



ANTWERPEN
SCHELDEBOORDEN LINKEROEVER
LANDSCHAPSONTWERP _ DEEL 01

COLOFON

OPDRACHTGEVER



Stad Antwerpen
Grote Markt 1
2000 Antwerpen

STUDIEBUREAU - TEAM

BUREAU BAS SMETS



Billie Bonkers



Bureau Bas Smets

Madouplein 8
1210 Brussel
bureau@bassmets.be

GRAU

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

Atelier Ruimtelijk Advies

Gitschotellei 150
2600 Berchem
informatie@atelierruimtelijkadvies.be

Billie Bonkers

Gordunakaai 85
9000 Gent
info@billiebonkers.be

AGT

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

Vectris

Vital Decosterstraat 67a
3000 Leuven
info@vectris.be

Plant&Houtgoed

Hengstenberg 81
3090 Overijse
info@plantenhoutgoed.be

Rebel

Maria-Theresialei 7
2018 Antwerpen
info@rebelgroup.be

Equator

Prins Boudewijnlaan 18
2600 Antwerpen
kantoor@eqtr.be

INHOUDSTAFEL

A	INLEIDING	7
	Situering	9
	Proces	11
	Landschapsontwerp: ontwerpend onderzoek	13
B	FREDERIK VAN EEDENPLEIN	15
	FREDERIK VAN EEDENPLEIN: UITGANGSPUNTEN	17
	VIJF AMBITIES VOOR HET HART VAN LINKEROEVER	26
	Ambitie 1: het centraal plein als slimme schakel	29
	Ambitie 2: programma als stempels in het park	46
	Ambitie 3: ruimte voor evenementen	48
	Ambitie 4: de laan als versterkend element voor lokale handel	54
	Ambitie 5: ruimte voor slikken en schorren	60
C	BEATRIJSLAAN	63
	DE BEATRIJSLAAN, EEN LAAN BESTAANDE UIT DRIE SEGMENTEN	65
	VERTALING VAN DE DRIE AMBITIES VAN HET MASTERPLAN OP DE LAAN	66
	Segment 1: Frederik Van Eedenplein - Galgenweellaan	68
	Segment 2: Galgenweel - Kennedytunnel	84
	Segment 3: Kennedytunnel - Burchtse Weel	92
D	ONDERZOEKSVRAGEN	99



A

inleiding



NOORD

MIDDEN

ZUID

SITUERING

De analyse- en visienota vormt de basis voor het ontwerp van deelgebied Noord. Deze beschreef de doelstellingen van het masterplan voor de hele site van de Scheldeboorden.

Voor de vertaling van het masterplan naar concrete ontwerp- en uitvoeringsdossiers wordt het gebied verdeeld in drie deelgebieden. Deze nota vormt een uiteenzetting van het **landschapsontwerp** voor de Scheldeboorden van Linkeroever.

Het landschapsontwerp is een eerste vertaling van de ambities van het Masterplan in een schetsontwerp voor de drie deelgebieden.

Het ontwerp vertrekt vanuit de **drie centrale ambities** die in de visienota werden geformuleerd:

1. Een divers oeverlandschap

Deze **landschappelijke onderlegger** verbindt het gefragmenteerde landschap tot **één geheel**. **Parallele landschappen** creëren een continuïteit in groen van bouwlijn tot Schelde. We verrijken de **diversiteit** van het landschap door het introduceren van gradiënten in **bodemeigen beplantingen**.



Een divers oeverlandschap

2. Een continue boord, doorwaadbaar en verbonden

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

De huidige verharde brede wegen worden onder de loep genomen met het oog op een **verbetering** van de **veerkracht** en de mogelijke organisatie van massa- en sportevenementen.

3. Een levendig park

Het uitgebreide programma langs de Schelde wordt landschappelijk geïntegreerd en, waar nodig, uitgebreid. Er ontstaat meer interactie tussen de publieke en private ruimte. Leesbare **poorten, uitzichtpunten en momenten** langs het water geven oriëntatie aan de plek. Er wordt een harmonische stedenbouwkundige taal ontworpen voor de ontwikkelingen langs de Schelde.

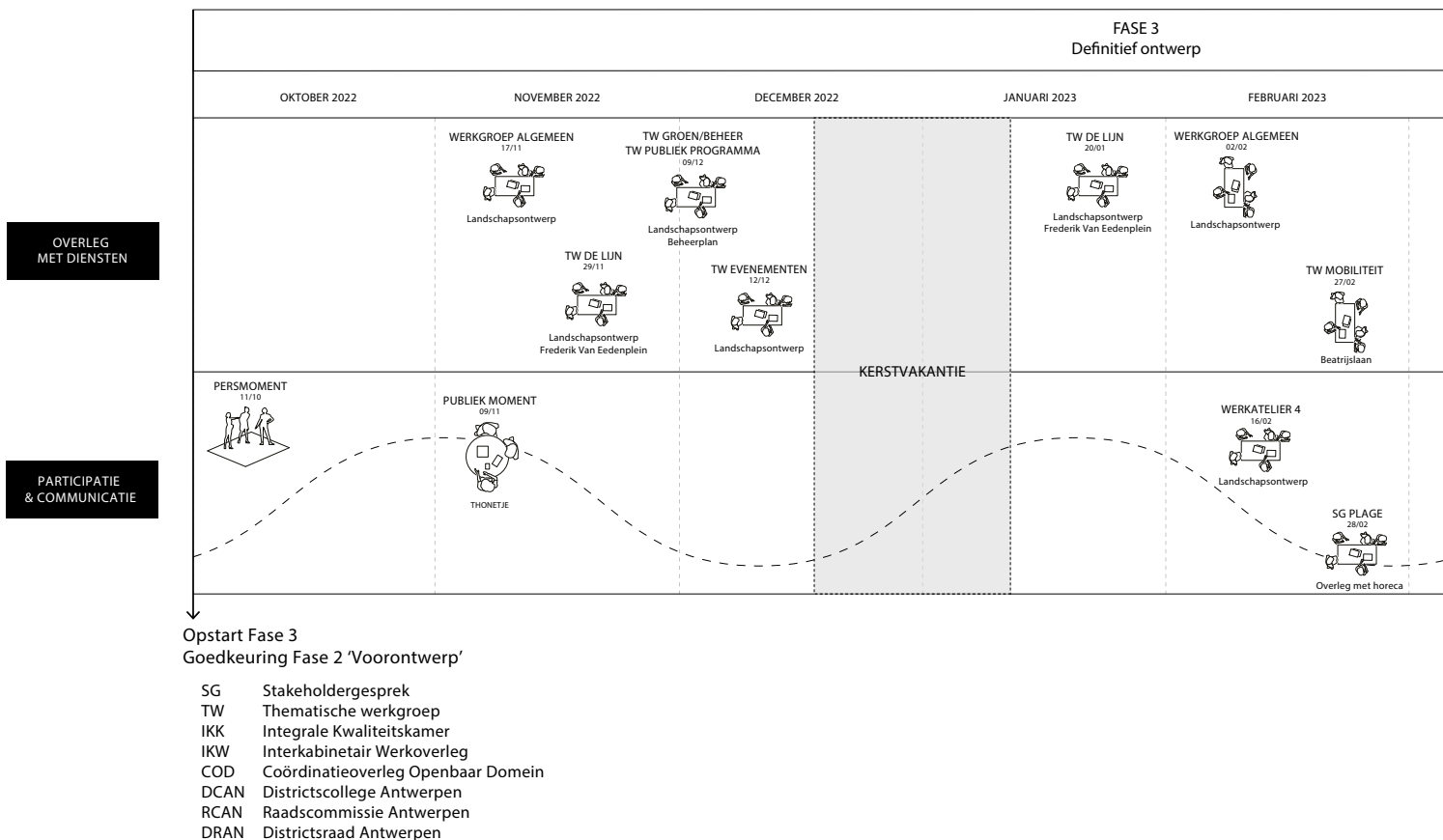
De nieuwe landschappelijke onderlegger introduceert enerzijds **meer biodiversiteit** en laat anderzijds een **meer divers gebruik** toe.



Een continue boord

Een levendig park

SCHELDEBOORDEN LINKEROEVER MASTERPLAN / LANDSCHAPSONTWERP EN BEHEERPLAN



PROCES

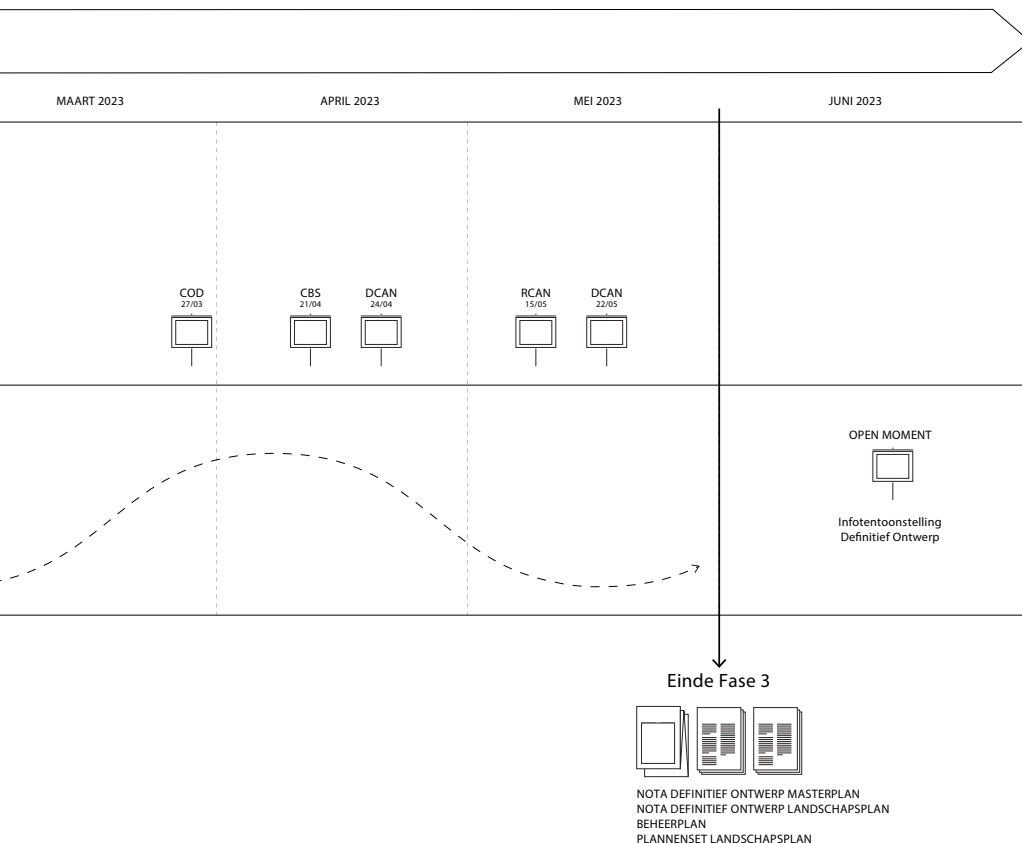
Het landschapson ontwerp voor Scheldeboorden Linkeroever volgde een intensief proces waarbij de ambities voor het masterplan vervat werden in een landschapson ontwerp.

Het landschapson ontwerp is een reflectie van de kernambities van het masterplan. Het is een schetsontwerp dat de basis zal vormen bij de opmaak van de specifieke uitvoeringsopdrachten voor deelgebied Midden en Zuid. Aan dit overkoepelende landschapson ontwerp wordt een beheerplan gekoppeld, waardoor samen met de stadsdiensten een correct beheer kan bepaald worden voor het beoogde eindbeeld van het natuurlijke landschap.

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

Bij aanvang en afsluiting van het traject werd het landschapson ontwerp tijdens een **algemene werkgroep** gepresenteerd. Tijdens deze momenten kregen de leden van de werkgroep de kans hun input te geven. Daarnaast werd besloten kleinere **thematische werkgroepen** te organiseren die focussen op het scenario-onderzoek met als doel knelpunten of openstaande punten aan te pakken.

Parallel aan het ontwerptraject loopt een participatief traject. In een eerste stap werd een **persmoment en open moment** georganiseerd om het voorontwerp af te sluiten. Daarna werd een **werkatelier** georganiseerd. De ruimte werd opgesteld in drie tafels waar gesproken werd over de Beatrijkslaan, het Frederik Van Eedenplein en deelgebied Noord. Ter afsluiting van deze fase zal een infomoment, gekoppeld aan het persmoment, plaatsvinden.





NOORD

**FREDERIK VAN
EEDENPLEIN**

Scenario-onderzoek
Bushub Frederik Van Eedenplein

Scenario-onderzoek
Beatrijslaan segment 1

BEATRIJSLAAN

Landschapsontwerp: ontwerpend onderzoek

Het **masterplan** bundelt de ambities en visie voor het toekomstige park van de Scheldeboorden Linkeroever. Het **landschapsontwerp** vormt een **reflectie** van deze concepten waardoor een schetsontwerp vorm kreeg. Zoals beschreven in het masterplan, streven we naar het creëren van een continu landschap, waarin levendige stempels hun plek vinden. Deze **continuïteit** ontstaat door het toepassen van eenduidige ontwerpprincipes doorheen het hele projectgebied: een uniforme laanfiguur met brede voetpaden en een doorlopend recreatief fietspad, de 6.4km lange Dijkwandeling en een aaneengeschaakt park dat de grote groenfiguren met elkaar verbindt.

Tijdens het proces voor de opmaak van het landschapsontwerp, werd snel duidelijk dat er ontwerpmatig **drie belangrijke gehelen** zijn met elk hun eigen uitgangspunten: de Beatrijslaan, het Frederik Van Eedenplein en Scheldeboorden-noord.

1. Scheldeboorden-Noord

In het noordelijke deelgebied is de opdracht voor het ontwerp van de publieke ruimte al aangevangen. Parallel aan de opmaak van het landschapsontwerp wordt het definitief ontwerp van Scheldeboorden-noord opgemaakt. In deze nota zal bijgevolg slechts kort ingegaan worden op dit deelgebied en verwijzen we graag naar de bundel van het definitief ontwerp.

2. Frederik Van Eedenplein

De zone van het Frederik Van Eedenplein brengt het hart van Linkeroever samen met het park. Door haar centrale ligging verenigt ze niet alleen de mensen van Linkeroever, maar is ze een belangrijke overgangsruiimte tussen beide oevers. Hier komen heel wat stromen samen, die op een heldere manier georganiseerd dienen te worden. Zo kan het plein, naast een aangename verblijfsplek, omgevormd worden tot een slimme schakel.

Het krijgt een duidelijk afgemeten vorm en plant zich in het park als één van de vele stempels die het park opladen. Hier krijgt de Scheldewandeling de kans mee te slingeren met het meanderend padensysteem en spelen we met afstanden tot de rivier. Een royale trap aan het plein lokt je naar de dijk en faciliteert een rustplek met zicht op de kathedraal en het historisch centrum.

3. Beatrijslaan

De Beatrijslaan vormt een cruciale verbinding tussen het Frederik Van Eedenplein en Burcht. Ondanks het smalle beschikbare profiel van het projectgebied, is de ambitie de kernpunten van het masterplan door te zetten. Ook hier worden de stromen georganiseerd in een slimme laanfiguur, waardoor ruimte ontstaat voor ontharding en park. De specifieke vorm van deze deelzone vormt een echte uitdaging. Hoe kunnen we een beperkte bewegingsruimte toch verbijzonderen? Dit zal bijvoorbeeld ook af te lezen zijn in de Scheldewandeling, geprangd tussen private percelen en de rivier. Daar worden op enkele bijzondere momenten zichtassen vrijgemaakt met een prachtig zicht op de getijdennatuur en zijn achterliggende skyline.

Ontwerpend onderzoeken in scenario's

Het landschapsontwerp & beheerplan zet in op het maken van een schetsontwerp op schaal van het hele projectgebied. Na deze fase zullen specifieke opdrachten uitgeschreven worden voor de deelgebieden. Dit betekent dat het ontwerp vandaag een eerste reflectie is van de ambities beschreven in het masterplan, maar dat niet alle ontwerpbeslissingen al gemaakt zijn.

Zo zijn er zones waar verschillende scenario's mogelijk zijn, met elk hun specifieke kwaliteiten. Het landschapsontwerp maakt hierin nog geen keuze. Verder (technisch) onderzoek is daarvoor nodig.

Het eerste segment van de Beatrijslaan en de bushub in het verlengde van de Blancefloerlaan ondergingen dergelijk ontwerpend onderzoek. In de volgende hoofdstukken worden deze toegelicht.



B

Frederik Van Eedenplein



Figuur 1



Figuur 2



Figuur 3



Figuur 4



Figuur 5



Figuur 6



Figuur 7



Frederik Van Eedenplein: uitgangspunten

Een desolate vlakte

De grote verhardingsgraad in het gebied maakt het Frederik van Eedenplein een grote desolate vlakte met weinig belevingswaarde en het ontbreken van een pleingevoel. Er is vandaag een grote spreiding van functies over de enorme vlakte waarin ze lijken te verdrinken. Wie op het plein aankomt, mist oriëntatie en richting om in te bewegen. Parkeren kan overal en zonder duidelijke logica. Kortom, het plein en zijn realiteit rijmen niet met elkaar.

De zone heeft bijgevolg nood aan een duidelijke organisatie waarbij helderheid en leesbaarheid centraal staan. We introduceren een logica op de site die opgehangen wordt aan de drie ambities van het masterplan. Er werd onderzoek gedaan naar de correcte pleinvorm en zijn inpassing in het parkweefsel. Daarrond worden de vele verkeersfluxen op een veilige en heldere manier georganiseerd.

Een centraal buurtplein tegenover het Sint-Jansvliet

Het Frederik Van Eedenplein heeft het potentieel uit te groeien tot een volwaardige tegenhanger van het Sint-Jansvliet. Hierbij wordt de positie van het plein als hart van Linkeroever versterkt. De plaats organiseert de vele stromen, biedt ruimte voor het bruisende stadsleven en nestelt zich in de landschappelijke onderlegger.

Hier bestaat de uitdaging erin een volwaardige plek met identiteit te creëren - een Hart voor Linkeroever - die standhoudt tegenover het Sint-Jansvliet als levendig buurtplein. Waar het Sint-Jansvliet

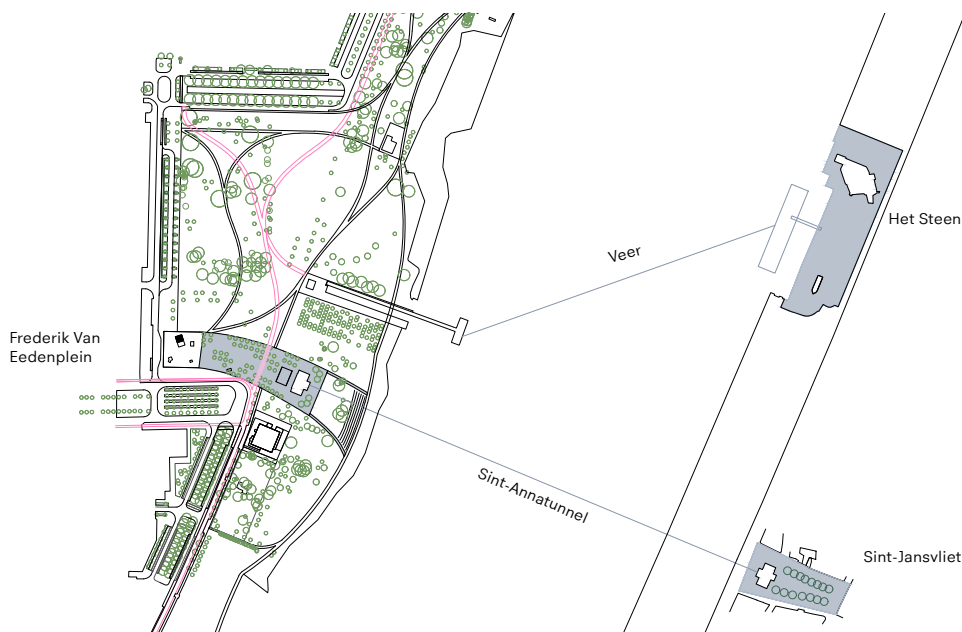
omkaderd wordt door gevels van het historische centrum, creëren aan het Frederik Van Eedenplein de bomen een duidelijk rand voor het plein.

