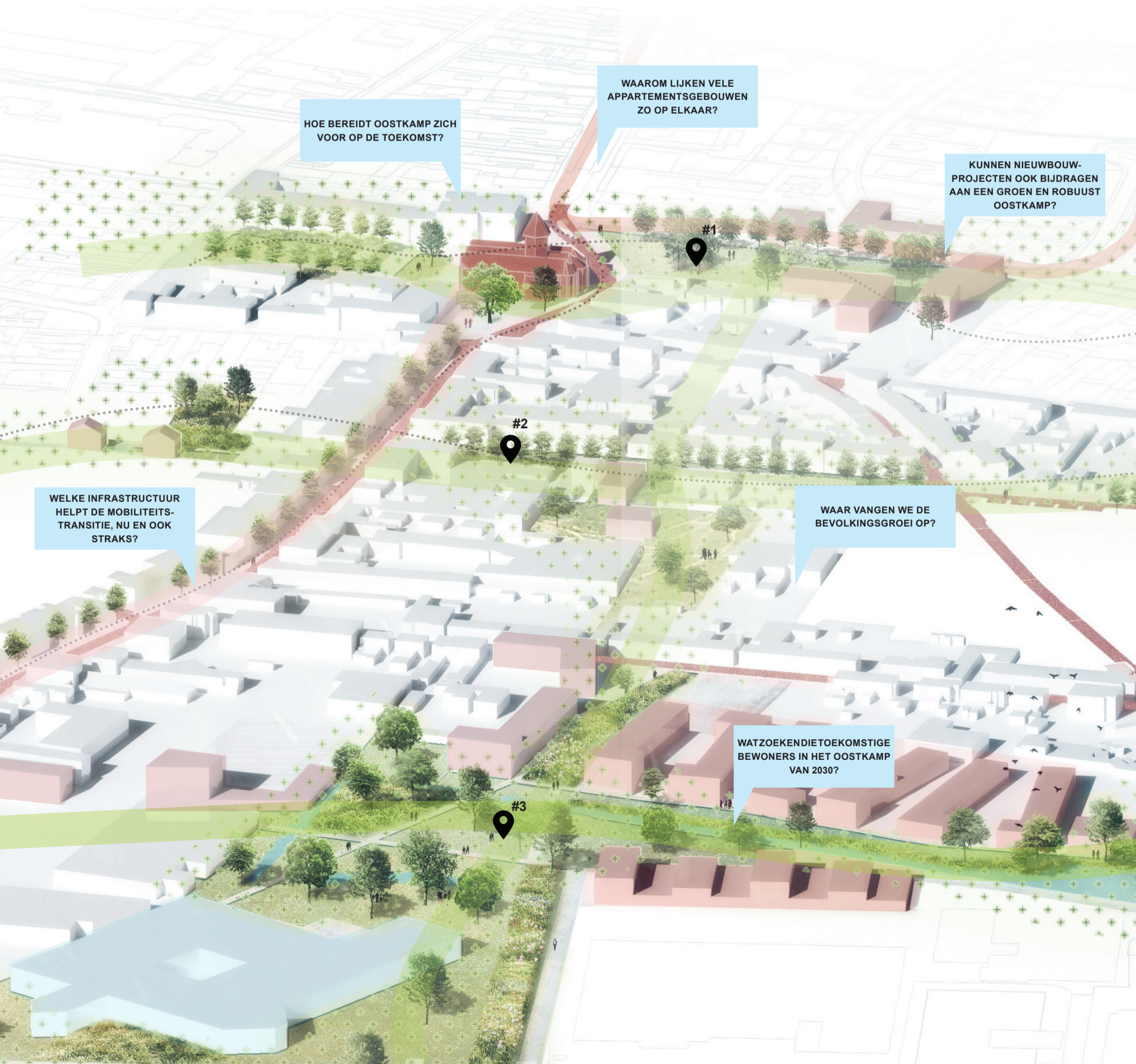


OPEN OPROEP WINVORM 19/02

# FUTUREPROOF OOSTKAMP



HOE BEREIDT OOSTKAMP ZICH VOOR OP DE TOEKOMST?

WAAROM LIJKEN VELE APPARTEMENTSGEBOUWEN ZO OP ELKAAR?

KUNNEN NIEUWBOUW-PROJECTEN OOK BIJDRAGEN AAN EEN GROEN EN ROBUUST OOSTKAMP?

WELKE INFRASTRUCTUUR HELPT DE MOBILITEITS-TRANSITIE, NU EN OOK STRAKS?

WAAR VANGEN WE DE BEVOLKINGSGROEI OP?

WATZOEKENDIETOEKOMSTIGE BEWONERS IN HET OOSTKAMP VAN 2030?



In Oostkamp is het goed wonen. De gemeente kent een bijzonder rijke geschiedenis en combineert de kwaliteiten van de dorpskernen in het groen met de dynamiek van een regionale woonkern. De historisch waardevolle kern in het Brugse landschap herbergt een aantal karaktervolle gebouwen en een centrum met een rijk verleden. Tegelijk vraagt dit centrum om een hedendaagse vervelling, een stap vooruit en dit in functie van maatschappelijke uitdagingen die de gemeente moet aangaan: klimaatdoelstellingen, ruimte voor wonen en werken en demografische ontwikkelingen. Deze uitdagingen hebben een grote impact op de levendigheid van het dorpshart. Om die reden heeft de gemeente een aantal heldere ambities geformuleerd die vanuit een gedragen ontwikkelingsvisie ook in de toekomst een levendig en bruisend Oostkamp moeten garanderen.

Kenmerkend voor het centrum van Oostkamp is de rijkdom aan publieke ruimte en patrimonium. Het centrum heeft heel wat potenties om een bruisend geheel te worden, aantrekkelijk voor bewoners, bezoekers en passanten. Het centrum is dé drager van de uitstraling van de hele gemeente. Iedere kwaliteitslag die in het centrum kan worden bereikt verbetert het imago van de hele gemeente en regio. Dit is de reden waarom een integrale visie ook zo belangrijk is. Met Oostkamp 2030 zijn al heel wat stappen gezet en werd de ambitie bepaald: Oostkamp is klaar om een groene, meer geïntegreerde en duurzame gemeente te worden, om de samenleving te versterken en de levenskwaliteit te verbeteren. Samen met de opdrachtgever, de bewoners, de gemeentediensten, winkeliers enz. kunnen deze krijtlijnen verder worden verfijnd tot een gedragen resultaatgerichte toekomstvisie voor Oostkamp.

**OMGEVING + PLUSOFFICE** stelt met veel enthousiasme de wedstrijd bundel voor het Masterplan Oostkamp voor. Het ontwerpteam is ervan overtuigd dat de reeds opgebouwde visie in combinatie met een ontwerpproces op maat van de opgave zal leiden tot een ambitieuze maar tegelijk realistische ontwikkelingsvisie.

Een kwalitatief masterplan bevat de nodige informatie om concrete stappen te zetten naar een effectieve realisatie van het gewenste toekomstbeeld, rekening houdend met korte en lange termijn doelstellingen. Wij presenteren u graag onze eerste visie. Deze eerste aanzet dient niet als 'vast gegeven' beschouwd te worden, maar eerder als een eerste praatplan om discussies te bevorderen. Uiteraard zijn er gesprekken met de opdrachtgever, gemeentediensten en gebruikers noodzakelijk om deze voorzet te verfijnen en uit te werken tot een definitief plan. Het ontwerpteam heeft hiervoor een hoge procesbereidheid.

Gezien de verschillende aspecten van de opdracht stelt **OMGEVING + PLUSOFFICE** een team samen dat optimaal kan beantwoorden aan de noden, eisen en verwachtingen van de opdrachtgever. Ze laten zich bijstaan door twee experts voor mobiliteit en citymanagement. Het team is reeds ervaren met gelijkaardige opdrachten en onderbouwt de hieruit voortvloeiende win-win situaties voor alle betrokken actoren.

opdrachtgever



ontwerpteam



plusofficearchitects

experts



**Contactpersoon** voor deze indiening is Joke Vande Maele, projectbeheerder OMGEVING. Zij is te bereiken via [joke.vandemaele@omgeving.be](mailto:joke.vandemaele@omgeving.be) of telefonisch op 03 448 22 72.

# HOE BEREIDT OOSTKAMP ZICH VOOR OP DE TOEKOMST?

HOE KUNNEN PROJECTEN BIJDAGEN AAN EEN GROEN EN ROBUUST OOSTKAMP?

HOE ORGANISEERT OOSTKAMP DE MOBILITEITSTRANSITIE?

HOE GAAT OOSTKAMP OM MET BEVOLKINGSGROEI EN TOENEMEND AANTAL GEZINNEN?

Om de vragen van Oostkamp op te nemen stellen we een strategie voor die meerdere domeinen overstijgt. De detailhandel hangt nauw samen met de visie op mobiliteit, de bouwtoekomst voor meergezinswonen is ook een vraagstuk dat handelt over zachte verbindingen en parkeerdruk, de groene verbindingen hangen nauw samen met het publieke ruimtenetwerk en de functies in het centrum, enz. Daarom stellen we voor te starten met het definiëren van drie robuuste structuren. Samen vormen ze het raamwerk om het centrum te lezen, en aan te geven waar we welke doelstelling hebben. Het ruimtelijk raamwerk kadert nieuwe trends en ontwikkelingen. Het concretiseert de uitdagingen voor Oostkamp 2030.

De structuur van de groene aders toont hoe het centrum verbonden blijft met de open landschappen en waar er ingezet

wordt op hoogwaardige groene zachte verbindingen. De kern wordt klimaatadaptiever doordat er plaats is voor fijnstofvangers, waterbuffers en biodiversiteit.

Een structuur van dorpsse straten maakt de circulatie helderder en takt aan op de ringweg. Het parkeren en kernhandelsgebied gaan hand in hand binnen de gestelde mobiliteitsvisie. Maar ook de straten krijgen een nog duidelijker statuut waar nodig.

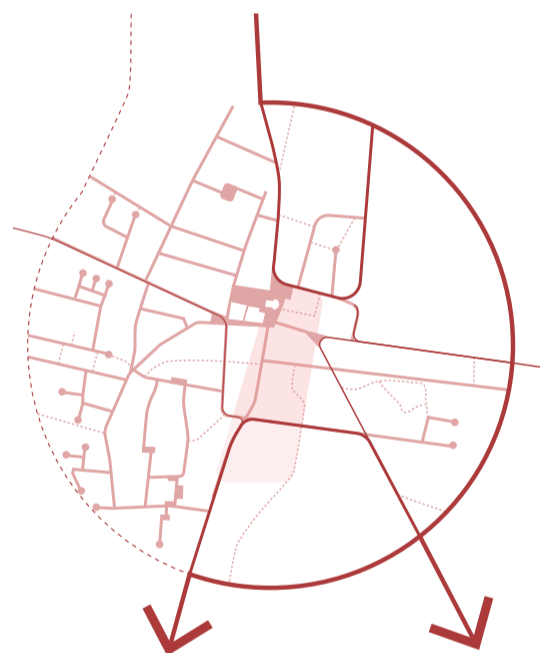
De laatste structuur is die van de dorpsse weefsels waarin we verbeelden welke opgaven en transformaties er spelen in bepaalde zones en dorpsweefsels. De verkavelingstransformatie die op middellange termijn op ons afkomt, maar zeker ook de centrum verlinting aan de hoofdstraat.

In ons masterplan zien we een samenspel tussen enerzijds concrete oplossingen voor specifieke plekken (strategische projecten) en anderzijds beleidsinstrumenten die algemene en gebiedsdekkende voorstellen doen. Het samenspel tussen beiden maakt dat we op maat kunnen oplossingen uitwerken voor de specifieke vragen voor het dorp. De instrumenten samen zorgen voor een duidelijkere dialoog en kader om met initiatiefnemers in de dorpen in gesprek te gaan over kwaliteit en niet enkel over regelgeving. Dat is een belangrijke verschuiving om aan ruimtelijke kwaliteit te werken. Tenslotte willen we deze masterplan oefening neerleggen in een sterke dorpskaart die zowel ruimtelijke oplossingen als relaties tussen onderdelen inzichtelijk maakt.

## RAAMWERK: 3 ROBUUSTE STRUCTUREN



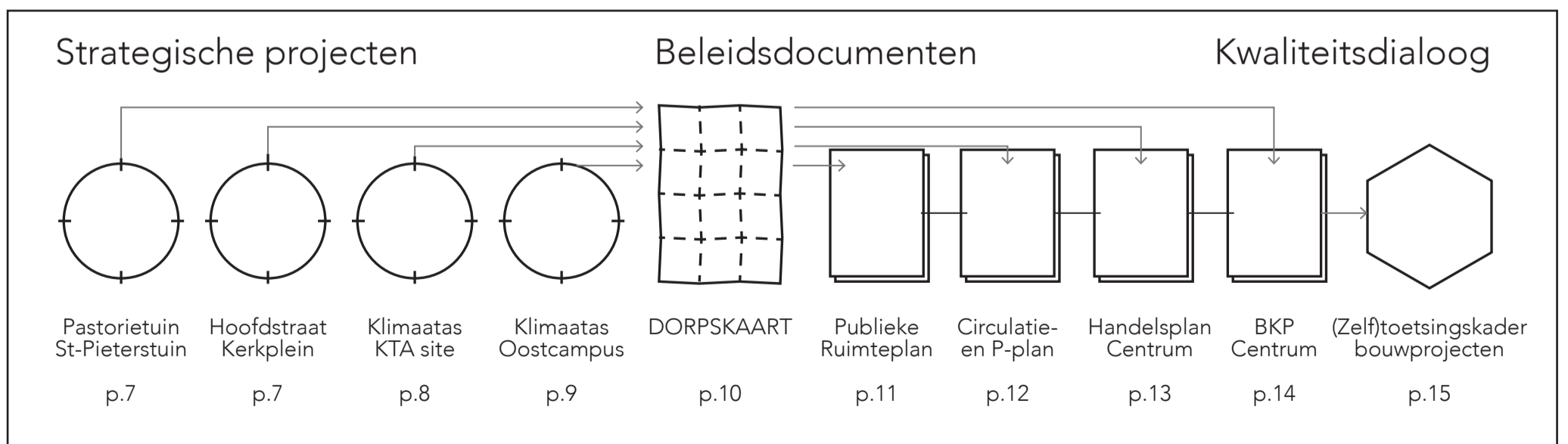
STRUCTUUR #1  
GROENE ADERS



STRUCTUUR #2  
DORPSE STRATEN



STRUCTUUR #3  
DORPSE WEEFSELS



# STRUCTUUR #1: GROENE ADERS

EEN ROBUUST GROEN NETWERK – MINDER ASFALT VOOR MEER KWALITEIT



ONTHARDING / HERINRICHTING PUBLIEKE RUIMTE



a Dreef: structurele imposante bomenrijen



c Dorpstuin: hét groene hart van Oostkamp



d Klimaatstraat: ontharding, verkoeling, infiltratie en buffering in 1 straat

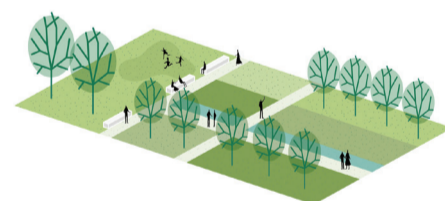
UITBREIDING NETWERK OP PRIVATE GRONDEN



e Groene doorsteek: kwalitatieve shortcuts voor traag verkeer



f Collectieve hof: wonen in het groen



g Domein: groene, multifunctionele long nabij het centrum

Het landschap is een primaire laag, die de historiek en morfologie van Oostkamp heeft bepaald, en dus ook de toekomst kan sturen. Zoals de dreven die het centrum verbinden met de groene kasteeldomeinen in de valleien, versterken we steeds de zachte ruggengraat die wijken verbinden met structurerende groene ruimten. Zo bouwen we trajecten uit waar bewoners zich te voet of met de fiets kunnen verplaatsen. Die assen bouwen we uit tot volwaardige groene aders die zullen instaan voor ontspanning, beweging, verkoeling, ontharding en infiltratie. Die groene aders worden aangevuld met fijnmazige groene verbindingen die de aansluiting met de wijken en straten vergemak-

kelijken. Het resultaat is een duidelijk, hiërarchisch netwerk die de belevingswaarde en de woonkwaliteit van het centrum zal verhogen.

Voor die dorps groenstructuur streven we naar een helder en ingetogen totaalbeeld, net zoals tuinen heel evident en vertrouwd kunnen zijn. De beplanting vormt het natuurlijke, groene elementen in de inrichting van de openbare ruimte van de historische kern. Bomen zijn belangrijke structuren die de groene assen zullen moeten vormgeven en kunnen uitgroeien voor komende generaties.

