

toonstelling, werd de autosnelweg tot voor het Casino doorgetrokken. De auto-gerichte stad van de 20e eeuw verdrong de spoorgerichte stad van de 19de eeuw. De spoorlijn werd autosnelweg en één van de twee stations van Oostende — een monument op zich — werd afgebroken.

Men zou in de zestiger jaren het Vindictevedok en het Montgommerydok gedempt hebben ten voordele van parkings, ware het niet geweest dat enkele klaarzynde Oostendenaars hiertegen protesteerden. De uitstekende bereikbaarheid van Oostende had aldus een zelfvernietigend effect bereikt. Straten en pleinen verkommerden tot autostelplaatsen.

*Oostende opteerde voor
ontspanningsconsumptie en
grootschalig appartementstoerisme*

Oostende beoogde vanaf de vijftiger jaren om zoveel mogelijk toeristen aan te trekken, gelijk hoe. Mede door deze kwantitatieve consumptiedrang ontstond wellicht onbewust een stedelijk banalizerings- en aftakelingsproces.

Funkties werden groter en de mobiliteit nam enorm toe, 3 à 4 panden werden tot één groter pand voor een grotere en hogere functie omgebouwd. Woonstraten werden verkeersstraten en voetpaden werden herleid tot éénmansstroken. De bewoner en de toerist werden de underdogs.

Te Oostende stelde men zich pas op het einde van de zeventiger jaren vragen over de ware betekenis van de stad. Het Europees jaar van het Bouwkundig Erfgoed van 1975 en dat van de Stadsvernieuwing van 1980 veroorzaakten de eerste ernstige bevraging en duiden op nieuwe moeizame inzichten omtrent de betekenis van Oostende.

**De stedenbouwkundige
bewustwording van de badstad
1977-1982**

Vanaf 1977 ontwaakte de Koningin der Badsteden uit haar metamorfose. Zij stelde vast dat de stedelijke structuur van Oostende nog steeds bepaald werd door de zee en de zeedijk, door haven en staketsel, door zijn typisch orthogonaal straten- en pleinenpatroon. Zijn omwallingen werden omgebouwd tot vissershavens en jachthavens, parken en bossen. Samen met zijn koninklijk verleden, zijn koninklijke gaanderij en renbaan leverde dit patrimonium de troe-

ven en bouwstenen voor zijn toekomst.

Oostende moest kiezen tussen 'herwaardering van de eigenheid' op lange termijn (door te streven naar de realisatie van een attractieve woonstad, een mensgerichte badstad, en een ondernemende economische werkpool die de reconversie van zijn potentiële arbeidsmogelijkheden tot ontwikkeling brengt) en 'de verdere afbraak en immolatie van Oostende' (door toe te geven aan de traditionele immobiliënkrachten).

Het Oostendse beleid poogde deze vragen te beantwoorden. Gedurende een eerste periode, tussen 1977 en 1982 werd onderzocht hoe men tot een nieuwe aanpak zou kunnen komen. Het toenmalig Stadsbestuur vroeg aan de Groep Planning om een eerste onderzoek te doen naar de bewoonbaarheid en leefbaarheid van een klein onderdeel van het Visserskwartier (5 ha) met de vraag: 'Kan het Visserskwartier terug bewoonbaar en leefbaar gemaakt worden? Zo ja hoe?' Op deze vraag werden er een serie voorwaarden ontwikkeld nodig om de voorgedragen conclusies en voorstellen te kunnen realiseren. 'Stedebouw', werd gezegd, 'kan pas ernstig aangepakt worden wanneer de problemen in hun globaliteit bekeken worden. Een waarde-oordeel over het bestemmingsplan Visserskwartier is niet relevant omdat het hier gaat over een te klein (weliswaar belangrijk) onderdeel van een groter geheel dat de binnenstad vormt en dat op haar beurt deel uitmaakt van Oostende'.

Daarna werd er gewezen op het feit dat tal van beleidskeuzen zich opdrongen m.n.:

- de tewerkstelling en industrialisatie;
- de toekomstperspektieven voor het havengebied binnen de nationale en Europese havenpolitiek;
- de vooruitzichten voor het toerisme dat dringend binnen de snelle verschuivingen die wij kenden een richting moest vastleggen;
- het bodembeleid en de politiek van het woon- en leefmilieu;
- het sociaal beleid en de welzijnspolitiek;
- de verkeers- en vervoersinfrastructuur in algemene zin en de verkeerssystemen in het bijzonder, enz.

Tevens werd verwezen naar de Structuurplanning als fundamenteel en noodzakelijk beleidsinstrument, dat de sociale en economische beleidsaspecten hierboven aangehaald functioneel en ruimtelijk zou afwegen en vertolken. Precies daarom is structuurplanning een

belangrijk beleidsmiddel. Ze laat toe de essentiële beleidsdoeleinden te formuleren om ze te realiseren.

**Een nieuwe beleidsvisie -
Krachtlijnen van de
structuurplanning 1983-1989**

Het typische van de werkmethode te Oostende is de dubbele dimensie. Langs de ene kant streeft het naar een globale visie van de stad als geheel, langs de andere kant doet het een strategische keuze van probleemvelden, die akuit om een beleidsantwoord vragen. Deze deelaspecten en deelproblemen worden altijd bekeken binnen de globale visie van het structuurplan dat steeds in wording is en in feite nooit af is.

Het ruimtelijk beleid is uiteraard ook afhankelijk van het financieel beleid van de Stad. De beperking van de financiële armslag heeft een aantal belangrijke consequenties:

- de noodzaak om prioriteiten scherper te gaan stellen;
- de noodzaak om externe financieringsbronnen aan te boren vooral door maximaal beroep te doen op subsidies;
- de poging om zoveel mogelijk partners in te schakelen zoals de sociale bouwmaatschappijen en de privé-sektor;
- een terughoudendheid tegenover financiële engagementen zoals grootscheepse onteigeningen of bouwprojecten.