Het plein als slimme schakel

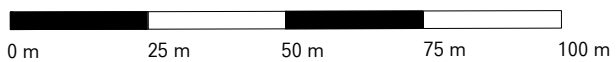
Het Frederik Van Eedenplein is dé multimodale knoop van Linkeroever en versterkt zijn positie als 'Hart Van Linkeroever'. Het plein verenigt op een veilige en vlotte manier de verschillende verkeersmodi. Om het plein als slimme schakel te versterken wordt gezocht naar een zo compact mogelijke aansluiting van het openbaar vervoer (bus en metro), de voetgangerstunnel en het veer. Om deze ambitie waar te maken, streven we naar het veer op termijn terug te verhuizen naar haar oude locatie. We streven ernaar een overzichtelijke en veilige knoop te creëren vertrekkende van een grondige inventarisatie van de verkeersbewegingen op het plein. Met De Lijn werden al het programma van eisen voor het busstation uitgezet en de ondergrondse structuren in kaart gebracht.

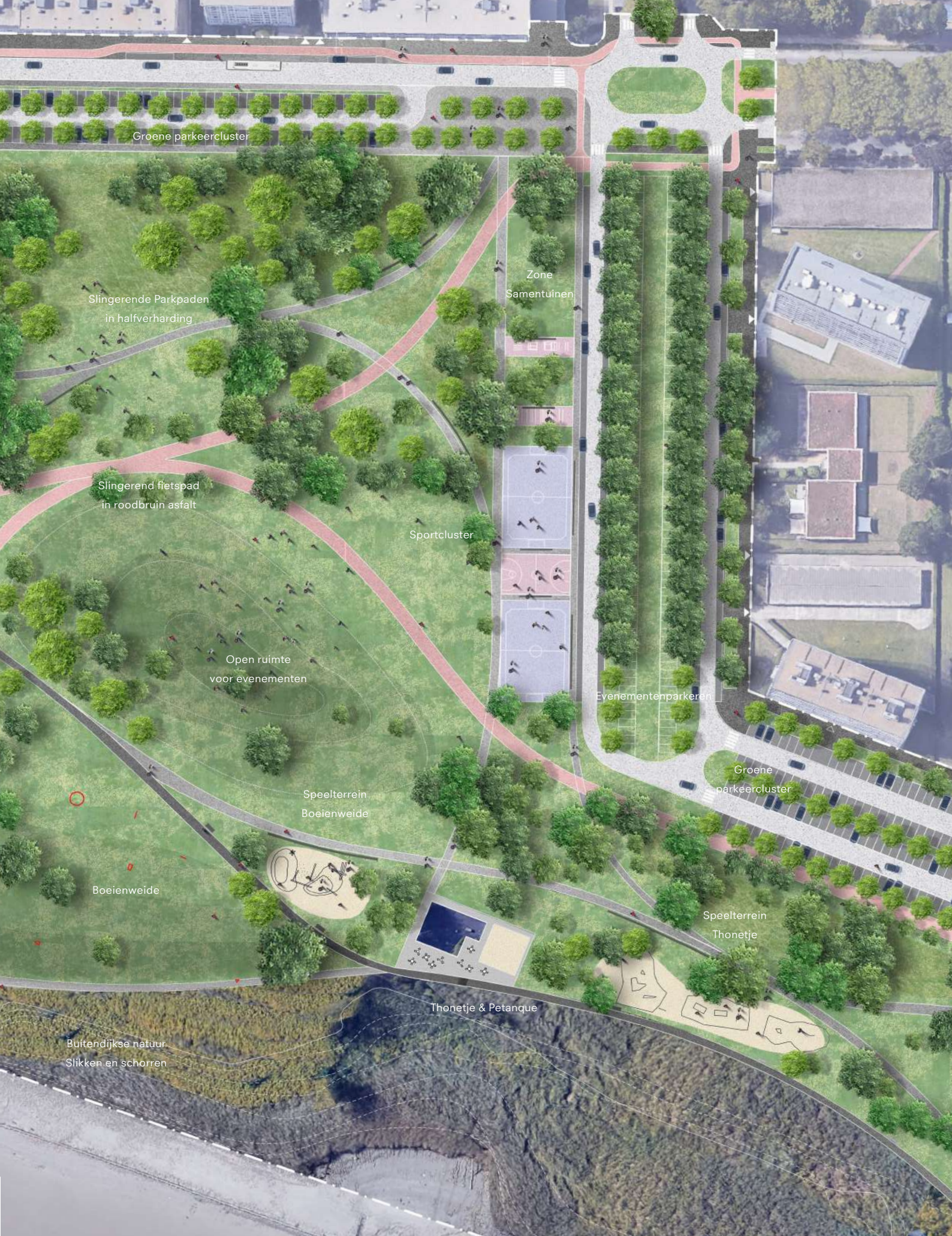
Evenementen in het park

De grote en kleine evenementen in het park krijgen een plek. Ze nestelen zich in de grotere parkfiguur op open plekken. Door de herorganisatie van de slimme schakel, blijven de verschillende vervoersmodi functioneren tijdens evenementen.



Sint-Jansvliet als spiegelbeeld van het Frederik Van Eedenplein





Groene parkeercluster

Slingerende Parkpaden
in halfverharding

Slingerend fietspad
in roodbruin asfalt

Open ruimte
voor evenementen

Speelsterrein
Boeienweide

Boeienweide

Zone
Samentuinen

Sportcluster

Evenementenparkeren

Groene
parkeercluster

Speelsterrein
Thonetje

Thonetje & Petanque

Buitendijkse natuur
Slikken en schorren



← ————— X

Beatrijslaan

Park
Evenementenruimte

X ————— →

Thonetlaan

Snede AA': bestaande toestand



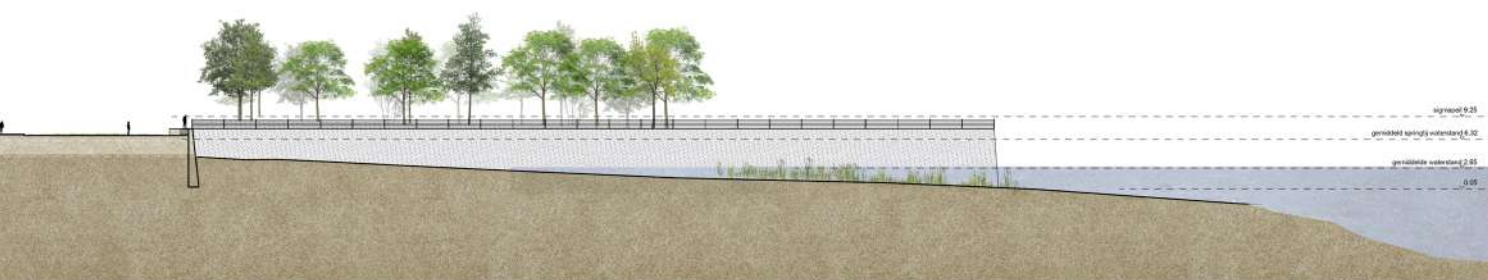
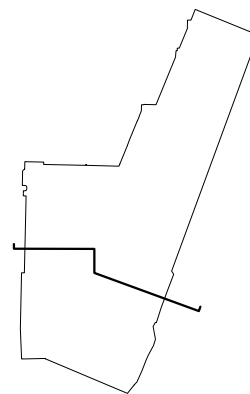
← ————— X

Beatrijslaan

Park
Evenementenruimte

X ————— →

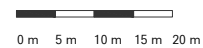
Snede AA': projectoestand

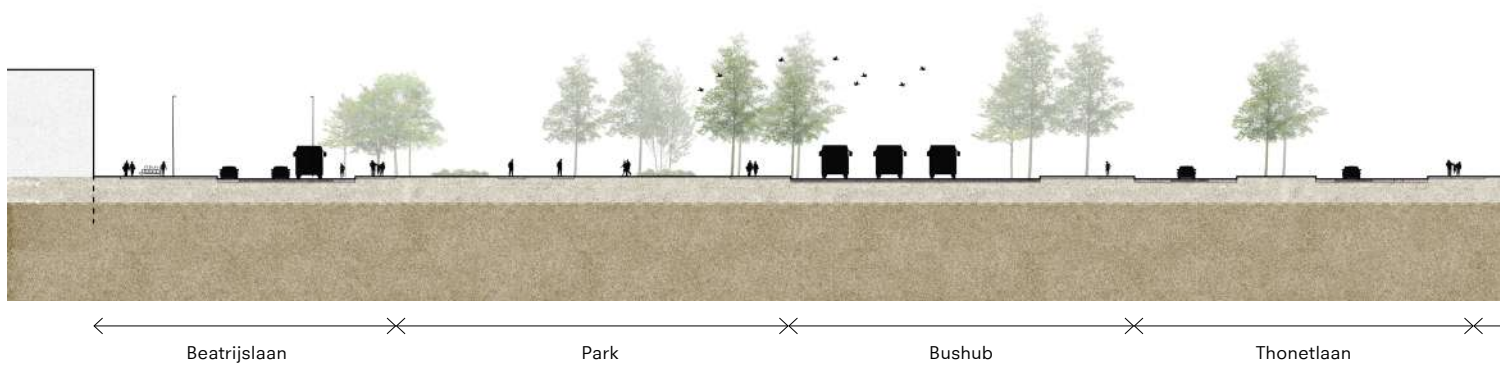


← × × →
Insteeddok



← × × →
Toegang
insteeddok
Aanmeerpunt voor het veer

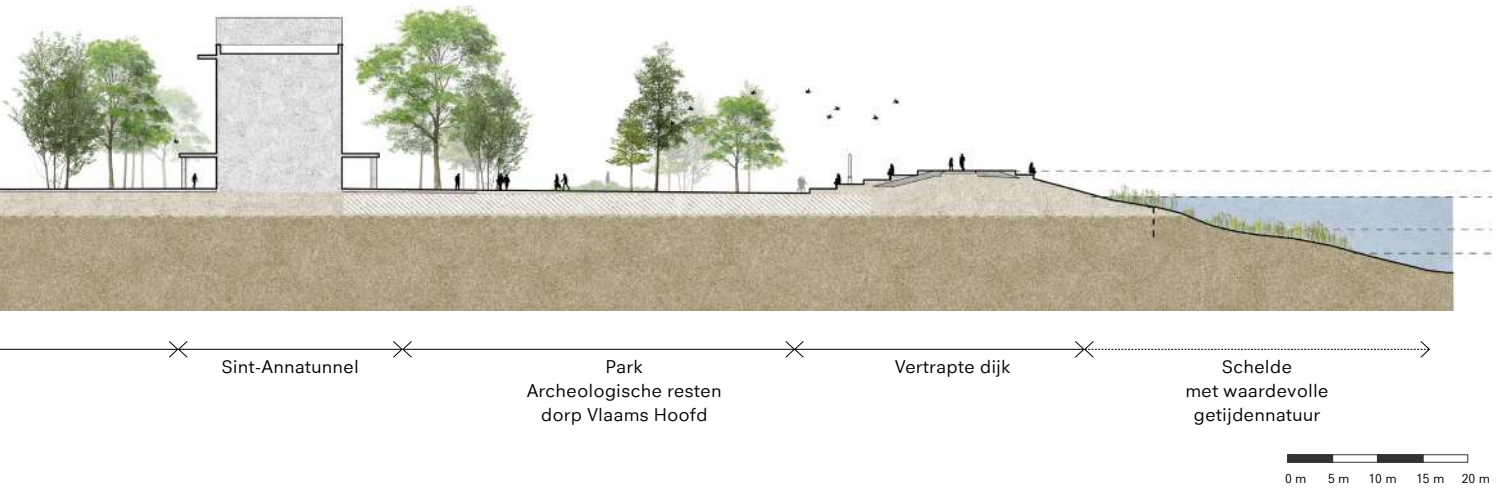
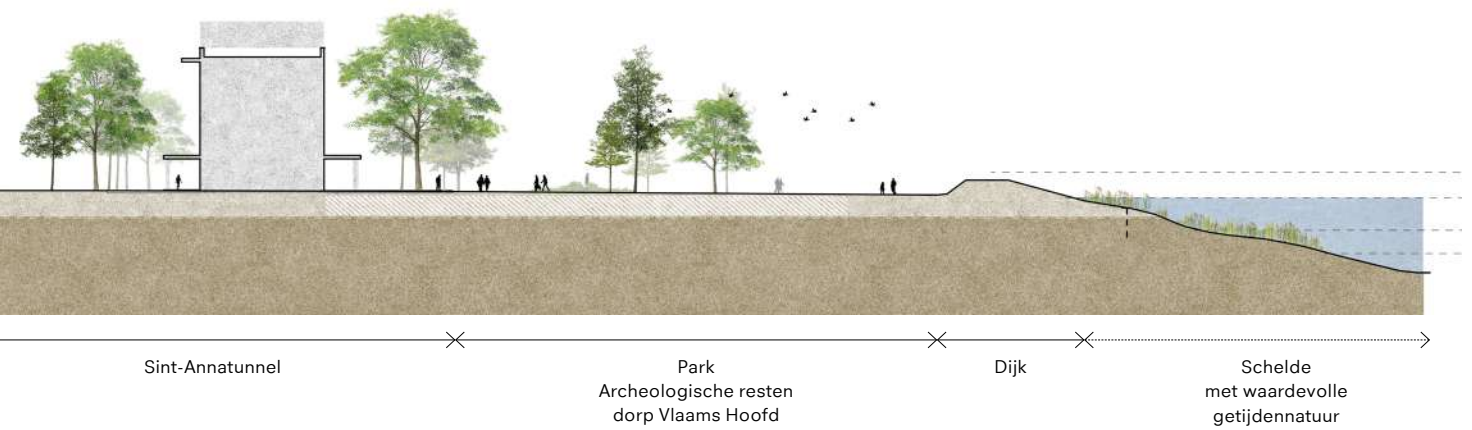
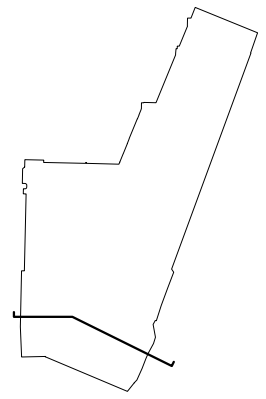