**Bouwstenen van het netwerk:** Dreef, dorps tuin, klimaatstraat, groene doorsteek, collectieve hof en domein.

**Acties/instrumenten:** zowel via bouwprojecten groot en klein (uitbreiding netwerk op private gronden) als via ontharding en herinrichting van publieke ruimte (uitbreiding groen netwerk op publiek domein).

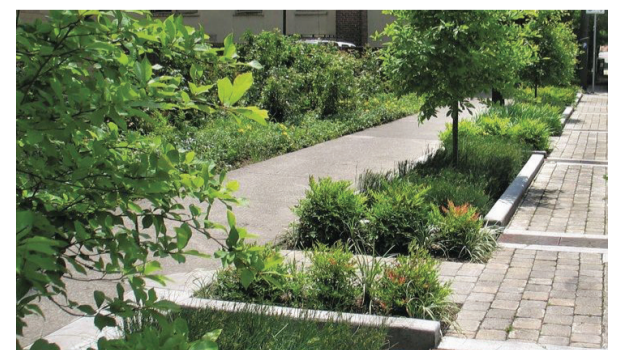
**Strategische projecten:** Pastorieplein, Schooldreef, Oostcampus/KTA, VDAB site, maar ook kleinere projecten waar "missing links" gecreëerd kunnen worden (zoals aanzet van doorsteek in verlenging van Schooldreef).



Tinelpark Mechelen (OMGEVING)



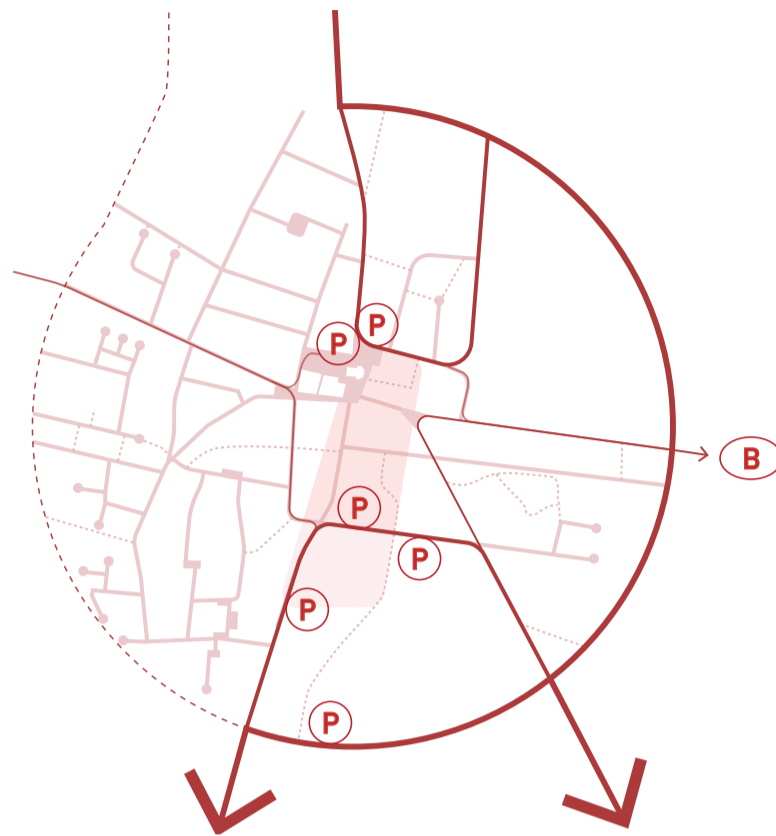
Speecqvest Mechelen (OMGEVING)



South Waterfront District, Portland, Oregon

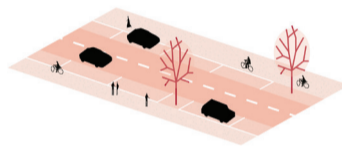
# STRUCTUUR #2: DORPSE STRATEN

EEN DUIDELIJK STRATENPLAN MET PLAATS VOOR IEDEREEN (VOORAL MENSEN)

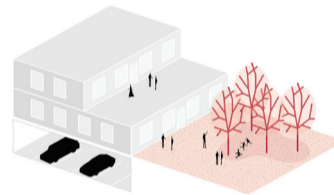


STREEFBELD: GEDEELDE RUIMTE WAAR VOETGANGER/FIETSER KONING IS (AUTO IS TE GAST)

EVEN  
EEN  
WEG



b Dorpslus: op weg naar je bestemming kan je tot aan het centrum en de bijzondere functies komen, maar nadien rij je weer terug naar de hoofdstructuur.



c Parkeerpool als toegevoegde laag zorgt voor minder langparkeren op dynamische plekken en laten overlappend gebruik toe



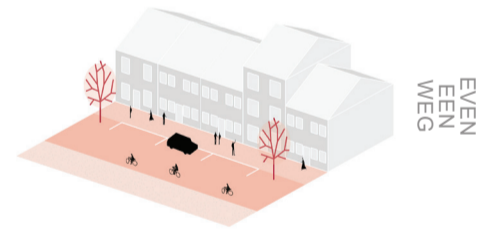
g Plein: ruimte voor het dorps leven waar voetgangers en fietsers de beste plaats krijgen



e Flaneerstraat: winkelen, ontmoeten en beleven wordt gecombineerd met de openbaar vervoerroutes



f Fietsstraat: in de verkavelingsstraten is de fietser koning! Dubbel gebruiken van de rijloper vraagt ook minder verharding



f Gedeelde woonstraat: goeiemorgen buurman!

EVEN  
EEN  
WEG

Als historische kern heeft Oostkamp een bloeiend en interessant handelsleven. Zowel winkels, grootwarenhuizen als horecazaken vinden hun plek in het centrum. Brugsestraat-Kortrijksestraat, een belangrijke historische toegangsweg, is uitgegroeid tot de winkelstraat van Oostkamp. Het historische karakter van het centrum wordt vertaald in een waardevol patrimonium, zowel op de pleinen als in de straten. Maar de verdichting zet dit systeem onder druk.

Het ruimtelijk streefbeeld voor Oostkamp is een samenhangend stelsel van straten en pleinen met een tijdloze uitstraling. Een

verzameling van sferen die bij elkaar passen op maat van het dorp. De circulatie ondersteunt de doelstelling om een sterke beleefbare handelskern verder te ontwikkelen. De publieke ruimte zal plaats bieden aan wisselende stedelijke activiteiten waarmee de aantrekkelijkheid van het centrum wordt vergroot. Ook als er geen activiteiten zijn zal het beeld van de straten en pleinen aangenaam ogen. In het dorps weefsel worden zes typen stedelijke ruimten onderscheiden, ieder met een eigen ambitieniveau, uitzicht en functioneel karakter.

**Bouwstenen van het netwerk:** Dorpslus, parkeerpool, plein, flaneerstraat, fietsstraat, gedeelde woonstraat.

**Acties/instrumenten:** zowel via bouwprojecten groot en klein (organiseren parkeren) als via herinrichting van publieke ruimte (straatprofielen op maat van het beoogde gebruik en ambitie).

**Strategische projecten:** centrumstraten, woonstraten, bestemmingsverkeer via lussensysteem, nieuwe verbindingen bij grotere woonprojecten.



Grote Markt Vilvoorde (OMGEVING)



Boulogne (AAUCP)



Nijverdal (OKRA)

# STRUCTUUR #3: DORPSE WEEFSELS

## EEN CONTEXTUEEL TOETSKADER VOOR HOOGWAARDIGE BOUWPROJECTEN



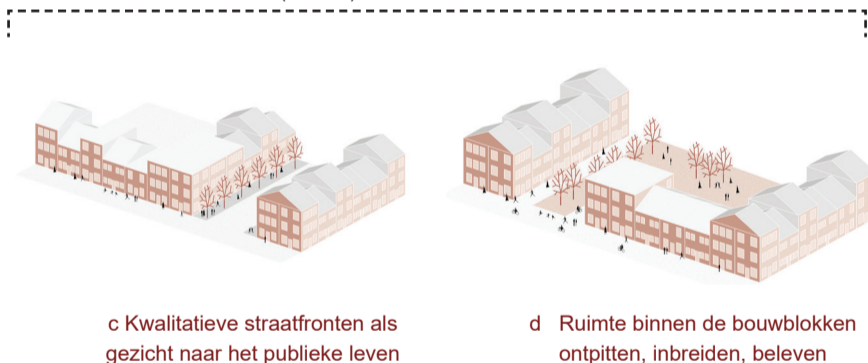
### 1. EEN (BETER) STRAATVERHAAL



a Dorpsvriendelijke gevels:  
gevelgroen, functies, doorsteken, verspringen

b Dorpse patrimonium:  
koesteren van groot en klein, oud en nieuw

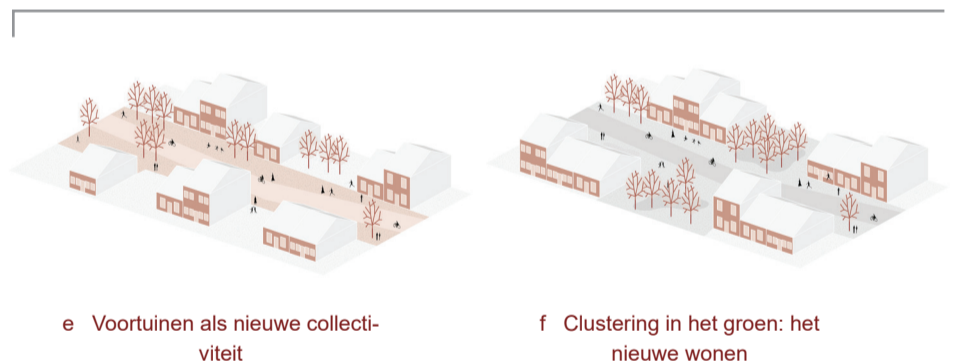
### 2. EEN (OPEN) BOUWBLOKKENVERHAAL



c Kwalitatieve straatfronten als  
gezicht naar het publieke leven

d Ruimte binnen de bouwblokken  
ontpitten, inbreiden, beleven

### 3. EEN TOEKOMSTIG VERKAVELINGSVERHAAL...



e Voortuinen als nieuwe collecti-  
viteit

f Clustering in het groen: het  
nieuwe wonen

Oostkamp zal in de toekomst meer inzetten op architecturale kwaliteit, een fundamentele opwaardering van het patrimonium, een verbeterde sociale controle, een verweving en mix van programma in functie van de levendigheid enz. Deze dragen, naast uiteraard de kwaliteit van de publieke ruimte, bij tot aangenaam verblijven in het centrum. Kleinschaligheid is een wezenlijk kenmerk van oude centra, ook van Oostkamp. Recente ontwikkelingen leiden echter te vaak tot schaalvergroting en breuklijnen in het stedelijk weefsel, waardoor de samenhang verdwijnt. Het behoud van de kleinschaligheid en dorpskarakter staat dan ook voorop. De kleinschaligheid creëert

bovendien automatisch afwisseling en variatie in het straatbeeld, daar waar grootschaligheid resulteert in uniformiteit en monotonie. Andere delen van het centrum van Oostkamp kunnen worden beschouwd als residentieel gebied. Het behoud en/of de verhoging van de woonkwaliteit staat voorop. Er kan worden nagedacht over het herinrichten van de straten, het inbrengen van groenelementen, gekoppeld aan het terugdringen van het aantal parkeerplaatsen, het ontpitten van binnengebieden in functie van de verhoging van de verblijfskwaliteit.

**Bouwstenen van het netwerk:** Dorpsvriendelijke gevels, dorps patrimonium, kwalitatieve straatfronten, ruimte binnen de bouwblokken, voortuinen en clustering in het groen.

**Acties/instrumenten:** zowel via bouwprojecten groot en klein (kwaliteitstoets) als via beeldkwaliteitsplan.

**Strategische projecten:** Oostcampus/KTA, VDAB site, ook kleine projecten waar een meerwaarde voor de publieke ruimte kan worden gegenereerd.



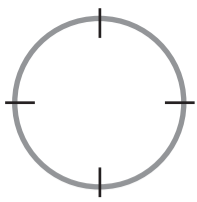
Korenmarkt Gent (Abscis architecten)



kantoor Bailleul (Marie-Jose Van Hee)



Hogeweg Gent (Bart Dehaene)

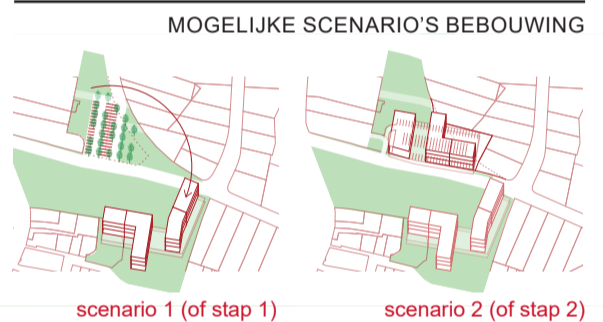
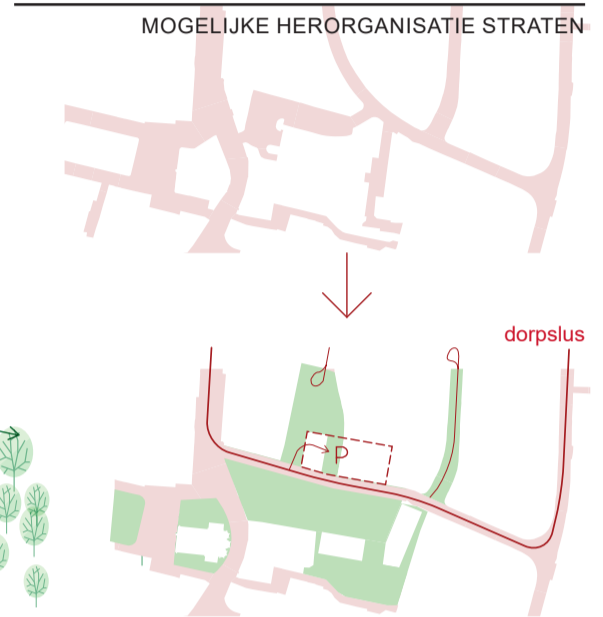
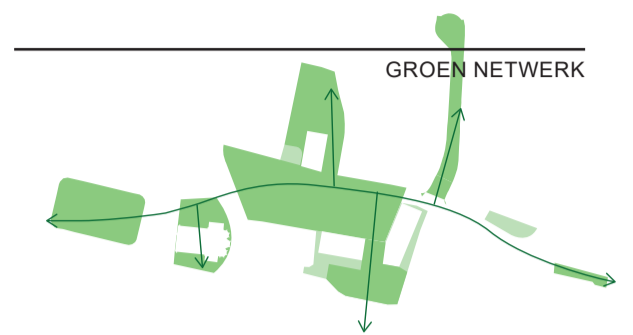


# FOCUSZONE 1: KLIMAATAS PASTORIETUIN



ONTWERPEND ONDERZOEK FOCUSZONE 1

- |   |   |
|---|---|
| <p><b>Acties groene aders (prioriteitsorde)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ontharding Pastorietauin</li> <li>2. Uitbreiding Kerktuin</li> <li>3. Opwaardering St-Pieterstuin</li> <li>4. Profielen Conscience en Gezellestraten</li> <li>5. Doorsteek naar Valkaart</li> </ol> | <p><b>Acties dorpsse straten (prioriteitsorde)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1: Herinrichting dorpsstraat en kerkplein</li> <li>2. Afwijzing verkeer via dorpslus</li> <li>3. Parkeerinfrastructuur langs dorpslus</li> <li>4. Verkeer in Consciencestraat knippen</li> <li>5. Verriesstraat als pilootproject parkstraat</li> </ol> |
|---|---|



- |  |  |
|--|--|
| <p><b>DUURZAAMER SOCIAAL WONEN</b></p> <p>hier: ongeveer 30 woningen + publieke parking ca. 50 pp (op maaiveld) + private parking woningen</p> | <p><b>GEMENGD WOONPROJECT (PPS)</b></p> <p>hier wordt ong. 50 woningen + rotatieparking rond 90 pp + private parking woningen + publieke voorzieningen</p> |
|--|--|

## Van straten en pleinen naar collectieve tuinen

De groene kwaliteiten van St-Pietersplein en Pastorieplein kunnen we verder uitwerken in samenhang met de nabij gelegen potentiële ontwikkelingsprojecten. Veel van de verharde ruimte is overbodig en dankzij een helder circulatievoorstel gekoppeld aan een mogelijke parkeerpool zet ook het mobiliteitsaspect een stap vooruit. De kerkomgeving wordt ingegroend als multifunctionele collectieve tuin. De nieuwe tuinen vormen een geheel dat de dorpsstraat oversteekt richting de Valkaart. Zo wordt het open landschap binnengebracht tot aan de kerk van Oostkamp.

