

OOSTENDE – “SHARED SPACE”- PROJECT WIJK KONTERDAM

SUCCESSVOLLE TOEPASSING VAN VERHARDING IN BETONSTRAATSTENEN BIJ (HER)INRICHTING WOONSTRATEN ING DIRK STOVE Grontmij

Samenvatting

Shared Space is de naam van een Europees samenwerkingsproject rond de ontwikkeling van een nieuwe beleidsvisie over “de inrichting van de openbare ruimte”. Het renovatie-project wijk “Konterdam” in Oostende, is (was) een geïsoleerd gelegen verpauperde arbeiderswoonwijk, een probleemwijk met grote noden. Doelstelling van het renovatieproject was vanuit “verschillende invalshoeken” te werken aan de opwaardering van de woonomgeving. Al de straten in de wijk Konterdam zijn over een totale lengte van meer dan 5 km één na één gefaseerd aangepakt en gerenoveerd. De keuze is hierbij gemaakt voor een wegverharding in betonstraatstenen met zijn verscheidenheid aan kleuren en kleurnuanceringsen. De nieuwe inrichting van de straten is samen met de toepassing van betonstraatstenen een succesverhaal voor de heropleving van Konterdam.

Résumé

Shared Space est le nom du projet d'une coopération Européenne pour le développement d'une nouvelle ligne de politique concernant “l'aménagement de l'espace publique”. Le projet de rénovation du quartier nommé «Konterdam» à Ostende, est (était) un quartier vieilli, caractérisé par des logements sociaux, un quartier problématique avec des besoins spécifiques. L'objectif du projet de rénovation était de travailler avec de nouveaux paramètres à partir de différents points de vue afin de revaloriser l'habitat. Toutes les rues dans le quartier Konterdam - en total d'une longueur de plus de 5 km – ont été rénovées en différentes phases. Pour le revêtement, des pavés en béton ont été choisis grâce à sa panoplie de couleurs. Le nouvel aménagement de l'espace publique et l'utilisation des pavés en béton est un succès pour la reprise du quartier.

1. Inleiding

Met de komst van de auto in onze steden en dorpen begin vorige eeuw is een ontwikkeling op gang gekomen die het gedrag van mensen op het openbaar domein en de vormgeving van de publieke ruimte steeds meer domineert. Vanaf de jaren '50 is de stempel van de "auto"-mobiliteit steeds nadrukkelijker zichtbaar aanwezig wat zich vertaalt in een evolutie van "publieke ruimte" naar "verkeersinfrastructuur". Door de sterke uitbouw van de infrastructuur vanaf de jaren '50 met de aanleg van snelwegen, ringwegen, omleidingwegen etc. en de verbreding van bestaande wegen in functie van motorisch verkeer nam niet alleen het verkeer toe maar ontstond er tevens een probleem van "verkeersveiligheid" en van "verkeersinfarcten". Verkeerswegen werden steeds meer een soort fysische barrière en trokken littekens in stedelijke weefsels of doorsneden dorpen in 2 of meer helften.

De doelstellingen van de jaren '50 waarbij de aanleg van zoveel mogelijk infrastructuur vooropstond, werden omgebogen naar verkeersveiligheid in de jaren '70, om de aandacht te focussen op fietsbeleid en openbaar vervoer vanaf de jaren '90.

Er is hierbij in het verkeersbeleid geen of onvoldoende ruimte gemaakt voor andere ruimtelijke functies. Daardoor heeft er een stelselmatige aantasting van de kwaliteit van de openbare ruimte plaatsgevonden.

Samen met deze evoluties is een deel van het buurtleven teloor gegaan. Niet alleen de veranderende sociale gedragspatronen, veranderende gezinssamenstelling, wijzigende arbeidssituaties etc zijn verantwoordelijk voor de verschraling van de sociale contacten, ook de afwezigheid van plekken waar een spontane sociale interactie kan ontstaan draagt hiertoe bij.

Deze sociale attitude is een belangrijke nieuwe invalshoek aan ruimtelijke visie rond duurzame invulling en inrichting van de openbare ruimte.

2. Shared Space

Shared Space is vooreerst de naam van een Europees samenwerkingsproject binnen Interreg IIIb rond de ontwikkeling van een nieuwe beleidsvisie over de inrichting van de openbare ruimte, gebaseerd op de theorie van de Nederlander en geestelijke vader Hans Monderman († 2008).



Figuur 1 – Logo's Europees interreg-project IIIb – Shared Space

De beleidsvisie genaamd "shared space" staat voor "gedeelde ruimte", waarin bij de inrichting van de openbare ruimte onderscheid gemaakt wordt tussen gebieden met een uitgesproken "verblijfsruimte" en gebieden met uitgesproken "verkeersruimte".

In een “verblijfsruimte” zijn de bewegingsvrijheid en de interactie tussen de mensen maatgevend. Hier speelt het economische, sociale, culturele en recreatieve leven zich af. Er valt en is binnen de zones met “verblijfsruimte” veel te beleven en te ervaren. Wie op doorreis is in de “verblijfsruimte” is er “te gast” en moet zich ook zo gedragen.

De verbinding tussen de verschillende verblijfsplekken (= verblijfsruimtes) van mensen wordt gemaakt door de “verkeersruimte”. De verkeersfunctie is er maatgevend. De ruimte is er ingericht om snel en veilig grote afstanden te kunnen overbruggen.

