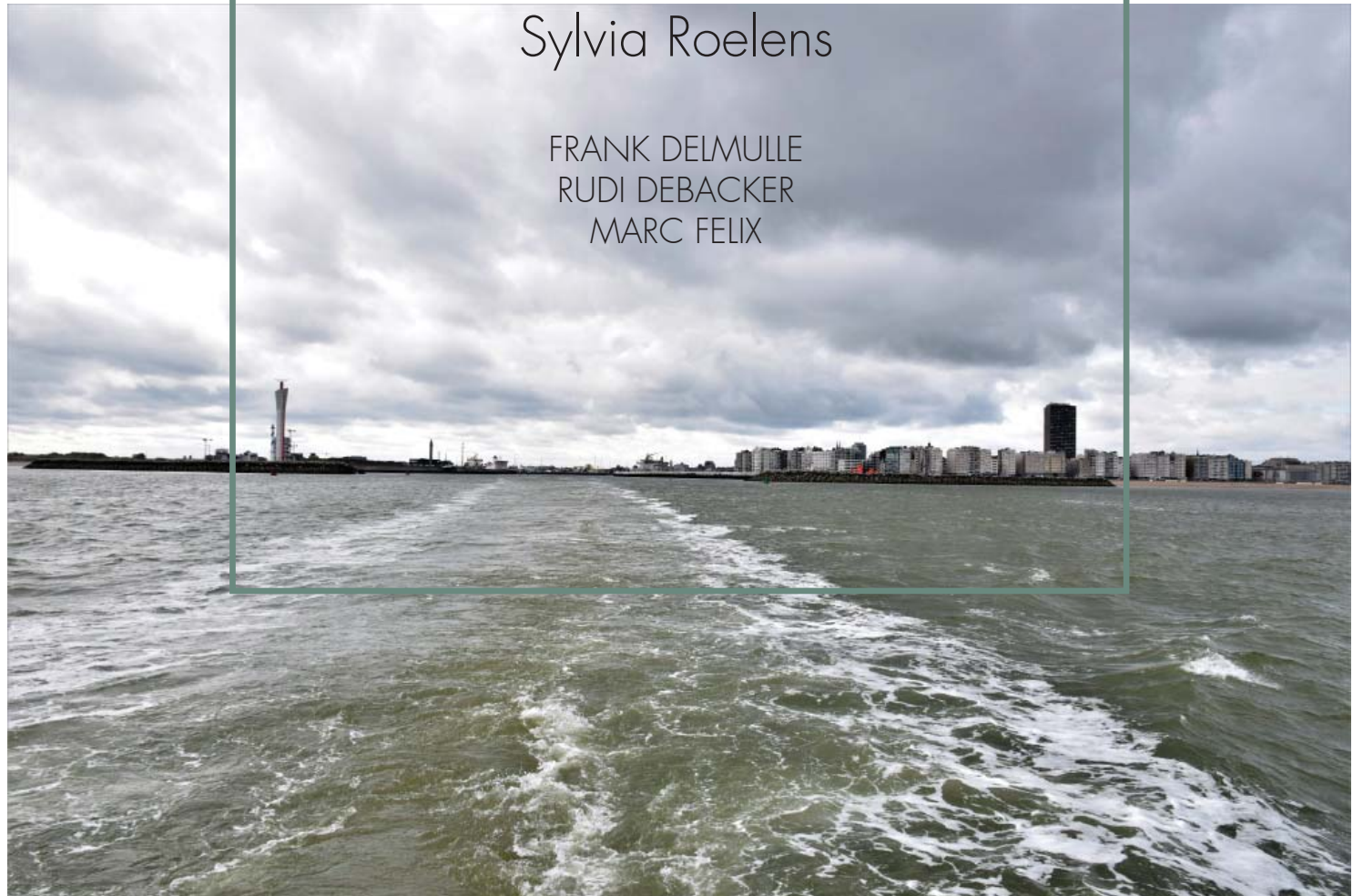


MARITIEM DISTRICT

CHURCHILLKAAI
OOSTENDE
DISSERTATIENOTA

Sylvia Roelens

FRANK DELMULLE
RUDI DEBACKER
MARC FELIX



De masterproef situeert zich op de Churchillkaai in het hart van Oostende.
Centraal gelegen nabij het station, de haven, de Visserskaai en het stadscentrum
bevindt zich op de vroegere inschepingsterreinen van de ferries een desolate parking.
De site smeekt om een nieuwe identiteit. Het moet opnieuw de toegangspoort tot de stad worden.

Op het schorreiland Testerep vlakbij de Noordzee ontstond in de 9de eeuw een nederzetting die werd bevolkt door schaapherders en vissers. Het kleine eiland werd voortdurend overspoeld door de zee en het duurde dan ook tot de inpoldering in de 11e eeuw dat het dorp zich verder kon ontwikkelen.

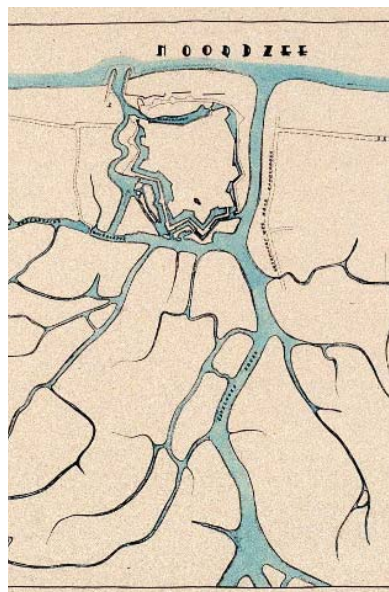
Ondanks de landwinning slaagde men er niet in om zich overeind te houden tegen de verwoestende kracht van de zee. De stad werd dan ook in 1372 volledig verzwolgen. Na de allesverwoestende storm werd iets zuidelijker een nieuwe stad opgetrokken. De nabijheid van de zee bleef echter wel cruciaal voor de ontwikkeling van de stad.

Zo gaf Filips de Goede in 1445 de toestemming om de eerste haven aan te leggen. Doorheen de hele geschiedenis beïnvloedde de ontwikkeling van de haven in grote mate de vormgeving van de stad.

Tijdens de Spaanse periode werden vervolgens de eerste verdedigingsmuren opgeworpen om zich te beschermen. Oostende werd zo het laatste protestantse bolwerk. Het monde uit in het Beleg van Oostende dat maar liefst drie jaar aansleepte en de stad volledig vernielde.

De vernieling van de dijk had ervoor gezorgd dat een grote getijdengeul was ontstaan die tot op de dag van vandaag dienst doet als havengeul. Zo ontwikkelde Oostende zich tot een echte havenstad.

In 1698 kwam dan ook de eerste scheepvaartmaatschappij die voornamelijk handel dreef met Indië. Deze groeide uit tot de Generale Keizerlijke en Koninklijke Indische Compagnie. Onder verschillende opeenvolgende bewindvoerders zoals Napoleon en Koning Willem I ontwikkelden de haven en de stad zich langzaam verder.



1600



1800



1900

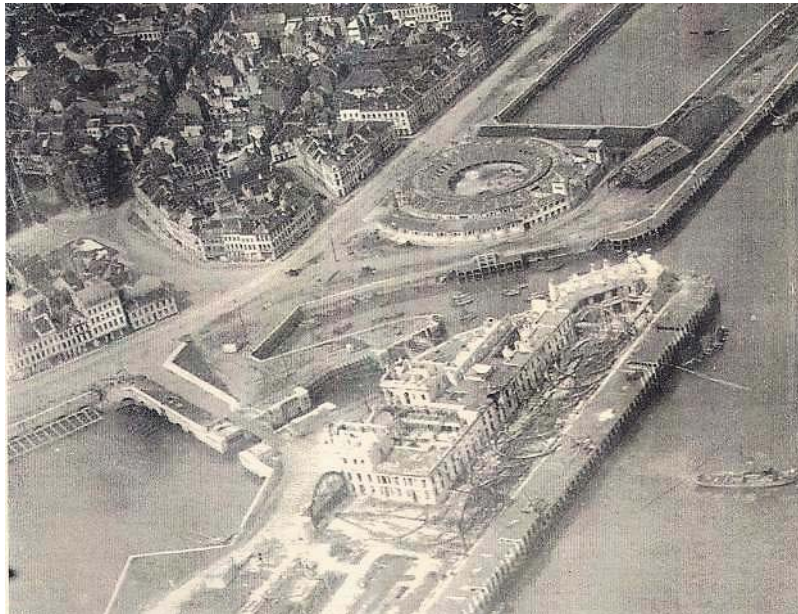


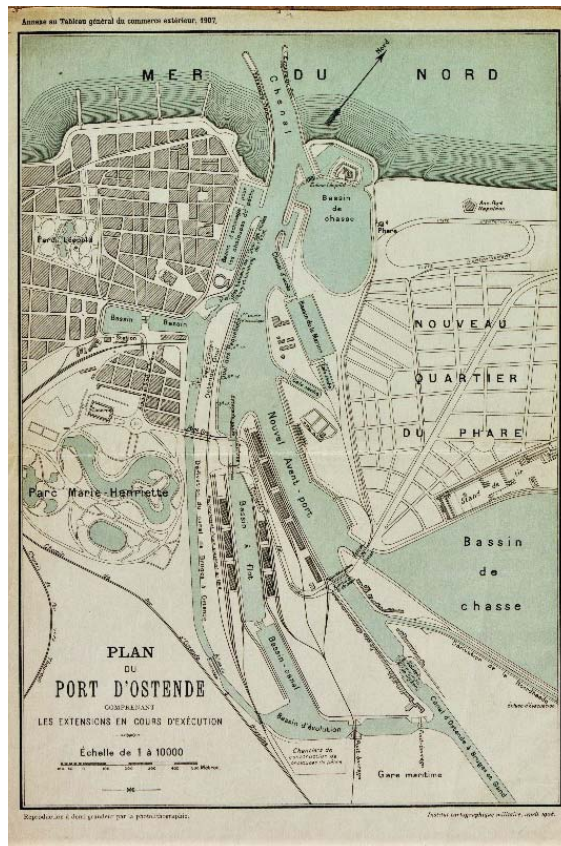
1940

Vanaf 1830 kende de Oostendse haven opnieuw een enorme bloei door de impuls van Leopold I. Hij opende de eerste spoorlijn Oostende - Brussel en was ook de drijvende kracht achter de eerste veerdienst Oostende - Dover.

Met het uitgraven van het Montgomerydok in 1869 en later de bouw van de eerste ronde vismijn 'De Cirk' werd de haven een echte vissershaven.

Na de sloop van de vestingsmuren in 1865 en onder leiding van Leopold II groeide Oostende uit tot de grootste kuststad van België.
De 'Koningin der badsteden' was geboren.





1869 MONTGOMERYDOK

Oostende kent een lange ferry traditie.
Gedurende 168 jaar werd de haven gebruikt voor zowel vracht als passagiersverkeer naar Dover en Ramsgate.

De perfecte aansluiting met het Oostendse zeestation en de autosnelweg zorgden ervoor dat toeristen uit heel België de zogenaamde RoRo vaarten gebruikten voor daguitstapjes naar de UK. In de hoogdagen werd een capaciteit bereikt van wel 14 afvaarten per dag of zo'n 3 miljoen passagiers.

Later werden de overtochten gedaan door de Hollyman Sally en de Hoverspeed. Door problemen binnen het bedrijf en de grote concurrentie vanuit Calais ging het bedrijf failliet.

Door de unieke locatie van de Oostendse haven vlakbij het toeristische centrum is er echter wel veel potentieel om opnieuw catamaran ferries voor passagiers in te zetten.





A WAT MET DE CHURCHILLKAAI?

Na het verdwijnen van de ferrylijn bleef de Churchillkaai achter als een lege desolate vlakte in het midden van het Oostendse stadscentrum waarop het stadsbestuur besliste om hier een grote stadsparking te vestigen.

De ligging van de kaai vlak naast het station vraagt echter een heel andere invulling. Zeker nu het nieuwe parkeergebouw met een capaciteit van 690 plaatsen het parkeerprobleem oplost.

Door zijn unieke ligging kan de Churchillkaai uitgroeien tot een levendige site die als ware toegangspoort kan dienen voor de stad. Hier worden de toeristen als het ware onthaald. Het is de eerste indruk die ze krijgen.

Maar wat moet er dan precies met de site gebeuren?



WAT MET DE CHURCHILLKAAI?



WAT MET DE CHURCHILLKAAI?

Ook vanuit politieke hoek komen heel wat ideeën en zijn er reeds verschillende voorstellen gedaan. Toch is tot op de dag vandaag nog steeds geen beslissing genomen over de toekomst van de site.

Oostende plant bewoning op Churchillkaai

Het autonoom gemeentebedrijf Stadshernieuwing van Oostende heeft twee projectontwikkelaars aangesteld om de site op de Churchillkaai te ontwikkelen. De definitieve start in dit belangrijke dossier is daarmee gegeven.

- Er komen 180 tot 200 appartementen
- Project komt tussen Visserskaai en station
- Dit zal het stedelijke weefsel versterken

VAN ONZE MEDEWERKER
EDWIN FONTAINE

OOSTENDE | De site van het Churchillproject aan de gelijknamige kaai is begrensd door de haven en het Montgomerydok. Ze loopt van het station tot vlak voor het Zeewezengebouw. Op die plaats werd ooit ingescheept naar Engeland, maar sinds enkele jaren is het een parking. Het dossier om er woningen te bouwen, sleepte drie jaar aan. Schepen Bart Bronders (SPA) wijst op het belang: 'Een woonproject op die site past in onze visie voor een maritieme boulevard, die Oostende een extra troef

moet bieden. Die loopt van het Zeeliedenmonument, via de Visserskaai, Churchillsite en het Stationsplein naar het Bosje. Door extra woongelegenheid te creëren, komen we tegemoet aan een vraag naar residentiële woningen. Het project zal het stedelijke weefsel versterken.'

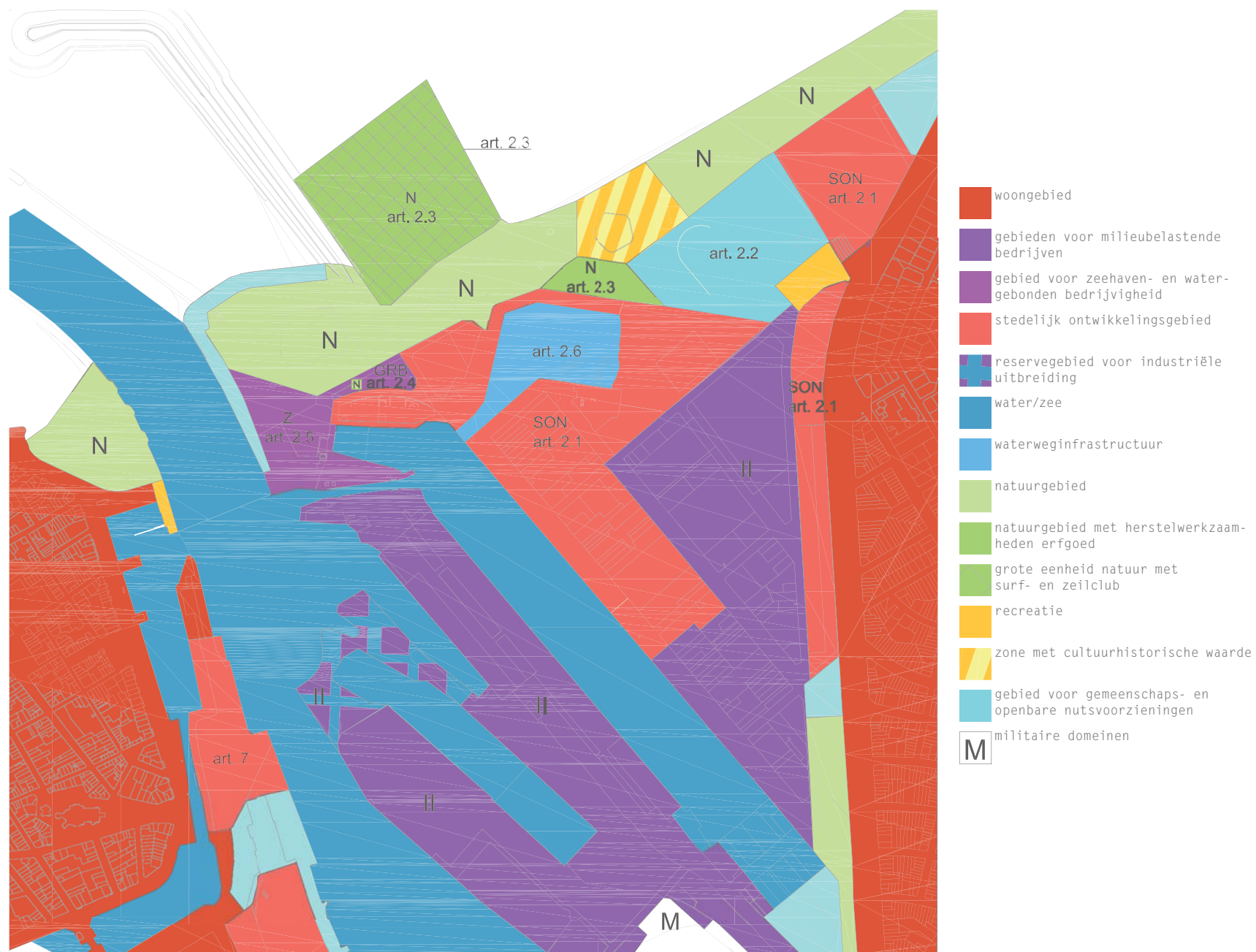
De oproep naar architecten om een winnend ontwerp te maken, resulteerde in de aanstelling van de Nederlandse architect Wiel Arets, die in samenwerking met de Belgische architecten Paul Robbrecht en Hilde Daem tekende voor een mooie architectuur. 'De realisatie liet op zich wachten omdat het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan moest worden goedgekeurd. Dat was nodig om het havengebied om te vormen tot woonzone. Er komt geen muur van beton, maar wel drie complexen die de vorm hebben van een vleugel of boomerang. De vorm van de gebouwen garan-

deert beschutting tegen de wind en zongerichte appartementen.' Er komen 180 tot 200 appartementen met twee of drie slaapkamers. Bart Bronders: 'Er zullen gemiddeld vijf bouwlagen zijn en tussen de gebouwen blijft het havenzicht voor de Visserskaai gegarandeerd. Ondergronds komt er een parkeergarage en de omgeving wordt openbaar domein, zodat iedereen kan wandelen en fietsen op die unieke locatie. Langs de havenzijde blijft de kaai behouden.'

De private partner is de tijdelijke vereniging Vanhaerents-Wilma. Vanhaerents realiseert momenteel het woonproject in het voormalige Militair Hospitaal. Wilma stond in voor de realisatie van Nieuw Helmond. 'De bouw begint in 2010 en duurt vier jaar. Gelijktijdig zal ook het voormalige Hotel Terminus in het station worden gerenoveerd', besluit Bronders.



Op de Churchillkaai werd vroeger ingescheept naar Engeland, maar nu is er een parking. © Peter Maenhoudt



Bestemmingskaart gewestelijk RUP "Afbakening Regionaalstedelijk Gebied Oostende" en gewestplan Oostende - Middenkust

ANALYSE - FYSIEKE CONTEXT



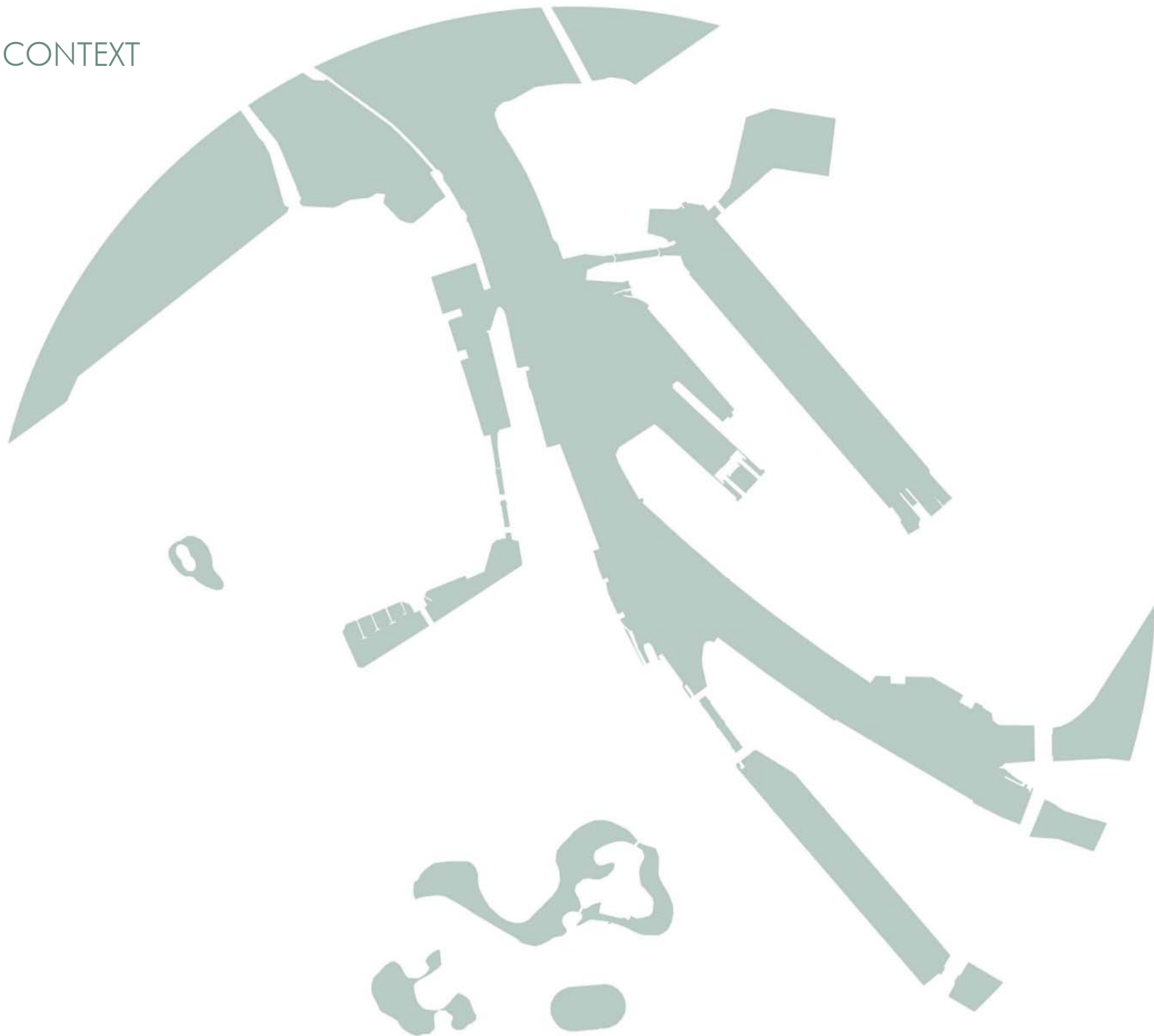
37.72 km²



11.80 km²



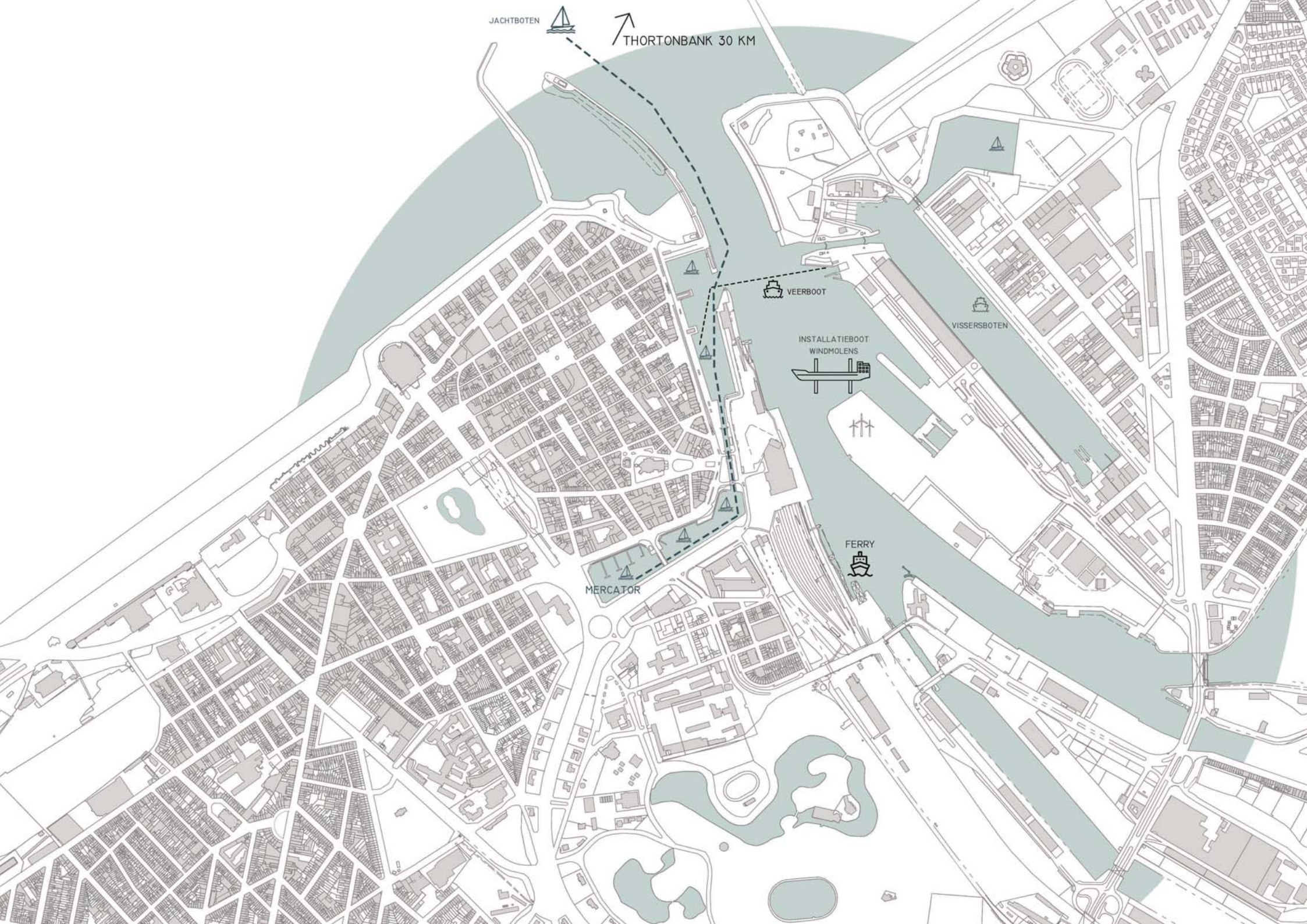
70 460







ANALYSE - FYSIEKE CONTEXT - HAVEN



JACHTBOTEN



THORTONBANK 30 KM

VEERBOOT

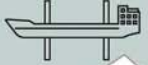


VISSERSBOTEN



INSTALLATIEBOOT

WINDMOLENS



FERRY

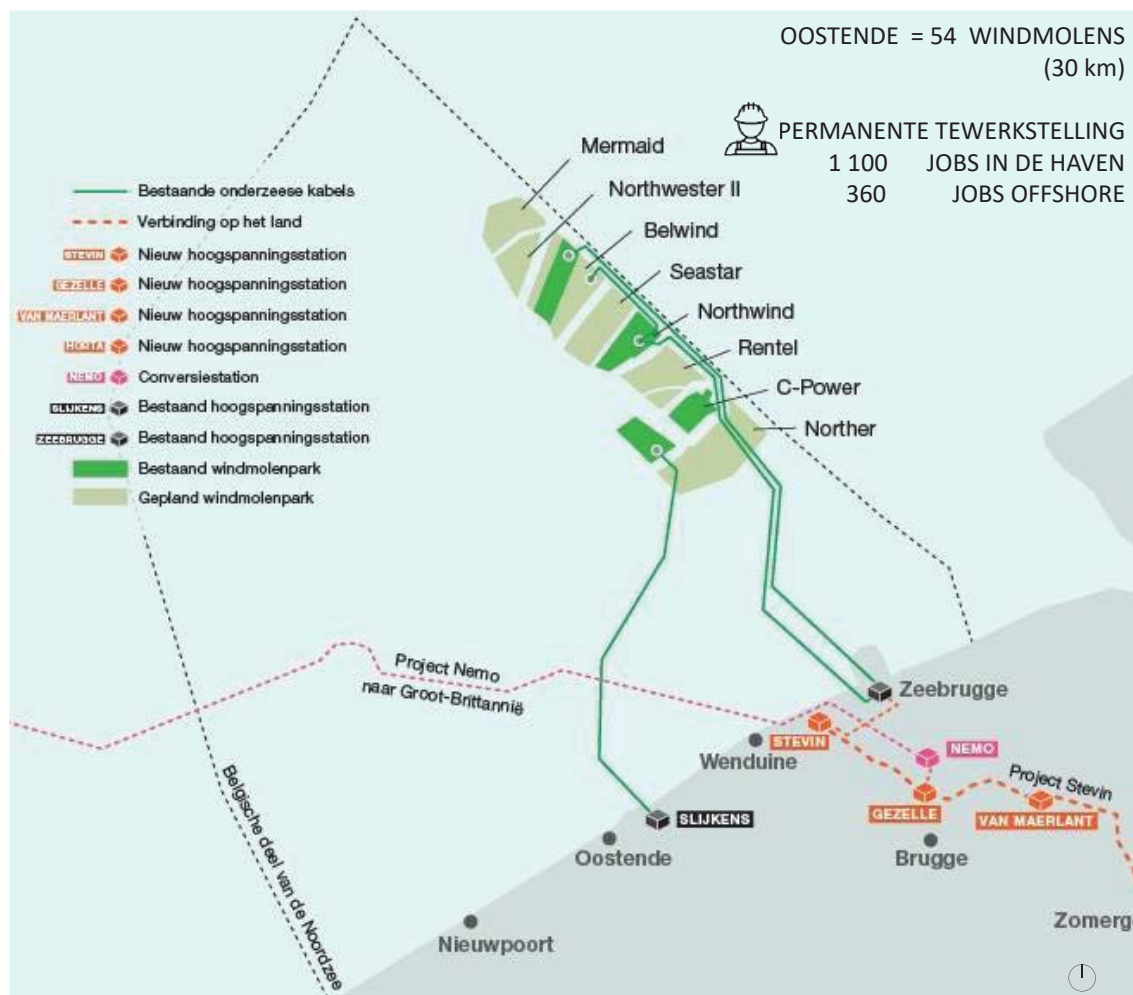


MERCATOR



ANALYSE - FYSIEKE CONTEXT - ENERGIEHAVEN

Na het verdwijnen van de visserij in de Oostendse haven richt men zich opnieuw op de toekomst.
De Oostendse haven wordt de thuishaven van enkele grote offshore energiebedrijven die van hieruit zullen opereren.
De haven richt zich op deze zogenaamde 'Blue growth'.