De krachtlijnen van de structuurplanning

De stedenbouwkundige knelpunten worden telkens in hun globale ruimtelijke, functionele en verkeerskundige samenhang onderzocht en monden steeds uit in een concreet actie- of deelplan. Stilaan groeit zo een globale visie op Oostende en zijn toekomst. Tot nog toe worden op deze wijze volgende punten aangepakt:

- het wonen zowel in de binnenstad als in de 19de eeuwse woongordel;
- de verkeers- en parkeerproblematiek van de binnenstad;
- het fietsverkeer en de verkeersveiligheid op schoolroutes;
- de ontwikkeling van Stene;
- de probleemstelling van de haven en de omgeving van het Station;
- de stedenbouwkundige aspecten van het toerisme, de openluchtrecreatie en de sportinfrastructuur;
- de badstedelijke infrastructuur en het stedelijk patrimonium.

De resultaten van de werkzaamheden worden weergegeven in deelrapporten,

waarvan tot nog toe 9 opgemaakt zijn: verkeer, toerisme, wonen, fietsroute, Stene-Centrum, parkeerplan, parkeerbeleid binnenstad, activiteitenpatroon en stedelijk patrimonium, de haven van Oostende (als inleidende nota), bevolking en wonen en toerisme, openluchtrekreatie en sportinfrastructuur.

Deze rapporten situeren het deelprobleem binnen een ruimere context en geven eveneens de algemene krachtlijnen aan waarbinnen de structuurplanning te Oostende te zien is, met name: binnen het planologisch model van West-Vlaanderen: Oostende in regionaal perspectief;

binnen het functioneel-ruimtelijk patroon van Oostende: Oostende als stedenbouwkundig model;

binnen het structuurschema van de binnenstad.

Oostende in regionaal perspectief

Binnen de hiërarchie van de steden en de stedelijke structuren in België behoort Oostende tot de 15 stadsgewesten en is één van 17 goed uitgeruste regionale steden van België.

Uit een onderzoek van het bestaande handelaanbod, afbakening en analyse van het marktgebied laten zich conclusies trekken i.v.m. de regionale aantrekkingskracht van Oostende:

de directe marktzone van Oostende beslaat de gemeenten Oostende, Brede ne, Middelkerke, Snaaskerke, Oudenburg, Ettelgem, Klemskerke en Lombardsijde;

de indirecte marktzone bestrijkt Nieuwpoort, Gistel, Koekelare, Eernegem, Westkerke en Roksem.

Eens buiten dit gebied valt de attractiviteit van Oostende zeer sterk terug. Omliggende centra versterken hun invloed op het 'Achterland' van Oostende, met name Veurne, Torhout, Roeselare en Brugge.

Uit de vergelijking met vroegere studies valt op dat de attractie van Oostende is toegenomen op Bredene, Oudenburg en Westende, maar is afgenomen op Diksmuide en Gistel. Aldus verliest Oostende aantrekkingskracht ten opzichte van gemeenten in het binnenland, daar waar men een lichte verhoging kent ten opzichte van aanleunende kustgemeenten.

In verband met de regionale aantrekkingskracht van het handelsapparaat van Oostende ontstaan de laatste jaren knelpunten tussen een ruimtelijk stagnerend en globaal afnemend markt-

gebied, een stagnerende bevolkingsdynamiek van de regio Oostende en een degressief groeiend gezinsinkomen met weerslag op het koopgedrag en het bestedingspatroon te Oostende.

Meer specifiek i.v.m. de bevolkings-evolutie wordt duidelijk dat:

de bevolkingsgroei van Oostende sedert de jaren '70 verminderd is;

de migraties vanuit Oostende ten gunste komen van het arrondissement, waar het negatief migratie-saldo in een positief saldo is veranderd;

Oostende zowel ten opzichte van het arrondissement alsook de provincie sedert de laatste 15 jaar een negatieve bevolkingsevolutie kent.

In het planologisch model van West-Vlaanderen herkent men duidelijk drie gebieden met een eigen dynamiek:

de kuststrook met Oostende als agglomeratie-kern en de kleinere kern Veurne;

de Westhoek met de kleinere kernen Diksmuide, Poperinge en Ieper;

het gebied Brugge-Kortrijk met de ontwikkelingszones Zeebrugge-Brugge, Torhout-Roeselare-Izegem-Tielt en de zone Kortrijk-Waregem.

Uit de evaluatie van dit model blijkt dat de ontwikkeling van de industriële as Brugge-Roeselare-Kortrijk de traditionele invloedzone van Oostende afzoomt, met name de Westhoek.

Oostende moet derhalve een planologisch model bepleiten waarop zijn industriële kern, de uitbouw van de havenactiviteiten en de dienstverlenende bedrijven een driehoek Zeebrugge-Brugge-Oostende vormen. Op die manier sluit Oostende aan bij de industriële as van West-Vlaanderen en het Noord-Franse industriegebied.

Het stedenbouwkundig model van Oostende

Ruimtelijk is Oostende als stedelijk gebied als het ware slechts één vierde van een volledige stad. In het noorden is de zee, in het oosten sluit het havengebied Oostende af, in het zuiden beperkt het vliegveld verdere ontwikkelingen. Oostende zit als het ware gekneld tussen haven en vliegveld.

Omwille van deze structuur, de excentrische historische groei langs de Torhoutse- en Nieuwpoortsesteenweg en de aaneengesloten 19de eeuwse structuur tussen Elisabethlaan en de Nieuwpoortsesteenweg heeft Oostende niet alleen in de binnenstad zeer hoge woon-dichtheden, maar ook aan de stadsrand.

Verder omzoomt het verspreid bebouwd gebied het stedelijk gebied van Oostende.

