

MASTERPLAN HOBOKEN CENTRUM

FASE 4: DEFINITIEF ONTWERP



Opgemaakt door BRUT ism Landinzicht en Vectris (augustus 2012)

COLOFON

colofon:

ONTWERPTEAM:

BRUT

Gunther Slagmeulder
Francis De Wolf
Ine Leen Sorgeloos
Dien Wiersma
Lieven Symons

Kiekenmarkt 33
1000 Brussel
+32 (0)2 450 99 00
info@brut-web.be
www.brut-web.be

In samenwerking met:

Landinzicht

Bjorn Gielen

Boulevard émile jacqmain 4
1000 Brussel

Vectris

Ann Vanhove

Vital Decosterstraat 67A
3000 Leuven

OPDRACHTGEVER:

STAD ANTWERPEN

Projectgroep:

- Stad Antwerpen: Veva Roesems, ruimtelijk planner, projectleider
- Stad Antwerpen: Kris Willems, Ivan Demil, Kathleen Wens, ruimtelijk beleid
- Stad Antwerpen: Pieter Beck, omgevingsinformatie
- Stad Antwerpen: Bram De Pooter, Karin Dries Mark Monté, mobiliteit
- Stad Antwerpen: Brigitte Bruynincks, samenleven, strategische coördinatie
- Stad Antwerpen: Joost Schouppe, studiedienst stadobstervatie
- Stad Antwerpen: Audrey Merckaert, Johan Pieraerts, openbaar domein
- Stad Antwerpen: Chris Van Maroey, stedenbouwkundige vergunningen
- Stad Antwerpen: Greet Donckers, Archeologie, monumenten- en welstandszorg
- Stad Antwerpen: Peter Vanden Abeele, Walter de Backer, team stadsbouwmeester
- Stad Antwerpen: Veronique De Bruyne, Dries Van Hofstraeten, Anke Lambin, Werk en Economie
- District Hoboken: Sofie Verhesen, Pieter De Wilde, Annelies Heijns consultant wijkcoördinator, Robert Bosier, bestuurs coördinator
- Ag Vespa, Gapa
- Kabinet Openbaar domein: Kristof Peeters,
- Kabinet Burgemeester: Jan Verhaert
- Kabinet Onderwijs: Leen Rams

Programmaleider:
Katlijn Van der Veken

Planologisch ambtenaar:
Katlijn Van der Veken

Grote Markt 1
2000 Antwerpen

Secretariaat:
Bedrijfseenheid Stadsontwikkeling
Francis Wellensplein 1
2018 Antwerpen
+32 (0)3 338 23 81

INHOUD

1. INLEIDING	p5
2. VISIE	p15
3. VERSTERKT CENTRUM	p27
3.1. CENTRUMFIGUUR	p31
3.1.1. KIOSKPLAATS - LELIEPLAATS: opnieuw een echt dorpsplein	p34
3.1.2. BOUWBLOK POLITIE	P44
3.1.3. OMGEVING KERK: kerk met kerktuin	p48
3.1.4. GRAVENHOF: achterkanten worden voorkanten	p54
3.1.5. BROYDENBORG PARK: een park in Engelse landschapsstijl	p60
3.1.6. SORGHVLIEDTPARK: een toegankelijk centrumpark	p66
3.1.7. KAPELSTRAAT: woon- en winkelstraat	p72
3.2. OUDESTRAAT - JONGERENCLUSTER	p77
4. HOBOKEN BEREIKBAAR	p85
4.1. STAPPERS	p89
4.2. TRAPPERS	p93
4.3. OPENBAAR VERVOER	p99
4.4. PRIVAAT GEMOTORISEERD VERKEER	p113
4.5. PARKEREN IN HET CENTRUM	p121
5. HOBOKEN NAAR DE SCHELDE	p131
5.1. ECOLOGISCHE CORRIDOR	p133
5.1.1. COCKERILLPLAATS	P140
5.1.2. NOORDELIJKE TOEGANG FORT 8	P144
5.2. PUBLIEKE RUIMTE ALS BUFFER	p149
5.2.1. CHARLOTTA FINCKSTRAAT	P154
5.2.2. CURIESTRAAT	P158
5.3. SCHELDEOEVER	p165
6. ACTIELIJST	p171
7. COMMUNICATIE	p177

BIJLAGEN

1. FASE 1: ANALYSE (maart 2011)
2. FASE 2: VISIE (mei 2011)
3. PARKEERONDERZOEK (juni 2011)
4. FASE 3: VOORONTWERP (januari 2012)
5. AFWEGINGSNOTA: DOORTREKKING TRAM (mei 2012)

1. INLEIDING

VERLOOP

Verloop van het proces:

- In maart 2011 werd de analysefase afgerond en in mei 2011 werd de visiefase afgerond. Het eerste document maakte een synthese van de startinformatie en bakende de probleemstelling af. Het tweede document geeft een aantal globale visielijnen die de structuur van het masterplan bepalen. Binnen de verschillende thema's van de visie werd in dat document ook al een eerste aanzet gedaan van mogelijke projecten ter uitwerking van deze visie.
- In het voorontwerp werden deze projecten aan de hand van ontwerpend onderzoek verder uitgediept. Dit ontwerpend onderzoek leverde soms nieuwe inzichten op en op basis hiervan stelden we onze visie bij. Soms hebben we gewerkt met verschillende scenario's per project. Deze werden tegenover elkaar afgewogen. We hebben geprobeerd om elk voorstel voor elk project zo concreet mogelijk uit te werken met plannen, collages, referentiebeelden, snedes, maquettes,... Hoe concreter het voorstel hoe gemakkelijker om feedback te geven. Het voorontwerp werd goedgekeurd door het College op 17 februari 2012.
- In het begin van de fase van het definitief ontwerp hebben we breed gecommuniceerd. We overlegden met verschillende doelgroepen (winkeliers, ouderen,...) en met de bewoners van Hoboken in het algemeen. We overlegden ook met de hogere overheid (Onroerend Erfgoed,...) en met een aantal betrokken organisaties (De Lijn, de jachthaven,...). Met iedereen bespraken we de voorstellen van het voorontwerp. Op basis van deze feedback werkten we dan verder in de fase van het definitief ontwerp. We trachtten waar mogelijk te evolueren naar voorkeursscenario's. Het is niet de bedoeling van het masterplan om een volledig inrichtingsplan voor het centrum van Hoboken te tekenen. We namen tijdens het definitief ontwerp terug wat meer afstand ten opzichte van de zeer concrete voorontwerpfase en proberen de krachtlijnen van het ontwerp te vatten.
- In het definitief ontwerp is het ook de bedoeling om het ontwerp te vertalen tot een project aan de hand van een lijst van actiepunten. Deze actiepunten vormen de leidraad voor de implementatie van het masterplan.

overlegmomenten:

- 14 februari 2011
- 25 februari 2011
- 15 maart 2011
- 5 april 2011
- 2 mei 2011
- 17 mei 2011
- 19 mei 2011
- 24 mei 2011
- 15 september 2011
- 26 september 2011
- 9 oktober 2011
- 17 oktober 2011
- 17 november 2011
- 5 december 2011
- 7 februari 2012
- 19 maart 2012
- 28 maart 2012
- 16 april 2012
- 16 april 2012
- 18 april 2012
- 19 april 2012
- 11 juni 2012
- 19 juni 2012

Projectgroep 01: startvergadering

werkgroep: sociale cohesie

projectgroep 02: analyse

districtscollege 01: analyse

projectgroep 03: visie

districtscollege 02: visie

werkgroep: communicatie

communicatiemoment 01: beperkte groep bewoners

werkgroep: communicatie

werkgroep: voorontwerp centrum

communicatiemoment 02: brede inspraakvergadering

werkgroep: bouwblokken

werkgroep: voorontwerp algemeen

projectgroep 04: voorontwerp

districtscollege 03: voorontwerp

werkgroep: definitief ontwerp algemeen

communicatiemoment: winkeliers

communicatiemoment: ouderenraad

districtsraad 01: voorontwerp

Onroerend Erfgoed

communicatiemoment 03: brede inspraakvergadering

projectgroep 05: definitief ontwerp

districtscollege 04: definitief ontwerp

Neerslag van overlegmomenten in dit document:

In dit document zijn regelmatig opmerkingen uit overlegmomenten opgenomen als bedenkingen bij de voorgestelde ingrepen, voornamelijk van bewoners, communicatiemomenten en andere betrokken partijen, maar ook van districtscollege en -raad. Deze opmerkingen zijn telkens weergegeven in een licht gekleurd tekstvak:

- Groen voor opmerkingen komende van communicatiemomenten met bewoners en andere specifieke stakeholders zoals: de jongerenraad, de ouderenraad en de winkeliers.
- Blauw voor opmerkingen komende van districtscollege en -raad
- Oranje voor opmerkingen komende uit het overleg met Agentschap Onroerend Erfgoed

OPDRACHT

WAT IS EEN MASTERPLAN?

Wat is de bedoeling van het masterplan?

Het statuut van een masterplan is een globale visie op een groot gebied of wijk in de stad. Het plan geeft een beeld van hoe het gebied zich in de toekomst kan ontwikkelen. In dat opzicht vormt een masterplan de basis voor concrete projecten, zoals renovaties of de aanleg van een park, ed.

Een masterplan is geen kant-en-klaar plan dat tot in de puntjes vastlegt hoe een wijk of een gebied eruit zal zien. Het brengt wel troeven en noden in kaart, maakt keuzes en geeft mogelijkheden aan. Het is een ruwe schets die de grote lijnen voor verdere ontwikkeling vastlegt, en van de aandachtspunten aangeeft hoe die achteraf uitgewerkt kunnen worden.

Een masterplan wordt in verschillende fases gemaakt. Voor het masterplan Hoboken Centrum is er al een analisenota en een visienota voorgelegd. Dit is het einddocument van de voorontwerpfase. Het voorontwerp is de voorlaatste fase voor het definitief ontwerp met strategisch actieplan.

ALGEMENE PROBLEEMSTELLING

De problemen die we in Hoboken Centrum tegen komen zijn problemen die we ook in andere districten van Antwerpen tegen komen. In de probleemstelling zitten veel gelijkenissen.

Er is een verlies van het centrumgevoel in het historische districtscentrum. Andere centra hebben zich ontwikkeld in de districten, bv. door een concentratie van grootschalige winkels waar in het oude centrum geen plaats voor is. Er is dus concurrentie binnen het district zelf. Hoboken is van een onafhankelijk centrum geëvolueerd tot een onderdeel van de voorstad van Antwerpen.

De bloeiende winkelstraten van de districten hebben het alsmoar moeilijker. De concurrentie met een aantal andere handelscentra in het Antwerpse, bv. Antwerpen centrum, Boomsesteenweg, Wijnegem Shopping,... maakt het, vooral voor speciaalzaken, zeer moeilijk. Aanbod en bereikbaarheid, maar ook uitstraling, zijn hierin cruciaal. De oude 'dorpskernen' zijn vaak de oudste van deze centra en vaak niet aangepast aan de huidige ruimtevragen van winkels en andere activiteiten.

Vele bewoners van de districten identificeren zich niet meer met hun eigen districtscentra. De duidelijke identiteit en eigenheid van de verschillende districten en districtscentra is verwaterd. De historische verscheidenheid van de districten is opgeslorpt in de Antwerpse grootstedelijkheid. Hoboken wordt ook geassocieerd met z'n industriële verleden. Dit geeft negatieve connotaties, zoals: vervuiling, werkloosheid,... Het oppoetsen van de oude identiteit en het toevoegen van nieuwe attracties is nodig om opnieuw een positief imago op te bouwen.

De inrichting van de publieke ruimte is vandaag niet meer aangepast aan de rol van het districtscentrum als verblijfsgebied. In de districtscentra is de publieke ruimte vaak zeer functioneel ingericht en sterk gericht op het autoverkeer. Doorgaand verkeer kan zich nog te gemakkelijk een weg banen tot op het centrumplein en de dorpspleinen zelf bestaan vaak voor een groot gedeelte uit parkeerplaatsen. Een kwalitatieve inrichting van de publieke ruimte kan voor een grotere samenhang van het districtscentrum zorgen. Het centrum moet opnieuw de centrale ontmoetingsplaats worden voor alle Hobokenaren.

VOORWERP VAN DE OPDRACHT

Het voorwerp van de ontwerp opdracht betreft de opmaak van een masterplan voor Hoboken centrum.

De ambitie van het masterplan is Hoboken-Centrum als stedelijke kern in beeld te versterken en de centrale plek aantrekkelijker, beter bereikbaar en aangenamer te maken. In een goed functionerend centrum gaan voorzieningen die voor de nodige activiteit zorgen samen met een aangename verblijfsruimte voor bewoners en een attractieve omgeving.

Met de opmaak van het Masterplan Hoboken centrum wensen de stad Antwerpen en het district Hoboken over een ruimtelijk kader te beschikken waardoor er zowel korte als lange termijn projecten, met lage en hoge investeringen, de verbetering van de ruimtelijke structuur beogen, en dit op zowel sociaal, ecologisch, economisch als cultureel vlak.

Gekoppeld aan het ruimtelijk kader biedt het masterplan een actieplan met voorstellen voor een duidelijk ontwikkelingsperspectief van strategische projecten waarbij de verbetering van het centrum van de wijk vooropstaat en de verwevenheid tussen wonen, werken en recreëren verbeterd wordt.

AMBITIE

Het masterplan moet de volgende ambities kunnen waarmaken:

1. de Kioskplaats – Lelieplaats als hart van Hoboken versterken;
2. mogelijke ruimtelijke betekenis van de tramverbinding weergeven;
3. de stedenbouwkundige kwaliteit van de pleinrand garanderen;
4. park Broydenborgh als groene link tussen centrum en park Sorghvliedt en Fort 8 optimaliseren;
5. de kastelen en kasteeldomeinen inzetten als troef voor Hoboken;
6. de relatie van Hoboken aan de Schelde verbeteren.

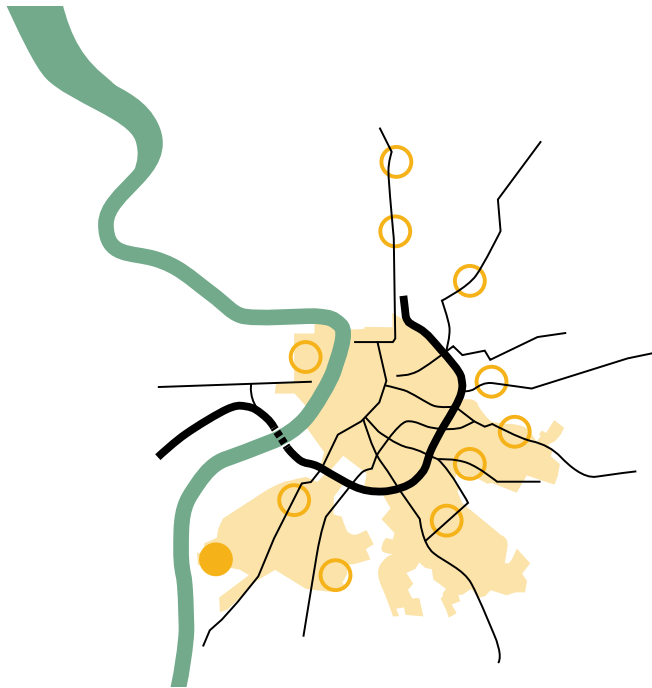


SITUERING

Hoboken ligt in de luvte van een bocht van de Schelde:

Hierdoor ligt het een beetje afgeschermd van de doorgaande routes in de Antwerpse agglomeratie. Waar in de andere districten de grote invalsroutes dwars door het centrum liepen is dit bij Hoboken minder het geval. Er is de Boomsesteenweg, maar die ligt naast het centrum. Er is de Sint-Bernardsesteenweg, maar die ligt ook buiten het eigenlijke centrum en dat is ook geen echte invalsweg op grote schaal. Hoboken is dus een soort van eindpunt in de districtengordel rondom Antwerpen. Er is niet dezelfde verkeersdruk zoals we die bijvoorbeeld op de Turnhoutsebaan in Deurne Dorp hebben.

Toch neemt de auto heel veel plaats in, in Hoboken centrum en dit gaat ten koste van de verblijfskwaliteit. De publieke ruimte werkt niet verbindend maar scheidend.

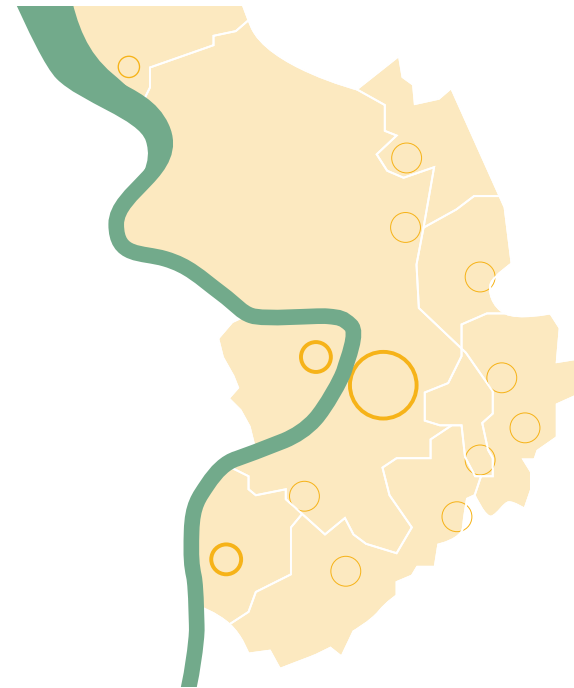


aanduiding van de districtscentra en de wegenstructuur

Hoboken is het enige Antwerpse district, naast Antwerpen zelf dat langs de Schelde ligt:

De Schelde heeft in grote mate de ontwikkeling van Hoboken bepaald, de vroegere nijverheid, de huidige industrie. De grote doorgaande routes en infrastructuur lopen allemaal noord-zuid, parallel aan de Schelde (de Spoorlijn, de Sint-Bernardsesteenweg, de Boomsesteenweg). De Schelde verbindt Hoboken met de grote schaal van het verhaal van de Scheldeoevers.

De relatie tussen het centrum van Hoboken en de Schelde is vandaag niet sterk aanwezig. Hoboken aan de Schelde en Hoboken Centrum lijken wel twee verschillende werelden. Er zijn weinig plekken in Hoboken waar we echt van de Schelde kunnen genieten.



aanduiding van de districtsgrenzen en de Schelde

Het stadsweefsel van Hoboken is afgezoomd door grote herkenbare gehelen:

De spoorweg in het westen en de Krijgsbaan in het zuiden bakenen eigenlijk voor een groot stuk het stadsweefsel van Hoboken af. Buiten deze lijnen vinden we een opeenvolging van grote herkenbare gehelen (IPZ, Hobokense Polder, Polderstad, de jachthaven en het veer, de industrie aan Schelde de Titan-kraan als uithangbord, Moretusburg, Fort 8, het Schoonselhof en Fort 7). Het centrum van Hoboken mag dan misschien een stukje aan identiteit en uitstraling hebben ingeboet, deze grote gehelen kent bijna iedereen in het Antwerpse en velen maken er ook op een of andere manier gebruik van. Het dorpscentrum kan zeker profiteren van deze uitstraling en aantrekkingskracht.

De spoorwegberm vormt vandaag echter een sterke barrière die de relatie tussen het centrum en deze grote gehelen in de weg staat.



aanduiding van de 'grote gehelen' die Hoboken afbakenen in het westen en het zuiden

Het lager netwerk:

Het structuurplan geeft op de gemeenschappelijke problemen van de districten ook een duidelijk antwoord door de afbakening van het lager netwerk van stedelijke centra in de policentrische stad Antwerpen. Voor elk district worden een of meerdere centra gedefinieerd. Deze centra binden een aantal belangrijke plekken (scholen, publieke plekken, commerciële centra,...) aan elkaar tot een geheel. Deze centra verdeeld over stedelijke territorium zijn ook met elkaar verbonden tot een netwerk. Antwerpen is een metropool opgebouwd uit vele verschillende dorpen. Elk van deze dorpen heeft zijn eigen dorpscentrum. De afbakeningen van deze centrumgebieden in het sRSA zijn illustratief en moeten verder onderzocht worden.

Deze centra moeten versterkt worden en beter met elkaar verbonden worden tot een netwerk.



de kaart van het lager netwerk uit het s-RSA

Socio-culturele context:

Als we de statistische gegevens over Hoboken Centrum bekijken dan kunnen we een aantal tendensen ontdekken:

- Er is vooral een duidelijke groei te herkennen in het aandeel jongeren tussen 0 - 11-jarigen. Dit geldt in mindere mate voor de 12 - 17-jarigen. Het aandeel jongeren in de totale bevolking van Hoboken is dus sterk aan het stijgen.
- Het aandeel inwoners op actieve leeftijd (18 - 64-jarigen) en het aandeel ouderlingen (65+) neemt af.
- Het aandeel ouderlingen is wel nog relatief hoog, 20%. Maar dit is wel vergelijkbaar met andere districten en Antwerpen Centrum.
- Het gemiddelde netto belastbaar inkomen is lager in Hoboken Centrum dan in Hoboken als geheel.
- Het percentage aan sociale woningen is vergelijkbaar met andere districten in Antwerpen. Wat wel opvalt is dat het aantal sociale woningen sterk geconcentreerd is in een aantal buurten.

Een algemene conclusie die we kunnen trekken is dat Hoboken sterk opgesplitst is in verschillende buurten. Elk van deze buurten heeft een eigen woontypologie en een eigen bevolkingssamenstelling. We zien bijvoorbeeld een aantal wijken rondom het centrum met een hoger netto belastbaar inkomen (Polderstad, Nachtegalenhof - Zwaluwenhof, Hertogvelden). Anderzijds zien we een aantal wijken met een hoge concentratie aan sociale woningen (wijk Moretusblokken, Draaiboombijk, Stuyvenbergwijk). Er zijn ook wijken met heel duidelijke fysische grenzen, zoals Moretusburg dat ingesloten is tussen de industrie aan de Schelde en het spoor.

Een belangrijke uitdaging voor het masterplan zal zijn om dit denken in wijken en grenzen te overstijgen en tot een centrum te komen waarmee alle bewoners van Hoboken zich kunnen identificeren. Het moet een centrum zijn dat voor iedereen bruikbaar en bereikbaar wordt.

Een tweede algemene conclusie die we kunnen trekken is dat de socio-culturele indicatoren op geen enkele manier aantonen dat Hoboken in enig opzicht extreem is. De meeste cijfers en percentages lopen gelijk met de andere districten en met de Antwerpse gemiddelden. Op vele vlakken scoort Hoboken zelfs goed. Toch is de perceptie, zowel van Hobokenaren als van buitenstaanders, helemaal anders. Hoboken heeft een negatieve reputatie binnen het Antwerpse grondgebied. Een reputatie die dus niet rechtstreeks terug te vinden is in het cijfermateriaal.

Een laatste algemene conclusie is dat jongeren en ouderlingen twee specifieke bevolkingsgroepen zijn die goed vertegenwoordigd zijn in Hoboken en waar we dus extra aandacht moeten besteden in het masterplan.

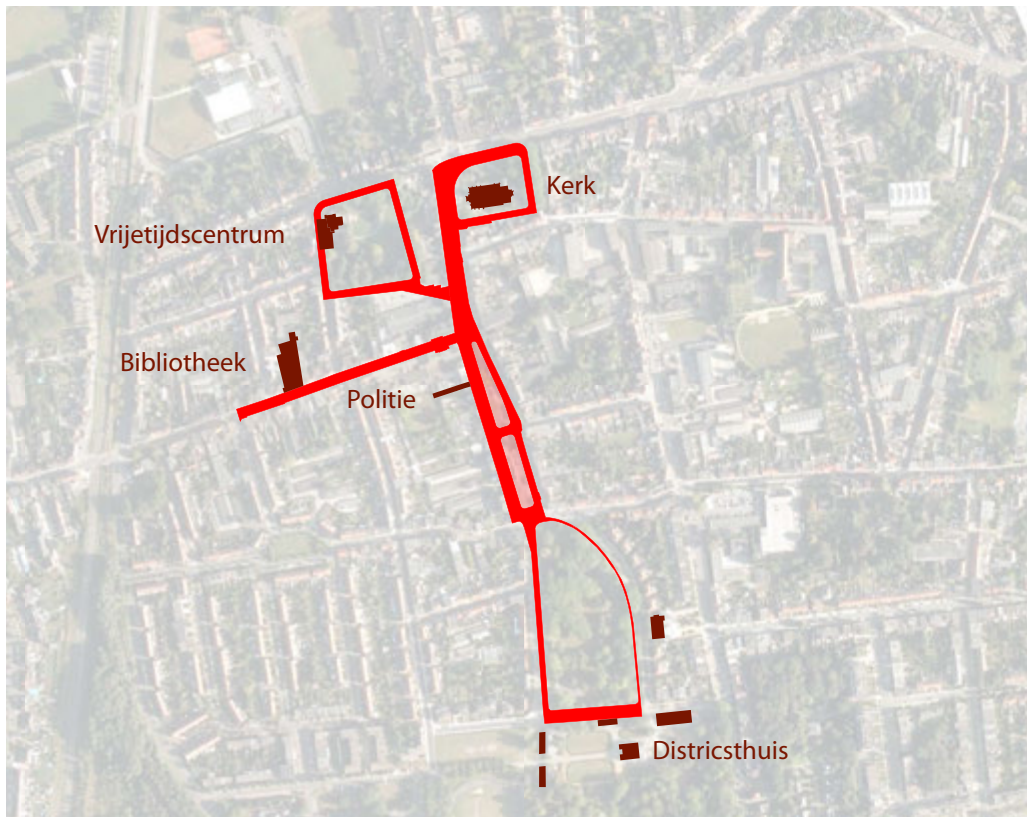


2. VISIE

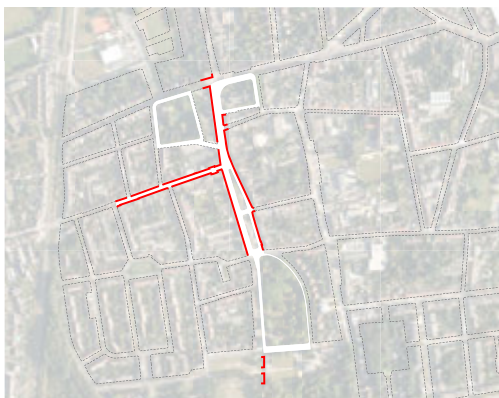
VISIE

De oplossing voor de identiteitscrisis van het districtscentrum moet niet in het gemeenschappelijke van alle districtscentra gezocht worden, maar net in het specifieke van het districtscentrum van Hoboken. Hoboken heeft heel wat troeven. Het centrum heeft een lange geschiedenis die nog altijd aanwezig is. Hoboken centrum heeft een concentratie aan publieke en andere voorzieningen die het tot een aantrekkingspool maken. Hoboken is een groen district met groene rustpunten tot diep in het centrum. Hoboken is goed bereikbaar met verschillende verkeersmodi. Tenslotte heeft Hoboken de Schelde als troef.

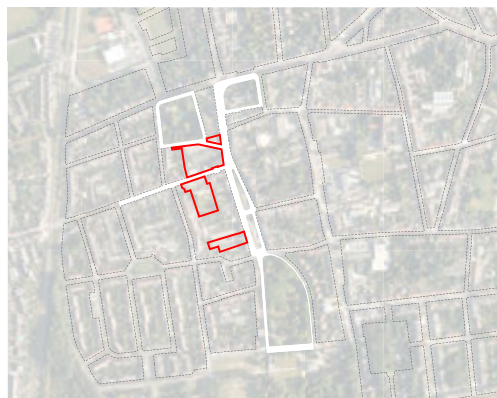
Het komt er eigenlijk op neer om al deze potenties opnieuw wat beter in de verf te zetten en op elkaar af te stemmen. Dit proberen we te doen aan de hand van een aantal globale visie-elementen. Deze visie zullen we dan in de volgende hoofdstukken vertalen in concrete plekken en projecten.



de centrumfiguur verbindt de belangrijkste publieke functies van Hoboken



de plinten van de gevels rondom de centrumfiguur moeten zo levendig mogelijk zijn



enkele strategische kavels die kunnen helpen bij het versterken van de centrumfiguur

CENTRUMFIGUUR: DE PUBLIEKE RUIMTE VERBINDT

Vandaag ontbreekt er samenhang in het centrum van Hoboken. De inrichting van de publieke ruimte werkt eerder scheidend in plaats van verbindend.

Daarom definiëren we de centrumfiguur. Dit is een lint van publieke ruimte die de belangrijkste plekken van Hoboken centrum verbindt. Het is wel de bedoeling voor de inrichting van de centrumfiguur maximaal in te zetten op verblijfskwaliteit en toegankelijkheid voor alle Hobokenaren, jong en oud. De centrumfiguur moet samenhangend en leesbaar zijn.

- De centrumfiguur concentreert zich rond de as Kioskplaats - Lelieplaats en de verschillende groene plekken en parken die er langs gelegen zijn. Verder maakt een stuk van de Kapelstraat ook deel uit van de centrumfiguur.
- Het centrumgebied moet de figuur zijn die de belangrijkste publieke plekken van Hoboken centrum verbindt:
 - Omgeving Kerk
 - Gravenhof met het vrijtijdscentrum
 - Broydenborgpark
 - Sorghvliedtpark met het districtshuis
 - Kioskplaats - Lelieplaats
 - Kapelstraat met de bibliotheek
- Om ervoor te zorgen dat de centrumfiguur een levendige plek wordt proberen we de commerciële functies zoveel mogelijk te clusteren. Het linkse prentje onderaan toont de straten waar we de commerciële functies (horeca, winkels, vrije beroepen, kantoren, diensten,...) willen bundelen. De oostelijke kant van de Kioskplaats is het best geïntendeerd voor horeca en terrasjes. Die willen dan ook hier zoveel mogelijk stimuleren. Ook bij de toegang van het Sorghvliedtpark willen we horeca stimuleren.
- Een aantal kavels, gelegen in de bouwblokken langs de centrumfiguur, bieden belangrijke ontwikkelingsmogelijkheden. Deze ontwikkelingen moeten ingezet worden om de levendigheid van de centrumfiguur verder in de verf te zetten.

GROENE PLEKKEN VERBINDEN AAN DE CENTRUMFIGUUR EN AAN ELKAAR

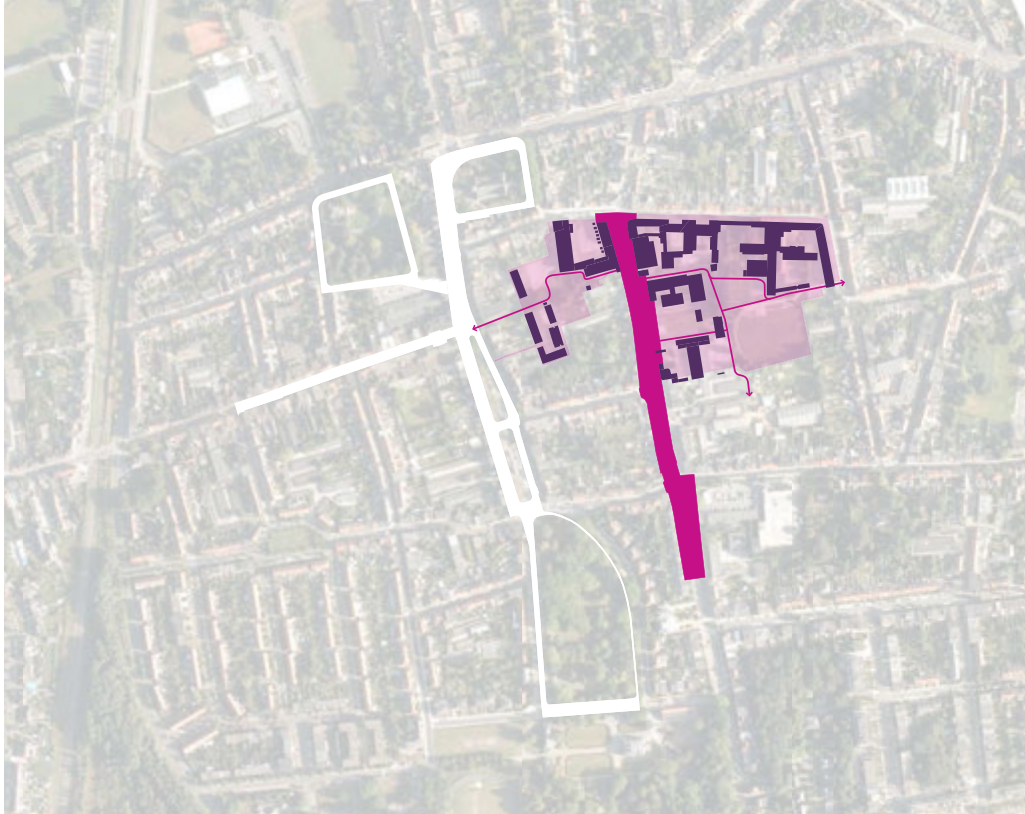
Hoboken heeft heel wat groene plekken in het centrum. Dit is voor een groot deel te danken aan de vele hoven en kasteeldomeinen die zich in het centrum van Hoboken bevinden. Vandaag zijn deze groene plekken echter weinig zichtbaar in het centrum. Er is geen samenhang tussen de plekken onderling.

We willen de plekken beter verbinden aan de centrumfiguur en aan elkaar. De publieke ruimte van de centrumfiguur omrand de verschillende groene plekken in het centrum. Hierdoor worden ze beter toegankelijk zonder de eigenheid van de parken zelf aan te tasten. Op cruciale plaatsen maken we nieuwe doorsteken of toegangen om de toegankelijkheid en zichtbaarheid van de parken te maximaliseren. Op deze manier dragen ze bij aan het groene beeld van het district Hoboken.

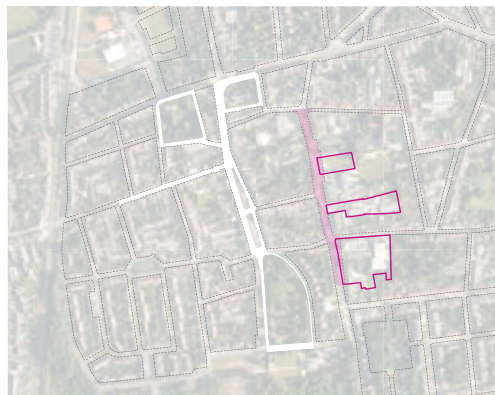
- De randen van de parken en groene plekken zijn vaak de plaatsen waar zich vandaag de moeilijkheden voordoen. Het is dus op deze randen dat we voornamelijk zullen ingrijpen. De inrichting van de parken zelf is meestal al voldoende sterk.
- In het vervolg van dit document zullen we dieper inzoomen op elk van deze groene plekken en voorstellen doen voor een betere integratie in het centrumweefsel.
- De verbinding doet, van noord naar zuid, achtereenvolgens de volgende plekken aan:
 - Hobokense Poder
 - Groen Zuid
 - Gravenhof / omgeving Kerk
 - Kioskplaats
 - Lelieplaats
 - Broydenborgpark
 - Sorghvliedtpark
 - Fort 8
- Dit hoeft geen continue ecologische verbinding te zijn. Het zijn eerder stapstenen van groene plekken doorheen het centrum van Hoboken.
- Deze sequens kan ook recreatief een rol spelen binnen Hoboken. Het kan als een groen wandelroute doorheen het centrum gelezen worden.



groene plekken worden verbonden met elkaar en met de publieke ruimte van de centrumfiguur



de Oudestraat wordt het gezicht van de jongerencluster. Een netwerk van paden ontsluit de scholen



enkele strategische kavels die aanleunen bij de Oudestraat

OUDESTRAAT WORDT HET GEZICHT VAN DE JONGERENCLUSTER

Er liggen een heel aantal scholen en andere publieke functies gericht op jongeren geclusterd rondom de Oudestraat. Dit is een belangrijke potentie die vandaag echter niet gebruikt wordt. De jongerenfuncties hebben geen gemeenschappelijk gezicht. Elk trekt zich terug op zijn eigen kavel. De scholen worden vandaag ontsloten vanuit de drukke Oudestraat en verschillende smalle woonstraten. Dit leidt tot gevaarlijke situaties.

We willen de Oudestraat inzetten als voorkant van de scholen- en jongerencluster. De straat heeft voldoende breedte om in een kwalitatieve aanleg te voorzien. Vanop de Oudestraat vertrekt een netwerk van publieke doorsteken voor zacht verkeer die de verschillende scholen en andere functies op een veilige manier ontsluiten. Ze maken de grote bouwblokken ook meer doorwaadbaar.

- Het netwerk van paden en de publieke doorwaadbaarheid laat ook een breder gebruik van de schoolinfrastructuur toe. De groene speelruimtes van de scholen kunnen bijvoorbeeld in het weekend opengesteld worden voor de kinderen uit de buurt.
- De scholen en functies die rondom de Oudestraat zijn geschakeld:
 - Sint-Agnesinstituut Kleuterschool (gedeelte Kioskplaats)
 - Sint-Agnesinstituut Kleuterschool (gedeelte Delhaize)
 - Sint-Agnesinstituut Basisschool
 - Sint-Agnesinstituut Lagere school
 - Sint-Agnesinstituut Bovenbouw
 - Leonardo Lyceum Hoboken
 - Academie
 - Kinderdagverblijf Patrasche
 - Sporthal Notelaar
 - Hofke van Thys Lagere School
 - Chiro Sentroem
 - Jeugdhuis JOH
- Enkele aanliggende kavels zijn van strategische betekenis bij de ontwikkeling van deze cluster.

VERSCHILLENDE VERKEERSMODI VERBETEREN EN OP ELKAAR AFSTEMMEN VOLGENS HET STOP-PRINCIPE

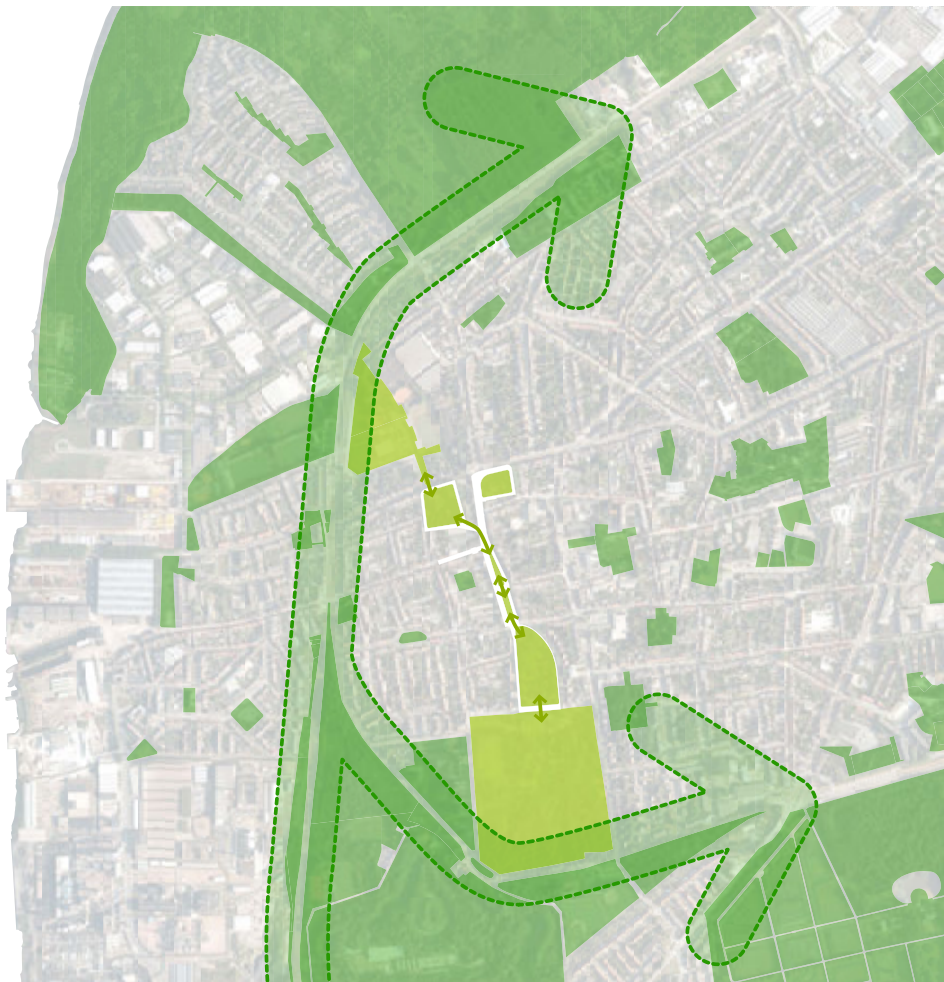
Hoboken is goed bereikbaar en heeft geen groot probleem met congestie van doorgaand verkeer of met parkeren in het centrum. Toch is de bereikbaarheid van het centrum niet optimaal. Er is geen afstemming tussen de verschillende modi. De bussen, trams en auto's nemen heel wat plaats in in het centrum. Dit gaat ten koste van het zacht verkeer en de verblijfskwaliteit.

