

ANTWERPEN

SCHELDEBOORDEN LINKEROEVER

MASTERPLAN
DEFINITIEF ONTWERP

COLOFON

OPDRACHTGEVER



Stad Antwerpen
Grote Markt 1
2000 Antwerpen

STUDIEBUREAU - TEAM

BUREAU BAS SMETS



Bureau Bas Smets
Madouplein 8
1210 Brussel
bureau@bassmets.be

GRAU
89 boulevard Beaumarchais
75003 Paris
mail@grau-net.com

Atelier Ruimtelijk Advies
Gitschotellei 150
2600 Berchem
informatie@atelierruimtelijkadvies.be

Billie Bonkers



Billie Bonkers
Gordunakaai 85
9000 Gent
info@billiebonkers.be

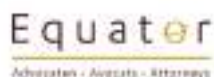
AGT
Prins Boudewijnlaan 7 bus D0001
2550 Kontich
info@agt.be

Vectris
Vital Decosterstraat 67a
3000 Leuven
info@vectris.be

Plant&Houtgoed
Hengstenberg 81
3090 Overijse
info@plantenhoutgoed.be



Rebel
Maria-Theresialei 7
2018 Antwerpen
info@rebelgroup.be



Equator
Prins Boudewijnlaan 18
2600 Antwerpen
kantoor@eqtr.be

INHOUDSTAFEL

A	INLEIDING	7
	Aanleiding van de opdracht	9
	Proces	11
B	DEFINITIEF ONTWERP MASTERPLAN	13
	B.1 VISIE & AMBITIES	15
	Visie	17
	Drie ambities voor Scheldeboorden Linkeroever	18
	B.2 EEN CONTINUE BOORD	21
	Drie figuren structureren de Scheldeboorden	23
	Een compacte laanfiguur, aansluitend op het grotere netwerk	24
	De parkeervisie, een verhaal op drie lijnen	26
	De dijk als lineair landschap	34
	Leesbare poorten in het verlengde van logische dwarsverbindingen	36
	Een recreatief netwerk op menselijke schaal	40
	B.3 EEN DIVERS OEVERLANDSCHAP	43
	Drie landschappelijke figuren als parallelle landschappen	44
	Binnendijks landschap: lanen en mozaïeklandschap	47
	Buitendijks landschap: slikken en schorren	54
	Een klimaatrobuust park: analyse van de waterhuishouding	56
	Een intelligent regenwaterbeheer	58
	De Scheldeboorden als verkoelende klimaatcorridor	62
	B.4 EEN LEVENDIG PARK	65
	Recreatieve stempels in het continue landschap	66
	Gebouwen als paviljoenen in het parklandschap	69
	Zeven pijlers voor een kwalitatieve architectuur in de Scheldeboorden	70
	Specifieke aanbevelingen voor het bebouwd programma	74
	Een verzekerde toekomst voor de watersport in de boord	80
	Thematische wandelingen rijgen het publiek programma aaneen	82
	Een overzicht van het publiek programma aan de scheldeboorden	84
	Ruimte voor evenementen	86
C	ACTIEPLAN	91
	Te ondernemen acties	92



A

inleiding



NOORD

August Vermeijlaan

Charles de Costerlaan

MIDDEN

Galgenweellaan

Burchse Weel

ZUID

AANLEIDING VAN DE OPDRACHT

De verwezenlijking van het **Sigmaplan** is de aanleiding voor de visievorming en de heraanleg van de **Scheldeboorden** van Linkeroever. 1976 was het jaar waarin Ruisbroek overstroomde door een bres in de oever van de Vliet, met een enorme ravage tot gevolg. Om zo'n rampen in de toekomst te vermijden liet De Vlaamse Waterweg een plan opmaken: het Sigmaplan. Naast het **beschermen** van het hinterland met de dijken, geven ze ook **ruimte** aan de rivier door het creëren van **gecontroleerde overstromingsgebieden**.

In Antwerpen concretiseerde dit zich in de opmaak van een ambitieus masterplan voor de **Scheldekaaien** (2010). Het rapport '**Ruimtelijk Visieplan Dijkwerken**' is een eerste aanzet voor de linker-Scheldeoever te Antwerpen. De visie richt zich op de opportuniteiten en mogelijkheden van de toekomstige dijk. Bijgevolg is **De Vlaamse Waterweg nv** een belangrijke partner bij het uitwerken van het masterplan. Parallel aan het Ruimtelijk Visieplan Dijkwerken werkte de stad aan een visie voor **Sint-Anneke Plage** omwille van de vraag naar meer levendigheid.

In het bestuursakkoord 2019-2024 'De Grote Verbinding' wordt de ambitie beschreven om maximaalaantesluiten op de dijkwerken, Sint-Anneke Plage herop te waarderen en de Scheldeboorden te transformeren tot een 6km lang park. Deze ambitie werd vertaald in een opdracht die als **tweetuik** is opgesteld. Enerzijds betreft het de opmaak van een **masterplan**, gekoppeld aan een actieplan en een conceptontwerp van het landschap. Anderzijds zal het **landschapsontwerp** uitgevoerd worden als heraanleg van de publieke ruimte. Voor de opmaak van het masterplan vormen de twee documenten 'Ruimtelijke Visie Dijkwerken' en 'Masterplan Sint-Anneke' een solide **basis**. Daarnaast formuleerde de stad Antwerpen **zeven ambitielijnen** vanuit een

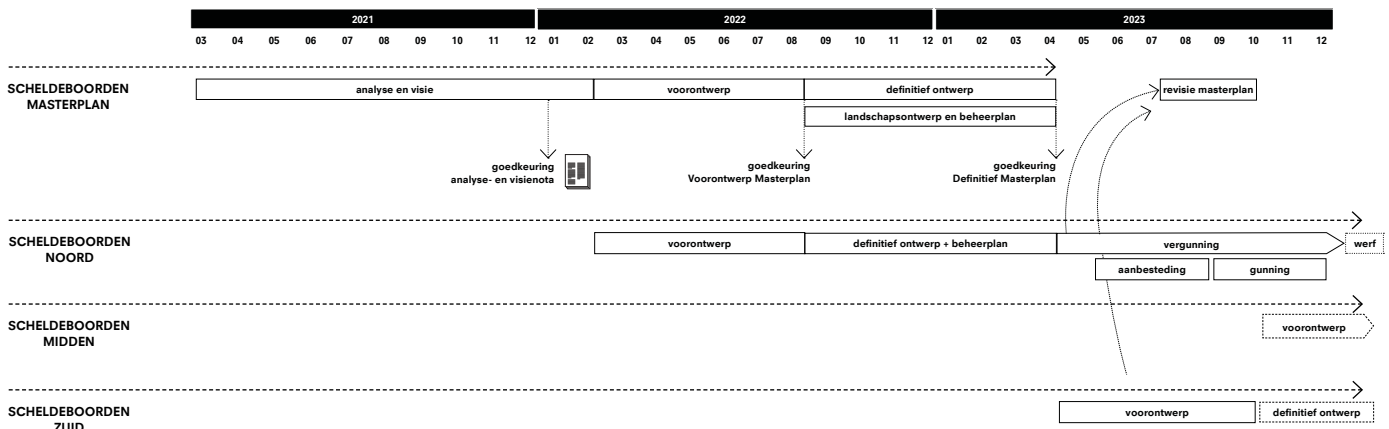
reeds gevoerd onderzoek naar Linkeroever en het Antwerpen van de toekomst.

Het **projectgebied** bestaat uit de bebouwde en onbebouwde ruimte van de Scheldeboorden Linkeroever gaande van Burcht tot en met het Esmoreitpark, van waterkant tot eerstelijnsbebouwing. Ter hoogte van de welen wordt het projectgebied begrensd door de wateroppervlakken. Voor de vertaling van het masterplan en het landschapsontwerp naar concrete uitvoeringsdossiers wordt het gebied verdeeld in **drie deelgebieden**:

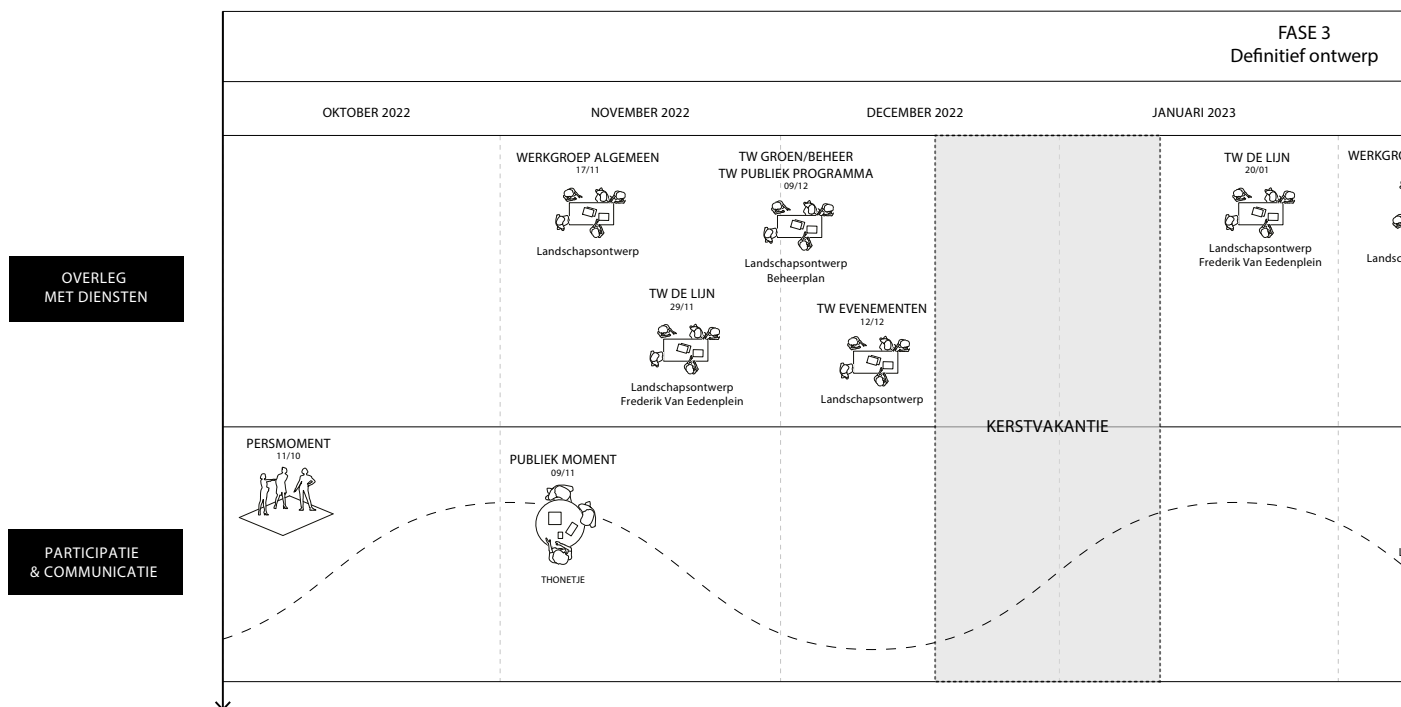
1. **Scheldeboorden-noord**: van Sint-Annabos tot omgeving Charles de Costerlaan;
2. **Scheldeboorden-midden**: van omgeving Charles de Costerlaan tot omgeving Galgenweellaan;
3. **Scheldeboorden-zuid**: van omgeving Galgenweellaan tot de grens met Burcht.

De **aanleg** van het noordelijke deelgebied is voorzien in de huidige legislatuur. Voor het gehele projectgebied worden de grote lijnen en ambities vastgelegd in het masterplan en landschapsontwerp. Het is de ambitie om deze legislatuur het ontwerp van zone zuid en midden uit te werken en de realisatie ervan op te nemen in de volgende legislatuur.

INDICATIEVE TIJDSLIJN



SCHELDEBOORDEN LINKEROEVER MASTERPLAN / LANDSCHAPSONTWERP EN BEHEERPLAN



Opstart Fase 3
Goedkeuring Fase 2 'Voorontwerp'

- SG Stakeholdergesprek
- TW Thematische werkgroep
- IKK Integrale Kwaliteitskamer
- IKW Interkabinetair Werkoverleg
- COD Coördinatieoverleg Openbaar Domein
- DCAN Districtscollege Antwerpen
- RCAN Raadscommissie Antwerpen
- DRAN Districtsraad Antwerpen

