

COMPLEXE STADSPROJECTEN

draaiboek

Naam website KCVS

INRICHTINGSPLAN

Oorspronkelijke naam document

Inrichtingsplan Stationsproject Oostende

Project

Stationsomgeving Oostende



INRICHTINGSPLAN STATIONSPROJECT OOSTENDE

03/03/2009

Opdrachtgevers:

Ontwerpers:



STATIONSPROJECT OOSTENDE

Het stationsproject Oostende vertelt het verhaal van een grootschalig infrastructuurproject Oostende. Oostende, reeds jarenlang bezig met haar eigen stadsvernieuwing en strategische stadsprojecten, toont vandaag naast de eerdere realisaties van acupunctuurprojecten de ambitie om ook grootschalige strategische infrastructuurprojecten te initiëren en uit te voeren. Het infrastructuurproject dat vandaag voorligt is het Stationsproject Oostende, een uniek intermodaal knooppunt in een belangrijk stadsproject. De stad heeft in dit project het heft in eigen handen genomen. Het project is ontstaan uit een intensieve samenwerking tussen de Stad Oostende NMBS-holding, Infrabel en De Lijn.

Een project georganiseerd door:



STAD OOSTENDE



NMBS HOLDING



INFRABEL



DE LIJN



AGHO



AGENTSCHAP VOOR WEGEN EN VERKEER

Uitgevoerd door:



Strategisch project stationsomgeving

architect Josep Anton Acebillo
architect Sergi Godia I Fran
Ir.-architect Philip Moyersoen



Ontwerp Masterplan
Ontwerp Stadsontwerp
Ontwerp Openbare Ruimte

Ir.-architect Philip Moyersoen
Ir.-architect Jan De Coninck
Ass. architect Bram Matthys
Ass. architect Emily Divoy
Ass. architect Mart De Doncker



EN

DFA | DIETMAR FEICHTINGER ARCHITECTES

Ontwerp stationsgebouw, luifel, tramhalte en parkeergebouw, fietsparking

Project Manager Marc De Vreese
Adj. Departementshoofd Architectuur Bart Termont
Architect-Design Manager Ann Ballaux
Architect Hubert Ghijssels
Architect Selwyn Cox
Architect Lisa Van Den Bossche
Sr Projectingenieur Andrew Watt
Projectingenieur Matthias Saerens
Ingenieur Electriciteit Filip Peeters
Ingenieur HVAC Evert Schouppe

Architect dipl. ing. Dietmar Feichtinger
Dipl. ing. Gerhard Pfeiler
Ir. Architect An Vranken
Architect Maria Van Wijk



Technisch ontwerp tramhalte, bushalte
Ontwerp stelplaats

Afdelingshoofd Assetmanagement Albin van Walle
Projectmanager Kristel Vaes
Projectmanager Jo Sleenckx
Projectmanager Jan De Craene
Projectmanager Vicky Van Daele
Afdelingshoofd Techniek Andy Herman
Technisch expert verkeerskunde Geert Van de Zande
Hoofd experten Filip Flement
Ontwerptekenaar Dirk De Keyser

Contactpersoon AGSO: Philip Moyersoen
Tel.: 059/51 71 73
Gsm.: 0473/90 28 61

Inhoudstafel

1. Inleiding	p. 6
2. Probleemstelling	p. 9
- Aaneenschakeling van grootschalige structuren	p. 10
- Stad eindigt op stationsplein	p. 11
- Station + tram + Bus + Parkeren + Fiets	p. 12
- Wijk kijkt uit op industriële gevel	p. 14
- wijk hazegras ondervindt veel geluidshinder	p. 15
- De Smet De Naeyer-bruggen	p. 16
3. Voorstel	p. 19
- Op stadsniveau	p. 20
- Op wijkniveau	p. 22
- Op stationsniveau	p. 24
4. Evolutie	p. 29
- De Smet De Naeyerbrug	p. 29
- Stationsgebouw en lobby	p. 30
5. Inkadering van het stationsproject Oostende binnen het planMER	p. 35
1) Parkeren, mobiliteit en openbaar vervoer	p.36
- A) parkeren en mobiliteit	p.36
- Uitgangsbasis: mobiliteitsplan Oostende	p. 37
- Parkeersituatie bestaande toestand	p. 38
- Parkeersituatie voorstel	p. 39
- Algemene mobiliteit en verkeer	p. 40
- Bestaande toestand, verkeersrichting	p. 40
- Voorstel, verkeersrichting	p. 41
- Voorstel, verkeersstroom	p. 42
- B) Multimodaal openbaarvervoersstation	p. 44
- C) Parking en ontsluiting nieuw kantoor gebouw (naast parkeergebouw)	p. 44
- D) Multifunctioneel wooncomplex voorbij de DSDN-brug	p. 44
- E) Door het herlokalisieren van de tram - en busstelplaats kan ook de keerlus weggehaald worden uit de wijkstraten:	p. 44
2) Volumes, bouwlagen, interrelatie met bestaande omgeving	p. 46
- A) Parkeergebouw en tramhaltegebouw	p. 46
- B) Kantoorgebouw	p. 46
- C) Multifunctioneel woonproject voorbij DSDN-brug	p. 46
- Interrelatie van de nieuwe gebouwen t.o.v. de brug en de Slachthuiskaai	p. 47
- Doorsnedes	p. 48
3) “Industriële infrastructuur voor nuts- en gemeenschapsvoorziening” maken plaats voor openbare ruimte en groen	p. 50
- Openbare ruimte: groen- en waterelementen bestaand	p. 52
- Openbare ruimte: groen- en waterelementen voorstel	p. 53
6. Plannen	p. 55
- plan niv. 0	p. 56
- plan niv. R+1	p. 57
- dakenplan	p. 58

1. Inleiding

Stationsproject Oostende

Het station en haar omgeving

Het station van Oostende heeft in haar geschiedenis verschillende gedaanteverwisselingen en verplaatsingen ondergaan. Oorspronkelijk gelegen langsheen het Mercatordok, waar zich nu de supermarkt Delhaize bevindt, werd onder het bewind van Leopold II een 2e station gebouwd, de 'Gare Maritime', die in grote lijnen de positie van het bestaande station bepaalt. Niet veel later werd het station langsheen het Mercatordok gesloopt en bleef enkel het huidige station over.

De Gare Maritime en het spoortraject werden langs 2 zijden geflankeerd door water. Enerzijds de haven zoals we die grosso modo vandaag kennen, anderzijds een kanaal die in het Noorden aansloot op het Mercatordok en in het zuiden onderheen de Graaf De Smet De Naeyer-brug liep.

Sinds haar ontstaan heeft het station alsook haar fysische omgeving grote veranderingen gekend.

Zo bestaat het kanaal op vandaag niet meer. Het werd volledig gedempt en maakte plaats voor de huidige tramhalte, bushalte en de stelplaats voor trams en bussen alsook de Goede Windhelling. Aan de zijde van het Maria Hendrikapark werd een sporenbundel gecreëerd alsook loodsen voor de NMBS.

Het zuidelijke gedeelte van de koepel verdween na bombardementen, waardoor enkel de voorgevel bleef bestaan. Maar het functioneren van het station veranderde in de loop van de jaren heel sterk. Enerzijds kwamen er sporen bij in de richting van de stad, verder kwam er ook een parking op het maaiveld, de bushalte voor streekbussen en de tramhalte. Dit zorgde ervoor dat het stationsgebouw minder en minder in de looplijn lag van de gebruiker. De toegang naar het stationsplein werd opengebroke, en sindsdien verliest het oude gebouw meer en meer haar functie. Met het failliet van de RMT, kwam bovendien de Cruiseterminal volledig leeg te staan, waardoor het Oud Stationsgebouw meer en meer haar ampleur verliest.

Het station staat echter op een zeer markante plaats. In het centrum, zuidgeoriënteerd, met zicht op het Mercatordok en plechtstatig tegenover het stadhuis. Dit statige gebouw verbergt voor een groot stuk het inwendig verbrokkelen.

Het oude stationsgebouw staat er vandaag wat verweesd bij, vindt moeilijk aansluiting bij de perrons, de stationsluifel is verouderd. De visuele relatie met de stad en de haven lopen mank door functies in het gebouw en de cruiseterminal achter het stationsgebouw. De site langsheen de Brandariskaai en de Slachthuisakaai staat vol met parkeerterreinen, stelplaatsen tramwasplaatsen en vormt een niet-stedelijke doorgang naar de wijk Hazegras. Op de kop van deze straat aan het stationsplein bakent het Brandarisgebouw het stationsplein af en belemmert de visuele relatie naar de GDSDN brug en het Maria Hendrikapark.

Met het creëren van een betere relatie tussen het stationsplein en het Maria Hendrikapark en het kwalitatief vorm geven aan een betere aanblik van de noordzijde van de wijk wordt de wijk Hazegras straks een belangrijk deel van de stad, het Manhattan van Oostende.

Stationsgebouw

De stad plant samen met de NMBS-holding, Infrabel en De Lijn grootse werken.

Het plein werd vroeger al heraangelegd en ontdaan van parkeren en fungeert nu als evenementenplein.

Het stationsgebouw wordt opengebroke, gerenoveerd en ontdaan van alle ballast en overvloedige elementen die later werden bijgebouwd.

Het zal nauwer aansluiten bij zowel het stationsplein als de perrons. De materialen die werden gebruikt op het stationsplein zullen ook in de stationsgebouw worden gebruikt.

Het eigenlijke stationsgebouw wordt een open hal, een deel van het stationsplein met zicht naar de haven. Evenementen en festiviteiten zoals theater aan zee en andere krijgen een volwaardig onderkomen.

Voor cruiseschepen die aankomen, ontstaat een echte poort tot de stad. Het buffet wordt verplaatst naar de verdieping zodat een grote openheid wordt gegarandeerd en de koninklijke loge wordt een knusse koffiebar.

Van het station NMBS en de haltes De Lijn naar één groot intermodaal knooppunt

Het treinstation van de NMBS wordt vandaag gekenmerkt door het stationsgebouw, de bus- en tramhalte worden gekenmerkt door het Brandarisgebouw. Beide openbare vervoersfuncties werken quasi autonoom; De bovengrondse fietsparking en de parkeerzone van de NMBS creëren bovendien een sterke barrière.

Het project voorziet dat alle openbare vervoersfuncties en bijhorende faciliteiten onder één grote luifel komen. De trein komt naast de tram en daarnaast de bus. De kop van de sporen wordt diagonaal getrokken zodat alle perrons allemaal in één lijn komen te liggen en een beter overzicht ontstaat voor de gebruiker. Bovendien ontstaat een vlotte aansluiting op de tramhalte en bushalte. In het midden van de perrons komt een passerelle die de verschillende functies verbinden.

Trein en tram behouden wel hun eigen identiteit waardoor de verstraanbaarheid voor de gebruiker groter wordt. De treinperrons komen onder een glazen luifel, de tramhalte onder het parkeergebouw en de bureaus.

Fietsen in een vide onder het maaiveld

De fietsparking kent op vandaag een geprivilegieerde ligging, maar vormt een barrière in de relatie tussen het station en het stationsplein. Daarom werd besloten om een vide te creëren onder het maaiveld, zodat de fietsparking wel open is en men als het ware ook als enige dak de luifel heeft, maar dat dit toch geen visuele barrière vormt. De toegang naar de fietsparking gebeurt via een hellend vlak en een brede trap.

Een parkeergebouw maakt plaats voor kwalitatieve open ruimte

Om de bestaande en verspreid gelegen parkeerplaatsen te bundelen en extra parkeerplaatsen te creëren werd beslist om een parkeergebouw te creëren van 700 parkeerplaatsen. Dit gebouw komt in een vloeiende lijn te liggen achter de tramhalte en de stedelijke ontwikkeling. Om de wijk te vrijwaren van de verkeerslast, wordt een nieuwe doorgang gecreëerd onder de Graaf De Smet De Naeyerbrug, zodat het verkeer vanaf de Conterdamkaai de parkeergarage binnenrijdt.

De stad eindigt niet meer aan het stationsplein: doortrekking tot aan het Maria Hendrikapark

Door het verplaatsen van de stelplaats naar het havengebied, het verleggen van de tramhalte tot tegen de treinperrons en het comprimeren van het parkeren in een parkeertoren kan het Brandarisgebouw van De Lijn afgebroken worden. Hierdoor wordt het vernieuwde Maria Hendrikapark verbonden met het stationsplein. De stad eindigt niet meer aan het stationsplein, maar aan het Maria Hendrikapark. De stelplaats zal verhuizen uit de buurt, de keerlus van de tram verdwijnt uit de wijk Hazegras,

Van industriële naar stedelijke gevel

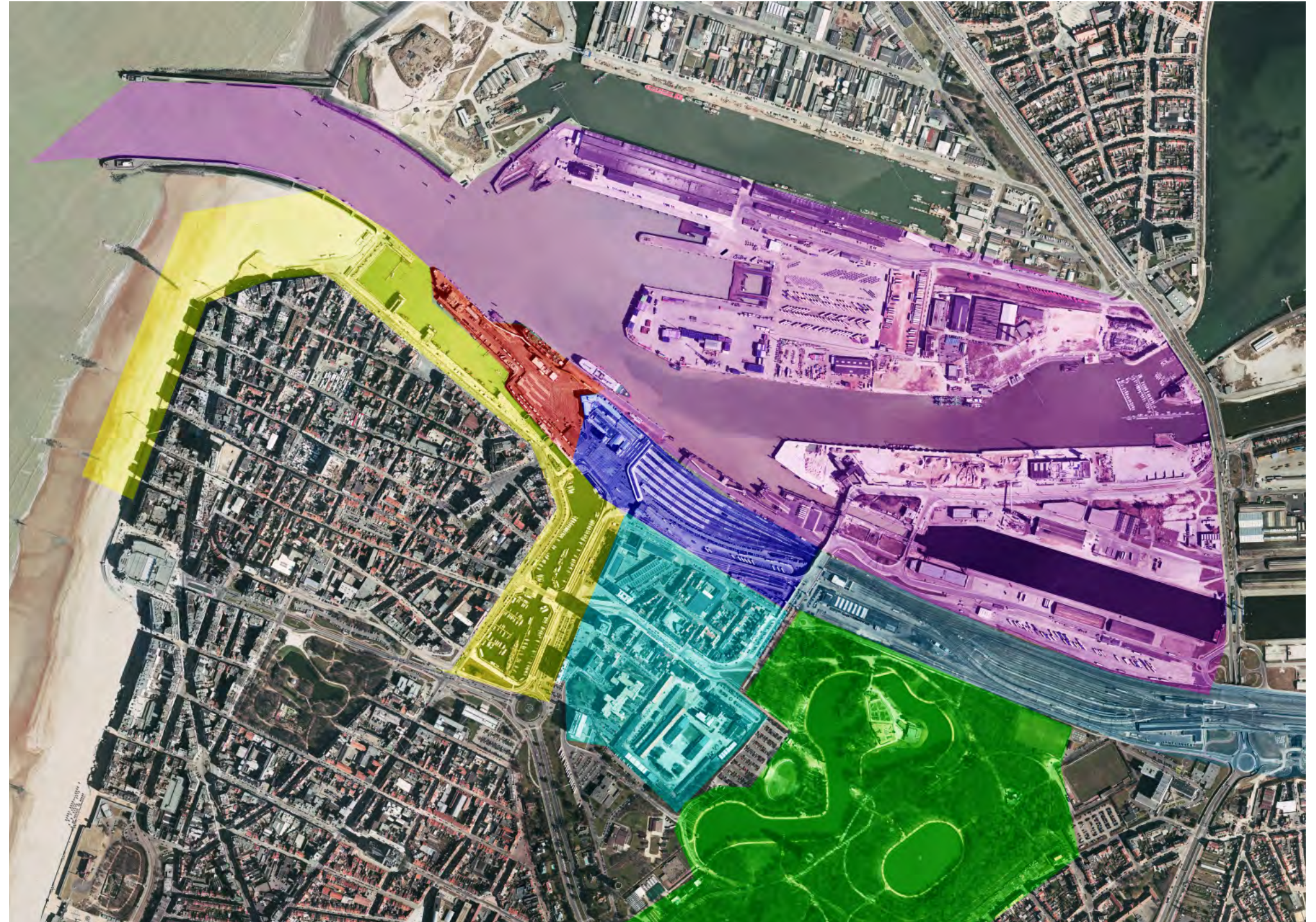
Het opentrekken van de Brandariskaai en de Slachthuiskaai is niet voldoende om een stedelijke omgeving te krijgen. Aan de kant van het station wordt daarom een stedelijke gevel ontwikkeld. Tegenaan het stationsplein de tramhalte met daarboven een verdieping parkeren en een verdieping met bureaus, daarnaast een parkeergebouw en tegenaan de brug een bureaugebouw met op de gelijkvloerse verdieping (geeft uit op de Goedewindhelling) handelsactiviteiten, eventueel een pendelcrèche etc) Achter de Smet De Naeyerbrug komt een stedelijke ontwikkeling met bureaus op het maaiveld en woongelegenheden met zicht op het park.

