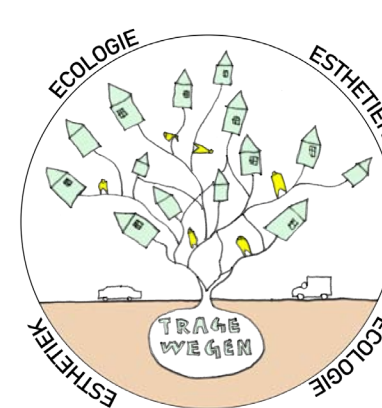
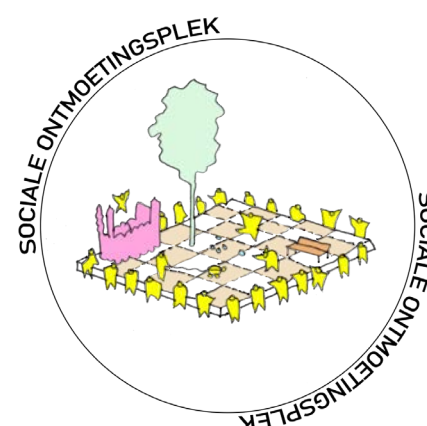
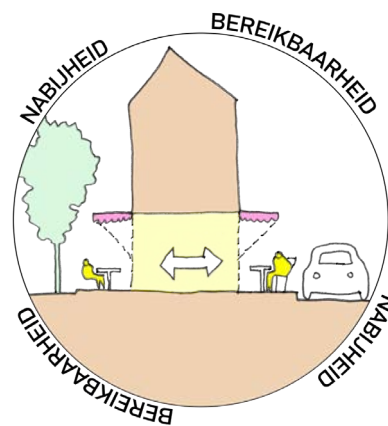
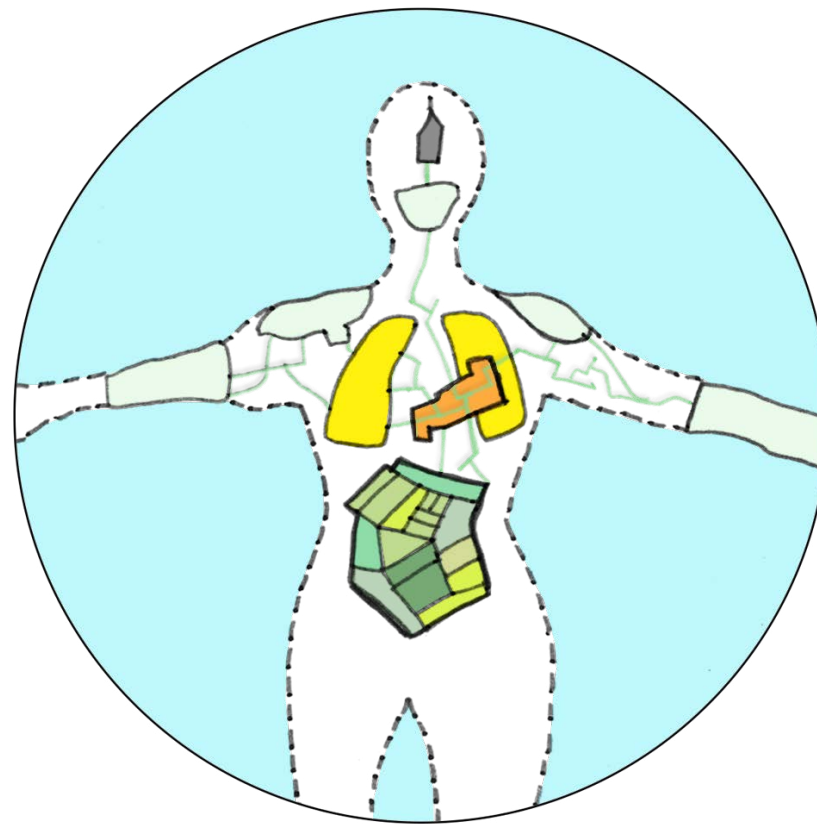


LEEFBUURTEN

SUB-CENTRUM POSTHOORN

SLAPEND LICHAAM ONTWAAKT

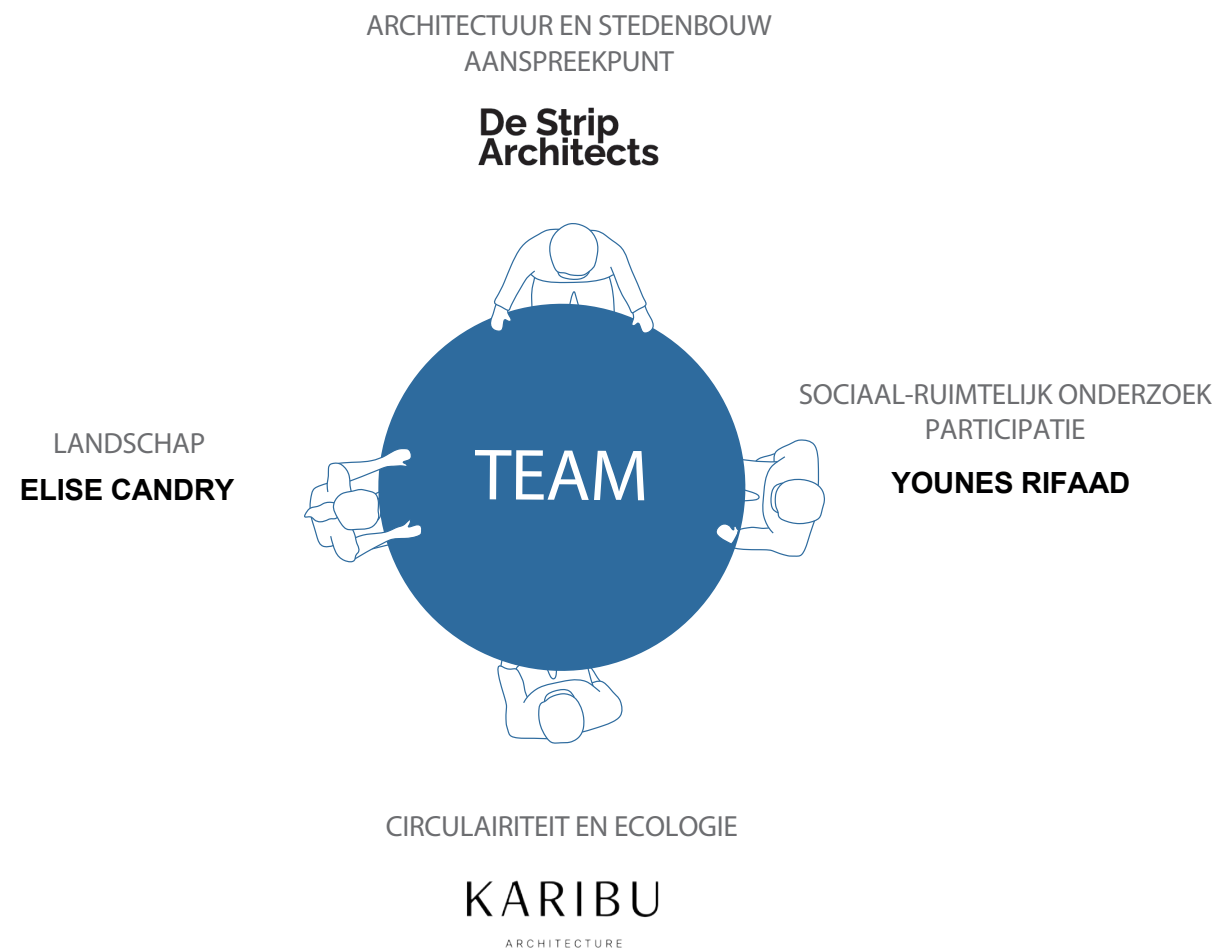


DE STRIP ARCHITECTS
KARIBU ARCHITECTURE
ELISE CANDRY
YOUNES RIFAAD

JUNI 2022

INTRODUCTIE EN TEAM-DNA

Het ontwerpteam is samengesteld uit De Strip Architects, Karibu Architecture, zelfstandig landschapsarchitect Elise Candry en onderzoeker Younes Rifaad van (Cosmopolis Centre for Urban Studies). De gemeenschappelijke visie over architectuur als hefboom voor maatschappelijke verandering vormde de concrete aanleiding tot de samenwerking voor de leefbuurten-oproep. De Strip Architects richt zich op projecten in de publieke ruimte. Zo geven ze hun basisprincipes van inclusiviteit, diversiteit en toegankelijkheid vorm. In het kader van deze opdracht treden zij op als centraal ontwerpteam en aanspreekpunt. 'Karibu architecture' zet zich in om het participatief, ontwerpend onderzoek van al dan niet tijdelijke architecturale constructies te begeleiden. Er zal voornamelijk ingezet worden op ecologische materialen en hergebruik. Elise Candry versterkt het team met specifieke achtergrond in landschapsarchitectuur. Younes Rifaad is een sociaal-ruimtelijk onderzoeker verbonden aan VUB – Cosmopolis, Centre for Urban Research en zal het participatieve traject trekken en de bouwheer ondersteunen en begeleiden in de communicatiestrategieën naar de stakeholders toe, in samenwerking met Nele Aernouts en Jeanne Mosseray (beide Cosmopolis).



source: De Strip



source: Karibu



source: Elise Candry



source: Younes Rifaad

De Strip Architects

De Strip-Architects is een architectenbureau dat actief wil bijdragen aan een nieuwe ontwerpcultuur, waarbij inclusiviteit, diversiteit en toegankelijkheid centraal staan. De Strip-Architects is ervan overtuigd dat publieke ruimte hierbij een essentiële rol speelt. Openbare ruimtes waarbij een divers publiek (qua leeftijd, etnische achtergrond, transportmiddel) zich welkom voelt, zijn hun streefdoel. In 2021, werd De Strip Architects gekozen als runner-up voor hun ontwikkelingsvoorstel voor de herbestemming van de CIVA-site. Hierin werden concrete voorstellen uitgewerkt om deze wijk kind- en milieuvriendelijker te maken. Bij De Strip Architects staat architectuur als hefboom voor een meer inclusieve, duurzame maatschappij steeds centraal.

Karibu Architecture

Wij menen dat de stempel van de architect zich niet beperkt tot het ontwerpen van een eindproduct. Ook in het faciliteren van een gemeenschappelijk proces waarbij de eindgebruikers en de uitvoerende krachten zoveel mogelijk betrokken worden. Daarom verdiept het collectief zich in ecologisch en circulair materiaalgebruik én participatief ontwerpen en bouwen. Binnen onze projecten nemen wij geregeld deel aan het bouwproces.

Karibu voerde al enkele internationale Design & Build projecten uit. Zo werkte het collectief samen met de UHasselt en BC architects & studies aan het Vrouwenhuis van Ouled Merzoug (MA, 2019). Er werd maximaal ingezet op het gebruik van lokale materialen en het minimaliseren van bouwafval. Traditionele bouwtechnieken en natuurlijke materialen werden in hun zuiverste vorm toegepast om een gebouw met moderne architectuur te realiseren. Dit project won een Terra Fibra Award 2021 (Laureaat categorie 'Projet Educatif'). De opgedane expertise uit deze internationale projecten neemt Karibu mee in zijn werk binnen de Belgische context.