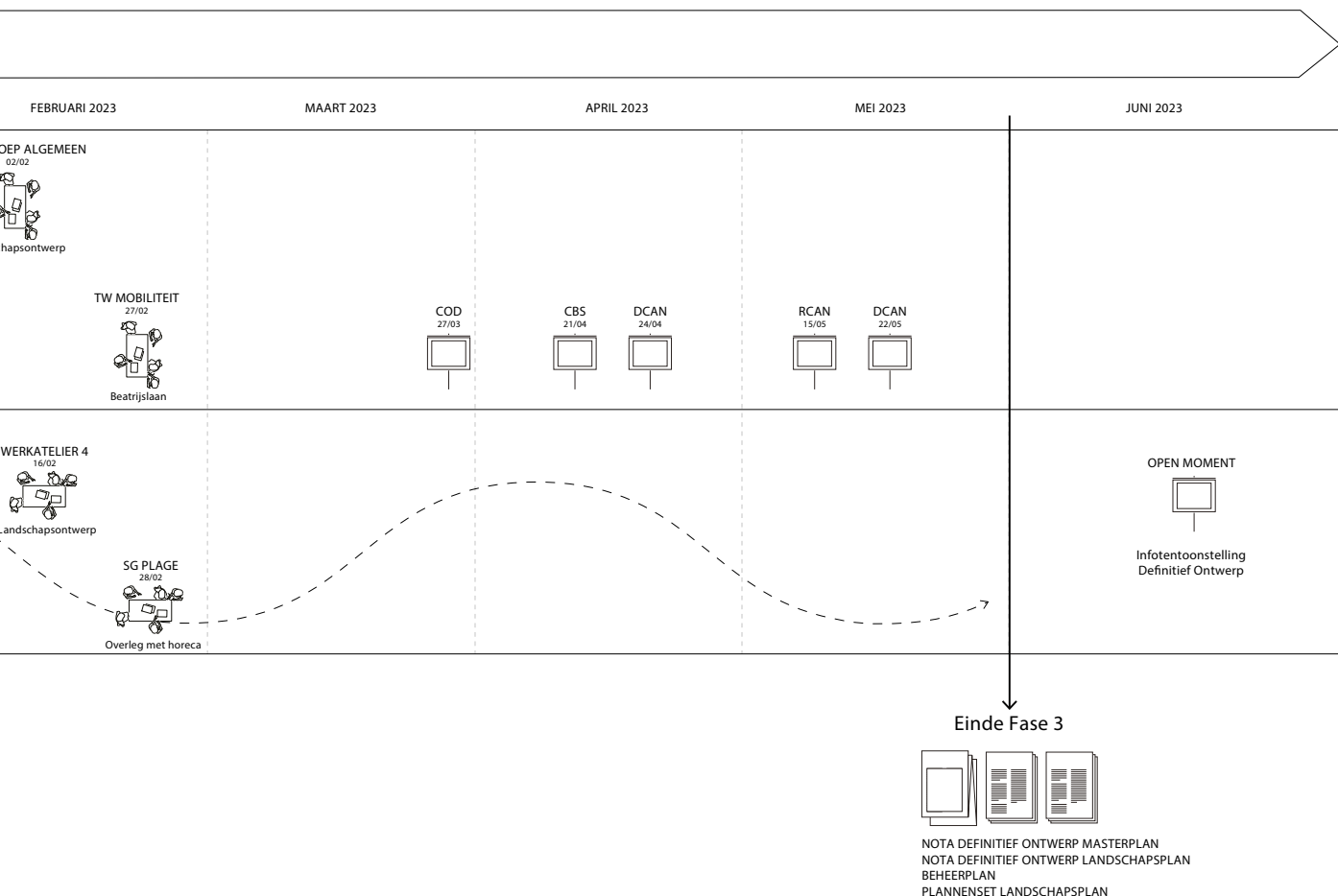
PROCES

Het definitief ontwerp van het masterplan Scheldeboorden Linkeroever bouwt voort op het voorontwerp masterplan dat werd goedgekeurd in oktober 2022. Het volgde een intensief proces waarbij de ambities hun doorvertaling krijgen in een landschapson ontwerp. Dit landschapson ontwerp is een schetsontwerp dat de basis vormt voor de opmaak van de uitvoeringsontwerpen voor deelgebieden Midden en Zuid. Aan dit overkoepelende landschapson ontwerp wordt een beheerplan gekoppeld, waardoor samen met de stadsdiensten een correct beheer kan bepaald worden voor het beoogde eindbeeld van het natuurlijke landschap.

De opdracht voor de Scheldeboorden van Linkeroever heeft als ambitie een **integraal en gedragen project** te maken. Talrijke gesprekken met de verschillende stadsdiensten hielpen het team een betere kennis te verkrijgen van de site en de inhoud van de opdracht.

Bij aanvang en afsluiting van het traject werd het landschapson ontwerp tijdens een **algemene werkgroep** besproken. Tijdens deze momenten kregen de leden van de werkgroep de kans hun input te geven. Daarnaast werd besloten kleinere **thematische werkgroepen** te organiseren waar dieper ingegaan werd op specifieke onderwerpen zoals het publiek programma, evenementen, openbaar vervoer, enzovoort. Het doel van de thematische overleggen was om beslissingen te maken over de openstaande punten van het masterplan.

Parallel aan het ontwerptraject loopt een participatief traject. Na goedkeuring van het voorontwerp masterplan en voorontwerp noord werd een **persmoment en publieksmoment** georganiseerd om de bevolking te informeren en inspraak te geven. Daarna werd een **werkatelier** georganiseerd dat in detail inging op de Beatrijslaan, het Frederik Van Eedenplein en deelgebied Noord. Ter afsluiting van deze fase zal een infomoment, gekoppeld aan het persmoment, plaatsvinden.



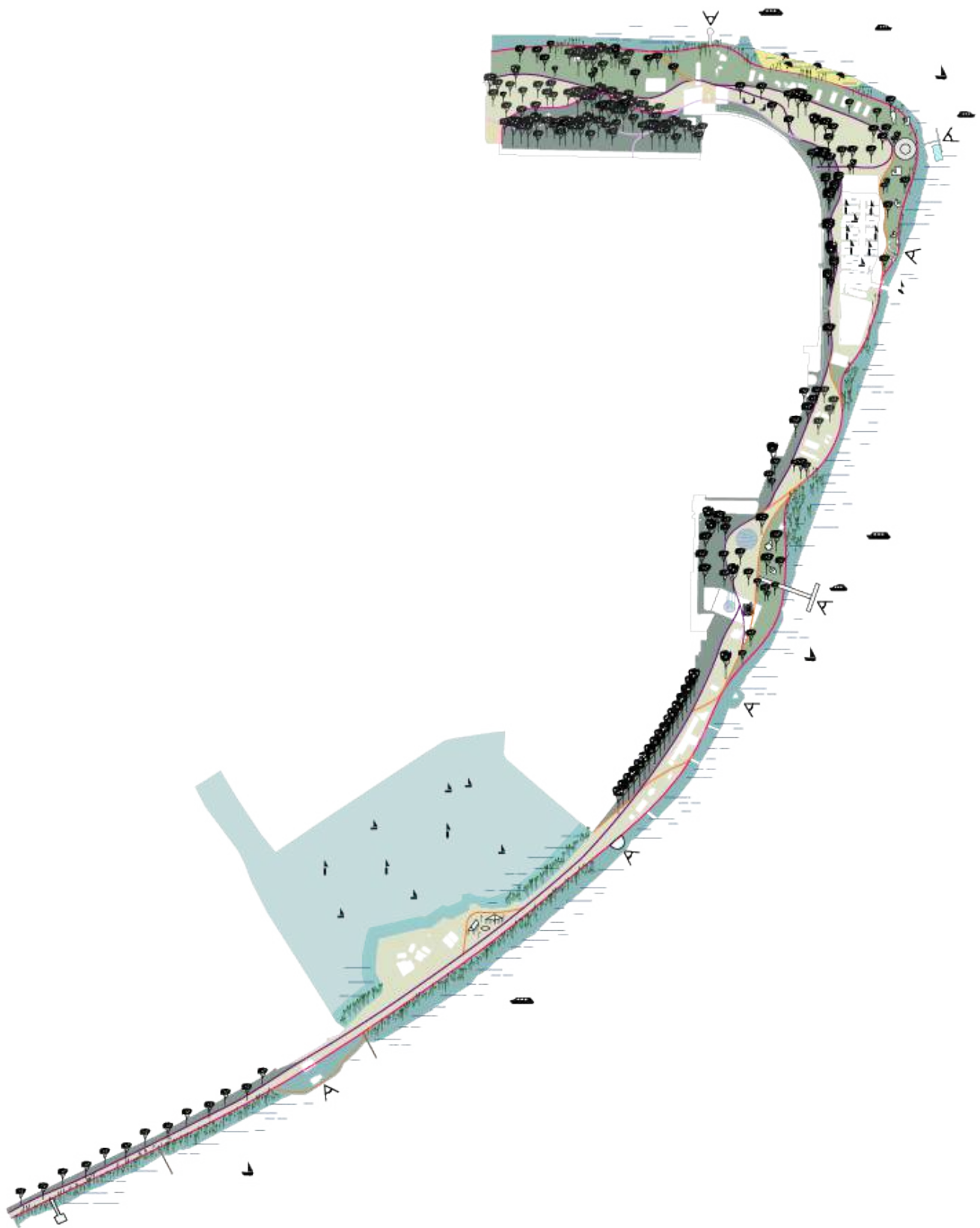


B

Definitief ontwerp Masterplan

B.1

VISIE & AMBITIES



VISIE

Linkeroever is al eeuwenlang een gebied van **experiment en opportuniteit**. Het transformeerde van poldergebied voor de landbouw tot militaire fortificatie en werd uiteindelijk opgespoten voor de bouw van een modernistische uitbreiding van de stad. Het experimentele en **onaffe karakter** van de plek is overal voelbaar. Alles is er anders dan aan de overkant, niets lijkt definitief. Dit verleent Linkeroever een bijzondere **vrijheid**, als vrijplaats ten opzichte van het historische karakter van de rechteroever.

De ophoging van de dijk volgens het **Sigmaplan** biedt de uitgelezen kans om het landschap langs de Schelde vorm te geven over een lengte van meer dan zes kilometer. Deze ingreep op schaal van het territorium heeft de potentie om de verschillende stedenbouwkundige fragmenten te verankeren in een nieuwe relatie met de **ruimere landschappelijke context**. Het experimentele karakter van Linkeroever wordt aangewend om een ambitieuze en exemplarische parkinfrastructuur van de 21^{ste} eeuw te ontwerpen.

Het project bouwt verder op een grondige **kennis** van de vele voorgaande studies en visies. Het Sigmaplan legt de hoogte van de dijk vast en verdeelt het gebied in een buitendijks en binnendijks landschap.

Dat **binnendijks landschap** wordt vandaag gekenmerkt door grote open graszones met hoog opgaande bomen. De herprofilering van het gebied tussen de bebouwingslijn en de dijk zorgt voor een versterking van de diversiteit van het landschap. Deze landschappelijke onderlegger verbindt het gefragmenteerde landschap tot één geheel. Het **buitendijks landschap** van slikken en schorren wordt beschermd en waar mogelijk uitgebreid.

Een **meanderend systeem** van parallelle paden maakt verschillende wandelingen doorheen deze nieuwe **biotopen** mogelijk. De nieuwe landschappelijke structuur zal enerzijds meer biodiversiteit introduceren en anderzijds een meer divers gebruik toelaten. Door de functies te organiseren langs de verschillende paden wordt er **minder ruimte** ingenomen door de **mens**. De activiteiten kunnen doorheen de tijd evolueren binnen de structuur van de paden. Het park krijgt een rijke en gevarieerde beleving waar gebruik en natuur in balans zijn.

De sterke identiteit van de **groene oever** zal, als tegenpool van de versteende kaaïen, beide oevers aan weerszijden van de Schelde **dichter** bij elkaar brengen.

DRIE AMBITIES VOOR SCHELDEBOORDEN LINKEROEVER

De ophoging van de dijk volgens het **Sigmaplan** biedt de uitzonderlijke kans het landschap langs de Schelde vorm te geven. Deze ingreep kan de stedenbouwkundige fragmenten in de ruimere landschappelijke context verankeren. Het verenigen van het groen met zijn recreatieve kwaliteiten staat hierbij centraal.

Het Sigmaplan legt de hoogte van de dijk vast en verdeelt het gebied in een **buitendijks en binnendijks landschap**. Dat binnendijks landschap wordt vandaag gekenmerkt door grote open **graszones** met hoog opgaande bomen. Bestaande **bomen** worden maximaal behouden. Door de **herprofilering** van het gebied tussen de bebouwingslijn en de dijk, kunnen we de **diversiteit** van het landschap verrijken. Bovendien verhogen deze herprofileringen de infiltratiecapaciteit en versterken op die manier het **blauwgroene netwerk**. Buitendijks wordt het waardevolle **slikken-en schorrenlandschap** zoveel mogelijk behouden en waar mogelijk uitgebreid. Zo creëren we een **divers en duurzaam oeverlandschap** dat eigen is aan zijn ondergrond.

Een **meanderend padensysteem** organiseert het landschap. Dit vormt logische verbindingen tussen buurt, boord en de rechteroever. Ze laat een verscheidenheid aan wandelingen toe doorheen de diverse biotopen. Bovendien resulteert de ophoging van de Sigmadijk in een **onafgebroken Scheldewandeling** van 6km. Door zijn slingerende vorm introduceert het dijkpad verschillende afstanden tot het water. Soms is het water dichtbij, soms kijk je vanaf een afstand.

De huidige verharde brede wegen worden onder de loep genomen met het oog op een **verbetering** van de **verkeersveiligheid** en de mogelijke organisatie van massa- en sportevenementen. De Scheldeboorden op Linkeroever zijn de ideale plek voor **evenementen** met vele deelnemers, vlak bij het centrum. Deze elementen worden bekeken in het kader van een **continue boord**, dat een doorwaadbaar en verbonden landschap is.

Tenslotte trachten we nieuw leven te blazen in het gebied, een **levendig park** te creëren. Het uitgebreide programma langs de Schelde wordt landschappelijk geïntegreerd en, waar nodig, uitgebreid. Er ontstaat meer interactie tussen de publieke en private ruimte. Leesbare **poorten, uitzichtpunten en momenten** langs het water geven oriëntatie aan de plek. Er wordt een harmonische stedenbouwkundige taal voorgesteld voor de ontwikkelingen langs de Schelde. De nieuwe landschappelijke onderlegger introduceert enerzijds **meer biodiversiteit** en laat anderzijds een **meer divers gebruik** toe.

Door de functies te organiseren langs de verschillende paden wordt er **minder ruimte** ingenomen door de mens. Zones van **intensief recreatief** gebruik wisselen af met stillere en **rustige momenten** in het groen. Verschillende **rustpunten** langsheen de meanderende paden geven de bezoeker de kans het landschap en de zichten op te nemen. Er wordt een bijzondere aandacht besteed aan het vinden van een **balans** tussen natuur en gebruik, tussen **rust en activiteit**.