MARIA - HENDRIKAPARK



LEOPOLDPARK





ZEEHELDPLEIN

MUNPLEIN

WAPENPLEIN GROENTENMARKT

VISSERSPLEIN

MARIE-JOSE PLEIN

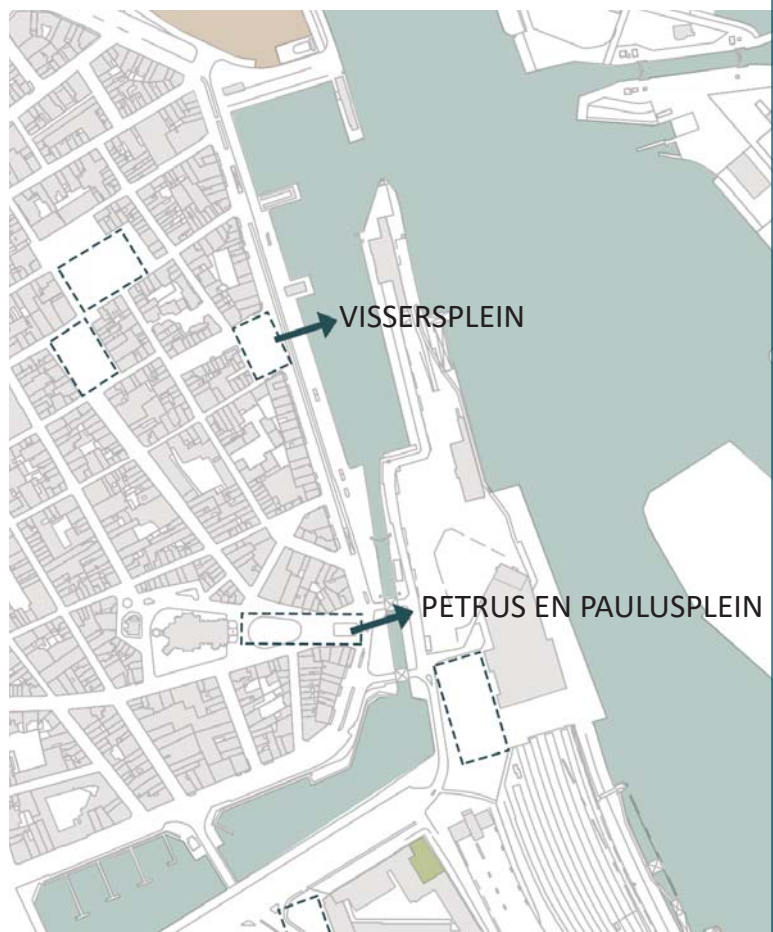
PETRUS- EN PAULUSPLEIN

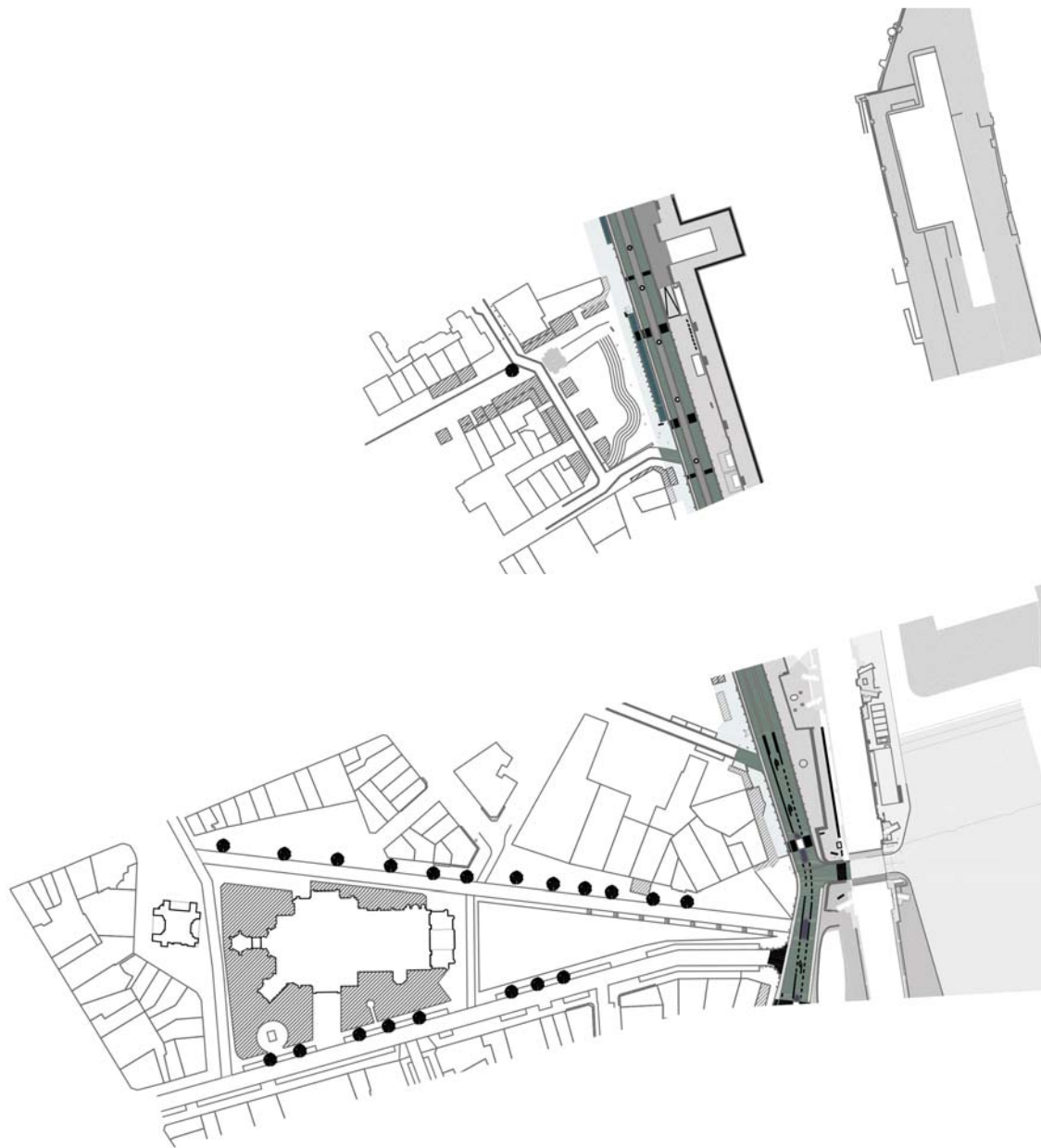
LEOPOLDPARK

KONINGSPARK

WELLINGTONRENBAAN

MARIA HENDRIKAPARK





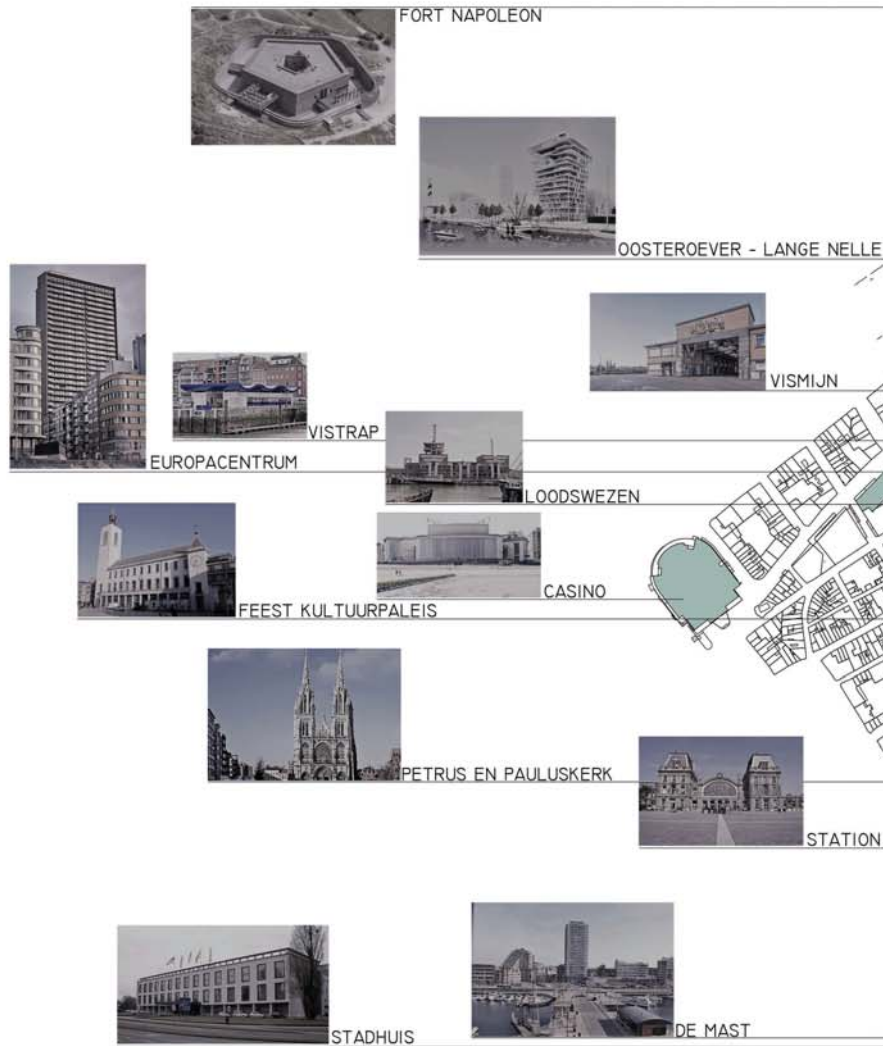
VISSERSPLEIN



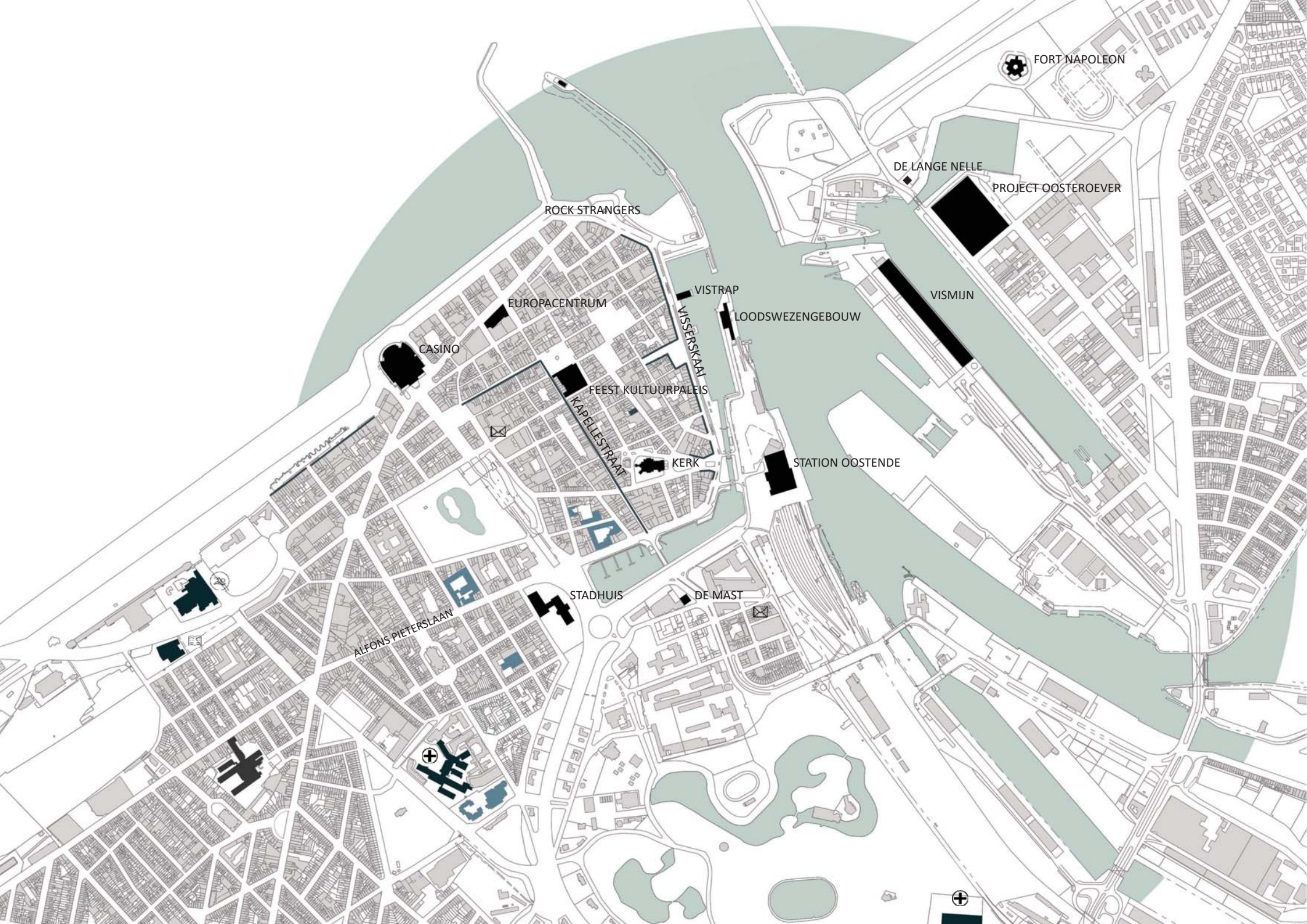
PETRUS- EN PAULUSPLEIN



ANALYSE - FYSIEKE CONTEXT - VOORZIENINGEN



LANDMARKS



FORT NAPOLEON

DE LANGE NELLE

PROJECT OOSTEROEVER

ROCK STRANGERS

EUROPACENTRUM

VISTRAP

LOODSWEZENGEBOUW

VISMIJN

CASINO

FEEST KULTUURPALEIS

KAPELLESTRAAT

VISSEKKAAL

KERK

STATION OOSTENDE

STADHUIS

DE MAST

ALFONS PIETERSLAAN



ANALYSE - FYSIEKE CONTEXT - MOBILITEIT

De site die vroeger omwille van de ferryterminal een belangrijke taak had voor de mobiliteit en het toerisme moet opnieuw een transitzone worden.

Een plek in het hart van de stad waar verschillende stromen elkaar kruisen.

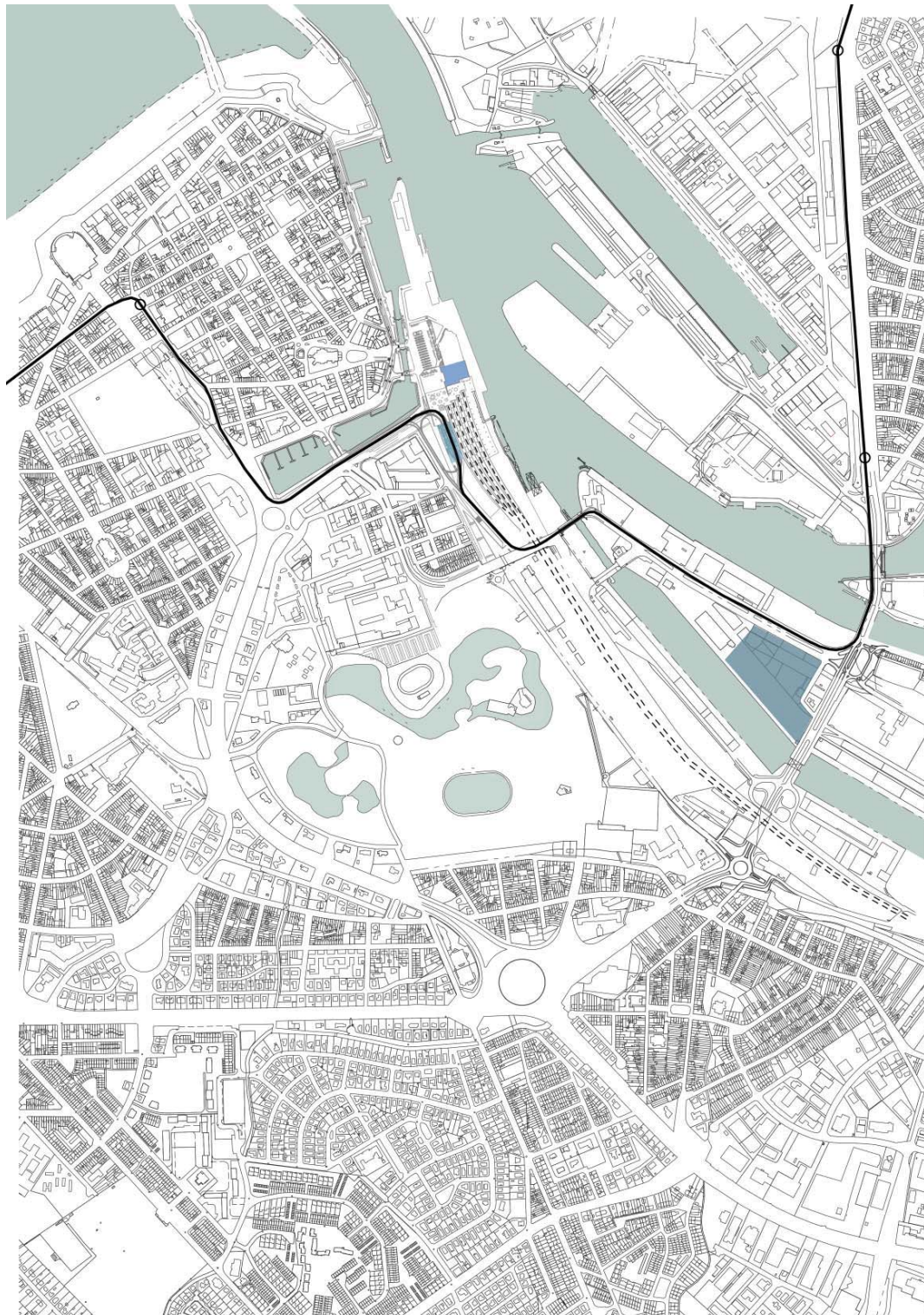
Mobiliteitstromen zoals trein, tram, bus, boot, fiets, auto, ..

Maar ook een plaats waar mensen elkaar kruisen en elkaar ontmoeten.

Het moet een aantrekkelijke aankomstplek worden voor toeristen, een stopplaats en vertrekpunt voor reizigers en vooral een gevoel van thuiskomen opwekken voor de Oostendenaars.

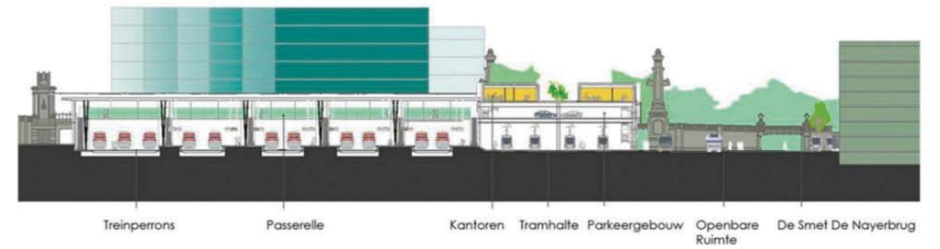
De site vraagt een unieke identiteit.



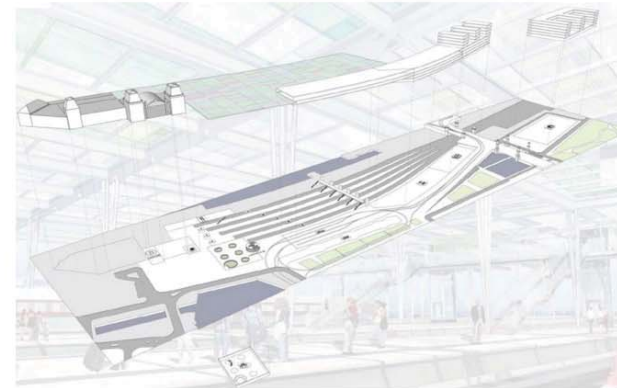


- SPOORLIJN KUSTTRAM
- HALTE KUSTTRAM
- STATION KUSTTRAM
ONDER PARKEERGEBOUW
- TRAMSTELPLAATS
REALISATIE MAART 2016
8 OPSTELSPOREN
PLAATS OM 60 TRAMS TE STATIONEREN

TRAM KNOKE - OOSTENDE - DE PANNE
TRAM DE PANNE - OOSTENDE - KNOKE
DOORKOMST OOSTENDE - IEDERE 10 MINUTEN



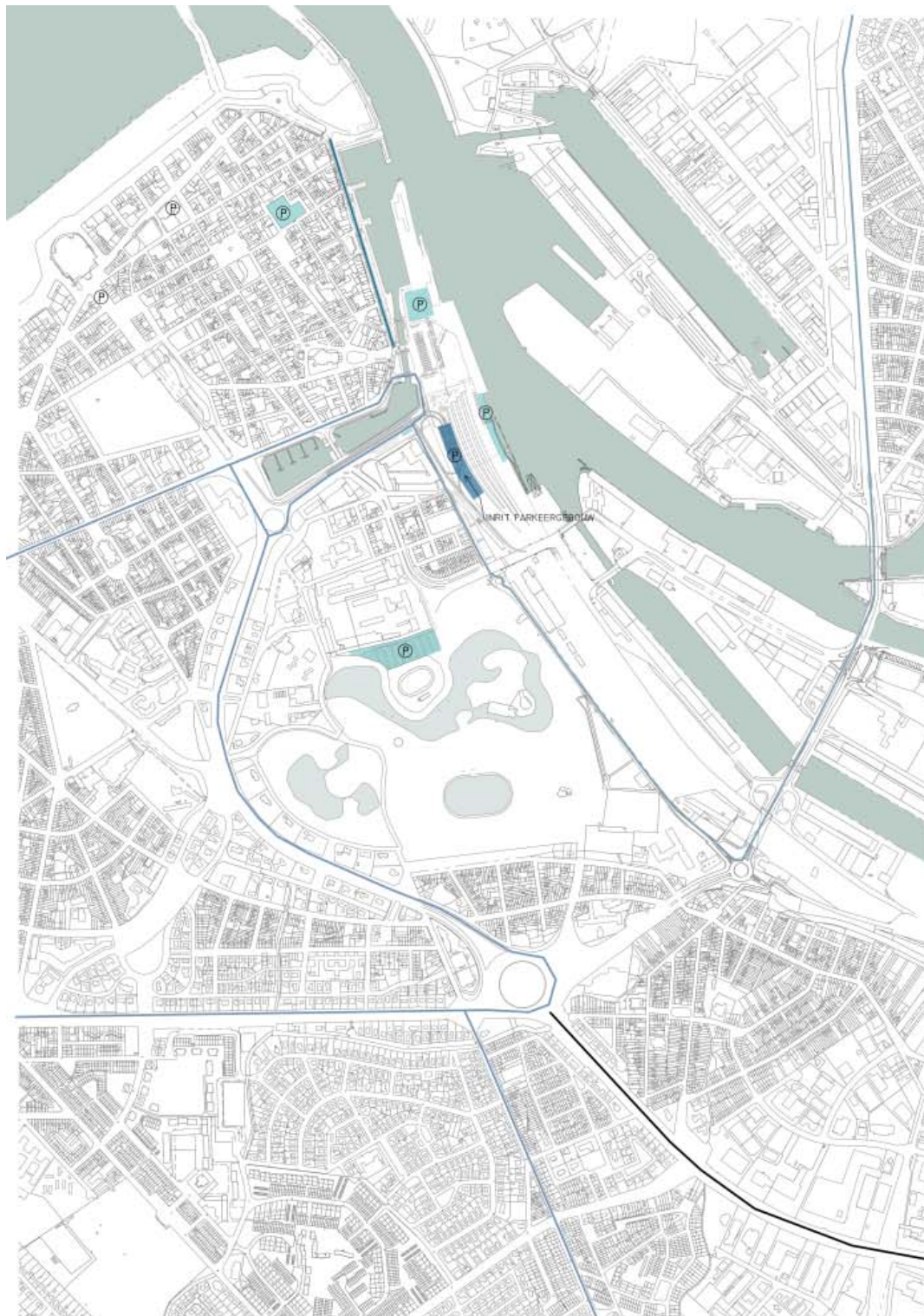
- STATIONSGEBOUW
6500 INSTAPPENDE REIZIGERS DAGELIJKS



ANALYSE - FYSIEKE CONTEXT - MOBILITEIT - AUTO

Analyse van de bestaande situatie : autoverkeer en parkings





PARKING

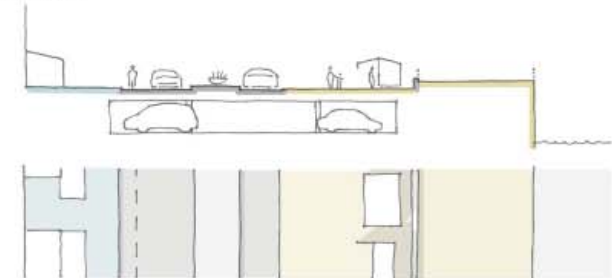
PARKEERGEBOUW STATION
690 PLAATSEN

PLAN PARKEERGEBOUW 1:1500

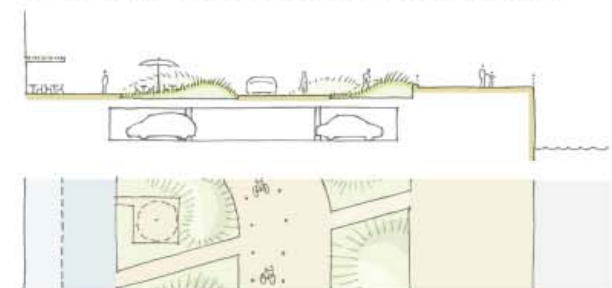


PLANNEN EENRICHTINGSVERKEER VISSERKAAI

1 DECEMBER 2016 - PLUSOFFICE ARCHITECTS



huidige profiel met de ruimte ingenomen door de mobiliteitsfunctie, en de abrupte scheiding met de dijk door keermuren



mogelijke profiel met ruimte aan dijk - in staatskant voor bijzonder groen element bovenop ondergrondse parking

