



ANTWERPEN  
SCHELDEBOORDEN LINKEROEVER  
LANDSCHAPSONTWERP \_ DEEL 02



# COLOFON

## OPDRACHTGEVER

---



**Stad Antwerpen**  
Grote Markt 1  
2000 Antwerpen

## STUDIEBUREAU - TEAM

---

### BUREAU BASSMETS



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



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

### Billie Bonkers



**Billie Bonkers**  
Gordunakaai 85  
9000 Gent  
info@billiebonkers.be



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



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



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



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

**Equator**  
Prins Boudewijnlaan 18  
2600 Antwerpen  
kantoor@eqtr.be





# INHOUDSTAFEL

<b>A</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>7</b>
	Situering	9
	Proces	11
	Landschapsontwerp: ontwerpend onderzoek	13
<b>B</b>	<b>FREDERIK VAN EEDENPLEIN</b>	<b>15</b>
	<b>FREDERIK VAN EEDENPLEIN: UITGANGSPUNTEN</b>	<b>17</b>
	<b>VIJF AMBITIES VOOR HET HART VAN LINKEROEVER</b>	<b>26</b>
	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
<b>C</b>	<b>BEATRIJSLAAN</b>	<b>63</b>
	<b>DE BEATRIJSLAAN, EEN LAAN BESTAANDE UIT DRIE SEGMENTEN</b>	<b>65</b>
	<b>VERTALING VAN DE DRIE AMBITIES VAN HET MASTERPLAN OP DE LAAN</b>	<b>66</b>
	Segment 1: Frederik Van Eedenplein - Galgenweellaan	68
	Segment 2: Galgenweel - Kennedytunnel	84
	Segment 3: Kennedytunnel - Burchtse Weel	92
<b>D</b>	<b>ONDERZOEKSVRAGEN</b>	<b>99</b>





**C**

**Beatrijslaan**





## De Beatrijslaan, een laan bestaande uit drie segmenten

De Beatrijslaan is een laan van ca. 2.7 km. Ze doorkruist bijgevolg een opeenvolging aan veranderende randcondities. We streven naar een uniforme laanfiguur waarin de ambities van het masterplan waargemaakt worden. We onderscheiden drie segmenten waar de randcondities anders zijn en de laan bijgevolg op een andere manier zijn invulling zal krijgen.

Het is een echte uitdaging om de kernideeën van het masterplan op deze smalle en sterk geprogrammeerde deelzone te projecteren.

### Segment 1: Frederik Van Eedenplein - Galgenweellaan

De Beatrijslaan hier wordt geflankeerd door bebouwd programma. Aan de wijkkant hebben heel wat woningen hier hun voorkant. Aan de andere zijde, sluiten restaurants, cafés, watersportclubs en een scouts aan op de Beatrijslaan. Dit programma is daarnaast sterk verbonden aan de rivier. Ontsluiting, aan zowel de laankant als de Scheldekant, is hier een essentieel thema.

