebonden activiteiten plaatsvinden. De economische en ruimtelijke druk is echter niet evenredig verdeeld. Waar in oppervlakte de achterhaven een veelvoud is van de voorhaven, is het grootste deel van de maritieme activiteiten in de voorhaven te vinden. Dit zorgt ervoor dat in dit gedeelte van de haven de ruimte schaars is en voor elke vierkante meter moet worden gestreden.

Naast de technische aspecten die voor het functioneren van een haven van belang zijn, zijn

er ook externe ontwikkelingen die in meer of mindere mate invloed hebben op het Kadelint.

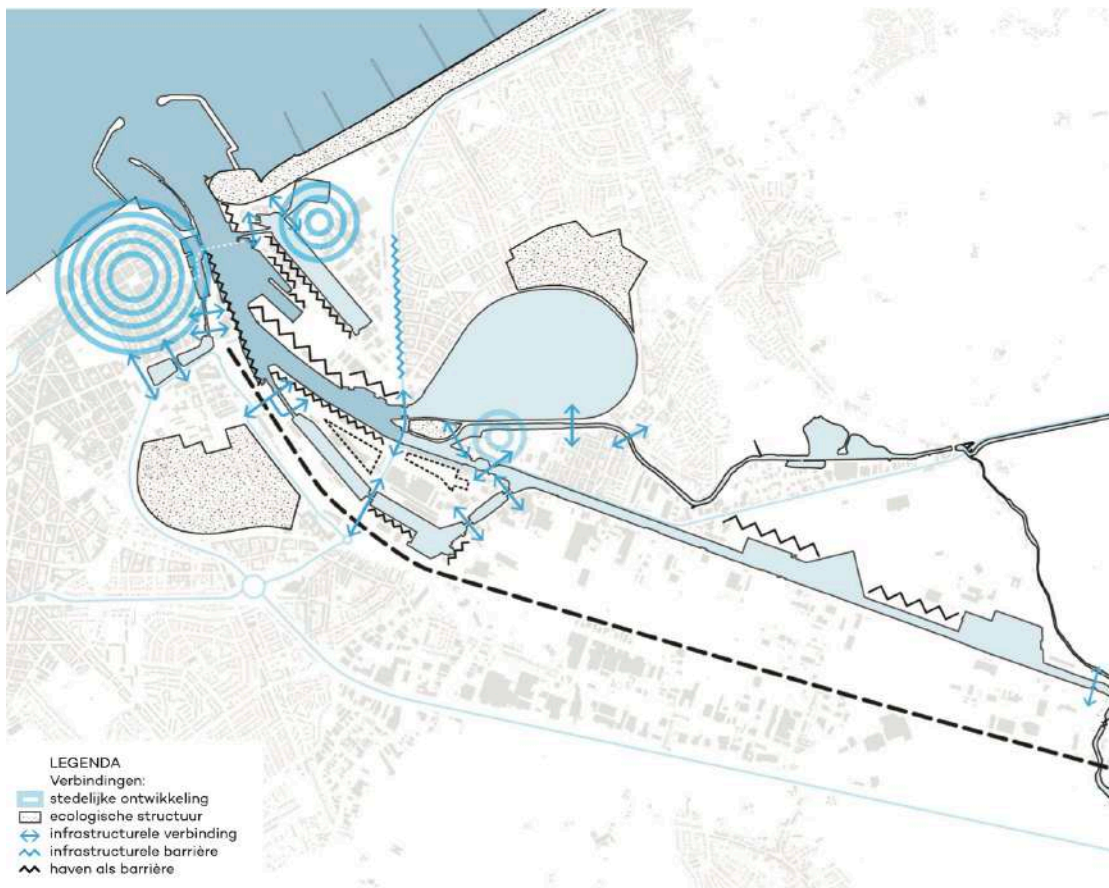
De spoorbundel en de N34 die het maritiem toegankelijke deel van de haven scheidt van de achterhaven, vormen harde barrières. Daarnaast zijn er nog ecologische structuren zoals het duingebied en de Spuikom en beschermde landschappen zoals Fort Napoleon die beperkingen opleggen voor zowel stad als haven. Ook de woningbouwontwikkeling op Oosteroever vormt een directe beperking voor huidige en toekomstige ruimteclaims van de haven.

Het grootste deel van de maritieme haven heeft geen (publiek) toegankelijke kadefronten. De kades die grenzen aan het centrum zijn weliswaar toegankelijk maar worden in hun zicht belemmerd door de aanwezigheid van de RoRo-terminal en het station, inclusief grote bundels infrastructuur. Het beter ontsluiten van deze kadefronten biedt kansen voor de stad om het potentieel van de haven ook inzichtelijk en beleefbaar te maken.



het DNA van de haven  
(uit Kadelint p. 28)





ruimtelijke restricties in  
het havengebied  
(uit Kadelint p. 31)



(on)toegankelijkheid in  
het havengebied  
(uit Kadelint p. 32)