Kenmerkend voor de “shared space-visie” is:

1. De weg vertelt het verhaal

De weggebruiker moet aan de ruimte (de weg en de omgeving) kunnen zien welk (verkeers)gedrag gewenst en gepast is.

Pas in gebieden met een verblijfskarakter geen technische (verkeers)maatregelen toe, maar zoek aanknopingspunten in de omgeving.

Versterk het karakter en daarmee de expressie van de ruimte. Doe dit samen met deskundigen uit andere disciplines.

2. Maak een plek voor mensen

Bevorder interactie, maak oogcontact mogelijk.

Laat mensen onderhandelen over de voorrang. Dan gaat de snelheid vanzelf omlaag.

Vraag je respect van de automobilist, behandel hem dan ook zelf met respect.

3. De gebruikers hebben het woord

Sociale dimensie, overleg en inspraak

4. Liever ongeordend dan schijnveilig

Probeer “niet gevoelde” onveiligheid weg te nemen, maar maak er gebruik van.

Leg uit wat het nut is van “gevoelde onveiligheid”.

5. Detaillering kan het ontwerp maken of breken

Kies en plaats materialen voor wegverharding met zorg.

De zeven Europese partners welke in het Shared Space-project zijn gestapt zijn volgende steden:

Bohmte (Duitsland)

Herinrichten van de Dorpsstraat

Ejby (Denemarken)

Herinrichten van het stationsgebied in het midden van het dorp

Emmen (Nederland)

Vernieuwen van het concept 'woonerf' in de wijk Hesselterbrink

Haren (Nederland)

Aanpak van de schoolomgeving en andere knelpunten in het landelijke gebied

Ipswich (Engeland)

Zoeken naar een oplossing voor de woonwijk rond het voetbalstadion

Provincie Fryslân (Nederland)

Vernieuwen van een route langs een historische trekvaart

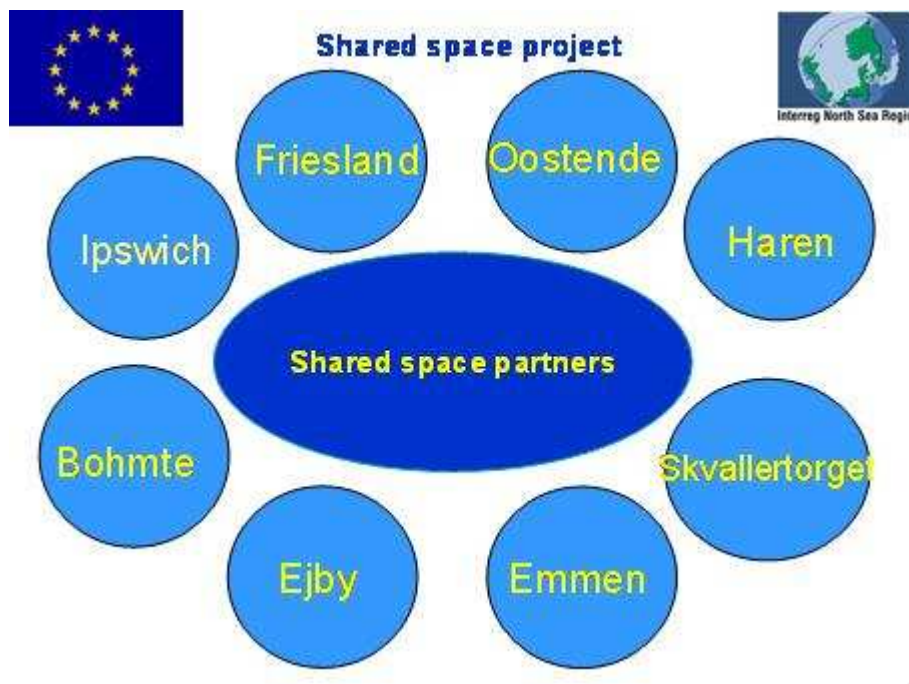
Skvallertorget in Norrköping (Sweden)

Herinrichten van kruispunt in centrum van de stad

Oostende (België)

Met elkaar (her)verbinden van de stadswijken Konterdam en Meiboom en renovatieplan in de wijk Konterdam

Belangrijkste objectief en doelstelling binnen de Europese samenwerking zijn kennis- en ervaringsuitwisseling tussen en met deze Europese partnersteden rond een kwalitatieve uitwerking van soortgelijke projecten.