A10-RICHTING E40

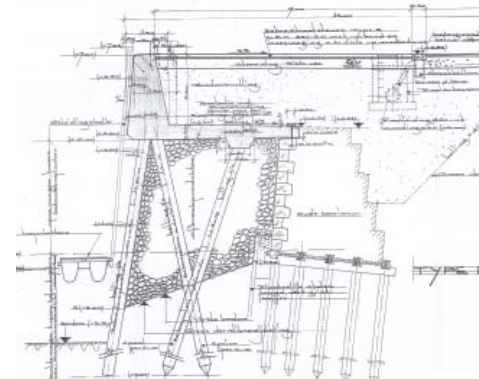


MASTERPLAN MOBILITEIT - AUTO

- EENRICHTINGSVERKEER VISSERSKAAI



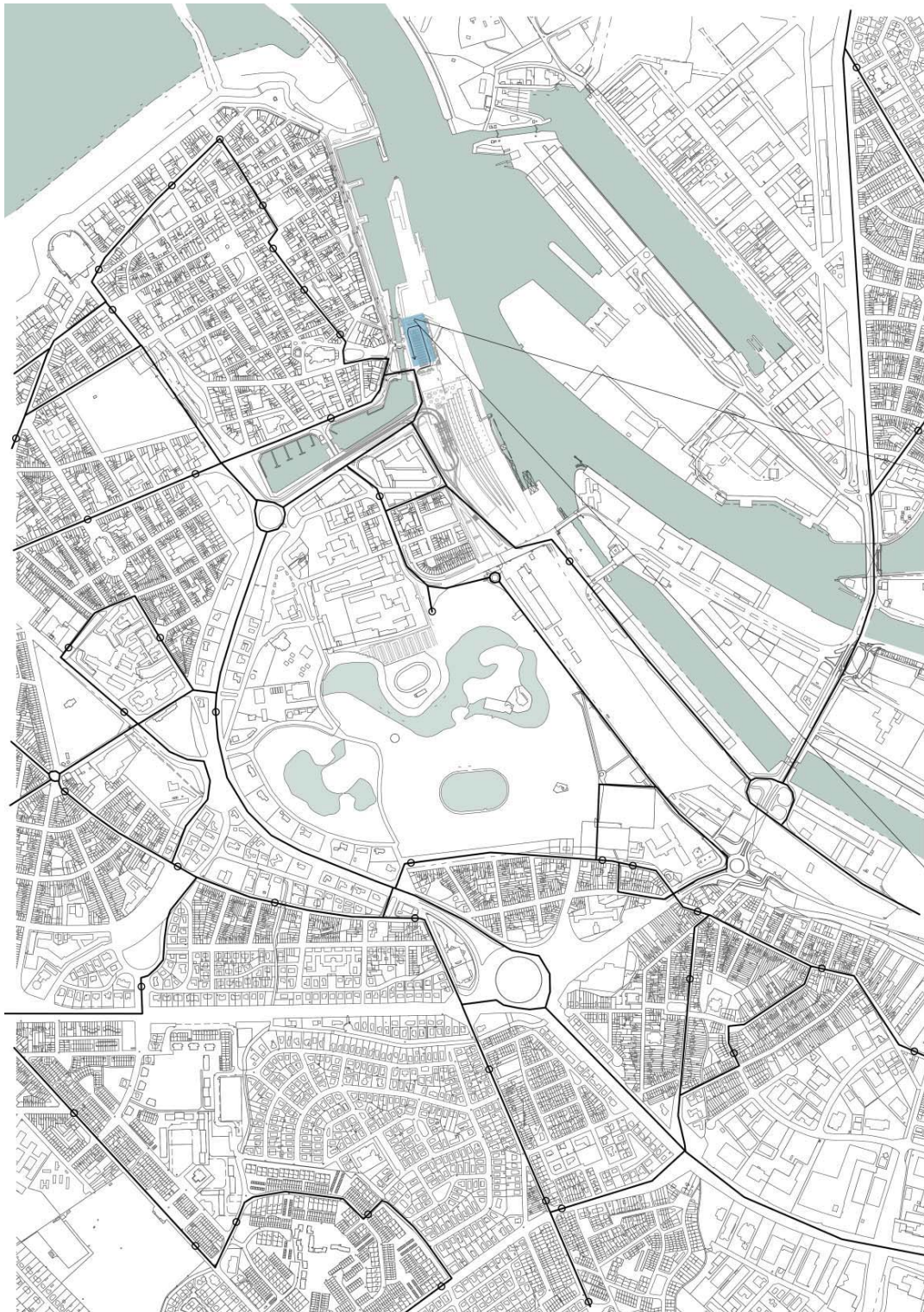
- ONDERGRONDSE PARKING CHURCHILLKAAI



- PARKEERGEBOUW STATION - 690 PLAATSEN



- PARK IPV PARKING

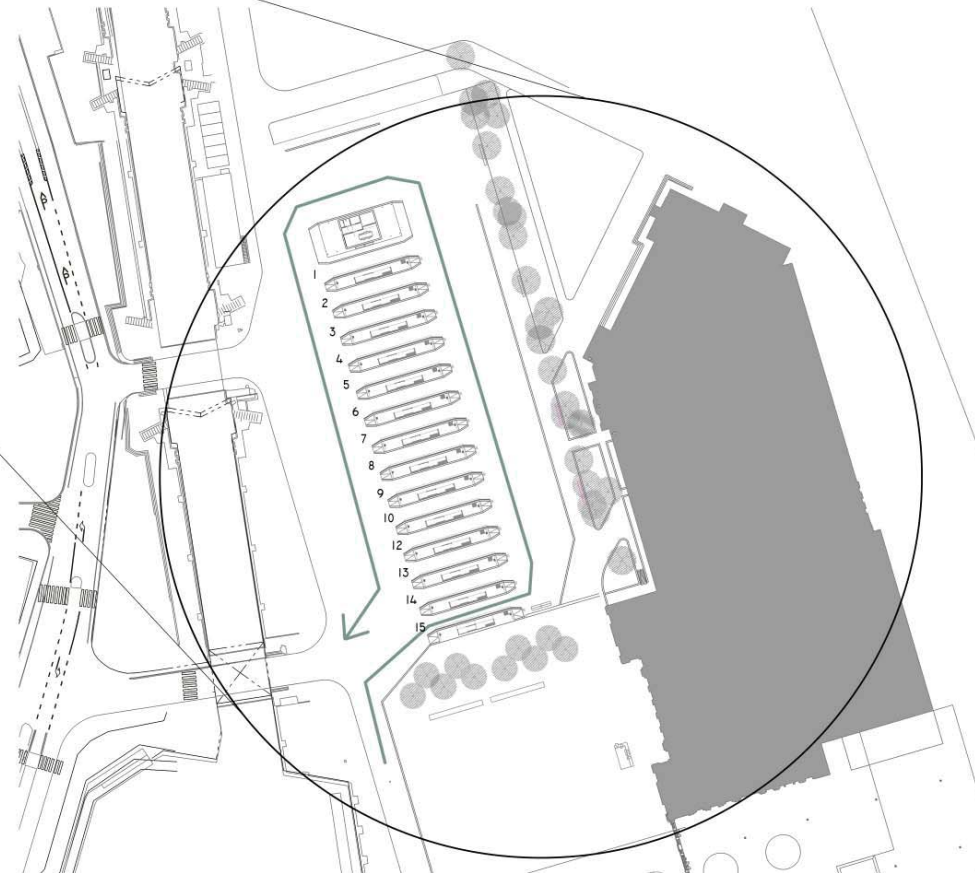


- BUSLIJNEN
- BUSHALTES
- BUSSTATION
15 PERRONS
19 LIJNEN

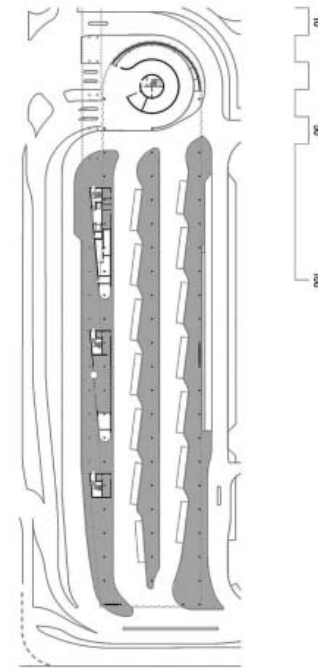
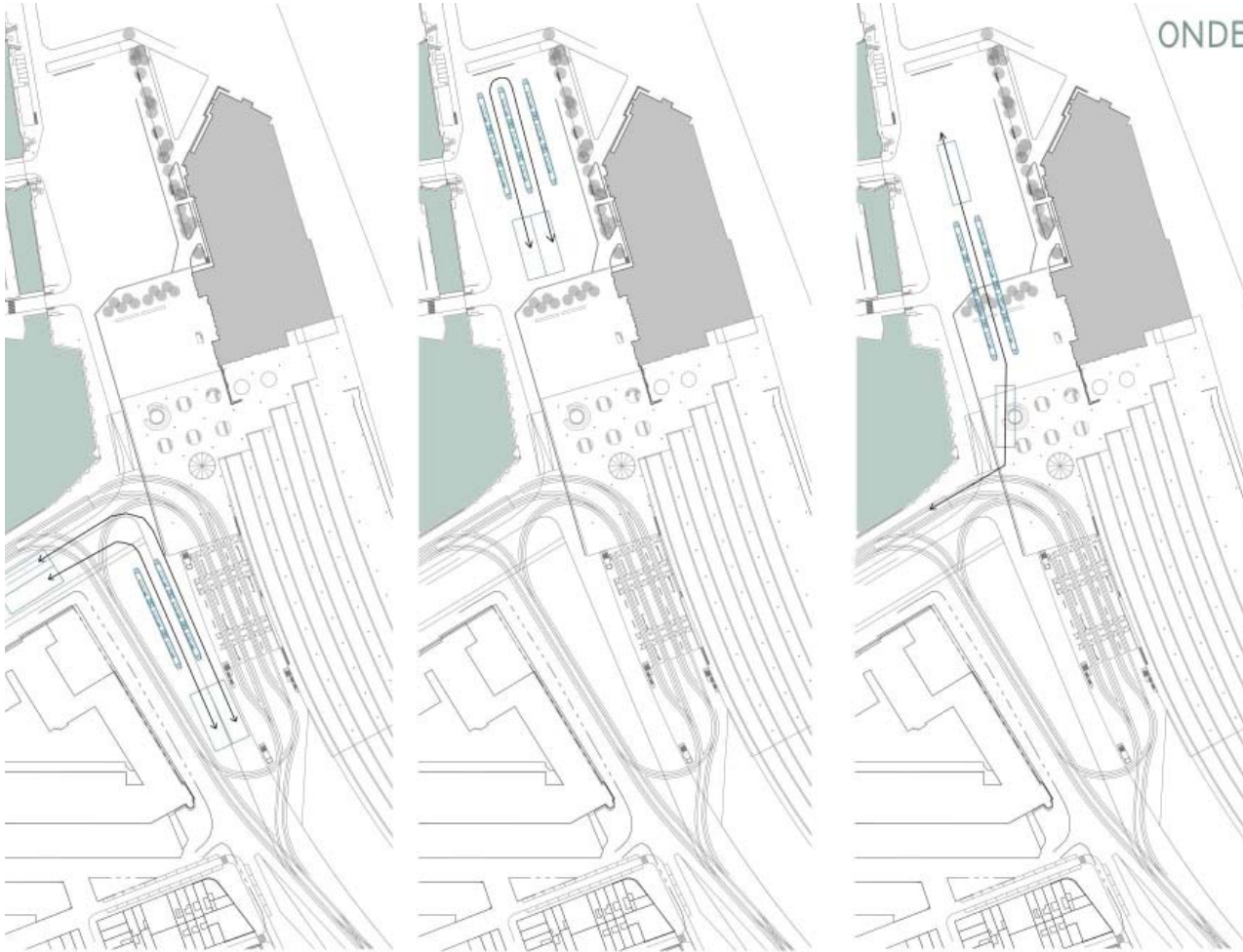
MAXIMALE BEZETTING BUSSTATION

07u00 - 7u05 9 BUSSEN
 07u25 - 7u30 9 BUSSEN
 08u25 - 8u30 9 BUSSEN
 18u30 - 18u35 9 BUSSEN

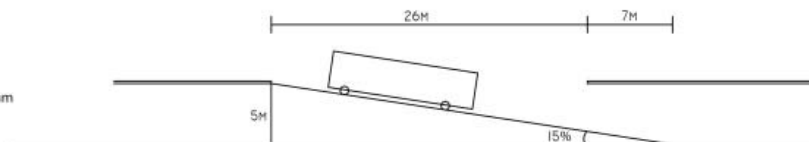
MAXIMAAL 9 PERRONS IN GEBRUIK



ONDERGRONDS BUSSTATION



BUS DE LIJN
 LENGTE 12m
 BREEDTE 2,6m
 HOOGTE 3,4m
 INSTAPHOOGTE 370mm

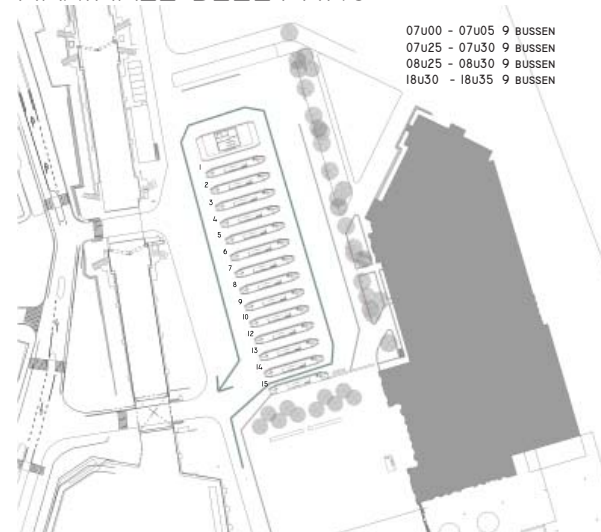


STUTTGART AIRPORT - WULF ARCHITEKTEN



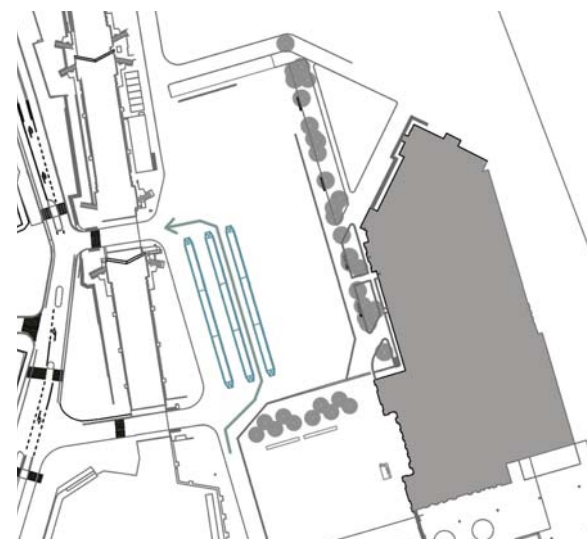
MASTERPLAN MOBILITEIT - BUS

- BUSSTATION
MAXIMALE BEZETTING



07u00 - 07u05 9 BUSSEN
07u25 - 07u30 9 BUSSEN
08u25 - 08u30 9 BUSSEN
18u30 - 18u35 9 BUSSEN

- HERLOCATIE 9 PERRONS IPV 15
VOETGANGERS < CHURCHILLKAAI
VOETGANGERS < VISSERSKAAI



ANALYSE - FYSIEKE CONTEXT - MOBILITEIT - BOOT

VEERBOOT

CALAIS - DOVER



DFDS
P&O FERRIES

15 VAARTEN/DAG
23 VAARTEN/DAG

01u30
01u30

VEERBOOT

DUINKERKE -DOVER



DFDS

12 VAARTEN/DAG

02u00

VEERBOOT

HOOK OF HOLLAND - HARWICH



STENA LINE

06u30

VEERBOOT

ZEEBRUGGE - HULL



P&O FERRIES

14u30

EUROTUNNEL

CALAIS - FOLKSTONE



LE SCHUTTLE
EUROSTRAR

47 OVERTOCHTEN/DAG
BRUSSEL-LONDEN
RIJSEL-LONDEN
PARIJS-LONDEN

35MIN
2u00
1u20
2u15

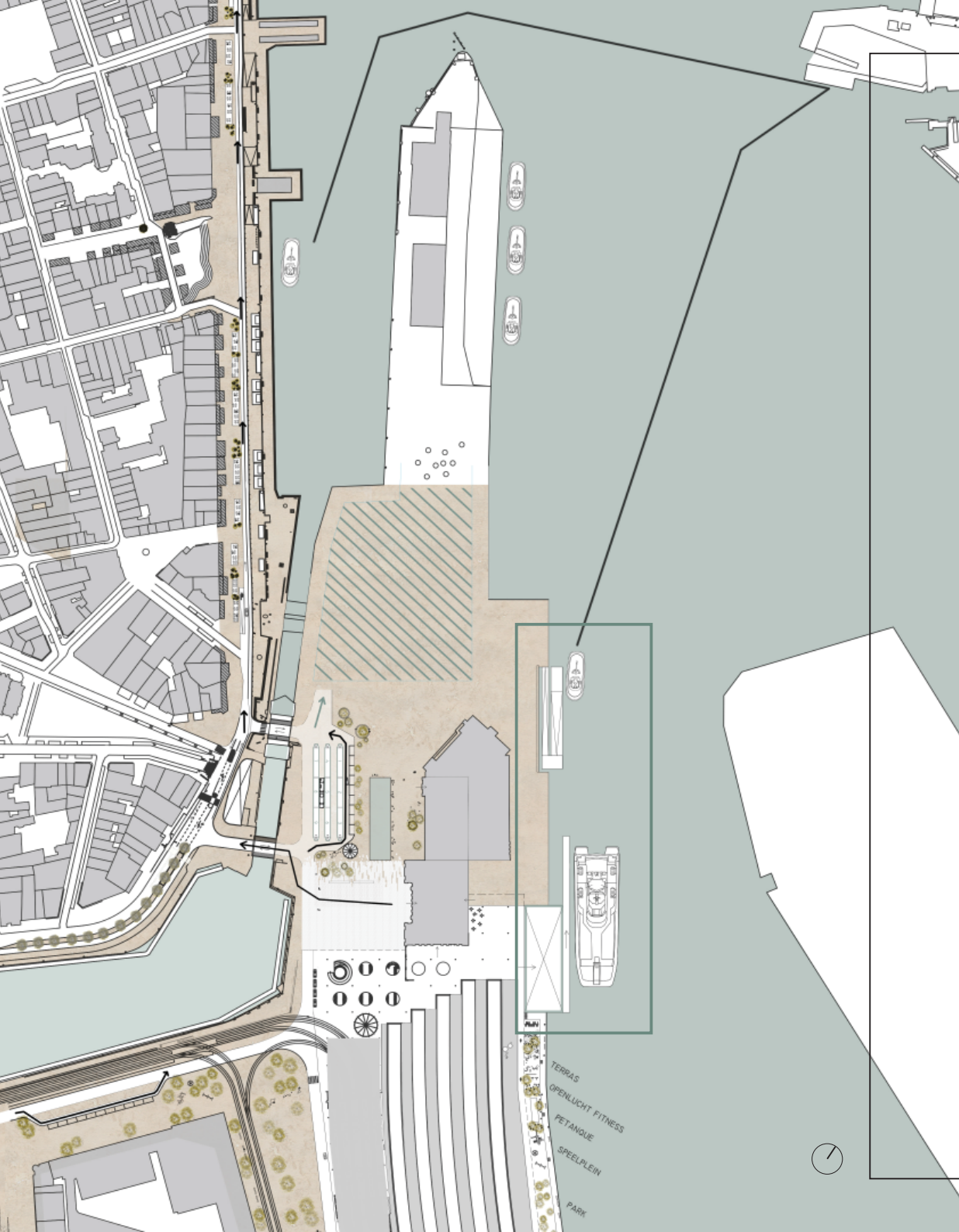
VEERBOOT

OOSTENDE - DOVER



FERRY (AUTO)
CATAMARAN HOVERSPEED (PASSAGIERS)

4UUR
2UUR



MASTERPLAN MOBILITEIT - BOOT

• VEERDIENST

WESTEROEVER - OOSTEROEVER
BUSBOOT
OPSTAPPEN CHURCHILLKAAI

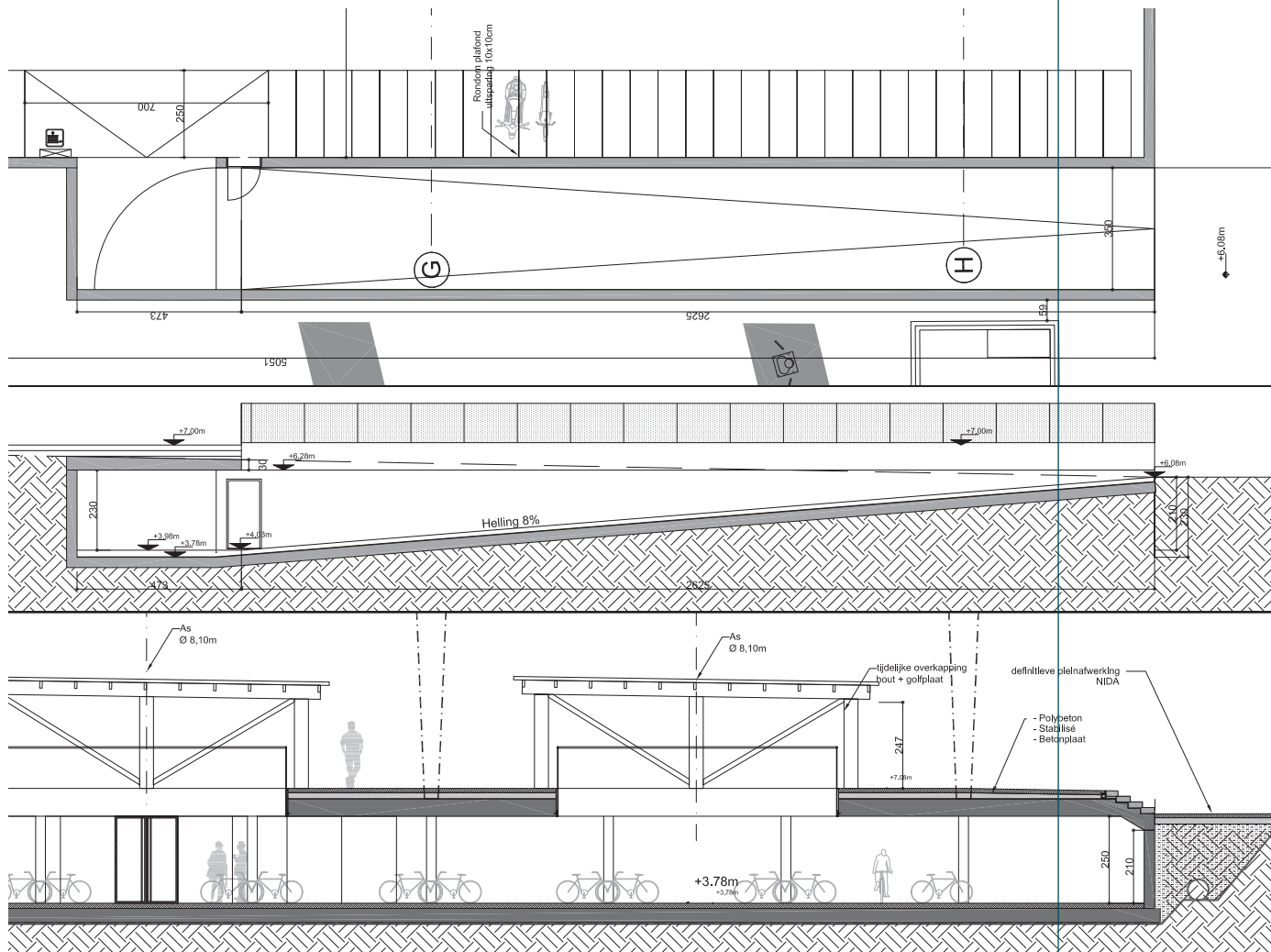
• FERRYDIENST

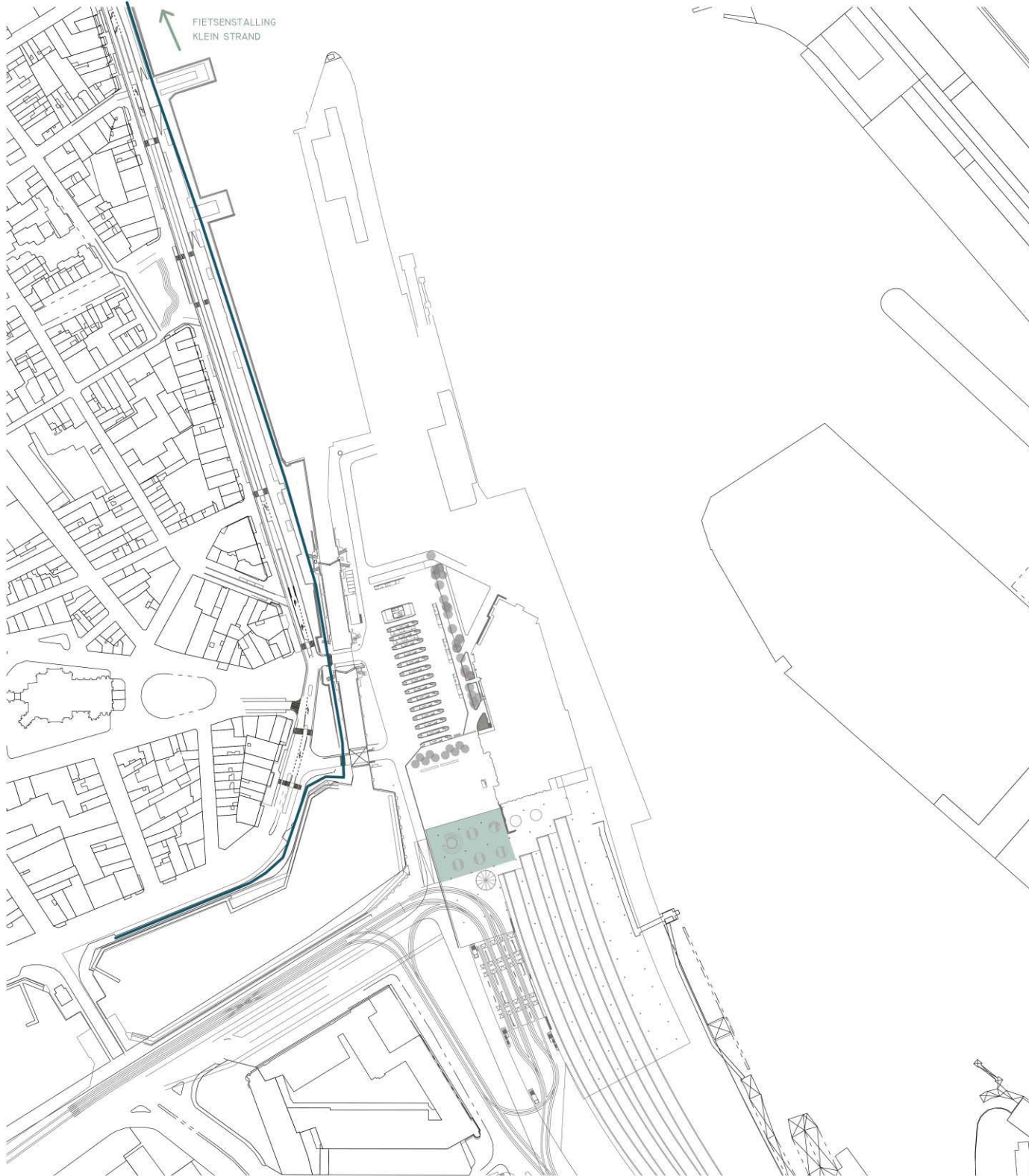
MARITIEME HAL - ACTIVEREN ACHTERZIJDE STATION



VEERBOOT	CALAIS - DOVER		
	DFDS	15 VAARTEN/DAG	01U30
	P&O FERRIES	23 VAARTEN/DAG	01U30
VEERBOOT	DUINKERKE -DOVER		
	DFDS	12 VAARTEN/DAG	02U00
VEERBOOT	HOOK OF HOLLAND - HARWICH		
	STENA LINE		06u30
VEERBOOT	ZEEBRUGGE - HULL		
	P&O FERRIES		14U30
EUROTUNNEL	CALAIS - FOLKSTONE		
	LE SCHUTTLE	47 OVERTOCHTEN/DAG	35MIN
	EUROSTRAR	BRUSSEL-LONDEN	2U00
		RIJSEL-LONDEN	1U20
		PARIJS-LONDEN	2U15
VEERBOOT	OOSTENDE - DOVER		
	FERRY (AUTO)		4UUR
	CATAMARAN HOVERSPEED (PASSAGIERS)		2UUR

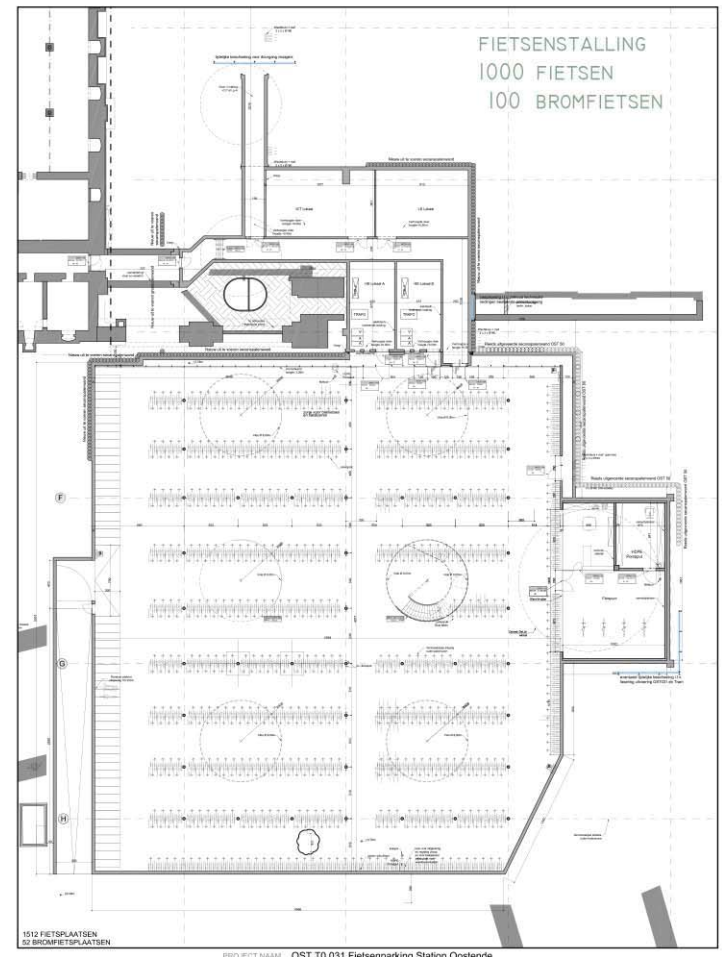
ANALYSE - FYSIEKE CONTEXT - MOBILITEIT - FIETS





TOETISITSCHIE WANDELPROMENADE

ONDERGRONDSE FIETSENSTALLING STATION



PROJECT NAAM: OST.T0.031 Fietsenparking Station Oostende

PLAN: FIETSENPARKING

LOCATIE: Oostende - Natiënkaai, Brandariskaai, Slachthuiskaai

STATUS: 25.03.2015 - SCHIJK: 1250 - PRO: VR - GETT: GZ - KVD

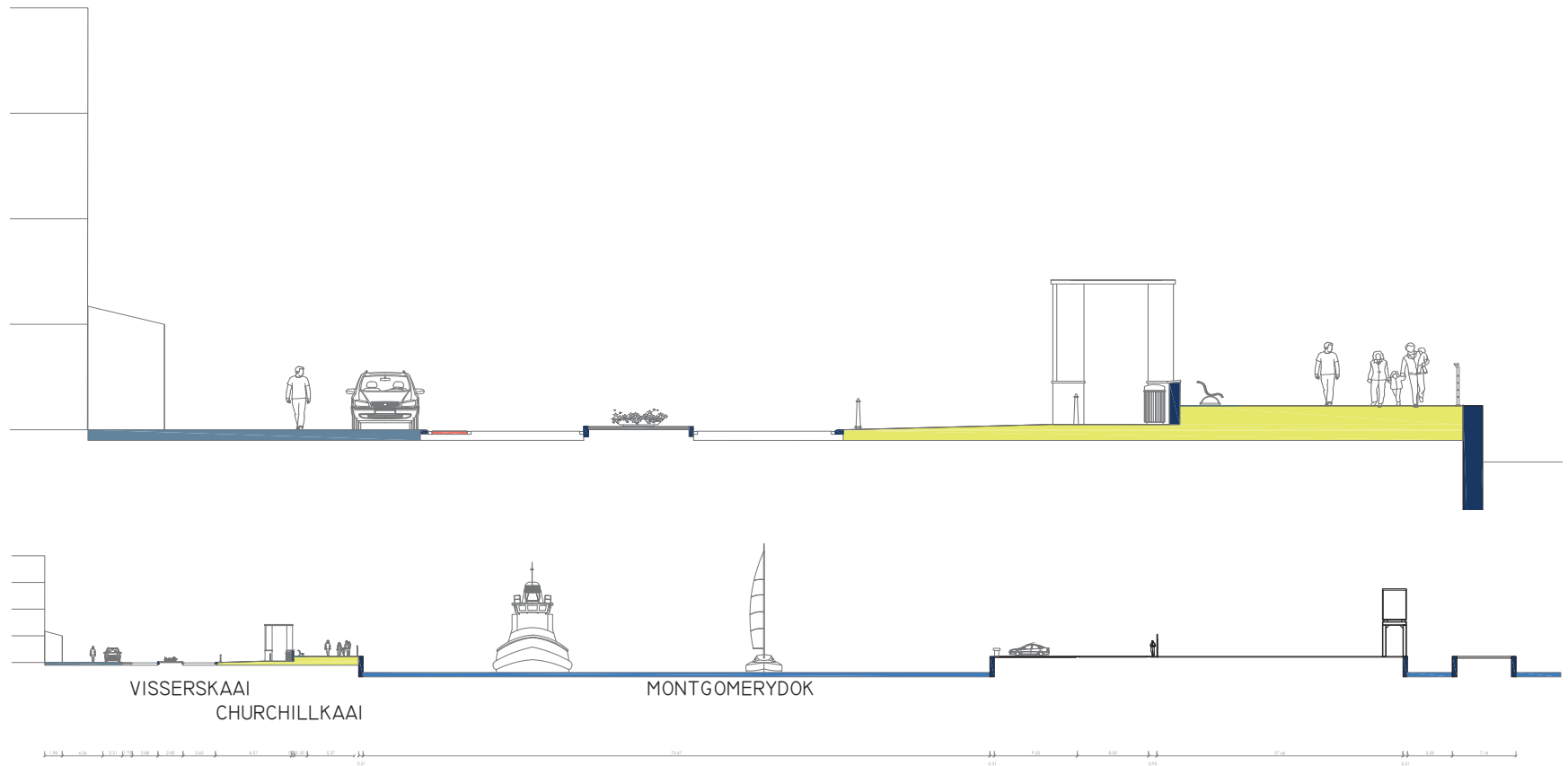
relatieplan 14_0-0000 Gerd

A ANALYSE - FYSIEKE CONTEXT - VISSERSKAAI

De visuele grens van de site wordt gevormd door de gevels van de Visserskaai. In tegenstelling tot de Churchillkaai werd de Visserskaai in het kader van het masterplan voor de 100 jarige storm volledig heraangelegd.



SNEDE VISSERSKAAI - CHURCHILLKAAI



A ANALYSE - FYSIEKE CONTEXT - VISSERSKAAI

VISSERSKAAI - MIDLAND



VISSERSKAAI - ZILVERMEEUW



PETRUS EN PAULUS KERK



WINKELCENTRUM

VISSERSKAAI OOSTENDE



ANALYSE - SITE - CHURCHILLKAAI

In het centrum van Oostende, centraal gelegen nabij het station, een ijkpunt in de haven en parallel met de toeristische wandelpromenade van de Visserskaai ligt de Churchillkaai.

Dit is een verlaten schiereiland met leegstaande gebouwen van de vroegere ferryterminal met daarbij aan grote parking, een beschermd monument dat dienst doet als administratief gebouw voor het Vlaams Gewest en een derde deel dat wordt ingevuld door het nieuwe masterplan van het station.