Binnen de zone afgebakend door Sint-Bernardsesteenweg, Krijgsbaan, Jozef Leemanslaan, Louisalei en Antwerpsesteenweg, bevinden zich enkel buurt- en woonstraten. Deze verwerken geen verkeer met herkomst of bestemming buiten de desbetreffende buurt of wijk. De ontwerpsnelheid is 30 km/u (uitzonderlijk 50 km/u) en de verkeersvolumes liggen bij voorkeur onder de 500 pae/u. Wij bouwen onze visie op volgens het STOP-principe:

- Stappers en trappers: Elk van deze straten kan dus ingericht worden om voetgangers voldoende ruimte te geven. Binnen de centrumfiguur en in de Oudestraat wordt er maximaal ingezet op verblijfskwaliteit en toegankelijkheid voor voetgangers. Een netwerk van nieuwe paden maakt het centrum doorwaadbarder voor voetgangers. Elk van deze straten kan dus ingericht worden om fietsers te mengen met het gemotoriseerd verkeer op de rijweg. Elke straat is een fietsstraat. De fietsers kunnen uiteraard ook de nieuwe paden voor zacht verkeer gebruiken.
- Openbaar vervoer: De openbaar vervoersmodi moeten beter op elkaar worden afgestemd. Een nieuwe lightrain met een extra halte ter hoogte van de Cockerillplaats zorgt voor een bovenlokale verbinding. De tramlijn wordt doorgetrokken ten minste tot aan Fort 8 of tot aan het Schoonselhof. De keerlus op de Lelieplaats kan verdwijnen. De tram blijft bewaard. Het busverkeer moet geoptimaliseerd worden. Nu rijden er te veel bussen door het centrum. Via het water kan het openbaar vervoer verbeterd worden door middel van een eventuele herlocalisatie van het veer en het invoeren van een watertaxi.
- Privaat gemotoriseerd verkeer: Doorgaand verkeer is niet welkom in het afgebakende gebied. De circulatie in het centrum moet hieraan worden aangepast. Het centrum blijft bereikbaar voor bestemmingsverkeer maar doorgaand verkeer wordt ontmoedigd. Zeker de Kioskplaats - Lelieplaats en de Oudestraat willen we verder van verkeer ontlasten.
- Parkeren: Er moet een parkeerbeleid op maat gemaakt worden, dat ook gehandhaafd wordt. De blauwe zone moet gerespecteerd worden. Dan kan het aantal parkeerplaatsen op de Kioskplaats dalen. Langparkeerders hebben voldoende mogelijkheden verder van deze centrale ontmoetingsplek.



afbakening van de zone rondom het centrum waarbinnen we enkel buurt- en woonstraten aantreffen. Centraal in deze zone ligt de centrumfiguur met de aanliggende parken en de Oudestraat met het zachte netwerk van paden



een ecologische corridor op grote schaal tussen de Hobokense Polder, Fort 8 en het Schoonselhof

EEN ECOLOGISCHE CORRIDOR OP GROTE SCHAAL

Naast een heel aantal kleinere groengebeiden heeft Hoboken er ook een aantal grote, met name de Hobokense Polder, Fort 8 en het Schoonselhof. Vandaag zijn deze niet echt met elkaar verbonden, zowel ecologisch als recreatief.

Nochtans hebben we met de spoorwegbedding en de Krijgsbaan de mogelijkheid om een grote ecologische corridor van betekenis te maken tussen de grote groengebieden. Deze corridor kan ook voor de recreant de parken beter met elkaar verbinden. De inrichting van deze tussenzone moet hier dus op afgestemd worden.

- Vandaag bestaat deze corridor in zeer beperkte mate. De spoorweg heeft altijd een beperkte berm. Soms wordt de open ruimte echter heel smal, soms is de inrichting van de open ruimte heel schraal.
- Hierbij streven we ook naar een maximaal behoud van het Wilgenvloedbos in de noordelijkste punt van Fort 8.
- Continuïteit van de boomlaag is belangrijk om de brug te maken naar de Hobokense Polder.
- Verder gaan we, naast de algemene inrichting, ook op twee specifieke plekken in binnen deze ecologische verbinding. Dat is enerzijds de Cockerillplaats, waar een aantal opgaven elkaar kruisen, en anderzijds de noordelijke kop van Fort 8. Hier hebben we de mogelijkheid om een nieuwe secundaire ingang te maken voor het Fort 8 vanaf de Cockerillplaats.
- Deze ecologische verbinding is complementair aan de verbinding van groene stapstenen doorheen het centrum.

DE PUBLIEKE RUIMTE ALS BUFFER

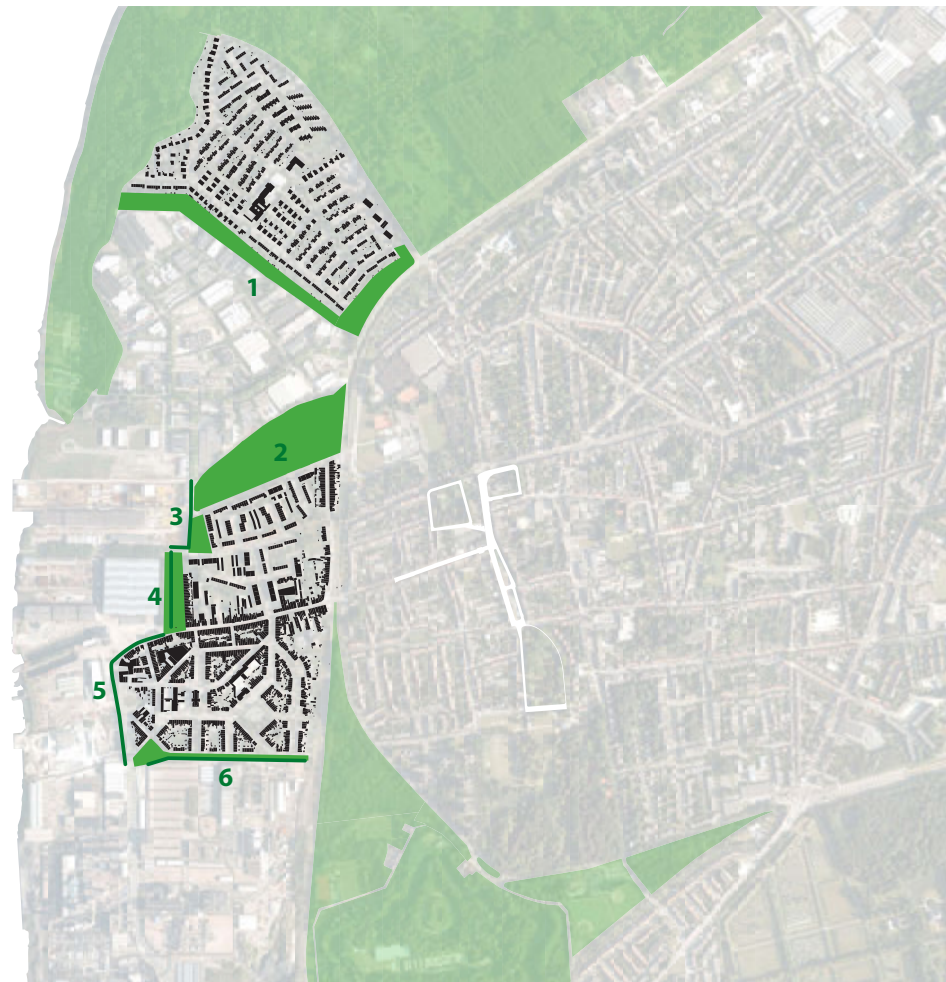
In de Scheldestrip, tussen spoorweg en Schelde, vinden we 3 grote functies terug: industrie, wonen en recreatie. Vooral de combinatie van de eerste twee levert conflicten op. Om de leefbaarheid van de wijken in de Scheldestrip te verhogen en in het algemeen om de uitstraling van dit stukje Hoboken te verhogen vinden we het belangrijk om de kwaliteit van de publieke ruimte te verbeteren.

De publieke ruimte is op vele plekken voldoende breed uitgemeten. We kunnen er enerzijds een kwaliteitsvolle gebruiksruimte en een buffer tussen wonen en industrie van maken. Maar anderzijds ook een uithangbord voor de industrie van Hoboken. Zo kunnen we het imago van de industrie verbeteren en vergroenen.

- De buffer kan verschillende functies hebben: een akoestische, visuele of stofopvangende functie. Dit is afhankelijk van bedrijf tot bedrijf
- Bij de inrichting van de publieke ruimte willen we sterk op groen en landschappelijke kwaliteit inzetten. Op deze manier kan de publieke ruimte ook een ecologische betekenis krijgen als stapstenen tussen de grotere groengehelen van Hoboken.
- Tenslotte denken we ook dat de publieke ruimte een rol kan spelen in de waterhuishouding van het gebied.
- Om ervoor te zorgen dat er een samenhangend beeld wordt gecreëerd in de Scheldestrip doen we een aantal algemene voorstellen voor de uitwerking van de bufferruimtes.

Van noord naar zuid:

1. Bestaande groene buffer tussen Polderstad en de KMO-zone
2. De Maccabi-sportterreinen vormen een buffer langsheen de Karel de Boislaan
3. Buffer langsheen de Maccabilaan: talud gecombineerd met muur
4. Buffer tussen de Leo Bosschartlaan en de Charlotta Finckstraat: groenzone met talud
5. Buffer langsheen de Kapelstraat en A. Greinerstraat: muur
6. Buffer langsheen de Curiestraat: talud gecombineerd met muur





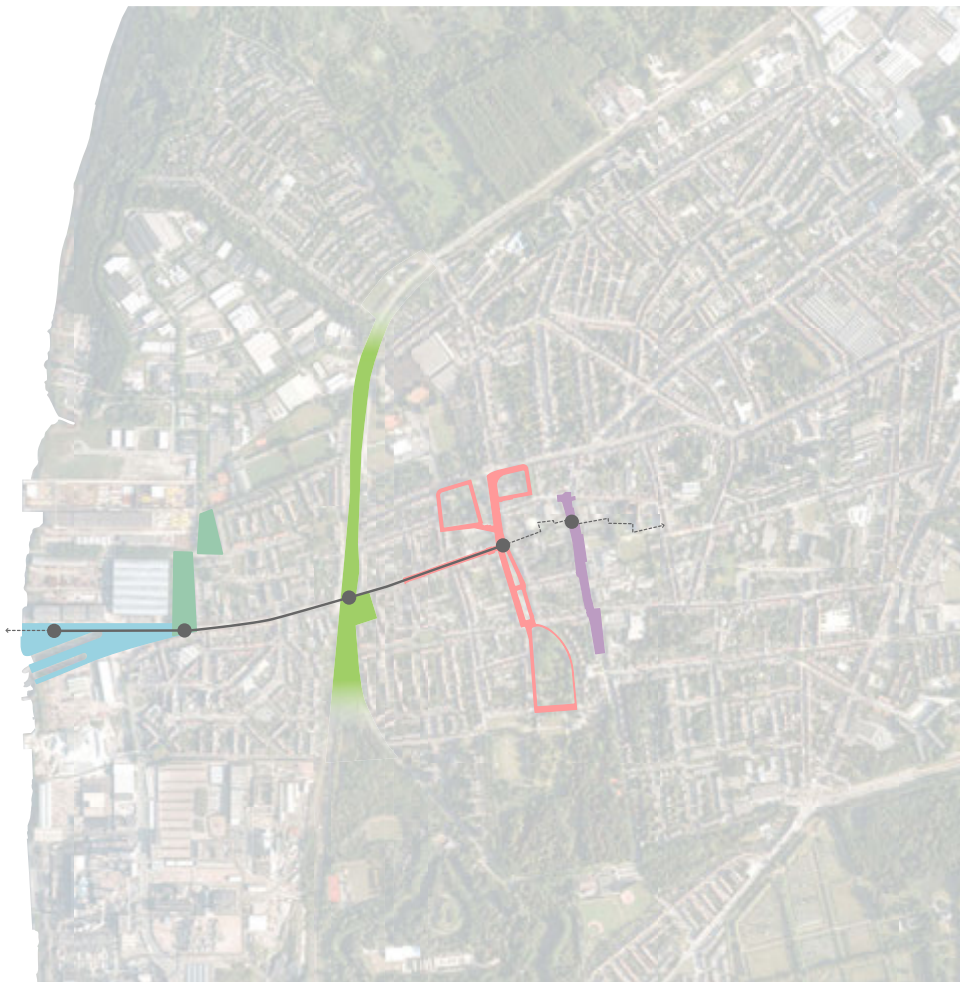
VERBINDING MET DE SCHELDE

Vandaag zijn er twee plekken waar we echt tot bij de Schelde kunnen komen: bij het pad langs de Schelde tot aan de jachthaven en bij het aanmeerpunt van het veer. De rest van de Scheldeoever is ingenomen door industrie.

Er zijn een aantal plekken langs de Schelde waarvan we de potentie willen onderzoeken. De verplaatsing van het veer is een interessante optie om bepaalde plekken langs de Schelde meer betekenis te geven. Vandaag is dit een puur functionele aanmeerplaats. Misschien kan dit in de toekomst meer uitgroeien tot een knooppunt. De jachthaven en het pad langs de Schelde dat daar toekomt, moeten in ieder geval verder uitgebouwd worden en op elkaar afgestemd worden. De droogdokken, in het verlengde van de Kapelstraat, zijn een gedroomde plek om het centrum van Hoboken tot aan de Schelde te brengen.

Deze plekken aan de Schelde moeten op een zo comfortabel mogelijke manier bereikbaar zijn voor alle verkeersmodi. Er moet dus een netwerk van fietswegen worden gecreëerd. Bestaande en nieuwe oversteken over de spoorweg worden geoptimaliseerd.

- Leo Bosschartlaan, Maccabilaan, Boombekelaan, Karel Du Boislaan en de Kapelstraat worden geoptimaliseerd voor fietsverkeer.
- Fietsweg doorheen Moretusburg sluit aan op een nieuwe oversteek over de spoorweg in het verlengde van de Curiestraat.
- Het dijkpad doorheen de Hobokense Polder wordt een rustig wandelpad, het pad langs de Schelde wordt een recreatief wandel- en fietspad, waar de relatie met de Schelde centraal staat.



DE KAPELSTRAAT IS EEN KRALINKETTING TUSSEN HET CENTRUM EN DE SCHELDE

De Kapelstraat was vroeger de belangrijkste verbinding tussen Hoboken aan de Schelde en Hoboken Centrum. Eigenlijk is het dat vandaag ook nog, alleen is de relatie tussen Hoboken aan de Schelde en Hoboken Centrum niet zo sterk meer. De verbinding is verzwakt en de aantrekkingskracht van de Kapelstraat daarom ook.

Doorheen dit document zullen we een heel aantal projecten definiëren die langs de as van de Kapelstraat gelegen zijn: de Kioskplaats, de Cockerillplaats, het buurtgroen aan de Charlotta Finckstraat en de droogdokken. Als al deze plekken een nieuwe betekenis krijgen voor Hoboken Centrum, dan krijgt de verbinding ertussen, nl. de Kapelstraat ook terug meer betekenis. De Kapelstraat verbindt het centrum met de Schelde.

- In het eerste stuk van de Kapelstraat, aansluitend aan de Kioskplaats, wordt het winkelgedeelte van de Kapelstraat zoveel mogelijk geconcentreerd.
- Het overige gedeelte verbindt Hoboken Centrum via een heel aantal plekken met Hoboken aan de Schelde. De Cockerillplaats wordt uitgewerkt als een interessante publieke ruimte binnen Hoboken, die ook als knooppunt voor openbaar vervoer een rol zou kunnen spelen. Hier verknoopt de Kapelstraat ook met het bovenlokale fietspad tussen Antwerpen en hemiksem. Ter hoogte van de Charlotta Finckstraat verbreed de Kapelstraat tot een plein. Dit is het eindpunt van de Kapelstraat, waarop aangesloten kan worden met de droogdokken.
- Als er een doorsteek gemaakt zou kunnen worden tussen de Kapelstraat en de Oudestraat, neemt de Kapelstraat ook de jongerencluster in de kralinketting op.

3. VERSTERKT CENTRUM

Wat is het centrum van Hoboken?

Er werd aan de deelnemers ook naar de grenzen van het centrum gevraagd. De beleving van wat een centrum is, is een belangrijk aspect voor de verder uitwerking van het masterplan.

Voor veel bewoners is dit de Kioskplaats – Lelieplaats en eventueel Kapelstraat en Oudestraat. Het centrum wordt vaak ook wat ruimer gezien: van park Sorghvliedt tot aan de Louisalei.

Aan de hand van de kaart van Hoboken werd gevraagd wat voor de groep de kenmerken van een centrum zijn, wat de sterke en zwakke punten van Hoboken zijn. We vroegen ook suggesties om de verbeterpunten op te lossen en de sterke punten nog meer in te zetten als troef.

Wat zijn voor u de kenmerken van het centrum?

- “Het dorp”
- historische gebouwen (gemeentehuis, kerk)
- handelszaken, markt
- voorzieningen: scholen, post, bib
- ontspanning: café, cultuur, terras, autoluw, verenigingsleven
- Kioskplaats – Lelieplaats (1 naam)
- tram op eigen bedding
- levendige gezelschapsplaats (petanque, kaarten, kiosk)
- duidelijke en veilige plaats voor fietsers (Vélo, Cambio)
- tegels van goede kwaliteit

CENTRUMGEBIED

We starten met een focus op het centrumgebied dat voor ons, zoals in de visie uitgewerkt, voornamelijk bestaat uit het gebied tussen de Antwerpsesteenweg, de Kioskplaats, Lelieplaats, Van Amstelstraat, Marneflaan, Broydenborglaan, Oudestraat en een stukje Kapelstraat. Hier ligt het zwaartepunt van het masterplan en van Hoboken Centrum.

We doorlopen twee hoofdstukken:

- Centrumfiguur: dit speelt zich vooral af rond de as Kioskplaats - Lelieplaats en alle groene plekken die hierlangs liggen
- Oudestraat - Jongerencluster



3. VERSTERKT CENTRUM

3.1. Centrumfiguur

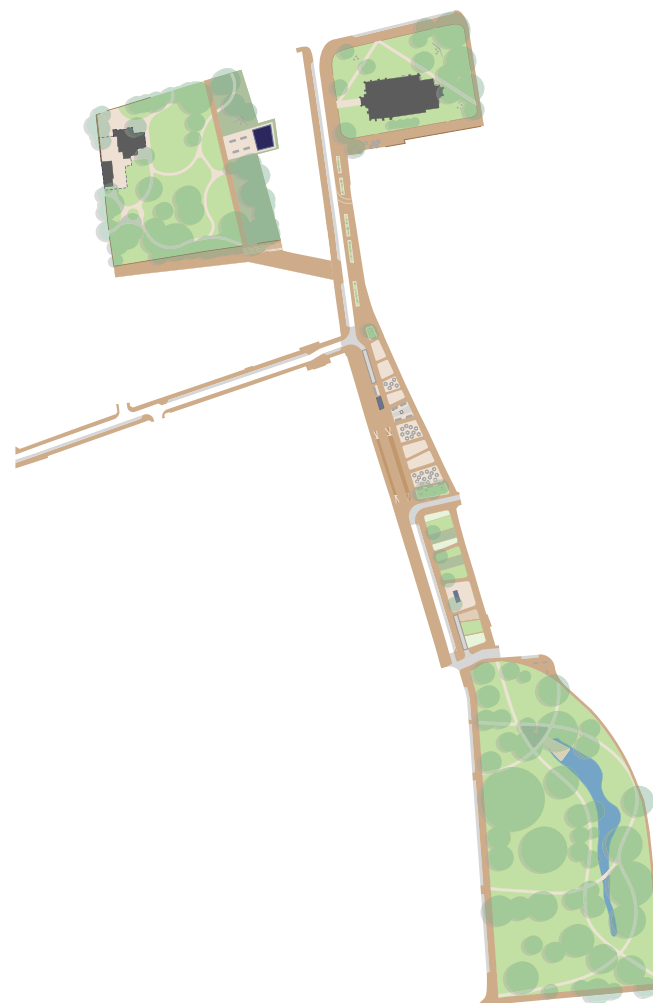
CENTRUMFIGUUR

In het visiehoofdstuk hebben we het reeds over de centrumfiguur gehad. We willen de groene plekken van Hoboken beter met elkaar en met het centrum verbinden. Uit onze analyse bleek dat het probleem van de groene plekken vaak in de rand zat. Vandaar dat we nu een centrumfiguur ontwikkelen dat als een lint de groene plekken gaat omarmen. De randen als het ware inpakt. Zo worden de meest betekenisvolle plekken aan elkaar verbonden door middel van de publieke ruimte. De centrumfiguur kan het gezicht van Hoboken centrum worden.

De centrumfiguur is de centrale spil in Hoboken. Ze verbindt de belangrijkste plekken en functies in het centrum van Hoboken, maar is ook goed verbonden met plekken in de ruimere omgeving. Binnen de centrumfiguur willen we maximaal inzetten op verblijfskwaliteit, toegankelijkheid en een kwalitatieve inrichting van de publieke ruimte. De centrumfiguur moet herkenbaar zijn als geheel.

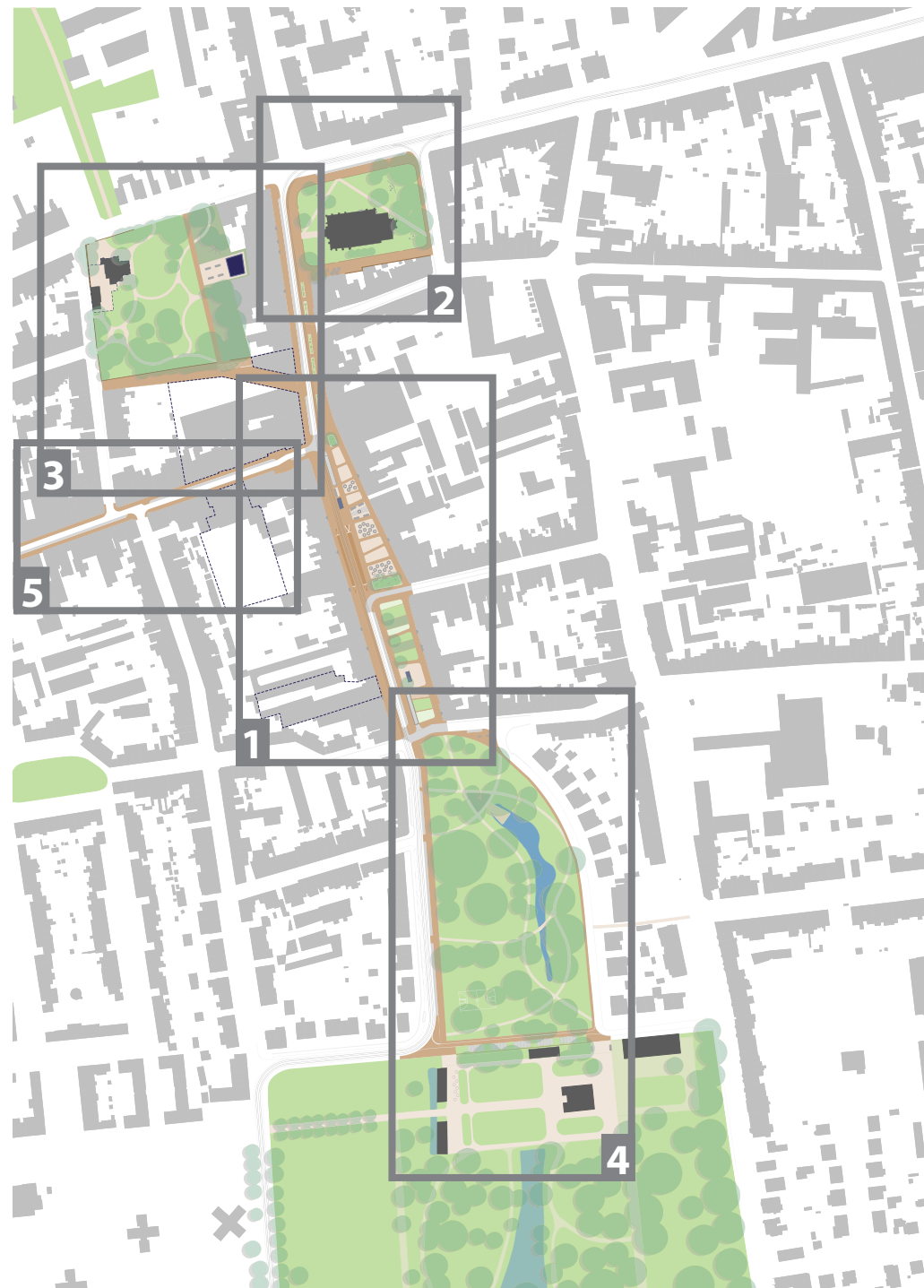
In dit hoofdstuk werken we de centrumfiguur meer concreet uit. Aan de hand van een voorbeelduitwerking (zie plan hiernaast) tonen we een mogelijke uitwerking van de principes die we voor elke plek zullen definiëren. Het is niet de bedoeling van het masterplan om een uitvoeringstekening van de publieke ruimte te maken. **We leggen de principes vast waarbinnen toekomstige projecten kunnen ontwikkeld worden en uitvoeringstekeningen kunnen gemaakt worden. De voorbeelduitwerking is louter illustratief.** Het zijn de principes die we met dit masterplan willen bekrachtigen.

We delen de centrumfiguur op in verschillende onderdelen die we één voor één overlopen.



de centrumfiguur uit het voorbeeldplan gelicht

1. **KIOSKPLAATS - LELIEPLAATS:** opnieuw een echt dorpsplein
2. **OMGEVING KERK:** kerk met kerktuin
3. **GRAVENHOF:** achterkanten worden voorkanten
- 4a. **BROYDENBORG PARK:** een park in Engelse landschapsstijl
- 4b. **SORGHVLIEDTPARK:** een toegankelijk centrum park
5. **KAPELSTRAAT:** woon- en winkelstraat



3.1.1. KIOSKPLAATS - LELIEPLAATS: opnieuw een echt dorpsplein

VANDAAG:

De Kioskplaats en dan vooral het stuk tussen de Kapelstraat en de Lelieplaats is van oudsher het echte dorpsplein van Hoboken. Ook vandaag nog is dit de plaats waar de tweewekelijkse markt, de kermis en de jaarmarkt plaats vindt. Vroeger bakenden een kiosk in het noorden en het oude gemeentehuis in het zuiden het plein af. Deze zijn echter vandaag verdwenen. Vandaag wordt het plein voornamelijk in de lengte gelezen en niet meer van gevel tot gevel. Infrastructurele lijnen doorsnijden het plein in de lengte-richting. Op een doordeweekse dag wordt het plein voornamelijk gedomineerd door geparkeerde en rijdende auto's.

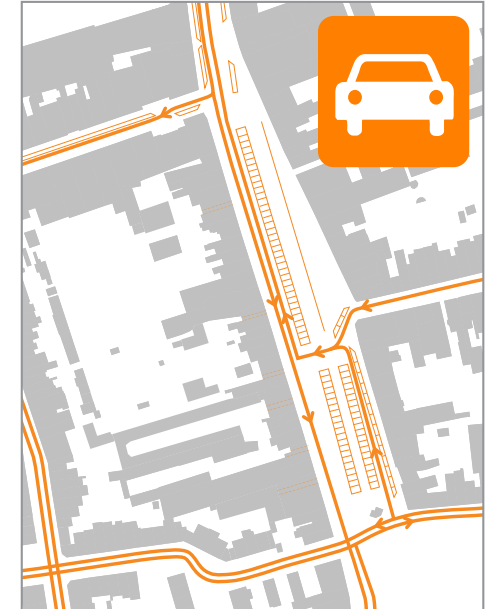
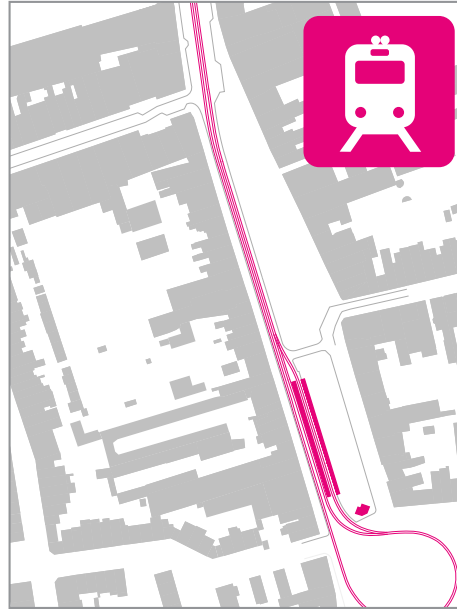
Het gebruik van deze ruimte als verblijfsruimte is vandaag sterk teruggedrongen. Er zijn nog enkele kleine terrasjes en een aantal bankjes, maar alles samen is de uitstraling van centrumplein verloren gegaan. Wie er niet moet zijn om één of andere functionele reden, komt er niet. Het is geen ontmoetingsplaats. De open pleinruimte die overblijft lijkt leeg.

Het plein heeft ook geen echte attractie-functies meer. Het districtshuis ligt in het Sorghvliedtpark. Het cultureel centrum gaat naar het Gravenhof. Heel wat panden langs de Kioskplaats-Lelieplaats hebben ook geen levendige functies meer op de gelijkvloerse verdieping. De tramhalte, die wel veel gebruikers met zich mee brengt, is meer een obstakel op de Lelieplaats dan een attractiepunt.

Denkdag Masterplan Hoboken Centrum (9 oktober 2011)

Vele deelnemers beseffen dat er vandaag veel ruimte ingenomen wordt door het parkeren. Niet iedereen is het erover eens hoe dit moet aangepakt worden: autovrij plein, kort parkeren voor de handel, meer parkeerplaatsen voorzien op andere locaties. Iedereen beseft ook dat parkeerplaats nodig is in het centrum. Maar er zou ook meer plaats moeten zijn voor terrasjes en evenementen. Er wordt ook vaak gedacht aan een terugkeer van de kiosk op de Kioskplaats. Maar er wordt ook wel de vraag gesteld of hiervoor wel voldoende plaats is naast alle andere zaken die op het plein een plaats moeten vinden.





- Het plein wordt vandaag voor het grootste deel ingenomen door mobiliteitsinfrastructuur (auto, tram- en traminfrastructuur, parkeren,...).
- Het plein wordt opgedeeld door een heel aantal N-Z gerichte barrières (voetpad, afscheiding, rijweg en trambedding, afscheiding, parkeestrook, rijstrook, afscheiding,...). Dit zorgt ervoor dat er weinig relatie is tussen de beide kanten van het plein. De meeste mensen wandelen in de lengterichting van het plein.
- Het reliëf van het plein, dat bol oploopt naar het midden toe, versterkt dit effect. Er is nog maar weinig echte pleinruimte over.
- Allerlei verschillende elementen en verspreid meubilair zorgen voor een verrommeling van de publieke ruimte.

- De auto heeft voorrang op de Kiosplaats - Lelieplaats vandaag. De publieke ruimte wordt versneden door autowegen. Auto's parkeren waar ze niet mogen parkeren. De blauwe zone wordt niet gerespecteerd en een aantal aansluitingen, bv. op de Elststraat, zorgen vandaag voor onveilige situaties voor zacht verkeer.
- Uit tellingen blijkt dat de kiosplaats vandaag een onderdeel is van een drukke Noord-Zuidverbinding doorheen het centrum.
- Veel bewoners maken de opmerking dat de Kiosplaats - Lelieplaats vandaag vooral voor fietsers gevaarlijk is. Er is geen fietspad in noord-zuidelijke richting. De fietsers moeten tussen de tramsporen of tussen de voetgangers fietsen.

CONCEPT:

De Kioskplaats moet opnieuw het echte dorpsplein worden. De centrale ontmoetingsplek van Hoboken. Een attractieplek om te verblijven en niet alleen te passeren. Dit is de plek bij uitstek in Hoboken om ambitieus in te zetten op verblijfskwaliteit, veiligheid, een hoogwaardige aanleg van de publieke ruimte en een levendige plint. We maken een verblijfsgebied van gevel tot gevel en van Noord tot Zuid. Beide gevels moeten bij het pleingebeuren betrokken worden. De randen van een plein zijn immers even belangrijk als het plein zelf.

Om het plein te verlevendigen en de centrumfunctie te onderstrepen hebben we ook een attractiepunt nodig. We stellen voor om centraal op de Kioskplaats het beeldje van Nello & Patrasche te voorzien gecombineerd met een waterelement, zoals een fontein. Dit geeft het plein een duidelijk focuspunt. Het plein lijkt nooit leeg.

In de aanleg van het plein moet er wel ook altijd voor gezorgd worden dat er voldoende aaneengesloten open ruimte behouden blijft. Een centraal plein moet ook multi-functioneel zijn. Zodat de markt, de kermis en andere evenementen, die de sociale cohesie van Hoboken kunnen versterken, erop kunnen plaats vinden.

Het langwerpige plein moet niet alleen in de lengterichting beleefd kunnen worden maar ook in de dwarsrichting waarbij beide gevels een rol spelen.



de Kioskplaats vroeger

- Naast het verblijven moet ook het circuleren van voetgangers en fietsers ook een duidelijke plaats krijgen, vooral in noord-zuidelijke richting. We moeten zorgen voor een continu parcours voor zacht verkeer.
- Dit parcours sluit ook aan op de wandel- en fietsas langsheen het Broydenborgpark en in het noorden op de fietspaden in de Berkenrodelei.
- Of er een apart fietspad moet komen van noord naar zuid hangt af van de keuze voor tram en parkeren. In de huidige situatie is er in ieder geval een sterke vraag naar een veilig apart fietspad weg van de tramsporen en niet gemengd met voetgangers op het plein.



- Om meer verblijfsruimte dan vandaag te creëren moet de auto-infrastructuur teruggedrongen worden. Toch willen we de Kioskplaats bereikbaar houden. Dit doen we met twee lussen. Kioskplaats - Kapelstraat en Lelieplaats - Elststraat. Het centrale gedeelte van de Kioskplaats kan geknipt worden voor autoverkeer.
- Zowel langs de noordelijke ontsluiting op de Kioskplaats als langs de zuidelijke ontsluiting op de Lelieplaats maken we een lange langse parkeerstrook. Deze kan voor laden en lossen of voor zeer kort parkeren gebruikt worden.
- Uiteraard moet ook het centrale gedeelte van de Kioskplaats bereikbaar blijven voor leveringen en garages.

- De centrale Kioskplaats wordt opgespannen tussen twee bomengroepen op de uiteinden.
- Op Lelieplaats leidt een bomenrij richting het Broydenborgpark.
- In het noordelijke stuk van de Kioskplaats voorzien we een strook van lagere plantenvakken die leiden richting de groene plek rond de kerk.

- De gevels van het plein zijn minstens even belangrijk als het plein zelf. Het is belangrijk om de plinten van de gebouwen zo levendig mogelijk te maken en dus op te laden met commerciële en publieke functies, diensten en kantoren.
- Er bevinden zich toch nog wel enkele architectonisch interessante gevels langsheen de Kioskplaats - Lelieplaats. Deze bepalen mee de identiteit van het plein. Alles moet dus ingezet worden om deze gevels te bewaren.
- De west-gerichte gevel leent zich iets beter tot het inrichten van horeca met terrassen. Dit is ook waar zich reeds de meeste terrasjes bevinden.

VERSCHILLENDE SCENARIO'S:

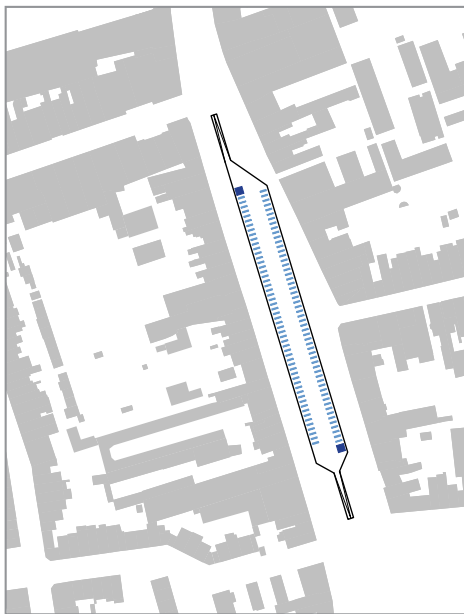
Er zijn twee grote keuzes die een belangrijk effect hebben op de toekomstige inrichting van de Kioskplaats. Ten eerste het traject van de doortrekking van de tram. Blijft de tram in de toekomst door het centrum, en dus over de Kioskplaats lopen of loopt de tram rond het centrum (zie afwegingsnota)? Ten tweede de oplossing voor parkeren in het centrum. Hoe gaan we om met parkeren op de Kioskplaats - Lelieplaats? Blijft er parkeerplaats op de Kioskplaats - Lelieplaats voorzien of vinden we een alternatieve oplossing (zie hoofdstuk 4.5)? Voor deze twee vraagstukken worden nog geen definitieve keuzes gemaakt binnen dit masterplan. Verder onderzoek is nodig. We moeten dus rekening houden met verschillende ontwikkelingsscenario's. We werken in dit document twee gecombineerde scenario's uit. Andere combinaties zijn uiteraard ook mogelijk. De voorgaande visie-elementen blijven uiteraard voor alle scenario's gelden.

scenario 1 / PLEIN MET TRAM EN ONDERGRONDS PARKEREN

1. Het eiland op de Kioskplaats wordt maximaal leeg gehouden om het pleingebruik te optimaliseren. Dit is het centrale multifunctionele plein van Hoboken. We bakenen het eiland af door te variëren in de bestrating. Centraal op dit open plein kunnen we een attractiepunt voorzien in de vorm van het beeldje van Nello & Patrasche gecombineerd met een waterelement zoals een speelfontein.
2. Het eiland op de Lelieplaats volgt dezelfde systematiek maar krijgt een andere sfeer. De sfeer kan groener worden ingevuld als aankondiging van het Broydenborgpark. Spelelementen kunnen deze plek verder versterken. De Lelieplaats is een complementaire aanvulling bij de open Kioskplaats.
3. Als ervoor wordt gekozen om de tram door het centrum te laten lopen in de toekomst stellen we voor om de centrumhalte centraal op de Kioskplaats te voorzien. Een tramhalte is een attractiepunt dat leven met zich mee brengt. De Kioskplaats wordt hiermee opnieuw een belangrijk knooppunt. Aangezien het geen eindhalte meer zal zijn na de doortrekking van de tram, kan de halte-infrastructuur beter geïntegreerd worden in het plein. Dit is een belangrijke opgave voor het ontwerp van de publieke ruimte.
4. De hellingen van en naar de ondergrondse garage worden aan de twee koppen van het plein ingepland. Deze hellingen zijn ongeveer 25 meter lang. De verticale stijgpunten worden dicht bij deze hellingen geplaatst. Ook hier is het belangrijk dat al deze elementen op een zo goed mogelijke manier in de publieke ruimte worden geïntegreerd.



voorbeeldplan met tram en ondergronds parkeren



- Een ondergrondse parkeergarage van meer dan 100 parkeerplaatsen kan worden gerealiseerd onder de Kioskplaats - Lelieplaats. De parking is georganiseerd met een centrale rijstrook en aan beide kanten hiervan een dwarse parkeerstrook.
- In dit voorstel wordt er met twee hellingen aansluiting gemaakt op de Kapelstraat in het noorden en op de Walstraat in het zuiden.



Een illustratieve impressie die toont hoe de Kioskplaats er zou kunnen uit zien zonder geparkeerde wagens

scenario 2 / PLEIN ZONDER TRAM EN MET EEN BEPERKTE PARKEERPOCKET

1. Het eiland op de Kioskplaats wordt maximaal leeg gehouden om het pleingebruik te optimaliseren. Dit is het centrale multifunctionele plein van Hoboken. We bakenen het eiland af door te variëren in de bestrating. Centraal op dit open plein kunnen we een attractiepunt voorzien in de vorm van het beeldje van Nello & Patrasche gecombineerd met een waterelement zoals een speelfontein.
2. Zonder de tramsporen winnen we een stuk breedte op de Kioskplaats. Beide gevels kunnen bij het pleingebeuren betrokken worden. Aanvullend aan het open plein kan er een tweede zone voorzien worden waarin groenelementen en functionele elementen zoals fietsenstalling of een Velo-halte in opgenomen kunnen worden.
3. Vandaag bevinden er zich 127 PP op de Kiosplaats - Lelieplaats. In dit scenario behouden we een gedeelte van het parkeren op de Lelieplaats. Zoals gezegd is de Kioskplaats het centrale plein van Hoboken waar we maximaal op verblijfskwaliteit willen inzetten. het centrale gedeelte van de Lelieplaats zou in dit scenario als parking behouden kunnen blijven. We voorzien een dubbele rij dwarsparkeren. Zo is er toch nog voldoende ruimte langsheen de gevels en centraal voor fietsers en voetgangers. We bekommen ongeveer 65PP.





de Kioskplaats vandaag



Een illustratieve impressie die toont hoe de Kioskplaats er zou kunnen uit zien zonder geparkeerde wagens



Referentiebeelden integratie tram op plein (Bordeaux)

Referentiebeelden integratie ondergrondse parking op plein (Mechelen)

Stad in dialoog

- Meer als de helft van de totale stemmen was voorstander van een totaal autoloos plein. Sommige in combinatie met een ondergrondse parking, maar de meeste vonden dit zelfs niet nodig.
- Anderen pleitten voor parkeren op het maaiveld met als argumenten dat kortparkeren noodzakelijk is voor de middenstand en dat niet iedereen even mobiel is. Het leveren moet nog mogelijk zijn, maar er gaan ook stemmen op om dit te beperken in tijd om het plein zo verkeersvrij mogelijk te houden.
- Ten slotte wordt er ook nog gepleit om de tram niet via de kioskplaats – lelieplaats te laten lopen en de bestaande trambedding op enkele plaatsen om te vormen tot parking om zo een groot deel autovrij te maken.