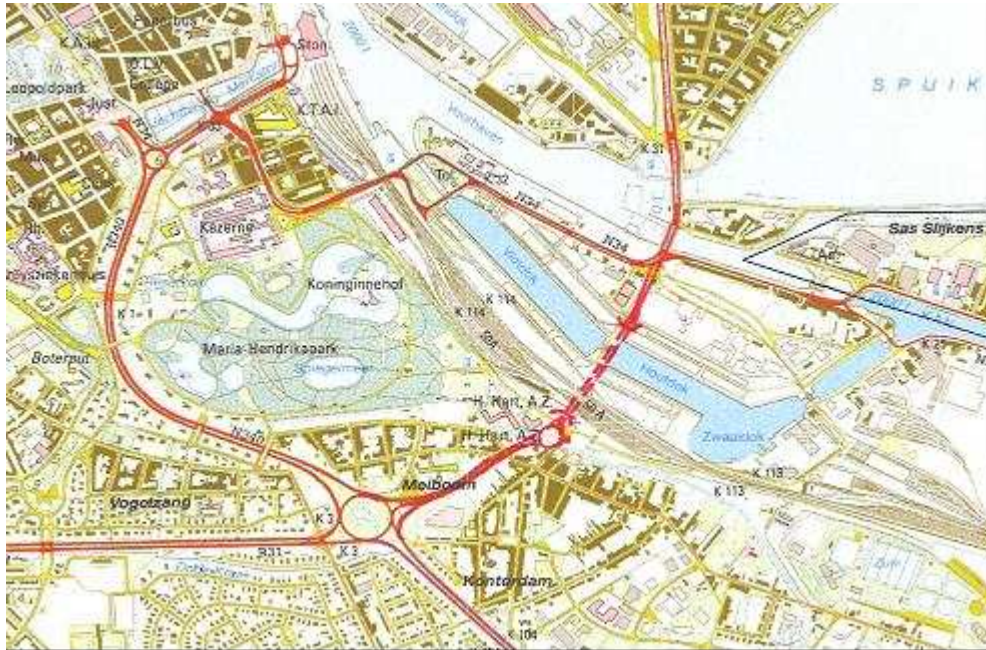


Figuur 2 – Partnerlanden "Shared Space_project"

3. Situering en probleemstelling project Konterdam

De wijk Konterdam is een door autowegen “doorsneden” en “afgesneden” geïsoleerd gelegen, dicht bewoonde grote oude arbeiderswijk, in de stad Oostende thv het einde van de autosnelweg A10.

Op de orthografische kaart – *figuur 3*, stratenplan – *figuur 4* en luchtfoto – *figuur 5* - is de situering van de woonwijk Konterdam in de stad Oostende aangegeven.



Figuur 3 - Orthografische kaart Oostende



Figuur 4 – Stratenplan wijk Konterdam



Figuur 5 – Luchtfoto wijk Konterdam

Met de industriële ontwikkeling – oa. de aanleg van bedrijventerreinen en de ontwikkeling van de haven - heeft de woonbuurt doorheen de jaren heen, heel zwaar geleden onder het doorkruisend drukke auto- en vrachtverkeer – *figuur 6*. Dit heeft geresulteerd in een sterke achteruitgang van enerzijds de woon- en leefkwaliteit voor de bewoners in de wijk (files, uitlaatgassen, stof- en geluidshinder, besmeurde gevels edm) en anderzijds een gevoel van verkeersonveiligheid voor kinderen, fietsers ed



Figuur 6 – Straatbeeld vóór afkoppeling doorgaand verkeer

Dit resulteerde in een sterke leegloop en leegstand van de huizen en winkels, het optreden van verloedering van gebouwen en omgeving, in slechte staat verkerende wegen edm. Met de doortrekking en openstelling van de gewestweg Ringbaan N31 op het einde van de jaren '90 – over het vak: rotonde Pres. Kennedy - rotonde De Bolle en de bouw van de tunnel onder de spoorweg – kon alle doorgaand verkeer uit de wijk worden gebannen. Dit vormde voor het stadsbestuur het startsein om prioriteit te geven aan het herstel van de kwaliteit van de leefbaarheid van deze probleebuurt met het opzetten van een groot renovatie- en investeringsplan.

4. Projectinhoud

Vanuit “verschillende invalshoeken” werken aan de opwaardering van de buurt en de realisatie van de ontsluiting op het stedelijke weefsel met binnenstad, volgens de visie van Shared Space.

4.1 Openbaar domein en (publieke) infrastructuur

Een karakteristiek kenmerk van de traditionele verkeerskundige aanpak is de verregaande aanwezige ruimtescheiding voor de diverse weggebruikers (voetpad-fietspad-rijweg etc) en de eraan gekoppelde signalisatie en regelgeving. Figuur 7 geeft een beeld van de bestaande toestand van de Zandvoordestraat en de zijstraten. Deze aanpak heeft de sociale en cultureel-ruimtelijke samenhang ondermijnd, ook in de wijk Konterdam. Dit resulteerde in leegloop van de wijk, leegstand en verloedering.

Enkel verkeerstechnische ingrepen uitvoeren is onvoldoende en volstaat niet om de leefbaarheidsproblematiek van een buurt aan te pakken.

Wel de renovatie van het openbaar domein met opwaardering van een aantal pleinen tot een zogenaamde “verblijfsruimte”, waarbij de aanleg van publieke ruimtes er op gericht is de verblijfskwaliteit te verhogen en de ziel van de buurt meer aan bod te laten komen.

Het marktplein in het centrum van de wijk moet hierbij ook zijn pleinfunctie ten volle herwinnen om te dienen als verblijfs- en ontmoetingsruimte.



Figuur 7 – Foto's bestaande toestand Zandvoordestraat en zijstraat Zonnestraat

4.2 Verbeteren van de omgevingskwaliteit

Naast het herinrichten van de bovenstructuur van wegen en pleinen zijn de inbreng van groenstructuren en het betrekken van de groene ruimtes in de buurt belangrijk voor het verbeteren van de omgevingskwaliteit.