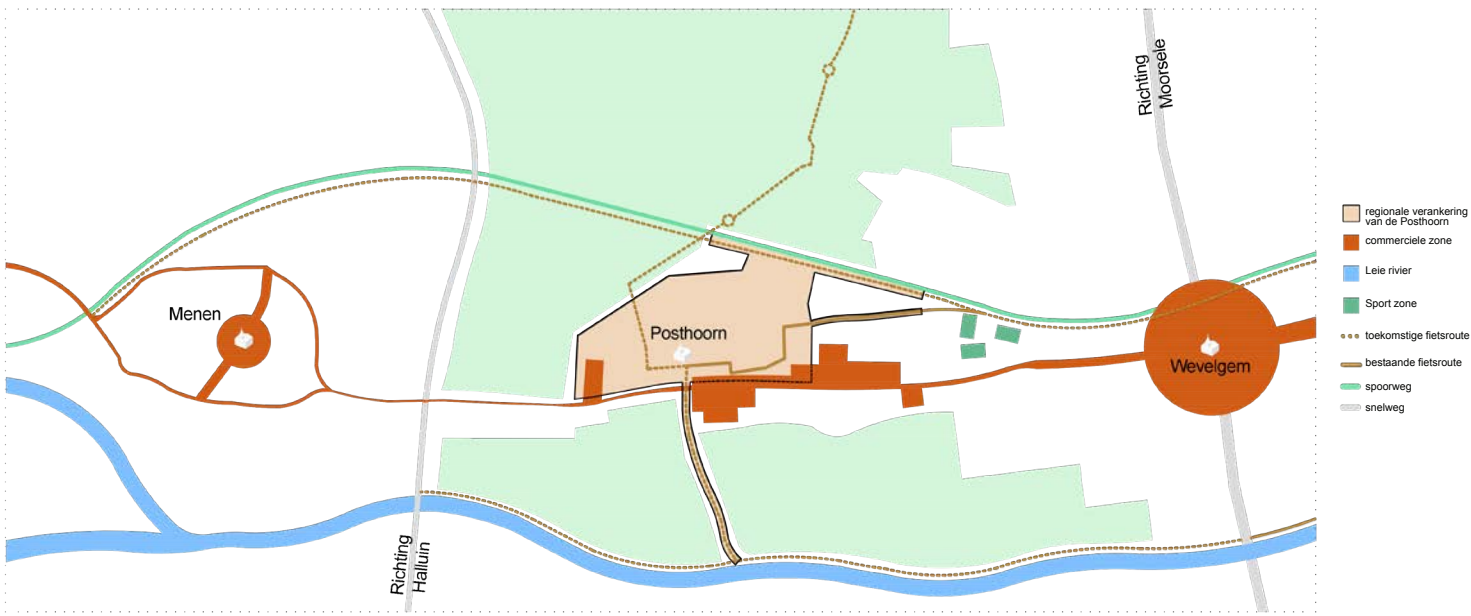
Elise Candry

Elise Candry versterkt het team met een specifieke achtergrond in landschapsarchitectuur en ecologie. Tussen 2014 en 2021 heeft ze als projectleider bij Bureau Bas Smets een rijke ervaring opgedaan in het ontwerpen van masterplannen en publieke ruimtes, waaronder het project Nieuw Zuid in Antwerpen. Ook binnen haar eigen praktijk zet ze (sinds 2020) deze interesse verder, o.a. binnen de projecten 'eet-speel-beleefbossen' en 'plan(t) klimaat adaptieve gemeenten' in opdracht van Bosplus. Andere lopende projecten zijn de eetbare tuin in Laken, het ontwerp van de binnentuinen van het cultuurcentrum Scarabaeus in Schaarbeek en het masterplan voor de reconversie van een voormalige distilleerderij site in Zarnowiec (Polen). Aandacht voor het verenigen van zowel ecologische als gebruikswaardes staat hierbij steeds centraal.

Younes Rifaad

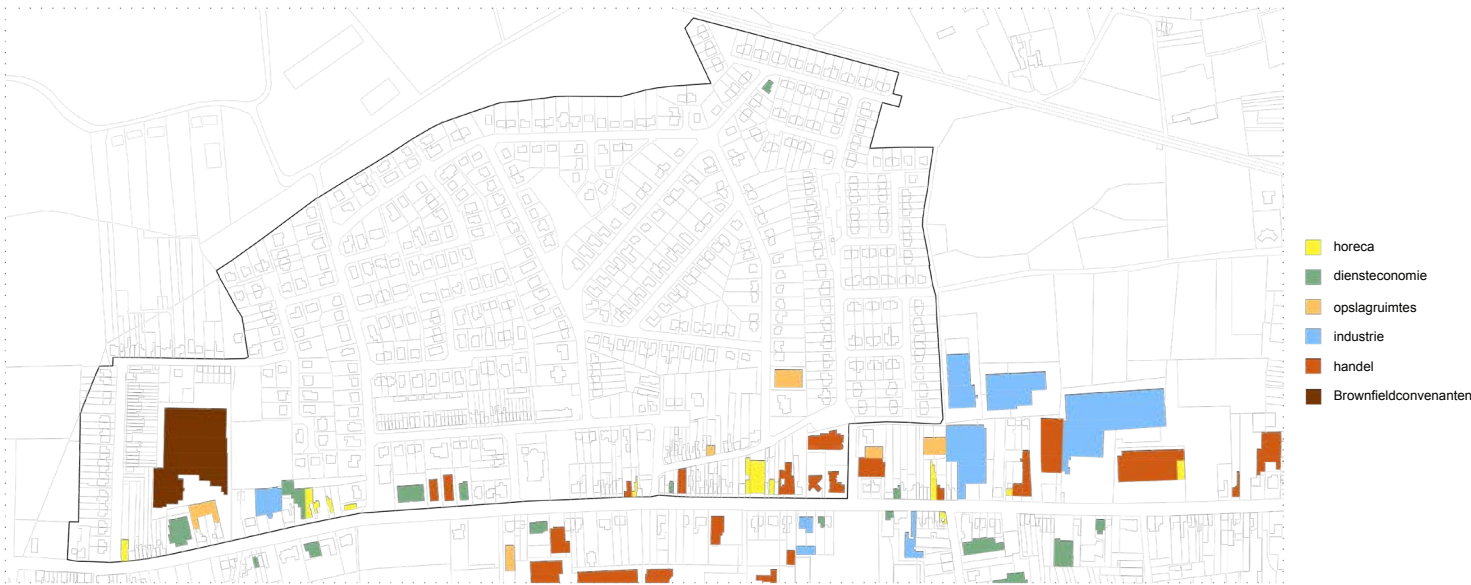
Younes Rifaad is een sociaal-ruimtelijk onderzoeker verbonden aan VUB – Cosmopolis, Centre for Urban Research en staat in voor de sociaal-ruimtelijke analyse en participatie, in samenwerking met Nele Aernouts en Jeanne Mosseray (beide Cosmopolis). Aan de hand van zowel academisch als praktijkonderzoek ontwikkelde ze methodes om met bewoners en andere stakeholders samen te werken aan de hand van etnografische en sociologische methodes, die hand-in-hand gaan met meer traditionele participatiestrategieën. Buiten een academische ondervraging van sociaal-ruimtelijke methodes, hebben zij onder meer ervaring opgedaan bij het wijkcontract Peterbos, de herontwikkeling van Molenbeekse Woningen ism POLO-architects en onderzoek in opdracht van Studio Vigano in Kolderbos, Genk.

ANALYSE VAN DE PROJECTZONE



Posthoorn Locatie

Het subcentrum ‘de Posthoorn’ ligt langst de N8 steenweg, die de naburige dorpen Wevelgem en Mene met elkaar linkt. Het subcentrum is omgeven door landbouwgebied enerzijds en een commerciële zone anderzijds (N8). ‘De Posthoorn’ is voornamelijk toegankelijk met de auto. Tegelijkertijd zijn er twee potentiële fietsroutes (één langs het trainspoor en de andere langs de Leie rivier) waardoor ook zachte mobiliteit gefaciliteerd wordt.



Commerciële activiteiten N8 (Longen)

Aan de zuidkant van de Posthoorn, bevindt zich de N8. Hier bevinden zich verschillende commerciële activiteiten (zoals winkels, industriële activiteiten, horecazaken, ...). Wij stellen vast dat er weinig interactie is tussen de Posthoorn en deze commerciële zone. Bewoners kunnen deze zone enkel bereiken met de wagen via de N8. Wij zien een potentieel om deze commerciële zone beter te integreren in de toekomstige leefbuurt. Zij kunnen leven blazen in de Posthoorn en bewoners een impuls geven om op stap te gaan. Daarnaast viel ons oog op een andere plek met een gelijkaardig potentieel: de ‘Brownfield site’. Dit is een verlaten bedrijventerrein die de Vlaamse regering wil open stellen voor projectontwikkelaars en investeerders.



Open plekje (organen) en network van trage wegen (Aders)

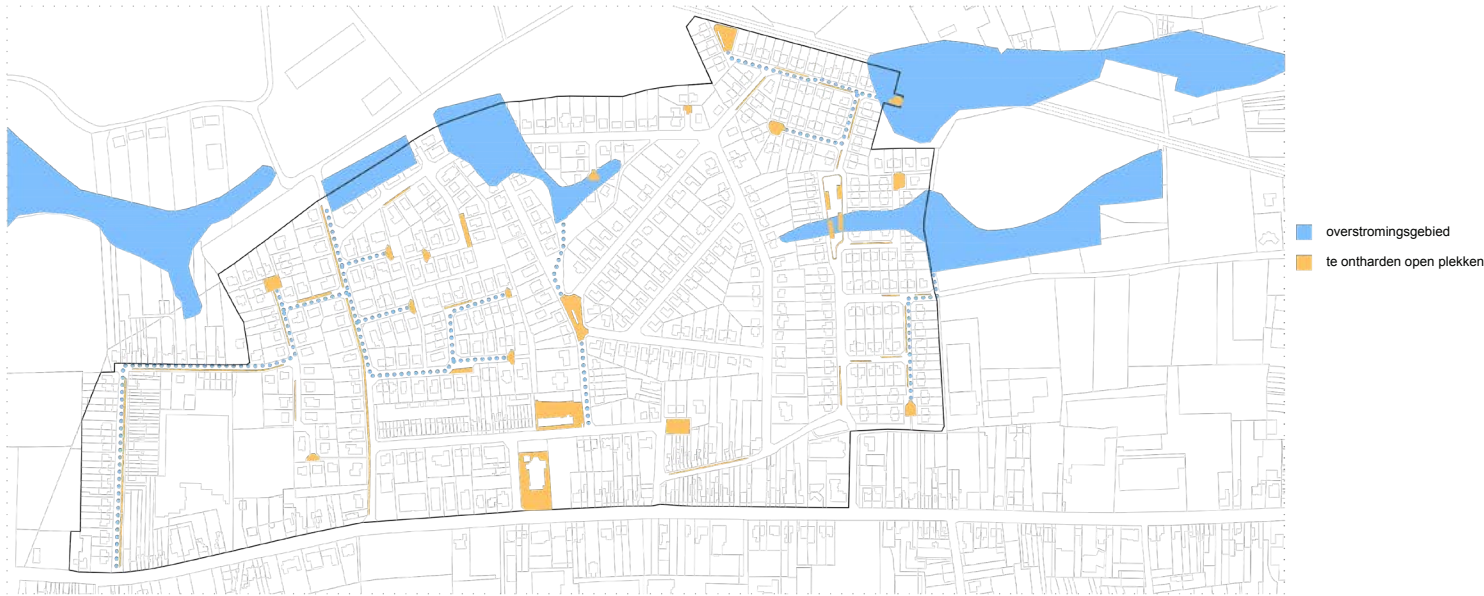
De posthoorn heeft een opmerkelijk wandelnetwerk in de wijk, dat meerdere open publieke plekken verbindt. Er is een groot potentieel om dit netwerk uit te breiden en ‘missing links’ op te heffen via een aantal nieuwe wegen. Deze nieuwe verbindingen versterken het bestaande netwerk en bieden tegelijkertijd de mogelijkheid om nieuwe elementen (zoals de commerciële wijk) op te nemen in de leefbuurt. Naast het oude netwerk zijn er een aantal open/groene plekken die een groot ontwikkelingspotentieel hebben voor de toekomstige leefbuurt. We brengen enkele nieuwe potentiële open plekken in kaart die kunnen worden toegevoegd aan het bestaand netwerk.