ACTIEFICHE:

Type / Nummer / Onderwerp:	Openbaar Domein / 001 / Heraanleg Kioskplaats - Lelieplaats
Bemerkingen:	- Het ontwerp en de timing van deze actie is sterk afhankelijk van de keuze voor het doorgetrokken tramtraject en de parkeerstrategie voor Hoboken Centrum - De Stad heeft een voorkeur voor een Kioskplaats met tram en met een ondergrondse parkeergarage - Volgende Acties in het masterplan moeten in nauw verband behandeld worden: - Mobiliteit / 001 / Uitwerking traject doortrekking tram - Mobiliteit / 002 / Uitwerking plan optimalisatie busverkeer - Mobiliteit / 003 / Uitwerking Wijkcirculatieplan (WCP) Hoboken Centrum - Mobiliteit / 004 / Parkeerstrategie Hoboken Centrum

Inspiraakmoment Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (19 april 2012)

- Alle groepen zijn het erover eens dat de Kioskplaats/Lelieplein mag ingericht worden als een mooier, groener, aangener en veiliger plein. Terrassen, zitbanken, fietspad en bomen horen hier bij...
- Het is echter zeer duidelijk dat er een compromis moet worden gevonden om parkeerplaatsen voldoende te sparen voor klanten en mindervaliden. Ook de winkeliers moeten probleemloos bevoorraad kunnen worden.
- Het plein mag gebruikt worden voor de markt en andere aantrekkingspolen, zoals een kiosk.

E-forum jeugd

- Het toekomstige centrumplein moet voldoen aan volgende voorwaarden: volks, ruimte voor iedereen, heterogeen, representatief gezien de samenstelling van de gemeenschap

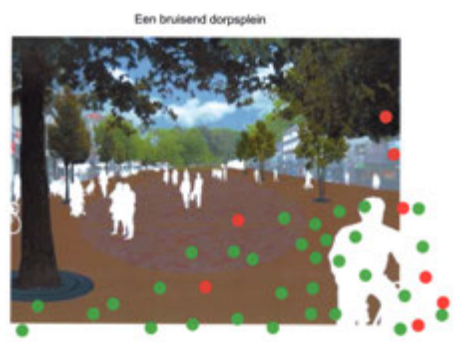
Hobokense Ouderenraad Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (16 april 2012)

- De ouderenraad wil benadrukken dat de aandacht moet gehouden worden op het aantal parkeermogelijkheden. Om meer bezoek te trekken naar de dorpskern, zijn voldoende parkeerplaatsen noodzakelijk.

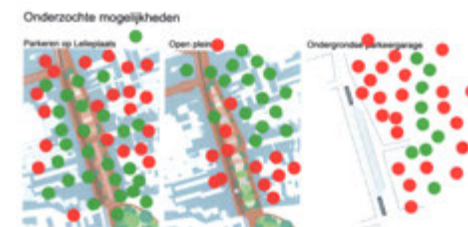
Advies Districtscollege Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (7 februari 2012)

Advies Districtsraad Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (23 april 2012)

- De Kioskplaats en gans de omgeving er rond mogen geen lege, grote open vlakte worden die weinig gebruikt wordt, tenzij enkel voor de markt. Het plein moet 'ingevuld' worden, aantrekkelijk zijn en aangenaam om te verblijven.
- Het moet mogelijk blijven om in het centrum, dicht bij de handelaars te kunnen parkeren. Hiervoor moeten nieuwe parkings voorzien worden. Het gebruik van privé parkings zoals GB en Delhaize zijn daarbij geen oplossing.
- Wanneer het centrum autoluw wordt, moeten de handelaars nog gemakkelijk bevoorraad kunnen worden.
- Er moet een oplossing zijn voor het stationneren bij het afzetten en afhalen van schoolkinderen in de buurt van de Kioskplaats.



Resultaat inspraakmoment Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (19 april 2012): een bruisend dorpsplein, positief of negatief?



Resultaat inspraakmoment Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (19 april 2012): verschillende scenario's Kioskplaats, positief of negatief?

3.1.2. BOUWBLOK POLITIE

VANDAAG:

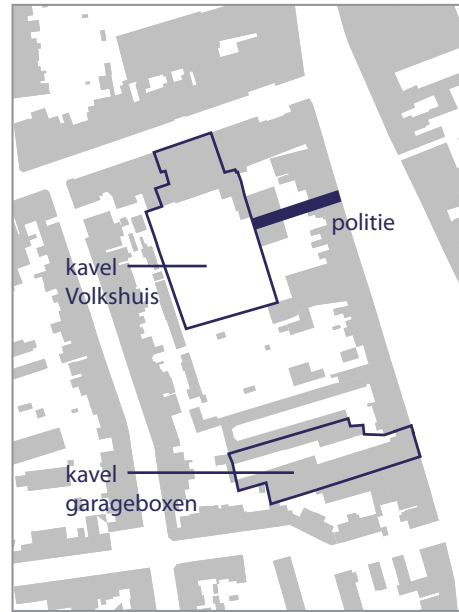
Het bouwblok van de politie wordt afgebakend door de Kioskplaats - Lelieplaats, de Kapelstraat, de Moretusstraat en de Antverpiastraat. Door de ligging tussen de Kioskplaats en de Kapelstraat kan dit bouwblok een strategisch belang hebben voor het centrum van Hoboken. De centrale vraag is of de eigendomsstructuur en de vorm van het bouwblok dit toelaten.



Denkdag Masterplan Hoboken Centrum (9 oktober 2011)

Wanneer er nagedacht wordt over alternatieve parkeeroplossingen ter vervanging van het parkeren op de Kioskplaats komt de leegstaande kavel achter het Volkshuis vaak ter sprake. Ook de andere kavel met de garageboxen aan de Lelieplaats wordt in dit kader soms vermeld. Iedereen is het er over eens dat deze laatste kavel vandaag een heel troosteloze indruk aan de Lelieplaats geeft en dat er dringend werk gemaakt moet worden van de herontwikkeling.





- Twee grote leegstaande percelen bieden vandaag belangrijke mogelijkheden voor de ontwikkeling van het binnengebied. Dit is enerzijds de leegstaande kavel achter het Volkshuis en anderzijds de kavel met de leegstaande garageboxen die uitgaat op de Lelieplaats. Vandaag geeft deze kavel een troosteloze indruk aan de Lelieplaats.
- Het nieuwe politiekantoor wordt in dit bouwblok gesitueerd en zal een volledige kavel tussen Kioskplaats en binnengebied vullen.

- De rest van het binnengebied bestaat uit diepe kavels die voornamelijk als parking, in openlucht of met garageboxen worden gebruikt. Enkele kavels zijn ook in gebruik als private tuinen.
- Heel wat onderdoorgangen op de Kioskplaats geven toegang aan deze diepe tuinen. Deze doorgangen bedreigen wel de levendigheid van de plint op de Kioskplaats.
- De kavels aan de Moretusstraat hebben allemaal een garage aan de achterkant naar het binnengebied toe. Deze garages worden ontsloten via een erfdienstbaarheid met een onderdoorsteek naar de Kapelstraat toe.

TRENDSCENARIO: trendscenario bij een kavel-per-kavel-ontwikkeling binnen de bestaande regelgeving.

Gezien de toch wel complexe eigendomstructuur zal een totaalontwikkeling van dit binnenbouwblok niet voor de hand liggen. Uit het ontwerp onderzoek van het voorontwerp kunnen we concluderen dat dit bouwblok zich moeilijk leent om een ontwikkeling te realiseren met een meerwaarde voor het centrum. Vandaar dat we terugvallen op een trendscenario met een ontwikkeling binnen de huidige kavelstructuur en regelgeving:

- De kavels langsheen de Kioskplaats hebben binnen het huidige vergunningsbeleid de mogelijkheid om voor de gelijkvloerse verdieping de eigen kavel tot diep in het binnenbouwblok vol te bouwen. Het is dus nu al mogelijk, indien de perceelsbreedte dit toelaat, om grotere winkeloppervlaktes langsheen de Kioskplaats te creëren. Gezien de beperkte kavelbreedtes ligt het wel niet voor de hand om hier grote bruikbare oppervlaktes te realiseren.
- Dit geldt dus ook voor de leegstaande kavel langsheen de Lelieplaats. In principe zou op deze kavel dus een grotere winkel of meerdere kleinere langsheen de gevel van de Lelieplaats gerealiseerd kunnen worden. Het voorzien van een groot parkeervolume bij de winkel is niet voor de hand liggend. Hiervoor moet opnieuw een doorsteek vanaf de Lelieplaats worden voorzien, wat de levendigheid van de plint hypothekeert. Er moet ook rekening gehouden worden met de toegankelijkheid vanaf de Lelieplaats die we graag toch wat autolouwer zouden willen maken. Grote parkeeroppervlaktes op het maaiveld in het binnenbouwblok zijn sowieso niet gewenst binnen het ruimtelijk beleid van de stad. Een nieuwe invulling met garageboxen is ook niet wenselijk.

- De kavel van café het Volkshuis met het achterliggende leegstaande perceel heeft een grote oppervlakte. Verschillende ontwikkelingen ook in het binnenbouwblok, zijn hier mogelijk. Grote parkeeroppervlaktes op het maaiveld in het binnenbouwblok zijn sowieso niet gewenst. We zouden wel kunnen denken aan een (half-)ondergrondse parking met daarbovenop langs de Kapelstraat een nieuwe ontwikkeling en in het binnengebied een buurttuin. Deze parking kan toegankelijk gemaakt worden vanuit de kapelstraat, hetzij via de bestaande erfdienstbaarheid, hetzij via een eigen toerit. Eventueel zou een beperkte woonontwikkeling in het binnenbouwblok ook mogelijk kunnen zijn. Hierbij moet uiteraard altijd de draagkracht van het bouwblok in rekening worden gebracht.
- Op de voor- en nadelen van het scenario met het (half-)ondergronds parkeren gaan we in het hoofdstuk '4.5. parkeren in het centrum' dieper in.



Voorbeelddoorsnede doorheen de kavel van het Volkshuis in een scenario met half-ondergronds parkeren

3.1.3. OMGEVING KERK: kerk met kerktuin

VANDAAG:

De kerk bevindt zich op het kruispunt tussen de Antwerpsesteenweg en de Kioskplaats. Het is een markante plek die de aanzet van het centrum van Hoboken markeert in het Noorden. De plek wordt opgeladen door de tram- en bushaltes die zich in deze omgeving bevinden. Deze infrastructuur zorgt anderzijds ook voor een onverzorgde indruk van de publieke ruimte. Het is ook een sociale plek. Vooral jongeren komen hier graag samen. De inrichting van de publieke ruimte zorgt er voor dat er weinig overzicht en sociale controle is.



Denkdag Masterplan Hoboken Centrum (9 oktober 2011)

Door de deelnemers wordt de omgeving van de kerk wel als een belangrijke plek naar voren geschoven voor het centrum van Hoboken. Het is een referentiepunt in het centrum. Het groene karakter wordt ook gewaardeerd. Toch is er ook sprake van een onveiligheidsgevoel en van een algemene slordige indruk van de inrichting. De groene ruimte zou beter gebruikt kunnen worden. De tramhalte brengt levendigheid op deze plek, maar de locatie en wachtinfrastructuur kan verbeterd worden.





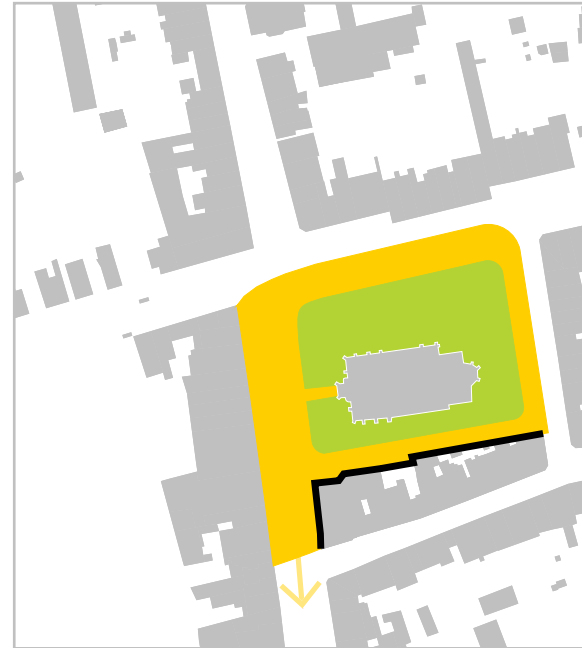
- Er bestaat vandaag een sterke barrière tussen de omgeving rond de kerk en de Kioskplaats. De tramstop en de rij geparkeerde wagens versterken deze barrière.
- De halte op de Antwerpsesteenweg is te klein en gevaarlijk.
- Er is een gebrek aan sociale controle door de gebrekkige zichtbaarheid van de plek aan de kerk. Dit zorgt voor een gevoel van onveiligheid.
- De achterkanten van de woningen aan de Dokter Coenstraat naar de groene omgeving toe zijn afgewerkt met een bakstenen muur.
- Het café op de hoek tussen de Kioskplaats en de groene ruimte rond de kerk baat een terrasje uit in een weinig kwalitatieve omgeving.

- Aan de kant van de D'Urselstraat staan een aantal zeer kenmerkende bomen.
- De padenstructuur rondom de kerk is vandaag niet altijd even logisch en versnippert vandaag het groen.

CONCEPT:

Het algemene uitgangspunt is om de omgeving rond de kerk en de kerk zelf sterk te betrekken op de centrale ruimte van de Kioskplaats. We maken de kerk met de kerktuin los, als een eiland, door de rand op te nemen in de publieke ruimte van de centrumfiguur. De rest van de open groene ruimte wordt een duidelijk omrande kerktuin met een eigen karakter waarin de kerk opnieuw centraal staat.

Door de voorgestelde ingrepen wordt de ruimte rond de kerk opnieuw een samenhangend en overzichtelijk geheel. De ruimte kan gebruikt worden als speelplek, als wachtplek, als terras of gewoon als parkje. De sociale controle wordt hersteld.



Dit historische beeldje toont de kerk met een afgebakende groene kerktuin rondom. De kerk is goed zichtbaar vanaf de Kioskplaats.

INGREPEN:

1. De kerk met kerktuin vormt opnieuw een duidelijk samenhangend geheel. Twee rechte paden doorheen de kerktuin blijven bewaard. Een aantal spelelementen kunnen in het parkje verspreid worden om het park verder op te laden. De grafmonumenten die rondom de kerk liggen blijven bewaard in het park. De kerktuin zou, geheel of gedeeltelijk omrand kunnen worden met een laag muurtje met regelmatige onderbrekingen dat ook als zitelement kan dienst doen.
2. De achterkanten van de woningen langs de Dokter Coenstraat krijgen de mogelijkheid om een achterttoegang te creëren langsheen het nieuwe pad aan de achterkant. Vandaag is er al een redelijk eenvormige bakstenen muur aanwezig. Deze moet in ieder geval zoveel mogelijk bewaard en hersteld worden wanneer er toegangen langs de achterkant worden gemaakt. We moeten dus streven naar een doorlopende bakstenen muur.
3. Plaats creëren voor een kwalitatieve ruimte voor het terrasje en voor de toelevering van de functies in de rand (café en begrafenisondernemer).
4. De tramhalte die nu voor de kerk ligt zouden we het liefst verplaatsen naar een betere locatie. In dit smal stuk van de Kioskplaats zal een tramhalte altijd voor een belangrijke barrière zorgen. De keuze voor de locatie van de tramhalte hangt echter af van het traject voor de doortrekking van de tram. Hierop gaan we dieper in in het hoofdstuk mobiliteit. Wanneer de tramlijn op de Kioskplaats behouden blijft stellen we voor om de tramhalte meer naar het zuiden, centraal op de Kioskplaats te voorzien zoals getoond in het eerste scenario voor de Kioskplaats.
5. Vandaag is er voornamelijk een gebrek aan sociale controle op deze plek, ook 's nachts. Er moet dus ook gedacht worden aan een aangepaste verlichting voor deze plek. Richtlijnen hiervoor zijn opgenomen in het verlichtingsplan van de stad.



voorbeeldplan



De omgeving rond de kerk vandaag



Een illustratieve impressie van de omgeving rond de kerk op basis van de voorgaande principes

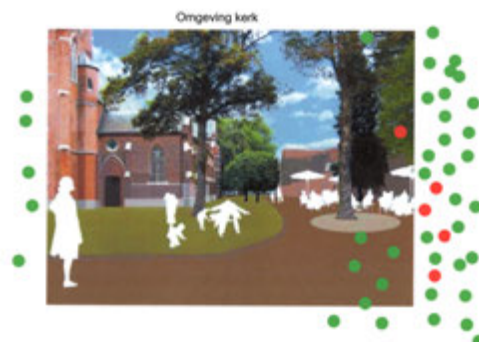
ACTIEFICHE:

Type / Nummer / Onderwerp:	Openbaar Domein - Groen / 001 / Heraanleg omgeving rond de kerk
Bemerkingen:	• De kerk is opgenomen in de vastgestelde cultuurinventaris van 9 november 2011. Voor de ingrepen op deze site zal advies moeten ingewonnen worden bij het agentschap Onroerend Erfgoed. • Op verschillende inspraakmomenten is het idee naar boven gekomen om een stuk van de kerktuin, onder andere langs d'Urselstraat om te zetten naar parking. Een parking op deze locatie kan volgens ons echter geen rol spelen als vervanging voor het parkeren op de Kioskplaats - Lelieplaats. De bomen in d'Urselstraat hebben een belangrijke historische en visuele waarde. • Het ontwerp en de timing van deze actie is sterk afhankelijk van de keuze voor het doorgetrokken tramtraject en de locatie van de toekomstige tramhaltes. • Volgende Actie in het masterplan moet in nauw verband behandeld worden: Mobiliteit / 001 / Uitwerking traject doortrekking tram

Type / Nummer / Onderwerp:	Openbaar Domein / 011 / Lichtplan Hoboken
	• Het lichtplan Hoboken moet de beeldkwaliteit van de publieke ruimte verbeteren. Deze actie heeft dan ook gevolgen voor alle acties van heraanleg openbaar domein. Het lichtplan Hoboken centrum moet rekening houden met de principes van het masterplan.

Inspiraakmoment Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (19 april 2012)

- Voor de bewoners is de idee om het Kerkplein open te stellen richting Kioskplaats simpelweg een goed idee; het maakt het aangenaam vertoeven.
- Opvallend is de mening dat er, in tegendeel tot die van de winkeliers, misschien minder overlast en hangjongeren zullen zijn net omdat het plein meer open zou zijn met meer sociale controle.



Bespreking Agentschap Onroerend Erfgoed (18 april 2012)

- Onroerend Erfgoed kon de grote lijnen van het ontwerp zeker volgen. Er werden twee aandachtspunten meegegeven.
- Enerzijds was er de bezorgheid om niet te veel van de groene ruimte rondom de kerk af te nemen aan de achterkant van de woningen. De breedte van de verharde ruimte moet beperkt blijven tot het noodzakelijke.
- Anderzijds werd het belang van de bomen langs de D'Urselstraat onderlijnd. Het beeld van deze grote bomen vormt een belangrijk onderdeel van de toegang tot het centrum van Hoboken.

Resultaat inspraakmoment Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (19 april 2012): omgeving kerk, positief of negatief?

3.1.4. GRAVENHOF: achterkanten worden voorkanten

VANDAAG:

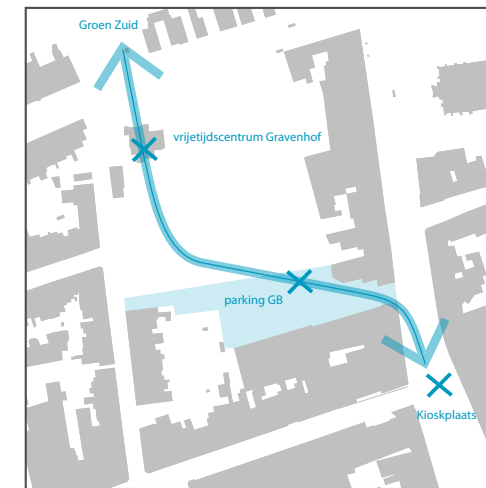
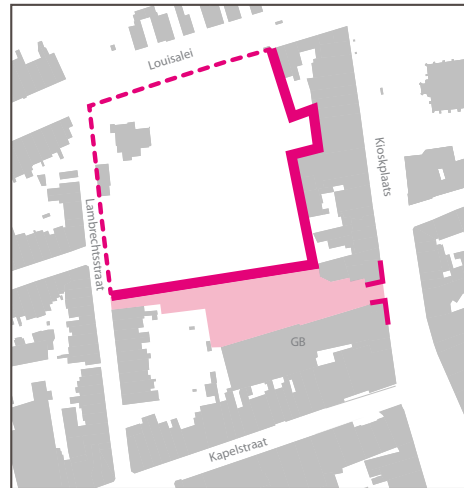
Het Gravenhof is één van de verschillende hoven of voormalige kasteeldomeinen die Hoboken rijk is. Het was oorspronkelijk een privaat domein. Dit kunnen we nog duidelijk zien aan de restanten van de muur die het hof omrandde.

Vandaag doet het Gravenhof vooral dienst als een buurtpark. Het is publiek toegankelijk, maar de randen van het park zijn vandaag niet echt uitnodigend. De inrichting van de randen is niet aangepast aan de huidige publieke functies. Het park ligt in een bouwblok afgebakend door de Kioskplaats, de Kapelstraat, de Lambrechtsstraat en de Louisalei. Maar eigenlijk kunnen we het park enkel waarnemen vanop de twee laatste. De hoofdtoegang ligt langs de Louisalei. Het Gravenhof zal gerenoveerd worden tot vrijetijdscentrum voor Hoboken. Dit zal het publieke karakter van het park versterken.

Een tweede functie die in dit binnenbouwblok gelegen is, is de GB met bijhorende parking. De inrichting van de parking en vooral ook van de doorsteek naar de Kioskplaats toe is weinig kwalitatief. Het is een 'gat' in de gevel op één van de belangrijkste plekken van Hoboken. Het vrijetijdscentrum zal de parking van de GB buiten de winkeluren gebruiken als parkeergelegenheid. Er zal dus een fysieke relatie gemaakt moeten worden tussen het Gravenhof en de parking van de GB. Deze bestaat vandaag echter niet.

Voor het park werd reeds een harmonisch park- en groenbeheerplan opgemaakt. De resultaten hiervan werden in deze studie gebruikt.





- Het Gravenhof heeft 4 onafgewerkte onduidelijke randen.
- Langs de twee randen naar de straat heeft het park afwisselend een open en een gesloten karakter. Stukken van de oude parkmuur en hekwerk blijven nog over.
- De andere twee randen bestaan uit achterkanten naar de burens toe. Dit zorgt ervoor dat de zuidoostelijke kant van het park een echt achterkant-gevoel uitstraalt. Het park eindigt op een achterkant naar de GB toe. Deze achterkant is langs de zijde van de GB afgebouwd met garageboxen.
- De doorsteek tussen Kioskplaats en de parking van de GB geeft een heel vervallen en onafgewerkte indruk met wachtgevels.

- Het park kan een zachte verbinding vormen tussen de nieuwe woonontwikkeling Groen Zuid en de Kioskplaats. Vandaag ontbreekt elke relatie met de Kioskplaats.
- Deze verbinding sluit dan ook aan op de zachte verbinding doorheen de Groen Zuid-ontwikkeling en de fiets- en voetgangerstunnel onder de sporen in het verlengde ervan. Een missing link in een structurerende zachte verbinding op schaal van Hoboken kan op deze plek weggewerkt worden.
- De parking van de GB zal in de toekomst ook gebruikt worden als parking voor het vrijtijdscentrum. De fysieke relatie tussen beide zal dus sowieso gemaakt moeten worden.

CONCEPT:

Het park zelf raken we zo weinig mogelijk aan. We grijpen vooral in op de randen. De achterkanten worden voorkanten door een nieuwe publieke zone rondom te creëren. De centrumfiguur omarmt het bestaande park en werkt de rand open. We maken dus geen nieuwe route door het park, maar langs het park. het Gravenhof wordt in z'n eigenheid versterkt en toch tegelijkertijd aangepast aan z'n nieuwe publieke statuut.

Via een nieuwe doorsteek naar de Kioskplaats sluit het park aan op de rest van de centrumfiguur, maar ook op de kavel van de GB. De kavel van de GB kan als geheel herontwikkeld worden, zodat de nieuwe doorsteek op een gepaste manier wordt afgewerkt.

Het Gravenhof wordt met deze ingrepen aangepast aan z'n functie als openbaar buurtpark. De achterkanten worden weggewerkt door de verbinding naar de Kioskplaats. Het park kan versterkt worden als buurtpark door extra spelaanleidingen, een hondenweide, petanque,...



BOMEN:

Er werd reeds een inventarisatie en evaluatie opgemaakt van het bomenbestand in het Gravenhof. Wij denken een doorsteek te kunnen maken tussen GB en Gravenhof ter hoogte van één van de afgekeurde bomen. Vanaf die doorbraak kan een nieuw pad recht naar de Louisalei lopen. Indien de plek van de doorsteek toch te gevoelig blijkt voor de omliggende bomen is het misschien mogelijk om met een brugconstructie te werken die tegelijkertijd passanten helpt het hoogteverschil tussen GB en park alsook de boomwortels van de omliggende bomen over te steken.



De inventarisatie van het bomenbestand in het Gravenhof

INGREPEN:

1. Afbraak van de garageboxen en het creëren van een opening in de muur tussen GB en Gravenhof. Door trappen en hellingen overwinnen we het hoogteverschil. Deze opening plaatsen we zoveel mogelijk in de zuidoostelijke hoek van het park. De nieuwe opening zorgt ervoor dat dit deel van het park geen achterkant meer is maar net een nieuwe rechtstreekse doorsteek naar de Kioskplaats toe.
2. Het creëren van een nieuwe doorsteek naar de Kioskplaats visueel en fysiek. De nieuwe volumes wordt zo ingepland dat er niet alleen een doorsteek maar ook een zichtrelatie ontstaat tussen de Kioskplaats en het Gravenhof.
3. Op de plaats waar de parkrand een inham vertoond maken we een plek gekoppeld aan het nieuwe pad. Een nieuwe parkkiosk werkt de achterkanten van de burens af.
4. Afwerken van de achterkanten naar de burens toe met een brede groene rand.
5. Integratie van het vrijetijdscentrum in de rand van de centrumfiguur
6. De herontwikkeling van de kavel van de GB moet in de context van de volledige hoek tussen Kioskplaats en Kapelstraat bekeken worden. Ook voor de afwerking aan de andere kant van de doorsteek bakenen we een perimeter af waarbinnen dit volume zich kan herontwikkelen. Verschillende mogelijke ontwikkelingen zijn denkbaar:
 - De GB of een gelijkaardig winkelvolumen zou op de gelijkvloerse verdieping behouden kunnen blijven. Het is hierbij ook belangrijk om ook naar de Kioskplaats toe een commerciële ruimte te voorzien. Bovenop het winkelvolumen wordt, zeker langs de Kioskplaats, een woonontwikkeling voorzien.
 - De kavel zou ook volledig als woonontwikkeling kunnen uitgewerkt worden. Enkel naar de Kioskplaats toe blijft het dan belangrijk om een commerciële ruimte op de gelijkvloerse verdieping te voorzien.
 - Het parkeren moet inpandig op de eigen kavel worden voorzien. De kavel van de GB geeft ook uit op de Kapelstraat. De toegang tot de parking wordt liefst via deze kant voorzien. De ondergrondse parking onder de ontwikkeling zou extra capaciteit kunnen genereren die niet alleen voor het vrijetijdscentrum, maar ook voor het centrum van Hoboken van betekenis zou kunnen zijn.
 - Deze kavel is zeer strategisch gelegen in het centrum van Hoboken. De ontwikkeling ervan kan een strategisch belang hebben in het centrum.



voorbeeldplan



De grens tussen de GB en het Gravenhof vandaag



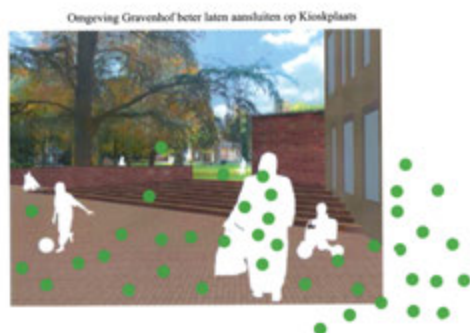
Een illustratieve impressie die toont hoe een doorsteek tussen de Kioskplaats en het Gravenhof er zou kunnen uit zien

ACTIEFICHE:

Type / Nummer / Onderwerp:	Openbaar Domein - Groen / 002 / Heraanleg Gravenhof
Bemerkingen:	- Het Gravenhof is opgenomen in de vastgestelde cultuurinventaris van 9 november 2011. Voor de ingrepen op deze site zal advies moeten ingewonnen worden bij het agentschap Onroerend Erfgoed. Het hekwerk aan de Louisalei en de muur in de Lambrechtsstraat kunnen behouden blijven binnen deze ingrepen. - Afstemming met het dossier van het Vrijtijdscentrum is noodzakelijk - Afstemming met het dossier van Groen Zuid is noodzakelijk om een goede verbinding voor fietsers en voetgangers tussen beide te bekomen - Volgende actie in het masterplan moet in nauw verband behandeld worden: Ruimtelijk Beleid / 001 / RUP Gravenhof

Type / Nummer / Onderwerp:	Openbaar Domein / 002 / Doorsteek Kioskplaats – GB - Gravenhof
Bemerkingen:	- Het Gravenhof is opgenomen in de vastgestelde cultuurinventaris van 9 november 2011. Voor de ingrepen op deze site zal advies moeten ingewonnen worden bij het agentschap Onroerend Erfgoed. - Afstemming met het dossier van het Vrijtijdscentrum is noodzakelijk - Overleg met de eigenaar van de kavel van de GB is noodzakelijk - Op korte termijn kan reeds een eerste heraanleg gebeuren met enkel de doorsteek. Op langere termijn kan de volledige herontwikkeling van de kavel volgen - Volgende Acties in het masterplan moeten in nauw verband behandeld worden; Ruimtelijk Beleid / 001 / RUP Gravenhof Mobiliteit / 004 / Parkeerstrategie Hoboken Centrum

Type / Nummer / Onderwerp:	Ruimtelijk Beleid / 001 / RUP Gravenhof
Bemerkingen:	In de opmaak van het RUP Gravenhof moet de visie uit het Masterplan Hoboken worden meegenomen.



Resultaat inspraakmoment Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (19 april 2012): omgeving Gravenhof beter laten aansluiten op Kioskplaats, positief of negatief?

Bespreking Agentschap Onroerend Erfgoed (18 april 2012)

- Onroerend Erfgoed heeft geen bezwaren tegen de voorstellen.
- De mogelijkheid om een doorbreking in de muur naar de GB te maken is zeker bespreekbaar.
- Het hekwerk en de muur aan het gebouw van het Gravenhof kunnen blijven staan.

Inspraakmoment Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (19 april 2012)

Unanieme goeie reacties op dit voorstel.

3.1.5. BROYDENBORGPARK: een park in Engelse landschapstijl

VANDAAG:

Net zoals het Gravenhof is het Broydenborgpark van oorsprong een omsloten domein horend bij een kasteel. De relatie tussen het kasteel, de Rode Kruislaan en de Oudestraat, is vandaag niet meer zo duidelijk. Het park is een publiek park geworden, open langs alle randen en omsloten door straten. Het park is vandaag een kwalitatief park in Engelse landschapstijl, met een kronkelende padenstructuur.

Het park is vandaag wel een beetje een onbestemd park. Mensen komen er wel maar voornamelijk als passant. Het park heeft geen echte functie. Het is een tussenruimte. Het park staat ook nogal op zich aangezien zowel de relatie met de aanliggende Lelieplaats en het naburige Sorghvliedtpark vandaag niet sterk is.

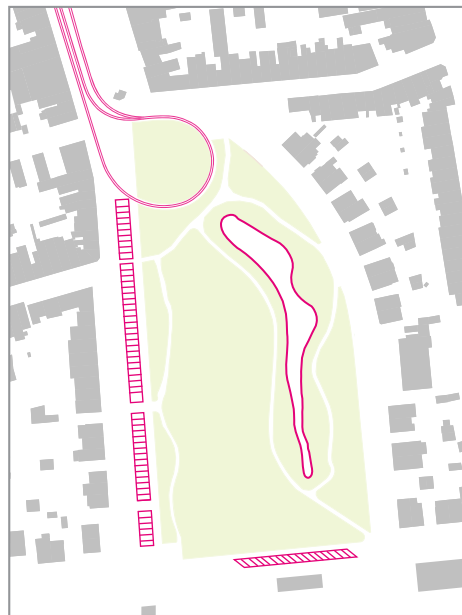
Het park wordt zowel langs de Van Amstelstraat, als langs de Rodekruislaan omrand door woningen, van halfopen tot gesloten bebouwing. Langsheen de Rodekruislaan is de relatie tussen de woningen en het park heel direct.

Centraal in het park ligt de belangrijkste attractie van het park, de vijver. Naar het zuiden en de Marneflaan toe ligt er een basketbalveld en een klein voetbalveldje.



Denkdag Masterplan Hoboken Centrum (9 oktober 2011)

Een aantal deelnemers aan de denkdag zijn het Broydenborgpark gaan bekijken. Zij evalueren het park redelijk positief. Het is een rustig park en mag een rustig park blijven. De relatie tussen de Lelieplaats en het park moet verbeteren. Voor hen is echter de keerlus niet de kern van het probleem, eerder de aanleg. Er mag meer interactie zijn met het water van de parkvijver.



- De keerlus van de tram zorgt voor een sterke barrière tussen de Lelieplaats en park. Het zorgt ervoor dat het meest noordelijke stuk van het park veel minder gebruikt wordt. De keerlus wordt immers met hekwerk afgeschermd. Bij doortrekking van de tram zou deze keerlus kunnen verdwijnen.
- De rand naar de Van Amstelstraat is ingericht met dwarse parkeerplaatsen. Met de aanleg hiervan is niets mis. Maar het dwarsparkeren is niet compatibel met een tramlijn, wanneer de tramlijn via de Van Amstelstraat zou doorgetrokken worden.
- De inrichting van de Marneflaan verhindert de relatie tussen het Broydenborgpark en het Sorghvliedtpark. Ook de inrichting van de randen van beide parken versterken deze barrière.
- Het basketbalveldje past niet helemaal binnen de rest van de 'stijl' van het rustige park in Engelse stijl.
- De vijver is een belangrijke attractie van het park. Vandaag is de relatie met het water echter vrij beperkt.

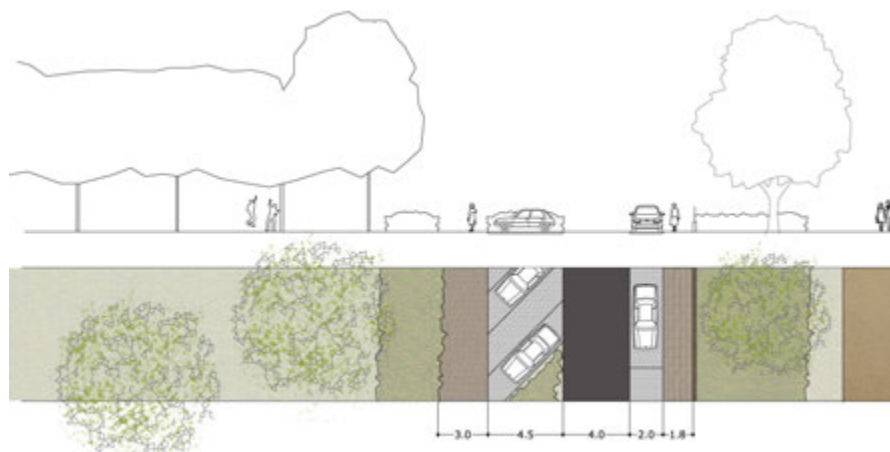
CONCEPT:

We omarmen het park met de publieke ruimte van de centrumfiguur om zo de relatie met het centrum te versterken. Een rechte, brede wandel- en fietsweg verbindt de Lelieplaats met een nieuwe toegang tot het Sorghvliedtpark. We maximaliseren de parkruimte in dezelfde Engelse landschapstijl. Het park kan een functie krijgen als beeldenpark. Dit past bij de aanleg van het park. Het blijft een rustig park.

PARK MET BEELDEN:

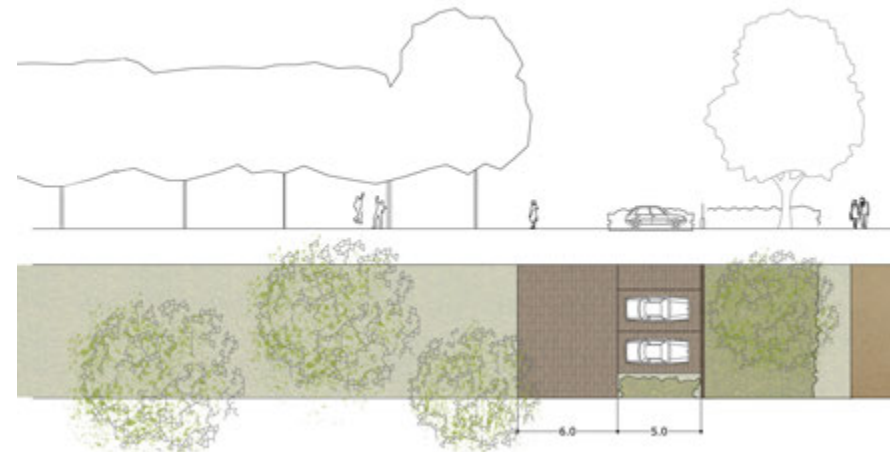
De publieke ruimte van het centrum geeft een sterk verrommelde indruk. Eén van de ambities moet dan ook zijn om de publieke ruimte terug een stuk vrij te maken tot een overzichtelijke ruimte. Verspreid op de Kioskplaats - Lelieplaats staan een heel aantal beeldhouwwerken. Door deze te bundelen en aan te vullen in het Broydenborgpark worden ze sterker in de verf gezet en creëren we plaats in de publieke ruimte.

De commissie 'Beeld in de Stad' beslist/adviseert over het plaatsen van beeldhouwwerken op openbaar domein. Zij denken dat er plaats kan zijn voor 3 tot 5 beelden in het park.



doorsnede door de Marneflaan vandaag

>



doorsnede door de Marneflaan waarbij we het Broydenborgpark uitbreiden richting het Sorghvliedtpark en de Marneflaan versmallen

INGREPEN:

1. Als de keerlus verwijderd kan worden bij doortrekking van de tramlijn kan de parkruimte gemaximaliseerd worden tot aan de Lelieplaats. Indien de keerlus bewaard moet blijven levert dit uiteraard een belangrijke randvoorwaarde voor het park op. De sleutel tot een betere relatie tussen de Lelieplaats en het park zit dan in de aanleg van de publieke ruimte. De ruimte binnen de keerlus, rondom het monument, is vandaag één grote grasvlakte. Een aantal bomen zouden hier kunnen worden bijgeplant om de sfeer van de rest van het park door te trekken. De padenstructuur wordt aangepast om de relatie met de Lelieplaats directer te maken.
2. Een brede promenade verbindt de Lelieplaats met een nieuwe toegang naar het Sorghvliedtpark, zowel fysisch als visueel. Deze promenade zou, indien gewenst zowel voor voetgangers en fietser kunnen worden ingezet. Wanneer de tram via de Van Amstelstraat zou worden doorgetrokken heeft deze een nieuwe profiel nodig. De dwarse parkeerplaatsen zijn niet compatibel met een tramlijn. De dwarse parkeerplaatsen worden dan vervangen door langs parkeren aan beide kanten van de straat. Op de keuze voor het traject van de tram gaan we in het hoofdstuk mobiliteit dieper in.
3. In de Marneflaan hebben we vandaag een dubbele barrière tussen het Broydenborgpark en het Sorghvliedtpark. Door de parkeerplaatsen naar de overkant te verplaatsen kunnen we de rand van het Broydenborgpark helemaal openwerken en maximaliseren tot aan de Marneflaan. Het Sorghvliedtpark heeft sowieso een afsluiting en dan is er ook de lange blinde achterkant van de orangerie. De parkeerplaatsen laden deze rand en achterkant op. Op regelmatige plaatsen onderbreken we de parkeerrij om visueel contact tussen beide parken toe te laten. Het parkeren hier is nodig voor het districtshuis en voor de orangerie.
4. Om de beleving van het water te versterken zijn er verschillende mogelijkheden. We geven hier een aantal aanzetten. Ter hoogte van de noordelijke kop van de vijver is er vandaag er sterk niveauverschil tussen park en water. Hier zou er met een zittrappensysteem naar het water toe gewerkt kunnen worden. De padenstructuur zou ook zo aangepast kunnen worden dat er een brug over de vijver gemaakt wordt.
5. Een zachte doorsteek tussen het Broydenborgpark en de Meerlenhoflaan kan gemakkelijk gemaakt worden via de kavel van het Broydenborgkasteel. De doorsteek versterkt ook opnieuw de historische relatie tussen het kasteel en het park.



voorbeeldplan



De parkvijver vandaag



Een illustratieve impressie die toont hoe de relatie met het water in het park versterkt zou kunnen worden

ACTIEFICHE:

Type / Nummer / Onderwerp:	Openbaar Domein - Groen / 003 / Heraanleg Broydenborgpark
Bemerkingen:	• Het wegnemen van de keerlus is qua timing gekoppeld aan het project voor de doortrekking van de tram • De commissie 'Beeld in de Stad' beslist/adviseert over het plaatsen van beeldhouwwerken op openbaar domein. Zij denken dat er plaats kan zijn voor 3 tot 5 beelden in het park

Type / Nummer / Onderwerp:	Openbaar Domein / 003 / Heraanleg Van Amstelstraat
Bemerkingen:	• Wat het profiel van de Van Amstelstraat wordt is afhankelijk van het gekozen traject voor de doortrekking van de tram. Dwarse parkeerplaatsen gecombineerd met een tramlijn levert gevaarlijke situaties op. De heraanleg is dus volledig afhankelijk van het project van de doortrekking van de tram.