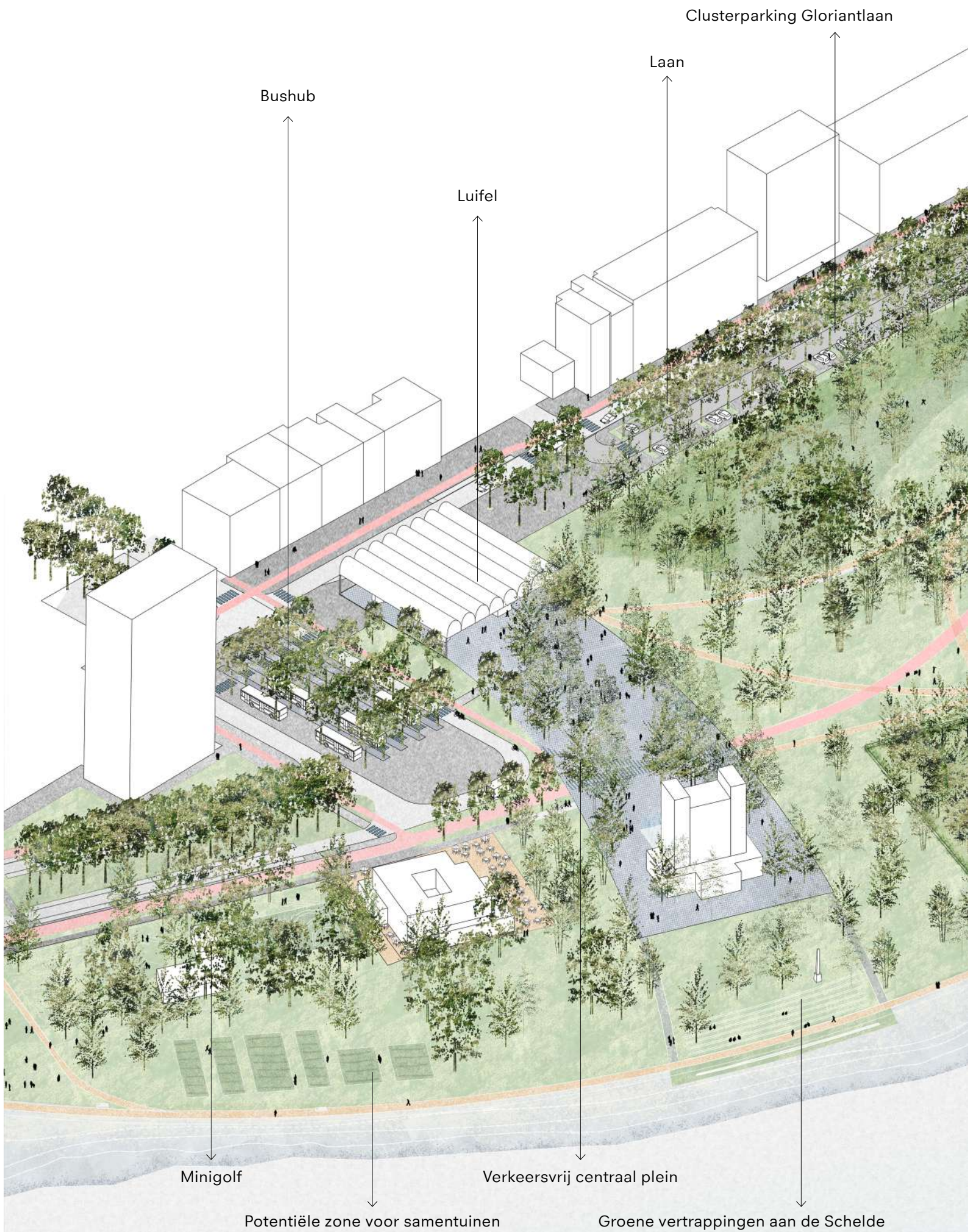


Snede BB': bestaande toestand



Snede BB': projecttoestand





Bushub

Luifel

Laan

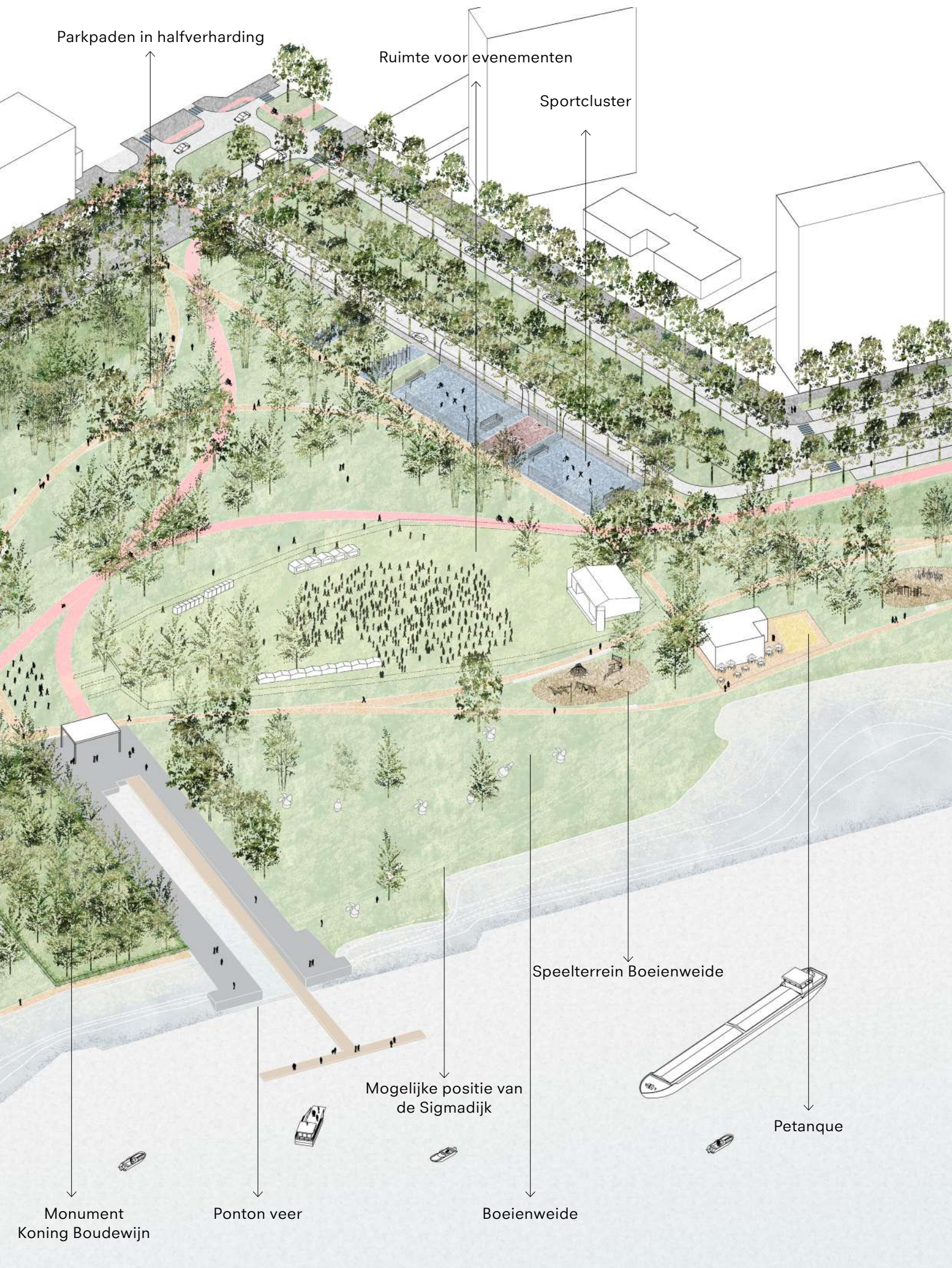
Clusterparking Gloriantlaan

Minigolf

Verkeersvrij centraal plein

Potentiële zone voor samentuinen

Groene vertrappingen aan de Schelde



Vijf ambities voor het Hart van Linkeroever

Bij de opmaak van het masterplan werden vijf ambities voor het Frederik Van Eedenplein geformuleerd die leidend zijn voor het ontwerpend onderzoek. Waar in de vorige fase gezocht werd naar de correcte formulering van de ambities, werden in deze fase de ambities ruimtelijk uitgewerkt tot een ontwerp.

Ambitie 1: een centraal plein als slimme schakel

Zowel het intuïtieve meanderend padensysteem als de rechtlijnige, functionele verbindingen werden onder de loep genomen. De logische looplijnen en hiërarchie in paden werden in kaart gebracht. Aan de hand daarvan evolueerde het plan verder. Daarnaast werd het ontwerpend onderzoek van de bushub verdergezet. Hiervoor werden twee scenario's in het landschapsontwerp opgenomen.

Ambitie 2: programma als stempels in het park

Tijdens de thematische werkgroepen werd besproken welk publiek programma essentieel is in de zone rond het Frederik Van Eedenplein. Speelterreinen, sportvoorzieningen en kunst worden langs thematische wandelingen (beschreven in het Masterplan) georganiseerd. Daarnaast kan het bebouwd programma zich meer oriënteren richting het park. Het Thonetje kan uitgebreid worden met een toogfunctie voor de jeugd. Samen met de speelterreinen en petanque ontstaat een dynamische plek in het park. Het plein wordt zowel vergroend als programmatisch opgeladen.

Ambitie 3: Ruimte voor evenementen

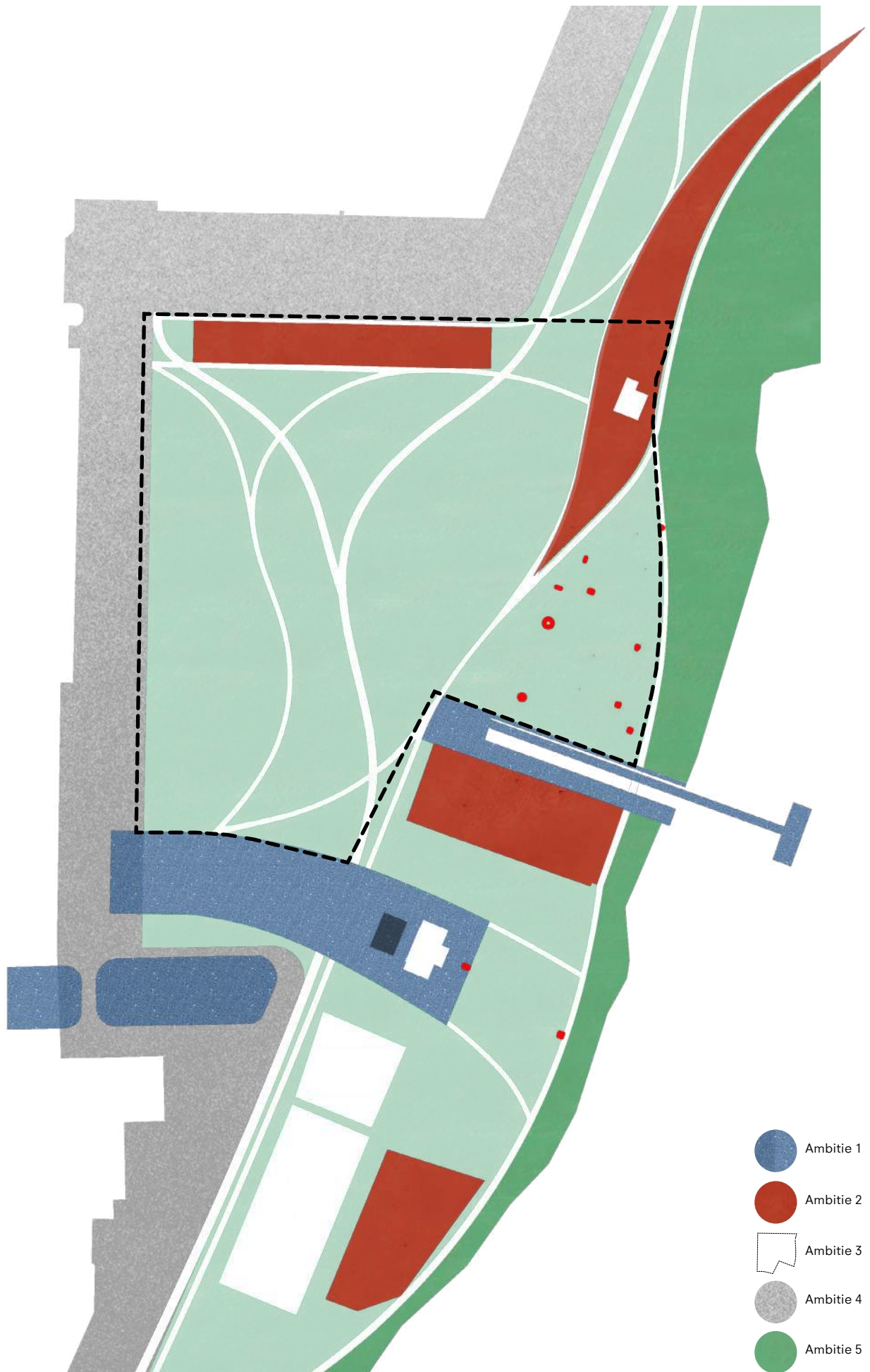
Samen met de dienst evenementen werd onderzocht hoe de bestaande evenementen in de toekomst plaats zullen vinden in het park en op het plein. De centrale parkruimte wordt zo open mogelijk gehouden om opstellingen mogelijk te maken. De ontsluiting op en rond het evenemententerrein werd verder onderzocht om een goede werking van het evenement te verzekeren. Daarnaast werd de impact op het doorgaand verkeer onderzocht. Het verkeersvrije plein is de toegangspoort tot de evenementen, kan ingezet worden voor kleinere evenementen en voor de wekelijkse markt, kermis, enzovoort.

Ambitie 4: De laan als versterkend element

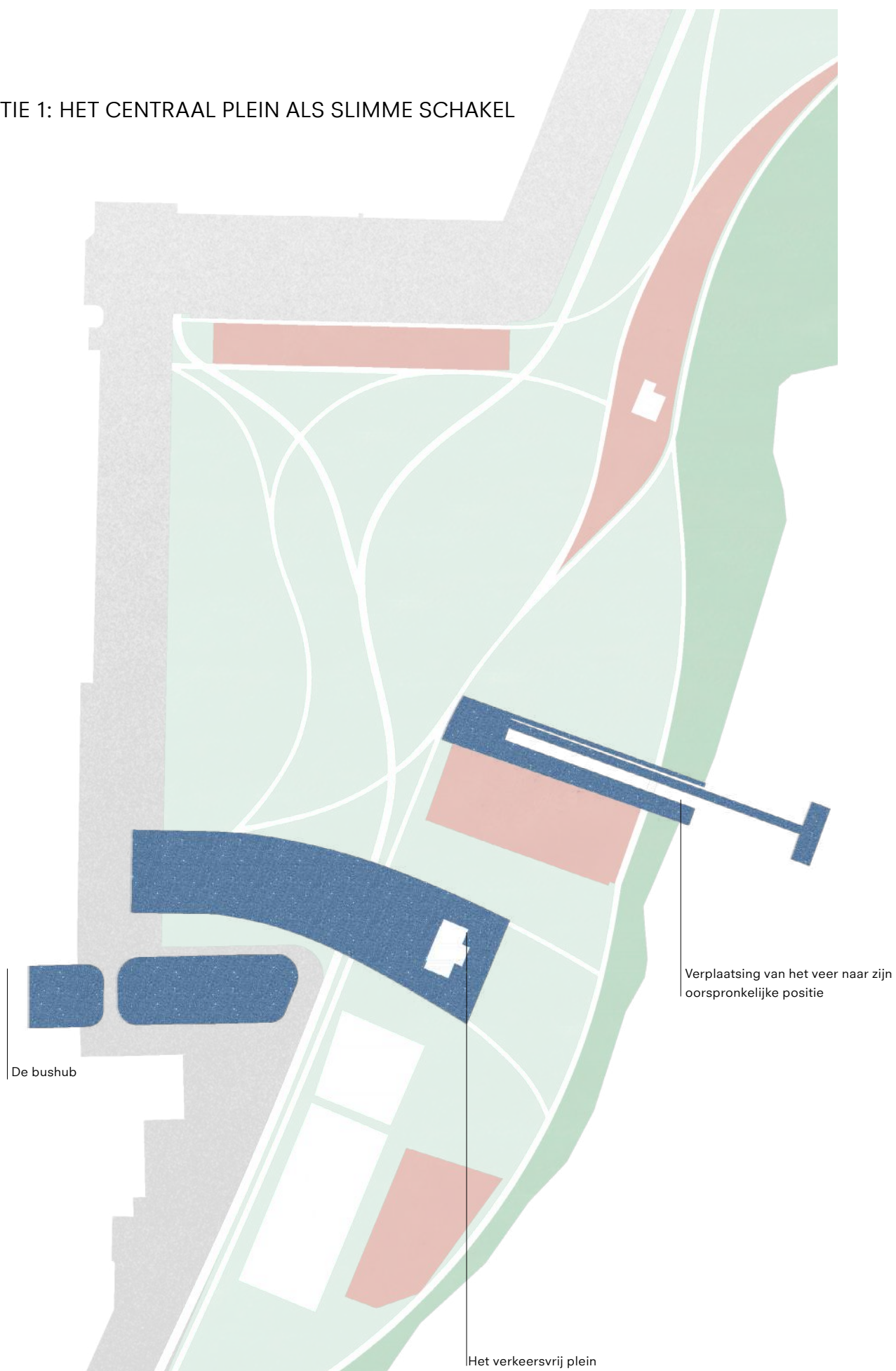
De laan kan een grote impact hebben op de evolutie van de Gloriantlaan en zijn aanliggende handelszaken. De Gloriantlaan wordt als een promenade ontworpen, met brede voetpaden en een groot aanbod aan (vergroende) parkeergelegenheden. Dit wordt een laan op niveau van de wijk waar zachte weggebruikers zich comfortabel voelen. Deelmobiliteit, deelsteps- en fietsen en andere infrastructuur vinden hier hun plek.

Ambitie 5: ruimte voor slikken en schorren

Afhankelijk van de toekomstige dijkwerken, zal ruimte gecreëerd moeten worden voor de waardevolle getijdennatuur. Gezien de beschikbare breedte van deze zone, kan in functie daarvan, gespeeld worden met de positie van de dijkfiguur. Rekening houdend met de nodige ruimte voor evenementen, kan de ideale positie voor de dijk bepaald worden.



AMBITIE 1: HET CENTRAAL PLEIN ALS SLIMME SCHAKEL



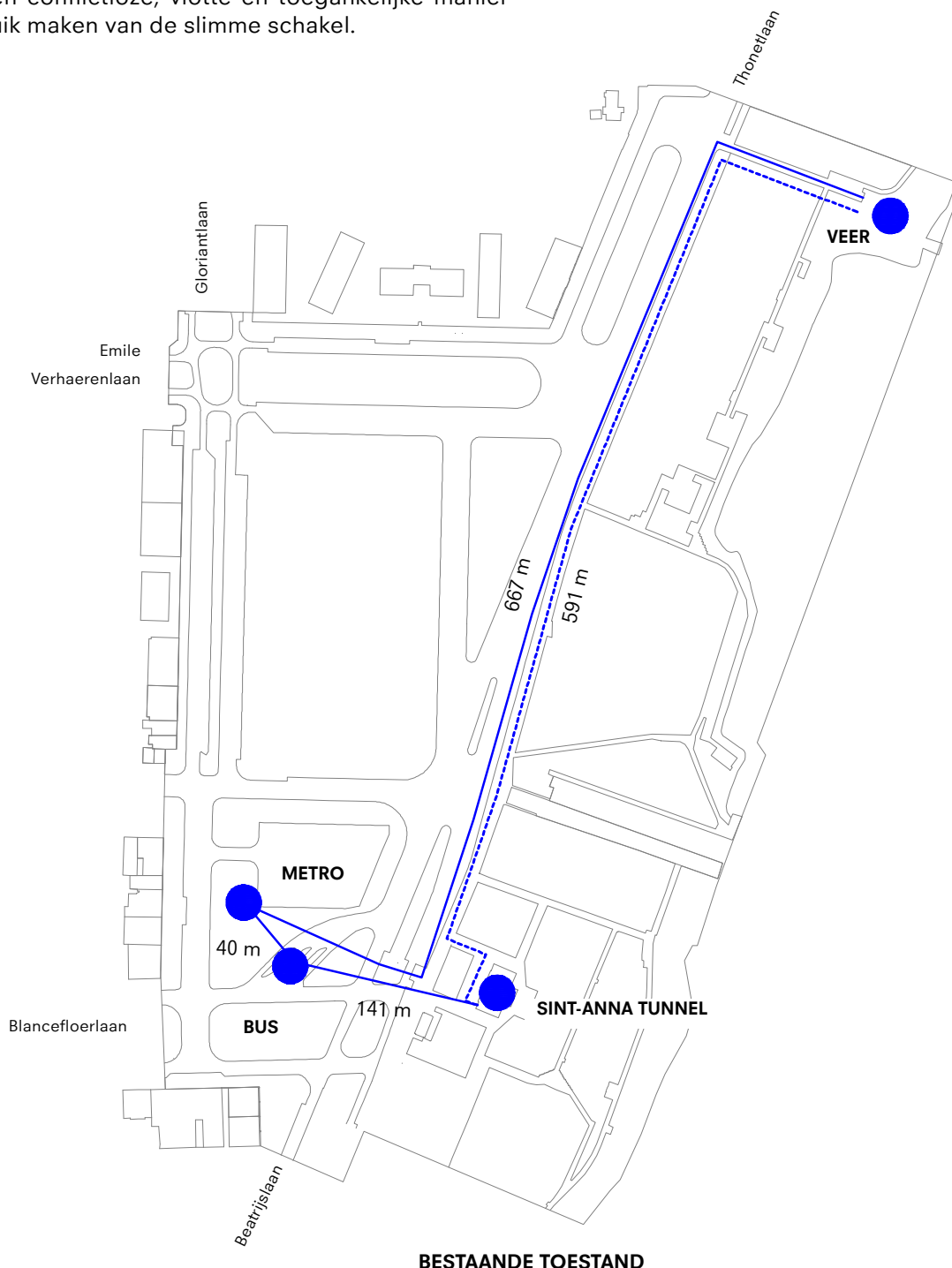
Transformatie naar een centrale mobiliteitshub

Bestaande toestand

Vandaag liggen de metro, bus en Sint-Annatunnel al op een relatief dichte afstand van elkaar. Om deze verschillende overstappunten te bereiken, moeten reizigers brede lanen met gemotoriseerd verkeer kruisen, met onveilige situaties tot gevolg. Daarnaast ligt het veer op bijna 500m van andere modi. Bij laagwater is de steiger zo steil dat deze ontoegankelijk wordt. Het landschapsontwerp biedt de kans om na te denken over deze twee knelpunten: op een conflictloze, vlotte en toegankelijke manier gebruik maken van de slimme schakel.

