

TRAJECTEN

Als kader voor de woonprojecten die het begeleidt, voert het Stadsatelier Oostende zelf ontwerpend onderzoek naar de woonweefsels waarin die projecten zich bevinden. Deze combinatie van onderzoek en projectsturing resulteert in de Trajecten. De Trajecten zoeken naar onderlinge samenhang tussen de verschillende woonprojecten en tekenen een visie uit voor de transformatie van de stukken stad die tussen de Linten in liggen. Het omliggende weefsel wordt grondig geanalyseerd, een visie wordt uitgezet, opgeladen met referenties, en vervolgens gerealiseerd via concrete projecten.

Drie Trajecten werden intussen uitgewerkt. Het eerste Traject is in 2016 opgestart als kader voor de woonprojecten van het Mispelplein, de Sandershoeve, de Zilverlaan en de Druivenlaan: Stapstenen voor Stene. In 2017 was het Traject de aanleiding voor een subsidieaanvraag bij het Vlaamse Stadsvernieuwingfonds die werd gehonoreerd met twee miljoen euro. In datzelfde jaar werden twee bijkomende Trajecten opgestart. Het Ravertraject ontwikkelt een toekomstperspectief voor de wijk Raversijde en de luchthavensite. Het Westertraject begon op de voormalige ziekenhuissite Sint-Jozef, waar de CM nieuwe kantoren en een woonontwikkeling wil realiseren, maar groeide al snel uit tot een visiedocument voor de systematische verbetering van de omliggende woonwijk Westerkwartier.

cahier 01
STAPSTENEN VOOR STENE

01

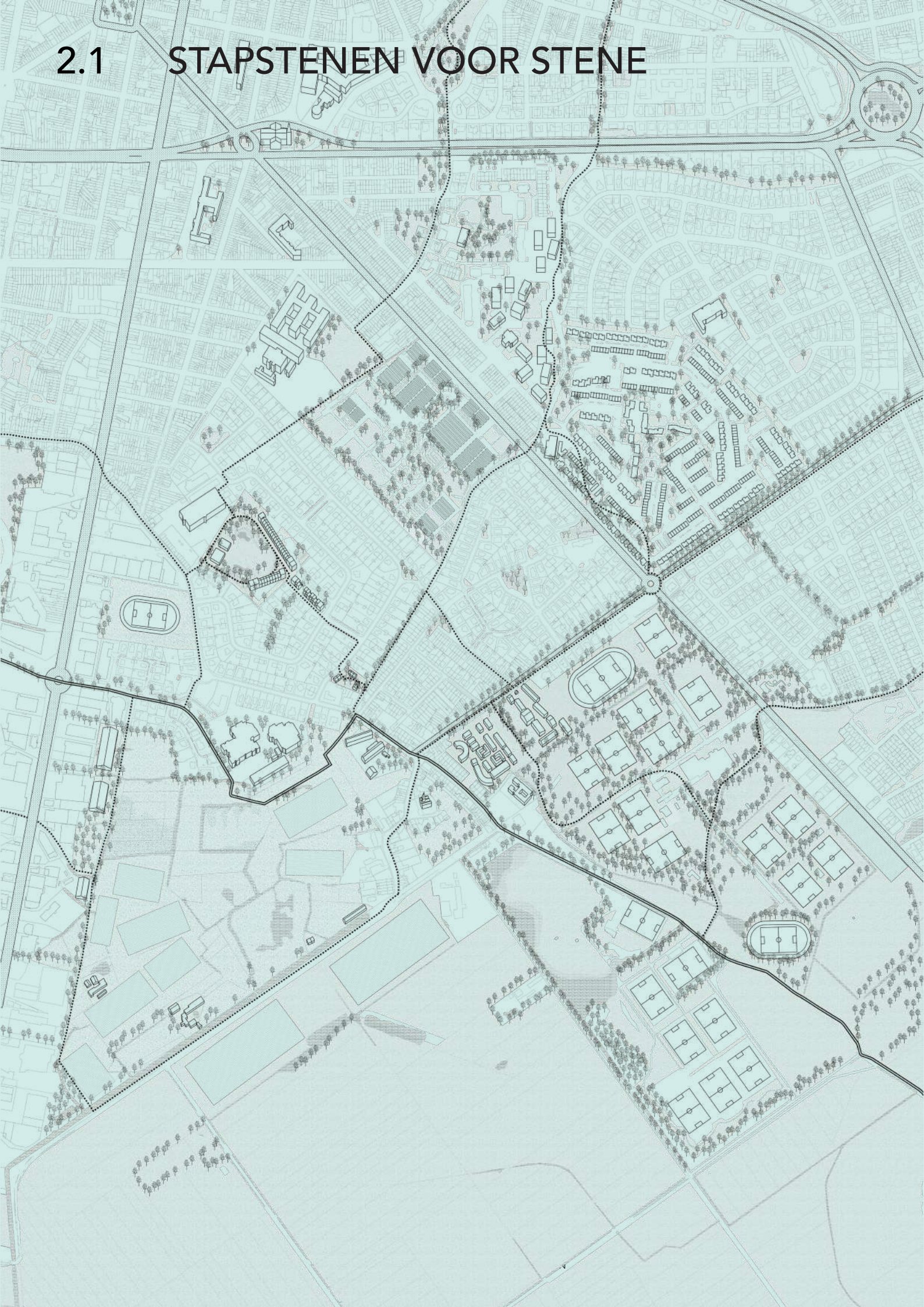
cahier 02
WESTERTRAJECT

02

cahier 03
RAVERTRAJECT

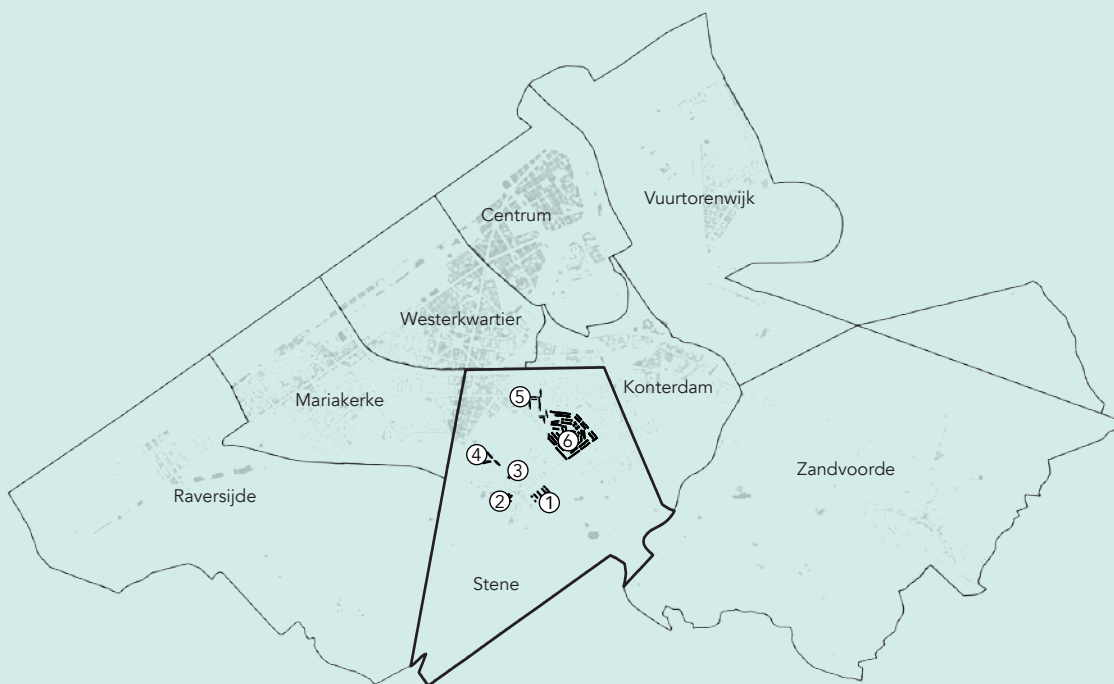
03

2.1 STAPSTENEN VOOR STENE



Het Stadsatelier Oostende begeleidt verschillende inbreidingsprojecten op verschillende sites in de zuidelijke rand van Oostende, o.a. het Mispelplein, de Druivenlaan, de Zilverlaan, de Sandershoeve... De invulling van deze sites vereist een goed begrip van de ruimere context en een coherent ontwikkelingskader waarin de verschillende projecten hun rol opnemen.

Daarom werd de focus verbreed door de opmaak van een langetermijnperspectief voor de ruimere omgeving, onder de noemer Stapstenen voor Stene. De volgende pagina's vormen een bondige weergave van dit onderzoek.



projectsites:

1. Zilverlaan
2. Sandershoeve
3. Druivenlaan
4. Mispelplein
5. De Nieuwe Stad
6. Mimosawijk

A. LEZING

1. EEN DORP TUSSEN TWEE STERKE LINTEN

Stene vormt een stukje woonweefsel dat geklemd zit tussen het Groen Lint en het Koninklijk Lint. Het Groen Lint is in eerste lezing een recreatieve fietsas die verschillende landschappen aaneenrijgt: het duinenlandschap, De Schorre, het Geuzenbos, de Kreken... Het Groen Lint is echter de aanzet tot zoveel meer. Op deze plek wordt de verknoping van stad en open landschap waargemaakt. Hierbij ontstaan kansen voor nieuwe stedelijkheid. Wat voorheen de achterkant van de stad was, wordt een nieuwe stedelijke structuur die niet enkel landschappen maar ook stedelijke functies aaneenrijgt binnen een groter, leesbaar geheel.

Zo wordt het Groen Lint de drager voor een aantal functies op (boven)stedelijke schaal, oa. de evenementenweide De Nieuwe Koers, de Tuinen van Stene, het sportpark De Schorre, het nieuwe crematorium, de kinderboerderij.

Door deze nieuwe centraliteit aan de rand van het stedelijk weefsel verandert de positie van de randwijken fundamenteel. De perifere woonlocatie wordt het intermedium tussen de kernstad, omgord door het Koninklijk Lint, en het Groen Lint. De 20ste-eeuwse gordel krijgt een nieuwe betekenis, een nieuwe rol, opgeladen vanuit de Linten.

Koninklijk Lint

- | | |
|-------------------------------|--|
| 1. Strand | 8. grootschalige programma's (o.a. AZ Damiaan) |
| 2. Wellington Golf | 9. Havenactiviteiten |
| 3. KV Oostende en BC Oostende | 10. Royal Yacht Club Oostende |
| 4. Torhoutsesteenweg | 11. Vuurtorenwijk |
| 5. Sint-Janskerk | 12. toekomstige site ILVO/VLIZ |
| 6. Gistelsesteenweg | 13. Militair Hospitaal woonontwikkeling |
| 7. Kennedyrondpunt | |

Groen Lint

- | | |
|-------------------------------------|-----------------------|
| 1. Raversijde | 9. Plassendale |
| 2. Duinkerke | 10. 'T Paddegat |
| 3. Evenementenweide De Nieuwe Koers | 11. Spuikom |
| 4. Tuinen van Stene | 12. Parkbos |
| 5. De Schorre | 13. Groenedijk |
| 6. Geuzenbos | 14. Oosteroeverduinen |
| 7. Krekengebied | 15. Noordzee |
| 8. Zwaanhoek | |



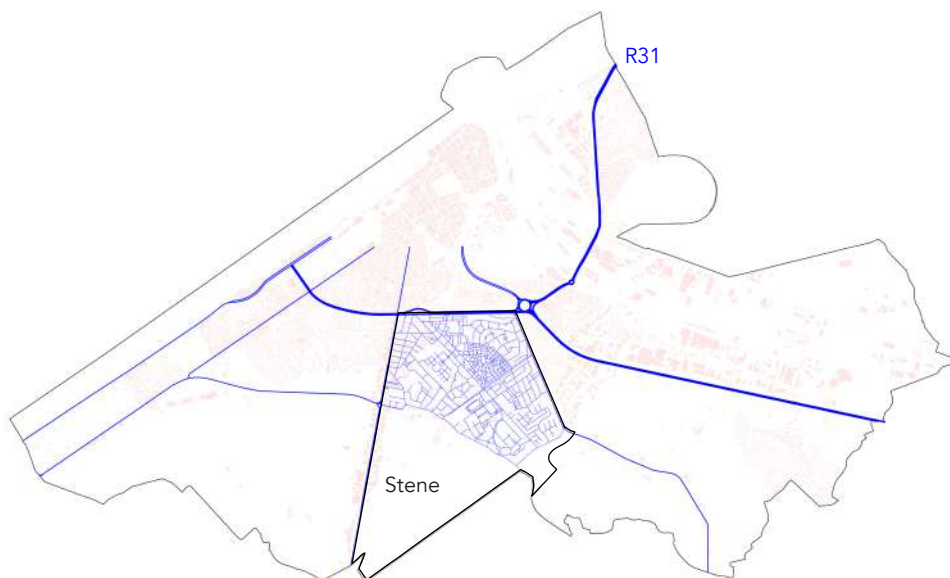
Koninklijk Lint

tekening gebaseerd op
kaart uit studie Koninklijk
Lint door LIST/SWECO



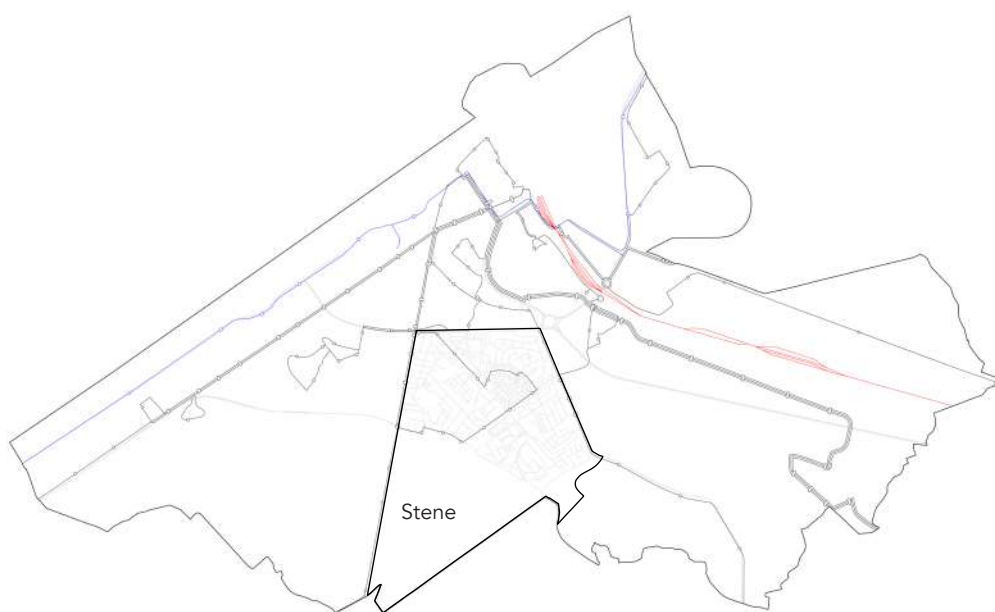
Groen Lint

tekening gebaseerd
op kaart uit Groen Lint
door TECHNUM &
DESCOMBES



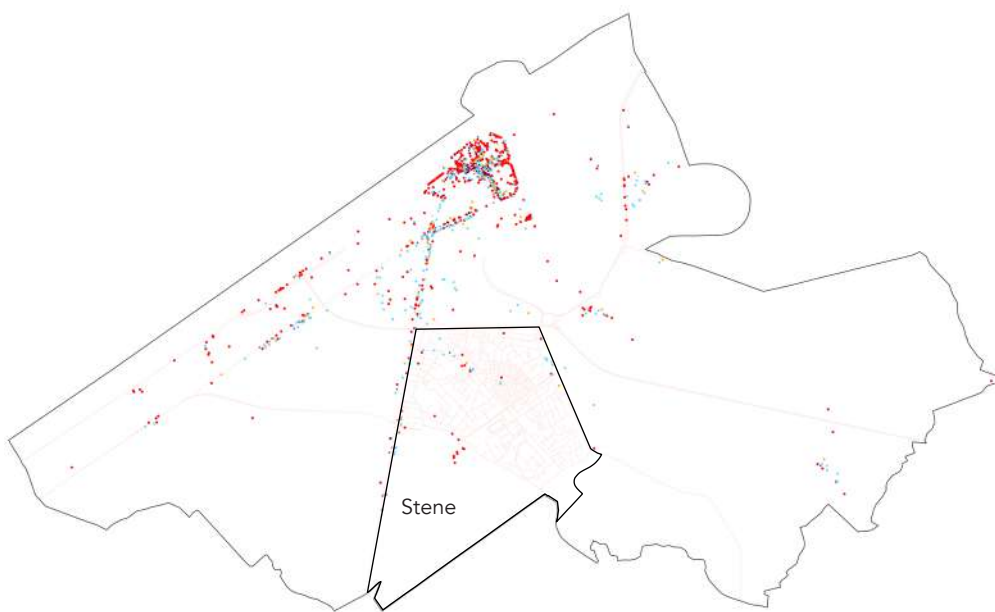
Stene als perifere woonconditie

- woonweefsel
- belangrijkste verkeersaders
- verkavelingspatroon Stene



Het gebrek aan centraliteit maakt de uitbouw van een openbaar vervoernetwerk in Stene moeilijk

- spoorweg
- bus
- kusttram



Stene is afhankelijk van het voorzieningenapparaat in het centrum en langs de invalswegen

- horeca
- ● voorzieningen

2. EEN PERIFERE WOONCONDITIE

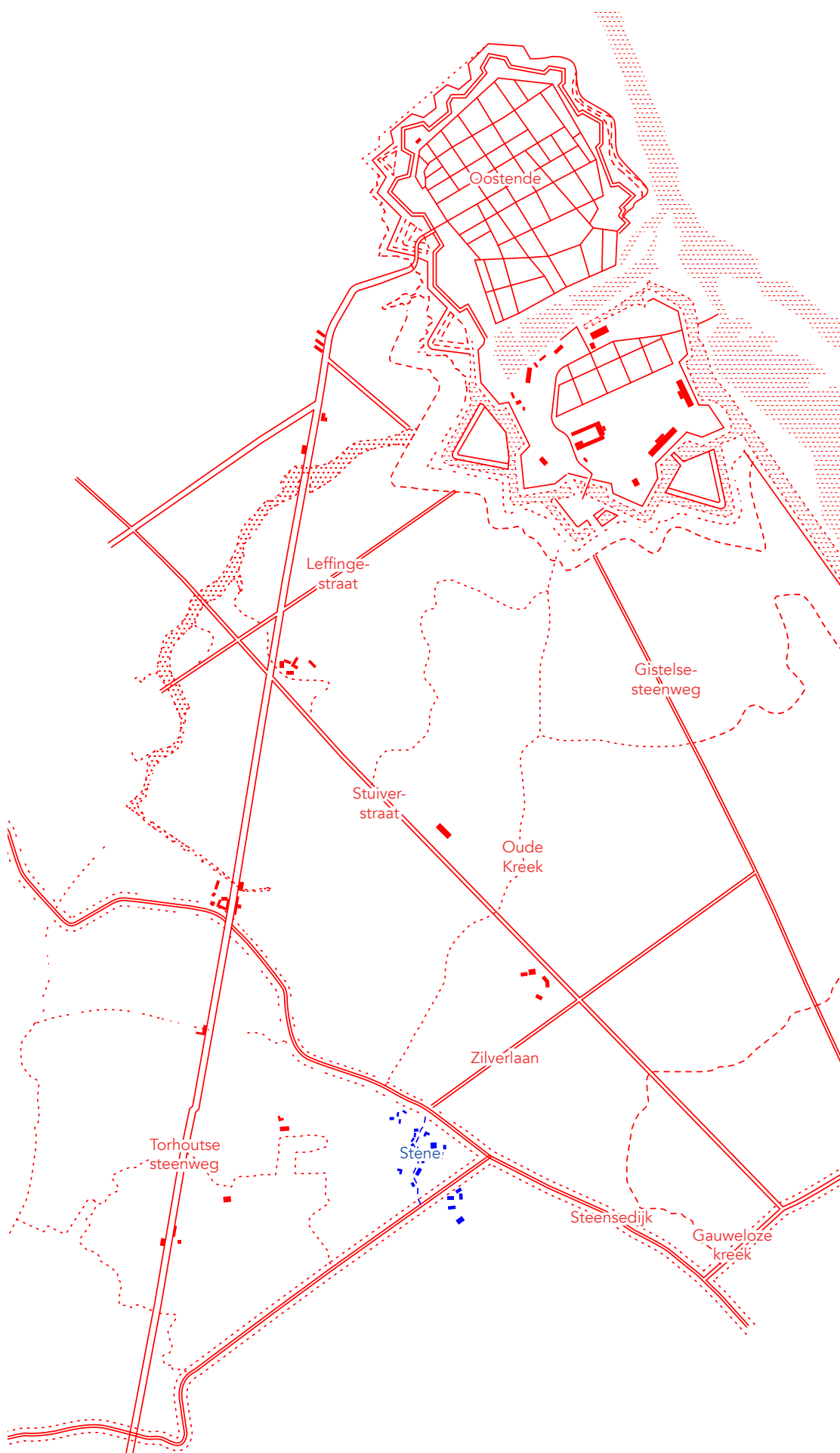
In de 19e eeuw werd de kern van het polderdorp Stene nog van Oostende gescheiden door een landschap van polders en kreken. Het polderdorp werd door diverse verkalingsgolven deel van de stad maar behield haar dorpse identiteit, ten zuiden van de Elisabethlaan ontstond de woonwijk Stene.

Vandaag wordt het woonweefsel ten zuiden van de R31 (het Koninklijk Lint) gekenmerkt door een perifere woonconditie, zoals we die in de meeste steden kennen: een omboording van de (historische) kernstad met een weefsel van verschillende verkavelingstypologieën, waarin de droom van het wonen in het groen vorm krijgt. In de zuidelijke rand van Oostende zijn de 20ste-eeuwse woonontwikkelingen nog goed leesbaar door een kenmerkend stratenpatroon (orthogonaal, bochtig, pijpenkoppen...) of door de clustering van specifieke woontypologieën

(open-halfopen-gesloten bebouwing, grote-kleine kavels...). Zo vormen de wijken rond de Mimosalaan / Petunialaan, Kwartelstraat / Koolmeesstraat, Oud Vliegveld / Perzikenlaan, De Nieuwe Stad,... nog steeds herkenbare gehelen, vaak met een eigen sociale status. De algemene deler in deze randstad is echter dat het voorzieningenniveau erg beperkt is (enkele scholen, sportinfrastructuur, een kerkhof). Hierdoor ontstaat een sterke afhankelijkheid van het centrumapparaat en de baanwinkellinten. Tussen de wijken onderling is nagenoeg geen interactie. Het gebrek aan centraliteit in de wijken zelf leidt er tegelijk toe dat de uitbouw van een performant openbaar vervoernetwerk hier moeilijk, zoniet onmogelijk is. De auto-afhankelijkheid van de stadsrand is een mentaliteitskwestie, maar evengoed een gevolg van een schrijnend gebrek aan kwalitatieve en veilige alternatieven.

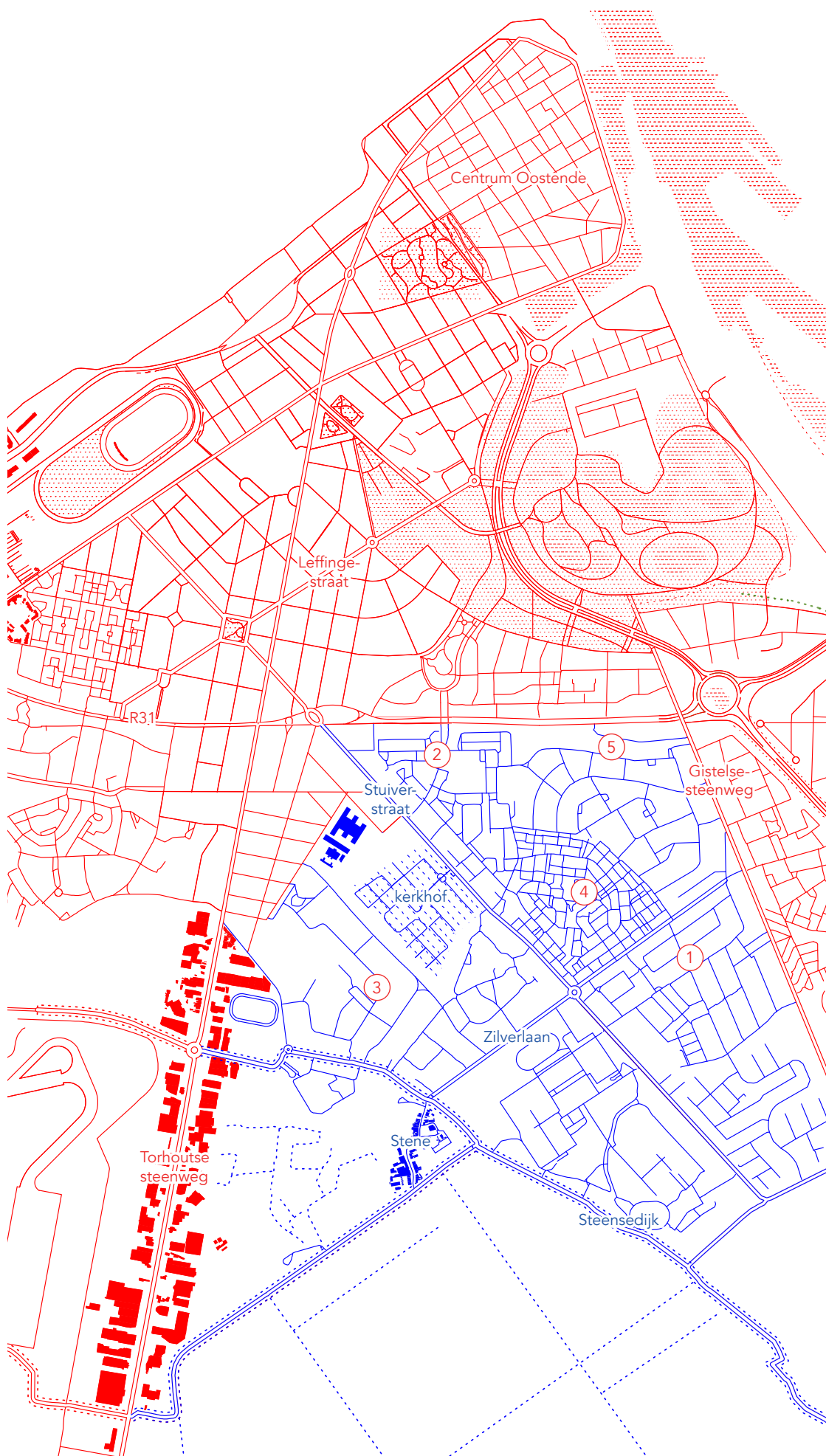


verkavelingstypologieën
in Stene (zie fig pag. 9
voor situering)



ca. 1850
(Vandermaelen)

rood: stad Oostende,
kreeken en landwegen
blauw: Polderdorp Stene



2018

rood: Oostende
blauw: de wijk Stene
als deel van de stad
Oostende

x aanduiding
verkavelingstypologie



Stene: een verzameling van diverse verkavelingstypologieën



*Stene: tussen steenweg
en polder*

B. VISIE

1. NIEUWE STRUCTUREN DOORHEEN HET WEEFSEL

Niet enkel de lus rondom de stad is van belang, evengoed is het essentieel de aansluiting van het Groen Lint op het lokale woonweefsel goed uit te werken. De omloopbeweging is maar zo sterk als de dwarse beweging toelaat. Ook de aansluiting op de kernstad moet beter. Het optimaliseren van fysieke linken verkleint immers de mentale afstand.

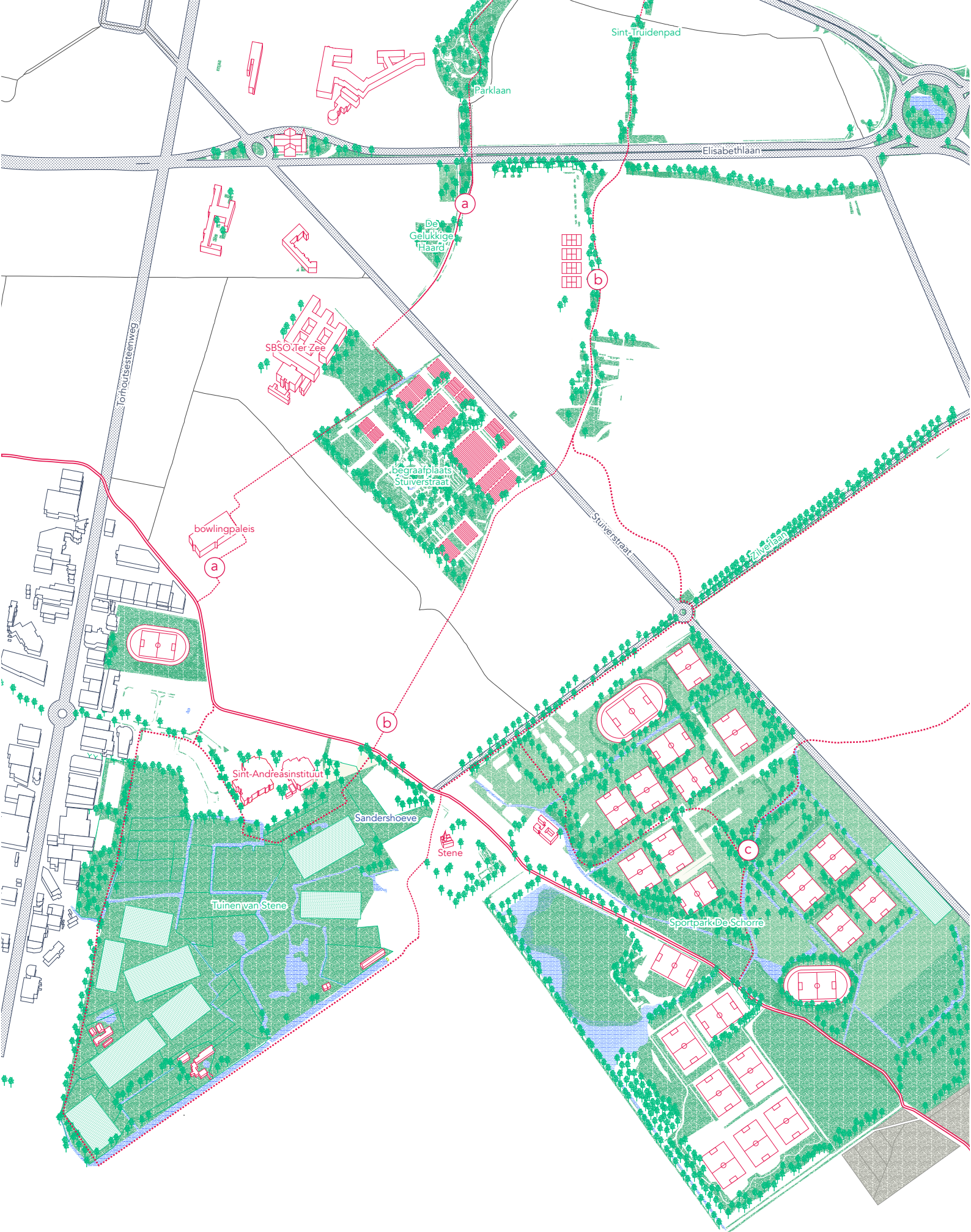
Daarom zoeken we binnen de woonwijken naar mogelijke verbindingen voor langzaam verkeer.

Deze aaneengesloten structuren halen de wijken uit hun isolement, en vormen de basis voor een netwerk van duurzame mobiliteit. Hierbij wordt heel expliciet de logica van aparte woonlobben losgelaten. We identificeren integrerende en verbindende systemen over de wijken heen. Hierbij vertrekken we van wat er al is, en zoeken we logische en leesbare linken tussen de bestaande elementen.



Concreet lichten we de volgende structuren op:

- a. De bowling, de (voorzien) parkruimte aan het Mispelplein (met kinderopvang), de site van de middelbare school SBSO Ter Zee / Centrum Deeltijds Onderwijs... worden via het parkje De Gelukkige Haard gelinkt aan de Parklaan en de binnenstad.
- b. De Sandershoeve, de Tuinen van Stene, het historisch dorp Stene en de Basisschool Sint-Andreasinstituut worden via de route van de Dode Kreek gelinkt met de begraafplaats Stuverstraat en De Nieuwe Stad (ontmoetingscentrum, sportaccomodatie, park). Een oversteek (tunnel, brug of oversteekpunt) t.h.v. het Koninklijk Lint wordt gesuggereerd in het verlengde van het Sint-Truidenpad, in aansluiting op het Maria Hendrikapark.
- c. Door het sportpark De Schorre langs de Vogeltjeswijk, die heringericht zal worden, loopt de Schaeperye Kreek. Deze as heeft samen met de nieuwe trage weg langs de Gauweloze Kreek (zie D) de waarde om verderop de wijk Konterdam uit haar isolement te halen.
- d. Als vierde mogelijke as wordt de route langs de Gauweloze Kreek vooropgesteld, als een parallel systeem met de Zilverlaan. De draagkracht van deze as is in vergelijking met de andere vandaag minder fors door een gebrek aan stedelijke functies. De as maakt deel uit van de fietsroute van het Groen Lint.