Opbouw van de site:

zone 1: Loodswezengebouw en de Vloot

zone 2: Ferryterminal en stadsparking

zone 3: Station en bus





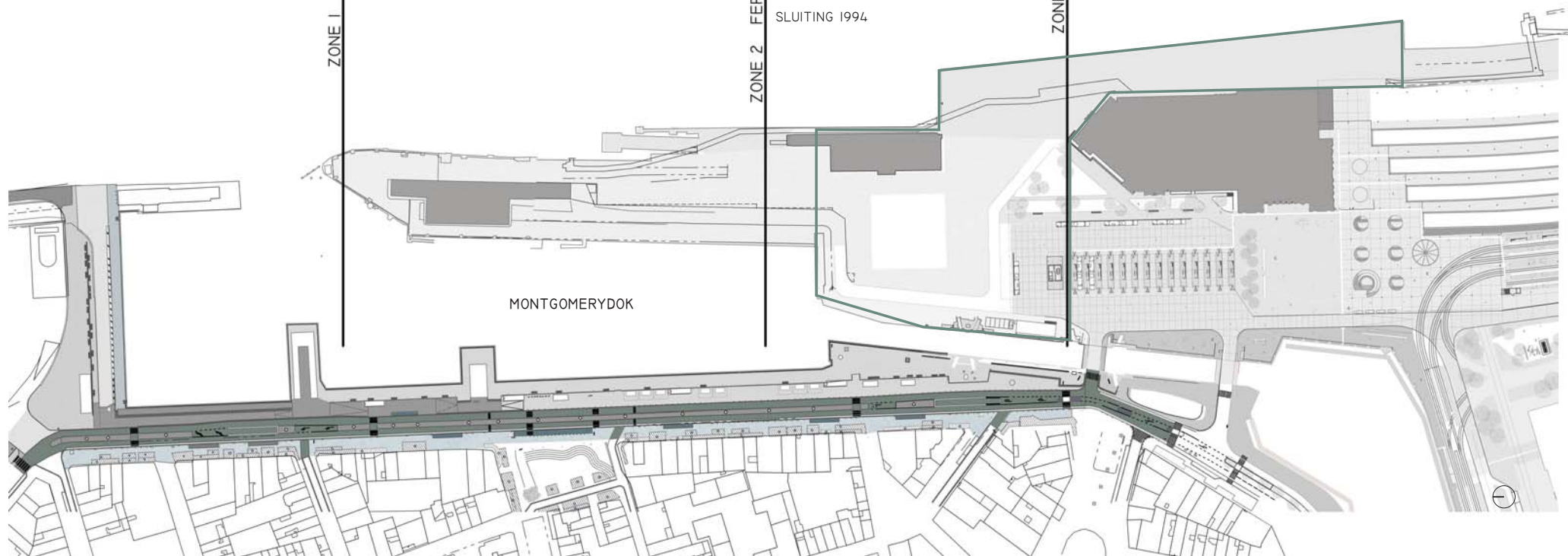
ZONE 1 | LOODSWEZEN
 SITE VLAAMSE GEMEENSCHAP
 HOOFDGEBOUW LOODSWEZEN (MARC FELIX)
 BOEIENPLEIN



ZONE 2 | FERRY TERMINAL
 SITE FEDERALE OVERHEID
 FERRY TERMINAL
 STADSPARKING
 SLUITING 1994



ZONE 3 | STATION
 SITE STATION
 VOORPLEIN BUSSTATION
 AANKOMSTPLAATS TOERISTEN



ZONE 1 LOODSWEZEN + BOEIENPLEIN



Zeewezengebouw
Loodswezengebouw
Maritieme verkeerstoren
Muurschilderingen Roger Raveel

Beschermd monument

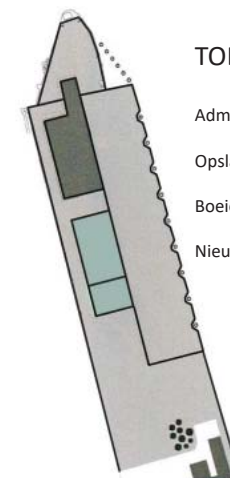


1845
1984

arch. M. Felix



Masterplan Felix & Partners



TOEKOMST VLOOT

Administratief gebouw
+
Opslagloods (nieuwbouw)
+
Boeienplein - schoonmaak - herstel
+
Nieuwe kade schepen - tanken

ZONE 2 FERRY TERMINAL + STADSPARKING



Inschepingsgebouw
Tijtoeren
Stadsparking



1938

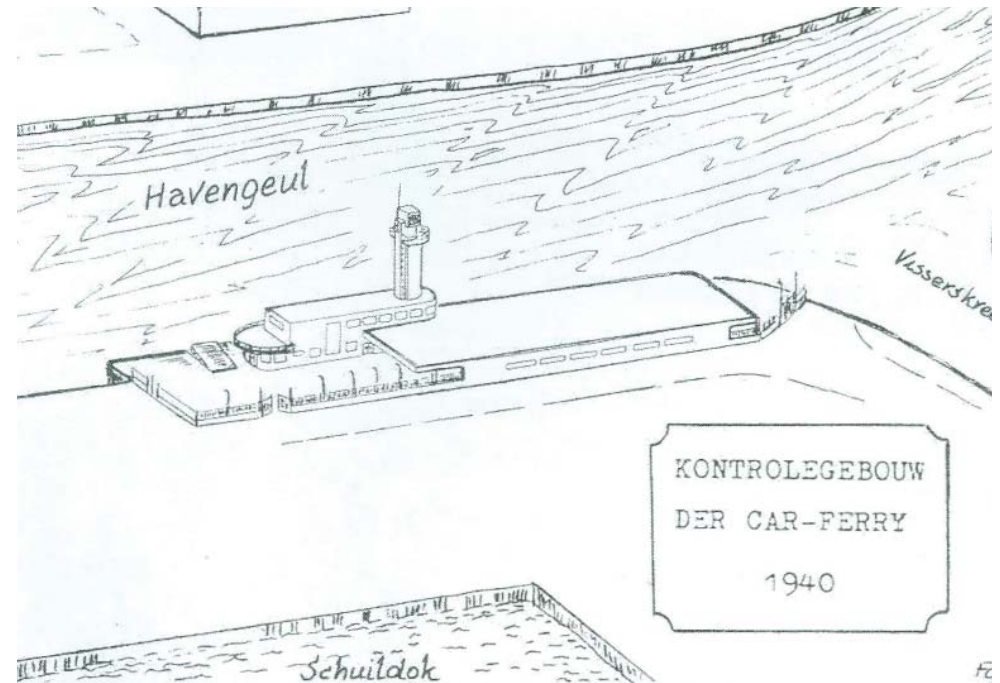
arch. Bruggen - Wegen J. De Jong

1960

arch. H. Denys



Laatste vaart Hoverspeed 2002



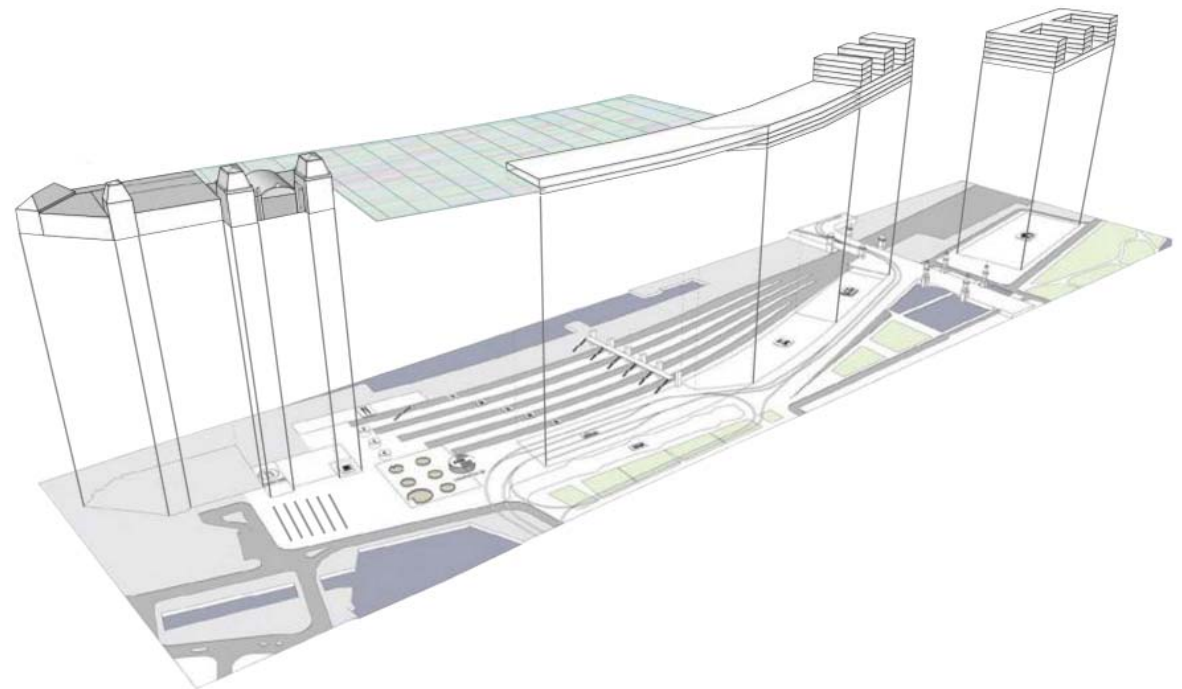
ZONE 3 STATION



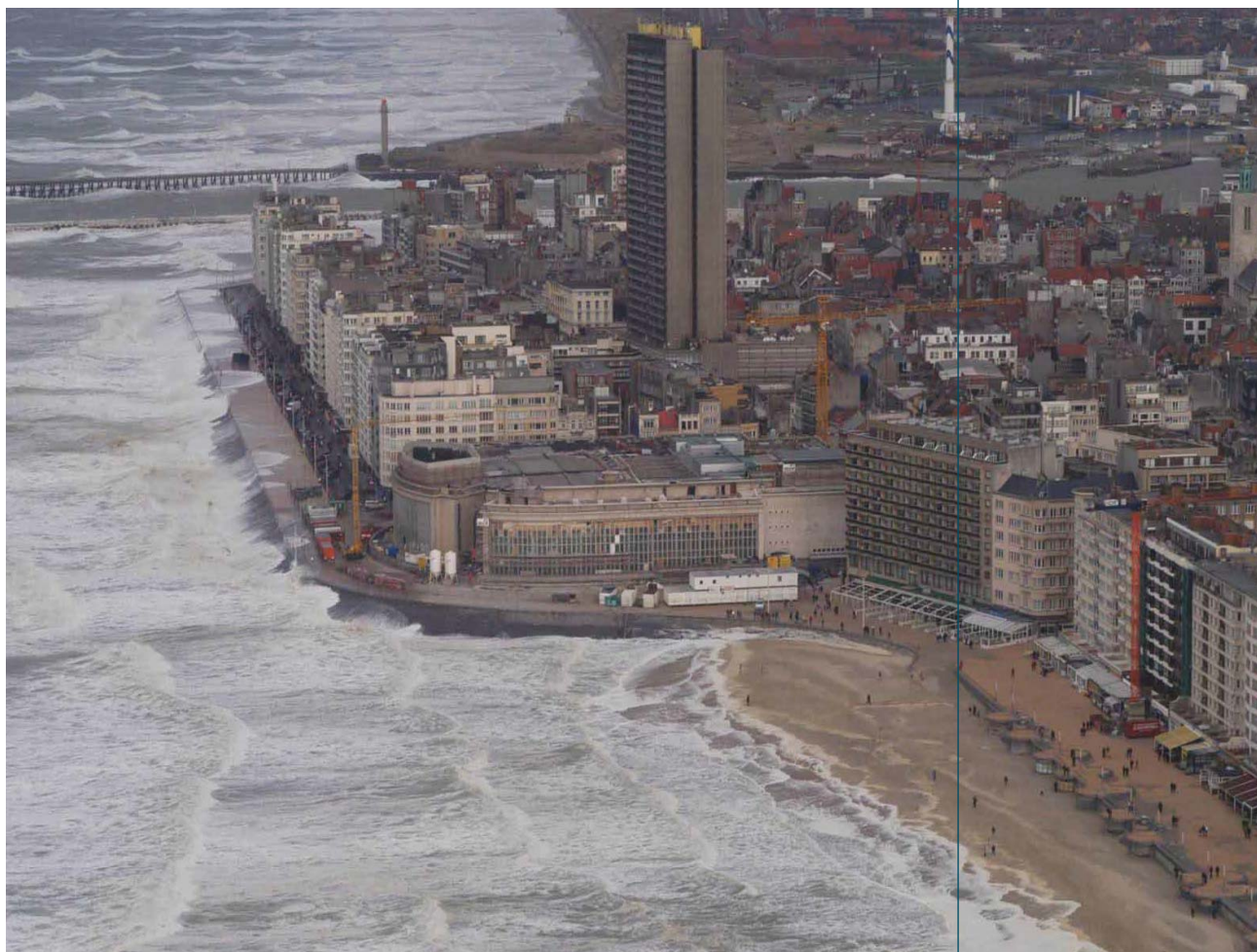
Station
Diensten zeewezen
Hotel Terminus Maritime (tot 60')

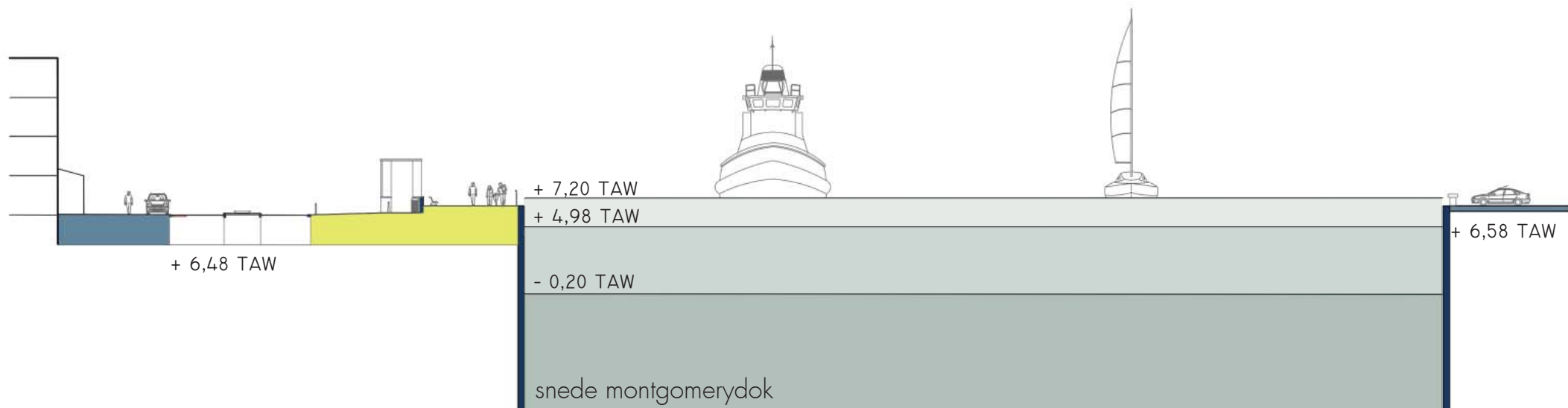
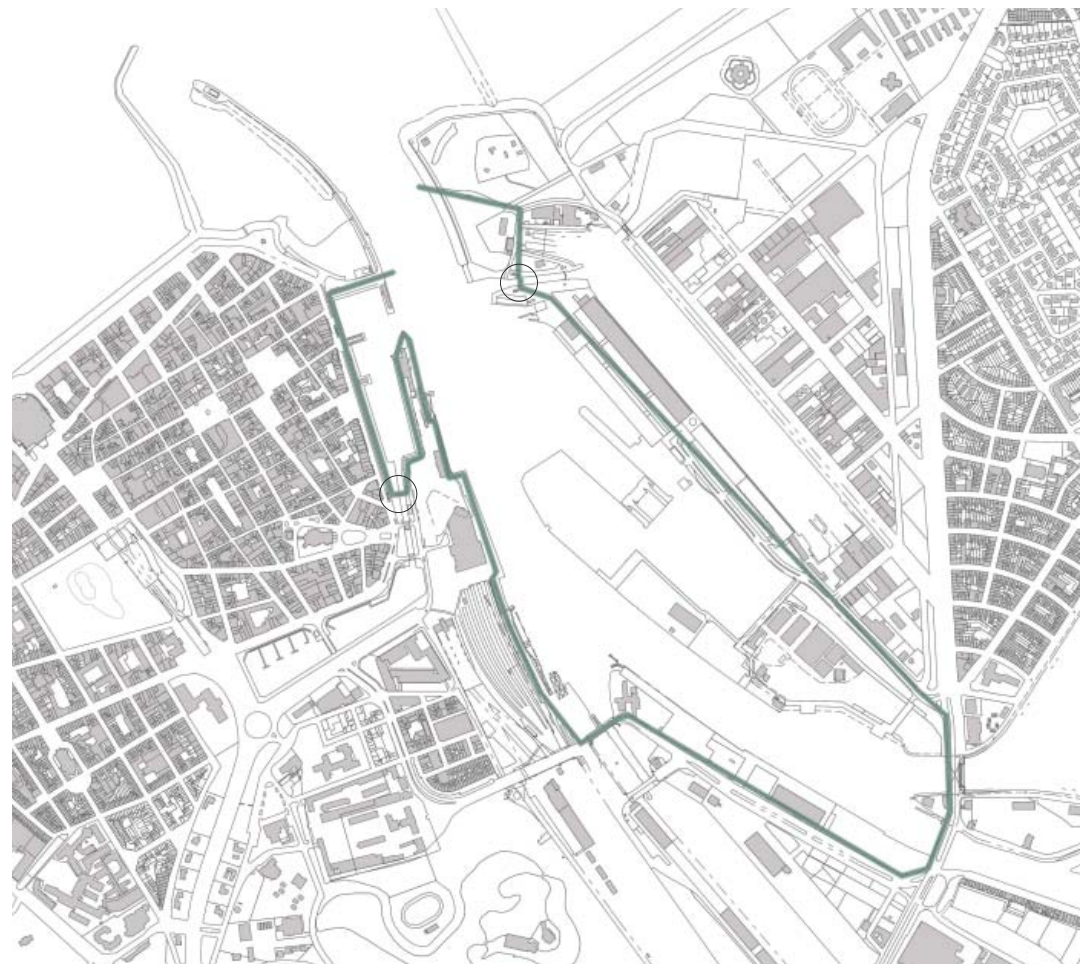


1907
Zeestation arch. Otten en Seulen
1913
Opening Zeestation
1920
Heropbouw
1946
Start burgerlijk vervoer
2018
Masterplan



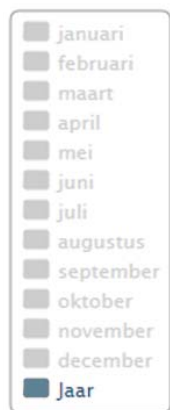
A EXTERNE CONDITIE - ZEE - STORMTIJ



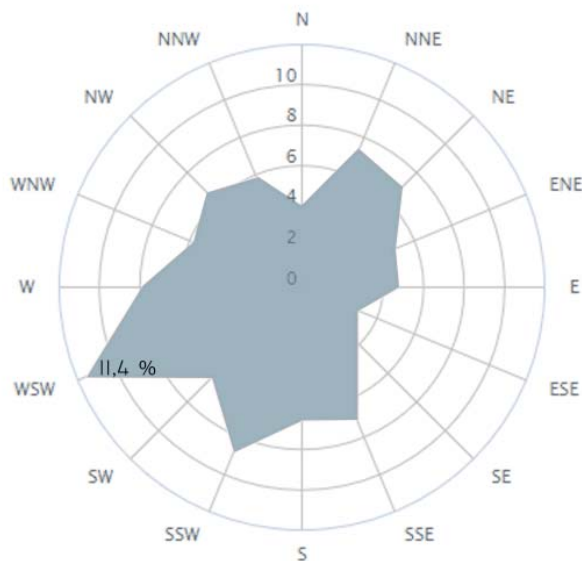




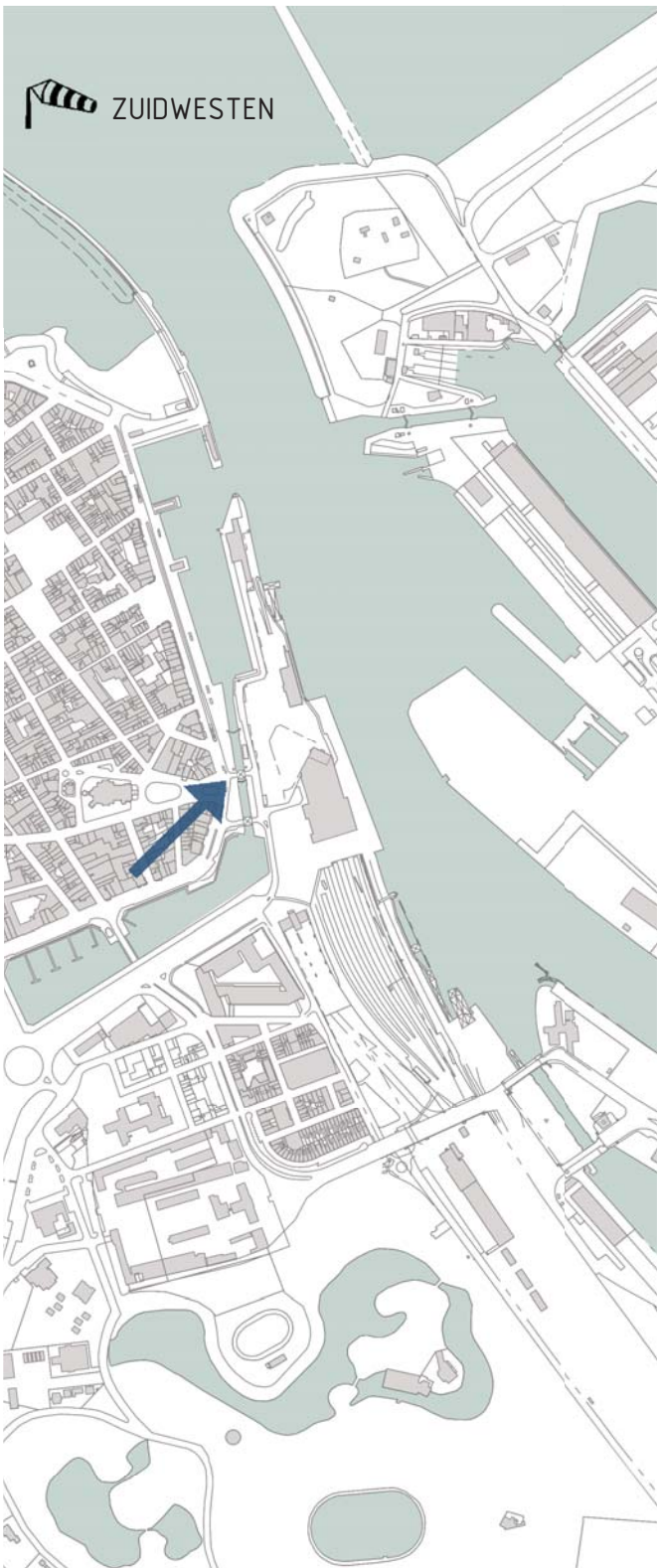
EXTERNE CONDITIE - WIND



Verdeling van de windrichting in (%)



Maand van het jaar	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	Jaar
	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	1-12
Overheersende windrichting	↖	↖	↗	↗	↗	↗	↗	↖	↗	↖	↖	↗	↗
Windwaarschijnlijkheid >= 4 Beaufort (%)	57	59	59	52	53	51	60	45	44	57	57	63	54
Gemiddelde windsnelheid (kts)	13	15	14	13	12	13	13	11	11	13	13	14	12
Gemiddelde luchttemp. (°C)	4	4	7	10	13	17	17	17	17	15	9	6	11



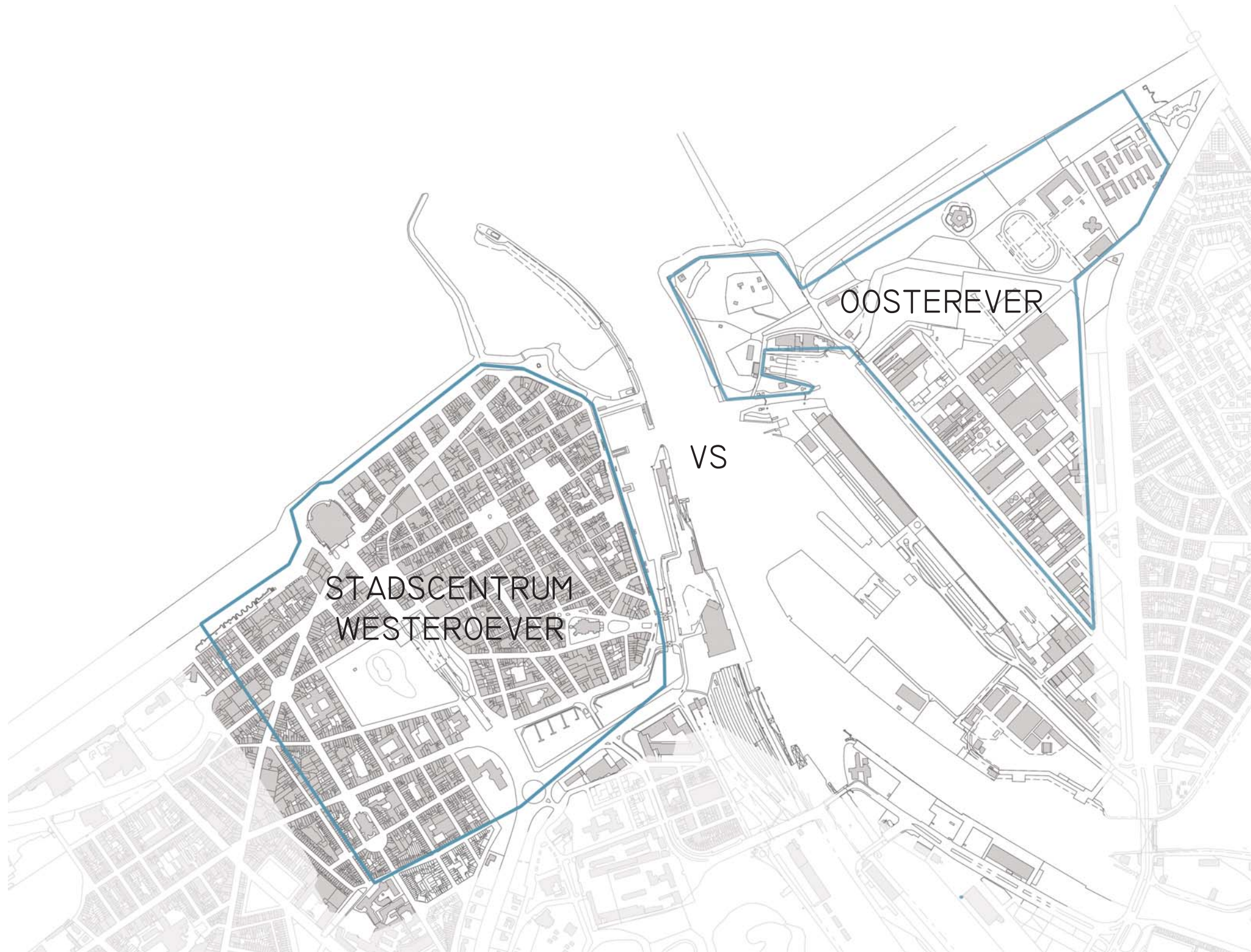
ANALYSE - POLARISERING VAN DE STAD

In de toekomst zal de Churchillkaai een cruciale schakel worden in de ontwikkeling van Oostende. De snelle groei van de Oosteroever zal ertoe lijden dat er aan de oostkant van de haven een nieuw gebied ontstaat met dezelfde footprint als het oude stadscentrum. Door zijn hoogte zal het bovendien een gelijkaardige densiteit aan inwoners hebben. De vastgoedprijzen van deze unieke projecten zorgen bovendien voor de nodige exclusiviteit.

Als gevolg hiervan zal Oostende een tweeledige evolutie ondergaan. De stad zal als het ware bipolair worden met aan de ene kant het verouderde stadcentrum met haar bijkomende maatschappelijke problemen en anderzijds de high society van Oosteroever.

Het is dan ook noodzakelijk dat het Oostendse stadsbestuur en het Vlaams Gewest nadenken over de ontwikkeling van de Churchillkaai, die momenteel als een soort niemandsland de scheiding tussen deze twee polen versterkt.





STADSCENTRUM
WESTEROEVER

VS

OOSTEREVER

A WESTEROEVER - OOSTEROEVER

LEEGSTAND IN CENTRUM



VERSLUYS 1200 WONINGEN
TOTAAL = 3000 WONINGEN



ANALYSE - DISTRICTEN

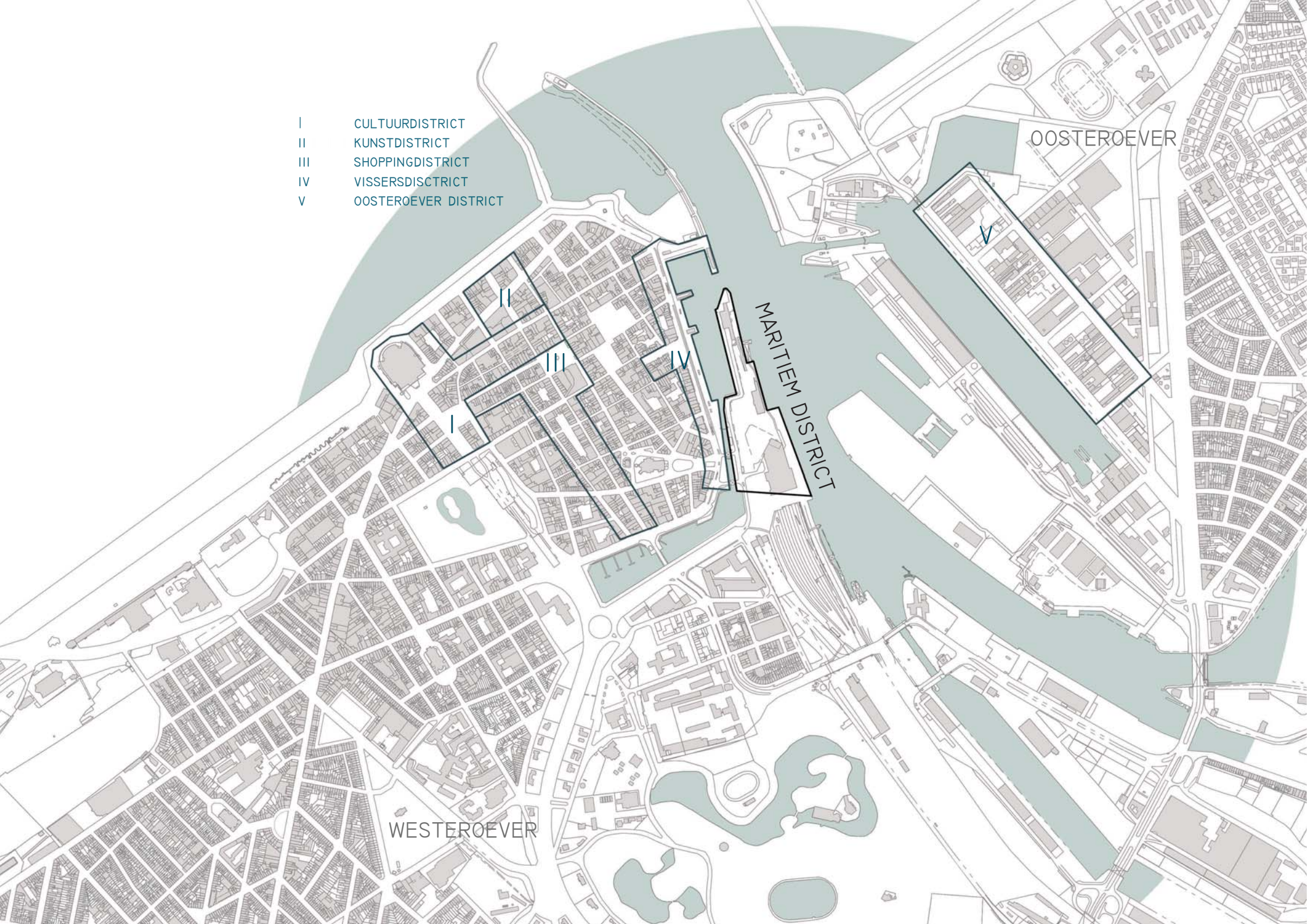
De ontwikkeling van de Churchillkaai als een nieuw mobiliteitstransferium en ontmoetingsplek zal ervoor zorgen dat de site werkt als een connector tussen de districten van Oosteroever en Westeroever.

Zo wordt de Churchillkaai als het ware een nieuw stadsdistrict dat zal werken als verbindend element tussen de andere stadsdelen.

Het wordt het Maritiem district.