De aanwezige waterlopen – Gauwlozekreek en Schaapherderskreek - worden opgewaarderd (overwelvingen open maken, aanleg van langsegelegen fiets- en wandelpaden, aanbreng van groenelementen) zodat er terug een positief contact ontstaat met het element water. Dit biedt tevens mogelijkheden voor een aantal recreatieve ontwikkelingen (wandelen, fietsen, horeca).

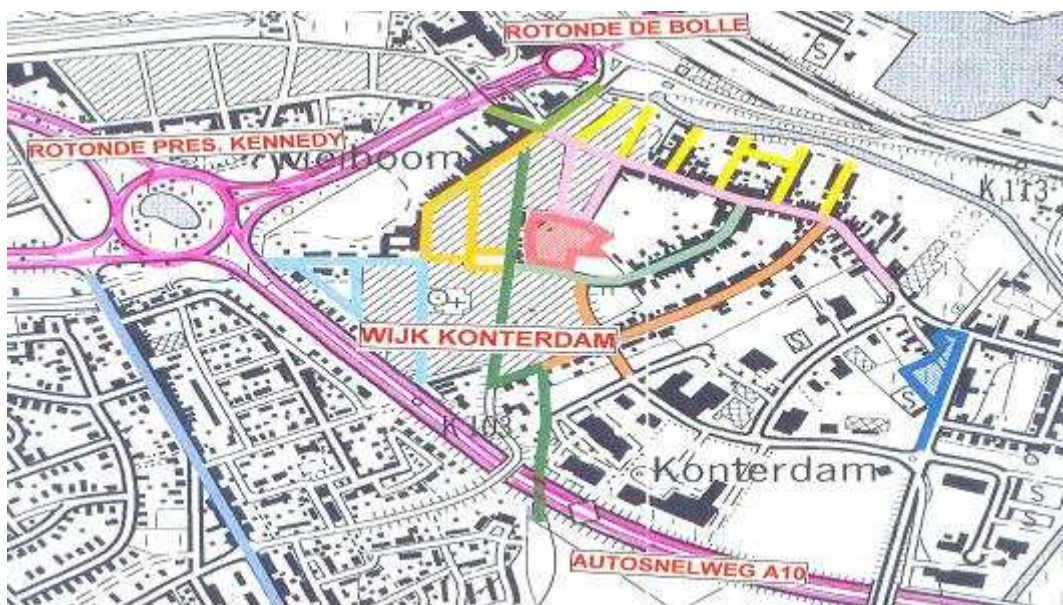
Waterkwaliteit en water als publieke infrastructuur en beheermaatregelen vormen hierbij de rode draad. Dit wordt bekomen door gelijktijdig met de wegenwerken de sanering van afvalwaterlozingen uit te voeren, door collectering en afvoer van de afvalwaters met gescheiden riolering naar de DWA-collector langs de Gauwlozekreek

Tenslotte moet het inbrengen van sociale voorzieningen op gerichte plaatsen, het herstellen van relaties met andere stadsdelen, het herwaarderen of opnieuw inbrengen van natuurlijke elementen, het creëren/behouden van werkgelegenheid, etc. bijkomend stimulansen vormen voor een kwalitatieve leef- en woonbuurt.

5. Aanpak renovatie Wijk Konterdam

5.1 Fasering renovatiewerken

Al de straten in de wijk Konterdam – over een totale lengte van meer dan 5 km - worden één na één gefaseerd gerenoveerd, waarbij de Zandvoordestraat als hoofdverkeersas en haar zijstraten kant waterloop Gauwlozekreek, het eerst werden aangepakt om reden van collectering en verzekering van afvoer van de afvalwaters en regenwaters (laagste zones in de wijk). Op het overzichtsplaan - *figuur 8* - zijn de opeenvolgende fasen – ingekleurd van de uitgevoerde wegen- en rioleringswerken in de periode 2002 – tot heden in de wijk Konterdam



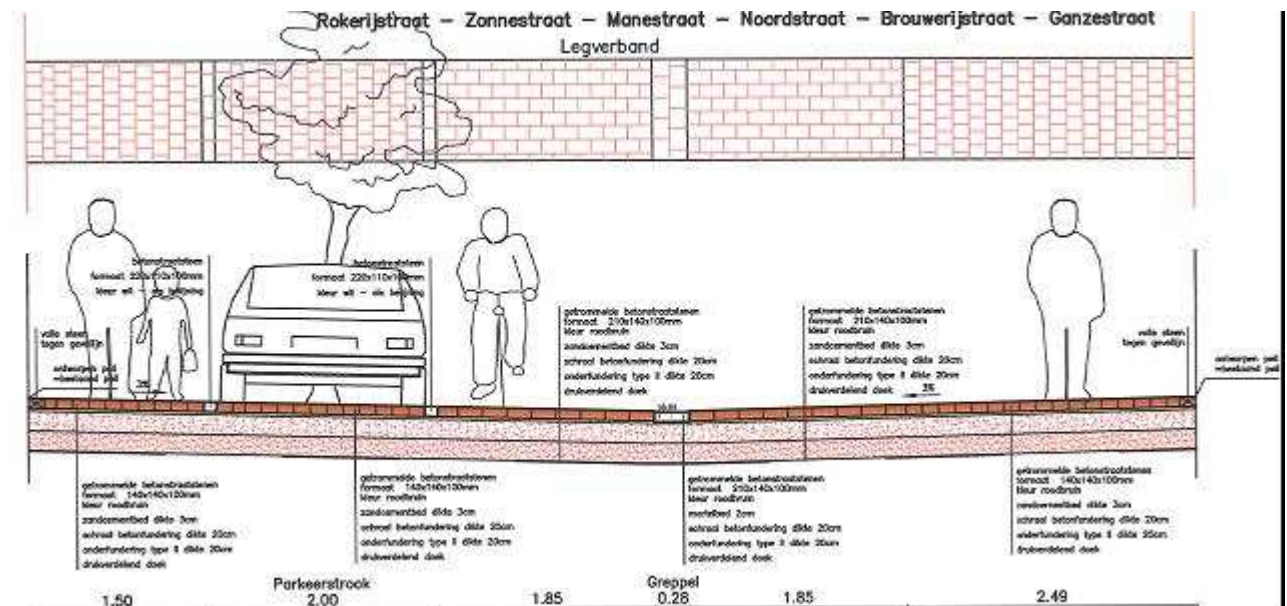
Figuur 8 - Situatieplan Konterdam met weergave van de verschillende fasen