De ruimtelijke structuur is derhalve niet uitgewaaid. De aantrekkelijkheid van het wonen dicht aan zee primeert op deze van het platteland rond Oostende.

De ruimtelijke (en functionele) barrières van haven, industriegebied en vliegveld beperken een verdere uitbreiding van het stedelijk gebied Oostende. Ontwikkelingsmogelijkheden zijn enkel mogelijk in een aanvulling en inbreiding van de bestaande structuur.

De ruimtelijke relaties tussen landschap en stad bepalen eveneens de krachtlijnen van het stedenbouwkundig model van Oostende. Visueel loopt het open polderlandschap (ondanks de scheiding tussen polderlandschap en duinenstrook door het vliegveld), door tot aan de duinen en bestaat tussen Oostende-Mariakerke en Middelkerke een groen buffergebied. Ook ten oosten van Oostende bestaat een gelijkwaardige situatie. Deze visuele relatie met het open polderlandschap maakt Oostende herkenbaar in het landschap.

In het stedenbouwkundig model van Oostende zijn deze twee visuele groene verbindingen tussen zee, duinen en polderlandschap uitgewerkt.

Het structuurschema van de binnenstad

Het structuurschema van de binnenstad werd reeds ontwikkeld in 1977 en later vervolledigd.

In het structuurschema wordt de samenhang tussen het binnenstedelijke functiepatroon (wonen, werken, winkelen, horeca, onderwijs, diensten en cultuur) in relatie tot de voorstellen om de stedelijke ruimte en het verkeer te verbeteren als volgt geformuleerd.

In de binnenstad moet de samenhang tussen de centrumfuncties (winkels, markten, kantoren, scholen), het toerisme (verblijfs, en ontspanningstoe-risme) en het wonen gestimuleerd worden. Een te grote scheiding van de woon- en winkelfunctie moeten vermeden worden. Ook de impact van de ontspanning en het nachtleven mag het wonen niet verdringen.

Deze samenhang kan gerealiseerd worden door de bestaande functionele zones af te bouwen en ze in elkaar te laten verweven. Zodoende worden de bestaande winkel-wandelstraten verder ontwikkeld vanuit het centrum naar de rand van de binnenstad.

Ruimtelijk zullen deze winkelwandel-assen de aantrekkelijkheid van de binnenstad verhogen. Dit heeft een invloed op het verkeer, de verkeersvrije en verkeersarme zones van de binnenstad, en op de parkeermogelijkheden.

Het behoud van de woonfunctie is essentieel voor de leefbaarheid van de binnenstad. Het is noodzakelijk dat de Oostendse binnenstad bewoond wordt door verschillende sociale groepen. Hierbij zijn ook jonge gezinnen met kinderen noodzakelijk. Mede daarom moet de woonfunctie kleinschaliger worden. Een goede mengeling tussen huizen en appartementen is noodzakelijk.

De bestaande breuken tussen het centrum en de rand van de binnenstad kunnen hersteld worden. Hiervoor werden allerlei functionele en ruimtelijke voorstellen geformuleerd. Deze voorstellen streven naar een evenwicht tussen handel, toerisme, wonen en het verkeer.

De samenhang tussen de verschillende functies van de binnenstad moet begeleid worden door een komplementair verkeerssysteem en een parkeerbeleid. Alleen dan zullen de straten en pleinen in functie van de voetganger kunnen heringericht worden, het openbaar vervoer en het fietsverkeer bevorderd worden. Hierdoor zal de totale stad aantrekkelijker worden voor de bewoner en de bezoeker.

Het structuurplanningsproces te Oostende streeft al lang naar een coherent verband tussen de karakterstructuren van de regio en de wezenlijke kenmerken van haar eigen stedelijk struk-

turen. Binnen deze problematieken werden een groot aantal deelproblemen behandeld waarvan hier illustratief drie kort samengevat worden: *wonen (A)*, *patrimonium (B)* en *mobiliteit (C)*.

A. Een der grote troeven — die Oostende onderscheidt van de andere badplaatsen — is zijn stedelijk karakter. Oostende is de enige volwaardige stad aan de Belgische kust. Hiermee wordt vooral de aanwezigheid bedoeld van een compleet en uitgebreid net van voorzieningen. Maar een bad-stad, die gans het jaar door 'leeft', veronderstelt de permanente aanwezigheid van een sterk gevarieerde en actieve bevolking. Dit is in het verleden steeds zo geweest.

Het meest in het oog springend facet van stadsverval waarmee Oostende sinds jaren gekonfronteerd is, is echter een zekere ontvolking en de veroudering van de bevolking; tussen 1971 en 1987 is de bevolking met 5% verminderd. Het belang van dit cijfer en het verontrustende karakter ervan blijkt uit een vergelijking met de ontwikkelingen in de rest van het arrondissement en de provincie.

De interpretatie van deze cijfers laat volgende bedenkingen toe: de sterke bevolkingsgroei van Oostende na de oorlog is sinds de jaren '70 drastisch verminderd en zelfs tot een negatief saldo gedaald; de bevolkingsgroei in het verleden en de huidige ontvolking is in grote mate aan migratie toe te schrijven, waarbij zeer recent deze negatieve tendens van de migraties is omgebogen in een positieve; de migraties uit Oostende zijn overwe-