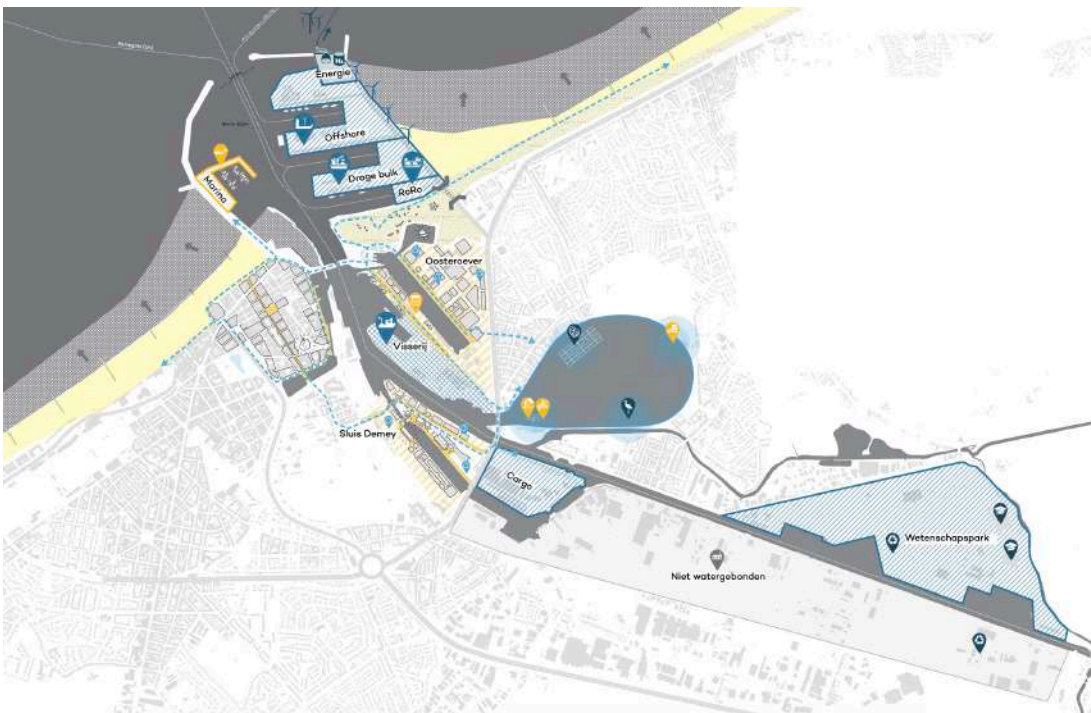
## B. DRIE PERSPECTIEVEN VOOR ONTWIKKELING

De band tussen zee en stad en hun wederzijdse afhankelijkheid zijn in Oostende altijd sterk geweest. Het Kadelint zoekt hier van oudsher haar beste positie in. Klimaatverandering dwingt de stad vooruit te denken over hoe zij haar band met de zee het beste kan voortzetten. Drie perspectieven bieden handvaten voor de ruimtelijke ontwikkeling van het Kadelint.

1. Energielandschap: de Energy Port is klein, maar daardoor ook flexibel en snel. De energietransitie is een globale urgentie en de markt is zich snel aan het ontwikkelen. Hierdoor worden versneld meer windparken op zee aangelegd en neemt de druk op de Energy Port toe. Oostende is zich al jaren bewust van de krappe ruimte in de haven. Als Oostende zich wil blijven profileren als koploper in deze sector, zal er ook meer ruimte in de haven nodig zijn.
2. Landschapsnetwerk: door strategische verbindingen te maken of te versterken kan het Kadelint een bijdrage leveren aan de landschappelijke hoofdstructuur van Oostende. Dat kan met de realisatie van