Mobiliteit rond het wijkhart (Zuurstof vs CO2)

De auto neemt een dominante positie in de Posthoorn-wijk in. De buurt bestaat uit veel brede straten met tweerichtingsverkeer om het gemotoriseerd verkeer te faciliteren. In onze analyse stippelen we het wijkhart uit als potentiële zone die kan worden omgevormd tot autoluwe zone. Op deze manier wordt een transitie ingeleid waarbij de infrastructuur plaatsmaakt voor zachte mobiliteit waar fietsers en wandelaars zich veilig voelen. Het gebied start aan de N8 (aan de kerk) en loopt tot de Normandiëstraat rond de school, daarbij de Lijnwaadstraat passerend. Deze zone (het wijkhart) blijft toegankelijk voor lokale autocirculatie waarbij we eenrichtingsstraten voorstellen. Wij brachten ook een aantal doodlopende straten in kaart die we willen opnemen in het trage wegennetwerk door het initiëren van bijvoorbeeld minigolf-trajecten.

ANALYSE VAN DE PROJECTZONE



Overstromingsgevoeligheid en verharding (Nieren)

De Posthoorn bevindt zich op een vlak terrein. Desondanks kent de wijk overstromingsgevoeligheid, vooral in het noordelijke gedeelte. Deze problematiek wordt versterkt door de brede straten, met verharde oppervlaktes. Zij zijn niet in staat het regenwater te absorberen. Het is belangrijk om deze overmaatse verhardingen voor autoverkeer te vervangen door waterdoorlatende oppervlaktes. Met deze ontharding, beperken we niet alleen het overstromingsrisico, het komt ook tegemoet aan de doelstelling om meer duurzame infrastructuur te voorzien die is afgestemd op de zachte weggebruiker.



Landbouw (De buik)

Analyse toont aan dat de Posthoorn omgeven is door boerderijen met groenten, kruiden en sierplanten. In een diameter van 3 kilometer is er heel wat landbouwinfrastructuur te vinden. Desalniettemin, kent de Posthoorn geen ‘zondag’markt of lokale groenten- en fruitwinkels waarbij bewoners toegang hebben tot verse lokale producten. In ons voorstel willen we infrastructuur voorzien om een groeten-en fruit markt te organiseren.



Straten/ trage wegen en verharde opritten (Kanker)

Door google maps-beelden van vandaag met die van 13 jaar geleden te vergelijken, zien we duidelijk een “evolutie” waarbij vele oorspronkelijke groene hagen vervangen worden door ‘harde, gesloten grenzen’ (bijvoorbeeld panelen in hout of steen of metalen draadafsluitingen). Deze hoge omheiningen creëren een bunker-gevoel waarbij burgers zich allen afzonderlijk terugtrekken in hun eigen woning. Sociale interactie wordt hierdoor ontmoedigd. De “evolutie” van de verharde opritten heeft een gelijkaardig effect.

VISIE OP DE ONTWIKKELINGSSTRATEGIE

DE POSTHOORN OP DE OPERATIETAFEL

SLAPEND LICHAAM ONTWAAKT

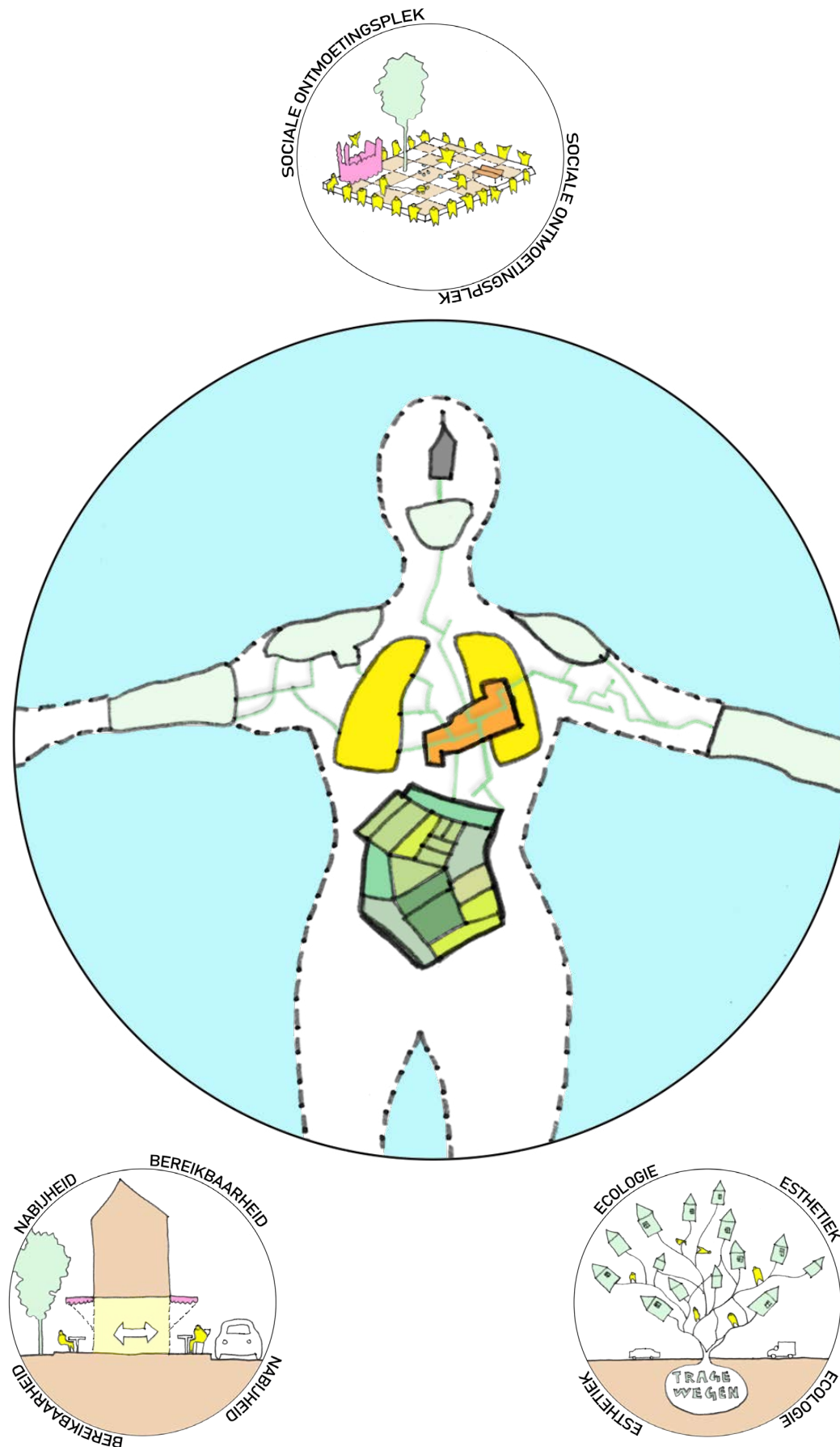
In deze visie lichten wij onze strategie toe om de huidige verkavelingswijk “De Posthoorn” om te vormen tot een levendige, groene, ademende leefbuurt met een sterk verweven sociaal netwerk. De vijf bouwstenen vormen de leidraad binnen onze ontwikkelingsstrategie: nabijheid, bereikbaarheid & esthetiek, ecologie & proces en sociale ontmoeting.

Wij vertrekken vanuit de beeldspraak waarbij De Posthoorn wijk een lichaam is dat momenteel in slapende toestand verkeert. Het wijkhart (de school en parochiezaal) is hard aan het kloppen, maar kent geen doorstroming waardoor het er niet in slaagt de hele buurt levendig te houden. De aders van de wijk (het wegennetwerk) zijn in slechte staat waardoor een vlotte “bloed”doorstroming verhinderd wordt. Ook de organen van de wijk (de open en groene plekjes) zijn stilgefallen en functioneren maar beperkt. De wijk mist een goed paar longen, die de leefbuurt zuurstof geeft en opnieuw leven inblaast.

Het startpunt van onze ontwikkelingsstrategie is daarom het wijkhart, met de school en de kerk. Wij willen deze uitbreiden, zodat het de ruimte krijgt om zijn centrale rol te vervullen. Deze ruimte moet toegankelijk worden voor iedereen. Het wijkhart wordt opnieuw het sociale hart, van waaruit het sociale leven vertrekt en waar iedereen (jong en oud) elkaar vindt.

Een tweede focuspunt is herwaardering van het netwerk van trage wegen. Zij vormen de aders die de leefbuurt doen herleven. Door de huidige slechte staat en wildgroei van beplanting bereiken zij momenteel dit verbindend potentieel niet. Wij willen deze trage wegen herontwikkelen tot aangename, gemakkelijk toegankelijke wegen waar voetgangers en fietsers zich vrij en veilig kunnen bewegen. Door de fysieke en gevoelsmatige barrières tussen publieke en private ruimte te verzachten ontwikkelen we deze ‘open ruimtes met potentieel’ tot waardevolle collectieve ruimtes.

In onze visie, is er een evenwichtsshift waarbij deze trage wegen prioritair worden, terwijl de huidige autowegen naar de achtergrond van de leefbuurt verschuiven. De bedoeling is dat buurtbewoners na verloop van tijd de trage wegen gaan verkiezen, omdat ze aangenamer vertoeven zijn. Dit trage wegennetwerk moet op deze manier een gemakkelijke doorstroming toelaten, waardoor de buurt in zijn geheel



opnieuw verbonden raakt en in elkaar verweven wordt. Burgers worden aangemoedigd om de auto aan de kant te laten staan en elkaar opnieuw te vinden in de publieke ruimte.

Langs deze trage wegen, bevinden zich een aantal open ruimtes. Deze ruimtes zijn de ‘wijkorganen’ en spelen een cruciale rol in het versterken van de sociale cohesie. Deze open ruimtes (zoals speelpleintjes, vijver,...) zijn tot op vandaag beperkt ontwikkeld en bijgevolg beperkt bezocht. Wij willen het organen-netwerk versterken door de huidige open ruimtes te herontwikkelen, alsook nieuwe potentiële open ruimtes in kaart te brengen en toe te voegen aan dit netwerk. In samenspraak met de buurtbewoners willen we via werkgroepen de herbestemming van de verschillende open ruimtes bespreekbaar maken. Op basis van hun input willen we elke ruimte procesmatig vormgeven. Op deze manier kunnen deze momenteel ondergebruikte, levenloze ruimtes evolueren tot waardevolle collectieve ruimtes en intergenerationele ontmoetingsplaatsen. Met behulp van verschillende quickwins, in samenwerking met de werkgroepen, ontwikkelen we een uitgewerkt, strategisch plan.

Een derde element in onze ontwikkelingsstrategie focust zich op de handelaars aan de buitenkant van de wijk. Hoewel zij niet werden opgenomen in de oorspronkelijke projectdefinitie, zien wij in de aanwezigheid van buurthandel een potentieel om als longen van de wijk te functioneren. Momenteel situeren zij zich aan de rand van de wijk met een gezicht naar de steenweg. Door het trage wegennetwerk uit te breiden en een toegang ‘via de achterkant’ te creëren, wordt deze diensteeconomie verbonden met de leefbuurt. Op deze manier worden zij geïntegreerd in de wijk en verhogen we de multifunctionaliteit in de wijk. De handelaars kunnen een impuls betekenen voor activiteiten in de wijk, die de sociale cohesie op zijn beurt weer bevorderen.