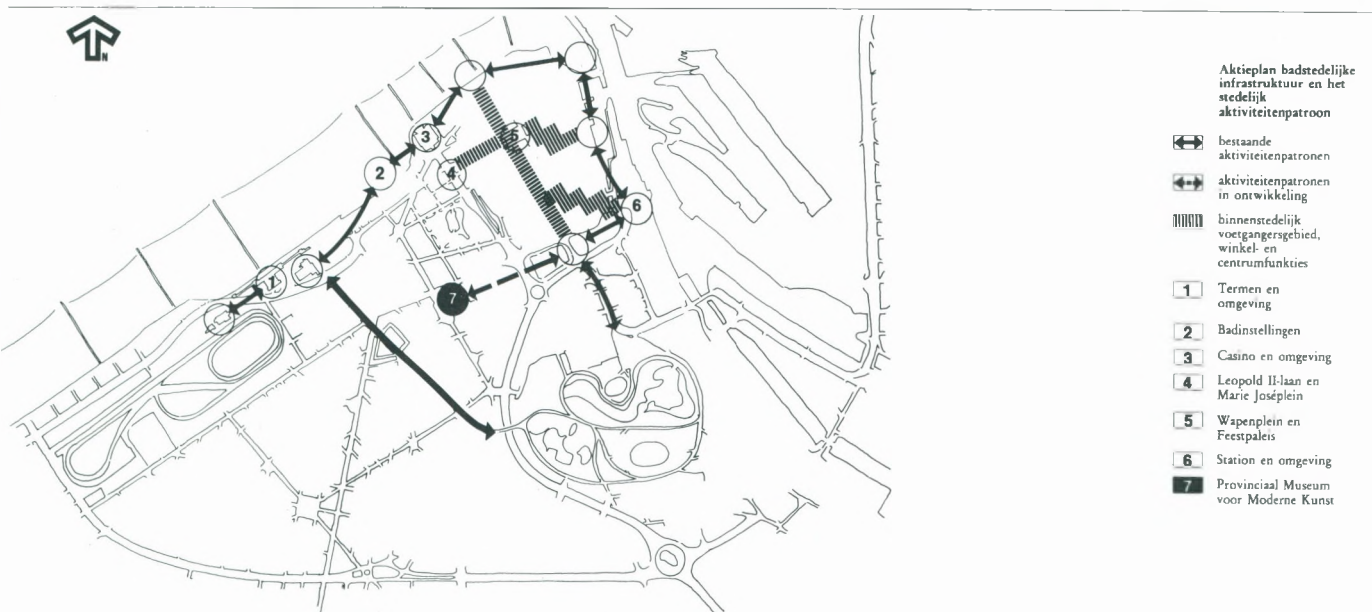
gend ten gunste van het arrondissement, waar het negatief saldo nu omgeslagen is in een positief saldo; Oostende kent de laatste 15 jaar, zowel t.a.v. het arrondissement als de provincie een vrij negatieve bevolkingsevolutie.

Het fenomeen van ontvolking doet zich echter niet gelijkmatig voor over de gehele stad. Per wijk blijken er grote verschillen te bestaan zodat we soms werkelijk over probleembuurtten kunnen spreken. In Oostende valt op dat slechts twee zones tussen 1970 en 1981 een aangroei kenden m.n.: de Zeedijk, Albert I-Promenade en de omgeving van het Leopoldpark (+418 inwoners); de woonwijken ten zuiden van de Elisabethlaan nl. de Nieuwe Stad en de omgeving van Stene-dorp (+5.295 inwoners).

Er kan dus gesteld worden dat de Oostendse bevolking de voorbije 15 jaar alleen nog langs de randen van het stedelijk gebied toenam. Daartegenover staat de afname in alle andere wijken en vooral in het eigenlijke stedelijke woongebied dat een totaal verlies kent van 8.152 inwoners. Het dramatische karakter van deze bevolkingsafname wordt nog benadrukt wanneer men de procentuele gegevens bekijkt, in bepaalde buurten bedraagt het verlies meer dan 20%.

In een aantal probleembuurtten wordt de ontvolking in de hand gewerkt door de geringe kwaliteit van de woningen en de woonomgeving. Indikatief hiervoor is het geringe percentage woningen dat over een zgn. volledig comfort beschikt.

Wanneer men daar bovenop het aan-



Bron: 'Structuurplanning te Oostende, Stad Oostende en Groep Planning', 1988.

tal woningen bewoond door de eigenaar kent, wordt de kwetsbaarheid van deze buurten zeer duidelijk. Het gehele stadscentrum (in uitgebreide zin) ligt aldus 40% beneden het aanvaardbare comfortniveau.

De Stad Oostende heeft van bij het begin actief ingespeeld op het 'Herwaarderingsbesluit' van de Vlaamse Exekutive, waarbij subsidies voorzien werden voor herwaarderingsinitiatieven van zowel overheid als partikulieren.

Drie herwaarderingsgebieden werden voorgesteld en zijn thans erkend: het Visserskwartier, het Acht-Urenhuis en het Hazegras.

Omwille van de dramatische ontwikkeling werd in elk herwaarderingsgebied een redelijk omvangrijk woningbouwproject voorzien. Deze woningbouwprojecten zijn telkens voorzien op panden die leegstaan of wier functie niet meer aangepast is aan de behoeften of aan de omgeving. In totaal over de drie herwaarderingsgebieden wordt gerekend op 170 nieuwe woongelegenheden of 500 nieuwe bewoners.

B. Binnen het toeristisch patroon dat gestalte kreeg in de 19de en begin 20ste eeuw is de cultuur te Oostende eerder als een surplus van het toerisme ontstaan. Cultuur als surplus van de ontspanning.

In het ruimtelijk spanningsveld tussen het (Zee)Station, de Visserskaai, de Doken, de Zee en de Zeedijk, het Teater, het Casino-Kursaal, het Koninklijk Chalet, de Termen, de Gaanderijen en Hippodroom kwam een toeristisch-kultureel circuit tot stand dat integraal deel uitmaakte van de (ver)stedelijke structuur.

Omwille van het mondain karakter en het minder strandgebonden toerisme in de 19de eeuw beperkte zich dit patroon niet enkel tot de Zeedijk, maar maakte het met de parken, lanen, squares en pleinen, met de verschillende hotels, restaurants, musea en schouwburg ook deel uit van het woonpatroon van Oostende.