Projecttoestand

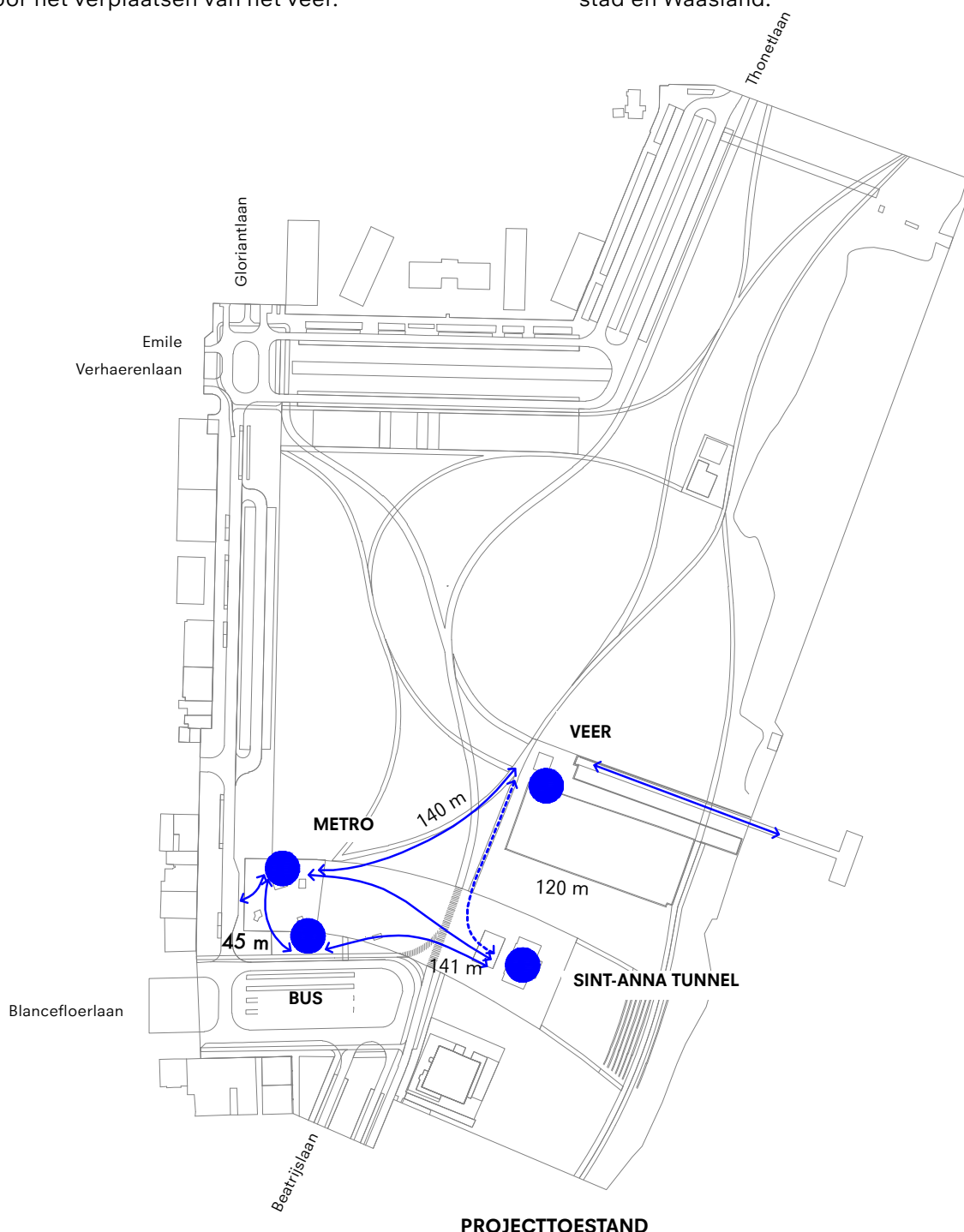
Door het creëren van een compacte laanfiguur waar gemotoriseerd verkeer zich concentreert in combinatie met het verkeersvrij plein en park, kunnen reizigers op een veilige manier gebruik maken van het mobiliteitsknooppunt. De verbinding van de tunnel, het veer en de metro kan worden gemaakt zonder enige interferentie met het gemotoriseerd en zacht verkeer. Ook voor de bushub kan dit het geval zijn, afhankelijk van het gekozen scenario.



Het veer wordt verplaatst naar zijn oorspronkelijke aanmeerplek, namelijk het insteekdok. Een directe verbinding richting zowel de Sint-Annatunnel als de luifel met busstation en toegang tot de metro maakt vlot overstappen mogelijk. Samen met De Vlaamse Waterweg werd een eerste technische controle voor de verplaatsing gedaan. De toegangsweg naar het veer wordt integraal toegankelijker. Daarnaast zal het huidige lopende onderzoek in verband met de zwaabeweging van de cruiseschepen meer duidelijkheid geven op technische mogelijkheden voor het verplaatsen van het veer.

Niet alleen de locatie, maar ook de frequentie van het veer is cruciaal voor het verbinden van beide oevers. De frequentie werd tijdens de werken aan de voetgangerstunnel opgevoerd tot elke 15 minuten.

Daarnaast zullen de publieke fietsvoorzieningen (stallingen, pompen) en andere vervoersmodi zoals deelmobiliteit terug te vinden zijn nabij de schakel. Op die manier creëren we optimale overstapmogelijkheden en transformeren we het plein naar een echte scharnierplek tussen linker- en rechteroever, tussen stad en Waasland.



PROJECTTOESTAND

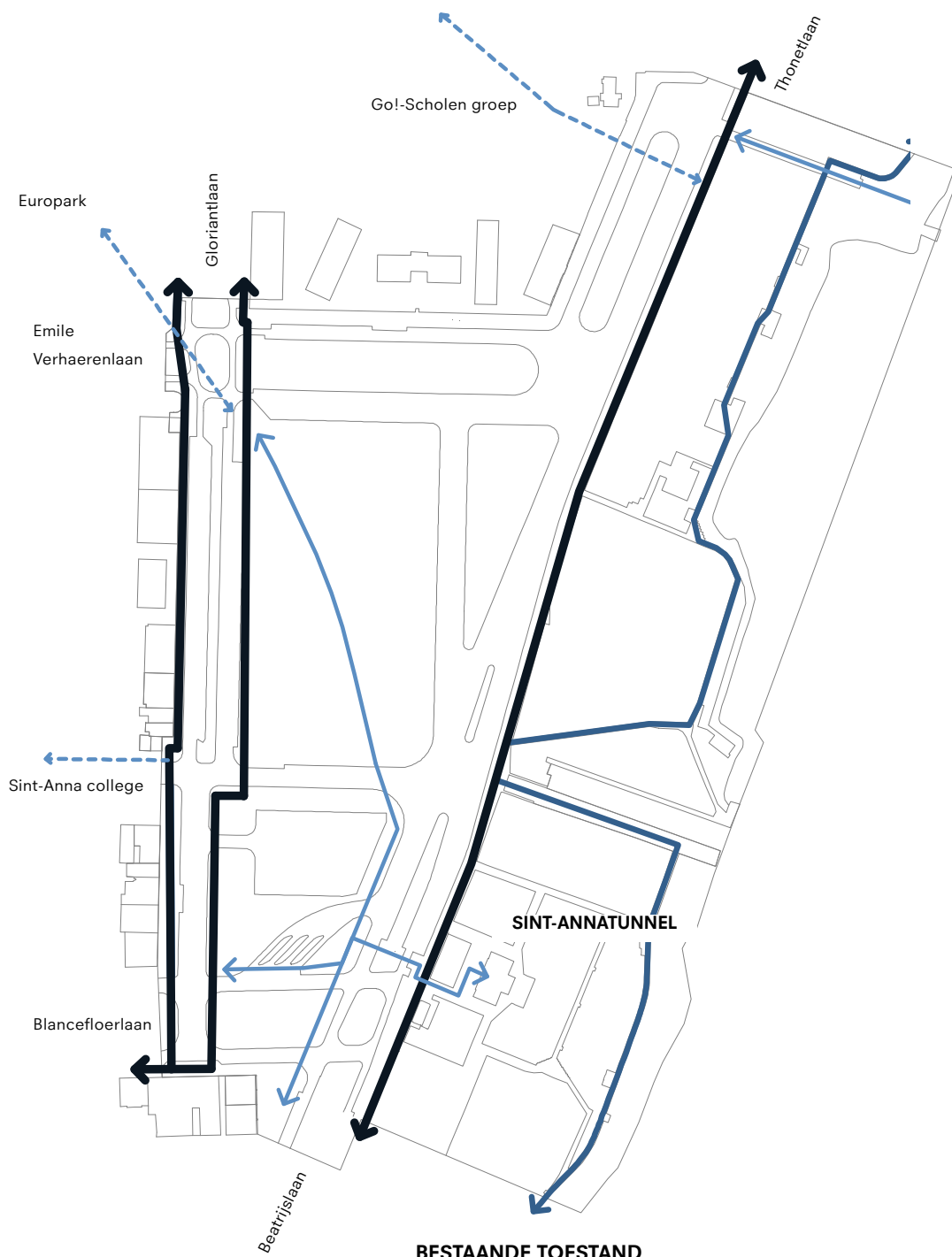
Een padensysteem, gebaseerd op logische looplijnen

Bestaande toestand

Voor wandelaars en lopers zijn er duidelijke routes die de gebruiker verkiest. Hier zijn de assen Blancefloerlaan - Gloriantlaan en Thonetlaan - Beatrijslaan duidelijk dominante figuren. Daarnaast valt het op dat er een duidelijke wens is om langs de Schelde te sporten. De diagonale as tussen de Sint-Annatunnel en de wijk is een meer informele, maar vaak gebruikte route.

Projecttoestand

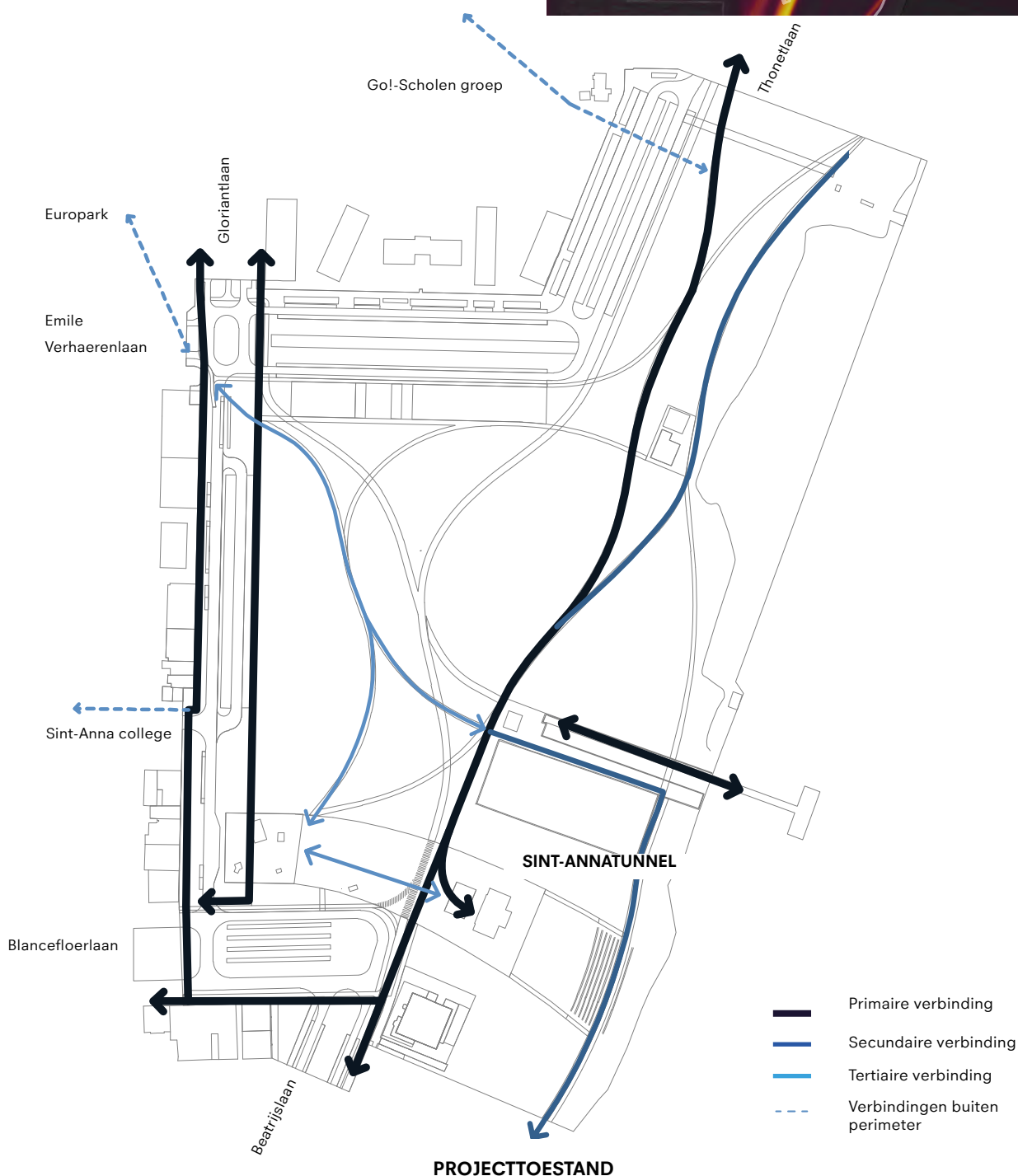
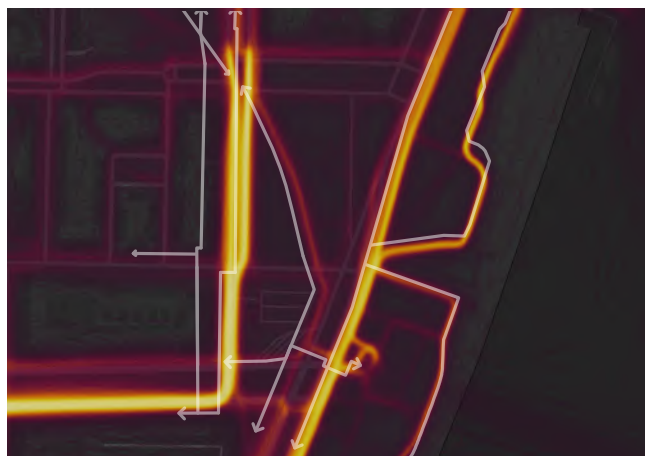
Het meanderend padensysteem speelt in op de meer vloeiende en intuïtieve bewegingen. De paden beantwoorden enerzijds aan de manieren waarop mensen de site vandaag gebruiken, maar schatten ook toekomstige looplijnen in. Zo zal het veer verbonden zijn met het plein door middel van het meanderend padensysteem en zo deel uitmaken van de pleinfiguur. De meanderende paden zijn bovendien thematische wandelingen langs waar je kan genieten van kunst, sporten, speelterreinen. Er zijn voldoende rustplekken



BESTAANDE TOESTAND

in de vorm van banken. Ter hoogte van het Frederik Van Eedenplein transformeert de dijk in een dubbele vertrapping, richting park en Schelde. Dit moment doet de recreant even vertragen of misschien zelfs even stoppen om te genieten van het prachtige zicht op de historische binnenstad.

In de laanfiguur zullen brede en comfortabele voetpaden de voetgangersstroom opvangen. Langs de Gloriantlaan wordt de laan een flaneerruimte die de bestaande handel en andere functies kan opwaarderen.



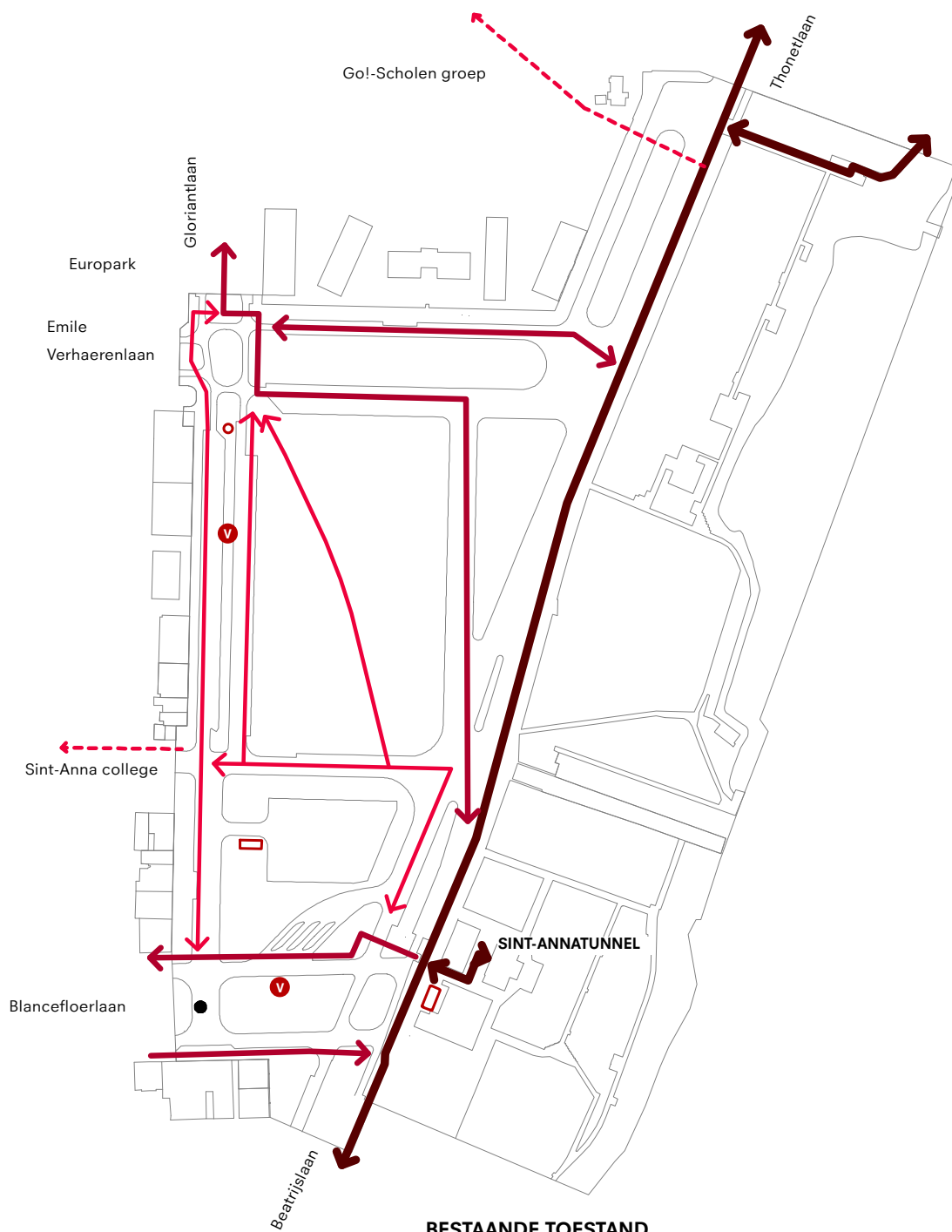
Een doordacht fietsnetwerk

Bestaande toestand

De strava-kaart die het gedrag van fietsers weergeeft toont een duidelijke hiërarchie in het gebruik van het padennetwerk. De noord-zuid verbinding Thonetlaan - Beatrijslaan is zowel functioneel als recreatief druk gebruikt. Daarnaast zijn de aantakkingen van de Blancefloerlaan en de diagonale verbinding Gloriantlaan - Sint-Annatunnel belangrijk. De Gloriantlaan, tussen de Emile Verhaerenlaan en de Blancefloerlaan is een luwere as op wijkniveau.