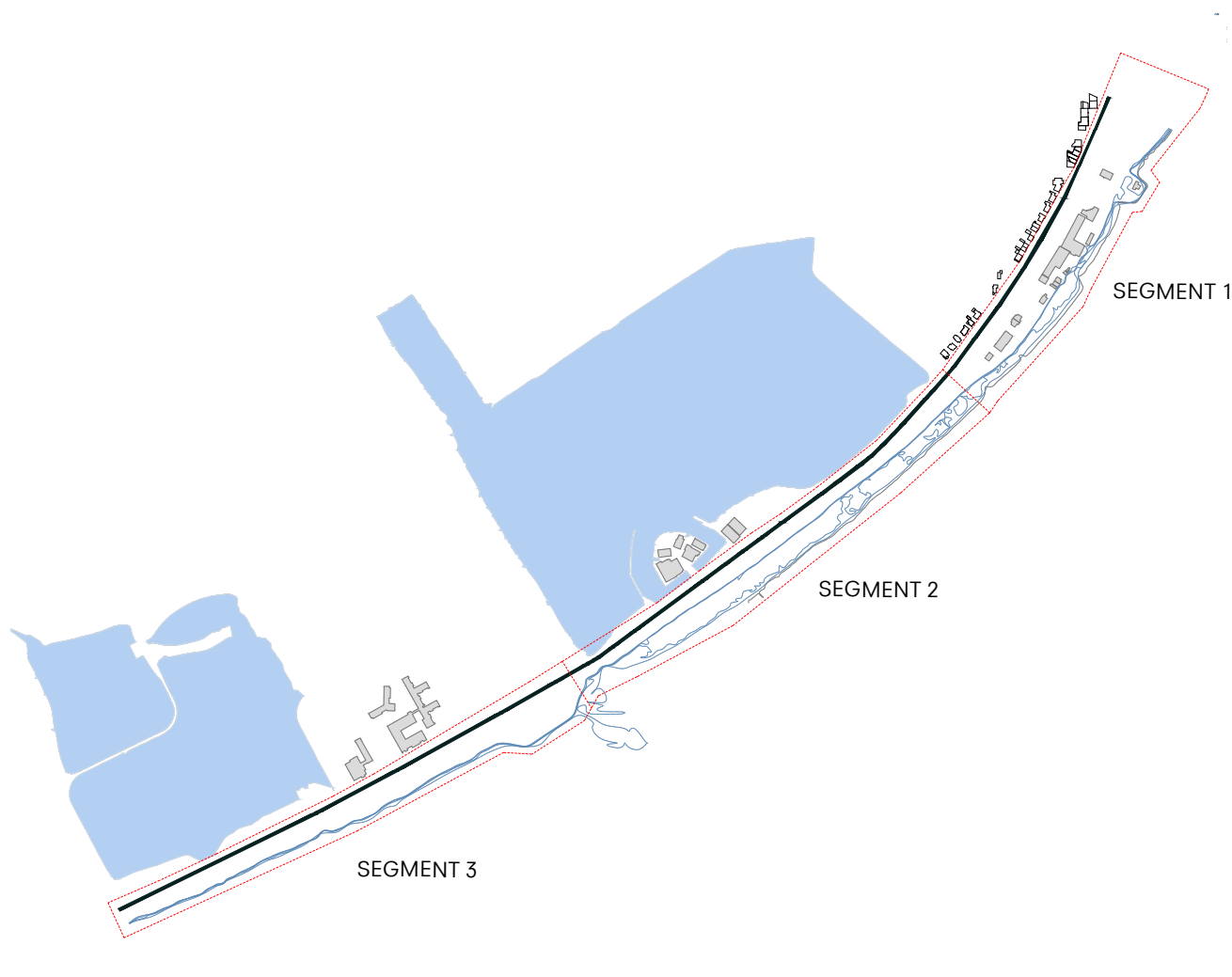
### Segment 2: Galgenweel - Kennedytunnel

In dit segment bevinden we ons in het smalste deel van het projectgebied. De laan zit geprangd tussen twee grote waterlichamen: het Galgenweel en de Schelde. Vanop de dijk waan je je midden in het water.

De zeilclubs zorgen voor leven op het Galgenweel. Om hun activiteiten verder te kunnen zetten worden hoge barrières die de windvang beïnvloeden, zoals bomen, in dit segment geweed.

### Segment 3: Kennedytunnel - Burchtse Weel

De natuur neemt de overhand in het laatste segment van de Scheldeboorden. We bevinden ons tussen het natuurgebied van de Burchtse Weel en de slikken- en schorrenatuur van de Schelde. Vanaf de Beatrijslaan vertrekken wandelingen in het natuurgebied. Ten zuiden van de Kennedytunnel zal de toekomstige Scheldebrug aanlanden. Ook hier zorgt de laan voor de ontsluiting van programma.