Binnen dat historisch gegeven zal Oostende steeds als aanvulling en tegepool op de 'zon- en strandcultus', specifieke voorzieningen moeten aanbieden die zijn badstedelijk karakter benadrukken. Oostende moet de dualiteit tussen stad en strand, tussen toeristische functies en woongebonden functies, consequent als stedenbouwkundig patroon gebruiken en daarin investeren.

Twee hoofdactiviteiten-assen (zie fi-

guur 14) hebben zich ontwikkeld, waarin het stedelijke patrimonium strukturerende betekenis heeft:

de lus Station, Visserskaai, Zeedijk, Casino, Albert I-Promenade, Zwembad, Termen en Hippodroom;

de as Station, Vindictivelaan, A. Pieterslaan, uitlopend in de Torhoutsesteenweg en Nieuwpoortsesteenweg.

Deze lus en as omsluiten als het ware de binnenstad en breiden deze uit in westelijke richting.

Alhoewel zeer verschillend van karakter is de eerste as meer toeristisch, de tweede meer centrumgericht met handelsactiviteiten. Zij vormen een structurele eenheid.

Zij zijn woongebonden maar worden door het toeristisch patroon versterkt. Langs deze lus en as groeperen zich centrumgebonden en toeristische functies.

Een supplementaire derde kulturele as zou hier moeten kunnen ontwikkeld worden. Het betreft de verbinding van het zeer attractieve Provinciaal Museum voor Moderne Kunst met het Casino door het Leopoldspark dat als openluchtmuseum zou kunnen functioneren.

Opvallend aan het activiteitenpatroon van Oostende en aan deze circuits is, dat zich in het centrum tussen de twee hoofd-assen een herkenbare ruimtelijke samenhang heeft ontwikkeld: de twee hoofdwinkel-wandelstraten, met het Wapenplein als centraal scharnierpunt.

Spijtig is wel dat het badstedelijk patrimonium, en de gebouwen die historisch het 'gezicht' van Oostende bepaalden, heden ten dage fysisch en functioneel in verval verkeren. Vooral het funktieverlies door veranderde behoeften, was dikwijls oorzaak van verwaarlozing en leidde tot aftekening.

Ook de samenhang tussen de gebouwen en hun onmiddellijke straat- of pleinomgeving is meestal volledig teloor gegaan, alsook de integratie in het stedelijke leven en in het activiteitenpatroon, waarvan ze deel uitmaken. Uitzondering hierop zijn de nieuw aangelegde Wapenplein en Groentenmarkt die goed geïntegreerd zijn in het voetgangers-stratenpatroon (zie verder).

Oostende zou ook terug moeten kunnen aanknopen met een aantal architecturale kwaliteiten uit de 'Belle Epoque' en die o.m. door de architecten Gaston Eysselinck met het Postgebouw en het huidig PMMK, Léon Stijnen met het Casino-Kursaal en later door Paul Felix en Jan Tanghe met de integratie van

het Olympisch Zwembad in de Koninklijke Gaanderijen verder werden doorgetrokken.

Een goed voorbeeld van geslaagde revalidatie is ongetwijfeld het Provinciaal Museum voor Moderne Kunst in de Romerstraat. De bezoekersaantallen bewijzen dat het PMMK een belangrijke aanwinst betekent voor de attractiviteit van Oostende. Voor een goede integratie in het bestaande badstedelijke circuit dient ook hier de nodige zorg besteed aan de heraanleg van de onmiddellijke omgeving. De versmelting tussen de drukste handelsstraat van Oostende en het museaal leven van Oostende kan geactiveerd worden door op die plek een belangrijke plein te realiseren. De verbinding met het nabije Leopoldpark om zo de binnenstad en het Casino-Kursaal te bereiken is belangrijk, waarbij het park zelf tot een openluchtmuseum zou kunnen uitgroeien.

Met het Museum voor Moderne Kunst kan Oostende ook de kans grijpen om terug de kulturele 'Badstad van de Kust' te worden met o.m. de Europaprijs voor Schilderkunst. Oostende kan zich terug manifesteren als kruispunt van ideeën, kulturen en kunst. Het stedenbouwkundige beleid kan deze ontbrekende cultuurmanifestaties stimuleren. Oostende mag zich niet beperken tot een 'folkloristisch-pittoreske vissersromantiek' of het 'nachtleven' van de Langestraat.

Oostende moet opnieuw de 'Koningin der Badsteden' worden. Het Kursaalgebouw, zowat het visitekaartje van Oostende, heeft nood aan grondige vernieuwing. Vooral de geslotenheid van het gebouw tegenover de omgeving stelt grote problemen. De aanleg van het Monacoplein stemt niet overeen met de intrinsieke waarde van het gebouw. De opening naar de Zeedijk is een must.

C. Het *verkeersprobleem* ligt in elke stad anders omdat de specifieke kenmerken van elke stad anders liggen. Oostende als kust- en havenstad is in vergelijking met de meeste andere steden, enkel langs een beperkt west-zuid segment bereikbaar. De toegankelijkheid uit het noorden en oosten is deels uitgesloten omwille van de zee of deels beperkt door de haven.

Anderzijds is Oostende een zeer geconcentreerde stad met een hoge bouwdichtheid en een smalle stratenstructuur in de binnenstad. De dichte appartementsbouw en het toerisme eisen een

hoge parkeerverzorging; ook het dagtoerisme vergroot de impact door geparkeerde voertuigen op kwetsbare momenten.

Daarnaast is Oostende een vervoersknooppunt in de trans-channel verbinding met extra verkeershinder binnen bepaalde stadsgebieden en speciaal doorheen het voetgangersgebied voor het Station. De toenemende automobieliteit heeft het gevolg dat 85% van de openbare ruimte bezet is door voertuigen en van de 5 ha van het Visserskwartier worden ruim 2,6 ha uitsluitend voor het parkeren gebruikt.