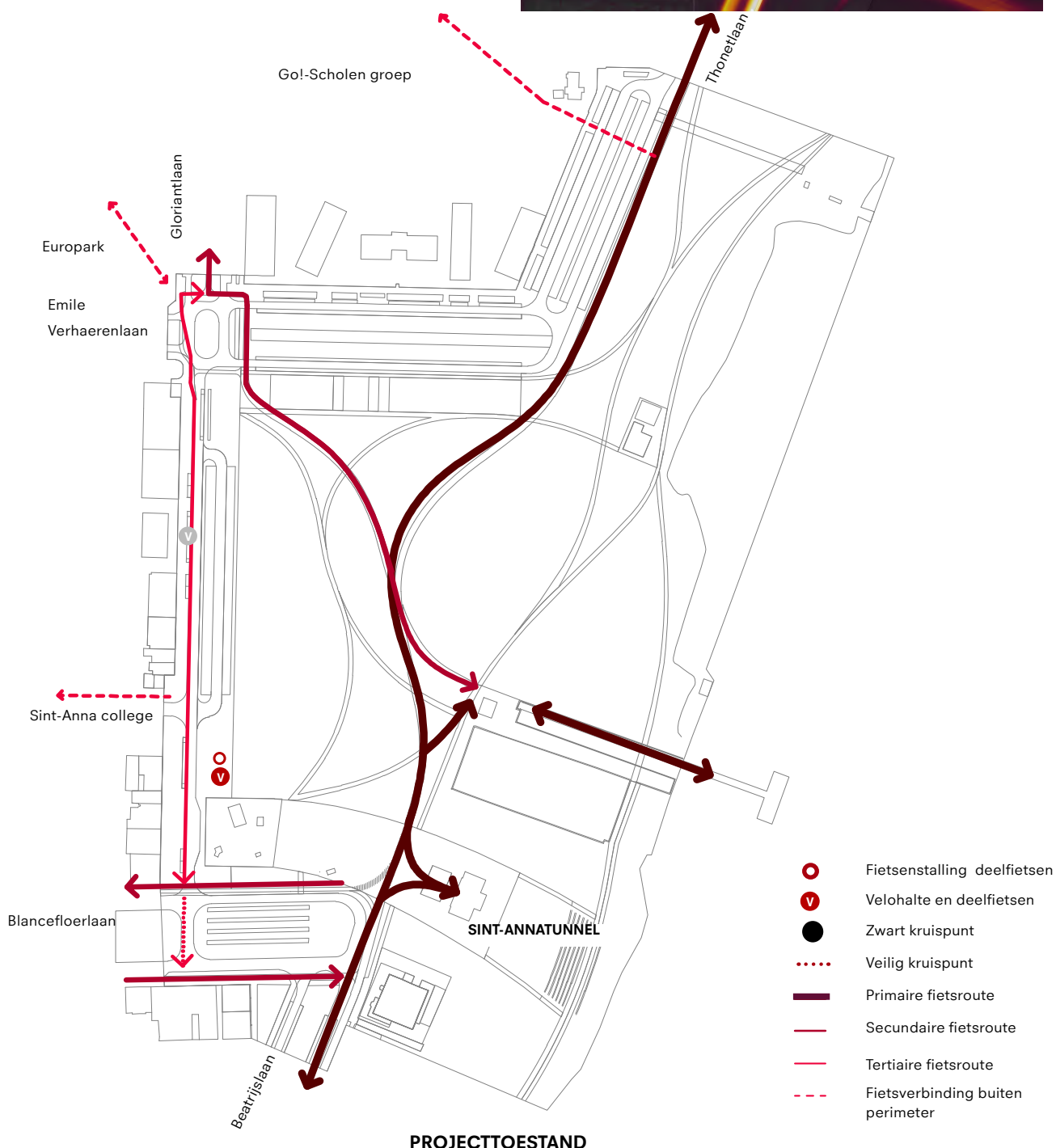
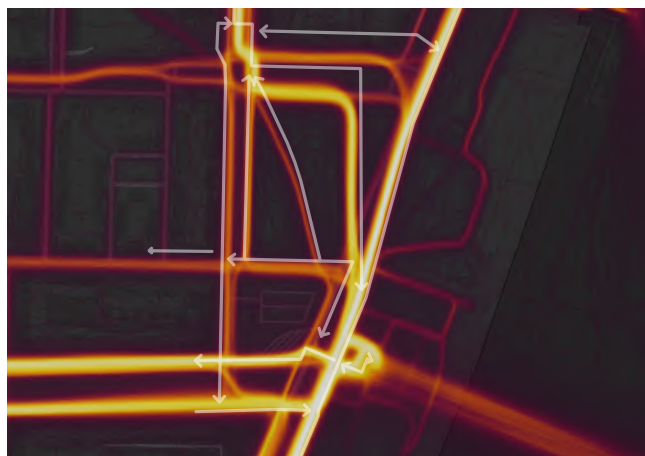
Projecttoestand

De as Thonetlaan - Beatrijslaan wordt in het landschapsontworp een brede fietsas die doorheen het park snijdt. Diagonaal wordt de verbinding naar het kruispunt Gloriantlaan - Emile Verhaerenlaan gerealiseerd. Gezien de introductie van de bushub in het verlengde van de Blancefloerlaan, zal het fietsnetwerk daar met veel aandacht ontworpen dienen te worden. Het huidige zwarte kruispunt wordt getransformeerd naar een kruispunt waar zachte weggebruikers zonder zorgen kunnen oversteken. De



Gloriantlaan is een winkelstraat op wijkniveau, waar lage intensiteiten verwacht worden. Het gebied wordt van de nodige fietspaden en -infrastructuur voorzien om een optimale werking te verzekeren. De vélopunten, fietsenstallingen, fietspompen, enz. worden in de intelligente laanfiguur en onder de luifel georganiseerd.

De dienst mobiliteit van Stad Antwerpen schreef een programma van eisen uit voor de slimme schakel. Deze zal de basis vormen bij de opstart van het voorontwerp voor deelgebied midden.



PROJECTTOESTAND

Openbaar vervoer

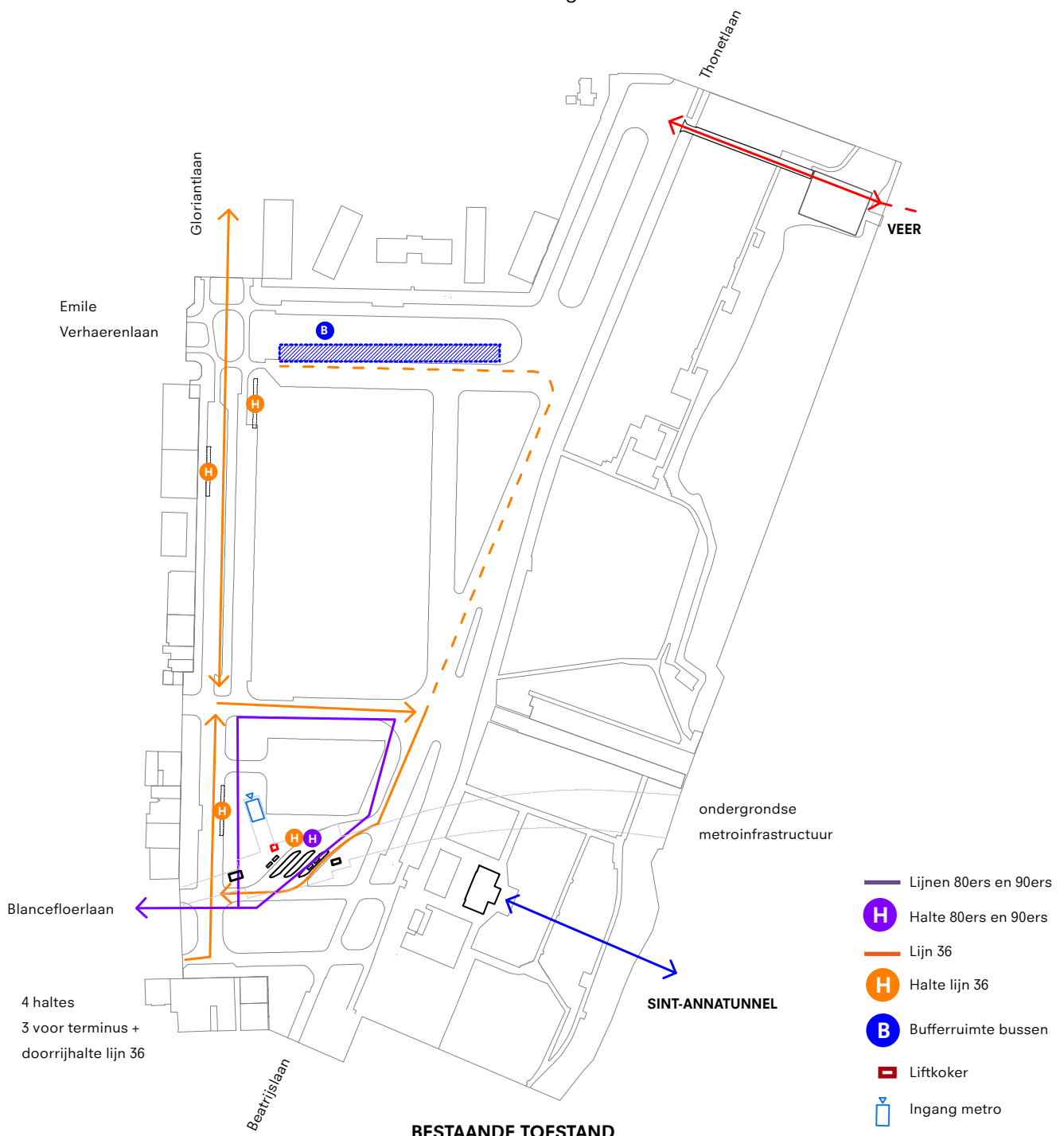
Bestaande toestand

Het openbaar vervoer vandaag wordt tegenover de Sint-Annatunnel georganiseerd. De ingang naar het ondergrondse metrostation en de bushaltes liggen in directe nabijheid van elkaar. Echter moeten reizigers heel wat verkeersstromen kruisen vooraleer ze de haltes en het station kunnen bereiken.

Daarnaast hebben de bussen vandaag geen vaste bufferruimte. Ze stellen zich op in de Emile Verhaerenlaan. Daar zijn geen sanitaire voorzieningen, die bevinden zich aan het metrostation.

Het metrostation heeft vandaag één grote toegang, die bestaat uit een trap en roltrappen. Daarnaast is infrastructuur voorzien voor een toekomstige lift en een nooduitgang. Bij grote drukte, zoals bij grotere evenementen, is De Lijn vaak genoodzaakt de nooduitgang te openen om opstoppingen te vermijden. Grote menigten kunnen niet in het ondergrondse station georganiseerd worden. Dit moet bovengronds gebeuren.

Vandaag is het metrostation niet toegankelijk voor iedereen aangezien er enkel (rol)trappen aanwezig zijn en geen lift.



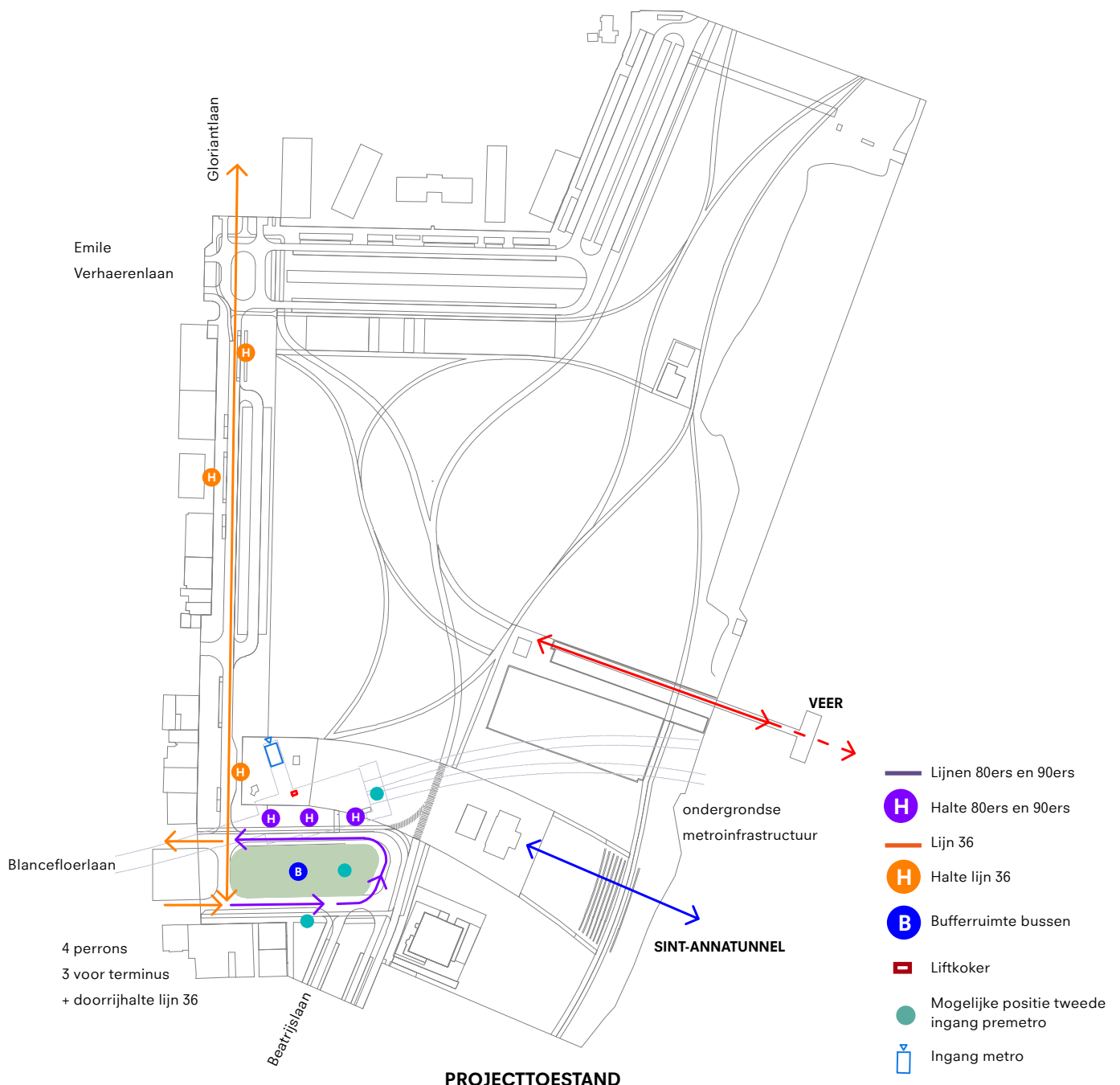
Projecttoestand

Het creëren van een bushub in het verlengde van de Blancefloerlaan zal aan vele noden van De Lijn beantwoorden. De bufferruimte zal zich nabij de sanitaire voorzieningen van het metrostation bevinden. Bovendien kan zowel het bufferen als halteren op een logischere manier geïntegreerd worden, zie de scenario's op de volgende pagina's.

Verder noodzakelijke infrastructuur voor De Lijn kan onder de luifel of in de zone van de Blancefloerlaan georganiseerd worden, afhankelijk van de ruimtelijke randvoorwaarden.

Er zijn toekomstplannen om het metrostation te vernieuwen. In het kader daarvan kan een tweede toegang tot het metrostation voorzien worden. Dit zou betekenen dat stromen meer verdeeld kunnen worden bij grote drukte. De tweede toegang kan zo ingeplant worden dat ze zich meer in de primaire hoofdlijnen van reizigers bevindt. Er zijn drie mogelijke inplantingen voor de tweede toegang: Op het plein, in de zone van de bushub en aan het kruispunt van de Beatrijslaan en de Blancefloerlaan.

Om een toegankelijk metrostation te creëren voor iedere reiziger, zal een liftkoker onder de luifel geplaatst worden.



Scenario 1: Combinatie van de busbuffer en bushaltes

Beschrijving

In dit scenario worden de bushaltes en bufferruimte gecombineerd. Er ontstaat een doorschuifstelsel, waar de bussen parallel aan de laan halteren en pauzeren. De perrons vertegenwoordigen elk één of meerdere haltes.

Binnen dit scenario kan het doorgaand verkeer op twee manieren rond de bushub georganiseerd worden. In een eerste variant situeert het gemotoriseerd verkeer zich ten zuiden van de bushub. Op die manier kunnen de reizigers de bushub bereiken zonder gemotoriseerd verkeer te kruisen. Wel kruisen ze nog het verkeer van de bussen. Aan de voor- en achterkanten van de bushaltes worden oversteekplaatsen voorzien.

In de tweede variant wordt het doorgaand verkeer rond de bushub geleid. De twee rijrichtingen worden van elkaar gesplitst en volgen de logica van de Blancefloerlaan. Hier zullen reizigers zowel gemotoriseerd verkeer als het openbaar vervoer moeten kruisen om de haltes te bereiken.

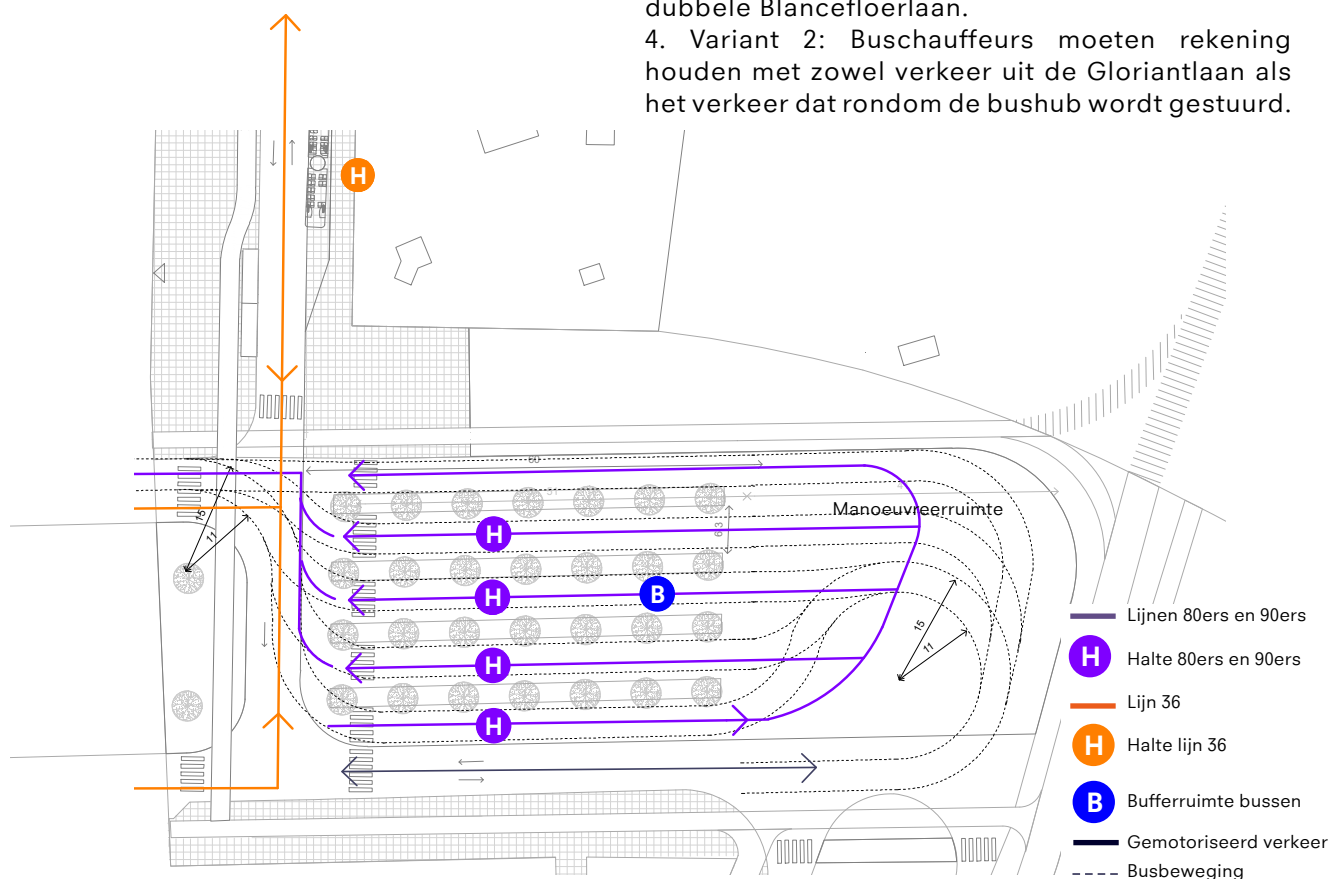
Beide varianten zijn daarnaast ook afhankelijk van het gekozen scenario van de Beatrijslaan, zie pagina 71.

