

Conceptstudie en route!

Visie Dampoort & St-Amandsberg

**GENT**





# Conceptstudie en route!

## Visie Dampoort & St-Amandsberg

### **GENT**

---

Opgemaakt door:

**Maat-ontwerpers,**  
Forelstraat 55B, 9000 Gent  
[www.maat-ontwerpers.be](http://www.maat-ontwerpers.be)  
BE 0820.613.862

contactpersoon  
Peter Vanden Abeele  
[pva@maatontwerpers.be](mailto:pva@maatontwerpers.be)  
09 398 10 62

medewerker  
Lieven Symons

in samenwerking met

**Common Ground,**  
Cogels Osylei 19,  
2600 Berchem  
[www.common-ground.eu](http://www.common-ground.eu)

contactpersoon  
Hella Rogiers  
[hella.rogiers@common-ground.eu](mailto:hella.rogiers@common-ground.eu)  
03 235 00 00

In opdracht van:

**Stad Gent**  
Botermarkt 1,  
9000 Gent  
[www.stad.gent](http://www.stad.gent)

Contactpersoon  
Evelyn Fiers  
[evelyn.fiers@stad.gent](mailto:evelyn.fiers@stad.gent)  
09 266 83 12

| **maat** |  
ontwerpers

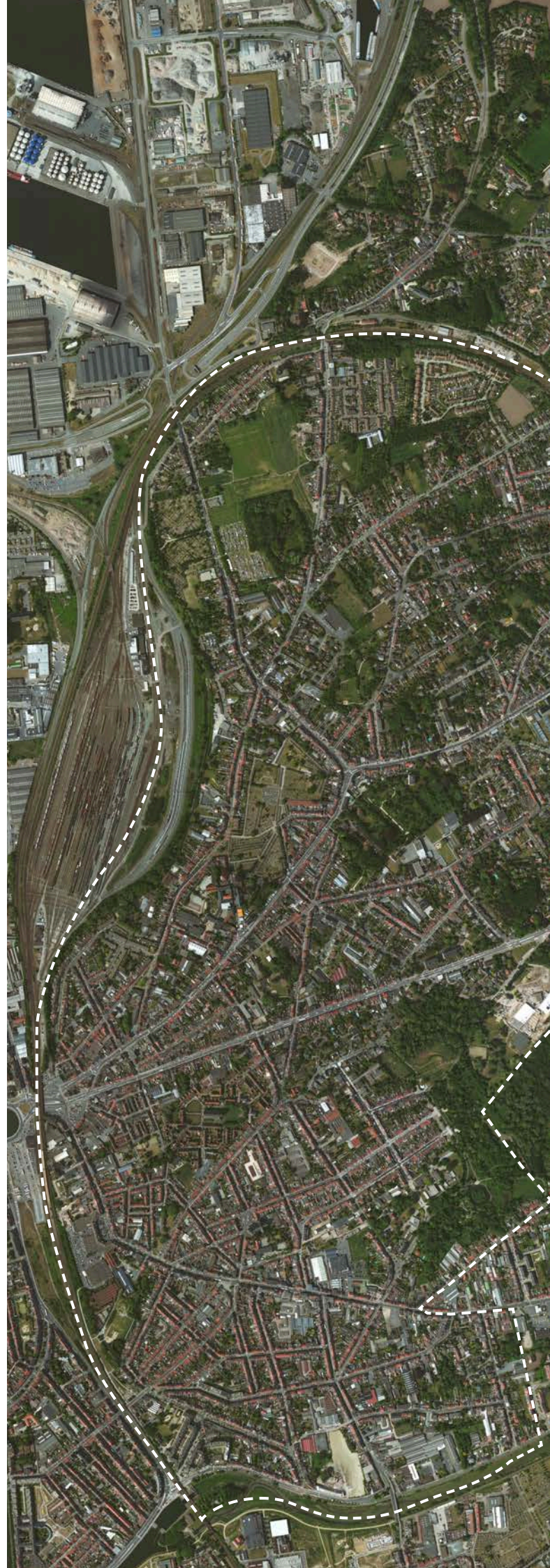
**COMMON  
GROUND**  
ruimte maken




# 0.a/ INLEIDING

Van de eerste projecten in het Patershol en de Sassen Basijnwijk tot de gekende en geroemde projecten Zuurstof voor de Brugse Poort, Bruggen naar Rabot en Ledeberg Leeft, Gent heeft decennia ervaring in stadsvernieuwingsprojecten. De aanpak voor de wijken in de 19de eeuwse gordel richt zich op het concentreren van publieke middelen gedurende een langere periode binnen één wijk. Daar wordt ingezet op het verbeteren van de leefomgeving, het herinrichten van de publieke ruimte (vaak gekoppeld aan nieuwe buurt- en wijkparken), het verbeteren van het woonpatrimonium (waarbij sloop soms echt niet geschuwd werd of meer puntsgewijs te werk gegaan werd) en het aanbod aan gemeenschapsvoorzieningen. Het gros van de ingrepen is ruimtelijk van aard. De aanpak heeft, zelf al zijn niet alle problemen van de aangehaalde wijken opgelost, haar merites bewezen.

Maar het stadsvernieuwingsproject voor de wijken Dampoort en Sint-Amandsberg staat voor een aantal gewijzigde opgaves ten opzichte van degene die we kennen uit de 19de eeuwse gordelwijken. En dus lijkt het zinvol om ook de herhaaldelijk ingezette aanpak tegen het licht te houden. De voorgestelde conceptsubsidie vormt nu de hefboom om de wijken te vernieuwen en ook om de methodiek van de stadsvernieuwing te vernieuwen. Door de veranderende context dient ook een andere aanpak naar voor geschoven te worden.



An aerial photograph of a city, likely Gent, showing a dense urban area with a mix of residential buildings, green spaces, and agricultural fields. A prominent feature is a dashed white line that traces a path through the city, starting from the top left, curving around a central area, and then extending towards the bottom right. The line appears to delineate a specific zone or project area. The overall scene is a complex urban landscape with various textures and colors, from the grey of buildings to the green of parks and the brown of fields.

"Gent heeft decennia  
ervaring met stads-  
vernieuwingsprojecten  
in de 19de eeuwse  
gordel. Maar heel  
uiteenlopende  
transities vragen in  
de 20ste eeuwse gordel  
om een andere aanpak:  
een vernieuwing van  
de stadsvernieuwing."

# 0.b/ OPGAVE

Zoals hierboven aangehaald is er reeds jaren ruim ervaring met het uitwerken van stadsvernieuwingprojecten en stadsontwikkelingsprojecten. Maar de voorliggende opgave voor Dampoort en Sint-Amandsberg is anders en vraagt om verschillende redenen om een aangepaste aanpak, zowel voor de conceptsubsidie maar vooral ook voor het volledige stadsvernieuwingproject dat eruit voortvloeit.

## Vorbij de 19de eeuwse gordel

De ruime ervaring, in Gent en andere steden, betreft het vernieuwen van de binnenstad en vooral van de 19de eeuwse gordel. Het gaat om een denses bebouwd weefsel vaak met beperkte kwaliteit van de bebouwing, met zeer weinig groene ruimte en kwalitatief publiek domein maar tegelijkertijd zeer nabij het historische centrum en haar voorzieningenapparaat en vaak goed bereikbaar met openbaar vervoer en de fiets. De bevolkingsamenstelling is enerzijds zeer heterogeen in dergelijke wijken (etnisch/cultureel/...) maar tegelijkertijd gaat wel om groepen met een (gedwongen) stedelijke levensstijl en vaak ook met een lager dan gemiddeld inkomen. Het studiegebied bevat wel delen 19de eeuwse gordel maar is grotendeel te omschrijven als de 20ste eeuwse gordel. Vanaf de stadsring aan de Dampoort tot aan de R4 verandert het gebied zeer sterk, zowel ruimtelijk (in de bebouwingstypologie, aanwezig groen, ...), functioneel (dense winkelstraten tot steenwegontwikkelingen), maar evengoed naar bereikbaarheidsprofiel (stationslocatie tot snelwegafrit) en bewonersprofiel (van de vaak alleenstaande stadsbewoner en de transitbewoner tot de tweeverdienende verkavelingsbewoner). Hoewel het hier beschreven typering zeker kort door de bocht gaat, valt wel op dat het gebied zeer divers is en daarin veel minder gemeen heeft met de 19de eeuwse gordelwijken die in het verleden aangepakt werden.

## Toch geen echte stationswijk

De Dampoort mag dan al het tweede station van Gent zijn, en het uitgewerkte masterplan van Omgeving zal de potenties ervan zeker versterken, toch kunnen we de Dampoortwijk moeilijk omschrijven als een stationswijk. Het station is ruimtelijk, maar ook naar beleving, vrij afwezig. De typische ontwikkelingen die we aantreffen in A-locaties zoals stations zien we gepland worden aan de stadszijde van de spoorlijn. Daar komt de klassieke ontwikkeling van het station met de vervoersknoop, de kantoren, bovenlokale retail en leisure en de bijhorende appartementen voor pendelaars. Het spoor



"Deze snede doorheen het gebied toont het al: dit is niet het klassieke stedelijke weefsel maar haar problemen en potenties zoals we het kennen. We staan voor nieuwe en boeiende uitdagingen."

blijft vooral functioneel en naar beleving een barrière. De stadsrandzijde van het spoor blijft eerder lokaal. De beschikbare ontwikkelingsdynamiek in stationsomgeving wordt vaak overschat (te grote vastgoedontwikkeling in verhouding tot beschikbare investeerders en gebruikers). Bovendien is de ontwikkelingstermijn heel lang (kijk maar naar Gent-Sint-Pieters). Inzetten op stationsontwikkelingen om de dynamiek van de Dampoort en Sint-Amandsberg te versterken en vernieuwen lijkt daarom weinig realistisch en misschien zelfs niet eens wenselijk. Het lijkt veel strategischer uit te gaan van lokale sterktes en de nabijheid van de vervoersknoop, zonder op grote externe ontwikkelingen te rekenen

### **Meer, meer en meer woningen**

Dé grote externe dynamiek is de vraag naar bijkomende woningen. Het aanbod en de prijzen voor woningen tonen aan dat de markt zeer krap is. Bovendien worden er in de komende decennia nog makkelijk 25.000 Gentenaars bij verwacht. Hierbij komt dat de wijzigende gezinsdynamieken die mee een invloed op de woonmarkt uitoefenen. Denk hierbij aan nieuwe samengestelde gezinnen, alleenstaande ouderen,... Hiervoor moeten we bijkomende ruimte zoeken. De binnenstad en vooral de 19de eeuwse gordel zijn reeds zeer dicht, te dicht zelf, bebouwd. Het bijkomende woonaanbod kan best ingepast worden in de 20ste eeuwse gordel. Het studiegebied staat dus voor een belangrijke opgave om een groot deel van dat aanbod op te nemen en dat op kwalitatieve wijze (wat momenteel niet echt een hoofdbekommernis van de vastgoedontwikkelingen is, zie analyse). Bovendien brengen extra inwoners ook extra nood aan gemeenschapsvoorzieningen zoals kinderdagverblijven scholen, sport, zorg én lokale tewerkstelling met zich mee. Ook daar moet op een kwalitatieve en haalbare manier ruimte voor gevonden worden.

### **Maatschappelijke transities**

Ondertussen staan we voor een aantal nieuwe uitdagingen die extern op ons afkomen. (Hoger energiekosten vragen om duurzamere woningen aangepaste mobiliteit en lokaal voedsel, klimaatwijzigingen vragen om een robuuste stedelijke structuur met aandacht voor water en groen, schaarste van grondstoffen vraagt om het sluiten van kringlopen, ...) Deze externe uitdagingen moeten en kunnen we lokaal oppakken. De directe stedelijke woonomgeving is zelf de meest aangewezen om dergelijk transities mee in te passen. Deze maatschappelijke bekommernissen vormen doorheen de conceptstudie een leidraad: Welke andere vormen van verplaatsen zijn

mogelijk? Hoe kunnen we energetisch verduurzamen maar dan op wijkniveau? Welke materiaal- en kennis/kunde kan lokaal ingezet worden, en hergebruikt worden? Vaak gaat het om slim omgaan met stromen en kringlopen. Dit is een opgave waar we nergens blind voor mogen zijn. Dergelijke opgaves zijn bovendien maatschappelijke eerder dan technische opgaves. Nieuwe technieken kunnen delen van de vraag oplossen, maar de hefboom zit in het herdenken van hoe actoren, buurtbewoners en organisaties samenwerken en samen oplossingen (voor energie, materialen, diensten, mobiliteit, beheer, ...) uitdenken.

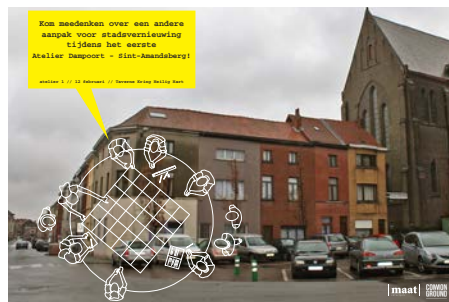
### **Krappe budgetten en burgers met goesting**

Het oppakken van de opgave met lokale stakeholders is niet enkel een opportuniteit, het is ook een noodzaak. Stedelijke overheden bevinden zich niet meer in de mogelijkheid (naar budget, personeelsinzet, ...) om alles van boven af op te nemen. Deze krapte leidt dan al te snel tot gewoon het uitblijven van projecten. De krapte vraagt om een selectieve en vooral strategische aanpak die maximale impact beoogt met gerichte en beperkte inzet. Bovendien willen lokale actoren, bewoners, ondernemers en organisaties ook zelf meer inspraak. Niet enkel om te zeggen wat er in de wijk moet gebeuren, maar vooral ook om zelf aan de slag te gaan. Er zit immers kapitaal (op diverse manieren) in de wijk. Het kapitaal wordt ingezet en geactiveerd in functies van de beoogde stadsvernieuwingsproject. Dit stadsvernieuwingsproject vraagt dus om een aanpak die veel ruimte laat voor lokaal initiatief en dat zetten we in met onze aanpak.

### **stadsvernieuwing van welke stad?**

De stadsvernieuwing in de 19de eeuwse gordel werkt in een duidelijk stedelijke omgeving. Voor het opgegeven studiegebied is dit geen evidentie. Grote delen van het gebied, met linten, verkavelingen en schoendozen langs de steenweg, doen totaal niet stedelijk aan. Bovendien beschouwen vele van de bewoners deze omgeving ook niet echt als de stad. Ze zijn zelf eerder terughoudend op dat vlak. De anti-stedelijke gevoelens ten aanzien van het doortrekken van een tramlijn in randstedelijke gemeentes (die trouwens voor hun leefpatronen volledig op de stad gericht zijn) omdat deze de stedelijke problematieke met zich mee brengen zijn gekend. Maar die terughoudendheid is er ook ten aanzien van meer woningen (oorspronkelijke woonintentie omwille van het aanwezige groen) of bijkomende bovenlokale functies (drukte op steenwegen beperkt eigen beweegmogelijkheden). De vraag is dus ook stadsvernieuwing voor wie? Welk stadsbeeld schuiven we hierbij naar voor? Een van de 19de eeuwse wijken of de 20ste eeuwse?

# 0.c/ LEESWIJZER



Deze conceptsubsidie vormt een startpunt van het stadsvernieuwingproject en wil een duidelijke maar vooral vernieuwende en inspirerende visie op tafel leggen. Bovenal beoogt ze een visie die gedragen is door het opdrachtgevend bestuur én lokale stakeholders. We zeggen daarom duidelijk dat de conceptsubsidie niet moet meten, weten en rekenen maar moet inspireren en activeren. We richten ons niet op een zeer uitvoerige analyse of op gedetailleerde doorrekening van projectvoorstellen naar haalbaarheid. Haalbaarheid herbekijken we door draagvlak en enthousiasme te creëren voor ingrepen en projecten. De visie moet allerlei actoren goesting doen krijgen om effectief mee aan de slag te gaan.

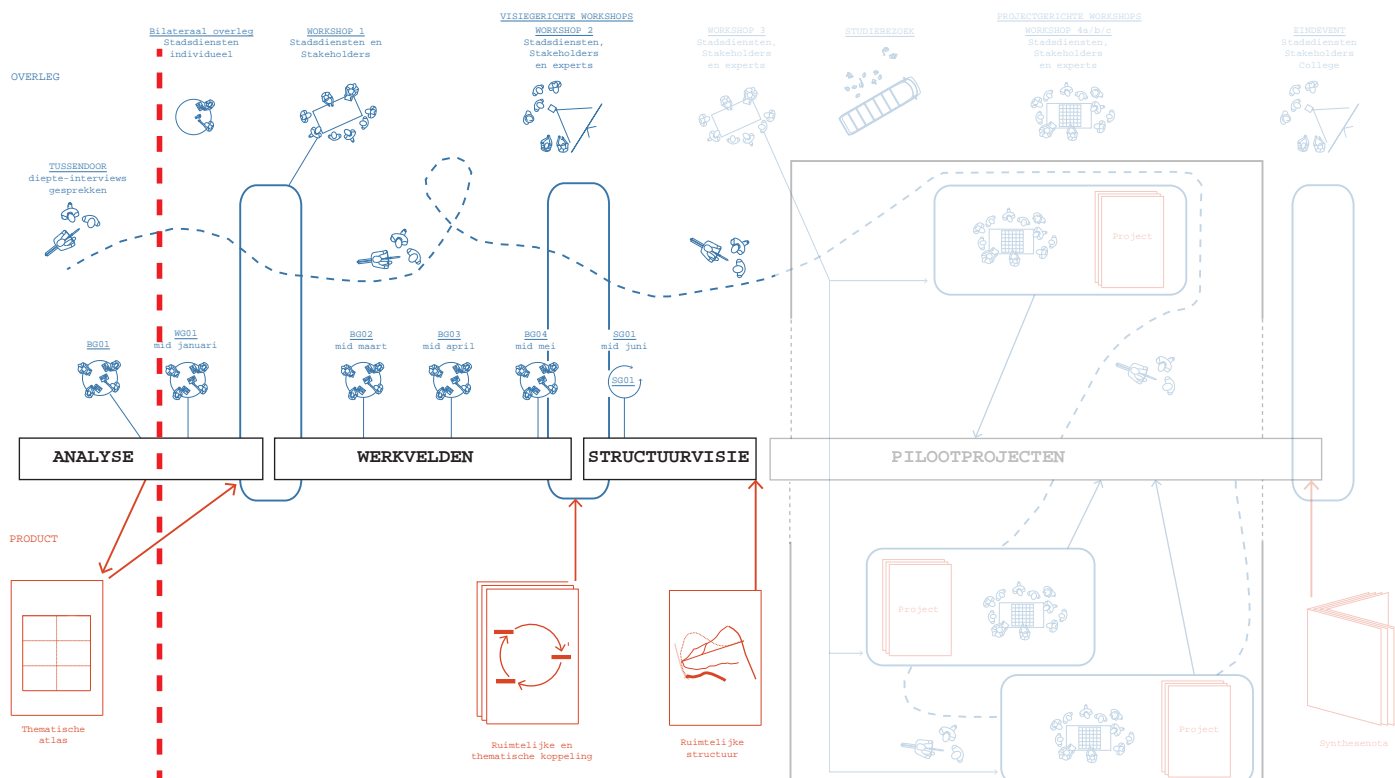
Dit uitgangspunt wordt ook vertaald in de het proces en de uitwerking van de conceptstudie. Gedurende het hele traject wordt constant teruggekoppeld met stadsdiensten, wijkpioniers, bewonersgroepen, organisaties uit de wijk,... De conceptstudie valt uiteen in 3 grote 'deelonderzoeken'. Een analyse, een visie en een verdere uitwerking van de pilootprojecten.