Type / Nummer / Onderwerp:	Openbaar Domein / 004 / Heraanleg Marneflaan
----------------------------	--

Inspiraakmoment Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (19 april 2012)

De meeste bewoners vinden dit een goed idee, maar het kan best niet ten koste van de parkeerplaatsen gaan.

Bespreking Agentschap Onroerend Erfgoed (18 april 2012)

- Onroerend Erfgoed heeft geen bezwaren tegen de voorstellen.
- Er worden wel bedenkingen gemaakt bij het voorstel voor de heraanleg van de Van Amstelstraat. Worden de auto's met deze heraanleg niet juist meer zichtbaar?
- De promenade tussen de Van Amstelstraat en het Broydenborgpark mag niet ten koste van de parkruimte gaan.

3.1.6. SORGHVLIEDTPARK: een toegankelijk centrumpark

VANDAAG:

Het Sorghvliedtpark is het stadspark van Hoboken. Het is een belangrijke aantrekkingspool in het district. Het districtshuis is er gelegen. Verschillende evenementen gaan er door. Toch laat de relatie met het centrumgebied te wensen over. In dit masterplan focussen we voornamelijk op de inkompartij.

1. Centraal bij het kasteel en de orangerie is de klassieke aanleg nog duidelijk aanwezig. De parterres zijn symmetrisch gericht op het oude kasteel en op de hoofdtoegang tussen de twee paviljoenen. Langs de kant van het nieuwe districtshuis werd de omgeving van de toegang opnieuw aangelegd in een andere meer organische stijl.
2. Ter hoogte van de twee paviljoenen echter vervaagt de structuur van de parterres. Ze zijn verstopt achter opgeschoten struikgewas. Beide paviljoenen zijn intern verbouwd volgens een doos-in-doos-principe. Dit maakt dat de gebouwen een gesloten indruk geven. Vandaag zit er een horecazaak in een aanbouwsel aan één van de paviljoenen. Het andere paviljoen bevat de kleedkamers voor de korfbalclub, maar zal leeg komen te staan aangezien de korfbalclub naar Fort 8 zal verhuizen.
3. De relatie tussen het Broydenborgpark en het Sorghvliedtpark wordt gemaakt door de Marneflaan. Ter hoogte van de paviljoenen is er een muurfragment dat beide parken scheidt. Een beetje verderop in de Marneflaan staat een monumentale toegangspoort opgesloten tussen twee draadafsluitingen. Deze lijkt daar een beetje verloren te staan. Deze toegang ligt net als de andere toegang ter hoogte van het districtshuis net achter de hoek als we vanuit de richting van de Kioskplaats komen.



1



1



2



2



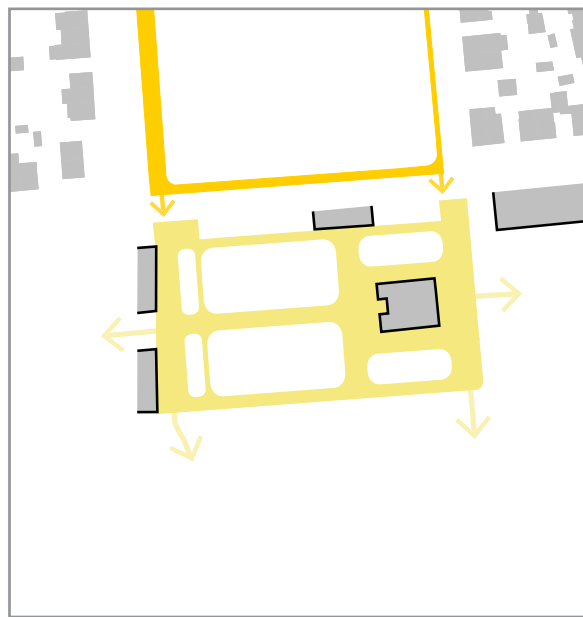
3



3

Denkdag Masterplan Hoboken Centrum (9 oktober 2011)

Een aantal zaken worden altijd opnieuw vermeld wanneer er over het Sorghvliedtpark wordt gesproken. Voor de bewoners heeft het Sorghvliedtpark nood aan een horecazaak in het park, bij de speeltuin. Het park is een goede locatie voor het organiseren van evenementen. Het belang van het gebruik van de centrale dreef als fietspad en van verlichting zijn twee andere elementen.



CONCEPT:

De inkompartij van het domein Sorghvliedt is opgespannen tussen het kasteel aan de ene kant en de twee paviljoenen aan de andere kant. De inkompartij vormt een geheel met een eigen aanleg. Wij willen deze eenheid opnieuw herstellen door in dit gehele gebied. Vooral de paviljoenen moeten terug opnieuw een duidelijk deel uitmaken van deze inkompartij. Door de toegang, die nu achter de paviljoenen ligt, weer naar de voorkant te brengen spannen we de inkompartij op tussen twee hoofdtoegangen. De centrumfiguur eindigt aan het sorghvliedtpark en de wandel- en fietsboulevard die vanaf de Kioskplaats, langs het Broydenborgpark loopt recht op de toegang voor de paviljoenen uit. De inkompartij functioneert als een soort verdeler tussen de verschillende toegangen en paden doorheen het park.

Door deze ingrepen wordt het Sorghvliedtpark een stuk sterker op het centrum betrokken. De horeca kan samen met de speeltuin en de sportvelden een levendige plek creëren. Vandaag gaan er al evenementen door in dit park. De ingrepen kunnen het Sorghvliedtpark versterken in haar rol als centrum- en evenementenpark.

ERFGOED:

Kasteel/domein Sorghvliedt is een beschermd monument en beschermd landschap. Voor deze site moet er advies ingewonnen worden bij het Agentschap Onroerend Erfgoed. Door de jaren heen heeft het domein vele verschillende transformaties ondergaan.

Ons voorstel om de samenhang van de inkompartij te herstellen past zeker binnen het historische verhaal. Het opnieuw zichtbaar maken van de koetshuizen en deze in de toekomst inzetten voor een actieve functies, bvb. horeca in het park helpt hierbij. Vandaag zijn deze koetshuizen aan de binnent verbouwd tot opslagplaats en kleedkamer.

Volgens de historische documenten zouden we met de voorgestelde ingrepen de poort opnieuw ongeveer op haar oorspronkelijke plaats terug zetten. De poort is rond 1953 verhuisd naar de huidige locatie verder in de Marneflaan en vervangen door het kleine poortje dat vandaag op deze plek is gelegen. Ook het voorstel om opnieuw water in de wadi's of grachten achter de koetshuizen te brengen past binnen de geschiedenis zoals de foto hiernaast toont. De hoofdingang wordt opnieuw sterker in de verf gezet.

Een uitgebreide geschiedenis van het park is te vinden in het boek "Sorghvliedt, van buitenplaats tot districtshuis, vijfhonderd jaar domaniale en sociale geschiedenis van een Villa Rustica te Hoboken" door Raymond Corremans. Hieruit een aantal fragmenten en beelden:

Ingang 1: de poort met arduinen posten over de Van Amstelstraat. Deze poort is in 1734 opgericht ter hoogte van ingang 2, maar in 1953 in het kader van het project "Centrum voor lichamelijke opvoeding" verplaatst naar de huidige lokatie ter vervanging van een in verval gekomen poort. (Afb. 39)

Ingang 2: het poortje, waarnaast tot 1953 ingang 1 heeft gestaan, dat toegang geeft tot het café-terras aan de Marneflaan dateert eveneens van 1953. (Afb. 40)

a) Ingang nr. 1: over de Van Amstelstraat op de plaats van de huidige ingang nr. 1 stond eerst een poort tussen betonnen pijlers die nog door Dr. van den Wildenberg was geplaatst. Deze moest afgebroken worden in 1940 en de bouwmeester Fr. Van Rompaey heeft op 29.4.1940 een ontwerp gemaakt voor een eiken dubbele poort die echter nooit is geplaatst geweest. Toen dan het Centrum voor lichamelijke opvoeding van start is gegaan, was het belangrijk om over de Van Amstelstraat toch een belangrijke toegang te voorzien voor het publiek dat naar de speeltuinen en het stadion zou kunnen gaan. Aan architect Denkens werd opdracht gegeven om de poort aan te passen (C.B.H. 1.10.1952). Mogelijk heeft deze het gemeentebestuur gesuggereerd om de oude ingangspoort (zie afb. 242 toen staande op de plaats van de huidige ingang nr. 2) te verplaatsen en bij C.B.H. van 21.1.1953 werd hiertoe besloten en dit werk toegewezen aan de Gebrs. Janssens, die ook de betonnen pijlers van de oude poort moesten afbreken. In mei was dit werk voltooid (voolopige aanvaarding bij C.B.H. 9.6. en 1.7.1953).

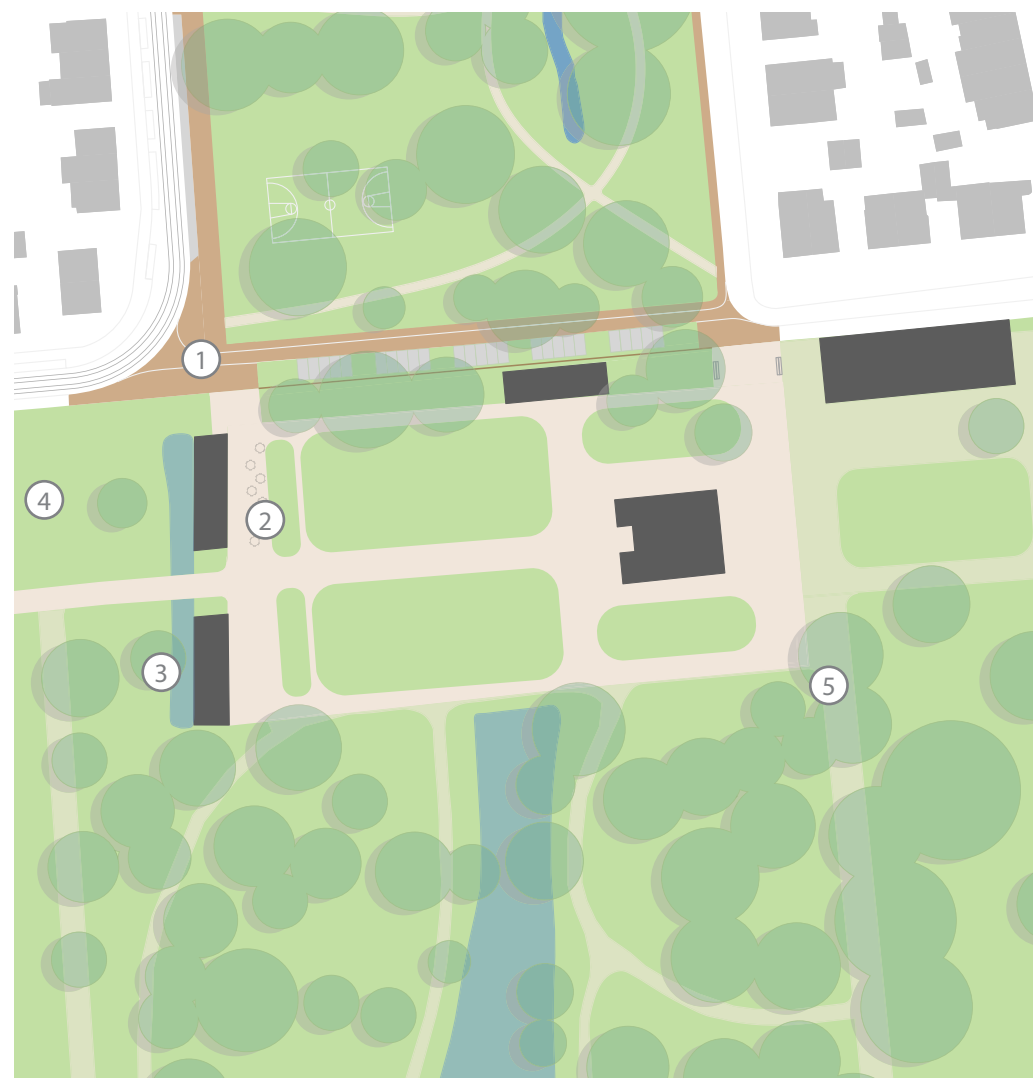


Afb. 40 Ingang 2 aan het café-terras in 1994. (Eigen foto)

Afb. 39 Ingang 1 over Van Amstelstraat in 1992. (Eigen foto)

INGREPEN:

1. We stellen voor om de muur en het aanbouwsel van het bestaande café weg te nemen om zo het historische paviljoen vrij te maken. Op deze manier maken we het ook mogelijk om een toegang in het verlengde van de promenade langsheen het Broydenborgpark te maken. Dit is ook de oorspronkelijke locatie van de poort die vandaag aan de achterkant van de paviljoenen is gelegen. We zouden deze toegang dus kunnen markeren door de poort terug te plaatsen of door een nieuwe poort of opening te maken. Deze toegang vormt samen met de toegang aan het districtshuis de aansluiting op de centrumfiguur. Door de promenade langsheen het Broydenborgpark creëren we een directe fysische en visuele relatie tussen de Kioskplaats-Lelieplaats en het Sorghvliedpark. Een relatie die vandaag helemaal ontbreekt.
2. De storende opgeschoten struikbegroeiing die de paviljoenen vandaag verstopt wordt weggenomen. De twee paviljoenen worden in ere hersteld. Minstens één van de twee paviljoenen zou volgens ons ingezet kunnen worden als horeca-zaak ter vervanging van het bestaande café. Ofwel dicht bij de nieuw gecreëerde toegang, ofwel dicht bij de speeltuin in het park.
3. Aan de achterkant van de paviljoenen of koetshuizen is een wadi of gracht gelegen. We stellen voor om deze opnieuw van water te voorzien. Dit zou de huidige achterkanten opnieuw wat meer voorkant maken en de hoofdtoegang tot het domein extra in de verf zetten.
4. Er is in de laatste jaren heel wat moeite gedaan om de sportfuncties, zoals de korfbal op deze locatie, uit het Sorgvliedpark naar Fort 8 te verplaatsen. Bij uitvoering van het masterplan Fort 8 zal deze verhuis een feit worden. Dan krijgt men de mogelijkheid om de huidige sportvelden opnieuw meer bij de parkinrichting te betrekken. Toch denken we dat het belangrijk is dat er in de toekomstige plannen voor dit stuk park ook rekening gehouden wordt met voldoende ruimte voor multifunctioneel gebruik. De georganiseerde sport krijgt een locatie op Fort 8, maar er is ook heel wat nood aan locaties voor buurtsport, zeker gezien de nabijgelegen Moretusblokken. Er moet bijvoorbeeld nog voldoende open grasveld worden voorzien om informeel voetballen mogelijk te maken.
5. De inkompartij van het Sorgvliedpark moet een goede aansluiting maken op de hoofddreef naar het zwembad voor fietsers en voetgangers.



voorbeeldplan



Het terras naast de paviljoenen vandaag



Een illustratieve impressie die toont hoe er veel meer transparantie naar het centrum kan worden gecreëerd

ACTIEFICHE:

Type / Nummer / Onderwerp:	Openbaar Domein - Groen / 004 / Heraanleg van de omgeving inkompartij Sorghvliedtpark
Bemerkingen:	• Het kasteel/domein Sorghvliedt is een beschermd monument en beschermd landschap. Voor deze site zal er advies ingewonnen moeten worden bij het Agentschap Onroerend Erfgoed • Er zal overleg opgestart moeten worden met de huidige horeca-uitbater • De herbestemming van de koetsgebouwen of paviljoenen is ook een belangrijk onderdeel van deze actie • Volgende Actie in het masterplan moet in nauw verband behandeld worden; Ruimtelijk Beleid / 002 / Opmaak masterplan Sorghvliedtpark

Type / Nummer / Onderwerp:	Ruimtelijk Beleid / 002 / Opmaak masterplan Sorghvliedtpark
Bemerkingen:	• Vandaag bestaat er geen overkoepelende visie voor het park. Er wordt op verschillende plekken tegelijkertijd gewerkt zonder afstemming • Het kasteel/domein Sorghvliedt is een beschermd monument en beschermd landschap. Voor deze site zal er advies ingewonnen moeten worden bij het Agentschap Onroerend Erfgoed • Er moet afstemming gezocht worden met het lopende dossier voor de renovatie van de Belvédère en omgeving

Inspraakmoment Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (19 april 2012)

- Één groep suggereert om openbare toiletten te plaatsen
- Een andere geeft de idee om de orangerie als cafetaria in te richten: daar is de hele dag zon. De andere paviljoenen mogen gebruikt worden als lokaal voor verenigingen.



Resultaat inspraakmoment Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (19 april 2012): inkompartij Sorghvliedtpark, positief of negatief?

Bespreking Agentschap Onroerend Erfgoed (18 april 2012)

- Voor Onroerend Erfgoed is het openwerken van de muur om een verbinding te maken tussen de promenade aan het Broydenborgpark en de voorkant van de paviljoenen zeker bespreekbaar, net als de afbraak van het huidige aanbouwsel naast de paviljoenen.
- Of de arduinen poort terug op z'n plaats van voor 1953 moet geplaatst worden blijft voor Onroerend Erfgoed een grotere vraag.

Stad in dialoog

- De (4) personen die reageerden vonden het allen een goed idee. Iemand zei daar bovenop om nog wat speeltuigen en voetbalgoaltjes te plaatsen.

3.1.7. KAPELSTRAAT: woon- en winkelstraat

VANDAAG:

De Kapelstraat was de belangrijkste winkelstraat van Hoboken met veel passanten tussen haven, treinstation en centrum. Met het wegvallen van de relatie tussen haven en centrum en met het wegvallen van het treinstation is er heel wat minder passage. De handel in de straat neemt af naarmate we verder weg van het centrum gaan. De verlaten handelspanden worden vaak omgevormd tot woningen, ook op de gelijkvloerse verdieping. Jammer genoeg worden de winkelpuien vaak niet verbouwd en dus aangepast aan deze functiewisseling. Er wordt enkel een gordijn gehangen. De leegstand en de slordig tot woning omgevormde panden geven de Kapelstraat een verlaten indruk.

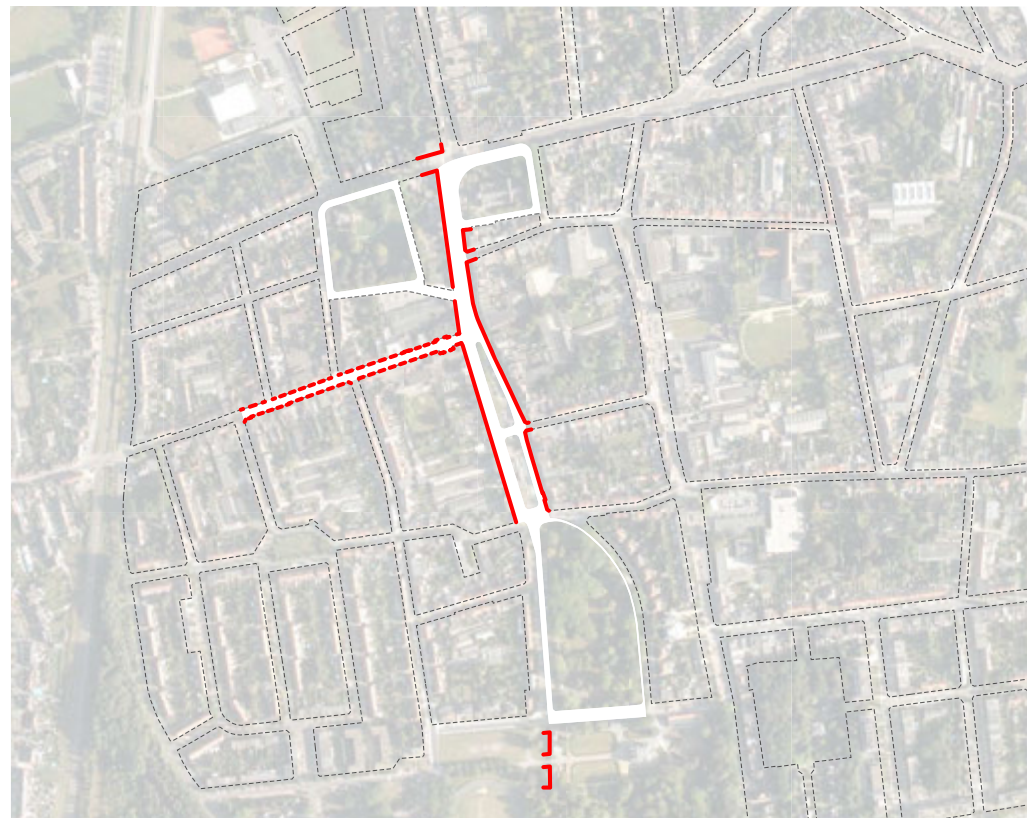
Er bestaat een spanningsveld tussen het verbouwen van de winkelpanden tot woningen en het behouden van de winkelstraat als winkelstraat door nieuwe commerciële impulsen te geven.

Vanuit de dienst Werk en Economie wordt er momenteel extra aandacht besteed aan de Kapelstraat en Kioskplaats als winkelgebied. In het document 'Strategische visies voor winkelgebieden' wordt er een visie voorgesteld voor het gebied Kioskplaats - Kapelstraat. In het document wordt gesteld: "De Kioskplaats en de Kapelstraat vormen het stedelijk centrum van het district Hoboken. Het behoud en het versterken van haar identiteit als stedelijk centrum is cruciaal." Iedere 3 jaar wordt de afbakening van het winkelgebied herbekeken en afgestemd op de heersende situatie. De dienst W&E zal de evolutie van het winkelgebied Hoboken centrum nauwgezet in het oog houden en waar mogelijk bijsturen.



INGREPEN:

- We bakenen een geconcentreerd winkelgebied in Hoboken Centrum af op basis van de studie van W&E. Binnen deze zone moeten commerciële functies op de gelijkvloerse verdieping zo veel mogelijk gestimuleerd worden. Voor de Kapelstraat loopt dit vanaf de Kioskplaats tot aan de Hertstraat.
- Dit gedeelte van de Kapelstraat mag dus zeker meegenomen worden in de aanleg van de centrumfiguur.
- Winkelpanden die worden herbestemd tot woningen moeten gestimuleerd worden om hiervoor ook de nodige architecturale aanpassingen te doen. De privacy op de gelijkvloerse verdieping kan worden verbeterd door de transparante winkelpuien gedeeltelijk dicht te maken. Dit moet evenwel gebeuren op een kwalitatieve manier en in harmonie met de rest van de gevel en de buurpanden.
- De mogelijkheden voor de Kapelstraat op grotere schaal kwamen in het hoofdstuk Visie reeds aan bod. Deze ontwikkelingen zou op langere termijn een belangrijke nieuwe impuls aan de Kapelstraat kunnen geven.



Afbakening van het winkelgebied op basis van studie van W&E. Voor de Kapelstraat is een opvolging van de toekomstige evoluties noodzakelijk.

ACTIEFICHE:

Type / Nummer / Onderwerp:	Werk en Economie / 001 / Kapelstraat
Bemerkingen:	Een gedeelte van de kapelstraat behoort momenteel tot het strategisch handelscentrum van Hoboken. De dienst W&E zal de evolutie van het handelscentrum Hoboken nauwgezet in het oog houden en waar mogelijk bijsturen.

Inspraakmoment Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (19 april 2012)

- Een meerderheid wil toch dat de straat geherwaardeerd wordt als winkelstraat, op zijn minst van de Kioskplaats tot aan de bibliotheek; hiervoor moet iets gedaan worden aan de leegstand. Misschien kan een winkelcentrummanager iets doen om op te waarderen?
- Wat het verkeer betreft: auto's mogen afgeremd worden, wat plaats geeft aan de winkelende bewoner én bezoeker. De tram wordt onrealistisch geacht door de breedte van de straat én de scherpe bocht die moet genomen worden vanuit de Kioskplaats.
- Één groep suggereert om een onderzoek te doen naar het parkeergedrag van mensen in de Kapelstraat om uit te maken of er meer of minder ruimte moet gaan naar de parkerende bewoner.

Denkdag Masterplan Hoboken Centrum (9 oktober 2011)

Het belang van een goed en uitgerust winkelapparaat komt heel vaak naar boven in het gesprek op de denkdag. De leegstand in de Kapelstraat is ook een doorn in het oog van de Hobokenaren. Het winkelapparaat moet beter gestructureerd worden. De kwaliteit van de winkelstraten moet verbeteren en wanneer winkels woningen worden, moeten eigenaars gestimuleerd worden om hun gevel te veranderen, zodat ze niet achter een etalage wonen.

Denkdag Masterplan Hoboken Centrum (9 oktober 2011)

Bijna alle bewoners op de denkdag zijn het erover eens dat Nello en Patrache een sterk punt is van Hoboken en dat het beeldje meer centraal zou mogen staan, dan de huidige locatie in de Kapelstraat. Er is wel geen eensgezindheid over de nieuwe locatie.

3. VERSTERKT CENTRUM

3.2. Oudestraat - jongerencluster

JONGERENCLUSTER

VANDAAG:

De Oudestraat is vandaag voornamelijk gekend als een doorgaande route voor autoverkeer doorheen het centrum. De straat heeft geen speciale uitstraling, ondanks het toch wel brede profiel. Nochtans is de Oudestraat op de Ferrariskaart (1777) reeds herkenbaar als een belangrijk onderdeel van het centrum. De oude kern van Hoboken was opgespannen tussen de as Kioskplaats - Lelieplaats enerzijds en de Oudestraat anderzijds.

Er liggen ook een heel aantal belangrijke publieke functies langsheen de Oudestraat. Voornamelijk functies gericht op jongeren, zoals scholen, een jeugdhuis, de academie,... Waar andere steden en gemeentes aan de hand van nieuwe plannen proberen de scholen en jongerenfuncties beter te concentreren, is dit in Hoboken reeds het geval. De twee bouwblokken langsheen de oudestraat bestaan voor het grootste deel uit kavels van scholen en andere publieke functies. Toch is deze jongerencluster vandaag niet als geheel waarneembaar. De potenties van de clustering worden niet ingezet.

De Oudestraat heeft vandaag een onduidelijke identiteit. Enerzijds liggen al deze publieke functies langs deze straat en heeft de straat een relatief breed profiel, anderzijds heeft de straat ook de uitstraling van een gewone woonstraat. Er komt ook veel verkeer door de straat, aangezien het een doorgaande route doorheen het centrum van noord naar zuid vormt. Dit levert soms ook onveilige situaties op en is weinig compatibel met een schoolomgeving.





De functies in de bouwblokken langsheen de Oudestraat:

1. Sint-Agnesinstituut Kleuterschool (gedeelte Kioskplaats)
2. Sint-Agnesinstituut Kleuterschool (gedeelte Delhaize)
3. Sint-Agnesinstituut Basisschool
4. Sint-Agnesinstituut Lagere school
5. Sint-Agnesinstituut Bovenbouw
6. Leonardo Lyceum Hoboken
7. Academie
8. Kinderdagverblijf Patrasche
9. Sporthal Notelaar
10. Hofke van Thys Lagere School
11. Chiro Sentroem
12. Jeugdhuis JOH



- De functies die samen de jongerencluster vormen hebben geen gemeenschappelijk gezicht. Elke school en functie toont zich apart. Elke school en functie heeft een aparte toegang via de veel te smalle woonstraten (Notelaarstraat, Dokter Coenstraat,...) rondom de cluster.
- De ontsluiting via deze smalle straten zorgt voor verkeersproblemen en onveilige situaties op de spitsuren vanaf de Kioskplaats tot in de Kloosterstraat.



CONCEPT:

De Oudestraat heeft volgens ons de potentie om het centrale ontsluitingssysteem te worden van de jongerencluster. Het schoolverkeer moet hier op een veilige manier afgewikkeld kunnen worden. De Oudestraat wordt het gezicht voor de jongerencluster en moet zelfs kunnen uitgroeien tot een echt schoolplein. Een plek waar de verschillende scholen en jongerenfuncties op elkaar betrokken worden. Een plek voor de schoolgaande jeugd. Vanop de Oudestraat vertakt een netwerk van fiets- en wandelpaden zich doorheen beide bouwblokken. Deze zachte route verbindt alle schooltoegangen. De nieuwe schooltoegangen bevinden zich binnen de bouwblokken en dus niet meer in de smalle woonstraten. Elk van de scholen krijgt een adres langsheen deze doorsteken. Dit adres bestaat uit een schoolpoort, een fietsenstalling,.... Fieters en voetgangers kunnen op een veilige manier de school bereiken. Het bouwblok wordt als het ware binnestebuiten gedraaid.

De sporthal en de Academie worden op avonden en in de weekends (jeugdbeweging) veel gebruikt, daarom zijn permanente zachte publieke doorsteken van belang. Door deze doorsteken worden de kavels van de scholen een stuk gemakkelijker toegankelijk gemaakt. Dit bevordert ook de mogelijkheid om de schoolinfrastructuur op een bredere of meer open manier te beschikking te stellen buiten de schooluren. Een deel van deze zachte doorsteken bestaat reeds. Een ander deel moet nog worden gecreëerd.

INGREPEN:

1. De rijweg wordt asymmetrisch gelegd. Er blijft een normaal, comfortabel voetpad over aan de kant van de woningen en een heel breed voetpad aan de kant van de scholen. Dit voetpad is ruim genoeg om ingericht te kunnen worden als schoolplein, zonder daarmee de doorgaande beweging van fietsers en voetgangers te belemmeren. Aan beide kanten van de rijweg behouden we een langse parkeerstrook. Die aan de kant van de woningen kan gebruikt worden door de woningen. Die aan de kant van de school zou ingezet kunnen worden voor het schoolverkeer. Aan de kop van de Oudestraat ter hoogte van de Dokter Coensstraat leggen we de rijweg opnieuw centraal en hebben we twee brede voetpaden. Zo beveiligen we de oversteek van het zachte netwerk tussen de twee bouwblokken. De straat wordt veel meer ingericht als schoolomgeving. De nadruk ligt op verblijfskwaliteit en veiligheid. Op de circulatie in het centrum en de rol van de Oudestraat gaan we verder in dit document dieper in. Daar wordt voorgesteld om de Oudestraat enkelrichting te maken, waardoor nog meer ruimte kan worden gecreëerd voor het verbrede voetpad.
2. Het netwerk van doorsteken zou pas helemaal af zijn als we ook een doorsteek naar de Kioskplaats kunnen realiseren. Zoals hier getekend zou deze doorsteek uit kunnen komen in het verlengde van de Kapelstraat. Deze doorsteek zou een belangrijke meerwaarde kunnen betekenen voor de jongerencluster en voor de Kioskplaats. Hiermee zou de jongerencluster verbonden zijn met het centrum van Hoboken. Deze doorsteek zou plaats moeten vinden via de private kavel van de vroegere Gifi of Blokker.
3. Vandaag ligt op dit terrein de open speelruimte van het jeugdhuis en de Chiro. Het is uiteraard belangrijk dat er voldoende speelruimte is voor jongeren in Hoboken. Toch kunnen we ons de vraag stellen of het niet mogelijk is om de open speelruimte van de school buiten de schooluren open te stellen voor andere jongerenorganisaties. Zo verkrijgen we een intensiever gebruik van de ruimte. Deze open kavel langsheen de Oudestraat zou dan als uitbreidingskavel voor de jongerencluster kunnen gebruikt worden, bvb. om de kleuterschool die vandaag geïsoleerd naast de Delhaize zit meer centraal in de jongerencluster te brengen.



4. De cluster rond de Delhaize ligt in het midden van het woonweefsel. De winkel is wel bereikbaar via de Heidestraat en de Oudestraat. Er is een groot contrast tussen de schaal van deze Delhaize en de omgevende woningen. De hoek tussen deze twee straten is vandaag zeer slecht afgewerkt. De inrichting is volledig op de auto gericht. De Delhaize is een belangrijke trekker voor het centrum van Hoboken. Het parkeeraanbod op deze site is ook zeer groot. Er is een overaanbod aan parkeerplaatsen. Gezien de centrale ligging zou deze parking een rol kunnen spelen voor het centrumgebied of als parking voor het personeel van de scholen. De kavel van de Delhaize moet dus beter aansluiten op de publieke ruimte van de Oudestraat. Het verbrede voetpad van de scholencluster zou kunnen worden doorgetrokken. Er moet ook aandacht zijn voor de toelevering van de Delhaize, waar vandaag heel wat problemen mee zijn.
5. Er ligt vandaag nog een kleuterschool geklemd tussen de woningen in de Broydenborglaan en de Delhaize-cluster. De inplanting van deze school is vandaag niet kwalitatief. Het zou natuurlijk interessant zijn als we deze school mee zouden kunnen integreren in de jongerencluster noordelijker in de Oudestraat. In de toekomst zouden we, bij het verplaatsen van de kleuterschool, kunnen denken aan een totale herontwikkeling van de twee kavels op de hoek met een gemengd project, commercieel en residentieel. Waarbij meer afstemming kan zijn tussen de schaal van de woonstraten en de nieuwe ontwikkeling.
6. Op deze locatie zijn vandaag een houthandel en een hondenschool gelegen. Dit zijn beide functies die heel wat ruimte opeisen in het centrum Hoboken. Ook hier zouden we in de toekomst aan een hertontwikkeling met een meer gepaste functie kunnen denken. Bijvoorbeeld een woon-zorg-cluster voor ouderen kan een op een interessante manier complementair zijn aan de jongerencluster. Ook een verdere uitbreiding van de jongerencluster is een mogelijke denkpiste.



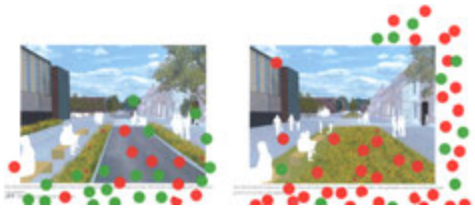
voorbeeldplan



de Schoolstraat vandaag



Een illustratieve impressie die toont hoe de Schoolstraat er zou kunnen uit zien. Het brede voetpad groeit uit tot een schoolplein. De oversteekplaats van de fiets- en wandelpaden tussen de twee bouwblokken wordt beveiligd.



Resultaat inspraakmoment Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (19 april 2012): Oudestraat als jongerenplein, positief of negatief? Links: Oudestraat versmallen; Rechts: Oudestraat knippen

ACTIEFICHE:

Type / Nummer / Onderwerp:	Jeugd / 001 / Opmaak ontwikkelingsplan jongerencluster
Bemerkingen:	• De scholen en andere jongerenfuncties moeten in overleg een visie uitzetten voor de verdere ontwikkeling van de jongerencluster • Hierin moeten thema's zoals meervoudig ruimtegebruik, ontsluiting, verdichting, open en brede school,... worden behandeld • Naast de scholen en de andere jongerenfuncties zijn de Delhaize, de houthandel en de hondenschool hierin belangrijke actoren op lange termijn

Type / Nummer / Onderwerp:	Openbaar Domein / 005 / Heraanleg Oudestraat
Bemerkingen:	• De heraanleg is afhankelijk van de keuzes voor de circulatie in de Oudestraat en in het centrum van Hoboken. Hierover zou duidelijkheid moeten komen bij de opmaak van het Wijkcirculatieplan • Volgende Acties in het masterplan moeten in nauw verband behandeld worden; - Mobiliteit / 003 / Uitwerking Wijkcirculatieplan (WCP) Hoboken Centrum - Jeugd / 001 / Opmaak ontwikkelingsplan jongerencluster

Inspiraakmoment Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (19 april 2012)

- Het idee is mooi, maar een meerderheid is tegen een knip in de Oudestraat omdat de nadelen doorwegen: men riskeert een verkeersinfarct doordat de Oudestraat een belangrijke verkeersader is. Enkele richting valt wel te overwegen.
- Er zouden trouwens ook kortparkeerplaatsen moeten voorzien worden om jonge kinderen af te kunnen zetten aan de school.
- Ook vreest men voor overlast 's avonds en 's nachts van jongeren op het plein dat dan verlaten is.

Hobokense Ouderenraad Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (16 april 2012)

- De Oudestraat is een belangrijke verkeersader, die niet doorbroken dient te worden.

Jeugdraad Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (6 februari 2012)

- Zijn de jeugdverenigingen in dit plan mee opgenomen en is er rekening gehouden met hun werkingen?

Stad in dialoog

- De stem omtrent een knip in de Oudestraat klinkt zeer duidelijk. Men ziet dit niet zitten om verschillende redenen. Ook omtrent een eenrichtings-scenario bestaat er geen eensgezindheid. Men heeft schrik dat het verkeer afgewend wordt op de omliggende straten.
- Ook worden er argumenten tegen het idee van het schoolplein en het netwerk van trage wegen aangehaald omtrent bereikbaarheid en overlast van hangjongeren.

Advies Districtscollege Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (7 februari 2012) Advies Districtsraad Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (23 april 2012)

- Er moet een oplossing zijn voor het stationneren bij het afzetten en afhalen van schoolkinderen in de buurt van de Kioskplaats.
- Het oversteken tussen de scholen moet veiliger gemaakt worden en ook moet er meer veiligheid zijn voor de fietsers op het gedeelte tussen de Heidestraat en de Antwerpsesteenweg.

4. HOBOKEN BEREIKBAAR

HOBOKEN BEREIKBAAR

Het hoofdstuk 'Hoboken bereikbaar' behandelt het aspect mobiliteit in het centrum van Hoboken. In het team was Vectris opgenomen als mobiliteitsspecialist. Aanvankelijk was het de bedoeling dat het proces voor de opmaak van een Wijkcirculatieplan (WCP) voor Hoboken centrum parallel zou lopen aan het proces van het masterplan. Uiteindelijk is de timing voor het WCP echter verschoven. Met de opmaak van het WCP is pas begonnen in de laatste fase van het masterplan. Enkel een parkeertelling en -onderzoek heeft wel plaats gevonden in een vroeger stadium van het masterplan.

Bij de opmaak van het masterplan waren we dus genoodzaakt om uit te gaan van eigen observatie en de tellingen en resultaten van een vroegere WCP-proces. Er waren geen volledige en recente tellingen. Binnen het masterplanproces was er ook geen ruimte voorzien voor een aparte mobiliteitsstudie, enkel voor ondersteuning. De voorstellen voor circulatie en mobiliteit moeten dus gelezen worden als aanzetten of denkrichtingen, vertrekkende van de ruimtelijke ambities die we hebben uitgezet. Deze aanzetten moeten verder worden uitgewerkt, getest en onderbouwd met tellingen tijdens het proces van het WCP. We verwijzen dan ook naar het WCP voor definitieve resultaten wat betreft de verschillende mobiliteitsaspecten van het masterplan.

De stad Antwerpen hanteert het STOP-principe. Dit bepaalt de prioriteit in verkeersstromen: stappers - trappers - openbaar vervoer - privé vervoer. We volgen met onze hoofdstukken dezelfde volgorde.



4. HOBOKEN BEREIKBAAR

4.1. *stappers*

STAPPERS

Binnen de centrumfiguur (donkerblauw op de figuur) wordt er maximaal ingezet op verblijven en veiligheid voor voetgangers. Er wordt zoveel mogelijk ruimte voorzien voor de voetganger. Deze centrumfiguur bindt immers de belangrijkste functies van het centrum aan elkaar. De publieke ruimte wordt uitgewerkt als een shared space waar het gemotoriseerd verkeer te gast is en het ontwerp en het gebruik van de publieke ruimte niet bepaalt.