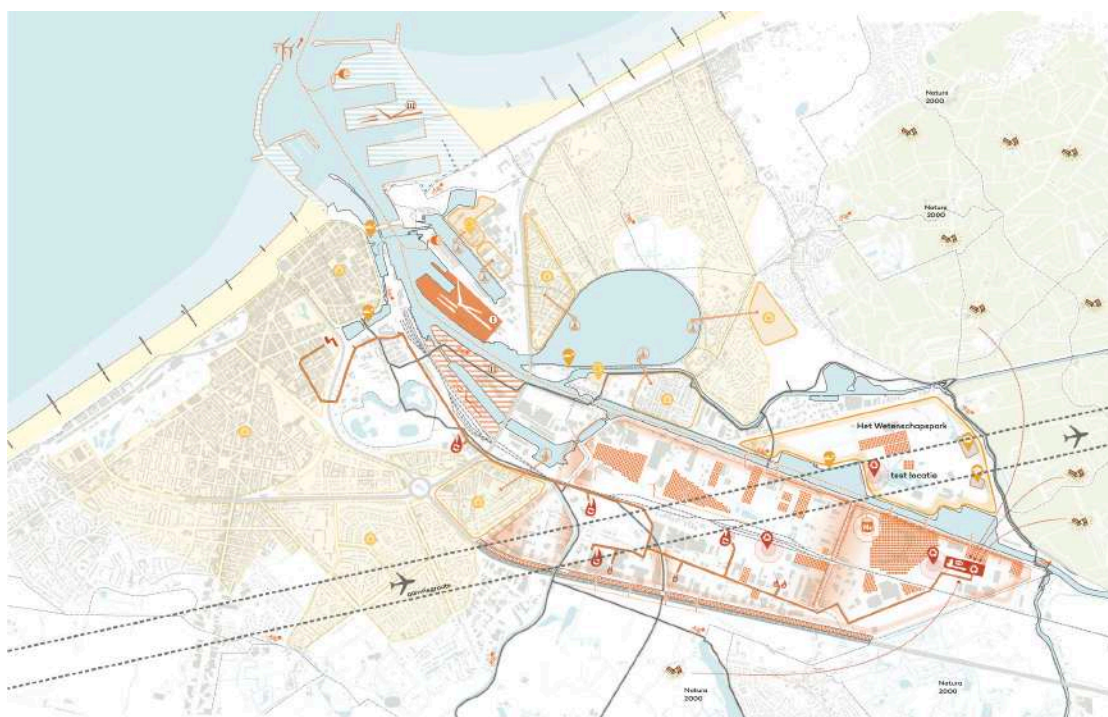
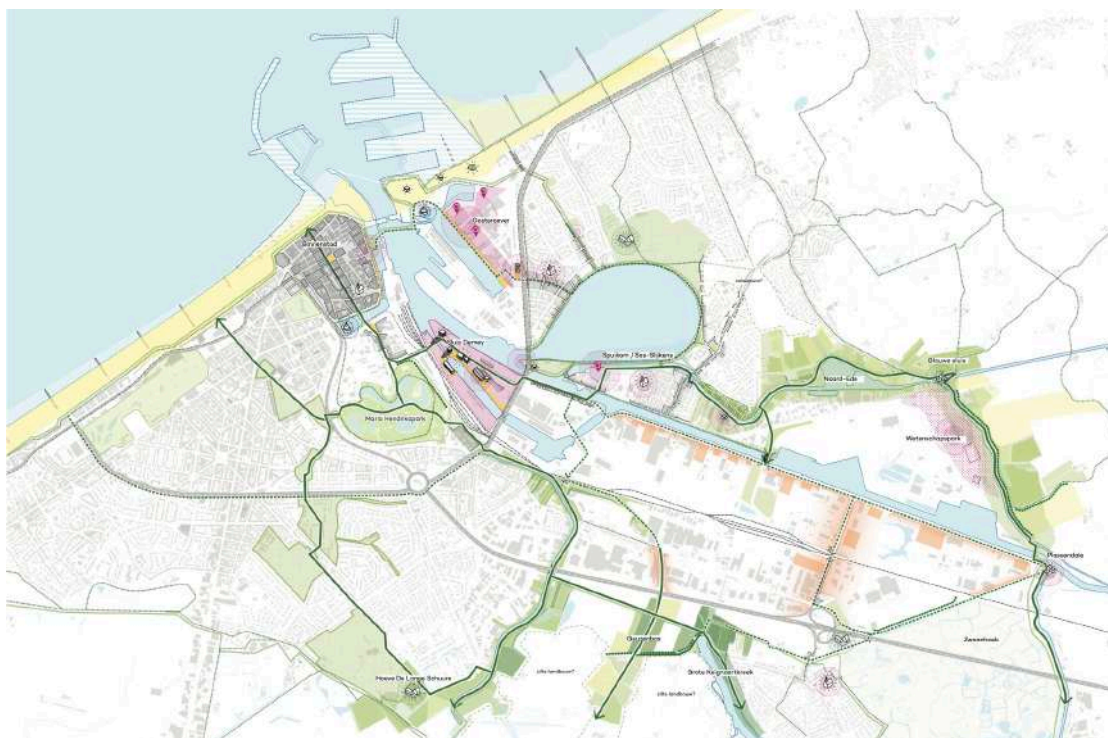
enkele “missing links”, ontbrekende schakels in het bestaande netwerk van fiets- en voetpaden. Zo wordt een sterk netwerk vervolledigd en een klimaatbestendig en aantrekkelijk verbonden landschap gerealiseerd voor bewoners en bezoekers.

3. Ruimte voor de haven: door te kiezen voor een zeewaartse uitbreiding en verplaatsing van de haven, kan er gewerkt worden aan een duurzame oplossing voor de problematiek van de rijzende zeespiegel en voor het behoud van een vitaal economische sector van Oostende. De verschuiving van de havenactiviteiten kan ook de verbinding tussen Oosteroever en centrum versterken door bijvoorbeeld het Vlotdok te ontwikkelen als een hybride stedelijk weefsel. Het dok is zeer strategisch gelegen en verbindt verschillende gebieden: de binnenstad, het stationsgebied, de groenstructuur, de Spuikom en de Vuurtorenwijk. Daarnaast zijn rondom het Vlotdok veel karakteristieke (historische) panden, -infrastructuur en kades.