Het geïntegreerd project Pastorietauin ligt op een bijzonder strategische plek, niet enkel op het schakelpunt van enkele belangrijke publieke ruimten maar ook als voorbeeldplek om ruimtezuiniger en duurzaam te bouwen met mogelijk ook de integratie van collectieve voorzieningen. Ten noor-

den en zuiden van de nieuwe tuin kunnen nieuwe sociale of gemengde woonprojecten ontstaan, die meteen ook een kader genereren voor de verdere ontwikkeling van private aanpalende percelen. Zo past de nieuwe bebouwing beter in het bouwblok maar geeft het ook de oplossingsrichting om de andere percelen op termijn gelijkaardig door te ontwikkelen. Dit project genereert bovendien een mobiliteitskans om hier een lus te maken gekoppeld aan een parkeerpool. Zo nemen we doorgaand verkeer weg (met uitzondering van openbaar vervoer en sporadisch bestemmingsverkeer) zonder de bereikbaarheid aan te tasten.

- 1: Bestemmingsverkeer in Brugsestraat wordt afgeleid geleid naar een vlot bereikbare openbare parking (idealiter ondergronds) op optimale wandelafstand van handelskern.
2. Hendrik Consciencestraat wordt gherdefinieerd en opgenomen in een lussensysteem. Het noordelijk segment van

de straat wordt op deze wijze een rustige cul de sac, wat potentiële publieke ruimte genereert voor aangrenzende projecten. Dit testontwerp toont heel wat mogelijkheden voor ontharding, vergroening én ontwikkeling, en geeft de gemeente een extra hefboom voor de realisatie van een ambitieus, geïntegreerd project.

## Opwaardering St-Pieterstuin:

De ruimtelijke kwaliteit van de huidige openbare ruimte is al sluimerend aanwezig: een groene plek als moment van rust in het dorp, gekoppeld aan met parkeerruimte voor bewoners en bezoekers. De progressie situeert zich binnen de invulling van de centrale groene ruimte, daarin kan de beleevingswaarde, de ecologisch meerwaarde, de beeldwaarde en het meervoudig gebruik verder geoptimaliseerd en versterkt worden.



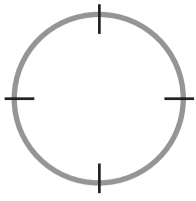
St Joan Boulevard Barcelona (Lola Domènech)



Bad Salzuffen (Scape)



Turnhout (Stramien)



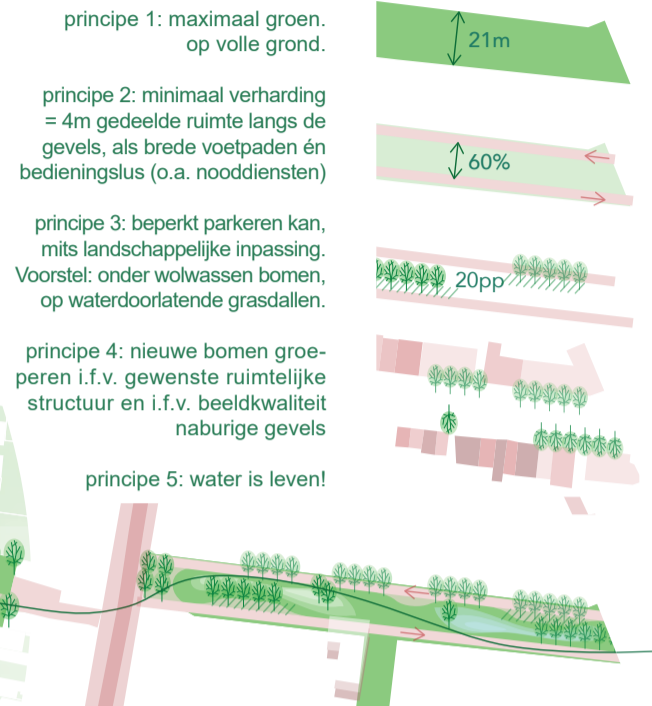
# FOCUSZONE 2: KLIMAATAS KTA—SCHOOLDREEF



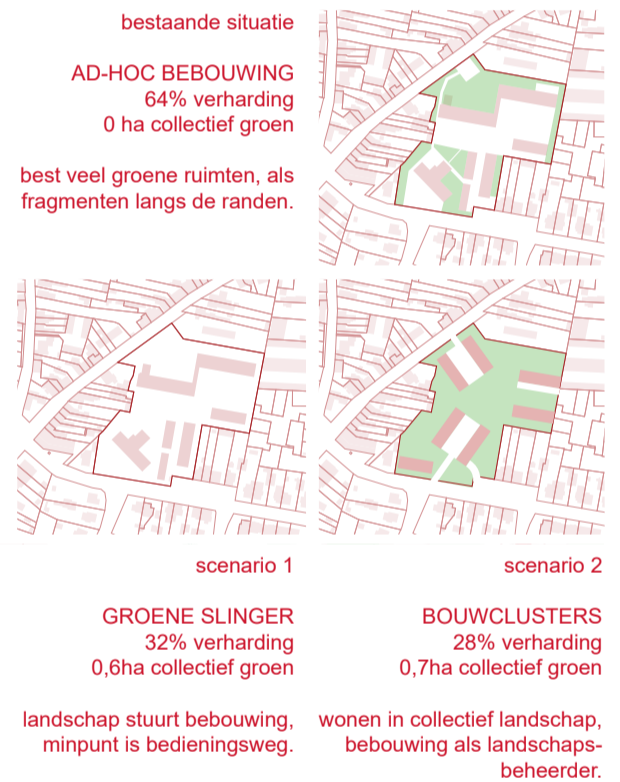
SNOEKSTRAAT WORDT DREEF

**DUURZAAMER SOCIAAL WONEN**  
 ongeveer 30 woningen  
 + publieke parking 50 pp  
 (op maaiveld)  
 + private parking woningen

## ONTHARDING SCHOOLDREEF

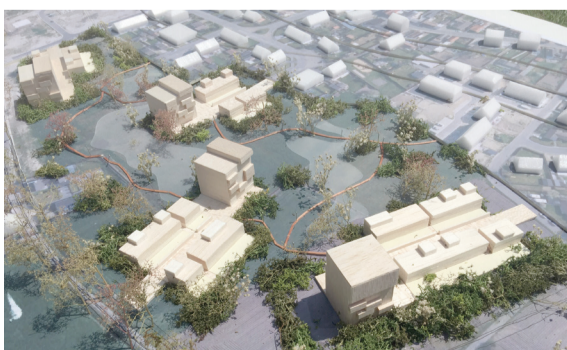


## ONTWIKKELING KTA SITE



Ter hoogte van de Schooldreef is een sterke kwaliteitsslag te maken als we er in slagen om binnen de geïntegreerde mobiliteitsvisie de parkeervraag daar wat terug te dringen. Deze historisch belangrijke as vormt een potentieel kwalitatieve drager voor langzaam verkeer. Ook vanuit ruimtelijk en landschappelijk oogpunt herbergt deze as het potentieel om opnieuw veel meer betekenis te verwerven dan de huidige toestand laat uitschijnen.

Daarom zet het nieuwe profiel in op implementeren van extra klimaatrobuuste groenstructuren die waterinfiltratie en koelte



Wastine Oostkamp: 'clusters in het groen' als toekomstmodel voor weefsel oostelijke deel Oostkamp

kan brengen binnenin het dorps weefsel. De opwaardering van de publieke ruimte kent zijn meerwaarde niet enkel in de klimatologische doelstellingen maar heeft ook een positief effect op de vastgoedwaarde van de omliggende percelen. Hierdoor kan ook een extra inspanning inzake beeldkwaliteit afgedwongen worden binnen eventuele nieuwbouwprojecten. Van deze as bouwen we verder in de richting van de KTA site. Daar zullen we door ontwerpend onderzoek verschillende ruimtelijke testen uitvoeren omtrent een herontwikkeling met al dan niet herbruik van bepaalde bestaande gebouwen. Een mogelijke oplossing kan er eveneens in



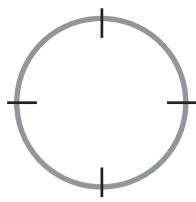
Zandpoortvest Mechelen (OMGEVING)

bestaan om hier een groene verbinding te realiseren en een bijkomend buurtparkje. Zo wordt de trage route doorgetrokken richting de Snoekstraat waar ook nog ontwikkelingsmogelijkheden zijn. Zeker in de westelijke helft van de dorpskern focust de opgave zich op de bestaande verkavelingen geleidelijk aan te laten transformeren en er hogere dichtheden te realiseren, maar dan wel in ruil voor betere openbare en groene ruimte.



Bad Salzuflen (Scape)

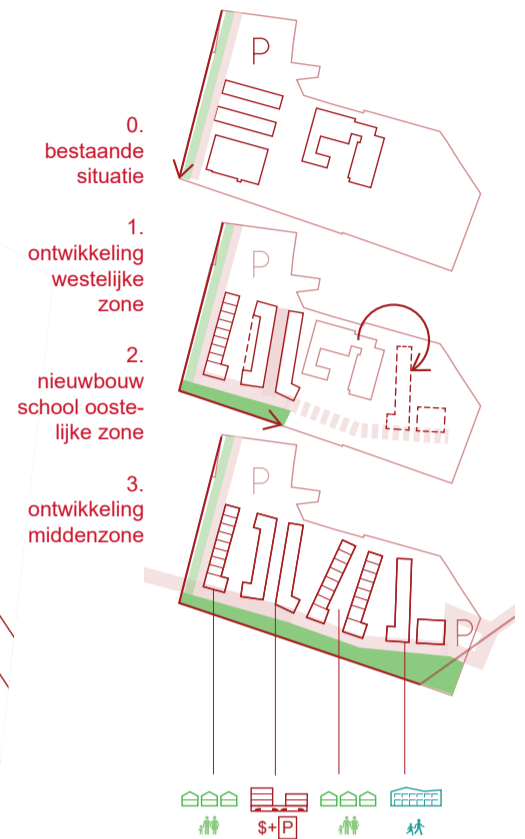




# FOCUSZONE 3: KLIMAATAS OOSTCAMPUS—KB-SCHOOL



## SCENARIO INBREIDING SCHOOLSITE



De Koning Boudewijnschoolsite zien we als hét reservegebied binnen Oostkamp voor de toekomst. Het is een openbare eigendom; laat ons die inzetten voor ontwikkelingen waarbij alle maatschappelijke groepen baat hebben!

### > zie 3 programmatische visie 2030:

- openbare diensten (school?) infrastructuur
- privé ontwikkelingen met meerwaarde voor de buurt (wijkparking, dorpse plint...)
- burgers: bouwkavels voor kleine gezinnen (denk aan innovatieve woontypes zoals schakelwoningen...)

## ONTWERPEND ONDERZOEK FOCUSZONE 3

- 5 openruimteprojecten
1. Blauw-groene as als ruggengraat voor ontwikkeling schoolsite
  2. Dreef naar Marechalstraat wordt volwaardige parkruimte
  3. Groene entree vanuit baanwinkelzone / Kortrijksestraat
  4. Landschappelijke inrichting parkeerpool baanwinkels
  5. Groene entree vanuit Kapellestraat

- en 5 bouwprojecten
1. Gemengd stadsproject Koning Boudewijnschool
  2. Inbreiding langs dreef naar Marechalstraat
  3. Geïntegreerde ontwikkeling binnen baanwinkelzone
  4. Herorganisatie baanwinkelzone richting winkelkern
  5. Kansen binnen woonlint Kapellestraat

Aan de noordzijde van de Oostcampus ligt een van de grote strategische projecten voor Oostkamp centrum. De vernieuwde stadscampus en de voormalige schoolsite kunnen de ankerpunten worden van een centrumpark dat meteen meerdere doelen dient: een veilige verbinding door het dorp zowel noord-zuid als oost-west, een verbeterde relatie met de grote commerciële panden en hun achterkanten naar het binnengebied, klimaatlandschap dat ook water kan bergen én een nieuwe woonwijk. Het geheel kan versmelten tot een belangrijke centrale ruimte in het dagelijks functioneren van Oostkamp alsook een belangrijke troef worden in de

regionale aantrekkingskracht van Oostkamp. Deze site heeft een strategische visie nodig die we samen in het ontwerpend onderzoek gaan uitwerken.

Het parkeren voor de commerciële hub wordt ingeschakeld als onderdeel van een bredere parkeervisie voor het centrum en is mogelijks een zuidelijke parkeerpool voor de handelskern. De verbinding met het park erachter wordt de aanleiding om ook hier enkele hoogwaardige woon- of handelsgebouwen toe te voegen. Meer naar het noorden wordt

ingezet op het afwerken van de bouwblokken en het creëren van goede voorkanten. Op de voormalige schoolsite zien we vooral een opgave om een andersoortige wijk te ontwikkelen. Dat kan een duurzame compacte wijk zijn maar hoeft niet uitsluitend uit 2 slaapkamerflats te bestaan. Hier ligt een kans om een gemengde wijk te realiseren waar woonkwaliteit, kleine private groenruimtes en diversiteit aan typologieën geïntroduceerd worden en zo meehelpen bouwen aan een breder bewonersprofiel voor Oostkamp.



Driespoort Deinze (Maxwan)

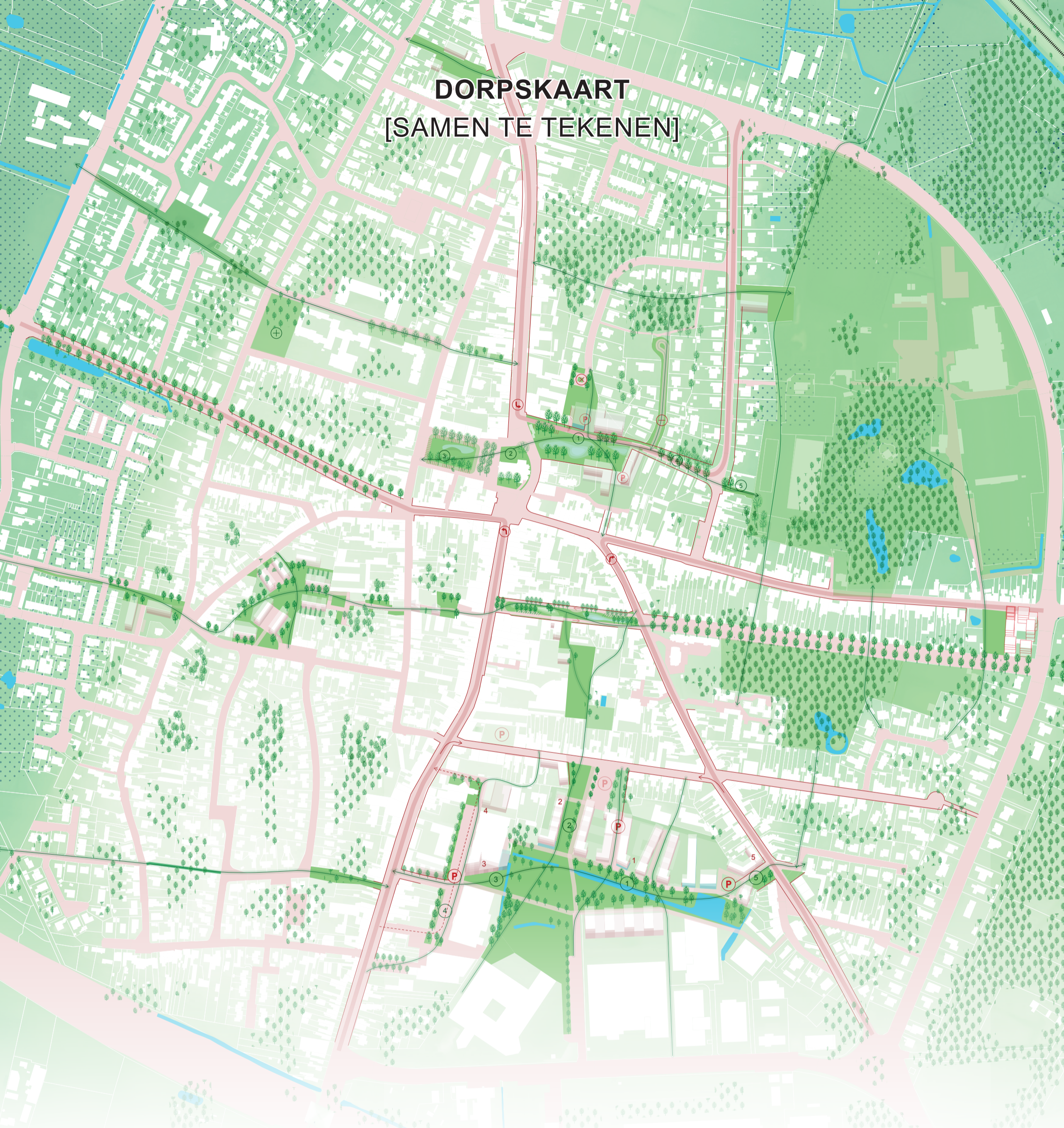


Pennepoelpark Mechelen (OMGEVING)



dienstencentrum Oostakker (EVR architecten)

# DORPSKAART [SAMEN TE TEKENEN]



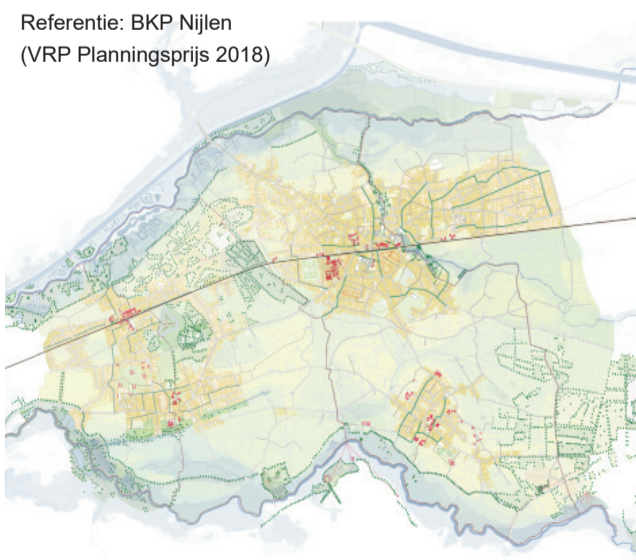
Referentie: LANDenSTAD.