Een divers oeverlandschap



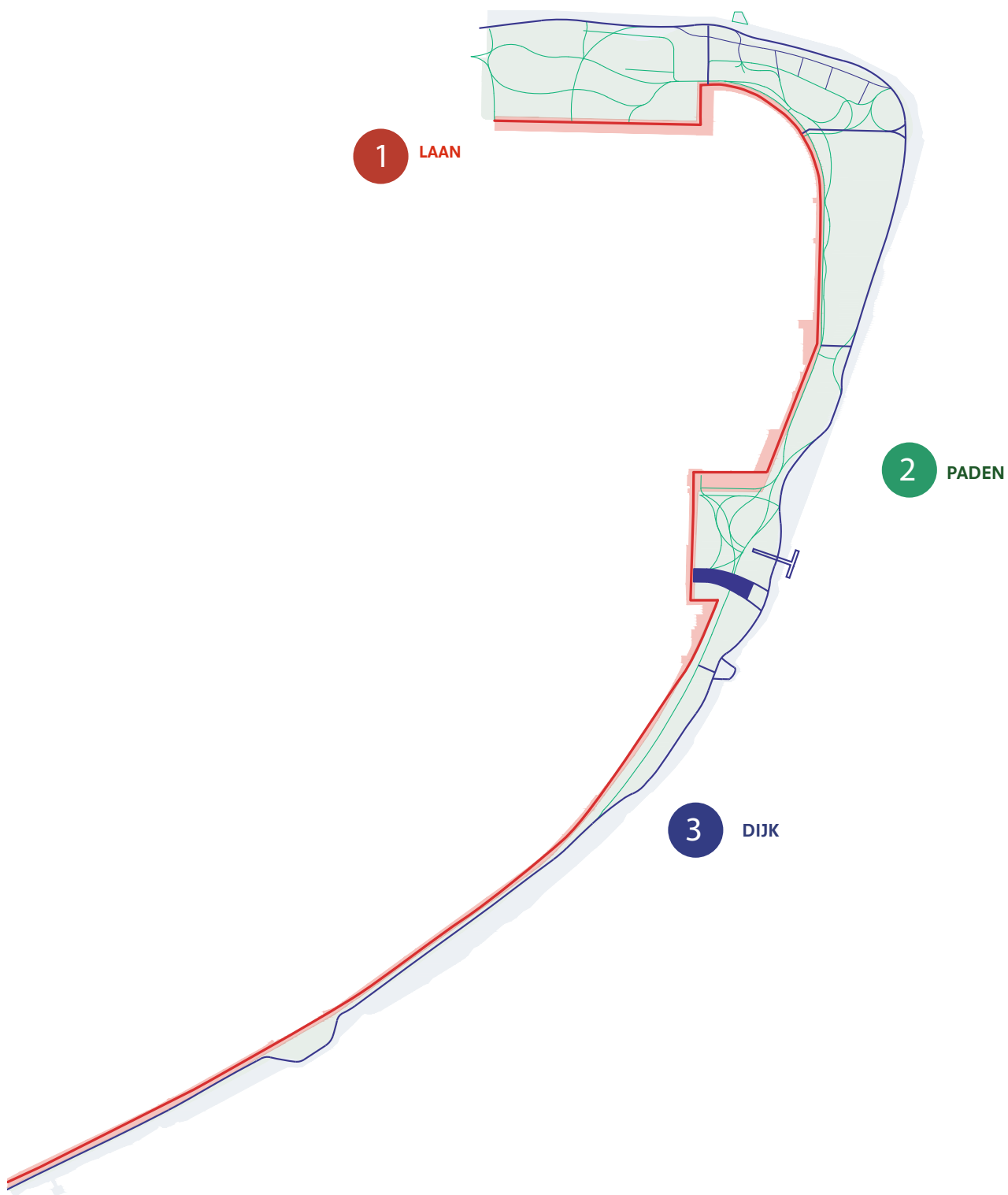
Een continue boord



Een levendig park

B.2

EEN CONTINUE BOORD



Drie figuren structureren de Scheldeboorden

We vatten de zone van de Scheldeboorden op als een reeks aan parallelle structuren die de relatie met elkaar aangaan. Ze reageren echter elk op hun eigen randvoorwaarden die de omgeving vormen. Deze parallelle landschappen vinden hun structuur volgens drie figuren:

1. de compacte, efficiënte laanfiguur

Aan landzijde loopt over de hele lengte van de site reeds een reeks aan lanen die zowel de woningen, parkstad als programma in het park ontsluiten. Ze zijn vaak overgedimensioneerd, gebaseerd op het modernistische rasterplan van vorige eeuw. Er was vooral aandacht voor gemotoriseerd verkeer, zachte weggebruikers werden op de achtergrond geduwd. Het masterplan tracht de functionele verbindingen voor alle verkeersmodi in de laan te organiseren. Daarnaast organiseert de laan het parkeren en verzekert ze de bereikbaarheid van het (bestaand) bebouwde programma.

Kortom, we creëren een intelligente randfiguur die snel verkeer in de rand concentreert waardoor de parkgebruiker ten volle kan genieten van de zachte boord.

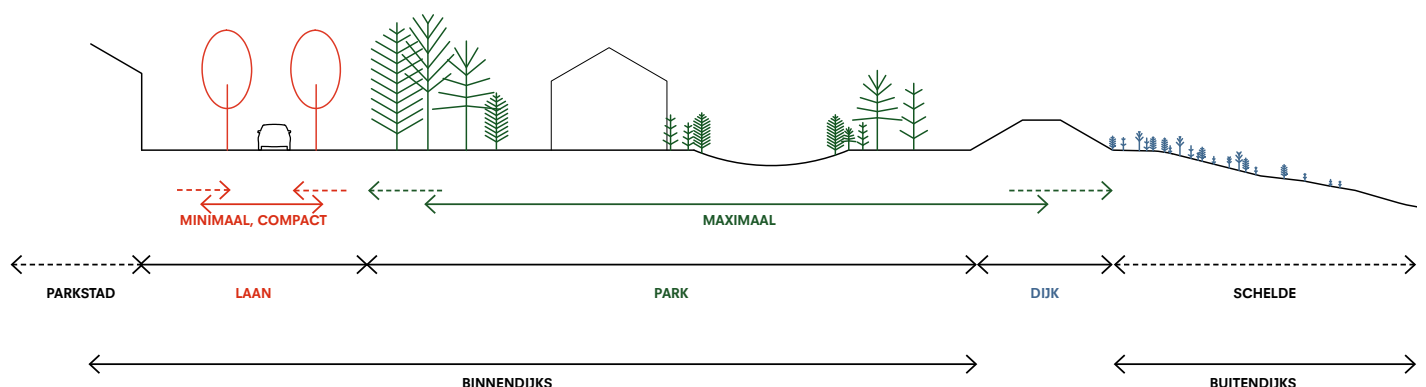
2. een meanderende padenstructuur

In de parkzone zal een meanderende padenstructuur, de intuïtieve logica volgend van een rivier, het programma op een logische manier met elkaar verbinden. Deze paden zijn op menselijke schaal en zoeken ook buiten hun grenzen aansluiting tot het informele, trage-wegensysteem. Langsheen het tragere systeem nestelen zich de publieke voorzieningen en wordt de bezoeker langsheen verschillende bijzondere momenten geleid.

3. de Sigmadijk

De Sigmadijk vormt de aanleiding voor de opdracht. Ze zal de hele projectgrens volgen aan de Scheldekant. We zien de Sigmadijk als een lineair landschap dat zowel de relatie aangaat met de Schelde als met het park en zo de afstand tot de rivier verkleint. Waar mogelijk, wordt de dijk landinwaarts getrokken om meer getijdennatuur te creëren. Waar voldoende breedte is, wordt de dijk aan de parkkant landschappelijk geïntegreerd. Verschillende uitkijkpunten worden op de dijk geïnstalleerd: rustpunten die bijzondere zichten inkaderen.

In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de drie structuren.



Een compacte laanfiguur, aansluitend op het grotere netwerk

Een intelligente laanfiguur

De laanfiguur loopt van noord naar zuid en omvat de Esmoreitlaan, de Thonetlaan, de Emile Verhaerenlaan, Gloriantlaan, de kop van de Blancefloerlaan en de Beatrijslaan. De laanfiguur sluit aan op de dominante rasterfiguur die de woonwijken van Linkeroever organiseert.

Ze vormt de **overgang** van de woonwijk naar de parkruimte als **zachte gradiënt** naar de Schelde toe. Ook al past ze in de logica van de lanen, bevindt ze zich op het 'einde' van het stratensysteem. Het verkeer hier is **luw** en is vooral **bestemmingsverkeer**. De overbrede lanen passen niet in deze logica en creëren verkeersonveilige situaties met grote over te steken kruispunten. De laan kan bijgevolg **compacter** zijn zodat die beantwoordt aan de werking van een kleinschalige woonwijk.

Er wordt een kritische blik geworpen op de bestaande laanfiguur. Courante wegprofielen worden gehanteerd en de verkeersstromen worden efficiënter gebundeld. Op deze manier wordt de rand **gecompacteerd** en krijgt het park meer ademruimte. De laan staat ook in voor de organisatie van de woningen en publieke ruimte. Ze wordt opgeladen met **stedelijk meubilair** zoals afvalstraten, fietsnietjes, vélostations, bushaltes, enzovoort. De lanen worden in de **standaardmaterialen** van de Stad Antwerpen uitgevoerd.

Beide oevers worden beter verbonden

In de toekomst zullen twee grote infrastructuurwerken de verbinding tussen beide stadsdelen verbeteren. In het kader van de Oosterweelverbinding zal de **Scheldetunnel** een connectie in het noorden maken voor zowel gemotoriseerd verkeer als zachte weggebruikers. In het zuiden zal de **Scheldebrug**, een voetgangers en fietsersbrug, instaan voor de zuidelijke ontsluiting van de site. Zachte weggebruikers zullen via een short cut direct de Beatrijslaan kunnen bereiken. De randvoorwaarden hiervoor worden meegenomen in het landschapsontwerp voor Scheldeboorden-Zuid.

Daarnaast zullen andere interventies de connectiviteit tussen beide oevers verbeteren. De aanmeerplaats van het **veer** wordt verschoven naar zijn oorspronkelijke plek, het insteeddok aan het Frederik Van Eedenplein. Op die manier ontstaat een **toegankelijke en leesbare connectie** tussen het

centrale Frederik Van Eedenplein en het Steen. Om een betere verbinding te creëren werd de **frequentie** van het veer opgedreven. De frequentie van het veer ligt momenteel op 15 minuten, maar zal in de toekomst terug verlaagd worden naar 30 minuten. Uit het participatieve traject blijkt echter dat ook aandacht moet gaan naar de **diensturen** van het veer, die vandaag vroeg stopt en oversteken 's avonds bemoeilijkt.

Tenslotte ziet het ontwerpteam kansen in het verplaatsen van de **waterbus** in de Scheldebocht naar het verlengde van de Gloriantlaan. Deze as heeft een belangrijke poortfunctie en organiseert de ontsluiting van het noordelijk gedeelte. Met de vernieuwing van de parkeercluster, de bushalte en het centrale pleintje, vormt deze plek als het ware een kleine **mobiliteitshub** waar de waterbus een toegevoegde waarde zou brengen.

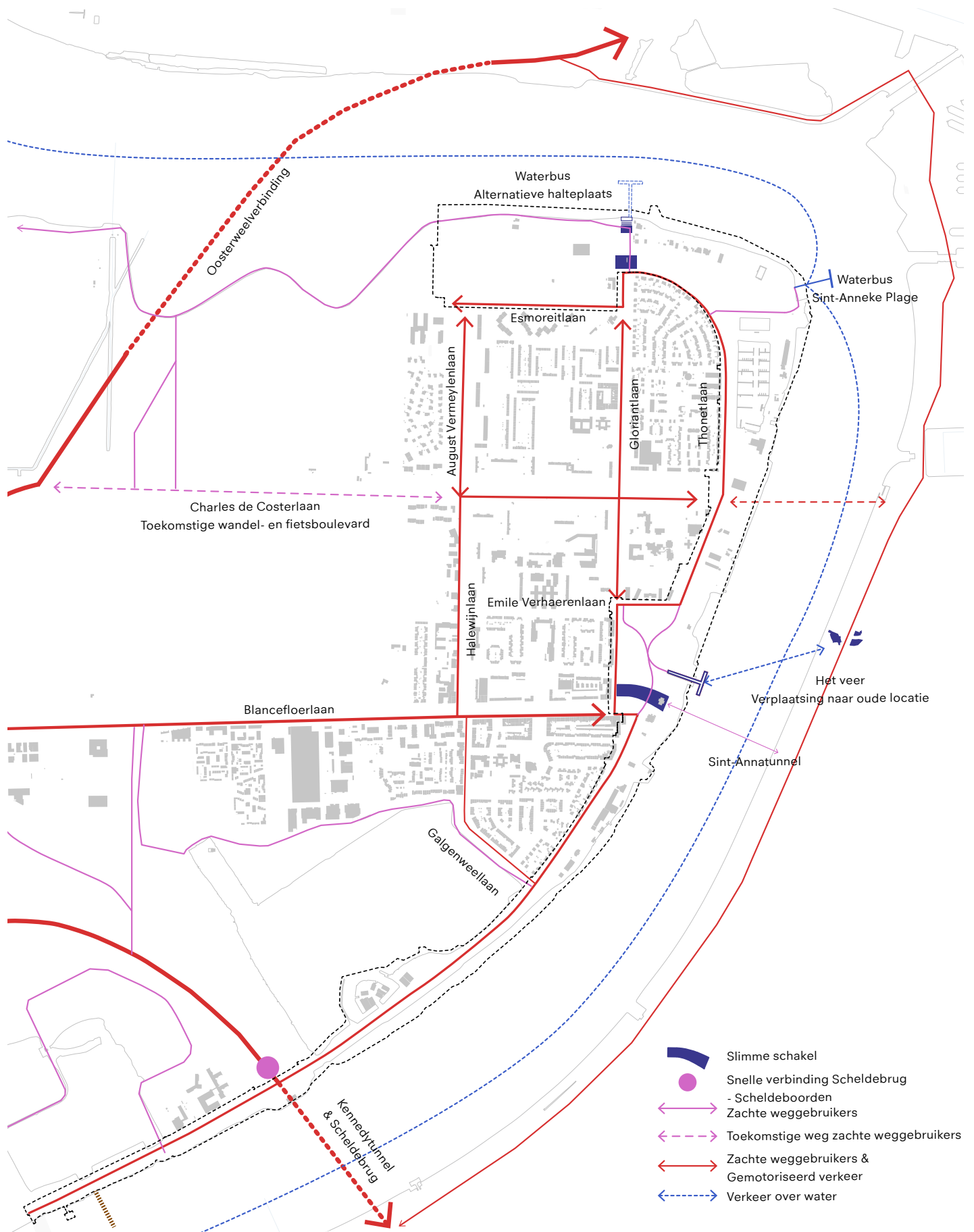
Impact van wijzigingen in verkeerssituaties

Om veranderende verkeerssituaties op de site te evalueren werden door Stad Antwerpen basisgegevens en -resultaten opgevraagd uit het regionaal verkeersmodel Antwerpen. De resultaten werden opgevraagd voor het basisjaar 2017 en het toekomstjaar 2030 (Routeplan). De basisgegevens van 2017 tonen aan dat er in het algemeen **zeer lage verkeersintensiteiten** zijn langs de Scheldeboorden.