De opdeling in fasen en deelfasen is gebeurd op basis van een jaarlijks investeringsbudget van 1 miljoen Euro. Naast de ontvangst aan Europese subsidie kon de stad Oostende voor dit renovatieproject ook jaarlijks van een financiële tussenkomst genieten uit het Vlaams stedenfonds.

Het einde van de laatste fase van de werken – Guido Gezellelaan – is voorzien tegen het bouwverlof van 2009. Een 3-tal projecten werden in combinatie met collectorwerken van Aquafin uitgevoerd (Ijzerwegstraat, Nieuwe Dokstraat en Nieuwe Langestraat).

5.2 Inrichting ruimtetechnisch profiel in zones van “verblijfsruimte”

De inrichting van het ruimtetechnisch profiel van het openbaar domein wordt in de zones waar “verblijfsruimte” dominant is, naar de geest van shared space, geen opdeling van het wegprofiel gemaakt. De wegverharding verloopt er volgens een eenvormig wegprofiel en eenvormige keuze van wegenismateriaal van gevel tot gevel – *figuur 9*.



De weg en pleinen worden er volgens een omgekeerd dakprofiel aangelegd, weg van de huizen, hetgeen gunstig is voor de waterafvoer van het hemelwater via een centraal gelegen afvoergoot en waterslikkers.

Voor het versterken van de belevingswaarde worden op geregelde afstanden in de verharding uitsparingen voor groenelementen – boomaanplantingen - voorzien.

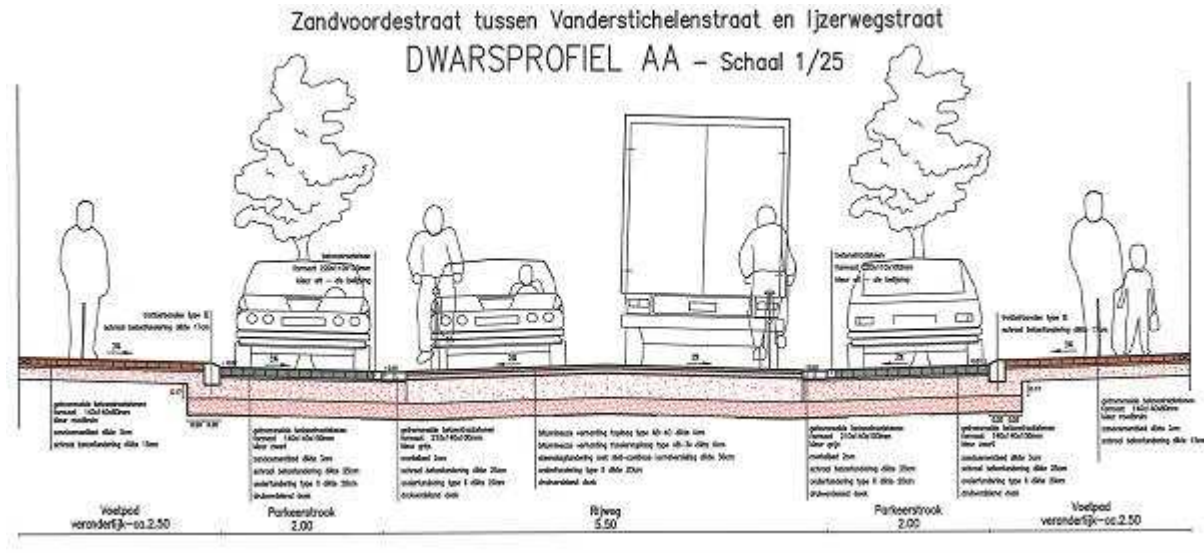
Parkeerzones voor auto’s van de bewoners worden oordeelkundig ingeplant, derwijze dat ze de belevingswaarde van de straat niet aantasten of verstoren.

5.2 Inrichting ruimtetechnisch profiel in zones van “verbindingsruimte”

De wegen welke resorteren onder “verbindingsruimte”, krijgen een opgedeeld wegprofiel in duidelijk afgebakende onderdelen van de rijweg – *figuur 10*:

- breed voetpad met breedte van ca. 2,50m aan beide zijden van de straat

- afgebakende langparkeerzone met breedte van 2,00m
- watergreppel
- rijweg van 5m breedte tussen kantstroken



Figuur 10 – Typedwarsprofiel weg in “verbindingsweg”

Met het aanbrengen van een wegversmalling (poorteffect) op de verbindingswegen - oa. op de toegangsweg tot de woonwijk in de Zandvoordestraat - wordt het binnenkomen van de woonomgeving benadrukt, het autoverkeer aangezet tot langzaam rijden (30 km/uur) en mogelijk doorgaand verkeer of slukverkeer ontmoedigd.