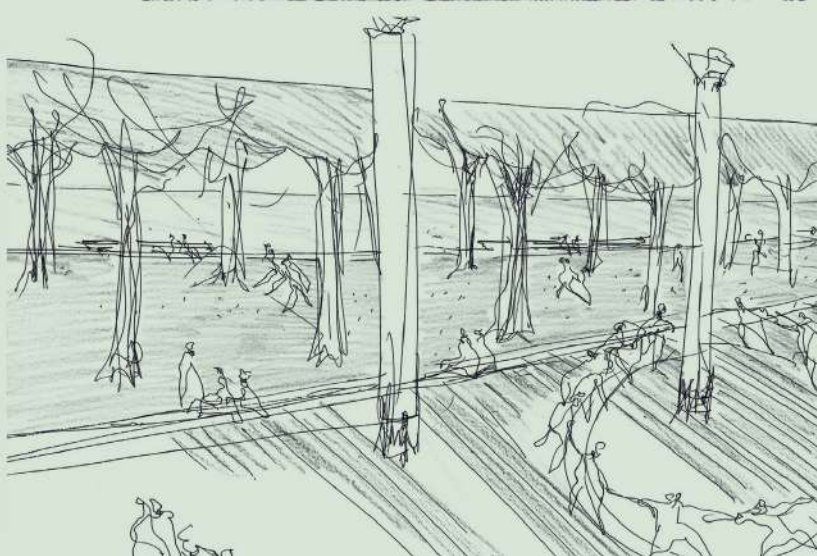
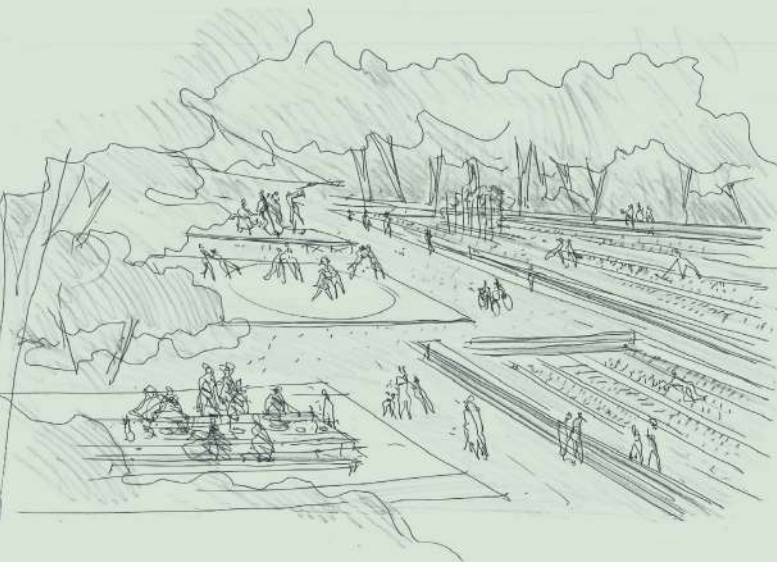
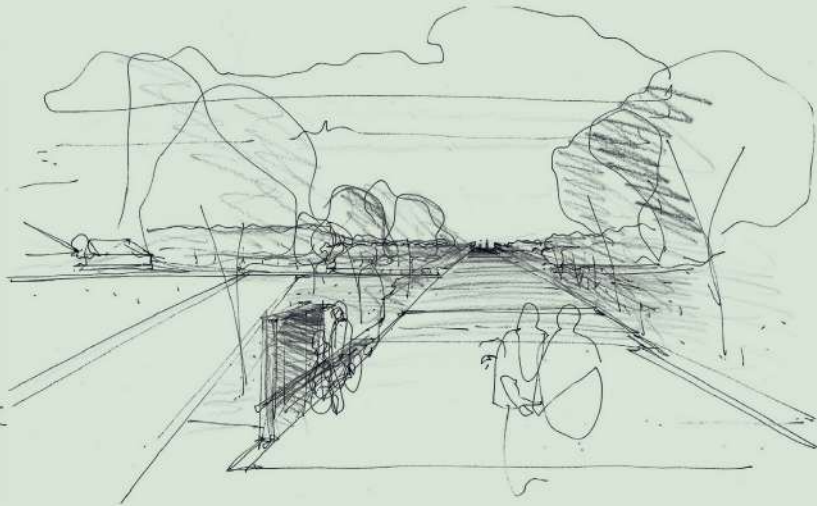
Ruimte voor de Haven  
(uit Kadelint p 51)







# 1.4 GROEN LINT

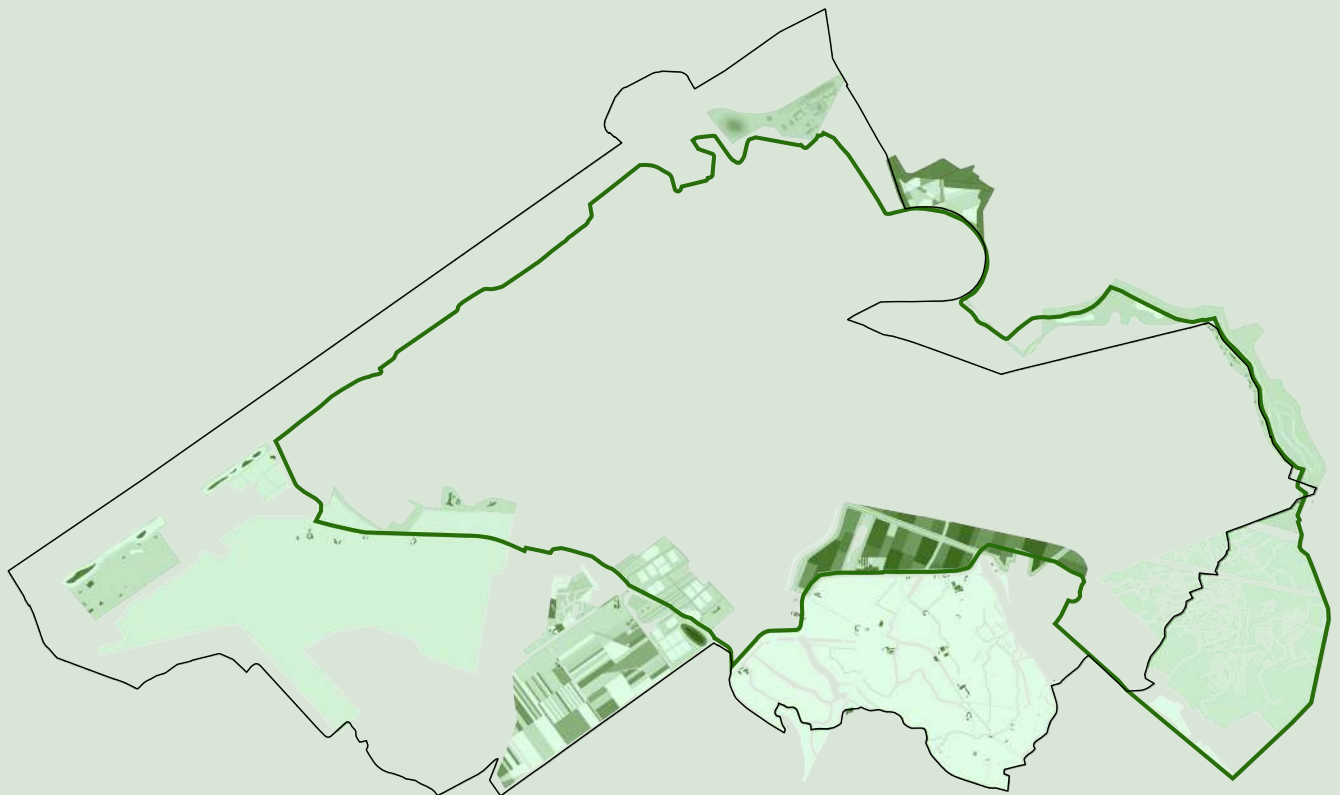




In 2010 vatte de stad Oostende samen met het Rother District in Zuid-Engeland een Europees studietraject aan onder de noemer "21st Century Parks". Het vraagstuk rond toekomstbestendige stadsparken werd in een reeks workshops gekoppeld aan de hernieuwde aandacht voor stadslandbouw, klimaatverandering en duurzame mobiliteit. Die groene draad leverde Oostende een Lint op van 37 km, een lijn die de verschillende groengebieden rondom de stad met elkaar verbindt en de rafelranden verknoopt met het omliggende open landschap.