Bij het plaatsen van een omleiding op het Frederik Van Eedenplein, rekening houdend met het Routeplan 2030, ontstaan **weinig ongewenste verschuivingen** naar de Gloriantlaan toe. Verkeer naar en van de binnenstad, alsook lokaal verkeer op Linkeroever zal zich vooral concentreren op de as Beatrijslaan, Galgenweellaan, August Vermeylenlaan en de Charles de Costerlaan.

Slimme schakels als poorten tot het projectgebied

Door enkele simpele maar doorgedachte ingrepen wordt een maximaal park gecreëerd, zonder in te boeten op de noden van bewoners en bezoekers. De **twee hoofdtoegangen** tot het gebied worden getransformeerd tot **mobiliteitsclusters**, de Inkomzone van de Gloriantlaan en het Frederik Van Eedenplein. Ze ontsluiten het hele gebied en zorgen voor vlotte overgangen van wijk, naar rivier, naar de rechteroever van de stad.



Schema toekomstige situatie voor gemotoriseerd verkeer

De parkeervisie, een verhaal op drie lijnen

Situatie vandaag: geen heldere opbouw

Vandaag is een zeer groot aanbod aan parkeren aanwezig op de site. Dit leidt ertoe dat op Linkeroever een mentaliteit ontstaat waarbij altijd tot aan de bestemming geparkeerd kan worden. Tegenover dit comfort staat een zeer **grote verhardingsgraad** van de laan, een **verknipt park** en een algemeen lage bezettingsgraad.

Nagenoeg langs elke laan is **langsparkeren** voorzien. Deze worden vooral bezet door bewoners van de aanliggende woningen en door klanten van de handelszaken (kortparkeren).

Daarnaast situeren zich verschillende kleine en grote **parkeerclusters** langsheen de rand. Het cluster aan het Frederik van Eedenplein trekt vooral kortparkeerders en pendelaars aan. Deze zone werd onlangs betalend om zo de concurrentie met de **P+R**

te vermijden en de werking van de P+R te stimuleren. Ten slotte merken we een grote **overdruk** op het parkeersysteem bij het plaatsvinden van enkele grote evenementen op de site zoals de Scheldecross en enkele muziekfestivals. Dit resulteert vaak in het illegaal parkeren op de bermen van de brede lanen.

Vandaag hebben we bijgevolg **een weinig robuust parkeersysteem** dat niet kan meebewegen met veranderlijke situaties. De fluctuerende situatie vraagt om een **flexibele parkeervisie** die kan reageren op de drie tijdelijkheden.



Parkeren aan het Galgenweel



Parkeren aan het Frederik Van Eedenplein / Emile Verhaerenlaan

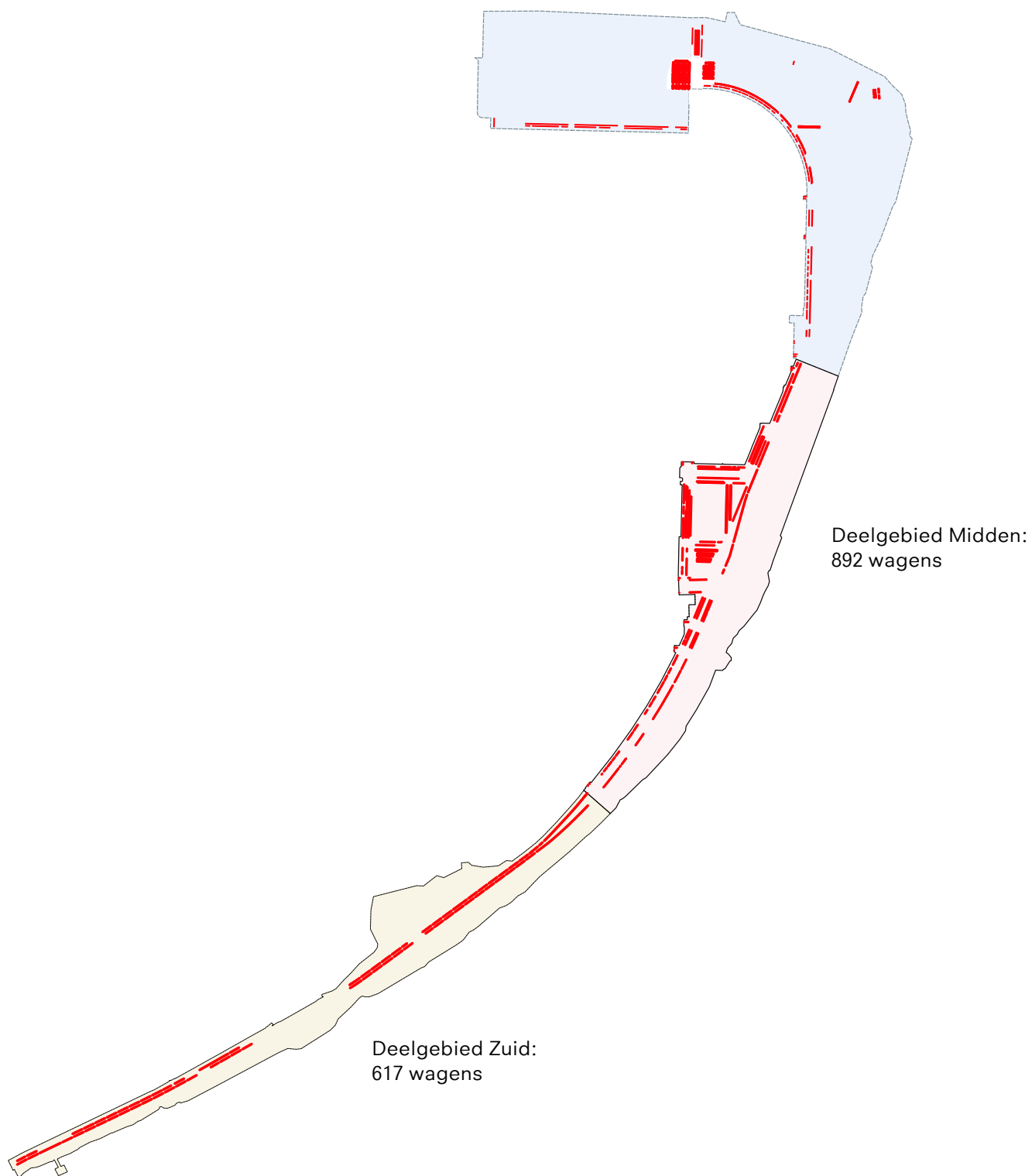


Parkeerstructuur aan de Thonetlaan / Inkomzone Gloriantlaan



Wildparkeren aan de Kastanjedreef

Deelgebied Noord:
1006 wagens



Schema parkeercapaciteit vandaag, bron: OpenData ArchGis, parkeervakken Antwerpen

Toekomst: Flexibele parkeervisie

1. Dagdagelijks parkeren

Net zoals vandaag, zal voor het dagdagelijks parkeren ingezet worden op **langsparkeren** georganiseerd in de compacte laanfiguur.

Deze richt zich vooral op de parkeervraag van bewoners en klanten van handelszaken.

De langspaarkeerplaatsen worden maximaal in een waterdoorlatend materiaal uitgevoerd. Niet alleen zetten we zo in op de ontharding van de site, maar ontstaat een duidelijke aflijning tussen rijweg en parkeerruimte.

2. Clusterparkeren bij zonnige dagen

Uit voorgaand parkeeronderzoek blijkt dat de parkeerdruk licht stijgt bij zonnige dagen door recreanten die de natuur en het vakantiegevoel opzoeken.

Het valt op dat chauffeurs zo dicht mogelijk bij de bestemmingen parkeren wat zorgt voor plaatselijke parkeerdruk. Dit gebeurt bijvoorbeeld rond de zone van de Plage gezien dit een strategisch startpunt is om wandelingen te starten, de Plage en horeca te bezoeken, enz.

Ook kunnen kleinere evenementen, die verbonden zijn aan het bestaand programma (bv. zeescoutsen, watersportclubs, zeilclubs), een hogere parkeerdruk creëren.

In deze gevallen kunnen de parkeerclusters instaan voor deze tijdelijke overdruk.

We onderscheiden **drie clusters** verspreid over de site: aan de inkomzone van de Gloriantlaan, aan de toegang tot de steiger van de Vloot en aan het Gloriantlaan. Aan het Esmoreitpark, dicht bij de woonblokken, bevinden zich heel wat clusters die ingezet kunnen worden.

3. Uitzonderlijk evenementenparkeren

Bij grote evenementen wordt in eerste lijn maximaal ingezet op het promoten van de **nieuwe P+R**, het gebruik van **openbaar vervoer** en de fiets.

Ondanks het aanmoedigen van deze mogelijke alternatieve vervoerswijzen, zien we dat er bij enkele grote evenementen een zeer grote parkeervraag is op een korte tijdsperiode.

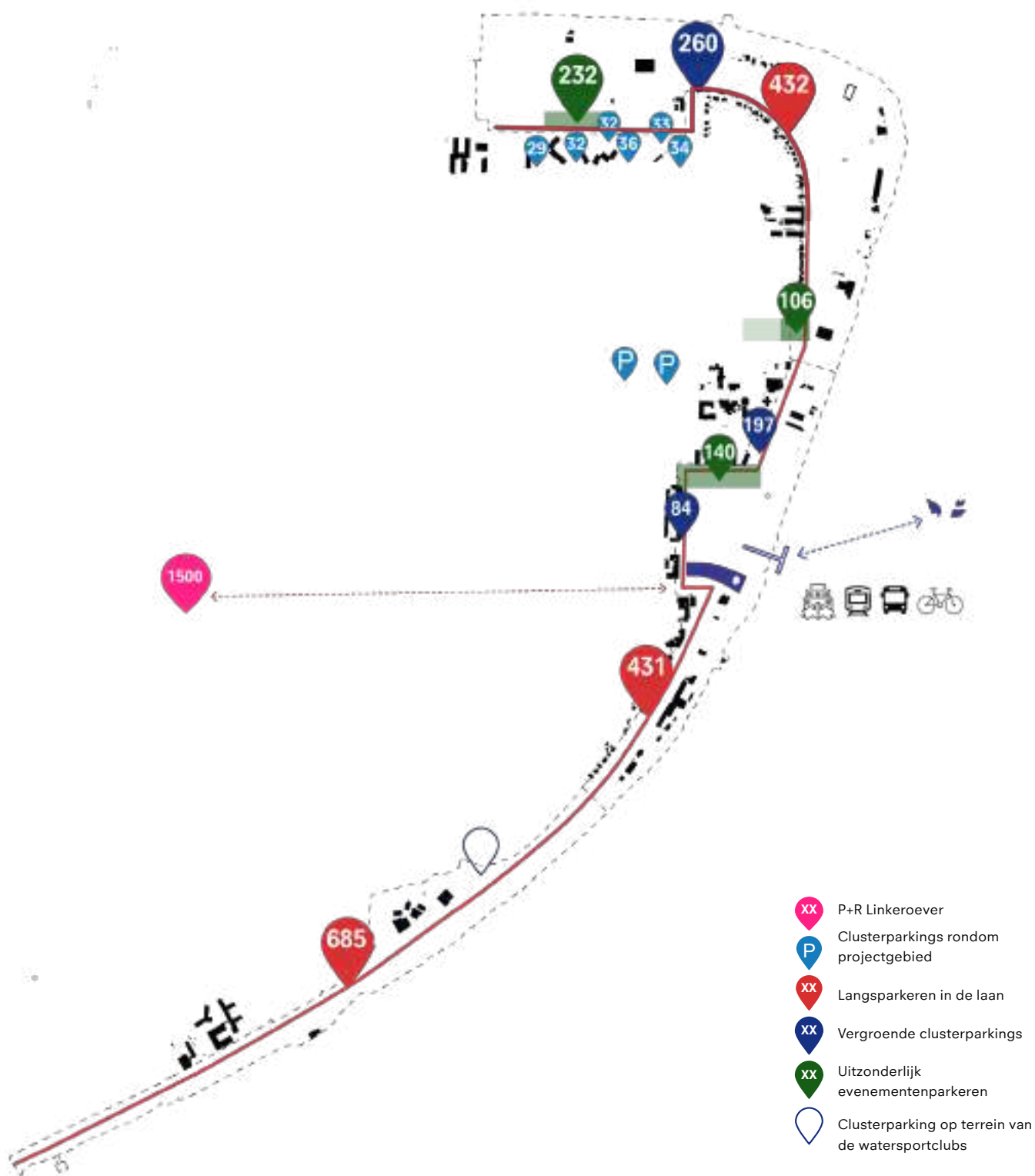
Samen met de stadsdiensten werd een concept voor **evenementenparkeren** geïntroduceerd, waarbij een compromis gevonden wordt tussen evenementen en groen. Bij enkele uitzonderlijke evenementen (één à twee keer per jaar) zal toegelaten worden in een afgebakende groenzone te parkeren. Dit gegeven hangt uiteraard samen met een **parkeerreglement** waarbij de organisator een aanvraag voor zijn evenement indient.