## Vertaling van de drie ambities van het masterplan op de laan

### Een continue boord

De Beatrijslaan wordt omgevormd tot een compacte laanfiguur, een ruggengraat die het projectgebied organiseert. De laanfiguur creëert vlotte en veilige verbindingen voor alle verkeersmodi, gaande van de voetganger tot het openbaar vervoer. De laan wordt voorzien van langsparkeren om de dagdagelijkse parkeerbehoefte op te vangen. Een dubbelzijdig fietspad zorgt voor vlotte fietsverbindingen over de hele lengte. Brede voetpaden maken het ook voor wandelaars aangenaam vertoeven. Deze wandelpaden sluiten aan op het trage weggennet van de Burchtse Weel en Galgenweel. Op die manier ontstaan recreatieve lussen doorheen heel Linkeroever, het rondje-om-Linkeroever.

Naast de parallelle bewegingen worden dwarsverbindingen op logische assen geïntroduceerd. In het verlengde van de Galgenweellaan, de Kennedytunnel en het Vlaams hoofd zal een verbinding gemaakt worden van laan tot Schelde. Veilige kruispunten in het verlengde van zijstraten of toegangen tot programma maken veilige oversteken voor zachte weggebruikers.

De Scheldewandeling zit eerst geprangd tussen Schelde en private percelen en verder tussen Schelde en infrastructuur. Dit vraagt slimme technische oplossingen voor het creëren van de dijk en de 6km lange Scheldewandeling. Ter hoogte van de watersportclubs transformeert de dijk in een keermuur. Verder naar het zuiden wandel je boven op een versteilde klassieke gronddijk. Op die manier wordt de 6km onafgebroken wandeling gerealiseerd.

### Een divers oeverlandschap

Ook in de smalle figuur van de Beatrijslaan gaan we op zoek naar manieren om de drie parallelle landschappen voort te zetten.

Ten eerste wordt de bestaande, al voelbare, groene laanfiguur versterkt. Dit gebeurt in segment 1 en 3 door bijkomende bomen te planten.

Het halfopen mozaïeklandschap zal hier op maaiveldniveau zijn vertaling kennen. Er wordt ingezet op meer diverse en aangepaste onderbegroeiingen van ruigtes en struiken die goed gedijen in een zandige ondergrond. Ter hoogte van het Galgenweel is het landschap maximaal open. Hoge beplantingen worden daar vermeden, om visuele en fysieke barrières voor de zeilactiviteiten te vermijden.

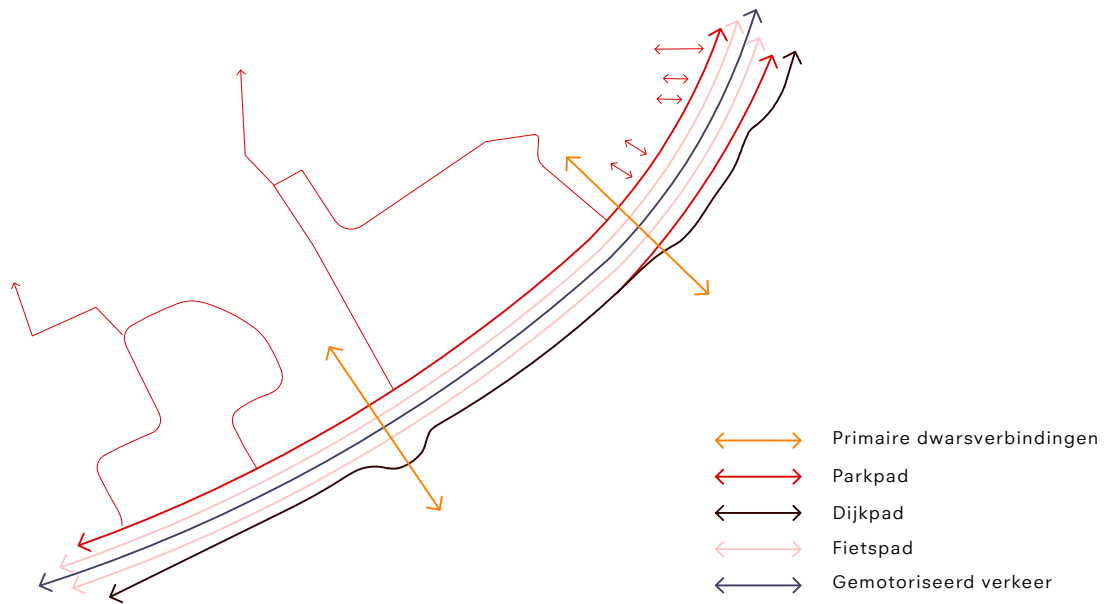
De verhoogde dijk wordt zoveel mogelijk boven op de reeds bestaande dijk uitgevoerd. Waar de dijk moet verbreden, wordt deze landinwaarts uitgebouwd. Waar niet voldoende ruimte is, wordt de dijk een smalle keermuur met wandelpad. Op die manier wordt zo weinig mogelijk waardevol slikken -en schorrenlandschap ingenomen.