*nieuwe structuren door-
heen het weefsel*



*doorsteken en trage
verbindingen die
vandaag al aanwezig zijn
in het weefsel*

2. EEN BASIS VOOR STEDELIJKHEID EN ORIËNTATIE

De nieuwe wijkstructuren zijn meer dan enkel assen voor langzaam verkeer die de randstad doorkruisen. We stellen voor om ze tegelijk in te zetten als kapstok voor stedelijke ontwikkeling. De betekenis van de nieuwe wijkstructuren wordt hierdoor gelaagd:

a. een duurzaam en autovrij publiek domein

Er ontstaan op basis van deze nieuwe wijkstructuren nogal wat mogelijkheden om de mobiliteit binnen de stadsrand als geheel te verduurzamen. De nieuwe wijkstructuren worden sturend bij keuzes om bv. autostromen te knippen of af te remmen, of voor de routing van het openbaar vervoer.

b. een netwerk voor centrumfuncties

Met de uitbouw van een kwalitatief (autovrij) publiek domein creëren we langs de structuren ontmoetingsplekken voor de bewoners van de stadsrand. Het leven in de wijk wordt niet langer verengd tot de eigen kavel. Centrumfuncties op schaal van de wijk worden aan de structuren gekoppeld. Hierdoor worden ze dragers voor nieuwe activiteiten en levendigheid.

c. een gerichte verdichting van het woonweefsel

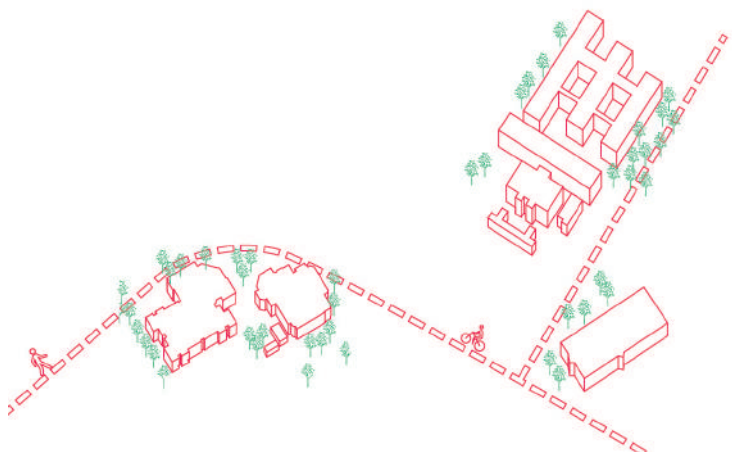
Aan de wijkstructuren koppelen we ook strategieën voor verdichting. Aangezien het voorzieningenapparaat hier per definitie dichtbij is, is een grotere densiteit van het woonweefsel te verantwoorden. We streven niet enkel een numerieke verdichting na, maar evengoed een concentratie van verschillende doelgroepen. Langs de nieuwe wijkstructuren ontstaan uitgelezen locaties voor een gedifferentieerd woningaanbod. Het ouder worden binnen de wijk (als vertrouwde omgeving) bijvoorbeeld, verdient bijzondere aandacht.

d. een sterkere leesbaarheid

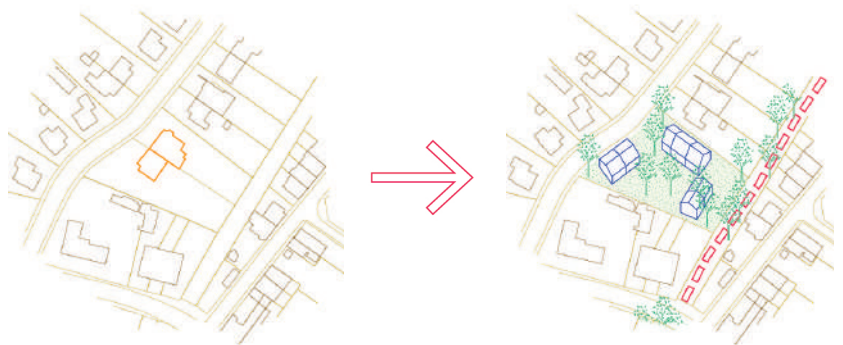
Door de verschillende genoemde strategieën (verdichting, publieke ruimte, centrumfuncties) vergroot ook de leesbaarheid van de verkaveling. In plaats van isotropie ontstaat hiërarchie. Het uniforme karakter van de woonwijken – dat vandaag voor een buitenstaander als een doolhof wordt ervaren – wordt hiermee doorbroken.



nieuwe wijkstructuren: een kwalitatief (autovrij) publiek domein



gemeenschapsfuncties worden aan de structuren gekoppeld

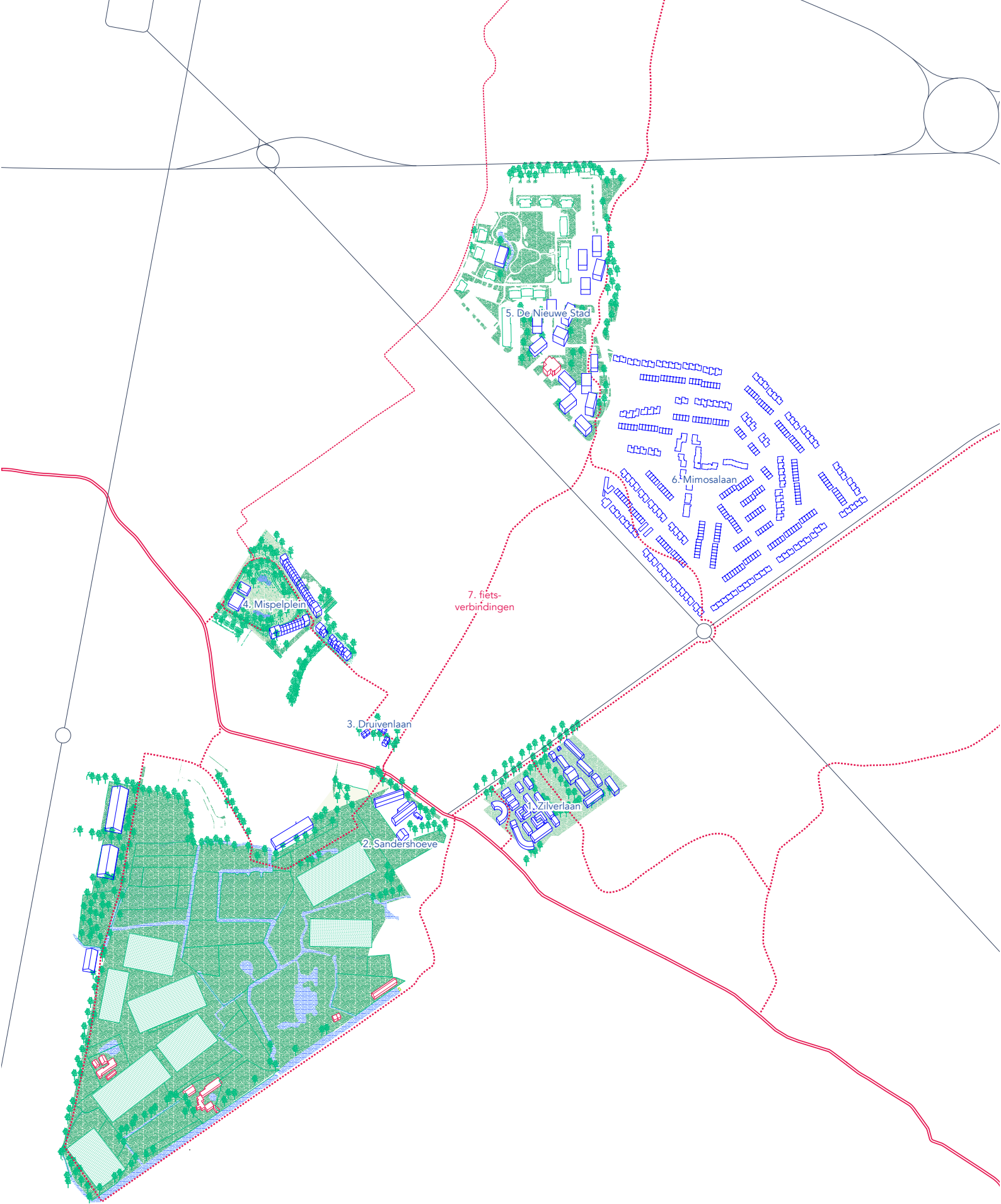


strategische verdichtingsstrategieën aan de nieuwe wijkstructuren

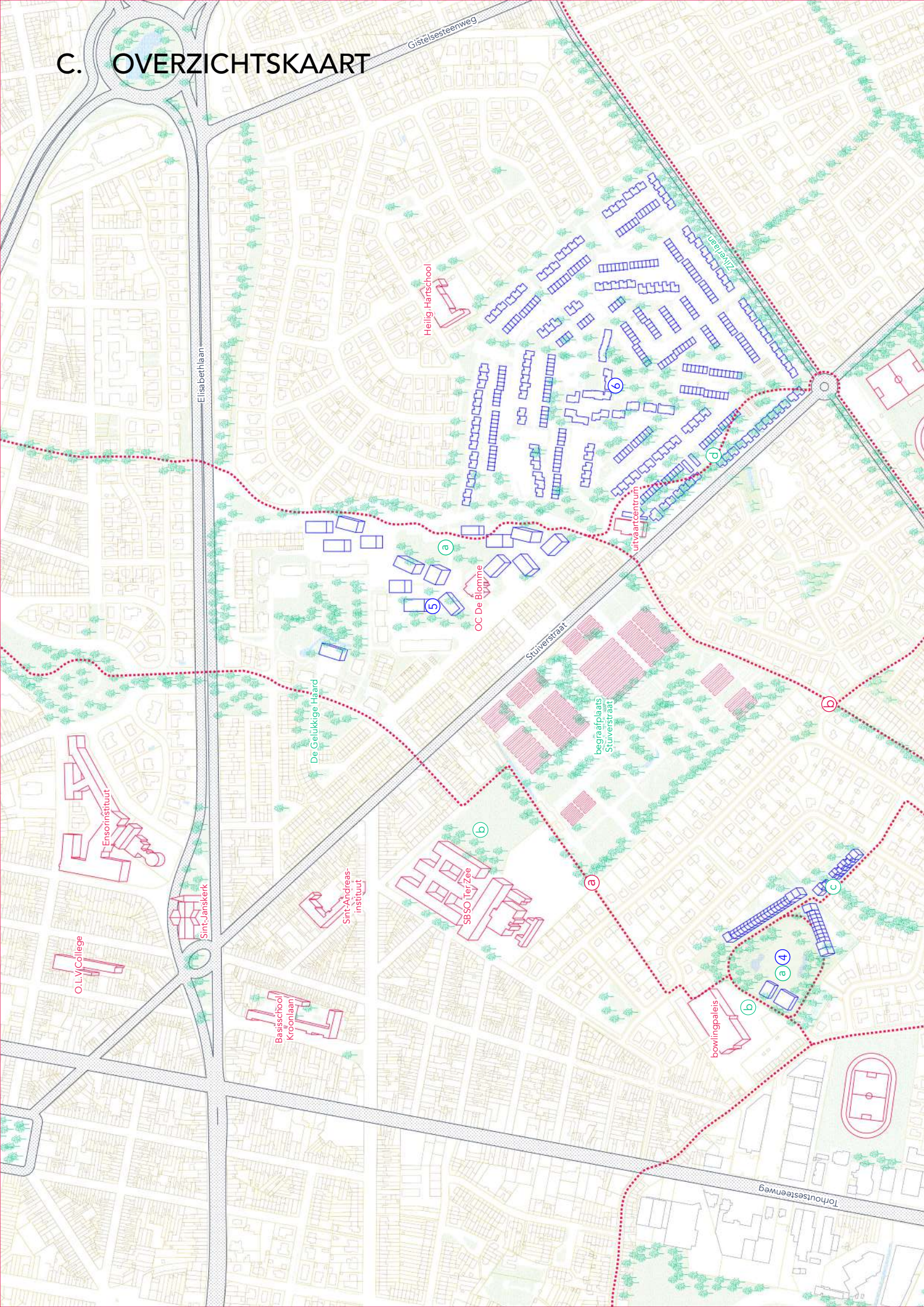
3. REALISATIE VIA PUBLIEKE EN PRIVATE PROJECTEN

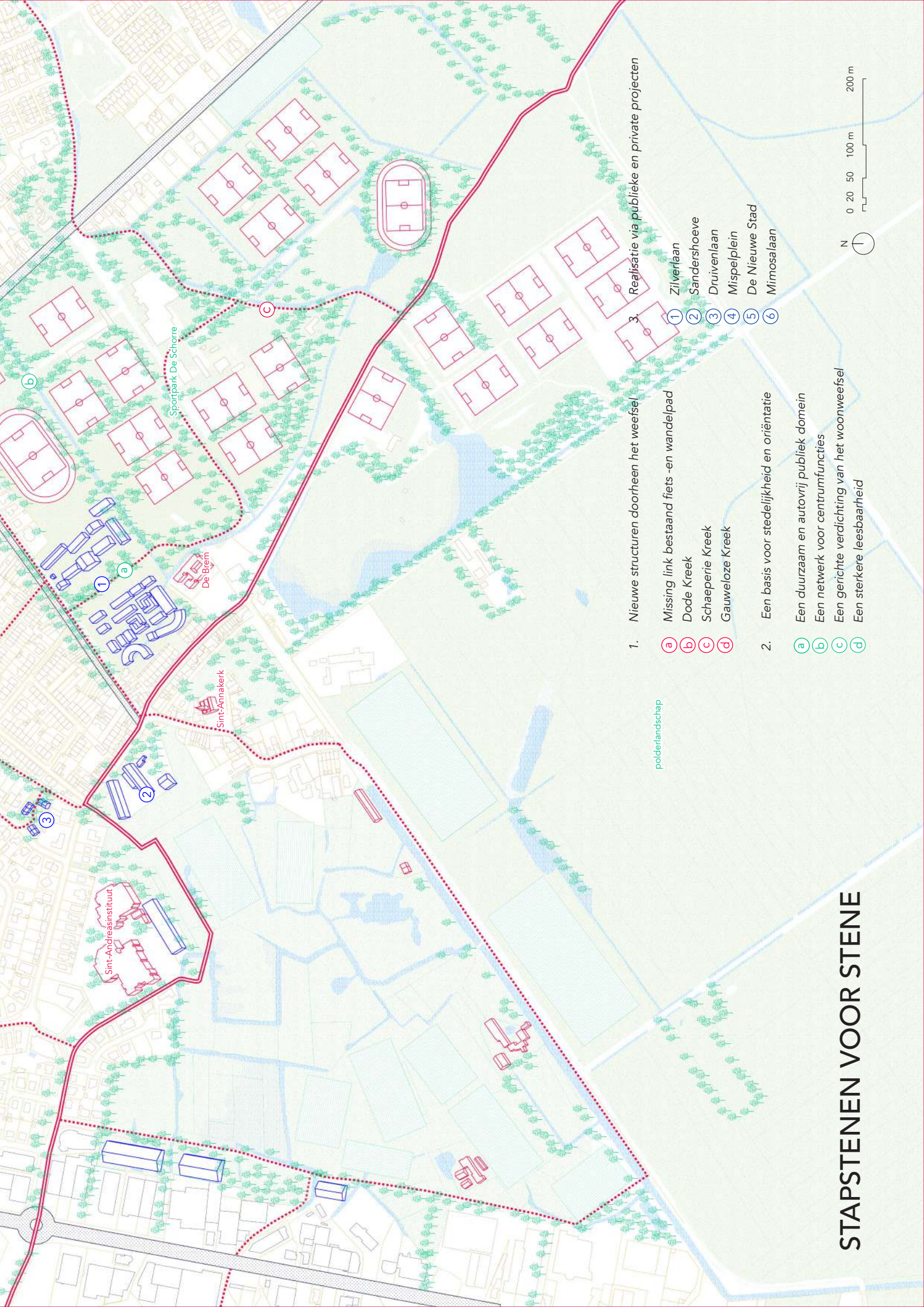
De nieuwe visie voor Stene is niet van vandaag op morgen te implementeren. We gaan uit van een stap-voor-stap transformatie via publieke en private ontwikkelingen. Sommige projecten worden vanuit de stad sterk gestuurd, andere krijgen een deel van de visie als randvoorwaarde mee. Zo wordt ook publieke meerwaarde gegenereerd in de private projecten die zich aandienen. Het woonweefsel wordt vernieuwd door systematisch nieuwe woonvelden te ontwikkelen. Enkele voorbeelden:

1. Project Zilverlaan: uitbouw gedifferentieerd woonaanbod, kwalitatieve publieke groene verblijfsruimte voor de wijk, collectieve woontypologiën...
2. Sandershoeve: herbestemming van oude hoeve als toegang tot de Tuinen van Stene (landbouwpark als Pilootproject Productief Landschap i.s.m. Team Vlaams Bouwmeester en ILVO) en opslag voor de CSA boerderij, uitbouw gedifferentieerd woonaanbod door cohousingproject voor ouderen Symbiosis
3. Project Druivenlaan: kleinschalige verdichtingsopgave met doorsteek langzaam verkeer, aantakking op fietspad Dode Kreek
4. Project Mispelplein: realisatie informele autovrije of -luwe doorsteken, ontwikkeling groene publieke ruimte langs de nieuwe wijkstructuur, opladen structuur met publieke functies (kinderopvang), verdichting met parkwoningen...
5. De Nieuwe Stad: herontwikkeling hoogbouwwijk met site-ondersteunende functies, kwalitatieve doorsteek naar het centrum, samen met Mimosawijk nieuw stadsdeel met gedifferentieerde woontypes
6. Mimosawijk: renovatie en herontwikkeling sociale laagbouw woonwijk, vergroening straatbeeld, autoluwe wijk met geclusterd parkeren
7. Om het netwerk van trage wegen doorheen het woonweefsel uit te bouwen, worden naast de woonontwikkelingsprojecten, ook kleine verbindingen tussen bestaande fiets- en wandelpaden aangelegd. Deze missing links vervullen het netwerk dat als basis dient voor de herontwikkeling van de wijk.



C. OVERZICHTSKAART





1. Nieuwe structuren doorheen het weefsel

- (a)
- (b)
- (c)
- (d)

Missing link bestaand fiets -en wandelpad
Dode Kreek
Schaeperie Kreek
Gauweloze Kreek

2. Een basis voor stedelijkheid en oriëntatie

- (a)
- (b)
- (c)
- (d)

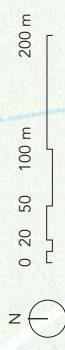
Een duurzaam en autovrij publiek domein
Een netwerk voor centrumfuncties
Een gerichte verdichting van het woonweefsel
Een sterkere leesbaarheid

3. Realisatie via publieke en private projecten

- (1)
- (2)
- (3)
- (4)
- (5)
- (6)

Zilverlaan
Sandershoeve
Druivenlaan
Mispelplein
De Nieuwe Stad
Mimosalaan

STAPSTENEN VOOR STENE



D. PROJECTEN

1. ZILVERLAAN

Het perceel in de Zilverlaan werd in 2016 door de stad te koop aangeboden onder begeleiding van het Stadsatelier Oostende. Collectiviteit en betaalbaarheid waren daarbij sleutelbegrippen. Ze moesten worden waargemaakt door niet enkel op regelgeving, maar ook op het productieproces te sturen. Een deel van de beschikbare grond werd verkocht aan Duinhelm, een vzw die mensen met een beperking ondersteunt op vlak van wonen, werken en vrije tijd. De resterende anderhalve hectare kwam op de markt tegen een vaste prijs. De kandidaat-kopers moesten bieden met een ontwerpvoorstel waarvoor het Stadsatelier een kader had opgesteld.

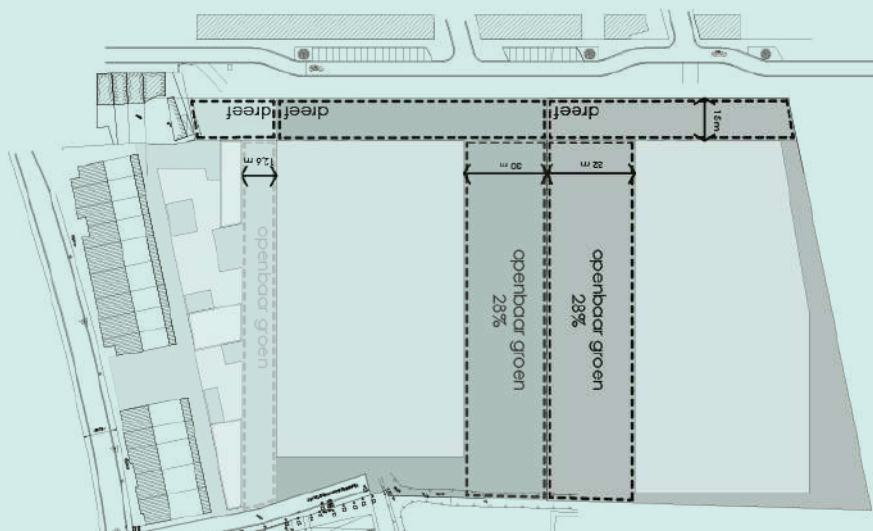
Dat ontwerp kader maakte de koppeling met de buurpercelen van Duinhelm en de sociale huisvestingsmaatschappij WoonWel, die beide zijn meegestapt in de ambitie om samen één woonbuurt te maken. Er werd een perceelsoverschrijdende visie gevraagd voor een gedeeld landschap, met een dreef langs de Zilverlaan die de toegang vormt tot de drie woonprojecten, een belangrijke groenzone op het perceel zelf en een publieke doorsteek naar het achtergelegen sportpark. Daarnaast moest het project inzetten op het collectief gebruik van infrastructuur en ruimte: ondergronds parkeren voor de bewoners, compact en geclusterd wonen, collectieve nutssystemen en gedeeld groen voor de woningen.

De grond werd gegund aan ontwikkelaar CONDOR met een voorstel van Bovenbouw Architectuur en landschapsarchitect Cluster. Hun alternatief voor de klassieke verkaveling schikt 37 grondgebonden woningen en 32 appartementen rond een omsloten collectieve buitenruimte. Alle voordeuren, de liften van twee appartementsblokjes, de fietsbergingen, en een polyvalente ruimte met keuken komen uit op dit autovrije woonerf. Vanuit de Zilverlaan kom je binnen via de dreef waar een aantal deelauto's staan geparkeerd en een poortgebouwtje dat alle postbussen verzamelt. Eén garagepoort geeft toegang tot de ondergrondse parkeergarage. Elke rijwoning heeft een kleine private achtertuin.

Door de compacte footprint van het woonhof, blijft één derde van het perceel onbebouwd. Hier wordt de waterbuffering van de woningen geregeld. Omdat de burens van WoonWel hetzelfde doen, ontstaat tussenin een "polderpark" van zestig meter breed dat de nieuwe woningen een fantastisch uitzicht garandeert, en zich mooi inpast in de landschappelijke structuur van de omgeving. Het plan bouwt zo een gradatie op van afgesloten naar publiek groen, op maat van de kinderen: de peuters spelen in het eigen tuintje, de jongens op het binnenplein, en de pubers hangen rond in het polderpark.

WoonWel en Duinhelm, die de ingezonden voorstellen mee jureerden, beslisten om hun grond onderling te ruilen en de landschapvisie van de private ontwikkelaar over te nemen. Een samenwerkingsprotocol werd ondertekend dat de krijtlijnen voor een gezamenlijk masterplan vastlegt en afspraken maakt voor de verdere opvolging van de bouwprojecten. De zone aan de Zilverlaan zal uniform worden ingericht als parkeerdreef. Elke partner stelt bovendien 28% van het eigen terrein ter beschikking om een publiek park te realiseren dat over de verschillende eigendommen heen loopt. Aan Cluster werd gevraagd om het plan verder uit te werken.

In dat park ontwikkelt elke partner zijn woonveld. Ampe.trybou architecten tekende voor Woonwel een ensemble van 8 sociale koopappartementen en 52 sociale koopwoningen, waarvan 11 via een CLT-formule zullen worden verkocht zonder grondaandeel. Duinhelm verschoof naar de uiterste hoek van het terrein en vond een ontwerper via de Open Oproep van de Vlaams Bouwmeester in 2018. Raamwerk ontwierp er twee gekrulde woonvolumes voor telkens twintig bewoners. Tussen de volumes door loopt een publieke doorsteek naar de Steensedijk en het productief landschapspark De Tuinen van Stene.



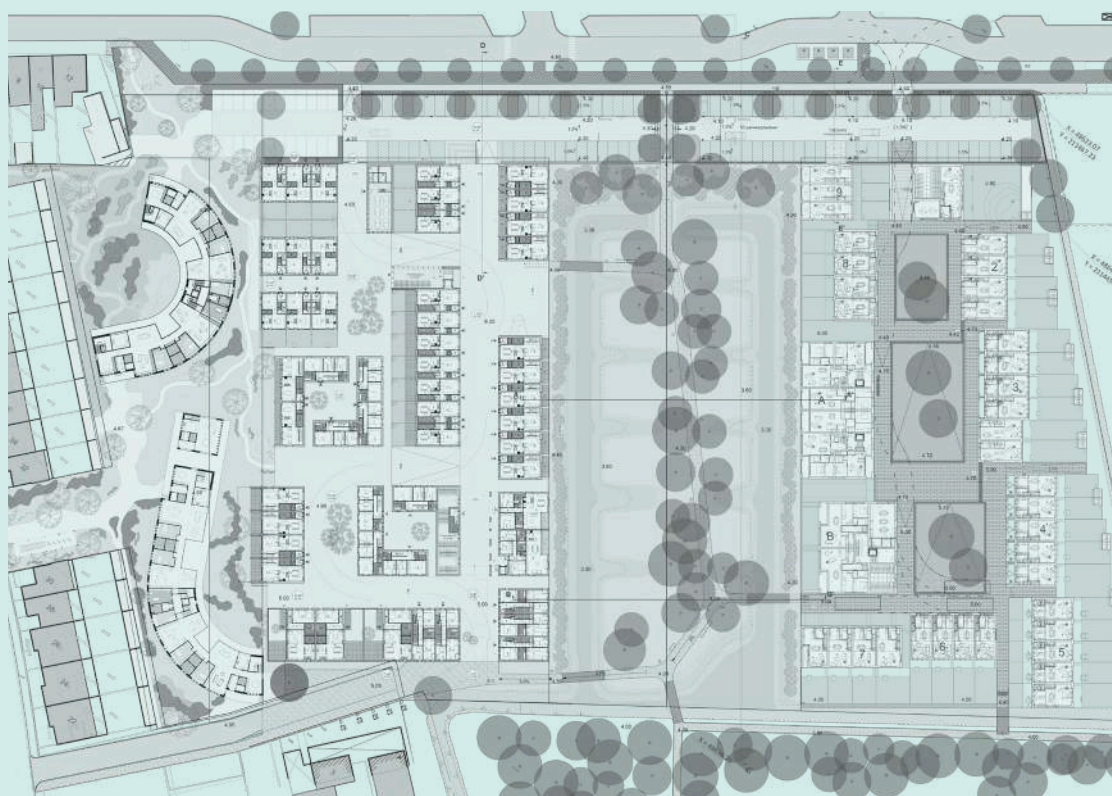
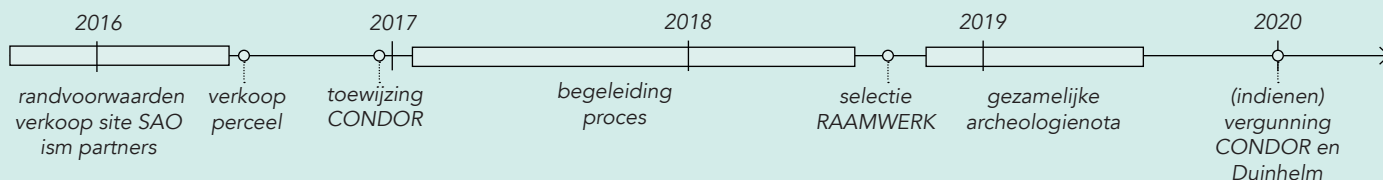
basisschema met afspraken rond gedeelde collectieve delen over de drie loten

Voor de uitvoering van het gezamenlijke park werden de projecten – met zeer verschillende randvoorwaarden naar toewijzing en financiering – geregeld in onderling overleg binnen het Stadsatelier afgestemd. De samenwerking tussen de stad, een sociale huisvestingsmaatschappij, een vzw uit de zorgsector en een private ontwikkelaar, bleek daarbij niet altijd evident, maar ze toont aan dat een ontwikkelingsvisie die zowel de perceelsgrenzen als de klassieke opdeling in huisvestingssectoren overschrijdt, winsten oplevert voor de bewoners én voor de buurt. Door ruimte te delen kreeg elkeen meer dan hij binnen de grenzen van het eigen perceel kon realiseren.

Voor de aanleg van het Polderpark en de Dreef worden concrete afspraken gemaakt in functie van de planning van de verschillende bouwprojecten. Dit gebeurt onder begeleiding van de voorzitter van het Stadsatelier en samen met de betrokken stadsdiensten. De werken en studies die nodig zijn om de bouwprojecten voor te bereiden werden indien mogelijk gekoppeld en uitgevoerd voor het geheel van de drie percelen. De hieraan verbonden kosten werden verdeeld volgens het percentage dat elk perceel vertegenwoordigt van het geheel.

Uit het gedeelde onderzoek voor de archeologienota bleek dat er op de percelen van elk van de drie partners archeologische vondsten te verwachten waren, vooral op het perceel van Duinhelm werden zware opgravingen voorzien. Het Stadsatelier ijverde gedurende dit hele traject om het gezamenlijke project, in samenspraak met de stad en met Onroerend Erfgoed, overeind te houden en gerichte oplossingen te zoeken voor de bijkomende obstakels en kosten. Door het AGGB werd in 2018 beslist om een extra budget te voorzien om de bijkomende archeologiekost voor vzw Duinhelm op te vangen. In 2019 hebben zowel CONDOR als Duinhelm de bouwaanvraag ingediend voor hun perceel. Duinhelm kreeg intussen een vergunning, het project van CONDOR zit in een procedureslag met de buurvrouw uit de naastgelegen villa.

Partners: SAO + AGGB + Duinhelm met RAAMWERK architecten + Woonwel met Ampe.trybou architecten + CONDOR Real Estate Development met BOVENBOUW architecten en CLUSTER landschap en stedenbouw



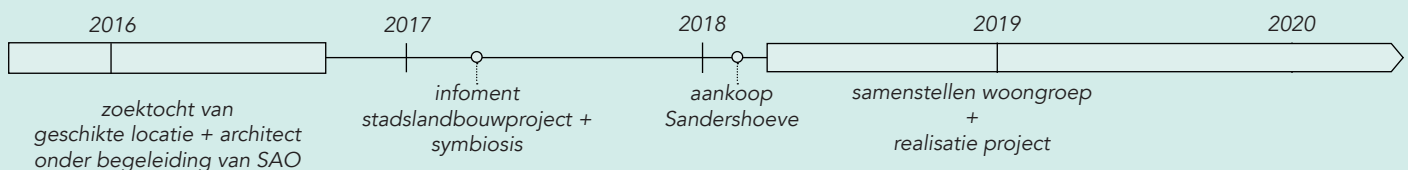
masterplan met uitgewerkte plannen voor Duinhelm, Woonwel en CONDOR en het gedeelde polderpark

2. SANDERSHOEVE

De vzw Symbiosis heeft met innovatiemiddelen van Vlaanderen en een aantal structurele partners een proeftuinproject opgezet om groepswoonprojecten te realiseren voor medioren/senioren die toekomstige zorgnoden structureel kunnen opvangen en mensen zo lang mogelijk in een vertrouwde huiselijke omgeving laat wonen. Elk project wordt bovendien gekoppeld aan een publiek engagement waarvoor het Symbiosis-huis of “De Living” ruimte en handen ter beschikking stelt. Eén van de pilootprojecten wordt in Oostende opgestart en zal gekoppeld worden aan de Tuinen van Stene als publieke missie. Onder begeleiding van het Stadsatelier werd een geschikte locatie gezocht en gevonden in de Sandershoeve te Stene. Het SAO hielp ook bij het zoeken naar een ontwerper (noA architecten) om met de potentiële toekomstige bewonersgroep een project uit te tekenen. Intussen speelde het SAO een bemiddelende rol in de onderhandelingen tussen de stad en Symbiosis over de gezamenlijke aankoop van de hoeve.

In april 2017 werd ter plekke een infomoment georganiseerd waarop de plannen voor het Stadslandbouwpark én het Symbiosishuis gezamenlijk werden voorgesteld. Het is de start van een groepsvormingstraject dat moet resulteren in een bewonersgroep van een 20-tal personen voor de nieuwe Sandershoeve. Begin 2018 wordt de Sandershoeve door Symbiosis en het AGGB aangekocht waarbij de publieke zone gelegen voor de hoeve als toegang zal dienen naar de Tuinen van Stene, terwijl het achtergelegen deel voorbehouden is voor het collectieve woonproject (met een recht van doorgang voor een fietspad vanuit de Dode Kreek). Symbiosis werkt momenteel aan de bewonersgroep voor hun project (meer info op www.wonenindeling.be). Het gedeelte dat door de stad werd aangekocht is inzetbaar voor het landbouwpark De Tuinen van Stene.

Partners: SAO + AGGB + Symbiosis vzw (met noA architecten)



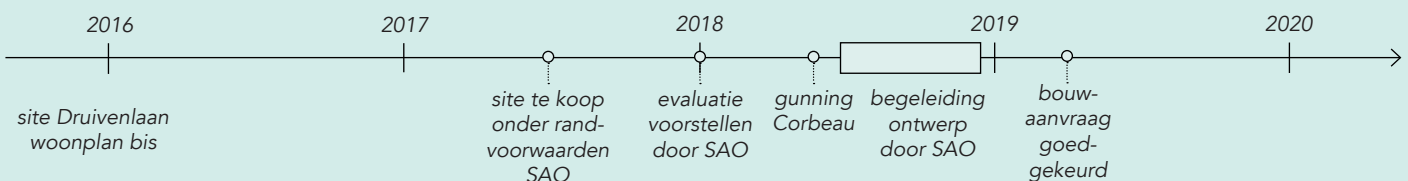
het Symbiosisproject aan de Sandershoeve: beeld noA architecten

3. DRUIVENLAAN

De site aan de Druivenlaan is opgenomen in het Woonplan Bis van de stad als een van de sites waar een vernieuwend wooninbreidingsproject moet worden gerealiseerd. In de zomer van 2017 werd de grond in eigendom van het AGGB te koop aangeboden. Er werd gevraagd om naast een financieel bod ook een summier ontwikkelingsvoorstel in te dienen dat zou geëvalueerd worden door het Stadsatelier Oostende. Een vaste randvoorwaarde was een publieke fietsdoorsteek over het terrein, om zo een schakel te realiseren van het netwerk van trage wegen door de wijk. De kandidaat aan wie de grond werd verkocht, werd geselecteerd op basis van prijs, kwaliteit van het ontwerp en de betrouwbaarheid van de bieder. Op advies van het Stadsatelier werd de site verkocht aan Corbeau vastgoedontwikkeling en Acta Vastgoed.

De site vraagt om een slimme schakeling van meerdere woningen. De verdichtingsmogelijkheden van de site blijken immers beperkt. Corbeau voorziet negen woningen. Er wordt voldoende open ruimte voorzien op de site, collectieve ruimte wordt als een meerwaarde gezien waar kinderen kunnen spelen en ontmoetingen kunnen plaatsvinden. Op de site wordt geclusterd geparkeerd waardoor het perceel autovrij kan blijven (een pocket van vier plaatsen op het terrein wordt nog verwijderd op vraag van het Stadsatelier). Een doorsteek voor langzaam verkeer loopt over de site, deze legt de link naar het aan te leggen fietspad op de Dode Kreek en verbindt het Mispelplein met de Tuinen van Stene. Het project toont een toegankelijk en gedeeld woonef met collectief bruikbare ruimte en voldoende fietsberging voor de woningen. Het project is in de loop van 2019 vergund.

Partners: SAO + AGGB + Corbeau vastgoedontwikkeling



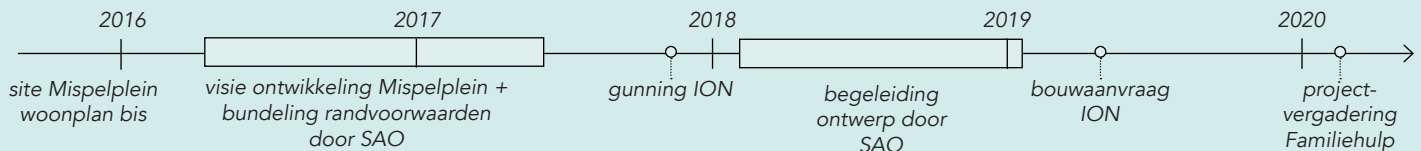
4. MISPELPLEIN

In het najaar van 2016 onderzocht het Stadsatelier Oostende het ontwikkelingspotentieel van het Mispelplein en de naastgelegen in onbruik geraakte voetbalvelden. Dit met het oog op een locatie voor een nieuw kinderdagverblijf en de valorisatie van de voetbalvelden als buurtgroen. Doel van de oefening was om na te gaan hoe de site zou kunnen worden ontwikkeld als een buurtpark door delen ervan te verkopen voor woonontwikkeling. Een masterplan legde enkele principes vast rond wegenis, parkeren, groenruimte en woningtypes en diende als kader bij de verkoop van de site in de zomer van 2017. Aan kandidaat-kopers werd een financieel bod en een ontwerpvoorstel gevraagd. Het Stadsatelier evalueerde de ingediende voorstellen en gaf een advies aan het AGGB. Na een bijkomende bespreking met de kandidaten werd de site toegewezen aan ION met Nero architecten. Het team werd door het Stadsatelier begeleid bij de verdere uitwerking van het project.

Een belangrijk aandachtspunt bij het ontwerp kader was de inbedding van de site in het omliggende woonweefsel door middel van groene verbindingen voor fietsers en wandelaars. Het grootste deel van de site blijft onbebouwd en wordt ingericht met extensief groen en een publieke cluster (kinderkribbe, jeugdlokalen, publieke parkeerplaats). De rand van de site wordt bebouwd met woningen die zich richten op het nieuwe publieke binnengebied. Parkeren wordt geclusterd aan de randen van de site. Het voorstel van ontwikkelaar ION sprong creatief om met de condities van het SAO en voegde nog een aantal extra kwaliteiten aan de site toe: de achterliggende woningen in het Noorden delen hun tuin, de private tuinen van de eengezinswoningen worden geoptimaliseerd, de parkings zijn toegankelijk via een tuinpoortje, en een terras vooraan betreft de woningen op het park.

Een zone binnen het park (gelegen aan de publieke parking) wordt gereserveerd voor de bouw van een kinderdagverblijf door vzw Familiehulp. Familiehulp wordt daarbij begeleid door het Stadsatelier met het oog op een selectie van een ontwerper.

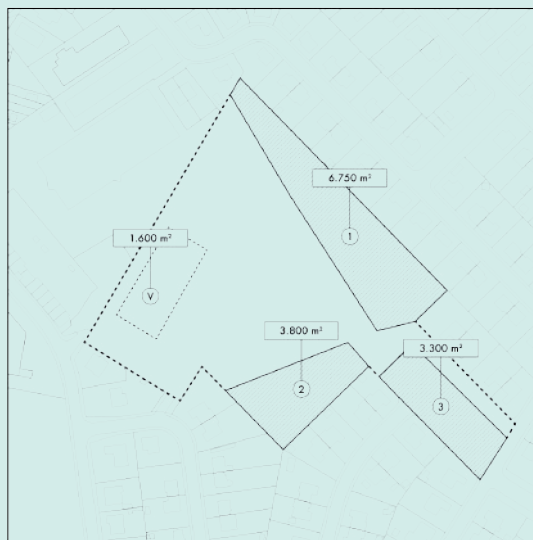
Partners: SAO + AGGB + ION vastgoedontwikkeling met Nero architecten + vzw Familiehulp (kinderdagverblijf)



beeld Nero architecten en ION

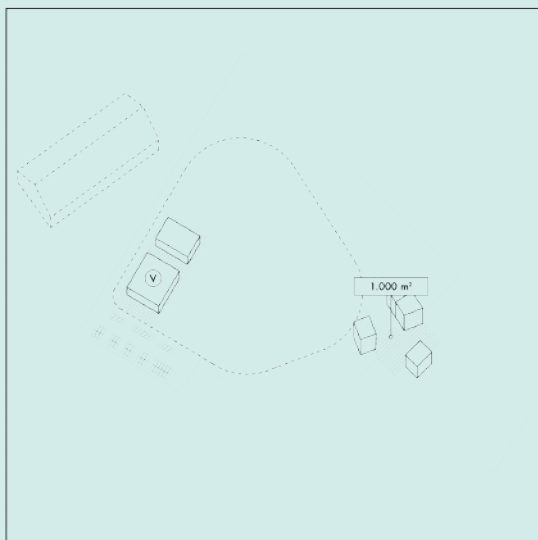


- ☐ wonen
- ☐ recreatie

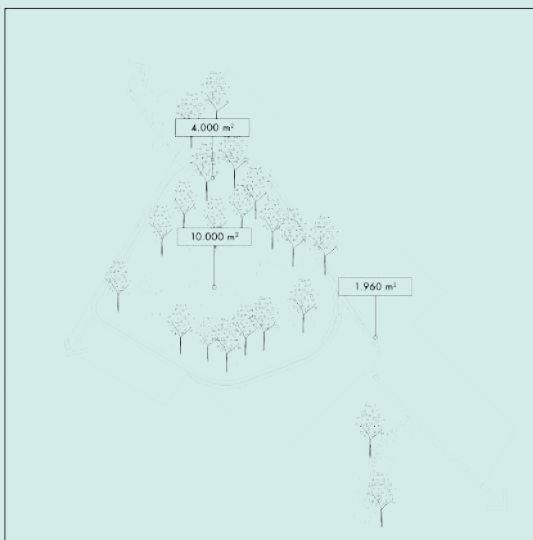


- ① 20 grondgebonden woningen + 4 gestapeld
- ② 11 grondgebonden woningen + 2 gestapeld
- ③ 12 grondgebonden + 2 gestapeld

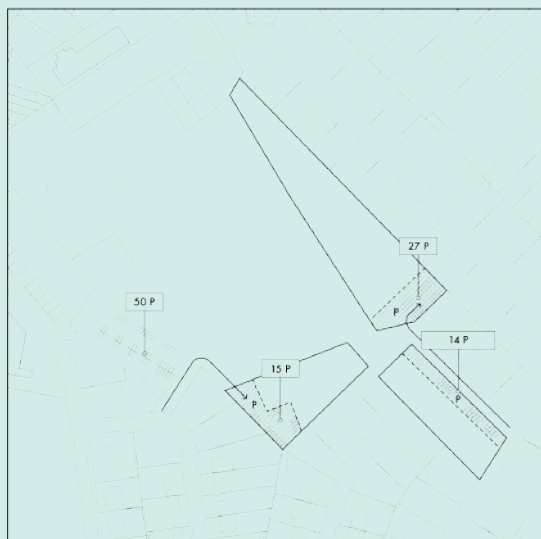
units 43 grondgebonden woningen + 8 gestapeld
 ④ crèche + jeugdllokalen



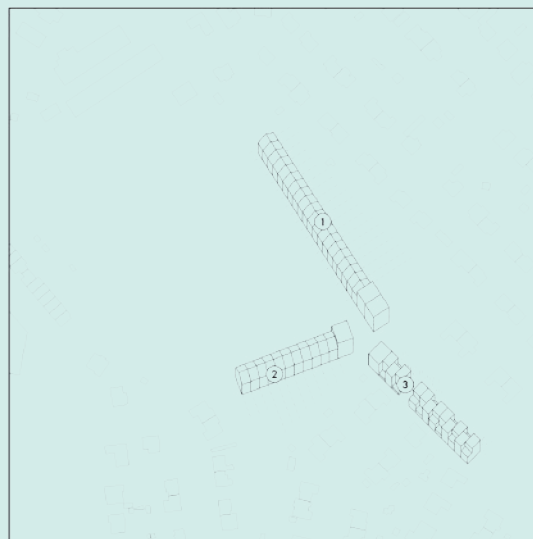
- ④ crèche + jeugdllokalen
- hoektypes met collectief gelijkvloers
- buurtpleintje
- mogelijke koppeling met het bowlingpaleis



- ☐ open veld
- karrenspoor: ontsluiting traag verkeer
- bosrand



- geclusterd parkeren op eigen terrein
- ontsluiting parkings
- bezoekersparking + voorzieningen



- ① voor- en achtertuin
- ② achtertuin
- ③ grote terrassen + groenzone

ontwerpkader Mispelplein
 opgemaakt door SAO

5. DE NIEUWE STAD

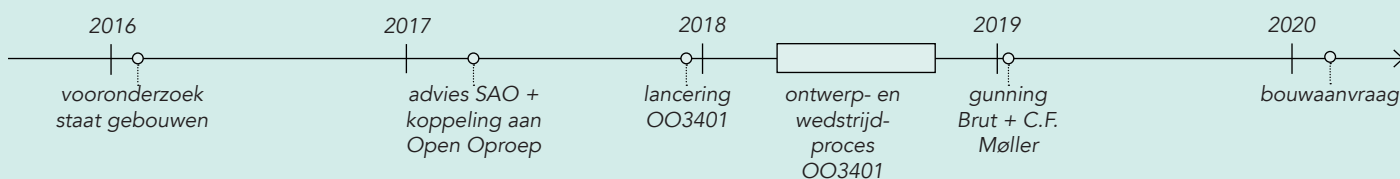
De Oostendse Haard en De Gelukkige Haard treden samen als bouwheer op voor de herontwikkeling van De Nieuwe Stad en wensen de gebouwen grotendeels te vervangen. De bestaande gebouwen zijn verouderd en moeilijk aan te passen aan de huidige normeringen. De sociale woonwijk De Nieuwe Stad werd gebouwd in 1972. Door de grondschaarste werd toen gekozen voor hoogbouw, om zo ook nog kwaliteitsvol groen over te houden.