De openbare ruimte die gecreëerd wordt van aan het stationsplein tot in het park, zal bestaan uit een tapijt van groene grasvlakken en waterpartijen. De grote waterpartij concentreert zich rond en onder de GDSDN brug, waarmee de functie van kanaalbrug opnieuw tot zijn recht komt. De GDSDN brug zelf wordt volledig gerenoveerd en het parkeren op de brug maakt plaats voor een groen tapijt. De relatie tussen de lager gelegen groen- en waterpartijen wordt gemaakt door zittrappen. De Goedewindhelling wordt helemaal opengetrokken en wordt toegankelijk voor het publiek. De fietsers die van de Oosteroever en de Vuurtorenwijk komen, fietsen mee met de tram de helling af naar het station en het centrum.

2. Probleemstelling

Aaneenschakeling van grootschalige structuren.

Albert I promenade, haven, Churchillkaai,
station, Maria Hendrika park, wijk Hazegras



Stad eindigt op stationsplein

Brandarisgebouw = barrière,
fietsenstalling schermt het zicht af tussen
sporen en stad



Station + Tram + Bus + Parkeren + Fiets

Cluster "stationsgebouw" = aaneenschakeling
van verschillende stijlen en architecturen.

De functies zijn niet op elkaar afgestemd.



-  Stationsfuncties
-  Zone passagiers
-  Zone cruise terminal
-  Sporenbundel
-  Overdekte lobby

- 1. Loketten
- 2. Bagage depot
- 3. Centrale hal
- 4. Buffet
- 5. Travel Center
- 6. Stationschef
- 7. Overdekte zone
- 8. Concessies
- 9. Fietsparking
- 10. Lijngebouw
- 11. Bushalte
- 12. Tramhalte



schaal: 1/1000

Wijk Hazegras kijkt uit op industriële gevel.

Stelplaats voor trams & bussen



Wijk Hazegras ondervindt veel geluidshinder

Om wille van keurlus voor tram.



De Smet De Naeyerbruggen



a. omgeven door industriële activiteiten



De Smet De Naeyerbruggen

b. functie als brug grotendeels verloren



c. door functie verandering in de tijd is de brug te laag en vormt een fysische en visuele barrière



3. Voorstel

Op stadsniveau



PERSPECTIEF



Er wordt een nieuw gevelfront gecreëerd voor de Slachthuiskaai en de Brandariskaai. Door het weghalen van de stelplaats en het Lijn-gebouw ontstaat nieuwe openbare ruimte.

PROMENADE



Het opentrekken van de Slachthuiskaai en de Brandariskaai opent een wandelboulevard die loopt van het Kursaal over de Albert I promenade, langs het station tot in het park.

OPENBARE RUIMTE



Het Maria Hendrikapark komt dichtbij de stad en via een grote stedelijke tuin wordt ze gerelateerd aan het stationsplein en het Sint Petrus- en Paulusplein.
Er ontstaat een aaneenschakeling van pleinen en tuinen, waar de de Smet de Naeyerbrug opnieuw een belangrijke rol speelt, niet als parking, maar als groentribune naar de stad en het park.

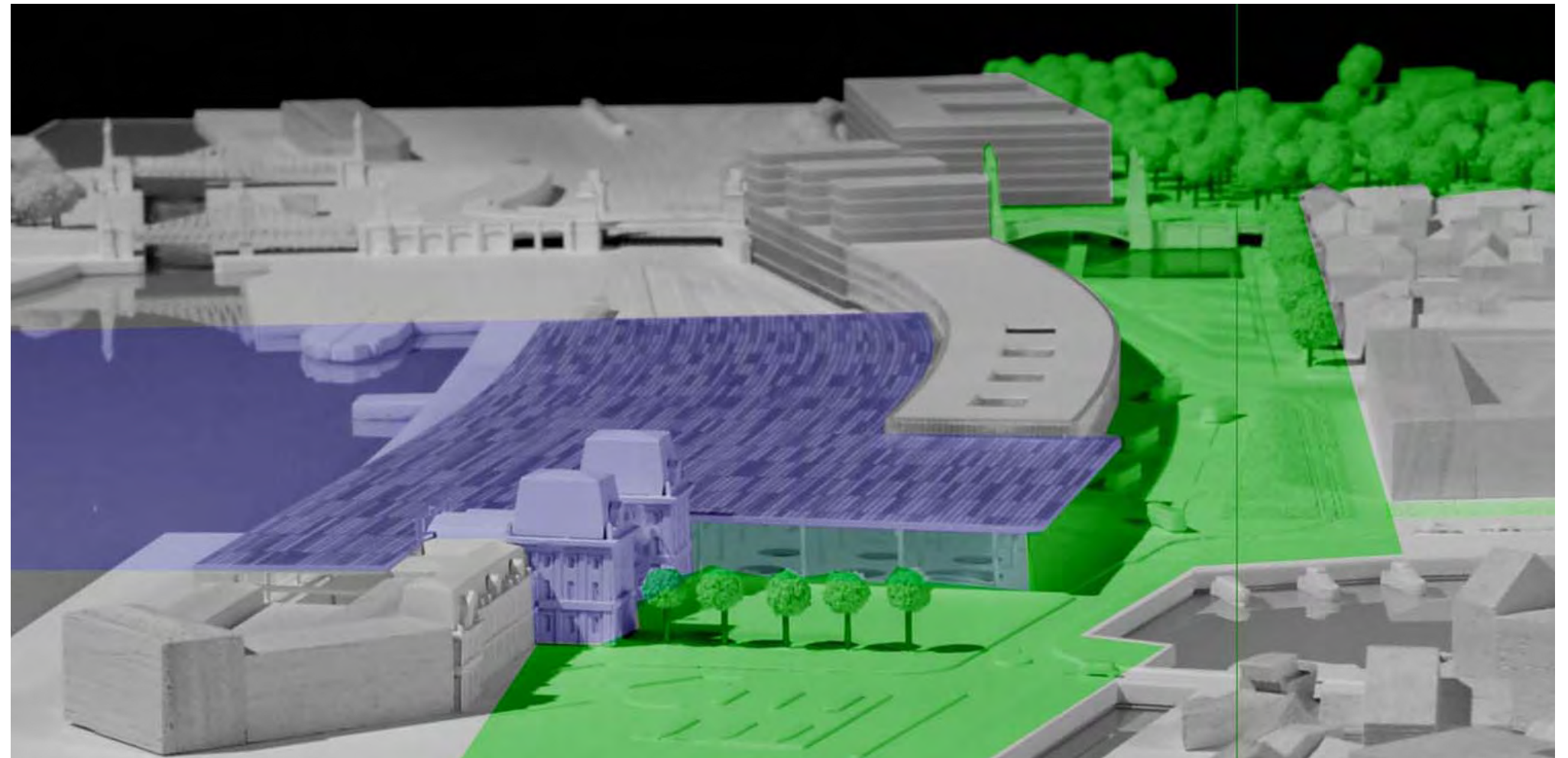
Op wijkniveau

Station opgespannen tussen
oud stationsgebouw en de 'De Smet De Naeyer-brug'

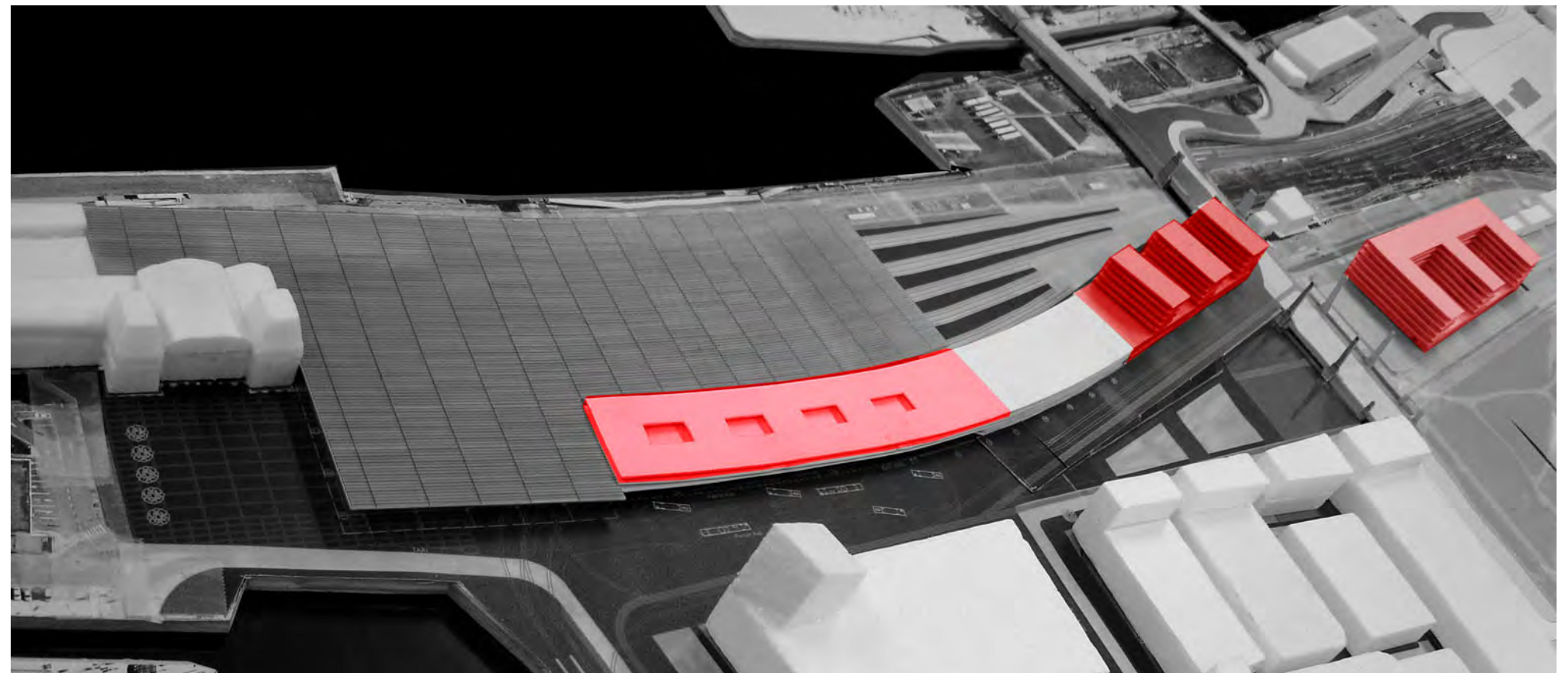


Op wijkniveau

40 000m² extra openbare ruimte verbindt Stationsplein met het Maria Hendrika park en integreert de brug als een grote tribune