Met de uitbouw van de verkeersinfrastructuur sedert de tweede Wereldoorlog met o.m. het doortrekken van de autosnelweg als het ware tot op de Zeedijk is de bereikbaarheid van Oostende zo sterk toegenomen dat precies daardoor de aantrekkingskracht in het gedrang komt. De uitstekende bereikbaarheid van Oostende creëert een zelfvernietigingseffekt.

Het is duidelijk dat bereikbaarheid van een plek de aantrekkelijkheid van de plek zelf in het gedrang brengt.

De probleemstelling in verband met het verkeer te Oostende situeert zich duidelijk tussen:

de bereikbaarheid van buiten Oostende naar Oostende;
de bereikbaarheid van de bestemmingen en functies binnen Oostende;
de bereikbaarheid van de bewoners en bezoekers die in Oostende verblijven.

De globale visie, waarop de structuurschets steunt, met name de *herwaardering van de badstad*, heeft zich op het vlak van de mobiliteit vertaald in duidelijk andere keuzen dan in de jaren '70: aandacht voor de kwaliteit van de stedelijke ruimte en integratie van alle verkeerssoorten in de straatruimte, waardoor een aantal bestemmingen niet meer zo vanzelfsprekend met de wagen te bereiken zijn;

instandhouden van de toegankelijkheid van Oostende zonder dat het verkeer als zodanig overheerst.

Met toegankelijkheid bedoelt het verkeersplan dat alle gewenste bestemmingen vlot en veilig te bereiken zijn, zonder dat de stadsdelen waarin deze gelegen zijn onnodig door verkeer belast worden, maar tevens aandacht voor de kwaliteit van straten en pleinen, terwijl de bereikbaarheid gegarandeerd is en waarbij het autoverkeer zelf ondergeschikt is aan de zwakste weggebruiker m.n. de voetganger en de fietser.

De realisatie van het Wapenplein is hiervan het beste voorbeeld. Met deze globale beleidsvisie, aandacht voor de kwaliteit van de stedelijke ruimte en behoud van de toegankelijkheid van Oostende heeft de structuurschets voorstellen ontwikkeld i.v.m. de hoofdwegenstructuur, de verkeerscirculatie in de binnenstad, het parkeren, het fietsverkeer en de verkeersleefbaarheid in de 19de eeuwse woonwijken.

In verband met de *hoofdwegenstructuur* is de verbinding Kennedy-rondpunt — De Bolle voorzien als sluitstuk van de ring rond Oostende. Daardoor is het doorgaand verkeer uit het centrum en aan de rand van het centrum te weren en worden belangrijke centrumstraten zoals de Nieuwpoortsesteenweg, Koningin Astridlaan, Koningsstraat, Torhoutsesteenweg, A. Pieterslaan en zelfs de Leopold II- en III-laan, Vindictivelaan en De Smet de Naeyerlaan ontlast.

De haven en het industriegebied krijgen een nieuwe aansluiting op de autosnelweg en daardoor nieuwe kansen voor de verdere uitbouw en modernisering van het havengebied. De omgeving van het Station, de Dokken en de Leopold II-laan moeten dringend geher-

K B - B E D R I J V E N S E R V I C E

Waarom naar uw bankkantoor gaan als u uw bank op kantoor hebt ?

De Kredietbank heeft voor u en uw bedrijf KB-TELEPACK ontworpen.
Een totaalservice voor elektronisch bankieren.



KB-TELEPACK biedt u :

- KB-SOFT, het softwarepakket waarmee u uw betalingsverkeer volledig automatiseert.
- TELE-KB, waarmee u uw verrichtingen snel en veilig overseint, uw rekeninginformatie op elk moment kunt opvragen en de financiële markten op de voet kunt volgen.

Loop dus vlug even langs bij uw bankkantoor, als u uw bank op kantoor wilt.



Beter met de bank van hier.

waardeerd worden als het onthaalgebied van Oostende. Allerlei voorstellen werden in die zin ontwikkeld.

De opties voor de hoofdwegenstructuur bepleiten het weren van het doorgaand verkeer uit Oostende en daardoor het verbeteren van de toegankelijkheid van Oostende voor alle vervoerswijzen. Dit betekent dat naarmate men het centrum nadert, trager en aldus veiliger verkeer ontstaat met menging van de verschillende verkeersoorten.

Het nieuw *verkeerscirculatieschema* steunt op het kruisvormig voetgangersgebied van de winkelstraten. Dit voetgangersgebied wordt verder in verbinding gebracht met de voetgangersgebieden van de Visserskaai, de Zeedijk, de Leopold II-laan en de Dokken.

Zo was het mogelijk om de Vlaanderenstraat en het Kadzand-Bonenplein verkeersarm aan te leggen en het Wapenplein en Groentenmarkt volledig te hernieuwen. Dit kruisvormig voetgangersgebied is mede ook een barrière voor het binnenstedelijk verkeer in de Oostendse stadskern.

De verkeerscirculatie zelf, is zo opgezet en de rijrichtingen zijn zo gekozen dat duidelijke routes ontstaan voor het parkeerzoekend verkeer. Daarnaast zijn enkele konfliktpunten op kruispunten door de gewijzigde rijrichtingen afgezwakt. De nieuwe verkeerscirculatie is zo ontwikkeld dat de bereikbaarheid van het winkelcentrum niet in het gedrang komt, maar dat tevens het voetgangersgebied verder kan uitgebouwd worden. Zo zullen attractieve stedelijke ruimten ontstaan, aangename straten en pleinen waarbinnen het autoverkeer, weliswaar ondergeschikt, zijn functie blijft vervullen. De beperkte oppervlakte van 80 ha van de Oostendse binnenstad is, in vergelijking met de Brugse binnenstad van 375 ha en het Brusselse Pentagon van 450 ha, zo klein dat alles letterlijk te voet bereikbaar is, mits aandacht geschonken wordt aan het dienstverkeer.