Na overleg met het Stadsatelier Oostende werd gekozen voor vervangingsbouw met herontwikkeling van de volledige site. Gezien de huidige bewoners hier graag wonen, biedt dit project een unieke kans om hoogbouw in de sociale woningbouw opnieuw in een positief daglicht te stellen. Het Stadsatelier Oostende was betrokken bij het opstellen van de projectdefinitie, kaderde de site binnen het traject van Stapstenen voor Stene, en was betrokken bij de Open Oproep waarmee een ontwerper werd gekozen (voorzitter SAO was lid van de jury). De opdracht werd gegund aan het ontwerpteam BRUT, C.F. MØLLER. Het SAO wordt ook betrokken bij de verdere uitwerking van het project.

Door voor nieuwbouw te gaan, ontstaat de kans om de buurt te hertekenen, en de woonomgeving en het wooncomfort te verbeteren. Het bouwprogramma betreft minimaal 400 sociale wooneenheden (Type 1/2 en 2/3 appartementen), waarvan 50% voor levenslang wonen (de prognose voor Oostende tegen 2060 is dat 45% van de bevolking ouder zal zijn dan 60 jaar). Het buurtleven heeft nood aan een jeugdlokaal en een lokaal voor de vzw Samenlevingsopbouw. De groene open ruimte is voor alle leeftijden aantrekkelijk te maken met sportvelden, speeltuinen en rustige ontmoetingsplekken.

De Oostendse Haard en De Gelukkige Haard beogen binnen hun missie, het budget en de noodzakelijke faseerbaarheid een pilootproject op het vlak van aangenaam en duurzaam collectief wonen voor de stad. Het project van BRUT, C.F. MØLLER wenst een brug te zijn tussen het centrum van Oostende en het Groen Lint. Het project voegt een groene centraliteit toe voor de sociale woonbuurt en de omliggende woonwijken. Het ontworpen Oude Kreekpark integreert de opengelegde waterloop, waterretentie, recreatie, natuur en aangename fiets- en wandelpaden.

Partners: SHM De Oostendse Haard en SHM De Gelukkige Haard (met BRUT + C.F. MØLLER) + SAO



voorstel BRUT, C.F. MØLLER



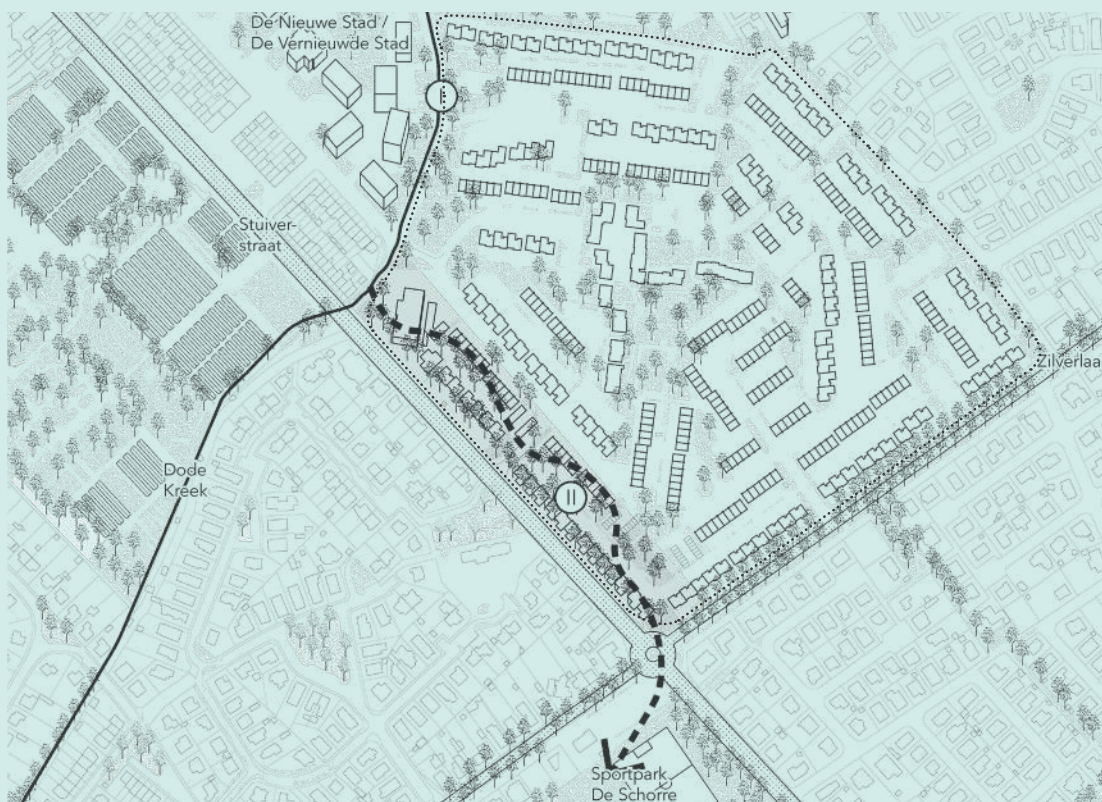
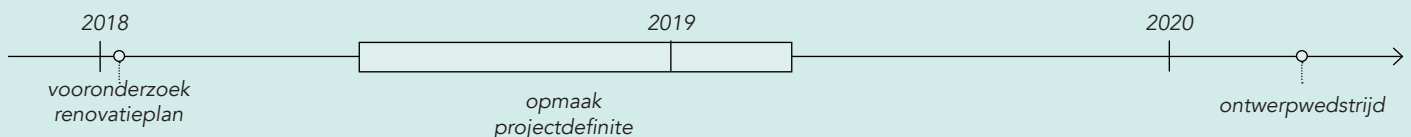
voorstel BRUT, C.F.
MØLLER

6. MIMOSAWIJK

De Gelukkige Haard werd de afgelopen jaren geconfronteerd met slijtage van het oudere patrimonium in hun beheer. Naar aanleiding van een totale screening van hun patrimonium werd door het bestuur beslist om de Mimosawijk aan te pakken. De woningen in deze wijk zijn de meest kostelijke voor de huisvestingsmaatschappij voor wat betreft het onderhoud en de herstellingen. De daken lekken veelvuldig, sanitaire leidingen springen regelmatig of zitten verkalkt, het schrijnwerk is aan vervanging toe, er komt betonrot voor en er zijn problemen met opstijgend vocht. Een totaalrenovatie dringt zich op. De wijk heeft echter ook een belangrijke historische waarde, zowel wat architectuur als wat het stedenbouwkundig plan betreft. De volledige Mimosawijk is opgenomen op de lijst van bouwkundig erfgoed, maar de gebouwen zijn niet beschermd. De uitdaging bestaat er dus in om een visie te ontwikkelen over deze wijk zodat ze haar positieve aspecten kan behouden en zelfs versterken, en anderzijds ook een oplossing te bieden aan de talrijke praktische en technische problemen waarmee de huisvestingsmaatschappij geconfronteerd wordt. De huisvestingsmaatschappij wenst daarbij de oorspronkelijke bouwstijl te respecteren en te vertalen naar een hedendaagse context, ook op het niveau van isolatie en technieken.

Binnen het traject Stapstenen voor Stene werd aanvankelijk door het SAO een workshop opgezet met de betrokken sociale huisvestingsmaatschappijen (De Oostendse Haard en De Gelukkige Haard) om de verschillende geplande projecten in Stene op elkaar af te stemmen. Vervolgens werd beslist om samen met de Gelukkige Haard een wedstrijd op te zetten voor de totaalrenovatie van de Mimosawijk. Er zal een renovatiemasterplan worden gevraagd, gecombineerd met een eerste fase nieuwbouw. Het bouwprogramma betreft een vervangingsbouw gecombineerd met renovatie van eensgezins- en meergezinswoningen, waarbij na een grondige analyse een inschatting wordt gevraagd van de al dan niet te behouden woningen. Ook het stedenbouwkundig plan en de aanpak van mobiliteit krijgen best een update. De projectdefinitie voor deze wedstrijd werd in samenwerking met het SAO opgesteld en het SAO blijft betrokken voor de jurering en de begeleiding van het ontwerpproces.

Partners: SHM De Gelukkige Haard + SAO



conceptschets
Mimosalaan door SAO

7. MISSING LINK FIETSPADEN

Om het netwerk van trage wegen doorheen het woonweefsel van Stene uit te bouwen, worden naast de woonontwikkelingsprojecten, ook kleine verbindingen tussen bestaande fiets- en wandelpaden aangelegd. Deze missing links vervolledigen het netwerk voor zacht verkeer dat als basis dient voor de herontwikkeling van de wijk.

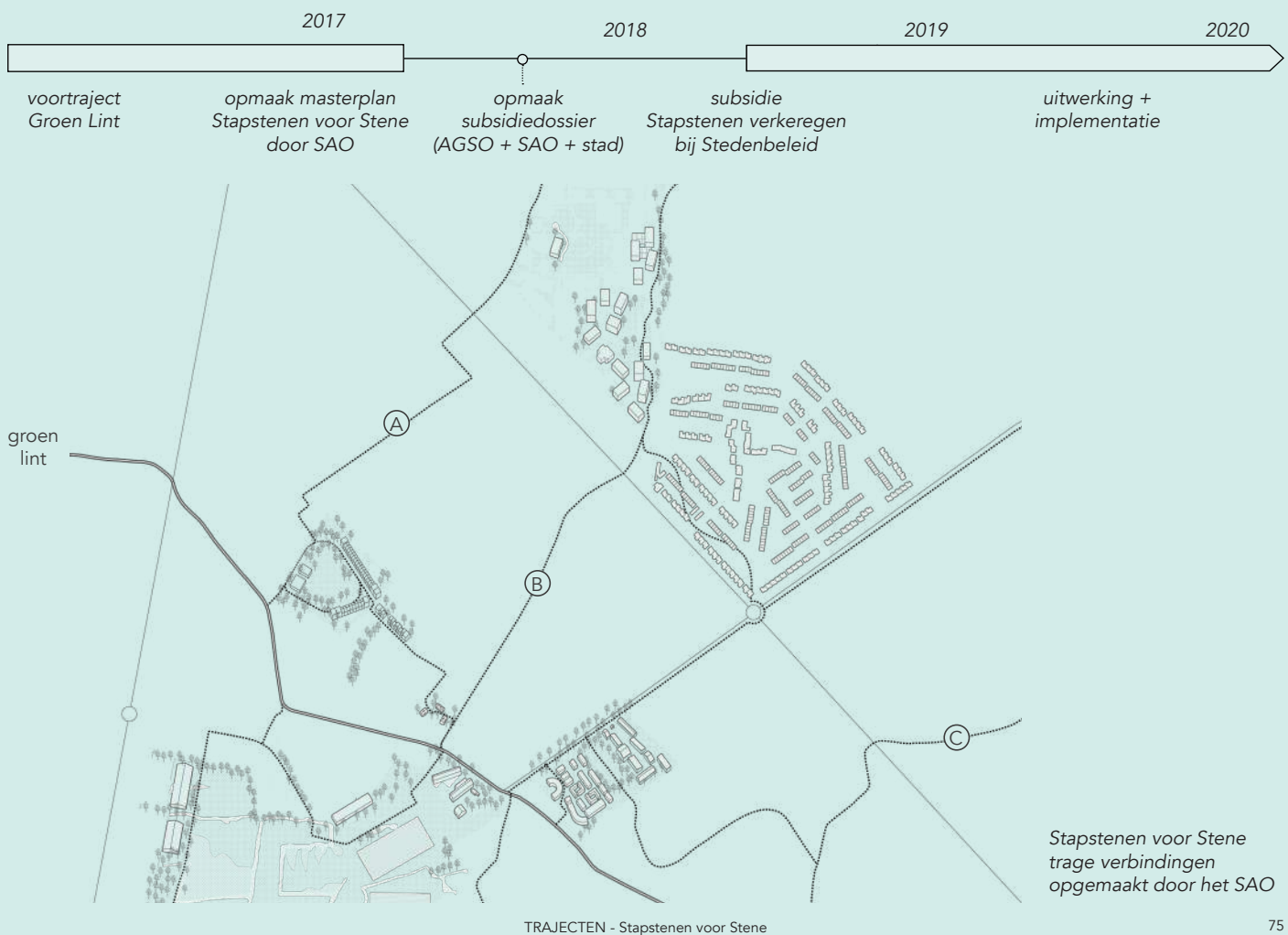
Het optimaliseren van deze fysieke linkers verkleint de mentale afstand naar de stad. Daarom wordt binnen de woonwijken gezocht naar opportuniteiten voor extra verbindingen voor langzaam verkeer. Deze aaneengesloten fietspaden halen de wijken uit hun isolement, en vormen de basis voor een netwerk van duurzame mobiliteit. Er wordt vertrokken van wat er al is en wat er reeds gepland werd (o.a. in het kader van het Groen Lint), en er wordt gezocht naar logische en leesbare linkers tussen de bestaande elementen. Het inbedden van de vernieuwende woonontwikkelingen in de structuur van het beschermde stads- en dorpsgezicht Stene en in de bredere netwerken van de stad Oostende, vormt de belangrijkste uitdaging.

De uitbouw van het netwerk van kwalitatieve publieke ruimte gebeurt door de stad en het AGSO. Met het masterplan Stapstenen voor Stene als basis, werden hiervoor Vlaamse projectsubsidies Stadsontwikkeling binnengehaald ter waarde van 2.000.000 euro. Het SAO was betrokken bij het opstellen en verdedigen van het aanvraagdossier.

De middelen zullen worden ingezet voor:

- het verbeteren van de publieke infrastructuur
- de creatie van synergieën om de doorwaadbaarheid door de deelprojecten te vergroten
- het parkeren clusteren
- het (semi-)publiek domein optimaliseren

Partners: SAO + AGSO + STAD OOSTENDE



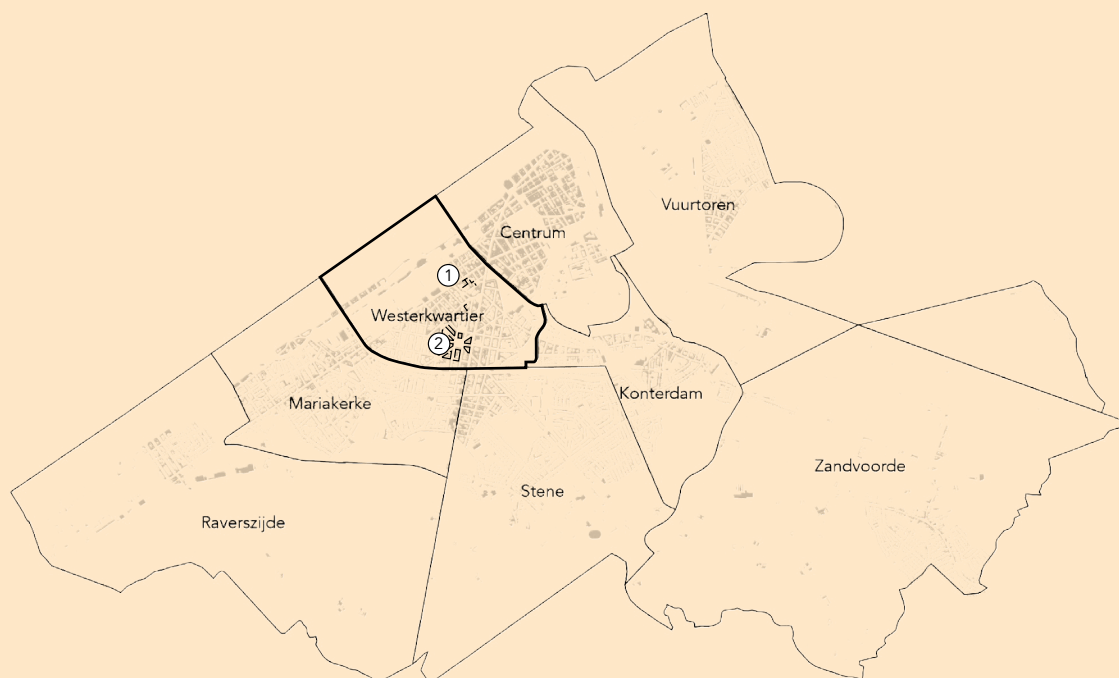
2.2 WESTERTRAJECT



Naar aanleiding van de studie Zorgnet werd in samenwerking met het Sociaal Huis van Oostende een traject rond het Westerkwartier opgestart. In datzelfde jaar voerde het Sociaal Huis twee wijkscans uit die aan de hand van heel wat cijfermateriaal een duidelijk beeld geven van de wijken Oud Centrum en Westerkwartier. Het Westerkwartier kent veel sociale woningen, eengezinswoningen en sociale voorzieningen. Van de 15.420 inwoners zijn er 13.345 Belg. De 2.075 andere inwoners hebben een van de 87 aanwezige buitenlandse nationaliteiten. Iets minder dan de helft van de 7.831 in de wijk aanwezige huishoudens zijn alleenstaanden. De wijk is amper 2,49 km² groot en telt 6.181 inwoners per km², een bevolkingsdichtheid die veertien keer meer is dan het Vlaams gemiddelde. Het Westerkwartier is één van de oudere wijken van de stad en het bestaande woningenbestand is dringend aan een update toe. Voor de voormalige

ziekenhuissite St.-Jozef, werkte het Stadsatelier Oostende na workshops met eigenaar Christelijke Mutualiteit een ontwikkelingskader uit. De CM wil op de site zijn nieuwe kantoren bouwen, gekoppeld aan een nieuwe woonontwikkeling. Bij deze eerste oefening op de site werd duidelijk dat het koppelen van een sociale agenda aan een ruimtelijk vraagstuk vraagt om een specifieke aanpak.

De transformatie van deze wijk belooft een delicaat traject te worden waarbij een instrumentarium nodig is dat vooral inzet op sociaal kapitaal en dat vertrekt vanuit aanwezige opportuniteiten. Het Stadsatelier ging op zoek naar een ruimtelijk kader voor ontwikkelingsprojecten, waarbij het ruimtelijk potentieel van het Westerkwartier ingezet wordt om de wijk te laten muteren tot een krachtige stadswijk, met behoud van het sociaal kapitaal.



projectsites:

1. Sint-Jozef
2. Sint-Catharina

A. VOORTRAJECT: ZORGNET

Zoals in vele andere kustgemeentes wonen er in Oostende veel ouderen die (recentelijk) naar de kust verhuisd zijn om er te genieten van hun pensioen. Ze verhuizen op een moment waarop ze nog actief, onafhankelijk en gezond zijn, en dit wellicht nog vele jaren. Toch komt er een moment waarop ze meer zorgbehoevend zullen worden en nood aan ondersteuning zullen ervaren. Deze toekomstige nood geldt uiteraard ook voor ouderen in alle andere Vlaamse steden en gemeenten. Specifiek echter voor de kuststeden is dat de ouderen er zich niet kunnen beroepen op een bestaand netwerk om hen te ondersteunen daar ze op latere leeftijd naar de kust zijn verhuisd. Dit brengt uiteraard bijkomende uitdagingen met zich mee voor de professionele zorgaanbieders. Bovendien blijkt dat de residentiële ouderzorg in Oostende voor 65+ers over relatief weinig beschikbare plaatsen beschikt (dit nog los van de kwestie van de betaalbaarheid).

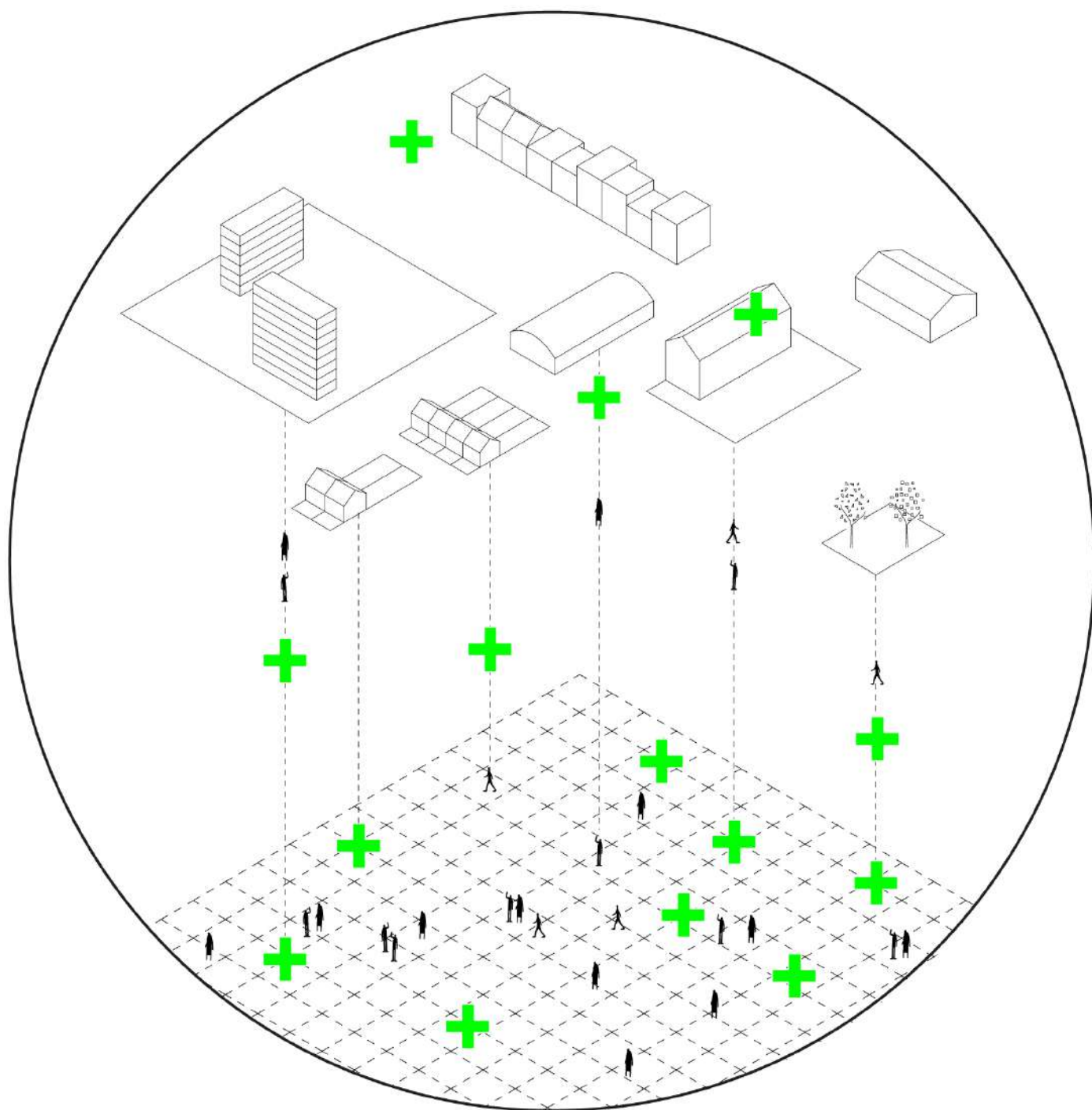
Daarnaast betekent Oostende ook een eindstation voor mensen die het moeilijk hebben, en dit op verschillende vlakken. Ook deze zorgcomponent stelt de stad Oostende voor extra zorgnoden, naast de noden van een bepaald deel van de eigen bevolking. Zo wordt 1 op de 4 Oostendse kinderen geboren in een kansarm gezin. Verder is de armoede ook ongelijk verdeeld over de stad en concentreren zich de sociale problemen in bepaalde buurten¹. Kortom, er is niet alleen nood aan een gedifferentieerd zorgaanbod dat een antwoord kan bieden op een brede waaier aan zorgvragen, er is ook nood aan een doordachte ruimtelijke strategie en inplanting die een wezenlijk onderdeel vormt van een toekomstig zorgbeleid.

Om die kwesties aan te pakken werd in 2016 door het Stadsatelier Oostende een korte studie uitgeschreven onder de titel Zorgnet. Om een gecontextualiseerd beleid te kunnen ontwikkelen is het noodzakelijk om zicht te krijgen op mogelijke problemen, complexiteiten en opportuniteiten. De onderzoeksopdracht was gericht op het verwerven van kennis door middel van een "landschapstekening" en het ontwikkelen van een visie over hoe de toekomstige stadsontwikkeling in Oostende kan bijdragen aan het creëren van een context waarin een zeer diverse en heterogene groep ouderen kwaliteitsvol kan

leven. Het onderzoek werd uitgevoerd door de vakgroep Sociaal Werk en Sociale Pedagogiek van de Universiteit Gent. Naast de klassieke literatuurstudie werd voor de uitvoering van het onderzoek beroep gedaan op de aanwezige expertise bij verschillende stadsdiensten, waarbij het Sociaal Huis een cruciale partner was, en werd er regelmatig teruggekoppeld naar het SAO². Tegelijkertijd stelde zich een opportuniteit daar de voormalige ziekenhuissite St.-Jozef, in eigendom van de Christelijke Mutualiteit en als strategische site aangeduid in het Woonplan van de stad, herontwikkeld zal worden. De CM wil op de site zijn nieuwe kantoren bouwen, gekoppeld aan een private woonontwikkeling. Hiervoor werkte het Stadsatelier Oostende, na enkele workshops met de CM, een ontwikkelingskader uit dat in maart 2018 aan de stad (en aan de eigenaar) werd bezorgd.

De tussentijdse resultaten van Zorgnet werden op een Ateliersessie op 20 januari 2017 gepresenteerd. In navolging van deze studievoormiddag en inspelend op bovenvermelde opportuniteit werd het traject Westerkwartier opgestart. Hierbij wordt op basis van de bestaande kennis over de wijk gewerkt naar het slim koppelen van een sociaal en ruimtelijk beleid. Dit vergt de betrokkenheid van actoren die zowel het zorg- en welzijnsbeleid als het ruimtelijke beleid vorm geven, om zich bewust te worden van de eigen blinde vlekken, maar evenzeer om elkaar te vinden in het zoeken naar oplossingen. Dit kan een continue kruisbestuiving bewerkstelligen tussen de bestaande netwerkontwikkeling in de wijk Westerkwartier aangestuurd door het Sociaal Huis en het ruimtelijke beleid dat proactief aangestuurd wordt door het Stadsatelier Oostende. Een doorgedreven samenwerking tussen beleid, praktijk en onderzoek kan dan ook niet enkel de verbeeldingskracht stimuleren maar ook vernieuwde vormen van samenwerking op het lokale niveau aanmoedigen.

1. *Steunpunt Sociale Planning West-Vlaanderen (2014). Kansarmoedeatlas West-Vlaanderen. Dienst Welzijn Provincie West-Vlaanderen: Brugge. Beschikbaar op <http://www.participatiewordtgesmaakt.be/nl/provincie-westvlaanderen/steunpuntsociale-planning/kansarmoedeatlas/>*
2. *Roets, G., Decerf, R., Bauters, V., Schuddinck, T. & De Corte, J. (2019). Studie Zorgnet. Onderzoek in opdracht van het Stadsatelier Oostende. Gent: Universiteit Gent.*



SAO
stadsatelier Oostende


**UNIVERSITEIT
GENT**

Oostende
SOCIAAL
HUIS

schema opgemaakt voor
de studievoormiddag/
Ateliersessie Zorgnet
(20.01.2017),
georganiseerd door het
SAO i.s.m. het Sociaal
Huis Oostende en
Unversiteit Gent

B. LEZING

1. EEN CENTRAAL GELEGEN PERIFERIE

De uitbreiding van het Westerkwartier sloot met zijn rasterstructuur oorspronkelijk mooi aan op de binnenstad. De bouwblokken vormden een homogeen weefsel met af en toe een uitsparing in de massa waar een plein of parkje een plaats kreeg. De historische steenwegen trekken door dit weefsel twee strakke lijnen richting binnenstad. Intussen is de stad aangevuld met een brede rand van verkavelingswijken die zich fysiek (en mentaal) los lijken te weken van de compacte stad. Daar waar het bouwblokkenpatroon van het Westerkwartier aanvankelijk een overzichtelijke aanvulling was op de stad, is ze vandaag onderdeel geworden van die stad. Ze is één van de vele wijken.

Voor een vlotte ontsluiting door dit stadsweefsel wordt gerekend op de steenwegen en de toegevoegde Elisabethlaan (het Koninklijk Lint). Commerciële functies willen genieten van de

passage langs die assen en ontvluchten de wijk zelf, waardoor de programmatorische diversiteit er afneemt. Daarnaast wordt het deel tussen dijk en Nieuwpoortsesteenweg (het Kustlint) steeds meer opgeladen met functies die bestemd zijn voor de toerist, waardoor het contrast tussen deze kuststrook en het achterliggende woonweefsel toeneemt.

De wijk gelegen tussen de steenwegen en de Elisabethlaan vertoont daardoor steeds meer eigenschappen die we kunnen vergelijken met de periferie van de stad. Het bewust registreren van de dynamieken van de stad van de bezoeker (de Inflated City uit het Kustlint) en deze van de stad van de bewoner (de Day2day City uit het Kustlint) kunnen die tendens wellicht omkeren en het Westerkwartier opnieuw deel van het centrum maken.

Kustlint

- | | |
|------------------------------------|-----------------------------|
| 1. Luchthaven | 7. Hippodroom |
| 2. Raversijde | 8. Thermae Palace |
| 3. Aansluiting Groen Lint - polder | 9. Casino |
| 4. Mariakerke | 10. Station |
| 5. KV Oostende en BC Oostende | 11. Haven |
| 6. Wellington Golf | 12. Oosteroeverontwikkeling |

Koninklijk Lint

- | | |
|-------------------------------|--|
| 1. Strand | 8. grootschalige programma's (o.a. AZ Damiaan) |
| 2. Wellington Golf | 9. Havenactiviteiten |
| 3. KV Oostende en BC Oostende | 10. Royal Yacht Club Oostende |
| 4. Torhoutsesteenweg | 11. Vuurtorenwijk |
| 5. Sint-Janskerk | 12. toekomstige site ILVO/VLIZ |
| 6. Gistelsesteenweg | 13. Militair Hospitaal woonontwikkeling |
| 7. Kennedyrondpunt | |



Kustlint

tekening gebaseerd op
kaart uit studie Kustlint
door 1010 architecture
urbanism



Koninklijk Lint

tekening gebaseerd op
kaart uit studie Koninklijk
Lint door LIST/SWECO

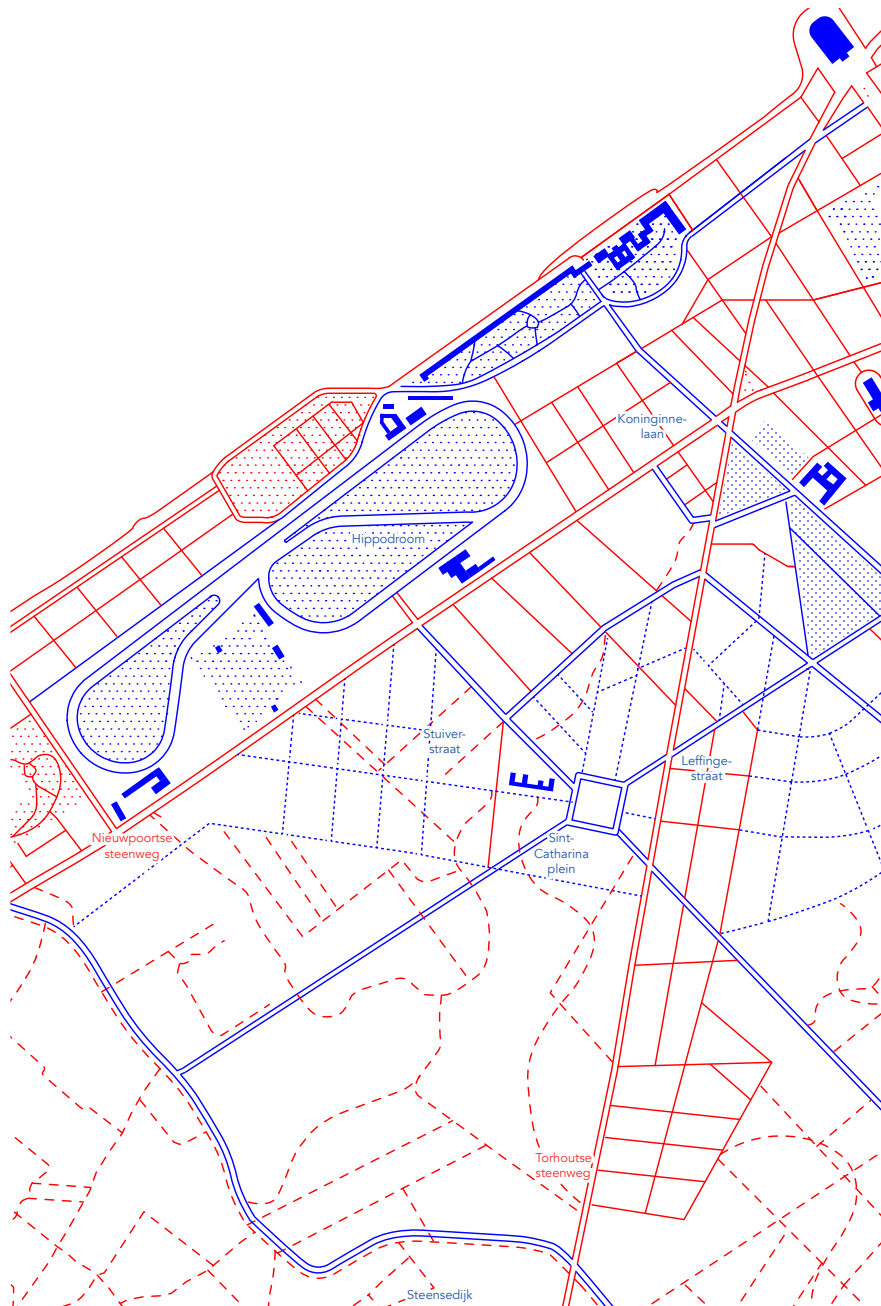
2. EEN HISTORISCH GELAAGD STUK STAD

Het Westerkwartier is een stadszone die tijd heeft gekregen om gebouwd te worden. Dijken en andere landschappelijke lijnen, die de agrarische dorpen verbonden met de stad werden geleidelijk aan de nieuwe straten van de stad. Waar de lijnen elkaar kruisten, ontstond een plein of werden publieke functies ingepland.

Zo herkennen we in het huidige stadsweefsel naast de historische steenwegen Nieuwpoortse- en Torhoutsesteenweg, ook de Leffingestraat,

de Stuiverstraat, de Dokter Verhaegestraat en de Blauwkasteelstraat. Deze grote verbindende lijnen werden de plaatsen waar een primair commercieel apparaat ontstond.

Hoewel we tot op vandaag op de kruispunten van deze assen nog steeds functies terugvinden die een referentiepunt vormen voor vele bewoners van de stad, heeft het kleinschalige handelsapparaat grotendeels de assen verlaten om zich te herpositioneren in de stad.