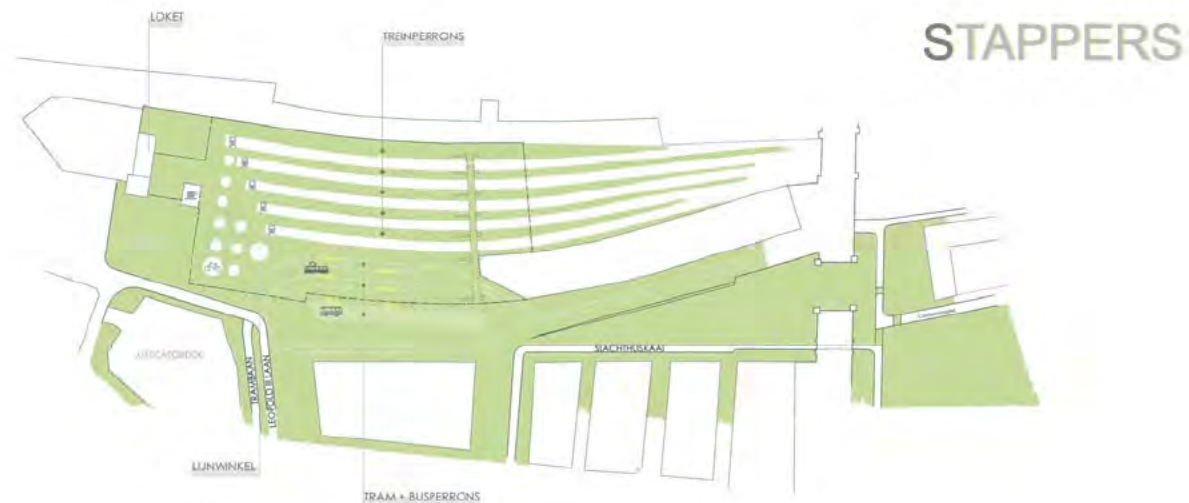


Nieuw gevelfront als afwerking voor de stationssite

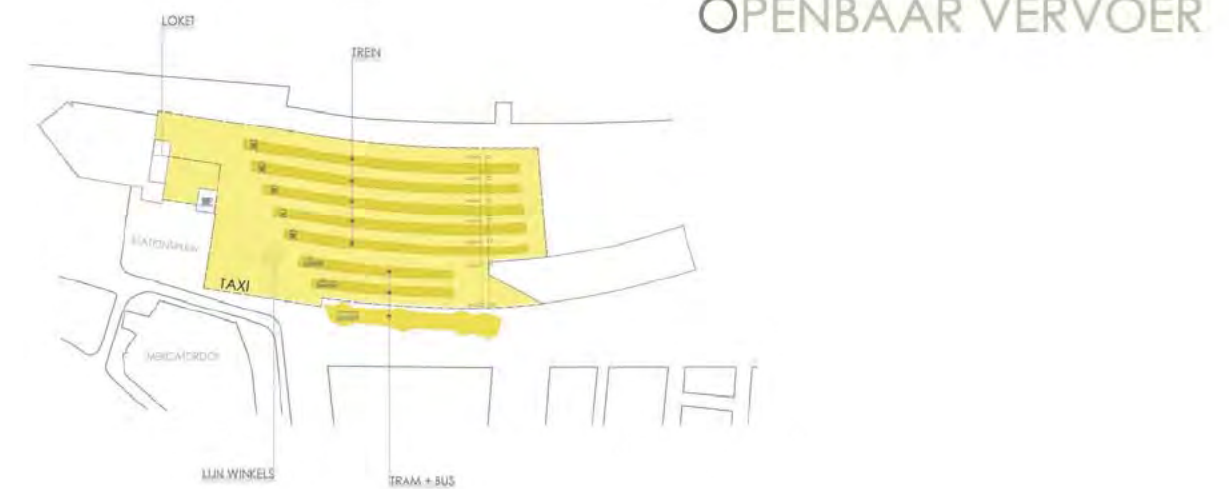


Op stationsniveau

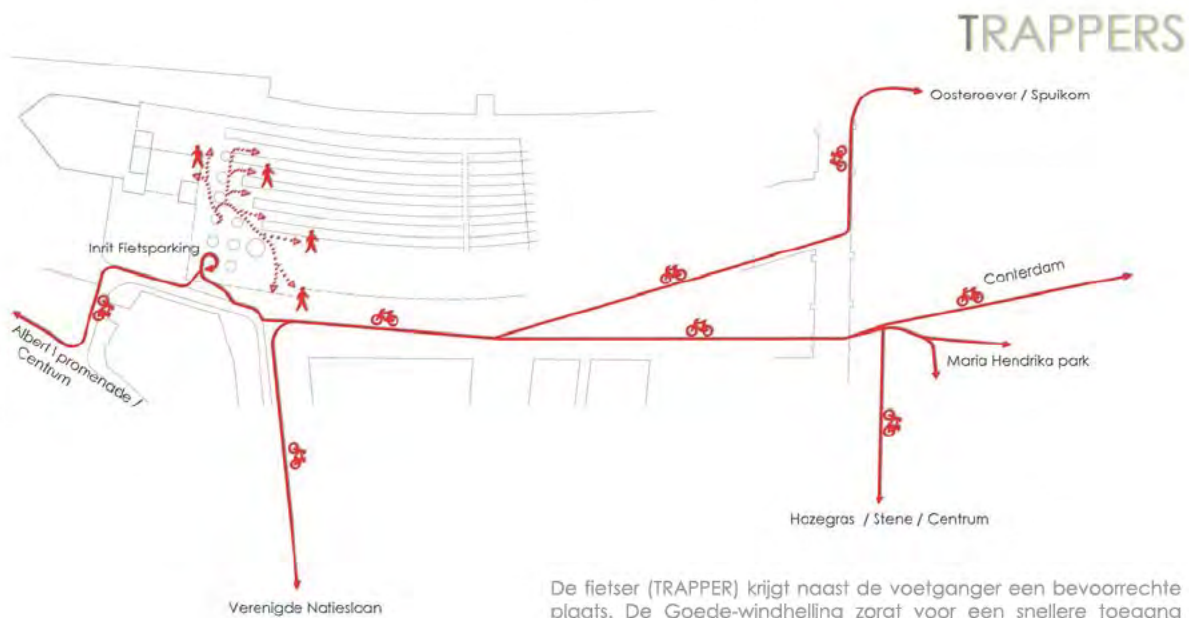
Stop principe



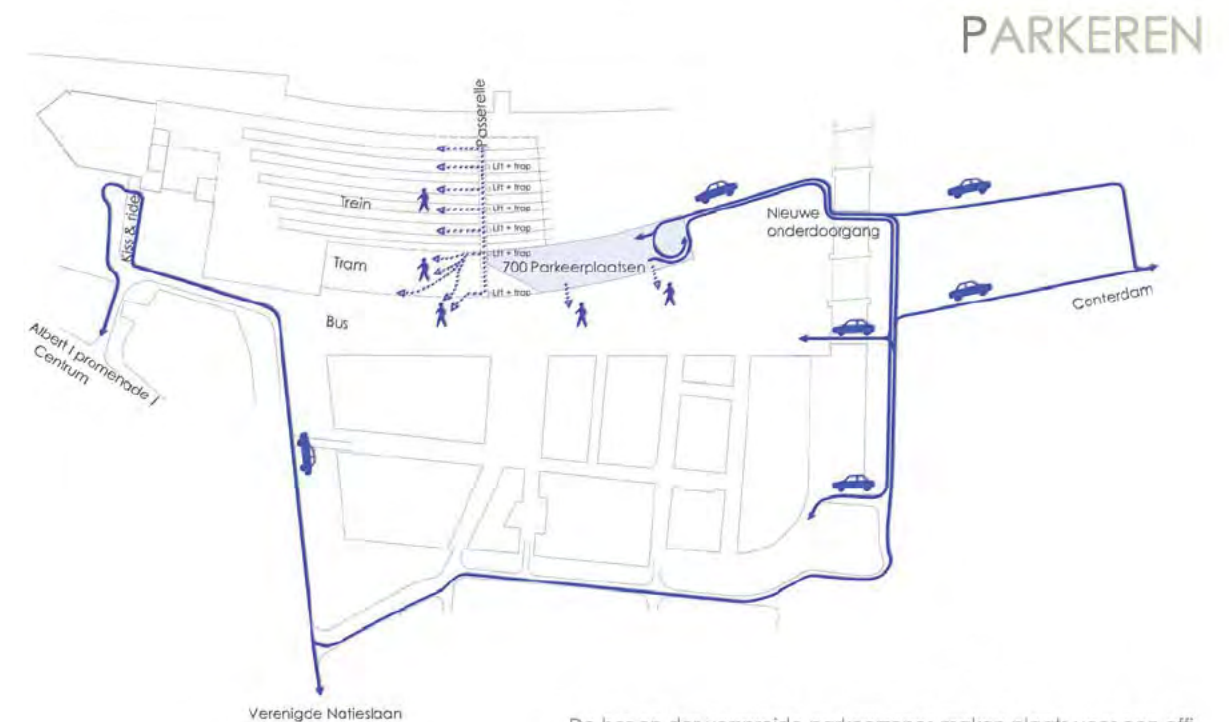
Het stationsplein wordt uitgebreid met een grote stedelijke tuin die reikt tot aan het Maria-Hendrikapark. De voetganger (STAPPER) staat in het stationsproject op de 1e plaats. Via een passerelle wordt een 2e toegang gecreëerd naar de perrons.



Een drempelloos en intermodaal knooppunt waar trein, tram, bus en taxi visueel als 1 openbaar vervoersysteem zijn ondergebracht. De reilnspon worden in een diagonaal opengetrokken zodat de reizigers een goed overzicht krijgt over de perrons.



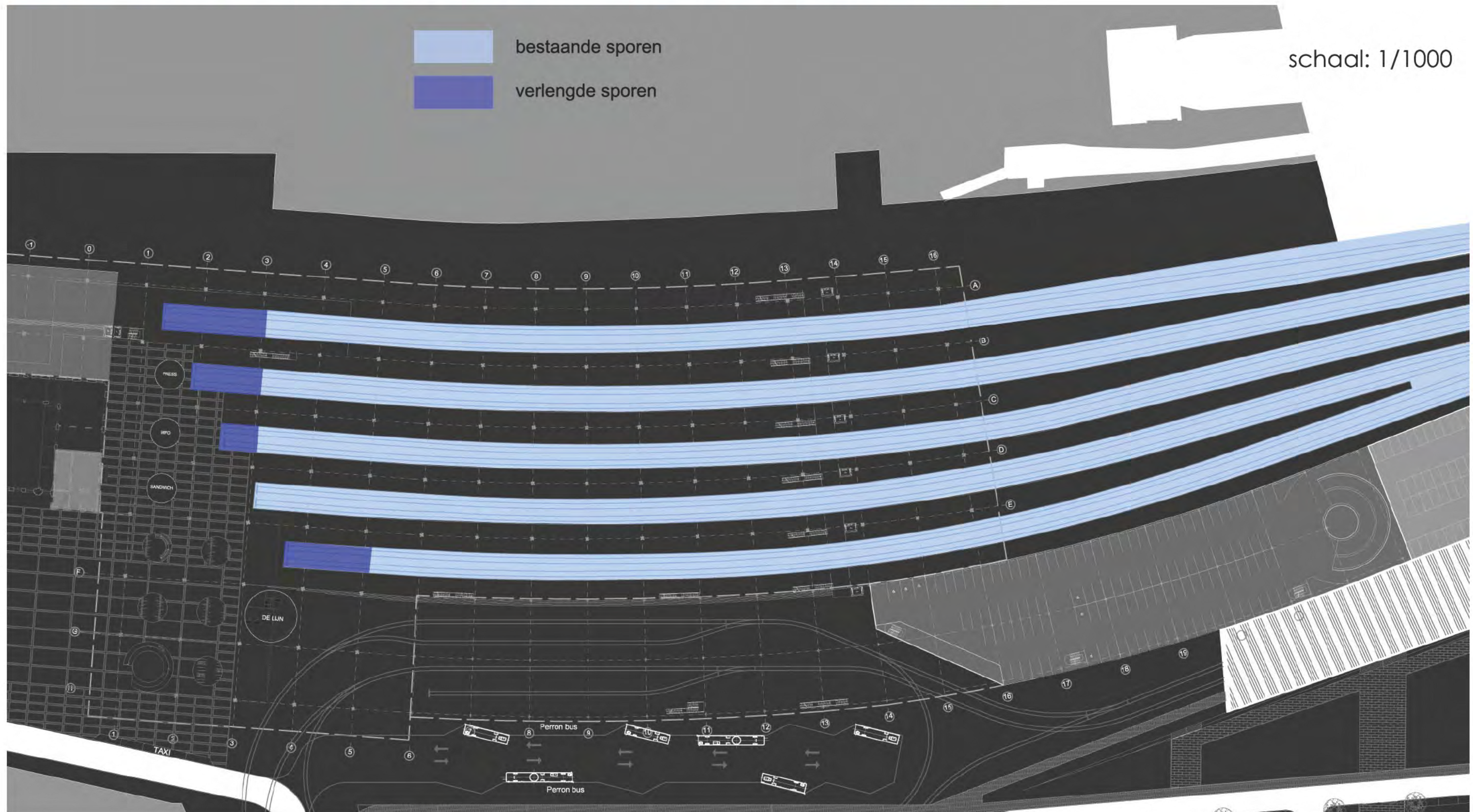
De fietser (TRAPPER) krijgt naast de voetganger een bevoorrechte plaats. De Goede-windhelling zorgt voor een snellere toegang vanuit de Oosteroever en Spuikom. Via de openbare ruimte komt hij op het stationsplein. De fietsparking met een capaciteit voor 1000 fietsen en 100 bromfietsen bevindt zich onder de luifel op niveau -1. De verlichting gebeurt via enorme lichtgaten waardoor een directe visuele relatie bestaat met het stationsplein.



De her en der verspreide parkeerzones maken plaats voor een efficiënt parkeergebouw met capaciteit voor 700 wagens. Van hieruit geraak je via de passerelle naar de perrons van trein, tram en bus.

Op stationsniveau

Om technische redenen (langere treinstellen) worden de sporen verlengd.
Ze worden diagonaal geplaatst zodat de overgang tussen trein/tram/bus visueel duidelijk en overzichtelijk wordt.



Op stationsniveau

Maquette foto



Op stationsniveau

Schema lobby + funtioneren

schaal: 1/1000



4. Evolutie

De Smet De Naeyer-bruggen

Opmerking:

Het voorontwerp DSDN-brug zal in een later dossier verder uitgewerkt worden



Verleden



Vandaag

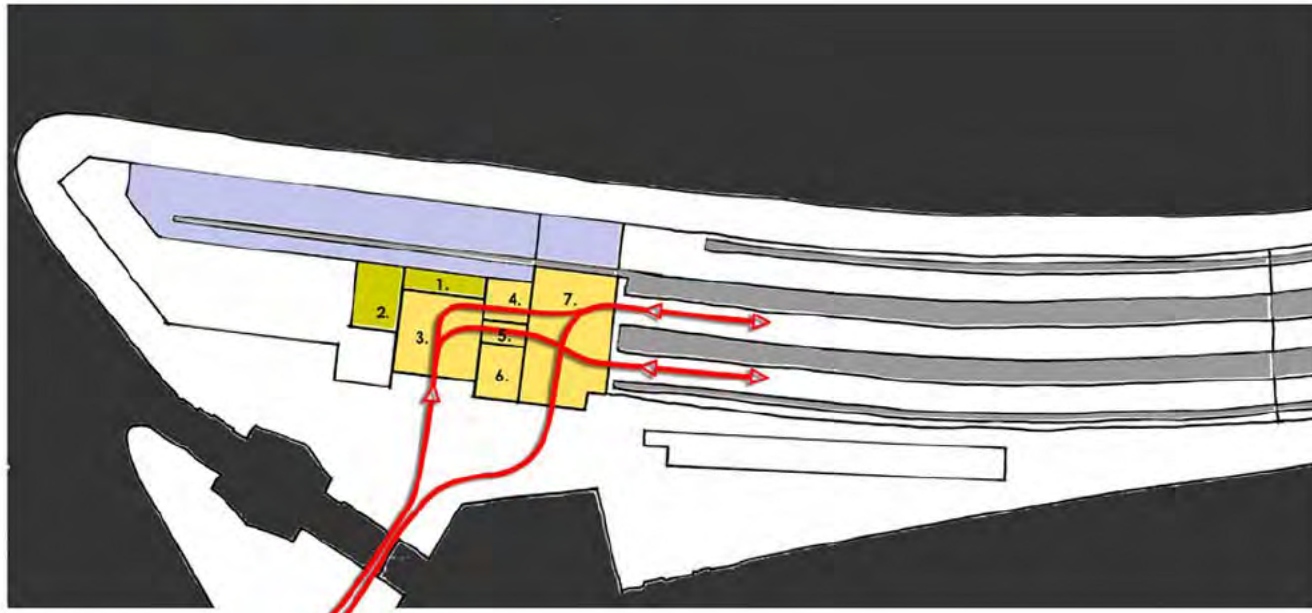


Voorstel



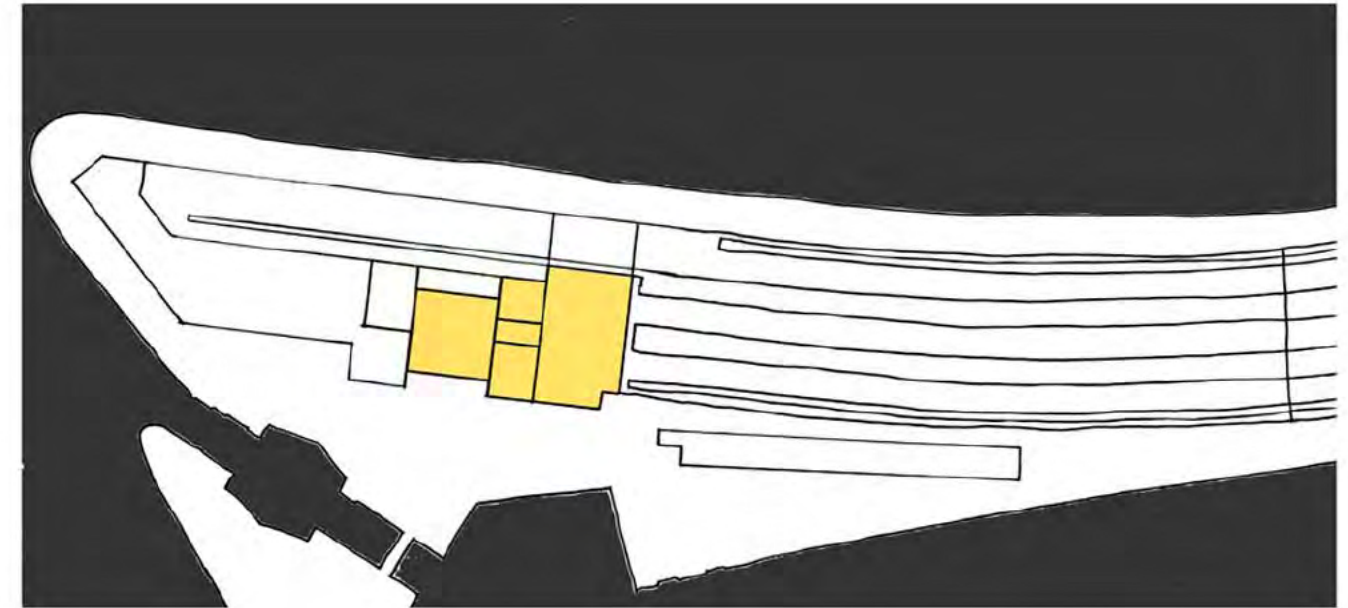
Stationsgebouw en lobby

Station Oostende : "la gare maritime" 1913

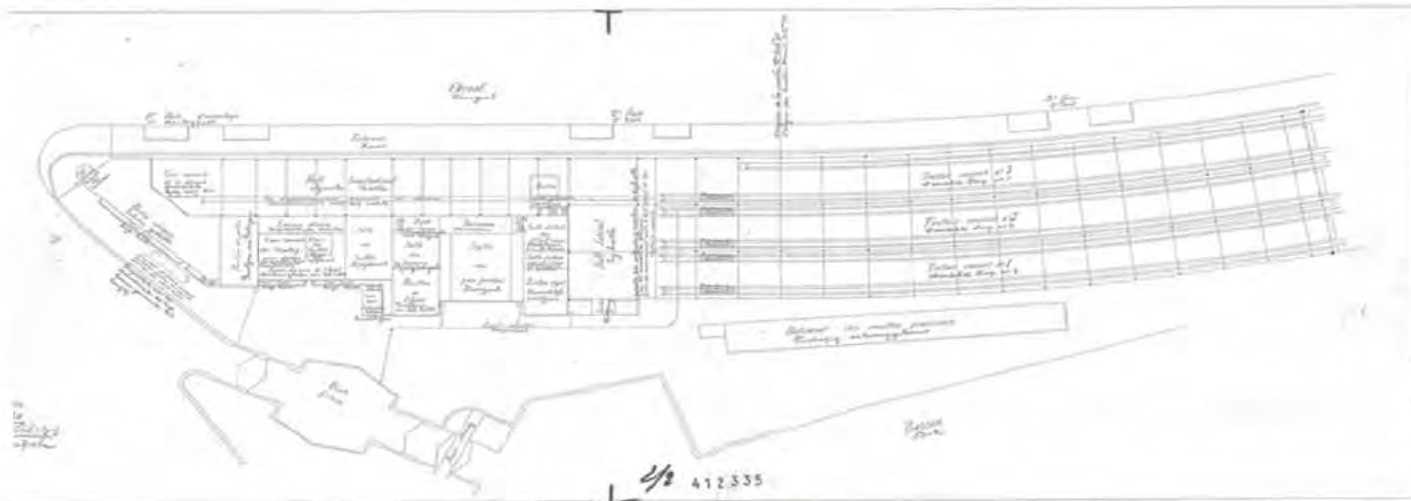


Functioneringsschema

- | | |
|---------------------------------|---|
| 1. Loketten | Stationsfuncties |
| 2. Bagagedepot | Zone passagiers (station) / overdekte lobby |
| 3. Centrale hal | Zone cruise terminal |
| 4. Wachtzaal 1ste en 2de klasse | Sporenbundel |
| 5. Wachtzaal 3de klasse | |
| 6. Koninklijke loge | |
| 7. Langse hal en uitgang | |