De kaart als gezamenlijk en geïntegreerd toekomstverhaal

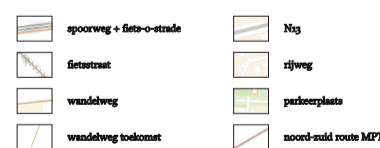


Referentie: BKP Nijlen

(VRP Planningsprijs 2018)



De fiets op nummer één



Landschap als nieuwe speeltuin

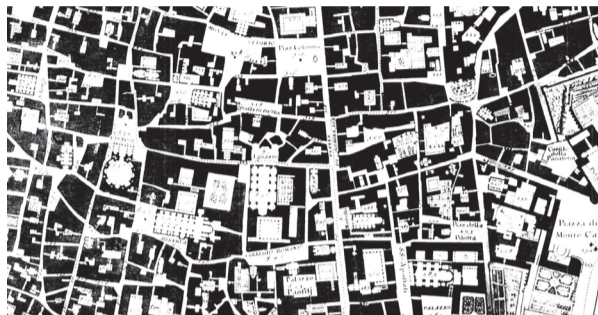


Samenwonen en ruimte delen



# PUBLIEKE RUIMTEPLAN

Reeds in de eerste helft van de 18e eeuw, besefte Giambattista Nolli dat niet enkel de bebouwde ruimte maar vooral de onbebouwde of de publieke ruimte de stad en haar stedelijke leven vormt, organiseert en orkestreert. Met zijn Pianta Grande Di Roma toonde hij niet de tot de verbeelding sprekende gebouwen van het Rome van die tijd maar focuste hij op de publieke ruimte. Deze markante kaart, uitzonderlijk voor die tijd, toont een invers beeld van wat toen en nog steeds gebruikelijk is bij het weergeven van een stad en haar weefsel. Met dit plan, beter gekend als het plan Nolli, toonde deze visionair reeds het belang van de publieke ruimte in de aantrekkelijkheid, levendigheid en leefbaarheid van de stad. Laat deze drie kenmerken nu ook onderwerp zijn van het beoogde beleidsdocument voor Oostkamp.



plan Nolli

Naar een centrumgebied wordt gegaan om iets bijzonders te beleven. Het centrum van Oostkamp mist momenteel echter uitstraling en verblijfskwaliteit. Door de herinrichting van het detailhandelscentrum beoogt Oostkamp een positieve impuls te geven aan de revitalisering van het centrumgebied. De opwaardering van de openbare ruimte draagt bij tot een betere belevingswaarde voor omwonenden, winkeliers en bezoekers en een kwalitatieve leefomgeving. Hiervoor is het

werken vanuit een totaalvisie om de kwaliteit van de openbare ruimte veilig te stellen noodzakelijk. In het publieke ruimte plan wordt de visuele identiteit vastgelegd in een streefbeeld voor de lange termijn. Het vormt de leidraad en het toetsingskader voor op til staande en toekomstige ruimtelijke projecten op het vlak van de inrichting van de publieke ruimte. Hiermee is het publieke ruimte plan een handboek voor toekomstige ontwikkelingen. Er worden inrichtingsprincipes en gewenste materialen voor de publieke ruimte voorgesteld. De finaliteit is een beleidsdocument dat een leesbaar en handelbaar geheel vormt en voor de komende jaren een leidraad vormt voor ontwikkelingen in de publieke ruimte en voor het groene weefsel van het centrum.

Om de belevingskwaliteit van de publieke ruimte in het centrum van Oostkamp te versterken worden samenhang en éénduidigheid in bestratingsmaterialen, meubilair en groenvoorzieningen voorgesteld. Deze éénduidige inrichting zal een voorname uitstraling aan de straten geven. Het vergroenen van de publieke ruimte draagt niet enkel bij tot de visuele kwaliteit van het centrum, maar zorgt eveneens voor infiltratiemogelijkheden voor regenwater, een verhoogde biodiversiteit in het bebouwd weefsel en verfrissing tijdens warme zomermaanden. Groen is in die zin essentieel voor de leefbaarheid in het centrum. Voor een goed functioneren van de gemeente is de inrichting van de publieke ruimte cruciaal. De publieke ruimte is een eindige ruimte, keuzes tussen de verschillende weggebruikers en beeldkwaliteit moeten gemaakt worden. Een goed afwegingskader dat door de verschillende diensten gedragen wordt is een absolute noodzaak. Het publieke ruimte plan heeft tot doel om het bestuur een tool te geven voor het afwegen van deze keuzes maar ook een éénvormigheid van de publieke ruimte door te voeren. De richtlijnen geven duidelijke afspraken weer naar maatvoering en juridisch statuut die gebruikt moeten worden in de gemeente Oostkamp.

De algemene ambities voor de publieke ruimte in Oostkamp krijgen binnen het publieke ruimte plan een algehele minimum kwaliteitsniveau maar mag echter niet leiden tot éénheid, verschraving en oneindige herhaling van een aantal type oplossingen. Een goede visie op de beeldkwaliteit van de publieke ruimte focust op een minimale kwaliteitsambitie maar laat ruimte voor creativiteit, identiteitsversterking en diversiteit. De kunst van een goede visie op publieke ruimte bestaat uit het streven naar eenheid met ruimte voor diversiteit. Daarom vinden wij het belangrijk dat binnen de gebiedsgerichte visie op publieke ruimte een aantal plekken in Oostkamp een extraatje krijgen. Het betreffen plekken die bijdragen tot de algemene uitstraling, werking en aantrekkelijkheid van het centrum. Voor deze strategische locaties in het centrum is gedetailleerd ontwerpend onderzoek noodzakelijk. Dit zijn plekken die door hun ligging, functies, toekomstperspectief enz. vandaag de dag al een belangrijke rol vervullen in het centrum, maar die op vlak van beeldkwaliteit om die reden moeten worden geoptimaliseerd. Met het ontwerpend onderzoek wensen we dan ook op zoek te gaan naar die extra laag waardoor deze plekken drager en attractiepolen worden inzake kwaliteit en duurzaamheid van de publieke ruimte. Door hun afwijkende inrichting met een surplus aan kwaliteit en uitstraling worden ze binnen het masterplan ook ankerpunten waar het publieke leven zich organiseert.

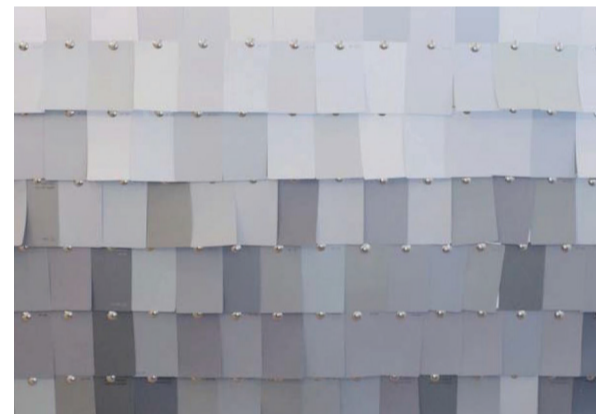
Vanuit talrijke andere ontwerpen en realisatie van publieke ruimte kunnen we teren op ervaring en kennis. Wij geloven heel erg in de kracht van publieke ruimte binnen de behaagelijkheid van een centrumgebied en als succesfactor in branding en uitstraling voor een site, stad of gemeente. Wij verwijzen hierbij graag naar een aantal van onze projecten zoals de grote markt van Vilvoorde, de avonturenberg in Beringen en uiteraard het Abdijplein in Averbode.



Transitieplein Antwerpen (OMGEVING)



Poederlee wensbeeld dorpscentrum (OMGEVING)



kleurenpalet beeldkwaliteitsplan Wetteren (OMGEVING)



Boulogne (AAUPC)



Leuvensestraat Vilvoorde (OMGEVING)



bezzinningstuin UZ Jette (OMGEVING)



Tuinen van Puurs (Delva + Plusofficearchitects)



Klimaatplein Gent (OMGEVING + De Urbanisten)



Stassartstraat Mechelen (OMGEVING)

# CIRCULATIE EN PARKEERPLAN

Het Masterplan Oostkamp wordt opgemaakt in lijn met de Visie Oostkamp 2030, daarin vormt mobiliteit één van de in te schakelen domeinen om de klimaatdoelstellingen te halen. Op mobiliteitsvlak wordt hierin gestreefd naar meer duurzame mobiliteit, zonder de bereikbaarheid van het centrum van Oostkamp te verwaarlozen. Voornaam in deze visie is de versterking van het fietsen en het openbaar vervoer.

Bij de uitwerking van het Masterplan Oostkamp gaan we uit van een algemeen duurzaamheidsconcept. Mobiliteit is hierin een kritische factor en vraagt een effectieve beleidsinzet voor duurzame mobiliteit. Volgens ons bestaat deze uit 4 pijlers:

- Voorkomen van (auto)verplaatsingen;
- Verkorten van verplaatsingen;
- Veranderen van de vervoerswijzekeuze;
- Verschonen van de voertuigen zelf.

Het voorkomen en verkorten van verplaatsingen hangt sterk samen met de nabijheid van functies. Hoe meer functies en hoe meer verschillende functies in de onmiddellijke omgeving van een woning zijn gesitueerd, hoe meer mensen zich te voet of met de fiets gaan verplaatsen. Dit komt zowel de verkeersveiligheid, de levenskwaliteit als sociale interactie ten goede. De nabijheid van functies moet op schaal zijn van de gemeente en passen binnen de bestaande en gewenste netwerken. De verdere uitbouw en verdichting van de zachte netwerken die we beogen in het Masterplan, komt hieraan tegemoet. Binnen het Masterplan gaan we hierbij op zoek naar zachte verbindingen om de doorwaadbaarheid van het centrum te verhogen, en de bestaande voet- en fietsnetwerken verder te verdichten.

Het veranderen van de vervoerswijzekeuze kan onder andere gestimuleerd worden door voetgangers en fietsers consequent voorrang te geven en het gemotoriseerd verkeer op strategische plekken in zijn bewegingen te beperken. Belangrijk is wel om rekening te houden met uitzonderingen zoals thuisverpleging, hulpdiensten, verhuurwagens... Autoverkeer blijft dus voor sommige verplaatsingen wel noodzakelijk, maar wordt wel gereduceerd om plaats te maken aan voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

Weloverwogen occasioneel autogebruik hoeft echter niet gelijk te staan aan autobezit maar vraagt autobeschikbaarheid. Gedeeld autogebruik zorgt voor een win-win situatie op economisch, ecologisch en ruimtelijk vlak en op het vlak van gezondheid. Het faciliteren van autodelen is dan ook een belangrijk gegeven waarmee we in het Masterplan rekening houden. Door autodelen te koppelen aan mobipunten, met integratie van voorzieningen voor het openbaar vervoer en fietsen, komt autodelen ook in aanmerking voor een groter aantal inwoners van Oostkamp.

Het verschonen van voertuigen is in hoofdzaak een technologische evolutie die de gemeente kan ondersteunen door het ter beschikking stellen van elektrische laadpunten in het openbaar domein.

Een mobiliteitsvisie die gericht is op het voorkomen en verkorten van verplaatsingen, en het veranderen van de vervoerswijzekeuze vergt een gedragsverandering bij bewoners en bezoekers. Een gedragsverandering verloopt langzaam in een bestaande situatie. Bijgevolg vormt de opmaak van het Masterplan en de hieraan verbonden actiepunten een belangrijk kantelmoment op lokaal niveau. Door sterk in te zetten op de fiets en het openbaar vervoer wordt dit kantelpunt sneller bereikt. De middelen en mogelijkheden liggen immers binnen handbereik.

De duurzame mobiliteit die we in het Masterplan met de 4 pijlers beogen, volgt het STOP-principe. We zetten maximaal in op een ontsluiting voor voetgangers en fietsers, we wensen consequent

voorrang te geven aan de zachte weggebruiker, en we bieden alternatieven om de auto bij verplaatsingen te vervangen, en trachten het gebruik van de auto voor verplaatsingen in Oostkamp te ontmoedigen. Naast gerichte voorstellen en acties om het fietsgebruik te stimuleren, vormt ook de aanwezigheid van het openbaar vervoer een sterkte.

In eerste instantie is het wenselijk om een netwerk voor voetgangers en fietsers uit te werken om de doorwaadbaarheid van Oostkamp te vergroten en afstanden in te korten. Een goede en directe verbinding met de omliggende fietsnetwerken vormt hierbij een belangrijk uitgangspunt. Het fijnmazig netwerk houdt ook rekening met het gebruik van het openbaar vervoer en voorziet korte routes naar de haltes van het openbaar vervoer. Deze haltes kunnen aanvullende voorzieningen krijgen zodat als het ware mobipunten ontstaan op schaal en de behoefte van de gemeente Oostkamp.

Het gemotoriseerd verkeer wordt niet verbannen maar wordt op een doordachte manier in het centrum van Oostkamp geherstructureerd. Het centrum blijft met de auto bereikbaar maar het autoverkeer blijft ondergeschikt, of wordt op strategische plekken geweerd. Zo wordt vermeden dat gemotoriseerd verkeer doorheen het centrum kan rijden. Deze ingreep leidt ertoe dat er meer plaats wordt gecreëerd voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

Het kiezen voor autobeschikbaarheid (autodelen) kent een positief effect op de aanwezigheid en het gebruik van de auto in het algemeen. Het past binnen een duurzaam parkeerbeleid waarbij het aantal parkeerplaatsen kan beperkt worden tot het hoogst noodzakelijke en waarbij gestreefd wordt naar een betere benutting van ruimte. Principes zoals meervoudig parkeergebruik, de uitbouw van collectieve parkings, gedifferentieerd parkeren (wie parkeert waar en hoe?), garage swap,... komen hierbij aan bod.

We werken vanuit een goed inzicht van de bestaande situatie. Op basis van de beschikbare beleidsdocumenten (o.m. mobiliteitsplan, structuurplannen, parkeerbeleidsplan, Visie Oostkamp 2030,...), fietsnetwerken (Fietsnetwegen, BFF, lokale fietsnetwerken, recreatieve netwerken, Strava,...), netwerken van De Lijn,... wordt voor Oostkamp een gedetailleerd bereikbaarheidsprofiel opgemaakt. De bereikbaarheidsstructuur wordt helder en duidelijk, volgens het STOP-principe, beschreven en in kaart gebracht. Dit bereikbaarheidsprofiel wordt geïllustreerd met fotomateriaal dat verzameld wordt tijdens een terreinbezoek.

Om een correct beeld te verkrijgen van het huidige verkeerskundig functioneren van het wegennet, wordt bij de analyse een beschrijving en beoordeling van het huidige druktebeeld opgenomen. Dit gebeurt op basis van terreinwaarnemingen, alsook op basis van de verkeersstellingen die i.k.v. de verkeersstudie Oostkamp (2014) zijn uitgevoerd. Er kan hierbij onderscheid gemaakt worden tussen het gemotoriseerd verkeer en fietsers. De beschrijving van de huidige parkeersituatie start met een toelichting van het huidige parkeerregime in Oostkamp. Vervolgens wordt, gebaseerd op het parkeeronderzoek uit 2016, de huidige parkeersituatie in beeld gebracht. Enerzijds wordt het parkeeraanbod in beeld gebracht, anderzijds het gebruik van de parkeerplaatsen. De verzamelde verkeersgegevens worden geanalyseerd, geïnterpreteerd en verwerkt tot duidelijke en heldere verkeersstroombiagrammen.