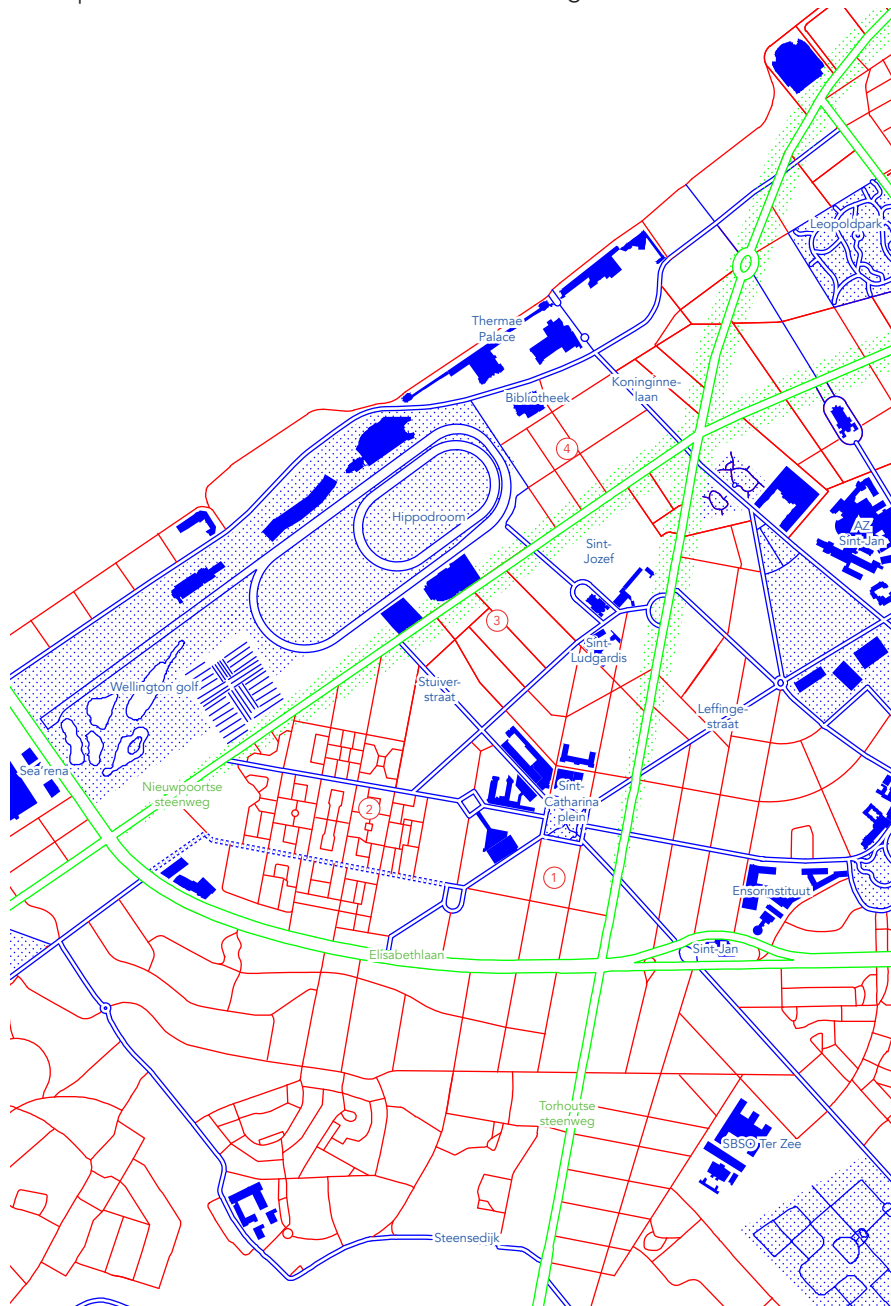
Westerkwartier
Vandermaelen ca. 1850

*blauw: de 19e eeuwse
gordel van Oostende,
gepland als een nieuw
weefsel met publieke
functies
rood: bestaand weefsel*

In de 20e eeuw wordt de stad verder uitgebreid met woningen en wijzigt onze mobiliteit sterk. Nieuwe verbindingen ontstaan binnen het stadsweefsel, gestuurd vanuit het vlotte verkeer met de wagen. De steenwegen krijgen een nieuwe betekenis als radialen tussen binnenstad en periferie. Om rondom de stad te bewegen, wordt grote infrastructuur toegevoegd (Elisabethlaan).

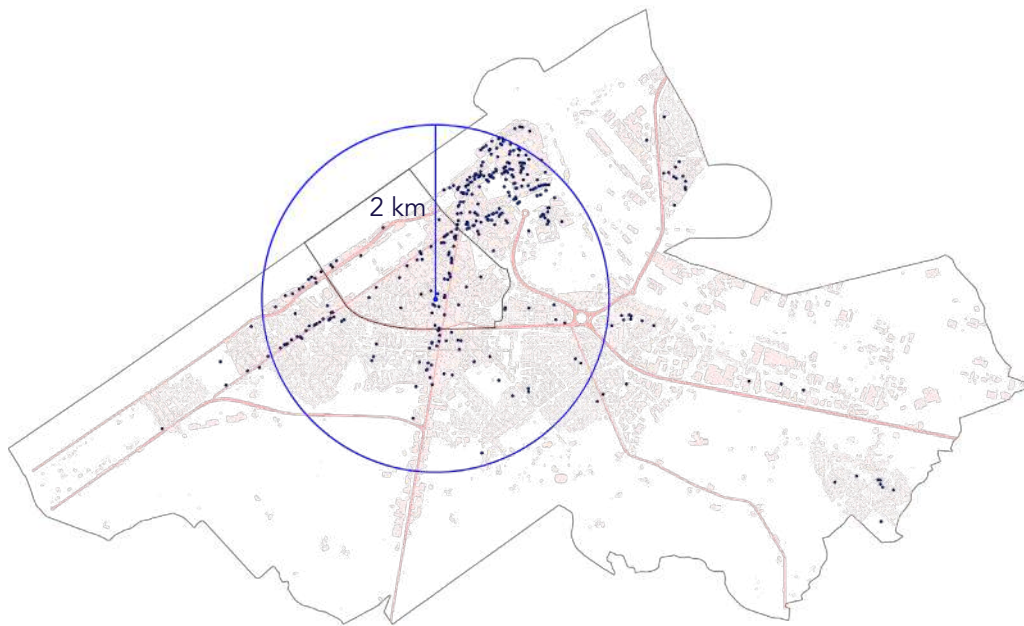
De ruimte tussen de lijnen wordt opgevuld met een systeem van bouwblokken die op een bouwbare maat met bouwpercelen worden ingevuld. Deze bouwbare maat evolueert doorheen de tijd. Aanvankelijk wordt ze bepaald door de nood aan kleine arbeiderswoningen, gekoppeld aan kleine werkplaatsen in de buurt.

Bij de bouw van sociale woningen vertaalt de zoektocht naar licht en lucht zich vervolgens in het openbreken van het gesloten bouwblok en het toevoegen van meer (semi-)publiek groen. Dit resulteert in verschillende, kleine subwijken met diverse dichtheden, die zich tussen de verbindende grote lijnen in ontwikkelen. Het uiteindelijke woonmodel wordt echter de individuele eengezinswoning in de rand van de stad, en het hele systeem wordt hierop afgestemd. Openbaar vervoer moet de binnenstad verbinden met de woningen in de rand, en publieke functies komen op locaties te liggen die goed bereikbaar zijn met de wagen. Het verval van het complexe weefsel van het Westerkwartier is ingezet.



Westerkwartier
2018

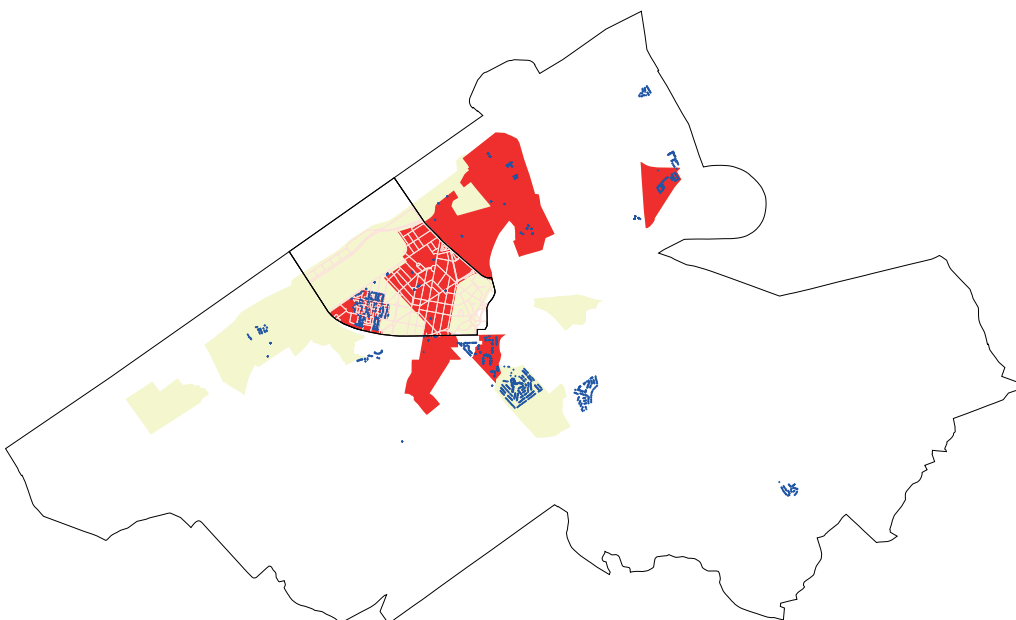
blauw: de oude organisatie van de "gedeelde stad" blijft leesbaar als een systeem met de publieke stedelijke functies (scholen, ziekenhuizen...)
groen: de steenwegen nemen de publieke rol over: verarming van het weefsel en verdwijnen van publieke functies naar de steenwegen
rood: stedelijk weefsel



in het Westerkwartier zijn de dagelijkse afstanden fiets- en wandelbaar. Diensten en voorzieningen concentreren zich in het centrum en op de Torhoutse- en Nieuwpoortsesteenweg

● diensten en voorzieningen

⊖ 2 km radius



het Westerkwartier is een van de armste wijken van Oostende en bevat een belangrijke cluster van sociale woningen (bron: Steunpunt Sociale Planning West-Vlaanderen 2014)

● kansarme buurt

● drempeloverschrijding kwetsbare groepen

■ sociale woningen



het openbaar vervoer zit op de twee steenwegen, waardoor de kern van het Westerkwartier onvoldoende wordt bediend

— bus

— bus op Torhoutse- en Nieuwpoortsesteenweg

Voorgaande geeft aan dat de stad zich geleidelijk georganiseerd heeft om vooral de binnenstad via de steenwegen optimaal bereikbaar te maken vanuit de verkavelde rand. Het Westerkwartier raakte daarbij stelselmatig geïsoleerd.

Het Westerkwartier is een van de armste, meest gekleurde en dichtstbevolkte wijken van Oostende, geteisterd door een overvloed aan opgedeelde en verloederde multibel-woningen. Toch beschikt de wijk naast deze verschillende uitdagingen ook over opportuniteiten. Het Westerkwartier is de meest centraal gelegen buurt van de stad. Ze heeft een sterk aanbod aan stedelijk programma en een grote diversiteit aan compacte woonweefsels: van dense bouwblokken met grondgebonden woningen en hier en daar

een magazijn, over appartementsgebouwen langs de steenwegen, naar de typische groene tuinwijkverkavelingen in het westen van de wijk.

Een dergelijk gevarieerd model van de stad sluit goed aan op de transitieopgave die het denken over het wonen in de stad momenteel bepaalt. Indien het nodige wooncomfort gegarandeerd kan worden, vormt het gelaagde model van het Westerkwartier een belangrijke troef. Daarnaast zijn betaalbaarheid, nabijheid, veiligheid en duurzame mobiliteit belangrijke factoren bij de keuze van een woonlocatie. Het afstemmen op elkaar van deze wooncondities zou wel eens een heel interessant stuk stad kunnen opleveren.



woningtypologiën in het Westerkwartier (zie figuur pagina 37 voor situering)



het Westerkwartier wordt gekenmerkt door een verscheidenheid aan woontypologieën: van statige Belle Epoque herenhuizen, over arbeiderswoningen van twee bouwlagen met dak, tot brutalistische sociale woningen met collectief groen



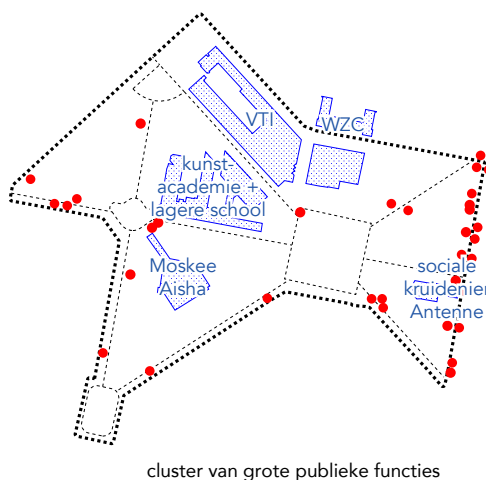
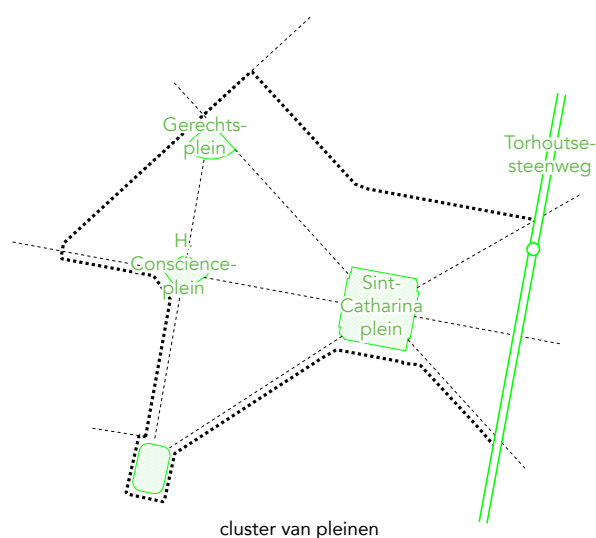
3. PUBLIEKE ASSEN, GEDEELDE STRUCTUREN EN OPENBARE FUNCTIES

Het Westerkwartier zit tussen de Nieuwpoortse- en de Torhoutsesteenweg geprangd, van Petit Paris tot aan de Elisabethlaan. Beide steenwegen verzamelen in die zone heel wat commerciële functies, diensten en horeca. Het zijn ook deze steenwegen die de wijk voorzien van openbaar vervoer. Ze vormen als het ware de twee corridors die de wijk omzomen en verbinden met de historische binnenstad.

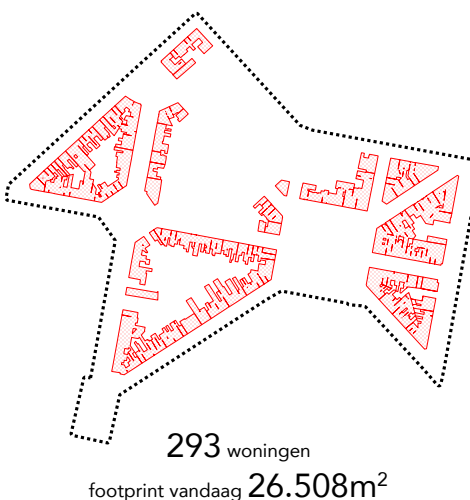
In deze zone tussenin de Nieuwpoortse- en de Torhoutsesteenweg is er in de inrichting van de publieke ruimte weinig variatie op te merken. Alle straten hebben ongeveer hetzelfde profiel. Alle zijn ze gelijk. Dat was vroeger niet zo.

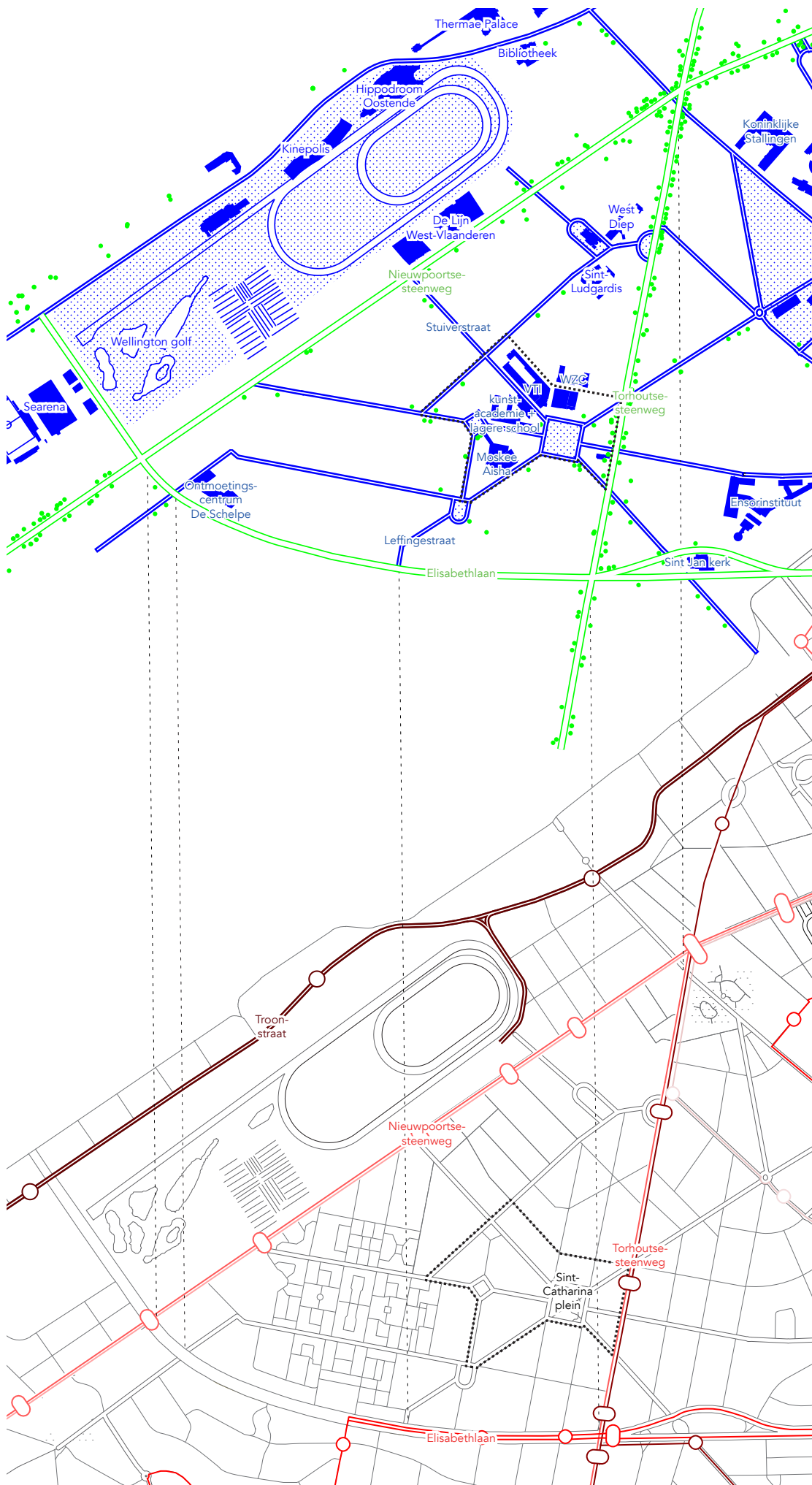
Historisch werd een hiërarchie van wegen bepaald door de oude verbindende assen (Stuiverstraat, Leffingestraat...) die deel zijn van een netwerk dat zich ontplooit over de ganse stad. Op dit netwerk werden heel wat publieke functies ingepland, zoals scholen, rusthuizen, een kunstacademie...

Het is een systeem dat iets verkeersluwer is dan de courante verbindingen (de steenwegen) en potentieel de onderlegger kan zijn voor de mentale kaart van de Oostendenaar. Weg van de steenwegen, vormt het systeem een belangrijk veilig fietsnetwerk doorheen de stad, dat plekken met een sterke identiteit en functies met een publiek karakter met elkaar verbindt.



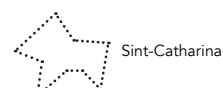
binnen het Westerkwartier vormt de directe omgeving van het Sint-Catharinaplein een belangrijke knooppunt in de stedelijke ruimte en het voorzieningenapparaat, gekoppeld aan het gedeelde systeem van historische assen





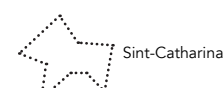
belangrijke publieke functies en diensten zitten op het netwerk van historische verbindingen

- gedeeld systeem op oude landschappelijke lijnen
- steenwegen
- publieke functies
- commerciële functies



het openbaar vervoer loopt volledig langs de steenwegen

- buslijnen + stops
- tramlijnen + stops





*opvallende
schaalsprongen
tussen steenwegen en
woonstraten*



*bebouwing langs
de steenwegen vs.
bebouwing in de
woonstraat*

4. WOONVELDEN EN BOUWBLOKKEN

Tussen de steenwegen en het historische verbindende netwerk in vinden we het wonen terug. Dat wonen wordt georganiseerd in woonvelden die verschillende bouwblokken groeperen en een grote verscheidenheid aan woontypes bevatten. De bouwblokken die het dichtst bij de historische binnenstad liggen, kennen de hoogste dichtheid. Hier vinden we hoofdzakelijk bouwblokken met grondgebonden woningen. De bouwblokken vormen een tussenmaat waarbinnen het ritme van de percelen hier en daar verstoord wordt door de grotere maat van een opslagplaats of werkatelier. In de bouwblokken die aan de steenwegen grenzen, worden de woningen aan de rand vandaag systematisch vervangen door appartementen. Richting de Elisabethlaan, vinden

we de meer opengebroken bouwblokken van de sociale tuinwijkontwikkeling met een groen binnengebied.

De ruimte tussen de bouwblokken is op de meeste plaatsen erg beperkt. Ze is hoofdzakelijk verhard en afgestemd op de wagen. Het publieke domein is schraal en slaagt er niet in om het wonen te verbinden met de stad. Wanneer de openbare groenruimte beperkt is, wordt het aanbod van private buitenruimte een belangrijke factor voor de woonkwaliteit. Die laatste is zeker in de densere woonvelden vaak ondermaats. Door meer hiërarchie te brengen in het stratenpatroon en de ruimteclaim van het verkeer op de woonstraten te verlichten, kunnen de woonvelden worden herschikt om ademruimte te brengen in het publiek en het privaat domein.

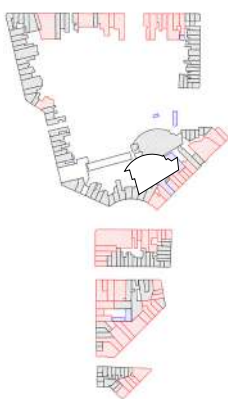
I Belle Epoque

Appartementen en woningen in originele Belle Epoque-stijl, hoge woonkwaliteit. Druk van de verappartementisering (Atlantic wall) is voelbaar.



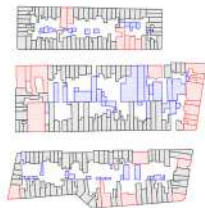
II Sint-Jozef

Leegstand ziekenhuis binnenin het bouwblok. Verappartementisering en verkrotting van panden langs aanliggende steenwegen. Het opkopen door bouwpromotoren zorgt voor verdringing van nieuwkomers.



III Wellington

Grote dichtheid, geen of zeer kleine tuinen, een gebrek aan publieke ontmoetingsruimte. Huizen worden opgekocht en gerenoveerd door jonge gezinnen en tweede verblijvers.



IV Plakkerswijk

Kleine bouwblokken met verappartementisering langs de Torhoutsesteenweg. Weinig informele ontmoetingsplaatsen in het woonveld zelf, wel aan de rand.



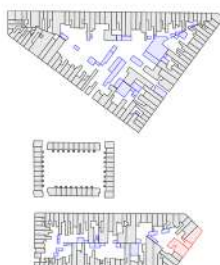
V Elisabethlaan

Aan de Torhoutsesteenweg staan appartementsgebouwen met handelspanden en diensten: de Antenne (sociale kruidenier), het Energiehuis... Grondgebonden woningen zitten gekneld tussen magazijnen en appartementen.



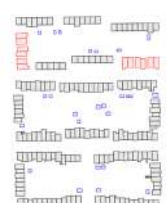
VI Oostendse Haard

Grote delen van het woonveld zijn gebouwd door de sociale huisvestingsmaatschappij. Stabiliteit op vlak van wonen, weinig verhuisbewegingen, brede straten, bomen & bloemperken, handelszaken, scholen, kunstacademie...



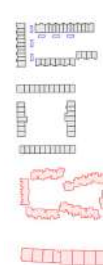
VII Tuinwijk

Deze wijk werd gebouwd in de jaren 1920 via een architectuurwedstrijd en is beeldbepalend voor het Westerkwartier. De wijk werd opgesteld in een damboordschema en bestaat voornamelijk uit eengezinswoningen met één of twee bouwlagen.



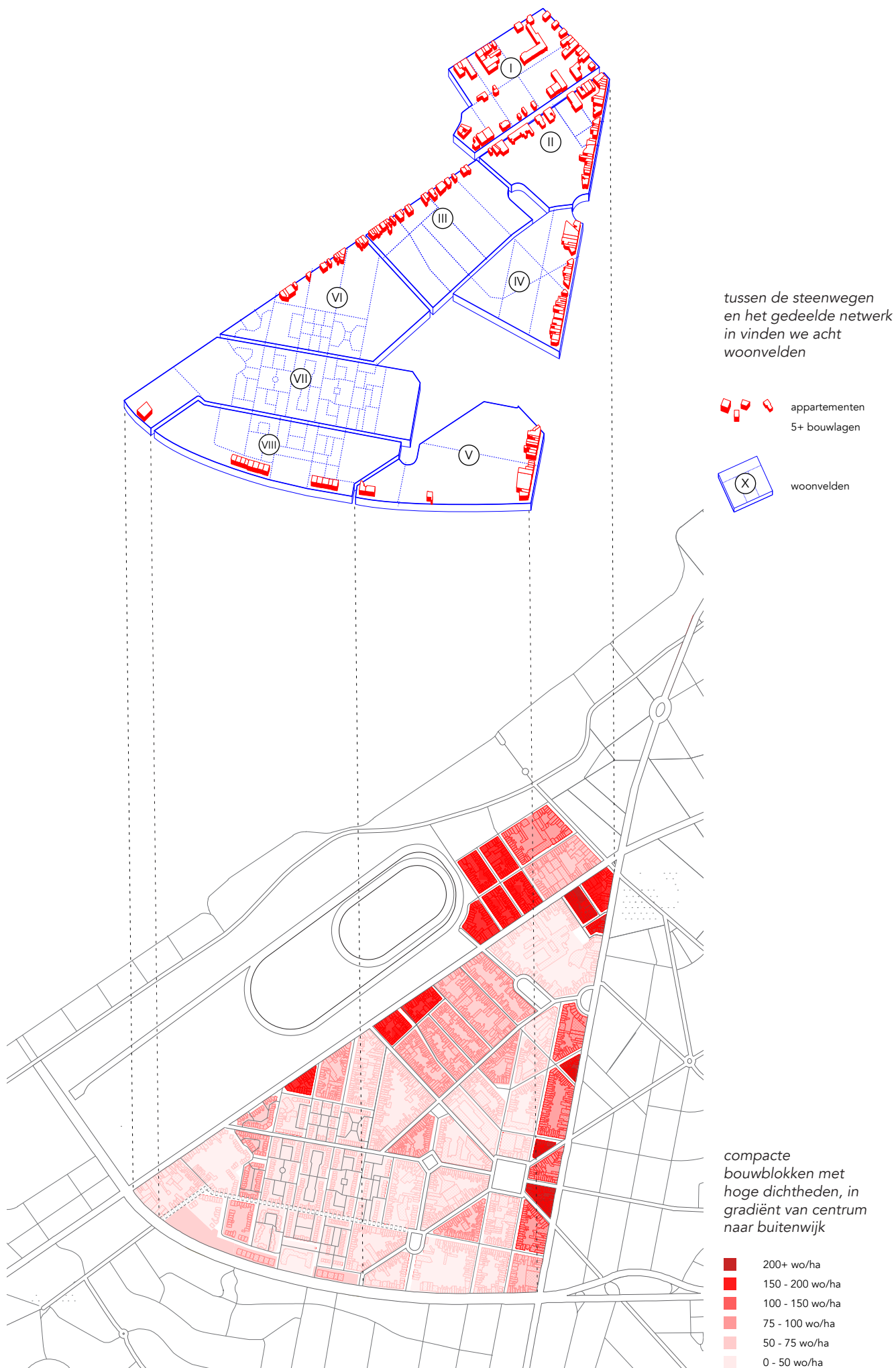
VIII De Schelpe

Dit woonveld bevat sociale functies op de buitengrenzen: WZC A. Lacour, sociale appartementen en kleinere sociale woningen ('startershuizen') met frequente verhuisbewegingen. Nieuw ontmoetingscentrum De Schelpe



de acht woonvelden bestaan uit bouwblokken met verschillende gebouwtypologieën en dichtheden

- grondgebonden woningen
- ateliers/garages in binnengebieden
- appartementen
- publieke functies



C. VISIE

1. EEN MASTERPLAN PER WOONVELD

a. Een update van het wonen

Het woonweefsel in het Westerkwartier is toe aan een dringende update. Delen ervan zijn versleten, verloederd, mismeesterd of te fel dichtgebouwd. De opgave om het woonweefsel coherent aan te pakken overstijgt echter de schaal van die éne woning op dat éne perceel. Het wordt pas interessant als we de oefening opschalen naar het woonveld, om zo een coherente en aangename woonomgeving te maken.

b. Gedeeld ruimtegebruik per woonveld

Verschillende onderdelen van het woonprogramma kunnen worden aangepakt op schaal van het woonveld, door ze te delen met meerdere woningen. Is het stallen van de auto een opgave op niveau van het perceel of van het woonveld? Is de tuin gebonden aan één woning of is hij onderdeel van een collectief park doorheen het woonveld?

c. Elk woonveld zijn masterplan op maat

Voor elk woonveld zal de vraag naar een kwalitatieve transformatie anders beantwoord kunnen worden. Elk woonveld heeft dus een specifiek masterplan nodig. Het wordt nl. bepaald

door andere woningtypes, omgevingsfactoren en gebruikers. De positie van het woonveld binnen het assensysteem zal bepalen hoe we de randen ervan kunnen opladen. Die randen geven het woonveld niet alleen een identiteit, ze versterken ook de assen.

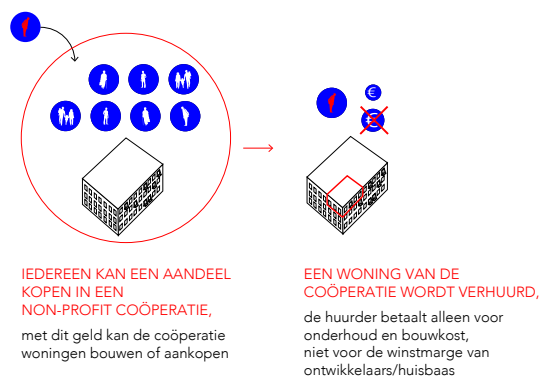
d. Beleid en instrumenten voor transformatie

Om de kansen die binnen het weefsel ontstaan optimaal te benutten, is een integrale aanpak nodig die een aantal ontwikkelingsmechanismen in stelling brengt. Dit moet zich vertalen in een gebiedsgericht beleid waar met diverse actoren, gekaderd binnen een coherente visie per woonveld, trajecten worden opgezet met bijzondere aandacht voor sociale cohesie, armoebestrijding en zo meer.

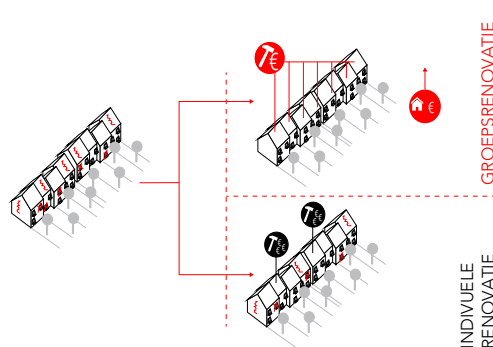
e. Betaalbaar wonen in de stad

Een bijzondere uitdaging vormt de zoektocht om het kwalitatief wonen betaalbaar te houden. Die oefening is niet enkel een kwestie van oppervlaktes, maar vraagt ook nieuwe economische ontwikkelingsmechanismen en het inzetten van nieuwe eigendomsstructuren.

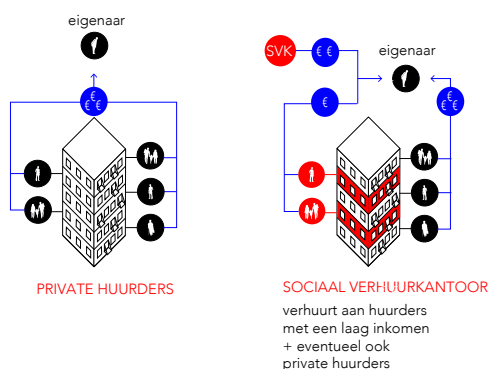
WONINGCOÖPERATIE



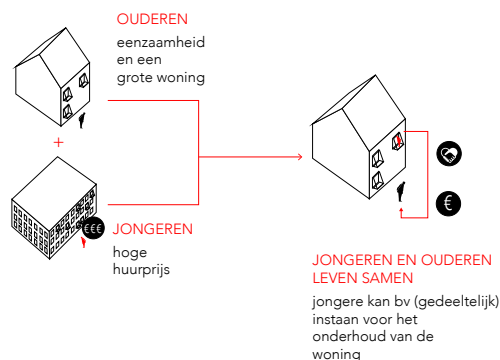
BUURTRENOVATIE



SOCIALE VASTGOEDVENOOTSCHAPPEN



INTERGENERATIONEEL WONEN



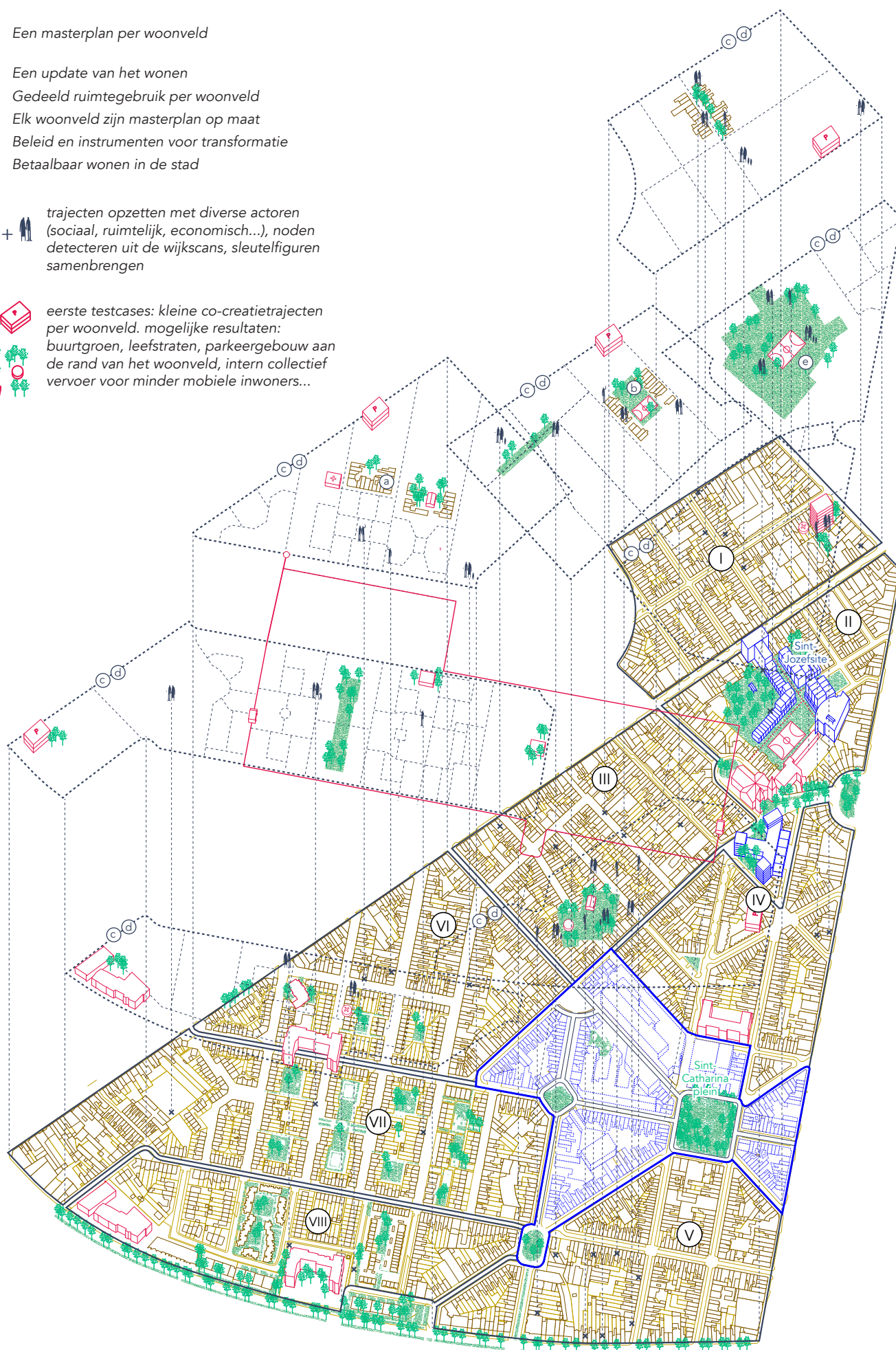
elk masterplan biedt kansen voor het uittesten van alternatieve ontwikkelingsmechanismen (tekening gebaseerd op schema uit studie Kustlint door 1010 architecture urbanism)

1. Een masterplan per woonveld

- (a) Een update van het wonen
- (b) Gedeeld ruimtegebruik per woonveld
- (c) Elk woonveld zijn masterplan op maat
- (d) Beleid en instrumenten voor transformatie
- (e) Betaalbaar wonen in de stad

 +  trajecten opzetten met diverse actoren (sociaal, ruimtelijk, economisch...), noden detecteren uit de wijkscans, sleutelfiguren samenbrengen

 eerste testcases: kleine co-creatietrajecten per woonveld. mogelijke resultaten: buurtgroen, leefstraten, parkeergebouw aan de rand van het woonveld, intern collectief vervoer voor minder mobiele inwoners...