Via een Open Oproep kreeg het Groen Lint in 2011 een ontwerper: Technum in samenwerking

met ADR architectes/Georges Descombes. Hun masterplan is opgenomen in bijlage. Delen ervan werden in de volgende jaren verder uitgewerkt via verschillende instrumenten van de Vlaams Bouwmeester zoals de Meesterproef en de Pilotprojecten Productief Landschap. Het Groen Lint werd opgenomen door het Stadsatelier Oostende als insteek en structureel onderdeel voor het GSO en verder uitgebouwd in het Traject Stapstenen voor Stene.



# A. EEN SET VAN 21STE-EEUWSE STADSPARKEN

Het kustfront en de groene gordel rondom de stad zijn een aaneenschakeling van verschillende landschappen. Het Groen Lint is niet alleen een sterke landschappelijke component, het vervult vandaag ook een duidelijke rol voor de stad: landbouw, waterbuffering, recreatie, natuur... Het is een "werkend landschap" dat van cruciale betekenis is voor het functioneren van de stad Oostende. Actuele thema's kunnen nieuwe lagen vormen om het werkende karakter van ieder landschap te verbeteren.

1. Recreatie: het Groen Lint beschikt over ruimte en infrastructuur om een veelheid aan recreatievormen een plek te geven.
2. Natuur en erfgoed: natuur en erfgoed worden niet als tegengestelden gezien maar als twee aspecten van hetzelfde landschap, deze benadering vermijdt de traditionele isolatie van natuur- en erfgoedwaarden in afzonderlijke juridische of ruimtelijke entiteiten.
3. Mobiliteit: door een gerichtheid op nabijheid zal de behoefte aan verplaatsingen verminderen. Daarnaast worden duurzame en aantrekkelijke trajecten gerealiseerd voor zachte weggebruikers.
4. Stedelijke landbouw: de landbouw-van-de-nabijheid heeft een sterke relatie met de stad in de landbouwproductie en is tegelijk de belangrijkste afzetmarkt.
5. Energie: enerzijds wordt ingezet op het reduceren van de energiebehoefte in het gebied door gebruik van alternatieve vervoerswijzen, alternatieve vormen van landbouw, energieketens en directe vormen van energiegebruik. Anderzijds worden mogelijkheden onderzocht voor hernieuwbare energie zoals windmolens, zonnepanelen, biomassa, waterkracht...
6. Water en groen: Klimaatsverandering heeft een impact op het niveau van de zeespiegel en de hoeveelheid water op het land. Het Groen Lint dient als interface tussen land en zee en zal beïnvloed worden door deze veranderingen. Adaptatie is nodig om hier mee om te gaan. Een dubbele strategie is op zijn plaats: het uitbreiden van de capaciteit om water te bergen in de polder en het uitbreiden van de pompcapaciteit om het water weg te pompen – ook bij hoog water – naar de zee. Naast waterretentie speelt het Groen Lint ook in op de klimaatverandering door het inzetten van vegetatie. De aanwezigheid van structurele vegetatie – in het bijzonder bomen – biedt een enorme meerwaarde voor de stad.