Volgende **randvoorwaarden** worden opgenomen bij het organiseren van een **evenementenparking**:

- De parkeerzone wordt afgebakend met hekkens of linten. De begrenzing van de parking moet buiten de kruinen van bomen vallen om wortelschade te vermijden.
- De exacte perimeter dient opgemeten te worden door een landmeter die inzicht heeft op de wortelzones.
- Rijplaten worden voorzien waar veel circulatie is, bv. aan in- en uitritten van de parking.
- De groenzone dient na het evenement terug hersteld te worden. Gezien het hier gaat om een natuurlijk landschap zal geen gemillimeterd gazon nodig zijn, maar moeten elementen die potentieel een gevaar kunnen zijn voor parkbezoekers, hersteld worden.

CAPACITEIT	BESTAANDE TOESTAND	NIEUWE TOESTAND
DEELGEBIED NOORD	1006	1026
LANGSPARKEREN		428
CLUSTERPARKEREN		260
EVENEMENTENPARKEREN		338
DEELGEBIED MIDDEN	892	852
LANGSPARKEREN		431
CLUSTERPARKEREN		281
EVENEMENTENPARKEREN		140
DEELGEBIED ZUID	617	685
LANGSPARKEREN		685
CLUSTERPARKEREN		
EVENEMENTENPARKEREN		
TOTAAL	2515	2547 (+32pp)

Parkeercapaciteit bepaald op basis van OpenData Archgis - Parkeervakken Antwerpen



Schema parkeercapaciteit projecttoestand

Overzicht: introductie van leesbare structuren

Een heldere parkeervisie zal de leesbaarheid op de site verhogen en werkt samen met de mobiliteitsvisie, aan een maximaal en continue park waarbij verkeer zich in de rand concentreert. We passen de parkeermogelijkheden aan de parkeervraag. Er is enerzijds een continue figuur van langsparkeren en anderzijds clusterparkeren en evenementenparkeren op strategische plaatsen.

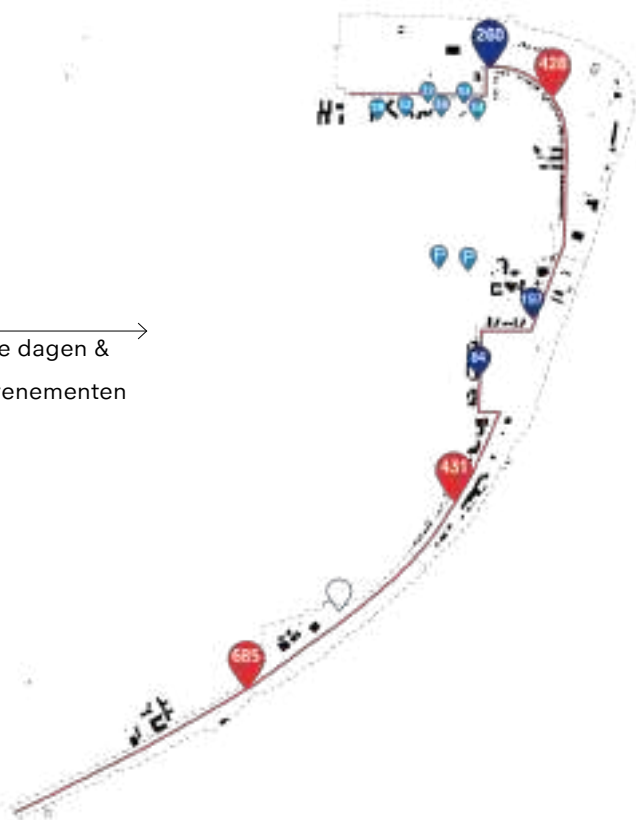


Huidige parkeersituatie (Thonetlaan als voorbeeld)

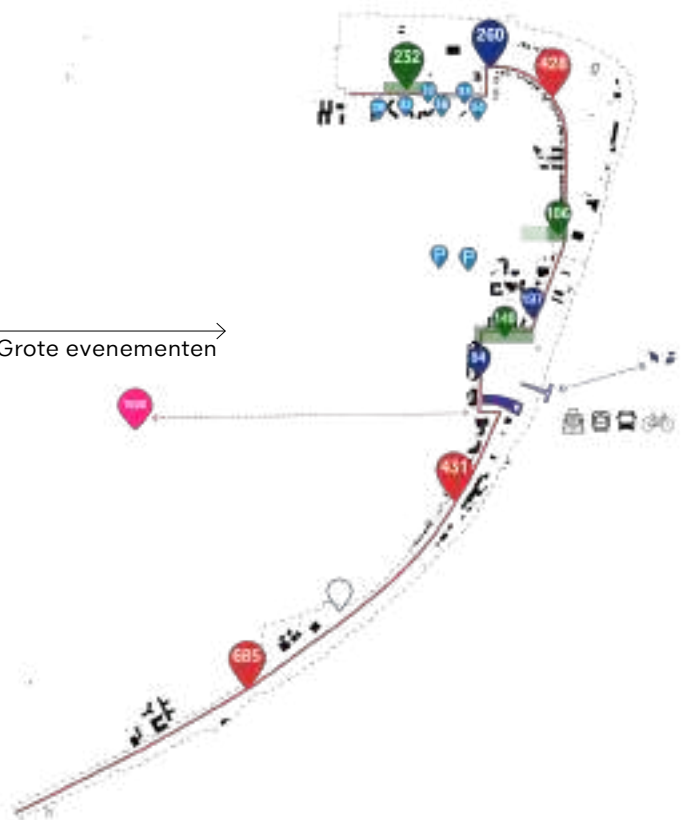


Dagdagelijks langsparkeren

→
Zonnige dagen &
kleine evenementen



→
Grote evenementen



Clusterparkeren op zonnige dagen
Dorpskernvernieuwing, Ingelmunster, Bureau Bas Smets



Parkeren bij uitzonderlijke evenementen



De Thonetlaan als compacte laan



De dijk als lineair landschap

Landschappelijk geïntegreerde dijk als beleving

We zien de Sigmadijk niet als een **barrière** die het binnen- en buitendijkse landschap verdeelt, maar als een **zachte overgang** tussen deze twee. Afhankelijk van de randcondities transformeert de klassieke gronddijk naar andere verschijningsvormen. Enerzijds om in te passen in de beschikbare breedte, anderzijds om de beleavingswaarde van de Scheldewandeling te versterken.

De dijk heeft verschillende **verschijningsvormen** verspreid over de site:

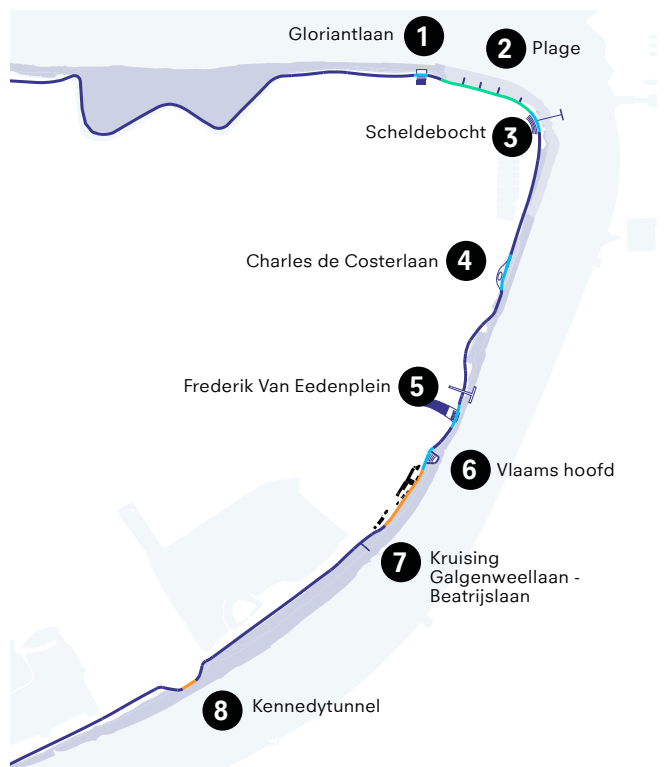
1. **Gloriantlaan:** De dijk wordt een amfitheater met zichtpunt.
2. **Plage:** De dijk is ingepakt in een duin versterkt met duinvegetatie.
3. **Scheldebocht:** Een trage groene vertrapping leidt je naar de verbrede dijk en de waterbushalte. De sokkel van molen 't Veertje snijdt door de trappen. De Scheldebocht wordt opengetrokken waardoor een heldere verbinding ontstaat tussen waterbus en laan.
4. **Charles de Costerlaan:** De dijk gaat over in het speelterrein.
5. **Frederik Van Eedenplein:** Het centrale verharde plein zoekt aansluiting met de Schelde door in dezelfde lijnen groene trappen te voorzien, zowel buitendijks als binnendijks.
6. **Vlaams Hoofd:** De klassieke gronddijk loopt langs de private percelen verder. Buitendijks op het bastion/balkon ontstaat een parkruimte aan de Schelde.
7. **Watersportclubs:** Gezien de beperkte beschikbare breedte wordt de dijk een keermuur met erlangs het wandelpad.
8. **Kennedytunnel:** De dijk past zich aan aan het dienstgebouw van de Kennedytunnel.

Een toegankelijke dijkfiguur

De verhoogde dijkfiguur mag niet betekenen dat dit lineair landschap en de Schelde onbereikbaar wordt. De dominante dwarsverbindingen worden steeds toegankelijk aangelegd. Hierbij wordt zowel rekening gehouden met de materialiteit (beton) als met de maximale hellingsgraden.

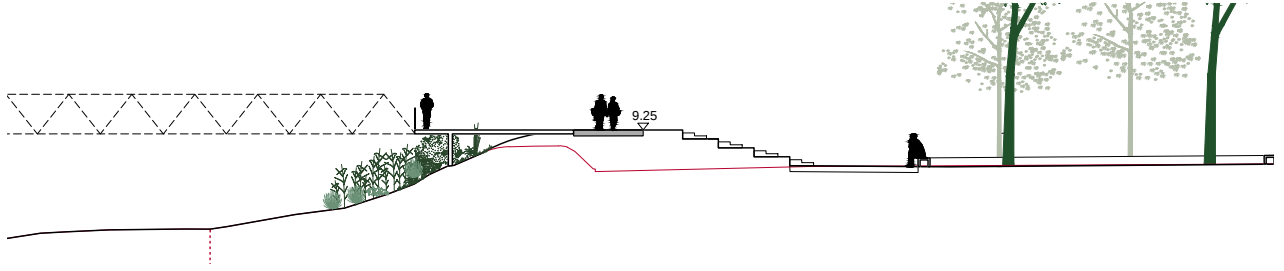
Efficiënte en leesbare verbindingen met waterbus en veer zullen een belangrijke invloed hebben in het verenigen van beide stadsdelen. De rivier oversteken zal geen drempel meer zijn. Er worden directe verbindingen gerealiseerd tussen laan en dijk. De haltes zijn vlot **toegankelijk** en hebben een **leesbare en zichtbare** positie.

Daarnaast worden voldoende toegankelijke en kleinschalige doorsteken voorzien door middel van trappen en/of hellingen.