2. EEN GEDEELD MOBILITEITSSYSTEEM

a. Verbindingsassen op maat van de stad

Op het raster van historische verbindingsassen doorheen het Westerkwartier zitten enkele publieke functies verankerd in de wijk. Het systeem van assen biedt niet enkel een plek voor een school, een rusthuis of een kerk, het zorgt tevens voor verbinding binnen de wijk. Bovendien maakt het systeem de verbinding tussen de wijk en de stad. De functies die er zijn ingeplant, werken immers ook op het niveau van de ganse stad.

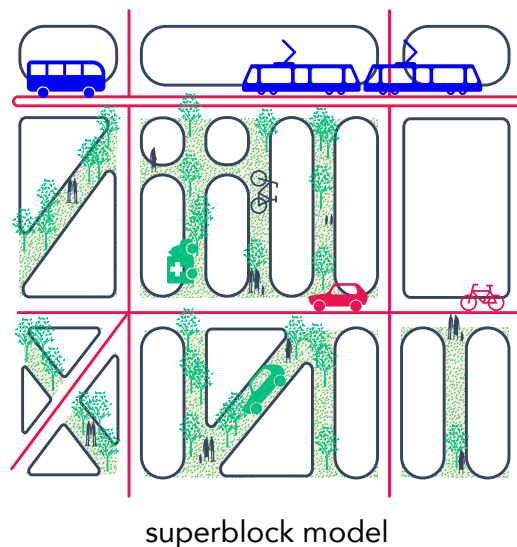
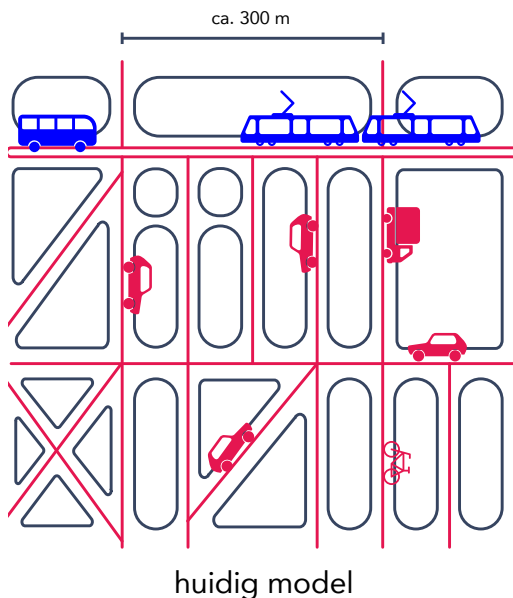
b. Alternatieve routes door de stad

Vandaag merken we dat dit gedeeld systeem doorheen de wijk steeds meer een alternatief vormt voor de verzadigde steenwegen in de stad. Ook al verschillen de wegen in het Westerkwartier ruimtelijk niet echt veel van elkaar, in gebruik is er wel degelijk een hiërarchie tussen de assen die dankzij een aantal publieke functies op de mentale kaart van de Oostendenaar staan en de rest van de woonstraten.

c. Woonstraten worden woonerf

Tussen het raster van het gedeelde systeem in, lopen verschillende straten binnen het woonveld. Ze hoeven op zich enkel plaats te bieden aan bestemmingsverkeer. Die differentiatie in gebruik kan zich ook vertalen in een ruimtelijk onderscheid, waardoor ruimte ontstaat om te ontharden, te vergroenen en nieuwe collectieve ruimte te creëren.

De woonvelden functioneren zo volgens het concept van het Superblock-model in Barcelona. Het model illustreert de noodzaak om anders te gaan denken over onze mobiliteit binnen een stedelijke omgeving. Straten worden weer bruikbaar voor de bewoners als een echte publieke ruimte. Binnen het blok of woonveld wordt een woonerf ingericht waar de voetganger prioritair is en waar voorbijrijdende auto's plaats maken voor spelende kinderen. Zo ontstaan buurten waar het wonen in de stad kansen krijgt. Elk woonveld kan zich ontwikkelen als een woonomgeving met eigen karakter.



openbaar vervoernetwerk



fietsroute (apart fietspad)



fietsers vrije doorgang



doorgaand verkeer



zwaar verkeer en pakketjes (via ophaalpunt)



hulpdiensten



woonerf (voorrang voor voetgangers)

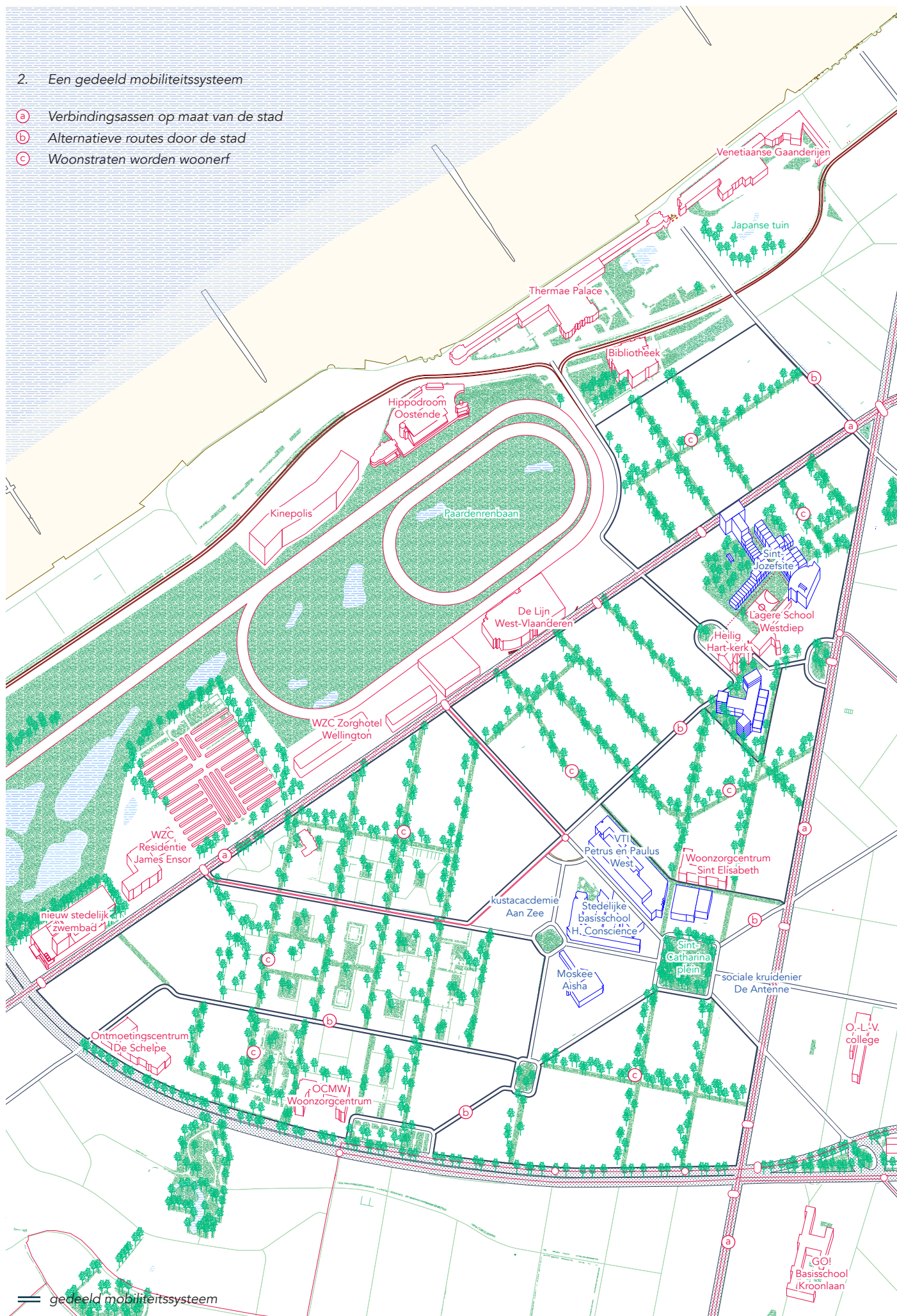


bewonersverkeer

per woonveld wordt een autoluw mobiliteitsprofiel uitgewerkt dat past binnen het gedeelde systeem

2. Een gedeeld mobiliteitssysteem

- (a) Verbindingsassen op maat van de stad
- (b) Alternatieve routes door de stad
- (c) Woonstraten worden woonerf



3. NIEUWE CENTRALITEITEN

a. Stedelijke verblijfsplekken tussen het wonen

De site van het Sint-Jozefziekenhuis en het gebied rond het Sint-Catharinaplein zijn strategische plekken binnen de ontwikkelingslogica van woonvelden en gedeelde mobiliteitsassen. Hier kan zowel ingezet worden op stedelijk programma als op wijkgroen en buurtinfrastructuur. Om zo een nieuwe centraliteit te creëren in het Westerkwartier. Voor de Sint-Jozefsite werkte het Stadsatelier in overleg met de eigenaar een ontwikkelingskader uit dat inzet op een diverse, autovrije woonontwikkeling en op ruimte voor publieke passage en verpozing binnen de buurt.

b. Een publiek veld op maat van de stad

Een secundaire technische afdeling van de scholengroep Petrus & Paulus, de basisschool H. Conscience van het gemeenschapsonderwijs, de stedelijke kunstacademie, de Moskee Aisha, een wijkkantoor van de politie, de sociale kruidenier De Antenne en het woonzorgcentrum Sint-Elisabeth vzw... De aanwezigheid van meerdere publieke functies in de omgeving van het Sint-Catharinaplein vormt een belangrijke troef, maar de forse, gesloten gebouwen met een gericht programma en aangepaste openingsuren, creëren nog te weinig interactie. Een masterplan voor dit veld betreft de bestaande publieke functies op elkaar en op de buurt en herschikt de binnen- en buitenruimte met het oog op een gemeenschappelijk ruimtegebruik. Zo ontstaat een "publiek veld" op schaal van het Westerkwartier, met een sterk publiek domein en

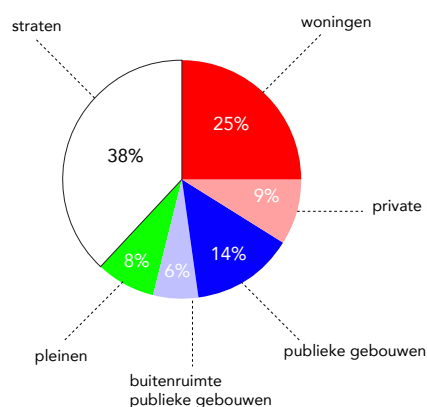
een mix aan programma's, dat de wijk bovendien met de stad verbindt als knooppunt in het gedeelde mobiliteitssysteem.

c. Lokale allianties onder regie van de stad

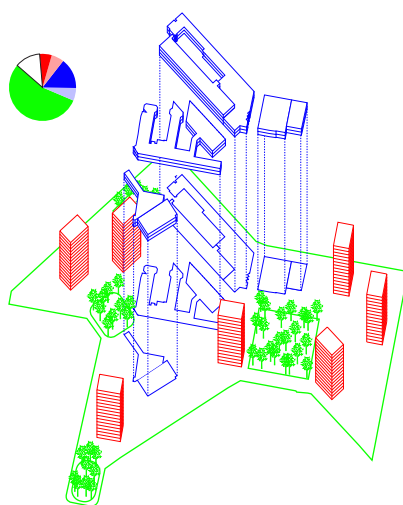
Anders dan in de woonvelden waar het initiatief meer bij de bewoners ligt, zal het noodzakelijk zijn dat de stad het ambitieniveau voor het publieke veld rond het Sint-Catharinaplein bewaakt en de regie in handen houdt. De ontwikkeling van een masterplan voor de Sint-Catharinacluster wordt naast een ruimtelijke oefening ook een zoektocht naar nieuwe allianties met partners die elkaar kunnen aanvullen. Daar horen zowel publieke als private actoren bij, verenigd door een gemeenschappelijke sociaal geëngageerde agenda.

d. Gericht binnentrekken van openbaar vervoer

De grote diversiteit aan gebruikers - van scholieren tot hoogbejaarden - binnen het Westerkwartier zorgt voor een hoge nood aan openbaar vervoer en veel fietsbewegingen tijdens de spits, en een constante vraag naar korte dagelijkse verplaatsingen. Hier ligt een opportuniteit om te experimenteren met collectief vervoer op maat van de diverse gebruikersgroepen, gekoppeld aan het gedeelde mobiliteitssysteem. De publieke cluster rond het Sint-Catharinaplein lijkt de logische hub voor die mobiliteitsstrategie, met een stopplaats voor een busverbinding die de steenwegen even verlaat om de wijk in te trekken.



102.943m² footprint bouwblok



Stel torens in het park cfr. Diener en Diener Antwerpen
44 woningen, 15 verdiepingen footprint per toren ca. 600m²

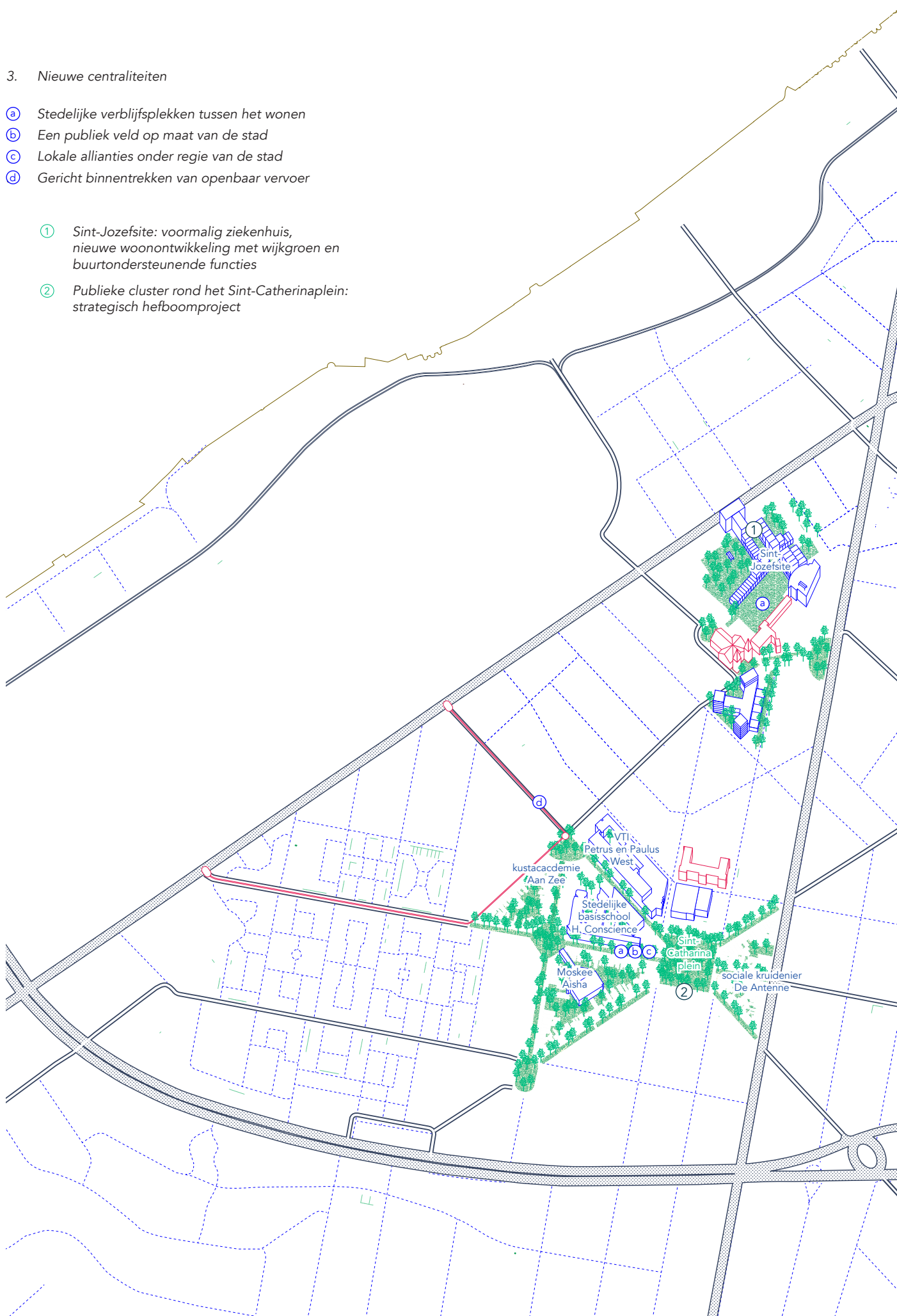
ca. 7 torens nodig totale footprint 4.200m² 4% footprint wonen

rondom het Sint-Catharinaplein ontstaat een groot publiek speelveld waar collectieve vervoersmodi, publieke en commerciële functies zich vermengen met het wonen

3. Nieuwe centraliteiten

- a Stedelijke verblijfsplekken tussen het wonen
- b Een publiek veld op maat van de stad
- c Lokale allianties onder regie van de stad
- d Gericht binnentrekken van openbaar vervoer

- ① Sint-Jozefsite: voormalig ziekenhuis, nieuwe woonontwikkeling met wijkgroen en buurtondersteunende functies
- ② Publieke cluster rond het Sint-Catherinaplein: strategisch hefboomproject



D. OVERZICHTSKAART

1. Een masterplan per woonveld

- (a) Een update van het wonen
- (b) Gedeeld ruimtegebruik per woonveld
- (c) Elk woonveld zijn masterplan op maat
- (d) Beleid en instrumenten voor transformatie
- (e) Betaalbaar wonen in de stad

2. Een gedeeld mobiliteitssysteem

- (a) Verbindingsassen op maat van de stad
- (b) Alternatieve routes door de stad
- (c) Woonstraten worden woonerf

3. Nieuwe centraliteiten

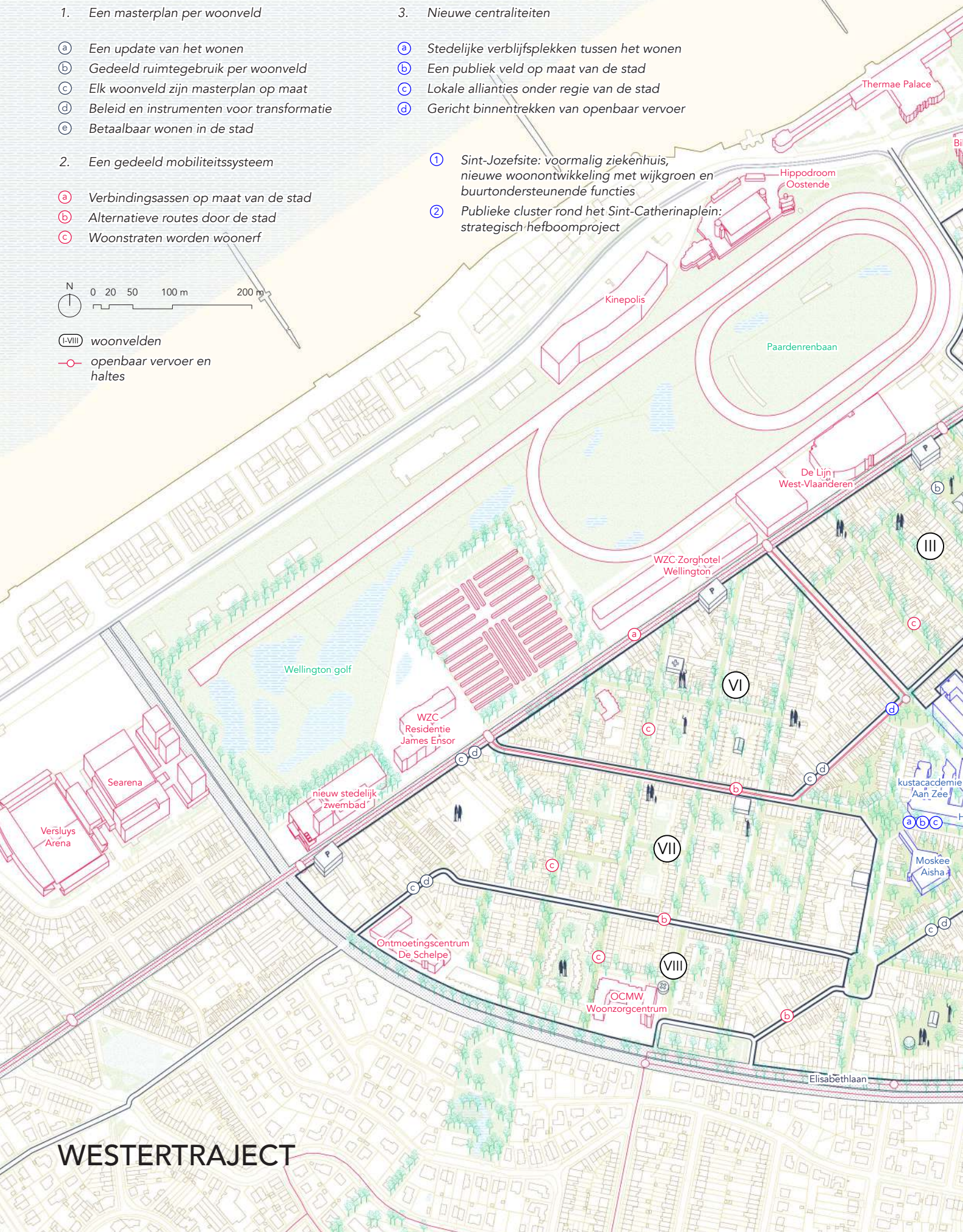
- (a) Stedelijke verblijfsplekken tussen het wonen
- (b) Een publiek veld op maat van de stad
- (c) Lokale allianties onder regie van de stad
- (d) Gericht binnentrekken van openbaar vervoer

- ① Sint-Jozefsite: voormalig ziekenhuis, nieuwe woonontwikkeling met wijkgroen en buurtondersteunende functies
- ② Publieke cluster rond het Sint-Catherinaplein: strategisch hefboomproject

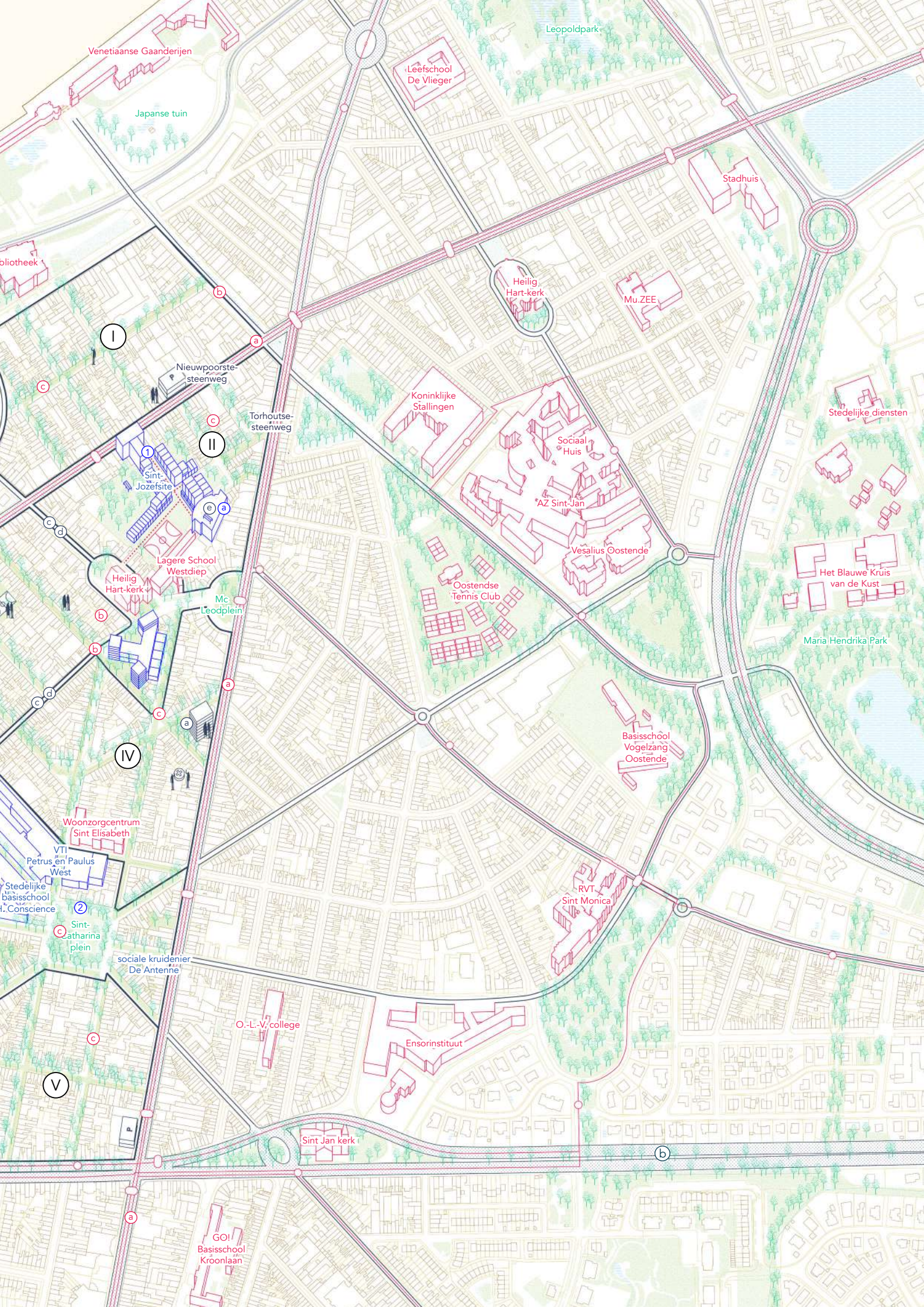


(I-VIII) woonvelden

— openbaar vervoer en haltes



WESTERTRAJECT



Venetiaanse Gaanderijen

Japanse tuin

Leopoldpark

Leefschool
De Vlieger

Stadhuis

Mu.ZEE

Heilig
Hart-kerk

Nieuwpoorste-
steenweg

Torhoutse-
steenweg

Koninklijke
Stallingen

Sociaal
Huis

*AZ Sint-Jan

Vesalius Oostende

Oostendse
Tennis Club

Stedelijke diensten

Het Blauwe Kruis
van de Kust

Maria Hendrika Park

Sint-
Jozefsite

Lagere School
Westdiep

Mc
Leodplein

Basisschool
Vogelzang
Oostende

RVT
Sint Monica

Ensorinstituut

Sint Jan kerk

O.-L.-V.college

GO!
Basisschool
Kroonlaan

Woonzorgcentrum
Sint Elisabeth

VTI
Petrus en Paulus
West

Stedelijke
basisschool
St. Conscience

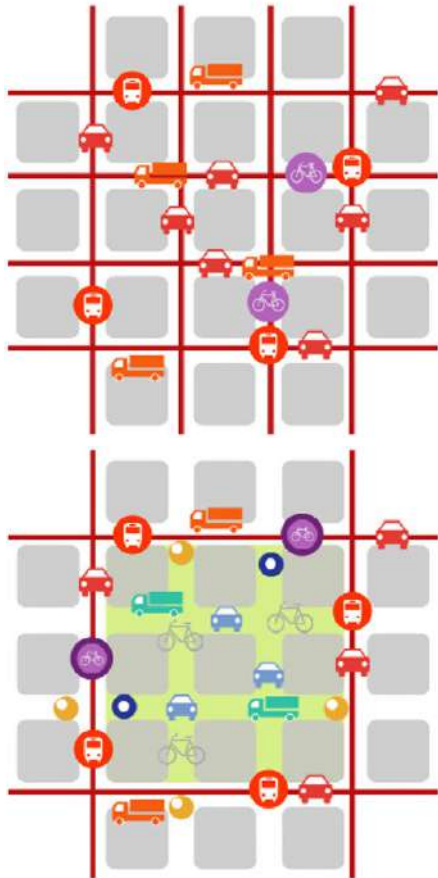
Sint-
Catharina
plein

sociale kruidenier
De Antenne

E. REFERENTIES

SUPERBLOCKS MOBILITEITSMODEL

door Barcelona (BCNecologia), Viladecans and El Prat (Cataluña), Vitoria-Gasteiz (País Vasco), A Coruña and Ferrol (Galicia)



Het concept van de Superblocks is een mobiliteitsmodel dat uitgerold wordt over het typische stratenpatroon van de Spaanse grootstad Barcelona. Het model herstructureert het stedelijke wegennet dat vandaag gedomineerd wordt door autoverkeer en een duidelijke hiërarchie mist. Superblocks bieden oplossingen voor de klassieke problemen van stedelijke mobiliteit, herverdelen de straat en verbeteren de kwaliteit van de openbare ruimte voor voetgangers. Om deze mobiliteitsdoelen te bereiken, moeten twee fundamentele veranderingen worden aangebracht: een aanpassing van het hoofdwegennet en de implementatie van gedifferentieerde routes voor elke vervoerswijze.

Superblocks zijn gemaakt van een raster van hoofdwegen, met een maat van 400 bij 400 meter, met per blok een verschil in karakter tussen binnen- en buitenwegen. Het interieur (intervia) is afgesloten voor gemotoriseerde voertuigen en bovengronds parkeren en geeft prioriteit aan voetgangersverkeer in de openbare ruimte. De buitenranden van de Superblocks vormen het raster van hoofdwegen waar gemotoriseerd verkeer kan circuleren.

Het Superblock toont zich als een integrale oplossing voor het gebruik van de openbare ruimte, het verenigen van stedelijke planning met mobiliteit en het beperken van de aanwezigheid van privévoertuigen om de openbare ruimte terug te geven aan de burger.

Elk rastergedeelte biedt universele toegankelijkheid: er is een snelheidslimiet van 10 km/u en de leefbaarheid en het comfort van de bewoners wordt sterk verbeterd.

www.bcnecologia.net

① ③

LIEDTSITE INTERGENERATIONEEL WOONINITIATIEF

door EVA vzw, Community Land Trust Brussel, Baïta en Aksent



EVA vzw, Community Land Trust Brussel, Baïta en Aksent werkt samen in de Liedtsstraat te Schaarbeek aan een kleinschalig intergenerationeel wooninitiatief. Het project wil een alternatief aanreiken voor die senioren die kwetsbare eigenaar zijn. Hun eigen woning is niet meer aangepast aan de veranderende behoefte van het ouder worden, de energiekosten lopen te hoog op of de senior mist de kracht of de

middelen om structurele aanpassingen te laten uitvoeren aan de eigen woning. Een dagcentrum voor senioren wordt gecombineerd met vier aangepaste flats voor senioren en twee studio's voor jongeren, die als niet begeleide minderjarige in België aankwamen en begeleid worden door Minor N'Dhako. Senioren en jongeren hebben een afzonderlijke wooneenheid, maar maken samen een solidaire leefomgeving. De realisatie wordt financieel ondersteund door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. www.vzweva.be

② ③

WIJKRENOVATIE WERFGOED LIMBURG

door DUBO, prov Limburg, KULeuven, PXL, Knauf, Maasmechelen, Stebo, Houthalen Helchteren



WERFGOED wil collectieve BEN renovatie van particuliere woningen structureel in de markt zetten. Hiervoor wordt een innovatieve samenwerking opgezet met alle actoren die betrokken zijn in de toeleiding en het concrete renovatieproces. Het initiatief zal woningen die representatief zijn voor het Vlaamse woonbestand morfologisch gegroepeerd renoveren en biedt hiervoor aan de bewoners een integrale ondersteuning doorheen het renovatieproces (financieel, juridisch, technisch en organisatorisch). Met de implementatie van ketensamenwerking (bouwteams) per morfologische cluster woningen wil WERFGOED het onderbenutte potentieel in termen van kostenverlaging, betere uitvoeringskwaliteit en energieprestatie gebruiken. De expertise die zo ontstaat zal vertaald worden in een permanent marktaanbod in Limburg – de Limburgse

- ① gedeeld mobiliteitssysteem
- ② co-creatief masterplan per woonveld
- ③ nieuwe centraliteiten

Renovatiewinkel – waarmee BEN-renovatie van woningen op grote schaal mogelijk gemaakt wordt in Limburg en in Vlaanderen. Met deze versnelde energetische renovatie van het Limburgse en Vlaamse woningbestand beoogt WERFGOED een belangrijke impuls voor de bouwsector zelf, zowel inzake innovatieve technische kennis en ketensamenwerking als inzake tewerkstelling.

www.werfgoed.be

②

LEEFSTRATEN GENT

door Dienst Ontmoeten en Verbinden, Team Leefstraten, stad Gent



Een Leefstraat is een straat die tijdelijk autoluw of autoloos gemaakt wordt en een nieuwe invulling krijgt. Buurtbewoners kunnen de straat herinrichten als woon- en leefruimte waar zowel spontane als georganiseerde activiteiten plaatsvinden. Zo ontstaat meer ruimte voor ontmoeting, ontspanning en spelen. Elke straat- en buurtbewoner kan deelnemen of

genieten van de Leefstraat. Een Leefstraat komt er op initiatief van de bewoners. Het is een open samenwerking van bewoners, buurtorganisaties, stadsdiensten en iedereen die betrokken is bij de straat. De bewoners overleggen en werken samen met de stadsdiensten om de mogelijkheden en kansen van de Leefstraat te bekijken.

stad.gent

①

ZORGPROEFTUINEN - ACTIEF ZORGZAME BUURT

door Zorgbedrijf Antwerpen, Cubigo, DKV Belgium, EVA vzw, Aksent, Chambéry



Het platform Actief Zorgzame Buurt is een samenwerkingsverband waarbij Antwerpse en Brusselse partners een buurtgericht model van zorgorganisatie willen ontwikkelen in een grootstedelijke context zodat ook ouderen met een verminderde zelfredzaamheid zo lang mogelijk comfortabel en zelfstandig thuis kunnen blijven wonen. Hierbij ligt de klemtoon op het versterken van de zelfredzaamheid, de mantelzorg en het uitbouwen van informele buurtzorgnetwerken. De formele zorg of professionele woonzorg zal hierbij ondersteunend, faciliterend en complementair zijn.

Het platform wil een experimenteer-omgeving creëren voor bedrijven en (zorg)organisaties om de huidige en toekomstige noden van gebruikers te captureren en hun innovaties daarop af te stemmen. Hiermee biedt de Actief Zorgzame Buurt ondersteuning om op een concrete, efficiënte en effectieve manier innovatieve diensten, processen en producten sneller te implementeren, bij te sturen en te valoriseren.

www.zorgproeftuinen.be

②

WOHN- UND BAUGENOSSENSCHAFTEN - MEHR ALS WOHNEN ZÜRICH (CH) door Pool Architekten, Müller Sigrüst, Miroslav Šik Duplex Architekten, FuturaFrosch



De Wohn- und Baugenossenschaften zijn voortrekkers in duurzame bouwmethoden, nieuwe woonvormen en nieuwe stedenbouwkundige modellen. De dertien woonblokken van het project "Mehr als Wohnen" verkennen een nieuwe stedelijke typologie, die het midden houdt tussen traditionele woonblokken van de historische stad en woonblokken uit de modernistische tijd. Om buurtleven in de wijk te brengen, is in dit pilootproject niet alleen de voor de bewoners gebruikelijke ontmoetingsruimte voorzien, maar werden ook andere bestemmingen aangetrokken. Naast gemeenschaps- of ontmoetingsruimten, heeft men hier ook een groentedepot en een repaircafé, evenals twintig gastenkamers, atelierruimten, seminarielokalen en een expositieruimte. Er werd daarnaast ook gezocht naar voorzieningen die noodzakelijk zijn op wijkniveau en die de coöperatie beheert aan verlaagde huurprijzen. Zo heeft de wijk nu een bakker, een restaurant, een kapper, therapieruimten, winkelruimte, een kinderdagverblijf, een kleuterschool, een kinderkledingbeurs en werkplekken. Daarnaast is er ruimte die aan marktprijs wordt verhuurd aan zelfstandige beroepen en bedrijven.

www.mehralswohnen.ch

③

F. PROJECTEN

1. ZORGWIJK SINT-JOZEF

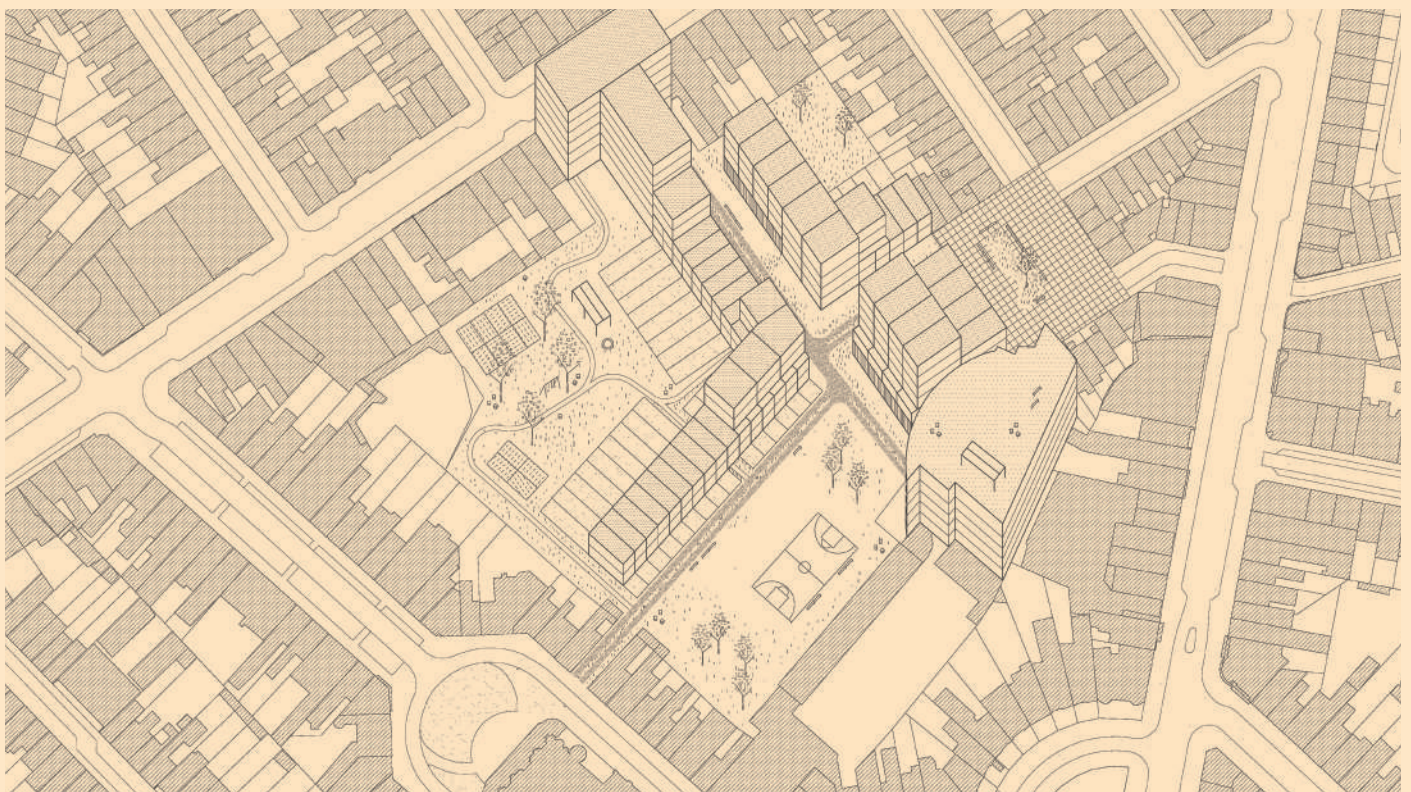
Op de verlaten site van het Sint-Jozefziekenhuis werden door eigenaar CM een aantal nieuwe functies in de sociale sector voorzien met onder meer een woonzorgcentrum en (sociale) woningen. Daarnaast wordt door de stad de heraanleg voorzien van de Weeshuisstraat, Toekomststraat en Renteniersstraat met voldoende aandacht voor de integratie van groen. Sint-Jozef werd door de stad als strategische site voor innovatieve woonontwikkeling aangeduid binnen het Woonplan Bis.