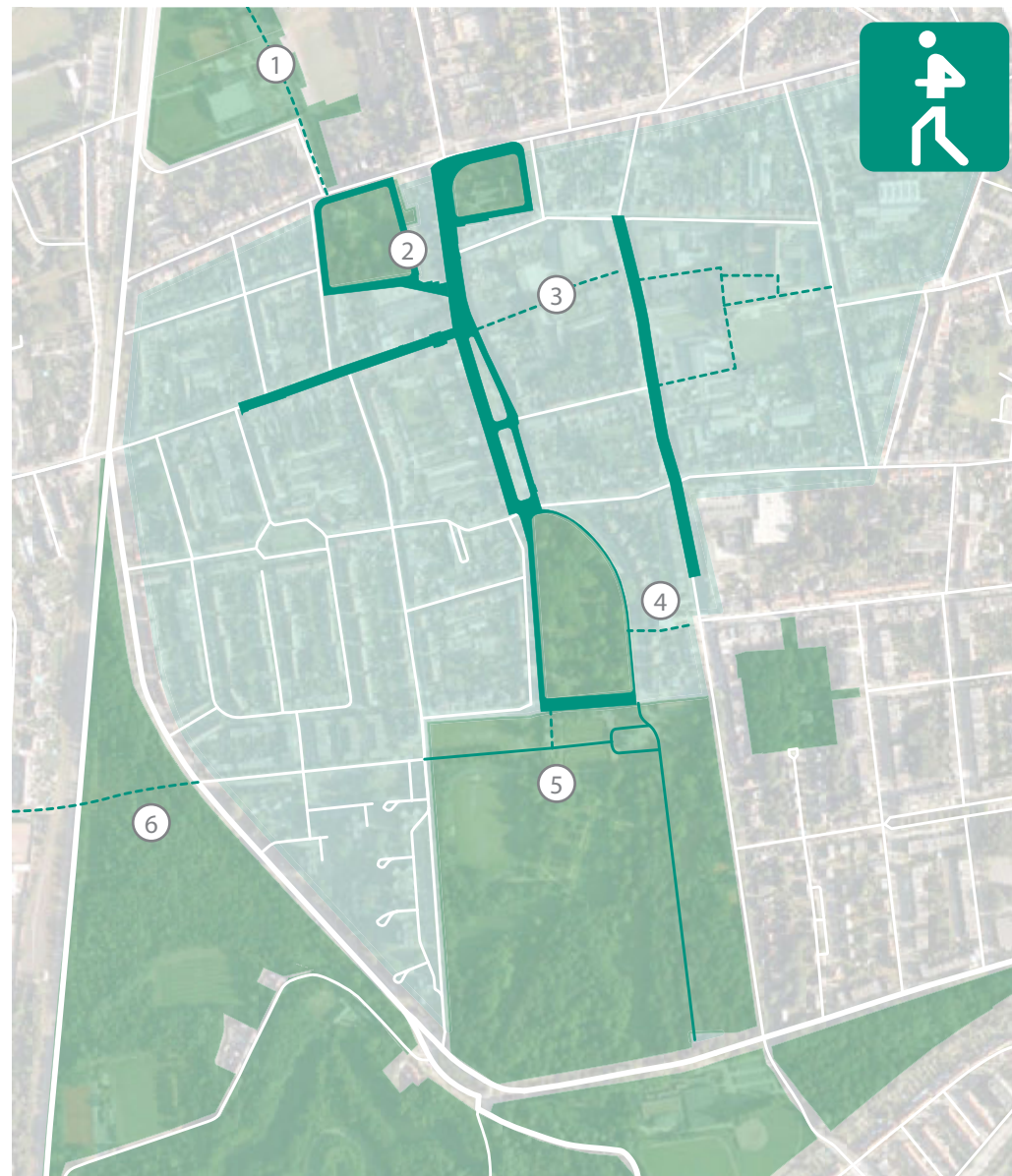
Een aantal nieuwe zachte doorsteken (donkerblauwe stippellijnen) worden gecreëerd. Deze sluiten aan op de centrumfiguur en op de bestaande doorsteken en paden:

1. doorsteek over Groen Zuid, aansluitend op de voetgangers- en fietstunnel onder de sporen
2. doorsteek tussen Gravenhof en Kioskplaats
3. netwerk van doorsteken doorheen de bouwblokken van de jongerencluster
4. doorsteek tussen het Broydenborgpark en de Meerlenhoflaan
5. doorsteek tussen het Broydenborgpark en het Sorghvliedtpark
6. doorsteek tussen de Curiestraat in Moretusburg en de PH Spaaklaan (zie hoofdstuk Hoboken aan de Schelde)

Binnen de afbakening van de zone 30 (lichtblauw) moeten de voetgangers sowieso vrij en veilig kunnen bewegen. De aanleg van de straten wordt hierop afgestemd.

Scenario 1:

-  afbakening zone 30
-  afbakening centrumfiguur
-  nieuwe doorsteken voor langzaam verkeer



ACTIEFICHE:

Elk van deze doorsteken voor zacht verkeer is gekoppeld aan andere projecten in deze bundel. We verwijzen dus naar de respectievelijke actiefiches.

4. HOBOKEN BEREIKBAAR

4.2. trappers

TRAPPERS

FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK VANDAAG:

Hiernaast wordt de categorisering van het functioneel fietsroutenetwerk vandaag getoond

- De hiërarchie is niet altijd even duidelijk.
- De getrapte alternatieve bovenlokale route doorheen het centrum lijkt heel onlogisch.
- Enkele routes, bijvoorbeeld langsheen de Schelde lijken eerder in het recreatieve fietsnetwerk te passen.



FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK VOORSTEL:

Hiernaast wordt een voorstel voor de categorisering van het functioneel fietsroutenetwerk getoond

- Een non-stop hoofdroute verbindt Hemiksem-Hoboken-Antwerpen.
- Bovenlokale routes worden gekoppeld aan de lokaal I en lokaal II wegen zoals we deze in het hoofdstuk van de auto zullen definiëren.
- Lokale routes gekoppeld aan de buurtstraten.
- Binnen de afbakening van de zone 30 bestaat er een vrij fietsnetwerk, alle woonstraten zijn geschikt voor fietsverkeer.
- We bakenen de as Oudestraat - Broydenborglaan wel nog af als lokale route doorheen het centrum, met alle scholen hieraan gekoppeld.

Indien het Velo-systeem verder uitgebreid zou worden richting het district Hoboken zijn er zeker een aantal locaties die met een Velo-station uitgerust zouden kunnen worden:

- De Kioksplaats als centrum van Hoboken
- De Cockerillplaats als kruising tussen bovenlokale functionele fietspaden maar ook als overstap naar de lightrain (zie verder)
- De aanmeerplaats van het veer
- Het treinstation aan Polderstad

In hoofdstuk 5.3 wordt overwogen om een nieuwe locatie voor de aanmeerplaats van het veer te zoeken. De nieuwe locatie zal bijgevolg een invloed hebben op zowel het fietsroutenetwerk als het Velo-station.



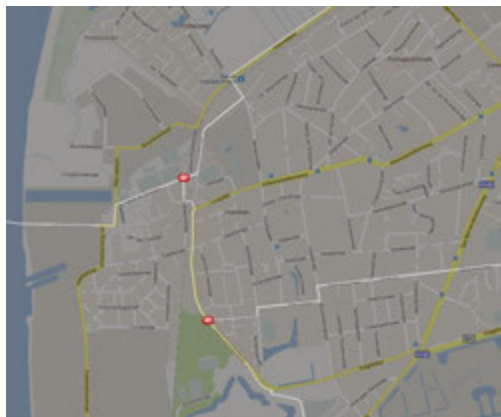
RECREATIEF FIETSROUTENETWERK VOORSTEL:

Voor dit voorstel bouwen we verder op het provinciale fietsknooppuntennetwerk.

- Het fietspad langs de schelde kan tot aan de jachthaven zeker verder uitgebouwd worden. Vanaf dit punt moeten we een kwalitatieve relatie maken met het fietspad langs de spoorlijn en het centrum. De Boombekelaan, Maccabilaan en Charlotta Finckstraat dienen met een fietspad uitgerust te worden. Dit kwam ook al naar boven bij het functioneel fietsroutenetwerk.
- De as Meerlenhoflaan - Marneflaan - Paul-Henri-Spaaklaan kan verder getrokken worden via de nieuwe fietsverbinding over de spoorlijn naar Moretusburg.

Een alternatieve trage zachte route doorheen het centrum wordt gedefinieerd:

- Groen Zuid
- Gravenhof
- Kioskplaats - Lelieplaats: vandaag is fietsen op de Kioskplaats-Lelieplaats geen sinecure. Ofwel moet men tussen de auto's en de tramsoren fietsen ofwel moet met tussen de wandelaars op de Kioksplaats fietsen. Er is een sterke vraag naar een fietspad van noord naar zuid over deze as. In ons ontwerp voor de Kioskplaats - Lelieplaats voorzien we een centrale circulatiestrook voor fietsers en voetgangers. Of dit nu een gemengde strook moet zijn of een gescheiden fiets- en voetpad moet verder in het ontwerp uitgezocht worden.
- Broydenborpark: We maken een nieuwe wandel- en fietspromenade tussen het Broydenborgpark en de Van Amstelstraat. Of dit nu een gemengde strook moet zijn of een gescheiden fiets- en voetpad moet verder in het ontwerp uitgezocht worden.
- Sorghvliedtpark: Doorheen het Sorghvliedtpark zorgt de dreef voor de meest directe verbinding naar het zwembad en Fort 8. Er is ook een sterke vraag om deze as verder uit te werken als een belangrijke fiets- en voetgangersverbinding (aparte fietsstrook, verlichting,...)



het fietsknooppuntennetwerk vandaag



overzicht van de voorstellen voor het recreatief fietsroutenetwerk

Verschillende inspraakmomenten

- De vraag naar een fietspad op de as Kioskplaats - Lelieplaats komt heel regelmatig naar voren. Vandaag is het fietsen er onveilig zoals hiernaast wordt uitgelegd.
- Ook de vraag naar veilige en verlichte fietspaden in het Broydenborgpark en vooral in de dreef van het Sorghvliedtpark komt regelmatig terug.
- Tenslotte is er de vraag naar de uitbreiding van het Velo-systeem naar Hoboken

4. HOBOKEN BEREIKBAAR

4.3. openbaar vervoer

VISIE OP EEN KRACHTIG OV-NET

VANDAAG:

- Er zijn verschillende tramlijnen die het centrum bedienen maar deze zijn vandaag weinig kwalitatief in de publieke ruimte ingebed. Vooral de eindhalte op de Lelieplaats en de keerlus in het Broydenborgpark leggen een claim op de kwaliteit van de publieke ruimte.
- Er bestaat het idee om de tram 2 en 4 door te trekken om Fort 8 te bereiken en uiteindelijk aan te takken op de keerlus aan het Schoonselhof en daarmee ook op tram 24. Op welke manier dit kan wordt zowel vanuit een ruimtelijk als vanuit een mobiliteitsperspectief onderzocht.
- Er is vandaag een overaanbod aan buslijnen in de Louisalei en de Berkenrodelei. Er moet onderzocht worden of er een optimalisatie mogelijk is. Tegelijkertijd moet er ook naar gestreefd worden dat alle modi van openbaar vervoer op elkaar afgestemd worden. De bus mag dus niet als een apart probleem bekeken worden.
- Hoboken wordt ook bediend door treinen. Vandaag is deze spoorlijn echter ondergebruikt met slechts één trein per uur.
- Er moet onderzocht worden of een lightrain als nieuwe interregionale verbinding tussen Mechelen en Antwerpen ook voor Hoboken interessant kan zijn en op welke de andere openbaar vervoersmodi hierop afgestemd kunnen worden. Ook moet worden bekeken we op welke manier dit ruimtelijk ingepast kan worden.
- Tenslotte is er nog het verkeer via het water. Het veer heeft enkel een overzetfunctie. In de toekomst zouden we kunnen denken aan een watertaxi die linkeroever en rechteroever maar ook Antwerpen langs de Schelde van noord naar zuid verbindt. Dit zou de eigenheid van Hoboken als district aan de Schelde uiteraard sterk onderlijnen. In het hoofdstuk 'Hoboken aan de Schelde' gaan we verder in op mogelijke locaties voor de halte van het veer en de watertaxi.



INGREPEN: LIGHTTRAIN

In haar Mobiliteitsvisie 2020 uit De Lijn het voornemen om het interregionaal vervoer aan te pakken. Een lighttrain op de spoorlijn Antwerpen - Hoboken - Boom – Mechelen op (middel) lange termijn is een concretisering van dit voornemen. Vandaag is dit voornemen nog niet concreet gemaakt. Maar aangezien het masterplan toch ook een visie op lange termijn moet opbouwen, nemen we de mogelijkheid van een lighttrain toch mee in onze visie:

- De gewenste frequentie van de lighttrain bedraagt 15 min. De gewenste (en haalbare) reistijd bedraagt 15 min tot Antwerpen-Centraal en 30 min tot Mechelen. De gemiddelde snelheid bedraagt 50 km/u.
- De lighttrain moet al op korte termijn worden aangevuld met een multimodale aanpak: lighttrain voor langere ritten, tram of bus voor korte ritten.
- De halte op de Cockerillplaats (dus de heropening van het station) is uitstekend gelegen om te fungeren als hoofdhalte en beeldbepalend knooppunt voor openbaar vervoer (trein, lighttrain, bus en/of tram). Dit wordt dan 'Hoofdhalte Hoboken Centrum'.
- De meer excentrisch gelegen halte ter hoogte van Polderstad (het huidige station) kan behouden blijven voor Lighttrain en bus.
- De halte heeft een bereik van 1000m voor fiets en van 500m te voet. Het uitbouwen van een sterk netwerk voor zacht verkeer is daarom noodzakelijk.



Schema van de lighttrain doorheen Hoboken met twee haltes: hoofdhalte op de Cockerillplaats en een tweede halte ter hoogte van Polderstad

INGREPEN: DOORTREKKING TRAM

We onderzoeken de mogelijkheden voor de doortrekking van de tram door Hoboken via Fort 8 tot aan de keerlus aan Schoonselhof. Er is één hoofdzaak voor het verloop van de doorgetrokken tram in Hoboken: Blijft de tram door het centrum lopen of niet?

- De tram via de Kioskplaats: Dit heeft als belangrijkste voordeel dat de tram in het centrum van Hoboken loopt. De Kioskplaats blijft de hoofdhalte van de tram.
- De tram via de Cockerillplaats: Dit heeft als belangrijkste voordeel dat er op de Cockerillplaats een koppeling kan gemaakt worden met de lightrain in de toekomst. De Cockerillplaats kan een hoofdhalte voor openbaar vervoer worden.

We hebben 4 verschillende scenario's opgemaakt voor de doortrekking van de tram.

Elk van deze scenario's heeft voor- en nadelen. Als bijlage bij dit masterplan hebben we een afwegingsnota opgemaakt waarin elk van deze 4 scenario's uitgebreid uitgelegd en getest wordt. In dit document geven we enkele een korte beschrijving en evaluatie van de verschillende scenario's.

scenario 1 / VIA DE KAPELSTRAAT (2303 meter nieuw tramspoor)

Er is één scenario opgemaakt waarbij aan beide wordt voldaan. Vandaar dat dit scenario Kioskplaats – Kapelstraat – Cockerillplaats vanuit een mobiliteitsstandpunt naar voren werd geschoven.

We zouden dan een halte op de Kioskplaats ter hoogte van de kerk houden en de volgende halte is dan Cockerillplaats.

De bereikbaarheidscirkels met een straal van 400m vanaf de verschillende haltes tonen dat een groot deel van het centrum bereikt wordt. Enkel het Broydenborgpark en de kop van het Sorghvliedtpark met het districtshuis vallen net buiten de cirkels. Een voordeel is wel dat de halte Cockerillplaats ook de Scheldekant van Hoboken meer bereikbaar maakt met de tram. Er moet natuurlijk wel rekening gehouden worden met de barrière van het spoor.

Op twee plaatsen zal de tram een bijkomende scherpe bocht moeten maken. Vooral de bocht Kioskplaats - Kapelstraat vraagt extra maatregelen. De tram zal de bocht reeds moeten aanzetten op de Kioskplaats. Dit zal uiteraard een ruimtelijke impact hebben op de inrichting van de Kioskplaats.

> Omwille van de beperkte breedte in de Kapelstraat en de gevolgen veroorzaakt door het integreren van de tram in het straatprofiel stellen we voor om dit scenario niet te weerhouden.



VIA DE COCKERILLPLAATS

De keuze om de tram naar de Cockerillplaats te trekken is voornamelijk ingegeven door het gegeven dat de Cockerillplaats opnieuw een treinhalt zou kunnen worden in het geval van de installatie van een lightrainnetwerk.

Anderzijds zal het wegnemen van de tram uit de as Kioskplaats - Lelieplaats ook belangrijke gevolgen hebben voor de inrichting van deze ruimte. Vandaag wordt de tramlijn toch soms als een storend element in het centrum beschreven. Er zal dan extra ruimte ontstaan die als verblijfsruimte kan worden ingericht. De halte bij de kerk of bij het Gravenhof zal de halte voor het centrum worden.

De grote onzekerheid bij dit scenario is de afhankelijkheid van de komst van het lightrainnetwerk. Hoewel het volgens ons een heel interessant project is, is dit idee momenteel nog niet verder geconcretiseerd. Er is geen timing bekend, er is nog geen duidelijk engagement van de verschillende betrokken partners (De Lijn, NMBS,...) gekend. Dit maakt dit scenario uiteraard heel kwetsbaar. De vraag stelt zich of we op korte en middellange termijn wel met dit lightrainidee moeten rekening houden? Blijft het idee om de tram via de Cockerillplaats te trekken in plaats van via de Kioskplaats overeind wanneer dit niet gecombineerd wordt met de lightrain?

Voor de route via de Cockerillplaats stellen we twee mogelijke scenario's voor.

scenario 2 / LOUISALEI - HERTOGLI - GROEN ZUID - FODDERIESTRAAT - COCKERILLPLAATS - JOZEF LEEMANSLAAN - KRIJGSBAAN (3019 meter nieuw tramspoor)

Deze route loopt doorheen de nieuwe Scanfil-ontwikkeling, Groen Zuid, en zorgt ervoor dat de nieuwe woningen door de tram ontsloten worden. De bereikbaarheidscirkels gaan meer richting het noorden. Voor de rest kunnen we ongeveer dezelfde conclusies trekken als bij het scenario door de Kapelstraat. De zone Broydenborg en de noordelijke kop van het Sorghvliedtpark met het districtshuis wordt niet bediend. De dichtsbijzijnde halte voor deze functies ligt bij het zwembad.

Er zijn een aantal bedenkingen bij dit scenario te maken:

- Tram versus de leefbaarheid en het groene karakter van de nieuwe wijk. Er zijn op dit moment wel nog geen bewoners, maar in de toekomst wordt dit een dichtbebouwde wijk. Centraal wordt er een groene open plek behouden die de wijk lucht en een groen karakter geeft. De tramlijn zal tussen de woningen en deze groene ruimte lopen.
- De route loopt over een grote lengte parallel aan de spoorlijn
- Vooral de bocht in het noordelijke gedeelte van Groen Zuid, rondom het diensten-centrum en de serviceflats is zeer scherp en zal een stukje van de Fodderiestraat moeten



uitwijken.

- De belangrijkste bedenking bij dit scenario is echter dat er op dit moment een RUP wordt opgemaakt voor de Groen Zuid-site en dit proces is reeds ver gevorderd. Er is in dit RUP geen mogelijkheid om de tramlijn langs hier door te trekken voorzien. Om dit scenario uit te werken zal het dus nodig zijn om nu het RUP in opmaak aan te passen, wat hoogst waarschijnlijk belangrijke vertragingen zal opleveren, of om het RUP in de toekomst te herzien, wat ook heel een heel zware procedure vraagt.

> Is de stad en het district bereid om de RUP-procedure te vertragen die al in een vergevorderd stadium zit?

> Past het idee van een tramlijn in de plannen voor deze wijk? Is de tram verzoenbaar met het woonkarakter van de wijk en met de groene open ruimte die voor de wijk wordt voorzien?

scenario 3 / LOUISALEI - COCKERILLPLAATS - JOZEF LEEMANSLAAN - KRIJGSBAAN (2434 meter nieuw tramspoor)

Deze route loopt gewoon rechtdoor vanaf de Antwerpsesteenweg om dan via de Louisalei recht naar de Cockerillplaats te lopen. Opnieuw kunnen we dezelfde conclusies trekken als bij het scenario door de Kapelstraat. De zone Broydenborg en de noordelijke kop van het Sorghvliedtpark met het districtshuis wordt niet bediend. We zien wel dat de volledige Groen Zuid ontwikkeling ook in dit scenario bediend wordt.

We zien in de snede opgenomen in de afwegingsnota dat de tram binnen het huidige profiel van de straat opgelost zou kunnen worden. Vandaag is de rijweg 5.9m breed. Dit zou dan moeten verbreden naar 6.1m. De langse rij parkeerplaatsen zou behouden kunnen blijven. Als we een tramhalte in de Louisalei willen, dan zal het langs parkeren hier over een lengte van 45m wel onderbroken moeten worden. De tramstop zou op de plaats van de huidige busstop aan het Gravenhof gelocaliseerd kunnen worden.

Dit scenario heeft eigenlijk geen echt scherpe of moeilijke bochten te nemen. De enige en belangrijkste bedenking die we bij dit scenario kunnen maken is dat de Louisalei een straat met residentieel en groen karakter is. Een geschikte locatie vinden voor een tramhalte op het gedeelte Antwerpsestenweg - Louisalei zal niet voor de hand liggend zijn gezien de vele opritten en garages. De nieuwe perrons zouden 45m lang zijn.

Een ander knelpunt dat in dit scenario kan optreden is het conflict tussen de tram en het functioneel fietsroutenetwerk, waarin de Louisalei als een bovenlokale route is ingetekend. Twee vrijliggende fietspaden zijn niet combineerbaar met een trambedding en het behoud van de bestaande bomen, binnen het huidige profiel.

> Dit parcours lijkt ons de meest logische manier om naar de Cockerillplaats te trekken. De tram kan goed geïntegreerd worden in het huidige profiel.
> Is de tram verzoenbaar met het woonkarakter van de straat? Is het mogelijk om een tramhalte te combineren met de opritten en garages?



scenario 4 / VIA KIOSKPLAATS (1710 meter nieuw tramspoor)

De keuze om de tram via de Kioskplaats te laten lopen heeft als belangrijkste voordeel dat de tram doorheen het hart van Hoboken blijft lopen. De tram zorgt voor de bereikbaarheid van het centrum. Dit komt overeen met het principe van "de vertramming van de stad" uit het ruimtelijk structuurplan Antwerpen. Alle functies in Hoboken zijn reeds sterk uiteengelegd. De Kioskplaats mist levendigheid. Een tramhalte in het centrum brengt mensen naar het centrum en zorgt voor een attractie en levendigheid. De centrale halte is een verdeelpunt tussen de verschillende functies van Hoboken in.

Vandaag loopt de tram reeds over de Kioskplaats. Door de huidige inrichting is de tramlijn echter eerder een last dan een lust. De eindhalte en de keerlus op de Lelieplaats zorgen voor sterke barrières in de publieke ruimte. Door veel bewoners wordt de tram in het centrum als een element van onveiligheid bekeken. Bij doortrekking van de tram zal de eindhalte en de keerlus echter verdwijnen. We krijgen dan de kans om de tram op een veel betere manier in de publieke ruimte te integreren. De halte en tramlijn op de Kioskplaats zorgt voor een belangrijke randvoorwaarde bij de herinrichting van de Kioskplaats.

We zien op de kaart hiernaast dat zo goed als heel het centrum bereikt wordt door deze tramlijn. Ook het Broydenborgpark en het districtshuis in het Sorghvliedtpark wordt bereikt. De Scheldekant van Hoboken komt nu wel verder van de tram te liggen. We stellen een centrale halte op de Kioskplaats voor en een halte in de Moretusstraat ter hoogte van de dreef naar het Sorghvliedtpark.

Voor deze route moeten twee scherpe bochten gemaakt worden. Eén tussen de Van Amstelstraat en de Marneflaan. Hier is voldoende ruimte om de bocht op een comfortabele manier te maken. Een tweede tussen de Marneflaan en de Moretusstraat. Om deze bocht te maken zal een stuk van de parkhoek afgerond moeten worden. Het is een klein stuk maar het Sorghvliedtpark is een beschermd landschap en een beschermd monument. Na overleg met Onroerend Erfgoed lijkt de afronding van deze hoek bespreekbaar. Er moet in detail bekeken worden in hoeverre deze hoek binnen de afbakening van de beschermingen valt.

Net zoals in de Louisalei zal het op de Kioskplaats - Lelieplaats niet gemakkelijk zijn om een geschikte locatie te vinden voor perrons met een lengte van 45m in de as Kioskplaats - Lelieplaats.

In dit scenario zal bij de heraanleg bij de Van Amstelstraat rekening gehouden moeten worden met de verplaatste markt.



- > Dit is is het meest logische parcours wanneer er gekozen wordt om de tram in het centrum te houden.
- > Kan de tram in het centrum een meerwaarde betekenen voor de publieke ruimte van het centrum?
- > De Moretusstraat en vooral de Van Amstelstraat moeten worden aangepast om dit traject mogelijk te maken.

CONCLUSIE

Een eerste conclusie is volgens ons dat het argument om de tram naar de Cockerillplaats te trekken om een koppeling met de lightrain te maken geen steek houdt op korte en middellange termijn. De komst van de lightrain en daarmee de halte op de Cockerillplaats zijn vandaag nog te onzeker. Op lange termijn zouden we hier wel rekening mee kunnen houden

Het ruimtelijk onderzoek toont aan dat geen enkel van de voorgestelde routes probleemloos kan worden heringericht voor de tram. Er zijn altijd belangrijke gevolgen. Door de Louisalei lijkt de gemakkelijkst te realiseren optie.

De belangrijkste keuze die eerst moet gemaakt worden is of de tram doorheen het centrum en in de publieke ruimte van de centrumfiguur eerder als een lust of als een last gezien wordt. Een lust omdat het centrum dan goed bereikbaar blijft met het openbaar vervoer en omdat de tramhalte een attractiepunt kan zijn op de Kioskplaats. Een last omdat de tram toch altijd infrastructuur met zich meebrengt. Rijdende trams over pleinen kunnen gevaarlijke situaties met zich meebrengen en maken de publieke ruimte minder flexibel.

Het is ook denkbaar dat de beide lijnen 2 & 4 in de toekomst niet meer volledig over dezelfde route hoeven te lopen doorheen Hoboken. Dan zouden we in gecombineerde scenario's kunnen denken waarbij de tram zowel de Kioskplaats als de Cockerillplaats zou aandoen. Dit zou ook een uitbreidingsscenario op lange termijn kunnen zijn.

Een laatste argument dat moet meegenomen worden in de afweging omtrent de tramsscenario's is uiteraard dat de vlotte doorstroming van de tram moet gegarandeerd worden.

Een meer uitgebreide uitwerking van de verschillende scenario's is terug te vinden in de afwegingsnota in bijlage.

Inspraakmoment Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (19 april 2012)

- Uit de antwoorden van de groepen blijkt dat de tram niet absoluut in het centrum moet blijven: rond het centrum naar de Krijgsbaan is ok.
- Er zijn vooral bemerkingen op het lawaai van de tram aan de keerlus, de veiligheid aan de terminus en op het plein zelf voor de fietsers en voetgangers.
- De in het Masterplan vermelde alternatieven voor het traject van de tram hebben voor- en tegenstanders (gebonden aan de woonplaats van de betrokken bewoners).
- De tram door de Kapelstraat wordt onrealistisch geacht door de breedte van de straat én de scherpe bocht die moet genomen worden vanuit de Kioskplaats.

Er zijn wel 2 opvallende nieuwe suggesties:

- Kan onderzocht worden of de tram door de Oudestraat kan rijden? Voordeel is dat hij voor de schoolgaande jeugd onmiddellijk in de buurt is én dat hij weg blijft van het centrum, zonder ver af te zijn. (graag woonplaats van studenten onderzoeken)
- De route via de Louisalei was al vermeld, maar om toch het centrum met één spoor aan te doen, kan de tram terugkeren via de Cockerillplaats en de Paul-Henri Spaaklaan naar de Kioskplaats, wat zijn voordelen heeft voor de aanleg van de Kioskplaats.

ACTIEFICHE:

Type / Nummer / Onderwerp:	Mobiliteit / 001 / Uitwerking traject doortrekking tram
Bemerkingen:	• Vele andere acties zijn afhankelijk van de keuze voor het traject voor de doortrekking van de tram • De uitvoering van de heraanleg van het openbaar domein wordt best gekoppeld aan de aanleg van de doortrekking van de tram • Het op te maken WCP kan ook een aantal uitspraken doen over de keuze voor dit traject • Belangrijke actoren: De Lijn • De Stad heeft een voorkeur voor een doorgetrokken traject via de Kioskplaats • Volgende acties in het masterplan moeten in nauw verband behandeld worden; - Mobiliteit / 002 / Uitwerking plan optimalisatie busverkeer - Mobiliteit / 003 / Uitwerking Wijkcirculatieplan (WCP) Hoboken Centrum - Mobiliteit / 004 / Parkeerstrategie Hoboken Centrum - Ruimtelijk Beleid / 003 / RUP Groen Zuid

Type / Nummer / Onderwerp:	Ruimtelijk Beleid / 003 / RUP Groen Zuid
Bemerkingen:	• Bij scenario 02 zal er een RUP-wijziging noodzakelijk zijn.

Advies Districtscollege Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (7 februari 2012)
Advies Districtsraad Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (23 april 2012)

- De drie scenario's voor de tram moeten volledig onderzocht worden op hun voor en nadelen.

Stad in dialoog

- Doortrekken van de tram via de Louisalei en de Leemanslaan wordt regelmatig vernoemd. Op die manier kan de Kioskplaats tramvrij worden gemaakt.
- Er zijn opvallend veel reacties van mensen die pleiten om de tram niet door de Van Amstelstraat te laten rijden, dit meestal om reden van de veiligheid, geluidshinder en het 'groene' park; maar ook omdat er parkeerplaatsen worden opgeofferd en mogelijk een deel van het park zelf.



Resultaat inspraakmoment Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (19 april 2012): doortrekking tram, positief of negatief? Links: doortrekking via Groen Zuid en Cockerillplaats; Rechts: doortrekking via Kioskplaats en Van Amstelstraat

Bespreking Agentschap Onroerend Erfgoed (18 april 2012)

- Voor Onroerend Erfgoed is een doortrekking van de tram via de Marneflaan - Moretusstraat zeker bespreekbaar. Om de bocht te maken moet maar een heel klein stukje van de hoek van het Sorghvliedtpark afgerond worden. Deze hoek valt trouwens buiten de beschermingsperimeter.

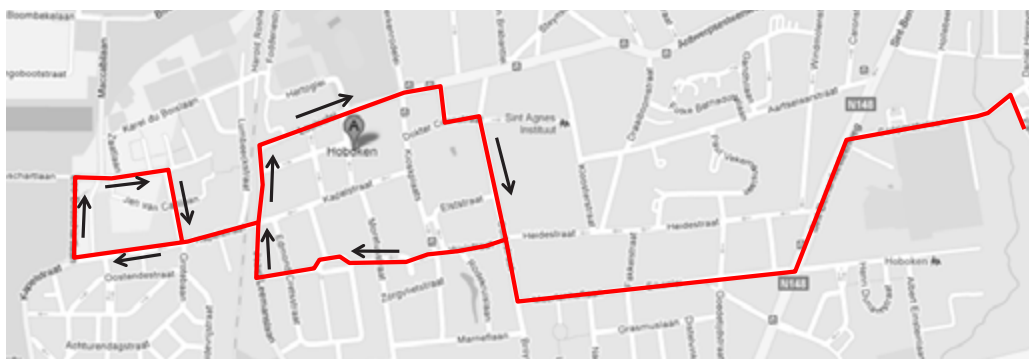
INGREPEN: BUS

- De Louisalei en de Berkenrodelei worden momenteel overbelast door het grote aantal bussen. Door een aangepaste lijnvoering moet een afname van het aantal bussen op deze assen mogelijk zijn, met behoud van een goede busbediening van Hoboken.
- Hieronder worden enkele voorstellen gedaan ter optimalisatie van het busnetwerk. Een volledige uitwerking van de aanpassingen van het busnetwerk en de dienstregeling vallen echter buiten het bestek van deze studie en moeten gebeuren door of in overleg met De Lijn (eventueel in het kader van de opmaak van nieuwe wijkcirculatieplannen). Enkele buslijnen kunnen op een paar kruisende stambaanvakken de fijne toegankelijkheid tot in de buurten blijven waarborgen.
- Een oost-westlijn (huidige 33) blijft best behouden, via bij voorkeur één traject heen en terug van Moretusburg via de hoofdhalte Hoboken-Centrum langs Walstraat, Broydenborglaan en Meerlenholaan richting Wilrijk. Hiernaast worden een aantal mogelijkheden voor deze oost-westlijn afgetoetst.
- Een noord-zuidlijn blijft gewenst, langs de Cockerillplaats en de Jozef Leemanslaan.

ONDERZOEK LIJNVOERING BUS 33:

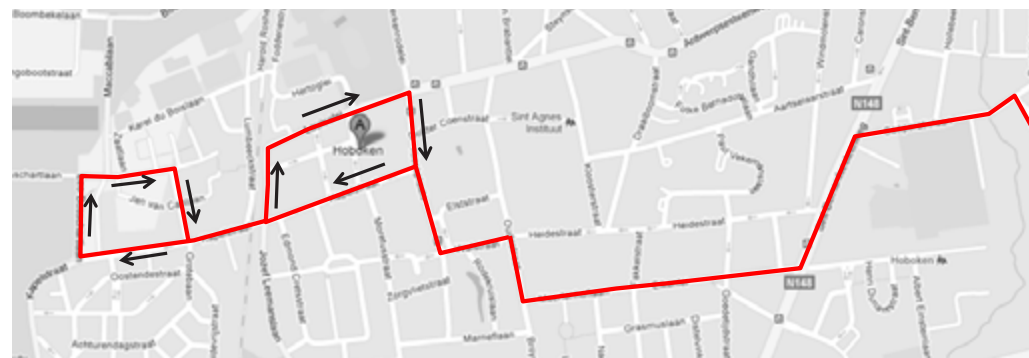
Huidige lijnvoering:

- Mogelijk binnen de voorgestelde circulatie.
- De ontdebbele lijnvoering is niet klantvriendelijk.
- De scholen worden wel aangedaan, maar slechts in één richting.



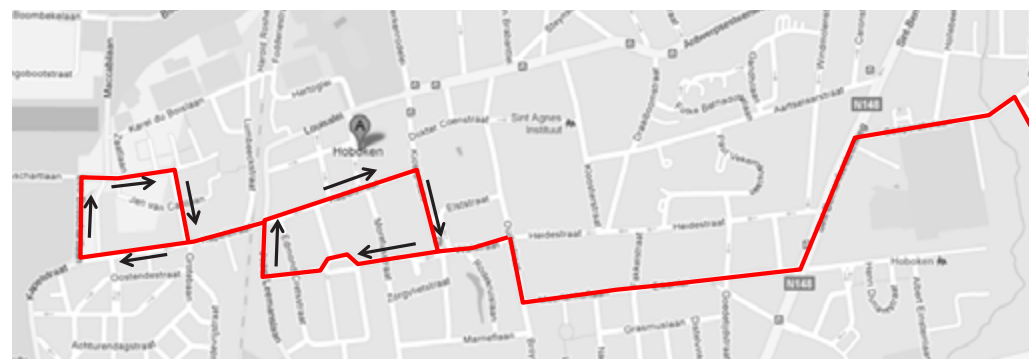
Variant 1:

- Mogelijk binnen de voorgestelde circulatie.
- De buslijn is ruimtelijk minder opgesplitst dan de huidige lijnvoering van lijn 33.
- De bus kan op de Kioskplaats eventueel gebruik maken van de trambedding.
- Er is geen impact op de parkeercapaciteit.



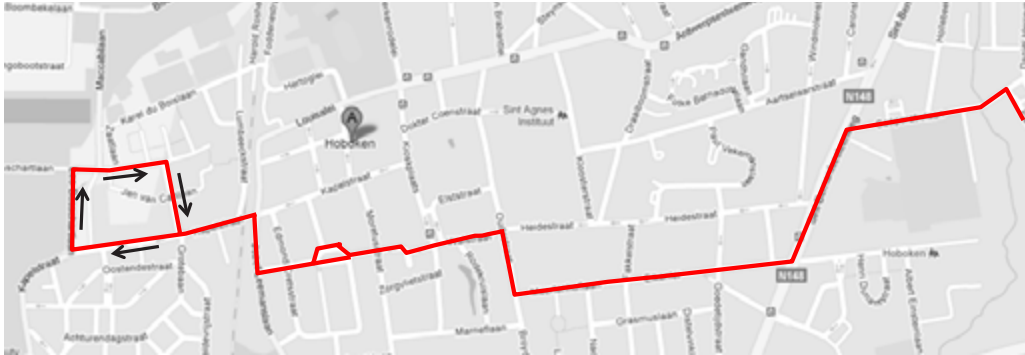
Variant 2:

- De rijrichting in de Kapelstraat moet hiervoor worden omgedraaid. Dit stemt dus niet overeen met voorgestelde circulatie.
- De buslijn is ruimtelijk minder opgesplitst dan de huidige lijnvoering van lijn 33.
- De bus kan op de Kioskplaats gebruik maken van de trambedding.
- Er is waarschijnlijk geen impact op de parkeercapaciteit.



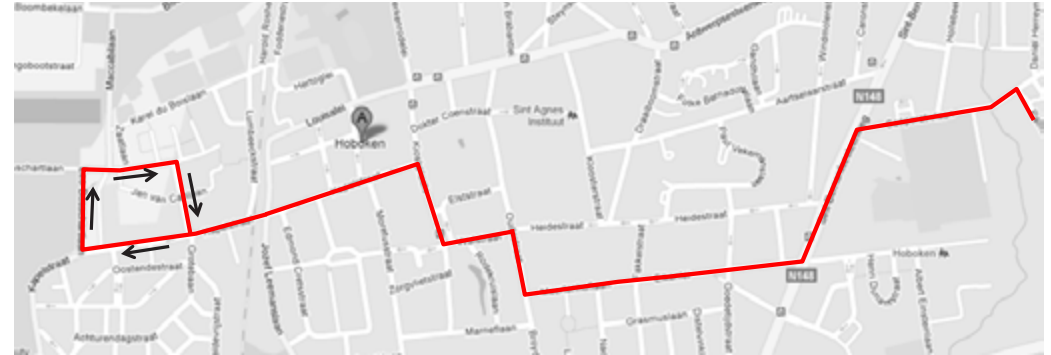
Variant 3:

- De Vinkevelenstraat/Antverpiastraat moet dubbelrichting worden voor de bus. Dit stemt dus niet overeen met voorgestelde circulatie. Het schepencollege meent dat een dubbelrichting buslijn de draagkracht van de Vinkevelenstraat overstijgt. De buslijn is niet meer opgesplitst en dus klantvriendelijker.
- Het schepencollege meent dat een dubbelrichting buslijn de draagkracht van de Vinkevelenstraat overstijgt.
- De buslijn is niet meer opgesplitst en dus klantvriendelijker.
- Er is waarschijnlijk een impact op de parkeercapaciteit in de Vinkevelenstraat/Antverpiastraat. Dit is een ontwerpvraagstuk.



Variant 4:

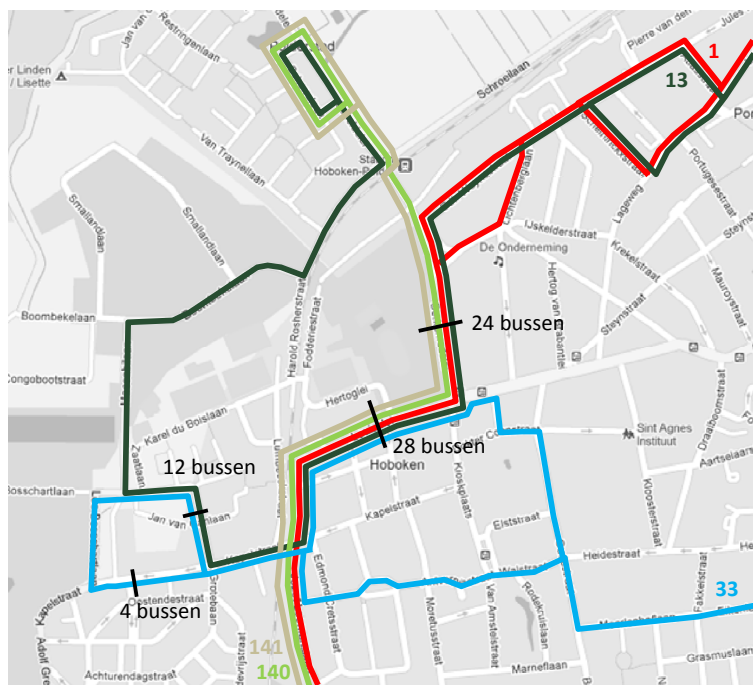
- De Kapelstraat moet dubbelrichting worden voor de bus. Dit stemt dus niet overeen met voorgestelde circulatie.
- De buslijn is niet meer opgesplitst en dus klantvriendelijker.
- Er is een impact op de parkeercapaciteit in de Kapelstraat. Dit is een ontwerpvraagstuk. In het hoofdstuk over tram werden hierover reeds een aantal uitspraken gedaan.