### Een levendig park

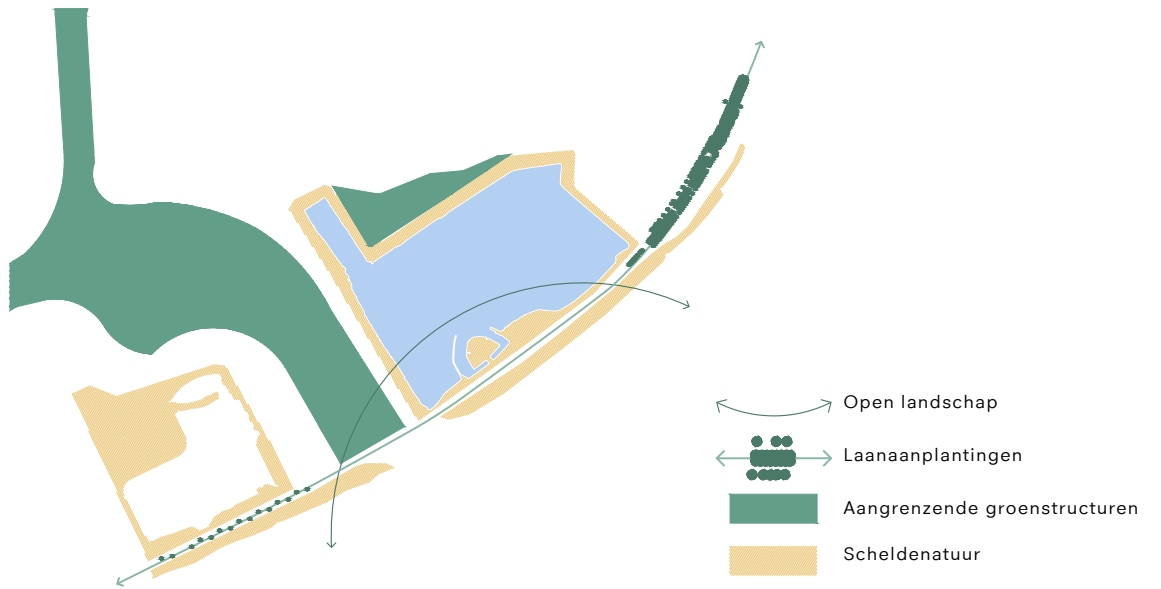
Deze deelzone heeft zijn dynamiek te danken aan het reeds bestaande programma, dat heel sterk verbonden is met het water. Om hun activiteiten in de toekomst verder te kunnen zetten, moet de toegang tot het water én de Beatrijslaan verzekerd zijn.

Daarnaast kunnen de private percelen opgewaardeerd worden om meer leven te creëren. Met de nieuwe Scheldewandeling zal de rivier meer zichtbaar worden, wat een interessante wisselwerking kan creëren tussen de publieke ruimte en het watersportprogramma.