De **ANALYSE** is opgebouwd aan de hand van eigen inzichten en alle voorhanden documenten. Aan de hand van bilateraal overleg met verschillende stadsdiensten werd deze aanzet van analyse afgetoetst met de ambities en plannen van de stad. Samen met de stadsdiensten en de buurtpioniers werden de doelstellingen en noden van de wijk scherp gesteld.

Binnen de **VISIE** wordt allereerst een thematische gebiedsbrede ambitie naar voor geschoven. Deze thema's zijn dezelfde thema's die voortkomen uit het bestek en de analyse. Om deze thematische ambities verder te concretiseren worden een aantal strategieën naar voor geschoven. Deze vertalen de conceptuelere ambities naar oplossingsgerichte aanpak. De strategieën geven een duidelijke ambitie en richting in de conceptstudie.

Een aantal plekken en structuren zijn cruciaal voor het versterken van het gebied. Op deze plekken komen alle thematische ambities met bijhorende strategieën op een specifieke manier samen.





De koppeling van deze thematische voorstellen zijn locatie-gebonden en passen zich in een gebieds-brede ambitie. De totale gedetailleerde plankaart (structuurschets) is niet allesomvattend of dekkend. Ze legt de focus op strategische plekken in de wijk.

In een laatste fase worden de **PILOOTPROJECTEN** samen met de actoren uit de wijk verder uitgewerkt. Er wordt samen onderzoek gevoerd naar de verdere uitwerking en doorvertaling naar concrete realisaties in de wijk.

Het stadsvernieuwingsproject Dampoort Sint-Amandsberg wordt voor en met de wijk gerealiseerd. Het voortraject van de stad Gent toont dit. In de conceptstudie wordt verder gewerkt op deze relatie met de bewoners. Maar ook diverse stadsdiensten hebben reeds trajecten en plannen lopen in de wijk. Ook deze allemaal doorgronden en proberen importeren in de conceptstudie is een belangrijke taak. Hierdoor wordt een diversiteit aan werkmethode toegepast om als ontwerpteam zo veel mogelijk nuttige input op te nemen.

In deze bijdrage wordt de visie van de conceptstudie verder uitgewerkt. De lange termijnvisie voor de wijk wordt toegelicht. Hieraan worden een aantal strategieën gekoppeld die naar deze visie moeten toewerken. Er wordt aangegeven welke pilotprojecten verder worden uitgewerkt.

## **INHOUD**

**0/ Inleiding**

**1/ Ambitie**

**2/ Strategie en Structuurschets**

**3/ Koppelingen**

**4/ Pilotprojecten**

**p. 4**

**p. 10**

**p. 16**

**p. 26**

**p. 76**

# 1/ AMBITIE

In het eerste document wordt de analyse van het gebied toegelicht. Er wordt gekozen om zeer thematisch te werken. Een thematische aanpak verplicht ons om elk thema even diepgaand te onderzoeken. Ook in de discussies en gesprekken met actoren bleek deze aanpak relevant. De gekozen thema's werden vanuit de stadsdiensten naar voor geschoven.

Deze thematische aanpak leidt ons naar een aantal thematische ambities voor de wijk. De opgaves, knelpunten, uitdagingen en potenties kunnen via een thematische aanpak zeer helder en eenduidig geformuleerd worden.

Door de omvang en diversiteit in de wijk worden de probleemstellingen en ambities in de verschillende thema's anders aangebracht. Binnen elk thema worden andere accenten gelegd, hierbij komen per thema andere gebieden nadrukkelijker naar boven. Het is begrijpelijk dat een aantal samenlevingsproblematieken in Westveld totaal verschillen als deze in Syghem-kouter, Scheldeoord of rond de dampoortknoop. Het groen-tekort daarentegen is hoofdzakelijk aanwezig in de 19e eeuwse gordel. De wisselwerking tussen verschillende plekken in de wijk toont mede het belang van een wijk-brede visie. Veel van de ambities die naar voor geschoven worden bieden ook voordelen voor andere gebieden in de wijk. Een heel duidelijk voorbeeld hiervan vinden we rond het mobiliteitsvraagstuk rond de oude Bareel waarbij ingrepen rond dit knooppunt directe kwaliteitsvoordelen opleveren voor de steenwegen in de 19e eeuwse gordel wat betreft auto-intensiteiten.

De veelheid en diversiteit van ambities geeft een duidelijk beeld aan waarin de wijk kan evolueren.

## Dampoortknoop

Het Antwerpenplein vormt vandaag voor velen het eerste aangezicht van de wijk. Een weinig uitnodigende entree van de wijk

**19E EEUWSE GORDEL: AL ZEER DENS - VERBETEREN & VERBREDEN**

In de 19e eeuwse gordel is er reeds een zeer dichte bebouwingsstructuur aanwezig. Het is hier niet opportuun om nog verder te verdichten. De woonstrategie bestaat er in om het bestaande woonpatrimonium te verbeteren en te verbreden. Binnen de 'verbeteringsstrategie' wordt op z'n minst gestreefd naar een minimaal wooncomfort. Energievriendelijke maatregelen vormen hier een wezenlijk onderdeel van. Dit heeft een directe impact op het woonbudget en het wooncomfort van de (bestaande)bewoners.

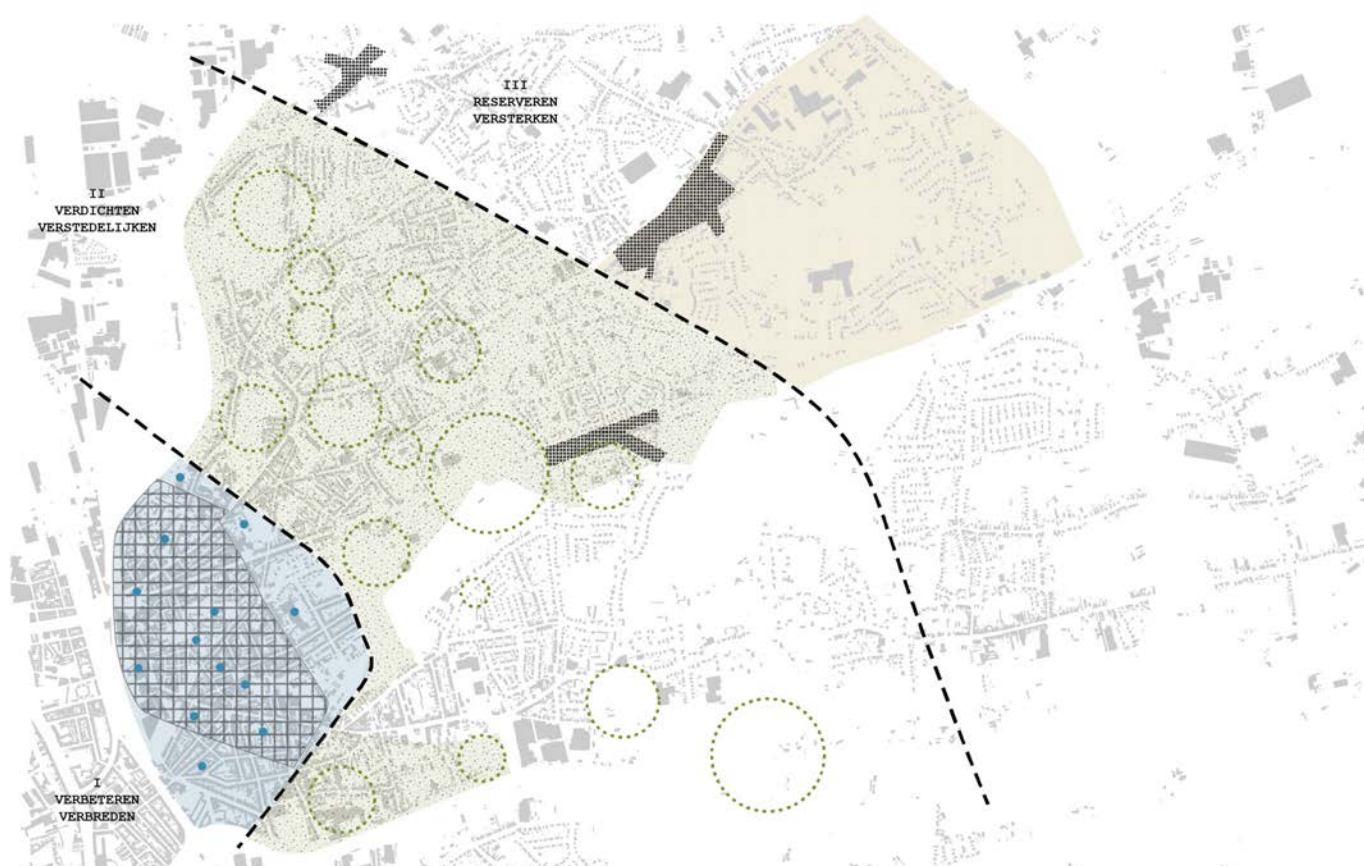
Binnen de 'verbredingsstrategie' van het woonpatrimonium wordt extra aandacht besteed aan nieuwe woonvormen die vandaag niet gemakkelijk hun ingang vinden in de traditionele woningbouw. Hier wordt niet enkel gedacht aan vormen van samenhuizen (co-housing, abbeyfield,...) maar ook diverse varianten van tijdelijke wonen (daklozen, seizoensarbeid, nieuwe Gentenaren, tijdelijk opvang,...) kunnen hier ingang vinden.

**GEMENGD 20E EEUWS GEBIED - VERDICTEN EN VERSTEDELIJKEN**

In tegenstelling tot de 19e eeuwse gordel vinden we in de gemengde 20e eeuwse gordel nog mogelijkheden tot verdere verdichting en verstedelijking. Hierbij is het echter niet de bedoeling om alle open ruimte vol te bouwen. Aan de verdichtingsopgaves worden voorzieningen gekoppeld die voordelen opleveren voor andere thema's (groen, samenleven, economie, mobiliteit). Op een aantal strategische locaties in de nabijheid van openbaarvervoer- en fietsvoorzieningen kan, onder het mom van de verdere verstedelijking een hogere dichtheid voorzien worden.

**VERKAVELINGSLANDSCHAP - RESERVEREN & VERSTERKEN**

Binnen het verkavelingslandschap stellen we een wonings-stand-still voor. Het lijkt ons niet interessant om nieuwe 'greenfields' aan te snijden voor woningbouw zolang er op andere locaties nog ruimte is voor extra woningbouw. Deze gronden worden gereserveerd om diverse toekomstige noden op te kunnen vangen. In de levendige kernen (cfr. Oude bareel) kunnen nieuwe bouwopgaves de dichtheid en dynamiek verhogen. Hierbij dient het versterken van de eigenheid en de voorzieningen binnen deze kernen centraal te staan.



## Groen (G)

### 1. GROTE ECOLOGISCHE STRUCTUREN

Sint-Amandsberg Dampoort wordt bijna omarmd door een aantal grote ecologische structuren. (Groenas langs het spoor, groenas langs de Schelde). Zeker de groenas langs de Schelde loopt uit in een ecologisch rijk gebied. Deze verbindingen versterken, zichtbaar maken en betrekken op de fietsstructuur zijn belangrijke uitdagingen.

### 2. OPEN RUIMTEGEBIEDEN LANGS DE GROENAS

Groenas 1 is vandaag in de praktijk een aaneenschakeling van een aantal gekoppelde open ruimtegebieden: het openruimtegebied rond Beervelde, het landbouwlandschap tussen oude bareel en Destelbergen en het Rozenbroekenpark. Deze openruimte gebieden worden behouden, versterkt en (via de groenas) verder op elkaar en de stad betrokken.

### 3. GROENE BINNENGEBIEDEN

In de 20e eeuwse bebouwingsgordel vinden we nog een aantal open, groene gebieden terug. Ondanks deze potentie bieden een aantal van deze gebieden geen grote publieke meerwaarde voor zijn omgeving. Tegelijkertijd staan deze gebieden onder een potentiële ontwikkelingsdruk. Deze groenplekken worden als publieke ruimtes ingezet in de beleving van de omgeving. Het openstellen en verbinden van deze groengebieden biedt ook op vlak van mobiliteit heel wat potenties.

### 4. ZES HECTARE GROENTEKORT WEGWERKEN

In de 19e eeuwse gordel is er een pertinent groentekort. Er wordt op zoek gegaan naar 6ha groenruimte in een specifiek afgebakende zone waar er een tekort is naar zowel wijkgroen als woongroen. Deze nieuwe groenruimten zullen mee bijdragen om het urban-heat-effect in de wijk te verzachten. De conceptstudie gaat via 3 strategieën op zoek naar de extra groenruimten voor de wijk.

**A.WIJKPARKEN:** Wijkparken zijn publieke groenruimten groter dan 1ha. Nieuwe groenruimten van 1ha zijn zeer schaars in deze 19e eeuwse gordel. Er wordt hier dus ook gekeken hoe bestaande groene plekken uitgebreid of met elkaar verbonden kunnen worden tot wijkparken.

**B.VERBORGEN TUIN:** Er zijn in de wijk heel wat groene plekken die vanuit de straat niet altijd zichtbaar of bereikbaar zijn. Deze plekken worden in de toekomst op een andere manier ingezet om een antwoord te bieden op het groentekort in de wijk. Deze 'tuinen' kunnen ingezet worden als (semi-)publieke ruimte, maar ook andere gebruiksfuncties voor deze groene omgevingen kunnen een meerwaarde bieden voor de wijk. Het openstellen van deze plekken kan de groendruk in de wijk temperen.

**C.POCKET PARK:** Kleinere groen-elementen kunnen op strategische locaties het beeld van een plek drastisch verbeteren. Dit kan een positieve invloed hebben op de dynamiek van een omgeving. Een aaneenschakeling van kleine pocket parkjes kunnen een bijdrage leveren als stedelijke ecologische stapstenen. Deze strategie kan eenvoudig geïmplementeerd worden in het concept van de leefstraten.



### 1. DIVERSITEIT VAN HET STADSWEEFSEL ALS BASISONDERLEGGEND

In een groot gedeelte van de 19e eeuwse gordel vinden we een divers en gevarieerd aanbod van voorzieningen terug. Binnen dit verspreid patroon zijn enkele concentraties aanwezig. Dit weefsel vormt de basis als stedelijke ontmoetingsruimte. Het is een stedelijk tapijt met ruimte, voorzieningen en mogelijkheden tot ontmoeting.

### 2. VOORZIENINGEN IN CENTRA OP ELKAAR AFSTEMMEN

De historische centra zijn binnen het stedelijke weefsel nog steeds herkenbaar. Een aantal zijn vrij groot en hebben nog veel voorzieningen, op andere plaatsen trekken deze weg. De voorzieningen in de verschillende kernen dienen op elkaar afgestemd te worden om onderlinge concurrentie tegen te gaan. Het beter toegankelijk maken van deze centra gecombineerd met de nodige voorzieningen zorgt voor een betere afstemming op de wijk. Het aanbod van voorzieningen dient aangevuld en afgestemd te worden op de specifieke noden van de directe omgeving (ouderen, nieuwkomers, transit-bewoners, jonge gezinnen,...).

### 3. BOVENLOKALE FUNCTIES

De hogeschool en de Rozebroeken zijn twee belangrijke bovenlokale functies in de wijk. Deze spelers dragen mee bij aan een dynamische omgeving.

### 4. CAMPUSSEN UIT ISOLEMENT HALEN

Het voorzieningen aanbod van een aantal diensten (scholen, welzijns-campus, dienstencentrum,...) bevinden zich op geïsoleerde campussen. Deze afgesloten entiteiten staan spontane ontmoetingen in de weg. Dit isolement opheffen kan zowel voor de functie als voor de omgeving een positieve invloed hebben.

### 5. IDENTITEIT VAN WIJKEN VERSTERKEN EN TEGELIJKERTIJD BARRIERES WEGWERKEN

Dampoort Sint-Amandsberg bezit veel geëngageerde bewoners die actief zijn binnen organisaties, bewonersgroepen, wijkcomités,... Dit engagement dient verder ondersteund te worden. Deze organisaties kunnen ook mee bijdragen om de barrière-werking van de steenwegen op te heffen. Vandaag vormen een aantal infrastructures echte barrières in het stadswefsel. Het bereikgebied van diverse organisaties eindigt dikwijls aan de steenwegen/barrières.