Naast het nieuwe verkeerscirculatieschema voor de binnenstad is een *parkeerplan* ontwikkeld in 1978 en 1985 om het bestaande aanbod aan parkeerplaatsen zo optimaal mogelijk te gebruiken en zijn er ook bijkomende parkings voorzien.

Het parkeerplan en het parkeerbeleid geven die maatregelen aan die moeten getroffen worden opdat de parkeerplaatsen gebruikt worden door diegenen waarvoor zij bestemd zijn. Op deze wijze kan een evenwichtige verdeling van

de parkeerdruk op de voorzieningen worden bereikt.

Tevens zijn daarmee bepaalde voorzieningen bestemd voor specifieke parkeerders: lang-kort, winkelen-toerisme, enz., waardoor de duidelijkheid van het parkeer-systeem als geheel wordt bevorderd. Het parkeeronderzoek heeft uitgewezen dat er een structureel tekort is van ca. 1.300 parkeerplaatsen, waarbij de hoogste parkeerdruk op een zaterdag in het hoogseizoen is vastgesteld.

Het parkeerplan stelt voor om van de benodigde 4.800 parkeerplaatsen in de binnenstad, ca. 4.500 effectief in de binnenstad te voorzien. De resterende 300 parkeerplaatsen kunnen op het Haze-gras worden gevonden, waar in het hoogseizoen en op zaterdag nog vrije parkeer capaciteit aanwezig is.

4.500 te voorziene parkeerplaatsen betekent circa 1.000 plaatsen meer dan de bestaande toestand. Daarvoor werden verschillende lokaties voorgesteld: het gebied van de Leopold II-laan waar een tekort is van ca. 350 plaatsen; het gebied van het St.-Petrus en Paulusplein met een tekort van ca. 270 plaatsen;

het gebied tussen Casino en Vlaanderenstraat met een tekort van ca. 230 plaatsen; het gebied tussen Wapenplein en Vissersplein met een tekort van ca. 550 plaatsen.

De parkeerbehoeften in de omgeving van het Station zijn niet behandeld in de parkeerstudie van de binnenstad. Hier bestaan plannen om een parking te bouwen aan de Brandariskaai.

Voor het Postgebouw is de eerste ondergrondse parking van ca. 250 plaatsen gerealiseerd. Ook onder het Mijneplein is een parking voorzien van ca. 200 plaatsen en in de St.-Franciscusstraat wordt in het kader van het herwaarderingsgebied een parkeergebouw voor ca. 230 auto's opgericht.



Besluit

'The proof of the pudding lies in the eating'. Stedebouwkundige reflecties en concepten hebben realisatie tot doel. Wat is er uiteindelijk, na 14 jaar denkwerk, gerealiseerd? en hoe evalueert men het uitgevoerde? Is Oostende aantrekkelijker en bewoonbaarder geworden?

Aantrekkelijkheid en doordringbaarheid

Er zijn een aantal positieve verwezenlijkingen, zij betreffen in grote mate de binnenstad eerder dan de rand. Struktureel is er vooreerst het verkeersvrije en -arme voetgangerskruis dat mede de verkeersbarrière voor de auto vormt. Het kruist in het centrum en op het Wapenplein dat zeer sterk, door zijn heraanleg en de uitsluiting van de auto, de centraliteit en de leesbaarheid van de stad onderlijnt. Restaurants en café's lopen uit tot op het plein. Het plein wordt opnieuw eigendom van de burger; het is meteen aantrekkingspunt en rustpunt van Oostende geworden. In een vakantiestad is precies de integratie van de binnenruimte en de buitenruimte van de privé en openbare ruimte één van de belangrijkste te realiseren doeleinden om de aantrekking van de stad te verhogen.

Het voetgangerspatroon, eerst bedacht in 1977, loopt nu door over de Groentenmarkt, de Dwarsstraat en het Kadzandplein. Enkele belangrijke uitlopers van dit kruisvormig patroon ontbreken nog: naar de Visserskaai over het Vissersplein, naar het Station, naar het Casino, naar het park en naar de Jachthaven Mercator en Montgommerydokken, enz. Het punktueel aantrekkelijk oversteken van de kleine ring lijkt voor Oostende een moeilijke zaak, waarom?

De realisatie van het Wapenplein is voor menig Oostendenaar zo overtuigend dat het aangevatte experiment m.i. probleemloos doorgetrokken kan worden. De derde as tussen het Provinciaal Museum voor Moderne Kunst over het Leopoldspark naar het Casino ligt in dezelfde lijn. Waarom niet?

Parkeerbeleid en verkeersinfrastructuur

Het verdunnen van de auto uit de centrale binnenstedelijke ruimte verschuift uiteraard het parkeerprobleem naar de randen van de binnenstad. Daarom



Officiele Bureau voor Toerisme, Oostende

wordt van meet af aan in 1981 parallel aan de studie van het Visserskwartier, een eerste grondige parkeerstudie van de binnenstad ondernomen, die in 1985 hernomen en geactualiseerd werd. Behalve de realisatie van één ondergrondse parkeerplaats op de Leopoldlaan en de heraanleg van enkele plaatsen voor het parkeren, werd tot op vandaag geen rekening gehouden met het uitgestippelde globaal Parkeerplan. Wij hopen dat de hangende besprekingen met een commerciële parkeerausbatingsmaatschappij rekening zullen houden met de reeds gedane studies, maar überhaupt ook met het verkeers- en parkeerluik van het 'Structuurplan van de Kust' dat nu ter studie ligt.