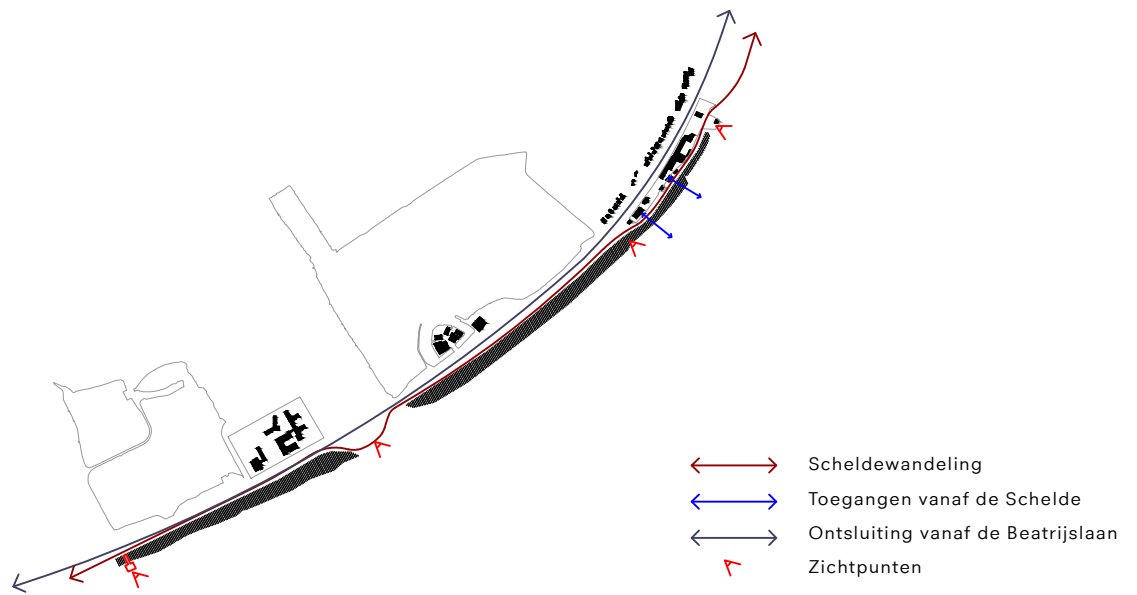
Daarnaast worden in het verlengde van de belangrijke dwarsassen zichtpunten geïnstalleerd. Dit zijn structuren die bepaalde aspecten van de rivier in de verf zetten. Sommige zijn simpelweg een zichtpunt met bank (Kennedytunnel), een andere is een pier die verwijst naar de steigers van de watersportclubs of een ponton aan het water.



Schema een continue board



Schema een divers oeverlandschap



Schema voor een levendig park

## Segment 1: Frederik Van Eedenplein - Galgenweellaan

### Bestaande toestand - bevindingen

In kader van het landschapsontworp en het masterplan werden verschillende overleggen gepland met stadsdiensten, stakeholders en buurtbewoners. Hieronder worden de belangrijkste knelpunten opgesomd die voor een verbeterde situatie vragen.

1. Visuele barrières en korte afstanden tussen verkeersmodi creëren conflicten tussen overstekende voetgangers, snelle fietsers en gemotoriseerd verkeer.
2. Zowel de private percelen als plantsoenen creëren deze visuele barrières in de vorm van hoge struiken.
3. De fietspaden worden intens gebruikt. De breedte is nu te beperkt.
4. Bij evenementen zien we een verhoogde parkeerdruk, waardoor bezoekers durven te bemparkeren, wat verboden is.
5. Zwaarder verkeer moet het programma kunnen bereiken (bv. boten, brouwerijwagens, ...).
6. Kinderen en clubleden dienen op een veilige manier de watersportclubs en scouts te bereiken.
7. De Beatrijslaan is in het algemeen een belangrijke as voor openbaar vervoer en hulpdiensten.
8. In het segment tussen het Frederik Van Eedenplein en de Abraham Verhoevenlaan bevinden zich handelszaken en andere functies die bereikbaar zijn vanaf de Beatrijslaan. Klanten en eigenaars maken gebruik van de nabije parkeerplaatsen.