## **Economie (E)**

**1. OUDE HANDELSLINTEN ELK EIGEN KANSEN GEVEN**  
Vanuit de bovenlokale knoop van het Dampoortstation vertrekken er 3 oude handelslinten. Elk kent een eigen dynamiek en eigenheid. Het versterken van de dynamiek en het behoud van verscheidenheid in deze linten is een belangrijke troef. Zo is de DAMPOORTSTRAAT een stedelijke uitloper, een aankondiging van het stadscentrum. De ANTWERPSESTEENWEG kent veel functies die refereren naar een typisch dorpscentrum, een sterke handelscluster met een georganiseerd handelsapparaat. De DENDERMONDSESTEENWEG kan meer gezien worden als een activiteitenstrip. Hier heerst weer een totaal ander karakter als bij de andere twee. Door de handelslinten te benoemen kunnen we de eigenheid versterken.

**2. STEENWEGONTWIKKELINGEN CLUSTEREN EN AFSTEMMEN OP MOBILITEIT**  
Op de twee steenwegen zien we een aantal typische steenwegontwikkelingen. Deze 'schoendoos-ontwikkelingen' trekken een auto-gericht cliënteel aan. Het clusteren van deze ontwikkelingen op de juiste locaties kan zowel economisch als op mobiliteitsvlak een aantal voordelen opleveren. Vanuit mobiliteitsoogpunt kan het niet de bedoeling zijn om bezoekend autoverkeer tot diep in de wijk te trekken.

**3. LOKALE SUPERMAKRTEN - INTEGREREN IN DE WIJK**  
Dagelijkse economische activiteiten zoals supermarkten worden in de wijk geïntegreerd. Ondanks de grotere infrastructurele schaal van deze supermarkten blijft het, met het nabijheidsprincipe indachtig, interessant om deze functies te stimuleren in de stad.

**4. MAAKBEDRIJFJES BEHOUDEN EN NIEUWE KANSEN GEVEN**  
We vinden heel wat loodsen terug van (voormalige) bedrijven in de wijk. Deze infrastructuur biedt mogelijkheden om (kleine) maakbedrijven te integreren in het woonweefsel. De afstand tussen producent en klant wordt verkleind.

**5. STATIONSONTWIKKELING OOK KANTOREN EN BOVENLOKALE FUNCTIES IN DE WIJK**  
Ook aan de wijkzijde komen economische functies die een link hebben met het station. Er wordt op toegezien dat de functies aan deze zijde van het spoor ook een meerwaarde genereren voor de wijk.

**6. KLEINE CENTRA VAN BUURTVOORZIENINGEN VERSTERKEN DOOR TE KOPPELEN AAN ANDERE**  
In navolging van de kleinere centra die we terugvinden onder het thema 'samenleven' zien we dergelijke centra ook terugkomen binnen het thema economie. Het versterken van voorzieningen, woonverdichting en economische (handels-)functies kan het wegtrekken van andere functies tegengaan. Een basisvoorzieningen aanbod werkt mee aan het levenslang wonen in een bloeiende wijk.

**7. LANDBOUW WORDT STADSLANDBOUW**  
De bestaande landbouw langsheen de groenas kan nog meer ingezet worden voor de bewoners van de wijk. Het omvormen van deze traditionele landbouwgebieden naar stadslandbouw (met zowel een productief als recreatief karakter) levert diverse voordelen op.



**ONTSluitING OP GROTE SCHAAL BIEDT LOKALE KANSEN**

In de conceptstudie wordt er uitgegaan van een vlotte realisatie van de werken op de R4 en R40. Hierbij wordt het doorgaand verkeer vanuit Lokeren afgeleid via de Kennedylaan, Afrikalaan om via de Verapazbrug de R40 te bereiken.

De steenwegontwikkelingen (clusters van baanwinkels) kunnen tussen R4 en oude bareel geclusterd blijven bestaan. Vanaf oude bareel wordt er een duidelijke overgang gemaakt tussen gemotoriseerd, individueel verkeer en openbaarvervoer en fietsverkeer. De P&R en de steenwegontwikkelingen zijn duidelijk georiënteerd op de R4.

Aan de andere zijde biedt de stationsomgeving ook lokale kansen als bovenlokale knoop. Tussen Station en P&R is er geen individueel

**GEDEELDE RUIMTE MET GEDEELDE PARKEEROPLOSSINGEN**

Er wordt ruimte voorzien voor de fiets die de infrastructuur van het openbaar vervoer en de auto ontwijkt. Een vrijliggend fietspad dat een aantal binnengebieden met elkaar verbindt.

Op andere plaatsen worden er keuzes gemaakt rond mobiliteitsmodi. Op de plaatsen waar er fietsverbindingen zijn zullen er minder auto's/parkeerplaatsen/OV kunnen zijn.

**FIETSBOULEVARD**

De Land Van Waaslaan, Victor en Alfons Braeckmanlaan worden ingezet als een rechte hoofdfietsverbinding die vanuit het centrum via de wijk naar het buitengebied gaat. Deze radiale as sluit aan op de fiets-o-strade tussen Gent en Antwerpen.

**RUIMTE VOOR BEWONERS**

De auto en de parkeerplaatsen leggen druk op de leefbaarheid van Dampoort Sint-Amandsberg. Het herdenken van ontsluitingsstructuren aan de hand van rijrichtingen en parkeerstrategieën moeten de verkeersleefbaarheid van Dampoort in de hand werken. Hierbij staat de bereikbaarheid en de toegankelijkheid voor de bewoners als een hoger aangeschreven als de doorgaande bewegingen.



## 2/ STRATEGIE & STRUCTUURSCHETS

Er bestaat een duidelijke wisselwerking tussen de strategie en de structuurschets. Beide zijn ze een concretere vertalingen van de ambitie. Waar in de structuurschets de verschillende thema's gecombineerd worden, blijven de strategieën thematische opgedeeld. De strategieën geven mogelijke manieren weer om de ambitie en de structuurschets te vertalen naar concrete uitwerkingen. Het geeft aan hoe een aantal zaken in beweging gezet worden of hoe bestaande dynamieken van onderuit versterkt worden.

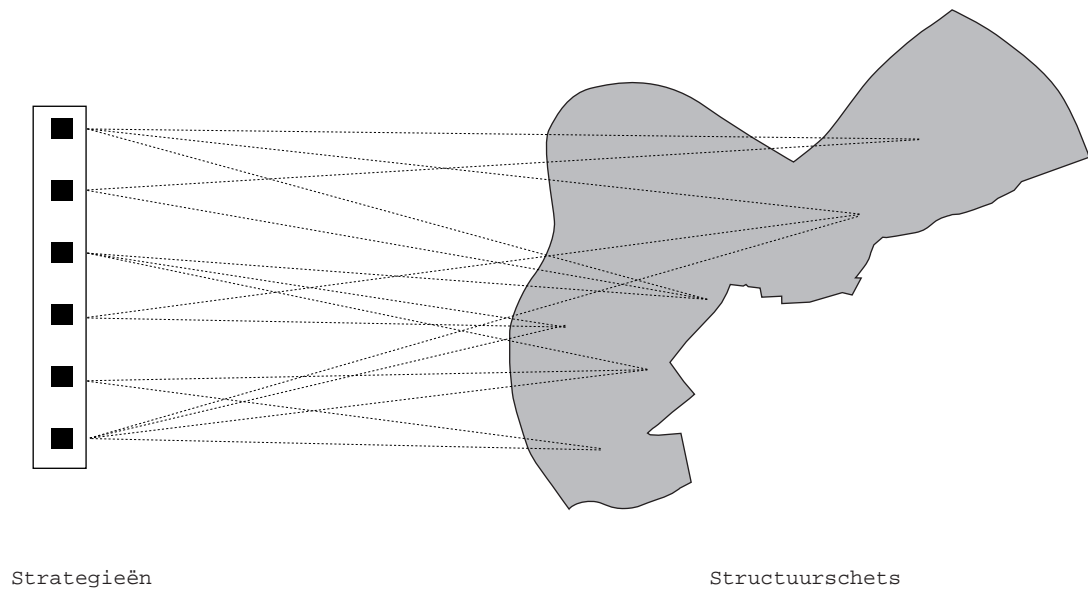
De structuurvisie legt vast welke de ruimtelijke hoofdstructuur is waaraan gewerkt dient te worden. In plaats van de ingrepen te spreiden over het volledige studiegebied, worden ze strategisch ingezet om een aantal belangrijke plaatsen en structuren te versterken. Deze structuren vloeien voort uit de analyse, de ambitie en de diverse strategieën die naar voor worden geschoven. Een aantal historische lagen (steenwegen, Schelde, spoorlijn,...) vinden we ook terug als dragers van structuren. Toch zijn er een aantal andere structuren die een belangrijke waarde hebben of kunnen krijgen. De gewenste ontwikkeling van deze structuren kan misschien pas uitgewerkt worden op lange termijn, maar levert vandaag al input voor lopende en startende projecten of voor acties op korte termijn.

v

Halvemaanstraat - Spijkstraat

Het groentekort in de wijk  
vertaalt zich, door het intense  
gebruik, in een kwaliteitsverlies  
van de publieke groene ruimte.





## Strategie

### WOONSTRATEGIE

Door de grote en de diversiteit van het woonpatrimonium in de wijk worden er drie duidelijke, verschillende woonstrategieën naar voor geschoven. Aan deze fysieke woonstrategieën worden ambitieuze en innoverende acties gekoppeld die betrekking hebben op basiswoonkwaliteit, klimaatneutraliteit, subsidierententie, betaalbaarheid, gemeenschapsvorming,...

(W1)



#### Renovatiewijk

Vanuit de analyse komen een aantal wijken naar voor waarin de basis-woonkwaliteit te wensen overlaat. Voor deze plekken wordt een renovatiestrategie naar voor geschoven die de woonkwaliteit van de bestaande bewoners aanzienlijk verhogen.

(W2)



#### Breed wonen

In het dichtstbevolkte gedeelte van de wijk is het niet opportuun om extra bebouwing toe te voegen die de woondichtheid nog verder belast. De nieuwe woonprojecten dienen in te spelen op het verbreden van het woonaanbod. Nieuwe en brede woonvormen, bieden plaats aan specifieke bewonersgroepen die nu moeilijk een plek vinden op de woonmarkt.

(W3)






#### Verdicht wonen

Op andere plaatsen zien we nog opportuniteiten naar extra woongelegenheden. Bij deze nieuwe verdichtingsopgaven dient extra aandacht besteed te worden aan groene publieke ruimte, lokale voorzieningen en de eigenheid van de plek. Een gezonde mix is slim verdichten.

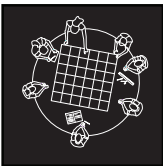
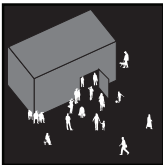

## GROENSTRATEGIE

Het vinden van nieuwe groenruimte in de dichtbevolkte omgeving van Dampoort Sint-Amandsberg wordt geen sinecure. De zoektocht naar nieuwe wijkparken (minstens 1ha) is geen sinecure. Andere strategieën zullen aanvullend moeten werken. De strategie om de wijk te vergroenen, aangener en klimaat-robuster te maken zal op een nieuwe manier moeten gebeuren.

- (G1)  Vergroten en verbinden  
Er wordt gezocht naar manieren om de bestaande parken te vergroten met omliggende onderbenutte ruimte. Door kleinere groenruimte met elkaar te verbinden kunnen grotere entiteiten ontstaan. Het aankondigen van parken in omliggende straten behoort mee tot deze strategie.
- (G2)  Verborgene tuinen  
We zien binnen de wijk nog heel wat groene ruimte die op een andere manier ingezet kunnen worden. Deze tuinen worden ingezet als (semi-) publieke ruimte, maar ook andere gebruiksfuncties voor deze groene omgevingen kunnen een meerwaarde bieden voor de wijk.
- (G3)  Pocketpark  
Door op strategische locaties kleine groene elementen te implementeren kan het zicht, de dynamiek en de algemene perceptie van een omgeving veranderen. Een koppeling van deze elementen kunnen geïmplementeerd worden in de strategie van de leefstraten. Ook kleine elementen dragen bij tot een klimaatrobuste stad.


## SAMENLEEF STRATEGIE

Er zijn heel wat kiemen aanwezig om het samenleven in de wijk te laten openbloeien. De ambitie van het stadsvernieuwingsproject moet zijn om de diversiteit van wensen en noden op elkaar af te stemmen en te laten ontplooiën.

- (S1)  Co-Productie - Co-creatie  
Diverse acties en initiatieven zullen door de buurt of samen met de buurt in gang gezet worden. Samen met de bestaande bottom-up-projecten wordt er gezocht hoe concrete acties in de wijk verder uitgewerkt worden.
- (S2)  Wijkpatrimonium  
Het bestaande patrimonium in de wijk dat onderbenut is dient ingezet te worden om de diverse facilitaire noden uit de wijk op te vangen. Zowel vanuit organisaties als particuliere hoek komt de vraag naar meer en een diverser aanbod op het vlak van patrimonium. Organisaties en verenigingen van de wijk huren, gebruiken en onderhouden het patrimonium.
- (S3)  Publieke ruimte: ontmoetingsruimte  
De aanwezige publieke ruimte in de wijk wordt vandaag niet optimaal ingezet. Deze ruimte dient mee ingezet te worden om ontmoeting te stimuleren. In de meest dichtbebouwde delen van de wijk functioneert de publieke ruimte als extra leefruimte.


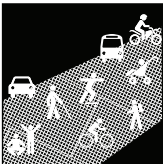

## ECONOMISCHE STRATEGIE

Ook binnen de economische structuur zien we een grote diversiteit. Dit kent vele redenen (bevolkingssamenstelling, stationsomgeving, industrieel erfgoed,...). Elk van deze drie strategieën kan een antwoord bieden op de verschillende invalshoeken.

- (E1)  Samen in het dorp  
Dampoort Sint-Amandsberg is een verzameling van een aantal dorpen, wijken en gehuchten. Door in deze (kleinere) kernen blijvend te investeren kan het wijkgevoel behouden blijven. Elk 'dorp' zal een eigen specifieke aanpak vragen. Dit zowel naar zuiver economische activiteiten als naar voorzieningen.
- (E2)  Tijdelijke invullingen  
Leegstand (van handelspanen) heeft een negatieve invloed op de dynamiek van een omgeving. Tijdelijke invullingen van deze panden, door middel van pop-up-shops, tentoonstellingsruimte, specifiek culturele activiteiten, tijdelijke voorzieningen, kantoortjes of ateliers,... kunnen juist een tegenovergestelde dynamiek met zich meebrengen. Aangepaste subsidies en huurreglementen ondersteunen dit.
- (E3)  Brede economie als hefboom voor de omgeving  
Door niet enkel in te zetten op traditionele economische activiteiten kunnen er voorzieningen op maat van de wijk aangeboden worden. Deze kunnen tegelijk een positieve dynamiek hebben op andere economische activiteiten. We denken hier aan sociale economie, maakbedrijfjes, bedrijfsverzamelgebouwtjes voor diverse sectoren,...

## MOBILITEITSSTRATEGIE

Met de verschillende acties die gepland staan (R4, R40, P&R,...) zou de wijk duidelijk minder doorgaand verkeer moeten kennen. In tussentijd wordt er nagedacht hoe de straatruimte meer ingezet wordt als ontmoetingsplek zonder de verbindende functie uit het oog te verliezen.

- (M1)  Gent op de fiets  
De voorzieningen voor de fietser worden op vele plekken weggedrukt door andere noden. Op diverse plaatsen wordt er resoluut gekozen om de fiets plaats te geven. De fiets stimuleert indirect menselijk contact en spontane ontmoetingen.
- (M2)  Gedeelde ruimte  
De beschikbare publieke ruimte is beperkt. Als er een veilige straatomgeving gecreëerd wordt met plaats voor ontmoeting zullen diverse plekken anders ingericht moeten worden. Ruimte delen kan voor vele actoren een kwaliteitswinst opleveren.
- (M3)  Parkeerstrategie  
Er wordt onderzocht welke mogelijkheden er bestaan om de parkeerdruk op het publieke domein te verzachten. Deze strategieën kunnen wijk-overkoepelend of locatie gebonden zijn.

## STRATEGIE WIJKINTERVENTIES

Heel wat interventies vragen een vertaalslag naar concrete realisatie. Via zes verschillende strategieën kan de stad het stadsvernieuwingsproject mee ten uitvoer brengen. Ze illustreren dat de aanpak van verschillende plekken, problemen en voorstellen zeer verschillend kan zijn en dat het stadsbestuur niet de enige actor in het stadsvernieuwingsproject hoeft te zijn.

### Wijkmakelaar aanstellen



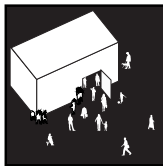
De wijkmakelaar brengt vraag en aanbod in de wijk actief met elkaar in contact. Vandaag komen er al ondernemers, sociale organisaties, opstartende bedrijfjes of bewonersgroepen naar de stad met specifieke vragen naar beschikbaarheid van patrimonium, zalen, buitenruimtes,... De wijkmakelaar speelt hier zowel een faciliterende rol als een actief verkennende rol om zo diverse partijen samen te brengen en zo initiatieven in de wijk mogelijk te maken. Een doortastend overzicht in de vingers hebben van de vraag en het aanbod van actoren in de wijk is essentieel.

### Stad als initiator, stad als initiatiefnemer



Indien de stad de stad haar visie op de vernieuwing van de wijk concreet gerealiseerd wil zien dan zal ze ook zelf als initiatiefnemer optreden. Bij complexe processen en acties kan professionele ondersteuning van de stad bij één of meerdere fases voor een grote winst zorgen in de wijk. De stad fungeert hier als actieve gids. Daarnaast zal de stad op andere plaatsen ook als bouwheer moeten optreden en zelf pleinen, straten, parken en nieuwe functies moeten aanleggen en onderhouden.