Voordelen

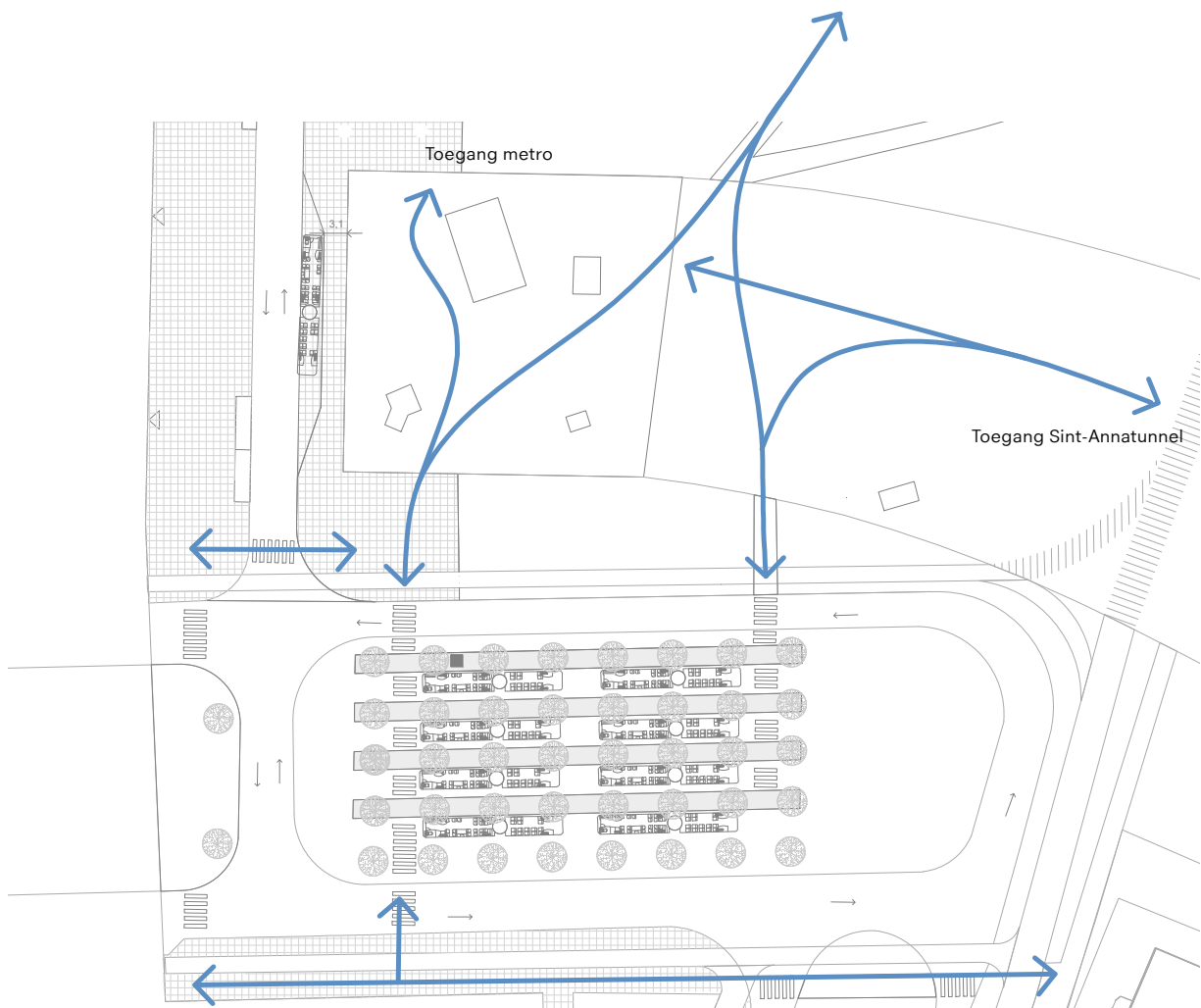
1. Centralisatie van de functies: de bussen moeten geen onnodige manoeuvres uitvoeren om de busbuffer te bereiken.
2. In de eerste variant kan in de toekomst het busstation verder uitgebreid worden indien dit nodig zou blijken.
3. Leesbaarheid: Het is duidelijk waar de reiziger zich moet begeven aangezien er slechts één aangewezen plek is.
4. Variant 1: Gemotoriseerd verkeer bevindt zich enkel ten zuiden van de bushub, waardoor het park tot de bushub getrokken kan worden en reizigers veilig de bushaltes bereiken.

Nadelen

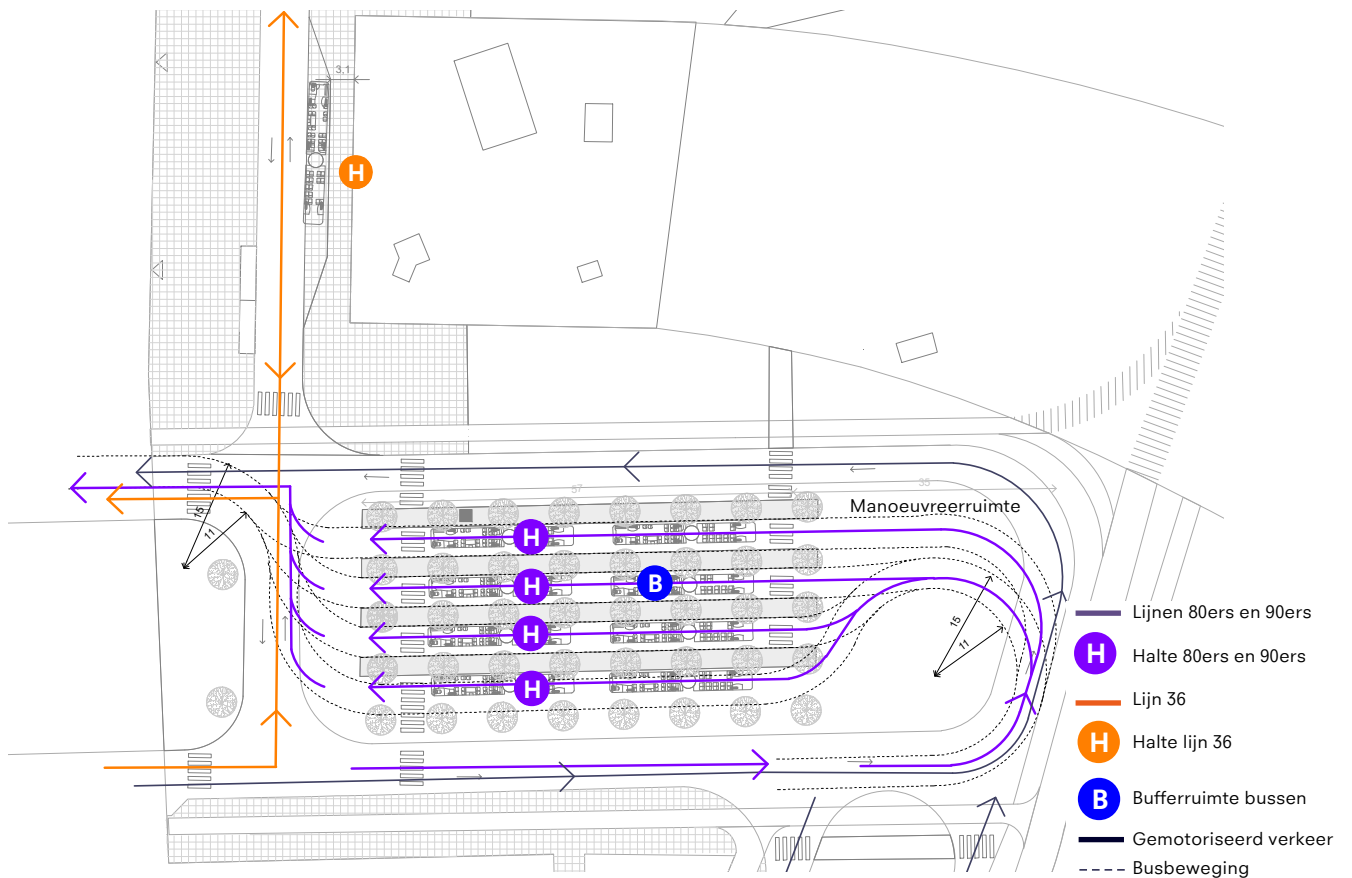
1. De Gloriantlaan als zal technisch uitvoerig onderzocht moeten worden om het kruispunt op een veilige manier te organiseren. Deze zone is zowel een uitrit voor bussen, als dubbelzijdig gemotoriseerd verkeer en een oversteekpunt voor fietsers en voetgangers.
2. De reizigers kruisen altijd een vorm van gemotoriseerd verkeer om de haltes te bereiken.
3. Variant 1: Naar leesbaarheid voor gemotoriseerd verkeer kunnen hier verwarrende situaties ontstaan aangezien de enkele laan moet aansluiten op de dubbele Blancefloerlaan.
4. Variant 2: Buschauffeurs moeten rekening houden met zowel verkeer uit de Gloriantlaan als het verkeer dat rondom de bushub wordt gestuurd.



SCENARIO 1 - VARIANT 1: VERKEERSSTROMEN GEMOTORISEERD VERKEER EN OPENBAAR



BEWEGINGEN REIZIGERS



SCENARIO 1 - VARIANT 2: VERKEERSSTROMEN GEMOTORISEERD VERKEER EN OPENBAAR

Scenario 2: Scheiden van de busbuffer en bushaltes

Beschrijving

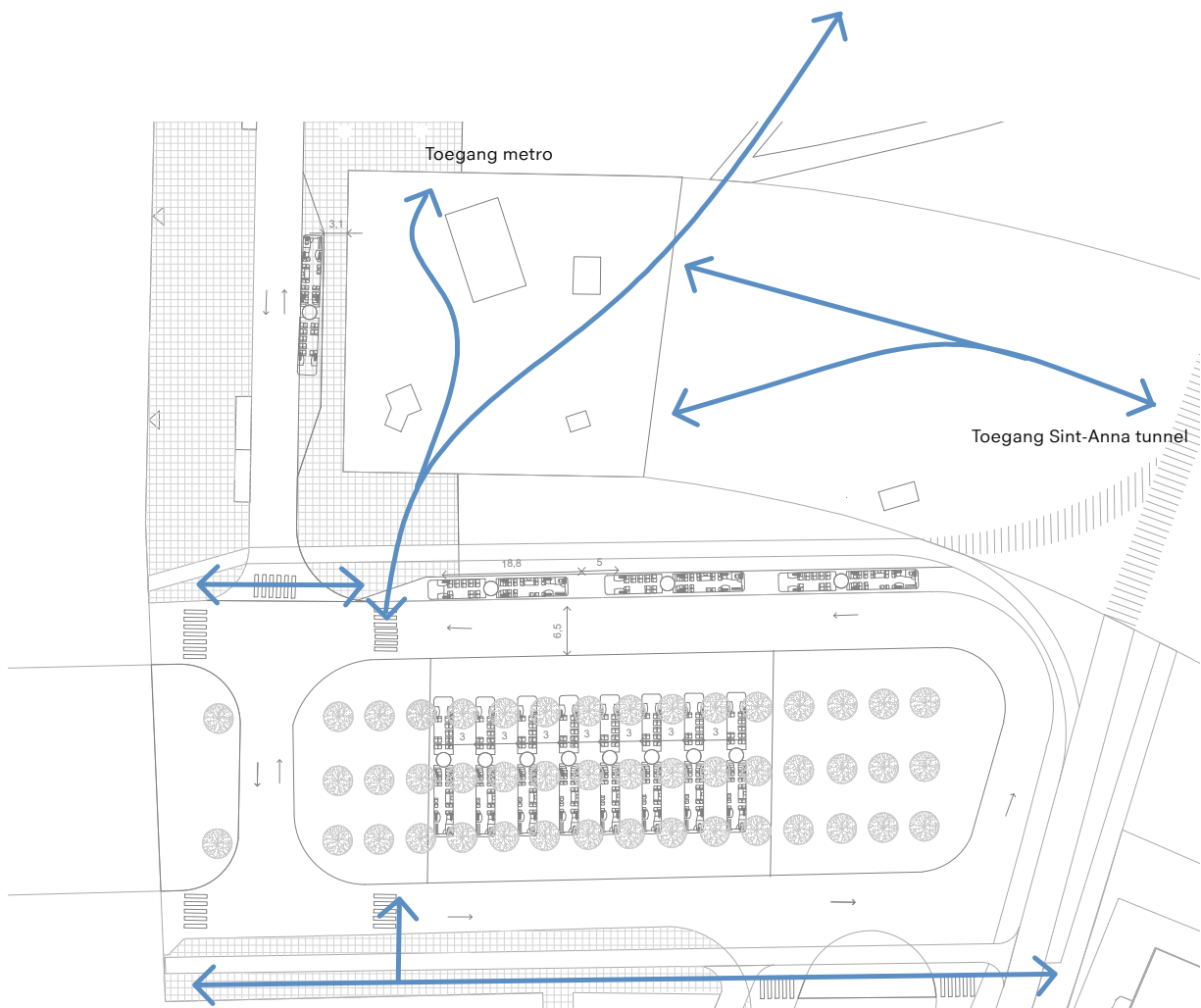
In dit scenario worden de posities van de bushaltes en de busbuffer van elkaar gescheiden. Op die manier kunnen de bushaltes aan het verkeersvrij plein georganiseerd worden. Reizigers komen bijgevolg niet in contact met verkeersstromen van gemotoriseerd verkeer of bussen. De bussen bufferen in het verlengde van de vergroende Blancefloerlaan.

Voordelen

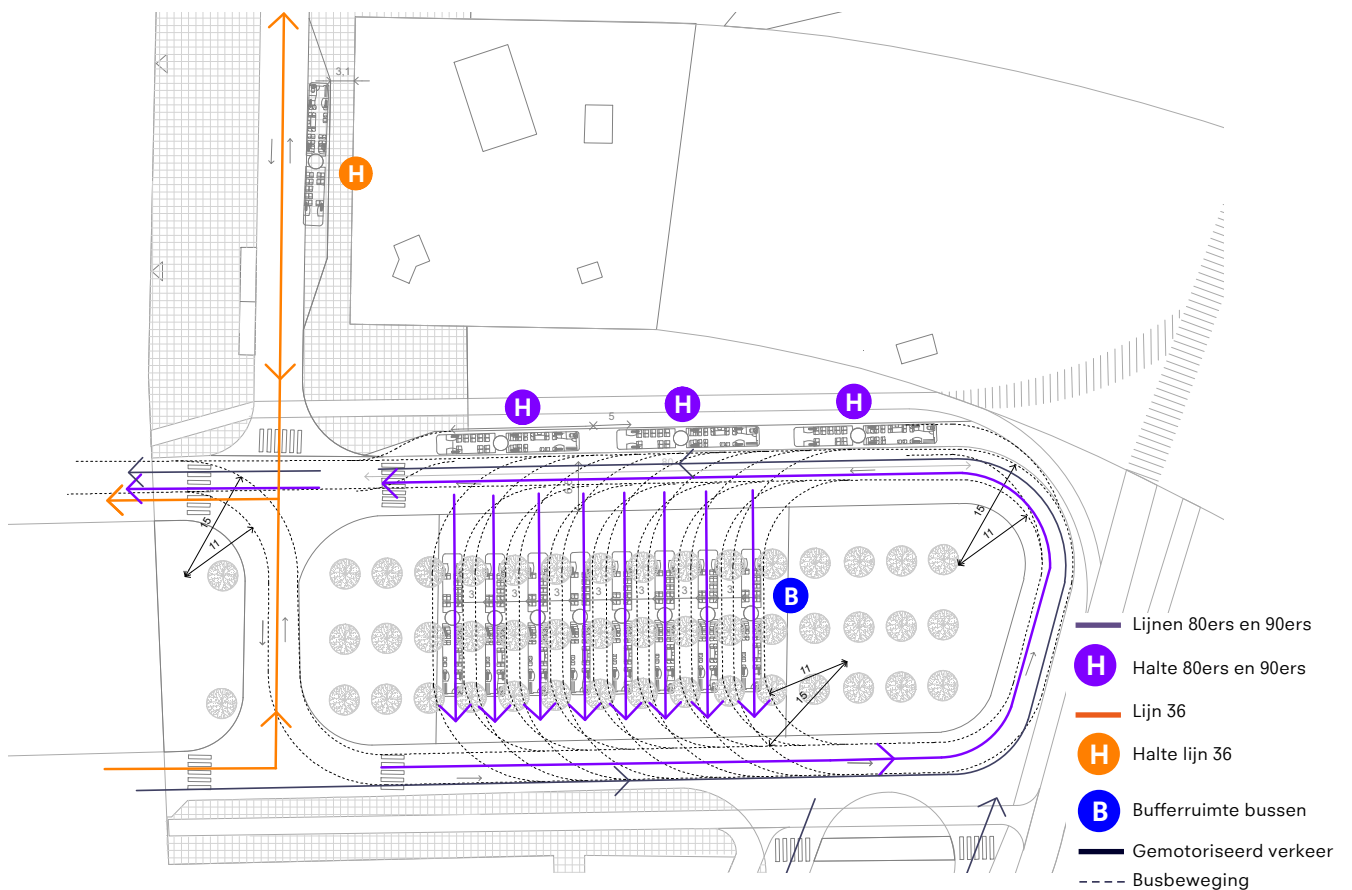
1. Gemotoriseerd en zacht verkeer zijn duidelijk gescheiden van elkaar.
2. Leesbaarheid: De zone van de busbuffer volgt de logica van de Blancefloerlaan en is bijgevolg makkelijk leesbaar voor gemotoriseerd verkeer.
3. De bussen rijden uit op de Blancefloerlaan, waardoor het zwarte kruispunt in de as Gloriantlaan gedeeltelijk ontlast wordt.
4. Reizigers hebben zeer korte loopafstanden tussen de metro en bushaltes, wat een belangrijke overstapas zal zijn.

Nadelen

1. Buschauffeurs moeten meerdere manoeuvres doen om de busbuffer te kunnen bereiken.
2. Reizigers zouden de busbuffer kunnen verwarren met bushaltes.
3. De ruimte voor het halteren is mogelijks te kort. De exacte draaibewegingen van bussen worden in de volgende fase technisch afgetoetst.