- I CULTUURDISTRICT
- II KUNSTDISTRICT
- III SHOPPINGDISTRICT
- IV VISSERSDISTRICT
- V OOSTEROEVER DISTRICT



SOCIALE CONTEXT

Als we de sociale situatie van Oostende bekijken, kunnen we vaststellen dat ze in vergelijking met andere centrumsteden in Vlaanderen bij de slechtste leerlingen van de klas hoort. Heel wat maatschappelijke problemen zijn in Oostende zeer sterk aanwezig:

- Armoede en immigratie
- Kustvergrijzing
- Seizoensgebonden toerisme

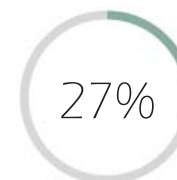
Bron: Demografische kenmerken Oostende 2014

Bron: Feitenfische Oostende 2014

Bron: Omgevingsanalyse armoede 2013



ARMOEDE



27%

kinderen in kansarmoede



KUSTVERGRIJZING



49%

eenzaamheid ouderen



TOERISME



35%

dagtoeristen juli-augustus

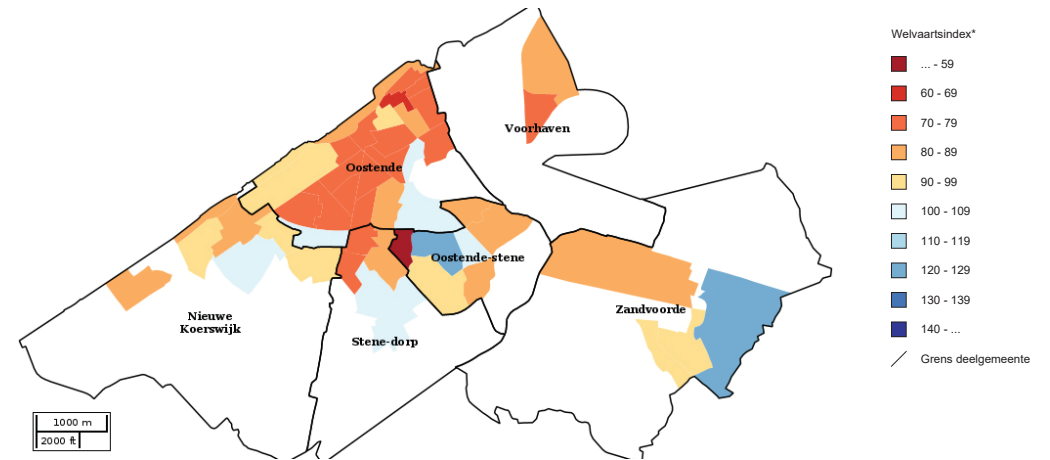
De omgevingsanalyse die door 'Het sociaal huis Oostende' in 2012 werd uitgevoerd, leert ons dat maar liefst 26.7 % van de kinderen wordt geboren in een kansarm gezin. Dit zijn de ergste cijfers in Vlaanderen.

Ook zien we dat er de laatste jaren opvallend veel eenoudergezinnen zijn bijgekomen en de werkloosheidsgraad is gestegen tot 11,98 %. Wanneer we gaan nadenken over nieuwe woonontwikkelingen in het centrum van de stad, moeten ook deze mensen een plaats krijgen.

De bestaande armoedeproblematiek wordt bovendien versterkt door de aangroeiende migrantenstroom.

De recente vluchtelingeproblematiek verschuift zich ook naar de Belgische kust. Veel illegalen proberen via kleinere havens de overtocht te maken. De pakkans is hier echter minder groot dan in Calais. Ook de officiële stroom van vluchtelingen blijft aanhouden. Vorig jaar was er een instroom van 342 vluchtelingen in de stad. De gemeentelijke profielschets van 2015 besluit dat er 8.2 % niet-Belgen in de stad wonen. Deze evolutie zorgt ervoor dat in de stad steeds meer culturen zullen moeten samenleven.

Kaartvisualisatie welvaartsindex per statistische sector (wijk) voor OOSTENDE



(*) De welvaartsindex is de vergelijking van het gemiddelde fiscale inkomen per inwoner van een bepaalde administratieve eenheid met het gemiddelde inkomen per inwoner in Vlaanderen. De welvaartsindex van Vlaanderen wordt gelijkgesteld aan 100. De welvaartsindex is enkel beschikbaar voor statistische sectoren met meer dan 200 belastingsaangiften.

Bron: ADSEI (2010), verwerkt door Geo Intelligence en IDEIA

NIET-BELGEN	8 %
NIEUWKOMERS	450
GEBOORTEN IN KANSARMOEDE	25 %

JOBBS	33 304
WERKLOOSHEIDSGRAAD	12 %
LEEFLOON	2 %
PENSIOEN	51 %

KINDEROPVANGPLAATSEN	38 %
AUTO'S / 1000 INW	394
HORECAZAKEN	643

A SOCIALE CONTEXT - KUSTVERGRIJZING

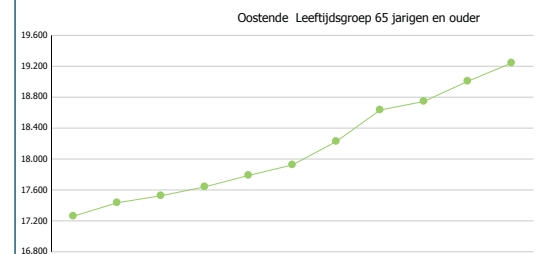
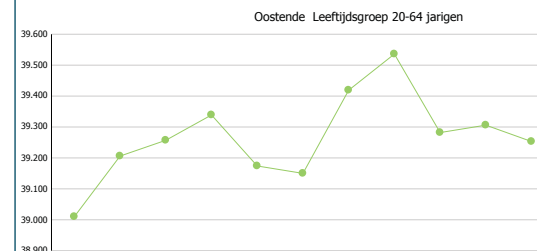
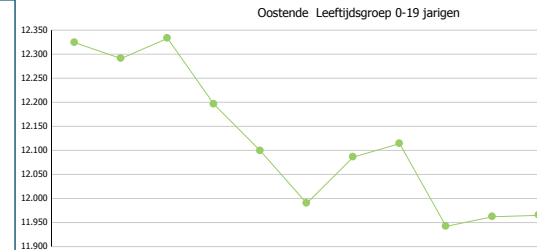
Door de massale verhuisstroom van gepensioneerden naar onze Belgische kust zien we een sterke kustvergrijzing. In Oostende vinden we dan ook een zeer groot percentage niet-actieve bevolking terug.

Tegen 2030 zal de helft van de inwoners van de kustgemeenten ouder zijn dan 56 jaar (Onderzoek in opdracht van de provincie West-Vlaanderen).

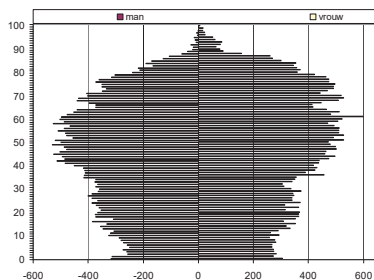
Door de vele pensioenmigranten kent de kust een dubbele vergrijzing. We spreken van de 'grijze kust'.

Deze zogenaamde migranten verlaten hun families in het hinterland met sociaal isolement tot gevolg. In het ouderenbehoefteonderzoek van de VUB uit 2014 geven de ouderen aan te weinig sociaal contact te hebben en vinden ze dat ze te weinig hulp krijgen. Bovendien geeft 40 % van de ouderen toe zich soms eenzaam te voelen, 10% spreekt zelfs van ernstige eenzaamheidsgevoelens.

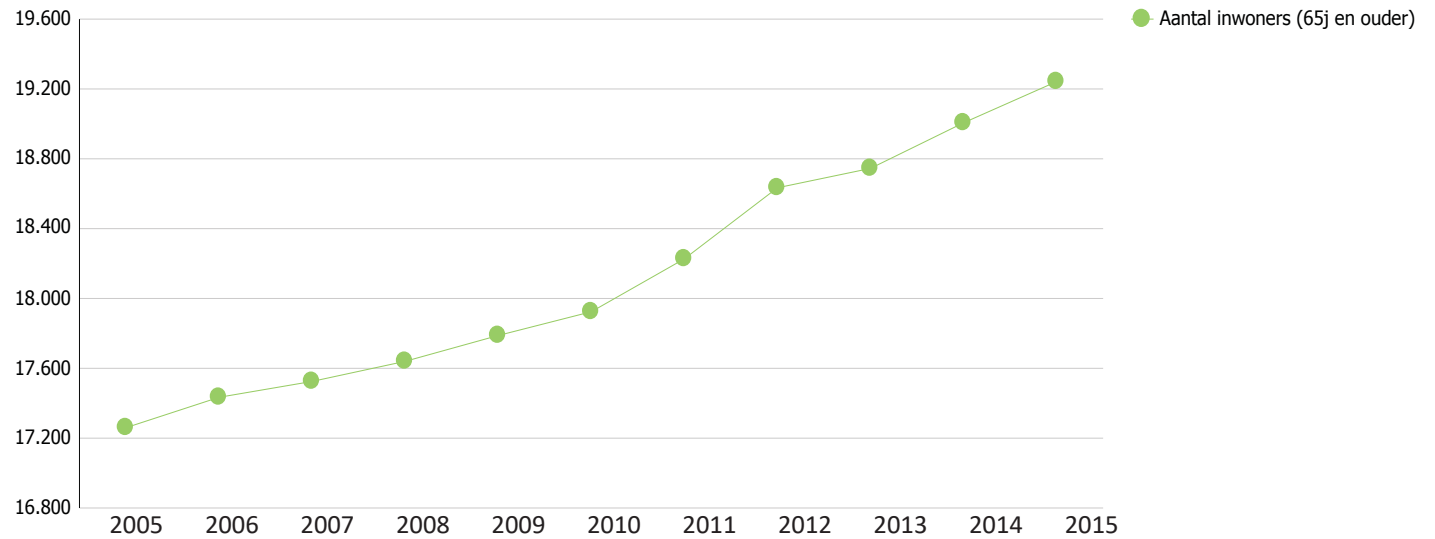
Deze evolutie vraagt dan ook een dringende architecturale oplossing. Als we willen beletten dat ouderen massaal naar woonzorgcentra worden gebracht, moeten we nadenken over nieuwe woonvormen. Nieuwe fases tussen de eigen woning en het rusthuis of vormen van intergeneratief wonen.



BEVOLKINGSPIRAMIDE



Oostende Leeftijdsgroep 65 jarigen en ouder



PERSONEN 65+ 25 %

PLAATSEN WOONZORGCENTRA 1032

ONAANGEPASTE WONINGEN 25 %

GEEN HULP 17 %

EENZAAMHEID ERNSTIG 9 %

MATIG 40 %

OOSTENDE	2015	2020	2025	2030	verschil 2015-2030	verschil in % 2015-2030
Minder dan 15 jaar	8.560	8.631	8.402	8.074	-486	-5,7%
15-39 jaar	17.997	17.667	17.071	16.535	-1.462	-8,1%
40-65 jaar	24.905	24.552	23.960	23.323	1.582	-6,4%
65-79 jaar	13.384	14.318	15.434	15.914	2.530	18,9%
80 jaar en meer	6.086	6.558	6.799	7.585	1.499	24,6%
Totale bevolking	70.932	71.726	71.666	71.431	499	0,7%

Bron: Studiedienst van de Vlaamse Regering (SVR).

A SOCIALE CONTEXT - KUSTVERGRIJZING - ONTMOETINGSCENTRA

In het stadscentrum, daar waar de hoogste concentratie van ouderen zich bevindt, vinden we slecht één ontmoetingscentrum terug, namelijk 'De Boeie'.
Uit het Ouderenbehoefteonderzoek leren we echter dat veel mensen vanuit een sociaal isolement te kampen krijgen met eenzaamheidsgevoelens.
Deze ontmoetingscentra zijn dan ook cruciaal voor de leefbaarheid van het centrum.

Deze is bovendien sterk verouderd. Het gebrek aan infrastructuur limiteert dan ook de werking van het ontmoetingscentrum.
Er is dan ook nood aan nieuwe aangepaste infrastructuur die bij voorkeur multifunctioneel is en het klassieke ontmoetingscentrum samenbrengt met andere functies in de stad.





'T VIOOLTJE - VIOLIERENLAAN 3

DE SCHELPE - ELISABETHLAAN 32

3 GAPERS - TIMMERMANSTRAAT 1

OUD HOSPITAAL - AMSTERDAMSTRAAT 61

DE BLOMME - CHRYSANTENSTRAAT 30

DE BOEIE - KERKSTRAAT 35

DE SCHAPERVE - STEENOVENSTRAAT 86

'T HOEKJE - THOMAS VAN LOOSTRAAT 31

SOCIALE CONTEXT - SEIZOENSGEBONDEN TOERISME

Het toerisme in Oostende wordt gekenmerkt door zon, zee en strand.
Dit zorgt voor een zomergebonden toerisme wat grote gevolgen heeft voor de lokale horeca met veel faillissementen in de wintermaanden tot gevolg.

Om het toerisme in de stad constant te houden tijdens de winter en op slechte dagen in de zomer moet dan ook een weersonafhankelijke attractie komen in de stad.

Dit zal zowel een meerwaarde bieden voor de toeristische sector als voor de lokale bevolking.

17,7 miljoen dagtoeristen aan de Belgische kust (2015)

jan - apr 4,0 mili > 22 %

mei - juni 3,5 milj > 20 %



juli - aug 6,2 milj > 35 %

sept - dec 4,0 milj > 23 %

Bezettingsgraad kamers hotels zomer 80%
zomerweekends 94%

Tabel 2. De directe bestedingen uit kusttoerisme naar type toerisme in 2013 ([Westtoer](#), [Tendrapport Kust 2012-2013](#)).

TYPE TOERISME	DIRECTE BESTEDINGEN VAN DE TOERISTEN IN MILJOEN EURO	PERCENTAGE
Commerciële logies	766,4	28,1
Tweedeverblijfstoerisme	1.251,2	45,9
Verblijf in jachthavens	21,1	0,8
Dagtoerisme	629,0	23,1
Meetingindustrie	60,0	2,2
Totaal	2.727,7	100

A ANALYSE - FYSIEKE CONTEXT - SYNTHESE

De Churchillkaai als lege plek in het centrum van de stad schreeuwt om een invulling. De ontwikkeling moet niet alleen de toeristische sector ten goede komen, ook de Oostendenaars en net zij die in het centrum van de stad leven, moeten een meerwaarde ondervinden door de nieuwe ontwikkeling.

Als we de kaai in zijn geheel bekijken kunnen we vaststellen dat het beginpunt wordt gekenmerkt door de nieuwe ontwikkeling van het station.

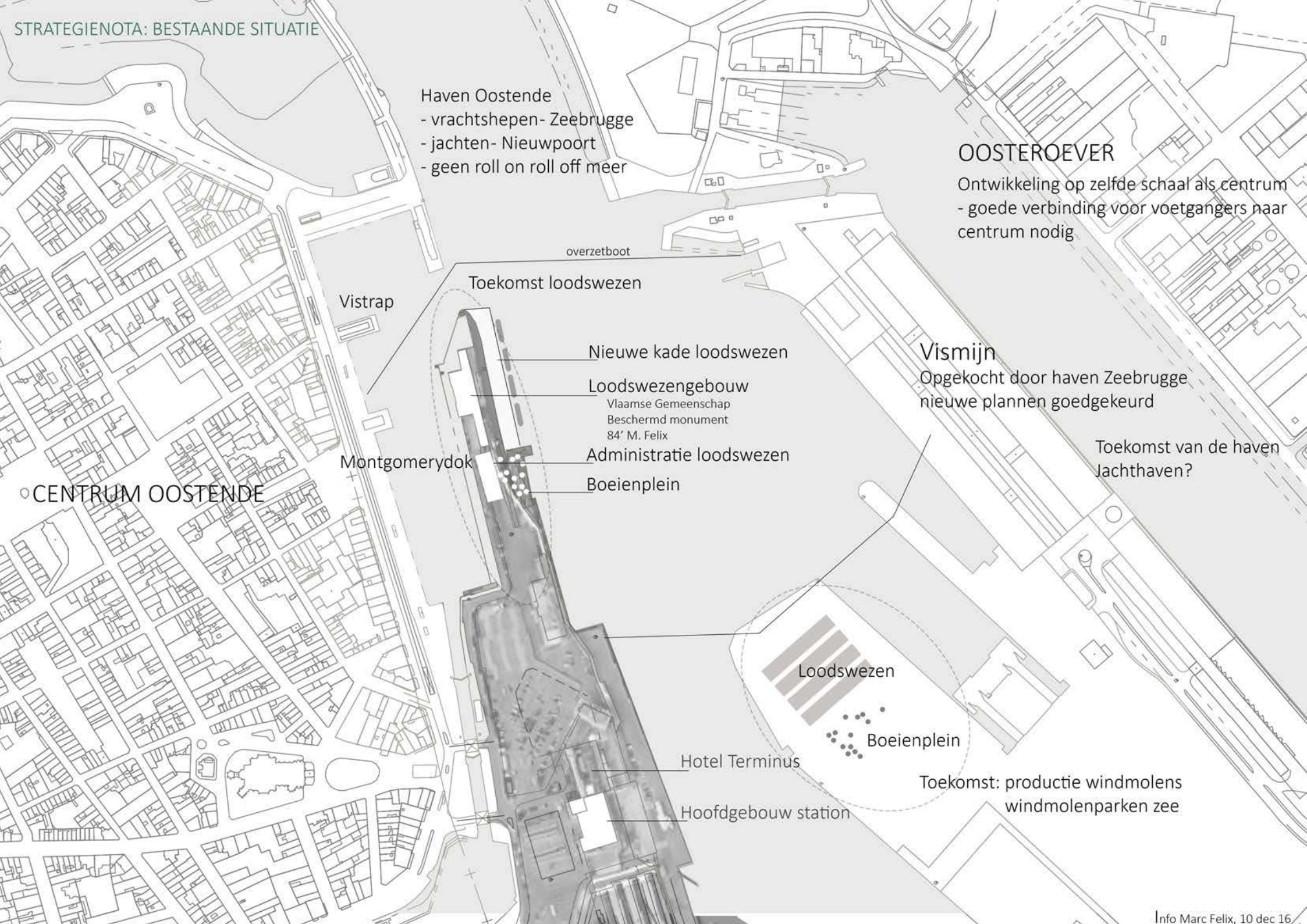
Het eindpunt wordt door architectenbureau Felix en partners ontworpen als nieuwe thuishaven voor het loodswezen en het boeienplein.

De zone daartussen is tot op de dag van vandaag ingevuld met een grote overgedimensioneerd parking die in de toekomst overbodig zal worden door het nieuwe pakeergebouw nabij het station.

Wat moet dan wel met deze site gebeuren?

- Toeristische trekpleister: maritiem museum op schaal van de stad
- Terugbrengen van de vroegere ferry functie (gelinkt aan het station) voor voetgangers en fietsers die een zeer snelle verbinding naar Engeland kunnen garanderen.
- Een goede verbinding naar Oosteroever
- Verdere ontwikkeling van de site als woon- en werkzone, met voldoende horeca als een sterke derde pool in het stedelijk weefsel.
- Intergeneratief: voorzieningen voor de vergrijzde bevolking en voor de jeugd.





Haven Oostende
- vrachtshepen- Zeebrugge
- jachten- Nieuwpoort
- geen roll on roll off meer

OOSTEROEVER
Ontwikkeling op zelfde schaal als centrum
- goede verbinding voor voetgangers naar centrum nodig

CENTRUM OOSTENDE

Vistrap

Toekomst loodswezen

overzetboot

Nieuwe kade loodswezen

Loodswezengebouw
Vlaamse Gemeenschap
Beschermd monument
84' M. Felix

Administratie loodswezen

Boeienplein

Montgomerydok

Vismijn
Opgekocht door haven Zeebrugge
nieuwe plannen goedgekeurd

Toekomst van de haven
Jachthaven?

Loodswezen

Boeienplein

Hotel Terminus

Hoofdgebouw station

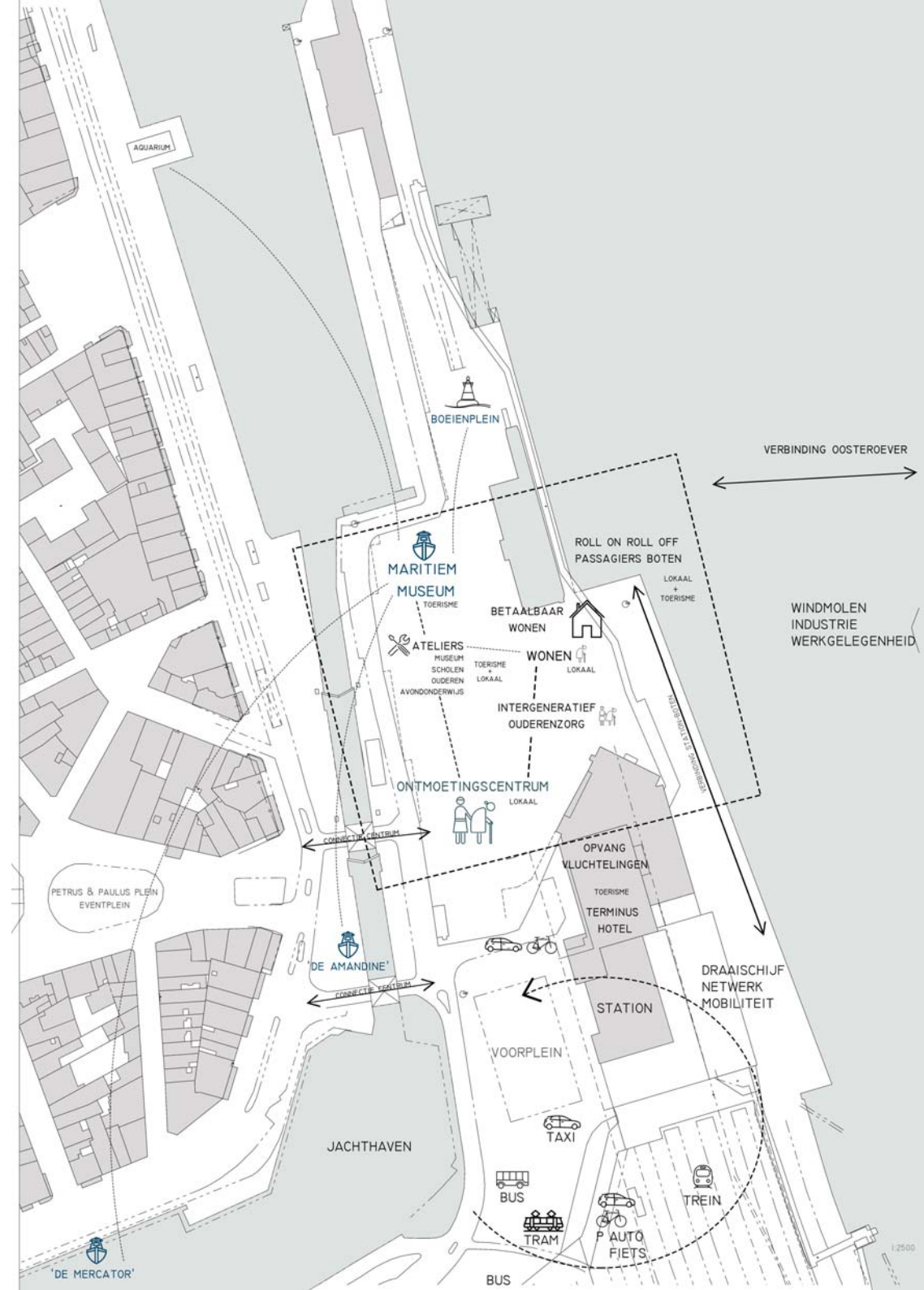
Toekomst: productie windmolens
windmolenparken zee

+ ONTMOETINGSPLEK

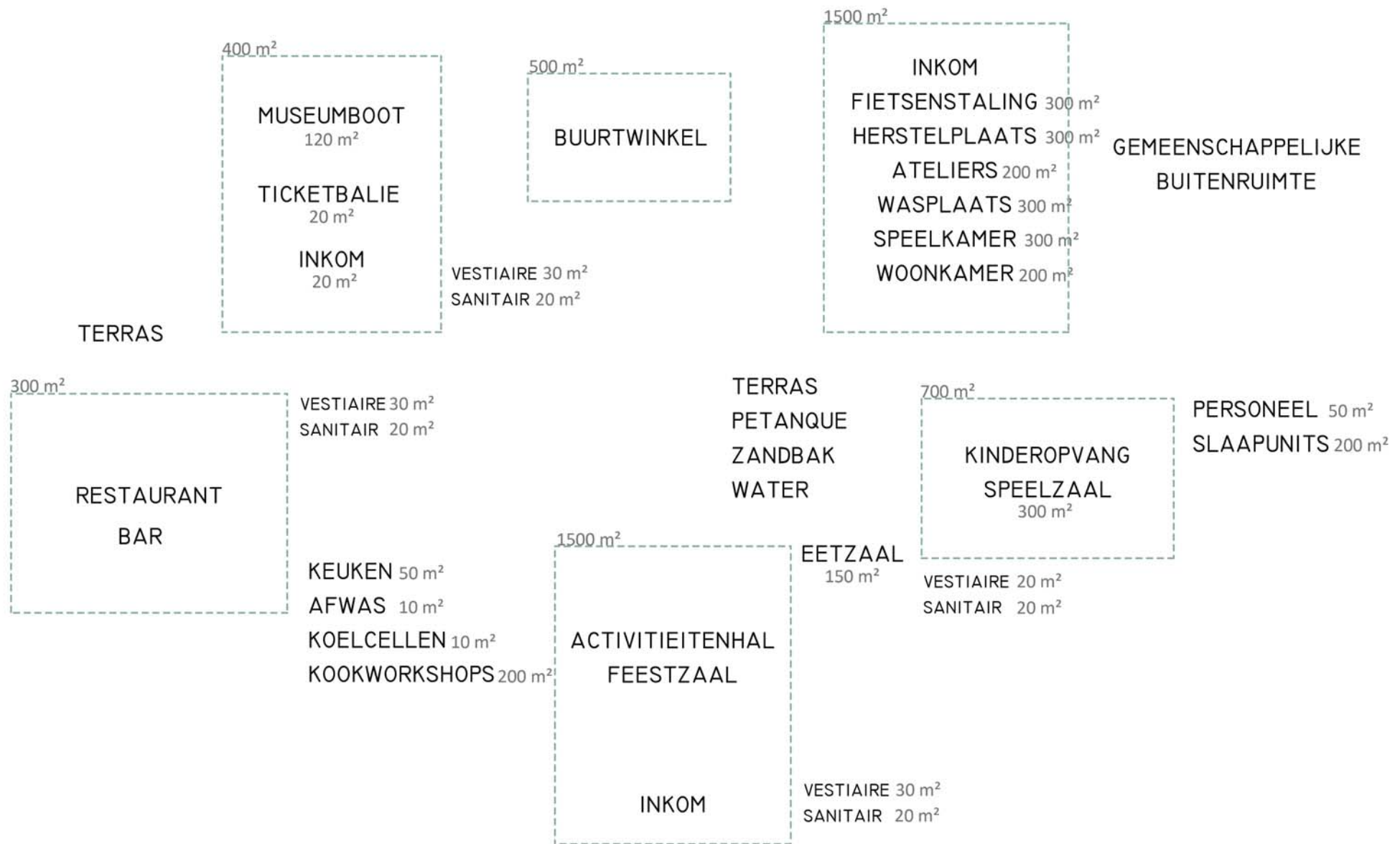


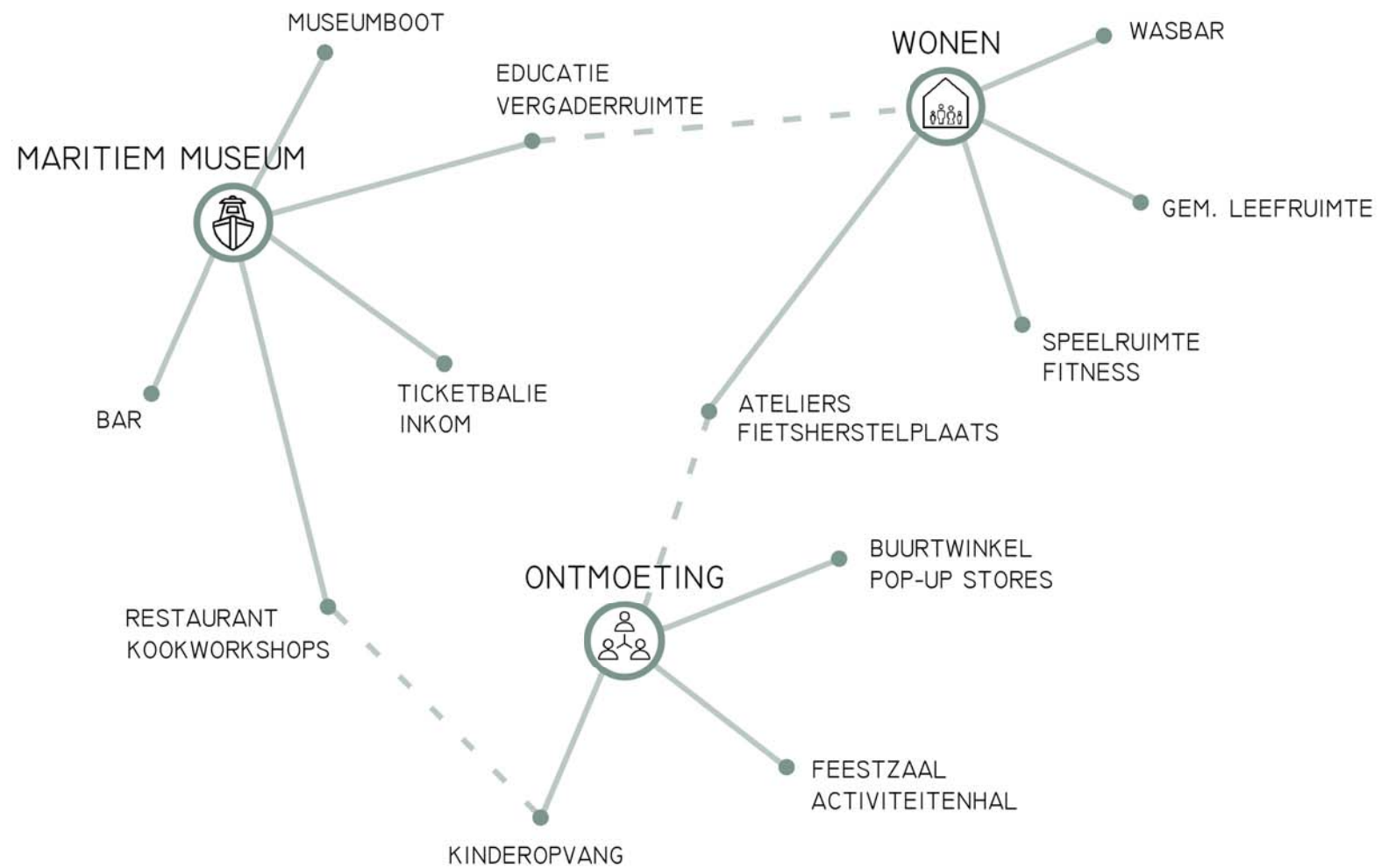
OUDEREN
KINDEREN
TOERISTEN
LOCALS
MOBILITEIT