Ter hoogte van toegangen van schoolomgevingen en ook thv kruispunten wordt op een analoge wijze een wegversmalling met verhoogd plateau als een poorteffect gecreëerd voor accentuering van de oversteekplaats voor voetgangers.

6. Keuze voor verharding in betonstraatstenen

Naast het concept van hoger omschreven wegprofiel is een juiste en goede keuze van verhardingsmateriaal voor de wegenis heel belangrijk om de verblijffunctie te accentueren bij het betreden of oprijden van een “verblijfsruimte”.

De overgang van “verbindingsweg” naar een “verblijfsweg” moet hierbij sterk tot uiting komen en de aandacht van de automobilist trekken, zodat de passant/bezoeker bij het oprijden van de straat spontaan aanvoelt, dat hij/zij in een andere omgeving komt – woonerf - en hierbij aangezet wordt tot stapvoets rijden.

De keuze van weginrichting samen met de keuze van het verhardingsmateriaal is over geheel de wijk uniform voor alle verblijfsruimtes in alle straten en pleinen doorgetrokken, zodat het goed herkenbaar is voor de bewoners van de wijk.

Het materiaal dat omwille van zijn veelzijdigheid van vorm en kleur en op basis van zijn prijs/kwaliteitverhouding als meest geschikt is weerhouden, zijn in de massa gekleurde genormaliseerde betonstraatstenen, welke voldoen aan volgende technische voorschriften:

- voldoen aan de norm NBN EN 1338 voor betonstraatstenen
- BENOR-gecertificeerd
- Kleur: rood-bruin genuanceerd
- Oppervlak gekogeltrommeld

Afmetingen betonstraatstenen:

- voor rijweg: 140/140/100 mm
- voor voetpaden: 140/140/80 mm

De markering van de parkeerplaatsen en oversteekplaatsen met witte betonstraatstenen met slijtlaag:

- kleur wit RAL 9016
- afmetingen: 220/110/100 mm
- laagdikte slijtlaag +/- 9 mm

7. Omschrijving wegopbouw

7.1 Woonverblijfstraten

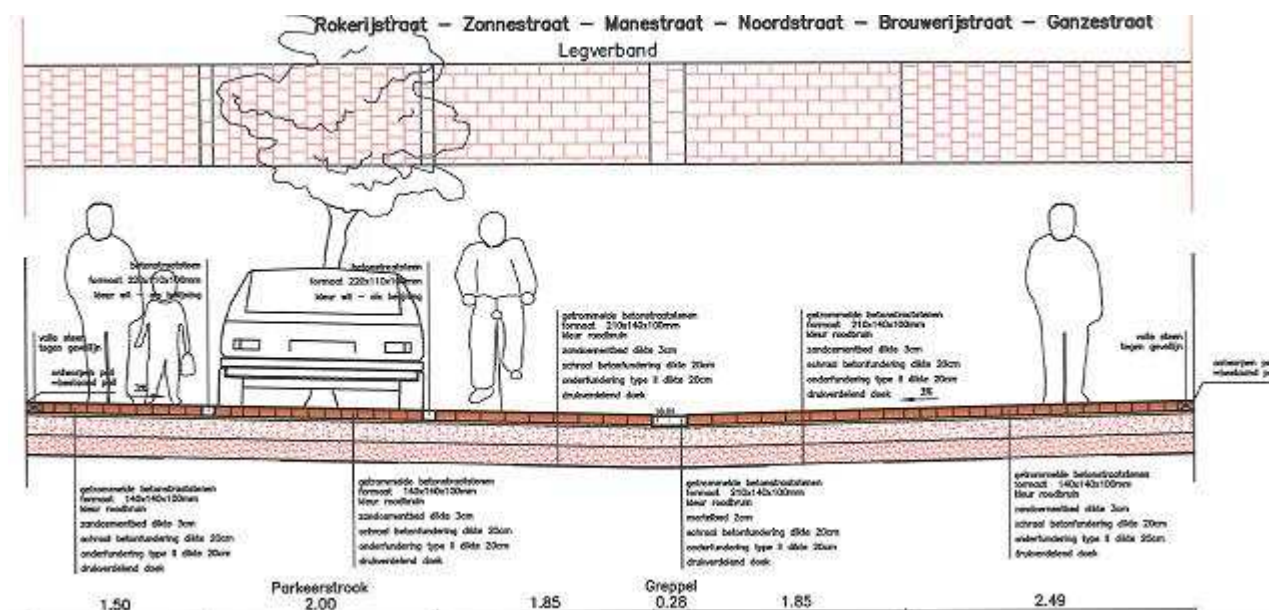
De aanwezige ondergrond in de nabijheid van de waterlopen is samengesteld uit weinig draagkrachtige en slecht doorlatende leem- en kleigronden. De grondwaterstand staat er ook vrij hoog tot een 0,50 m onder het maaiveld.