BUSSEN 1, 15, 140 EN 141

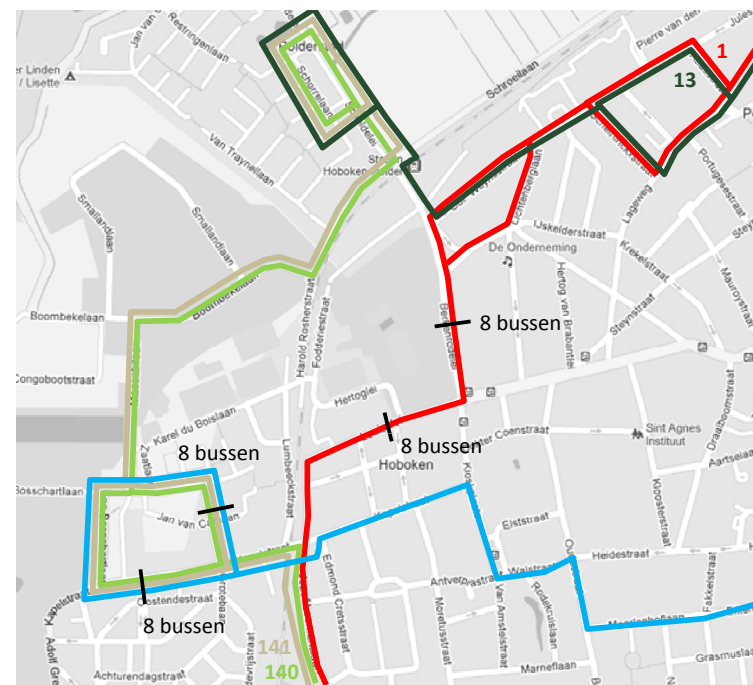
Vandaag:

- De Berkenrodelei is momenteel drager van regelmatige buslijnen 1, 13, 140 en 141. De Louisalei is drager van dezelfde lijnen, plus lijn 33 in één richting.
- De frequenties van deze lijnen (in één richting) in de spits zijn de volgende:
 - lijn 1: 3 à 4/u
 - lijn 13: 3 à 4/u
 - lijn 140: 2/u
 - lijn 141: 2/u
 - lijn 33: 3 à 4/u
- In de Berkenrodelei rijden dus in de spits een 24-tal bussen (onregelmatige lijnen 38 en 289 niet meegerekend). In de Louisalei rijden dus in de spits een 28-tal bussen per uur (inclusief lijn 33).



Ingrepen:

- Voor de verplaatsing van lijn 33 werden hiervoor al enkele voorstellen gedaan.
- Naast het verminderen van de frequentie lijkt het verplaatsen van enkele lijnen de meest logische oplossing.
- Hieronder een voorstel (met behoud van frequentie).
- Eén groot nadeel van dit voorstel is dat de busverbinding tussen Polderstad en het centrum van Hoboken weg valt. Dit moet dus nog verder worden onderzocht in het WCP.



ACTIEFICHE:

Type / Nummer / Onderwerp:	Mobiliteit / 002 / Uitwerking plan optimalisatie busverkeer
Bemerkingen:	• Bewoners klagen over straten met een overdaad aan busverkeer. • Anderzijds wordt er ook gevreesd voor een afname van de bereikbaarheid en het gebruiksgemak bij afname van de frequenties • Belangrijke actoren: De Lijn • Volgende acties in het masterplan moeten in nauw verband behandeld worden; - Mobiliteit / 001 / Uitwerking traject doortrekking tram - Mobiliteit / 003 / Uitwerking Wijkcirculatieplan (WCP) Hoboken Centrum - Mobiliteit / 004 / Parkeerstrategie Hoboken Centrum

4. HOBOKEN BEREIKBAAR

4.4. privaat gemotoriseerd verkeer

PRIVAAT GEMOTORISEERD VERKEER

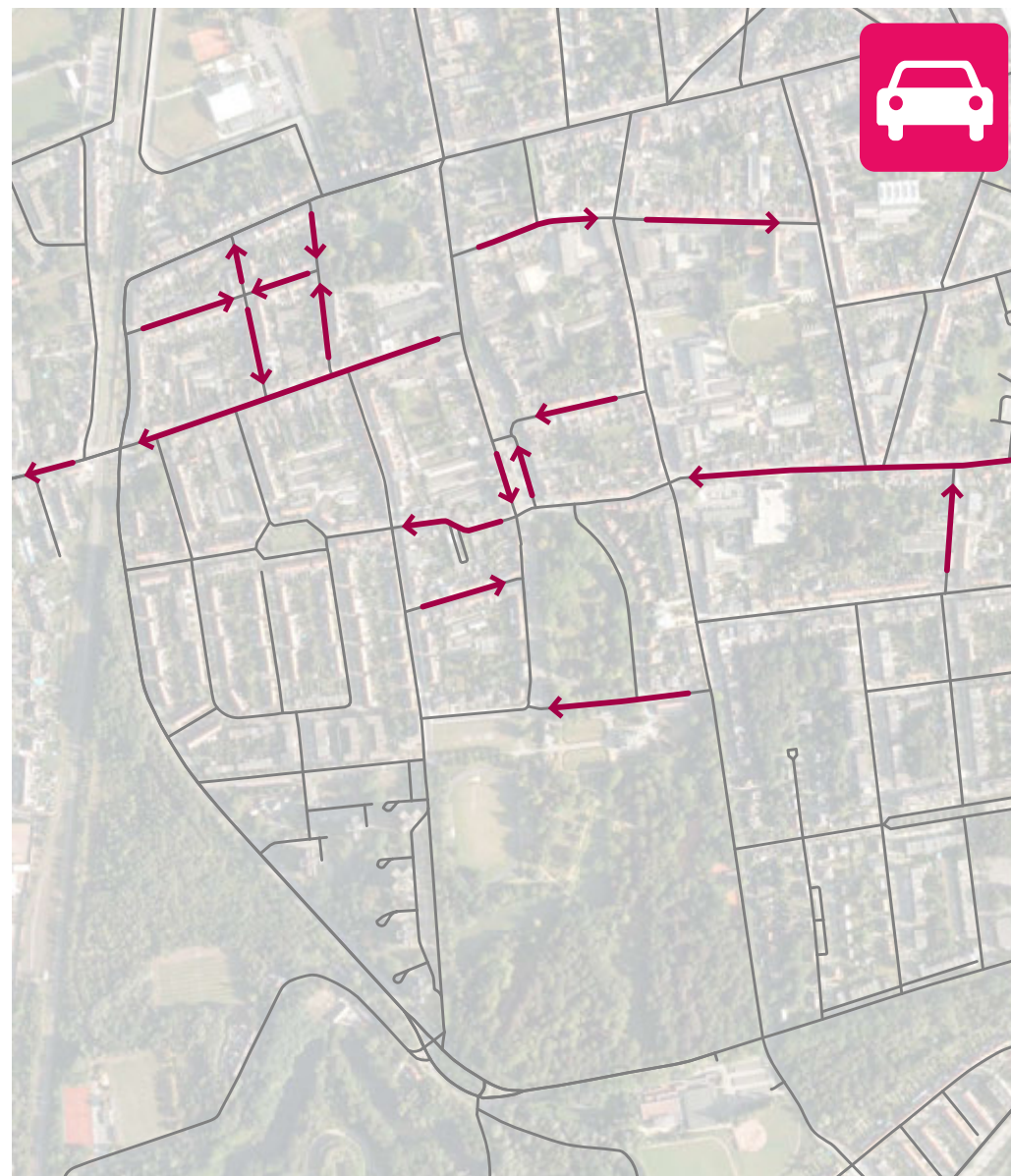
CATEGORISERING:

- De voorgestelde categorisering van de diverse WCP's in en rond Hoboken Centrum is onderling niet op elkaar afgestemd en stemt ook niet overeen met de categorisering van het deelmobiliteitsplan Zuidrand.
- Eenduidige terminologie (en betekenis) van wegen op lokaal niveau ontbreken vooralsnog.
- *Op 16 mei 2008 besliste het college principieel om op basis van de studie 'Mobiliteit Scheldeboord' de optimalisatievariant te kiezen als voorkeurtracé. Het besliste tevens om prioritair werk te maken van de pijnpunten van de Noord-Zuid as die niet worden beïnvloed door de keuze van het voorkeurtracé. Het college besliste op 22 oktober 2010 om in samenwerking met de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij een verkeersplanologisch onderzoek naar 'het afschaffen van de A. Greinerstraat als doorgaande weg zonder omleidingsweg (= knips scenario)' op te starten. De resultaten van dit onderzoek zijn nog niet gekend.*
- Het vastleggen van de wegcategorisering valt om voorgaande redenen buiten het bestek van het masterplan.
- Wel is dat zowel het deelmobiliteitsplan als de WCP's alle wegen binnen de grenzen van de Antwerpsesteenweg – Sint-Bernardsesteenweg – Krijgsbaan – Jozef Leemanslaan – Cockerillplaats van beduidend lager niveau zijn dan deze grenzen zelf.
- Geen enkele straat binnen dit gebied speelt een verbindende rol tussen wijken onderling of met andere stadsdelen of hoofdverkeerswegen.
- Op basis van de beschrijving van de categorie 'Lokaal III: Hoofdstraten' lijkt ook geen enkele straat binnen het afgebakende gebied een hoofdstraat. Het zijn dus allemaal buurt- of woonstraten.
- Buurtstraten ontsluiten volgens het Mobiliteitsplan Antwerpen een woonbuurt of centrum en verwerken geen verkeer met herkomst of bestemming buiten de desbetreffende buurt of wijk. De ontwerpsnelheid is 30 km/u (uitzonderlijk 50 km/u) en de verkeersvolumes liggen bij voorkeur onder de 500 pae/u.
- Woonstraten ontsluiten volgens het Mobiliteitsplan Antwerpen aanpalende woningen en eventueel aanpalende straten. Ze verwerken uitsluitend verkeer met herkomst of bestemming in de straat zelf (of eventueel in de onmiddellijke buurt). De ontwerpsnelheid is 30 km/u en de verkeersvolumes liggen onder de 150 pae/u.



CIRCULATIE VANDAAG:

- De verkeersdruk, het sluipverkeer en een onaangepast straatprofiel werden als problemen ervaren in onder meer de Moretusstraat, de Oudestraat en de Broydenborglaan.
- Het bedrijventerrein Blue Gate Antwerp bestaat uit drie belangrijke economische delen:
 - Slimme logistieke zone (13,25 ha). De logistiek zone bevat enerzijds de clusterkade met ruimte voor (tijdelijke) op – en overslag en anderzijds een deelzone voor stadregionale watergebonden distributie.
 - Zone voor hoogwaardige productiebedrijven (14 ha)
 - Zone voor onderzoek en ontwikkeling (12 ha)
- De groene corridor (14,5 ha) vormt een ecologische verbinding, maakt mee het sluiten van kringlopen inzake water mogelijk en zorgt voor een groene en aangename werkomgeving. De ontwikkeling van het gebied voor stedelijke activiteiten (10 ha) – voetbalstadion (voor 25 000 toeschouwers) en flankerend programma – zal los van de ontwikkeling van Blue Gate Antwerp gebeuren.
- Op 16 mei 2008 besliste het college van burgemeester en schepenen principieel om op basis van de studie 'Mobiliteit Scheldeboord' de optimalisatievariant te kiezen als voorkeustracé. Het besliste tevens om prioritair werk te maken van de knelpunten van de Noord-Zuid as die niet worden beïnvloed door de keuze van het voorkeustracé.
- De POM van haar kant kwam echter tot de conclusie dat de andere variant volgens haar het best tegemoet komt aan de eerder gedefinieerde doelstellingen: de variant 'Curiestraat'. Deze variant omvat verbeteringen aan de huidige doorgaande weg ten noorden van Umicore en een omleidingsweg rondom Umicore tot het kruispunt Adolf Greinerstraat en Van Praetstraat. Het college stemde ermee in dat deze nieuwe variant zou worden onderzocht.
- Het stadsbestuur formuleerde op haar beurt een denkpiste waarbij de Adolf Greinerstraat als doorgaande weg wordt afgeschaft (= knips scenario). In dit voorstel wordt de Adolf Greinerstraat geknipt zonder een omleidingsweg te voorzien. Uiteraard moet dit eerst onderzocht worden naar haalbaarheid e.d., vandaar ook de opstart van de studie verkeersplanologisch onderzoek naar het 'afschaffen van de A. Greinerstraat als doorgaande weg zonder omleidingsweg (= knips scenario)'.
- Het is de beleidsintentie (van de stad Antwerpen) om de haalbaarheid van het knips scenario prioritair te onderzoeken. Aan de hand van de resultaten van dit onderzoek zal de definitieve haalbaarheid kunnen worden vastgelegd.



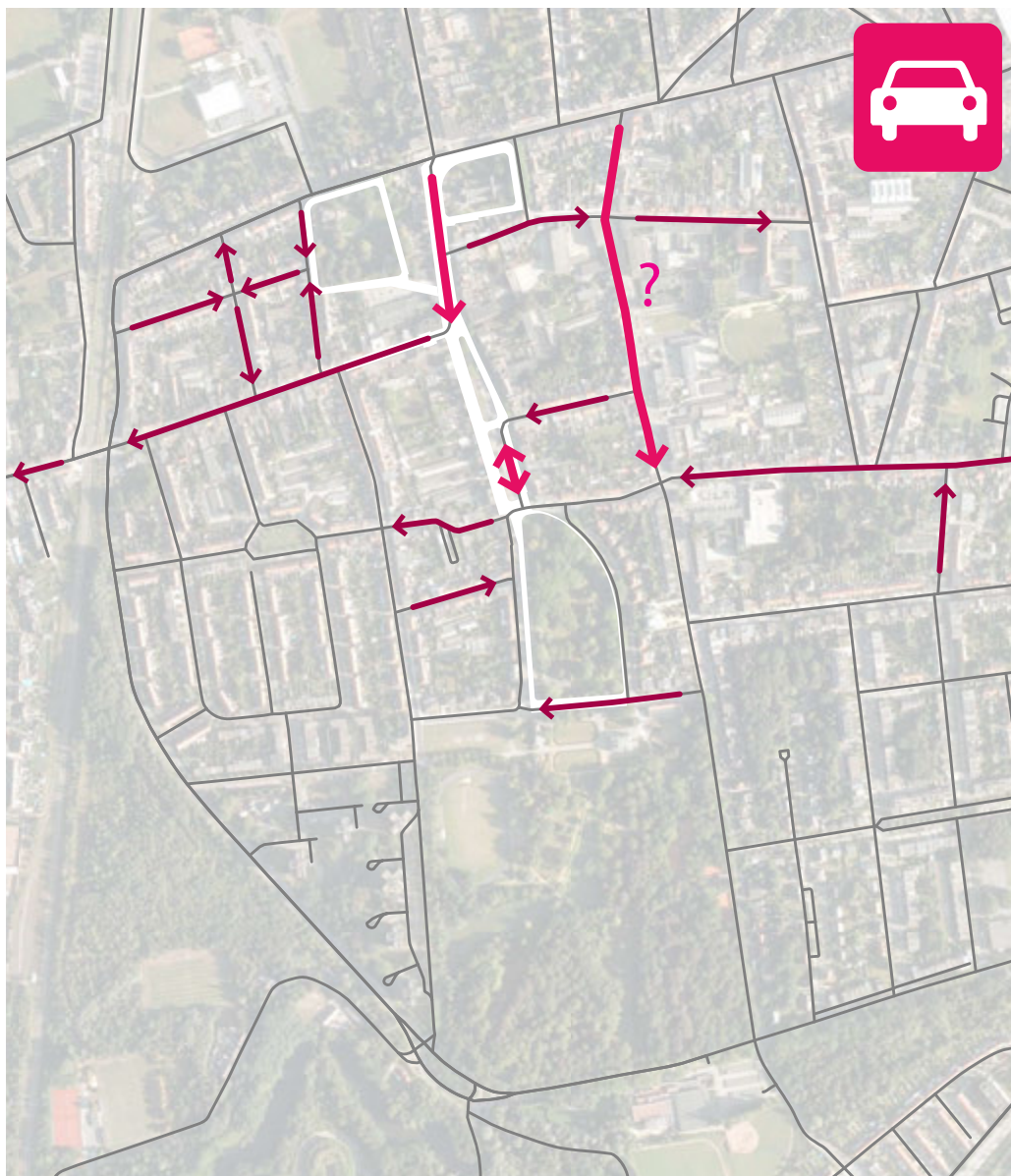
De circulatie vandaag

KENTEKENONDERZOEK HOBOKEN:

- Om een indicatie te krijgen van de dagelijkse verkeersstromen van gemotoriseerd verkeer werden op 31 mei 2012 een kentekenonderzoek en kruispunttellingen uitgevoerd in Hoboken Centrum. Deze bieden een globaal zicht op de verkeersstromen doorheen Hoboken Centrum en het aandeel doorgaand verkeer.
- Op 5 plaatsen werd tussen 8 en 9u 's morgens het in- en uitrijdend verkeer genoteerd.
- De grootte van de huidige verkeersstromen in Hoboken Centrum is niet problematisch, maar ook niet optimaal voor een verblijfsgebied.
- Lokaal zijn verbeteringen mogelijk ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit, zoals in de Oudestraat en op de Kioskplaats. De Broydenborglaan en de Moretusstraat zijn ruimtelijk geschikt om de huidige verkeersstromen te verwerken.
- Het onderzoek wijst uit dat een groot aandeel korte verplaatsingen met de wagen gebeurt. Sensibilisering omtrent duurzaam vervoer is daarom aanbevolen.
- Verkeer dat doorheen Hoboken Centrum rijdt is vooral noord – zuidgericht. De hoeveelheid oost-westverkeer is een stuk kleiner. Dé buurtweg die het verkeer binnen Hoboken Centrum verdeelt is de as Oudestraat – Broydenborglaan. Een kleinere route is terug te vinden op de Kioskplaats – Walstraat – Broydenborglaan.
- Het aandeel zuiver doorgaand verkeer in Hoboken Centrum is vermoedelijk aanvaardbaar. Het kan in het onderzoek moeilijk of niet onderscheiden worden van de doorritten met korte stop (om bv. kinderen te droppen aan de schoolpoort of op de Kioskplaats). Beide korte doorritten maken samen ca. 30% van het noord-zuidverkeer uit.

CIRCULATIEMAATREGELEN:

- Door het enkelrichting maken van enkele assen, valt een rijrichting weg en ontstaat meer ruimte ten behoeve van de zwakke weggebruiker en/of het openbaar vervoer (en haar gebruikers) en de verblijfsfunctie, zonder zware ingrepen in het parkeeraanbod. Deze draagt bij aan de veiligheid, de leefbaarheid en de verblijfskwaliteit van Hoboken Centrum. Bovendien wordt op deze manier het gebruik van duurzame vervoerswijzen gestimuleerd.
- Het beperken van de rijrichtingen op de Kiosk- en de Lelieplaats en de Oudestraat is ingegeven vanuit de ruimtelijke potenties. De Kioskplaats kan verder worden uitgebouwd als aantrekkelijk centrumplein te midden van lokale handels- en horecazaken en de Oudestraat kan worden ingericht als een kwalitatieve schoolomgeving met aandacht voor jonge zwakke weggebruikers;
- Eventueel kan de Kiosplaats worden geknipt voor gemotoriseerd verkeer, uitgezonderd openbaar vervoer tussen de Kapelstraat en de Elststraat. De Elststraat sluit via de Lelieplaats aan op de Walstraat;
- Door het beperken van de rijrichtingen komt meer ruimte vrij voor alternatieve vervoerswijzen en verblijfsruimten (terrasjes etc.) en blijven het centrum en de centumparkings toch nog optimaal bereikbaar.
- Bijkomende circulatiemaatregelen lijken in eerste instantie ongewenst, daar deze onnodig omrijden en een complexe verkeersstructuur (en daardoor verminderde bereikbaarheid) tot gevolg kunnen hebben. Voor verdere uitwerking van de circulatie wordt verwezen naar de aanpassing van het wijkcirculatieplan.
- In de voorgestelde circulatiemaatregelen is rekening gehouden met de bestaande buslijn 33.
- Het district blijft bezorgd om de bereikbaarheid van Hoboken Centrum met de auto. Uiteraard mag de leefbaarheid daar echter niet onder lijden.



Het circulatievoorstel van het voorontwerp

CONCLUSIE:

De opmaak van het WCP Hoboken centrum wordt niet afgerond binnen het tijdsbestek van het masterplan. Het is daarom onmogelijk om sluitende circulatiemaatregelen in het Masterplan op te nemen.

De analyse van het kentekenonderzoek vindt momenteel plaats. Op basis hiervan blijkt dat de voordelen van enkelrichting in de Broydenborglaan en de Moretusstraat (om doorgaand verkeer te weren) niet opwegen tegen de toename van het verkeer hierdoor in de Nachtegaallaan en de Vinkevelenstraat. De enkelrichting in de Oudestraat is wenselijk vanuit ruimtelijke overwegingen en omdat het gaat om een schoolomgeving met meerdere scholen. De zin waarin deze richting moet worden ingesteld (noord-zuid of zuid-noord) zal moeten blijken uit het wijkcirculatieplan.

Het is de bedoeling van het masterplan om vooral de ideeën die achter het circulatievoorstel zitten, te benadrukken. Deze ideeën zijn:

- Verkeersverminderende maatregelen in de Oudestraat om de veiligheid te verhogen en meer ruimte te geven aan de jeugd- en scholencluster.
- Het private gemotoriseerd verkeer zo veel mogelijk weg houden van de Kioskplaats om maximaal ruimte te creëren voor een volwaardig plein.
- Een logisch ontsluitingssysteem dat het centrum en het centrum parkeren bereikbaar maakt maar korte verplaatsingen met de wagen ontmoedigt..

ACTIEFICHE:

Type / Nummer / Onderwerp:	Mobiliteit / 003 / Uitwerking Wijkcirculatieplan (WCP) Hoboken Centrum
Bemerkingen:	• Het masterplan doet aanzetten van uitspraken op mobiliteitsniveau. Dit zijn enkel aanzetten die nog verder moeten worden afgetoetst en uitgewerkt bij de opmaak van het WCP • In het kader van het WCP zullen tellingen worden gedaan die meer onderbouwde uitspraken over de circulatie toelaten • Volgende acties in het masterplan moeten in nauw verband behandeld worden; - Mobiliteit / 001 / Uitwerking traject doortrekking tram - Mobiliteit / 002 / Uitwerking plan optimalisatie busverkeer - Mobiliteit / 004 / Parkeerstrategie Hoboken Centrum

Inspiraakmoment Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (19 april 2012)

- Een meerderheid is tegen een knip in de Oudestraat omdat de nadelen doorwegen: men riskeert een verkeersinfarct doordat de Oudestraat een belangrijke verkeersader is. Enkele richting valt wel te overwegen.
- Alle groepen zijn het erover eens dat de Kioskplaats/Lelieplein mag ingericht worden als een mooier, groener, aangenamer én veiliger plein.

Hobokense Ouderenraad Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (16 april 2012)

- De Oudestraat is een belangrijke verkeersader, die niet doorbroken dient te worden.

Advies Districtscollege Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (7 februari 2012) Advies Districtsraad Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (23 april 2012)

- Wanneer het centrum autoluw wordt, moeten de handelaars nog gemakkelijk bevoorraad kunnen worden.
- Er moet een oplossing zijn voor het stationneren bij het afzetten en afhalen van schoolkinderen in de buurt van de Kioskplaats.
- Het oversteken tussen de scholen moet veiliger gemaakt worden en ook moet er meer veiligheid zijn voor de fietsers op het gedeelte tussen de Heidestraat en de Antwerpsesteenweg.
- De gevolgen van dit Masterplan op gebied van de verkeerscirculatie moeten in zijn totaliteit voor de rest van de omgeving onderzocht worden, zodat kan ingeschat worden wat de gevolgen zijn voor de verder liggende straten.

In het masterplan moet tevens rekening gehouden worden met de problematiek inzake de Scheldeboordontsluiting. De raad verwijst hierbij naar het advies dat het districtscollege eerder gaf en waarbij het akkoord ging dat onderhandelingen worden opgestart met Umicore om de omleidingsweg voor de Adolf Greinerstraat langs de Curiestraat te laten lopen, op voorwaarde dat:

1. deze omleidingsweg volledig op het grondgebied van Umicore wordt aangelegd
2. er een voldoende grote groene bufferzone wordt aangelegd tussen de Curiestraat en de omleidingsweg waarbij een goede geluidsmuur voor de wijk wordt voorzien
3. de loodinstallatie bij het verstrijken van de milieuvergunning in 2014 verplaatst wordt.

Bovendien mag welke oplossing ook die in dit dossier voorgesteld wordt, niet tot gevolg hebben dat er extra verkeer langs of door het centrum van Hoboken wordt geleid.

4. HOBOKEN BEREIKBAAR

4.5. parkeren in het centrum

PARKEREN IN HET CENTRUM

HOOFDVRAAG

Vandaag bevinden er zich 127 parkeerplaatsen op de Kioskplaats – Lelieplaats. Een heel groot gedeelte van de ruimte die voorhanden is in de reeds smalle publieke ruimte wordt dus ingenomen door mobiliteits- en parkeerinfrastructuur. Nochtans is dit de belangrijkste publieke ruimte van het centrum van Hoboken. Als we ergens een dorpsplein willen maken, dan moet het op deze plaats zijn. Net zoals het in het verleden ook het geval was. Als we ruimte willen creëren voor verblijven, spelen, ontmoeten, recreëren, publieke manifestaties,... kunnen we niet anders dan het aantal parkeerplaatsen op de as Kioskplaats – Lelieplaats laten zakken. De vraag is hoeveel parkeerplaatsen we willen over houden en wat mogelijke oplossingen zijn om deze ambitie in praktijk om te zetten.

PARKEERONDERZOEK

Het parkeeronderzoek geeft een objectief beeld van de parkeerbezetting in het centrum op dinsdag 7 april 2011 (tussen 8u en 20u). Dit is dus een momentopname. We kunnen dus geen absolute conclusies trekken op basis van deze meting. We kunnen het onderzoek alleen gebruiken om voorzichtige algemene conclusies te trekken over het parkeren in het centrum van Hoboken.

Zones rondom de centrale blauwe zone:

De parkeerbezetting door de dag heen toont de typische fenomenen van woonstraten. Er worden slechts heel beperkte en plaatselijke hoge parkeerbezettingen (+80%) gemeten. In de meeste straten is er een overaanbod aan parkeerplaatsen op de meeste momenten van de dag.

Centrumzone (Kioskplaats – Lelieplaats – Van Amstelstraat – Kapelstraat:

- De blauwe zone wordt niet volledig gerespecteerd. Wanneer deze wel gerespecteerd zou worden zouden er een 39-tal parkeerplaatsen kunnen verdwijnen op de Kioskplaats – Lelieplaats en in de Kapelstraat zonder ooit een te hoge bezetting te hebben.
- Als de blauwe zone op de Kioskplaats – Lelieplaats gerespecteerd zou worden, zouden er 12 parkeerplaatsen kunnen verdwijnen zonder ooit een te hoge bezetting te hebben.
- Uit de tabellen blijkt dat het lang parkeren in de Kapelstraat vooral een probleem van bewoners is. Op de Kioskplaats – Lelieplaats is dit veel minder het geval.
- Op de Kioskplaats – Lelieplaats wordt er kort geparkeerd door heel wat mensen die op wandel- of fietsafstand wonen. Deze gebruiken de wagen dus voor een korte afstand verplaatsing. Er is dus in ieder geval communicatie en sensibilisering nodig om hier iets aan te doen. Ook betere voetgangers- en fietsinfrastructuur kunnen hierbij helpen. Als we deze korte afstand verplaatsingen eruit zouden kunnen halen dan zouden we een 40-tal parkeerplaatsen kunnen schrappen op de Kioskplaats zonder ooit een te hoge bezetting te hebben.

- In de Van Amstelstraat kunnen overdag nog minstens 15 bijkomende parkeerplaatsen worden bezet, vooraleer kan worden gesproken van een hoge bezetting.

Eerste stuk Hertoglei – parking Extra Time:

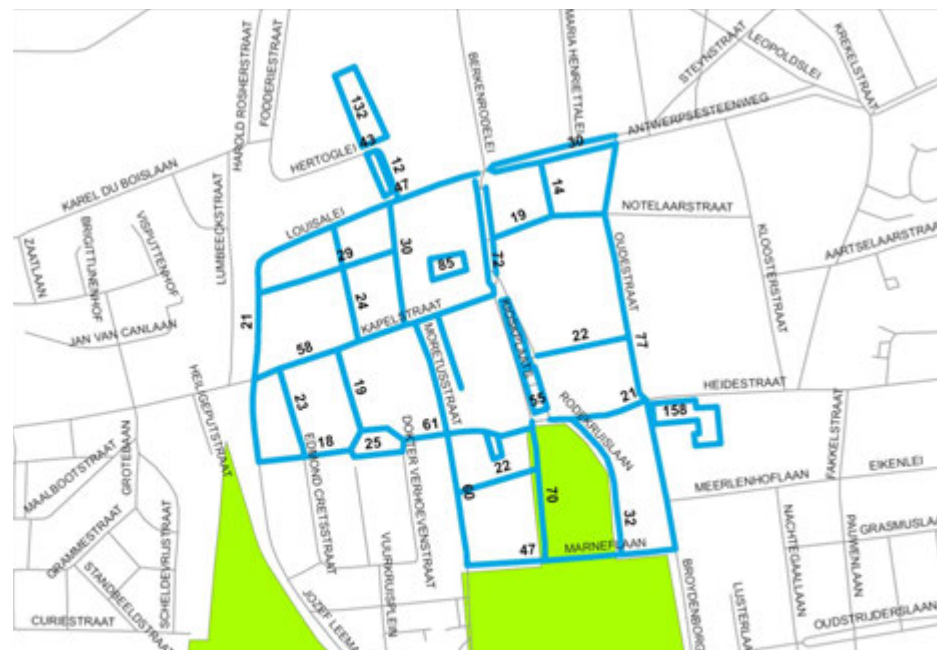
Voor elk van beide parkeerpockets is er een overaanbod gemeten. Uiteraard moet er voor de private parking van Extra Time rekening gehouden worden met piekmomenten op het moment van publiekstrekkende activiteiten in het sportcentrum.

Parking GB en Delhaize:

Vooraf kortparkeerders. Beide parkeerplaatsen hebben een overaanbod (vooral parking Delhaize). Na sluitingsuur zijn deze parkings uiteraard grotendeels leeg.

Algemeen:

Overdag is er op het openbaar domein een overaanbod van 115 plaatsen gemeten of 13% (rekening houdend met een marge van 15% om zoekverkeer te vermijden). 's Avonds is er op het openbaar domein een overaanbod van 117 plaatsen gemeten of 13% (opnieuw rekening houdend met een marge van 15% om zoekverkeer te vermijden).



parkeercapaciteit



gemiddelde bezettingsgraad overdag (0-50%, 50-85%, 80-100%, >100%)



gemiddelde bezettingsgraad's avonds (0-50%, 50-85%, 80-100%, >100%)

KIOSKPLAATS – LELIEPLAATS

Zowel op de Kioskplaats – Lelieplaats als in de Kapelstraat is het kort parkeren van belang voor de plaatselijke winkels en horeca. Zonder kort parkeerplaatsen dicht bij het winkelapparaat riskeren we nog een verdere leegloop in Hoboken. Anderzijds kan een goed functionerend, levendig plein ook bijdrage aan een bloeiende handel en horeca. Een evenwicht moet worden gezocht.

Vandaag wordt de blauwe zone niet volledig gerespecteerd. Dit zorgt ervoor dat er minder kortparkeerplaatsen voorhanden zijn. Het is dus van belang om het respecteren van de blauwe zone te controleren. Hetzelfde geldt voor de afgebakende laad- en loszones in de Kapelstraat. Er is dus een noodzaak om kortparkeren te voorzien op de Kioskplaats – Lelieplaats, dicht bij de handel en horeca en om de blauwe zone te controleren.

We zouden ook kunnen redeneren vanuit het centrumplein dat we willen creëren. Hoeveel parkeren kunnen we blijven aanbieden op het maaiveld van de Kioskplaats – Lelieplaats om toch nog voldoende verblijfsruimte over te houden? We hebben zelf in het ontwerpend onderzoek een voorstel gemaakt waarbij we het centrale gedeelte van de Kioskplaats (waar zich vandaag de schuin geparkeerde auto's bevinden) volledig parkeervrij houden. Op de Lelieplaats maken we een geclusterde parking van een 60-tal auto's. Langsheen de rijweg op het eerste deel van de Kioskplaats en op de Lelieplaats maken we een langse parkeerstrook. Op deze parkeerstroken kunnen nog een 20-tal auto's parkeren. Zo blijft er in deze stroken ook nog plaats over voor laden- en lossen of kiss & ride. In totaal houden we dus ongeveer 80 parkeerplaatsen over binnen de ruimte Kioskplaats – Lelieplaats, laden en lossen en kiss&ride niet meegerekend. Dat zijn er 47 minder dan vandaag. Dit lijkt ons een veilig maximum om een kwalitatieve openbare ruimte voor alle mobiliteitsmodi en een aangenaam dorpsplein over te houden.

Het gevolg is uiteraard wel dat de Lelieplaats geen echt plein meer wordt. Enkel voor evenementen, bv. markdagen en andere, zou deze parkeerplaats leeggemaakt kunnen worden en mee geïntegreerd worden in de publieke ruimte.



Voorstel met parkeren op het maaiveld op de Kioskplaats – Lelieplaats. In het donkergroen langsparkeerplaatsen die ook voor laden en lossen en kiss & ride kunnen gebruikt worden. In het lichtgroen een geclusterde parking op de Lelieplaats (60PP).



Voorbeeldplan met parkeren op
het maaiveld op de Kioskplaats
- Lelieplaats en met een centrale
tramstop

HOE KUNNEN WE PARKEERPLAATSEN VERMINDEREN OP DE KIOSKPLAATS – LELIEPLAATS?

Maximaal kiezen voor duurzame mobiliteit:

We kunnen de conclusies van het parkeeronderzoek omzetten in een ambitie voor een zo duurzaam mogelijke mobiliteit. We kunnen 12 parkeerplaatsen schrappen op de Kioskplaats als de blauwe zone gecontroleerd en gerespecteerd zou worden. We kunnen nog eens een 40-tal parkeerplaatsen schrappen als we ook de auto's die vanop wandel- of fietsafstand komen en dus gebruikt werden voor een korte afstand verplaatsing. Als we deze redenering volgen kunnen we het aantal parkeerplaatsen op de Kioskplaats –Lelieplaats met een 50-tal plaatsen verminderen zonder een te hoge bezetting te hebben.

Ondergrondse parking onder het plein:

Een mogelijk alternatief is om parkings ondergronds onder het plein te voorzien. We kunnen werken met een dubbele rij dwarsparkeren (18m breed). Hiermee kunnen we een parking van iets meer dan 100 plaatsen realiseren.

- De lange hellingen in het plein zijn een belangrijke randvoorwaarde van deze oplossing. Zij zorgen opnieuw voor barrièrevorming op het plein. De open sleuven zijn al snel minimum 25 meter lang. Maar de meerwaarde is natuurlijk dat er veel minder parkeren op het maaiveld nodig zal zijn. Er is dus extra ruimte voor deze hellingsbanen.
- Ondergrondse parkeergarages zijn duur. De opwaartse druk en de grondwaterstand zijn hierbij ook belangrijke onbekenden. Vaak blijken ze na een kosten/baten-analyse niet haalbaar. Een ondergrondse garage is meestal iets meer rendabel wanneer deze groter is.
- Het ondergronds parkeren is logischerwijs betalend. Om ervoor te zorgen dat deze garages niet leeg staan moet het parkeren op het openbaar domein minder aantrekkelijk worden gemaakt. De blauwe zone moet uitgebreid en gehandhaafd worden of er moet ook betalend parkeren op het openbaar domein ingevoerd worden. Ondergronds parkeren vergt dus een verregaande aanpassing van het parkeerbeleid.

Maaiveld parkeren in één van de binnenbouwblokken:

Voor het bouwblok van de politie werd ook een scenario opgemaakt waarbij bekeken werd of twee grotere leegstaande percelen als maaiveld parking zouden kunnen worden ingezet. Hiermee kunnen op een gemakkelijke manier meer dan 100 parkeerplaatsen worden gecreëerd direct in relatie tot de Kioskplaats – Lelieplaats en Kapelstraat. De vraag is of dit op lange termijn een duurzame en kwalitatieve oplossing is. Volgens het ruimtelijke beleid van de stad zijn parkings op maaiveldniveau niet gewenst in binnenbouwblokken.



ondergrondse parking op de Kioskplaats



mogelijke locaties voor (half-) ondergronds parkeren in de bouwblokken

mogelijke locaties voor parkeren op het maaiveld in de bouwblokken

(Half-) ondergrondse parking in één van de binnenbouwblokken:

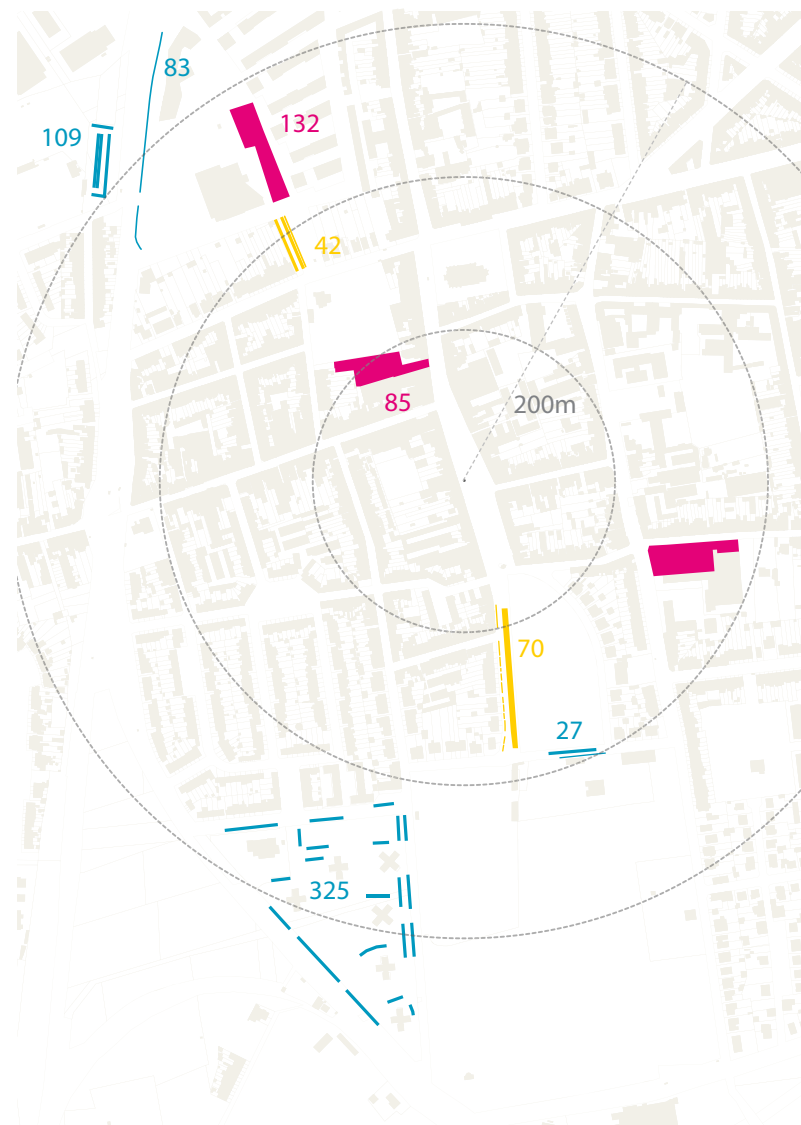
Voor dezelfde twee kavels in het bouwblok van de politie en voor de kavel van de GB zou ook gedacht kunnen worden aan (half-) ondergrondse parkeeroplossingen. Dit zijn allemaal private gronden. De stad of het district hangt dus af van het initiatief van de eigenaars of moet zelf initiatieven nemen om de grond te verwerven. Verder gelden hier dezelfde bedenkingen wat betreft financiële haalbaarheid en parkeerbeleid als bij het ondergronds parkeren onder de Kioskplaats. Uiteraard is het voordeel hier wel dat de ondergrondse parking gekoppeld kan worden aan een ontwikkeling erbovenop.

Parkeren in de buurt:

- Het parkeeronderzoek toont aan dat er in de omgeving rondom de Kioskplaats – Lelieplaats op de meeste momenten van de dag nog voldoende overcapaciteit is (115PP). Op Markt- en kermisdagen is het aantal parkeerplaatsen op de Kioskplaats – Lelieplaats ook sterk gereduceerd en blijkt het parkeerprobleem zich ook op te lossen.
- Onmiddellijk aansluitend op de Kioskplaats – Lelieplaats zijn er twee parkeerclusters waar er tijdens de parkeertelling overdag ook een overcapaciteit is geteld. Dit is de Van Amstelstraat en het eerste deel van de Hertoglei. De twee clusters hebben samen een capaciteit van 112PP.
- Als we nog iets verder gaan kijken vinden we nog een heel aantal grotere parkeerclusters terug: Alle straten rondom en tussen de Moretusblokken, de Marneflaan, de Fodderiestraat,... Waarschijnlijk liggen deze parkings te ver om als alternatief voor het kort parkeren te dienen. Als alternatief voor het lang parkeren zouden ze wel ingezet kunnen worden.
- Private parkings: Vandaag zijn er de bestaande parkings van de GB, de Delhaize en de Extra-time, die elk op grote delen van de dag nog een overcapaciteit hebben. Vooral de GB ligt onmiddellijk naast de Kioskplaats. Deze parking zal echter ook al als parking voor het CC in het Gravenhof ingezet worden. De andere twee liggen iets verder en misschien opnieuw iets te ver om als alternatief voor het kort parkeren te dienen.

Flankerende maatregelen:

Verbeterde voetgangers- en fietsinfrastructuur in het centrum
Verbeteren bereikbaarheid met openbaar vervoer



CONCLUSIE

De conclusie uit het ontwerpend onderzoek is dat er gestreefd moet worden naar een maximum van een 80-tal parkeerplaatsen op de as Kioskplaats – Lelieplaats om tot een en kwalitatieve openbare ruimte voor alle mobiliteitsmodi en een aangenaam dorpsplein te komen. Of het nu 80 parkeerplaatsen zijn of minder hangt enerzijds af van de ambitie op het vlak van mobiliteit van stad en district en anderzijds van de keuze voor mogelijke alternatieve parkeeroplossingen. Hoe minder parkeerplaatsen op de Kioskplaats - Lelieplaats, hoe meer ruimte voor pleinen, verblijven en zacht verkeer.