FEESTZAAL
KINDEROPVANG
MARITIEM MUSEUM
BUURTWIKEL
WONEN
BUSSTATION
OVERZET
FERRY



PROGRAMMA - ACTIVERING MAAIVELD

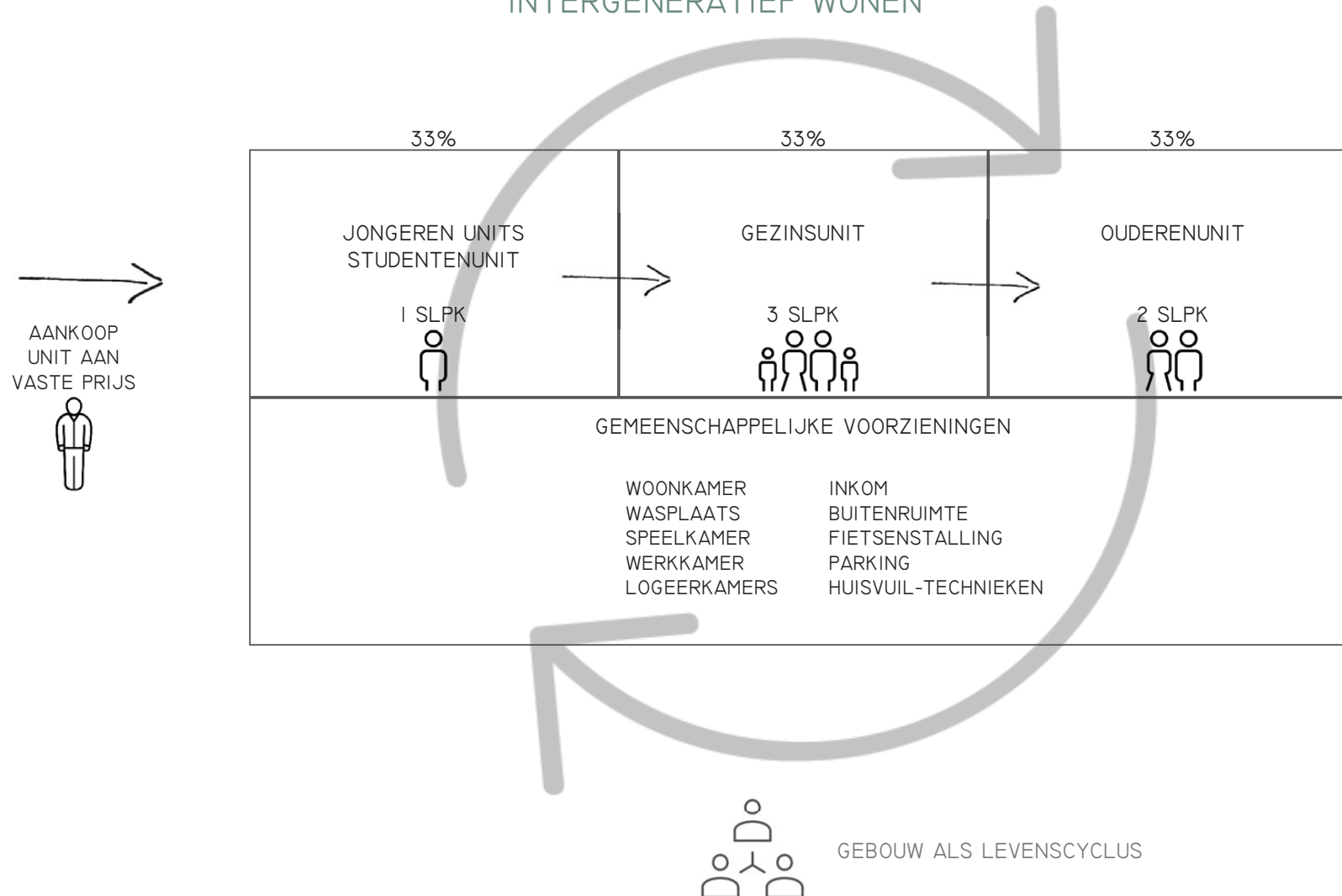




WONEN OP DE SITE

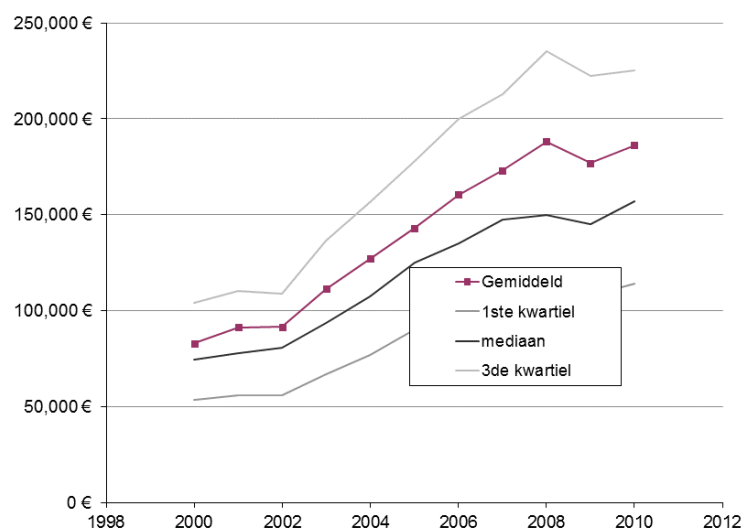
Bewoonbare oppervlakte op de site = 32 543 m²
+/- 1 020 bewoners

INTERGENERATIEF WONEN

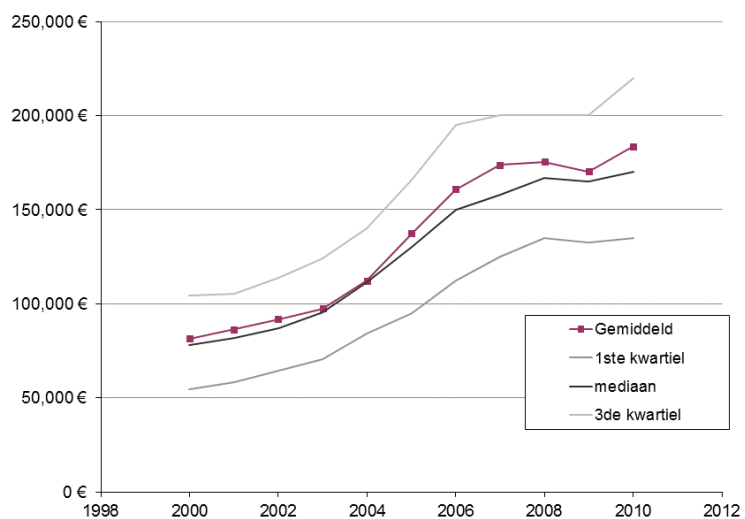


evolutie prijzen

appartementen



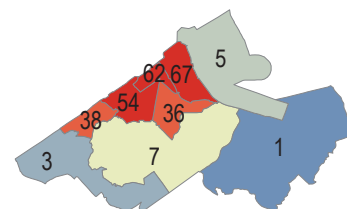
gewone huizen



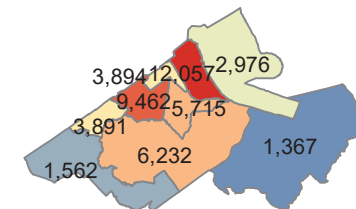
Oostende in kaart

Algemeen overzicht

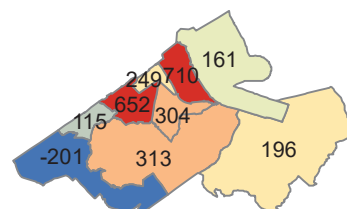
Dichtheid, wooneenheden per hectare



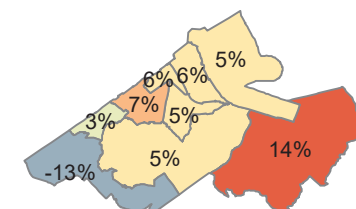
Aantal wooneenheden



Verandering wooneenheden

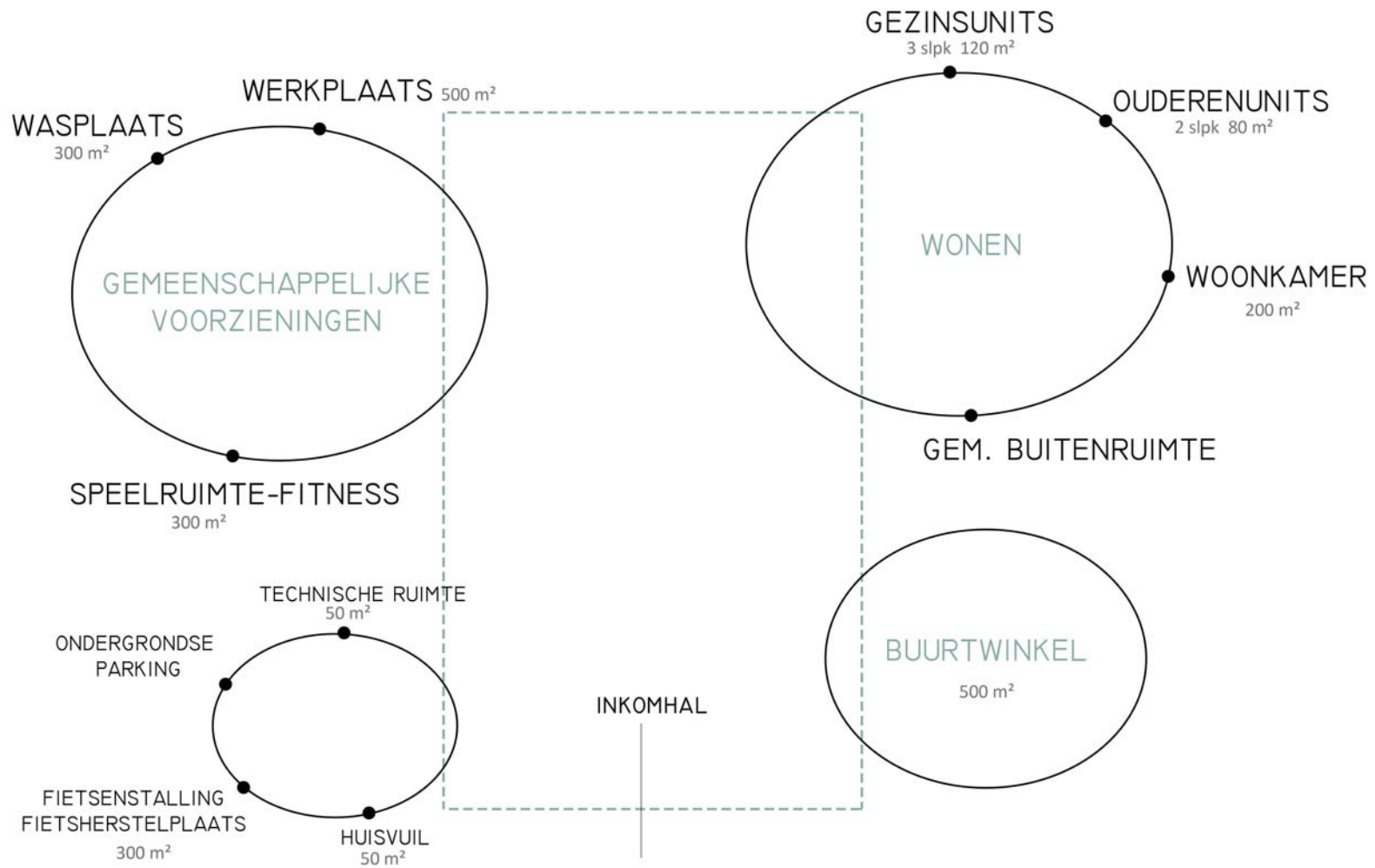


Procentuele verandering wooneenheden



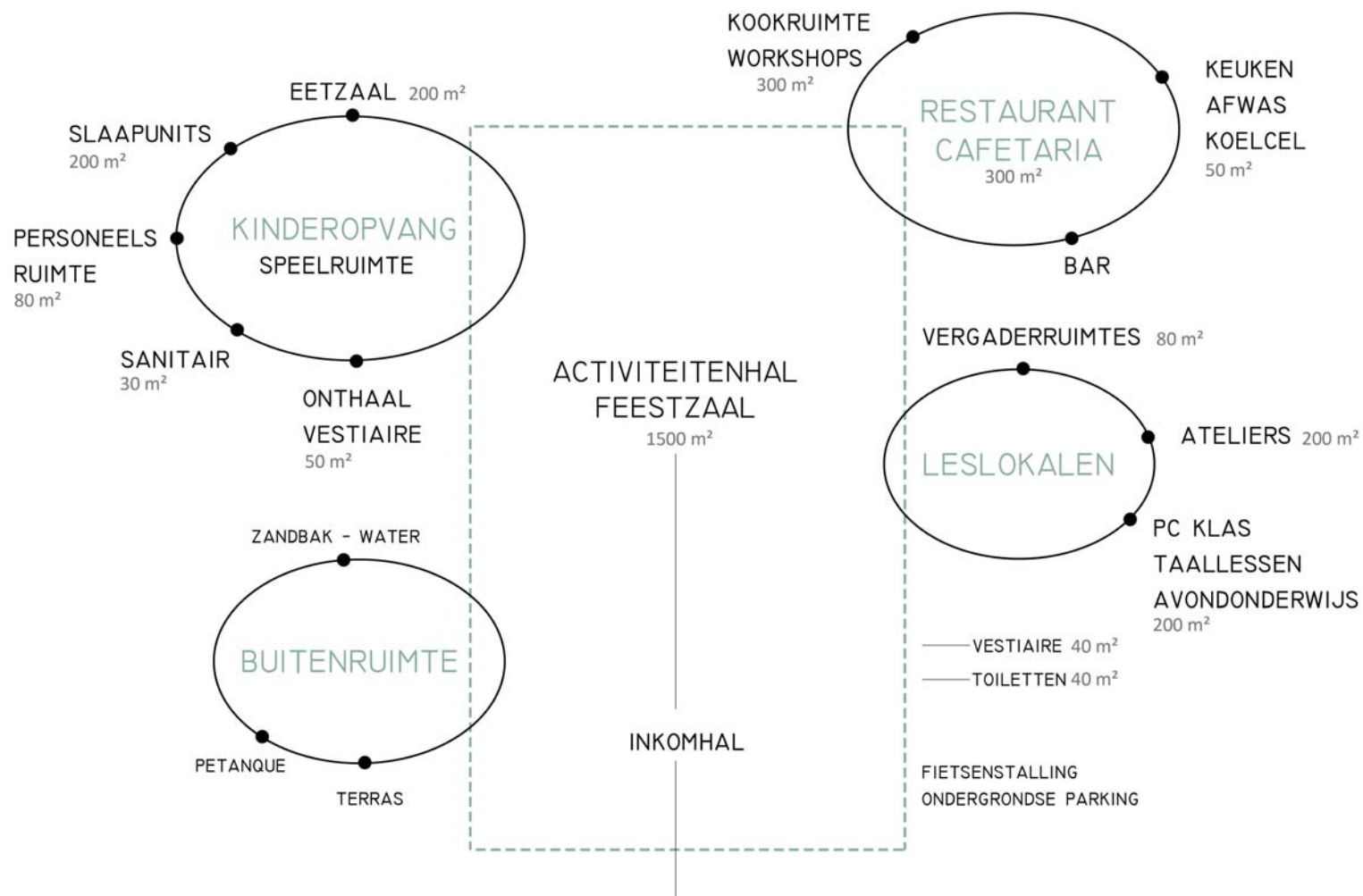


WONEN



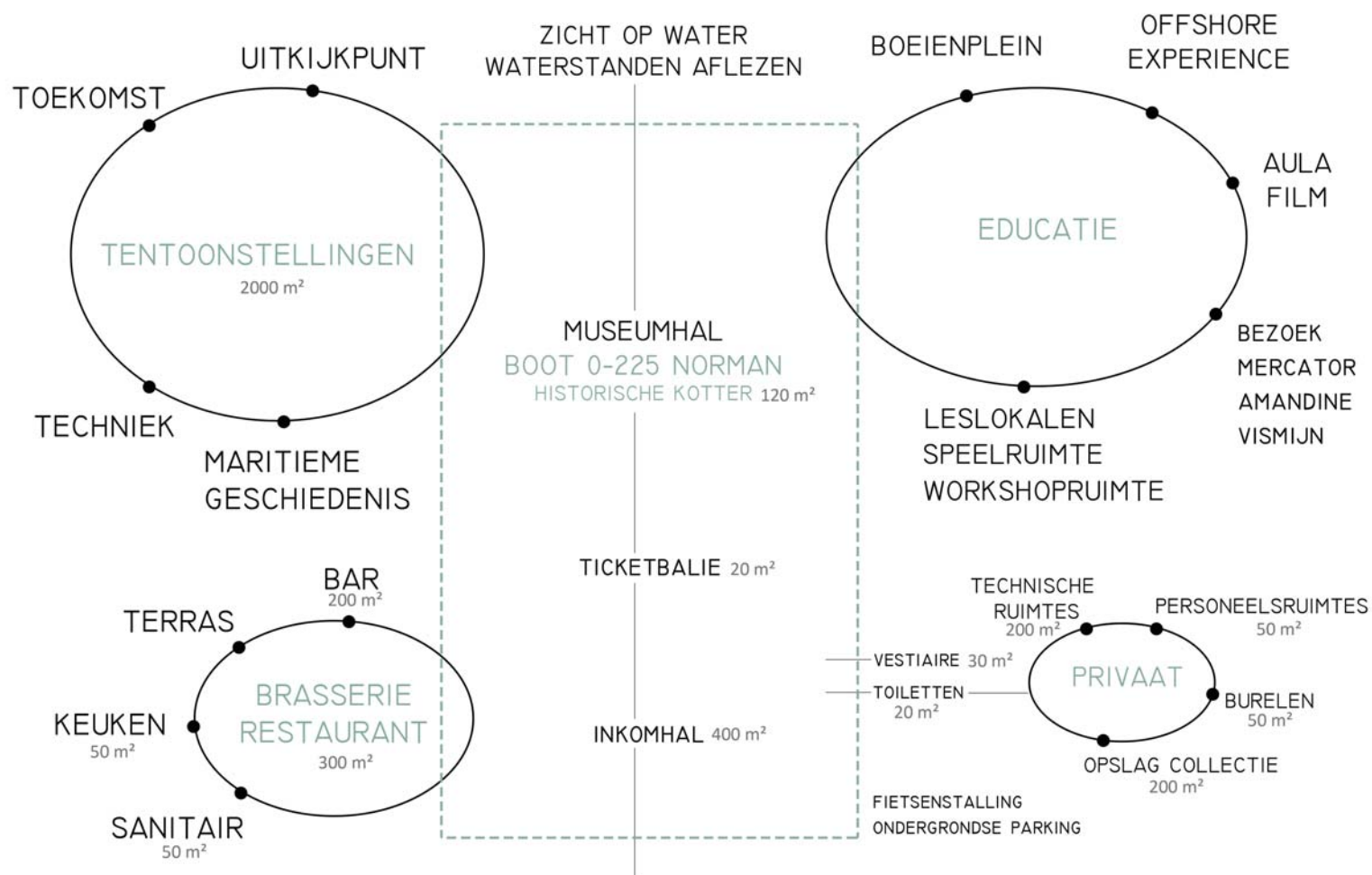


ONTMOETEN





MARTIEM MUSEUM



Om tegelijk weerstand te bieden aan het stormtij en alle publieke functies op het maaiveld van de site te positioneren, wordt gewerkt met een betonnen sokkel.

Deze zal de site beschermen bij hoog water zonder het contact met het water te verliezen en tegelijk worden door middel van deze betonnen structuur alle publieke functies met elkaar gelinkt zodat een multifunctioneel en actief maaiveld ontstaat.

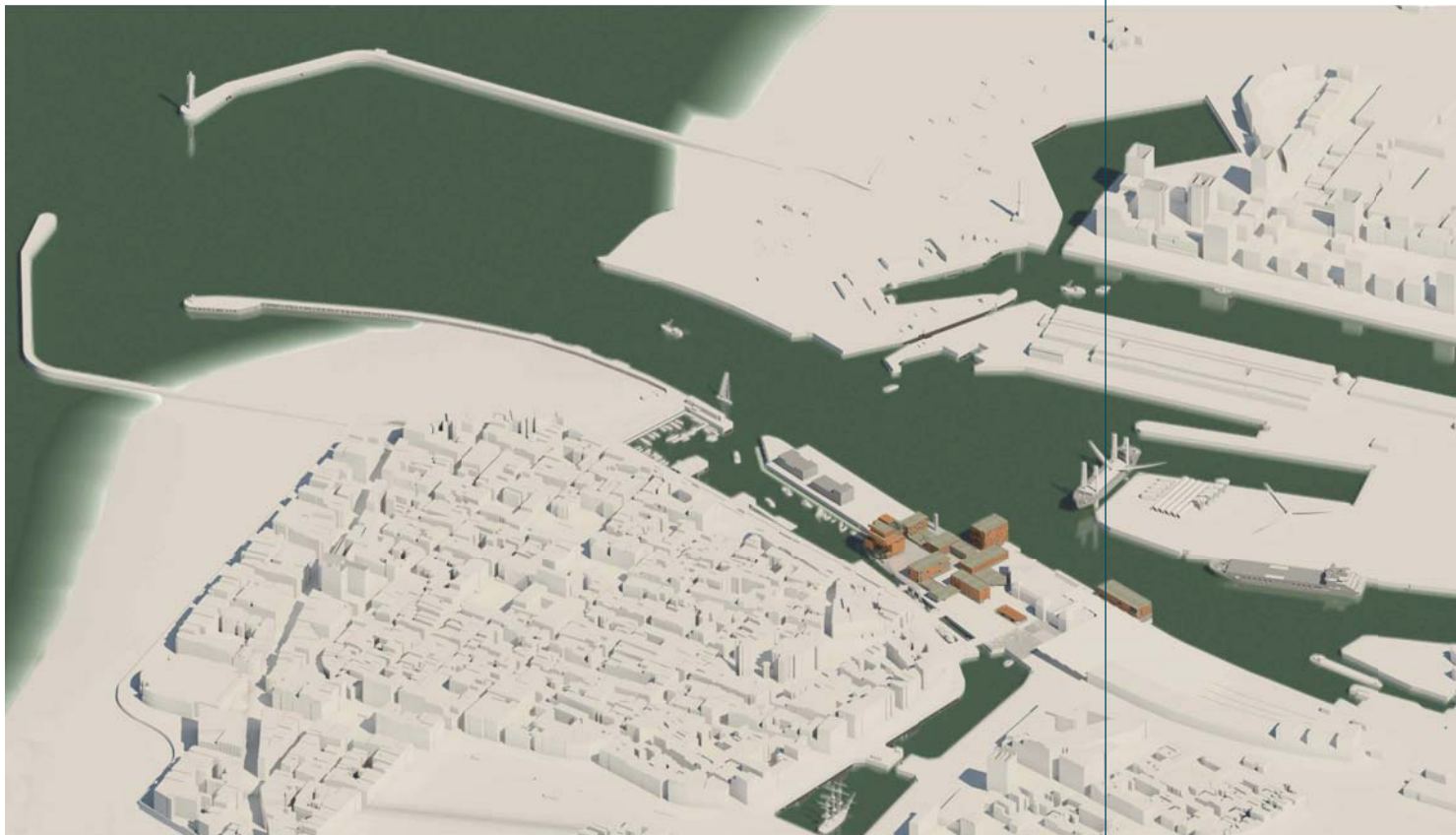
Daarna werd een onderzoek gedaan naar de volumetrie van de gebouwen zodat deze duidelijk een eigen identiteit krijgen zonder afbreuk te doen aan de bestaande stedelijke structuur van Oostende.

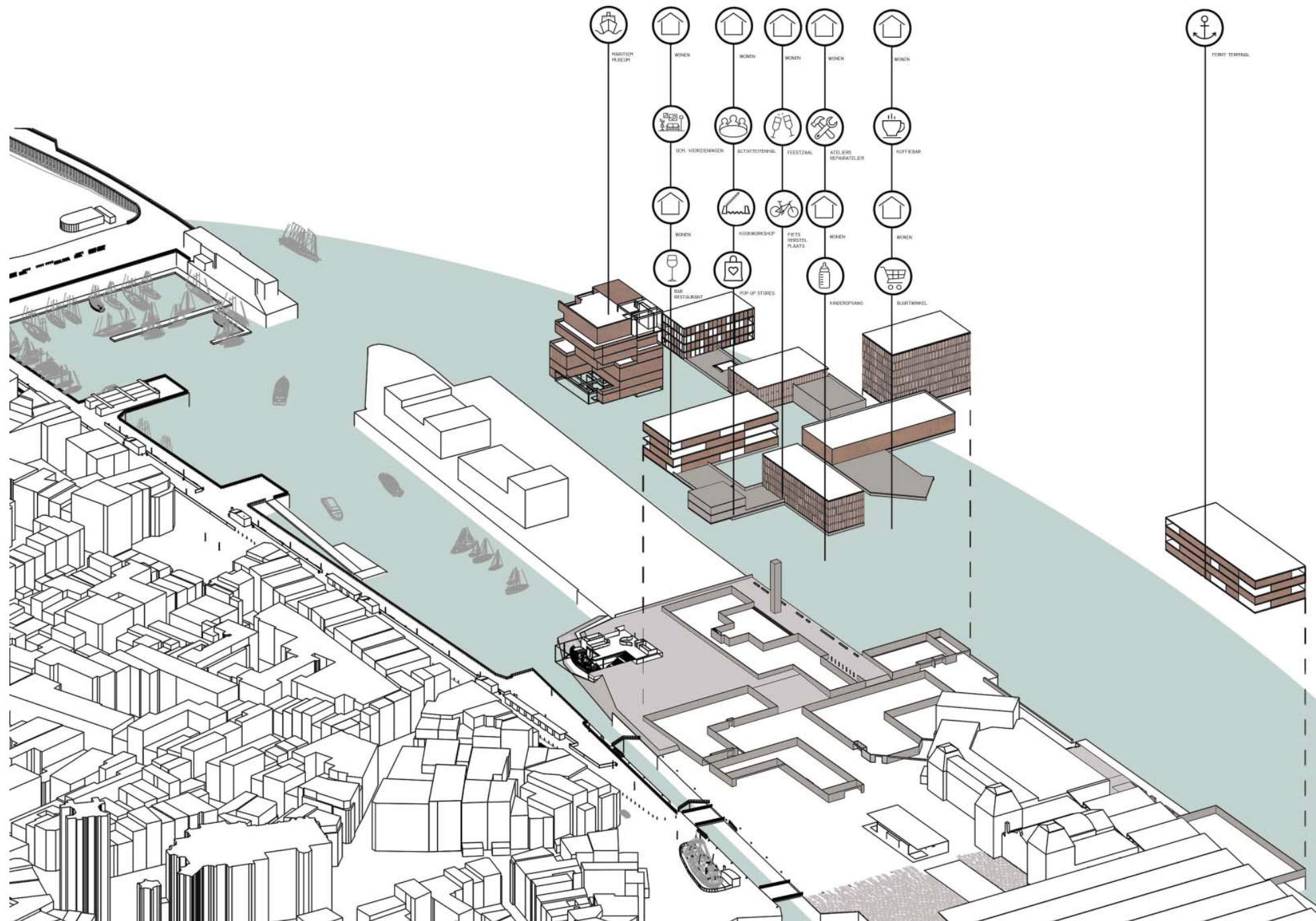
Deze hebben bijgevolg dezelfde schaal als de gebouwen op de Visserskaai. Dit natuurlijk met uitzondering van het maritiem museum dat als landmark moet dienen en dan ook een prominente plaats krijgt op de site.

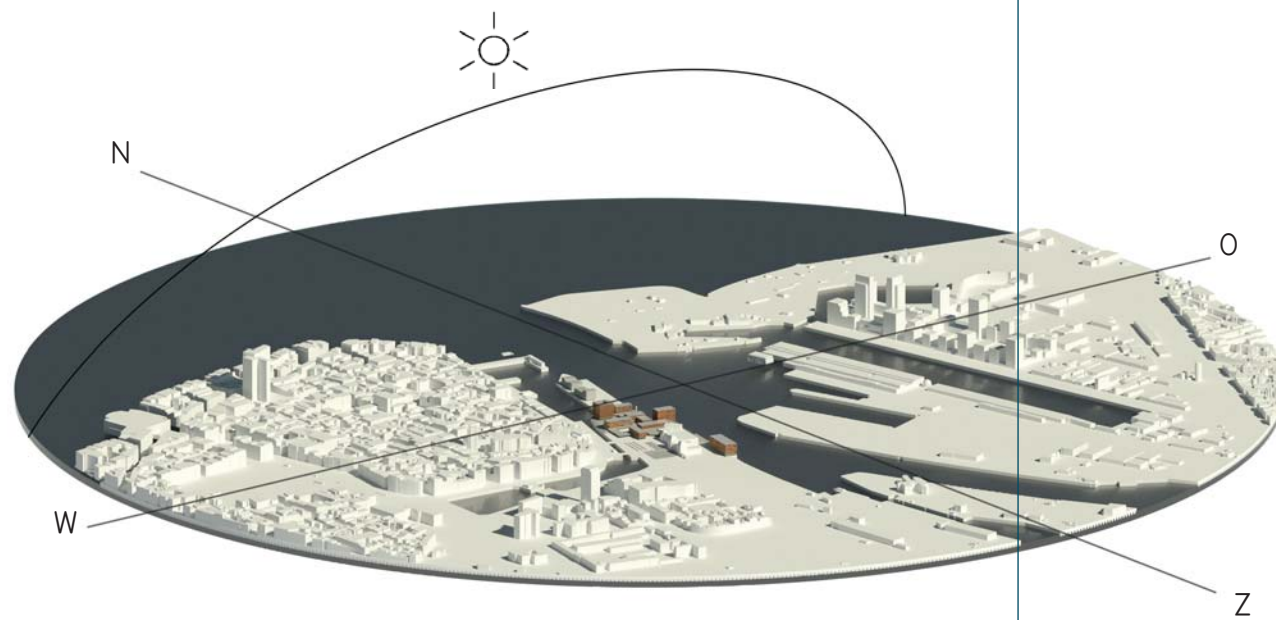


DE SOKKEL

- Stormtij
- Publieke functies









27 MAART 2017
10U 00



27 MAART 2017
14U 00



27 MAART 2017
18U 00

ONTWERP - MATERIALITEIT

Om een onderscheid te maken tussen de publieke functies op het maaiveld en de bovenliggende private woningen, wordt ook een onderscheid gemaakt in materialiteit.

Om weerstand te bieden aan het zeewater wordt de hele sokkel vervaardigd uit beton. De gebouwen worden contrasterend afgewerkt met cortenstaal.

Dit materiaal geeft het grote voordeel dat het op veel verschillende manieren kan worden toegepast zodat iedere unit een eigen unieke identiteit kan krijgen zonder dat het totaalbeeld verloren gaat.

Bovendien zal het materiaal sterk beïnvloedt worden door de unieke weersomstandigheden aan de Noordzee. Net zoals bij boten en heel wat andere haveninfrastructuur zal het staal dan ook snel veranderen en corroderen wat zorgt voor een unieke uitstraling.