Na aanleg van de riolering zijn de slappe gronden er volgens noodzaak tot een diepte van 0,50 m onder de wegkoffer uitgegraven en is centraal in de weg een drainageleiding aangebracht. Voor het verzekeren van de wegstabiliteit is aansluitend een niet-geweven geotextiel op de aarden baan aangebracht met een aanvulling met funderingszand III-6.2.2. De weg heeft er een omgekeerd zadeldakprofiel welke zich uitstrekt van gevel tot gevel waarbij de opbouw is samengesteld uit – zie *figuur 11*:

- een onderfundering type II, dikte 20 cm (op plaatsen met minder goede draagkrachtige ondergrond)
- een fundering in schraal beton van 20 cm dikte
- een bestratingslaag van 3 cm in zandcement
- de betonstraattstenen
- de opvoeging met zand

De centraal in de weg gelegen watergreppel – breedte 30 cm – is verlaagd (1 cm) in zelfde materiaal van betonstraatstenen aangelegd als de wegverharding, op een fundering in schraal beton.

Voor de verzekering van de oppervlaktewaterafvoer, worden op de laagste punten van het wegprofiel, om de 1,50m h.o.h drainageopeningen Ø 110 mm in het schraal beton voorzien met pvc-buizen.



Figuur 11 – Typedwarsprofiel weg in “verblijfstraat”



Figuur 12 – Foto uitgevoerde weg als “verblijfstraat”

7.2 Verkeerstraten

Alle onderdelen van de wegverharding in verkeerstraten worden - op de verharding van de rijweg na - volledig in en met analoge betonproducten uitgevoerd – *figuur 13 en 14*.

De opbouw van de weg bestaat er in het bijzonder uit:

- de onderfundering type II
- de watergreppel in grijze betonstraatstenen op een fundering van schraal beton
- de betonnen kantstenen type II op een fundering van schraal beton
- de voetpaden in roodbruin-geuanceerd gekleurde betonstraatstenen op een fundering van zandcement, dikte 15 cm
- de parkeerstroken in grijze betonstraatstenen
- de KWS-verharding in 2 lagen: AB-3C en AB-4D in respectievelijk 6 en 4 cm

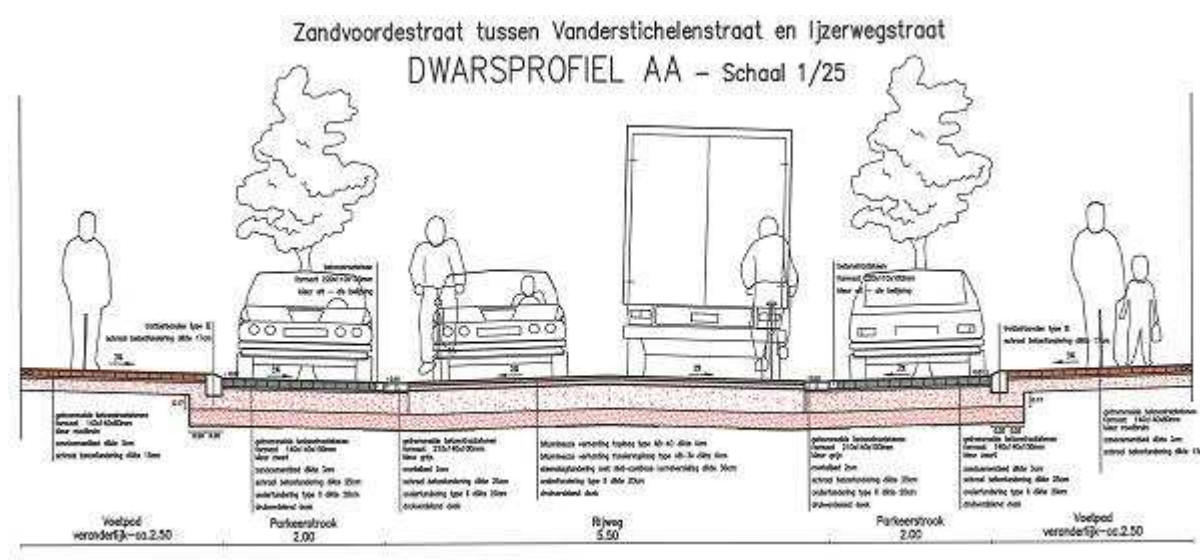
Ter hoogte van schoolomgevingen en kruispunten met andere verbindingsstraten is de rijweg er als verhoogd plateau uitgevoerd in roodbruin-geuanceerd gekleurde betonstraatstenen op een fundering van schraal beton. De toegangshellingen in zwart-witte betonstraatstenen.