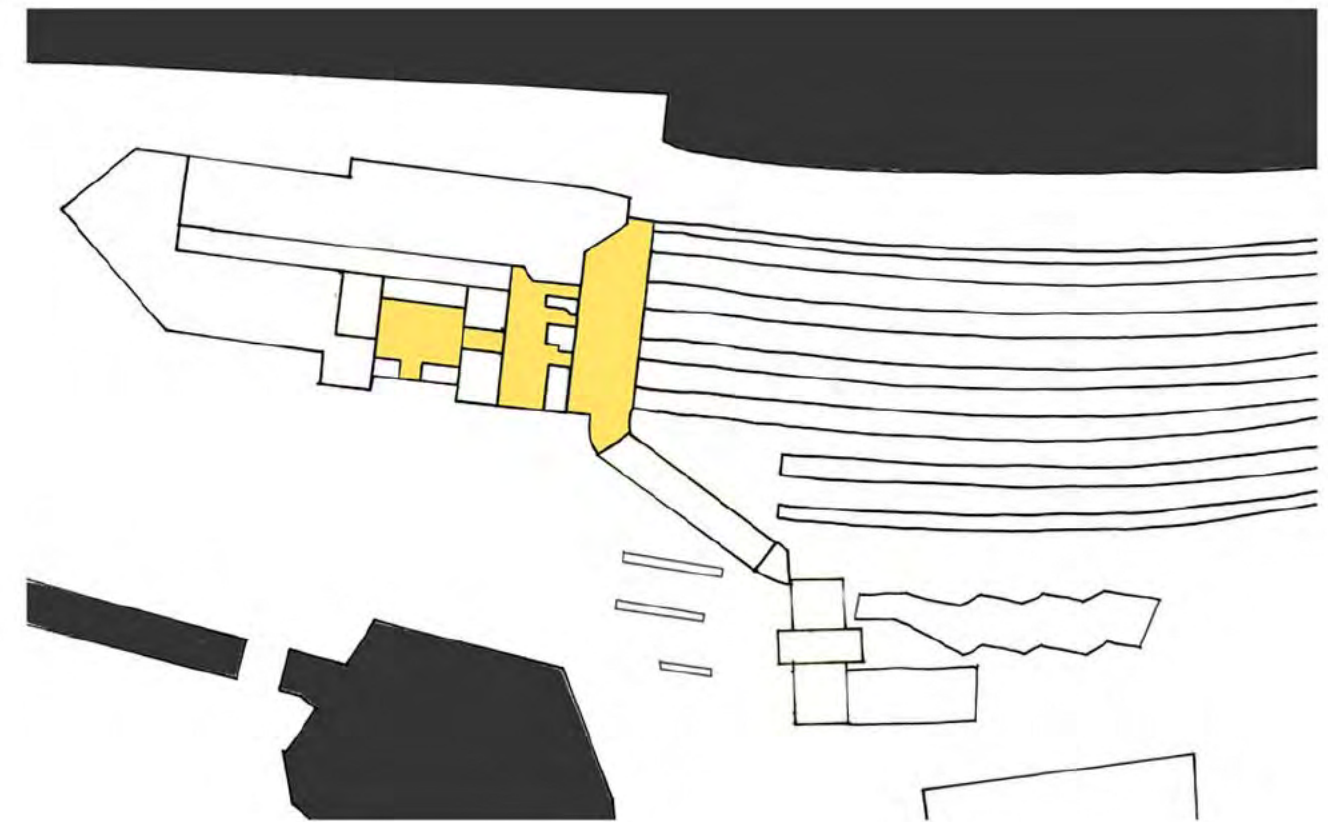
overdekte lobby= 2216 m²



Station Oostende : huidige toestand 2008

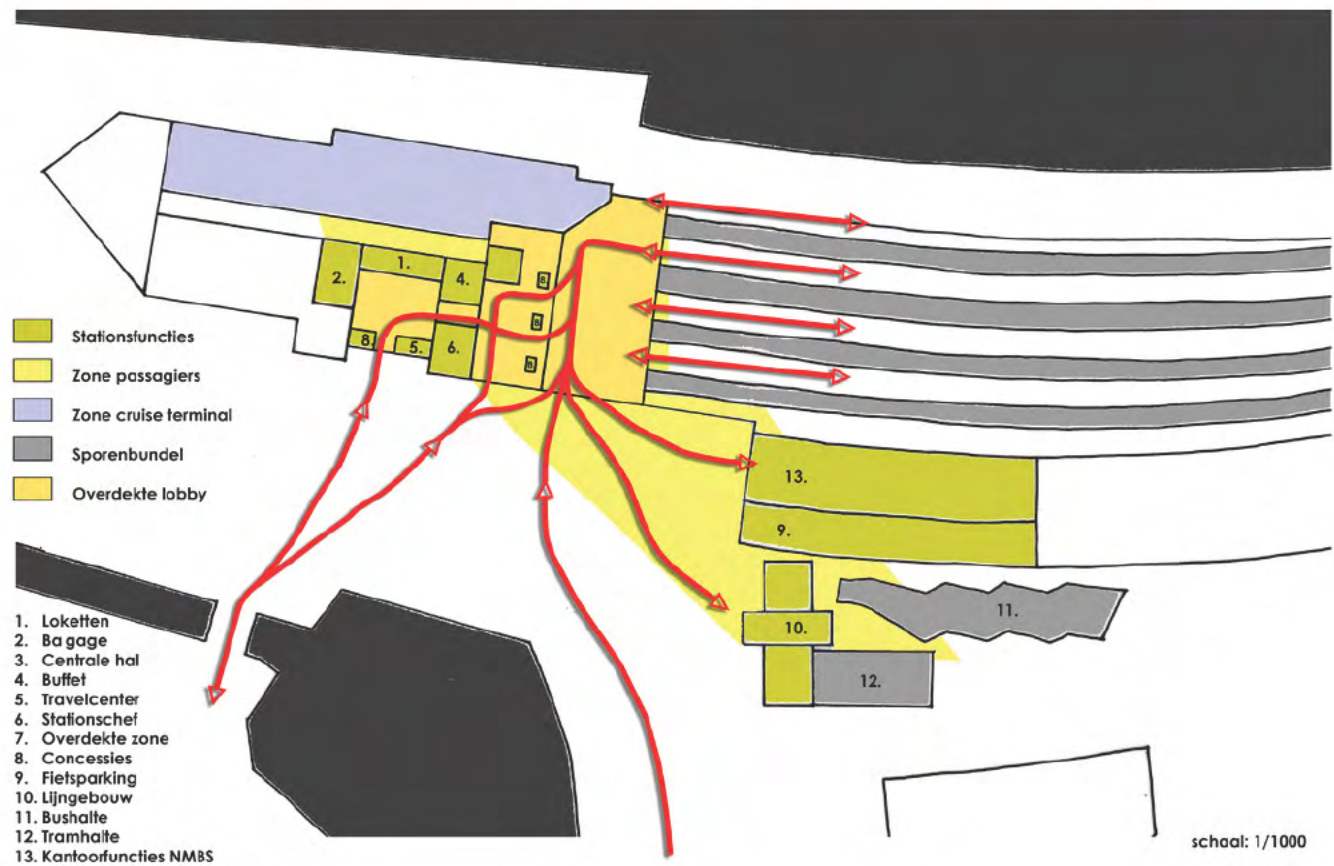


Functioneringsschema

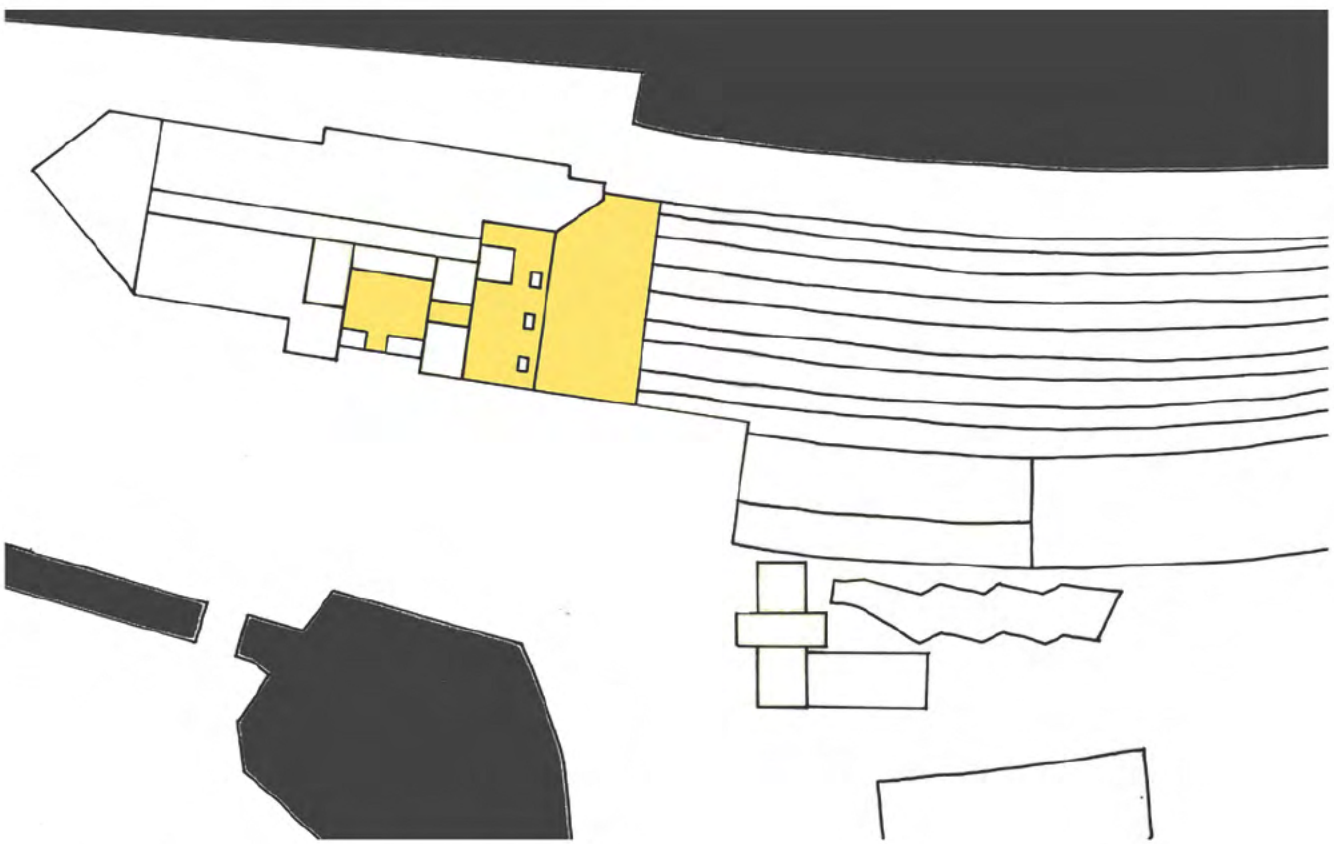


overdekte lobby= 2423 m²

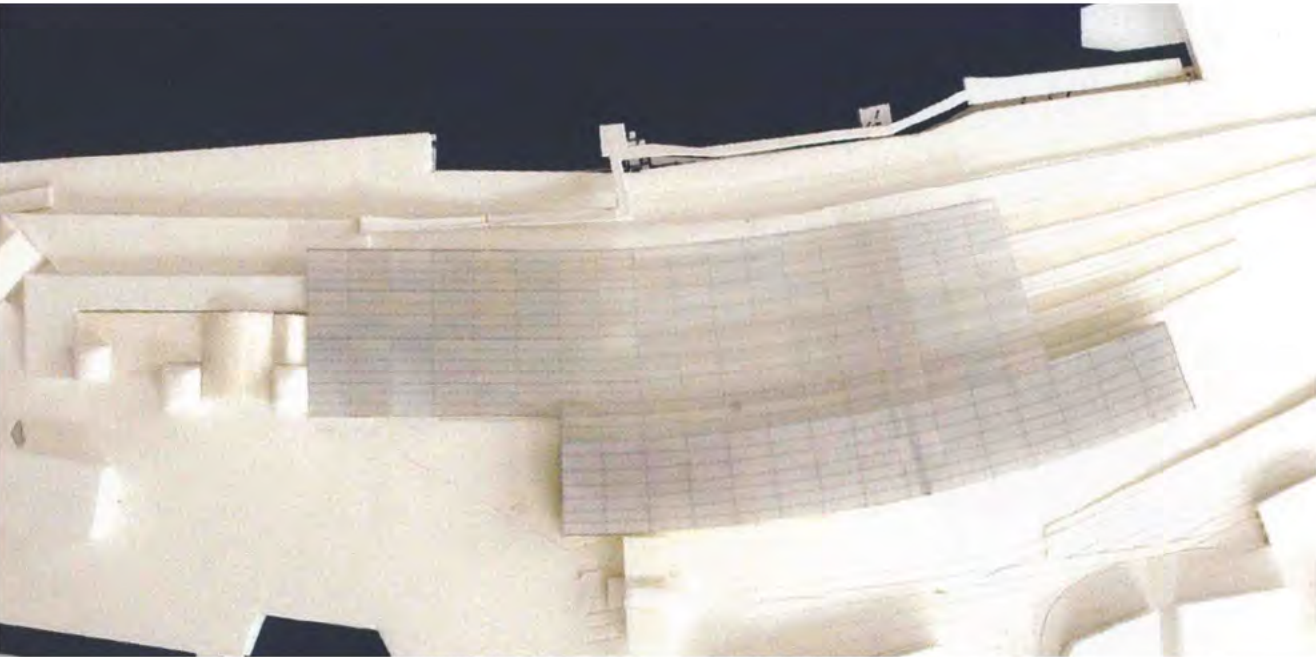




Functioneringsschema



overdekte lobby= 2622 m²

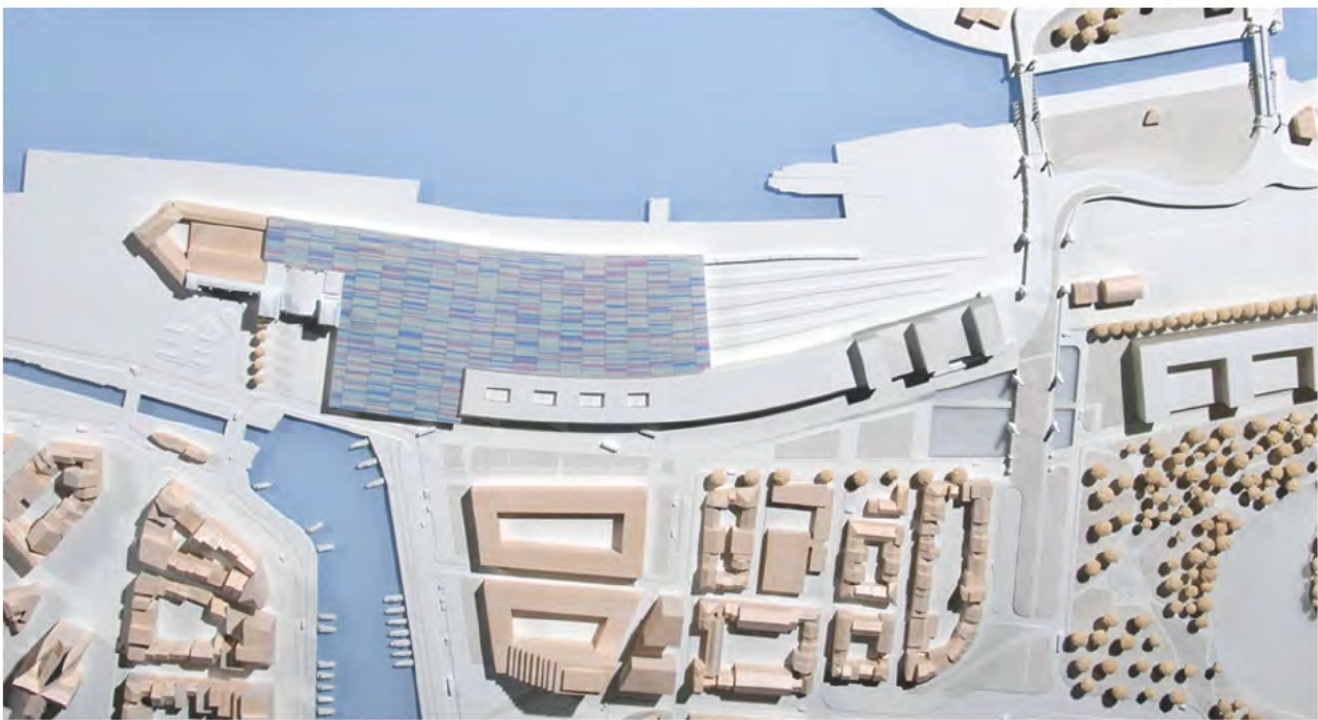




Functioneringschema



overdekte lobby= 8535 m²



5. Inkadering van het stationsproject Oostende binnen het PlanMER.

PlanMER | 5891 Afbakening Regionaalstedelijk Gebied Oostende pg 252/312 en 253/312:

'Als referentiesituatie gaan we uit van het gebruik als station en cruise- en ferryterminal (deelzone 1) en een infrastructuurbundel (spoor, ontsluiting, naar ferries) – dus geen stedelijke functie – voor deelzone 2.'