We denken wel dat er een minimum aan echte kortparkeerplaatsen dicht bij de handel en horeca moet worden voorzien. Ook moet er met het laden en lossen van de handel en horeca rekening gehouden worden in het ontwerp.

Verder is de keuze voor een parkeeroplossing en een parkeerbeleid ook weinig waard wanneer hier geen handhaving tegenover wordt gesteld. Een correcte handhaving zou vandaag reeds een stuk van de parkeerdruk oplossen. Ook flankerende maatregelen voor voetgangers, fietsers en een verbeterd openbaar vervoer zijn cruciaal.

Hoe ver wilt de stad en het district gaan in het vrijmaken van de Kioskplaats van parkeerplaatsen? Wat zijn de alternatieven die hiertegenover worden geplaatst?

ACTIEFICHE:

Type / Nummer / Onderwerp:	Mobiliteit / 004 / Parkeerstrategie Hoboken Centrum
Bemerkingen:	• Vele andere acties zijn afhankelijk van de keuze voor de parkeerstrategie voor Hoboken Centrum • Er moet ook een haalbaarheidsstudie voor ondergronds parkeren worden opgenomen • De Stad is voorstander van een ondergrondse parking onder de Kioskplaats • Belangrijke actor: Gemeentelijke Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen • Volgende acties in het masterplan moeten in nauw verband behandeld worden; - Mobiliteit / 001 / Uitwerking traject doortrekking tram - Mobiliteit / 002 / Uitwerking plan optimalisatie busverkeer - Mobiliteit / 003 / Uitwerking Wijkcirculatieplan (WCP) Hoboken Centrum

Inspiraakmoment Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (19 april 2012)

- Het is zeer duidelijk dat er voor de Kioskplaats een compromis moet worden gevonden om parkeerplaatsen voldoende te sparen voor klanten en mindervaliden.
- Parkeren is een dilemma: een groep bewoners wil minder parkeerplaatsen, dat betekent een keuze voor de gezelligheid, veiligheid en groen, maar waar kunnen er dan plaatsen bij gecreëerd worden? De winkels op de Kioskplaats en de Kapelstraat moeten immers ook een aantrekkingskracht blijven behouden om deels hetzelfde na te streven... Een ondergrondse parking ligt voor een meerderheid niet voor de hand (wegens hoge kostprijs; veiligheid 's nachts of moeilijk te integreren in het centrumbeeld).
- Één groep suggereert om een onderzoek te doen naar het parkeergedrag van mensen in de Kapelstraat om uit te maken of er meer of minder ruimte moet gaan naar de parkerende bewoner.

Advies Districtscollege Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (7 februari 2012)

Advies Districtsraad Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (23 april 2012)

- Het moet mogelijk blijven om in het centrum, dicht bij de handelaars te kunnen parkeren. Hiervoor moeten nieuwe parkings voorzien worden. Het gebruik van privé parkings zoals GB en Delhaize zijn daarbij geen oplossing.
- Wij ijveren voor een nieuwe parking dicht bij de Kioskplaats. Een ondergrondse parking aan het binnenplein achter het nieuwe politiegebouw met daarop een stadstuin geniet de voorkeur.
- Aan de Cockerillplaats moeten parkeerplaatsen voorzien worden om van daaruit het openbaar vervoer (trein, tram, bus) te nemen.

Hobokense Ouderenraad Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (16 april 2012)

- De ouderenraad wil benadrukken dat de aandacht moet gehouden worden op het aantal parkeermogelijkheden. Om meer bezoek te trekken naar de dorpskern, zijn voldoende parkeerplaatsen noodzakelijk.

5. HOBOKEN NAAR DE SCHELDE

5. HOBOKEN NAAR DE SCHELDE

5.1. Ecologische verbinding



een ecologische corridor op grote schaal tussen de Hobokense Polder, Fort 8 en het Schoonselhof

EEN ECOLOGISCHE CORRIDOR OP GROTE SCHAAL

Naast een heel aantal kleinere groengebeiden heeft Hoboken er ook een aantal grote, met name de Hobokense Polder, Fort 8 en het Schoonselhof. Vandaag zijn deze niet echt met elkaar verbonden, zowel ecologisch als recreatief.

Nochtans hebben we met de spoorwegbedding en de Krijgsbaan de mogelijkheid om een grote ecologische corridor van betekenis te maken tussen de grote groengebieden. Deze corridor kan ook voor de recreant de parken beter met elkaar verbinden. De inrichting van deze tussenzone moet hier dus op afgestemd worden.

- Vandaag bestaat deze corridor in zeer beperkte mate. De spoorweg heeft altijd een beperkte berm. Soms wordt de open ruimte echter heel smal, soms is de inrichting van de open ruimte heel schraal.
- Hierbij streven we ook naar een maximaal behoud van het Wilgenvloedbos in de noordelijkste punt van Fort 8.
- Continuïteit van de boomlaag is belangrijk om de brug te maken naar de Hobokense Polder.
- Verder gaan we, naast de algemene inrichting, ook op twee specifieke plekken in binnen deze ecologische verbinding. Dat is enerzijds de Cockerillplaats, waar een aantal opgaven elkaar kruisen, en anderzijds de noordelijke kop van Fort 8. Hier hebben we de mogelijkheid om een nieuwe secundaire ingang te maken voor het Fort 8 vanaf de Cockerillplaats.
- Deze ecologische verbinding is complementair aan de verbinding van groene stapstenen doorheen het centrum.

MAAIFREQUENTIE:

Door verschillende maaifrequenties te hanteren kunnen we verschillend gebruik en toegankelijkheid stimuleren. Vooral bij lagere maaifrequenties wordt de ecologische continuïteit van het maaiveld versterkt.

- Gemaaid gras (2-wekelijks): voor frequent te gebruiken ruimte, parkgebruik. Naast paden en wegen kan een maaistrook voorzien worden om een propere afwerking te geven aan de minder frequent gemaaide zones.
- Maaibeheer volgens harmonisch parkbeheer (2-jaarlijks, 15 juni tot 30 juni, 30 september tot 31 september): minder gebruikte of publieke zones kunnen op deze manier beheerd worden. De maaitijdstippen worden afgestemd op bloei- en broedseizoenen. Ook toe te passen om afstand te creëren tot private tuilmuren. Bij maaien wordt steeds het maaisel afgevoerd ter verarming van de bodem.
- Ruigte (om de 3 tot 5 jaar): toe te passen aan bosranden en ontoegankelijk te maken delen (bv. spoorlijn).



strook gemaaid gras naast pad

maaibeheer / gemaaid gras



maaibeheer / gemaaid gras



strook gemaaid gras naast pad



ruigte



BOMENWEIDE:

- We willen de ecologische continuïteit garanderen langsheen de spoorlijn, zonder de visuele barrière van het spoor extra te versterken. Daarom stellen we een planttypologie voor op het principe van de bomenweide.
- Hoogstammige bomen op voldoende ruime afstand van elkaar geplaatst: 10-20 meter, ook afhankelijk van de breedte van de corridor.
- De ruimte tussen de bomen blijft optimaal bruikbaar.
- Er worden streekeigen bomen gebruikt, bij voorkeur de gewenste soorten van de Hobokense Polder en Fort 8. De verschillende soorten worden willekeurig door elkaar geplant.



gewone es *Fraxinus excelsior*



ratelpopulier *populus tremula*



Schietwilg *Salix alba*



veldesdoorn *Acer campestre*



wilde appel *Malus sylvestris*



wintereik *Quercus Robur*



zwarte els *Alnus glutinosa*





De inrichting ter hoogte van de Cockerillplaats vandaag



Een illustratieve impressie die toont hoe de groene corridor een sterkere ecologische waarde zou kunnen krijgen

ACTIEFICHE:

Type / Nummer / Onderwerp:	Groen / 001 / Aanpassen groenbeheerplan
Bemerkingen:	• Volgende actie in het masterplan moet in nauw verband behandeld worden; Openbaar domein / 006 / Herinrichting Cockerillplaats



Resultaat inspraakmoment Voorontwerp Masterplan
Hoboken Centrum (19 april 2012): ecologische corridor,
positief of negatief?

5.1.1. COCKERILLPLAATS

VANDAAG:

Vandaag is de Cockerillplaats een ongedefinieerde ruimte. De plek vormt een barrière tussen Hoboken centrum en Hoboken aan de Schelde. De ruimte bestaat uit heel wat infrastructuur en wegenis met daartussen onsamenvhangende stukken groen.

Nochtans kan de Cockerillplaats een belangrijk knooppunt zijn tussen oost en west en tussen noord en zuid. Bij de Cockerillplaats staat ook het Cockerillhof, waarvoor ondertussen herontwikkelingsplannen zijn opgemaakt. De Cockerillplaats is in het verleden ook altijd een treinstopplaats met station geweest. Deze functie heeft het vandaag niet meer. Volgens de mobiliteitsvisie zou dit echter kunnen veranderen met de komst van een lightrain. De Cockerillplaats zou zelfs kunnen uitgroeien tot een knooppunt van openbaar vervoer, waarbij lightrain en bus en/of tram op elkaar afgestemd worden. We werken deze mogelijkheid uit in het ontwerpend onderzoek.

De Cockerillplaats is ook een belangrijk knooppunt in de ecologische corridor, maar vandaag te schraal ingericht om echt een rol als corridor te spelen. De verschillende dynamieken die samenkomen op de Cockerillplaats moeten op elkaar afgestemd worden.



Denkdag Masterplan Hoboken Centrum (9 oktober 2011)

Het vertrek van het treinstation werd op het overleg met de bewoners vaak aangegeven als één van de redenen voor de achteruitgang van de Kapelstraat. Meermaals werd de heropening van het station dan ook aangegeven als een interessante oplossing.

INGREPEN:

1. Bomenweide met maaibeheer: binnen de groene plekken vullen we de bestaande bomen aan met nieuwe bomen. Op maaiveldniveau passen we zoals gezegd een maaibeheer toe.
2. Halte lightrain: we passen twee geschrante perrons in van telkens 250 meter lengte. Door ze te schranken is er minder conflict met de overweg van de Kapelstraat. Op de kop van deze perronnen voorzien we telkens de halte-infrastructuur. Dit kan een gebouwtje zijn of een luifel. Ook andere functies, zoals een fietsenstalling of een Velo-station, zouden kunnen opgenomen worden. We plaatsen deze gebouwtjes in de lijn van de bebouwing van de Kapelstraat om zo opnieuw meer continuïteit in de straatgevel te krijgen.
3. In het scenario met een tramverlenging via de Cockerillplaats voorzien we een tramstop in de Jozef Leemanslaan ter hoogte van het Cockerillhof. Deze halte kan gecombineerd worden met het lightrainperron tot één ontwerp, één beeldbepalende hoofdhalte voor openbaar vervoer. Indien de tram niet via de Cockerillplaats doorgetrokken wordt kan deze halte vervangen worden door een bushalte.
4. In het profiel van de straat integreren we een rij van 80 langse parkeerplaatsen. Deze rij loopt vanaf de Cockerillplaats tot aan de kruising met de Paul Henri Spaaklaan. Deze parkeerplaatsen zouden enerzijds voor Fort 8 een belang kunnen hebben en anderzijds voor de tram- en lightrainhalte.

Het is duidelijk dat er voor de Cockerillplaats naar een evenwicht zal gezocht moeten worden tussen het idee van een hoofdhalte voor openbaar vervoer, met aangepaste infrastructuur enerzijds en anderzijds het idee van het versterken van de ecologische corridor.





De inrichting ter hoogte van de Cockerillplaats vandaag



Een illustratieve impressie die toont hoe een halte van de lightrain gekoppeld zou kunnen worden aan een tramhalte

ACTIEFICHE:

Type / Nummer / Onderwerp:	Openbaar Domein / 006 / Herinrichting Cockerillplaats
Bemerkingen:	• De herinrichting van de Cockerillplaats is afhankelijk van de keuzes in verband met het traject van de doortrekking van de tram en de mogelijke komst van een lightrain. Er kan wel een fasering ingebouwd worden waardoor de timing van de heraanleg niet volledig afhangt van de timing van de andere dossiers • Belangrijke actoren: De Lijn, NMBS • Er moet een evenwicht gezocht worden tussen het belang van het groene en ecologische karakter van deze plek en het belang als knoppunt van openbaar vervoer • Volgende acties in het masterplan moeten in nauw verband behandeld worden; - Mobiliteit / 001 / Uitwerking traject doortrekking tram - Groen / 001 / Aanpassen groenbeheerplan - Ruimtelijk Beleid / 004 / RUP Fort 8

Advies Districtscollege Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (7 februari 2012)
Advies Districtsraad Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (23 april 2012)

- Aan de Cockerillplaats moeten parkeerplaatsen voorzien worden om van daaruit het openbaar vervoer (trein, tram, bus) te nemen.



Resultaat inspraakmoment Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (19 april 2012): Cockerillplaats, positief of negatief?

5.1.2. NOORDELIJKE TOEGANG FORT 8

VANDAAG:

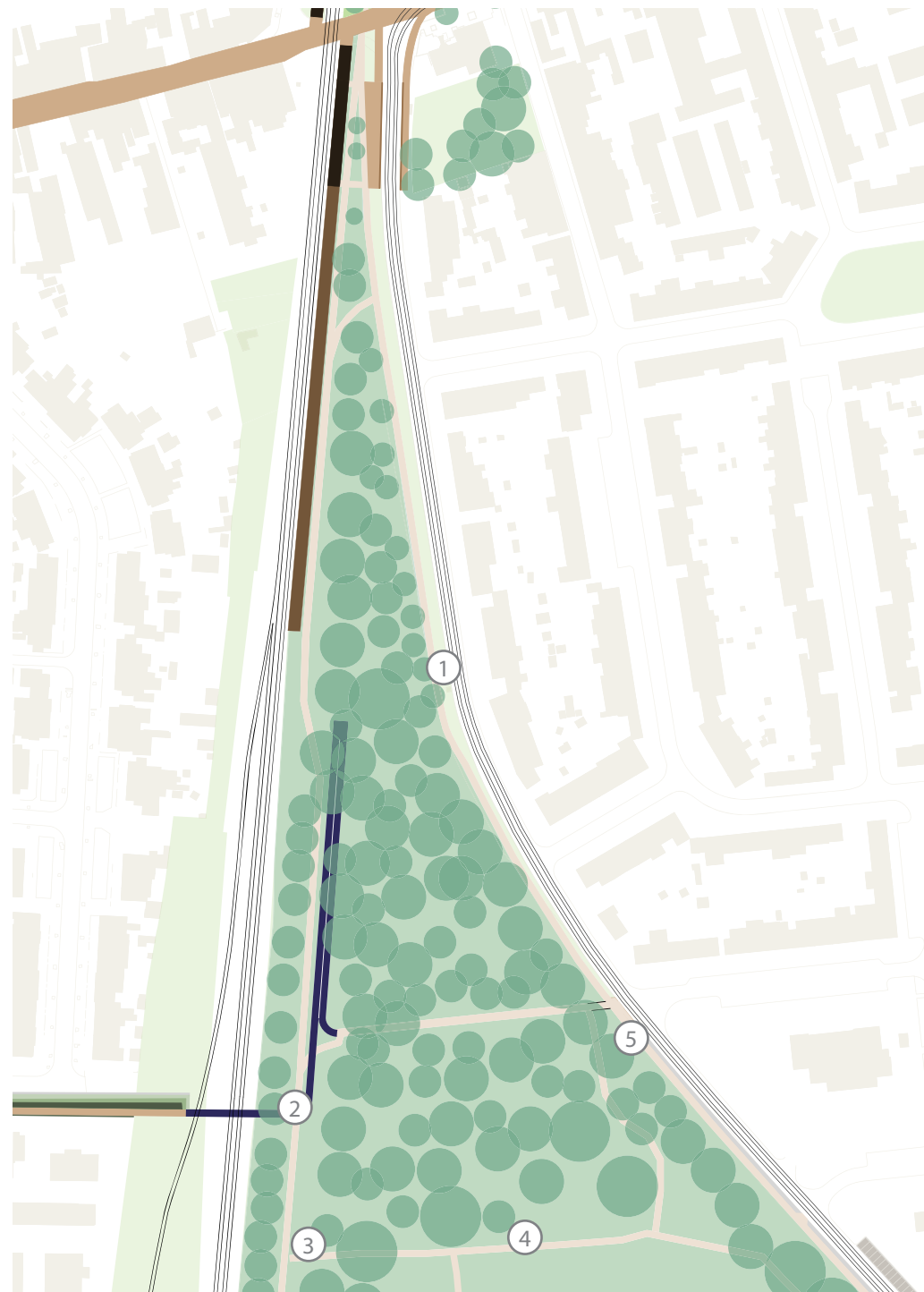
Vandaag bestaat deze noordelijke uitloper van het Fort 8 uit een groot aaneengesloten stuk bos. Dit is een waardevol stuk aangezien het hele groengebied van Fort 8 in het algemeen redelijk verbrokken en gefragmenteerd is. Het is vandaag wel een stukje niemandsland. Er zijn een aantal paden en rechte stroken zonder bomen, maar in het algemeen heeft dit stuk bos, buiten de ecologische waarde, geen functie. Het fietspad langs de treinsporen zal hierlangs wel verder getrokken worden vanaf de Cockerillplaats tot in Hemiksem. Er is een stuk Wilgenvloedbos in de gracht parallel aan de Jozef Leemanslaan met een belangrijke ecologische waarde.

Op deze plek hebben we de mogelijkheid om de omgeving van het Fort 8 uit te breiden richting de Cockerillplaats. Zo creëren we een bijkomende ingang tot het Fort 8 vanuit het noorden.



INGREPEN:

1. In het profiel van de straat integreren we een rij van 80 langse parkeerplaatsen. Deze rij loopt vanaf de Cockerillplaats tot aan de kruising met de Paul Henri Spaaklaan en kan zowel betekenis hebben voor het Fort 8 als voor lightrain- en tramhalte.
2. Een nieuwe fietsbrug over sporen vanuit Moretusburg wordt met een zachte fietshelling naar beneden gebracht om aan te sluiten op de padenstructuur van deze noordelijke kop. Deze fietshelling loopt parallel aan het nieuwe fietspad naar Hemiksem. De helling zorgt dus niet voor een verdere fragmentatie van de noordelijke kop.
3. Doortrekken van het fietspad langs het spoor richting Hemiksem. Dit is een project dat in de planning reeds is voorzien.
4. Aansluiten op de padenstructuur van Fort 8
5. Aansluiting op de Paul Henri Spaaklaan met een brugje voor langzaam verkeer over de gracht.





zicht vanuit het bos vandaag richting de Paul Henri Spaaklaan



Een illustratieve impressie die toont hoe een aansluiting voor zacht verkeer naar de straat gemaakt zou kunnen worden

ACTIEFICHE:

Type / Nummer / Onderwerp:	Ruimtelijk Beleid / 004 / RUP Fort 8
Bemerkingen:	In de opmaak van het RUP Fort 8 moet de visie uit het Masterplan Hoboken worden meegenomen.

Type / Nummer / Onderwerp:	Ruimtelijk Beleid / 005 / Opnemen visie in Masterplan Fort 8
----------------------------	--



Resultaat inspraakmoment Voorontwerp Masterplan
Hoboken Centrum (19 april 2012): noordelijke toegang
Fort 8, positief of negatief?

5. HOBOKEN NAAR DE SCHELDE

5.2. publieke ruimte als buffer

PUBLIEKE RUIMTE ALS BUFFER

In de Scheldestrip vinden we 3 grote functies: industrie, wonen en recreatie. Vooral de combinatie van de eerste twee levert conflicten op. Om de leefbaarheid van de wijken in de Scheldestrip te verhogen en in het algemeen om de uitstraling van dit stukje Hoboken te verhogen vinden we het belangrijk om de kwaliteit van de publieke ruimte te verbeteren.

De publieke ruimte is op vele plekken relatief breed uitgemeten. De publieke ruimte is een kwaliteitsvolle gebruiksruimte. Door ze te verbreden kunnen plaats creëren voor spelen, verblijven,... Maar tegelijkertijd is de publieke ruimte ook een buffer tussen wonen en industrie. De buffer kan verschillende functies hebben: een akoestische, visuele of stofopvangende functie. Dit is afhankelijk van bedrijf tot bedrijf.

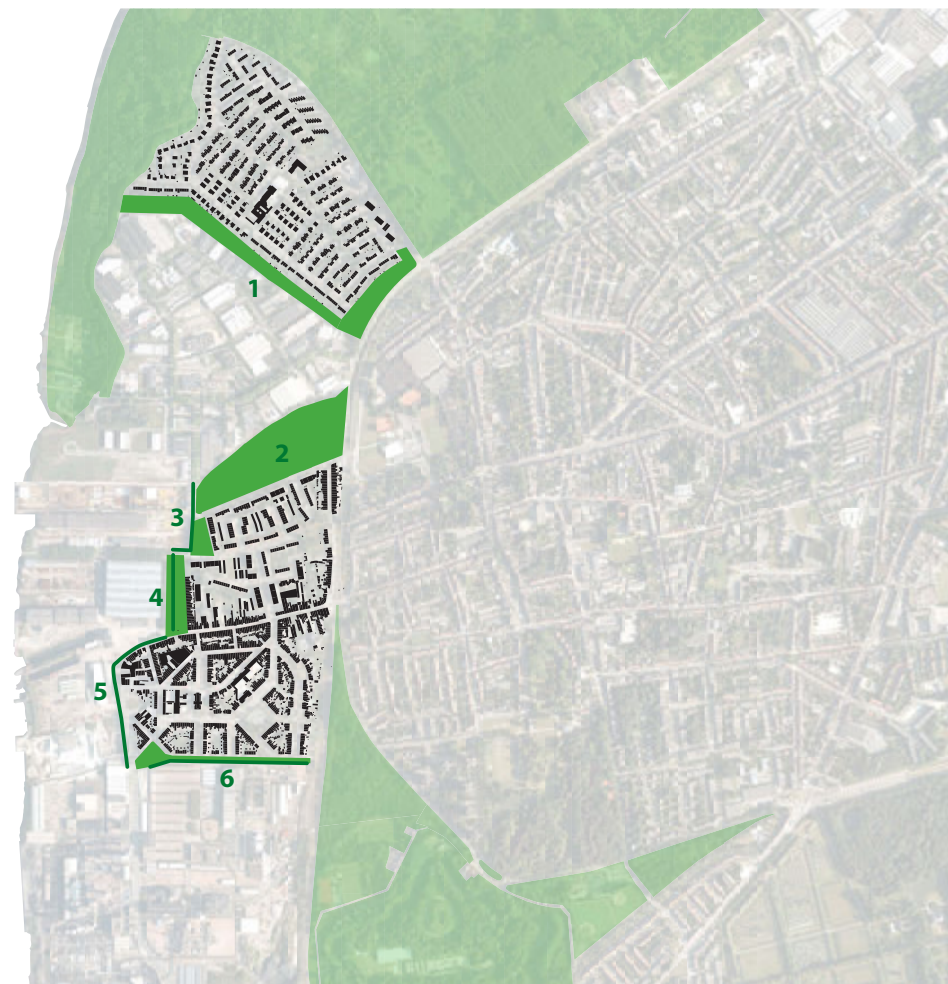
Bij de inrichting van de publieke ruimte willen we sterk op groen en landschappelijke kwaliteit inzetten. Op deze manier kan de publieke ruimte ook een ecologische betekenis krijgen als stapstenen tussen de grotere groengehelen van Hoboken.

Tenslotte denken we ook dat de publieke ruimte een rol kan spelen in de waterhuishouding van het gebied.

Om ervoor te zorgen dat er een samenhangend beeld wordt gecreëerd in de Scheldestrip doen we een aantal algemene voorstellen voor de uitwerking van de bufferruimtes.

Van noord naar zuid:

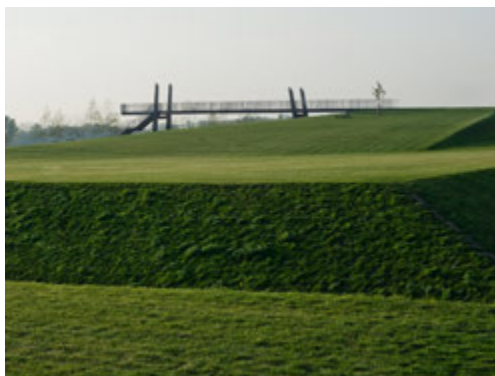
1. Bestaande groene buffer tussen Polderstad en de KMO-zone
2. De Maccabi-sportterreinen vormen een buffer langsheen de Karel de Boislân
3. Buffer langsheen de Maccabilaan: talud gecombineerd met muur
4. Buffer tussen de Leo Bosschartlaan en de Charlotta Finckstraat: groenzone met talud
5. Buffer langsheen de Kapelstraat en A. Greinerstraat: muur
6. Buffer langsheen de Curiestraat: talud gecombineerd met muur



overzichtsbeeld waarbij de woonwijken in het zwart zijn opgekleurd. Boven en onder zien we respectievelijk de Hobokense Polder en Fort 8. In het donkergroen de plekken waar het wonen gebufferd moet worden ten opzichte van de industrie

WERKEN MET LANDSCHAPPELIJKE ELEMENTEN: TALUDS

- Waar er voldoende ruimte ter beschikking is, stellen we voor om met taluds of aarden wallen als buffer te werken. Dit kan in de publieke ruimte, maar ook, indien haalbaar, binnen een private kavel. Indien er minder ruimte ter beschikking is kan er ook met een talud met keermuur gewerkt worden.
- De taluds hebben een landschappelijke, recreatieve en ecologische meerwaarde. Ze passen binnen het dijkenlandschap van de Schelde en sluiten dus aan bij de bestaande inrichting.
- Afhankelijk van de oriëntatie (zuid-noordhelling) zullen ook de voorwaarden voor fauna en flora verrijkt worden.
- Op de taluds wordt een maaibeheer voorgesteld (cfr. hoofdstuk ecologische corridor).
- Gezien de aanwezigheid van de platanendreven langsheen de straten lijkt het ons minder zinvol om op de taluds nog extra bomen te planten.



Referentiebeelden van taluds

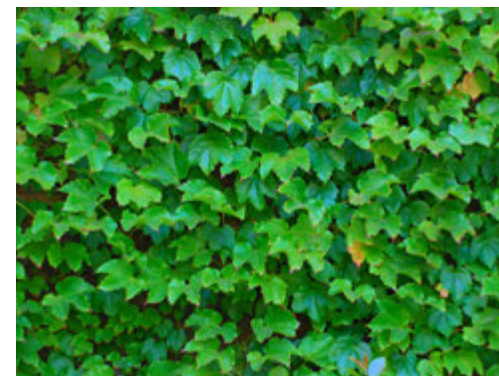
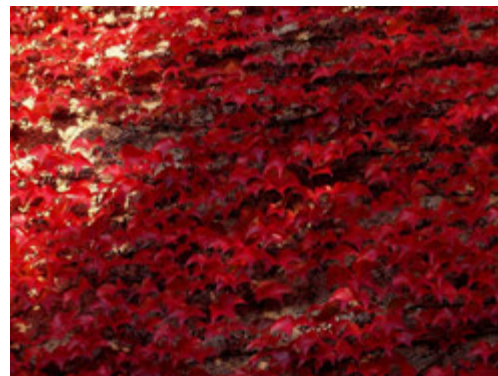


WERKEN MET LANDSCHAPPELIJKE ELEMENTEN: KLIMPLANTEN

- Waar enkel ruimte is voor een harde muur als begrenzing en buffer stellen we voor om deze te begroenen met bladverliezende klimplanten. Deze soorten voorkomen wildgroei.
- We stellen één duidelijke soort voor voor heel het traject: Wilde Wingerd (Parthenocissus).
- Deze plant kan ook op hekwerk geplaatst worden wanneer de akoestische buffer niet nodig is.



Referentiebeelden van het gebruik van klimplanten op verticale oppervlaktes





Zicht in de Maccablaan vandaag



Voorbeeldimpressie van de Maccablaan met links op het beeld een dubbelzijdig fietspad en rechts een talud als buffer met daarbovenop een begroende muur

ACTIEFICHE:

Type / Nummer / Onderwerp:	Openbaar Domein - Groen / 005 / Aanleg bermen en bufferlandschap
Bemerkingen:	• Belangrijke actoren: omliggende bedrijven

Jeugdraad Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (6 februari 2012)

- Er komen weinig speel- en sportruimten voor. De ecologische bermen kunnen geïntegreerd worden met speelruimtes.

5.2.1. CHARLOTTA FINCKSTRAAT

VANDAAG:

Tussen de Charlotta Finckstraat en de Leo Bosschartlaan ligt vandaag een ongebruikt stuk grond. Een stuk ervan doet dienst als geïmproviseerde parking. De rest is een onverzorgd stuk groen. De eigendomssituatie is complex en dat is een van de redenen waarom dit stuk er zo bij ligt. Het terrein bestaat uit 7 kavels, waarvan er 3 in eigendom zijn van de stad Antwerpen. Het laagst gelegen stuk groen lijkt redelijk drassig. Er loopt ook een gracht van langsheen de Leo Bosschartlaan. De Kapelstraat eindigt op deze ongedefinieerde plek en hier bevindt zich ook een eindhalte voor de bus waarvoor vandaag echter geen infrastructuur is voorzien. Dit gedeelte wordt op een informele manier gebruikt als parking.

Langsheen het vervolg van de Kapelstraat en de Maccabilaan is er een sterke confrontatie tussen de industrie en het wonen. Het bedrijf op de hoek van de Maccabilaan en de Lenaart de Landrelaan heeft een bouwaanvraag ingediend voor een akoestische buffer in de vorm van een muur naar deze beide straten toe.

Het terrein is volgens juridische bestemming op het gewestplan op te delen in 2 hoofdbestemmingen (het terrein wordt middendoor gesneden): bufferzone en woongebied. De huidige kennis van de mogelijke verontreiniging van het terrein is onvoldoende. Uit de gegevens van het verslag van het oriënterend bodemonderzoek blijkt evenwel dat in de bodem een historische verontreiniging aangetroffen is met arseen, cadmium, chroom, koper, kwik, lood en zink en dat in het grondwater een historische verontreiniging met arseen en kwik aangetroffen is die een ernstige bedreiging vormt.

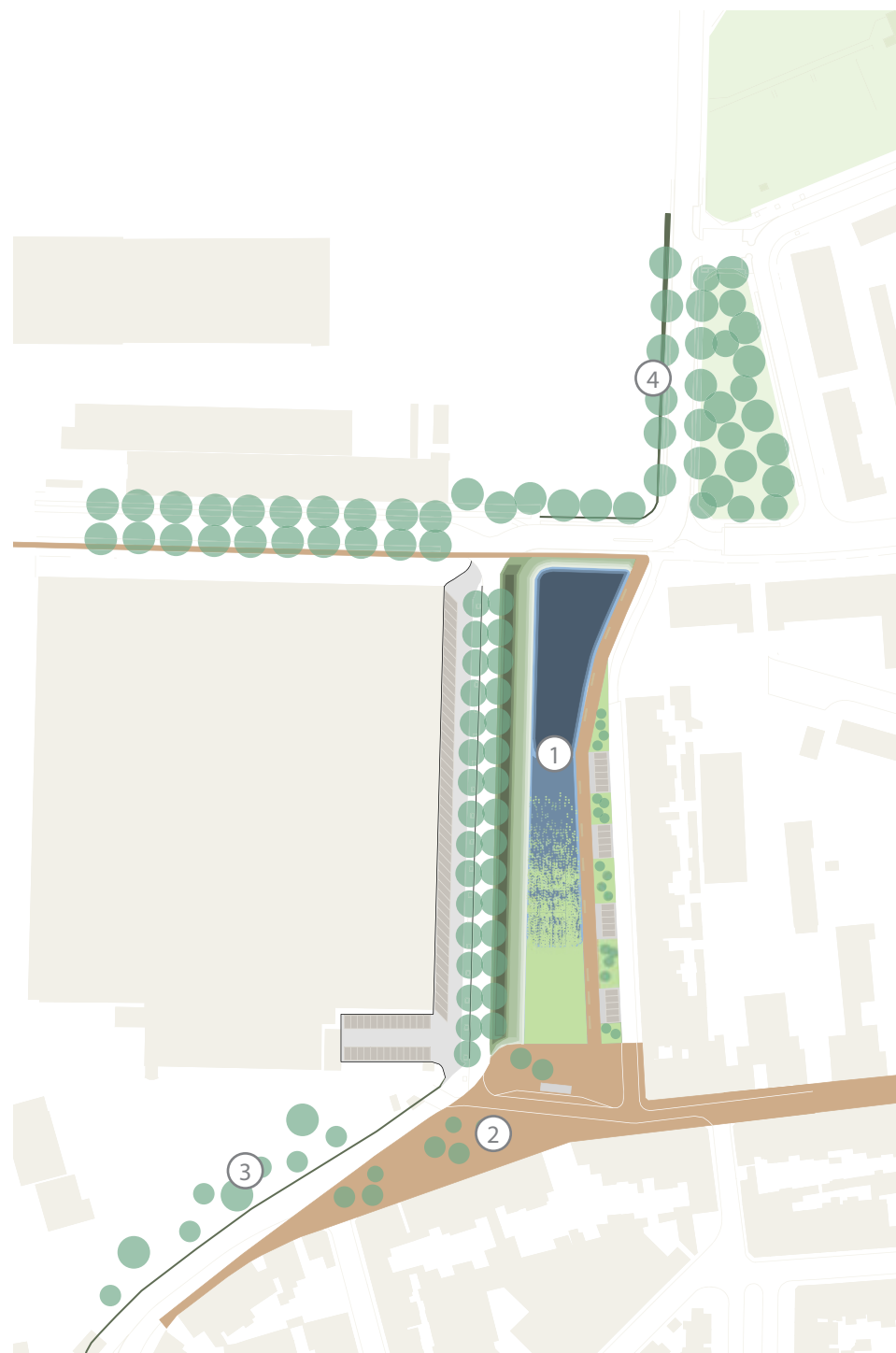


INGREPEN:

1. De groene ruimte langsheen de Charlotta Finckstraat willen we laten uitgroeien tot een buurtpark met waterbuffer. Tussen de Leo Bosschartlaan en het park werken we met een talud. Het park zelf voorzien we in drie niveaus. Het laagste niveau is permanent drassig en kent dan ook begroeiing die daaraan is aangepast. Het middenste niveau staat soms nat, maar is ook bruikbaar als een meer avontuurlijk stukje park. Het hoogste gedeelte sluit aan bij de Kapelstraat en is een echte parkruimte met speel- en ontspanningsfunctie.
2. De aansluiting van de Kapelstraat op de Leo Bosschartlaan hertekenen we zo dat de noord-zuid industrieverbinding de logische doorgaande weg wordt. De kapelstraat eindigt in een pleintje dat aansluit bij het park. Op het plein wordt ook de eindhalte voor de bus geïntegreerd. De zuidelijke gevels krijgen een breed voetpad. Hier kan ook ruimte voor een terrasje voor bestaande horecazaak worden gecreëerd.
3. We stellen voor om de bestaande bakstenen muur te kuisen en achter de muur verspreide bomen te plaatsen om zo de confrontatie tussen wonen en industrie te verzachten.
4. Het werken we met een begroende muur als akoestische buffer bovenop het bestaande talud.

Een belangrijke randvoorwaarde voor het buurtpark met waterbuffer is uiteraard de lucht- en grondvervuiling:

- Voor het hoogst gelegen gedeelte van het buurtpark moet uiteraard bekeken worden of dit haalbaar is, gezien de mogelijke vervuiling. Uit een vroegere studie bleek dat deze zone gevoelig was voor stofdepositie. Als dit nog zo blijkt te zijn moet gezocht worden naar een invulling die niet gevoelig is aan stofdepositie. Om milieuhygiënische redenen is aantrekkelijk toegankelijk openbaar domein dan niet verantwoord. Dat zal de invulling eerder kijklgroen in plaats van speelruimte worden.
- Voor het lager gelegen gedeelte vormt vooral grondvervuiling een randvoorwaarde. Gezien de vorige activiteiten (gebied met industrieel verleden) de bodem en het grondwater hebben vervuild moet er gesaneerd worden. De waterbuffer die gecreëerd zal worden moet goed worden ingekapseld.



voorbeeldplan



Zicht naar het gebied tussen de Charlotta Finckstraat en de Leo Bosschartlaan vandaag



*Boven: voorbeeldimpressie van hetzelfde gebied met een overgang van waterbuffer naar buurtpark
Helemaal boven: doorsnede met simulatie van het buurtpark langs de Charlotta Finckstraat*

ACTIEFICHE:

Type / Nummer / Onderwerp:	Openbaar Domein - Groen / 006 / Heraanleg omgeving Charlotta Finckstraat
Bemerkingen:	• belangrijke actoren: andere grondeigenaars • Volgende actie in het masterplan moet in nauw verband behandeld worden; Ruimtelijk Beleid / 006 / Technische gewestplanwijziging

Type / Nummer / Onderwerp:	Ruimtelijk Beleid / 006 / Technische gewestplanwijziging
Bemerkingen:	• Om de voorgestelde functies te kunnen realiseren is een technische gewestplanwijziging noodzakelijk.



Een illustratieve impressie die toont hoe de aansluiting tussen de Kapelstraat en de Leo Bosschartlaan er uit zou kunnen zien



De aansluiting tussen de Kapelstraat en de Leo Bosschartlaan vandaag

5.2.2. CURIESTRAAT

VANDAAG:

Moretusburg is een gesloten wijk. Enkel via de Kapelstraat lijkt er een relatie te zijn met de rest van Hoboken. Aan de andere zijdes wordt de wijk ingesloten door het spoor of door de industrie langs de Schelde. Vandaag is de Curiestraat de achterkant van Moretusburg. De wijk loopt dood op de muur naar Umicore toe.

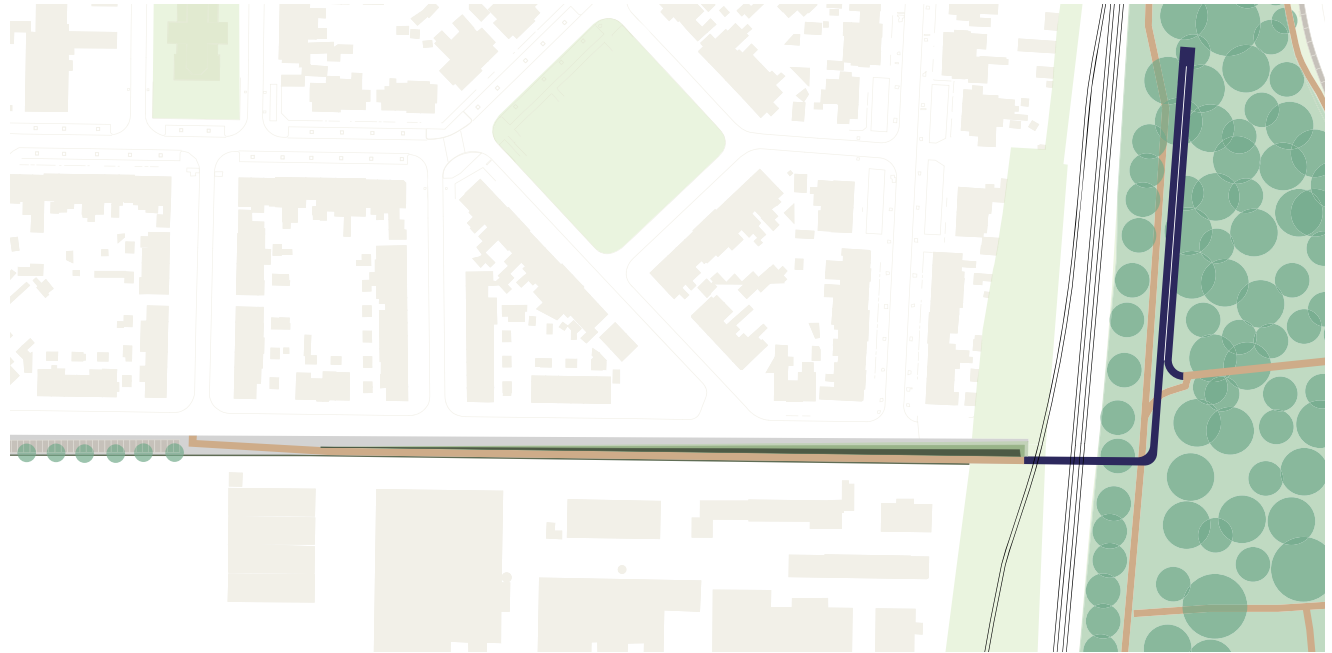
Voor de wijk zal een wijkontwikkelingsplan opgemaakt worden. Hier focussen we voornamelijk op de Curiestraat, waar we de mogelijkheid zien om een nieuwe fiets- en voetgangersverbinding te creëren die gecombineerd kan worden met een groene buffer naar Umicore toe. Deze nieuwe verbinding maakt van de huidige achterkant een nieuwe toegang voor fietsers en voetgangers tot de wijk.

De Schelde wordt verbonden enerzijds met de noordelijke toegang van Fort 8 en anderzijds via de PH Spaaklaan, met de dreef en de hoofdtoegang tot het Sorghvliedtpark.