Wij willen in deze wijk een brede leef- en leeromgeving ontwikkelen en ondersteunen. Kinderen en volwassenen leren al doende via sport en spel. Iedereen vertoeft graag in een groene en veilige ruimte. Bovendien hebben jongeren en 60-plussers baat aan een hecht, sociaal netwerk. De collectieve ruimtes als intergenerationele ontmoetingsplaats zullen dit kunnen stimuleren.

BOUWSTENEN 1 & 2 - BEREIKBAARHEID & NABIJHEID

Nieuw leven inblazen in de leefbuurt

Opwaardering van het trage stratennetwerk en de publieke ruimte

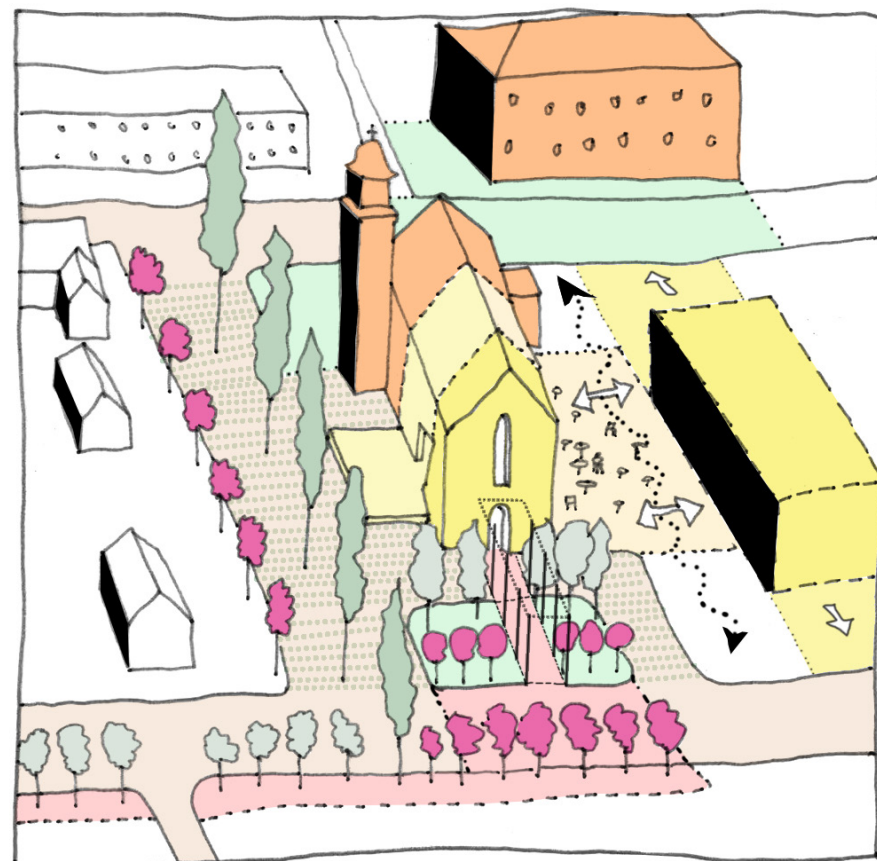


fig. 1

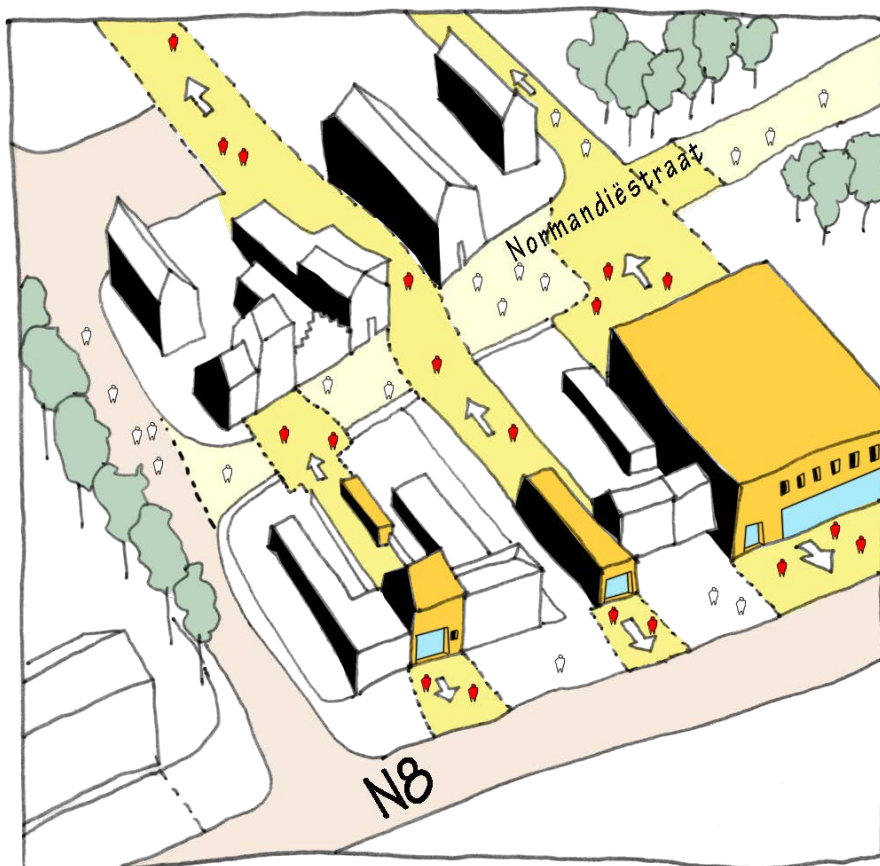


fig. 2

Om de projectdoelstellingen rond bereikbaarheid en nabijheid in De Posthoorn-leefbuurt te verwezenlijken, stellen we volgende ingrepen voor:

Het wijkhart en de schoolomgeving (met name de Lijwadestraat en een deel van de Kardinaal Cardijnstraat) wordt een autoluwe zone met eenrichtingsverkeer voor lokale circulatie.

De hoofdingang naar de Posthoorn wijk via de kerk wordt herontworpen. De bedoeling is om deze ingang zichtbaarder en toegankelijker te maken voor de zachte weggebruiker. Hiervoor dient het verkeer dat via de N8 nadert, vertraagd te worden. Het voorstel is om bomen langs de weg te plaatsen over een afstand van 20m, het wegdek van de nieuwe ingang te voorzien van een andere kleur of textuur en de parkeerplaats om te vormen tot een transporthub met multifunctioneel gebruik (bussen, carpoolen, fietsen,...)

Er worden oplossingen aangeboden voor het mobiliteitsvraagstuk rond de kerk, school en het wijkhart. Er wordt minder plaats voor auto's voorzien en meer plaats gecreëerd voor de voetgangers en zachte mobiliteit. De HH Theresiastraat wordt een éénrichtingsstraat met parkeerplaatsen langs de straat. De huidige parking wordt verwijderd zodat er meer publieke ruimte vrijkomt.

In samenspraak met toekomstige projecten aan de N8, worden publieke parkeerplaatsen voorzien. Er zal ook in gesprek gegaan worden met het woonproject aan de parochiezaal rond de mogelijkheid om publieke parkeerplaatsen te voorzien. Daarnaast zullen een aantal parkeerzones (kiss & ride) rond de school gecreëerd worden voor ouders van schoolgaande kinderen en de schoolbus langs de Normandiëstraat.

De kerk wordt in drie delen opgesplitst om de verschillende functies in de wijk te ondersteunen en hun nabijheid te vergroten. Een deel zal aangeboden worden aan de school (naschoolse opvang, activiteiten,...), het tweede deel zal ruimte geven aan de handelaars en commerciële activiteiten (tijdelijke tentoonstelling producten, expo, extra verkoopruimte) en het derde deel wordt een groenten -en fruitmarkt (in samenwerking met de omringende boerderijen) waar de schoolkinderen en buurtbewoners toegang tot lokaal, verse producten krijgen. De kerk zal uitgebreid worden met een demonteerbare,



source:Pexels



source:Stad Kortrijk



source:Pexels

lichte structuur, participatief ontwikkeld met recuperatiemateriaal, waar onder andere de fruitmarkt en andere activiteiten kunnen plaatsvinden.

Er zal een nieuw (traag) weggennetwerk (aderen) gecreëerd worden dat toegang geeft tot de bestaande commerciële activiteiten langs de N8. Geïnteresseerde handelaars kunnen twee ingangen (langs noord- en zuid-zijde) creëren. De aderen leiden naar de achter-ingangen van de handelaars waardoor de buurtbewoners een laagdrempelige toegang krijgen tot de handelszone. Op deze manier zijn de handelaars bereikbaar te voet of met de fiets. Hiermee wordt de verbinding en interactie tussen de handelszone aan de N8 en de Posthoorn-leefbuurt geoptimaliseerd.

De aderen in de wijk worden herontworpen zodat ze een centrale rol krijgen in de blauwdruk van de leefwijk.

De "aderen" worden verbreed, uitgebreid en aangepast aan zachte mobiliteit (voetgangers, fietsers en rustpunten). Deze circulatie krijgt meer groen en collectieve ruimtes en wordt heringericht tot "aangename" "hoofdtoegang" van het privaat domein.

Door het stijgend belang van de aderen in de wijk herleiden we het gebruik van de wagen tot uiterst functioneel en ontwikkelen we een veiligere, snellere en aangename circulatie in de wijk.

Daarnaast ontharden en vernauwen we het geasfalteerde stratennetwerk naar tuinstraten en geven we meer ruimte terug aan de natuur, wildelife en de groene publieke ruimte.



source:Pexels



source:Pexels



source:Stad Antwerpen



source:Stad Antwerpen



source:Stad Gent

BOUWSTENEN 3 & 4 - ESTHETIEK & ECOLOGIE

Versterken van (be)leefbare open ruimtes



fig. 3

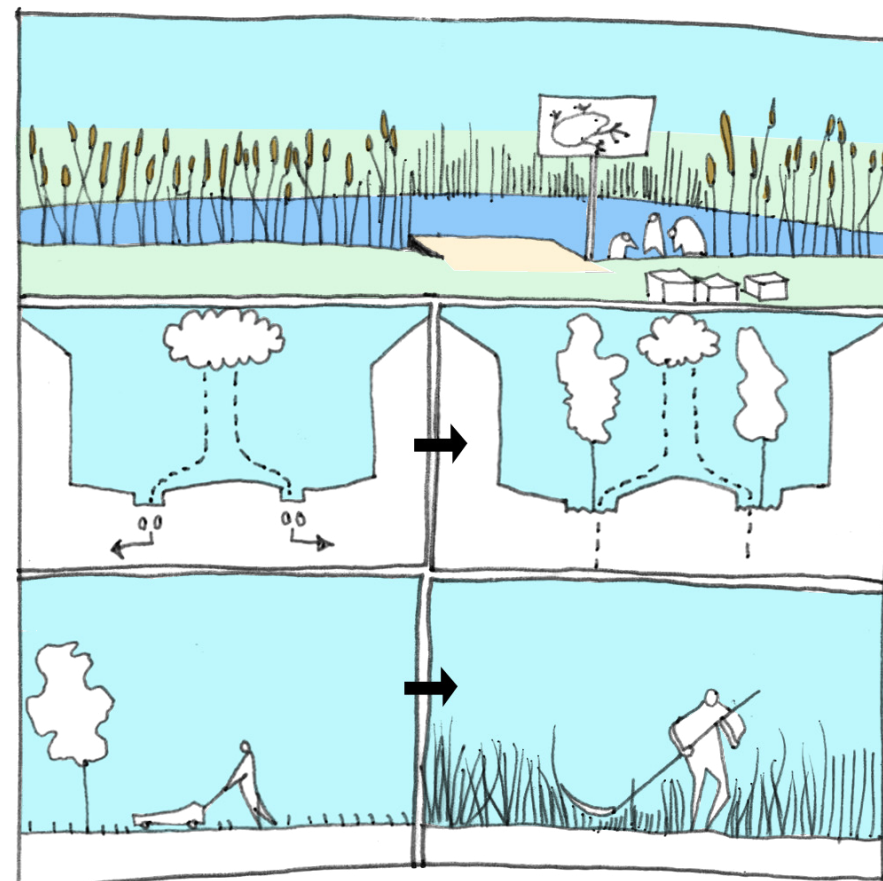


fig. 4

Een netwerk van trage wegen

De bestaande trage wegen tussen de tuinen vormen reeds een belangrijke kwaliteit voor de Posthoorn wijk. Wij willen de mogelijkheden onderzoeken om dit netwerk uit te breiden en te versterken. De esthetische kwaliteit en het veiligheidsgevoel wordt tevens aangepakt binnen de bestaande trage wegen. Mogelijkheden hiervoor zijn het voorzien van openingen en deuren in panelen, het verlagen van muren, of het vervangen van gesloten wanden door hagen.