Stedebouw is geen optelsom van deelproblemen. Stedebouw is globaal denken aan een groot aantal complexe knelpunten waarvan de neveneffecten op lang termijn moeten gekend zijn en op voorhand een oplossing moeten krijgen.

Een andere essentiële infrastructuur die structureel erg belangrijk is voor Oostende en reeds vanaf 1983 stedebouwkundig onderzocht werd, is de sluiting van de ring Kennedy-De Bolle. Samen met de gedeeltelijke nieuwe toegang tot de RMT dat nu onder de Smet de Naeyerbrug gerealiseerd wordt, blijft de eigenlijke toegang naast het Spoorwegstation tot de RMT grote problemen vertonen.

De nog steeds gevaarlijke kruising van voetgangers met zwaar vrachtverkeer vóór het station is onaanvaardbaar. Zelfs zo de wisselwerking tussen het spoorverkeer en de kusttram met de bouw van het

nieuw tramstation gerealiseerd wordt, blijft de aanblik op de steeds nog niet heraangelegde Natiënkaai, voor wat de aantrekkelijkheid van Oostende betreft t.a.v. de nationale en internationale gasten, voor een toeristische stad niet zo prettig ondanks de enorme mogelijkheden van zichten en stadsperspectieven die de plaats te bieden heeft.

Het stedelijk patroon en de bouwrijpheid

De nieuwe bewustwording van de waarde van de bestaande stedelijk structuur en eigenheid als maatstaf voor de toekomstige ontwikkelingen is nieuw en positief. De eerste BPA's van de jaren zestig bepaalden een gelijkvloers en vier bouwlagen plus dak. Onder druk van het massatoerisme en de vastgoedmarkt, werden op het einde van de zestiger jaren de BPA's aangepast en de hoogten verhoogd tot een gelijkvloers plus zes bouwlagen en dak, en tien bouwlagen op de zeedijk.

De studie in 1978-79 van het Visserskwartier stelde o.m. voor om de bestaande bouwhoogten — omwille van de bezonning op de Visserskaai en in de binnenpanden aldaar — te eerbiedigen. Zodoende kon de in de BPA's voorziene bouwhoogte terug herleid worden tot wat ze vroeger waren (gelijkvloers plus vier en dak). Met het KB van 6.4.1989 werd o.m. deze gabarietverlaging opgelegd. Het duurt tien jaar, maar het gebeurt.

Verder bevatte het voorontwerp eveneens uit 1978-80 voor het volledig Visserskwartier en voor een deel van de

binnenstad — mede omwille van de aktie rond het herwaarderingsgebied Viserskwartier — eveneens een voorstel tot de verlaging van de bouwhoogten. Alhoewel (nog) geen BPA, wordt dit voorontwerp als richtplan gebruikt voor de verdere ordening van de stad. Voortaan lijkt de bestaande stedelijke ruimtelijkheid maatstaf te worden voor de verdere ontwikkeling van de stedelijke structuur.

Herbruik van het Patrimonium kan leiden tot herwaardering van de badstad

Het behoud en de herstructurering van het Termenkompleks mede met de restauratie van de Koninklijke Galerij en de integratie van het Olympisch zwembad in het geheel, wijst hoe een stad zich met een goed architecturaal beleid kan aktualizeren en herwaarderen. Daartegenover is de dichotomie tussen het architecturaal beleid en de manier waarop de omringende ruimte aangelegd wordt, één van de belangrijkste obstakels om Oostende werkelijk aantrekkelijk te maken.

Ondanks de zeer goede heraanleg van de Koningin Astridlaan met prioriteit

voor Openbaar vervoer en de vermindering tot één rijstrook voor de auto, is deze belangrijke invalsweg voor Oostende niet uitgegroeid tot wat aldaar voorgesteld werd: een volledige heraanleg van de ruimtelijke structuur met het park als onthaalpoort van de badstad. Aantrekkelijke invalswegen tot de stad zijn uitermate belangrijk. Eggerickx heeft dat bewezen met de invalsweg tussen de snelweg uit Brussel en de Mercator.

Onvoldoende financiële armslag herleid de Stad tot immobilisme

Vlaamse steden beschikken inderdaad over onvoldoende financiële middelen om hun steden te 'verheffen' boven de banaliteit van de meest essentiële materiële noden. 'Leegstand, verkrotting, ontvolking en veroudering nemen ondertussen ernstige verhoudingen aan'³.

Dit heeft even ernstige invloeden op het sociaal gedrag van de bewoners en bezoekers van een stad, in casu een badstad.

De stad is de spiegel van de maatschappij. Zij weerspiegelt vaak de drang naar individueel financieel belang, meestal ten nadele van het algemeen

welzijn; deze spanning is één van de belangrijkste redenen van de verschraving van de leefbaarheid van de stad.

De overheid beseft onvoldoende dat een van de voornaamste aspecten van de milieuproblematiek precies in de sektor van de kwaliteit van de stad als woonmilieu ligt.

Dat een stad daardoor voor haar belangrijkste problemen zich vaak aange trokken voelt door grote commerciële groepen is — zo niet verstaanbaar — dan toch erg gevaarlijk omdat zij daardoor een beleid ten voordele van allen en van hun Polis, uit de hand geeft ten voordele van enkelen. Daardoor ontstaat een te mercantiele geest, waardoor men te dikwijls in zee steekt met hem die het minste biedt.

Het was Antoine de Saint-Exupéry die schreef: 'Il ne faut pas naviguer selon le premier bateau qui passe, mais selon les étoiles'⁴.



³ J. Christiaens in 'Troeven heeft Oostende ongetwijfeld'. Voorwoord tot *Strukturplanning te Oostende - Herwaardering van de Badstad*, 1988.

⁴ Antoine de Saint-Exupéry, *Vol de Nuit*, 1931.

DMB&B

DE BANK
DIE JE RUIMTE GEEFT.