Het Stadsatelier voerde ontwerpend onderzoek naar een collectieve onderlegger voor deze "Woon-,werk-, zorgwijk Sint-Jozef". Dit studiewerk kijkt verder dan het bouwblok van het leegstaande ziekenhuis. Het onderzoekt het potentieel van een publiek domein dat zich vertakt met het omliggende stedelijke weefsel en een zorgsite die zich vernetwerkt met de stad. De bestaande parkeertoren van het ziekenhuis biedt de kans om het bouwblok te ontwikkelen als een autovrije zone waar collectieve woonmodellen worden gecombineerd met grondgebonden woningen. Het publiek domein van de site wordt bekeken samen met de heraanleg van de omliggende straten, en zet in op collectief en publiek groen voor de buurt.

Na een aantal sessies met de eigenaar CM, werd begin 2018 door het Stadsatelier een document met een duidelijk ontwikkelingskader opgemaakt. Dit document was richtinggevend voor de voorwaarden die door de stad Oostende werden verbonden aan een toekomstig vergunningstraject.

Begin 2019 werd door Vastgoedgroep Degroote een ontwikkelingsplan opgemaakt voor de site, gebaseerd op het ontwikkelingskader van het SAO. De verdere uitwerking van dit plan werd eenmaal besproken met het Stadsatelier en vervolgens opgevolgd door het AGSO (focus publiek domein).

Partners: SAO + CM MET BOECKX ARCHITECTEN + AGSO + VASTGOEDGROEP DEGROOTE



VIER BOUWVELDEN

1.400 m²

2.300 m²

1.300 m²

7.300 m²

5.700 m²

CM

2

3

V

P

■ bouwveld

■ te vrijwaren

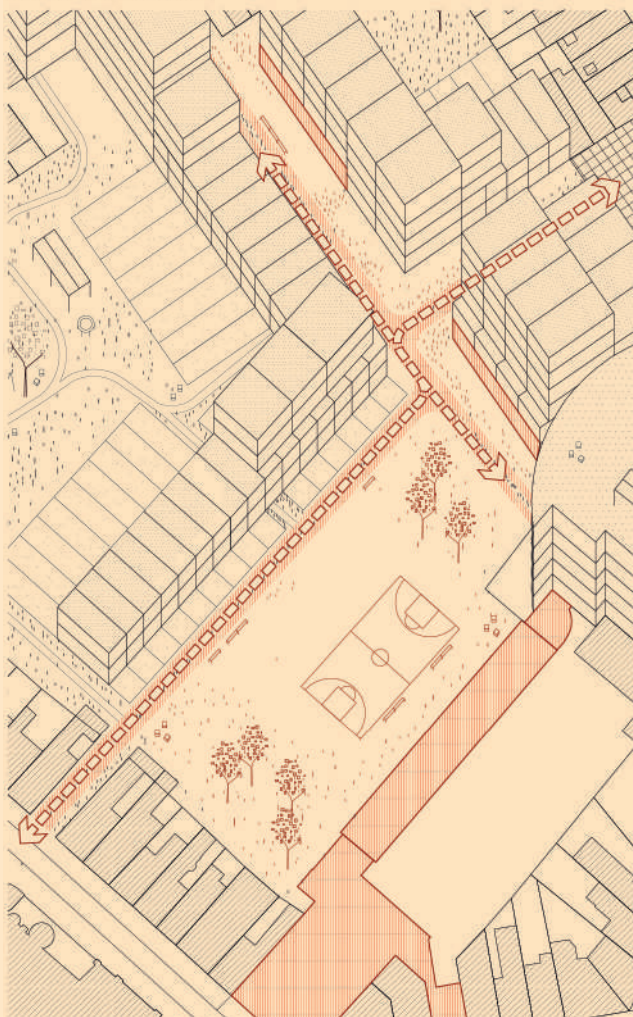
De Sint-Jozefsite is ongeveer 18.000m² groot. Het stadsatelliet stelt voor om de site te verdelen in een aantal bouwvelden met voor ieder bouwveld enkele specifieke randvoorwaarden.

DE CM-ONTWIKKELING

doorsteek naar binnengebied + eventuele laad- en loszone CM (boven)
parkeergarage vangt de parkeervraag van de volledige site op (onder)

De nieuwe kantoren van de CM sluiten qua bouwhoogte aan op de appartementen langs de Nieuwpoortsesteenweg en maakt zo een front langs deze belangrijke verkeersader. Het nieuwe gebouw zal een doorsteek vrijlaten naar de achterliggende woonontwikkeling. Deze doorsteek vormt de aanzet voor een passage doorheen de site vanuit de Nieuwpoortsesteenweg. De publieke passage is ook de aanleiding om het programma van de CM maximaal te laten interageren met de publieke ruimte. Het parkeren voor de CM zal (net zoals voor de nieuwe bewoners) wordt ondergebracht in het bestaande parkeergebouw achterin de site. De site blijft zo autovrij. Ze heeft immers een centrale ligging in de stad en is goed bereikbaar met het openbaar vervoer.

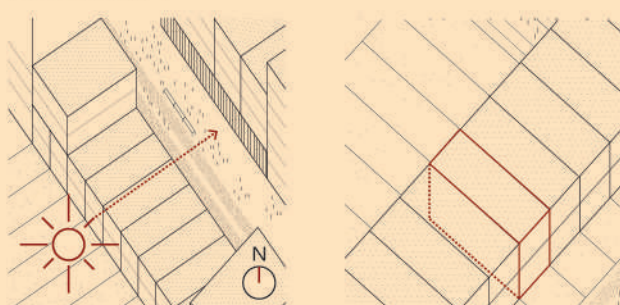
PUBLIEKE RUIMTE



Alle parkeerplaatsen van de CM-kantoren en de nieuwe woningen worden opgenomen in het bestaande parkeergebouw, waardoor de site zelf autovrij blijft. Twee publieke assen lopen doorheen de site. Een eerste as verbindt de Nieuwpoortsesteenweg met het nieuwe buurtparkje op de site, een tweede as loopt langs het buurtparkje en een nieuw Sint-Jozefpleintje, en verbindt zo de Bouwmeestersstraat met de Renteniersstaat.

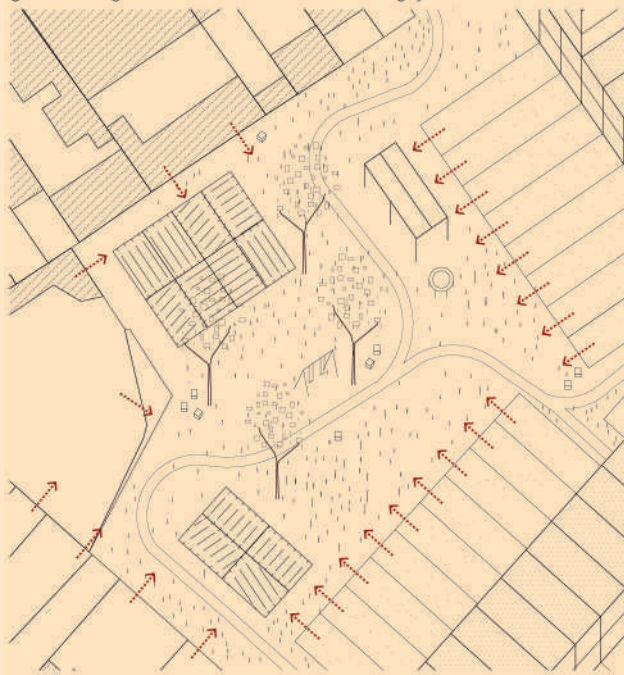
Een deel van de site wordt vrijgehouden om toekomstige ontwikkelingen van de aanpalende scholensite van Westdiep niet uit te sluiten. Het buurtparkje wordt een formeel aangelegde publieke speel-en groenzone die door zowel de bredere buurt kan gebruikt worden als door de school.

BOUWVELD 1



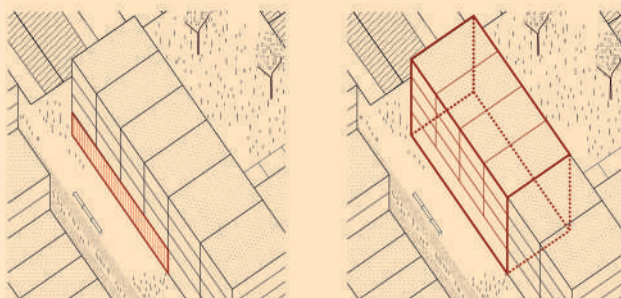
gebouwhoogte ifv oriëntatie

belangrijk aandeel GEW met tuin



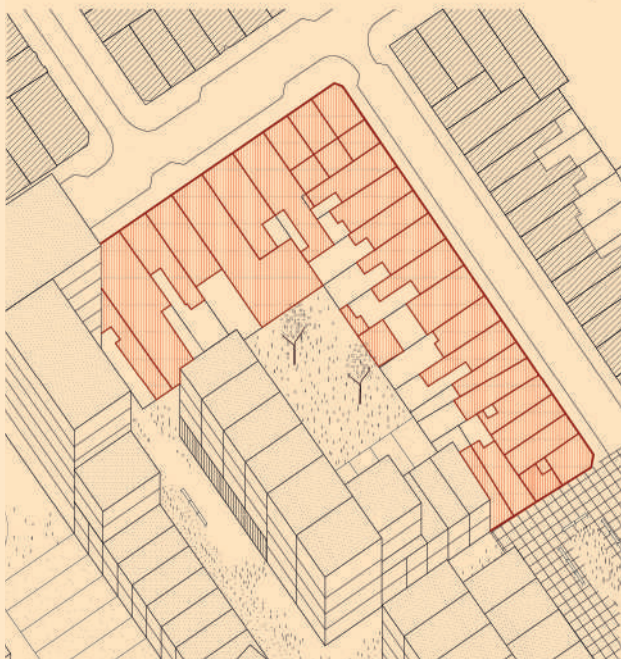
De woningen in bouwveld 1 sluiten aan op het CM-gebouw en de doorsteek naar de Heilig-Hartkerk. In dit bouwveld wordt gemikt naar een belangrijk aandeel grondgebonden eengezinswoningen met een grote achtertuin en voortuin die aansluit op de doorsteek voor traag verkeer. Aan het kruispunt van de twee publieke assen kunnen bovenop de GEW's appartementen worden voorzien. Langs de noordelijke as blijft de bebouwing laag om de bezonning in de publieke doorsteek te vrijwaren. De grote collectieve tuin binnenin het bouwveld kan fungeren als een buurttuin voor de omliggende woningen of de bredere omgeving.

BOUWVELD 2



site-ondersteunende functies

alternatieve woonontwikkeling

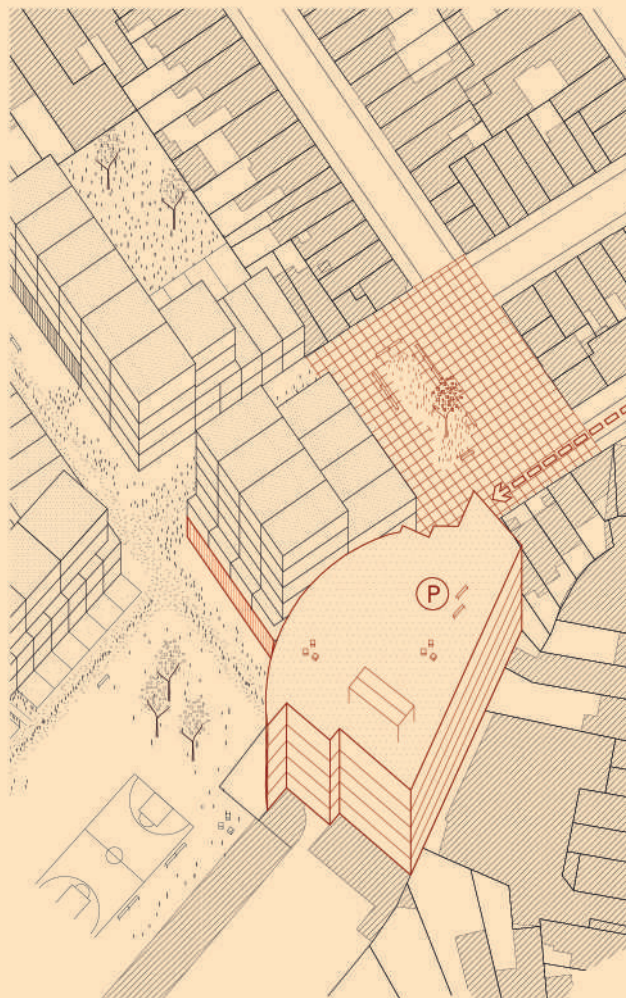


bouwblok afwerken

De woningen in bouwveld 2 worden ingeplant om het bouwblok aan de Renteniersstraat af te werken, deels met rijwoningen, deels met appartementen.

De noordelijke rij woningen kan alternatief ontwikkeld worden als sociale woningen, CLT of cohousing met een collectieve tuin in het bouwblok... Het gelijkvloers kan de publieke as doorheen de site opladen door een aantal site-ondersteunende functies opnemen (fietsenstalling, hobby-of werkruimte, feestzaaltje...) of een zorgspeler huisvesten die de nabijheid van de CM-kantoren opzoekt.

BOUWVELD 3



Bouwveld 3 sluit langs oostelijke zijde aan op een nieuw Sint-Jozefpleintje dat extra kwaliteiten toevoegt aan de oude huizen rondom, en waarlangs de parkeertoren van de site bereikbaar is.

Aan de westelijke zijde, grenzend aan het nieuwe buurtparkje kan op het gelijkvloers een publieke functie komen, bijvoorbeeld het Grand Café van de CM-kantoren of atelierruimtes met een publieke vitrine aan het nieuwe Sint-Jozefspleintje.

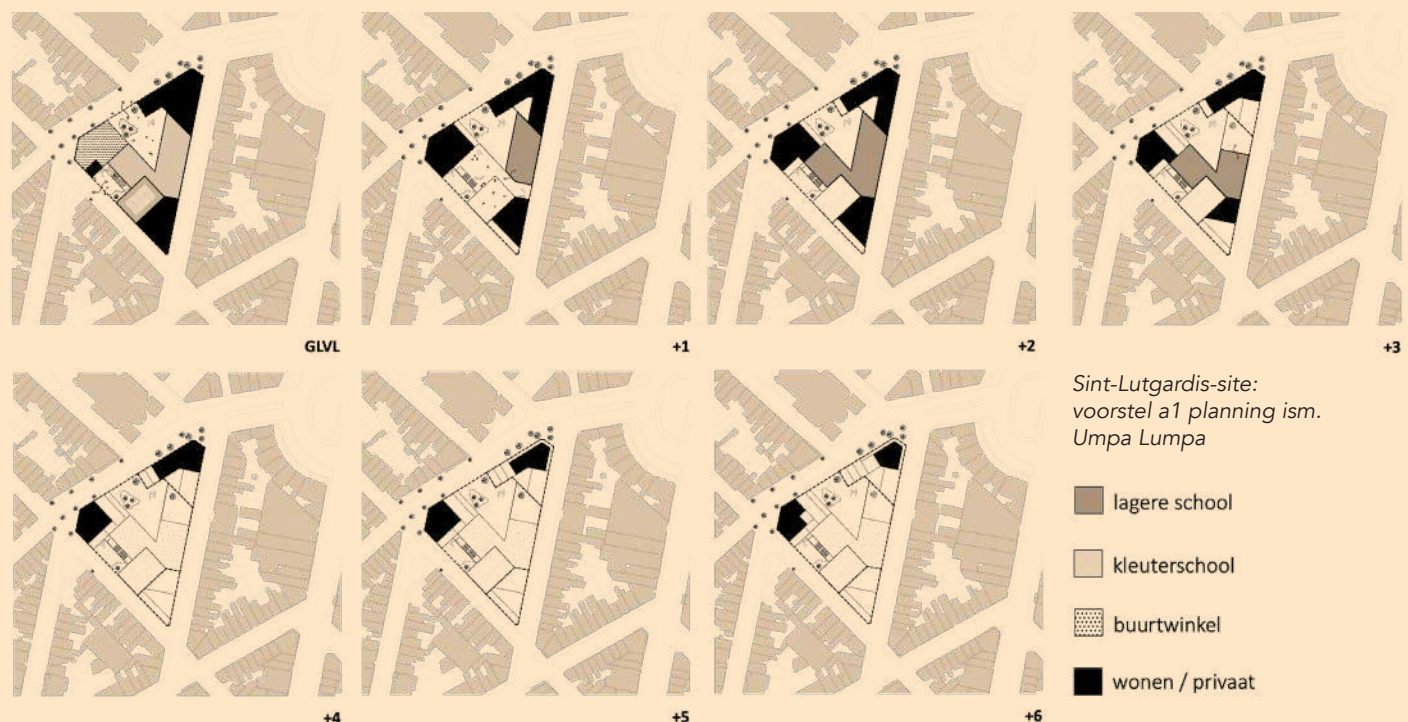
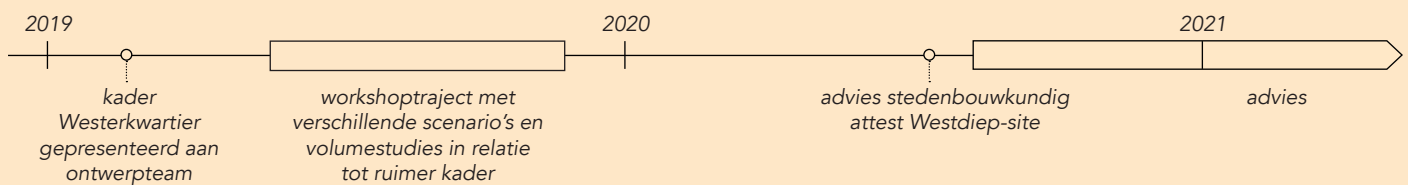
De woonontwikkeling zelf kan worden ingevuld met sociale woningen waarbij het beheer van de publieke plint wordt opgenomen door de huisvestingsmaatschappij of een sociaal verhuurkantoor.

2. SINT-LUTGARDIS EN WESTDIEP

Aansluitend op het ontwerp onderzoek voor de Sint-Jozefsite, wordt ook de ontwikkeling op de sites van de Westdiep-school en de Sint-Lutgardisschool begeleid door het SAO. Een intelligente aaneenschakeling van deze sites en de aanliggende publieke ruimtes kan een nieuwe centraliteit doen ontstaan in de wijk Westerkwartier. Op 18 oktober 2019 werd tijdens een ontwerpworkshop getracht de link te leggen tussen de verschillende sites en de bouwblokconcepten uit het Westertraject. Het transformatiepotentieel van het volledige bouwblok werd daarbij verkend. Er werd onderzocht of de herontwikkeling van de gecombineerde sites een meerwaarde voor het Westerkwartier kan opleveren. Architecten a1 planning werkten op basis van de resultaten uit deze werksessie samen met Umpa Lumpa verschillende ontwerpscenario's uit.

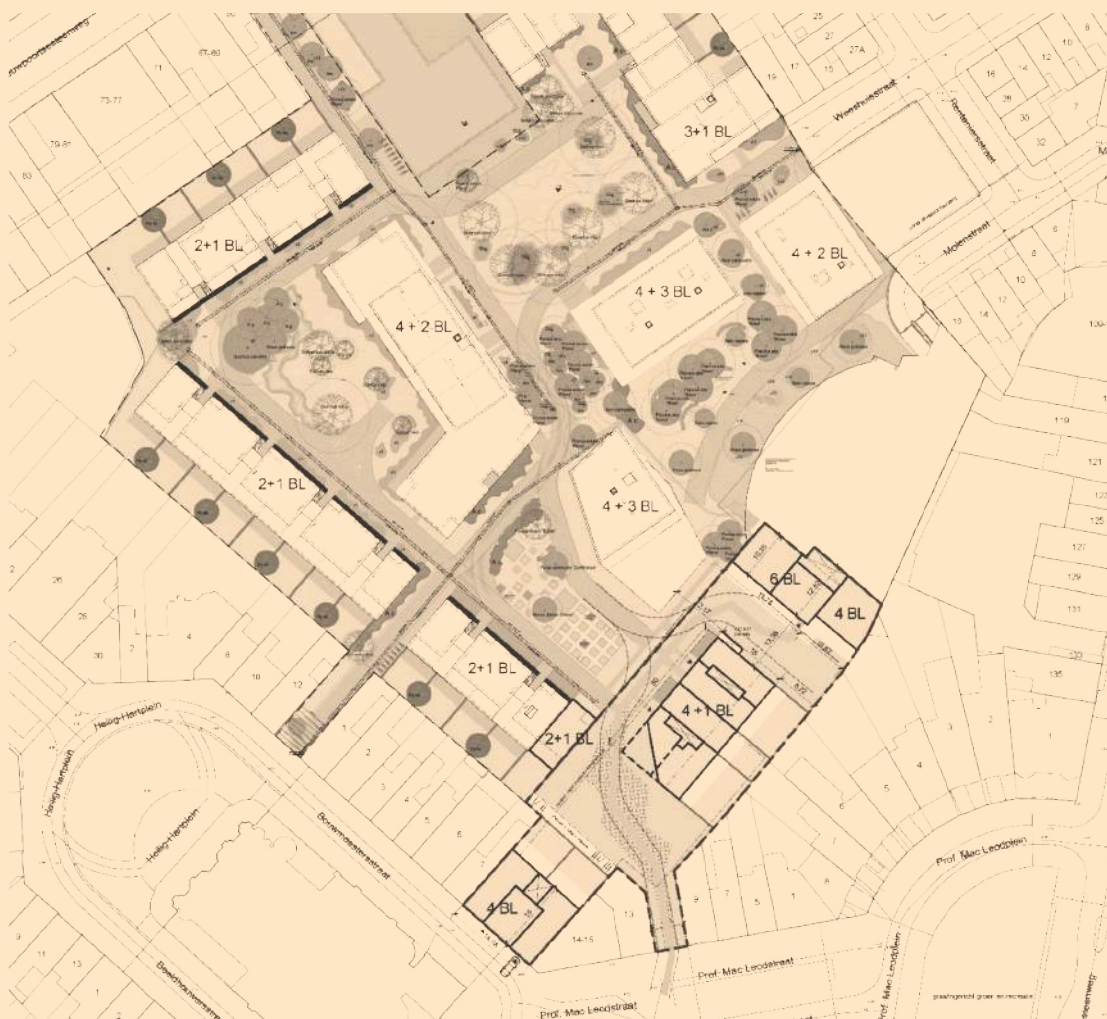
Op de site van Vrije lagere school Westdiep wordt een residentieel project uitgewerkt met een doorsteek van het MacLeodplein naar de toekomstige ontwikkeling op de Sint-Jozefsite. Op de site van de Sint-Lutgardisschool wordt een kleuterschool en lagere school gecombineerd met woonontwikkeling. De speelplaats en sporthal van deze scholensite worden opengesteld naar de buurt. Het Stadsatelier zal dit proces verder blijven opvolgen.

Partners: SAO + Scholengroep Zeebries (Westdiep en Sint-Lutgardis) + Umpa Lumpa + a1 planning





workshop Westdiep en
Sint-Lutgardis
oktober 2019



Westdiep-site: plannen
voor de aanvraag
stedenbouwkundig attest
door Umpa Lumpa,
aansluitend op de
ontwikkeling van de Sint-
Jozefsite

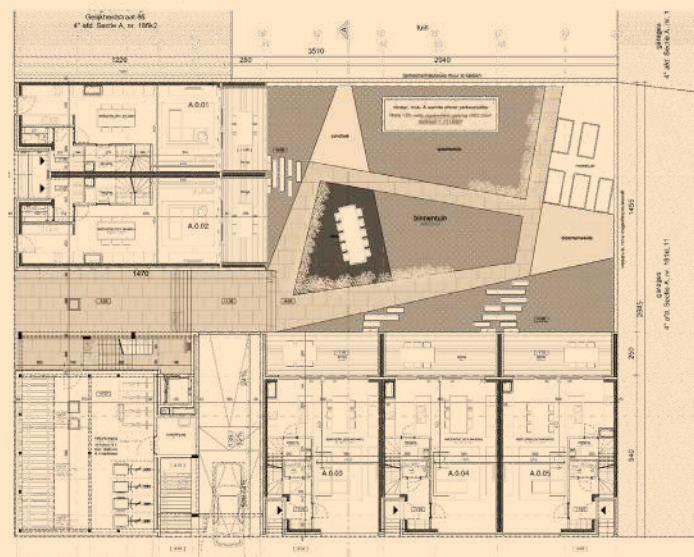
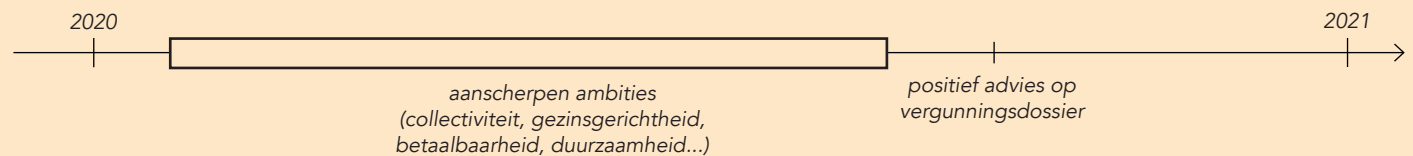
3. HOEK GELIJKHEIDSTRAAT - H. BORGERSTRAAT

Deze site behoort tot de twaalf sites die opgenomen werden in het Woonplan Bis (2015) als plekken voor innoverende woonprojecten die begeleid moeten worden door het Stadsatelier Oostende. Daarenboven grenst de site aan het prioritaire Stadsproject *Sint-Catharinacluster* (zie hoofdstuk Stadsprojecten).

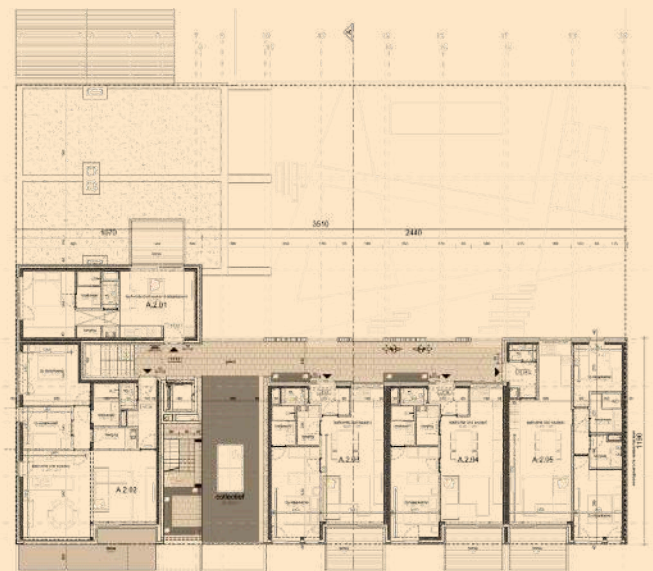
Ontwikkelaar Francis Bostoën wil er een woonproject realiseren voor meerdere gezinnen, in lijn met de ambities van het Woonplan. Gedurende verschillende sessies met het Stadsatelier werden in de loop van 2020 de ambities voor het project samen met 2.12 architecten aangescherpt. Het Stadsatelier begeleidde het ontwerpteam tot aan het indienen van de bouwvergunning.

Het woonproject bepaalt mee de vorm en de bruikbaarheid van het pleintje op de kruising van de Honoré Borgerstraat en de Gelijkheidstraat. Het bepaalt niet alleen hoe er gewoond wordt aan het pleintje, maar ook welke relatie dat wonen aangaat met de publieke gemeenschap van de buurt. Een grote fietstalling op de hoek kan bijvoorbeeld opgezet worden naar het plein en is voorzien van een water- en gasaansluiting. De ideale uitvalsbasis voor een straatfeest. De circulatieruimte van het project wordt verder opgeladen met verschillende bruikbare plekken van collectiviteit. Op het gelijkvloers werd naast de collectieve stalling een gedeelde tuin met visuele relatie met de straat ingetekend, op de verdiepingen komen gedeelde passerelles met grote collectieve (buiten)ruimtes. Het inbreidingsproject heeft een mix van appartementen, studio's en eensgezinswoningen.

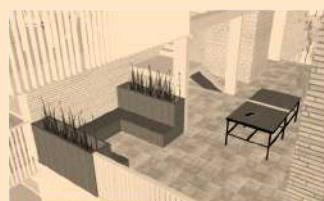
Partners: 2.12. architecten + Bouw Francis Bostoën + SAO



gelijkvloers (plan 2.12 architecten)



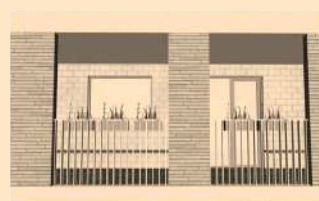
niveau +2 -(plan 2.12 architecten)



betonsteen voor interne gevels
Betonnen trap



Lounge in natuurkleurig hout
rode betontegels versus grijze



Gevoel van dubbele gevel
Plantenbakken aan de balustrade



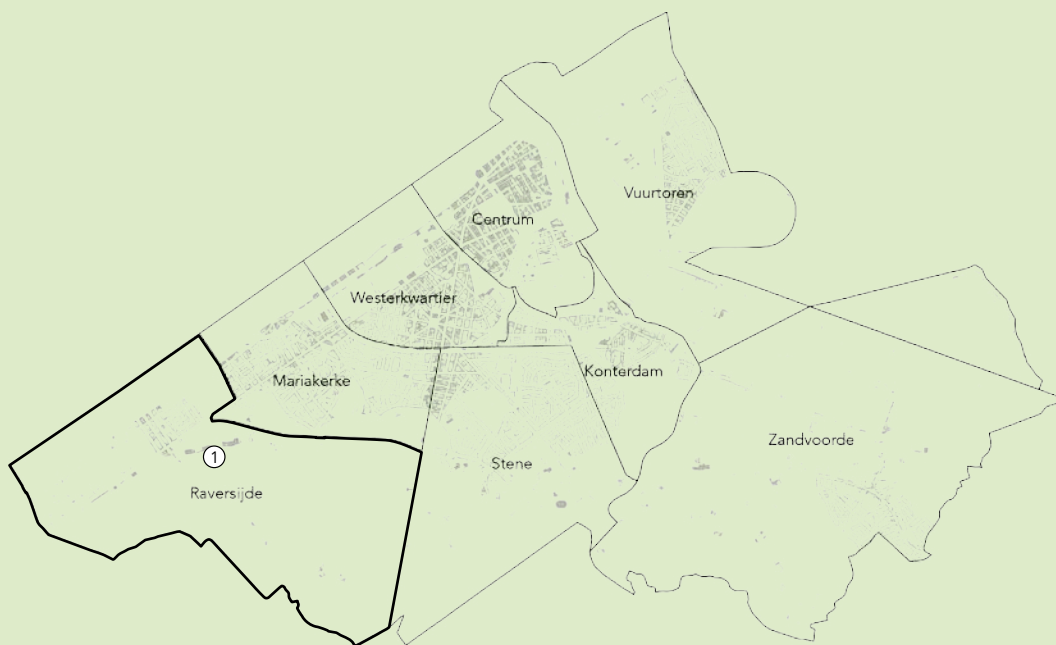
Bankjes aan de gevels van de
appartementen
Ramen op schoot – connectie met de
buitenruimte

2.3 RAVERTRAJECT



Raversijde is een woonwijk in het westen van Oostende, met bebouwing tussen de zeedijk en de Nieuwpoorstesteeweg. Als wijk in de periferie van Oostende bleef Raversijde lange tijd in de luwte van de geplande stadsontwikkeling. In de laatste jaren krijgt de stad Oostende echter steeds meer vragen voor verdichtingprojecten van de verkavelingen, voornamelijk vanuit de context van het realiseren van vastgoedmeerwaarde.

Naar aanleiding van de problematiek rond verstedelijking en verdere versnippering van de open ruimte in Raversijde enerzijds, en een concreet project voor ontwikkeling aan de luchthaven anderzijds, werd in 2017 een traject opgestart om na te denken over een duurzaam toekomstperspectief voor Raversijde.



projectsite:

1. Luchthaven

A. LEZING

1. SCHARNIER TUSSEN KUSTLINT EN GROEN LINT

Als uitgangspunt voor de visie wordt vertrokken van het gegeven dat Raversijde op het scharnier ligt van twee ruimtelijk structurerende linten: het Kustlint en het Groen Lint.