Recreatie  
paardrijden op de oefenrenbaan



Natuur en erfgoed  
bunkercomplexen van de Atlantikwall



Mobiliteit  
fietsen langs en varen op het kanaal



Stedelijke landbouw  
volkstuintje Karel Achtergaele



Energie  
potentiële waterkracht op Spuiikom

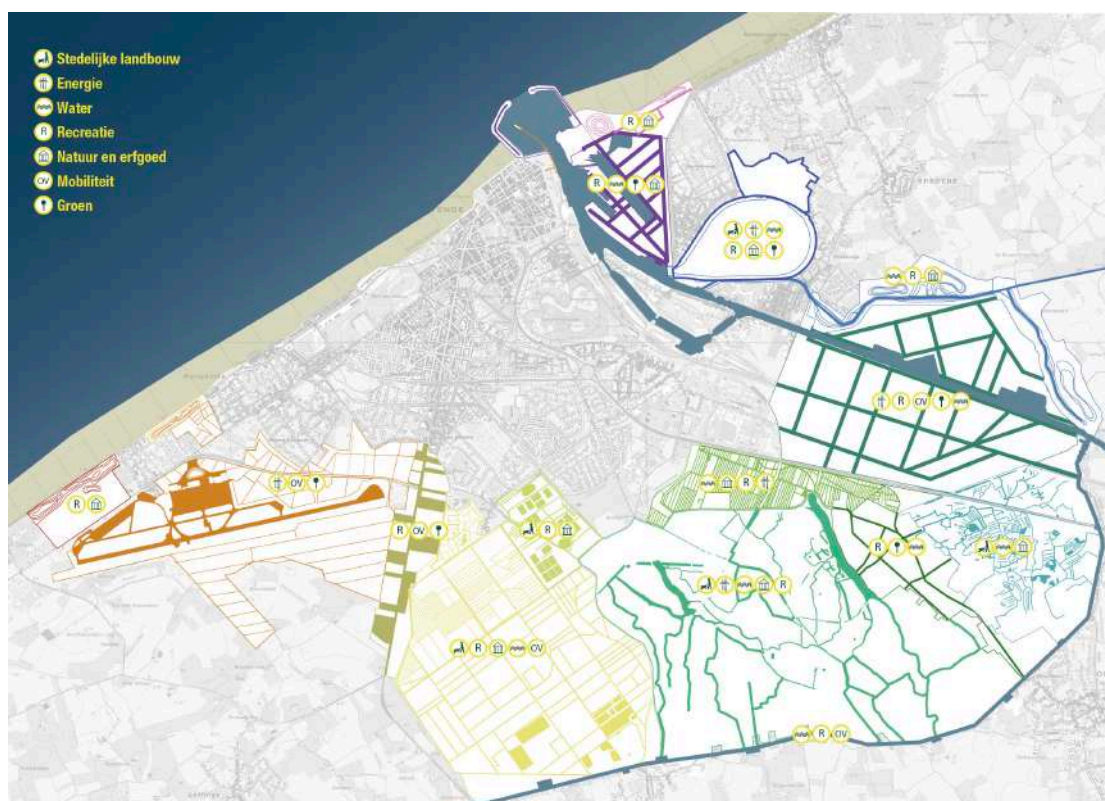


Water en groen  
waterberging in het stadsrandbos

thema's als lagen  
(uit Groen Lint p. 14-15)



een kralensnoer van stadsparken...  
 (uit Groen Lint p. 11)



...die een duidelijke rol vervullen voor de stad  
 (uit Groen Lint p. 12)



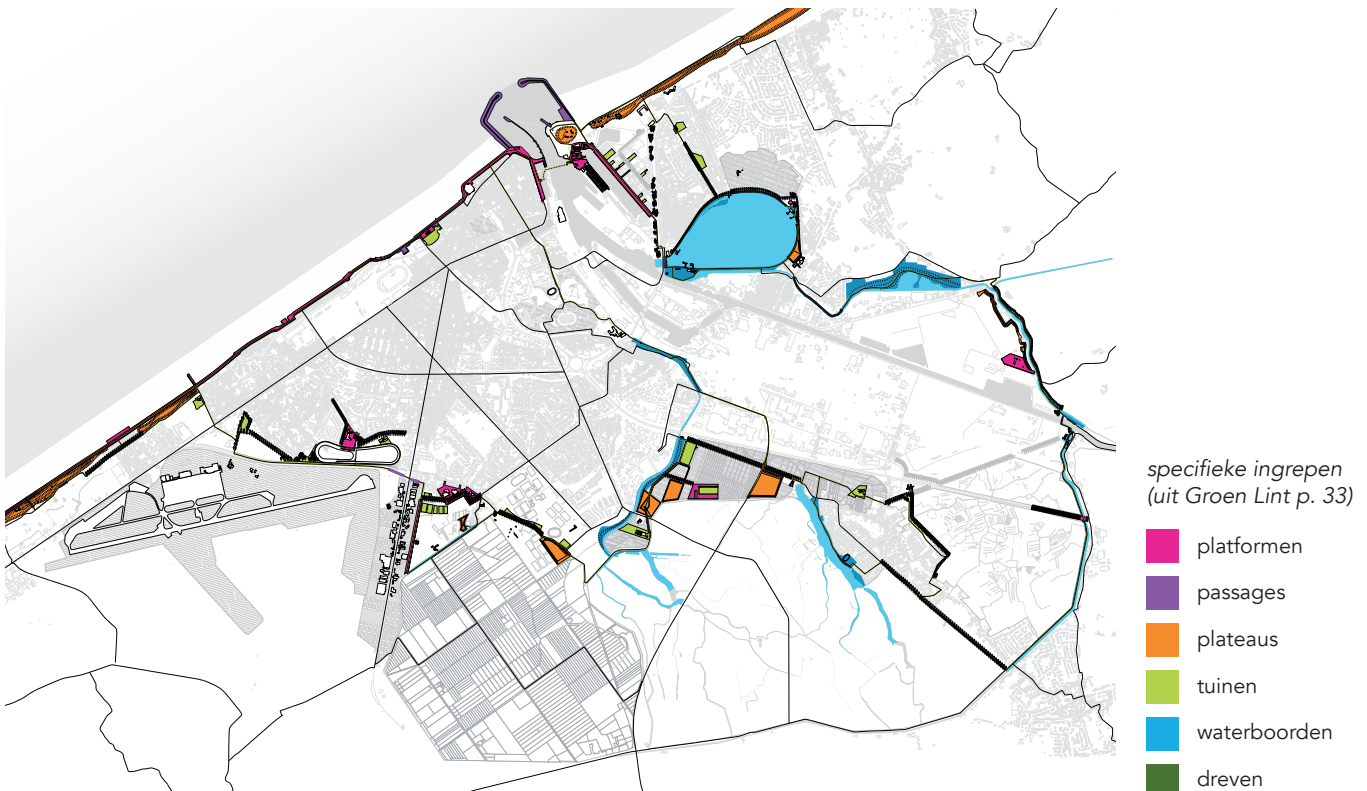
## B. EEN NIEUWE PUBLIEKE RUIMTE ROND OM OOSTENDE