### Programma van eisen

Deze bevindingen vormen samen met de projectambities een programma van eisen dat een kader vormt voor het ontwerp van de Beatrijslaan. Voor elk segment wordt een specifiek programma van eisen opgesteld, gezien ze verschillende randcondities hebben.

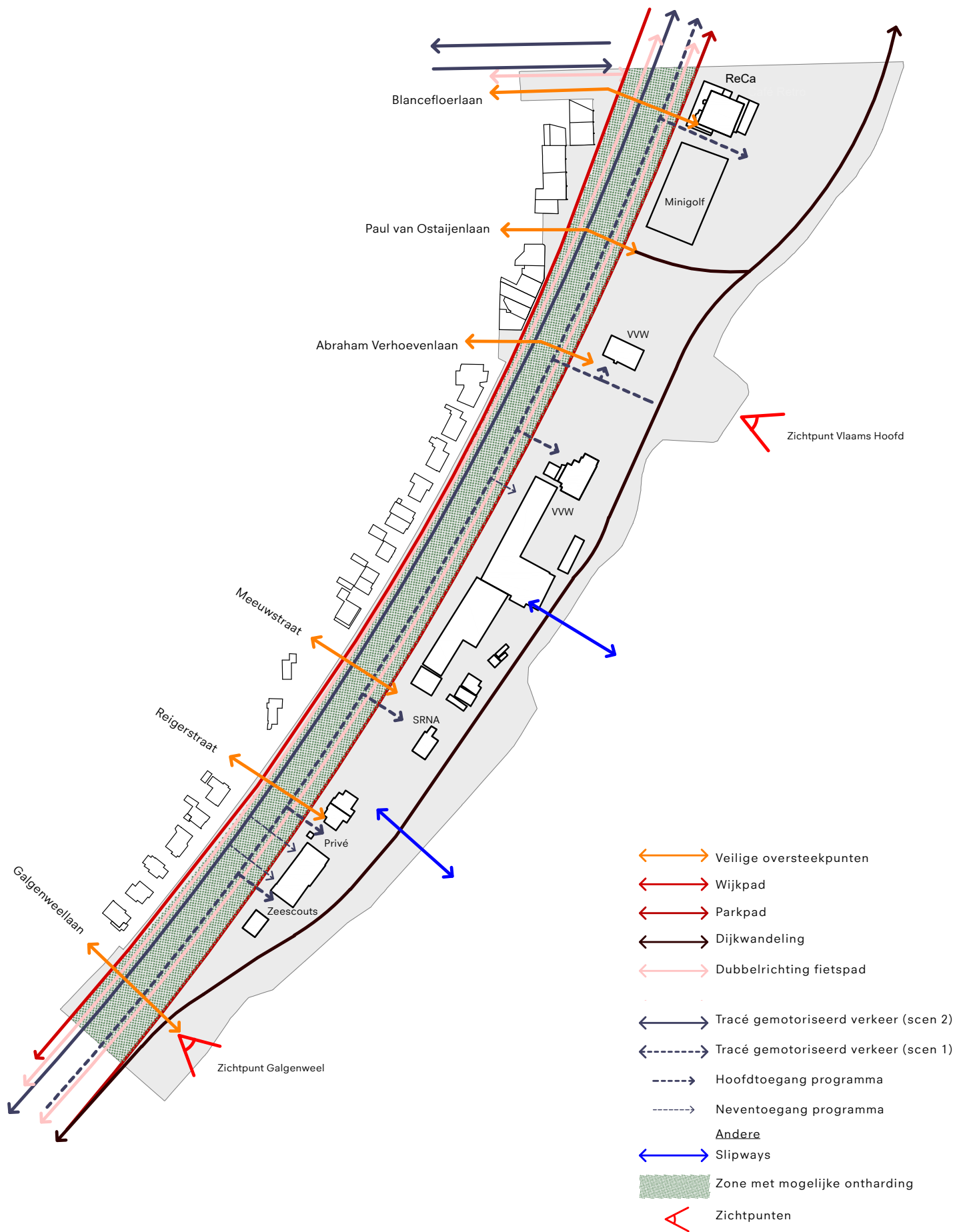
1. De Beatrijslaan is een hoofdroute voor de brandweer. Een minimale doorrijbreedte van 6m is nodig.
2. De Lijn benodigt voor een rijweg met dubbel verkeer een minimale breedte van 6.5m.
3. Dubbelrichting fietspaden zijn nodig aan beide kanten van de straat. Het fietspad aan de Scheldekant kan 4.5m breed zijn, in analogie met de situatie in het noorden.
4. Op logische dwarsverbindingen worden veilige oversteekpunten voor zowel fietsers als voetgangers gecreëerd.
5. Het watersportprogramma dient zijn toegang tot zowel de laan als het water te behouden.
6. De continue Scheldewandeling loopt tussen de watersportclubs en de Schelde.
7. Er wordt rekening gehouden met de parkeervraag die de functies en handelszaken met zich meenemen in het segment tussen de Abraham Verhoevenlaan en het Frederik Van Eedenplein.
8. De laan wordt voorzien van snelheidsremmende maatregelen.