7.3 Zandvoordestraat (=profiel "verbindingstraat")

7.3.1. Plans



Figuur 13 – Uittreksel grondplan Zandvoordestraat



Figuur 14 – Typedwarsprofiel verbindingswegen Zandvoordestraat en Nieuwelangestraat

7.3.2. Foto's Zandvoordestraat vóór en na - *figuur 15*



Vóór uitvoering

Na uitvoering

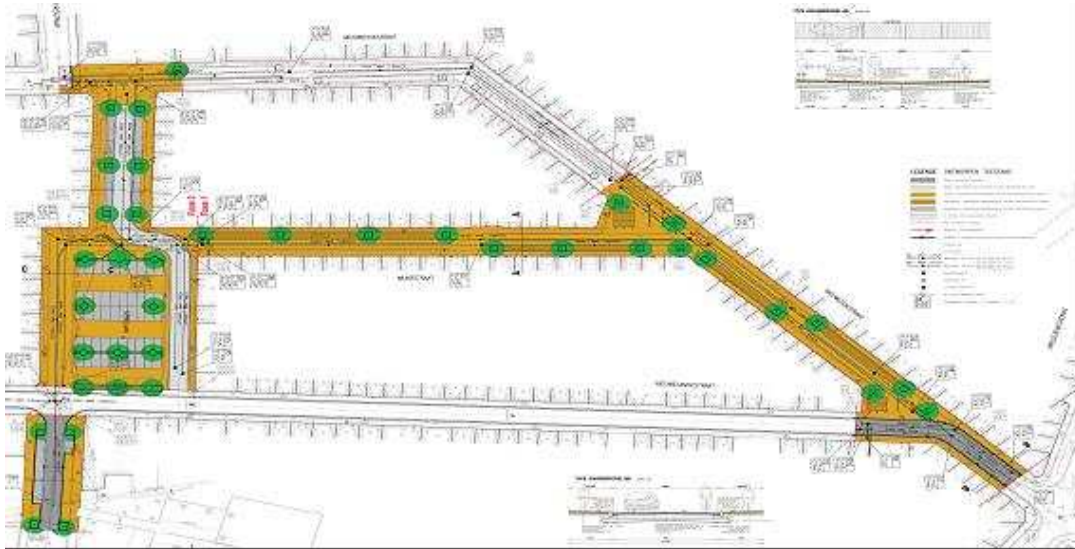


Vóór uitvoering

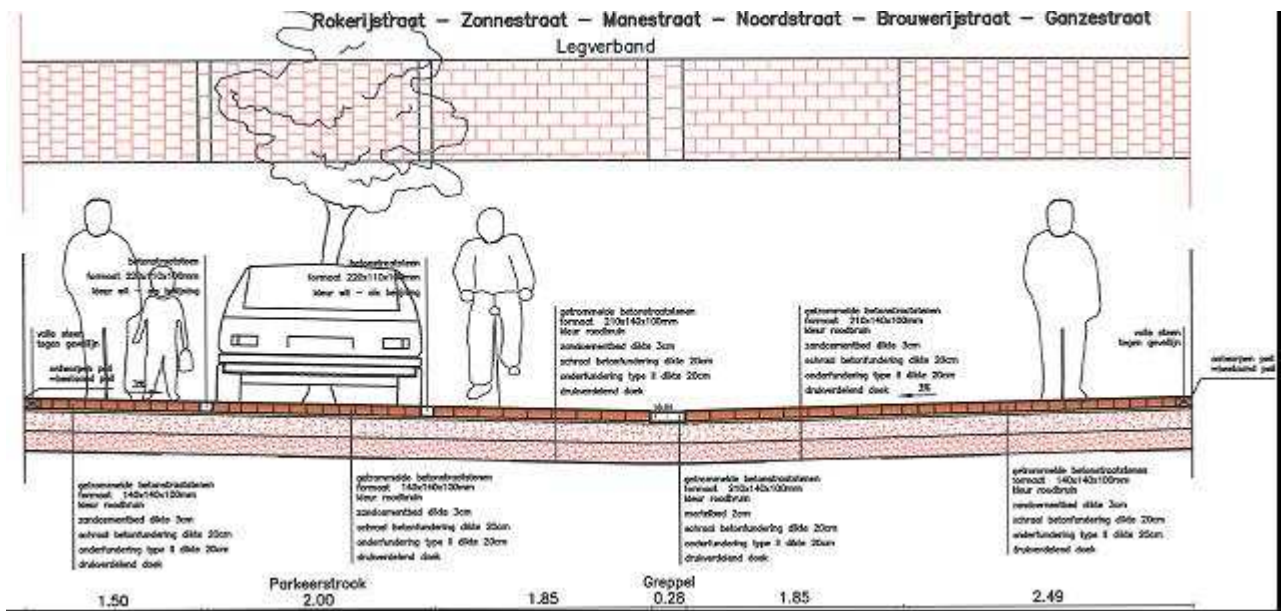
Na uitvoering

7.4 Zijstraten van Zandvoordestraat en Nieuwelangestraat (profiel verblijfstraat)

7.4.1 Plans



Figuur 16 – Grondplan Nieuwedokstraat en omgeving



Figuur 17 –Typedwarsprofiel zijstraten “verblijfstraten”

7.4.2. Foto's zijstraten “verblijfsruimte” vóór en na - figuur 18



Vóór uitvoering
Zonnestraat



Na uitvoering



Vóór uitvoering
Brouwerijstraat



Na uitvoering



Voor uitvoering
Verbindingsstraat

Na uitvoering

8. Shared Space en keuze voor verharding in betonstraatstenen

De herinrichting van de publieke verblijfsruimtes binnen de wijk Konterdam volgens het Shared Space-concept is een succesverhaal. De wijk herleeft, oude panden worden gerenoveerd, investeerders-ontwikkelaars investeren in nieuwbouw, nieuwe winkels en handel ontwikkelen zich, de wijk wordt opnieuw aantrekkelijk om te wonen en te leven.

De keuze voor een verharding in betonstraatstenen draagt in belangrijk mate bij tot dit succesverhaal.