Vanuit het onderzoek en de strategische doelstellingen voor deze Linten kunnen we de volgende ambities formuleren voor Raversijde:

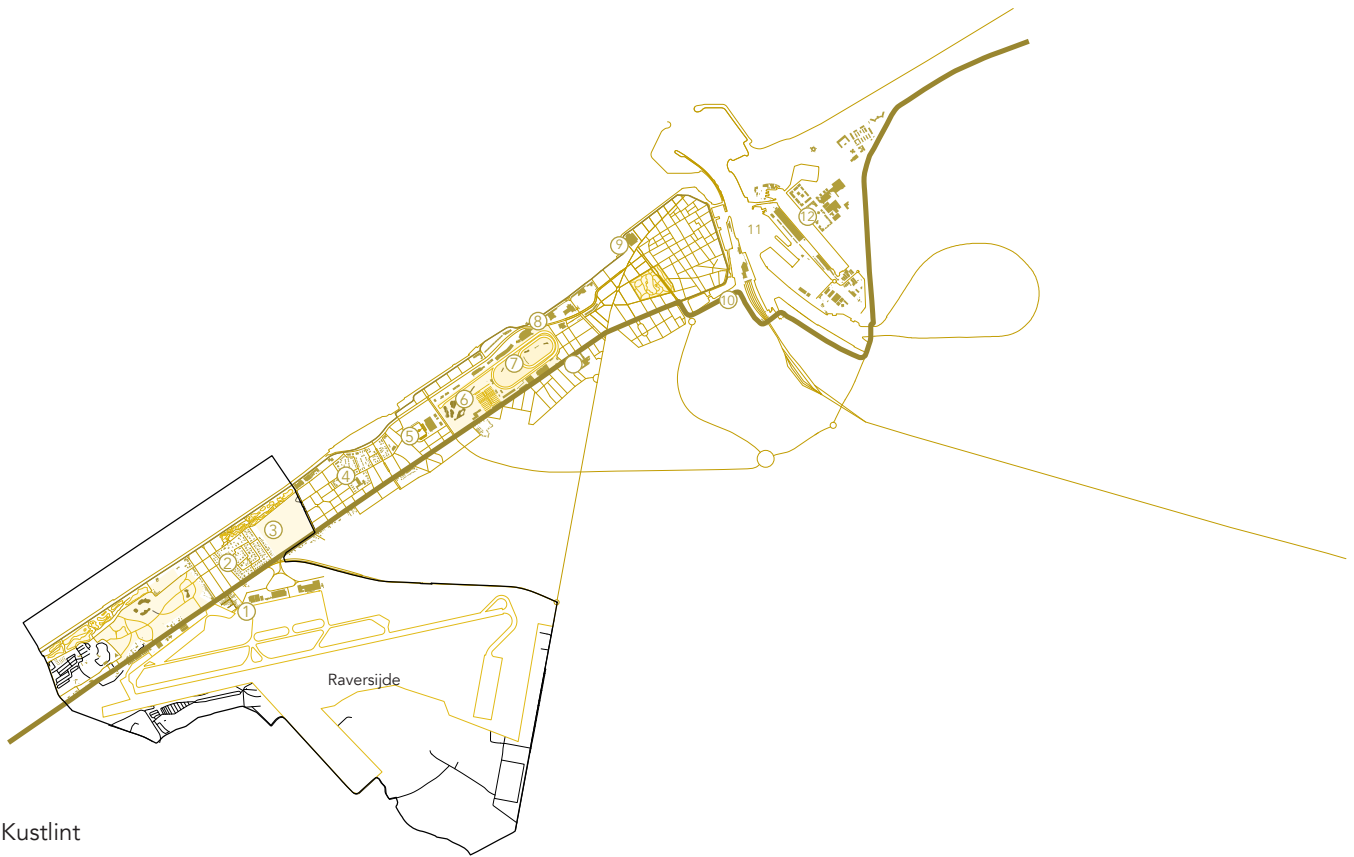
1. De open ruimte ontsnipperen en ontwikkelen vanuit een ecosystemisch perspectief
2. Raversijde ontwikkelen als een multimodale mobiliteitshub
3. De luchthaven als katalysator voor reconversie van het lokale weefsel
4. Hedendaagse woonvormen binnen een perspectief van grondgebonden verdichting

Kustlint

- | | |
|------------------------------------|-----------------------------|
| 1. Luchthaven | 7. Hippodroom |
| 2. Raversijde | 8. Thermae Palace |
| 3. Aansluiting Groen Lint - polder | 9. Casino |
| 4. Mariakerke | 10. Station |
| 5. KV Oostende en BC Oostende | 11. Haven |
| 6. Wellington Golf | 12. Oosteroeverontwikkeling |

Groen Lint

- | | |
|----------------------------------|-----------------------|
| 1. Domein Raversijde | 9. Plassendale |
| 2. Duinkerkje | 10. 'T Paddegat |
| 3. Evenementenweide Nieuwe Koers | 11. Spuikom |
| 4. Tuinen van Stene | 12. Parkbos |
| 5. De Schorre | 13. Groenedijk |
| 6. Geuzenbos | 14. Oosteroeverduinen |
| 7. Krekengebied | 15. Noordzee |
| 8. Zwaanhoek | |



Kustlint

tekening gebaseerd op
kaart uit studie Kustlint
door 1010 architecture
urbanism



Groen Lint

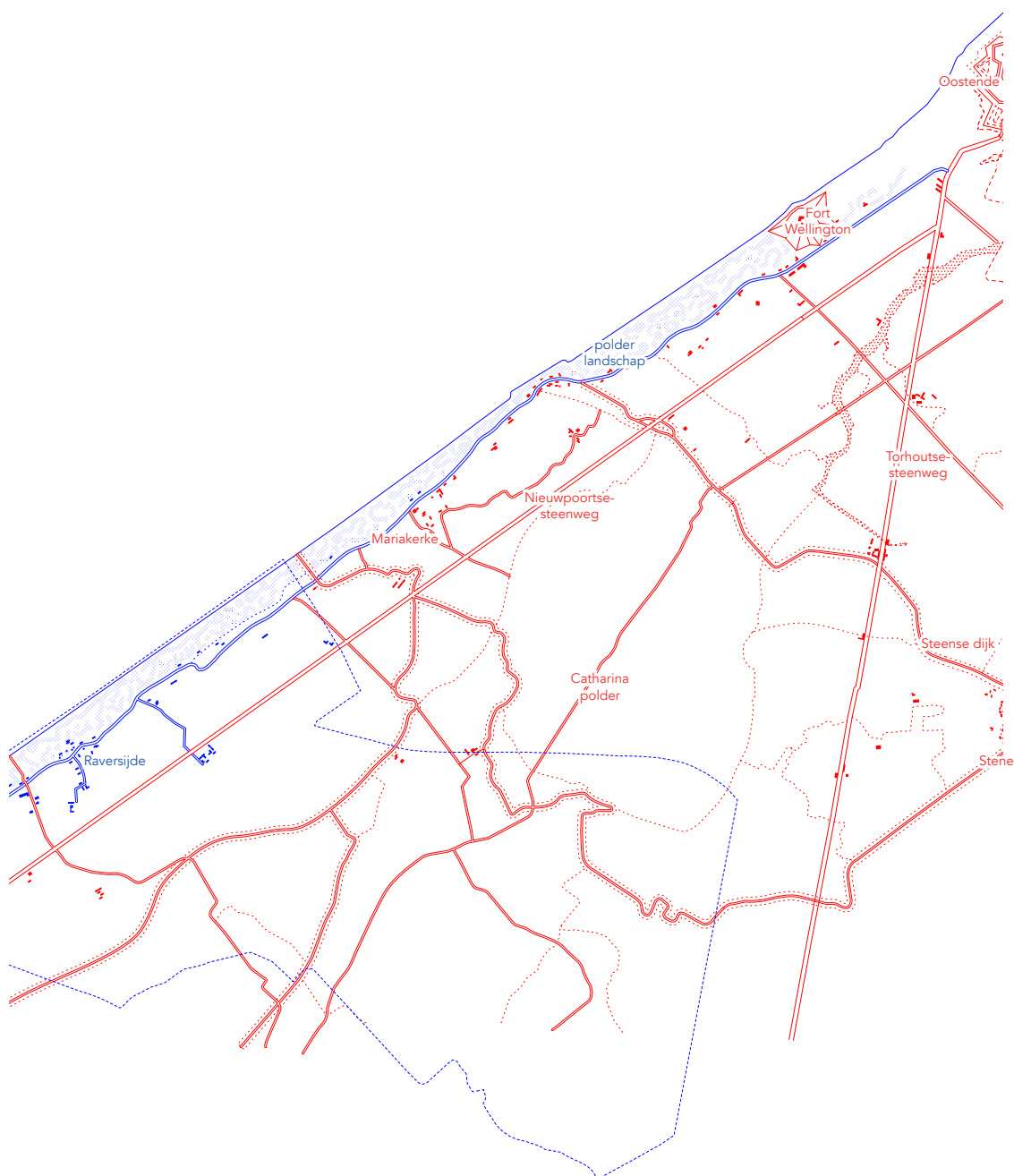
tekening gebaseerd
op kaart uit Groen Lint
door TECHNUM &
DESCOMBES

2. EEN HISTORISCH VISSERSGEHUCHT

Raversijde is ooit ontstaan als een vissersgehucht langs de Nieuwpoortsesteenweg tussen Mariakerke en Middelkerke, op de landschappelijke overgang tussen de duinen en de zeepolder. De transformatie van Raversijde werd voornamelijk in gang gezet door grootschalige infrastructuurwerken: de aanleg van de kusttram (1885), de zeedijk en de Koninklijke

Baan (vanaf 1933) en de installatie van het luchthavencomplex (geopend in 1968).

Tot aan de tweede wereldoorlog kende het landschap een voornamelijk agrarisch gebruik, met een klein vliegveld en een aantal voorzieningen rond de Nieuwpoortsesteenweg ter hoogte van de Schoolstraat.

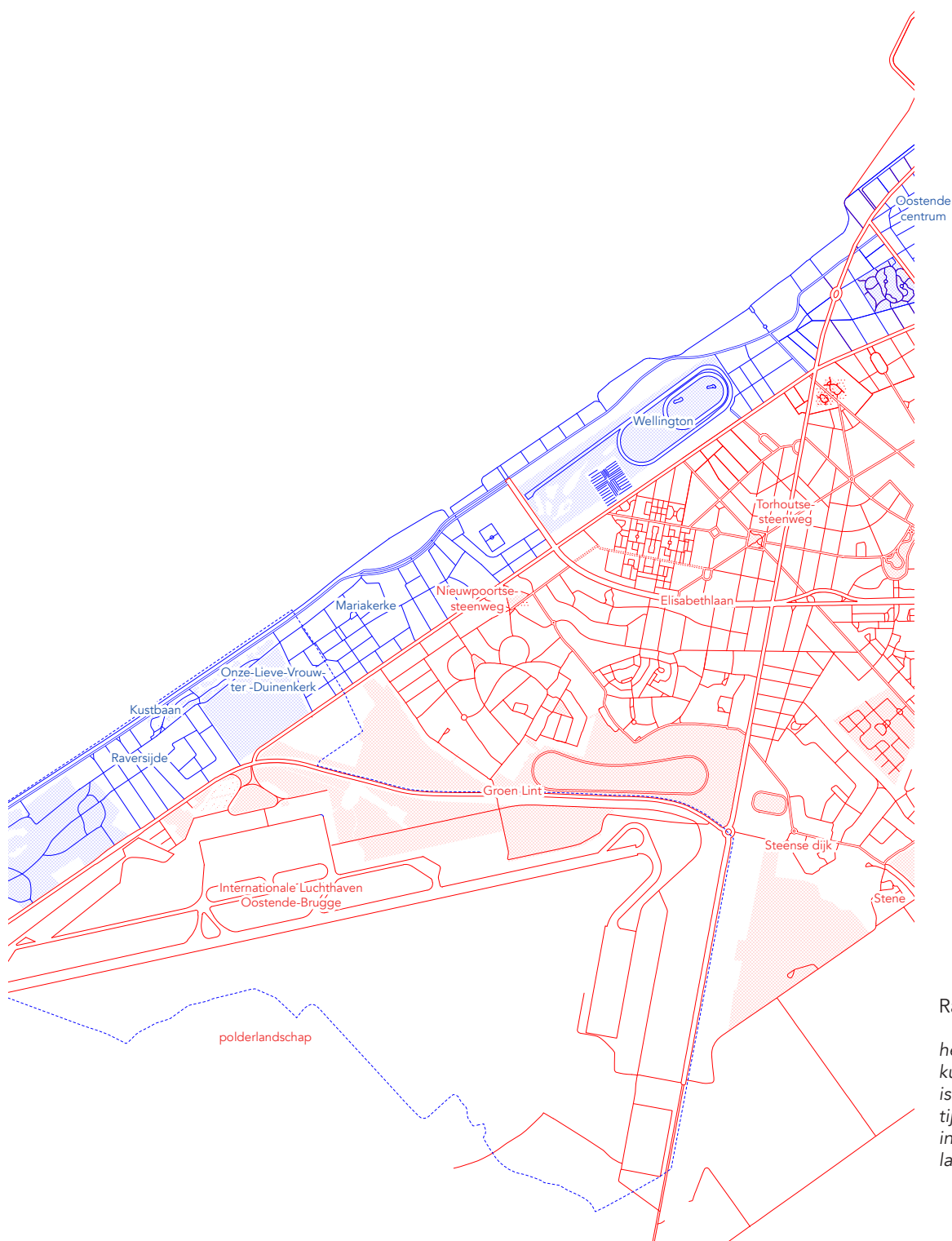


Raversijde
Vandermaelen ca. 1850

Raversijde is ooit ontstaan als een vissersgehucht langs de Nieuwpoortsesteenweg tussen Mariakerke en Middelkerke, op de landschappelijke overgang tussen de duinen en de zeepolder

In de jaren 1930 werd gestart met de eerste verkaveling tussen de West- en de Zeelaan, gevolgd door een tweede verkaveling (tussen Luchthavenlaan en Emiel De Smitlaan) die in dezelfde periode werd ontwikkeld als het huidige luchthavencomplex. Rond deze residentiële verkavelingen ontstonden ook enkele campings

in de polder van het Duinenkerkje (Onze-Lieve-Vrouw-ter-Duinenkerk) en naast het noodkerkje Sint-Rafaël. De campings werden ondertussen opgedoekt en werden ofwel omgevormd tot natuurgebied (provinciaal domein) ofwel tot woonzone (verkaveling Coppin).

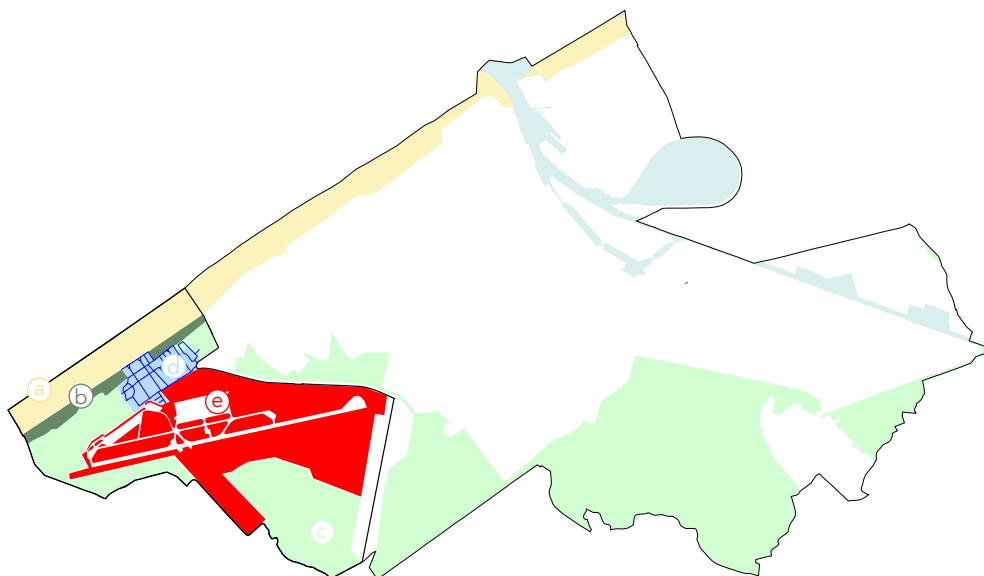


Raversijde 2018

*het oorspronkelijke
kustpolderlandschap
is doorheen de
tijd uiteengevallen
in verschillende
landschapstypes*

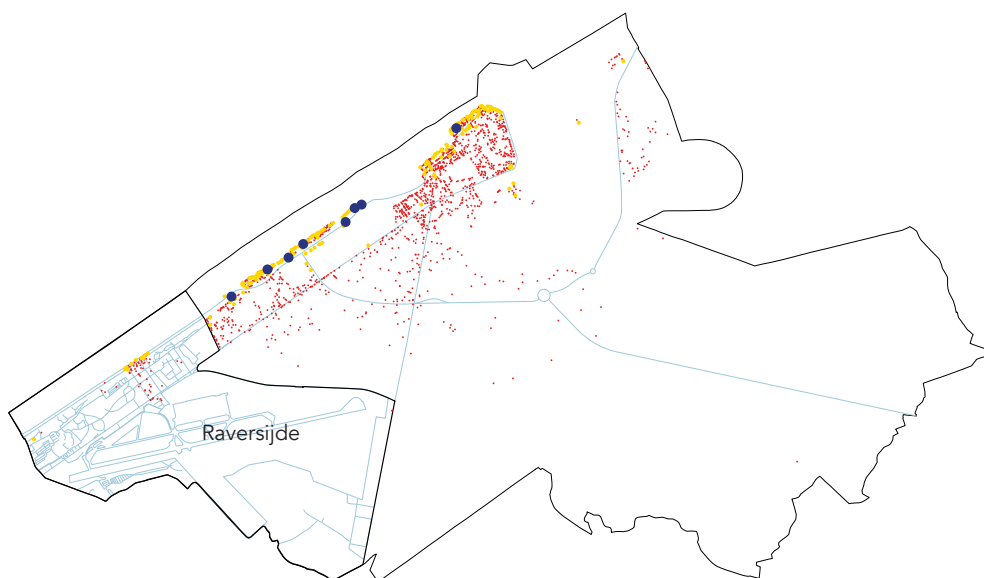






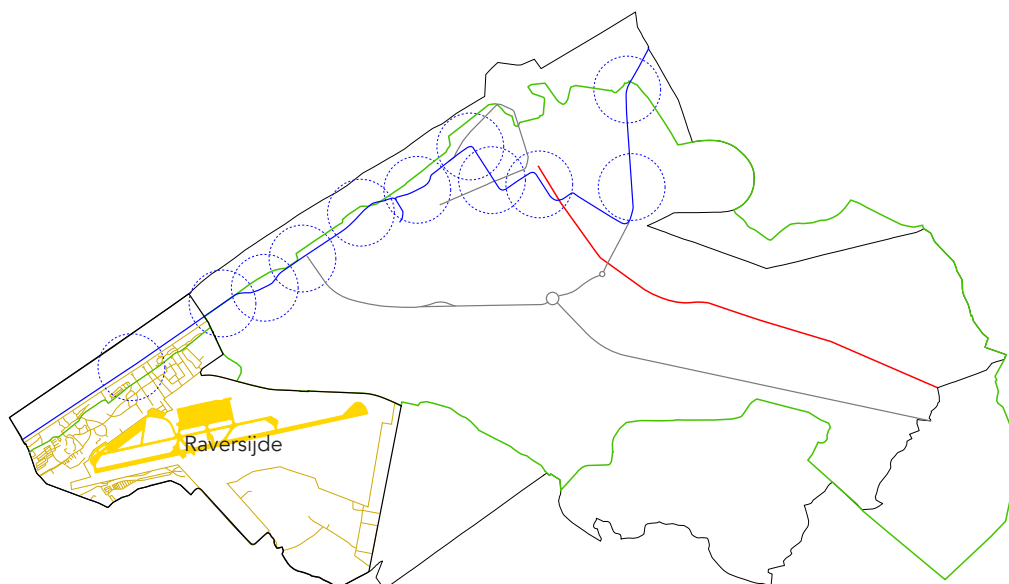
Raversijde ligt op het kruispunt van verschillende landschapstypes

- kustlandschap
- duinengordel
- polderlandschap
- verkaveld landschap
- luchthavenlandschap



ook Raversijde ontsnapt niet aan de druk van de appartementisering en de tweede verblijven

- 1-10 tweede verblijven
- 11-50 tweede verblijven
- 50+ tweede verblijven



Raversijde kan aantakken op stedelijke en bovenlokale vervoersnetwerken

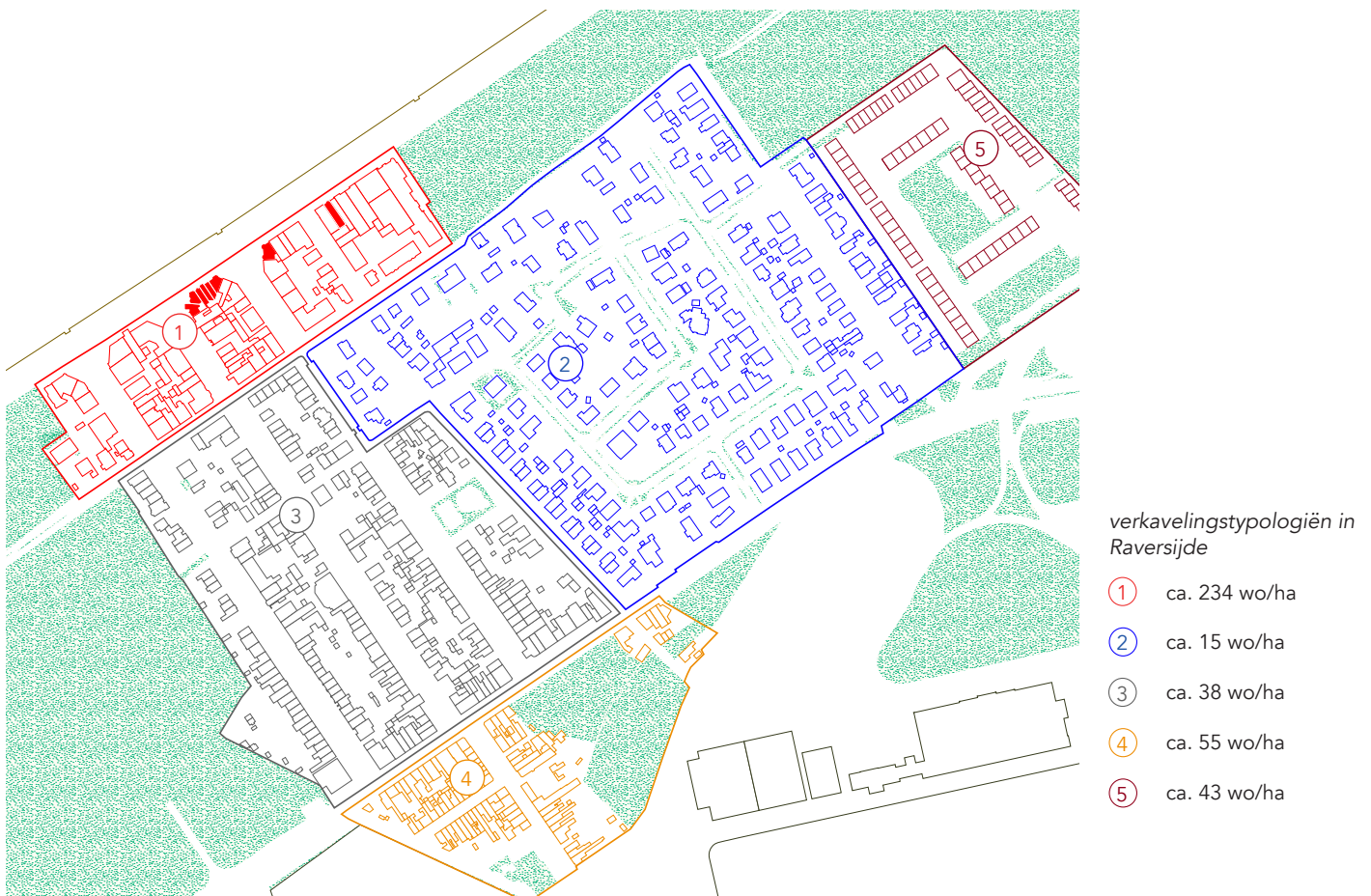
- Groen Lint (fiets)
- tram
- luchthaven
- trein

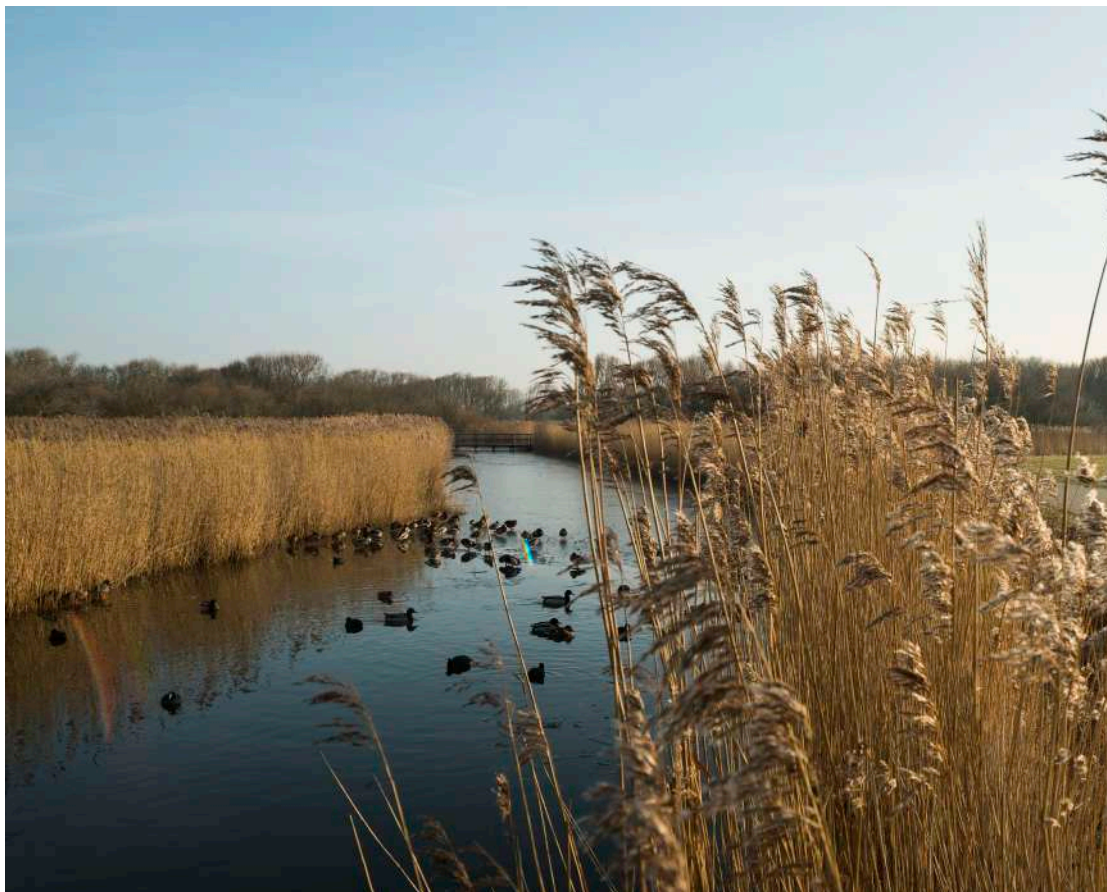
3. VERSCHILLENDE LANDSCHAPSTYPES

Het oorspronkelijke kustpolderlandschap is doorheen de tijd getransformeerd en uiteengevallen in verschillende types:

- a. de kustlijn en het strand: afgeboord door harde infrastructuur (zeedijk, tram & koninklijke baan)
- b. de duinengordel;
- c. een gefragmenteerd polderlandschap: bestemd voor recreatie, natuur, akkerbouw of als buffer rond infrastructuur;
- d. het luchthavenlandschap: niet toegankelijk groen, maar de grootste aaneengesloten open ruimte van Oostende;
- e. het residentieel verkaveld landschap, volledig ontwikkeld in de 20e eeuw met verschillende types weefsel: een front met appartementen op de dijk (1), een verkaveling met pijpenkoppen en alleenstaande woningen met tuin (2), een compact woonraster tussen de Westlaan en de Zeelaan (3), een historisch woonfragment rond de Schoolstraat (4) en een nieuwe verkaveling in de polder van het Duinenkerkje (5).

Als wijk in de periferie van Oostende bleef Raversijde altijd in de luwte van de geplande stadsontwikkeling; hier geen monumentale lanen of beeldbepalende gebouwen zoals in het centrum of het Westerkwartier, noch grootschalige (post)-moderne vakantiecomplexen zoals in Mariakerke. De gamechangers voor de structuur van de ruimte waren eerder bovenlokaal en van infrastructurele aard: de kusttram, de Koninklijke Baan en de luchthaven. De programmatische impact van deze infrastructuren op het lokale weefsel was eerder gering. De verschillende verkavelingen van Raversijde zijn typische producten van hun tijdsgeest, waarin de middenklasse het stads- of het boerenleven achter zich liet onder impuls van de toegenomen automobilititeit. De wijk kent momenteel geen uitgesproken sociale problemen (zoals bijvoorbeeld in het Westerkwartier) of radicale transformaties in het weefsel (zoals Oosteroever). Toch is de open en bebouwde ruimte van Raversijde sluipenderwijs in beweging en is het van belang dat de stad zich een visie vormt over wat er hier al dan niet wenselijk is.





*polderlandschap (boven),
luchthavenlandschap
(onder), foto's door
Jonathan Ortegat*



*residentieel landschap
(boven), gefragmenteerd
polderlandschap +
residentieel landschap
(onder), foto's door
Jonathan Ortegat*





B. VISIE

1. OPEN RUIMTE VERKNOPEN VANUIT ECOLOGISCH EN RECREATIEF PERSPECTIEF

De geschiedenis van de stadsontwikkeling van Oostende leest als een ode aan het menselijk vernuft waarin het water getemd werd, woeste grond getransformeerd werd in monumentale stadsdelen en rijkdom en welzijn kon floreren dankzij de aanleg van een gelaagd netwerk van infrastructuur. Er is echter ook een keerzijde aan deze medaille, met name de achteruitgang van het ecosysteem en de daarmee gepaard gaande afname van de ecosysteemdiensten. Raversijde is met voorsprong de wijk met het grootste aandeel groen en open ruimte, maar er zijn een aantal belangrijke kansen en uitdagingen om het ecosysteem te herstellen. De Natuurverkenning 2050 van het INBO (www.natuurrapport.be/natuurverkenning-2050/) is een belangrijke inspiratiebron voor het uitwerken van een concreet ruimtelijk beleid. Een aantal potenties:

a. Duin- en strandzone met elkaar verbinden

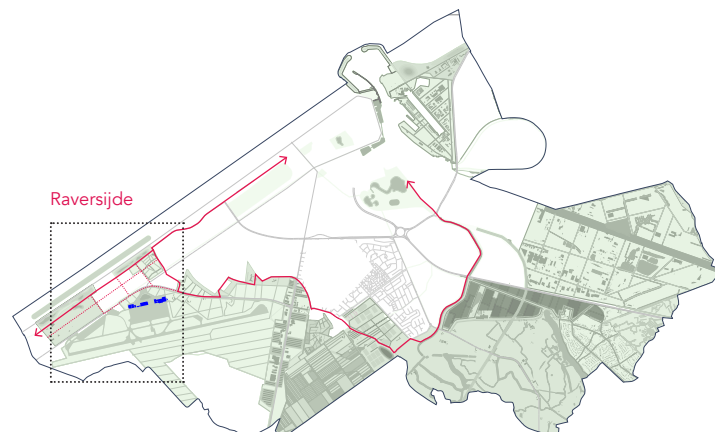
In Vlaanderen werd bijna 50% van alle duinen vernietigd door verstedelijking en infrastructuur. Bovendien wordt de dynamiek van de duinen verstoord door harde kustverdedigingsinfrastructuur zoals dijken. Dergelijke infrastructuren blokkeren de geomorfologische processen en het transporteren van zand waardoor duinen niet kunnen verjongen, en het dynamische karakter van de duinen in het gedrang komt. In Raversijde liggen op lange termijn kansen om de duinen en het strand terug met elkaar te verbinden, mits de verkeersfunctie van de Koninklijke Baan en de tramlijn verlegd kan worden. Op korte termijn kan er reeds gewerkt worden aan het aanplanten van vegetatie op het strand waardoor het stuifzand wordt vastgehouden en er een nieuwe, jonge duinengordel kan ontstaan voor de huidige zeedijk.

b. De open ruimte op en rond de luchthaven bewaren en de biodiversiteit verhogen

De luchthaven heeft een belangrijke rol in het vervoersnetwerk maar vertegenwoordigt ook een grote hoeveelheid open ruimte. Zowel vanuit ecologische overwegingen als vanuit het recreatief perspectief van het Groen Lint is het belangrijk om deze open ruimte te bewaren. Bij het uitrollen van nieuwe plannen op het luchthaventerrein moet de kaart getrokken worden van compacte, geclusterde ontwikkeling rond de bestaande gebouwen. Daarnaast kan er bij het onderhoud van het terrein meer aandacht geschonken worden aan het ecologisch beheer van de groene ruimtes, die ook een functie kunnen hebben als leefgebied voor bepaalde planten en dieren. Daarnaast dient de inrichting ook afgestemd te worden op het beperken van de (geluids)hinder in de omgeving van de luchthaven.

c. De bebouwde ruimte ontharden en ambitieus zijn in het vergroenen van de publieke ruimte

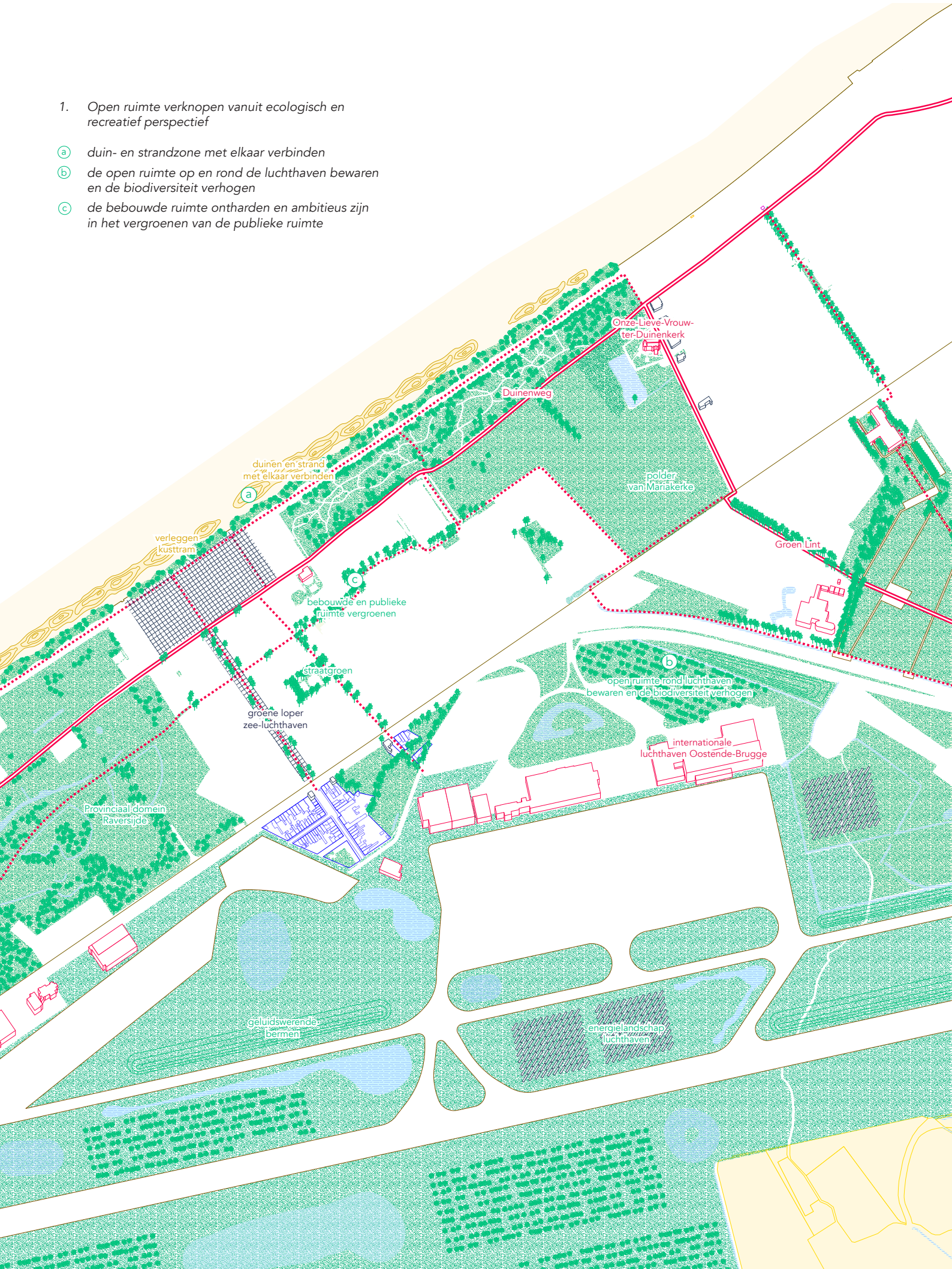
De effecten van straatgroen zijn eerder lokaal, maar toch levert het heel wat ecosysteemdiensten. Straatgroen kan deel uitmaken van een habitatnetwerk dat groene ruimtes doorheen het stedelijk gebied kan verbinden en creëert ook een extra habitat voor inheemse soorten, vooral voor planten- en diersoorten die bestaande microsites koloniseren. Het verhoogt de infiltratie van de bodem en dus de aanvulling van de grondwaterspiegel. Een groene publieke ruimte nodigt mensen uit vaker buiten te komen en heeft op die manier een sociaal verbindende functie. Straatgroen versterkt ook de lokale identiteit en daarmee het toeristisch potentieel, bijvoorbeeld voor recreatieve fietsers maar ook voor reizigers van de luchthaven.



*Raversijde: aantakking
extra fietsverbindingen op
het Groen Lint
(zie ook mobiliteit)*

1. Open ruimte verknopen vanuit ecologisch en recreatief perspectief

- a duin- en strandzone met elkaar verbinden
- b de open ruimte op en rond de luchthaven bewaren en de biodiversiteit verhogen
- c de bebouwde ruimte ontharden en ambitieus zijn in het vergroenen van de publieke ruimte



2. MOBILITEIT: DE AUTO MINDER PROMINENT IN HET STRAATBEELD

Raversijde is goed bereikbaar met tram, bus, fiets en personenwagen. De lijnen lopen echter eerder parallel en raken elkaar nauwelijks.

a. Multimodale hub op schaal van de stad

In Raversijde schuilt een potentieel om de vervoerslijnen ter hoogte van de luchthaven met elkaar in contact te brengen, waardoor een multimodale hub gecreëerd kan worden waar reizigers kunnen overstappen van de ene vervoersvorm naar de andere: van auto naar openbaar vervoer, van de deelfiets naar het vliegtuig...

b. Randparking voor bezoekers

Nabij de luchthaven kan een randparking ingericht worden waar bezoekers van evenementen of badgasten hun wagen kunnen parkeren.

c. Schrappen van parkeerplaatsen

Bijkomende parkeergelegenheid kan gecompenseerd worden door het schrappen van parkeerplaatsen op andere plekken, in functie van leefbaarheid of ruimte voor natuur.

d. Verleggen van de kusttram naar de Nieuwpoortsesteenweg

Op lange termijn kan er gestreefd worden naar het verleggen van de kusttram naar de Nieuwpoortsesteenweg. Hierdoor wordt de luchthaven rechtstreeks ontsloten, waardoor deze beter toegankelijk wordt vanuit de hele kustregio.

e. Downgraden of knippen N34

Raversijde kent amper filedruk of parkeerproblemen, waardoor de auto een aantrekkelijk alternatief blijft voor verplaatsingen van en naar deze wijk. Heel wat wegen zijn eigenlijk overgedimensioneerd voor hun huidige verkeersfunctie (bv. de Koninklijke Baan en

de Duinkerksesweg). De Koninklijke Baan was ooit de belangrijkste bovenlokale verbindingsweg, maar mocht deze verkeersfunctie afstaan aan de E40.

Het wegbeeld werd echter amper aangepast. Het is wenselijk om de inrichting van de Zeedijk (N34) te downgraden, en zelfs te onderzoeken of het mogelijk is de baan te knippen, waardoor de verbinding tussen het strand en de duinengordel hersteld kan worden.

f. Inrichten van een autoluw plateau

Ook binnen het lokale weefsel zijn de straten royaal ingericht in functie van de auto. Indien we de wijk aantrekkelijker en groener willen inrichten, dan mag het snijden in de ruimte gereserveerd voor de auto geen taboe zijn. Zo kan onderzocht worden of er in het raster tussen de Westlaan en de Luchthavenlaan meer hiërarchie kan aangebracht worden. Zo kan de mogelijkheid ontstaan om de zone op de Zeedijk in te richten als een autoluw plateau.