BEWEGINGEN REIZIGERS



SCENARIO 2: VERKEERSSTROMEN GEMOTORISEERD VERKEER EN OPENBAAR VERVOER

Een landschappelijk geïntegreerd busstation

De kop van de Blancefloerlaan is vandaag een grote onbestemde vlakte. Deze ruimte kan ingezet worden als nieuw busstation (min. 4 perrons) of als bufferruimte voor 8 gelede bussen. Een combinatie is ook mogelijk. Belangrijk is de ruimte zo conflictvrij mogelijk in te richten. Openbaar vervoer en de zachte weggebruiker dienen zo gescheiden mogelijk van elkaar te fungeren. Het ontwerp van het busstation is geen monumentaal geheel, maar past zich landschappelijk in onder de kruinlijn. Zo wordt de zichtas naar de kathedraal gevrijwaard. In België zijn hier verschillende goede voorbeelden van.

Samen met De Lijn en stadsdiensten werden mogelijke scenario's voor de inrichting van het busgebeuren ontwikkeld. Hierbij werd steeds rekening gehouden met bovenstaande randvoorwaarden. In deze fase werden de grote lijnen vastgelegd en al kort naar haalbaarheid afgetoetst. Bij aanvang van de uitvoeringsopdracht, zal dit technisch en functioneel worden onderzocht.



F. Rooseveltplaats, Antwerpen



Stationsplein, Roeselare, Bureau Bas Smets



Benadering van het plein vanuit de Blancefloerlaan: respecteren van de kruinhoogtes voor een landschappelijke integratie van de bushub



Zicht op het centraal plein, de luifel en de bushub



uitgang



AMBITIE 2: PROGRAMMA ALS STEMPELS IN HET PARK

Publiek programma genesteld in het padensysteem

Aan de thematische wandelingen van het meanderend padensysteem wordt het publiek programma opgehangen. Naar sportinfrastructuur toe wordt een sportstrip aan de Emile Verhaerenlaan georganiseerd, op voldoende afstand van woningen. Deze strip omvat fitnessstoestellen, twee trapvelden en één basketbalveld. Daarnaast kan in het verlengde van het sportcluster ruimte gemaakt worden voor een voedselbos.

De speeltuinen worden rond het Thonetje geclusterd. Daar bevinden zich zowel de speeltuin van de Boeienweide als de speeltuin Thonetje. Bestaande (en eventueel bijkomende) kunstwerken worden langs de Scheldewandeling herpositioneerd. De grensmaal wordt opnieuw geïntegreerd aan de groene vertrappingen tussen de Sint-Annatunnel en de Schelde.

Privaat programma gaat op in het park

Tenslotte kan de bestaande horeca zich meer openen naar het park toe, door zijn fysieke barrières te doen vervagen en als het ware op te gaan in het park. Hierbij kunnen de aanbevelingen van het masterplan dienen als richtlijnen.

Hierbij kunnen de hoofdstukken "Zeven pijlers voor een kwalitatieve architectuur in de Scheldeboorden" en "Specifieke aanbevelingen voor het bebouwd programma" uit het Masterplan een leidraad vormen.

Het plein als verbindend element

Het plein verbindt de luifel met de Sint-Annatunnel. Ze vormt het spiegelbeeld van het kleine broertje aan de overkant: het Sint-Jansvliet. Ter hoogte van de metro ingang maakt de luifel het mogelijk te wachten onder een informele schuilplek waar bv. ook de frituur, een bloemenwinkel en kiosk de plek opladen. In het midden van het plein zal een **waterelement** gezelligheid en verkoeling brengen.

Het plein is rechtstreeks verbonden met de Schelde door middel van paden, waartussen grote groene zittappen opgehangen zijn. Op deze plek verbreedt de dijk tot luie vertrappingen, zowel binnendijs als buitendijs. Op enkele zittreden langs de Schelde kunnen personen even stilstaan en genieten van het zicht op de historische binnenstad.

Het Thonetje activeert het park

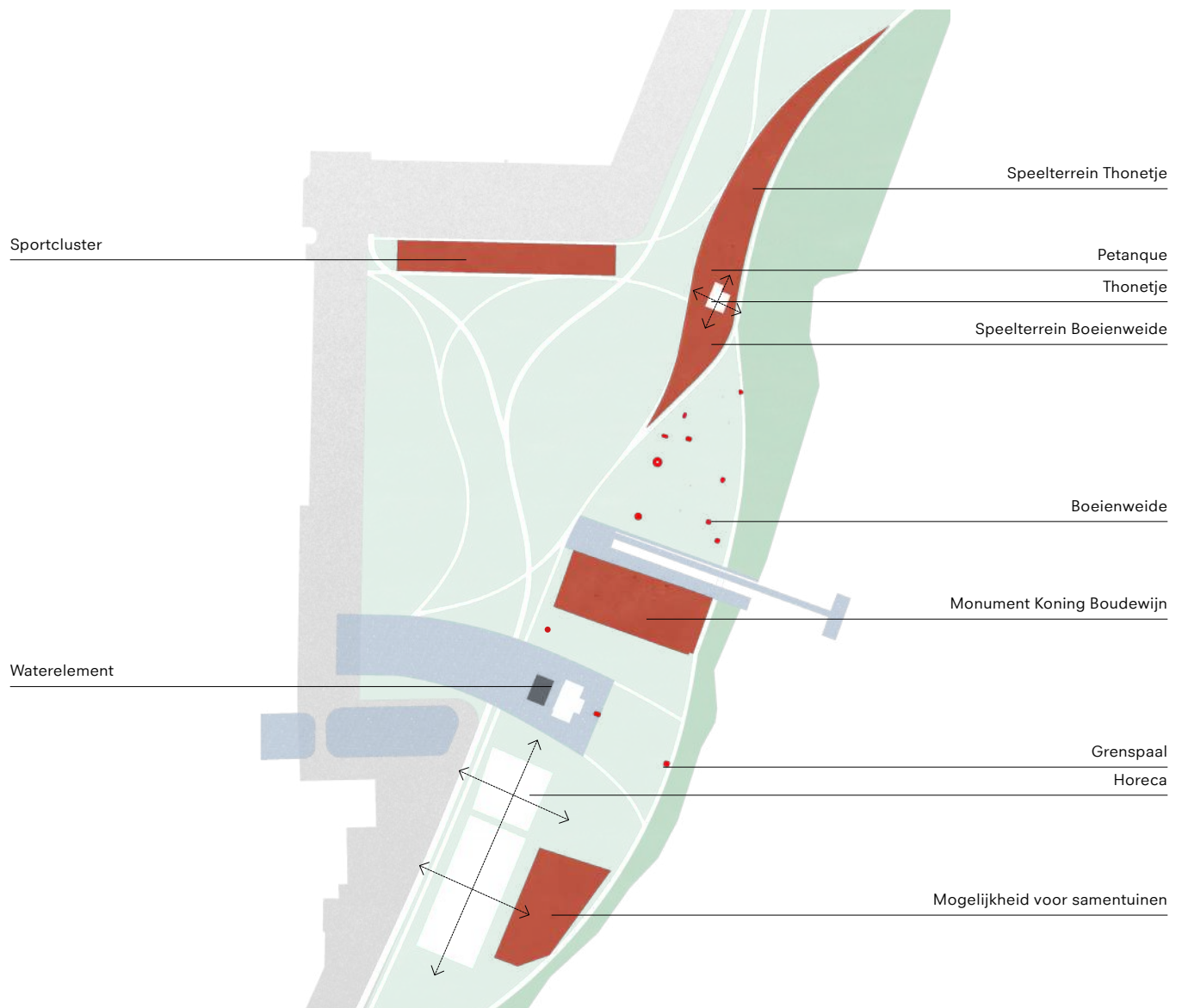
Het Thonetje is een gegeerde plek voor allerlei activiteiten. De nabijheid tot het water en zijn positie midden in het park, geven het gevoel ver weg van de stad te zijn. Een terras, de speelterreinen en petanque rondom maken het aangenaam vertoeven. Tegelijkertijd is er sterke vraag naar een jeugdhuis met toogfunctie in deze zone. Deze functie kan verenigbaar zijn met de huidige functie, maar mag het niet vervangen. Een uitbreiding zal nodig zijn.



Quai des sports Saint-Michel, Bordeaux



Speeltuin Boeienweide, Linkeroever



Gleisdreieck park, Berlijn



Park Spoor Noord, Antwerpen

AMBITIE 3: RUIMTE VOOR EVENEMENTEN

Evenementen zonder verstoring van mobiliteit

Het masterplan gaat uit van het bestaande aanbod aan evenementen. Het park is zo ontworpen dat ze verenigbaar is met evenementen. De opstelling van evenementen gebeurt in de centrale openzone tussen de Gloriantlaan en de Boeienweide. De bestaande bomen blijven behouden, maar nieuwe hoge aanplantingen worden in de rand geconcentreerd. Zo is er voldoende open ruimte voor opstellingen en structuren. Enkele hoofdroutes worden voldoende draagkrachtig ontworpen zodat ze kunnen fungeren als ontsluitingswegen voor vrachtwagens en hulpdiensten. De Emile Verhaerenlaan en het autovrij plein zijn toegankelijk voor organisatoren in functie van de opbouw en afbraak van het evenement en in functie van logistiek.

De evenementen worden zo ingeplant dat ze het verkeer niet verstoren. Terwijl het evenement gaande is, wordt de laan in de rand niet onderbroken. Zo kan gemotoriseerd verkeer en het openbaar vervoer onafhankelijk van het evenement blijven functioneren. De hoofdtoegang naar de metro bevindt zich onder de luifel, waar voldoende ruimte is om grote wachtende groepen op te stellen. Samen met De Lijn wordt onderzocht waar een tweede toegang tot de metro gecreëerd kan worden. Het schema op pag. 33 toont de mogelijke posities.

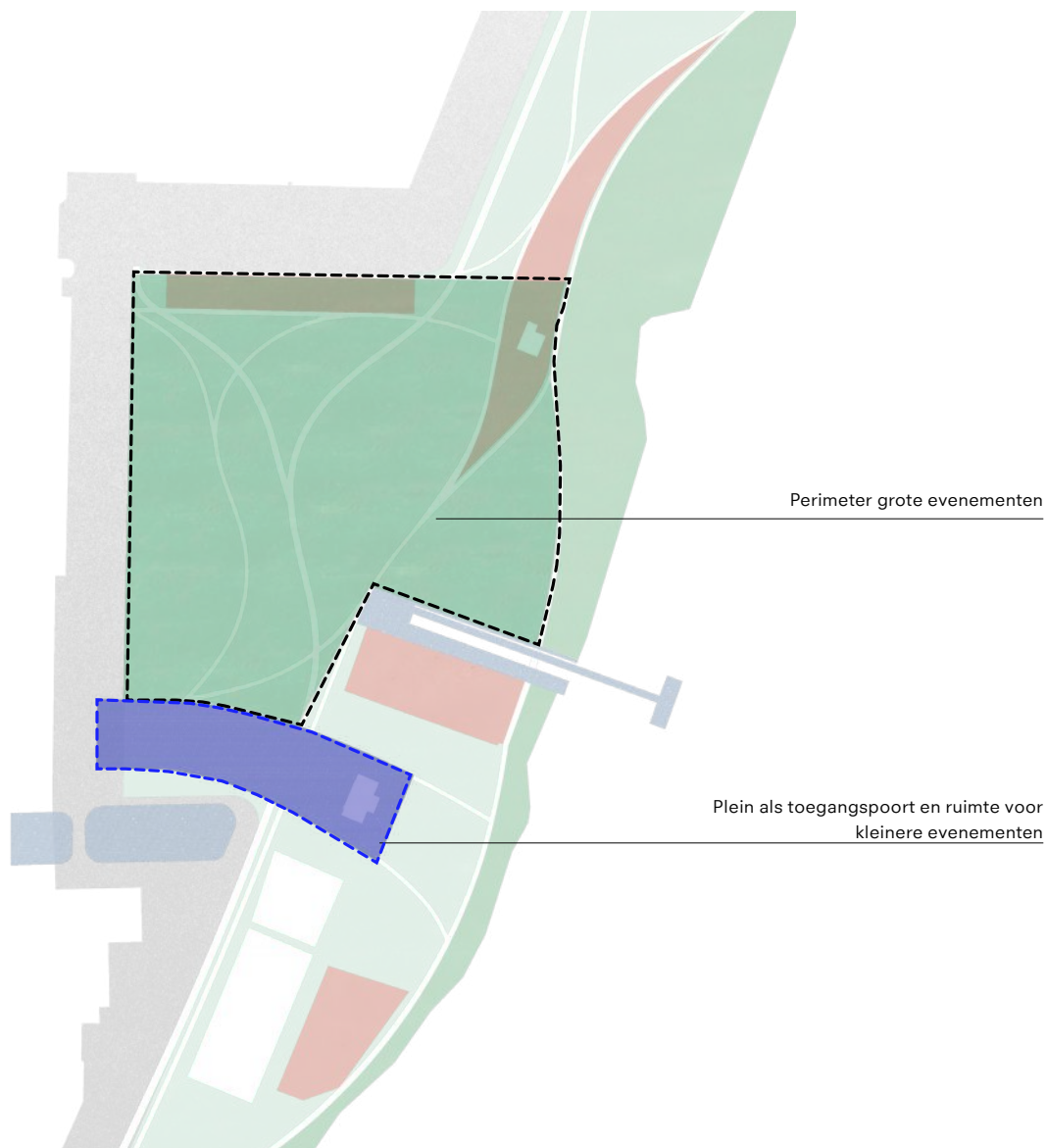
Verskillende schalen van evenementen

Niet alleen grote evenementen brengen leven in de zone. Rommelmarkten, de wekelijkse markt en de kermis kunnen georganiseerd worden op het grote verharde plein. Kleinere concerten of opvoeringen kunnen langs de Schelde hun plek vinden.

De technische randvoorwaarden voor het mogelijk maken van evenementen zoals aftappunten voor water, elektriciteit, draagkracht van ondergronden, enzovoort worden bij opmaak van het uitvoeringsontwerp van zone midden verder onderzocht.

Het Frederik Van Eeden als toegangspoort

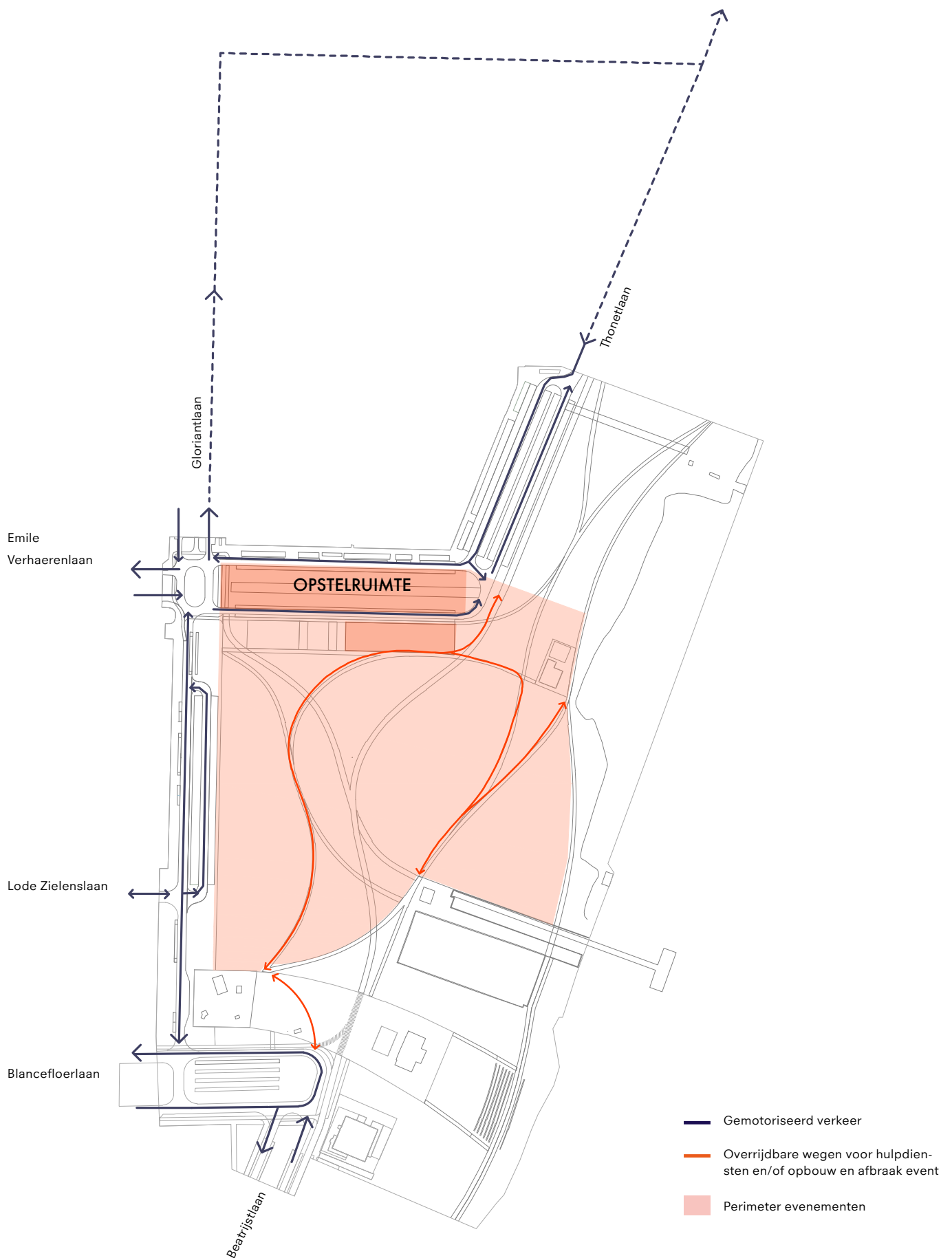
De toegang tot het evenemententerrein kan via het plein gebeuren. Bezoekers kunnen drempelloos toestromen vanaf de metro, bus, veer of tunnel. Bewegingen van bezoekers, zachte weggebruikers, en evenement blijven op die manier gescheiden.