### Wijkpatrimonium uitbreiden



De tijd dat iedere organisatie een eigen lokaal of gebouw heeft is voorbij. Er moet efficiënter omgegaan worden met de beschikbare ruimte. Vooral buurtbewoners willen zelf actief gebruik kunnen maken van het beschikbare patrimonium. Nieuw maar ook bestaand patrimonium kan ingezet worden voor meerdere initiatieven van buurtbewoners, maar ze nemen tegelijkertijd zelf ook mee verantwoordelijkheid op. Een deel van het stadspatrimonium wordt dan wijkpatrimonium. Het staat ter beschikking, via een gebruiksovereenkomst van de buurt of buurtvereniging. Deze zorgt voor beheer, onderhoud, exploitatie en vooral voor programmering en meerwaarde voor de wijk. Een deel van het stadspatrimonium dient zo niet verkocht te worden maar kan via kort- of langlopende overeenkomsten in bruikleen gegeven worden aan de wijk. Zowel patrimonium van de stad, andere overheidsinstellingen als private actoren kan voor deze strategie ingeschakeld worden.

### Partnerschappen afsluiten



De stad kan niet alle ambities van de conceptstudie zelf realiseren. Budgetten zijn beperkt, niet alle patrimonium is beschikbaar of geschikt, niet overal is ruimte beschikbaar om er een parkje aan te leggen. Daarom is het belangrijk als stad allianties te zoeken met andere partijen in de wijk die middelen, gebouwen, tuinen, gronden, parkeerruimte, en meer ter beschikking kunnen stellen van de buurt. Hierover dienen dan duidelijke afspraken naar beheer, gebruiksmogelijkheden en eventuele vergoedingen gemaakt worden.

### Dynamische handelsstraten



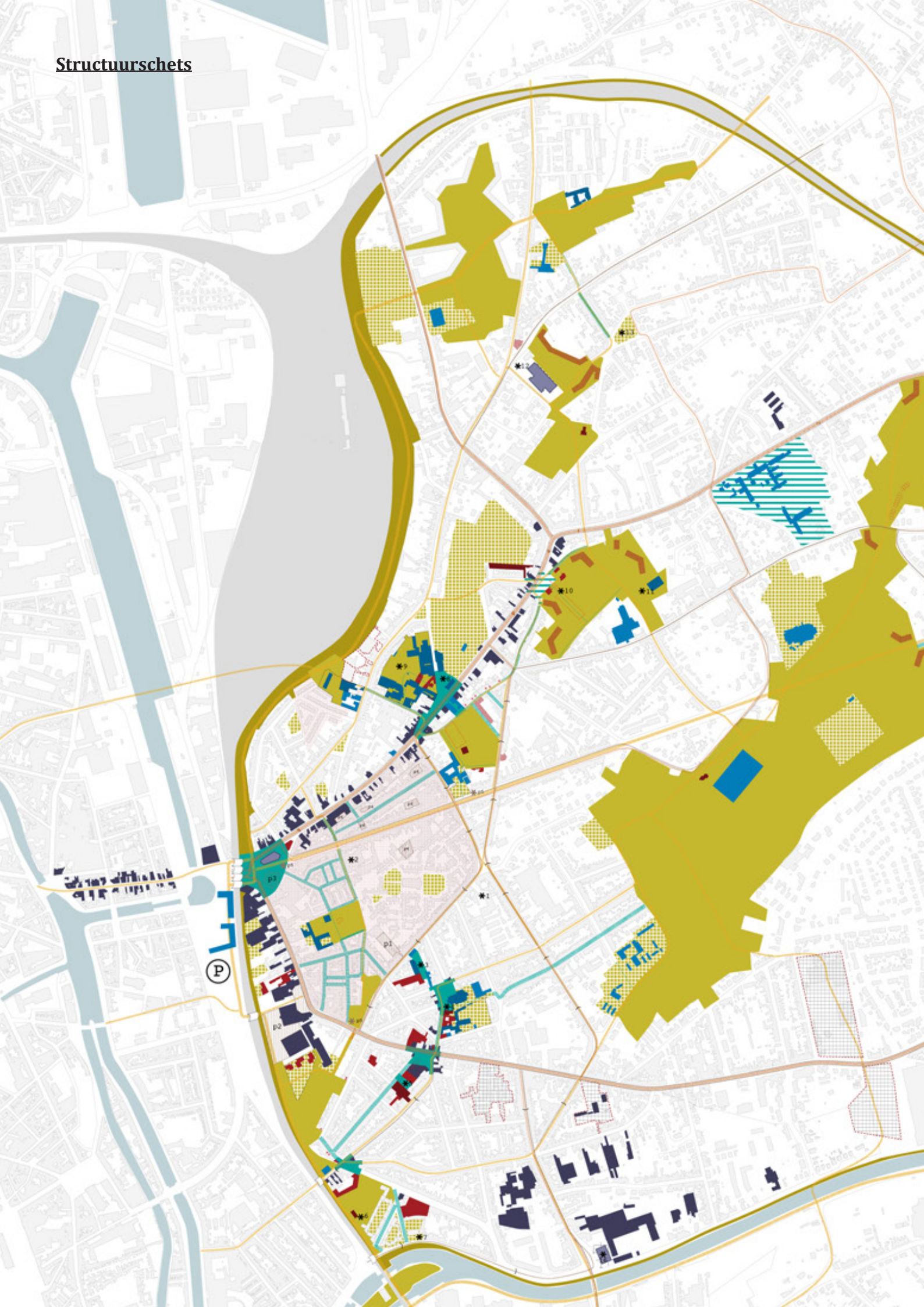
Het stimuleren van activiteiten op een aantal (tanende) winkelstraten creëert bestemmingen en verblijfsruimte voor andere economische activiteiten, wijkfaciliteiten, werk en ondernemruimte, ... . Door op gerichte plaatsen investeerders en ondernemers aan te trekken via een meer brede aanpak dan die van het winkelstraatmanagement wordt een positieve dynamiek teweeggebracht waar ook eigenaars en buurtgroepen bij betrokken kunnen worden.

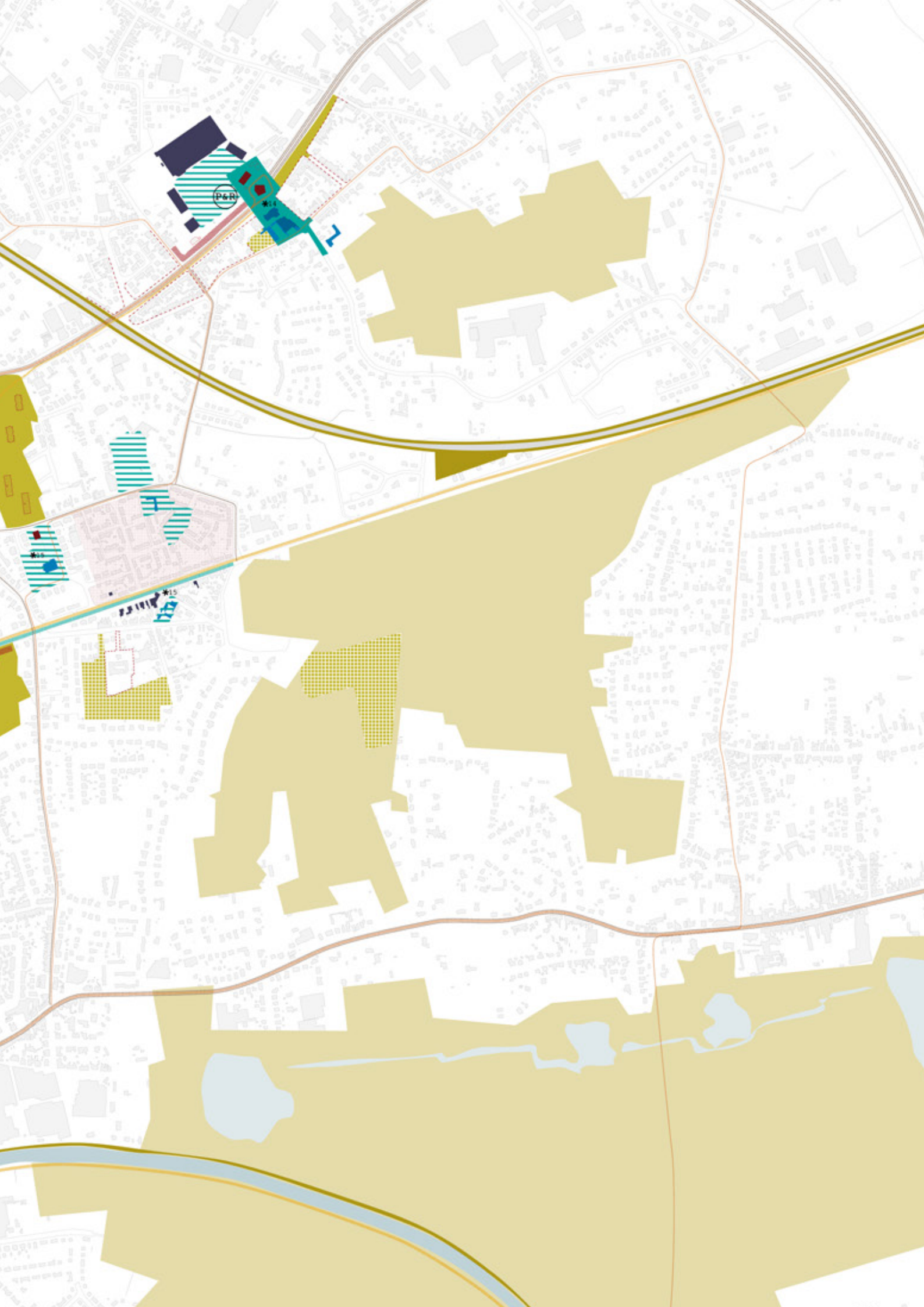
### Buurtbalie+










Sint-Amandsberg is een wijk met goesting. Er beweegt veel in de wijk, de initiatieven en dynamiek van bewoners en ondernemers zijn echter vaak niet goed gekend of vinden hun weg niet naar stedelijke diensten, naar ondersteuning en begeleiding. Dat gebeurt het best op een zo laagdrempelig als mogelijke wijze. Gent info zal ook aanwezig zijn in de wijk met de infobalies, maar we willen deze graag op welbepaalde ogenblikken actiever inzetten. In de buurt zijn de diensten aanwezig die samen met wijkactoren op zoek gaan naar kansen voor de wijk.

# Structuurschets















## WONEN

-  Kavelprojecten (W1)  
*SOGent gebruikt de kavelprojecten om op strategische locaties het bebouwd patrimonium stelselmatig te vernieuwen. Door deze kavelprojecten geconcentreerd toe te passen heeft dit een positieve invloed op een hele buurt.*
-  Wijkrenovatie (W1)  
*Vanuit de analyse komen een aantal zones naar boven waarbij de basis-woonkwaliteit de wensen over laat. In deze zones is een grondige brede vernieuwingsstrategie noodzakelijk.*
-  Indicatieve sloop (W1)  
*De sloop van een aantal specifieke gebouwen genereert een grote kwalitatieve meerwaarde voor de hele wijk.*
-  Breed wonen - Project (W2)  
*De nieuwe woonprojecten in dichtbebouwde omgevingen dienen in te spelen op het verbreden van het woonaanbod. Deze woonvormen, bieden plaats aan specifieke bewonersgroepen die nu moeilijk een plek vinden op de woonmarkt.*
-  Verdicht wonen - Indicatieve bebouwing (W3)  
*Op andere plaatsen dienen er zich verdichtingsopgaven aan. Hier dient extra aandacht besteed te worden aan groene publieke ruimte (zowel stedelijke groenlast als eventuele extra's), lokale voorzieningen en de eigenheid van de plek. Een gezonde mix is slim verdichten.*
-  Verdicht wonen - Bouwblok (W3)  
*In enkele bouwblokken wordt er binnen een bouwblok gezocht naar extra verdichting.*
-  Verdicht wonen - Potentiële zoekzone (W3)  
*Potentiële locaties die vandaag een andere bestemming als wonen hebben kunnen in de toekomst binnen een strategisch plan omgevormd worden naar gemengde zones waarbij een mix de haalbaarheid en de leefbaarheid voor ogen heeft.*

## GROEN



-  Ecologische verbindingen (G1)  
*Naast de belevingswaarde hebben een aantal groene ruimten ook een belangrijke ecologische functie. De continuïteit en de natuurlijke kwaliteit van de gebieden worden voorop gesteld.*
-  Grote groen-entiteiten (G1)  
*Deze entiteiten zijn divers in voorkomen en gebruik. Door de grote van deze open landschappen kunnen deze gebieden functies opnemen die nog weinig voorhanden zijn nabij de stad. Het bewaken van de grote is hiervoor belangrijk.*
-  Tuinen & Specifiek groengebruik (G2)  
*Heel wat groenruimten hebben een specifiek gebruik waardoor ze niet zomaar onder parkruimte kunnen gecategoriseerd worden. Deze gebieden hebben echter ook een belangrijke functie voor de beleving van de wijk.*
-  Leefstraten en leefpleinen (G3)  
*Vele publieke ruimte wordt vandaag zeer verhard aangelegd. Meerdere kleine groenelementen kunnen het vergroenen van de wijk in de hand werken. De leefstraten en leefpleinen (zie verder) kunnen hier meerwaardes bieden voor de groenstrategie.*
-  Parken (G1) (G2) (G3)  
*Groene publieke ruimtes kunnen diverse functies opnemen. Zeker in de zones waar de private buitenruimte beperkt is vormen deze publieke ruimten een belangrijke aanvulling op de woonkwaliteit.*

## SAMENLEVEN












-  Acties Co-productie (S1)  
*Er zijn al een aantal kiemen gelegd door diverse wijkbewoners om zelf initiatieven te nemen. Op andere plaatsen worden er vanuit de stad samen met buurtbewoners, actiegroepen of organisaties samen initiatieven opgezet.*
-  Wijkpatrimonium (S2)  
*Gebouwen die volledig in dienst staan voor de wijk. Er worden duidelijke regelingen getroffen omtrent de uitbating, onderhoud, verantwoordelijkheden,... De stad kan diverse rollen opnemen in dit verhaal.*
-  Publiek patrimonium (S2)  
*Bebouwd patrimonium dat in dienst staat van de wijk of de stad. Denk hierbij aan scholen, buurtcentra, open huizen,....*
-  Te verbreden publieke patrimonium (S2)  
*Omwille van diverse redenen (ligging, uitbating, ontsluiting,...) is er publiek patrimonium dat nog meer kan betekenen voor de wijk als het vandaag doet. Het openstellen van de infrastructuur voor de wijk!*
-  Leefplein (S3)  
*Publieke pleinen en de publieke ruimte in het algemeen, dient opnieuw bedacht dienen te worden ivf spontane dakelijkse ontmoetingen. Pleinen dienen ontmoetingsplekken te zijn die aandacht besteden aan het diverse bewonersprofiel van de wijk.*



## ECONOMIE

-  Economische clustering (E1)  
*Niet alle economische activiteiten worden in de structuurschets aangeduid. Een aantal strategische geclusterde economische omgevingen worden naar voor geschoven als te behouden en versterken clusters.*
-  Specifieke economische acties (E2) (E3)  
*Er worden een aantal strategische economische locaties aangeduid. Op deze locaties kunnen nieuwe economische activiteiten een specifieke dynamiek op gang brengen in een bepaalde omgeving.*

## MOBILITEIT

-  Fietsverbinding - Hoofdroute (M1)  
*De hoofdroutes hebben als doel om de grotere afstanden voor de fietsers vlot te faciliteren. Dit kan zowel over fietssnelwegen als recreatieve hoofdroutes gaan.*
-  Fietsverbinding - Wijkroute (M1)  
*De wijkroutes voorzien vlotte en veilige routes door de wijk. Ze bedienen zoveel mogelijk publieke programma's. Naast deze wijkroute wordt er uiteraard overal voor veilige fietsvoorzieningen geopperd.*
-  Leefstraat (M2)  
*Straten waar de verblijfsruimte een belangrijk aandeel hebben. Deze leefstraten zijn een verdere doorvertaling van de bestaande leefstraten. De leefstraten dienen alle bewoners, dit komt zowel in de functies als in de inrichting naar voor.*
-  Leefplein (M2)  
*Publieke pleinen dienen opnieuw bedacht dienen te worden ifv spontane dakelijke ontmoetingen. Pleinen dienen ontmoetingsplekken te zijn die aandacht besteden aan het diverse bewonersprofiel van de wijk.*
-  Potentiële ontmoetingsruimte (M2)  
*Zowel private als publieke plaatsen die uitgebouwd kunnen worden voor ontmoetingen in de wijk. Er zijn al een aantal aanknopingspunten aanwezig die ontmoetingen (kunnen) stimuleren.*
-  Zachte doorsteek (M2)  
*Om het zachte voetgangersnetwerk verder te verdichten worden er enkele doorsteken aangeduid die een grote winst opleveren. Deze opsomming is niet limitatief.*
-  Parkeerstrategieën (M3)  
*Om de grote parkeerdruk in de wijk op te vangen worden er een aantal parkeerstrategieën naar voor geschoven.*
-  Tram (hoofdroute)  
*De grote hoofdlijnen door de wijk worden vertramd. Dit is in overeenstemming met de visie van De Lijn.*
-  Bus (wijkverbinding)  
*Dwarse verbindingen door de wijk maken het mogelijk om nieuwe verbindingen te maken. De verschillende wijken van Gent worden ook met elkaar verbonden.*
-  Ontsluitingswegen (auto)  
*De ontsluitingstructuur voor gemotoriseerd verkeer wordt hiërarchisch opgebouwd. De hoofdonsluiting zorgt voor een vlotte doorstroom in- en uit de wijk. Doorgaand verkeer wordt sowieso ontmoedigd.*
-  Wijkverbindingswegen (auto)  
*Tussen verschillende wijken zal er altijd auto-verkeer voorkomen. Deze verbindingen dienen het sluipverkeer te minimaliseren. Tussen de mazen van de wijkverbindingswegen dienen wijkcirculatieplannen opgesteld te worden. De wijkcirculatieplannen van stad Gent zullen rond deze principes verder onderzoek doen.*

Acties van Co-productie die worden aangeduid op de structuurschets.