Wanneer zou blijken dat de beschikbare gegevens ontoereikend zouden zijn, dan kunnen we in samenspraak met de gemeente Oostkamp bijkomende verkeersstellingen uitvoeren. Dit zit evenwel niet vervat in ons voorstel, en dient dan ook beschouwd te worden als meerwerken.

Uitbouw van zachte netwerken:

Door het samenleggen van de attractiepolen en functies binnen Oostkamp (wonen, scholen, handel, dienstverlening, haltes openbaar vervoer,...) met het huidige fietsnetwerk wordt niet enkel duidelijk welke relaties vandaag te voet en met de fiets haalbaar zijn, maar wordt ook duidelijk welke missing links er zijn. We gaan hierbij op zoek naar bijkomende gewenste voetgangers- en fietsrelaties op zowel bovenlokaal niveau (bovenlokaal fietsnetwerk, fietsnelweg) als op schaal van Oostkamp. Met het Masterplan komen we tot nieuwe zachte verbindingen die de doorwaadbaarheid van het centrum verhogen, en de bestaande voet- en fietsnetwerken verder verdichten.

Netwerk openbaar vervoer en mobipunten

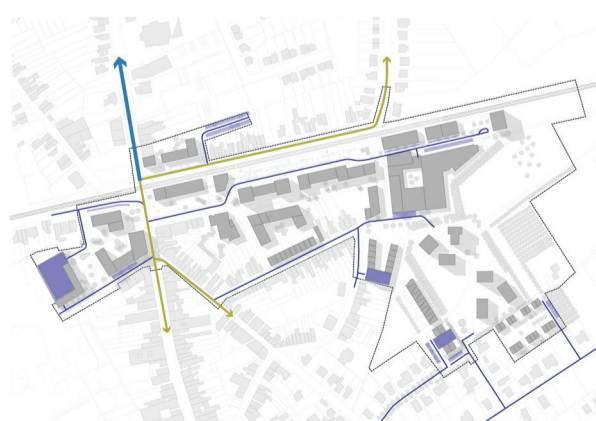
Binnen het streven naar een meer duurzamer mobiliteitsprofiel voor de gemeente Oostkamp is het van belang om de gemeente goed te ontsluiten met het openbaar vervoer. In afstemming met het Decreet Basisbereikbaarheid wordt door de vervoerregio Brugge het kernnet en aanvullend net uitgewerkt. Dit netwerk zal als basis fungeren om het vervoer op maat van de gemeente Oostkamp verder uit te werken en desgewenst bijsturingen voor te stellen. Vraagstukken die we hierbij ook oplossen is hoe het station van Oostkamp en de haltes van het openbaar busverkeer bereikbaar worden, en welke voorzieningen aan de haltes kan worden toegevoegd. Gekoppeld aan het openbaar vervoernetwerk worden zo op strategische locaties mobipunten geselecteerd. Ook zal worden toegelicht met welke voorzieningen de mobipunten dienen uitgerust te worden.

Circulatie

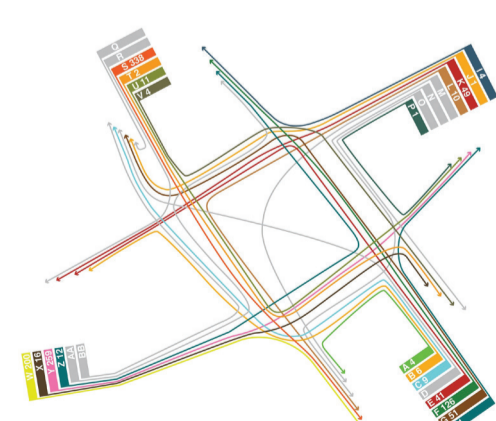
Samen sporend met de ruimtelijke keuzes worden scenario's uitgewerkt voor de verkeerscirculatie van het centrum van Oostkamp. Uitgangspunt hierbij is het beperken van het doorgaand verkeer doorheen het centrum van Oostkamp en de functie van de rondweg maximaliseren. Ook het implementeren van onze visie om het gemotoriseerd verkeer in het centrum op strategische plekken te weren, zal bij de uitwerking van de verkeerscirculatie worden opgenomen. De voorstellen tot wijzigingen in de verkeerscirculatie worden zowel kwantitatief als kwalitatief uitgewerkt. Bij de kwantitatieve uitwerking wordt inzicht geboden in de te verwachten toekomstige verkeersstromen. Hiermee gekoppeld kunnen dan ook uitspraken gemaakt worden omtrent het gezamenlijk gebruik van de weginfrastructuur met openbaar vervoer en fietsen (o.m. gemend verkeer, fietsstraat), het toe te passen snelheidsregime,... Bij de evaluaties van de verkeerscirculatiescenario's wensen we ook de tool 'Shortcut' (<https://www.anyways.eu/shortcut.html>) in te zetten. De tool laat toe om onderbouwd de wijzigingen in de routekeuzes voor te stellen. Hieruit kan dan ook het verplaatsen van verkeersstromen worden afgeleid, het veranderend gebruik van straten inzichtelijk gemaakt, de impact is op fietsroutes geanalyseerd,...

Parkeren

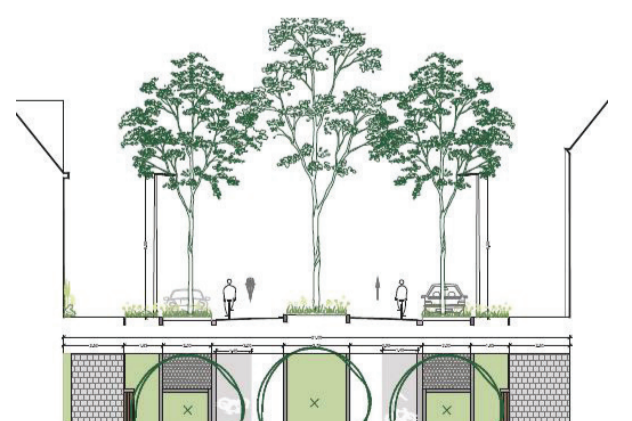
Op basis van de beschrijving van de huidige parkeersituatie, en in samenhang met de ruimtelijke uitwerking van het Masterplan werken we een ambitieus parkeerplan uit voor de gemeente Oostkamp. We stellen een gedifferentieerde parkeerstructuur voor waarbij nabijheid voor bewoners geldt, en bereikbaarheid van bezoekers. Dit volgens onze mobiliteitsvisie voor Oostkamp. In een eerste stap zal een conceptueel voorstel met de parkeerprincipes worden opgesteld, waarna het concept vervolgens in afstemming met het ruimtelijk onderzoek verder zal verfijnd en gedetailleerd worden. Bij deze verdere verfijning en detaillering zal specifiek worden nagegaan waar, hoeveel en welk parkeeraanbod gewenst is. Dit vertaalt zich uiteindelijk in een plan met opgave van de parkeerregimes, de parkings, het parkeeraanbod,...



Masterplan Stationsomgeving Geel (OMGEVING)



desire lines als ontwerpmethodiek (Copanahagenize)



Beeldkwaliteitsplan Wetteren (OMGEVING)

# HANDELSPLAN

Een masterplan voor de kern van Oostkamp de richting waarin deze kern zich best verder kan ontwikkelen. Deze benadering versterkt de huidige verzorgingsfunctie die deze kern ten aanzien van bewoners en bezoekers vandaag al bekleedt. Met het masterplan wenst dit team op een doordachte en onderbouwde manier een ambitie neerzetten die deze functie in de toekomst nog meer 'body', nog meer 'scherpte' of nog meer uitstraling geeft. Doel is om bezoekers, bewoners, werknemers en ondernemers beter en slimmer te faciliteren tijdens hun bezoek aan of verblijf in de kern. Behalve de woonfunctie onderscheidt een kern zich vaak door een sterke mix van handel, dienstverlening, maatschappelijke en administratieve functies en horeca. Een handelskern anno 2020 is een bedrijvige kern met een veelheid aan functies zodat het ook het bezoeks-motief meervoudig is of kan worden. Een slimme clustering en verbondenheid van functies maakt dat bezoekers zich optimaal kunnen organiseren van aankomst tot vertrek en dat de mogelijkheid tot combineren bijna vanzelfsprekend wordt. Een sterk aanbod van functies zal daarom niet alleen de bezoekfrequentie bepalen maar ook de verblijfsduur beïnvloeden. En dat is precies wat ook Oostkamp voor ogen heeft met de opmaak van dit masterplan.

In de visienota Oostkamp 2030 wordt hier al op gealludeerd. Er wordt gesproken over het dorps karakter van de 2 kernen van de gemeente en over de diverse koopmotieven om een kern aan

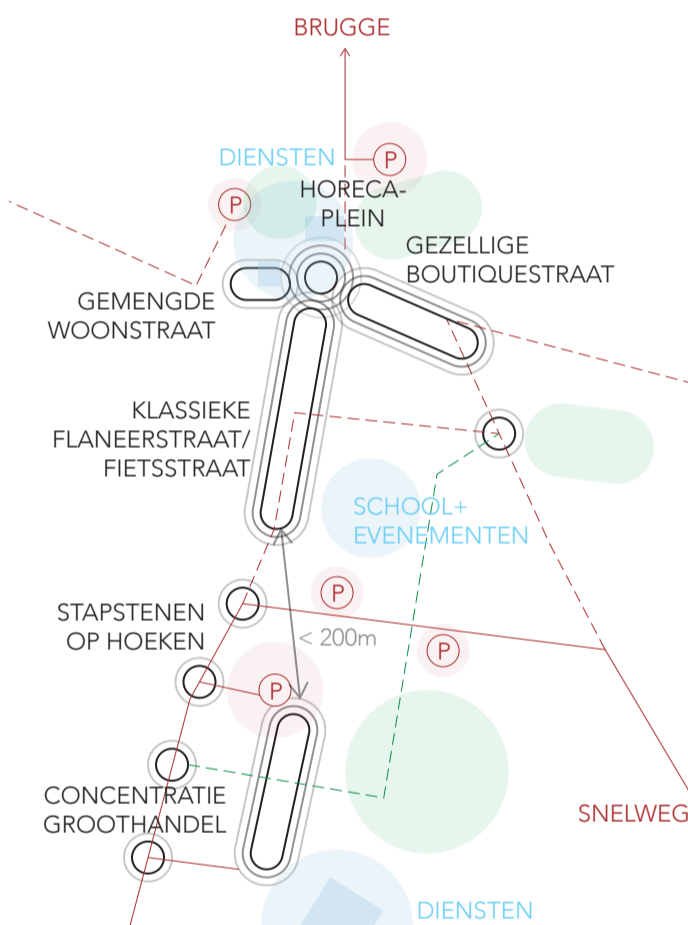
te doen: voor de snelle boodschap, voor een bezoek aan het postkantoor, voor nieuwe kleren, een hapje of een combinatie. Ook het Vlaams Beleid, verankerd in het decreet Integraal Handelsvestigingsbeleid stuurt aan op sterke en 'verweven' kernen en op een clustering van diverse commerciële activiteiten. Dit uit zich vandaag in Oostkamp met een bijzonder aanbod van winkels in de dagelijkse sfeer, modische sfeer en andere specialzaken die de authenticiteit bepalen. Ondanks de eerder bescheiden omvang van de gemeente een verrassend en vooral goed gesegmenteerd aanbod, op een steenworp van Brugge, toch binnen de top 5 van Vlaamse Shopping Steden. We kunnen hieruit afleiden dat consumenten uit Oostkamp en wellicht ook het hinterland eerder kiezen voor de compactheid van een goed bereikbare kern met afwisselend bekende ketens maar vooral ook een sterke couleur locale van specialzaken dan een populaire binnenstad die het vooral moet hebben van toeristen.

Oostkamp kan zich dus ontpoppen tot een soort 'voorpost' van Brugge voor de lokale en bovenlokale consument en dat is bijzonder kansrijk. Enkel horeca op mooi uitgeruste pleinen blijft vandaag achterwege. We merken ook dat het aanbod in de kern van Oostkamp de afgelopen 10 jaren stabiel is gebleven terwijl in andere steden het binnenstedelijk aanbod fors achteruit is gegaan, ten voordele van perifere clusters of solitaire winkels. In Groot-Oostkamp is het verspreid aanbod ook sterk gedaald.

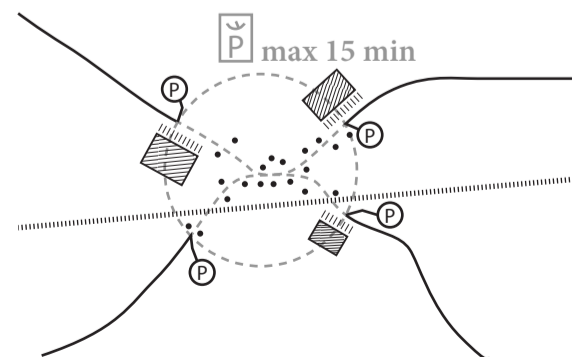
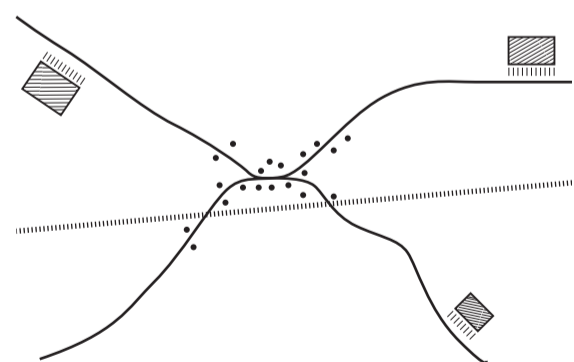
De cluster aan de Gaston Roelantslaan herbergt de meer doelgerichte en grootschalige handelszaken, die in de kern geen onderkomen vinden.

Oostkamp heeft bovendien het voordeel dat er op wandel- en fietsafstand van de kern een cluster is met een aantal baanwinkels die toelaten om de ingenomen ruimte slim uit te spelen als parkeerplein of als vertrekpunt voor een langer verblijf in het centrum. Baanwinkels als onderdeel van een winkel/wandelcircuit.

Op een aantal fronten vertoont Oostkamp dus een atypisch profiel in vergelijking met gelijkaardige kernen en lijkt er vandaag geen acuut probleem van krimp of leegstand. Toch moet een handelsplan als doel hebben om ook in de toekomst een weerbaar handelsapparaat uit te bouwen en moeten we nu dus waakzaam zijn voor mogelijk sluimerende bedreigingen. Een masterplan met een geïntegreerde handelsvisie biedt perspectief aan de kern maar ook aan andere clusters en deelgemeenten, zet een evenwichtige structuur neer die het best is ingebed in het stedelijk weefsel en bepaalt hiermee de randvoorwaarden waarin deze voorzieningen ook het best kunnen gedijen. Deze visie impliceert een zorgvuldige afstemming op de diverse verplaatsingsmodi, op beeldkwaliteit van pleinen en straten, op de commerciële en maatschappelijke dynamiek, smeerolie voor wendbare, bedrijvige en gezellige kernen.



Eerste analyse potenties handelcircuit: inzetten op complementariteit



BKP Nijlen: competitie-model vs. coalitie-model



De fietsstraat in de handelskern en op de voornaamste handelsas van Peer/Limburg is de eerste in haar soort in Vlaanderen. De fietsstraat als rode loper, ook voor automobilisten. Het doorgaand verkeer wordt omgeleid via de 'Vesten', de ringweg.



In Lommel is de Kerkstraat volledig heringericht als winkel/wandelstraat met mogelijkheden voor kortparkeren, shop'n go.



Vaste principes voor gevels en etalages. ('s Hertogenbosch 'Geef om uw gevel')



Evenement Vollebak Vennestraat, Genk



Nieuwe huisstijl voor Genk - niet beperkt tot de uithangborden aan de gevels; Ze gaat tot in de zaken zelf, van groentemanden tot winkeltassen tot inpakpapier en onderzetters.

# BEELDKWALITEISPLAN CENTRUMSTRAAT

Het Beeldkwaliteitsplan voor de centrumstraat bouwen we op vanuit een grondige studie van de huidige kwaliteiten van de bebouwing rondom. Ook de tendensen worden aangeduid om inzichtelijk te maken hoe o.a. verdichting via appartementisering ook vaak tot kwaliteitsverlies leidt als je geen kwaliteitsdoelstellingen hanteert. De bijzondere gebouwen en de doorzichten naar groene tuinen en binnengebieden maken allemaal deel uit van wat de dorps context zo bijzonder maakt. Dankzij de ervaring in andere steden en dorpen (Vilvoorde, Wetteren, Geel) en specifiek de twee instrumenten die we voor Nijlen ontwikkelden kunnen we ook voor Oostkamp preciezer uittekenen welke die karakteristieke identiteiten zijn en hoe we die kunnen integreren in nieuwe projecten. Zo is de aandacht voor gevelritmes

en breedtes in combinatie met materiaalkeuzes en dakvormen een belangrijk onderdeel van die beeldkwaliteit, maar ook de gebruikswaarden: is er voldoende hoogte op de gelijkvloers, hoe is de ingang ontworpen en is er plaats om elkaar te ontmoeten? Als je een weefsel transformeert van vrijstaande woningen naar meergezinswonen dan moet je het ook hebben over hoe we daar gaan samen wonen. Hoe zit de relatie met de buitenruimte in elkaar? Waar staat men fiets en moet ik daar een autohelling mee op?