Het stationsproject zoals hier beschreven zit bevat in deelzone 2.

Als voorstel voor wijziging van deelzone 2 geldt volgens PlanMER:

'Een tweede zone ten zuiden van het stationsgebouw (deelzone 2) is momenteel bestemd als woongebied voor gemeenschapsvoorziening en openbaar nut. In het voorontwerp van het Gewestelijk RUP wordt overwogen dit gebied te herbestemmen tot multifunctioneel stedelijk ontwikkelingsgebied. (68)

(68) In de loop van de Plan-MER procedure heeft de Stad Oostende ons bijkomende informatie verschaft met betrekking tot de plannen van zone 2 aan het station. Volgens de meest actuele informatie waarover we momenteel beschikken zou men de sporen niet langer over bouwen, maar wel nieuwe perrons aanleggen, het huidige stationsgebouw eventueel inrichten als museum, een nieuwe onthaalruimte inrichten enz. Deze plannen zijn echter nog niet definitief en kunnen dus nog wijzigen. In deze plan-MER zal uitgegaan worden van de planalternatieven zoals voorgesteld in het voorontwerp RUP en de plenaire vergadering.

De voorgestelde alternatieven worden allen globaal significant gunstig beoordeeld.

Een aandachtspunt is de mogelijke bijkomende parkeerdruk in de omgeving ten gevolge van ontwikkeling op de site. Aangezien oplossingen voor dit probleem te kaderen zijn in het gemeentelijk parkeerbeleid (bewoners, bezoekers, klanten), zoals het voorzien van voldoende parkeerplaatsen, worden hieromtrent geen milderende maatregelen in functie van het gewestelijke RUP geformuleerd.

Er wordt dus geen projectMER gevraagd als aanvulling op het PlanMER. Aangenomen wordt dat het definitieve stadsontwerp zoals hieronder uiteengezet dit onderschrijft. Het definitieve stadsontwerp is te beschouwen als de inrichtingsstudie zoals vereist in de stedenbouwkundige voorschriften (art. 7.3, deelgebied 7) van het gewestelijk RUP, Afbakening Regionaal Stedelijk Gebied Oostende.

Dit wordt gestaafd met de volgende deelaspecten van het stadsontwerp Stationsproject Oostende:

- 1 parkeren, mobiliteit en openbaar vervoer
- 2 Volumes, bouwlagen, interrelatie met bestaande omgeving
- 3 "Industriële infrastructuur voor nuts- en gemeenschapsvoorziening" maken plaats voor openbare ruimte en groen

1 Parkeren, mobiliteit en openbaar vervoer

A Parkeren en mobiliteit

In de omgeving van het station bestaan er op vandaag veel kleinere parkeerzones, die grotendeels dienen voor pendelaars en openbaar vervoergebruikers. Een totaal van 983 parkeerplaatsen in de directe omgeving zorgen er voor voldoende parkeerplaatsen. Enig bezwaar is dat de spreiding leidt tot ongestructureerde en overbodige bewegingen. Het gaat immers in hoofdzaak over kleinere parkeerzones ad random verspreid over het gebied.

Om orde te creëren in deze chaos en de verkeersstromen beter te controleren, is beslist om een parkeergebouw te creëren van 700 parkeerplaatsen tegenaan het station, en het merendeel van de openbare parkeerplaatsen in te ruilen voor kwalitatieve openbare en groene ruimte.

Het gaat niet om 700 extra parkeerplaatsen, maar om een vervanging van een aantal parkeerzones.

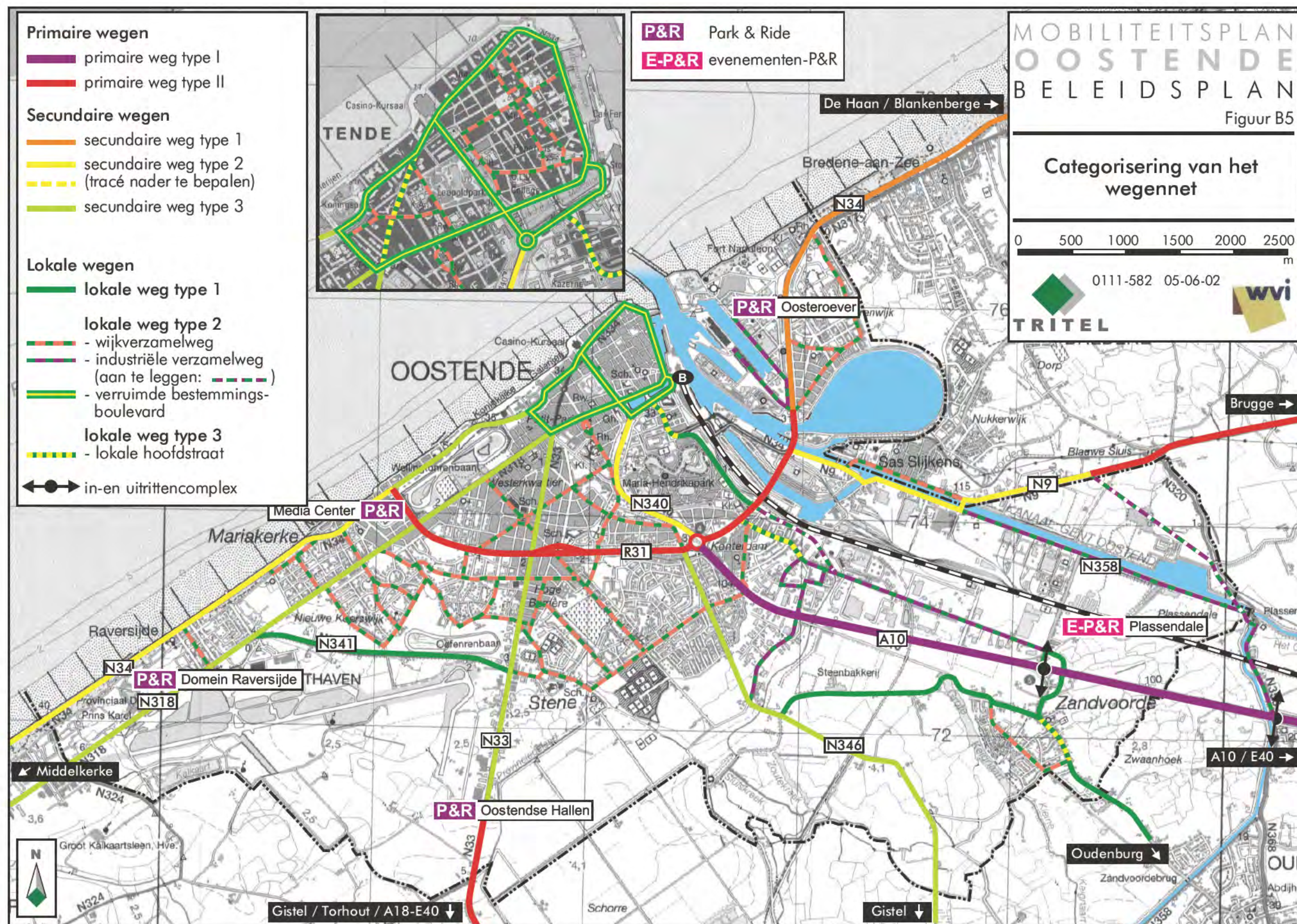
openbare parkeerplaatsen directe omgeving station			
rotatieparking	huidige capaciteit	gemiddelde bezetting	project
parkeergebouw (NMBS reizigers)	0	0	700
parking thv Vakschool (Leopold III-laan)	128	128	8
Brandariskaai (straat)	33	33	0
Slachthuiskaai (straat)	64	64	24
Parking NMBS (reizigers)	174	174	0
Parking GDSDN-brug	107	107	27
Churchillkaai	368	184	0
Parking Stationsplein	27	12	27
parking zone De Lijn	55	55	0
randparking Velodroom	323	162	323
totalen	1279	919	1109

De parking Churchillkaai is een parking die volledig zal verdwijnen met het toekomstige Churchillproject (verwachte start: project: midden 2010). Deze parking wordt ook niet optimaal gebruikt en is niet optimaal gepositioneerd. Het is niet bevorderlijk dat het verkeer in die zone aangemoedigd wordt. De bezettinggraad is bovendien lager dan 50%. Er wordt daar dus niet meer voorzien in rotatieparking. De enige parking die hier zal bestaan in het toekomstige project zal verbonden zijn aan het wonen en de andere functies specifiek voor het functioneren van de activiteiten ter plekke.

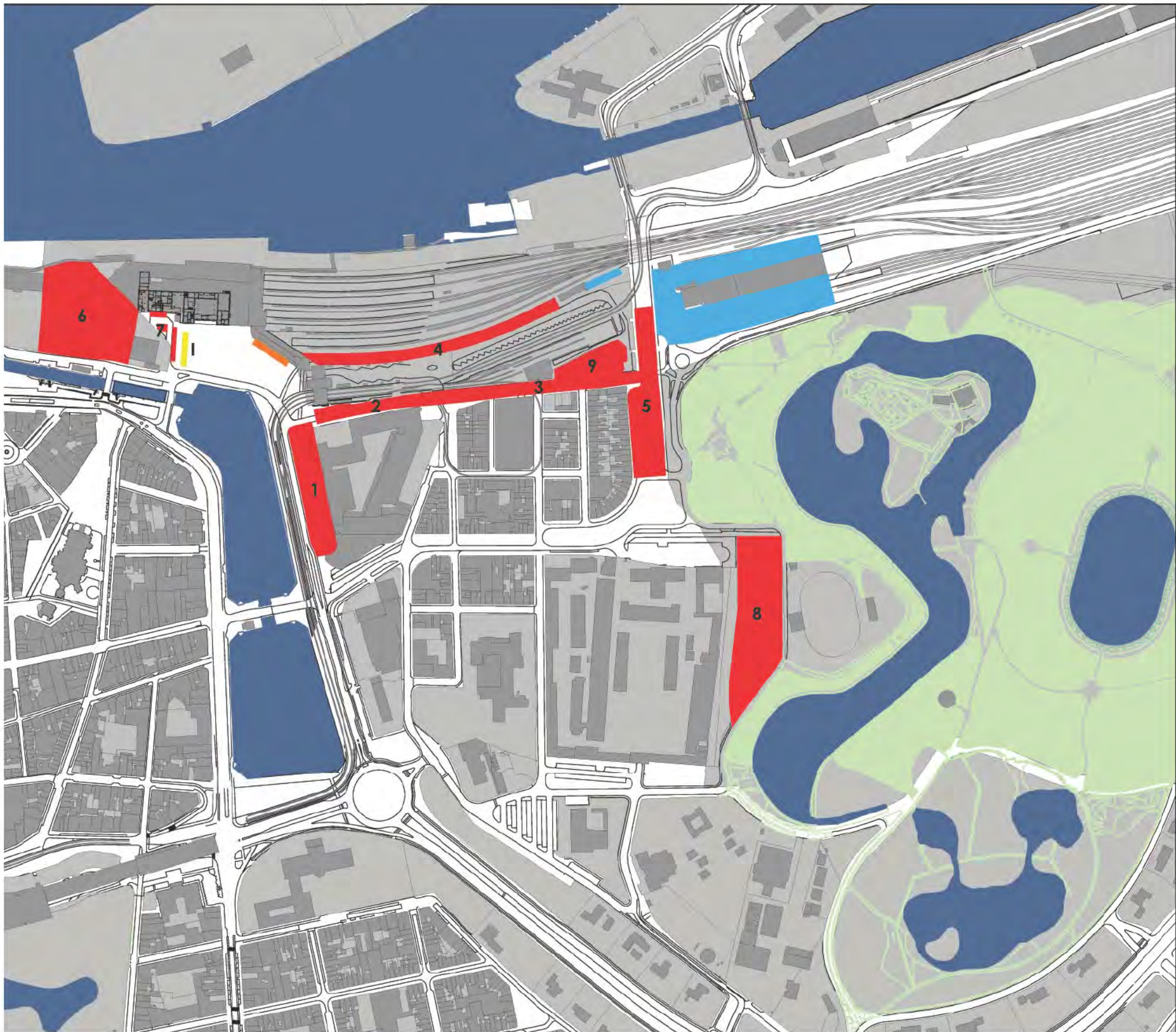
Daar waar nu de verkeerszones gespreid liggen over de wijk en auto's langs alle kanten rondrijden op zoek naar een parkeerplaats, zullen in de toekomst hoofdzakelijk geconcentreerd worden in 1 gebouw, met een enkele toegang. De toegang wordt voorzien via een nieuwe doorgang onder de GDSDN brug. Van daaruit sluit een weg aan op de Conterdamkaai. De Conterdam sluit direct aan op de stedelijke ring. Een tweede aansluiting bestaat vanaan de Slimmersdreef via de GDSDN-laan met het centrum. De lokale straten in de wijk zullen dus niet meer gebruikt worden als toegangsweg tot de parkeerzones. Dit betekent een verbetering voor de verkeersleefbaarheid in de woonstraten. Het centrum zijde station zal volledig ontlast worden van het stationsverkeer. Enkel Kiss and ride en bussen zullen nog langsheen stationsplein passeren. Zowel de Conterdamkaai als de LeopoldIII-laan en GDSDN-laan zijn wegen die de verkeerslast perfect aankunnen. Het verkeer zal er bovendien niet op vermeerderen tov van vandaag, gezien het totaal aantal parkeerplaatsen voor rotatie niet stijgt.

(planmateriaal parkeren vandaag tov project)
(planmateriaal mobiliteit vandaag tov project)

Uitgangsbasis: mobiliteitsplan Oostende.