INGREPEN:

- Hier combineren we een talud met een keermuur met een oplopende fietshelling die naar een nieuwe fiets- en voetgangersbrug over de sporen leidt.
- De fietsverbinding verbindt Moretusburg met Fort 8 en het Sorghvliedtpark. Dit is een interessante recreatieve en functionele verbinding die ook aansluit op het knooppuntennetwerk.
- In de Curiestraat werken we met een zacht oplopend talud. In de noordelijke kop van Fort 8 dalen we met een hellingstructuur.





Zicht in de Curiestraat vandaag met rechts de muur van Umicore



*Boven: voorbeeldimpressie van hetzelfde zicht met rechts een oplopend talud met een fietsverbinding die naar de nieuwe brug over de sporen leidt
Onder: doorsnede met een mogelijke impressie van het nieuwe fietstalud langsheen de Curiestraat*



ACTIEFICHE:

Type / Nummer / Onderwerp:	Openbaar Domein / 007 / Heraanleg Curiestraat en fiets-en voetgangersbrug
Bemerkingen:	• belangrijke actoren: NMBS, Umicore • Voor Moretusburg wordt een wijkplan opgemaakt door openbaar domein. Hiermee moet afstemming worden gezocht • Volgende acties in het masterplan moeten in nauw verband behandeld worden; Mobiliteit / 005 / Verkeersplanologisch onderzoek Scheldeboord Hoboken Ruimtelijk beleid / 004 / RUP Fort 8 Openbaar Domein / 008 / Wijkvisie Moretusburg

Type / Nummer / Onderwerp:	Openbaar Domein / 008 / Wijkvisie Moretusburg
Bemerkingen:	• In de opmaak van de wijkvisie Moretusburg moet de visie uit het Masterplan Hoboken worden meegenomen.

Type / Nummer / Onderwerp:	Mobiliteit / 005 / Verkeersplanologisch onderzoek Scheldeboord Hoboken
Bemerkingen:	• De wijkvisie en de heraanleg Curiestraat en fiets-en voetgangersbrug moeten afgestemd worden op de beslissingen rond de studie van het verkeersplanologisch onderzoek omtrent de Scheldeboord.

Inspraakmoment Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (19 april 2012)

- Ook dit is een goed idee voor iedereen, er wordt wel gesuggereerd om dit in overleg te doen met Natuurpunt voor de groene gordel.

Stad in dialoog

- Er werd gemeld dat dit een mooi idee is maar niet prioritair.



Resultaat inspraakmoment Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (19 april 2012): verbinding Moretusburg, positief of negatief?

Advies Districtscollege Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (7 februari 2012) Advies Districtsraad Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (23 april 2012)

In het masterplan moet tevens rekening gehouden worden met de problematiek inzake de Scheldeboordontsluiting. De raad verwijst hierbij naar het advies dat het districtscollege eerder gaf en waarbij het akkoord ging dat onderhandelingen worden opgestart met Umicore om de omleidingsweg voor de Adolf Greinerstraat langs de Curiestraat te laten lopen, op voorwaarde dat:

1. deze omleidingsweg volledig op het grondgebied van Umicore wordt aangelegd
2. er een voldoende grote groene bufferzone wordt aangelegd tussen de Curiestraat en de omleidingsweg waarbij een goede geluidsmuur voor de wijk wordt voorzien
3. de loodinstallatie bij het verstrijken van de milieuvergunning in 2014 verplaatst wordt.

Bovendien mag welke oplossing ook die in dit dossier voorgesteld wordt, niet tot gevolg hebben dat er extra verkeer langs of door het centrum van Hoboken wordt geleid.

5. HOBOKEN NAAR DE SCHELDE

5.3. De scheldeoever

SCHELDEOEVER

Denkdag Masterplan Hoboken Centrum (9 oktober 2011)

Bij de navraag naar de sterke punten van Hoboken werd naast het groen, de bereikbaarheid en de voorzieningen, de Schelde ook een aantal keren genoemd. De Schelde is dus een van de algemene sterke punten van Hoboken. Meer bepaald:

- de jachthaven
- de overzet of het veer
- het pad langs de Schelde

Anderzijds werden er ook heel wat verbeterpunten genoemd om de potentie van de Schelde verder in de verf te zetten:

- Overzetplaats verplaatsen naar jachthaven
- Dijkverhoging Schelde verbeteren + wandelfaciliteit
- plaats voor picknick
- een fietspad langsheen de Schelde
- een loopparcours
- een plek voor BBQ
- een plaats om dichtbij het water te komen

Er wordt vooral gekeken naar de omgeving van de jachthaven en het pad langs de Schelde voor een sterkere beleving van de Schelde





VERBINDING MET DE SCHELDE

Vandaag zijn er twee plekken waar we echt tot bij de Schelde kunnen komen: bij het pad langs de Schelde tot aan de jachthaven en bij het aanmeerpunt van het veer. De rest van de Scheldeoever is ingenomen door industrie.

Er zijn een aantal plekken langs de Schelde waarvan we de potentie willen onderzoeken. De verplaatsing van het veer is een interessante optie om bepaalde plekken langs de Schelde meer betekenis te geven. Vandaag is dit een puur functionele aanmeerplaats. Misschien kan dit in de toekomst meer uitgroeien tot een knooppunt. De jachthaven en het pad langs de Schelde dat daar toekomt, moeten in ieder geval verder uitgebouwd worden en op elkaar afgestemd worden. De droogdokken, in het verlengde van de Kapelstraat, zijn een gedroomde plek om het centrum van Hoboken tot aan de Schelde te brengen.

Deze plekken aan de Schelde moeten op een zo comfortabel mogelijke manier bereikbaar zijn voor alle verkeersmodi. Er moet dus een netwerk van fietswegen worden gecreëerd. Bestaande en nieuwe oversteken over de spoorweg worden geoptimaliseerd.

- Leo Bosschartlaan, Maccabilaan, Boombekelaan, Karel Du Boislaan en de Kapelstraat worden geoptimaliseerd voor fietsverkeer.
- Fietsweg doorheen Moretusburg sluit aan op een nieuwe oversteek over de spoorweg in het verlengde van de Curiestraat.
- Het dijkpad doorheen de Hobokense Polder wordt een rustig wandelpad, het pad langs de Schelde wordt een recreatief wandel- en fietspad, waar de relatie met de Schelde centraal staat.

BESTAANDE VEER:

- De plek waar het veer nu aanmeert in Hoboken ligt op het einde van de Lenaart de Landrelaan. Dit is een brede laan in kasseien met grote bomen erlangs die dwars door de industrie naar het water loopt. De laan heeft op zich wel uitstraling maar tijdens de week wordt deze brede laan vooral als parking voor de industrie gebruikt. Vandaag is er ook geen echt fietspad tot aan het veer.
- Als het veer hier zou blijven dringt een herinrichting van de laan zich op. De herinrichting moet rekening houden met de verschillende functies van de ruimte: fietsverbinding, wandelroute, autostraat en parking.
- Het fietspad kan vervuldigd worden en aangesloten worden op het grotere recreatieve en functionele fietsnetwerk.
- De aanmeerplaats zou ook verder uitgerust kunnen worden met een fietsenstalling en een schuilruimte. Een eigen Velo-station zou ook interessant voor pendelaars kunnen zijn.
- Toch denken we dat het interessant zou kunnen zijn om op termijn aan een verplaatsing van het veer te denken. Op andere plaatsen is er misschien meer synergie met andere functies mogelijk.

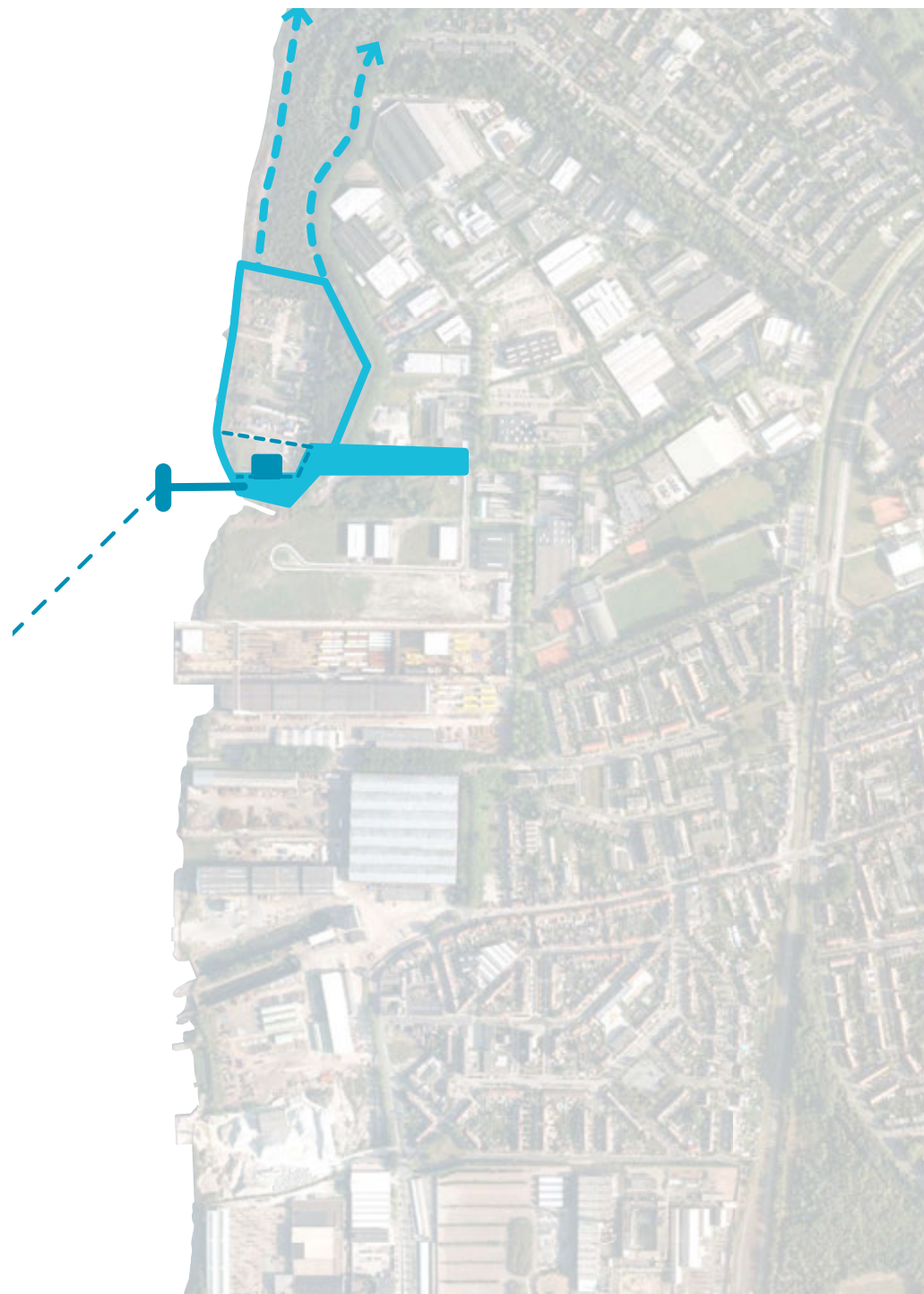


JACHTHAVEN:

- De jachthaven is een bekende plek binnen Hoboken, vooral omwille van de horecazaak met terras. De grens van de jachthaven is vandaag onverzorgd en er wordt geen goede aansluiting gemaakt op het pad langs de Schelde en het pad door de Hobokense polder. Er is ook, buiten het pad langs de Schelde, geen echte publieke plek aan de waterkant.
- Naast de horecazaak is er een parking die aan het water grenst. Bij herinrichting zou deze ruimte kunnen worden geoptimaliseerd. Door het veer naar hier te verplaatsen kan hier een echte publieke plek aan het water worden gemaakt, aansluitend op het café en het terras.
- De jachthaven moet beter verbonden worden met het pad langs de Schelde en het pad door de Hobokense Polder. De rand van de jachthaven moet aantrekkelijker worden uitgewerkt.
- Het pad langs de Schelde moet uitgebouwd worden tot een echt recreatief fietspad met zit- en speelplekken. Het pad door de Hobokense Polder, waar de natuurwaarde voorop staat, kan een rustig wandelpad worden.
- Voorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de omgeving rond de jachthaven is wel een veilige fiets- en wandelverbinding via de Boombeke- en Maccabilaan. Vandaag zijn daar geen fietspaden.

Denkdag Masterplan Hoboken Centrum (9 oktober 2011)

Het idee om de aanmeerplaats van het veer te verplaatsen naar de omgeving van de jachthaven komt verschillende keren aan bod tijdens de denkdag



DROOGDOKKEN:

- De droogdokken maken vandaag deel uit van een private industriekavel. Toch is deze plek een zeer belangrijke plek voor Hoboken. Het is een van de plekken waar Hoboken historisch gezien tot aan de Schelde doordrong. Deze plek heeft in belangrijke mate de ontwikkeling van Hoboken mee bepaald.
- Ook vandaag heeft deze plek nog een heel strategische ligging. Aansluitend op de Kapelstraat die recht vanuit het centrum komt.
- Hier een publieke plek aan de Schelde maken is gezien de eigendomssituatie zeker niet voor de hand liggend. Toch denken we dat dit op (middel-)lange termijn meegenomen moet worden.
- Door het veer hier te situeren krijgt de as van de Kapelstraat opnieuw betekenis als verbinding tussen de Schelde en de Kioskplaats, maar ook een als een as van openbaar vervoer met het veer, de tram en de lightrain die hierrond verknopen.
- De droogdokken kunnen ook een gezicht voor de verschillende bedrijven aan de Schelde zijn. De droogdokken zelf kunnen ook een nieuwe functie krijgen (waterplanten, zuiveringsbekken, openlucht zwembad,...)

Vanuit economisch standpunt is het beter toegankelijk maken van de oevers van de Schelde via de droogdokken (de doorsteek) momenteel niet wenselijk. De droogdokken maken immers deel uit van de private industriekavel Fabricom. Fabricom heeft een hoogwaardige economische activiteit en vervoert veel via het water. Daarom is de ligging van Fabricom aan de Scheldeoever wenselijk.

De doorsteek willen we wel meenemen als mogelijkheid op (middel-)lange termijn maar het is dus duidelijk dat de bedrijvigheid aan de Schelde een belangrijke speler is in de Scheldestrip waar volop rekening mee moet gehouden worden.



de droogdokken vandaag



Voorbeeldimpressie die toont hoe de dokken als een publieke plek aan de Schelde zouden kunnen worden ingezet



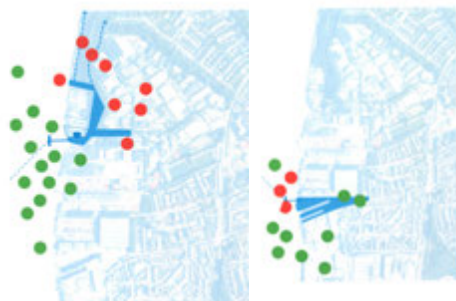
ACTIEFICHE:

Type / Nummer / Onderwerp:	Openbaar Domein / 009 / Heraanleg omgeving jachthaven en Scheldepad
Bemerkingen:	• Deze heraanleg is afhankelijk van de keuze voor de aanmeerplaats van het veer • Voor de jachthaven wordt een gewestplanwijziging overwogen. De cel ontwerpend onderzoek bekijkt dit verder. Met dit plan moet afstemming gezocht worden • Volgende acties in het masterplan moeten in nauw verband behandeld worden; - Ruimtelijk Beleid / 007 / RUP Jachthaven - Ruimtelijk Beleid / 008 / locatie-onderzoek aanmeerplaats veer

Type / Nummer / Onderwerp:	Openbaar Domein / 010 / Uitrusting lanen met fietspad
Bemerkingen:	• Boombekelaan • Maccabilaan • Karel du boislaan • Leo Bosschartlaan (indien aanmeerplaats veer hier blijft liggen) • In de opmaak van het RUP Fort 8 moet de visie uit het Masterplan Hoboken worden meegenomen.

Type / Nummer / Onderwerp:	Ruimtelijk Beleid / 007 / RUP Jachthaven
Bemerkingen:	• In de opmaak van het RUP Jachthaven moet de visie uit het Masterplan Hoboken worden meegenomen.

Type / Nummer / Onderwerp:	Ruimtelijk Beleid / 008 / locatie-onderzoek aanmeerplaats veer
Bemerkingen:	• betrokken actoren: dienst Waterwegen en Zeekanaal van de Vlaamse Overheid is als verantwoordelijke van de veerdienst, eigenaar van de kavel waarbinnen de droogdokken vallen, eigenaar jachthaven • Het idee van de watertaxi moet in dit onderzoek ook een plaats krijgen • Er kan gefaseerd gewerkt worden korte termijn - lange termijn



Advies Districtscollege Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (7 februari 2012)
 Advies Districtsraad Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (23 april 2012)

- Er moet verder onderzoek gedaan worden naar het mogelijk gebruik van de watertaxi.

Resultaat inspraakmoment Voorontwerp Masterplan Hoboken Centrum (19 april 2012): Nieuwe aanmeerplek voor het veer, positief of negatief? Links: omgeving Jachthaven; Rechts: omgeving droogdokken

6. ACTIELIJST

ACTIELIJST

MOBILITEIT:

		Pagina	Uitvoerend / Studie	Prioritair	Afhankelijkheid
1	Mobiliteit / 001 / Uitwerking traject doortrekking tram	107	S	●	
2	Mobiliteit / 002 / Uitwerking plan optimalisatie busverkeer	111	S	●	
3	Mobiliteit / 003 / Uitwerking Wijkcirculatieplan (WCP) Hoboken Centrum	121	S	●	
4	Mobiliteit / 004 / Parkeerstrategie Hoboken Centrum	131	S	●	
5	Mobiliteit / 005 / Verkeersplanologisch onderzoek Scheldeboord Hoboken	171	S	●	

JEUGD:

6	Jeugd / 001 / Opmaak ontwikkelingsplan jongerencluster	83	S	●	
---	--	----	---	---	--

WERK EN ECONOMIE:

7	Werk en Economie / 001 / Strategische visie voor kioskplaats - kapelstraat	74	S	●	
---	--	----	---	---	--

RUIMTELIJK BELEID:

8	Ruimtelijk Beleid / 001 / RUP Gravenhof	59	S	●	
9	Ruimtelijk Beleid / 002 / Opmaak masterplan Sorghvliedtpark	71	S	●	
10	Ruimtelijk Beleid / 003 / RUP Groen Zuid	107	S	●	
11	Ruimtelijk Beleid / 004 / RUP Fort 8	149	S	●	
12	Ruimtelijk Beleid / 005 / Opnemen visie in Masterplan Fort 8	149	S	●	
13	Ruimtelijk Beleid / 006 / Technische Gewestplanwijziging Charlotta Finckstraat	159	S	●	
14	Ruimtelijk Beleid / 007 / RUP Jachthaven	163	S	●	
15	Ruimtelijk Beleid / 008 / Locatie-onderzoek aanmeerplaats veer	171	S	●	

GROEN:

16	Groen / 001 / Aanpassen groenbeheerplan	141	S	●	
----	---	-----	---	---	--

Pagina
Uitvoerend / Studie
Prioritair
Afhankelijkheid

OPENBAAR DOMEIN - GROEN:

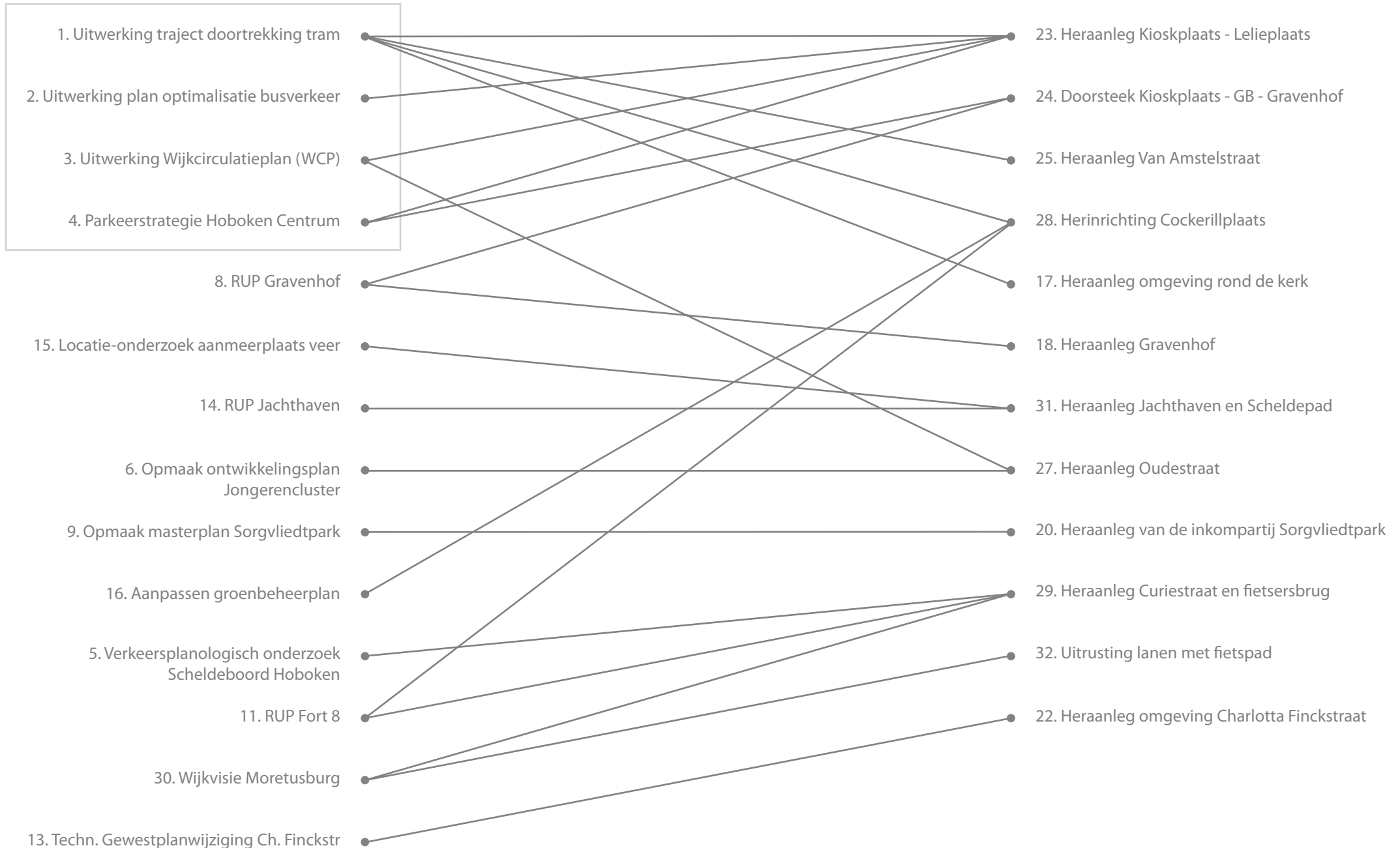
17	Openbaar Domein - Groen / 001 / Heraanleg omgeving rond de kerk	53	U	●	●
18	Openbaar Domein - Groen / 002 / Heraanleg Gravenhof	59	U	●	
19	Openbaar Domein - Groen / 003 / Heraanleg Broydenborgpark	65	U	●	
20	Openbaar Domein - Groen / 004 / Heraanleg van de omgeving inkompartij Sorghvliedtpark	71	U	●	●
21	Openbaar Domein - Groen / 005 / Aanleg bermen en bufferlandschap	155	U		
22	Openbaar Domein - Groen / 006 / Heraanleg omgeving Charlotta Finckstraat	159	U	●	

OPENBAAR DOMEIN:

23	Openbaar Domein / 001 / Heraanleg Kioskplaats - Lelieplaats	43	U	●	●
24	Openbaar Domein / 002 / Doorsteek Kioskplaats – GB - Gravenhof	59	U	●	●
25	Openbaar Domein / 003 / Heraanleg Van Amstelstraat	65	U		●
26	Openbaar Domein / 004 / Heraanleg Marneflaan	65	U		
27	Openbaar Domein / 005 / Heraanleg Oudestraat	83	U	●	●
28	Openbaar Domein / 006 / Herinrichting Cockerillplaats	145	U		●
29	Openbaar Domein / 007 / Heraanleg Curiestraat en fiets-en voetgangersbrug	163	U		
30	Openbaar Domein / 008 / Wijkvisie Moretusburg	163	S	●	
31	Openbaar Domein / 009 / Heraanleg omgeving jachthaven en Scheldepad	171	U	●	●
32	Openbaar Domein / 010 / Uitrusting lanen met fietspad	171	U		
33	Openbaar Domein / 011 / Lichtplan Hoboken	53	S	●	

STUDIE

UITVOERING



Bedenkingen:

1. Zoals uit de actielijst blijkt zijn er heel wat acties afhankelijk van studies. Er moeten nog heel wat beslissingen genomen worden voordat er tot uitvoering van enkel concrete acties gekomen kan worden. Zeker de studies die, rechtstreeks of onrechtstreeks, samenhangen met het WCP (acties in de kader hiernaast) moeten afgerond worden voor er tot een specifiek ontwerp voor de publieke ruimte in het centrum kan overgegaan worden.
2. Ook kan de actielijst hierdoor nog aangepast worden. Een tramlijn via de lousalei zal uiteraard ook een heraanleg van deze straat impliceren. De actielijst kan veranderen door de keuze/beslissingen van de volgende aspecten:
 - Parkeerstrategie Hoboken centrum
 - Uitwerking traject doortrekking tram
 - Beslissing omtrent lightrain
3. Andere acties zijn dan weer afhankelijk van private actoren. Het is belangrijk om hier in de volgende fase gesprekken over op te starten. Bij de aanleg van het bermen en bufferlandschap zal er per bedrijf moeten gekeken worden welke acties wenselijk zijn. Terwijl er met enkele winkels kan samengezeten worden omtrent parkeergelegenheden na de openingsuren.
4. Hierbij aansluitend zijn er een aantal acties met een grote onzekerheid. Deze acties zijn niet rechtstreeks in de actielijst meegenomen maar worden wel aangehaald bij andere acties. Denk hierbij aan de lightrain en watertaxi.
5. Andere acties zullen best samen worden gestart. Denk hierbij aan de heraanleg van de Marneflaan en het Broydenborgpark of het nieuwe CC en het Gravenhof. Op die manier kan er een optimale afstemming gevonden worden.

7. COMMUNICATIE

7. Communicatie

ALGEMEEN:

In dit hoofdstuk proberen we een synthese te maken van de input die we gekregen hebben op alle participatiemomenten en via alle participatiekanalen. We tonen hierbij ook hoe de belangrijkste opmerkingen in het masterplan opgenomen werden.



KIOSKPLAATS – LELIEPLAATS

Parkeren vs. aangenaam plein.

Een onderwerp waarover de meeste opmerkingen zijn gekomen in het kader van het masterplan Hoboken Centrum is het parkeren. Er werd hier vanuit verschillende hoeken gesteld dat de handelszaken bereikbaar moeten blijven voor autoverkeer (kort parkeren). Anderzijds is quasi iedereen het erover eens dat de kioskplaats – lelieplaats een aantrekkelijkere verblijfsruimte moet worden. Uiteraard wordt deze aantrekkelijkheid door iedereen anders ingevuld.

Vanuit deze opmerkingen hebben wij in de concepten de verblijfsfunctie als prioritair voorgesteld. Er moet echter een minimale bereikbaarheid voor de wagen aanwezig zijn voor het gehele centrum. Het parkeeronderzoek toonde ook aan dat er een bepaald aantal kortparkeerplaatsen nodig zijn direct in het centrum. In de voorbeeldontwerpen werd er vervolgens op twee verschillende manieren getoond hoe beide aspecten, kwalitatieve publieke ruimte en minimaal kortparkeeraanbod, volwaardig geïntegreerd kunnen worden op en rond de kioskplaats – lelieplaats.

Veiligheid en tram in centrum

Een ander struikelblok tijdens de participatiemomenten bleek het doortrekken van de tram te zijn. Dit aspect behandelen we meer in detail in de afwegingsnota, als bijlage bij dit document, maar één argument dat hier dikwijls naar voor kwam is de veiligheid. Momenteel wordt de tram als een onveilig en storend element ervaren op de kioskplaats – lelieplaats, waardoor deze optie dikwijls onbespreekbaar was.

In het document hebben we met collages en referentiebeelden proberen aantonen dat dergelijke infrastructurele elementen niet per se storend moeten zijn op een plein en dat dit ook voor extra levendigheid en beweging kan zorgen. Op voorwaarde weliswaar dat de traminfrastructuur op een kwalitatieve manier in de publieke ruimte wordt ingebed.

Fietspad

De Kioskplaats – Lelieplaats wordt door velen enkel in de lengterichting gelezen. Maar er werd meermaals aangegeven dat het voor fietsers zeer moeilijk is om deze beweging te maken. Op de rijweg is er geen specifieke plaats voorzien voor deze doelgroep. De combinatie met de tramsporen wordt als onveilig ervaren. Zich over het plein bewegen, tussen de voetgangers en andere obstakels, wordt door zowel fietsers als voetgangers niet gezien als een waardevol alternatief.

Deze noord-zuidverbinding werd door ons als een van de hoofdconcepten voor de kioskplaats-lolieplaats opgenomen in het masterplan. Dit vertaalde zich in de voorbeeldontwerpen in een 5m brede strook die deze noord-zuid beweging, van de Berkenrodelei tot aan de kop van het Sorgvliedtpark, op een aangename manier garandeert. Of deze strook een gemengd fiets- en wandelstrook kan worden of dat er toch nog een scheiding tussen beide moet gemaakt worden zal afhangen van het toekomstige ontwerp van de publieke ruimte.

BOUWBLOK POLITIE – BOUWBLOK GRAVENHOF

Aanpakken van kankerplekken en leegstand in gevels

Een ergernis die bij vele personen ervaren werd zijn de leegstaande kavels die het zicht en de sfeer van de Kioskplaats – Lolieplaats in negatieve zin bepalen. Een opwaardering van deze specifieke kavels/gevels kan onmiddellijk een positief effect hebben op de ervaring van het centrumgebied.

Doordat er hier gesproken wordt over private eigendommen is het niet evident om hier direct een grote invloed op uit te oefenen. Toch wordt het belang ervan in het masterplan duidelijk onderstreept. Er worden ook voorbeeldscenario's naar voor geschoven die een positieve invloed kunnen hebben op het centrum van Hoboken.

KERKOMGEVING

Sociale onveiligheid

De omgeving van de kerk wordt door verschillende mensen ervaren als een onveilige plek waar veel jongeren rondhangen. Aan de andere kant wordt er vanuit de jeugdraad opgemerkt dat er ook plaatsen moeten zijn voor jongeren in het centrum.

Door verschillende barrières te verwijderen, de kerktuin te omranden met paden en deze tuin zo open mogelijk te organiseren en te verlichten, proberen we deze ruimte als ontmoetingsruimte te versterken. Dit in combinatie met de open zichten moet het onveiligheidsgevoel terugdringen en de sociale controle verhogen.

BROYDENBORGPARK

Contact met water vergroten

Het Broydenborgpark wordt momenteel door velen ervaren als een kwalitatief park. Toch werd er gesproken over een gebrek aan contact met het water en over een probleem van zwerfvuil.

Het contact met het water wordt in het masterplan in de basisconcepten naar voor geschoven. Ook worden in het voorbeeldontwerp twee manieren weergegeven die het contact met het water kunnen vergroten.

KAPELSTRAAT

Levend maken van Kapelstraat

Vroeger was de Kapelstraat het meest bruisende deel van Hoboken terwijl dit nu door velen ervaren wordt als een achtergestelde straat. Er wordt aangegeven dat er met het profiel en aanleg op zich geen problemen zijn, het is vooral de leegstand en het gebruiken van handelspanden als woningen, dat op ongenoegen kan rekenen.

De Kapelstraat vervuld binnen het masterplan een zeer centrale rol. Het verbindt verschillende deelprojecten tussen het centrum en de Schelde, waardoor het naarmate verschillende projecten (Cockerillplaats, lightrain, Charlotta Finck, droogdokken,...) in uitvoering komen opnieuw een meer centrale rol zal vervullen binnen Hoboken. Een heraanleg van het straatprofiel heeft volgens de bewoners geen zin, een herwaardering van de straat binnen Hoboken is veel belangrijker.

JONGERENCLUSTER

Knip in de Oudestraat

Er zijn zowat op alle fora opmerkingen gegeven op het scenario met de knip in de Oudestraat. De Oudestraat vormt een belangrijke Noord Zuid as binnen Hoboken en volgens de meesten is de Sint-Bernardsesteenweg, na de heraanleg, geen alternatief. In het definitieve masterplan is het scenario met de knip eruit gehaald. Of de doorgaande beweging Noord-Zuid in de Oudestraat, die in conflict komt met het concept van een veilige schoolomgeving, behouden kan blijven, moet verder onderzocht worden in het WCP.

HOBOKEN BEREIKBAAR

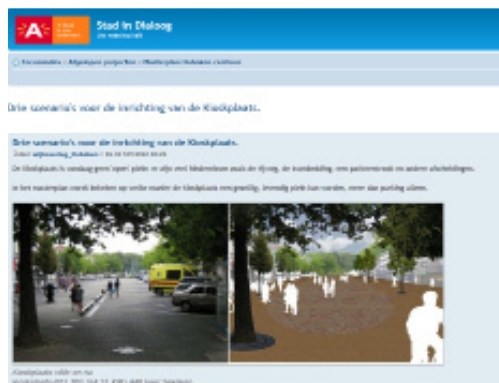
Tramscenario's

Zoals eerder werd aangehaald was er veel commotie rond de verschillende tramscenario's. De argumenten van de verschillende scenario's zijn zeer divers. Een doortrekking van een trambedding impliceert automatisch dat een nieuwe tram door een bestaand woongebied zal moeten rijden. Hierdoor zal er vanuit bewoners altijd op gereageerd worden. Tijdens het brede inspraakmoment (19 april 2012) kwamen er veel opmerkingen omtrent de Van Amstelstraat. Op dat moment lag het voorstel van de Louisalei nog niet voor. We verwachten vanuit deze hoek ook dezelfde reacties.

Vanuit het masterplan is daarom een afwegingsnota opgemaakt die het voor beleidsmakers makkelijker moet maken om hier een beslissing rond te nemen. Er is voor elk scenario afgetoetst wat de voor- en nadelen zijn, wat de knelpunten zijn en wat de ruimtelijke implicaties zijn.

CONSENSUS:

Op heel wat specifieke voorstellen werd er gedurende het doorlopen traject reeds zeer positief gereageerd. Om te voorkomen dat er in de toekomst een aantal aspecten nodeloos in vraag worden gesteld en om sommige deelprojecten een duwtje in de rug te geven volgt een opsomming van consensussen. Dit zijn voorstellen die vanuit de verschillende communicatiekanalen op een algemeen positieve bijklank konden rekenen.



SCHELDEPAD EN CONTACT MET WATER

De kop van de Hobokense polder loopt momenteel dood op jachthaven wat voor ongenoegen zorgt terwijl de horeca voorziening van de jachthaven als aangenaam ervaren wordt. Het op zoek gaan naar het contact met het water en de uitbreiding van het pad langs de Schelde wordt positief onthaald omdat de Hobokense polder op die manier beter bereikbaar zal worden.

GRAVENHOF

Unanieme goede reacties, de site Gravenhof mag meer publiek aantrekken. Een zachte verbinding tussen de nieuwe Groen-Zuid ontwikkeling en Hoboken Centrum wordt ook bij de handelaars als positief ervaren.

BROYDENBORG EN SORGHVLIEDTPARK

Het idee om het Sorghvliedtpark dichterbij het centrum te betrekken wordt positief onthaald. Een horeca-zaak met terras kan volgens vele de functie zijn die het Sorghvliedtpark nog mist.

PROMENADE BROYDENBORG

Aansluitend bij het vorige om het Sorghvliedtpark beter met het centrum te betrekken werd er ook positief gereageerd op de rechtstreekse en aparte fietsers- en voetgangersverbinding aan de westelijke rand van het Broydenborgpark. Het openwerken van de nogal gesloten zijde van het Sorghvliedtpark langs de marneflaan kon enkel op bijval rekenen.

OPENHEID ROND KERK

Voor de bewoners is de idee om het Kerkplein open te stellen richting Kioskplaats simpelweg een goed idee; het maakt het aangenaam vertoeven. Ook het herdenken van het groen rond de kerk zelf werd positief onthaald.

VERBINDING VAN MORETUSBURG

Niet enkel de bewoners van de Moretuswijk, maar ook vele anderen zagen een positief signaal in het verbinden van de Moretuswijk met het centrum van Hoboken.

COCKERILL

Omtrent Cockerillplaats is het duidelijk dat er een ingreep noodzakelijk is om de dynamiek in de omgeving te verhogen. Vele kunnen zich vinden in het voorstel om een groencorridor te combineren met openbaarvervoersinfrastructuur als dit op een veilige manier opgelost kan worden. Toch merkte we ook bezorgdheden van buurtbewoners omtrent de verschillende openbaarvervoersinfrastructuren.

AANDACHTSPUNTEN:

Naast de algemene veelvoorkomende opmerkingen zijn er ook specifiekere opmerkingen of opmerkingen die buiten de scope van het masterplan vallen. Het zijn specifieke opmerkingen die in het vervolgetraject zeker moeten meegenomen worden.

BUS CENTRUM POLDERSTAD

Een opmerking die op de bewonersvergadering werd gemaakt was dat er in de voorgestelde bus-alternatieven de rechtstreekse verbinding tussen Polderstad en het centrum van Hoboken vervalst. Het plan omtrent de optimalisatie van het busverkeer zal zeker rekening moeten houden met deze opmerking.

AUTOBUSPARKEERPLAATSEN, MINDERVALIDE PARKEERPLAATSEN EN LAAD- EN LOSZONES.

Er kwamen ook heel wat opmerkingen i.v.m. autobusparkeerplaatsen, mindervalide parkeerplaatsen en laad- en loszones op diverse locaties. In het masterplan wordt hier niet in detail op ingegaan. Dit zijn aspecten die in komende deelprojecten moeten worden meegenomen.

SPEELRUIMTE IN SORGHVLIEDT

Het Sorghvliedtpark heeft een belangrijke functies als sport- en speelpark. Het verder opdrijven van deze functies komt regelmatig naar boven. De georganiseerde sportinfrastructuur zal dan wel naar Fort 8 verhuizen, toch is het belangrijk dat er nog voldoende open ruimte overblijft voor buurtsport. Er worden in masterplan Hoboken centrum aanzetten gegeven voor het nog op te starten Masterplan sorghvliedt.

KRUISPUNT ANTWERPSE STEENWEG, OUDESTRAAT, HERTOOG VAN BRABANTLEI, STEYNSTRAAT

Dit punt is een gevaarlijk en complex kruispunt binnen Hoboken waar 5 straten samen komen met 2 tramlijnen. Vanuit de eerste aanzetten voor de circulatie wordt hier gedeeltelijk op ingespeeld door de Oudestraat enkelrichting te maken. Verdere studie voor de inrichting van dit kruispunt is echter noodzakelijk.

NIEUWE PLAATS VOOR NELLO EN PATRASHE

De Hobokenaren zijn trots op Nello en Patrashe. Er werd dus ook meermaals aangehaald dat er een nieuwe plaats gezocht mag worden voor dit beeld. Een plaats waar de economische en toeristische waarde van het beeld geoptimaliseerd kan worden. Binnen het verloop van het masterplan werden een aantal plekken voorgesteld. Dit is echter een onderzoek dat verder meegenomen moet worden en waarin de bewoners van Hoboken zeker verder betrokken moeten worden.

JAPANESE TOERISTEN

De Japanse toeristen zijn ook gebruikers van de publieke ruimte van Hoboken. Ze komen om het beeldje van Nello en Patrashe te bezoeken. Er moet hierrond een duidelijk beleid ontwikkeld worden zodat deze bezoekers naar Hoboken kunnen blijven komen en er op een aangename manier kunnen verblijven.

TE WEINIG GOEDE/SNELLE VERBINDINGEN HOBOKEN-ANTWERPEN STAD

Hoboken ligt vrij dicht bij het centrum van Antwerpen, toch wordt dit door de meeste Hobokenaren niet zo ervaren. Mede doordat de verbindingen tussen Hoboken en Antwerpen Centrum niet optimaal zijn. Een verbetering van het aanbod door lightrain, watertaxi of snelle trams en bussen is volgens vele noodzakelijk.

CONTROLE EN HANDHAVING OP FOUTPARKEERDERS

Zowel uit het parkeeronderzoek als uit de reacties van de bewoners bleek dat er een groot percentage foutparkeerders zijn in Hoboken. De publieke ruimte wordt ingenomen door foutparkeerders en er wordt niet opgetreden door politie. GAPA kan volgens getuigenissen enkel bestraffen op auto's die te lang op wettelijke parkeerplaatsen staan maar niet op foutgeparkeerde auto's. Dit leidt tot ongenoegen en frustraties bij een deel van de bevolking.

BRUT

architecture and urban design

Kiekenmarkt 33
1000 Brussel
info@brut-web.be
+32 (0)2 450 99 00

Landinzicht

landschapsarchitecten

Emile Jacqmainlaan 4
1000 Brussel
bjorn@landinzicht.org
+32 (0)2 203 03 23

Vectris

mobiliteitsdeskundigen

Vital Decosterstraat 67a
3000 Leuven
info@vectris.be
+32 (0)16 319 100