We willen de sociale controle en het sociaal contact bevorderen zonder daarbij afbreuk te doen aan de privacy van de private tuinen. Het inzetten van een smalle strook langs de perceelsgrens (in de tuinen) zou gevoelsmatig het pad kunnen verbreden, en ingezet kunnen worden als semi-publieke zone als locatie voor bijvoorbeeld een moestuin, een kippenren of speeltuigen. Op die manier wordt een buffer gecreeërd tussen publiek en privaat, maar wordt de overgang hertussen verzacht. Het markeren van de 'toeganspoorten' tot de trage wegen zal ook onderzocht worden.

Leren van de natuur

Bestaande ecologisch waardevolle zones worden gevaloriseerd door een groter bewustzijn te creëren bij de inwoners. De vijver tussen de Zwanebloemstraat en de Koningstraat bijvoorbeeld, zou voorzien worden van een ponton en een educatief paneel. Op die manier wordt het gebied (gedeeltelijk) toegankelijk, zij het op een gecontroleerde manier waarbij de rust in het gebied niet verstoord wordt. Dit kan een waardevolle rustplek worden en de inwoners de mogelijkheid geven om te leren van de natuur.

De Posthoorn breekt uit

In de Posthoorn wijk bestaat heel wat overgedimensioneerde wegenis, zoals de doodlopende delen van de wijkstraten, waardoor een groot deel van de open ruimte ingenomen wordt door beton en asfalt. We zien hierin mogelijkheden om samen met de bewoners verharding op te breken, daar waar deze eigenlijk niet noodzakelijk is. Door deze zones in te richten als groenzones



source:Pexels



source:Pexels



source:Pexels



source:Pexels

wordt niet enkel het aanbod aan groen vergroot, maar zetten we ook in op het creëren van waterdoorlatende oppervlaktes. De overstromingsgevoelige zone t.h.v. de Blauwbloemstraat (het huidige parkeerplein) vormt hiervoor een prioritaire plaats. Het onderzoek van toekomstige mogelijkheden voor het loskoppelen van regenwater van het rioleringsysteem zorgt er ook mee voor dat het water ter plaatse gestockeerd wordt en er in de bodem infiltreert. Het herinrichten van straatprofielen met regentuinen draagt hiertoe bij, en zorgt bovendien voor een groener en veiliger straatbeeld.

Een publiek en privaat groennetwerk

Losstaande woningen met een private tuin nemen het grootste deel van de ruimte in de wijk in beslag. Er rust m.a.w. een groot potentieel in deze private terreinen voor het optimaliseren van het groennetwerk. Een aantal acties kunnen hiertoe bijdragen, zoals het stimuleren van een ecologisch beheer van de tuin (campagnes zoals 'Maai Mei Niet' bijvoorbeeld), het planten van bloeiende en gevarieerde hagen op de perceelsgrenzen, of het ontharden en vergroenen van voortuinen. Het overschakelen naar een gedifferentieerd groenbeheer kan ook in het publiek domein bijdragen in de private ruimte tot het beperken van de onderhoudsfrequentie, het versterken van de biodiversiteit. Via de opmaak van een beheersplan kunnen de extensief en intensief te onderhouden groenzones duidelijk gedefinieerd worden.

Eet, speel, en beleef

Binnen deze groennetwerken bestaat ook ruimte voor sport, spel en ontmoeting. We willen daarom sterk inzetten op speelnatuur, en eetbare natuur (fruitbomen, plukhagen, etc.). Het voorzien van een (losse) boomgaard kan bijvoorbeeld gecombineerd worden met een nieuwe speelzone met o.a. wilgentunnels, klimbomen en heuvels. Verder wordt ook onderzocht waar dieren een plaats kunnen krijgen, zoals een losloopweide voor honden bijvoorbeeld. Dit vormen telkens plaatsen waar bewoners zich specifiek naar verplaatsen en elkaar ontmoeten binnen de wijk.



source:Pexels



source:Pexels



source:Pexels



source:Pexels

BOUWSTEEN 5 - SOCIALE ONTMOETING

De leefbuurt heractiveren door collectieve ruimte

Herinrichting en herbestemming van de hartwijk en open ruimte

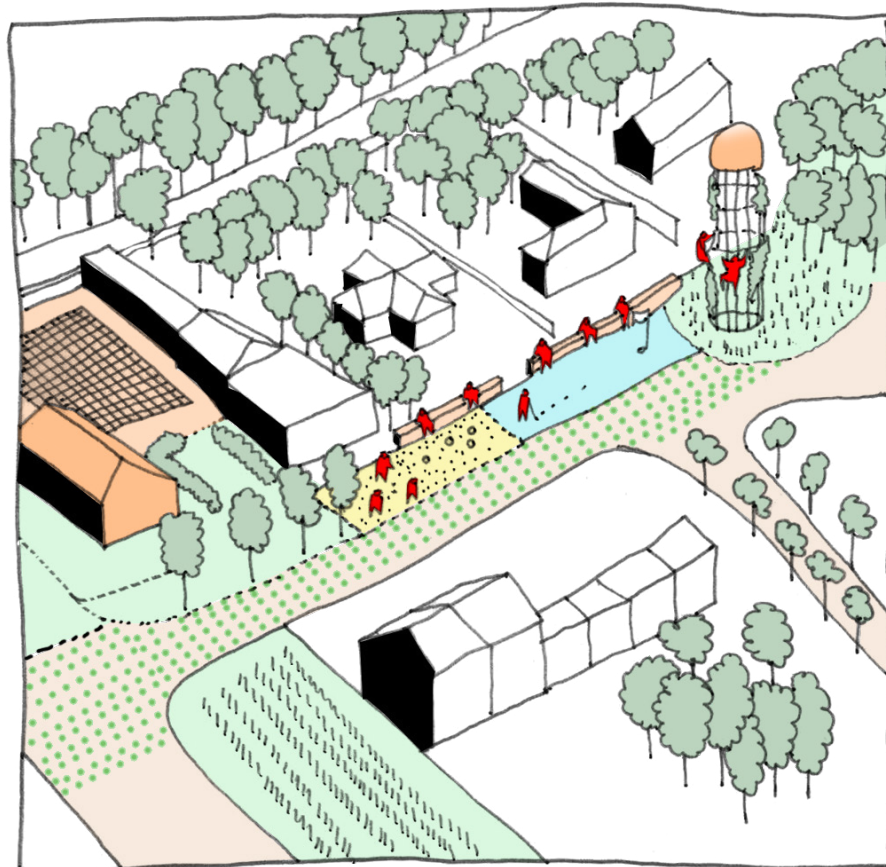


fig. 5

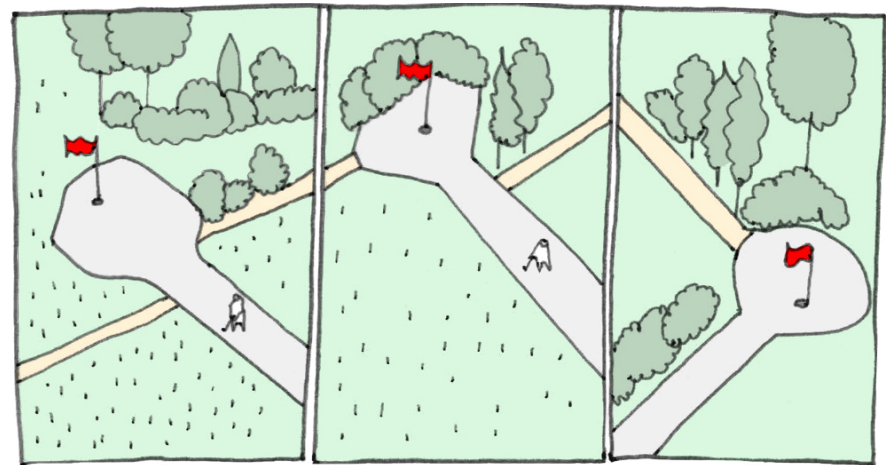


fig. 6

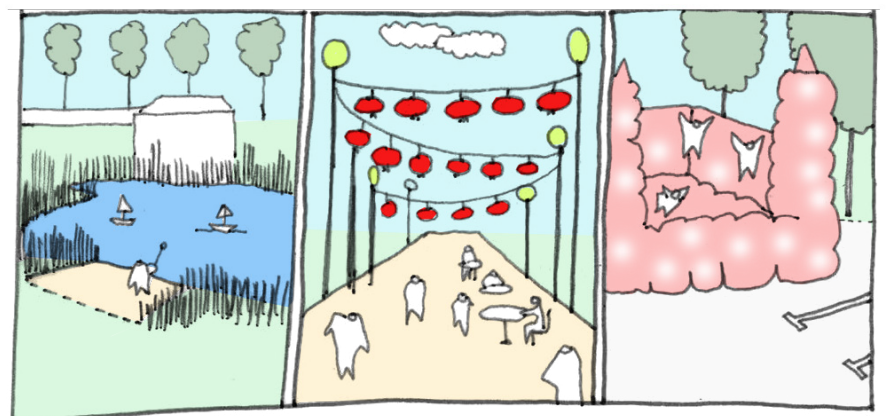


fig. 7

Wij ervaren momenteel een beperkt sociaal leven in De Posthoorn. De publieke ruimte wordt voornamelijk gebruikt voor praktische verplaatsingen van punt A naar punt B. Vooral 's ochtends en 's avonds is er circulatie vanwege werkverkeer. Verder zijn er enkele bewoners die hun hond uitlaten of een wandeling doen. Er is echter weinig sociale interactie.

De school en schoolomgeving vormen een uitzondering. Overdag kan je hier kinderen horen lachen, spelen en zich zien uitleven. We nemen daarom de school als vertrekpunt in de oefening om opnieuw het sociaal leven te doen heropleven en De Posthoornwijk om te vormen tot een leefbuurt die de bewoners uitnodigt elkaar te ontmoeten.

Een eerste stap is om de schoolomgeving uit te breiden. De huidige locatie is te klein en kinderen hebben te weinig ruimte. We willen graag publieke ruimte open stellen voor schoolactiviteiten, zoals sport, buitenlessen,... Op deze manier kunnen bewoners de kinderen tijdens de schooluren in actie zien.

Buiten de schooluren, in de weekends en schoolvakanties, kunnen deze open ruimtes worden opengesteld voor het brede publiek (voor groepsactiviteiten, feestjes, of gewoon open ruimte) zodat deze plaatsen een gedeeld gebruik toelaten.



source:Stad kortrijk



source:Pexels



source:Stad kortrijk



source:Pexels



source:Pexels

Een volgende focus zijn de open, groene plekken die verspreid liggen in de Posthoorn wijk. Door het nieuwe trage netwerk dat we willen creëren, zullen deze plekken met elkaar verbonden worden en gemakkelijk toegankelijk zijn voor de buurtbewoners. We willen deze plekken opnieuw activeren tot aangename, groene ruimtes die aanlokkelijk zijn voor de buurtbewoners.