1. CLW (centrum leren en werken)
2. Loods Zzmogh
3. Buurtcentrum Wittemolenstraat
4. Pastorij
5. Wasserij der Vlaanderen
7. Home Claire
8. Omgeving oud gemeentehuis
9. Scholencampus Visitatie
10. Kasteeldomeintjes Antwerpsesteenweg
11. Speelplaats en sporthal Sint-Jan
12. Voormalige Scapino
13. Snellaertplein
14. Oude Bareel
15. Westveld
16. Bedrijfsverzamelgebouw

Parkeerstrategieën die binnen de structuurschets naar voor worden geschoven.

- P1: Private buurtparking
- P2: Gedeelde parking
- P3: Ondergrondse buurtparking
- p4: Kleinere parkeerclusters
- P5: Deelsystemen voor auto & fietsgebruik

# 3/ KOPPELINGEN

De structuurschets die hierboven behandeld werd valt uiteen in een aantal deelopdrachten. De synergiën en coalities die in de structuurschets op plankkaart werden aangeduid worden in de koppelingen verder uitgewerkt. De specifieke combinaties van ruimtelijke en andere opgaves worden verknoopt tot één werkopgave/ werkveld/koppeling. Een dergelijk werkveld kan binnen het studiegebied, maar ook elders in de Gentse stadsrand, op verschillende plaatsen en telkens op vergelijkbare wijze weer voorkomen.

Door ook de voorgaande strategieën hier op een specifieke manier te vertalen, toe te lichten en vast te pinnen op een locatie worden deze koppelingen zeer concreet. Ze vormen een verdere verfijning en toelichting van de structuurschets. Dit zijn de strategische plekken die de structuur van de wijk zal versterken.



## Dendermondsesteenweg

Eén van de steenwegen die de wijk doorkruist. De leegstand van handelspanden langsheen de steenweg vergroot de (mentale) barrierewerking.

## Leeswijzer

### a. Doelstelling

Er wordt een wisselwerking gezocht tussen de noden en de ambitie die uit de diverse gesprekken naar boven kwamen. Samen met de impressie wordt er een eerste beeld opgehangen van de plek hoe deze kan evolueren naar het wensbeeld van de wijk.

Deze postkaarten werden als communicatiemiddel tijdens een van de workshops gebruikt.

### b. Thematische ambitie

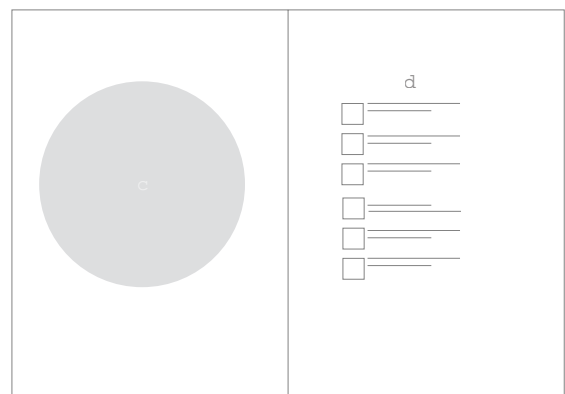
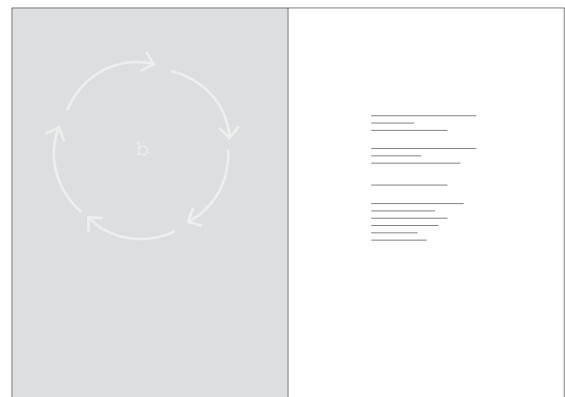
Eerder werden de ambities per thema voor de volledige wijk toegelicht. Op specifieke plaatsen komen verschillende thema's op een andere manier samen. De wisselwerking tussen de verschillende thema's zorgt voor interessante koppelingen. Er wordt verder verduidelijkt hoe de thematische ambitie per koppeling naar voor wordt geschoven

### c. Structuurschets

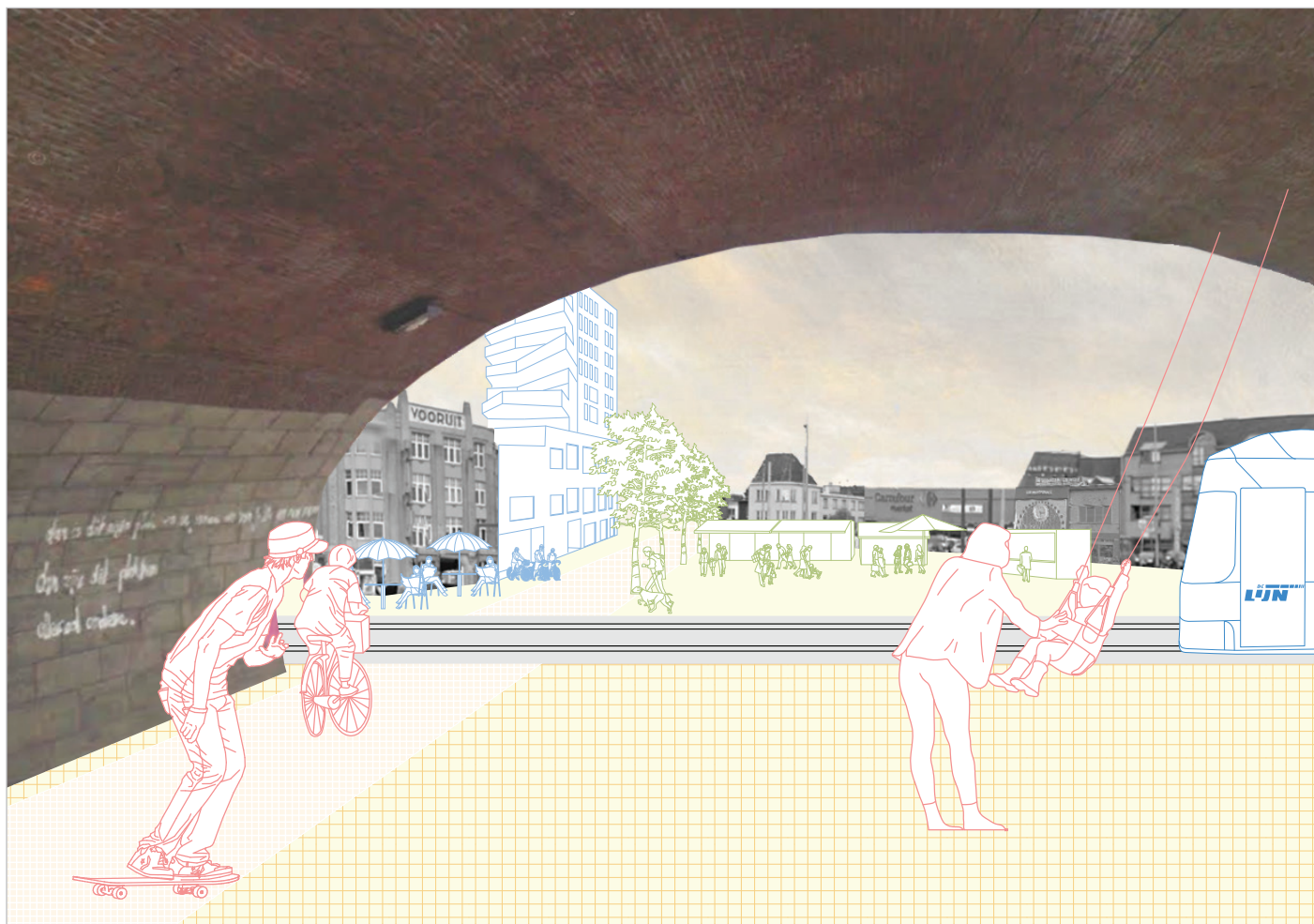
Functies en bestemmingen worden op zeer specifieke locaties ingetekend. Het concretiseren van een aantal ambities kan een discussie op gang brengen. Het zorgt dat de we van een algemene ambitie naar een plaatsgebonden invulling gaan. De voorstellen worden steeds concreter waardoor debat en discussie ontstaat.

### d. Strategie

Om tot dergelijke doelstellingen te komen of om de ambities waar te kunnen maken worden er concrete strategieën aan plekken gekoppeld. De strategieën werden al toegelicht, binnen de koppelingen worden ze nog concreter. In een latere fase zullen de koppelingen in handen worden genomen door diverse partners. De einddoelen worden steeds tastbaarder.



### 3.1/ Station in de wijk





Stadsvernieuwingsproject Dampoort Sint-Amandsberg  
**STATION IN DE WIJK**

1. Door het ontwarren van de verkeersknoop van de Dampoort kan het Antwerpenplein een autovrij plein worden met een ondergrondse buurtparking.
2. Verschillende fiets- en groenassen vertrekken vanaf het plein en verbinden het stadcentrum, station, wijk en groengebieden met elkaar.
3. Op het plein komt een nieuw landmarkgebouw dat ruimte biedt voor lokale voorzieningen, horeca, kleinschalige kantoren,...
4. Zo vinden ontwikkelingen in de stationsomgeving ook een plek aan deze kant van het spoor op maat van de wijk.

---



---



---

*inspiratiebeeld in functie van het stadsvernieuwingsproject Dampoort Sint-Amandsberg*



(M)  
Dampoort ook als poort  
naar de wijk

(G)  
Van de groene banaan  
naar de Schelde-oevers

(W)  
nieuwe woonvormen in  
de stationsbuurt

(S)  
Antwerpenplein als grote ont-  
moetingsruimte

(E)  
A-locatie  
en A'-locatie

- (M) Sterk uitbouwen van de omgeving Dampoort als stedelijke bovenlokale vervoersknoop en tegelijkertijd als verbindingsfiguur tussen stad en wijk via nieuwe en heringerichte doorsteken.
- (E) Inzetten op andere vormen van kantoor- en station-ontwikkelingen (horeca, handel,...) aan de wijkzijde, complementair met de grootschalige ontwikkeling aan de stadszijde.
- (S) Ruimte voorzien voor bovenlokale functies en dit niet enkel aan de stadszijde, maar ook in de wijk. De stationsomgeving als een ontmoetingsruimte met private en publieke voorzieningen.
- (W) Integreren van specifieke vormen van wonen in de stationsknoop om er een 24uren stadsdeel van te maken.
- (G) Doortrekken en versterken van de belangrijke ecologische verbinding langsheen het spoor (noord-zuid van Groene Banaan naar Scheldevallei), maar ook van daar uit naar de binnestad via de Hagelandkaai/Schoolkaai en via St-Baafssite.



STATION IN DE WIJK  
Structuurvisie





#### Verborgene tuinen

1. Achtertuinen voor nieuwe woonprojecten + ecologische corridor langsheen het spoortalud.



#### Publieke ruimte: Ontmoetingsruimte

2. Autoluw Antwerpenplein met ruimte voor bomen en groenruimte.



#### Tijdelijke invullingen

3. Lege winkels in Dendermondsesteenweg krijgen tijdelijke invulling met lokale voorzieningen, ateliers, kantoortjes,...



#### Brede economie als hefboom voor de omgeving

4. Landmark op Antwerpenplein met diverse economische functies.
5. Dendermondsesteenweg: van winkelstraat onder druk tot diverse en dynamische stationsomgeving.



#### Gent op de fiets

6. Groenassen langsheen het spoor worden fietsassen.
7. Nieuwe spoor-onderdoorgang via het koopcentrum.
8. Ruimte geven onder bogen aan fietsers, voetgangers en openbaar vervoer.



#### parkeerstrategieën

9. Wijkparking onder Antwerpenplein.
10. Geplande stationsparking.

### 3.2/ Wijk op straat





Stadsvernieuwingsproject Dampoort Sint-Amandsberg  
**WIJK OP STRAAT**

1. Een autoluw Heilig Hartplein met opengestelde pastorij-tuin, de binnenkoer van het ontmoetingscentrum, een levendig Heernisplein en een sportveld aan de wasserij-site: een netwerk van kleinschalige nieuwe publieke pleintjes en plekjes biedt volop kansen voor ontmoeting.
2. Aan elk van die plekken zetten bestaande en nieuwe voorzieningen, mee georganiseerd door buurtbewoners, hun deuren naar de wijk open.
3. Geen verdere verdichting van de wijk, maar enkel kleinschalige woonprojecten voor specifieke doelgroepen die deze plekken mee opladen.
4. Eenrichtingsstraten ontmoedigen sluijperkeer en maken ruimte vrij voor veilige fietsroutes en leefstraten.

---



---



---

*inspiratiebeeld in functie van het stadsvernieuwingsproject Dampoort Sint-Amandsberg*



(S)  
voorzieningen en publieke  
ruimte meer toegankelijk  
maken

(M)  
Straten als zachte  
verblijfs- en  
verbindingruimte

(E)  
Labo  
Dendermondsesteenweg

(G)  
De verborgen  
diversiteit

(W)  
Breed wonen

- (S) Versterken van de cluster aan wijkgeoriënteerde onderwijs-, - sport, en ontmoetingsfuncties en sociale voorzieningen. Inzetten op het vergroten van de toegankelijkheid en van medegebruik: publieke functies gericht op het sociaal leven op straat. Versterken van onderlinge samenwerking. Vooral link met de atypische steenwegontwikkeling en nieuwe vormen van wonen lijkt een meerwaarde te kunnen zijn.
- (E) Nieuwe dynamiek voor Dendermondsesteenweg als activiteitenstrip met grotere diversiteit aan economische initiatieven. Sterke oriëntatie hierbij op de straatruimte en het opzetten van experimenteeruimtes, andere tijdelijke gebruiks- en huurvormen. (start-up steenweg). De barrièrewerking van de steenweg mee doorbreken.
- (W) Inzetten op breed wonen met aandacht voor woonprojecten waarin verschillende woningen gecombineerd worden en gezocht wordt naar nieuwe woonvormen, typologieën en andere ontwikkelingsstrategieën. Expliciet linken van wonen aan economische ontwikkelingen en sociale voorzieningen en ontmoetingsruimtes.
- (G) Inpassen van diverse vormen van stadsgroen. Van een wijkpark en het vergroenen van (verharde) speel-, sport en parkeerruimtes tot bouwbloktuinen en kleinschalige stadsgroen in de straatruimte. Aanhechten van lokale recreatieve groenstructuur aan bovenlokale ecologische verbindingen om zo de nabijheid van groen aangenamer te maken. Woongroen linken en vergroten tot wijkgroen.
- (M) Inzetten op netwerk van fietsverbindingen via herinrichting van de bestaande straten en aangevuld met strategische linken doorheen enkele bouwblokken. Verder uitwerken van fietslink naar stadscentrum via Koopcentrum en Forelstraat. Uitwerken van gedeelde parkings met grotere wijkfuncties. Steenweg als ruggengraat voor openbaar vervoer en lokale auto-ontsluiting.





### Breed wonen

1. Geplande Co-housing (champignonkwekerij).
2. Co-housing 'De Ververs' (in opbouw).
3. 'Worstenfabriek' als aangepast woonproject.
4. Strategische hoekbebouwing.
5. Mogelijkheden woningbouw Wasserij.
6. Geplande sociale huisvesting.



### Verborgten tuinen

7. Openstellen Pastorijtuin - speelplaats Krekelberg - Chiro.



### Pocketpark

8. Heilig-Hart plein vergroenen tot een "park-plein".
9. Kleinschalig groen op Heernisplein.
10. Groen en ontmoetingsruimte op Nieuwe publieke ruimte Wasserij.



### Co-Productie - Co-creatie

11. Pastorij als huis van de wijk.
12. Wasserij als bedrijfsverzamelcentrum of als sportplek.
13. Buurtcentrum als sociale ontmoetingsplek met specifieke diensten.
14. Medebeheer van tuinen door buurt.



### Wijkpatrimonium

11. Pastorij
12. Wasserij
15. Heilig-Hart Kerk: nieuwe invulling als markt- of ontmoetingsruimte.



### Publieke ruimte: Ontmoetingsruimte

16. Openstellen en herinrichting koer van het buurtcentrum.
17. Heilig-Hart plein autoluw maken.
18. Openstellen pastorijtuin - speelplaats Krekelberg - Chiro - ...
19. Heernisplein als levendig stadsplein.
20. Nieuwe publieke ruimte Wasserij.



### Samen in het dorp

21. Versterkte centrumfuncties van wasserij site tot Heilig-Hartplein.



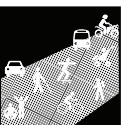
### Tijdelijke invullingen

22. Pastorij en het Heilig-Hartplein opladen met tijdelijke events.
23. Kerk eventueel inzetten als overdekte publieke (markt-)ruimte.