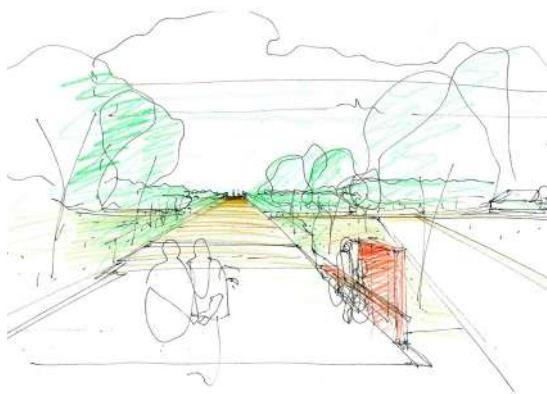
Het Groen Lint is een aanleiding om het beeld van een groene gordel als collectie van verschillende landschappen scherper te stellen. Specifieke eigenschappen van ieder landschap worden geïdentificeerd en waar nodig bijgesteld om de identiteit ervan te versterken en het beter te verankeren in zijn context. Het Groen Lint wordt een nieuwe rand voor de stad die verbindingen legt naar binnen en naar buiten, en de organisatie van de stad Oostende fundamenteel kan veranderen. Het Groen Lint markeert zowel een lang traject rond de stad als kleine bewegingen in de omgeving van de woon- of werkplek van de bewoner of bezoeker van de stad.

Het Groen Lint wordt in het ontwerp van Technum en ADR architectes/Georges Descombes verbeeld als een soort "boulevard" die zich puntsgewijs materialiseert met zeer eenvoudige middelen. Het bestaande is het vertrekpunt. De ingrepen maken door hun topografische positie, geometrie, dimensie en materialiteit aanwezige elementen langs het Groen Lint beter zichtbaar of gearticuleerd. Op plekken die moeilijk publiek

zijn toe te eigenen, ontwerpen ze tekens van een nieuwe publieke cultuur. Het worden plekken waar landschapsbeleving, educatie, recreatie, kunst en sociaal engagement het meervoudige karakter van het Groen Lint als nieuwe publieke ruimte van de Stad Oostende onderlijnen.

Technum en Descombes vertalen het Groen Lint naar een verzameling van gerichte ingrepen in het landschap: houten platformen, passages en plateaus, waterboorden en dreven verbijzonderen het Lint. Ze zijn onderling verbonden met fietspaden en zoeken aansluiting met de woonwijken. Drie strategische zones worden uitgewerkt om het publieke potentieel van dit nieuwe verweven landschap te tonen: de natuuroevers van de Gouwelozeekreek, het evenementenpark De Nieuwe Koers en Les Hortillonages, een nieuwsoortige publieke ruimte die zijn inspiratie vindt in de "jardins flottants" van het Franse Amiens en plaats moet bieden aan stadslandbouw, natuurbeleving, biodiversiteit, waterberging, ontspanning en voedseldistributie in één en hetzelfde landschap.