Onze benadering in beeldkwaliteitsplanning zorgt voor een toetsingskader waarbinnen meerdere principes meegenomen worden. Samen kaderen ze letterlijk de dialoog over wat we kwa-

litatief vinden. Dat hoeft geen rem te zijn op ontwerpvirtuositeit of hedendaagse vormgeving. Maar het stelt wel duidelijk wat er verwacht wordt.

We denken voor de centrumstraat aan een toetsingskader voor bebouwing dat de link legt met het ruimtelijk kader door aan te geven waar we inzetten op te behouden patrimonium, nieuwe te ontwikkelen doorsteken of publiek ruimte... en anderzijds duidelijk aangeeft hoe we de verdichting willen controleren en laten bijdragen aan een sterker dorpsbeeld waar het ook over 20 jaar nog goed wonen is.

## DORPSE PATRIMONIUM

Groot of klein, mag onze dorps patrimonium best gekoesterd worden. Het gaat niet alleen om markante gebouwen als het oude gemeentehuis of gendarmerie, maar ook om het typische herenhuis of zelfs arbeidershuis die overblijft en nog net dat cachet brengt in het straatbeeld. Dit patrimonium willen we in kaart brengen. Er zijn in Oostkamp enkele voorbeelden van projecten waarbij het klein patrimonium creatief in de verf gezet wordt, dit zouden we verder willen aanmoedigen.



## DORPSVRIENDELIJKE GEVELS

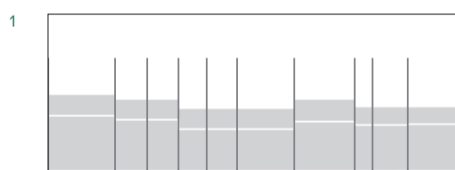
We willen daarbij de dialoog over gevels en architectuurstijl niet uit de weg gaan. Het kader dat we in Nijlen voorstelden onder de naam Dorpsvriendelijke gevels is een goed vertrekpunt om aan te geven hoe en met welke registers je kan bevatten wat we nu precies goed vinden aan sommige van de bestaande projecten. De instrumenten die het bkp levert helpen de vergunnende diensten om van een verordenende stedenbouw naar een inspirerende stedenbouw te evolueren.



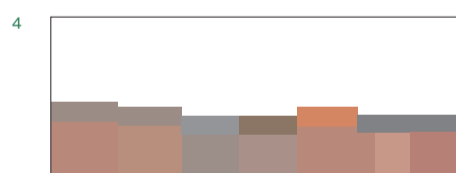
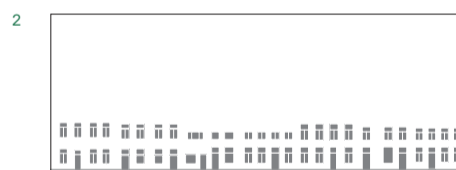
- TYPISCHE ARBEIDERSWONINGEN**
- baksteen bruin-rood
  - smal (hoogte > breedte)
  - veel geveldetail
  - zadeldaken



- NIEUWE MEERGEZINSWONINGEN**
- baksteen bruin-beige/roze
  - breed (hoogte < breedte)
  - weinig detail
  - zadeldaken en platte daken
  - terrassen / erkers / dakkapellen



1. Ritme: principes 1-3
2. Openingen: principes 4-6
3. Vormgeving: principes 7-8
4. Materialen: principe 9-10



### 1. ONDERVERDELING VAN BREDE GEVELS

De overgang van een rijtje kleine panden naar een breed appartementsgebouw vraagt om een goede geleiding van de gevel.

### 2. VERTICALE PROPORTIES HANTEREN

Gevelvlakken, vensters en andere onderdelen die hoger zijn dan ze breed zijn, brengen ritmiek en rust in de straatgevels.

### 3. WERKEN MET SUBTIELE HOOGTE-VERSCHILLEN

Kleine variaties in hoogtes maken dat kroonlijsten en volumes minder imposant overkomen.

### 4. DOORSTEEK OF ZICHTEN BEHOUDEN EN CREËREN

Het zien van wat er in de binnengebieden gebeurt, voegt extra kwaliteiten toe aan het dorpsleven.

### 5. HARMONIEUZE RAAMCOMPOSITIES

Straatgevels die voortbouwen op de ritmiek van de ramen die al uitgeven op de straat zijn beter te integreren.

### 6. MEERDERE OF BIJZONDERE INGANGEN

Dorpsstraten hebben baat bij meerdere en goed ontworpen voordeuren, ingangen en voortuintjes op straatniveau.

### 7. DAKVORMEN ONTWERPEN

Een spel van dakvormen maakt het dakenlandschap boeiend.

### 8. GEVELDETAILS ONTWERPEN

De wereld van geveldetails (baksteenverbanden, sierlijsten, kadering, plinten, bas-reliëf) is op zich erg rijk voor ontwerpers om mee aan de slag te gaan.

### 9. COHERENT KLEURENPALET

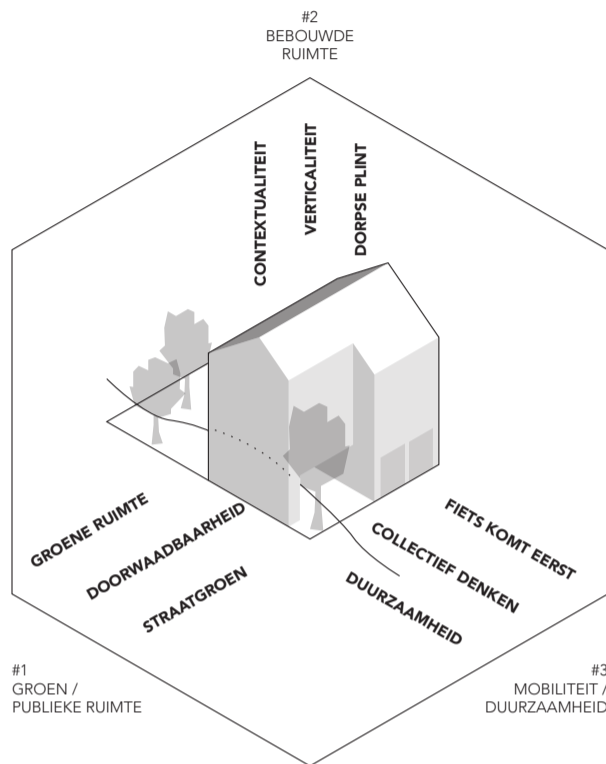
De historische dorpen zijn roodbruine dorpen. Een kleurenstelling van de hele straatgevel laat toe een kleurkeuze beter te evalueren.

### 10. MATERIALENBEHEERSING

De historische dorpen zijn baksteendorpen, waar een beperkt materialenpalet een veelheid aan architectuur uitlokt en toch coherentie biedt.

# TOETSINGSKADER BOUWPROJECTEN

We zijn overtuigd dat je de bevolkingstoename in het centrum niet alleen aan de centrumstraat mag opvangen. Daarom stellen we voor de kwaliteitstoetsing uit te breiden naar een breder terrein. Zowel in de andere verbindingsstraten, de binnengebieden en de bestaande verkavelingen is een deel van die transformatie op haar plaats. De handvaten die je nodig hebt om daar richting aan te geven als overheid kunnen we in een soort kwaliteitstoets vatten. De centrumstraat verdichten kan leiden tot nog meer verlinting en gevoel van een opgeschaald dorp waar de authentieke pleinen en trepunten onder druk staan. Delen van de ontwikkelingsdruk moet je net daar opvangen waar de densiteit nog erg laag is. Het geplande project aan de Fabiolalaan is daar een goed voorbeeld van.



## 1. AANDACHT VOOR DE CONTEXT

Het inzetten van bestaande kwaliteiten maakt een project beter. Kunnen we het water en de vegetatie die er al zijn integreren in het ontwerp? Passen we het project in in het bebouwingspatroon van de wijk? Helpt de topografie om afwatering en privacy te organiseren?

## 2. NIET BOUWEN OM TE BOUWEN

Een goed project denkt ook na over de open ruimte. Voegt het project collectieve ruimte toe in de wijk? Wat is de meerwaarde voor de wijk van die extra bouwlaag?

## 3. EEN DOORWAADBARE SITE

We streven naar een project dat groene infrastructuur en paden toevoegt aan de dorpen. Bouwt het project verder aan het trage-wegennetwerk? Kunnen we een autoluwe zone aanbieden voor spelende kinderen en fietsers?

## 4. UITNODIGENDE TOEGANGEN

Een project moet een integrale visie hebben op de toegangen. Moeten mensen door een wal van geparkeerde wagens of wandelt men door een collectieve tuin naar de voordeur? Is het voorgestelde openbaar domein meer dan een straat?

## 5. SAMEN WONEN

Woonprojecten hebben ook een collectieve verantwoordelijkheid. Hoe is de relatie tussen private en collectieve ruimte ontworpen? Worden kleine percelen met kleine tuinen aangevuld met grotere collectieve buitenruimtes? Welke extra's biedt het samenwonen aan de compacte woningen?

## 6. TRANSITIEDENKEN VOOR MOBILITEIT

Wie nu bouwt bereidt de mobiliteitstransitie mee voor. Is het bewonersparkeren zo georganiseerd dat het toelaat om deelmobiliteit te introduceren? Moeten fietsers een helling gebruiken die voor auto's ontworpen is? Welk vervoermiddel kom ik eerst tegen als ik het huis verlaat?

## 7. TYPOLOGISCHE VARIATIE

Er is meer dan een tweekamerflat en de gezinswoning met grote tuin. Zijn er meerdere types van woningen voorzien? Variëren we enkel in aantallen slaapkamers of ook in de extra programma's en vormelijke concepten (thuiswerkwooning, loft, cohousing, starterswoning, levenslang wonen)?

## 8. CONTEXTUELE ARCHITECTUUR

Hedendaags bouwen kan ook contextueel zijn. Werken we met herkenbare volumetrieën en bouwconcepten uit de buurt? Variëren we op het materialenpalet dat al aanwezig is? Zoeken we coherentie in schaal en compositie met de bestaande gebouwen?

## 9. DUURZAAM IN ALLE FACETTEN

Duurzaamheid is meer dan energie-efficiënt bouwen. Is de locatiewaarde goed? Wat biedt het natuurlijke klimaat aan het project? Bouwen we met een idee over toekomstige fases voor het project (hergebruik, uitbreiden, inkrimpen)?

## 10. EEN GEDRAGEN PROJECT

Een goed project is ook een gedragen project. Hoe denkt de buurt over het ontwerp? Welke communicatie is er gevoerd om niet alleen de markt maar ook de wijk te begrijpen?

# VISIE OP DUURZAAMHEID

De uitdagingen met betrekking tot energiebevoorrading, voedselzekerheid, klimaatverandering, vergrijzing, biodiversiteit, afvalverwerking enz. verschijnen steeds vaker op de lokale en ruimtelijke agenda. Door de toenemende druk op natuurlijke hulpbronnen dienen we steeds zuiniger en efficiënter om te springen met grondstoffen, energie en biodiversiteit. Op lange termijn zal dit leiden tot een fundamenteel andere ruimtelijke organisatie. Het ontwerpteam speelt een actieve rol in deze zoektocht naar nieuwe ruimtelijke coalities en configuraties die aanleiding moeten geven tot een meer duurzame ruimtelijke structuur. Door te participeren in onderzoeksprojecten, intensief samen te werken met kennisinstellingen en deel te nemen aan diverse opleidingen en studiedagen, heeft het ontwerpteam de afgelopen jaren een brede expertise opgebouwd op dit vlak. Het ontwerpteam is er van overtuigd dat een betere afstemming van ecologische, sociale en economische aspecten niet alleen bijdraagt tot een betere leefwereld, maar bovendien een belangrijke meerwaarde biedt voor de opdrachtgevers. Zo is het ontwerpteam op de hoogte van alle nieuwe praktijken op het vlak van duurzaamheid en kan zij beroep doen op een uitgebreid kennisnetwerk. Duurzame innovatie wordt vanuit verschillende beleidsniveaus sterk ondersteund. Het team wenst samen met haar klanten op zoek te gaan naar de juiste middelen en projecten om duurzame investeringen te stimuleren en zo een belangrijke optie te nemen op de toekomst.

Om de ambities op het vlak van duurzaamheid in te lossen ontwikkelde OMGEVING een werkbaar kader, het 'raamwerk duurzaamheid'. Het is zowel een toetsingskader als een toolbox die OMGEVING helpt om innovatieve en duurzame maatregelen te integreren in haar projecten en te communiceren en bediscussiëren met klanten, stakeholders, inwoners. Het raamwerk is opgebouwd vanuit de invulling die OMGEVING wenst de geven aan het begrip duurzaamheid in relatie tot haar producten en klanten. Om een containerbegrip als duurzaamheid te vatten, is dit herleid tot vijf doelstellingen:

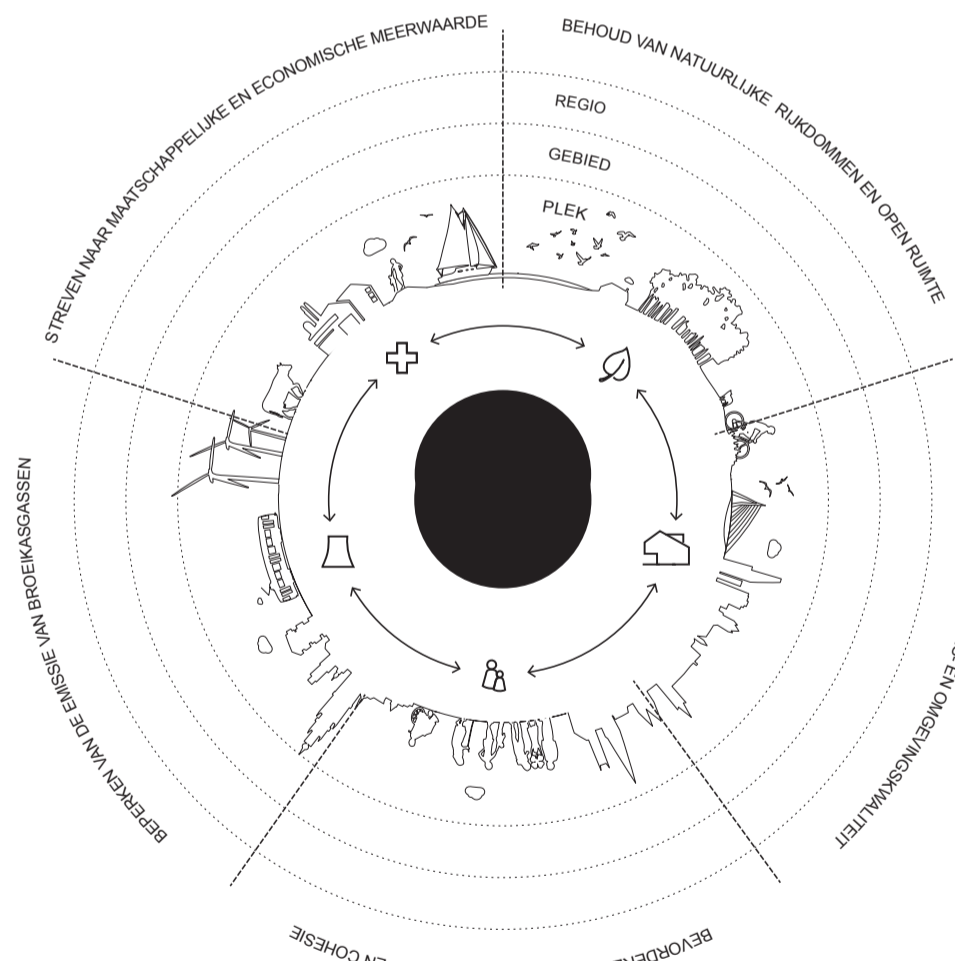
- beperken van de emissie van broeikasgassen
- behouden van natuurlijke rijkdommen en open ruimte
- verbeteren van de levens- en omgevingskwaliteit

- bevorderen van sociale gelijkheid en cohesie
- streven naar een economische en maatschappelijke meerwaarde.