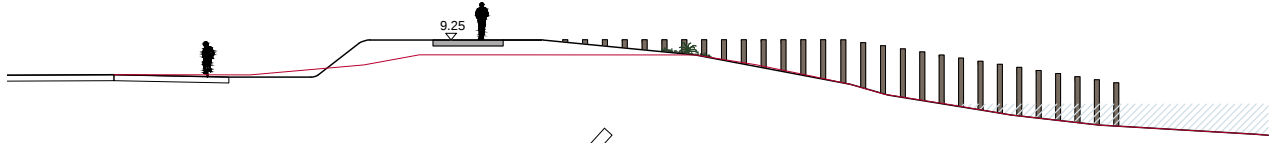


De verschillende vormen van de dijk

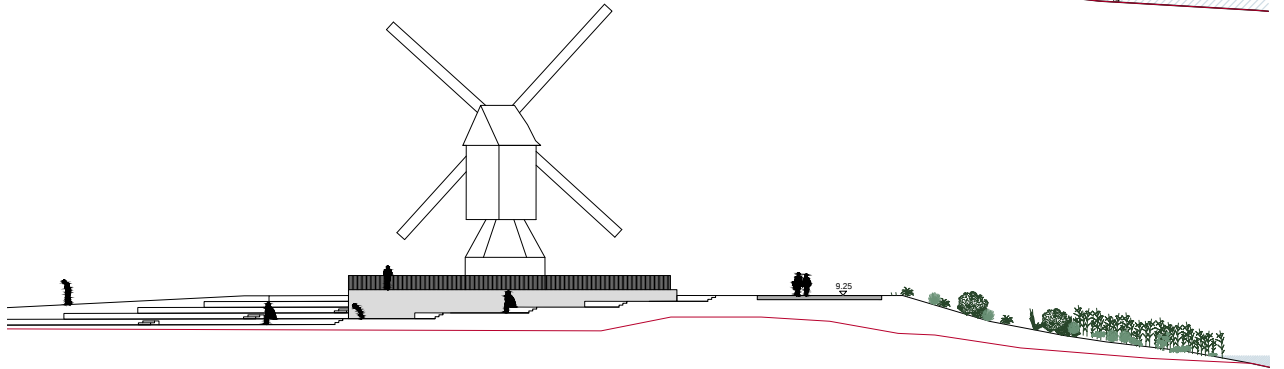
1



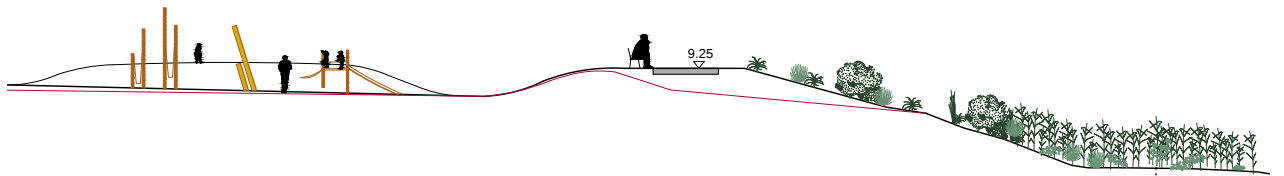
2



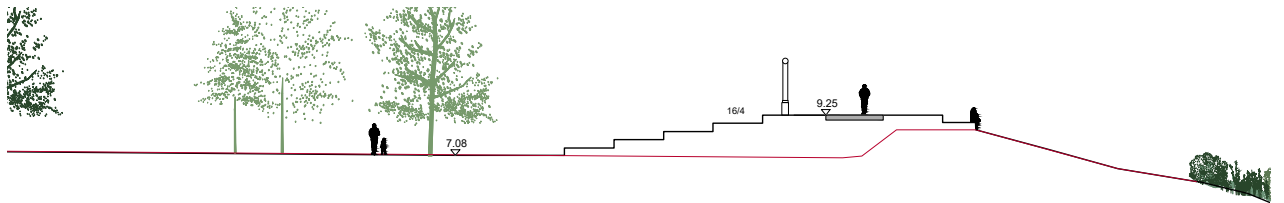
3



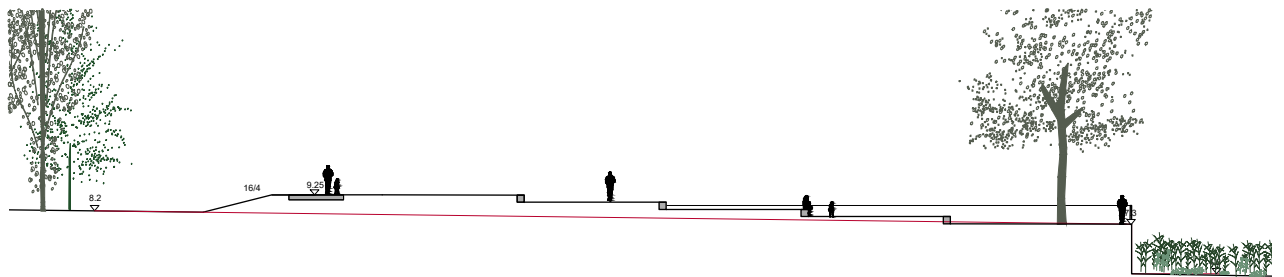
4



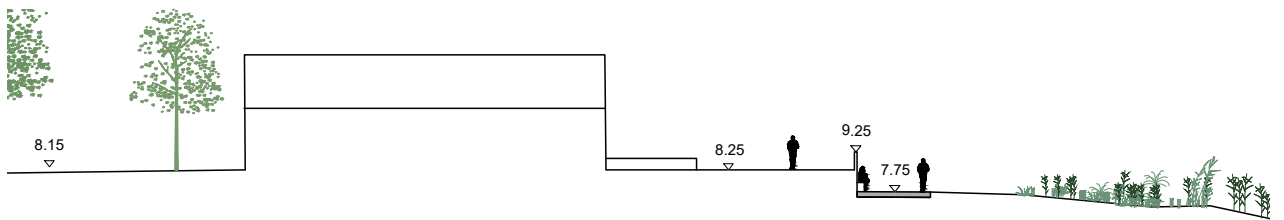
5



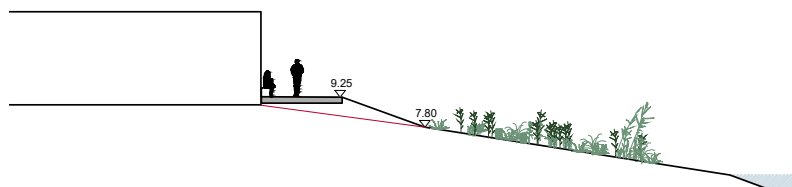
6



7



8



Leesbare poorten in relatie tot belangrijke dwarsverbindingen

Naast het creëren van parallelle landschappen worden **directe dwarsverbindingen** vastgelegd van laan tot Schelde.

Op **vier belangrijke dwarsassen** dienen deze connecties gemaakt te worden. Deze assen fungeren als poorten tot de site, vanaf het land of vanaf het water. Ze creëren heldere start- en eindpunten tot het park en ontsluiten de deelgebieden op een logische manier. De assen nodigen de bezoeker uit om het parkgebied of de Scheldewandeling te betreden.

We onderscheiden volgende toegangen:

1. Inkomzone Gloriantlaan

De inkomzone is de hoofdtoegang tot het noordelijk deelgebied vanaf landzijde. Fietsenstallingen, een vélo-station, de bushalte en vergroende parkeerclusters transformeren de inkom tot een multimodaal knooppunt. Vanuit dit cluster beweegt de bezoeker intuïtief tot het plein aan de kop van de Gloriantlaan, met amfitheater. Hier kunnen rommelmarkten, ambulante handel of nog kleine evenementen het plein verder opladen. Vanuit waterzijde kan de poortfunctie verder versterkt worden door ook de waterbushalte naar hier te verplaatsen. Zo wordt de Inkomzone van de Gloriantlaan een echte schakel binnen dit gebied.

2. De Scheldebocht

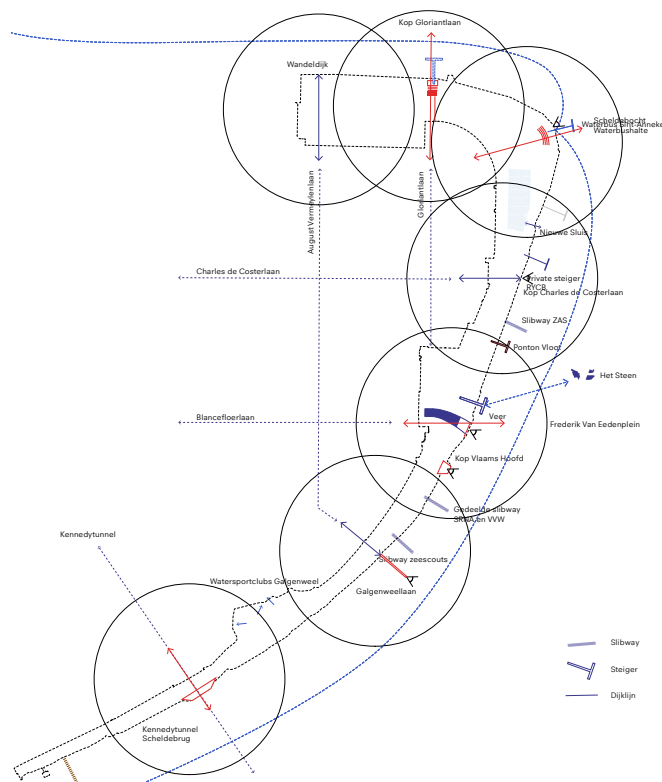
De Scheldebocht heeft een belangrijke strategische positie als scharnierpunt van de noordelijke zone. Vanaf de laan ontstaat een open vista tot de Scheldedijk. Groene zittrappen overbruggen het hoogteverschil en brengen de recreant tot op de dijk. Molen 't Veertje snijdt doorheen de trappen. Het is een belangrijk oriëntatiepunt in een open ruimte die vanaf alle windrichtingen zichtbaar zal zijn. Vanaf de waterbushalte hebben bezoekers een helder zicht op de ontsluiting van het park. Van hieruit bewegen ze richting de Robinsontuin, de horecastrip en de Plage of de Jachthaven.

3. Frederik Van Eedenplein

Het Frederik van Eedenplein krijgt een duidelijk afgelijnde vorm. Tussen de Gloriantlaan en de Sint-Annatunnel ontstaat een verkeersvrij plein, als tegenbeweging op het Sint-Jansvliet. Dit plein en het omliggend park transformeren naar een slimme schakel, die niet alleen beide oevers optimaal ontsluit, maar vloeiende overgangen tussen beide stadsdelen maken.

4. Toekomstige Scheldebrug

De Scheldebrug maakt een directe verbinding voor zachte weggebruikers tussen Linkeroever en het Zuid. Vanaf de Scheldebrug zal een aftakking naar de Beatrijslaan gemaakt. De Scheldebrug wordt op die manier een belangrijke speler zijn in de ontsluiting van het zuidelijke deelgebied. Niet alleen worden veilige oversteken ontworpen, maar ook een plek om te rusten, met zicht op de Schelde.



Schema dwarsverbinding en poorten (in rood)



Inkomzone Gloriantlaan: De directe as verbindt laan met dijk



Scheldebocht: Zachte vertrappingen leiden de bezoeker naar de Schelde



Frederik Van Eedenplein, slimme schakel en centraal buurtplein voor Linkeroever

Zichtpunten benadrukken de belangrijke zichtassen

We pinnen enkele bijzondere plekken vast waar we via **zichtpunten** de relaties tussen beide oevers benadrukken.

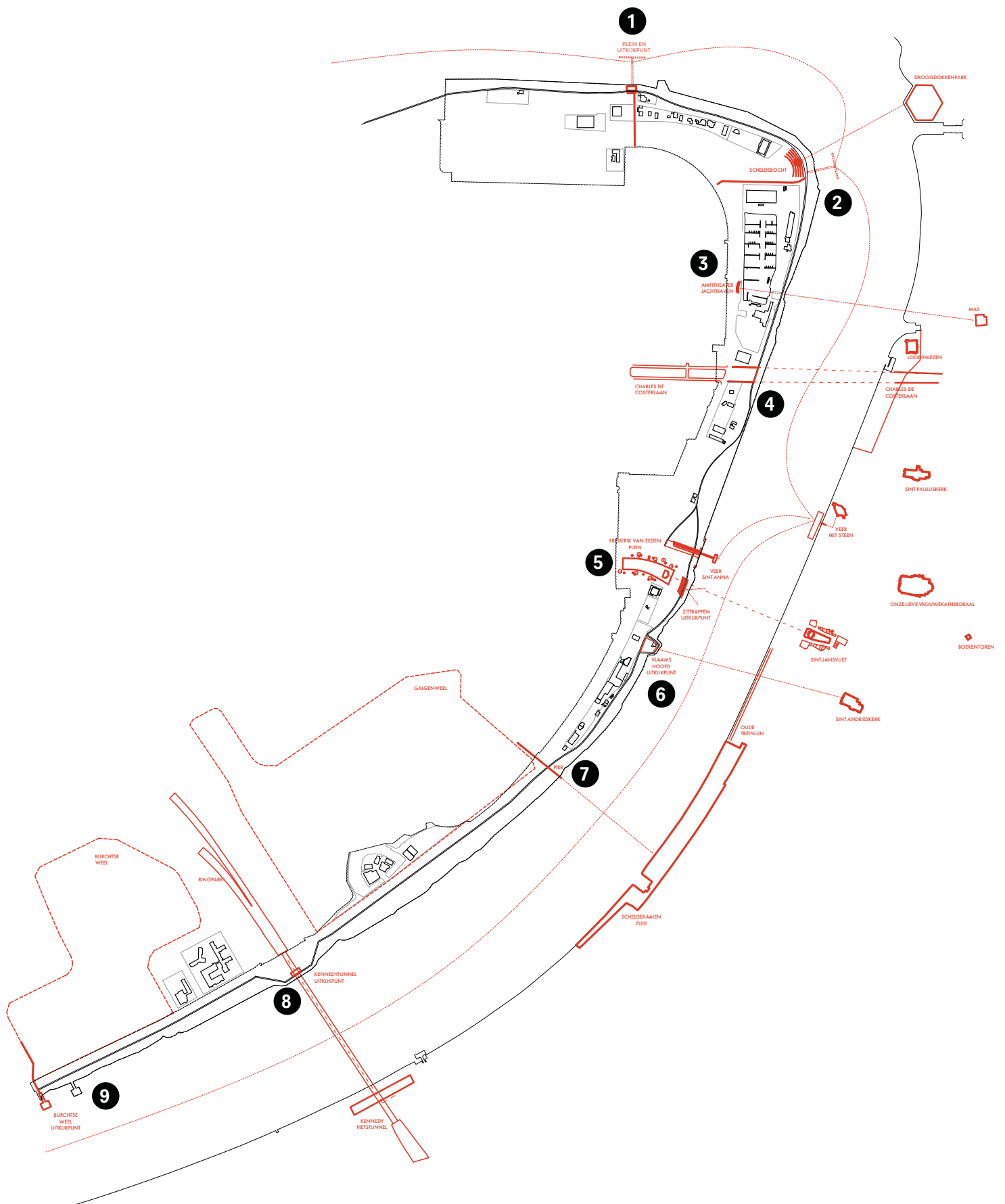
Deze nodigen de bezoeker uit stil te staan en hun blik te werpen op de overkant. Het ruimtelijk ontwerp van deze plekken is sterk afhankelijk van hun positie en waar ze zich op willen richten. Hier spelen we met het hoogteverschil, door de dijkgatuur en de verschillende manieren waarop de Schelde benaderd kan worden.