CORTENSTAAL

+

BETON



SOKKEL
STORMMUUR
PUBLIEKE FUNCTIES
GEDEELDE FUNCTIES



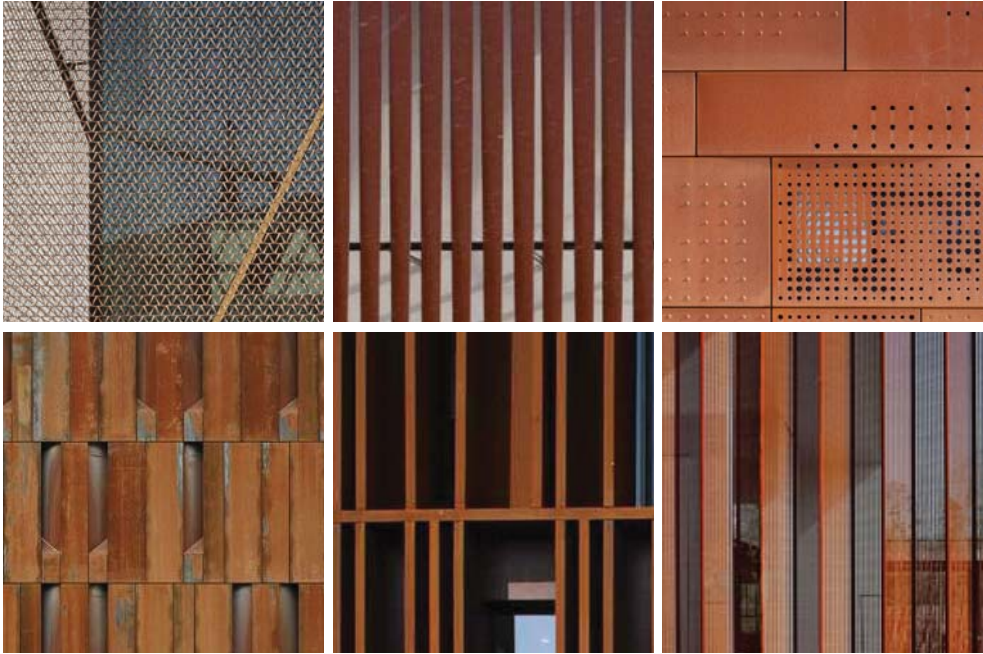
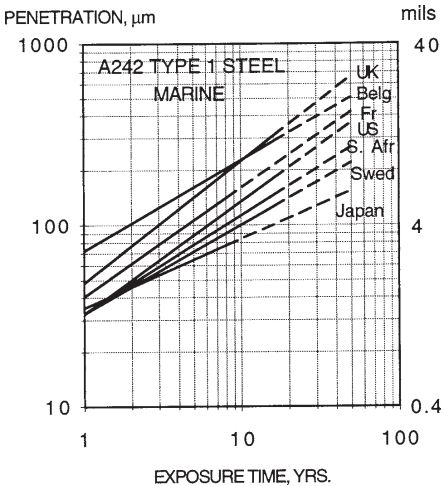
Referentie: Crematorium Hofheide - Coussée en Goris architecten



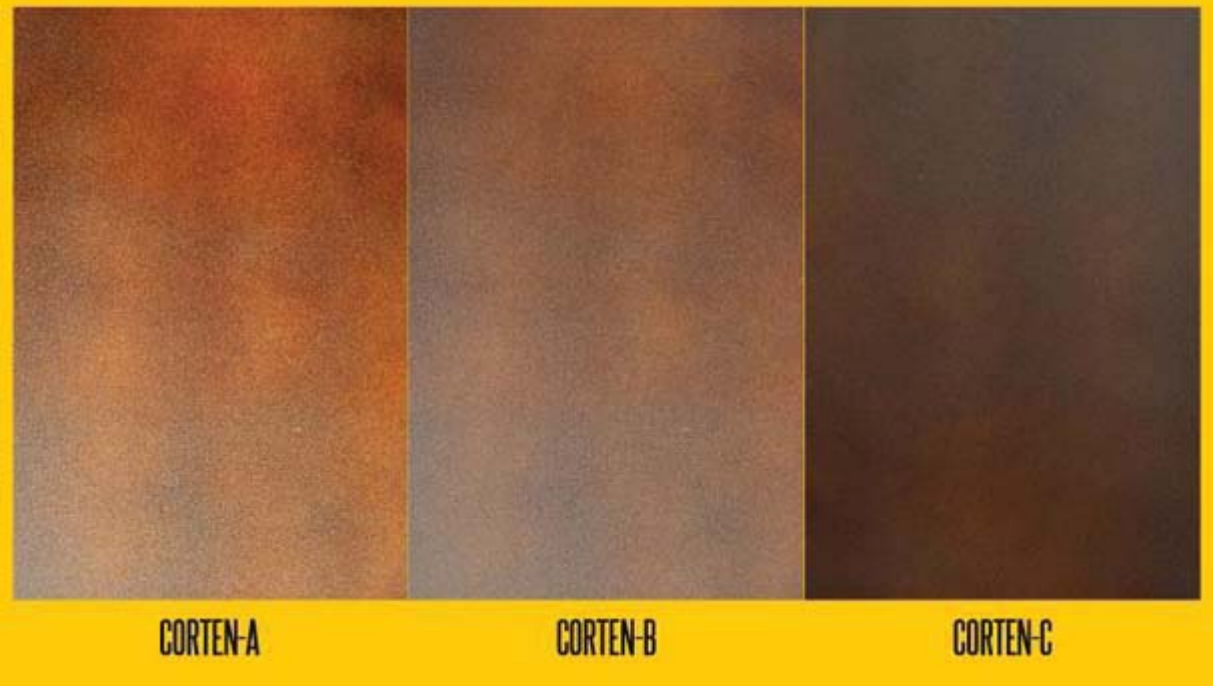
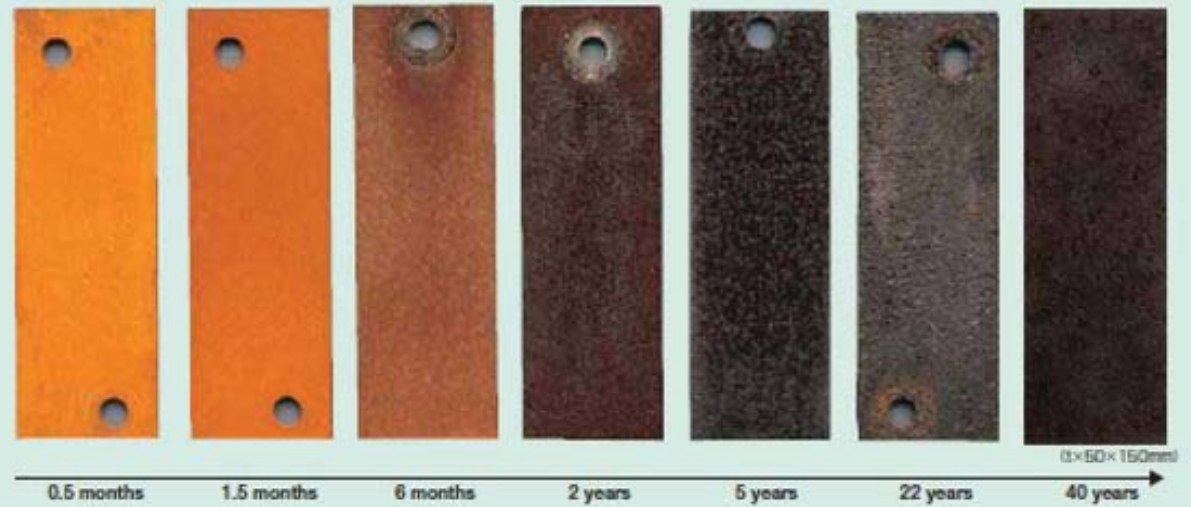


TABLE X1.3 Marine Exposure Sites for Test Data in Fig. X1.3

Country	Identification	Exposure Site	Latitude
South Africa	S. Afr	Kwa Zulu Coast	32°S
United States	US	Kure Beach, NC (250 m)	35°N
Japan	Japan	Hikari	35°55'N
France	Fr	Biarritz	43°29'N
United Kingdom	UK	Rye	50°57'N
Belgium	Belg	Ostende II	51°13'N
Sweden	Swed	Bohus Malmön	58°N



In the initial stage of application, COR-TEN shows a yellowish appearance. This is followed by a gradual change in the color of the protective rust from brown to a stable dark brown after one to two years in general application environments. Afterwards, the coloration shows no clear change except perhaps to a deeper dark brown.



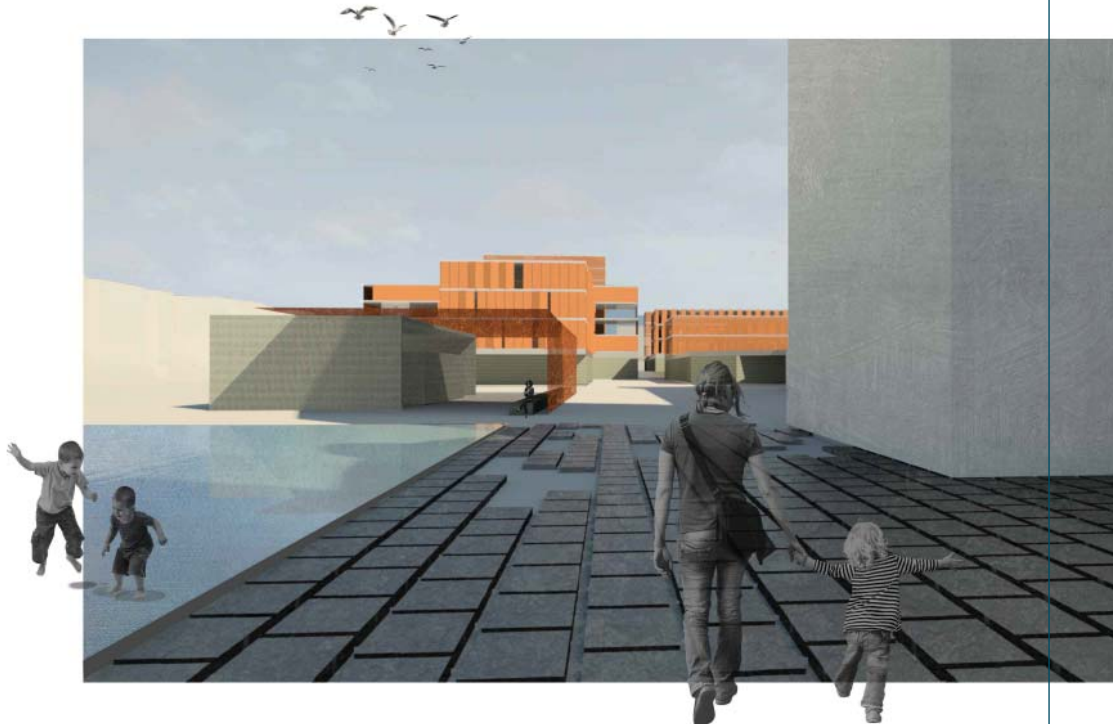
Another Place

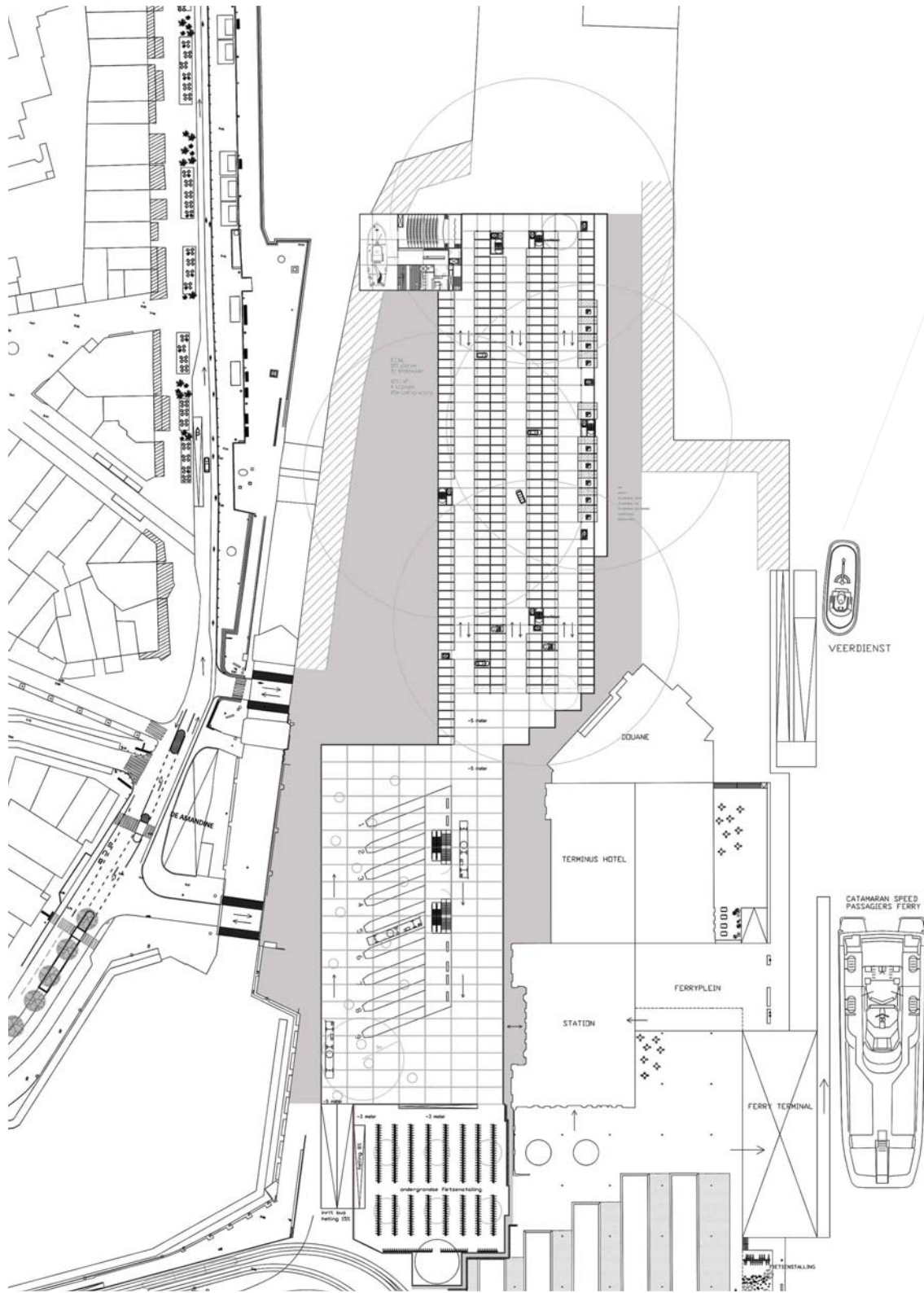




De site wordt volledig gevrijwaard van alle verkeer om zo een goede verbinding te garanderen tussen het station, de ferryterminal, de veerdienst en de wandelpromenade op de Visserskaai.

Op het plein voor het station komt een paviljoen dat toegang verleent tot de ondergrondse busparking en waar een extra infopunt voor de toeristische dienst wordt voorzien.





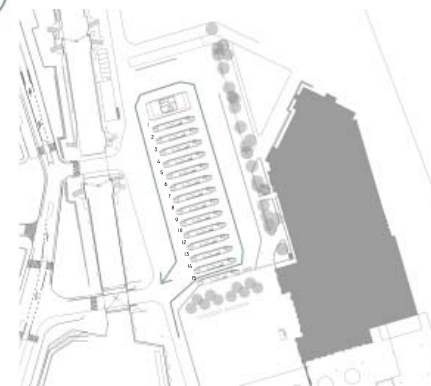
STATION OOSTENDE TREIN - KUSTTRAM



PARKEERGEBOUW STATION
ONDERGRONDSE PARKING CHURCHILLKAAI
EENRICHTINGSVERKEER VISSERSKAAI



ONDERGRONDS BUSSTATION - VRIJWAREN STATIONSPLEIN



FIETSENSTALLING STATION



OVERZETDIENST OOSTEROEVER



FERRYTERMINAL PASSAGIERS
OOSTENDE - DOVER CATAMARAN FERRY

2 UUR



AKKERHOORNBLOEM



DUINDOORN



LAMSOOR



SMAL FAKKELGRAS



AKKERWINDE



DUIZENDGULDENKRUID



HELMGRAS



WILDE RESEDA



BORSTELKRANS



ERICA CARNEA



KNOPBIES



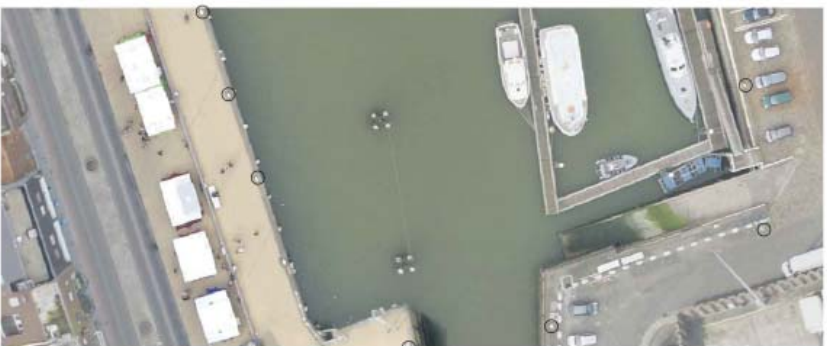
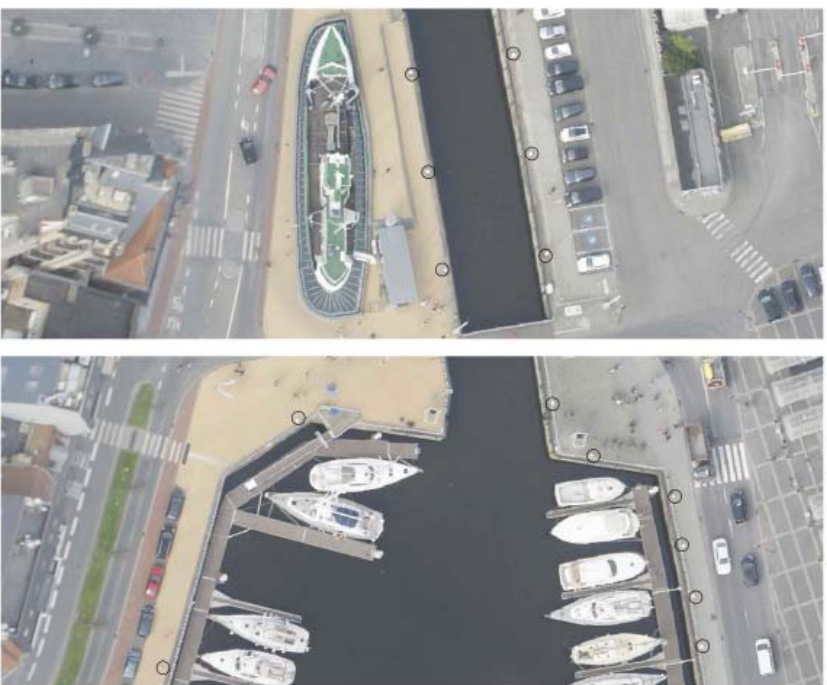
ZANDHAVER



MEERPALEN HAVEN OOSTENDE



ZITELEMENTEN CHURCHILLKAAI



MAAIVELD - WATER

Om het plein voor het station te activeren zonder een afbreuk te doen aan dit beschermde monument is gekozen voor een waterspiegel.

Deze zorgt ervoor dat de doorgang niet belemmert wordt op dit passageplein, maar tegelijk een aangename publieke ruimte ontstaat.

Bovendien kan het water makkelijk verwijderd worden als er evenementen op het plein plaatsvinden.





WATER MIRROR - BORDEAUX - MICHEL CORAJOU

MAAIVELD - MATERIALITEIT

Stationsplein

- Blauwe hardsteen als aanduiding van de voetgangerszone

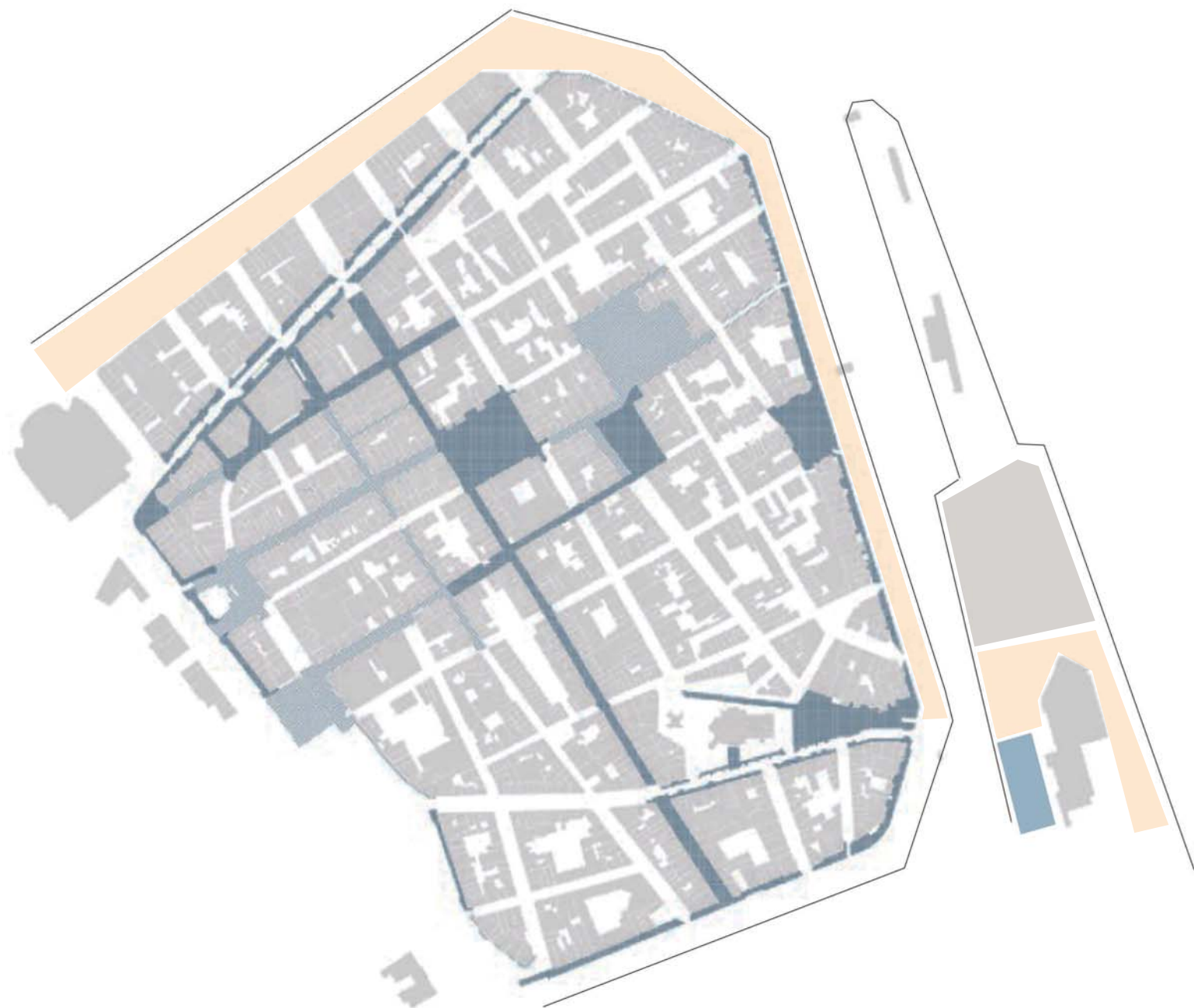
Maaiveld

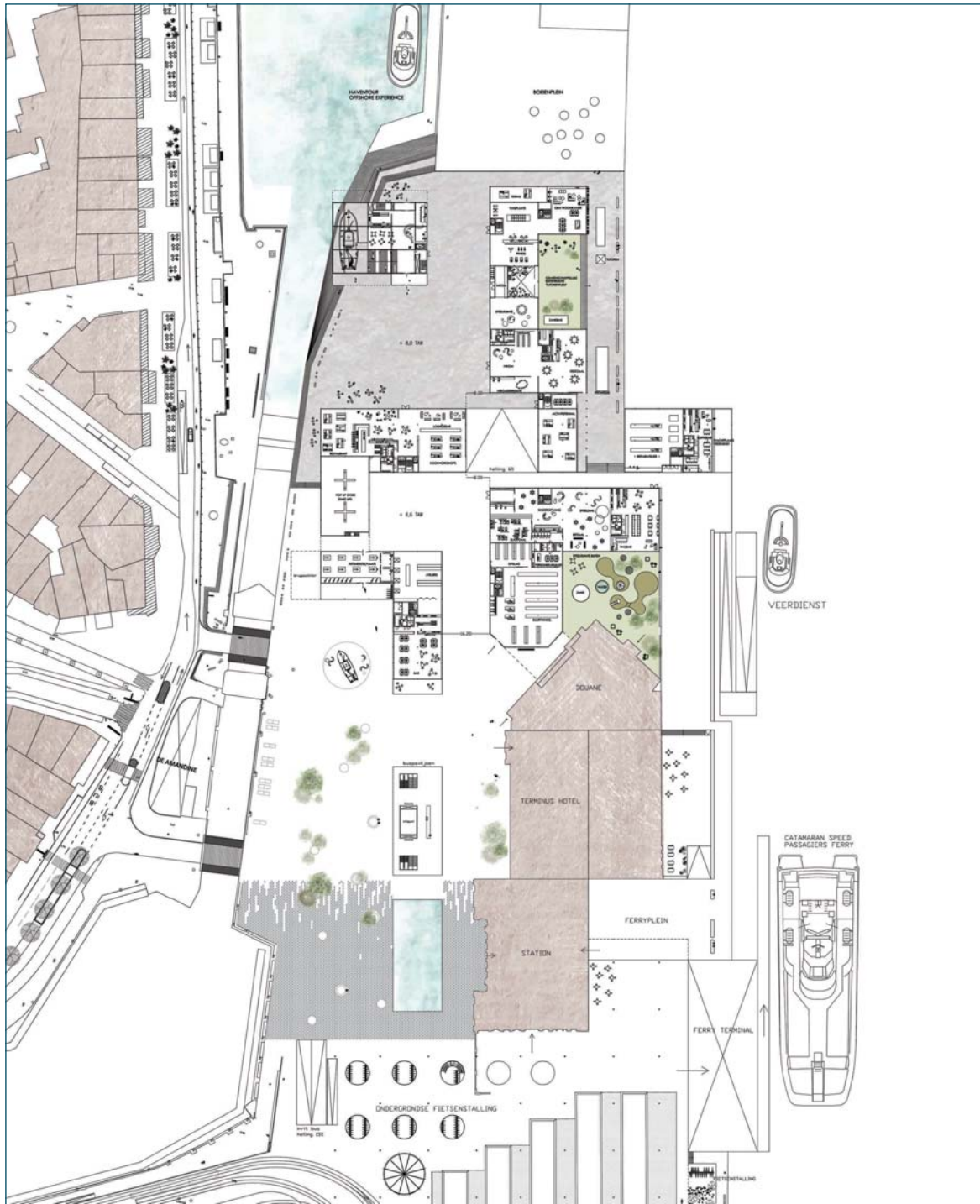
- Geel beton zoals de nieuwe strekdammen aansluitend met de gele kleur van de Visserskaai

Sokkel

- Beton









In tegenstelling tot klassieke musea die vaak gesloten volumes zijn, moet het maritiem museum connecteren met zijn directe omgeving, de haven en de vele bezoekers.

Waar men in vele musea enkel de collectie kan bezichtigen na het betalen van een ticket, worden hier de topstukken net getoond in de gevel. Op die manier worden bezoekers aangespoord om naar binnen te gaan.

Ze worden nieuwgierig. Bovendien zorgt dit ervoor dat het gebouw ook voor buurtbewoners een meerwaarde biedt.

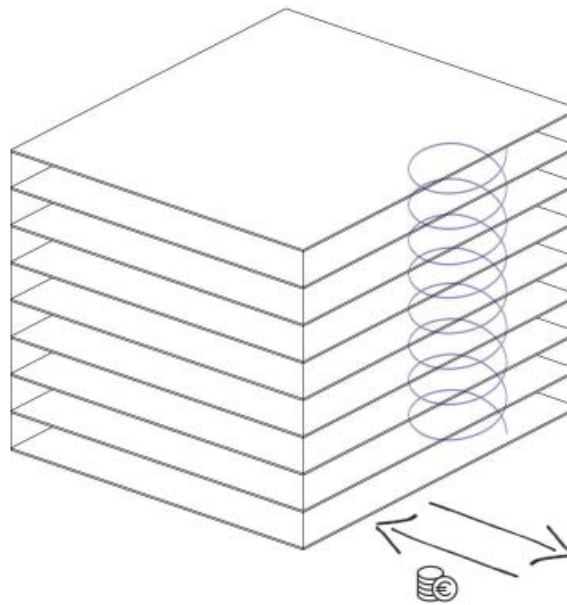
De gevel toont een glimp van wat er zich in het museum afspeelt. Om dit te verwezelijken wordt gewerkt met etalageboxen die als ware uitstalramen de veranderingen in de museumcollectie tonen.

De museumboot Norman O-225 zal zo zichtbaar worden vanaf de Churchillkaai maar ook vanaf de Visserskaai.

Bovenaan wordt een uitstalraam voorzien om de nieuwste technologieën te tonen.

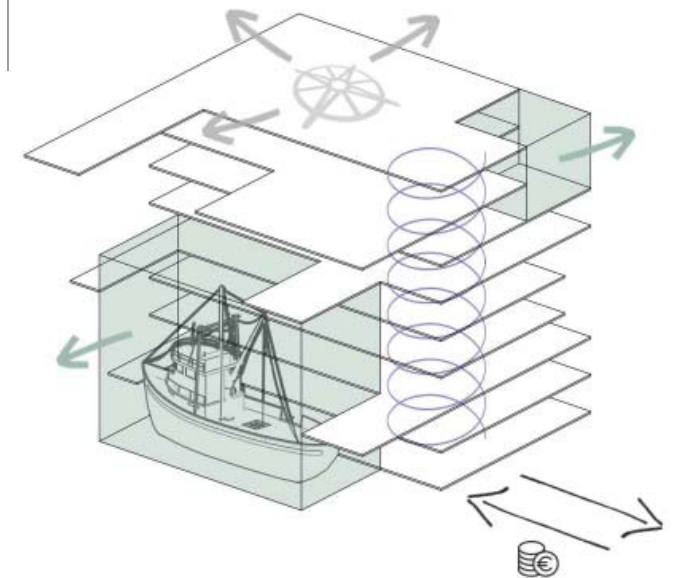
Zo ontstaat zowel een beleving via het interieur als via het exterieur.

MUSEUM ?