Parkeersituatie
Bestaande toestand



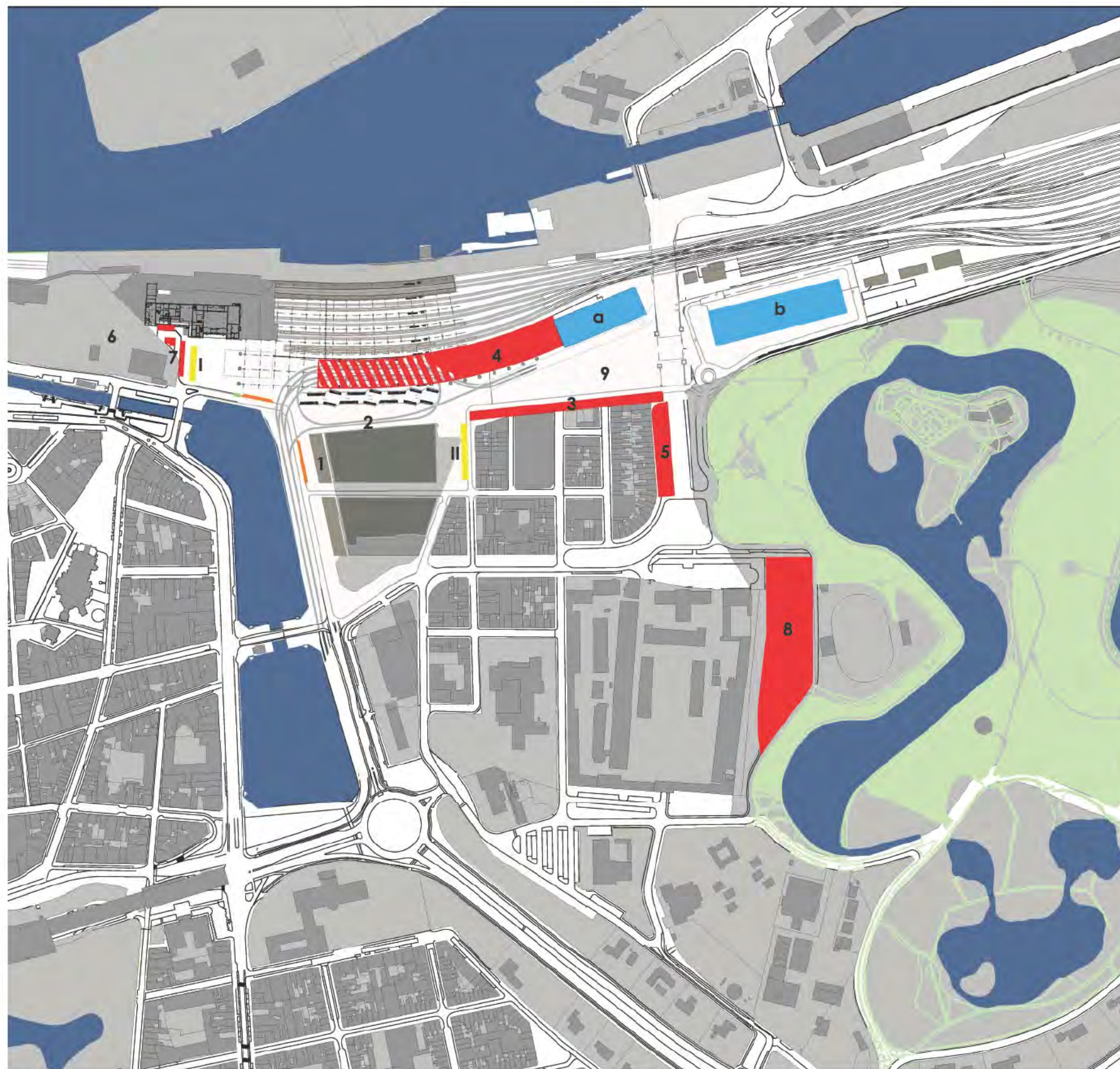
BESTAANDE PARKEERSITUATIE STATIONSOMGEVING

Publiek/private parking ten behoeve van de ruimere omg	
	bestaand
zone station en wijk Hazegras	
1	Parking thv vakschool: 128
2	Brandariskaai (straat) 33
3	Slachthuiskaai (straat) 64
4	Parking NMBS (reizigers) 174
5	Parking GdSdN-brug 107
6	Churchillkaai parking 368
7	Parking stationsplein 27
8	Randparking Velodroom 323
9	Parking De Lijn: 55
totalen:	
	1279

Kiss & ride zone	
Kiss 'n ride zone voor het station	
I	Stationsplein 17
totalen:	
	17

Legende

- Private parking voor eigen gebruik
- Publiek/private parking ten behoeve van de ruimere omgeving
- taxi zone
- kiss & ride zone



NIEUWE PARKEERSITUATIE STATIONSOMGEVING

Publiek/private parking ten behoeve van de ruimere omgeving :		
	verdwijnen / toevoegen	nieuwe situatie
zone station en wijk Hazegras		
1 Parking thv vakschool:	- 128	8
2 Brandariskaai (straat)	- 33	0
3 Slachthuiskaai (straat)	- 40	24
4 Parking NMBS (reizigers)	526	700
5 Parking GdSdN-brug	- 80	27
6 Churchillkaai parking	-368	0
7 Parking stationsplein	0	27
8 Randparking Velodroom	0	323
9 Parking De Lijn:	-55	0
totalen:		1109

Private parking voor eigen gebruik

Station en wijk Hazegras

a	Parking ontwikkeling	0	145
b	Zone LCI-callcenter	0	170
totalen:		0	315

Kiss & ride zone

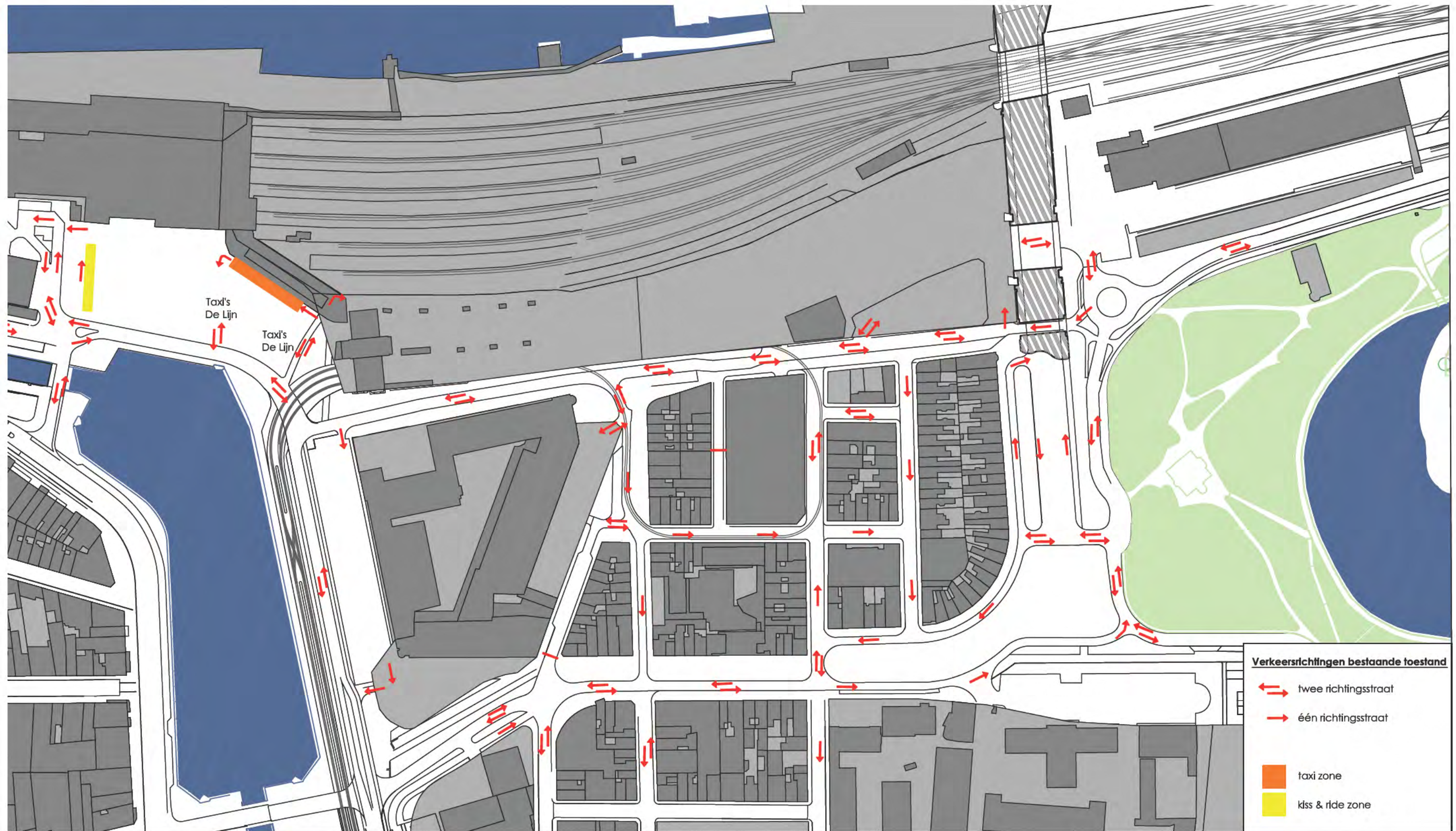
I	Kiss & ride zone voor het station	0	17
II	Kiss & ride zone aan de Oesterbankstraat	15	15
totalen:		15	32
toename Kiss 'n ride voor het station:			15

Legende

- Private parking voor eigen gebruik
- Publiek/private parking ten behoeve van de ruimere omgeving
- taxi zone
- kiss & ride zone

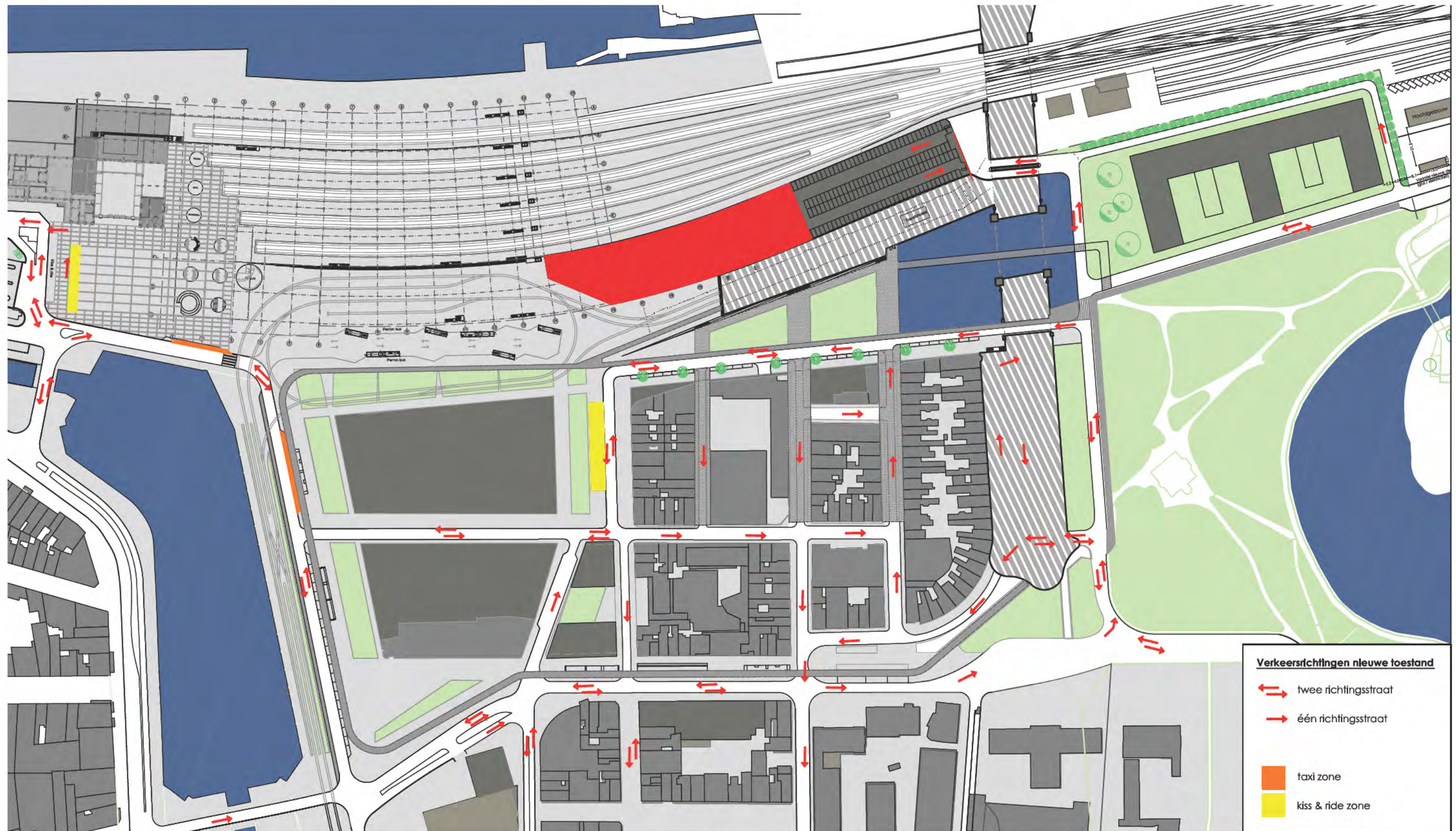
Algemene mobiliteit en verkeerssituatie

Bestaande toestand, verkeersrichting



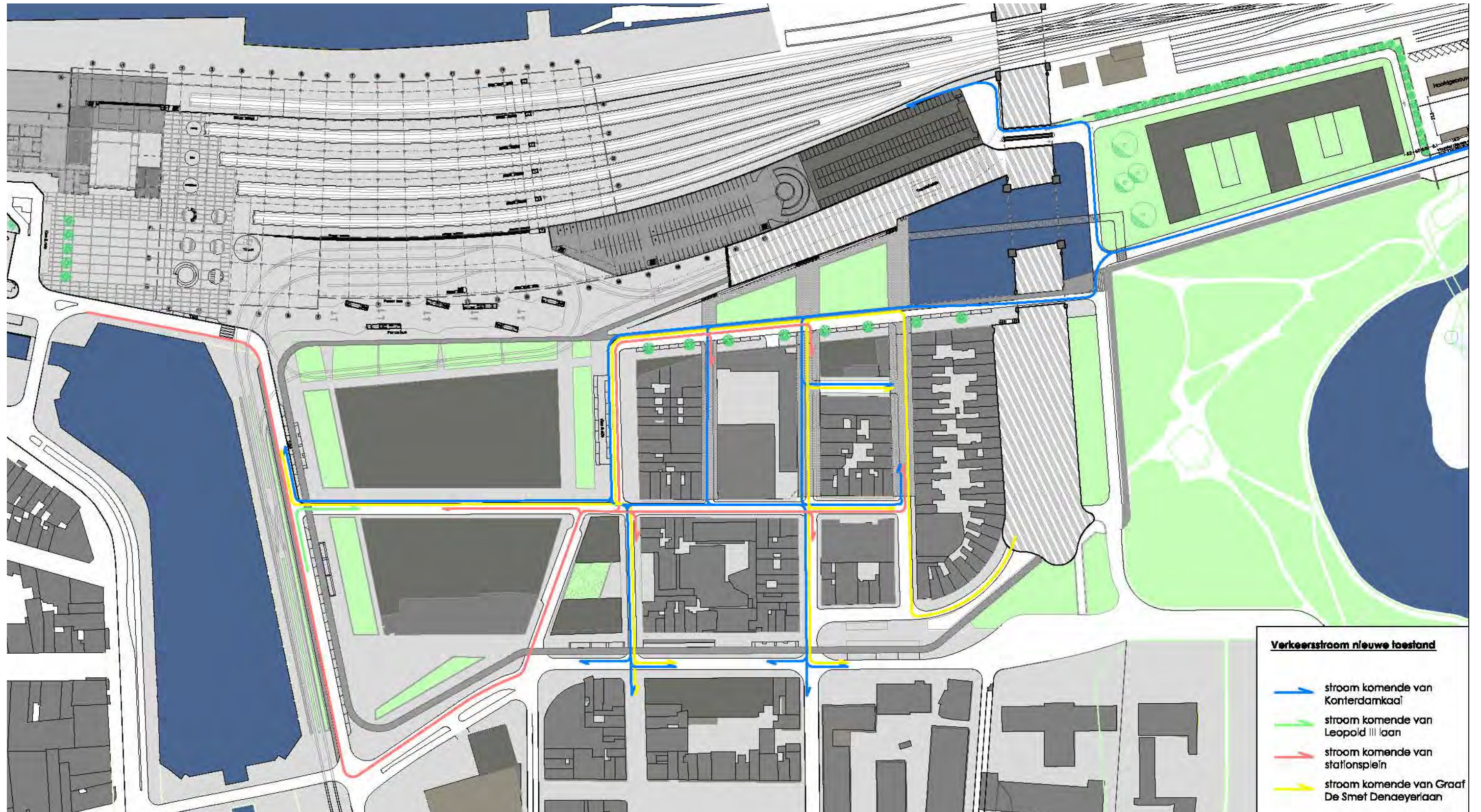
Algemene mobiliteit en verkeerssituatie

Voorstel, verkeersrichting



Algemene mobiliteit en verkeerssituatie

Voorstel, verkeersstroom





B Multimodaal openbaar vervoersstation

Er worden niet meer rotatieparkeerplaatsen voorzien, omdat het eerder goedgekeurde mobiliteitsplan uitgaat van een stand still principe. Daarenboven voldoet het huidige aanbod en wordt het prioriteit geven aan het openbaar vervoer gehandhaafd, beter nog, het wordt versterkt. Er wordt sterk geïnvesteerd in de optimalisatie van het station tot een multimodaal openbaar vervoersstation met drempelloze overgang tussen trein, tram, bus, fiets, voetganger en auto.