Verder willen we, in samenspraak met de buurtbewoners, kijken hoe we deze plekken kunnen invullen en vormgeven. Ons algemeen voorstel zou zijn om elk park per thema in te richten. Op deze manier kunnen mensen met dezelfde interesse elkaar terugvinden en tegelijkertijd zijn de parkjes goed verbonden waardoor dialoog en overlap mogelijk is.

Mogelijke thema's kunnen zijn:

- Groene tuin
- informeel speeltuin plekje met autobanden
- Honden uitlaatplaats
- Paviljoen
- Boomgaard plukhagen
- sport en spel

Tot slot willen we de zogenaamde 'dode hoekjes' in de Posthoorn wijk in kaart brengen. Dit zijn hoekjes in doodlopende straten die vaak leeg of ondergebruikt zijn zonder enige functie. Deze hoekjes hebben een ontwikkelingspotentieel. Ze kunnen ingezet worden als collectieve ruimte waar verschillende activiteiten kunnen plaatsvinden zoals: een uitstalplaats voor tweedehandsspullen en kleren, een mini golf terrein, of een "book-crossing project",...



source:Pexels



source:Pexels



source:Pexels

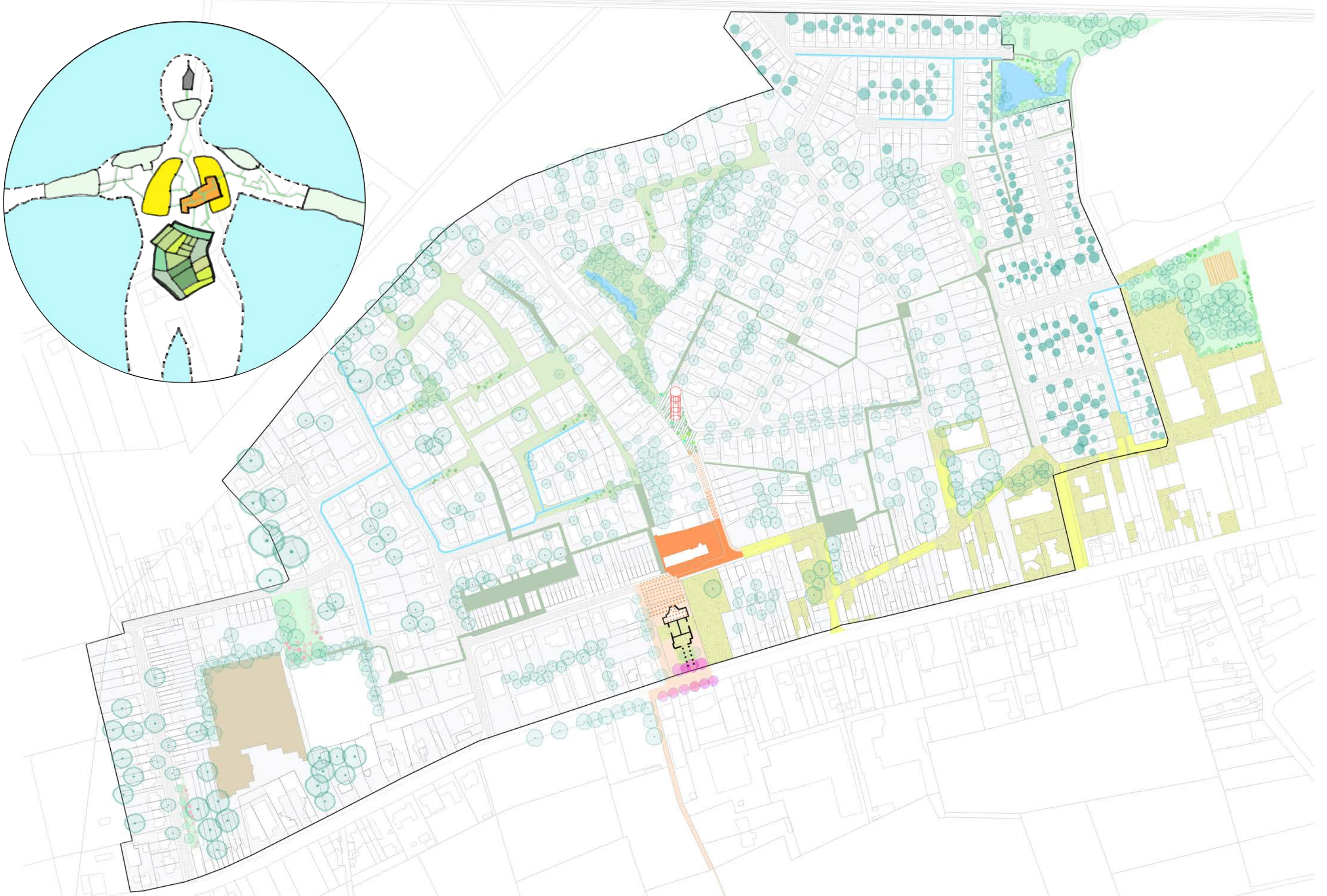


source:Pexels

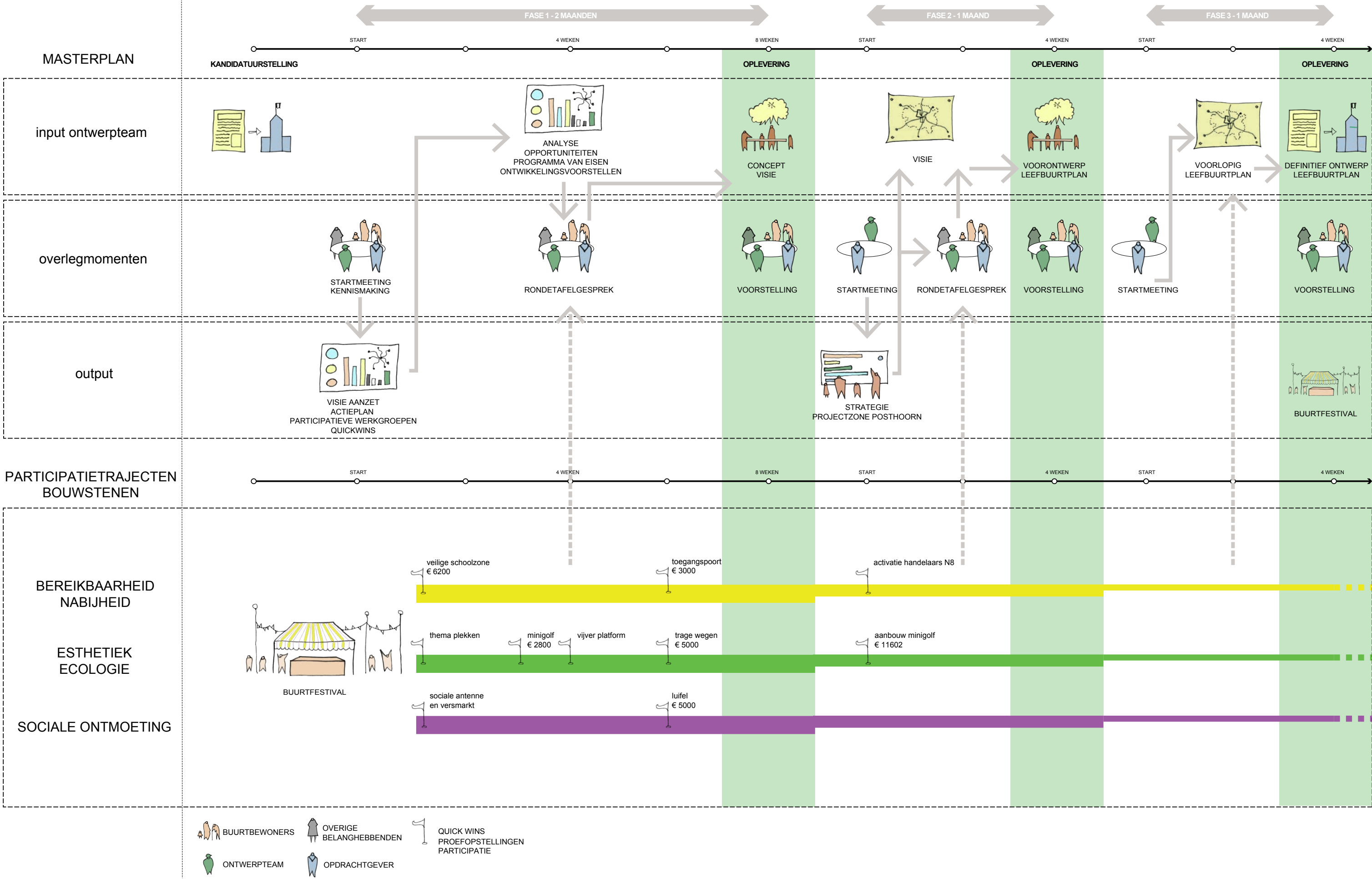


source:Pexels

RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGSSTRATEGIE VOOR DE LEEFBUURT 'DE POSTHOORN'



PLAN VAN AANPAK



PLAN VAN AANPAK

Visie op het proces, strategie en timing

Deelopdracht 1: “de opmaak van een toekomstvisie en ruimtelijke ontwikkelingsvisie voor de leefbuurt ‘De Posthoorn’” wordt opgesplitst in 3 fases van september 2022 tot december 2022.

De timing van deze eerste deelopdracht is naar onze mening zeer beperkt. Een kortere onderzoeksperiode heeft een invloed op de kwaliteit van de output, daar het normaal heel wat tijd vergt om ideeën en projecten te implementeren in een grote groep. Een grote bereidwilligheid tot participatie is van groot belang als we ons willen houden aan deze korte termijn van 4 maanden.

Het masterplan wordt gevormd door input van het ontwerpteam, overlegmomenten met alle belanghebbenden en de output die hieruit volgt. De quickwins, binnen een geheel van de vijf bouwstenen, zijn implementaties van ideeën volgens de ontwikkelingsvisie die wij voor ogen hebben. De continue output van de belanghebbenden die wij hierop ontvangen, versterken de ontwikkeling van het masterplan. De 5 vooropgestelde bouwstenen uit de projectdefinitie funderen onze visie en dienen als ruggengraat tijdens de ontwikkeling van het masterplan.

Fase 1: projectvoorbereiding en installatie van de werkzaamheden: analyse, opmaak programma van eisen, concept, visie, participatie, ...

Het project start met de kennismaking van alle belanghebbenden. Het ontwerpteam stelt zijn aanzet voor een visie voor en de participatieve werkgroepen worden gevormd. De bouwheer speelt een belangrijke rol in het faciliteren van participatieve evenementen die cruciaal zijn in het vormen van een gemeenschappelijke visie, gesteund door alle belanghebbenden. Zo lijkt het ons interessant om te starten met een buurtfestival ter introductie van een gezamenlijk, participatief traject. Op die manier is iedereen op de hoogte van het ambitieus plan dat we voor ogen hebben en betrekken we alle geïnteresseerden vanaf dag 1 bij het project.

De eerste fase bestaat uit een intensief, participatief traject van onderzoek, analyse, ontwikkelingsvoorstellen en feedbackmomenten met alle stakeholders.

Om alle buurtbewoners zo veel mogelijk te betrekken in het project en hen te enthousiasmeren, hebben we reeds enkele voorstellen tot quickwins gedefinieerd die onmiddellijk van start gaan bij de aanvang van deelopdracht 1. Door actief in te zetten op het uitvoeren van quickwins en ontwerpend onderzoek in samenwerking met de buurtbewoners zijn we ervan overtuigd de nodige feedback te kunnen ontvangen op het te ontwikkelen masterplan.