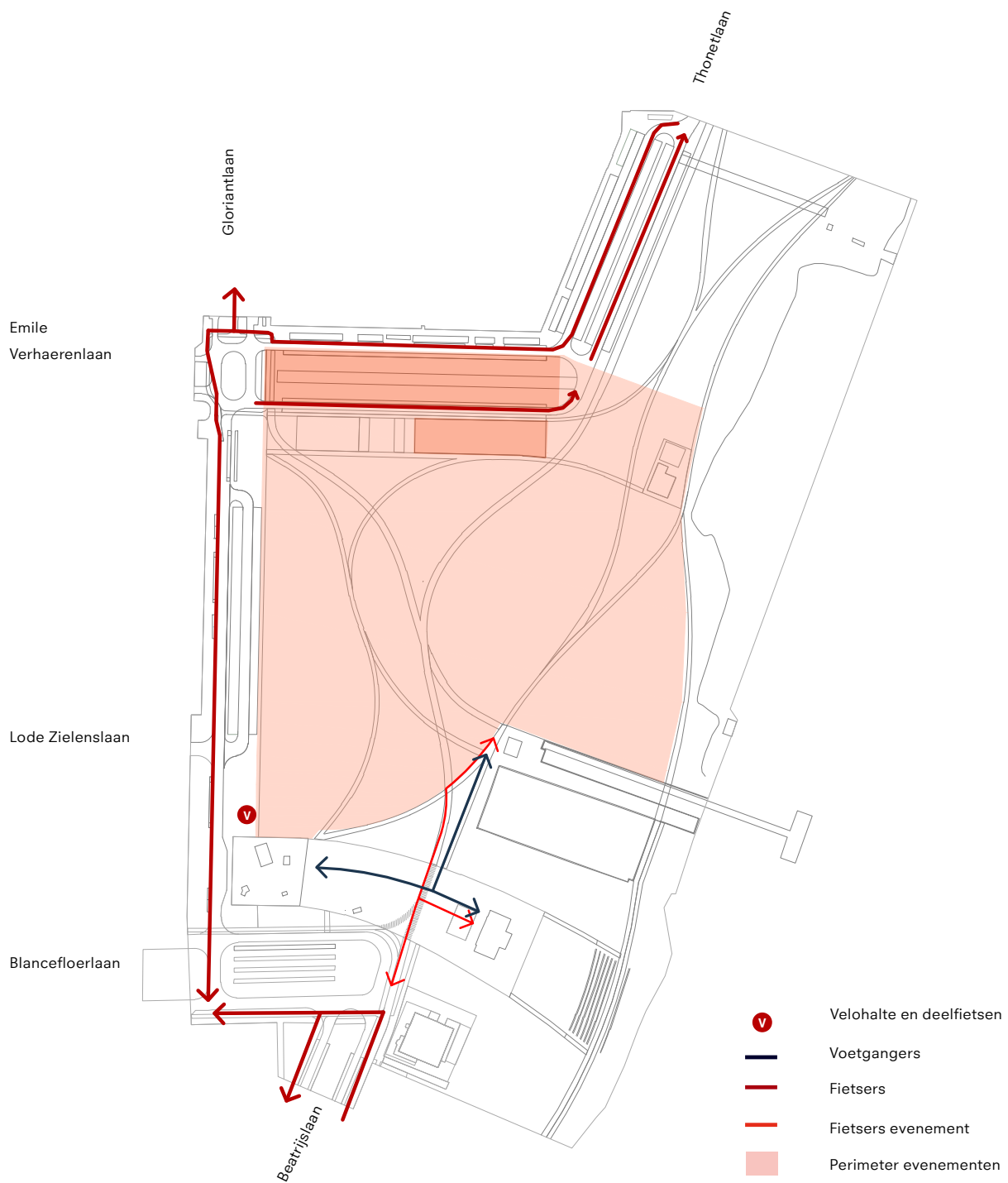
Linkerwoofer



Opstelling 10 miles



Schema: bewegingen gemotoriseerd verkeer binnen en buiten de evenementenperimeter



Schema: bewegingen zachte weggebruikers binnen en buiten de evenementenperimeter



Zicht op het centraal plein en de Sint-Annatunnel



AMBITIE 4: DE LAAN ALS VERSTERKEND ELEMENT VOOR LOKALE HANDEL

Een royale maar efficiënte laan

In het ontwerpvoorstel plooit de laan zich rondom het plein en de parkruimte als een compacte randfiguur. Op die manier ontstaat een maximaal park van rivier tot rand. De Gloriantlaan vervult hierbij een belangrijke rol als winkelstraat op wijkniveau. Door de veranderde verkeerssituatie zullen de handelszaken een veel grotere zichtbaarheid krijgen. Ze ontvangt vooral bestemmingsverkeer van bewoners en personen die handelszaken, diensten, enz. bezoeken.

De compacte laan heeft een belangrijke ondersteunende functie voor de handel, horeca en bewoners waarbij comfort centraal staat: een goede bereikbaarheid, ruimte voor laden en lossen, voldoende parkeerplaatsen en een vlotte doorstrooming. Enerzijds creëren we een compacte laan die traag verkeer in de hand werkt en waar de zachte weggebruiker zich thuis voelt. Anderzijds dienen we te beantwoorden aan de grotere parkeervraag die zich hier lokaal voordoet. De laan zal tweeledig opgebouwd worden. Ten eerste vangt een duidelijk afgelijnd dubbelrichting straatprofiel de meest courante fluxen op. De straat heeft brede

voetpaden, langsparkeerplaatsen, bushaltes, fietsnietjes, enz. Deze brede voetpaden creëren een flaneerruimte langs de handelszaken en horeca, die zich de overbreedte mogelijks kunnen toe-eigenen door bijvoorbeeld terrassen of uitstalmogelijkheden te installeren. Daarnaast vangt het landschappelijk geïntegreerde parkeercluster de parkeervraag op en kan deelmobiliteit een plaats vinden. De cluster bevindt zich in een verbrede voetgangerszone waar zich ook de luifel met bushaltes, velostation, deelsteps en -fietsen, enz. bevinden.

Verzekeren van bereikbaarheid tot het programma

De omringende gebouwen worden ontsloten via de laanfiguur. Belangrijk is bijgevolg dat alle inritten, laad-en loszones en andere ruimtelijke randvoorwaarden opgenomen worden in het detailontwerp van de laan.

Een vlotte doorstroom bij evenementen

Doordat de laan zich rondom het plein plooit, zal het verkeer minimale hinder ondervinden tijdens evenementen op het Frederik Van Eedenplein. De stromen van bezoekers van het evenement in het park worden gescheiden van het verkeer op de laan.

Thonetlaan

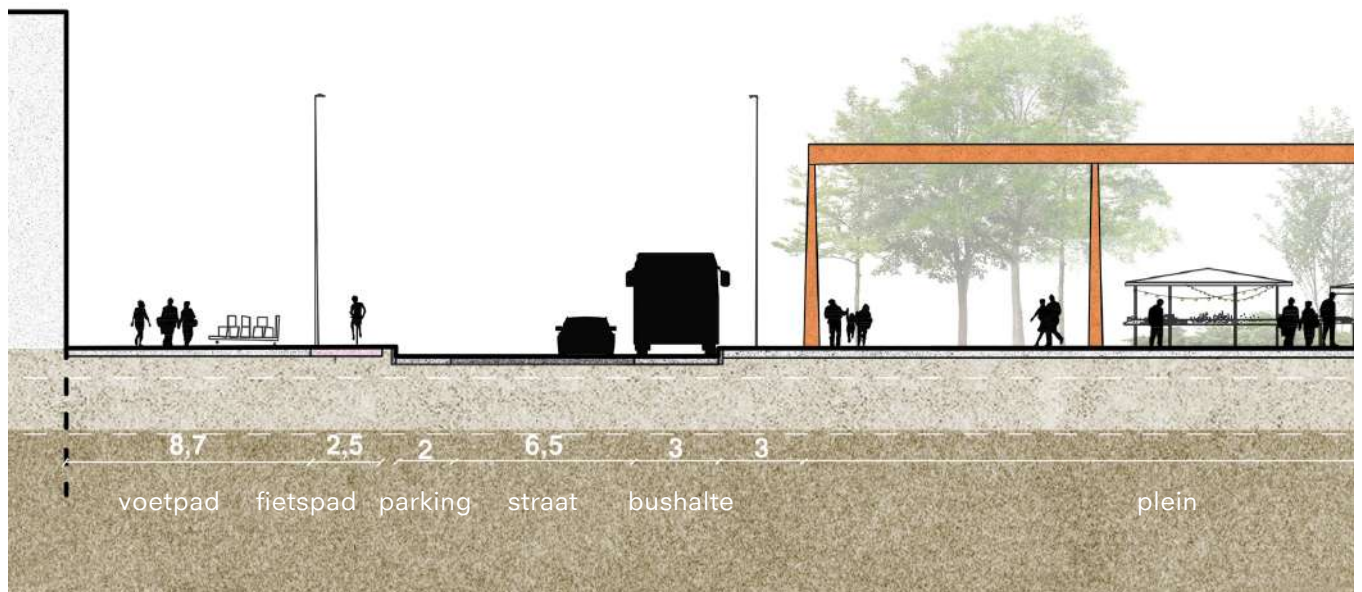
Emile Verhaerenlaan

Gloriantlaan

Beatrijslaan



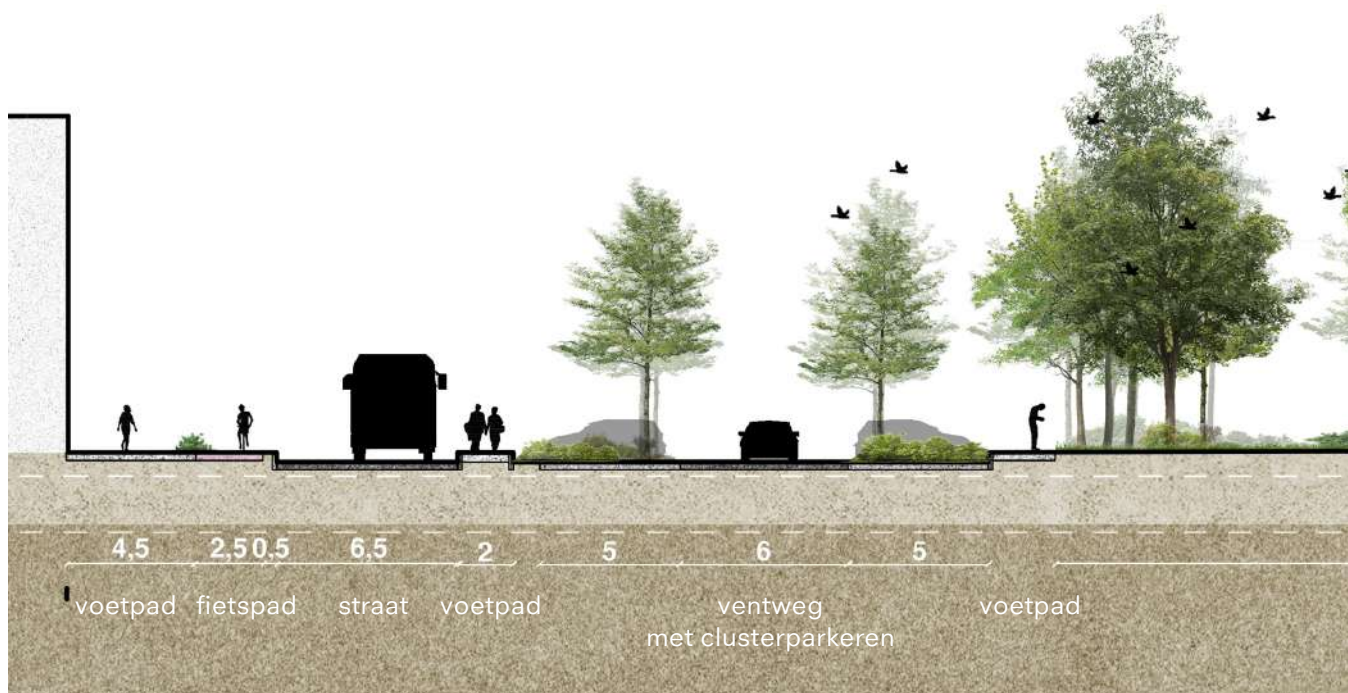
Foto's bestaande toestand van de Gloriantlaan



Snede AA'



Plan projecttoestand



Snede BB'





Zicht op de clusterparking en de Gloriantlaan



AMBITIE 5: RUIMTE VOOR SLIKKEN EN SCHORREN

De ruimte aan het Van Eedenplein vormt de ideale basis om de parallelle landschappen ook hier tot hun recht te doen komen. Zo kan het halfopen mozaïeklandschap, met afwisselingen tussen mantelzoomvegetaties en struwelen, een sfeervolle natuurbeleving geven en tegelijkertijd het nodige programma doen inpassen.

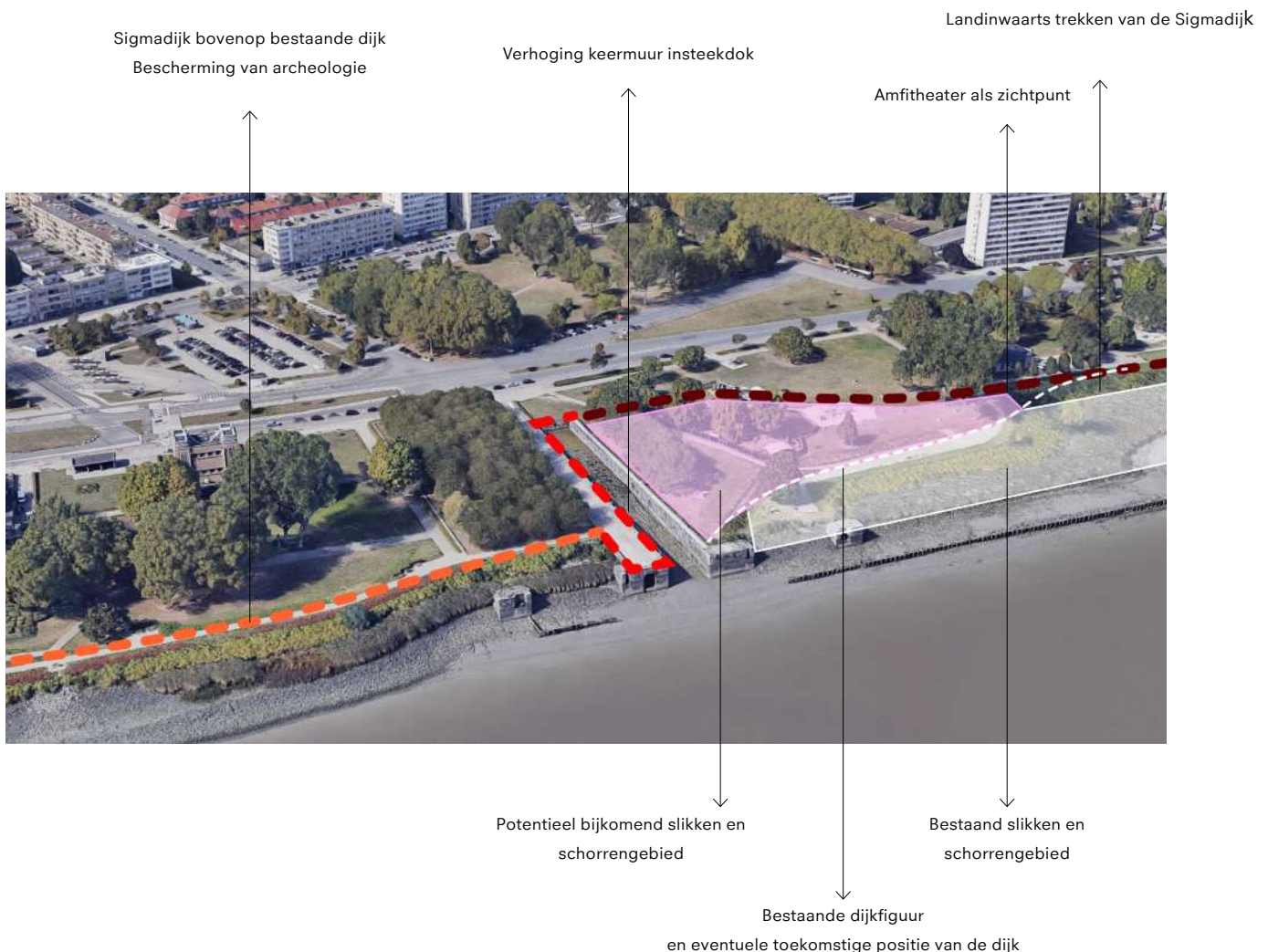
Daarnaast biedt deze enorme ruimte opportuniteiten als compensatiegebied voor slikken en schorren. Als dit nodig zou blijken, kan de dijkfiguur landinwaarts verplaatst worden om meer waardevolle getijdennatuur te creëren.

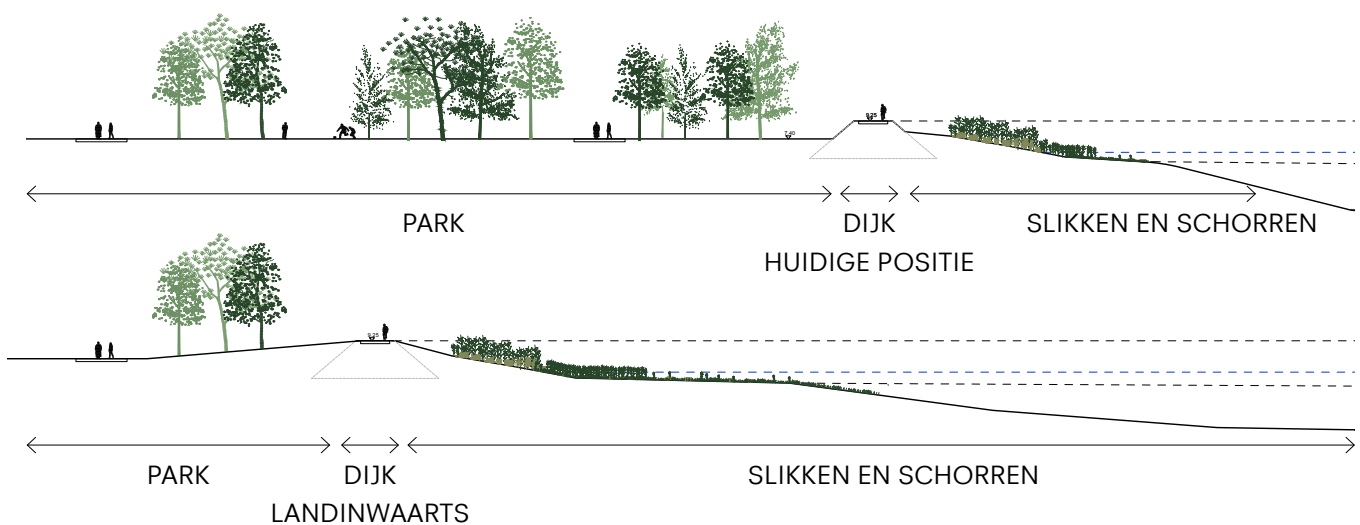
Het exacte tracé van de Sigmadijk wordt verder onderzocht maar kan als volgt lopen: ten zuiden van het insteeddok waar ze vandaag ligt om archeologische restanten te beschermen, ten noorden van het insteeddok kan ze landinwaarts getrokken worden om meer slikken en schorren te creëren.

Een deel van het buitendijkse landschap blijft de Boeienweide. Eenmaal geweten is wat de nodige compensatie is, kan een deel van de oevers een nieuw profiel krijgen en zo onderhevig worden aan de getijden.

De beslissing over de finale positie van de dijk is afhankelijk van de totale natuurbalans. Dat is de balans die De Vlaamse Waterweg constant bijhoudt bij het uitvoeren van de Sigmadijk. De afronding van het Masterplan zal een duidelijker beeld geven op het tracé van de dijk en bijgevolg ook de nodige compensatie. In een volgende stap zal de definitieve positie van de dijk bepaald worden.

Indien de dijk naar binnen verplaatst wordt, moet dit uitvoerig met de dienst evenementen en de organisatoren besproken worden, aangezien deze beslissing een herinrichting van de evenementen tot gevolg zal hebben.





Principesneden voor de mogelijke posities van de dijk



SCHELDEBOORDEN LINKEROEVER

OPDRACHT

Opmaak van het definitief ontwerp voor het Masterplan van de Scheldeboorden Linkeroever

DATUM

26 april 2023

COPYRIGHT BUREAU BAS SMETS

Alle afbeeldingen en documenten (buiten diegene die anders vermeld zijn) zijn eigendom van Bureau Bas Smets. Zij mogen noch gereproduceerd worden, noch verder verdeeld worden zonder voorafgaandelijke, schriftelijke toestemming. Alle ongewettigd gebruik zal worden vervolgd.

CONTACTGEGEVENS

Bureau Bas Smets
Madouplein 8
B-1210 Brussel

+32 (0)2 219 75 21
bureau@bassmets.be