Om deze doelstellingen te bereiken kunnen uiteenlopende strategieën worden aangereikt. Gelet op de verschillende schaalniveaus waarbinnen OMGEVING opereert is tevens een opdeling gemaakt in verschillende schaalniveaus: de regio, het gebied en de plek. Voor elke doelstelling en voor elk schaalniveau ontwikkelde OMGEVING een brede waaier aan bouwstenen en aandachtspunten die moeten helpen om een aantal duurzaamheidsdoelstellingen te behalen. Dit biedt de nodige ingrediënten om op zoek te gaan naar creatieve en efficiënte ontwerp- en planningsoplossingen.

Het ontwerpteam heeft een belangrijke traditie van duurzaam ruimtegebruik die in alle projecten worden gerespecteerd. Concreet voor Oostkamp denken we aan volgende aandachtspunten:

- Sociale duurzaamheid: aandacht voor zwakkere groepen, ruimte voor kinderen, sociale interactie en ontmoetings-ruimte, toegankelijkheid.
- Ecologie: ruimte voor groen, waterberging, biodiversiteit, duurzaam materiaalgebruik, stimuleren duurzame transportmodi.
- Economie: verantwoorde investeringen, duurzaam materiaalgebruik, lokale economie, beheersaspecten.



# PLAN VAN AANPAK: STRUCTUUR, ORGANISATIE EN PLANNING WERKPROCES

Onze aanpak vertalen we in een driestappenplan waarin vier thematische trajecten samenkomen en elkaar voeden. Alle elementen komen aan bod, al zal in bepaalde stappen de klemtoon misschien op een specifiek thema liggen, maar de terugkoppeling onderling aan het eind van het proces maakt dat het volledige pakket meegenomen wordt in het resultaat.

Deze fases zijn:

1. Inventarisatie en analyse
2. Ontwerpend onderzoek en opbouw visie
3. Opmaak actieplan en instrumenten

De vier trajecten zijn: 1 Openbare ruimte, 2 Mobiliteit, 3 Kernhandel, 4 Beeldkwaliteit. We bespreken het proces hieronder gedetailleerd.

## FASE 1. INVENTARISATIE EN ANALYSE

In deze fase start het ontwerpteam met de verkenning van de opgave en het centrum Oostkamp. De zoektocht naar belangrijke kenmerken en knelpunten wordt gestart vanuit een grondige screening van het grondgebied en gesprekken met de opdrachtgever. De door de opdrachtgever ter beschikking gestelde informatie wordt verwerkt samen met de extra data uit terreinbezoeken en andere beschikbare bronnen (kaartmateriaal, archieven, publicaties...). Dankzij de uitgebreide projectdefinitie, het plaatsbezoek en de visie Oostkamp 2030 maken dat dit op een efficiënte manier kan gebeuren.

Startvergadering: Tijdens de startvergadering wordt gepeild naar de feedback op het wedstrijdvoorstel, worden de verschillende gegevens uitgewisseld en wordt het planproces toegelicht. Dit is ook het moment waarop de opdrachtgever alle nodige extra data, beleidsdocumenten en studies overhandigt aan de het projectteam, digitaal en in werkbaar formaat (bv. vectortekeningen kaartmateriaal).

Het kaartmateriaal wordt gedigitaliseerd en samengebracht om een uitgebreide set van kaartmateriaal te hebben die doorheen de studie terugkeert in diverse combinaties van gethemateerde lagen. Bijvoorbeeld worden de bestaande straatprofielen en de aanleg van het publiek domein afgetoetst aan de bebouwing en de perceelsgrenzen. Van enkele strategische gebouwen en beeldbepalende linten worden schematische opstanden en volumes voorbereid. Ze zullen later de onderlegger vormen voor ontwerpend onderzoek en de daaruit voortvloeiende aanbevelingen.

De analyse die binnen de bestaande planningscontext reeds bestaat, wordt verwerkt en verder verfijnd, zodat die ook op schaal van de korrel van de bebouwing werkt, de architectuurtaal van de gebouwen bevat en de verweving met de omgeving in zich kan opnemen. Dit zal de basis vormen voor de projectuitwerkingen in de volgende fase met ontwerpend onderzoek. De inventaris van elk van de bestaande studies en projecten in de pijplijn binnen het studiegebied met hun belangrijkste eigenschappen worden vertaald in het kaartmateriaal die de onderlegger vormen voor ontwerpend onderzoek en de daaruit voortvloeiende aanbevelingen. We willen immers de wildgroei aan planningsdocumenten vermijden, door duidelijk te refereren naar wat reeds bestaat, zo doen we geen dubbel werk, maar wordt ook duidelijk wat de reeds genomen beslissingen en bestaande ontwikkelingsvisies zijn. Maar vooral is het nodig om met de toekomstige situaties te werken, dus inclusief de bouwprojecten die op stapel staan.

Thematische lezingen van het landschap, de watersystemen, de trage wegen, voorzieningen, groenstructuren, bouwtypes enz. worden nog eens onder de loupe genomen op basis van het vele voorbereidende studiewerk.

Voor deze opdracht zal het ook nodig zijn om tot op zeer klein detailniveau kennis te nemen van verschillende typologieën in de bebouwde en openbare ruimte. Hierbij kijken we naar materiaalgebruik, kleur(accenten) verschillende eigendomssituaties enz. Dit zullen we op een eerste oppervlakkige basis doen voor het hele grondgebied met een snelle screening van de verschillende deelen, later herhalen we dit specifiek op maat van elke deelzone om zo een plan op maat te kunnen maken dat toch past binnen een algemene visie voor heel Oostkamp. In deze fase willen we zeker ook nog kijken naar de relatie tussen de kernen en hun omliggend landschap. We zijn overtuigd dat er mooie relaties naar boven gehaald kunnen worden die er vandaag misschien al zijn maar net niet zichtbaar genoeg voor bewoners en bezoekers. Dit draagt een belangrijk steentje bij aan de versterking en belevingswaarde van de gemeente. We

gaan dus zowel het landschappelijk kader als de trage wegen en zachte verbindingen intekenen en koppelen aan de klassieke ruimtelijke structuren.

In de eerste fase zetten we extra in op de mobiliteitsopgave. Het huidige bereikbaarheidsprofiel van Oostkamp opgemaakt, voor gemotoriseerd verkeer en fietsers. Het huidige druktebeeld worden onderzocht. De verzamelde verkeersgegevens worden geanalyseerd, geïnterpreteerd en verwerkt tot duidelijke en heldere verkeersstroomdiagrammen. De parkeersituatie wordt onderzocht op basis van het huidige beleid en de studie uit 2016, zowel voor het parkeeraanbod als het gebruik van die plaatsen.

Het handelsapparaat wordt in kaart gebracht. We onderzoeken alle commerciële voorzieningen op het grondgebied van Oostkamp, want keuzes voor handelscentrum of kerngebied hebben ook repercussies voor het aanbod dat vandaag elders gesitueerd is. Wij onderzoeken het aanbod, kijken naar de commerciële oriëntatie van de inwoners van de gemeente en deze van de buurgemeenten. Verder gaan we ook in op een aantal maatschappelijke en socio-economische trends en ontwikkelingen. Hoe evolueert het consumentengedrag? Waar schenkt de toekomstige inwoner, consument, bezoeker aandacht aan? Hoe spelen winkelformules en concepten daar nu al op in? ... Dat is belangrijk om een weerbare handelskernvisie voor Oostkamp te ontwikkelen.

Al deze informatie en eerste bevindingen worden samengebracht in een eerste synthese met beeldbepalende elementen en aandachtspunten als aanzet voor het identiteitsonderzoek en het ontwerpend onderzoek.

### Overlegmomenten

1x startvergadering met projectteam

1x werkgroep analyse en mobiliteitsopgave

Product: compacte presentatie met analyseresultaten, inventaris- verslag per vergadering

## FASE 2. ONTWERPEND ONDERZOEK EN VISIE

Na deze eerste fase gaan we wat dieper in op alle thema's. Het ontwerpend onderzoek voor deelopgaves wordt ingezet om visies op maat te ontwikkelen.

In het openbare ruimte traject wordt een overzichtelijke dorpskaart ontwikkelt die als praatplan mee evolueert doorheen het proces tot een gedragen dorpskaart. Deze wordt verfijnd door in te zoomen op vier deelprojectgebieden (zie eerder in deze bundel).

Voor elk deelproject stellen we programmatische, esthetische, functionele, technische en natuurlijke uitdagingen scherp aan de hand van verschillende thema's en scenario's die dienen om de discussie in brede zin te voeren. Mogelijke deelproblematieken zijn: gebouwwitstraling en architecturale principes, typologie, programma en inplanting van gebouwen en openbare ruimte, parkeren en mobiliteit, relatie tussen verkeerssituatie en publieke ruimte, achterkantsituaties aan openbare ruimte, functioneren en gebruik van de (openbare) ruimte, integratie van en verbinden met groenstructuren, integratie van landschapselementen in publieke ruimte, materiaal- en kleurgebruik van gebouwen en de aanleg van de publieke ruimte, zorg voor historische beeldkwaliteit, functioneren van de stedelijke ruimte en relaties tussen verschillende zones, relatie met groene omgeving, industrie logica ...

Elk van deze deelopgaven worden uitgewerkt aan de hand van ontwerpend onderzoek. We wensen ons in deze opdracht te profileren als ontwerpers die de gestelde problematiek met een kritisch ruimtelijke blik analyseren en aanpakken op basis van ontwerpend onderzoek.

Het ontwerpend onderzoek wordt ingezet als onderzoeksmiddel om te toetsen wat de ruimtelijke gevolgen zijn van de realisatie van programma's of scenario's of omgekeerd, als onderzoeksmiddel om programma's te genereren. Door middel van ontwerpend onderzoek wordt het juiste evenwicht in functiemenging en interactie met de omgeving aangegeven, wordt getracht om zones te herdefiniëren en wordt het niveau van de nagestreefde ruimtelijke kwaliteit, het behoud van de aanwezige kwaliteiten, haalbare dichtheid en programmatische invulling aangezet. We verwijzen hiervoor naar talrijke voorbeelden uit andere dorpskernstudies en BKP's die we opmaakten. Daarbij wordt er voortdurend gewisseld tussen de ontwerpprincipes voor bouwprojecten door private eigenaars, ontwerpschetsen voor de inrichting

openbaar of semi-openbaar domein, de relatie met de straat, inrichtingsstudies voor concrete sites...

In het mobiliteitstraject zetten we de stap naar visievorming (al gestart in de vorige fase). In samenhang met de uitwerking van de ruimtelijke component wordt de duurzame mobiliteitsvisie voor Oostkamp uitgewerkt. Hierbij worden 4 sporen in samenhang en geïntegreerd uitgewerkt:

- Spoor 1: uitbouw zachte netwerken
- Spoor 2: netwerk openbaar vervoer en mobipunten
- Spoor 3: circulatie
- Spoor 4: parkeren (auto en fiets)

In de handelsvisie willen we eerst het ambitieniveau vaststellen. Hoe kan Oostkamp zich überhaupt onderscheiden ten opzichte van andere gemeenten in de regio, met Brugge als naaste buur maar toch ook een correct aanbod aanreiken voor haar eigen inwoners? Wat zijn haar USP's ten opzichte van de buurgemeenten? Welke verzorgingspositie kan de gemeente innemen en welke verzorgingspositie is op grond van de bestaande en toekomstige krachtsverhoudingen überhaupt mogelijk? Het ambitieniveau vertaalt zich vervolgens in een inschatting van de marktruimte (uitbreidingsruimte) die er in Oostkamp is of niet is, vandaag en in de toekomst op basis van het geformuleerde ambitieniveau. Evenwichten zijn altijd precair in een krimpende markt. Oostkamp heeft wellicht andere mogelijkheden? Hierbij zal in ieder geval – op basis van cijfers omtrent koopbinding en koopattractie in vergelijkbare gemeenten - bekeken worden in hoeverre het reëel is om in Oostkamp een verhoging van de binding en koopattractie na te streven. Wij doen ook aanbevelingen hoe met eventueel vastgestelde marktruimte best dient te worden omgegaan.

De diverse deelonderzoeken worden in deze fase ook afgetoetst bij het beleid en bij de diverse deeleperties van de verschillende administraties en commissies (monumentenzorg, erfgoed...).

Ontwerpateliers: In deze belangrijke fase plannen we 4 participatieve of liever cocreatieve werksessies. Het zijn momenten waarbij we thematisch nadenken over heel specifieke vragen gebaseerd op het studiewerk en deelproject ontwerpvoorstellen door het studieteam. Dit is het moment om lokale stakeholders en hogere overheden te betrekken bij de denkoefening. We bouwen verder op het draagvlak van het reeds afgelegde participatietraject (o.a. bij Oostkamp 2030). We starten met een sessie over kernhandel en mobiliteit, daarna gaan we in op klimaat en vergroening, de centrumstraat en de beeldkwaliteit om te eindigen bij de 4 strategische projecten.

Aan het eind van deze fase zal eerst een draftdossier worden opgemaakt voor het volledige masterplan waarin een combinatie van de resultaten van het ontwerpend onderzoek, een aanzet van het instrumentarium en enkele wervende beelden worden opgenomen om de resultaten van de ontwerpprincipes toe te lichten en ook begrijpelijk maken voor leken. Het ontwerpteam verzamelt een reeks voorbeeldprojecten die zowel beeldend als wervend kunnen werken voor het toelichten van de verschillende principes die naar voor geschoven worden. We geloven sterk in de kracht van voorbeeldprojecten om een toekomstbeeld en visie duidelijk te maken.

In deze fase plannen we ook twee terugkoppelmomenten in om naar het voltallige college (eventueel met de GECORO als het college reeds sterk vertegenwoordigd is in de kerngroep) de stand van zaken toe te lichten en waar nodig tussentijdse beslissingen te nemen en extra sturing te geven.

### Overlegmomenten fase 2

4x werkgroep

2x stuurgroep

4x ontwerpateliers

Product fase 2

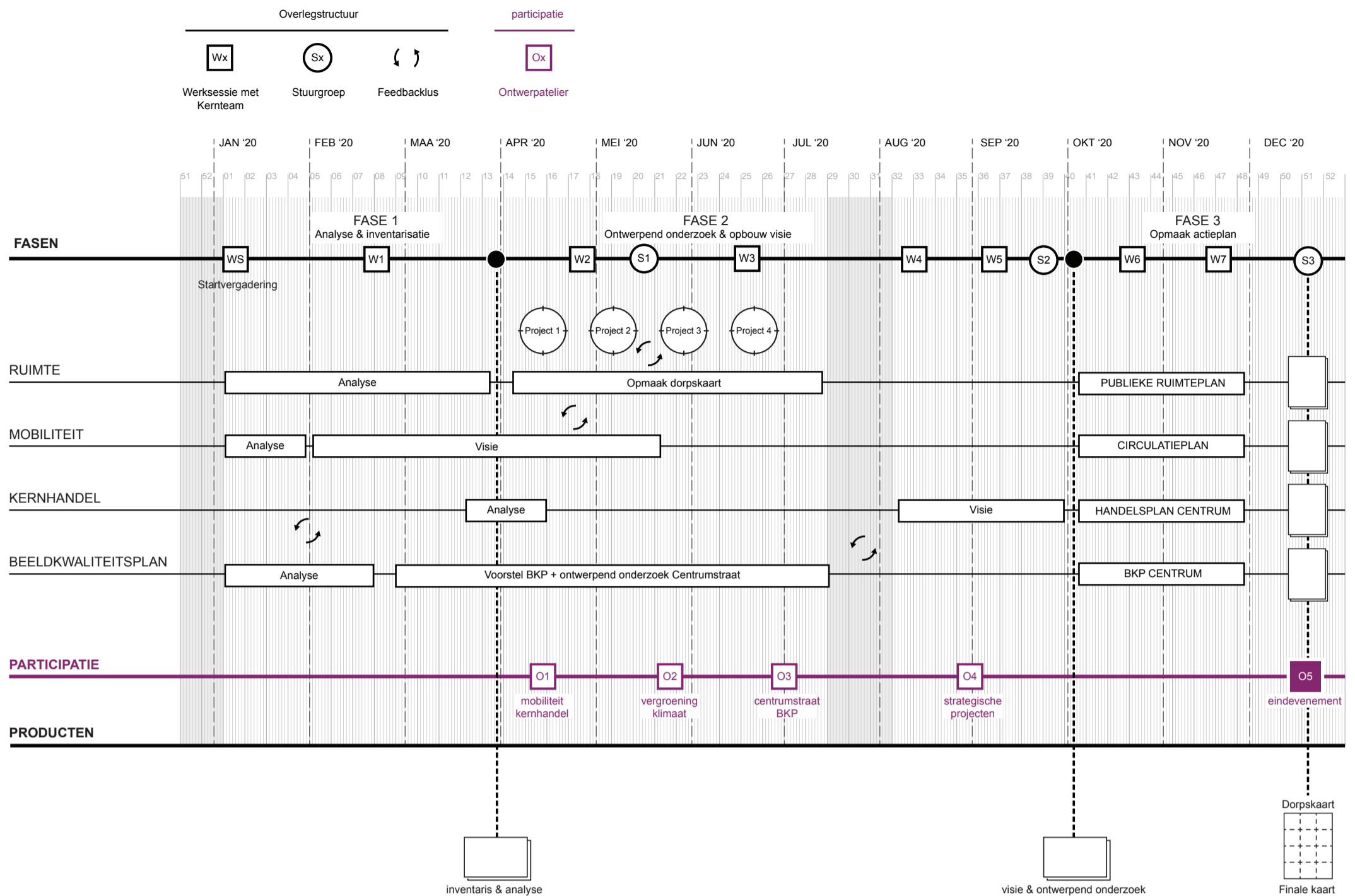
- draftbundel

- verslag per vergadering

## FASE 3. EINDNOTA

Het ontwerpteam start met de opmaak van het einddossier op basis van de analyse, visies en gestelde ambities die in de vorige fases naar boven kwamen. Dit einddossier bevat een circulatieplan, een openbare ruimte plan een handelsplan centrum en een beeldkwaliteitsplan. We denken dat het waardevol is om daar ook een toetsingskader aan toe te voegen dat de link legt tussen het beeldkwaliteitsplan en de andere toekomstige kwaliteitsdoelstellingen in de andere delen van het centrum.