Fase 2: het voorontwerp leefbuurtplan (globale visie)

De visie wordt verder uitgewerkt met de output van fase 1. In fase 2 werkt het ontwerpteam voornamelijk rond het uitwerken van een eerste voorontwerp. Dit wordt tussentijds afgetoetst met de belanghebbenden aan de hand van een vervolgonderzoek. Een strategie zal opgemaakt worden om gedurende deelopdracht 2 grotere projecten uit te rollen. Indien het budget dit toelaat, blijven quickwins geactiveerd worden ter stimulans van alle belanghebbenden.

Fase 3: het definitief ontwerp leefbuurtplan (globale visie)

In de derde fase worden de laatste verfijningen op het ontwerp gemaakt, startend van alle output uit fase 1 en het opgemaakt voorontwerp uit fase 2. Er zal in deze fase dieper ingegaan worden op de lessen getrokken

uit de quickwins en op welke manier we deze kunnen vertalen tot de implementatie van de grotere projecten in deelopdracht 2.

Idealiter blijven er quickwins georganiseerd worden om de betrokkenheid van de buurtbewoners actief te houden. Deze quickwins kunnen georganiseerd worden door de werkgroepen, gevormd in de eerste fase. De bijstand van het ontwerpteam tijdens de quickwins in fase 2 en fase 3 wordt minder intensief en zal overgaan naar een adviserende rol om waar nodig zaken bij sturen.

Deelopdracht 2: “de studieopdracht voor de (eerste) uitvoering van het leefbuurtplan met focus op de herinrichting van het wijkhart” wordt opgesplitst in 6 fases van januari 2023 tot januari 2024, met een definitieve oplevering (7e fase) een jaar na de voorlopige oplevering.

Fase 1 (1 maand): Het voorontwerp (incl. globale visie) is een onmiddellijk vervolg op deelopdracht 1. Wij voorzien een beperkte periode om de ontvangen feedback na deelopdracht 1 te verwerken tot een voorontwerp.

Fase 2 (2 maanden): Het definitief ontwerp (incl. actualisatie ivf aanbesteding). Na overleg waar gezamenlijk de laatste verfijningen op het ontwerp, indien mogelijk, worden gemaakt, voorzien wij tijd van het ontwerpteam om het ontwerp te finaliseren met het oog op een aanbestedingsdossier. De uitvoerbaarheid van grotere uitvoeringen worden al afgetoetst met aannemers.

Fase 3 (1 maand): Vergunningsaanvraag. Gedurende deze periode verwachten wij een efficiënte samenwerking met de gemeente om op constructieve wijze een volledig dossier te kunnen indienen.

Fase 4 (3 maanden): Aanbesteding van de werken. Afhankelijk van de detaillering van het definitief ontwerp kan onmiddellijk overgegaan worden tot de opmaak van een aanbestedingsdossier. In samenspraak met de aannemers worden nodige details verder uitgewerkt.

Fase 5 (afhankelijk van het project): leiding en toezicht van de uitvoering van de werken. Hierin voorzien wij een onderscheid in structurele elementen en bijstand bij de participatieve trajecten.

Fase 6: voorlopige oplevering werken + aflevering as-built plannen

Fase 7: Definitieve oplevering werken + actualisatie as-built plannen

Plan van aanpak participatie

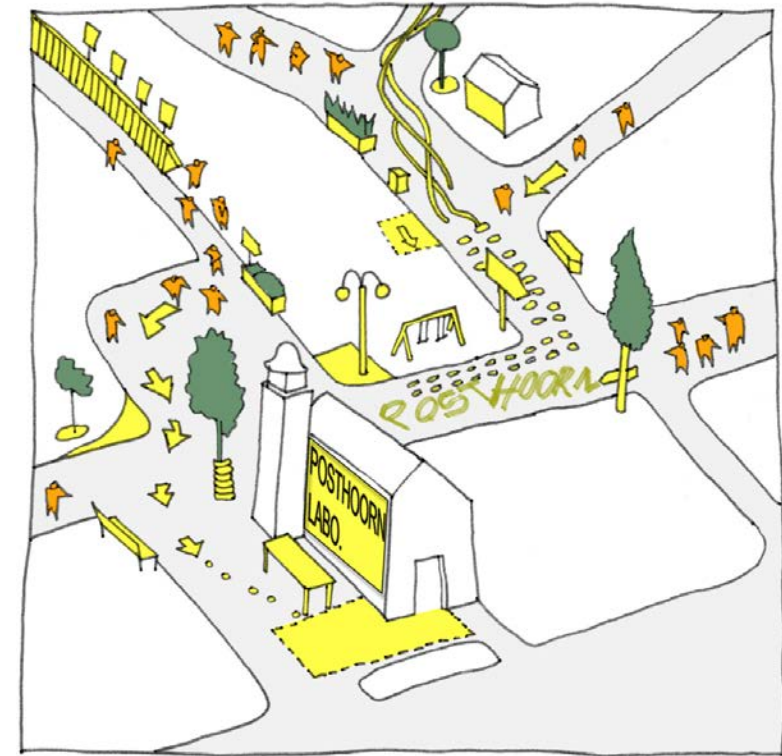
De belanghebbenden worden in de projectdefinitie verdeeld in 6 groepen: de buurtbewoners, de school “De Posthoorn”, de Sint-Theresiakerk, de gemeente, Vzw Katholieke Werken Dekenij Mene en private eigenaar van braakliggende site (2).

Het participatietraject wordt begeleid door Younes Rifaad (Cosmopolis), onderdeel van het ontwerpteam.

Het participatie- en communicatieproces vormt de basis voor de implementatie van de quickwins en wordt opgedeeld in 3 grote onderdelen: sociaal-ruimtelijk onderzoek, communicatie en consultatie, opvolging project en implementatie.

Algemeen

Het verzamelen van informatie zal voornamelijk gebeuren aan de hand van intensief buurtonderzoek, begeleid door de expertise van Cosmopolis. Door een onderzoekende positie in te nemen, zetten we niet alleen in op sociaal-participatief engagement van (enkele) enthousiaste bewoners maar gaan we actief op zoek naar een brede waaier aan geïnteresseerde personen binnen de partijen van de belanghebbenden.



source: Younes Rifaad

PLAN VAN AANPAK

Onze werking impliceert een intensieve aanwezigheid in de wijk, indien mogelijk van de start tot aan het einde van het project. Onze werking vormt op die manier een permanente dialoog tussen alle belanghebbenden en het ontwerpteam. Hierbij worden ambitie, analyse en visie steeds afgetoetst met de realiteit op het terrein.

Wij zetten in op het vormen van vertrouwensbanden met de inwoners van de wijk. Door een “continue” aanwezigheid in de wijk doen we aan participerende observatie. Hierdoor werken we niet enkel aan analyses, gebaseerd op dagelijks gebruik van de inwoners door eigen observatie, maar ontwikkelen we relaties met individuen. Op die manier versterken we de link met de werkgroepen en hebben we een dichte connectie met sleutelfiguren die we kunnen aanspreken of inzetten om informatie te verspreiden. Uiteraard behouden we aandacht voor de meer traditionele participatievormen (naargelang de noden van de wijk) en hechten we veel belang aan toegankelijke en efficiënte communicatie.

Ten slotte zien we onze methode niet als een vast gegeven maar wordt deze geoptimaliseerd door eigen bevindingen en de realiteit binnen de wijk. Hierdoor kan onze analyse, communicatie of participatieaanpak geoptimaliseerd worden op basis van de kennis die we tijdens het proces verwerven.

1. Sociaal-ruimtelijk onderzoek

1.1 sociale cartografie

Om de site, zijn waarde en zijn gebruik beter te begrijpen, brengen we onze bevindingen rond vormen van toe-eigening, gebruik, frictie of verwaarlozing, op de ‘bottom-up’ wijze, in kaart. Enerzijds focussen we hierbij op visueel waarneembare sporen zoals olifantenpaden, sigarettenpeuken, zwerfvuil, ... anderzijds op sociale activiteiten via observatie, informele gesprekken met bewoners en deelname aan buurtbabbels. Hierbij willen we specifieke aandacht hebben voor het (niet/ondermaats) gebruik van de trage wegen. We vinden het belangrijk om de relatie te onderzoeken tussen private- en publieke ruimte. Hoe verhoudt de private achtertuin zich tot het publieke pad? Op welke manier kunnen bewoners hun eigendomsafsluitingen verhouden/ laten samengaan met de straat en het trage wegennetwerk? De rol van de school en de Sint-Theresiakerk wordt hierin centraal onderzocht. Daarnaast onderzoeken we de impact van gemotoriseerde voertuigen in de publieke ruimte.

De kaarten en thema’s die hieruit voortvloeien, zijn belangrijke dragers tijdens het ontwerpproces.

1.2 diepte-interviews met de bewoners

De diepte-interviews worden georganiseerd met de bewoners om de bevindingen uit 1.1 af te toetsen en om moeilijk te observeren thema’s te bespreken zoals privé-ruimtegebruik, mobiliteitsnoden, eventuele participatie aan de zorgzame buurt, bezorgdheden, Om data duidelijk te communiceren zullen we, naargelang het aantal interviews, de data onderverdelen in verschillende categorieën om representatieve data te delen (leeftijd, gezinssamenstelling, soort woning, ...). Deze informatie zal in verband gebracht worden met de kaarten opgesteld in 1.1.

1.3 diepte-interviews met andere stakeholders

naast de reeds vernoemde stakeholders hebben andere mensen functionele en constructieve betrekkingen in onze wijk. Zij kunnen belangrijk zijn in de herontwikkeling van de site en als hefboom dienen voor een succesvol plan. Vooreerst identificeren we de handelaars

en economische actoren aan de N8. Zij spelen een cruciale rol in het, onafhankelijk van N8, bereikbaar worden voor de bewoners van de achterliggende wijk. Door hun noden en bezorgdheden te documenteren, hopen we hen te kunnen betrekken bij de vorming van onze visie. Daarnaast willen we LDC Elckerlyc (OCMW Wevelgem) betrekken bij de visievorming, gezien hun interesse tot samenwerking en hun ambities rond de buurtbabbels, zorgzame buurt en hun fysieke antenne. Ook de school ‘De Posthoorn’ en hun visie rond een brede school maar ook de andere stakeholders spelen een belangrijke rol tijdens dit onderzoek.

2. Communicatie en consultatie

2.1 Communicatie en informatie

De communicatie-strategieën moeten transparant en toegankelijk zijn gedurende het verloop van het project. Graag zouden we hiervoor een centrale (tijdelijke) informatiekiosk of ‘muurdagboek’ bouwen met een duidelijke zichtbaarheid. Wij voorzien de vertaling van technische informatie naar duidelijk begrijpbare communicatie voor alle stakeholders in deze wijk. Indien blijkt dat andere communicatienetwerken/-middelen relevant(er) blijken, zoals internetwebsites, platformen, school..., kunnen die aangesproken worden.

2.2 Publieke consultaties

Naast een fysiek communicatiepunt kunnen bewoners deelnemen aan publieke bijeenkomsten. Deze bijeenkomsten zullen door het ontwerpteam geregisseerd worden op cruciale momenten tijdens het studieproces. We voorzien dit in fase 2 van deelopdracht 1. De aanwezigheid van een tijdelijk infopunt met een begeleider van het ontwerpteam gedurende een langere periode kan georganiseerd worden indien het budget dit toelaat.