### Bredere economie als hefboom voor de omgeving

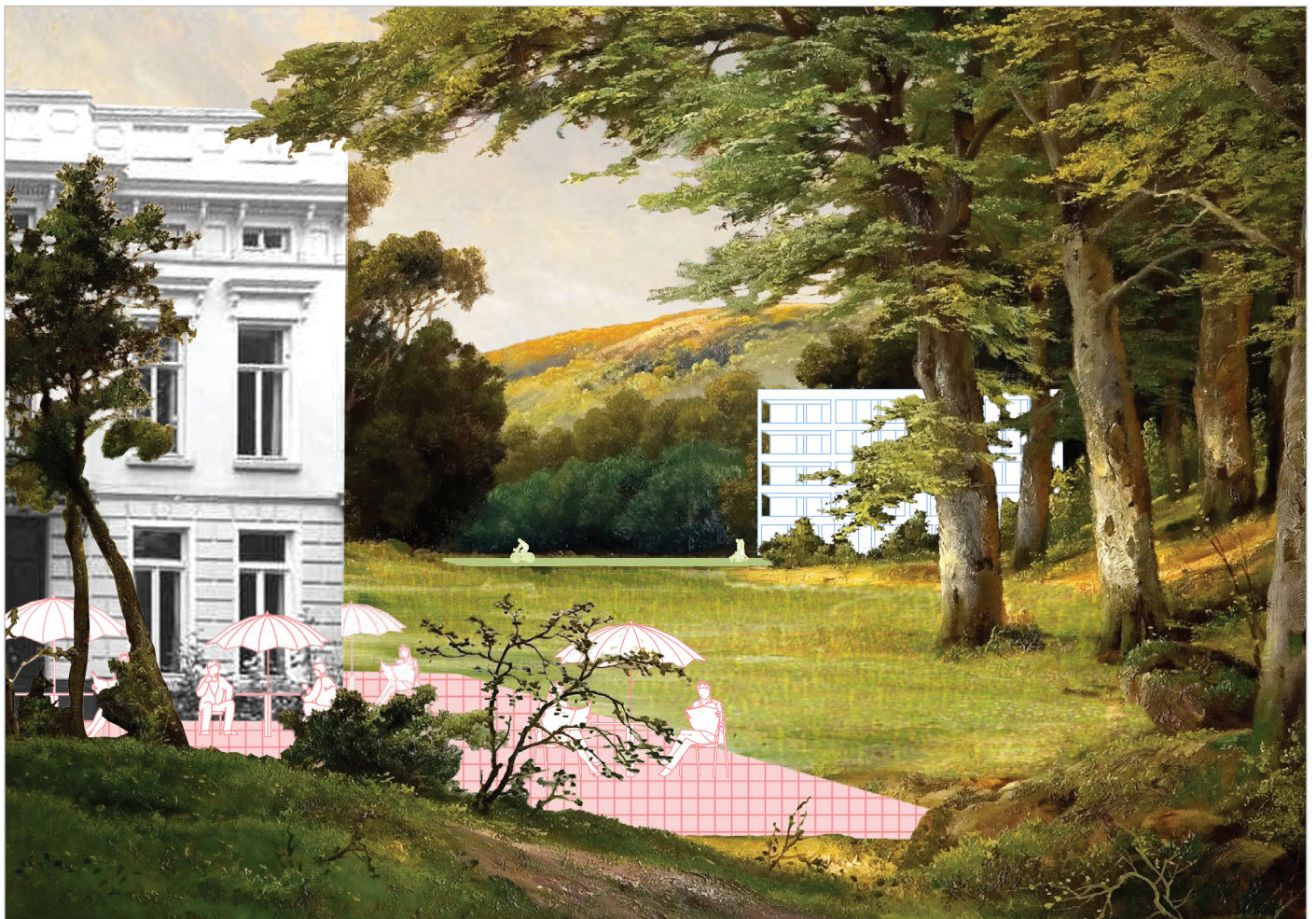
24. Buurtcentrum als plek voor sociale economie en dienstverlening.
25. Omgeving Heernisplein als bruisend wijkcentrum.



### Gedeelde ruimte

26. Duo Toekomststraat - Kunstenaarsstraat als leefstraat en fietsstraat richting Gent en Forelstraat.
27. Duo Jos Verdegemstraat - Oscar Colbrandtstraat als leefstraat en fietsstraat richting Rozenbroeken.
28. L. Schuurmanstraat als groene verbinding tussen publieke ruimten in de wijk.

### 3.3/ Verbonden binnengebieden





**maat**  
ontwerpers

**COMMON  
GROUND**  
ruimte maken

**gent:** vernieuwt

Stadsvernieuwingsproject Dampoort Sint-Amandsberg  
**VERBONDEN BINNENGEBIEDEN**

1. In de grote binnengebieden brengen nieuwe ontwikkelingen groen en wonen samen in één project.
2. Specifieke gebouwen en pleintjes bieden onderdak aan nieuwe buurtfuncties: een park-café in de villatuinen van Potuit, een opengestelde schoolturnzaal, een werkatelier in de voormalige loods van Scapino, moestuinen op Wybier en het Snellaertplein,...
3. Een fiets- en wandelroute loopt doorheen de binnengebieden van aan de Achterstraat tot Sint-Bernadette en verbindt al deze plekken op een veilige en aangename manier.

---

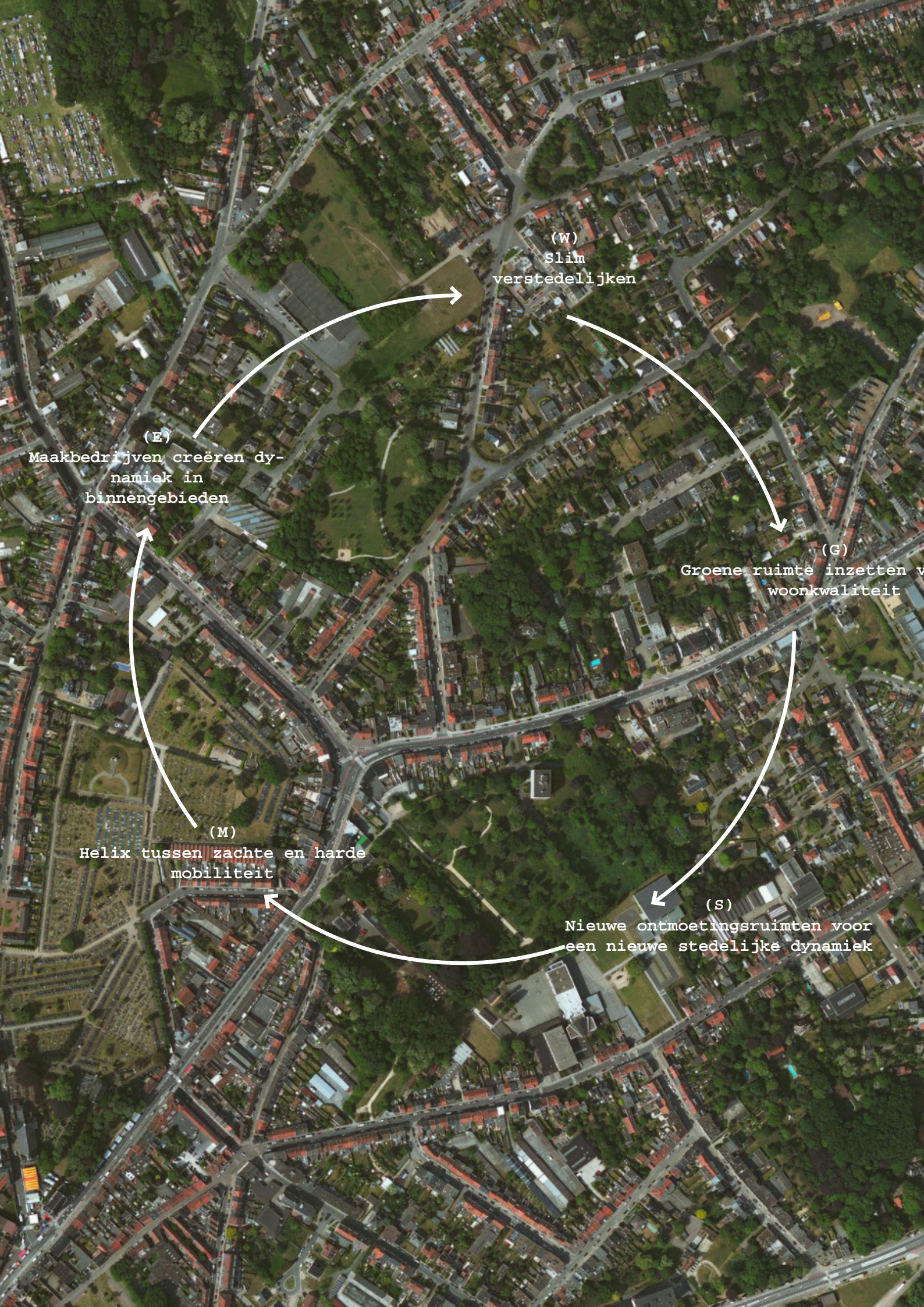


---



---

*inspiratiebeeld in functie van het stadsvernieuwingsproject Dampoort Sint-Amandsberg*



(W)  
Slim  
verstedelijken

(E)  
Maakbedrijven creëren dy-  
namiek in  
binnengebieden

(G)  
Groene ruimte inzetten v  
woonkwaliteit

(M)  
Helix tussen zachte en harde  
mobiliteit

(S)  
Nieuwe ontmoetingsruimten voor  
een nieuwe stedelijke dynamiek

- (W) Opzetten van meer stedelijke woonprojecten waarin diverse typologieën sterker betrokken worden op het uit te bouwen groen en de nieuwe ontsluitingsopties.
- (G) Onbebouwde binnengebieden inzetten in een robuuste en kwalitatieve groenstructuur. Woongroen (collectief/privaat) wordt gekoppeld aan wijkgroen (publiek).
- (S) Inpassen van specifieke ontmoetingsfuncties en -ruimtes die de schakel vormen tussen de nieuwe woonprojecten en de ruimere buurt.
- (M) Uitwerken van twee complementaire ontsluitingssystemen als een helix die door elkaar en over elkaar loopt: een fijnmazig fiets- en wandelroutenetwerk doorheen bouwblokken en een sterke bundeling van auto en OV op de doorgaande wegen (Antwerpse steenweg, Grondwetlaan, Hogeweg, Sint Bernadettestraat, Waterstraat). In de binnengebieden wordt ingezet op collectieve parkeervoorzieningen.
- (E) Integreren van (bestaande en leegstaande) kleinschalige maakbedrijfjes in de binnengebieden, eventueel via tijdelijke invullingen.



VERBONDEN BINNENGEBIEDEN  
Structuurvisie



#### Verdicht wonen

1. Woonopgave Potuit.
2. Woonopgave Syghemkouter.



#### Vergroten en verbinden

3. Potuit pak vergroten en verbinden.
4. Groenruimte laten doorlopen van Biest naar de Waterstraat als publiek park.



#### Co-Productie - Co-creatie

5. Lege ruimte op Snellaertplein laten opladen door buurtbewoners als buurtmoestuïn.
6. Scapino als lokaal buurtatelier.
7. Villa's Potuit als potentiële ontmoetingsruimte.



#### Wijkpatrimonium

8. Turnzaal Sint-Jan openstellen als buurtsporthal.
9. Open Huis Biest actief in de wijk inpassen.



#### Publieke ruimte: Ontmoetingsruimte

10. Snellaertplein opladen met nieuwe functies.



#### Brede economie als hefboom voor de omgeving

11. Wijkvoorzieningen opnieuw in de wijk.
12. Recreatieve functie of horeca in oude villa's laden het park mee op.



#### Gent op de fiets

13. Verbindende fietsroute dwars doorheen de groene binnengebieden.



#### Parkeerstrategieën

14. Parkeren integreren in woonopgave Potuit.
15. Ondergronds parkeren bij woonopgave Waterstraat.

### 3.4/ Brede scheldeoever





Stadsvernieuwingsproject Dampoort Sint-Amansberg  
**DE BREDE SCHELDE-OEVER**

1. Ook Sint Amansberg ligt langs de Schelde! De rivier vormt een belangrijke ecologische drager en via een "zijarm" reikt het groen tot aan het Bijgaardenpark.
2. Lokale economie blijft aanwezig in de wijk en een bedrijfsverzamelgebouw aan Gentbruggebrug fungeert als trekker voor opstartende bedrijfjes en tijdelijke events.
3. Rond Scheldeoord groeperen verschillende sociale functies. Ze ondersteunen er de lokale noden en bieden voorzieningen en woningen aan voor ouderen.

---



---



---

*inspiratiebeeld in functie van het stadsvernieuwingsproject Dampoort Sint-Amansberg*



(G)  
Unieke  
groen-blauw  
potentie

(E)  
economische activiteiten  
houden en versterken

(M)  
Zachte as langs de Schelde door-  
trekken in de wijk

(S)  
voorzieningen waar ze nodig  
zijn

(W)  
geen gouden randje meer



- (G) Versterken en maximaliseren van de groen-blauwe wig van de Schelde. De ecologische verbinding tussen stadscentrum en de Gent-Brugse Scheldemeersen. Een dwarse groene zij-arm langsheen het spoor trekt het groen dieper in de wijk. De twee groene stapstenen (Bijgaardepark & park Wolterslaan) als aanzet voor een echte groene dwarsverbinding.
- (W) Er worden woonvormen geïmplementeerd die aanvullend zijn op het bestaande woonpatrimonium. Een gezond woon-evenwicht zorgt voor een gezonde omgeving.
- (M) Versterken van de zachte verbindingen langsheen beide oevers én met nieuwe oversteekplaatsen. De Schelde heeft ook een barrière-functie.
- (S) Inpassen van specifieke ontmoetingsfuncties gericht op specifieke lokale noden in combinatie met het bovenlokale recreatieve potentieel van de Scheldevallei.
- (E) Integreren van (bestaande en nieuwe) kleinschalige maakbedrijfjes in de binnengebied of als een bedrijfsclustergebouw langs de Schelde.



BREDE SCHELDEOEVER  
Structuurvisie



#### Breed wonen

1. Directeurswoning ombouwen tot collectief woonproject voor sociale doelgroepen.
2. Park Wolterslaan afwerken met grondgebonden budgetwoningen.
3. Home Claire uitbreiden met serviceflats.



#### Verborgene tuin

4. Schelde-Eiland wordt publiek parkje.
5. Tuinen Home Claire openstellen voor de buurt.



#### Co-Productie - Co-creatie

6. Voorzieningen voor de wijk uitbouwen met lokale actoren en verenigingen.



#### Wijkpatrimonium

7. Bedrijfsverzamelgebouw als trekker voor bestaande en nieuwe bedrijvigheid.
8. Voorzieningen Home Clair openstellen voor buurtbewoners.



#### Brede economie als hefboom voor de omgeving

9. Bedrijfsverzamelgebouw biedt ruimte voor experiment en opstartende bedrijfjes uit de wijk.
10. Maakbedrijven maximaal behouden in de wijk.



#### Gent op de fiets

11. Groenas Schelde uitbouwen als ecologische en recreatieve verbinding op stedelijke schaal.

### 3.5/ Leefwijk





Stadsvernieuwingsproject Dampoort Sint-Amandsberg  
**DE LEEFWIJK**

1. Een sociaal renovatieproject op schaal van de wijk verbetert de woonkwaliteit zonder bewoners weg te jagen.
2. Het biedt ook lokale leer- en tewerkstellings-trajecten, via samenwerkingen met aannemers, beroepsverenigingen en scholen en een eigen wijkwerkloods.
3. De renovatiewijk wil ook een leefwijk zijn met autoluwe straten, gegroepeerd parkeren en deelsystemen voor auto en fiets.
4. Zo komt er plaats vrij voor een groter buurtpark in de Wasstraat, maar ook om op straat te spelen, elkaar te ontmoeten,...

---



---



---

*inspiratiebeeld in functie van het stadsvernieuwingsproject Dampoort Sint-Amandsberg*



(G)

Alle aanknopingspunten aangrijpen om te vergroenen

(M)

Autoluwe wijk

(W)

Stap voor stap naar een gerenoveerde wijk

(S)

Huidige bewoners als startpunt voor de sociale cohesie

(E)

Economie inzetten om woonkwaliteit te verbeteren

- (M) Opzetten van een autoluwe wijk aan het station waarin de nadruk komt te liggen op woonerf karakter, op het knippen van doorgaande verkeersstromen, op geclusterde kleinschalige parkings voor auto én fiets, op deelsystemen, ...
- W) Inzetten op het verbeteren van de woonkwaliteit (woonkwaliteit + verduurzamen) via een grootschalig renovatieproject en kleinschalige gerichte nieuwbouwprojecten (krotopkoping en kavelprojecten).
- (E) Opzetten van een lokale verbouwmarkt waarin maakbedrijfjes, ateliers en aannemers gekoppeld worden aan opleidingsinitiatieven, lokale sociale tewerkstelling en de renovatienood in de wijk.
- (S) Inpassen en versterken van de bestaande sociale voorzieningen in de wijk als trekkers en ankerpunten voor de leefwijk, met nadruk op de noden van specifieke doelgroepen.
- (G) Inbrengen van diverse vormen van stadsgroen, van een vergroot wijkpark Wasstraat, tot leefstraten met veel groen en diverse vormen van kleinschalige groenprikkelers.



LEEFWIJK  
Structuurvisie





#### Renovatiewijk

1. Samen de wijk renoveren met aandacht voor zowel verhogen van woonkwaliteit als voor energiematregelen. Dit met garantie dat huurprijzen niet sterk kunnen stijgen voor de bestaande bewoners.



#### Vergroten en verbinden

2. Vergroten van parkje wasstraat door het wegnemen van overbodige wegenis.



#### Verborgten tuinen

3. Openstellen Begijnhof voor groene ruimtes van het Begijnhof zonder het specifieke karakter te verstoren.



#### Pocketpark

4. Vergroening van straatbeeld in de leefstraten.



#### Co-Productie - Co-creatie

5. CWL (Centrum voor leren en werken) en VDAB koppelen renovatie van de wijk aan leer-, stage- en tewerkstellingsplaatsen.