1. Gloriantlaan: De belangrijke as wordt benadrukt door een **amfitheater** verwerkt in de dijkgatuur en een **zichtpunt** waar in de toekomst eventueel de steiger van de waterbus op kan aansluiten. Dit is een belangrijk begin- en eindpunt voor wandelingen langs de Schelde en in Linkeroever.
2. Scheldebocht: De oksel van de Schelde is een belangrijk scharnierpunt voor het gebied. Het hoogteverschil wordt opgevangen door een **trage groene vertrapping**, zowel binnen- als buitendijks. De sokkel van de Molen duwt de Scheldewandeling als het ware naar de Schelde. Een directe as voor zachte weggebruikers verbindt de laan met de dijk.
3. Jachthaven: Een intiem **amfitheater** fixeert de blik op het MAS aan rechteroever. De vertrapping bevindt zich over de sluis, waar zich een open zicht naar de rechteroever bevindt. De constructie wordt licht gedraaid waardoor deze letterlijk in de zichtas van het MAS ligt.
4. Charles de Costerlaan: De **as** opent zich naar Brouwersvliet en benadrukt de verbinding tussen beide stadsdelen. Langs de directe verbinding wordt een bank geplaatst.

5. Frederik Van Eedenplein: In het verlengde van het centrale plein maken **vertrappingen** het mogelijk te genieten van het zicht op de historische binnenstad.
6. Vlaams Hoofd: Dit **bastion** kan een rustig rustpunt zijn, omgeven door de Schelde met zicht op de Sint-Andrieskerk.
7. Kruispunt watersportclubs - Galgenweellaan: Een **pier** maakt het mogelijk voorbij het slikken en schorregebied te bewegen met zicht op de nieuwe Scheldekaaien. Het zichtpunt refereert zo naar de steigers van de watersportclubs.
8. Kennedytunnel: een **bank** integreert zich langs het servicegebouw van de Kennedytunnel en werpt een blik op de kaaien.
9. Burchtse Weel: In het verlengde van het trage weggennetwerk in de Burchtse Weel wordt een **ponton** aangelegd waar je kan vertoeven tussen de waardevolle Scheldenatuur.



Fysieke en visuele verbindingen over de Schelde, uit de Analyse- en Visienota Scheldeboorden Linkeroever



Schema dat de visuele connecties over beide oevers toont

Een recreatief netwerk op menselijke schaal

We introduceren een doorlopend **meanderend padensysteem** dat een parelsnoer van belevingsmomenten doorheen de Scheldeboorden aan elkaar rijgt en aansluiting zoekt met de aangrenzende groengebieden:

- de woonwijken van de Parkstad
- de Scheldeboord en de connectie met rechteroever in het oosten
- het Galgenweel in het zuiden
de boscluster van de Middenvijver, Het Rot en Sint-Annabos in het westen

Doorheen het hele gebied van Linkeroever ontstaan bijgevolg thematische lussen die een nieuwe soort beleving in de wijk brengen. Er ontstaat bijvoorbeeld een looplust van 5km vanaf startpunt Frederik Van Eeden dwars doorheen de Europarkwijk.

Deze slingerende paden laten toe de site te betreden op een meer intuïtieve manier. Onderstaande foto's tonen de reeds gevormde olifantenpaden die de nood illustreren aan een informeel systeem op schaal van de mens. De laan behoudt zijn functionele logica, maar wordt secundair aan het meanderende systeem. Dit zachte systeem met zijn eerder diagonale bewegingen verandert de perceptie op het park en de achterliggende wijk.

Dit onafgebroken en leesbaar systeem van nieuwe aders wordt uitgevoerd in een uniform en duurzaam materiaal. Daarbuiten streven we naar een maximale ontharding. Overmaatse en gefragmenteerde verharding kan waar mogelijk gesupprimeerd of gereduceerd worden om zoveel mogelijk ruimte te geven aan het park.



Diagonale verbinding over het Frederik Van Eedenplein richting Europark



Olifantenpad in het Robinsonpark



Onderbroken dijkpad aan de jachthaven



Olifantenpad richting de Scheldedijk



Schema: recreatief padensysteem in en rond het projectgebied

B.3

EEN DIVERS OEVERLANDSCHAP

Drie landschappelijke figuren als parallelle landschappen

In dezelfde logica als het vormgeven van de drie parallelle structuren die de Scheldeboorden verbinden met het grotere weefsel, determineren we **drie landschappelijke figuren** die elk aansluiten op een specifieke landschapstypologie.

De volledige site heeft een sterk maar onbestemd, groen karakter en maakt met zijn klassieke vegetatiepallet van parkbomen en gesnoeide struiken geen link met de landschappelijke identiteit en bodemconditie van Linkeroever.

Het bepalen van die **parallelle landschappen** in het projectgebied zorgt ervoor dat we beter kunnen reageren op de heersende randcondities en duidelijke parameters kunnen opstellen voor de landschappelijke figuren.

Een eerste landschappelijke figuur zoekt aansluiting tot het grotere bestaande raster dat Linkeroever structureert en instaat voor de grootschalige functionele verbindingen. De **typerende laanfiguur** wordt getransformeerd tot ecologische en verkoelende assen door middel van een intensieve vergroening en beplantingen.

Langs de Schelde ontstaat het **slikken- en schorrenlandschap** door de getijdendynamiek van de rivier. De uitvoering van de Sigmadijk en de scherp afgelijnde vaargeul van de Schelde brengen onzekerheden met zich mee voor de toekomst van het waardevolle gebied. Samen met experts gaan de ontwerpers op zoek naar strategieën om het landschap te beschermen en waar mogelijk uit te breiden.

Tussen deze twee lineaire landschappen is het **dynamische mozaïeklandschap** opgespannen. Dit halfopen landschap gedijt goed in de dynamische condities van een zandlandschap. Door middel van het creëren van de juiste condities met inheemse beplantingen en lokale herprofileringen ontstaat een biodivers en bodemeigen zanderig landschap. Dit landschap vormt een sluitstuk en verbindt de grote groenstructuren van het Sint-Annabos, de Middenvijver en de Welen.



© Lyon Part Dieu

1 De laan



© Frederik Beyens

2 Mozaïeklandschap



3 Slikken en schorren



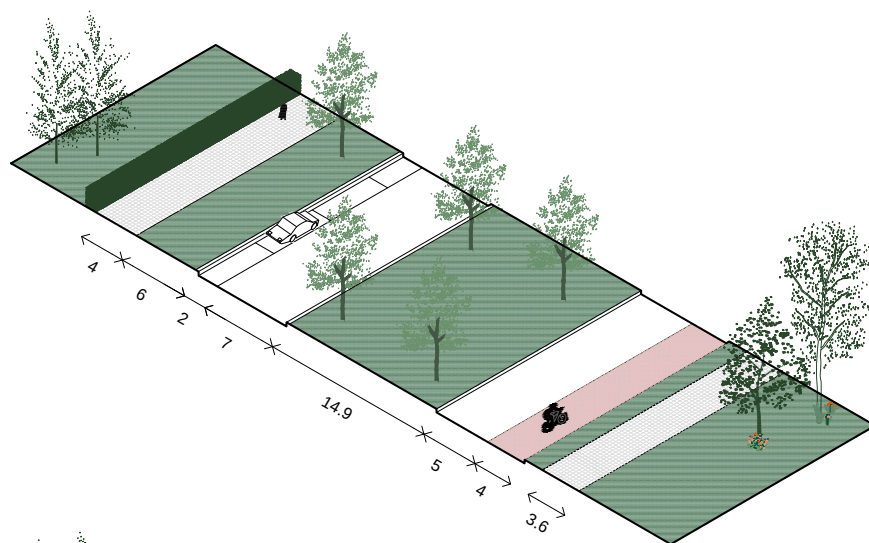
BINNENDIJKS

BUITENDIJKS

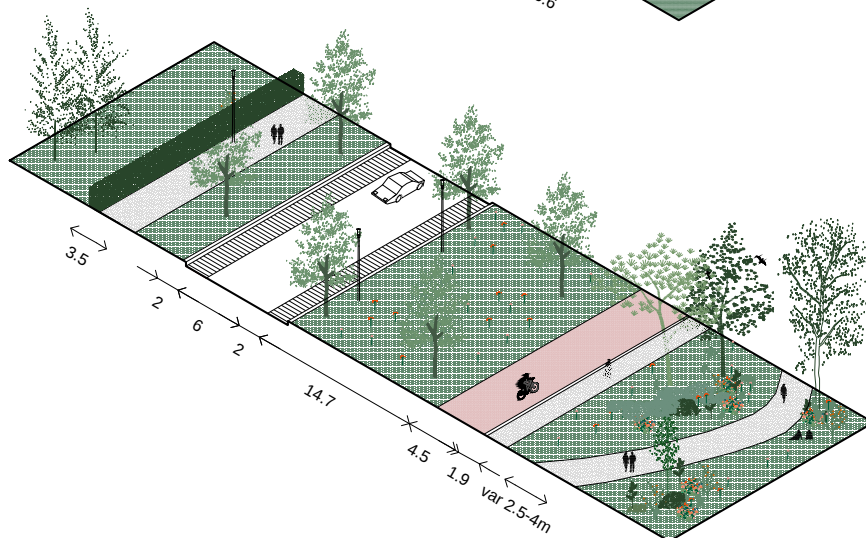


Schema van de drie landschappelijke figuren

Bestaande toestand



Projecttoestand



Axonometrie ontharding van de Esmoreitlaan

Binnendijs landschap: lanen en mozaïeklandschap

Een vergroende laanfiguur

Vandaag heeft de laanfiguur, die de site begrenst, een **sterk verharde logica**, waar vooral is ingezet op het faciliteren van gemotoriseerd verkeer. Groenruimte is vooral **restruimte** die geen gedefinieerde functie had en bijgevolg groen werd ingekleurd. Anders dan de interne rasterfiguur met platanenrijen, heeft de laan langs de Scheldeboorden **geen eenduidige landschappelijke logica**.

We zoeken naar **continuïteit** in de laanfiguur, zowel naar infrastructurele invulling als beplantingen. Waar nodig worden bomen geplant om de lijnaanplantingen te versterken. Als er ruimte over is, voegen we bijkomende rijen aan bomen toe. Dit is bijvoorbeeld het geval in de Thonetlaan.

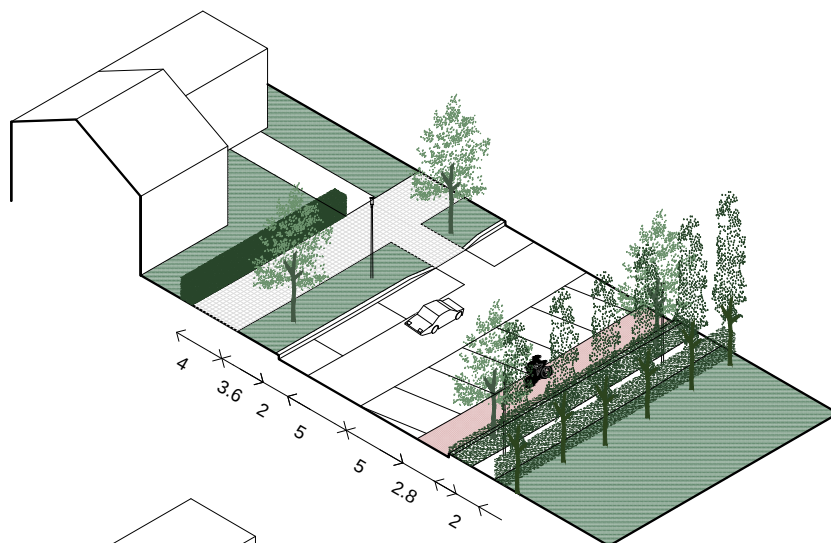
Het **mozaïeklandschap** van het park gaat zachtjes over in de laanfiguur. Dit is zichtbaar in de onderbegroeiing. De plantvakken worden een

combinatie van ruigtes afgewisseld met kleinere struikmassieven die extensief beheerd worden.

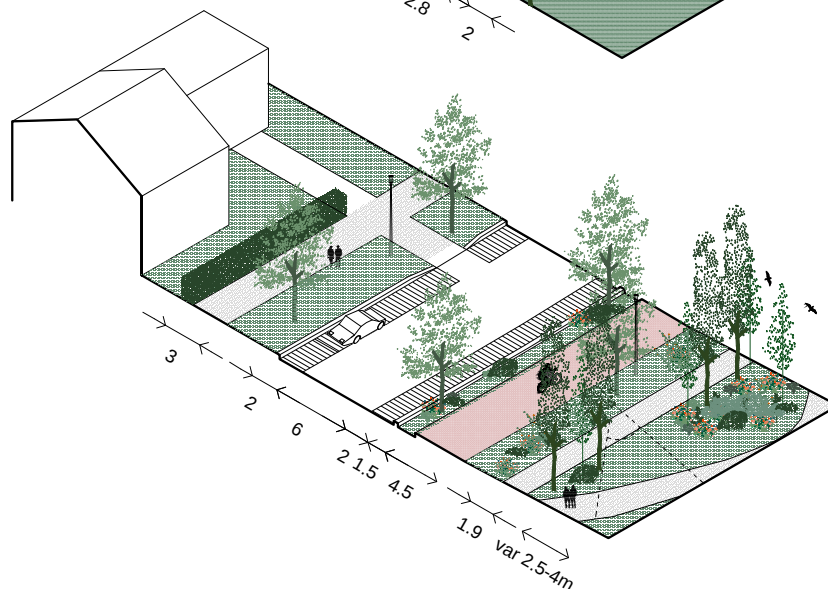
De lanen worden **onthard** tot hun minimaal benodigde breedte, steeds rekening houdend met het zware verkeer dat er moet kunnen passeren. De parkeervakken zijn **waterdoorlatend** en de plantvakken worden vergroot om de bomen meer kansen te geven. Bij uitval van bomen worden de bomenrijen gediversifieerd in soort.

De brede lanen aan de randen vormen op deze manier **ecologische corridors** tussen de verschillende wijken en groenzones. Als extensie van deze lanen stellen we voor om bij de parkeerclusters eveneens een raster van bomen te introduceren. Dit structurerende landschap verhoogt niet alleen de ruimtelijke kwaliteit en biodiversiteit, maar bevordert ventilatie, brengt verkoeling en verbetert bijgevolg het comfort op de site.