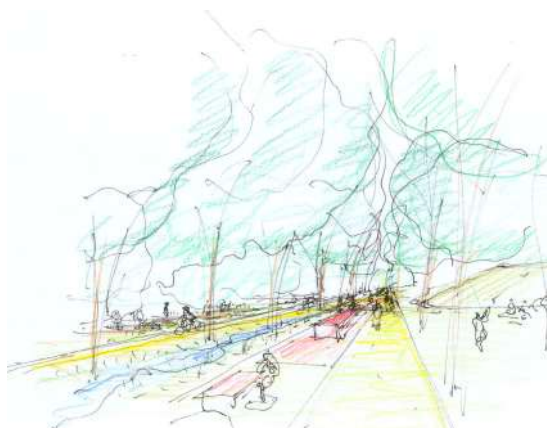




Passage Geuzenbos



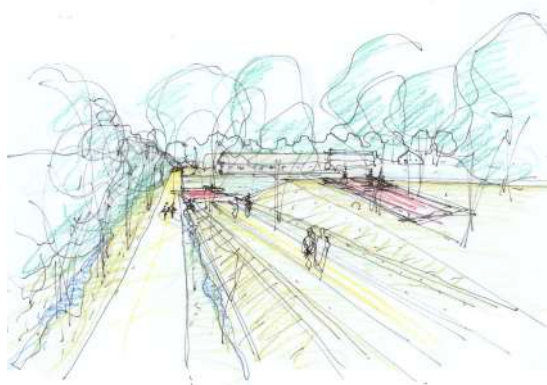
Platform Les Hortillonnages



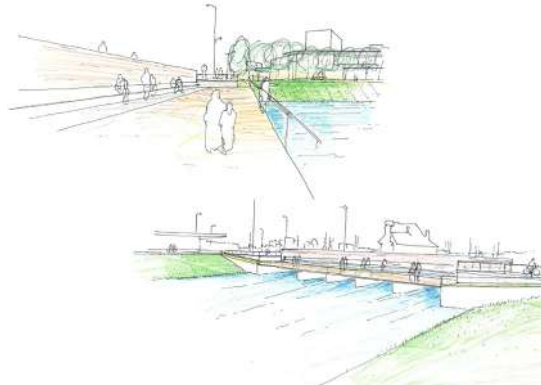
De Schorre Dreef



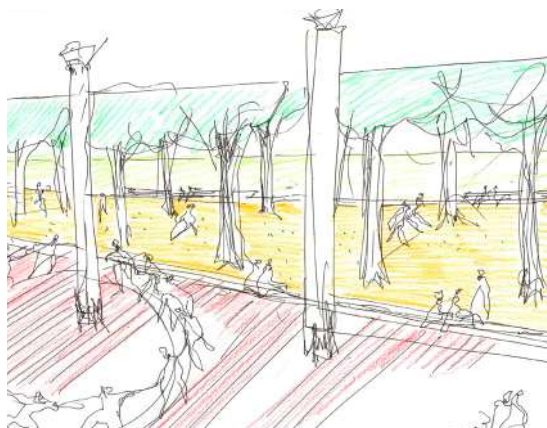
Gemeenschapstuin onder bomenweide



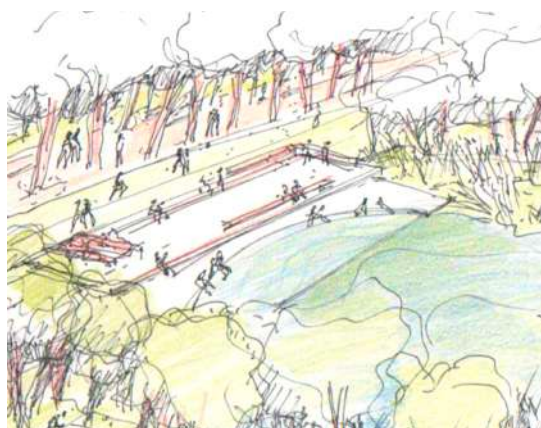
Plateau slibdepot Stadsbos/Plateau Groene 62



Passage Spuikom Moreauxlaan



Platform Sint-Andreas



Waterboorden Noord-Ede

voorbeelduitwerkingen  
(uit Groen Lint p. 38-71)

## C. BOUWEN AAN EEN STEDELIJK LINT

Les Hortillonages wordt in 2014 geselecteerd als één van de Pilotprojecten Productief Landschap die de Vlaams Bouwmeester lanceert in samenwerking met het Instituut voor Landbouw- en Visserijonderzoek (ILVO). Het traject biedt middelen aan voor projectregie en ontwerp om interessante wisselwerkingen te realiseren tussen landbouw, recreatie, natuurbeheer, maatschappij en beleid. Les Hortillonages worden De Tuinen van Stene, een pilotproject van 35 hectare groot, dat klassieke parkfuncties wil verzoenen met een aanpasbaar waterlandschap, ecologische waarden en vernieuwende ideeën rond voedselproductie. Projectregisseurs Lode Tange en Marjolijn Claeys bouwen aan een lokaal verankerd actieprogramma, en Maat-ontwerpers tekenen samen met Technum en Descombes een ontwikkelingskader uit dat het park opdeelt in vier deelruimten.

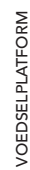
In het centraal gelegen Waterweidelandschap grazen de koeien en schapen waar het water ze toelaat. Zo'n 15.000 kubieke meter grond werd hier uitgegraven en een oude waterloop hersteld om de stad van extra buffercapaciteit te voorzien bij grote droogte en stevige regenbuien. Iets zuidelijker worden innovatieve teelten en verdienmodellen uitgetest op de proefveldjes van het Akkerlandschap, samen met lokale boeren en externe partners. Het Voedselplatform zoomt het park af met bomenrijen en een vlotte fietsdoorsteek, maar vormt ook een laad- en loskade waar de vruchten van het land worden verwerkt en verkocht tussen de baanwinkels van de Torhoutsesteenweg. De Poldertuin, tenslotte, herstelt de band tussen de woonwijk en het productielandschap met een publieke boomgaard en een door de gemeenschap ondersteunde biopluktuin. Hier sluit het park ook aan op de restaurants van Stene Dorp en de Sint Andreas-school dat een deel van zijn gronden inruilde voor een veilige fietsontsluiting via het Groen Lint, een gedeelde fietsenstalling en een pergola in het park. Die laatste doet dienst als buitenklas voor landbouw- en natuureducatie, maar wordt ook gebruikt door de andere buurtbewoners. Het voedselpark werd zo gedeelde grond waar samenwerking centraal staat, niet alleen tussen

landbouwers, maar ook tussen de bewoners van de stad. Een voedselregisseur leidt de synergie in goede banen.

Het ontwerp voor De Nieuwe Koers wordt één van de opdrachten in de Meesterproef die de stad samen met de Vlaams Bouwmeester in 2014 organiseert. Het masterplan omvat zowel de site van het woonzorgcentrum De Drie Platanen, als een aansluitend parkgebied met volkstuintjes, een evenementenweide en een nieuwe sterrenwacht. Laureaat van de Meesterproef wordt Catherine Pyck met een plan dat centraal op het terrein een weids natuurlandschap voorziet dat sporadisch wordt gemaaid voor evenementen. Erlangs loopt het fietspad doorheen een sequentie van specifieke plekken waarvan het woonzorgcentrum aan de steenweg het publieke gezicht vormt, als een groot huis met een overmaatse achtertuin waardoor het aangenaam fietsen is. Het masterplan Park De Nieuwe Koers toont ons hoe beleid en burgers samen aan de stad kunnen bouwen, en hoe verschillende noden en ambities in één ruimte kunnen samenvallen. De volkstuintjes animeren het woonzorgcentrum, maar zijn ook een meerwaarde voor de buurt. De evenementenweide kadert een stukje natuurlandschap, maar kan ook concerten opvangen die zelfs de schaal van de stad overstijgen. Het fietspad biedt ontspanning in het weekend, maar legt ook een belangrijke verbinding in de routine van elke dag. Als onderdeel van het Groen Lint structureert het Park De Nieuwe Koers mee de gebruikruimte van de stad.

De studie en deelprojecten van het Groen Lint werden voor de oprichting van het Stadsatelier uitgewerkt. De kracht van het Groen Lint inspireerde het SAO echter om een stedelijke structuur voor Oostende uit te werken gebaseerd op "Linten". Het Groen Lint was aanvankelijk een recreatieve fietsas die de verschillende landschappen rondom Oostende met elkaar verbindt, maar is intussen echter aan het uitgroeien tot een volwaardige stedelijke structuur.





Tuinen van Stene door  
Maat-ontwerpers en  
Tractebel/Descombes