6. Buurtloods voor renovatiewijk openstellen als collectieve werkplek.



#### Wijkpatrimonium

7. Nieuwe gebouw vzw Jong.

8. De Vlieger.



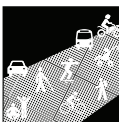
#### Publieke ruimte: Ontmoetingsruimte

9. Vergroten van parkje Wasstraat door het wegnemen van overbodige wegenis.



#### Bredere economie als hefboom voor de omgeving

10. Aannemers betrekken bij de renovatiestrategie voor de wijk en voor het aanbieden van lokale tewerkstellingsplaatsen.



#### Gedeelde ruimte

11. Leefstraten als uitgangspunt voor autoluwe leefwijk

12. Specifieke herinrichtingen met luw karakter bieden plaats voor ontmoeting, voor spel en voor groen.



#### Parkeerstrategieën

13. Deelsystemen voor auto en fietsgebruik.

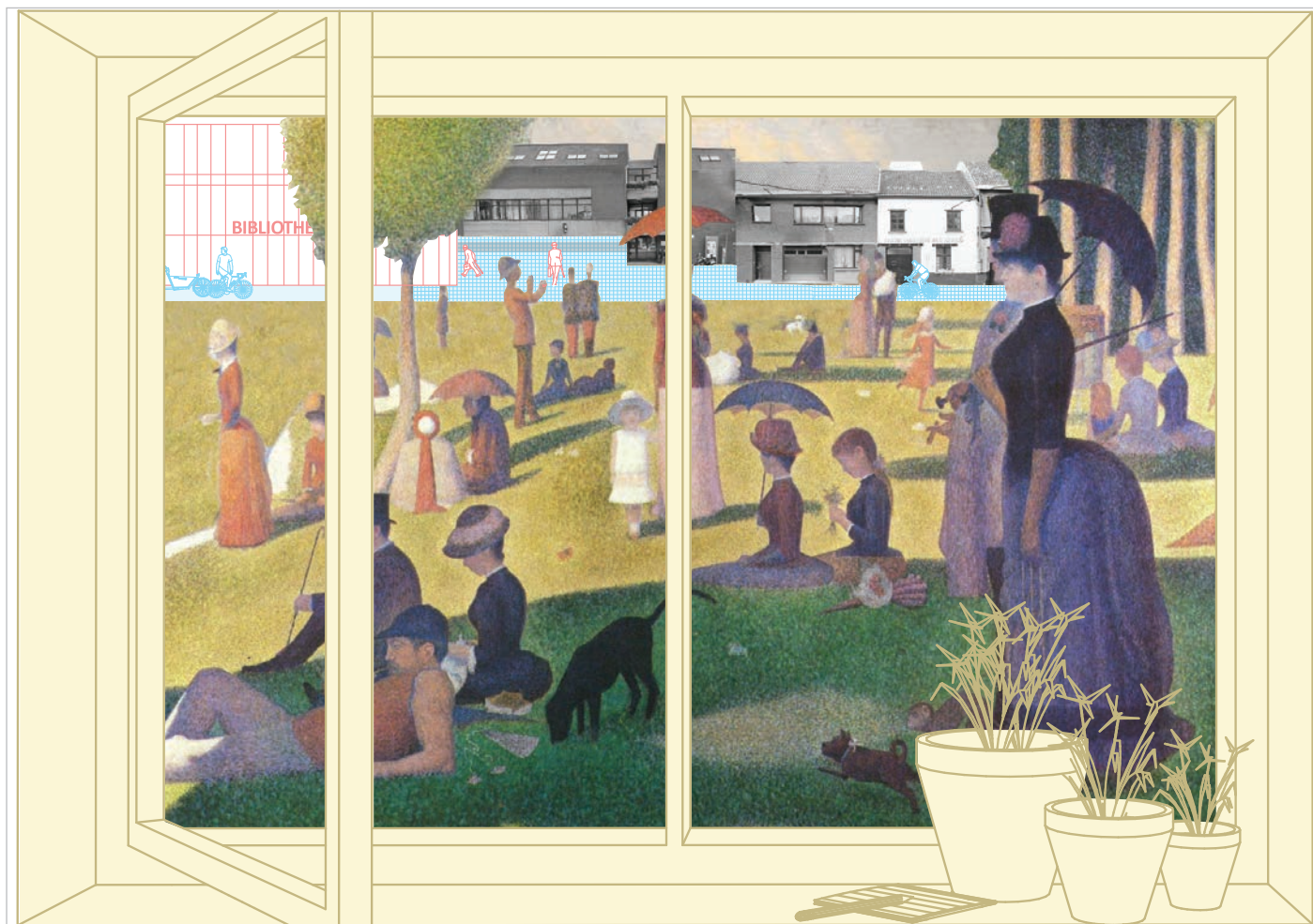
14. Private Buurtparking.

15. Ondergrondse buurtparking.

16. Gedeelde parking.

17. Kleinere parkeerclusters.

### 3.6/ Bouwblokkendorp





Stadsvernieuwingsproject Dampoort Sint-Amandsberg  
**BOUWBLOKKENDORP**

1. De publieke functies komen terug centraal in de wijk en zetten hun deuren open!
2. Drie vernieuwde binnengebieden zorgen voor groen in de wijk: een groter Azaleapark, een opengestelde schooltuin en een brede groene speelberm.
3. Kleinschalige woonprojecten laden mee de groene ruimtes op en bieden plek voor andere woonvormen.
4. Veilige fietsroutes doorkruisen de wijk los van de Antwerpsesteenweg. Ze verbinden de wijk met het stadscentrum.

---



---



---

*inspiratiebeeld in functie van het stadsvernieuwingsproject Dampoort Sint-Amandsberg*



(S)  
Voorzieningen open en mid-  
den in de wijk

(E)  
ruimte voor een actieve  
Antwerpsesteenweg

(G)  
3 kleintjes  
maken 1 groot

(W)  
Woonprojecten ondersteunen  
groen- en mobiliteits-  
ambitie

(M)  
nieuwe fietsverbindingen  
naar Dampoort en er om heen

Spijkerstraat  
Halvemaansstraat

Antwerpsesteenweg

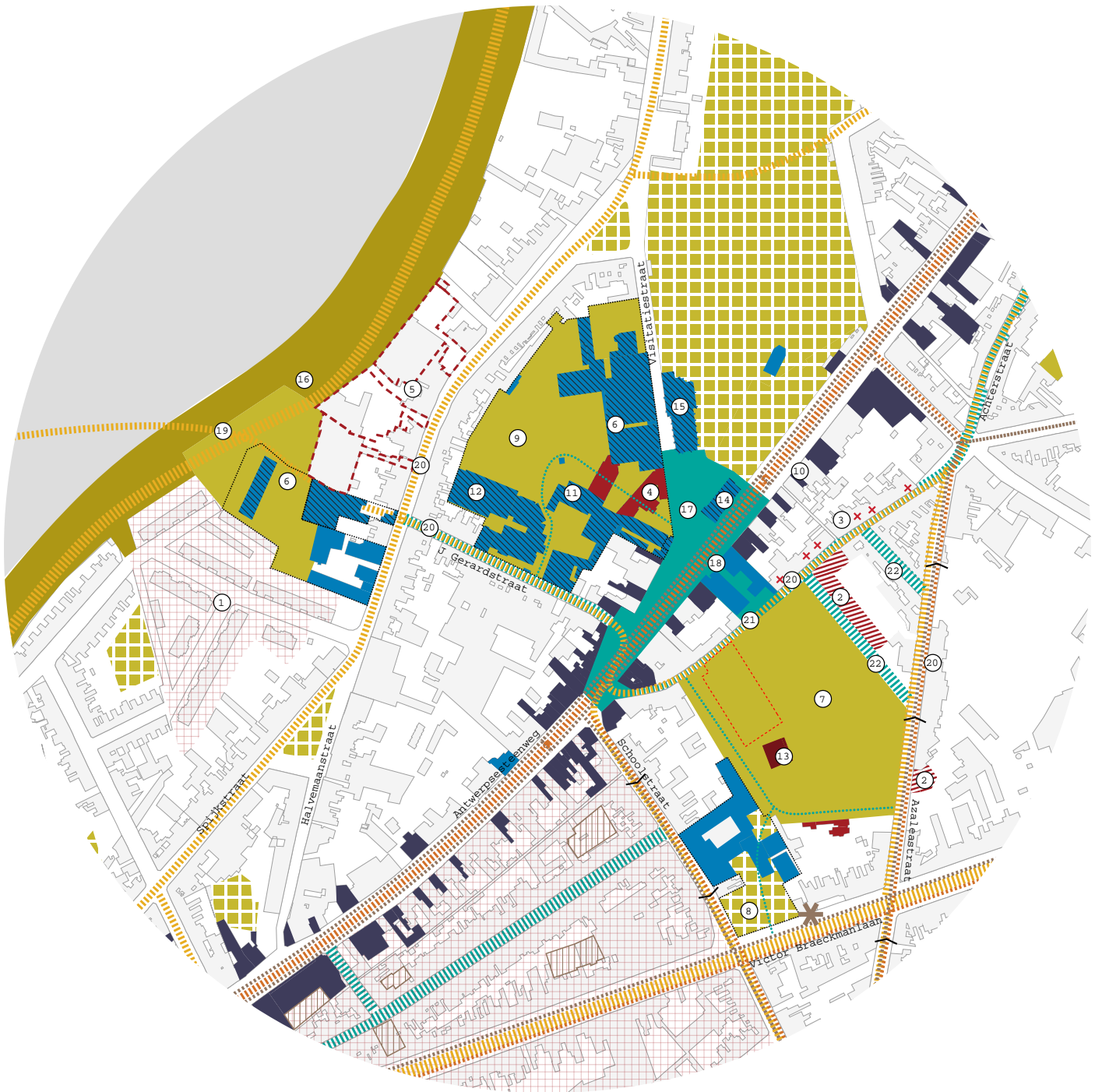
Victor Braeckmanlaan

Visitatiestraat

Achterstraat

Akelaarstraat

- (S) Versterken van de cluster aan wijkgeoriënteerde onderwijs, - sport, en ontmoetingsfuncties en sociale voorzieningen. Inzetten op het vergroten van de toegankelijkheid en van medegebruik. Versterken van onderlinge samenwerking. Vooral de link met de Hogeschool in de wijk bezit veel troeven.
- (G) Inpassen van diverse vormen van stadsgroen. Van een wijkpark en het vergroenen van (verharde) speel-, sport en parkeerruimtes tot bouwbloktuinen en kleinschalige stadsgroen in de straatruimte. Aanhechten van lokale recreatieve groenstructuur aan bovenlokale ecologische verbindingen. Woongroen linken en vergroten tot wijkgroen.
- (W) Opzetten van meer stedelijke woonprojecten waarin diverse typologieën sterker betrokken worden op het uit te bouwen groen en de nieuwe ontsluitingsopties.
- (M) Inzetten op netwerk van fietsverbindingen via herinrichting van de bestaande straten en aangevuld met strategische linken doorheen enkele bouwblokken. Verder uitwerken van fietslink naar stadscentrum via Dampoortonderdoorgangen en over spooreplacement. Uitwerken van gedeelde parkings met grotere wijkfuncties. Steenweg als ruggengraat voor openbaar vervoer en lokale auto-ontsluiting.
- (E) Versterken van de Antwerpsesteenweg als handelslint en de barrièrewerking van de steenweg mee doorbreken.



BOUWBLOKKENDORP  
Structuurvisie



#### Renovatiewijk

1. Sociale woonwijk 'Nieuwe wijk' op termijn renoveren of via vervangbouw aanpakken en herstructureren.



#### Breed wonen

2. Randen Azaleapark opladen met nieuwe woningen (buiten parkcontour).  
3. Achterstraat aanpakken.  
4. Kloostersite een nieuwe woonfunctie geven?  
5. In de spoorrand ruimte maken voor bijkomende woningen.



#### Vergroten en verbinden

6. Site Ten Berg uitwerken als verbreding van de groene banaan met aandacht voor fietsas en voor lokale speel- en verblijfsruimte.  
7. Azaleapark vergroten en herinrichten tot aantrekkelijk wijkpark.



#### Verborgten tuinen

8. School Toverberg en Wonderfluit openstellen naar de wijk en verbinden met Azaleapark.  
9. Binnengebied Scholencampus openstellen naar de wijk en verbinden met de publieke ruimte aan het oud Gemeentehuis.



#### Co-Productie - Co-creatie

10. Verder ondersteunen van samenwerking tussen handelaars Antwerpsesteenweg.  
11. Samenwerking stimuleren tussen de verschillende actoren die zich nu richten op kinderen en jongeren in de wijk. Van de scholen, hogeschool, CLB tot de bibliotheek en jeugdbeweging.



#### Wijkpatrimonium

12. Schoollokalen en sporthal openstellen voor de buurt.  
13. Open Huis Azalea verder openstellen voor de hele buurt.  
14. Oud Gemeentehuis: nieuwe functie die publieksgericht is (maar door externen uitgebaat kan worden).  
15. Zoeken naar functies en gebruik voor Sint-Amandus Kerk.



#### Publieke ruimte: Ontmoetingsruimte

16. Groene banaan volledig toegankelijk maken als bovenlokale groenverbinding.  
17. Omgeving oud Gemeentehuis herinrichten tot aangenaam horecapleintje.



#### Samen in het dorp

18. Oud Sint-Amandsberg herwaarderen als aantrekkelijk randstedelijk dorp. Als centrum in de wijk door diverse functies hier samen te brengen. (oa in huidig diensten- centrum)



#### Gent op de fiets

19. Groene banaan als fietsas tussen stad en rand.  
20. Netwerk van fietsstraten.



#### Gedeelde ruimte

21. Achterstraat herinrichten tot leefstraat en fietsas.  
22. Doorsteken doorheen de wijk en het park inrichten als leefstraten.

### 3.7/ Victor en Alfons op de fiets







Stadsvernieuwingsproject Dampoort Sint-Amandsberg  
**VICTOR & ALFONS OP DE FIETS**

1. Vanaf het Antwerpenplein tot aan Beervelde, de Braeckmanlanen worden één lange groenas waar de fiets echt ruimte krijgt. De kaarsrechte boulevard wordt een recreatieve as naar het buitengebied en een non-stop fietsroute.
2. Ze is dus geen doorgaande verbinding voor de auto meer, maar dient enkel nog als lokale ontsluiting. Delen van de bestaande wegen kunnen weggebroken worden en plaats bieden aan een echt groot Rozebroekenpark.
3. De groene omgeving heeft zo tal van kwaliteiten voor nieuwe woonprojecten en voor extra sociale voorzieningen.

---



---



---

*inspiratiebeeld in functie van het stadsvernieuwingsproject Dampoort Sint-Amandsberg*



(G)  
Verbinden en vrijwaren van de  
groene diversiteit

(W)  
verdichting  
in het groen

(M)  
De transitie van een  
harde infrastructuur naar  
een zachte verbinding

(S)  
Voorzieningen uit de campus in  
de wijk

(E)  
lokaal voorzieningenaanbod  
langs bovenlokale route

- (G) Opwaarderen van de as als groene verbinding tussen drie grotere landschapseenheden die elk verder ontwikkeld en versterkt worden: bospark, agropark en open ruimtegebied. Nadruk op ecologische en klimaatdoelstellingen.
- (M) Omvorming van de het historisch tracé van de spoorlijn en van de huidige randstedelijke ontsluitingsweg tot groenas, waarbij vooral de fietsontsluiting opgewaardeerd wordt en op termijn de bovenlokale ontsluitingsfunctie verdwijnt.
- (E) Inpassen van specifieke economische trekkers, zowel op lokale schaal (buurtcentruma Westveld) als op bovenlokale schaal (sportinfrastructuur Rozebroeken, Stadslandbouwpark, ...).
- (S) En het opnemen van de introverte voorzieningencampussen in de grote landschappelijke structuren, net zoals de verspreide voorzieningen op Westveld.
- (W) Verdichtingsmogelijkheden langsheen de fietsas via densere woonprojecten.



VICTOR EN ALFONS OP DE FIETS  
Structuurvisie



#### RENOVATIEWIJK

1. Sociale woontorens vernieuwen.
2. Woonwijk Vinkenlaan stap per stap vernieuwen en andere woningtypes introduceren bij renovaties.



#### VERDICHT WONEN

3. Nieuwe woningen in de randen van het vergroot Rozenbroekenpark.
4. Kavel Nachtegaaldreef als nieuw woonproject in het binnengebied.



#### VERGROTEN EN VERBINDEN

5. Wegnemen Nieuwelaan en vergroten van het Rozenbroekenpark tot aan de Antwerpsesteenweg.



#### Publieke ruimte: Ontmoetingsruimte

6. Campus Heiveld als buurtmoestuin.
7. Omgeving van de HeiligKruiskerk herinrichten.
8. Omgeving Bibliotheek opladen met nieuwe activiteiten.
9. Sportterreinen Sint-Lievens nieuw leven geven.



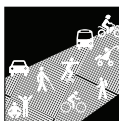
#### SAMEN IN HET DORP

10. Lokale voorzieningen en kleinhandel stimuleren op de Alfons Braeckmanlaan.



#### Gent op de fiets

11. Victor & Alfons Braeckmanlaan herinrichten tot fietsboulevard, non-stop fietsroute van Gent naar Lokeren.



#### Gedeelde ruimte

12. Op de Alfons Braeckmanlaan ook ruimte voorzien voor lokale gebruikers, parkeren, terrasjes, ontmoetingsplekken, groen,...

### 3.8/ Oude bareel, nieuwe bareel





Stadsvernieuwingsproject Dampoort Sint-Amansberg  
**OUDE BAREEL, NIEUWE BAREEL**

1. De Bareel komt terug als knip op de steenweg. Doorgaand verkeer richting Gent wordt ontmoedigd om zo de leefbaarheid in heel Sint Amansberg te vergroten.
2. Richting Lochristi komt extra ruimte voor auto-gerelateerde handelsactiviteiten langs de steenweg, richting Gent wordt het een stedelijk laan met woningen langs.
3. De Park&Ride wordt niet alleen een echte randstedelijke overstapplaats voor openbaar vervoer, maar ook een bovenlokale publieke ruimte waar grote events plaats kunnen vinden en tegelijkertijd lokale voorzieningen, winkels en groen voor het oude dorp aan de Bareel een plek krijgen.