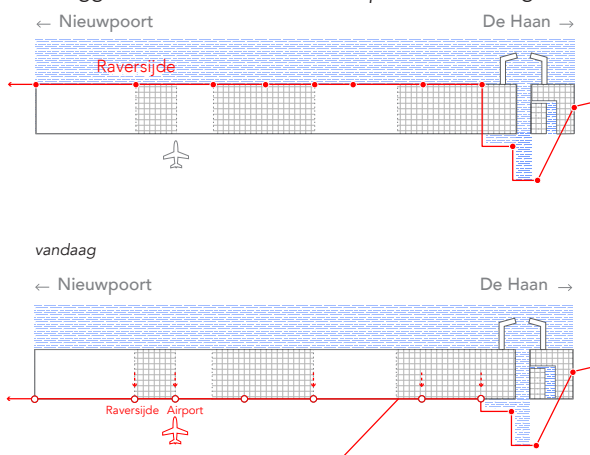
g. Middenlaan als groene looper tussen luchthaven en strand

De Middenlaan kan ingericht worden als een groene looper, die het wijkje rond de Schoolstraat op een aangename wijze verbindt met het strand.

h. Bijkomende fietsroutes

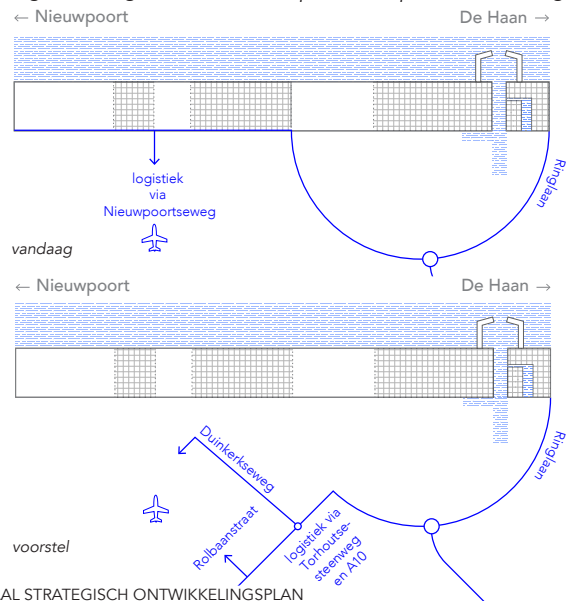
In het mobiliteitsnetwerk dient ook extra ruimte gemaakt te worden voor fietsers. Zowel de functionele als de recreatieve routes dienen hierbij te worden bekeken. De Duinenstraat is inmiddels een druk bereden route, misschien is de tijd rijp voor een bijkomende fietsroute, bijvoorbeeld langs de Transvaalstraat. Het spreekt voor zich dat ook een goede verbinding naar de multimodale hub op de luchthaven een must is.

verleggen van kusttram naar Nieuwpoortsesteenweg



voorstel

logistiek langs Rolbaanstraat i.p.v. Nieuwpoortsesteenweg



voorstel

- (a) luchthaven als multimodale hub op schaal van de stad
- (b) randparking voor bezoekers van evenementen en badgasten
- (c) schrappen van parkeerplaatsen i.f.v. leefbaarheid
- (d) verleggen van kusttram naar de Nieuwpoortsesteenweg
- (e) herstellen van de verbinding tussen strand en duinengordel, downgraden of knippen N34
- (f) inrichten van een autoluw plateau
- (g) Middenlaan als groene loper tussen luchthaven en strand
- (h) bijkomende fietsroutes



3. DE LUCHTHAVEN ALS KATALYSATOR VOOR RECONVERSIE LOKALE WEEFSEL

Luchthavens zijn potentieel krachtige economische zwaartepunten, maar de dynamiek ervan wordt bepaald door de “global economy”. Het commercieel beheer van de luchthaven van Oostende is op dit moment in handen van de Franse groep Egis, die ondermeer ook de luchthaven van Deurne in handen heeft, het beheer van de infrastructuur is in handen van de Vlaamse overheid. De laatste jaren werd er al heel wat in de luchthaven geïnvesteerd, zowel in het passagiers- als in het cargogedeelte. Er duiken ook regelmatig plannen op voor nieuwe projecten, zoals een droneport, een hotel of infrastructuur voor opleiding, een verplaatsing en uitbreiding van de cargo... Het is van belang dat de stad Oostende zich als belangrijke stakeholder een visie vormt over de ontwikkeling van de luchthavensite. Vanuit die insteek wil het Stadsatelier de nadruk leggen op de volgende prioriteiten:

a. De luchthaven ontsluiten met de (kust)tram
De luchthaven van Oostende mocht in 2018 zo’n 420.000 passagiers ontvangen. Vanuit het oogpunt van duurzame mobiliteit is het een must om zoveel mogelijk reizigers met het openbaar vervoer naar de luchthaven te brengen. Vandaag gebeurt dit reeds via een buslijn, met verbinding naar het station van Oostende. Het verleggen van de kusttram naar de Nieuwpoortsesteenweg is niet alleen voor de luchthaven voordelig, het zorgt er ook voor dat de tram een aantrekkelijk alternatief wordt voor méér Oostendenaars. Het reduceren of knippen van de infrastructuurbundel op de dijk heeft dan weer als voordeel dat de natuurlijke relatie tussen het strand en de duinen hersteld kan worden.

b. Nieuwe parkeercapaciteit aansluiten op de Duinkerkseseweg
In de huidige situatie is de volledige parkeercapaciteit van de luchthaven aangesloten op de Nieuwpoortsesteenweg en het knooppunt met de N341 – Duinkerkseseweg. Hierdoor werd een situatie gecreëerd waarbij het logisch lijkt om de Nieuwpoortsesteenweg te gebruiken als toegansroute. De N341 Duinkerkseseweg is echter beter uitgerust om verkeer van en naar het bovenlokale wegennet (richting E40) te leiden, waardoor de Nieuwpoortsesteenweg als lokale verbinding geen bovenlokale verkeersdruk moet

opnemen. Hierdoor kan ook het knooppunt Nieuwpoortsesteenweg – Duinkerkseseweg op een compactere manier worden ingericht, wat ongetwijfeld ten goede komt van de oversteekbaarheid voor fietsers en eenvoudiger is voor lokaal verkeer.

c. Logistieke activiteiten aan de Rolbaanstraat
Wat betreft de organisatie van de ontsluiting voor vrachtverkeer naar de luchthaven is het wenselijk om verder te gaan op de ingeslagen weg, en logistieke ontwikkelingen te concentreren rond de Rolbaanstraat, waarbij de Torhoutsesteenweg functioneert als aan- en afvoerroute voor de cargo. Er kan ook overwogen worden om op de luchthaven een stedelijk distributiecentrum in te richten, waarbij zelfs gebruik gemaakt kan worden van cargotrams voor het transport van leveringen over de hele kustregio.

d. Levendig programma op de luchthavensite tussen Schoolstraat en Luchthavenstraat
De luchthavensite kan in de toekomst ook een geschikte plaats zijn voor levendig programma, zoals hotel, opleiding of kantoor. Dit type programma kan een positief effect hebben op leefomgeving, omdat in het kielzog van dit programma ook bijkomende voorzieningen (horeca, winkels...) verwacht kunnen worden die een meerwaarde zijn voor het residentiële deel van Raversijde. Daarom is het van belang om levendig programma in te passen nabij de woonkern, tussen de Schoolstraat en de Luchthavenstraat. Hiermee kan ook een concrete dynamiek gecreëerd worden om het oudste deeltje van de wijk, de zone Schoolstraat – Zakstraat op te waarderen.

e. De open ruimte voor de terminal ontharden en vergroenen
Aan de voorkant van de luchthavengebouwen ligt vandaag een grote open ruimte, met ondermeer een openluchtparking, een tankstation en de sculptuur van Oostendenaar Jacky de Maeyer. Omdat deze zone onderdeel vormt van het Groen Lint is het wenselijk om ze te vrijwaren van toekomstige bebouwing. De ruimte zou wel groener en aantrekkelijker kunnen worden, met een inrichting die de ecosysteemfunctie van het landschap versterkt (bv. ruimte voor buffering en zuivering van hemelwater, bestuiving van gewassen, ruimte voor recreatie...).

3. De luchthaven als katalysator voor de reconversie van het lokale weefsel

- (a) de luchthaven ontsluiten met de (kust)tram
- (b) nieuwe parkeercapaciteit aansluiten op de Duinkerkesweg
- (c) logistieke activiteiten aan de Rolbaanstraat
- (d) levendig programma op de luchthavensite tussen Schoolstraat en Luchthavenstraat
- (e) de open ruimte voor de terminal ontharden en vergroenen



4. EEN STRATEGIE VAN GRONDGEBONDEN VERDICHTING

Raversijde is gegroeid als een residentiële woonkern met eengezinswoningen met tuin. De appartementen en tweede verblijven waren tot voor kort geconcentreerd in de zone op de dijk. Vandaag wordt vastgesteld dat ook in de zone tussen de Duinenstraat en de Nieuwpoortsesteenweg het aantal aanvragen voor het omzetten van gezinswoningen naar appartementen toeneemt. Het Stadsatelier is van mening dat het vernieuwen van het woonweefsel een positief verhaal is, maar dat het verdichten door middel van gestapelde, niet grondgebonden woonvormen niet wenselijk is. Er wordt voorgesteld om bij het vernieuwen van het woonweefsel volgende principes in acht te nemen:

a. Vergroenen bouwblokken in de eerste lijn

In de bouwblokken tussen de zeedijk en de Duinenstraat varieert de bouwhoogte tussen de 5 en de 7 bouwlagen, enkele historische panden van 3 bouwlagen vormen de uitzondering. In deze zone is het niet wenselijk om de dichtheid of de bouwhoogte verder op te drijven. De bouwblokken hebben immers een compacte footprint (50 x 80 m). Bij de vernieuwing van deze bouwblokken is het noodzakelijk om te investeren in klimaatadaptieve maatregelen, de verharding is er immers 100%. Het inrichten van groendaken, het bufferen van hemelwater en het beperken van de hittestress zijn er belangrijke aandachtspunten.

b. Verdichten met grondgebonden woonvormen

In de toekomst gaan we kleiner en compacter wonen. Het ligt dan ook voor de hand dat de (te) grote woonhuizen uit de 20e eeuw vervangen zullen worden door compactere wooneenheden. In Raversijde is het echter wenselijk om de dichtheid niet te zeer op te drijven. Het aantal voorzieningen en het openbaar vervoer is er immers beperkt ontwikkeld, te veel verdichting zou leiden tot een toevloed aan personenwagens, waardoor de kwaliteit van de leefomgeving onder druk komt te staan. Een eengezinswoning vervangen door enkele kleinere wooneenheden moet kunnen, mits alle woningen ontsloten worden vanaf het maaiveld en er geen extra verharding wordt aangelegd. Binnen deze typologie ontstaan ook kansen voor collectieve woonvormen, zoals zorgwonen, co-wonen (delen van tuin, wasplaats, auto), woongroepen...

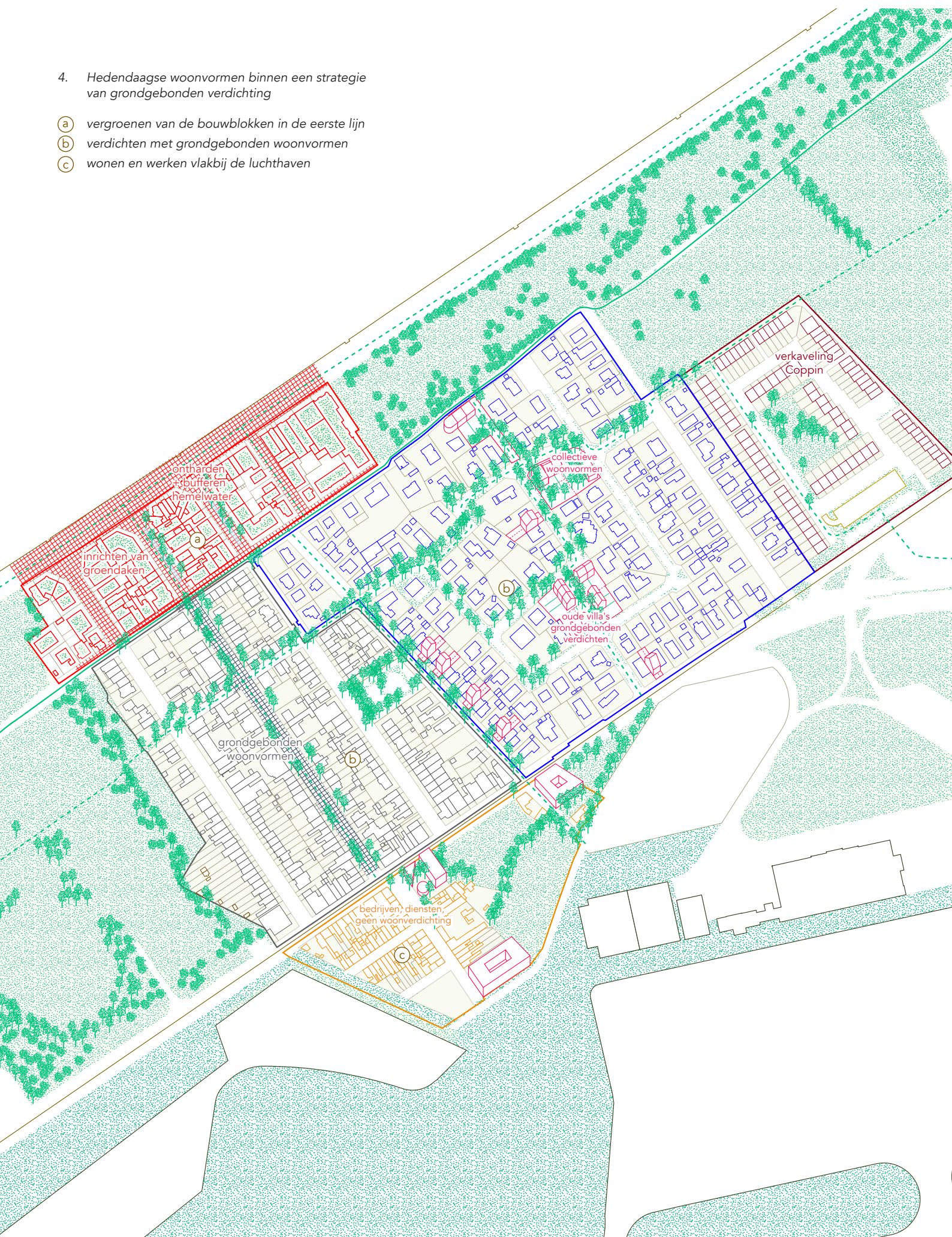
c. Wonen en werken vlakbij de luchthaven

In dit historisch gegroeide deel van Raversijde is een dynamiek die zorgt voor de vernieuwing van het weefsel zeker welkom. Met de luchthaven in de achtertuin is inzetten op woonverdichting hier niet verdedigbaar. Bedrijven uit de dienstensector, horeca, opleidingen of kantoorprogramma zou echter wel kunnen functioneren als een schakel tussen het lokale woonweefsel en de "global economy" van de luchthaven.



4. Hedendaagse woonvormen binnen een strategie van grondgebonden verdichting

- (a) vergroenen van de bouwblokken in de eerste lijn
- (b) verdichten met grondgebonden woonvormen
- (c) wonen en werken vlakbij de luchthaven



C. OVERZICHTSKAART

1. Open ruimte verknoopen vanuit ecologisch en recreatief perspectief

- (a) duin- en strandzone met elkaar verbinden
- (b) de open ruimte op en rond de luchthaven bewaren en de biodiversiteit verhogen
- (c) de bebouwde ruimte ontharden en ambitieus zijn in het vergroenen van de publieke ruimte

2. Mobiliteit: het openbaar vervoer optimaliseren en het fietsnetwerk uitbreiden, de auto minder prominent in het straatbeeld

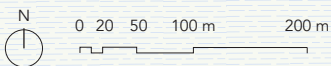
- (a) luchthaven als multimodale hub op schaal van de stad
- (b) randparking voor bezoekers van evenementen en badgasten
- (c) schrappen van parkeerplaatsen i.f.v. leefbaarheid
- (d) verleggen van kusttram naar de Nieuwpoortsesteenweg
- (e) herstellen van de verbinding tussen strand en duinengordel, downgraden of knippen N34
- (f) inrichten van een autoluw plateau
- (g) de Middenlaan als groene loper tussen luchthaven en strand
- (h) bijkomende fietsroutes

3. De luchthaven als katalysator voor de reconversie van het lokale weefsel

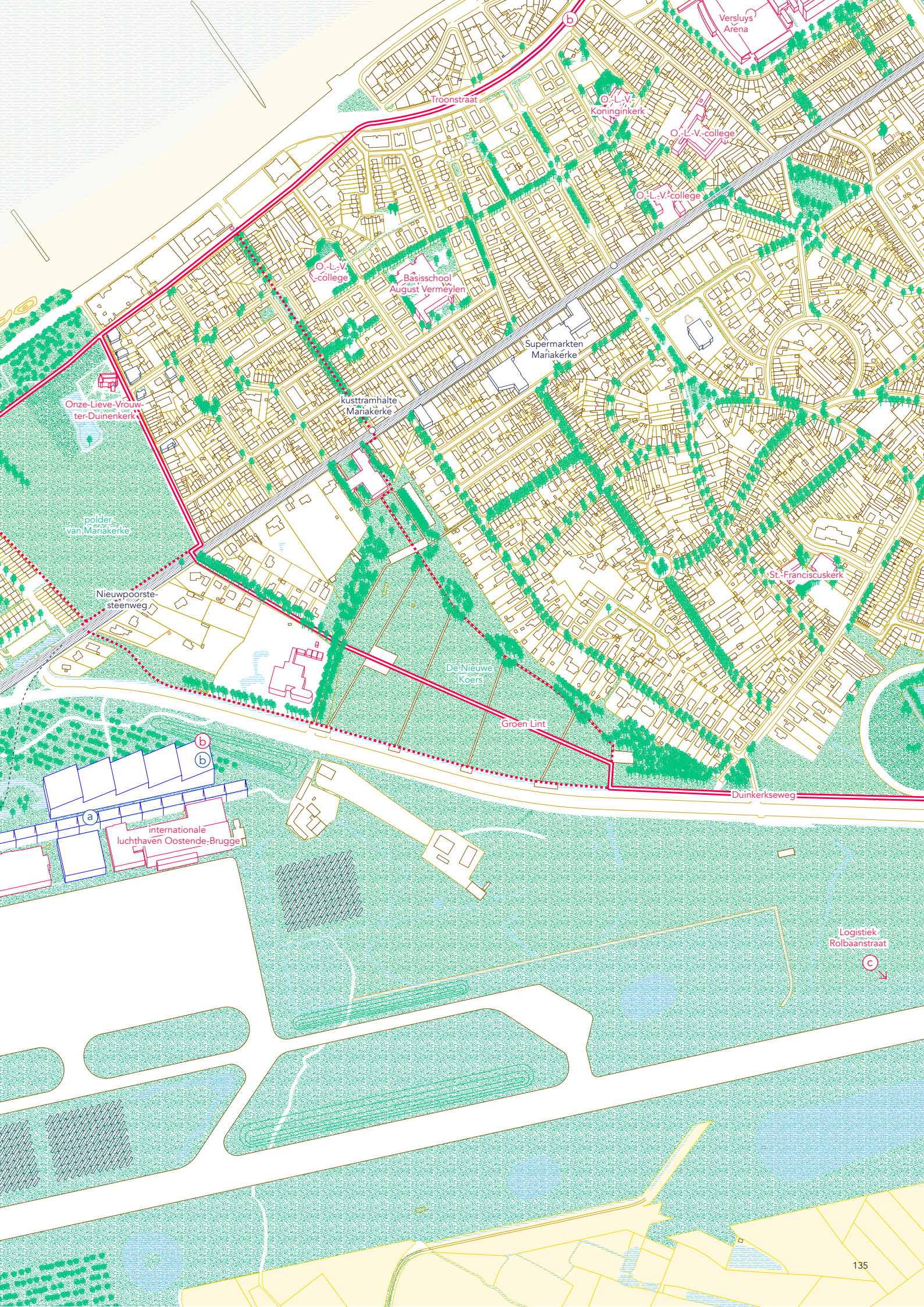
- (a) de luchthaven ontsluiten met de (kust)tram
- (b) nieuwe parkeercapaciteit aansluiten op de Duinkerkesweg
- (c) logistieke activiteiten aan de Rolbaanstraat
- (d) levendig programma op de luchthavensite tussen Schoolstraat en Luchthavenstraat
- (e) de open ruimte voor de terminal ontharden en vergroenen

4. Hedendaagse woonvormen binnen een strategie van grondgebonden verdichting

- (a) vergroenen van de bouwblokken in de eerste lijn
- (b) verdichten met grondgebonden woonvormen
- (c) wonen en werken vlakbij de luchthaven



RAVERTRAJECT



D. REFERENTIES

WONDELGEM ALS CASESTUDY VOOR
VERDICT WONEN IN EEN VERKAVELING
MET VRIJSTAANDE WONINGEN



Voorbij de verkavelingsdroom

Team Vlaams Bouwmeester, studie door
Bovenbouw, Labo S (UGent) en Orientes

Energievretende verkavelingen vol babyboombungalows bezetten het Wandelgemse landschap. Dit verstedelijkte landschap is verzadigd, want alles is verkaveld, maar de dichtheid is met tien woningen per hectare laag vanwege de grote hoeveelheid niet kwaliteitsvolle restruimte. Bovenbouw Architectuur, Labo S en Orientes voerden een ontwerpend onderzoek, dat aan de hand van een systematiek van afstandsregels en compacte collectieve woonvormen illustreert hoe de dichtheid van het gebied kan worden vermenigvuldigd. Een fiscale structuur zorgt voor een evenwicht tussen verdichting en omgevingskwaliteit. Voor het woonweefsel met vrijstaande woningen in Raversijde kan een analoge oefening gemaakt worden. Het SAO

- ① open ruimte verknopen vanuit ecologisch en recreatief perspectief
- ② mobiliteit: de auto minder prominent in het straatbeeld
- ③ de luchthaven als katalysator voor de reconversie van het lokale weefsel
- ④ hedendaagse woonvormen binnen een strategie van grondgebonden verdichting

adviseert daarbij grondgebonden
verdichting, geen gestapelde types.

beeld 1:
Huidige situatie: 10 woningen/ha., nl. 100
vrijstaande woningen.
Het geselecteerde gebied is bijna volledig
bebouwd. Een aantal villa's nemen 2 of 3
percelen in beslag en rechtsonder ligt een
groter stuk bouwgrond nog braak.

beeld 2:
Finale transitiestap: 25 woningen/ha., nl. 85
vrijstaande woningen, 100 appartementen en
65 rijwoningen.
De collectieve tuinen, de luwere inrichting van
de straat en de nieuwe publieke en groene
ruimtes vormen een aantrekkelijke parkachtige
woonomgeving aan een dichtheid die dubbel
zo groot is dan de initiële toestand.
De dichtheid van 25 woningen per hectare
kan in de daaropvolgende jaren verder
groeien tot meer dan 50 woningen per
hectare.

bron: www.vlaamsbouwmeester.be

① ④

SCHERMPANTENSTRAAT ALS VOORBEELD
VOOR EEN GROEN WIJKLINT



masterplan Mariakerke door stad Oostende
AGSO, beelden Google Maps

De Mariakerkse woonbuurt tussen de
Nieuwpoortsesteenweg en de kust werd
(net zoals de woonstraten in Raversijde)
steeds meer ervaren als een grijze en
verharde woonomgeving. De snelheid
van het gemotoriseerd verkeer en de
onveilig aanvoelende schoolomgevingen
waren een signaal voor het bestuur om,
naar analogie met andere stadswijken,
grondig na te denken over de toekomst
van de buurt.

De circulatie binnen de wijk en de aan-
takking op de Nieuwpoortsesteenweg
(N318) en de Kustbaan (N34) zijn in detail
onderzocht.

Het aantal dwarsverbindingen is
beperkt door het gericht invoeren van
eenrichtingsverkeer. Daardoor wordt
sluipverkeer vermeden, de structuur
wordt helder en er komt meer ruimte vrij
voor verblijfskwaliteit. Het invoeren van
een circulatieplan voor de buurt is een
onderdeel van de integrale aanpak van
de publieke ruimte.

bron: www.dbpubliekeruimte.info

①

MODEL VOOR OPTIMAAL BEWONEN VAN
EEN BESTAANDE VILLA



De Eekhoorn Leefdaal door Jan Philipsen
i.s.m. Spacelab

Het project "Samenwonen onder 1
dak" gaat op zoek naar een manier om
een grote villa optimaler te benutten en
beschikbaar te houden voor de
plaatselijke bevolking en alternatieve
woonvormen te ontwikkelen in harmonie
met de bestaande wijk.

De wijk bestaat (net zoals een deel van
het woonweefsel in Raversijde) uit villa's,
gebouwd in de jaren 70, die steeds
vaker onderbewoond zijn of langdurig

leegstaan. Hierbij is aandacht voor het zinvol gebruiken van vrijgekomen ruimten na gewijzigde gezinssituaties.

bron: www.vlaamsbrabant.be

④

DUURZAME STEDELIJKE LOGISTIEK ALS KANS VOOR DE KUSTTRAM TUSSEN LUCHTHAVEN EN STAD



Tramfret: goederentram in Saint-etienne (FR), door Efficacy i.s.m. Casino, STAS, overheid

Tram-Fret vervoert goederen van het ene punt naar het andere met een gerecycleerde tramlijn die gebruik maakt van het bestaande sporennetwerk. Deze tramstellen rijden tussen de treinen die bestemd zijn voor reizigers. De initiatiefnemers van het project spelen in op de recycling van voertuigen, optimalisatie van infrastructuur en integratie van logistiek vervoer in de stad.

Het onderzoeks- en ontwikkelingsinstituut Efficacy smeedde de samenwerking voor de testcase voor TramFret in Saint-Etienne tussen

- ① open ruimte verknopen vanuit ecologisch en recreatief perspectief
- ② mobiliteit: de auto minder prominent in het straatbeeld
- ③ de luchthaven als katalysator voor de reconversie van het lokale weefsel
- ④ hedendaagse woonvormen binnen een strategie van grondgebonden verdichting

Casino, de lokale overheid en de trammaatschappij Société de Transports de l'Agglomération Stéphanoise (STAS).

bron: www.tramfret.com

②③

ENERGIELANDSCHAPSPARK ROND LUCHTHAVEN



Energielandschap luchthaven Groningen (NL) Provincie Drenthe, Gemeente Tynaarlo, Groningen Airport Eelde, CKB Drenthe

Het vliegveld Groningen Airport Eelde wordt de kern van een nieuw landgoed, aansluitend op de reeks bestaande buitens ten oosten van Eelde-Paterswolde.

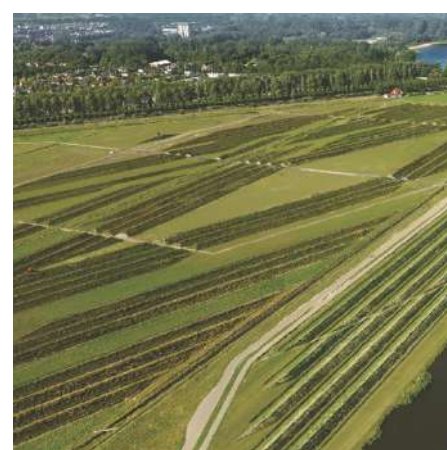
De ontwikkeling van het zonneveld wordt aangegrepen als mogelijkheid om ook het landschappelijk, ecologisch en recreatief potentieel en het agrarische gebruik van het gebied rond de luchthaven te benutten. Er ontstaat een iconisch landschapspark met betekenis op regionale schaal met als thema luchtvaart en energie. De basis van het landschapspark is het zichtbaar maken

en opwaarderen van de bestaande kwaliteiten en daarmee ruimte bieden aan nieuwe invullingen op het gebied van energie(teelt), educatie en recreatie. Door het opwekken en gebruiken van zonne-energie maakt het vliegveld zijn ambities op het gebied van duurzaamheid zichtbaar en waar. De zonnepanelen worden op een optimale en ruimtelijk kwalitatief zo hoogwaardig mogelijke manier geplaatst. Hiermee wordt zowel een zo groot mogelijke opbrengst gerealiseerd als een voorbeeld gegeven van goede ruimtelijke inpassing van een grootschalig zonne-energie complex.

bron: www.laoslandschap.nl
(beelden laos landschap)

①③

GELUIDSBERMEN: LANDSCAPPELIJKE WIJZE OM GELUIDSOVERLAST BEPERKEN



Silent fields luchthaven Buitenschot Schiphol (NL) Paul De Cort, H+N+S Landschaps-architecten, TNO, Witteveen + Bos

Na de ingebruikname van de Polderbaan te Schiphol bleek dat omwonenden geluidshinder ondervinden bij het opstijgen van vliegtuigen. Ze merkten op dat het geluid na het omploegen van de landbouwgronden minder was. Dit vormde het startpunt van het onderzoek naar een geluidreducerend landschap. Uit metingen is gebleken dat het grondgeluid wordt verstrooid door schuine vlakken. Het parklandschap draagt bij aan een reductie van de geluidsoverlast.

bron: www.hnsland.nl

①③

E. PROJECTEN

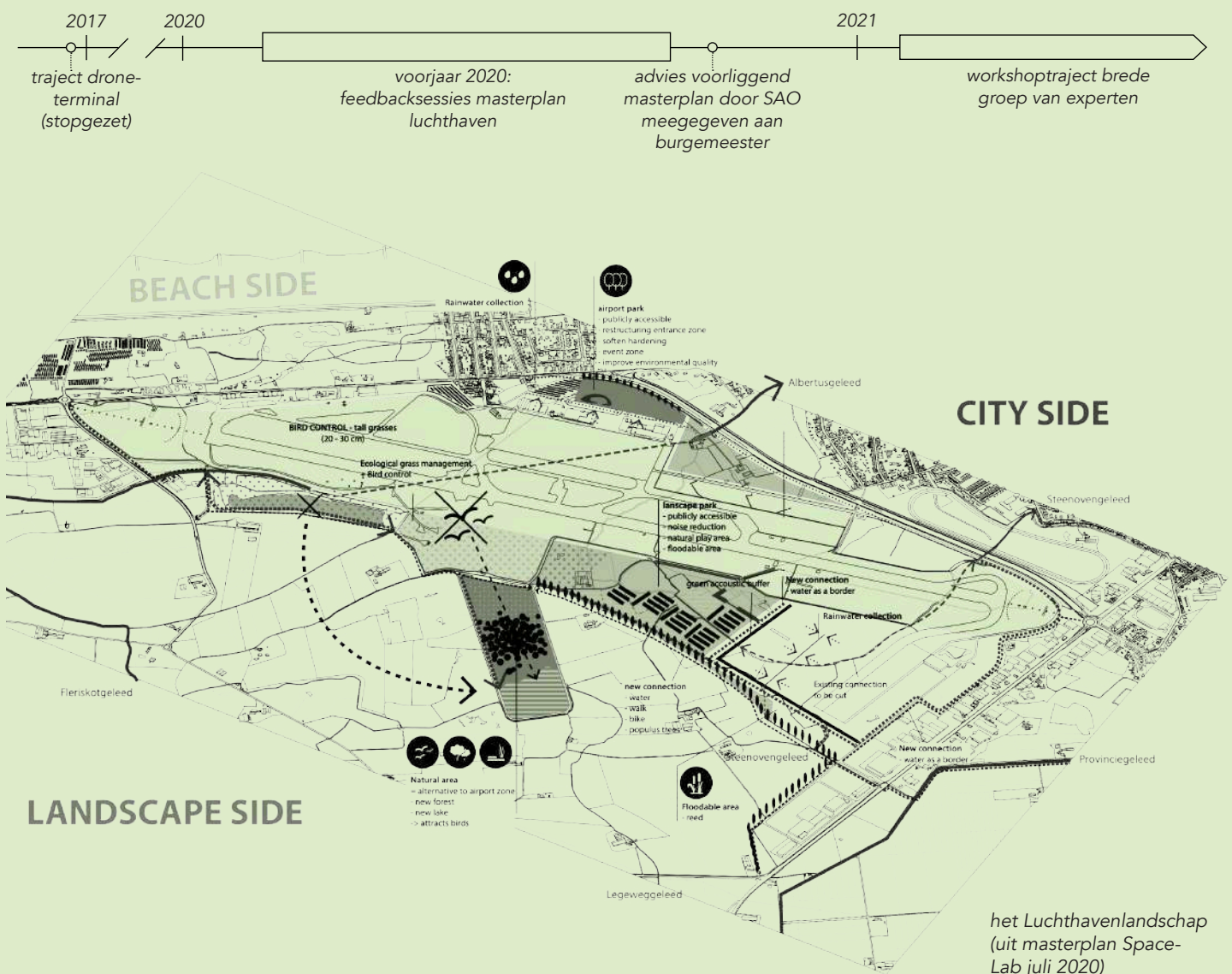
1. MASTERPLAN LUCHTHAVEN

Het momentum van de geplande uitbreiding van de cargoterminal vormt de aanleiding om het totale ruimtelijke potentieel van de luchthavensite en de mogelijke relatie met de stad Oostende te verkennen en een masterplan voor de gehele site op te maken. Stedenbouwkundig onderzoeks- en ontwerpbureau Space-Lab werkt in opdracht van Vossemeren een masterplan uit waarbij de cargoterminal uitgebreid en verplaatst wordt, de passagiersterminal hertekend wordt en de militaire luchthaven een plaats krijgt.

In een aantal gezamenlijke werksessies koppelt het Stadsatelier de opmaak van het masterplan voor de luchthavensite aan de aanwezige kennis van de stadsdiensten uit diverse domeinen (landschap, mobiliteit...) en aan de opgedane kennis uit verschillende onderzoekstrajecten (het Ravertraject, het Kustlint, het Groen Lint, het in opmaak zijnde RUP Raversijde).

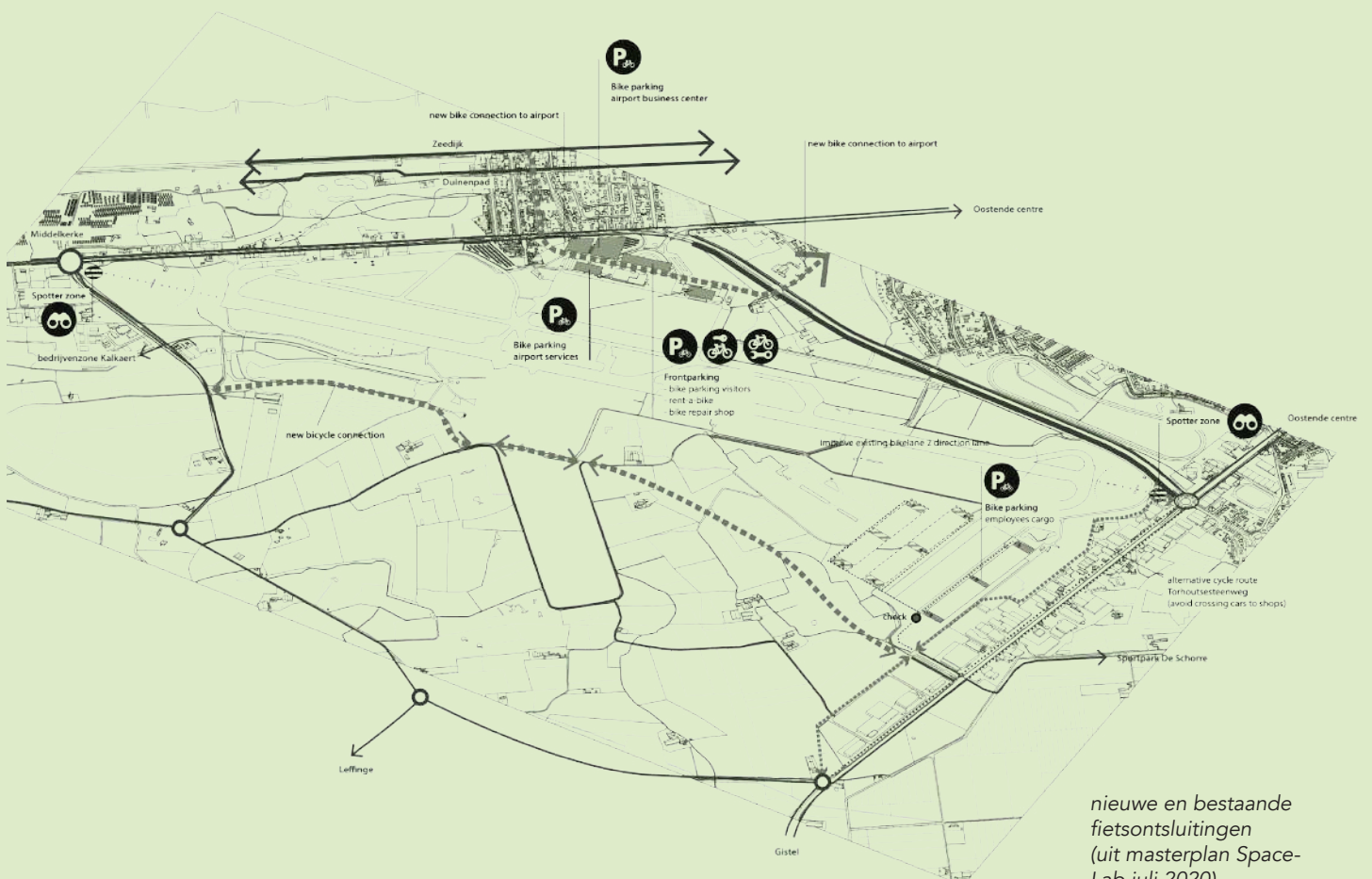
Het voorliggende masterplan biedt kansen op het vlak van tewerkstelling voor kortgeschoolden, internationale zichtbaarheid van de stad, verhogen van de omgevingskwaliteit, verlagen van de mobiliteitsdruk door vrachtverkeer en het kan een hefboom zijn voor het installeren van een meer performant openbaar vervoer voor de ontsluiting van de passagiersterminal (tramverbinding). Het masterplan roept tegelijkertijd ook een aantal vragen op naar de kansen voor lokale economie en ruimtegebruik. Het SAO zal in samenspraak met ontwerper, ontwikkelaar en stadsdiensten een workshoptraject uitzetten waarbij de ruimtelijke, klimatologische en socio-economische kosten en baten van deze ontwikkeling kunnen worden afgewogen door een bredere groep van experts.

Partners: Space-Lab + Vossemeren/Versluys Groep + SAO





masterplan Space-Lab
juli 2020



nieuwe en bestaande
fietsontsluitingen
(uit masterplan Space-
Lab juli 2020)