De overgang tussen de verschillende transportmodi wordt visueel en fysisch vereenvoudigd. De kop van trein-, tram- en bushaltes komt op een lijn, wat het overzicht bevordert en in het midden van de sporen komt nog een extra passerelle die alle transportmodi verbindt.

Het station wordt zo aangelegd dat er voor de voetganger en fietser een heel comfortabele en efficiënte toegang ontstaat. Alles wordt dus in het werk gezet om zoveel mogelijk mensen te stimuleren de overstap te doen naar de fiets, de bus, de tram, de trein en minder gebruik te maken van de auto.

Voor de voetganger wordt de stationsomgeving een heel comfortabele zone. Ongeveer de hele omgeving wordt immers prioritair voetgangerszone.

(schema's STOP principe, schema spoorverlengingen)

C parking en ontsluiting nieuw Kantoorgebouw (naast Parkeergebouw)

Tegenaan het parkeergebouw wordt een kantoorgebouw voorzien van ongeveer 15.043 m². Op het gelijkvloers van dit gebouw wordt commerciële activiteit mogelijk gemaakt (bar, restaurant, een kleinhandelszaak), maar ook een pendelcrèche.

Voor het kantoorgebouw wordt voorzien in ongeveer 150 parkeerplaatsen of 1,5 bouwlagen of een capaciteit van 1 parkeerplaats per 100 m². 3072m² over 1,5/1,7 bouwlagen of een capaciteit van 160 maximum 180 parkeerplaatsen, afhankelijk van de inrichting. De ontsluiting van de parking gebeurt zoals voor het parkeergebouw via een nieuwe onderdoorgang onder de GDSDN brug, die aansluiting geeft op de Conterdamkaai.

Het doel en de kracht is hier om kantoorruimte aan te bieden vlakbij het stadscentrum (eten winkelen, diensten), vlakbij het Maria Hendrikapark (lunch en ontspanning) en kantoren die bovendien voorzien zijn van een uitstekend openbaar vervoersknooppunt. Het is daarom zeker de bedoeling bedrijven, scholen of andere functies aan te trekken die inspelen op deze filosofie en niet op het woon werkverkeer of werk-werkverkeer per auto.

D Multifunctioneel wooncomplex voorbij de GDSDN brug

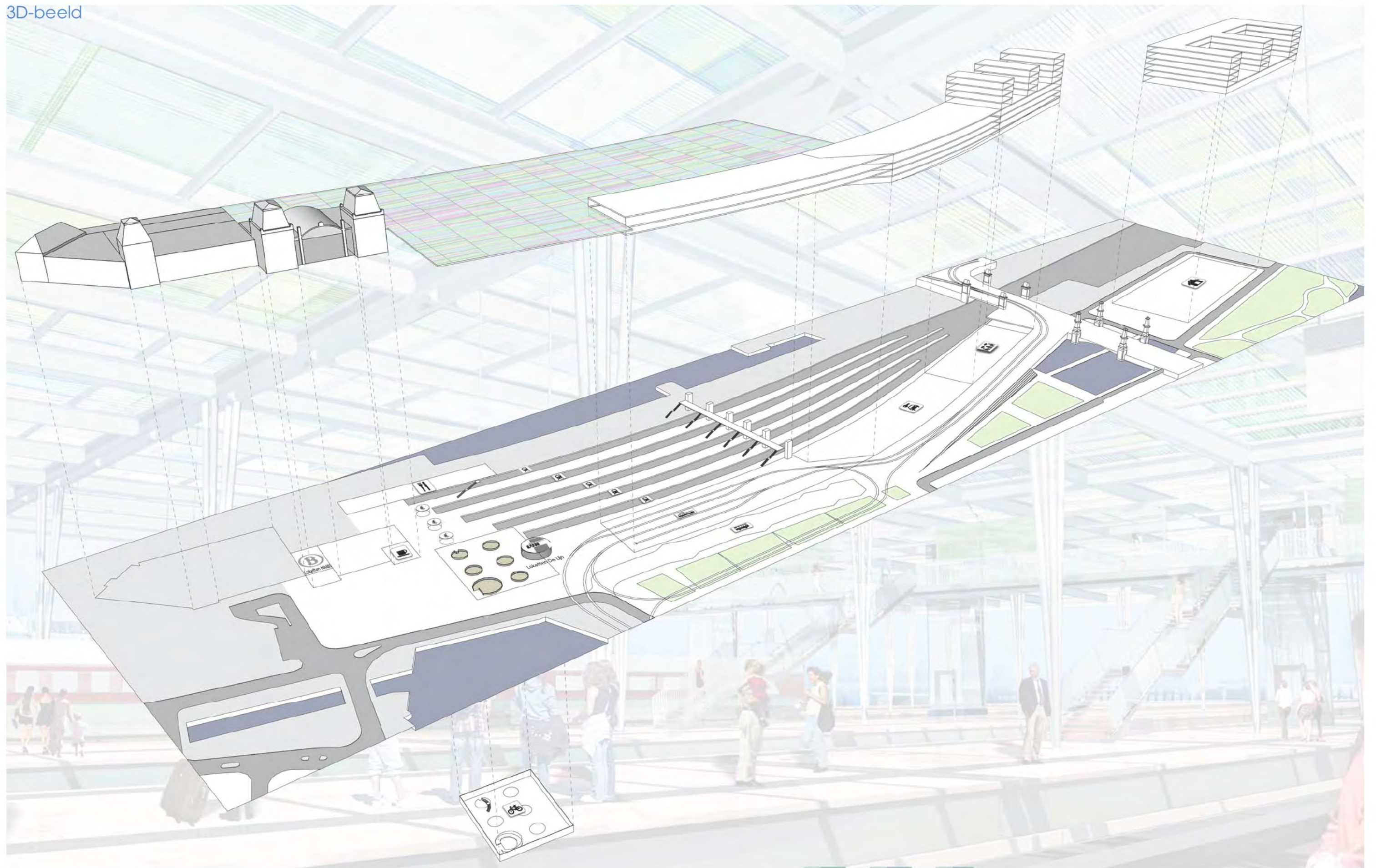
Vorbij de GDSDN brug wordt een complex voorzien van ongeveer 26.500 m², bestaande uit een sokkel van 7.672 m², waarin kantoren worden voorzien en bovengelegen verdiepingen met voornamelijk woonfuncties. Per 100 m² woonfunctie wordt 1 parkeerplaats voorzien, evenals voor de kantoren, gezien hier evenals voor het kantoorgebouw de kwaliteit telt van de nabijheid tot het openbaarvervoersknooppunt. Een totaal van ongeveer 265 parkeerplaatsen, waarvan 70 voor kantoren. De ontsluiting van deze parking gebeurt via de zijweg van de Conterdamkaai die ook gebruikt wordt als toegangsweg tot het parkeergebouw en het kantoorgebouw.

E door het herlokalisieren van de Tram- en busstelplaats kan ook de keerlus weggehaald worden uit de wijkstraten:

Andere verbeteringen in de wijk zijn het verdwijnen van de busstelplaats en tramstelplaats:

Ongeveer 30 (toekomst 50) bussen en 20 (toekomst 30) trams zullen uit de zone verdwijnen en worden ondergebracht in de industriezone aan de Slijkense Steenweg. Dit betekent een enorme verbetering voor de wijk (geluidsoverlast, en dergelijke). Bussen vertrekken vroeg 's ochtends: 5u of komen laat 's avonds toe: 00u en later (nachtbussen).

De tramlus wordt weggehaald uit de wijk, zodat ook dit extra verkeer uit de woonstraten verdwijnt.



2 Volumes, bouwlagen, interrelatie met de bestaande omgeving

A Parkeergebouw en tramhaltegebouw:

Dit gebouw is 32 m diep. Het gedeelte met de tramhalte is 125 m lang, het gedeelte parkeergebouw is 135 m lang. Het geheel wordt 4 bouwlagen hoog. Het staat op een afstand van tussen de 42 m en 70 meter tov de gevels aan de Slachthuiskaai en Brandariskaai. Dit volume vormt een nieuwe stedelijke gevel in deze omgeving.

B Kantoorgebouw:

Het kantoorgebouw is 34 meter diep en ongeveer 95 m lang. Volgens het stadsontwerp wordt een sokkel voorzien van 3 bouwlagen + 1 parkeerlaag, wat in totaal ongeveer overeenkomt met de hoogte van het parkeergebouw. Hierboven wordt een ritme van minitoren van telkens 4 bouwlagen voorzien.

De totale hoogte komt hierdoor op 7 bouwlagen boven het niveau van de GDSDN-brug, gezien dit het toekomstig maaiveld wordt voor dit gebouw dat aansluit tegen de brug en de Goedewindhelling. Op de verdiepingen onder het niveau van de GDSDN brug zouden de parkings en technische lokalen komen.

Het kantoorgebouw komt tussen de 70 en 100 meter van de bebouwing van de Slachthuiskaai te liggen en respecteert dezelfde afstand als de gebouwen langs de GDSDN brug van 15 m tov de rand van de brug, waardoor het perspectief van de brug verder wordt bevestigd.

Het bouwvolume zoals getekend in het stadsontwerp is geen definitief ontwerp, maar zal dienen als referentiekader voor de beoordeling van het toekomstig project. Dit project zou voornamelijk afgetoetst worden op haar integratie met de nieuwe stedelijke gevel van het station, gevormd door het parkeergebouw en het tramhaltegebouw, en in haar relatie tot de brug.

(plan met aanduiding afstand kantoorgebouw en multifunctioneel woonproject tov bebouwing slachthuiskaai en tov brug)

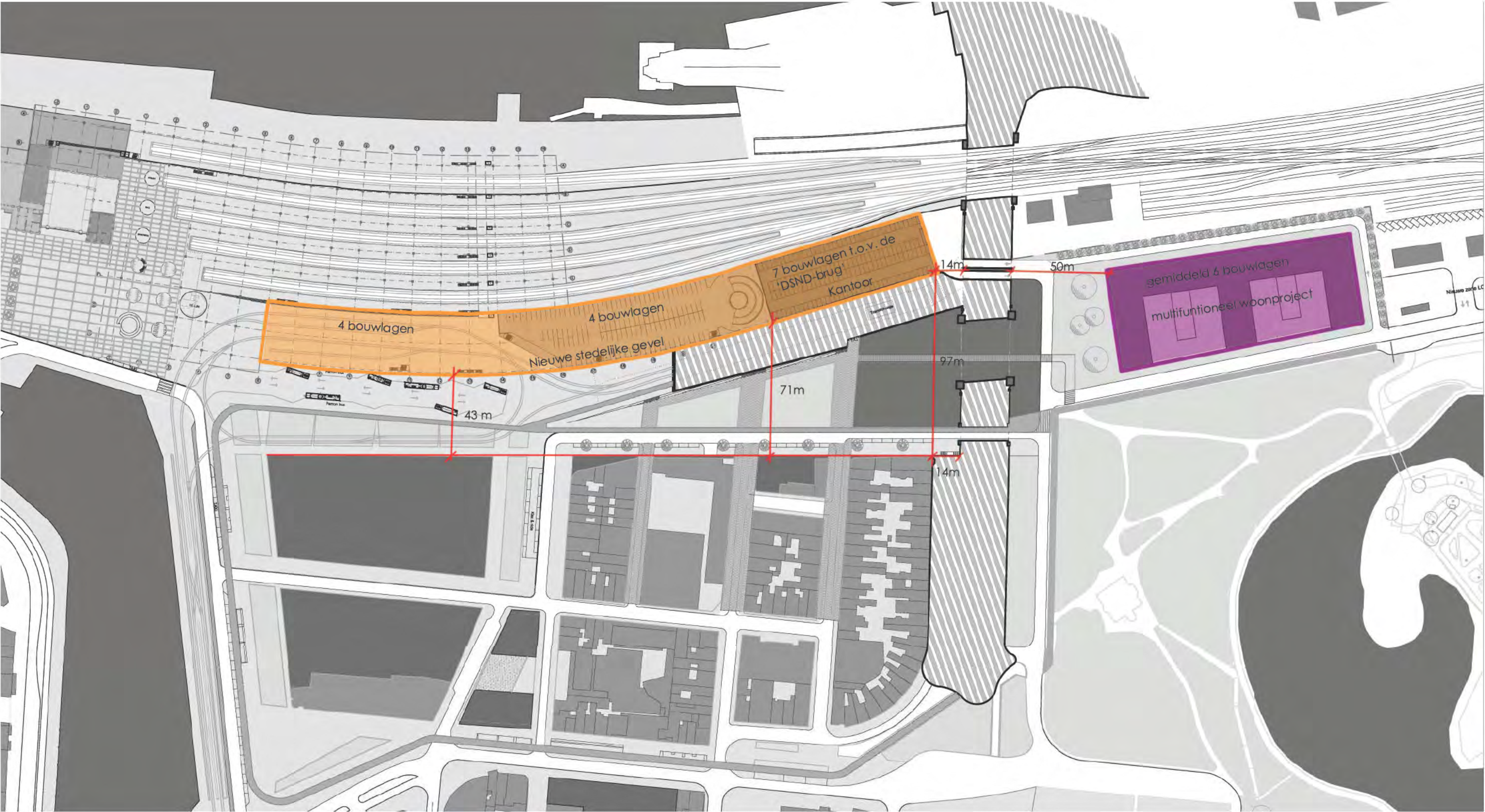
C Multifunctioneel woonproject voorbij GDSDN brug

Het bouwvolume dat hier uitgedacht werd streeft een eenheid na met de stedelijke gevel stationsproject vóór de GDSDN brug. Er wordt een lager bouwvolume voorzien dan voor het kantoorgebouw. Het aantal bouwlagen is hier voorgesteld op 6.

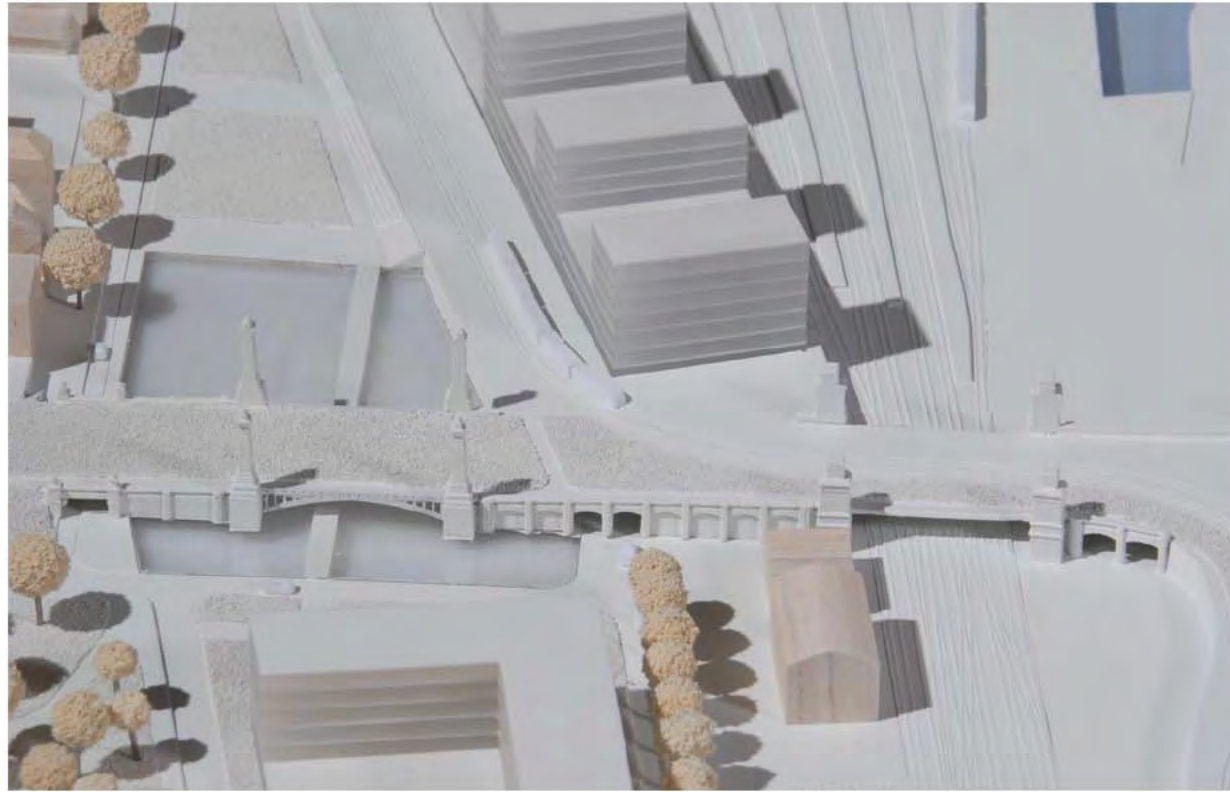
De NMBS Loodsen waarvan de dichtste gevel op 25 m ligt tov de GDSDN brug wordt afgebroken en het nieuwe bouwproject komt op minimum 45 m te liggen tov de GDSDN brug. Hierdoor krijgt de GDSDN brug opnieuw meer ademruimte en wordt de relatie tussen de Brandariskaai en Slachthuiskaai met het achterliggende park visueel en fysisch opengetrokken voor voetgangers en fietsers.