Bestaande toestand



Projecttoestand



Axonometrie ontharding van de Thonetlaan (bocht)

Bestaande vegetatiestructuur als uitgangspunt

Zoals reeds beschreven in de analyse- en visienota zijn de beplantingen langs de Scheldeboorden vandaag **een artificieel landschap** dat niet aangepast is aan de zandige ondergrond. Deze bodem heeft een zeer goede infiltratiecapaciteit. Dit betekent tegelijkertijd dat de bodem weinig water vasthoudt en de Scheldeboorden bijgevolg een droogtegevoelige regio is. De huidige vegetatie zal in de toekomst moeite hebben om mee te evolveren met het veranderende klimaat.

Veldwerk met experts leert ons dat er een basisbestand aan zeer **waardevolle bomen** en **graslanden** zijn. De bomen vormen, samen met andere vaste randvoorwaarden, de basis voor het landschapsontwerp. Ze worden zoveel mogelijk behouden en, indien in slechte staat, gecompenseerd in het projectgebied. De populierenrijen en treurwilgen behouden hun plek, maar worden bij uitval niet vervangen. Zo wordt het landschap geleidelijk aan **opengetrokken**.

Mozaïeklandschap als duurzame parkonderlegger

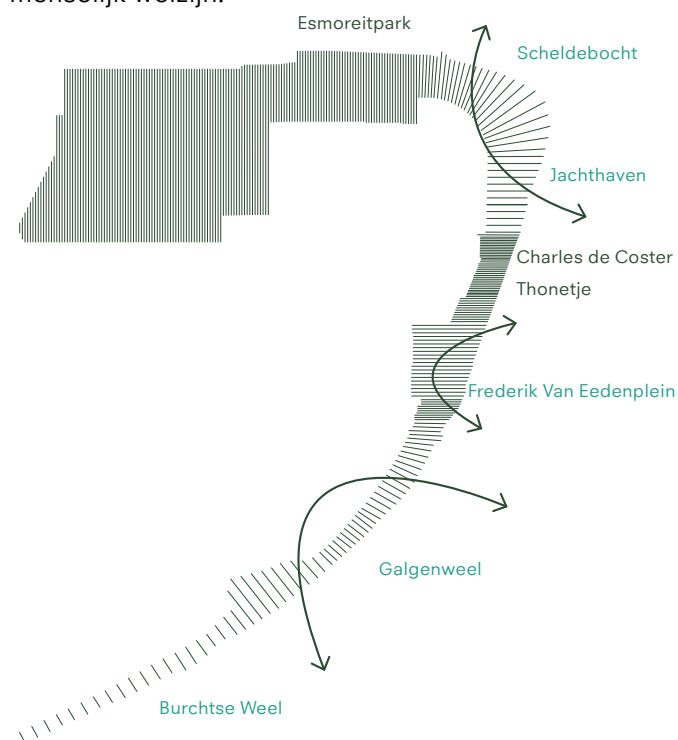
Langs de Scheldeboorden worden de principes van het rivierduinenlandschap of **wastinelandschap** toegepast. Het gaat om een **halfopen mozaïeklandschap** van vegetatiestructuren of een patchwork van gradiënten in densiteiten van beplantingen met hoge biodiversiteitswaarden als resultaat. Dit landschap ontstaat door **externe verstoring**. Waar het rivierduinenlandschap ontstaat onder invloed van een rivier met een sterke getijdendynamiek, kunnen we hier verstoring creëren door een intense begrazing van een bossituatie of door menselijke gebruik. Er ontstaat een halfopen landschap met een veelheid aan struwelen, open graslanden en mantelzoomvegetaties.

Dit 'verwilderd' landschap biedt door patchgewijze opbouw een spel tussen meer **toegankelijke en ontoegankelijke zones**. Zo worden open deelruimtes gecreëerd op een natuurlijk ogende manier waar functies zich nestelen en het aangenaam spelen, verblijven en ontmoeten is. Zo kunnen binnen de vegetatiestructuur 'open graslanden' en duinbiotopen ontstaan, maar ook ligweides en hooilanden. Het meer dense gedegradeerde bos kan dienen als wandelbos, speelbos of een meer open bomenweide.

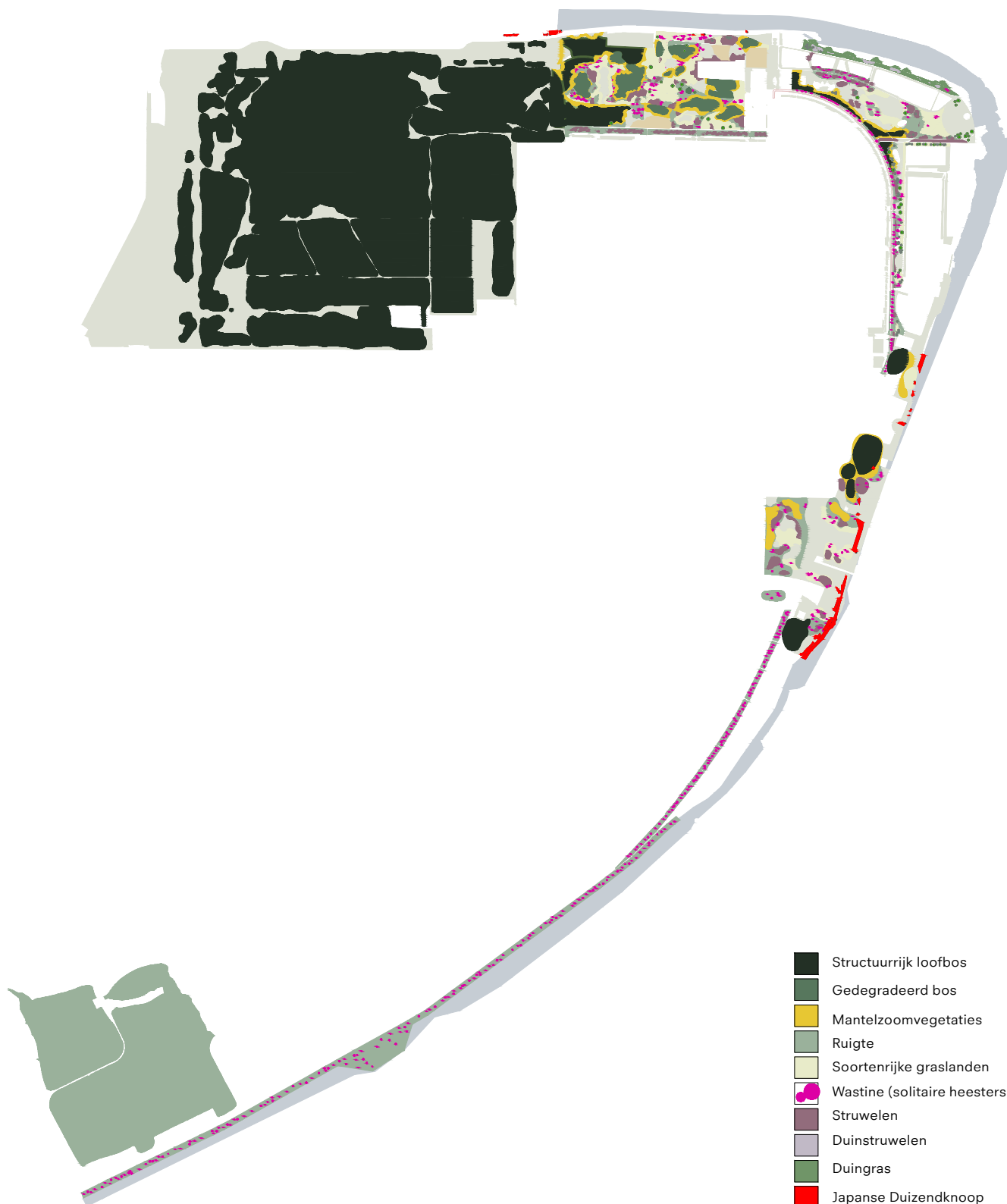
Het schema hiernaast toont de verschillende beplantingstypologieën die gaan van denser beplante zones zoals mantelzoomvegetaties naar open graslanden met struwelen. Afhankelijk van zichtassen, dynamiek of gebruik ontstaat een wisselwerking tussen een open en een meer gesloten landschap. Afhankelijk van hoe open of gesloten we bepaalde deelzones willen, combineren we verschillende typologieën.

In het Esmoreitpark zal ingezet worden in het versterken van gedegradieerd bos, struwelen, ruigtes en graslanden. Ook aan de Charles de Costerlaan en rond het Thonetje behouden we de beboste zones om zo intieme verblijfsplekken te creëren. Langs het Robinsonpark en de Jachthaven loopt een (deels bestaande) bosgordel die een bescherming biedt tegenover de laan. Tussen gordel en rivier wordt het park zo open mogelijk gehouden. Hier spelen we met bomen, wastinelandschap, ruigtes en open graslanden. Aan het Frederik Van Eedenplein zien we een gelijkaardige logica. Aan het Galgenweel is het landschap zo open mogelijk om geen interferentie te hebben met zeilactiviteiten en bijgevolg de nood aan goede windvang. Daar worden enkel lage beplantingen voorzien.

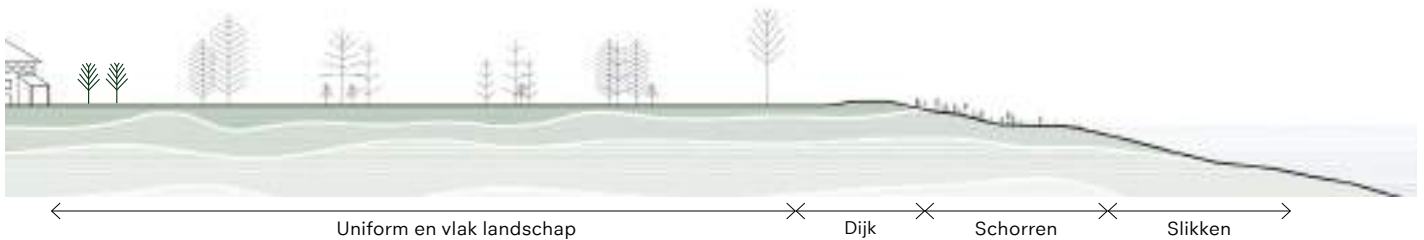
Het principe van het mozaïeklandschap biedt op die manier een **vernieuwende kijk** op het parklandschap en parkbeheer. Het biedt een grote meerwaarde naar biodiversiteit, watercaptatie, bodemstructuur en menselijk welzijn.



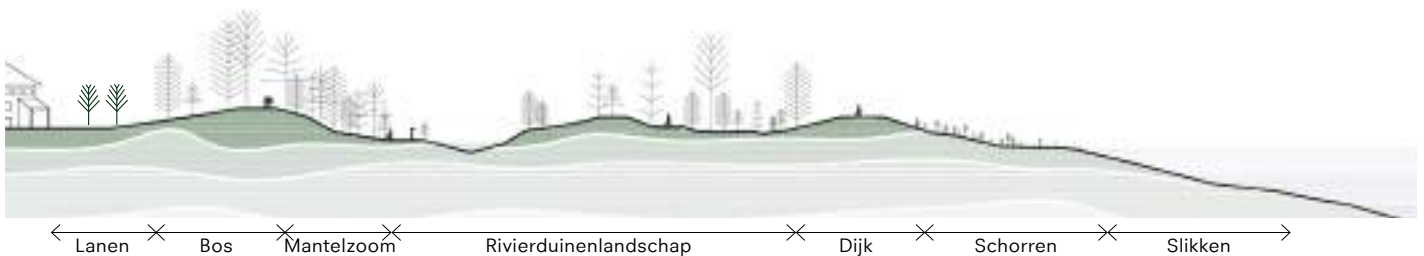
Schema gradiënten van een gesloten naar open landschap



Schema vegetatiestructuren



Snede van het projectgebied vandaag



Schematische snede van het divers oeverlandschap

Vijf landschapshabitats in het mozaïeklandschap

Het landschap kan worden opgedeeld in volgende **habitats**, van een meer dicht naar een meer open karakter:

1. gedegradieerd bos en structuurrijk loofbos
2. mantelzoomvegetaties
3. struwelen
4. losse heesterformaties in open landschap
5. open graslanden en ruigtes

Naargelang het beeld dat we willen creëren op een plek wisselen we af tussen de 5 typologieën. We bouwen het landschap op door **inheemse startaanplantingen** van bos-, struweel- en randvegetaties die in de loop van de tijd spontaan mogen evolueren onder invloed van dieren en begeleidend menselijk ingrijpen.

Naast het rivierduinenlandschap zijn er ook nog andere habitats die deel uitmaken van de Scheldeboorden, zoals de buitendijkse natuur oftewel de strandzones, de slikken en schorren en moeraszones.

Een natuurlijk en dynamisch beheer

De transformatie naar een natuurlijk landschap vergt een uitgebreid onderzoek naar het correcte beheer. Parallel aan de opmaak van het landschapsontwerp en masterplan wordt een **groenbeheerplan** opgemaakt. Samen met de stadsdiensten worden de beoogde beheerstrategieën bepaald om het beoogde beeld te bekomen.

Om een patchwork op een redelijk kleine oppervlakte te bekomen kan graasbeheer veel voordelen geven. Dieren maken namelijk specifieke graaspatronen en doorgangen waardoor ze een successie naar een te dense bosvegetatie voorkomen.

Omwille van de specificiteit van de site en het menselijk medegebruik is graasbeheer niet overal mogelijk en zullen de **onderhoudsdiensten** instaan voor het beheer. Daar gaat het beheer vooral uit van het in standhouden en mogelijk maken van een dynamische natuur, eerder dan een klassiek parkbeheer dat gericht is op een statisch eindbeeld.