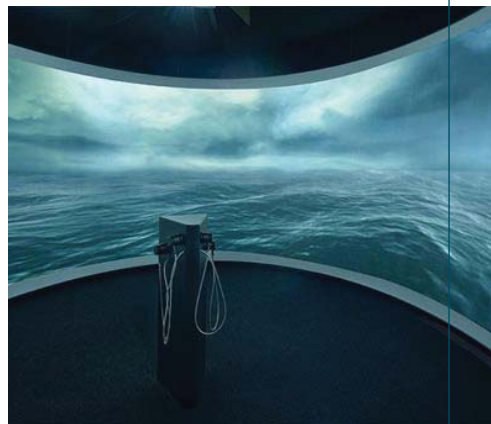
KLASSIEK MUSEUM

- Geen connectie met omgeving
- Geld betalen bij inkom



MARITIEM MUSEUM OOSTENDE

- Connectie met omgeving
- Geld betalen bij inkom voor volledige collectie
- Integratie aquarium
- Museumboot zichtbaar - connectie met water
- Gevel als etalage - uitstalraam
- Nieuwe technologie tonen
- Nieuwsgierig om binnen te komen
- Uitkijkpunt kraaiennest



MUSEUMBOOT - HISTORISCHE KOTTER - DE SIOL - 0 225 NORMAN KIM

OUDSTE HOUTEN KOTTER BELGISCHE VLOOT

LOCATIE - OOSTEROEVER - BAELSKAAI

AFMETINGEN - 20,6M - 5,6M

GEWICHT - 28.18 NETTOTON

EIGENAAR - REDER WILLY VERSLUYS

FUNCTIE - GARNALENKOTTER

BOUWJAAR - 1957

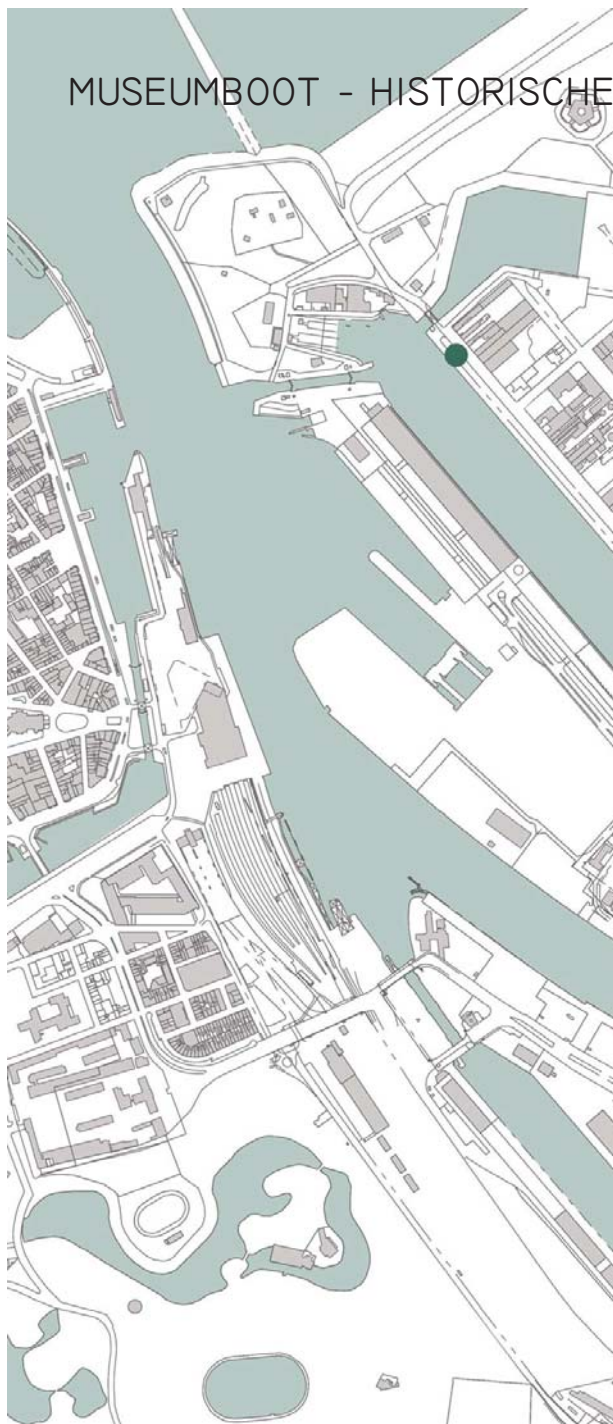
Bron: Het Nieuwsblad (07/05/2015)

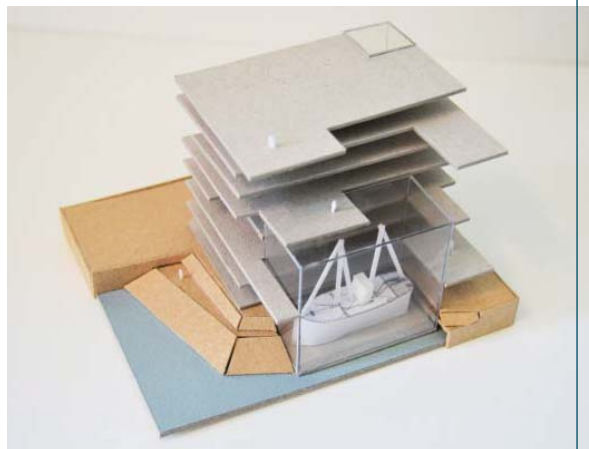
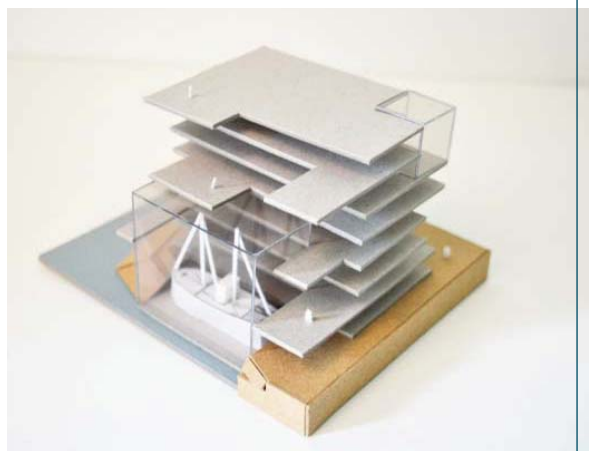
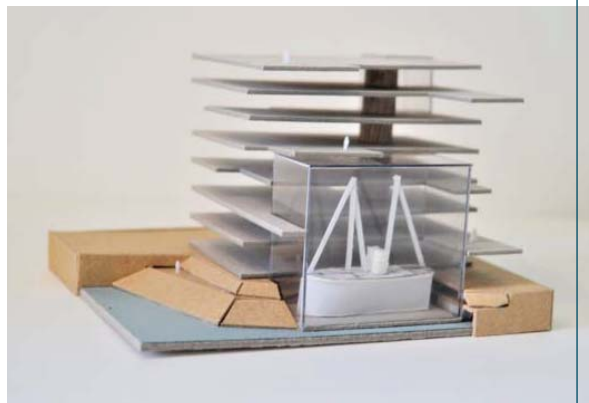
Reder Willy Versluys heeft een PV gekregen omdat op de Baelskaai in Oostende een boot van hem ligt, de Siol, de oudste houten vissersboot van de Belgische vloot.

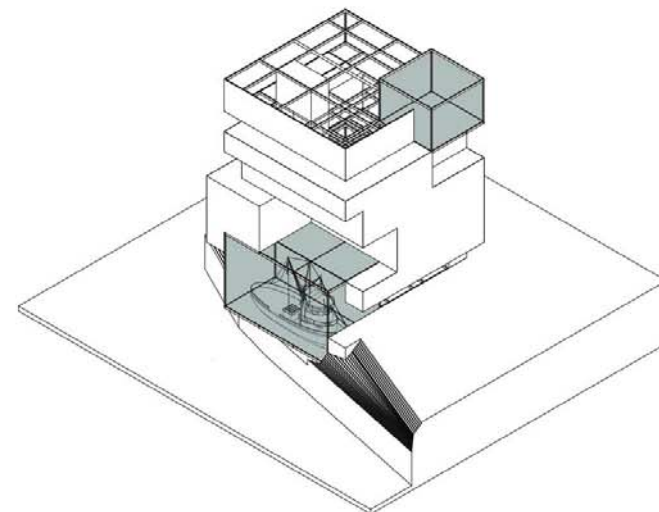
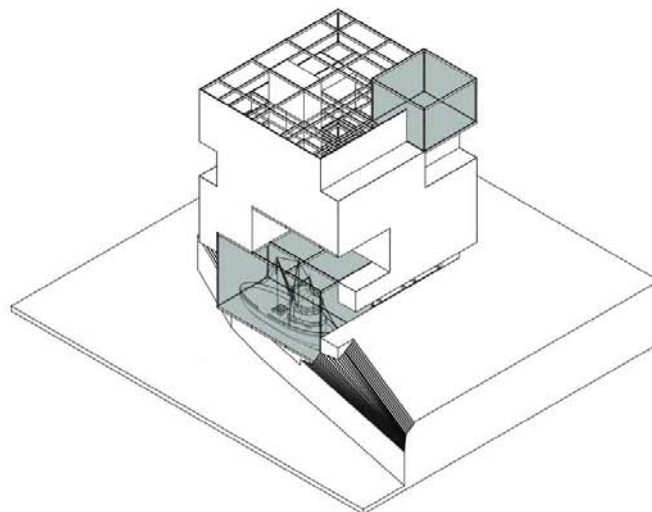
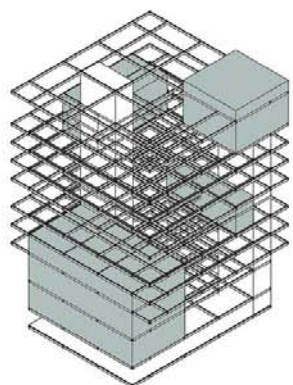
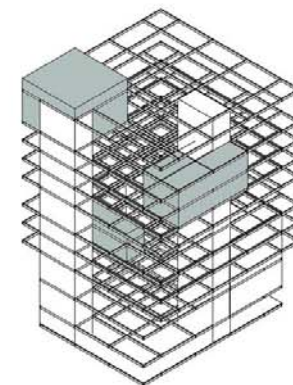
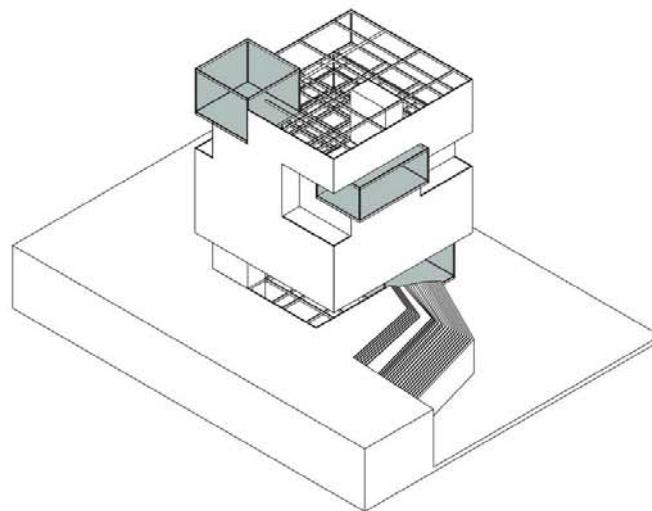
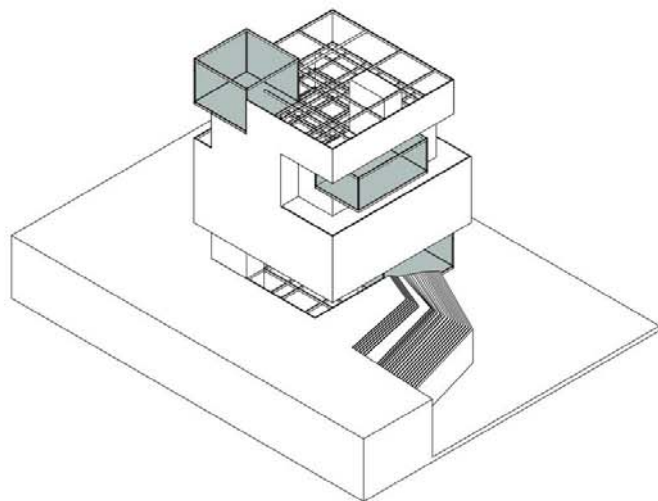
Oostende De Siol is gebouwd in 1957 op de scheepswerf Loy in Oostende. Toen het in 2005 zonk, nam Versluys het over en hij plaatste het vorig jaar op de Baelskaai. Het staat op de inventaris van varend erfgoed en wordt vaak bezocht door toeristen.

Versluys zou het schip graag laten restaureren en later in een museum zien. Maar niemand komt voorlopig met geld over de brug.

Er is dus meer tijd nodig. Als Versluys die niet krijgt, betekent dat allicht dat het schip vernield zal worden en dat een stukje varend erfgoed verdwijnt.

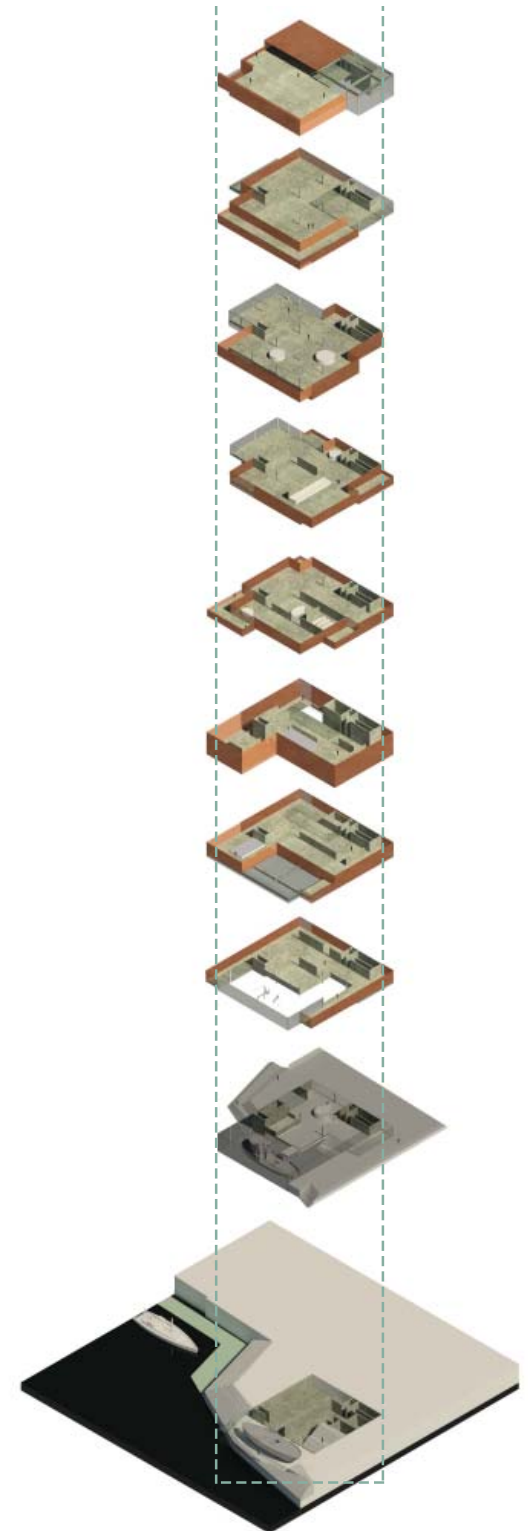
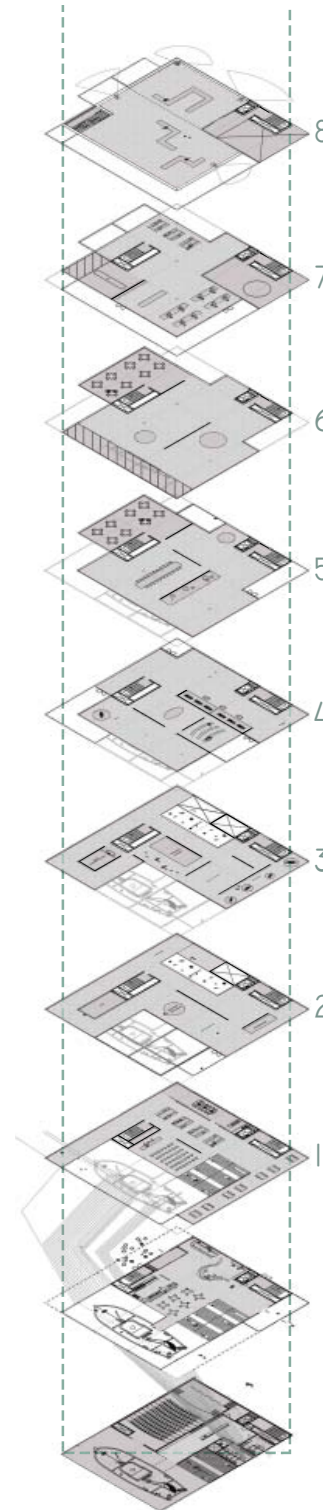








8	+44,2 TAW KRAAIENNEST
7	+34,4 TAW ONDERZOEK TOEKOMST
6	+34,6 TAW TENTOONSTELLING TOEKOMST
5	+30,9 TAW TENTOONSTELLING TECHNIEKEN
4	+27,1 TAW MARITIEME GESCHIEDENIS
3	+21,3 TAW MARITIEME GESCHIEDENIS
2	+17,5 TAW TENTOONSTELLING NOORDZEE
1	+13,8 TAW WORKSHOP
0	+8,0 TAW INKOMHAL - BAR
-1	+4,0 TAW AULA - VESTIAIRE - SANITAIR
-2	+0,0 TAW TECHNISCHE RUIMTE

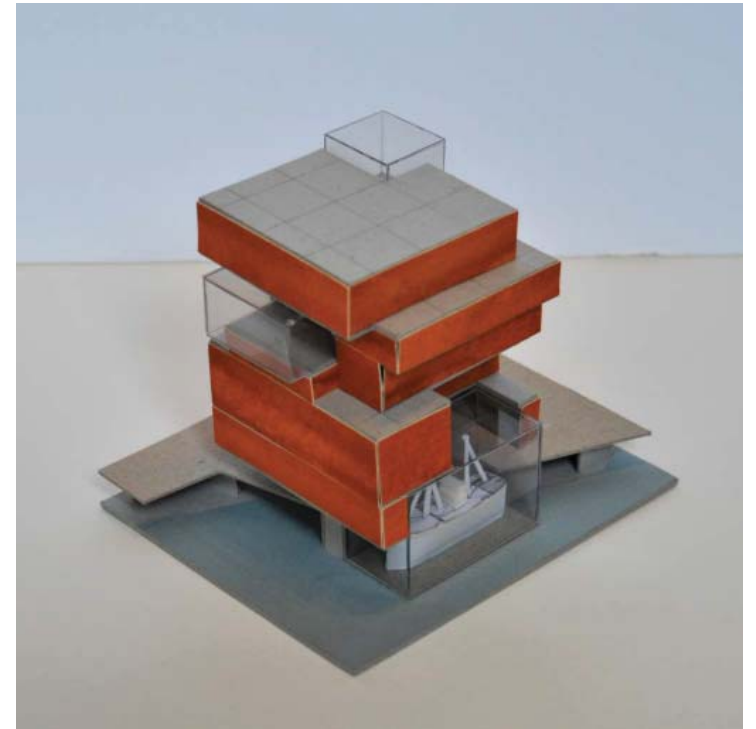
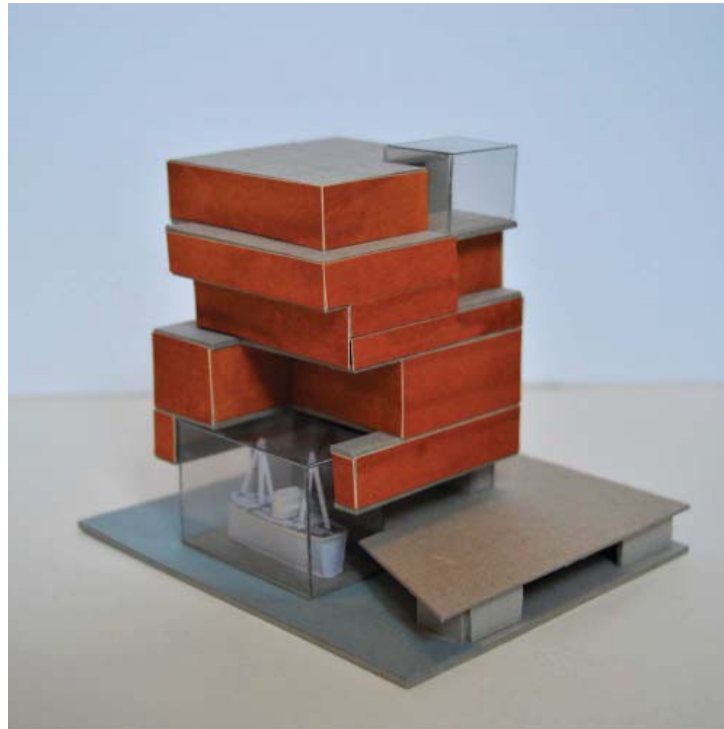


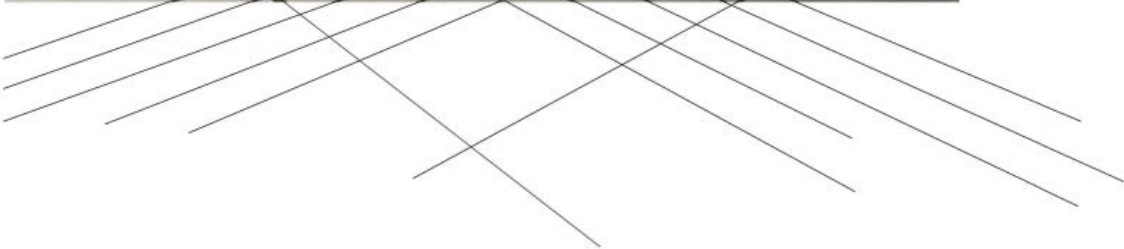


ZICHT CAPTEREN

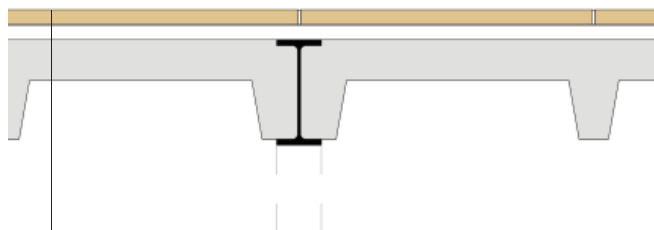
TENTOONSTELLING TOEKOMST	- OOSTEROEVER - KAAI WINDMOLENS - INSTALLATIEBOOT WINDMOLENS - GOLFENERGIE
TENTOONSTELLING TECHNIEKEN	- RADARTOREN - LANGE NELLE - VISSERIJDOEK - STATION
TENTOONSTELLING MARITIEME GESCHIEDENIS	- VISMIJN - VISTRAP - AMANDINE - MERCATOR
TENTOONSTELLING NOORDZEE	- ZEE - MERCATORDOEK









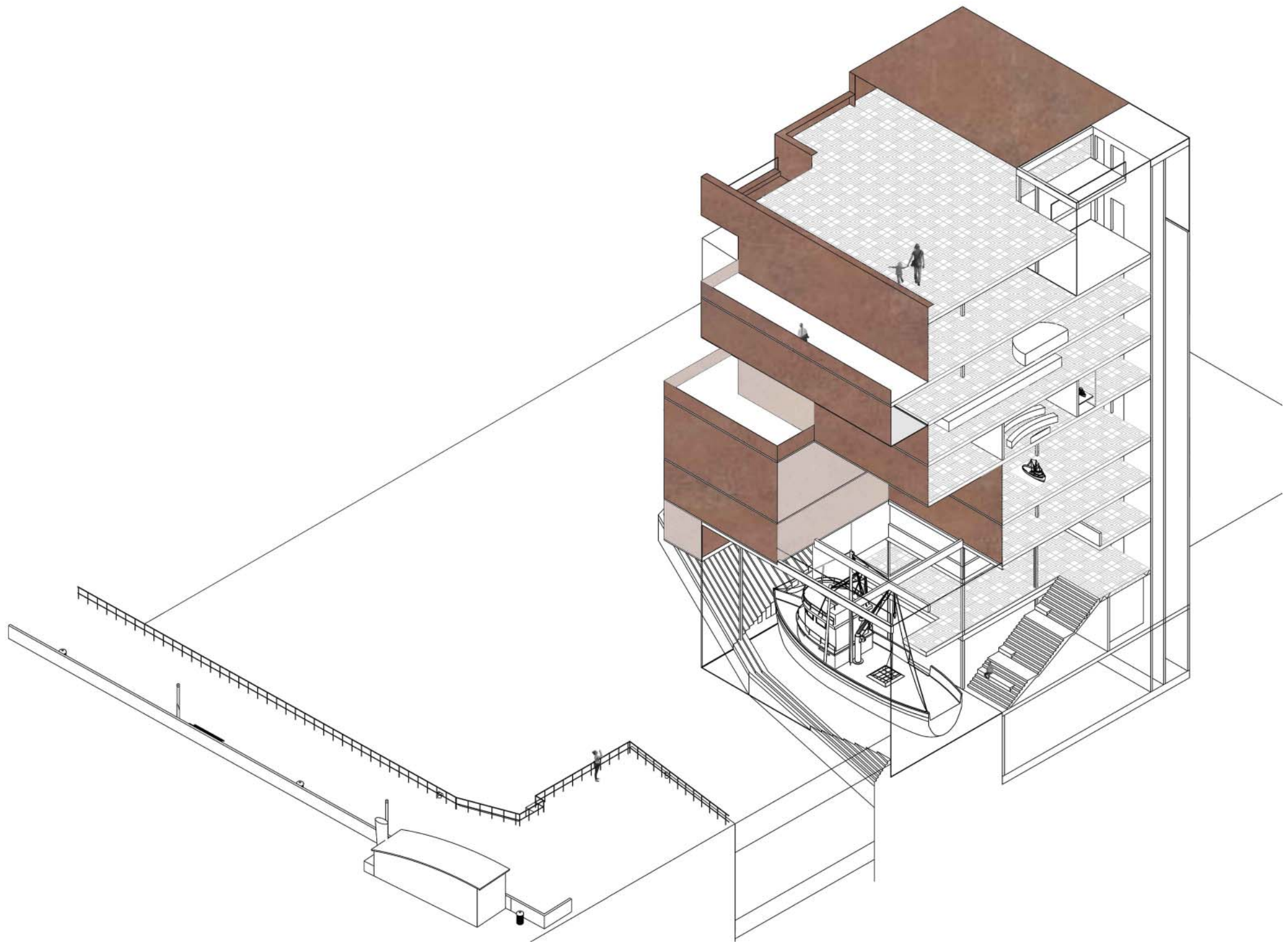


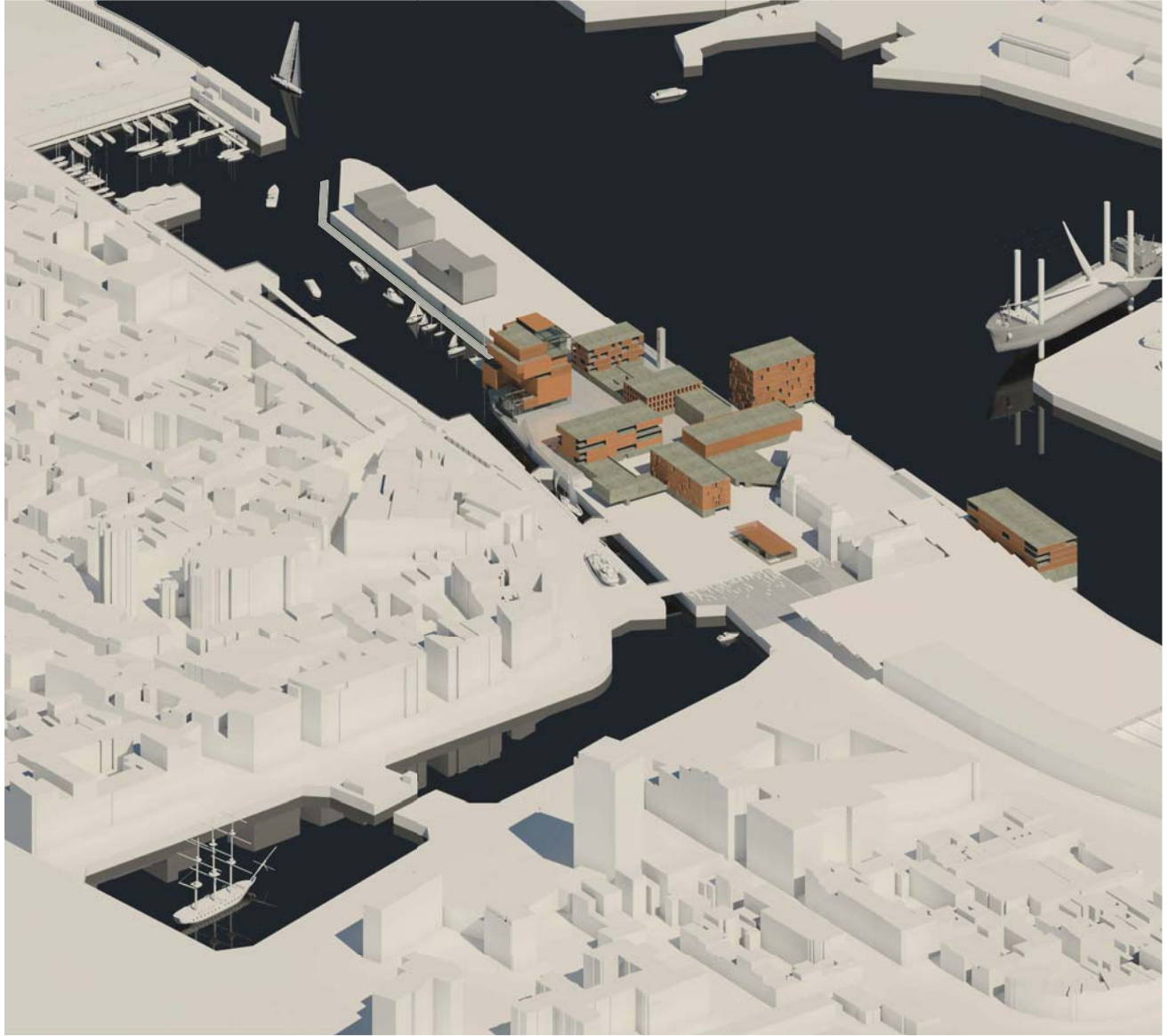
10
0,5
10
720
500

DIJKTEGEL
AKOESTISCHE ISOLATIE
UITVULLINGSLAAG
HE 700 M
BETONVLOER



DIJKTEGEL







MARITIEM DISTRICT

Een nieuw masterplan voor de Churchillkaai zal ervoor zorgen dat dit deel van het stadscentrum opnieuw floreert.

Er zal een transitzone ontstaan die als een draaischijf verschillende mobiliteitstromen op elkaar aansluit en waar mensen elkaar zullen ontmoeten.

De site zal zowel een toeristische meerwaarde creëren als een pluspunt zijn voor de eigen inwoners.

Bovendien zal de invulling van de tot nu toe lege parking ervoor zorgen dat de stedelijke en sociale versnippering van de stad zal verminderen. Het stedelijk weefsel van de stad zal worden hersteld.

De stad wordt opnieuw één geheel met de site van de Churchillkaai als nieuwe toegangspoort tot de stad.

I Analoge bronnen

Agentschap binnelands bestuur, Studiedienst Vlaamse regering. (2014). Demografische kenmerken Oostende 2014.

Agogische wetenschappen VUB. (2014). Ouderenbehoefteonderzoek Oostende 2014.

ASTM International. Standard guide for estimating the atmospheric corrosion resistance of low-alloy steel.

IDEA. (5 februari 2014). Feitenfiche Oostende 2014.

Monbalyu Magda en Pirlet Hans. (2013). Toerisme en recreatie.

Palmbout Urban Landscapes. (12 april 2012). Oostende Oosteroever globaal masterplan.

Sociaal Huis Oostende. (2013). Welzijns- en armoedeplatform, Omgevingsanalyse armoede 2013.

Stad Oostende. (2016). Onderzoek vastgoedprijzen profiel Oostende.

II Digitale bronnen

Anoniem. (2017). Oostende. Geraadpleegd op 30 november 2016 via <https://nl.wikipedia.org/wiki/Oostende>

Antony Gromley. (2015). Another Place. Geraadpleegd op 5 maart 2017 via <http://www.antonygromley.com/>

De Beeldbank. (2017). Beeldbank Oostende. Geraadpleegd op 14 januari 2017 via <http://www.beeldbankoostende.be/>

De Lijn. (2017). Routeplanner. Geraadpleegd op 6 maart 2017 via <https://www.delijn.be/nl/>

De Plate. (2017). Foto's. Geraadpleegd 16 januari 2017 via op <http://www.deplate.be/>

Eurostation nv. (2016). Oostende. Geraadpleegd op 30 november 2016 via <http://www.eurostation.be/nl/projecten/oostende/>

Oostende de stad aan zee. (2014). Geschiedenis van Oostende. Geraadpleegd op 1 december 2016 via <https://www.oostende.be/productgroep.aspx?id=599&pg=1608>

Port of Oostende. (2017). Keuze voor Blue Growth – De juiste strategische beslissing. Geraadpleegd op 10 januari 2017 via <http://www.portofoostende.be/>

Staels Dirk. (2016). Kustplanten. Geraadpleegd op 10 maart 2017 via <http://www.plant-info.com/kustplanten.html>

Vlaamse Overheid. (2017). Geopunt Vlaanderen kaart. Geraadpleegd op 1 december 2017 via <http://www.geopunt.be/>

Vlaamse Overheid. (2017). Vlaamse hydrografie afdeling kust. Geraadpleegd op 17 februari 2017 via <http://www.afdelingkust.be/nl/vlaamse-hydrografie>

VZW Restart. (2017). Restart Ferries Oostende. Geraadpleegd op 14 januari 2017 via <https://www.vzwrestart.com/index.php/nl/>