Tot slot wordt de studie vertaald in een eindrapport dat zal werken als referentiekader voor toekomstige ontwikkelingen. Het rapport formuleert ontwikkelingsmogelijkheden in quick-wins, middellange en lange termijn opties, samen met inrichtingsprincipes, materialentabel, groenplan,... en strategie om de identiteit van de gemeente te versterken. De precieze invulling van elk onderdeel hangt natuurlijk af van het onderzoek en de gemaakte keuzes onderweg, dus we laten deze fase bewust open. Wel wensen we al het materiaal te vertalen in een overzichtskaart die deel uitmaakt van het eindresultaat. Deze kaart kan dan fysiek zijn plek innemen in de overleglokalen van de gemeente. Zo is er een directe ingang van al het werkmateriaal op een eenvoudige visuele manier die erg werkbaar blijkt te zijn.

Het mobiliteitsonderzoek sluiten we af met een besluitvorming, waarin de uiteindelijke keuzes en krachtlijnen van het mobiliteitsonderzoek worden vertaald in een actieplan. Aangezien we de mobiliteitsstudie ook in afstemming met de ruimtelijke uitwerking van het Masterplan opmaken, kunnen de actiepunten uit het mobiliteitsonderzoek eenvoudig worden meegenomen in het gezamenlijke actieplan.

In deze fase willen we het 5de participatiemoment inplannen als een afsluitend eindevenement. Dat kan op verschillende manieren ingevuld worden, als een praatcafé, minifestival op een toekomstige te ontwikkelen site, een toekomstwandeling... Daarover nemen we samen met de opdrachtgever een beslissing in de loop van de tweede fase.

De opdrachtgever krijgt de kans op het einde van de studie om het volledige document na te lezen en eventuele opmerkingen door te geven. Deze worden dan verwerkt in het finale eindrapport dat ter goedkeuring voorgelegd wordt aan de opdrachtgever.

#### Overlegmomenten

2x projectteam

1x stuurgroep

optioneel 1x breed eindevenement met bewoners

#### Product

- eindnota BKP

- verslag per vergadering

- overzichtskaart van het grondgebied met aanduiding van strategische locaties en acties

## COMMUNICATIE EN PARTICIPATIE

In het plan van aanpak geven we al aan hoe we de participatiesessies wensen in te vullen en wanneer ze in te zetten. Al ontwerpteam staan we voor een open en geëngageerde communicatie. Participatie zit dan ook in ons DNA. We zien het als een waardevol onderdeel van het verzamelen van kennis, om ideeën te ontwikkelen en visies te laten evolueren. We zetten vaker cocreatieve workshops in om samen met allerlei partners ons te buigen over mogelijke opgaven en oplossingen. Uiteraard moeten we ons inpassen in bestaande participatietrajecten die al afgelegd zijn en die gepland staan. Op vraag van de opdrachtgever gaven we een mogelijke invulling van de 5 geplande momenten. Bij een startoverleg kan er hier dieper op ingegaan worden.

Er wordt een projectorganisatie opgezet om dit traject tot een goed einde te brengen. We proberen ons project zoveel mogelijk in te bedden in de bestaande structuur van de verschillende betrokken organisaties. Toch willen we hieronder enkele accenten leggen die voor ons belangrijk lijken. Daarbij wordt er gestreefd naar kleine en werkbare overlegstructuren die op geregelde tijdstippen naar de beslissingsnemers kunnen rapporteren en beroep doen op extra expertises waar nodig.

De werkgroep bestaat uit de ontwerpers en de vertegenwoordigers van de opdrachtgever. Het is een werkgroep die regelmatig samen komt en waarin breed nagedacht wordt met de mensen die concreet betrokken zijn bij het project en wordt aangevuld met eventuele experts die voor bepaalde onderdelen cruciaal zijn (mobiliteit, erfgoed, monumentenzorg, technische dienst, communicatieambtenaar...). We proberen deze werkgroep te beperken tot ongeveer 6 personen.

Op geregelde tijdstippen worden de resultaten aan de stuurgroep voorgelegd die gefundeerde beslissingen neemt. Hierin zetelen de beleidsmakers en beslissingsnemers. In principe is dit het College van Burgemeester en Schepenen. Tenslotte zijn er de participatiemomenten waarbij ook de bevolking of andere organen aan bod komen zoals bijvoorbeeld lokale handelaars en hogere overheden.



# TEAM OOSTKAMP

## SAMEN ZETTEN WE DE KRIJTLIJNEN UIT VOOR EEN FUTUREPROOF OOSTKAMP

Het team is ervan overtuigd dat het via ontwerpend onderzoek tot een gedragen ontwikkelingsscenario komt dat de versterking van de bestaande kwaliteiten koppelt aan een leefbare, inclusieve toekomstvisie voor Oostkamp. Gezien de verschillende aspecten van de opdracht stelt OMGEVING + PLUSOFFICE een team samen dat optimaal kan beantwoorden aan de noden, eisen en verwachtingen van de opdrachtgever. Het team is reeds ervaren met gelijkaardige opdrachten en onderbouwt de hieruit voortvloeiende win-win situaties voor alle betrokken actoren.

OMGEVING + PLUSOFFICE voegt twee partners toe in functie van de kennis die nodig is om de complexiteit van de opdracht te kunnen begrijpen en er een creatieve toets aan te geven: SUUNTA als mobiliteitsexpert en CITYD als expert centrummanagement.

Mobiliteit heeft geen geheimen voor SUUNTA. Na zijn opleiding stedenbouw zette Michaël in 2003 zijn eerste stappen als verkeerskundige. Doorheen de jaren werkte Michaël aan een brede waaier van mobiliteitsstudies, gaande van de opmaak van mobiliteitsplannen, MOBER's, parkeerbeleidsplannen, verkeertechnisch ontwerp, startnota's tot mobiliteit in milieueffectenrapporten (MER),...

CityD begeleidt publieke en private actoren bij het nemen van noodzakelijke beleids- en/of investeringsbeslissingen en hanteert hierbij de pragmatische aanpak: geen dogma's maar draagvlak, geen luchtkastelen maar realistische doelstellingen. Centrummanagement speelt hierbij een cruciale rol omdat hiermee uitvoering wordt gegeven aan eerdere visies en omdat hiermee duidelijk wordt dat kernversterking een gedeelde verantwoordelijkheid is van overheid, handelaars, eigenaars en andere stakeholders.

De verschillende noodzakelijk geachte disciplines - architectuur, ruimtelijke planning, landschapsarchitectuur, mobiliteit

en centrummanagement - worden in constante dialoog met elkaar gebracht om tot maximaal geïntegreerde oplossingen te komen. Het team dat wij voor deze opdracht voorstellen heeft een ruime ervaring met soortgelijke opdrachten. Voor deze opdracht zal OMGEVING + PLUSOFFICE volgende personen inzetten.

**Peter Swyngedauw**  
landschapsarchitect / erkend ruimtelijk planner  
projectcoördinator

**Ward Verbakel**  
ir. architect / stedenbouwkundige  
projectleiding plusoffice

**Joke Vande Maele**  
landschapsarchitect / erkend ruimtelijk planner  
projectbeheerder, stedenbouwkundig onderzoek en ontwerp

**Rémi van Durme**  
architect / stedenbouwkundige  
projectbeheerder plusoffice

**Daphné Roels**  
onderzoeker / expertise erfgoed  
onderzoek en ontwerp

**Carolien Decq**  
landschapsarchitect  
ontwerp landschap

**Ward Van Hemeledonck**  
ir. architect / stedenbouwkundig ontwerper  
projectmedewerker plusoffice

**Jitse Massant**  
ir. architect / stedenbouwkundig ontwerper  
projectmedewerker plusoffice

**Michael Verheyde (SUUNTA)**  
expert mobiliteit

**Jan Boots (CITYD)**  
stadsontwikkeling, vastgoed en centrummanagement

Belangrijk is dat de werkzaamheden binnen de verschillende disciplines en expertises worden geïntegreerd tot een gezamenlijke benadering en uitwerking. Zij moeten elkaar versterken, wat leidt tot afgewogen en geïntegreerde analyses en voorstellen. Om deze integratie concreet vorm te geven en de integrale benadering permanent te bewaken organiseren wij op geregelde tijdstippen, voor aanvang van een atelier, interne workshops. Wij kiezen dus voor intensief intern overleg, juist omdat de kennis die elke partner bezit en opbouwt via bijkomend onderzoek op die manier maximaal kan renderen in functie van een geïntegreerd eindproduct. Deze sessies moeten een creatief karakter hebben en zijn bedoeld in functie van kennisopbouw, kennisuitwisseling en visievorming. Op basis van de resultaten van de interne workshops is elk teamlid perfect op de hoogte van de inhoudelijke stand van zaken en begrijpt elk teamlid wat van hem/haar wordt verwacht.

KERNTEAM

**PETER SWYNGEDAUW**  
projectleiding OMGEVING  
onderzoek stedenbouw en landschap



**WARD VERBAKEL**  
projectleiding plusoffice  
onderzoek stedenbouw en architectuur



**JOKE VANDE MAELE**  
projectbeheerder  
aanspreekpunt  
visievorming en masterplanning



**REMI VAN DURME**  
projectbeheerder  
architecturaal en stedenbouwkundig onderzoek



**MICHAEL VERHEYDE**  
expert mobiliteit



**JITSE MASSANT**  
projectmedewerker  
architecturaal en stedenbouwkundig onderzoek



**CAROLIEN DECQ**  
projectmedewerker  
ontwerp landschap



**WARD VAN HEMELEDONCK**  
projectmedewerker  
architecturaal en stedenbouwkundig onderzoek



**DAPHNE ROELS**  
projectmedewerker  
onderzoek en visievorming  
erfgoeddeskundige



**JAN BOOTS**  
expert centrummanagement



# OPGAVE VAN DE STUDIEKOSTEN

OOSTKAMP										
	stedenbouw en architectuur (plusoffice)			stedenbouw en landschap (omgeving)			mobiliteit		handel	
	PROJECT-COORDINATOR	PROJECT-MEDEWERKER	TEKENAAR	PROJECT-COORDINATOR	PROJECT-MEDEWERKER	TEKENAAR	SENIOR	JUNIOR	EXPERTISE	
PRIJSBEREKENING										
UURPRIJZEN (inclusief bureau- en projectkosten, excl. BTW)	92	72	50	92	72	50	90	75	112	
<b>FASE 1. Inventarisatie en analyse</b>	<b>16</b>	<b>48</b>	<b>32</b>	<b>16</b>	<b>44</b>	<b>16</b>	<b>14</b>	<b>28</b>	<b>20</b>	<b>€ 17.568,00</b>
- aanscherpen opgave en ambities op basis van wedstrijdvoorstel	4	4		4	4					€ 1.312,00
- inventarisatie bestaande context, projecten in de pijplijn, gelijklopende studies		8			8					€ 1.152,00
- opmaak basisonderleggers			8			8				€ 800,00
- verfijnen ruimtelijk kader plan	4	8	8	4	8	8				€ 2.688,00
- mobiliteit: multimodaal bereikbaarheidsprofiel							2	8		€ 780,00
- mobiliteit: huidig druktebeeld (obv beschikbare gegevens)							2	8		€ 780,00
- mobiliteit: huidig parkeersituatie (obv beschikbare gegevens)							2	8		€ 780,00
- handelskern: probleemstelling handelsevolutie									16	€ 1.792,00
- inventaris beeldkwaliteit centrumstraat		8	16							€ 1.376,00
- overleg: 1x startvergadering	4	4		4	4					€ 1.312,00
- overleg: 1x kerngroep	4			4			4			€ 1.096,00
- product: compact boekeje analyse resultaten		16			16		4	4	4	€ 3.412,00
- product: verslag per vergadering					4					€ 288,00
<b>FASE 2. Conceptopbouw en ontwerp onderzoek</b>	<b>80</b>	<b>108</b>	<b>40</b>	<b>64</b>	<b>88</b>	<b>104</b>	<b>76</b>	<b>104</b>	<b>36</b>	<b>€ 53.232,00</b>
- ontwikkeling kader groen netwerk	4			8	8					€ 1.680,00
- ontwikkeling kader dorpse straten	4	4		4	4					€ 1.312,00
- ontwikkeling kader dorpse bouwen	8	8		4						€ 1.680,00
- ontwerp onderzoek case 1	4	8		4	8	16				€ 2.688,00
- ontwerp onderzoek case 2	4	8		4	8	16				€ 2.688,00
- ontwerp onderzoek case 3	4	8		4	8	16				€ 2.688,00
- ontwerp onderzoek case 4	4	8		4	8	16				€ 2.688,00
- aanzet visualisaties			8			24				€ 1.600,00
- mobiliteit: spoor 1 uitbouw zachte netwerken							12	20		€ 2.580,00
- mobiliteit: spoor 2 netwerk openbaar vervoer en mobipunten							12	20		€ 2.580,00
- mobiliteit: spoor 3 circulatie							16	24		€ 3.240,00
- mobiliteit: spoor 4 parkeren							24	32		€ 4.560,00
- handelskern: draft beleid sstrategie									20	€ 2.240,00
- beeldkwaliteit toetsingskader	8	16	8							€ 2.288,00
- beeldkwaliteit inrichtingsschets centrumstraat en regelgevend kader	8	16	8						4	€ 2.736,00
- overleg: 4x kerngroep	16	8		16	8		8		8	€ 5.712,00
- overleg: 2x stuurgroep	8			8						€ 1.472,00
- product: visie ontwerp bundel	8	24	16	8	24	16	4	8	4	€ 7.936,00
- product: verslag per vergadering					12					€ 864,00
<b>FASE 3. Masterplan</b>	<b>32</b>	<b>44</b>	<b>40</b>	<b>32</b>	<b>42</b>	<b>40</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>24</b>	<b>€ 20.928,00</b>
- finaliseren concept en ruimtelijk kader	8	8		8	8					€ 2.624,00
- opstellen tijdspad en actieplan	8	8		8						€ 2.048,00
- visualisaties			16			16				€ 1.600,00
- mobiliteit: besluitvorming en actieplan							6	8		€ 1.140,00
- handelskern: actieplan									20	€ 2.240,00
- overleg: 2x kerngroep	8	4		8	4		4			€ 2.408,00
- overleg: 1x stuurgroep	4			4						€ 736,00
- product: eindrapport masterplanbundel		16	16		16	16	4	4	4	€ 5.012,00
- product: verwerken eindopmerkingen	4	8	8	4	8	8				€ 2.688,00
- product: verslag per vergadering					6					€ 432,00
<b>Bijkomende opmerkingen</b>	<b>20</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>€ 7.664,00</b>
- alle tussentijdse- en eindrapporten worden digitaal ter beschikking gesteld van de opdrachtgever, in handig pdf formaat										
- werkbudget participatiemomenten										€ 1.000,00
- overleg: 5x participatiemomenten incl. verslag en voorbereiding	20	12		20	12		4		8	€ 6.664,00
- op het eind van elke fase maakt het onwerpteam een deeltijdse factuur op										
<b>TOTAAL excl. BTW</b>										<b>€ 99.392,00</b>
BTW			21,00%			21,00%			21,00%	€ 20.872,32
<b>TOTAAL incl. BTW</b>										<b>€ 120.264,32</b>

13616	15264	5600	12144	13392	8000	9720	10800	9856
34480			33536			20520		
35%			34%			21%		10%



OMGEVING  
LANDSCAPE ARCHITECTURE . URBANISM

plusofficearchitects