Het gebouw richt en opent zich naar het zuiden en het Maria Hendrikapark en zorgt voor een sobere gevel langs de GDSDN brug. Het zou als een fond de théâtre moeten dienen in het perspectief vanuit de Brandariskaai en Slachthuiskaai. Het is ook de bedoeling dat aan deze noordkant van het gebouw een openbare ruimte komt als een grote grasvlakte met enkele solitaire bomen om hier zoveel mogelijk het karakter van het park op te roepen.

Ook hier is het voorgestelde bouwvolume eerder een referentiekader dan een vast gegeven en zal het uiteindelijke ontwerp moeten aantonen dat het eenheid nastreeft in het geheel, waardoor het perspectief en het globale concept worden versterkt.

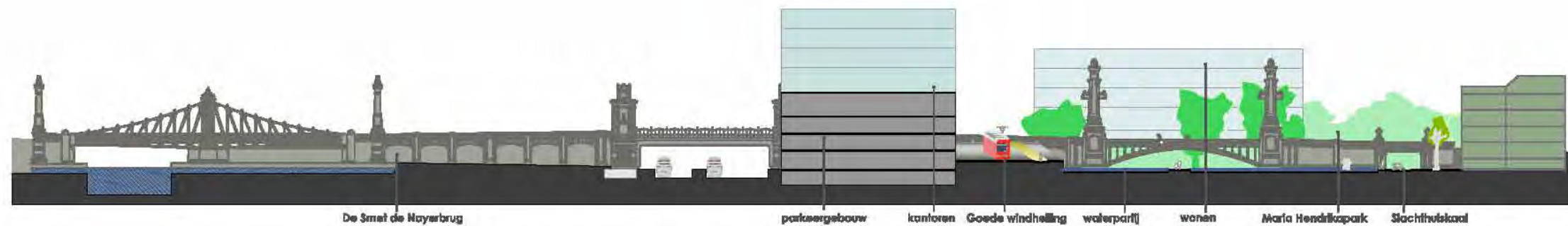
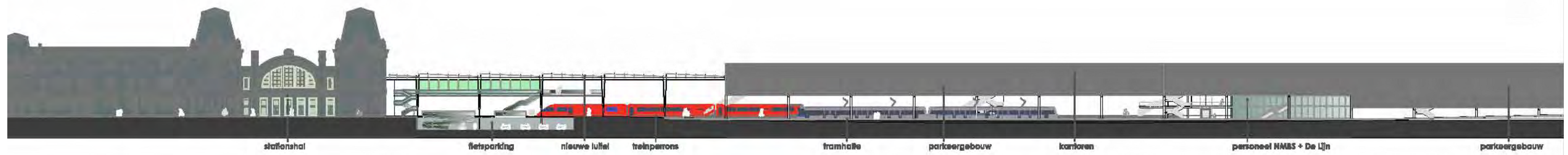


Maquette foto's



Doorsnedes

schaal: 1/1000



3 “Industriële infrastructuur voor nuts- en gemeenschapsvoorziening” maken plaats voor openbare ruimte en groen

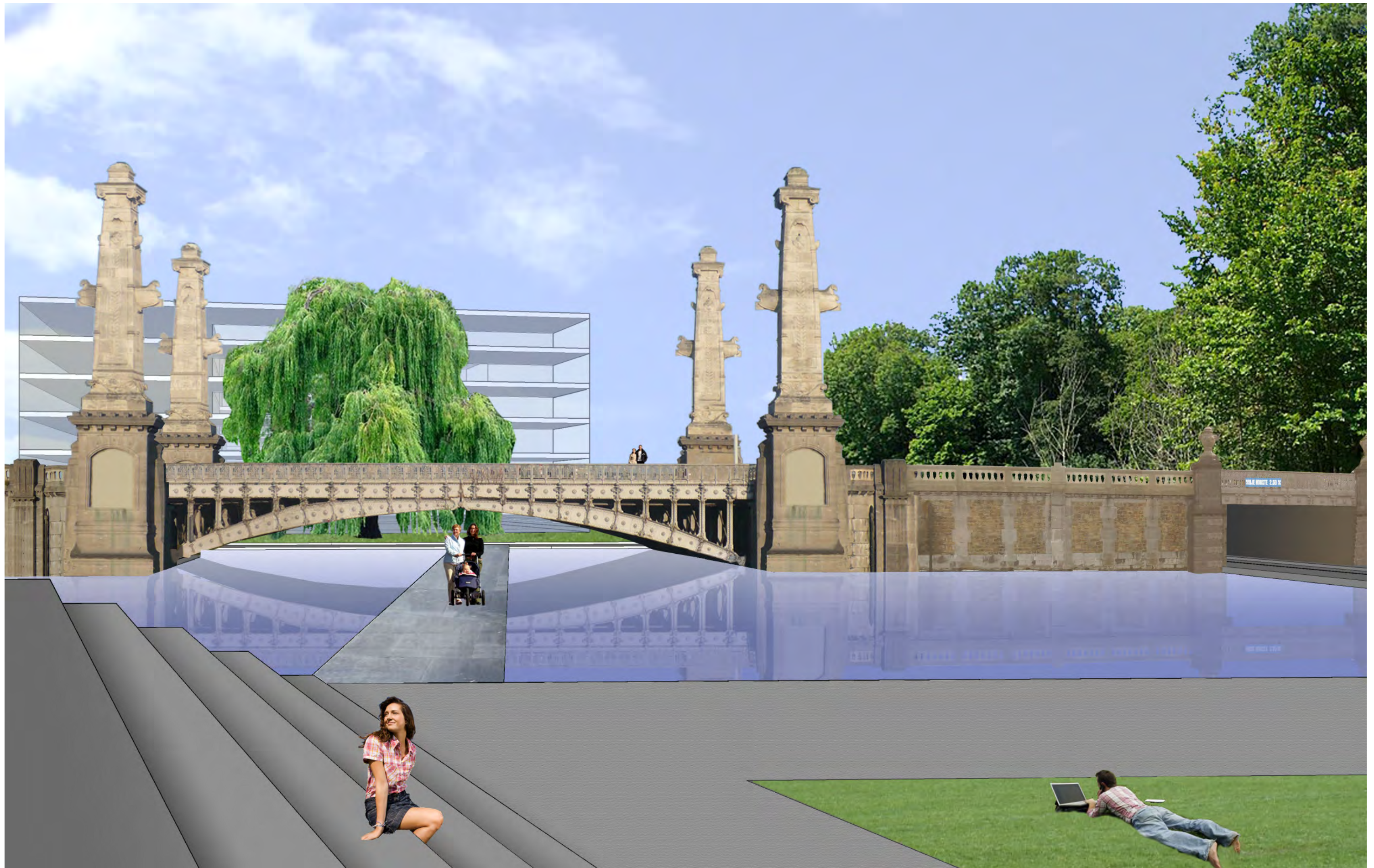
De zone langs de Slachthuiskaai is nu een afgebakend gebied met stelplaats voor trams en bussen, een wasplaats voor trams en bussen en een geïsoleerde Goede Windhelling. Het bovendeck van de brug is een grote parkeerplaats met 107 parkeerplaatsen. Voorbij de GDSDN brug, langs de Conterdamkaai zijn er de loodsen van de NMBS.

De Stelplaats voor tram en bus, de parkeerplaatsen bovenop de GDSDN brug, de loodsen van de NMBS verdwijnen uit de zone en maken plaats voor de voornoemde stedelijke ontwikkeling, maar ook voor een zeer ruime openbare ruimte:

Extra openbare ruimte in de vorm van groene ruimte: 15.145 m²

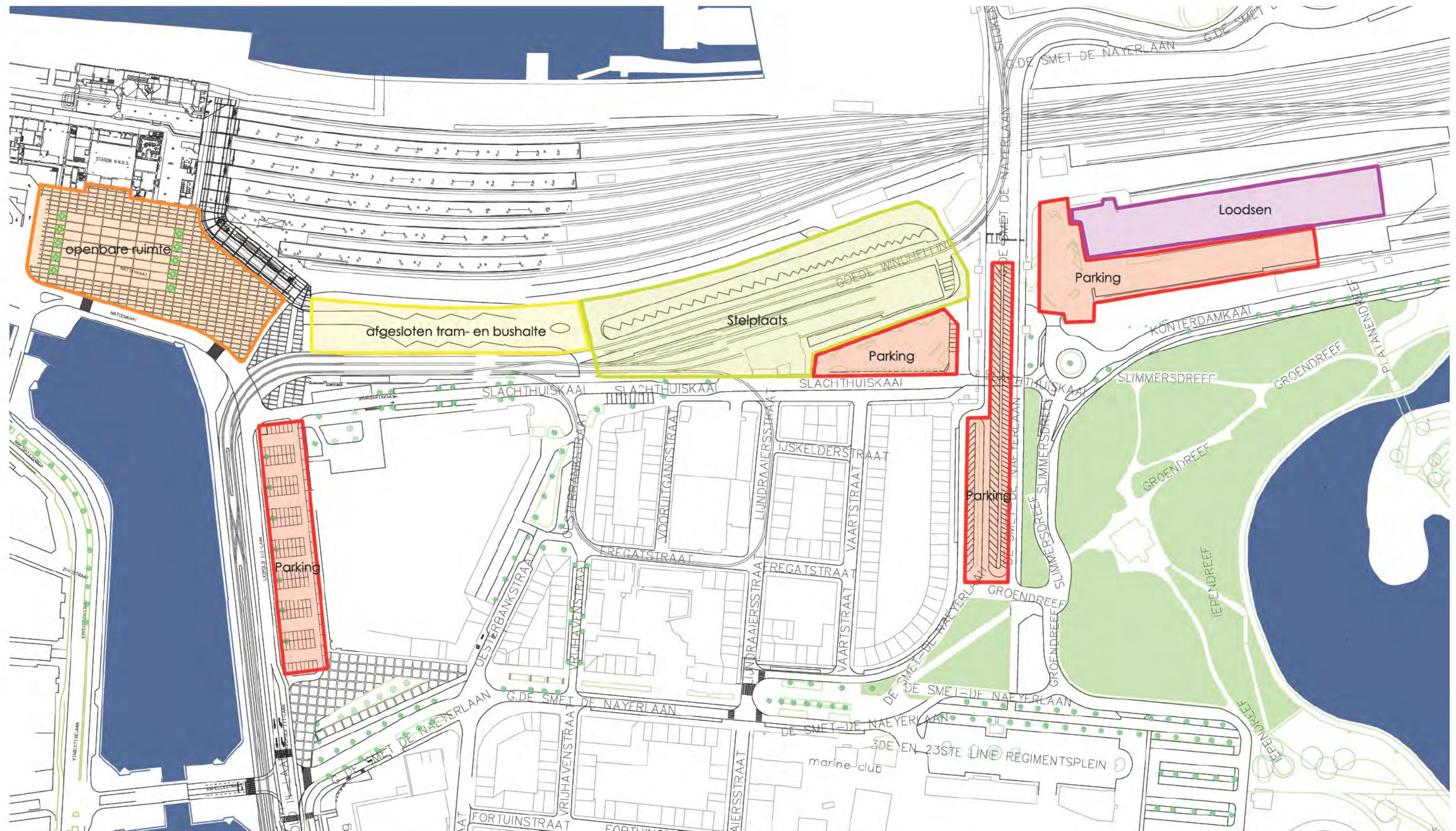
Extra openbare ruimte in de vorm van wateroppervlak: 5.344 m²

Extra openbare ruimte als verharde ruimte: 13.033 m²



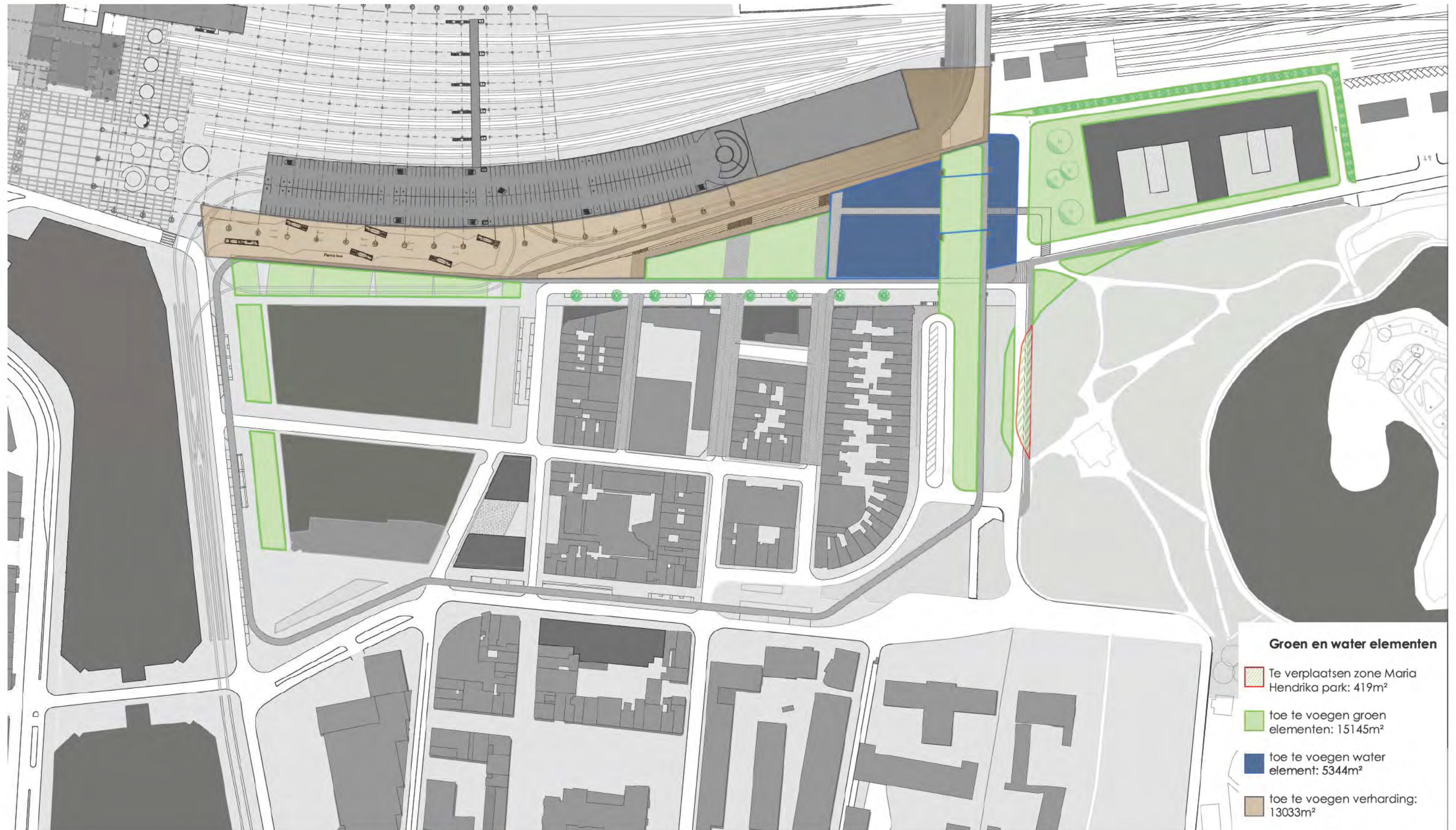
Openbare ruimte: groen- en waterelementen

Bestaande toestand



Openbare ruimte: groen- en waterelementen

Voorstel



Plannen