3. Opvolging project en implementatie

Afhankelijk van de nood en het procesverloop blijft het team beschikbaar in fase 3 voor:

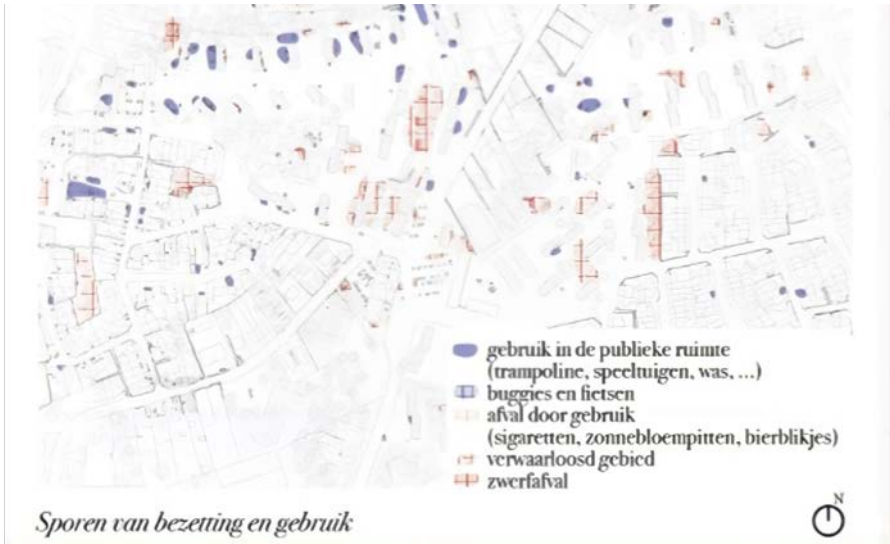
- een eventueel kleinschalig vervolgonderzoek; in geval van nieuwe, interessante sociaal-ruimtelijke kwesties kunnen die in deze fase onderzocht worden
- feedback op lopende activiteiten
- deelname aan presentaties en vergaderingen
- begeleiding van quickwins

Budgettaire benadering

Voor het budget hebben we een opsplitsing gemaakt tussen de vorming van het masterplan, het begeleiden van de quick wins en het begeleiden van participatieve trajecten.

Alle prijzen zijn inschattingen. Finale prijzen zullen aan de hand van een aanbesteding verkregen worden.

Wij hebben als ontwerpteam een overzicht gemaakt van mogelijke quick wins. Het spreekt voor zich dat meer quickwins uitgevoerd kunnen worden in samenspraak met de stakeholders en naargelang het beschikbare budget dit toelaat.



source: Younes Rifaad

BUDGET QUICK WINS

Quickwin minigolfbaan				
aard	prijs/4u	hoeveelheid	eenheid	prijs
huur minigolfbaan	700	4	m2	2.800 €
TOTAAL				2.800 €

Aanbouw minigolf Sneppestraat				
aard	prijs/eenheid	hoeveelheid	eenheid	prijs
verwijderen asfalt	13	200	m2	2.600 €
teelaarde	22,5	200	m2	4.500 €
grond	37,5	100	m3	3.750 €
gras	3,76	200	m2	752 €
TOTAAL				11.602 €

Toegangspoort				
aard	prijs/eenheid	hoeveelheid	eenheid	prijs
wegenverf reflecterend	6	500	m2	3.000 €
TOTAAL				3.000 €

Veilige schoolzone				
aard	prijs/eenheid	hoeveelheid	eenheid	prijs
plantenbakken	50	100	stuk	5.000 €
wegenverf reflecterend	6	200	m2	1.200 €
TOTAAL				6.200 €

Luifel				
aard	prijs/eenheid	hoeveelheid	eenheid	prijs
aankoop	5000	1	stuk	5.000 €
TOTAAL				5.000 €

Trage wegen				
aard	prijs/eenheid	hoeveelheid	eenheid	prijs
construeren van groene constructie	100	50	m	5.000 €
TOTAAL				5.000 €

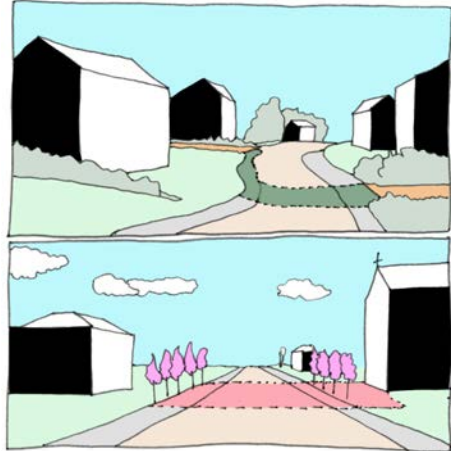
BUDGET ONTWERPTEAM

	Masterplan			Participatietraject			Begeleiding quickwins		
	F1	F2	F3	F1	F2	F3	F1	F2	F3
	8 dagen 3 dagen	4 dagen 3 dagen	4 dagen 2 dagen	8 dagen	1 dagen		2 dagen 8 dagen	1 dagen 2 dagen	
bureau werk veldwerk									
onkosten (lokaal op locatie, transport, bureaumateriaal)	2.200 €	300 €	200 €	1.100 €			800 €	200 €	
	15.400 €	8.700 €	7.400 €	10.700 €	1.200 €	0 €	12.800 €	3.800 €	0 €

prijs 2p/dag
1.200 €

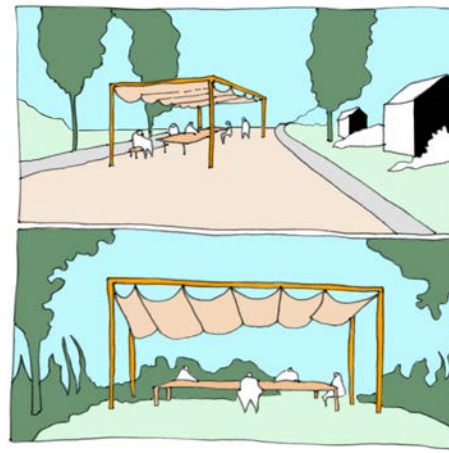
60.000 €

QUICKWINS



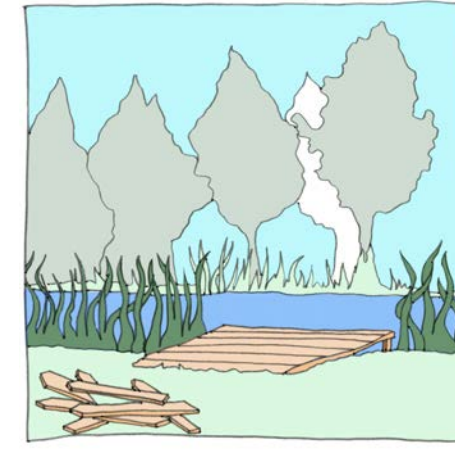
source:Pexels

Straten schilderen. De toegangspoort aan de kerk op de N8 willen we omvormen tot duidelijk visuele hoofdkom van de wijk. We willen hier een veilig kruispunt ontwikkelen voor alle mobiliteit. Door schilderingen aan te brengen op straat willen we de aanwezigheid van trage mobiliteit benadrukken en een link maken naar de verschillende trage wegen in de wijk.



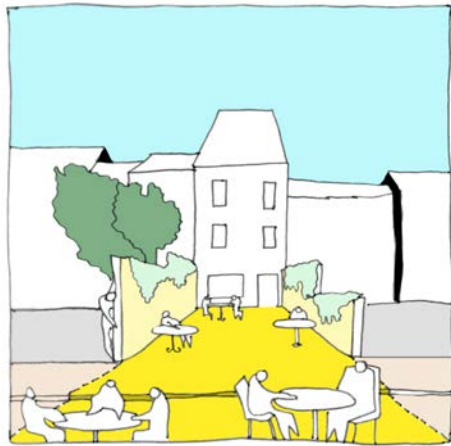
source:Urban Brussels

Tijdelijke en aanpasbare luifel. De eerste locatie is in het wijkhart. Later kan de luifel verplaatst worden naar een andere locatie. De Posthoorn heeft veel potentiële collectieve ruimtes maar geen overdekte ontmoetingsplaats.



source:Pexels

Het bouwen van een vijver-platform uit gerecupereerd materiaal van de houten tuinschermen.



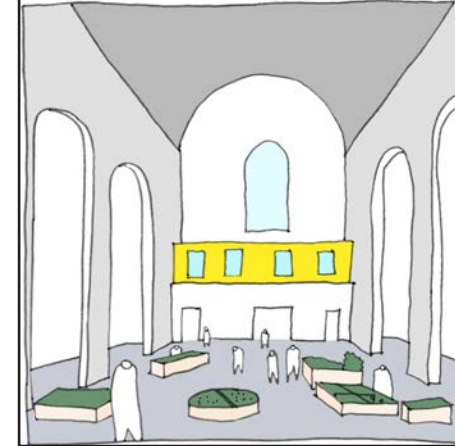
source:Pexels

Tijdelijke activatie aan de achterkant van de bestaande handelaars. Ontdekken van aanvullend bedrijfspotentieel en bruisende wijkstraat.



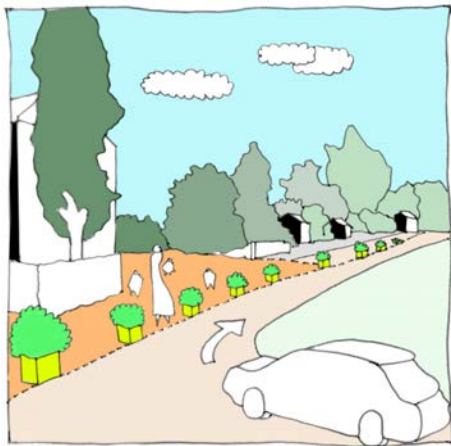
source:Pexels

Open-toe trage wegen. Het inzetten van natuur als buffer tussen privé en publiek. trage wegen tot introverte en extraverte ruimtes maken.



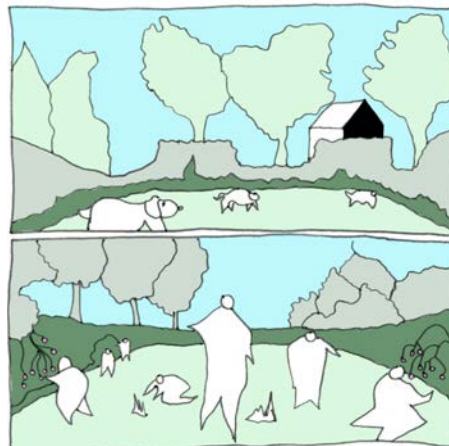
source:Pexels

Tijdelijke, sociale antenne in de kerk en het kerkgebouw deels inzetten als versmarkt. Deze quickwin helpt wennen aan het alternatief gebruik van het kerkgebouw



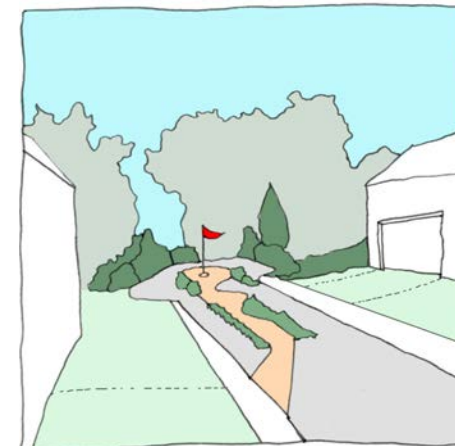
source:Stad kortrijk

Tijdelijke straat herinrichting. Uitgebreide en veilige school-speelzone en testproef van autoluwezone.



source:Pexels

Het activeren van thema plekken: huisdieren, plukweide, sport en spel-zone, ...



source:Pexels

Omvormen van de doodlopende straten tot mini-golf banen die eveneens dienst doen als waterinfiltratie zones. De doodlopende straten ondervinden een geleidelijke transitie tot een deel van het trage wegennetwerk.





LEEFBUURTEN

SUB-CENTRUM POSTHOORN

SLAPEND LICHAAM ONTWAAKT

**DE STRIP ARCHITECTS
KARIBU ARCHITECTURE
ELISE CANDRY
YOUNES RIFAAD**

JUNI 2022