---



---



---

*inspiratiebeeld in functie van het stadsvernieuwingsproject Dampoort Sint-Amansberg*



(M)  
Park&Ride als  
overstapsknoop

(G)  
Publieke ruimte  
ondersteunend voor  
de wijk en de transit

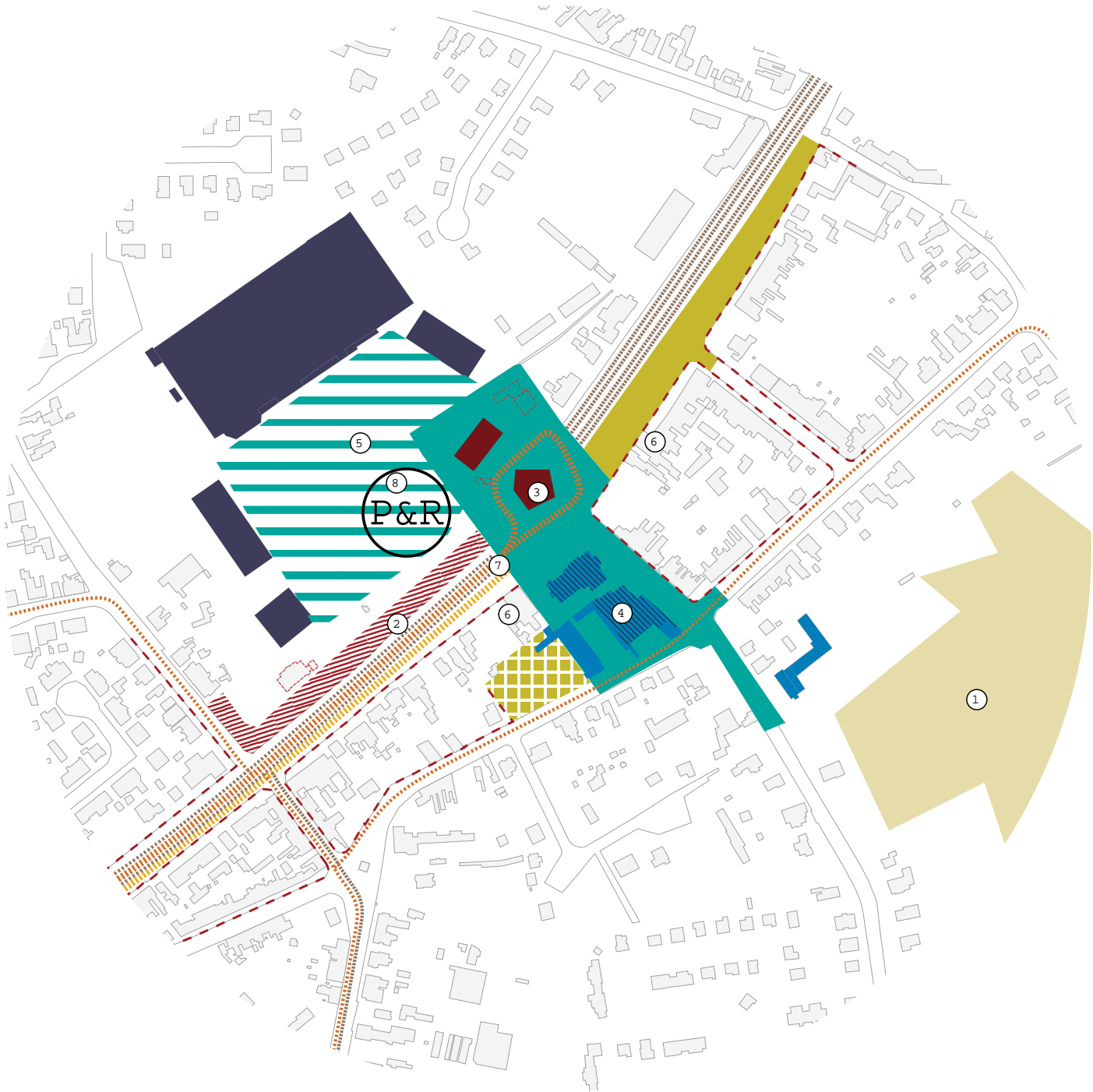
(E)  
Steenweg met lokale en boven-  
lokale economische functies

(W)  
De dorpskern als  
verdichtings-methode

(S)  
Gemeenschapsleven  
Oude Bareel



- (M) Versterken van de positie en het functioneren van de P+R als randstedelijke overstapsknoop tussen lokale buslijnen, regionale buslijnen en stedelijke tramlijn, in combinatie met het opwaarderen van de bestaande P+R-parking tot kwalitatieve verblijfsruimte.
- (E) Uitbouw van de bovenlokale economische ontwikkeling van de steenweg met clustering van de baanwinkels, diverse andere economische activiteiten en het integreren van het lokaal voorzieningenaanbod.
- (S) Verknopen van de lokale gemeenschapsvoorzieningen in de historische kern Oude Bareel met de economische ontwikkeling en het versterken van de publieke ruimte.
- (W) Bundelen van woonontwikkeling in de historische kern in combinatie met een "stand-still" van de uitgespreide verkavelingen.
- (G) Sterk opwaarderen van de verharde ruimtes tot groene publieke ruimtes op de steenweg.



OUDE BAREEL, NIEUWE BAREEL  
Structuurvisie



#### Verdicht wonen

1. Verdichten van de bestaande dorpsstructuur om onbebouwde binnengebieden te vrijwaren.
2. Nieuwe woonwand langs meer stedelijke Antwerpsesteenweg.



#### Wijkpatrimonium

3. Wijkvoorzieningen centraal in de ruimte en openstellen voor diverse gebruikers in het vervoersknooppunt.



#### Publieke ruimte: Ontmoetingsruimte

4. Openstellen van diverse gebouwen voor de wijk.
5. Grote parking als nieuwe publieke ruimte voor de wijk en de stad. Inzetbaar voor diverse soorten events.



#### Brede economie als hefboom voor de omgeving

6. Wijkbewoners, bezoekers baanwinkels en gebruikers van park&ride samen gebruik laten maken van de lokale voorzieningen.



#### Gent op de fiets

7. Bareel als randstedelijk overstappunt van auto (richting R4) naar openbaar vervoer en fiets.



#### parkeerstrategieën

8. De grote parking echt meervoudig gebruiken als park&ride met bijhorende faciliteiten.

# 4/ PILOOTPROJECTEN

De structuurschets, strategieën en de koppelingen tonen een aantal belangrijke noden en potenties in de wijk. Een aantal plekken kunnen nog extra onderzoek gebruiken. Er worden een aantal pilootprojecten naar voor geschoven die in de verdere conceptstudie verder behandeld en onderzocht worden. Dit betekent niet dat op andere plaatsen geen acties in functie van het stadsvernieuwingsproject zullen ontstaan. De pilootprojecten zijn een aantal complexe plekken waarbij extra aandacht noodzakelijk is om te onderzoeken welke ingrepen opportuun zijn. Maat-ontwerpers focust zich op 3 pilootprojecten, de stadsadministratie wordt ook trekker van één specifiek pilootproject.

## Heilig-Hartplein

Het Heilig-Hartplein oefent al lang niet meer de sociale katalysator uit die hij ooit geweest is. De wijk heeft nood aan publieke ontmoetingsruimte.

In de aanpak werd aangehaald dat de volledige structuurschets uitwerken tot op projectniveau niet wenselijk en zeker niet haalbaar is binnen de opdracht. Er wordt gekozen om een aantal projecten verder uit te werken met de actoren die in het doorlopen traject reeds actief waren. Veel plekken en zones zijn interessant om verder te verfijnen. Om toch tot een aantal pilootprojecten te komen werd de keuze van de pilootprojecten afgetoetst aan de hand van een aantal criteria;

#### 1. DYNAMIEK

Waar zijn nu reeds actoren actief, of zijn er lopende projecten die mee in het project passen?

#### 2. URGENTIE

Waar zijn de noden en problemen het grootst in de wijk? Wat moet écht eerst gedaan worden?

#### 3. SPREIDING

Welke projecten bieden de hele wijk een perspectief op vernieuwing op?

#### 4. ACTIEGERICHT

Waar kunnen we morgen al aan beginnen, en welke projecten bieden snel meerwaarde?

#### 5. VERNIEUWEND

Waar kan de stad leren uit een andere aanpak, die inzetbaar is voor andere wijken in de stadsrand?

#### 6. STRATEGISCH

Waar zal Vlaanderen mee dit traject verder (financieel en praktisch) ondersteunen?

#### 7. EXPERTISE

Welke projecten kan het studie bureau best uitwerken en welke kan de stad best best opnemen?

Vanuit deze vragen werd gekomen tot de volgende pilootprojecten. De pilootprojecten zijn geen letterlijke vertalingen van de koppelingen. Het zijn delen van of samengevoegde delen van verschillende pilootprojecten. De verdere uitwerking van deze pilootprojecten wordt in het volgende document toegelicht.

#### **HEILIG HART + HEIRNIS + WASSERIJ + PARK WOLTERS LAAN**

De koppeling rond het buurtcentrum, Heilig-Hartplein, Heernisplein en de Wasserij wordt verder aangevuld met de omgeving van het park aan de Wolterslaan. Hierdoor wordt de link tussen stadscentrum en Heilig-Hartplein nog nadrukkelijker gemaakt.

#### **WESTVELD**

Westveld is de meest blinde vlek van Sint-Amansberg voor de politiek en administratie. Er wordt zeer weinig georganiseerd in de wijk terwijl de noden in deze wijk hoog zijn. Er heerst het idee dat, indien de conceptstudie hier geen aandacht aan besteed, dit een vergeten hoek zal blijven waarbij de voorzieningen binnen ettelijke jaren zullen wegtrekken. Dit pilootproject zal in eerste instantie een zeer onderzoekgerichte aanpak vergen. De blinde vlek met zijn noden worden op kaart gezet, er wordt onderzocht hoe de link met de rest van de wijk versterkt kan worden in functie van de verschillende noden.

#### **ANTWERPSESTEENWEG + AZALEAPARK + POTUIT**

De omgeving azaleapark met de link naar de Antwerpsesteenweg moet aangegrepen worden als centrum van Oud-Sint-Amansberg. Een vergelijkbare micro-centraliteit kan gecreëerd worden ter hoogte van Potuit. De verbinding tussen deze twee groene gebieden met een link naar de dynamische Antwerpsesteenweg wordt gezien als het tweede pilootproject. Rond het Azaleapark wordt onderzocht hoe de bebouwingstructuur de parkstructuur verder kan versterken en hoe de dynamiek van het dienstencentrum verhoogt kan worden, net zoals het oud gemeentehuis en de publieke ruimte hierrond. In de omgeving potuit zal het ontwerpend onderzoek ook onderhandelend onderzoek zijn. Er wordt met de verschillende partners en eigenaars gekeken hoe er win-win-situaties kunnen ontstaan. Hierbij wordt gedacht aan de eigenaars van de villa en villatuinen, maar ook aan de scholen.

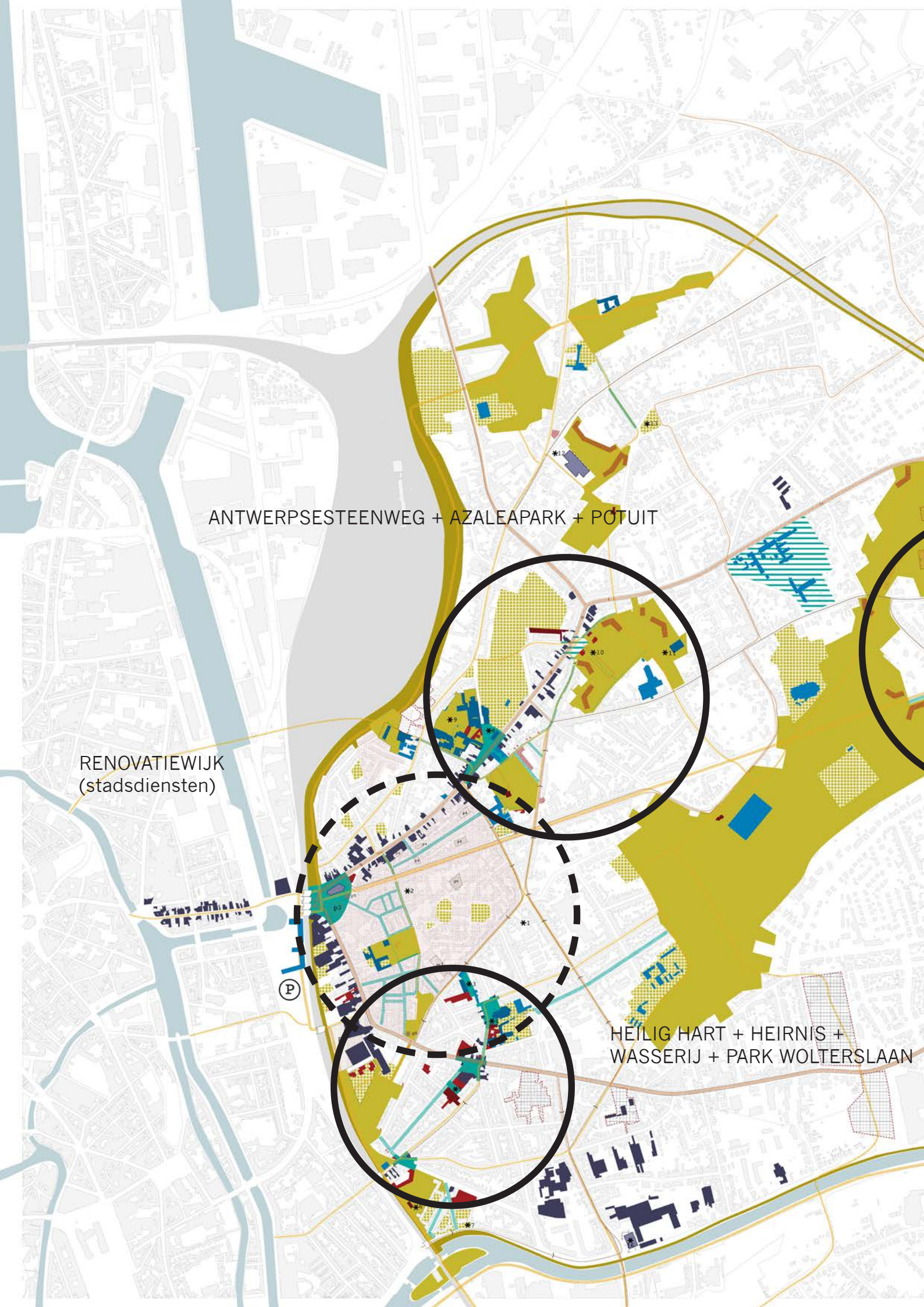
#### **RENOVATIEWIJK (stadsdiensten)**

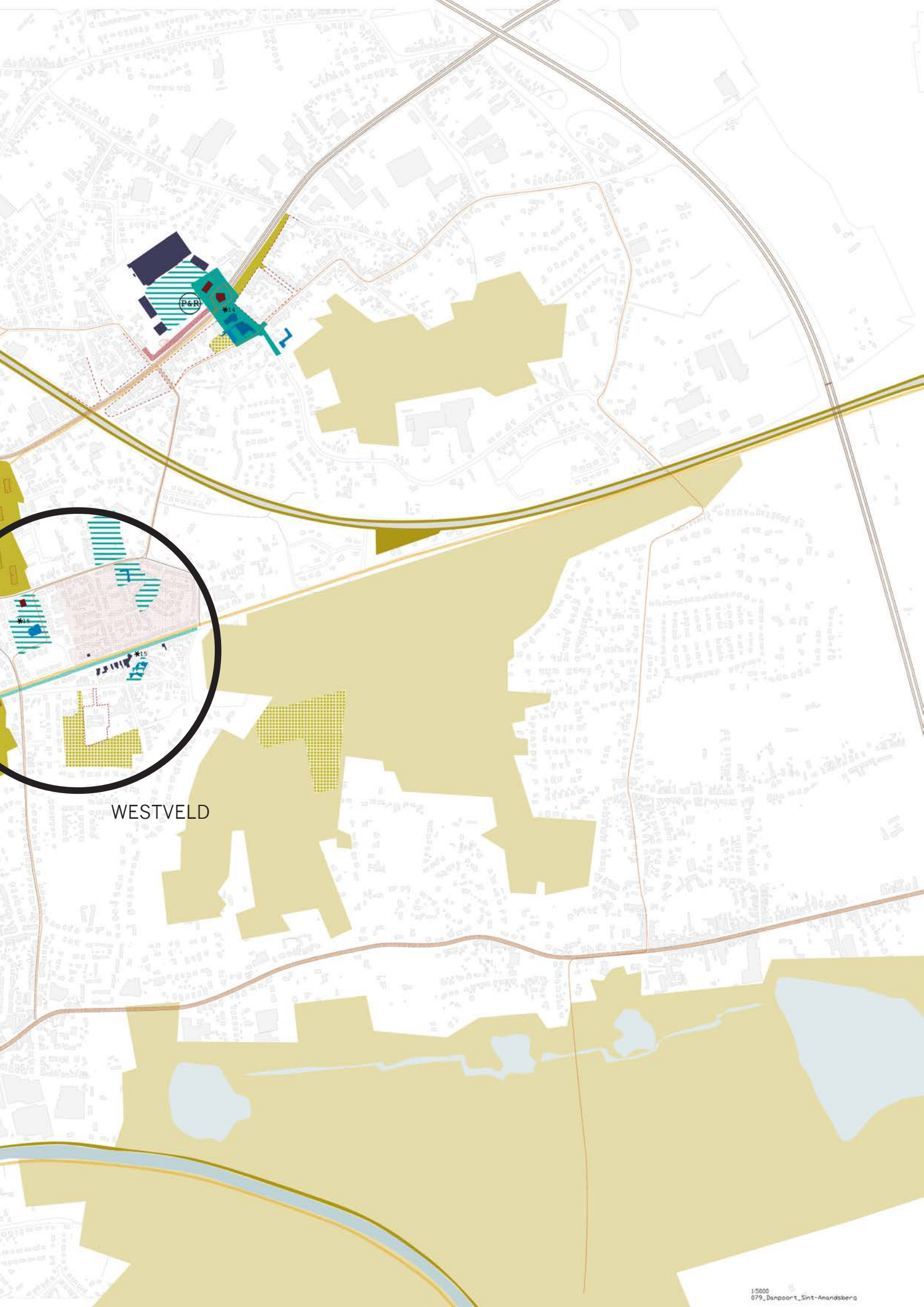
De noden rond wonen zijn in deze wijk van die orde dat ze als een geheel aangepakt dienen te worden. Er zijn een aantal actoren actief rond de woonproblematiek in de wijk (CLT, samenlevingsopbouw, Renoseec,...). Vanuit de stad dient hier verder op ingezet worden. Dit pilootproject wordt vanuit de bestaande expertise van de administratie opgenomen.

ANTWERPSESTEENWEG + AZALEAPARK + POTUIT

RENOVATIEWIJK  
(stadsdiensten)

HEILIG HART + HEIRNIS +  
WASSERIJ + PARK WOLTERS LAAN





WESTVELD