Beatrijslaan aan de wijkkant



Beatrijslaan aan de Scheldekant



Uitgangspunten ontwerp

### **Twee scenario's voor de Beatrijslaan**

Voor het eerste segment van de Beatrijslaan zien we heel wat opportuniteiten. Dit segment vormt de overgang tussen het weidse en dynamische Frederik Van Eedenplein en het compacte en natuurlijke Galgenweel. Om de ambities van het masterplan waar te kunnen maken, ziet het ontwerpteam twee mogelijke uitwerkingen van het segment. Het team startte een scenario-onderzoek op die met stadsdiensten en het werkatelier werden besproken.

In deze fase worden de scenario's op schetsniveau uitgewerkt. Eenmaal een uitvoeringsdossier voor het middengedeelte wordt uitbesteed, zullen deze concepten verder aan de realiteit getoetst worden. Voor beide scenario's worden in deze fase de grote lijnen en de belangrijkste uitgangspunten vastgepind. Beide opties hebben opportuniteiten en knelpunten, die per scenario worden beschreven. In een verdere fase kan bovendien de combinatie van elementen uit beide opties verder onderzocht worden.

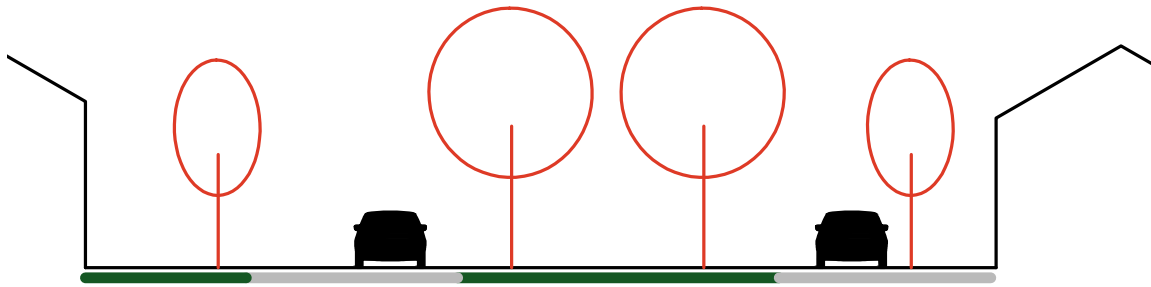
### **Scenario 1: van een dubbele naar enkele laan**

In dit scenario wordt in analogie van de Esmoreitlaan en Gloriantlaan de dubbele rijweg gereduceerd naar een enkele laan. Op die manier kan een doorgedreven ontharding tot stand komen. Ook ontstaat meer ruimte voor comfortabele fiets- en wandelpaden. De compacte randfiguur geeft de kans ook hier de parkfiguur van Schelde tot laan te trekken. Het gebouwd programma worden dan stempels in het doorlopende park.

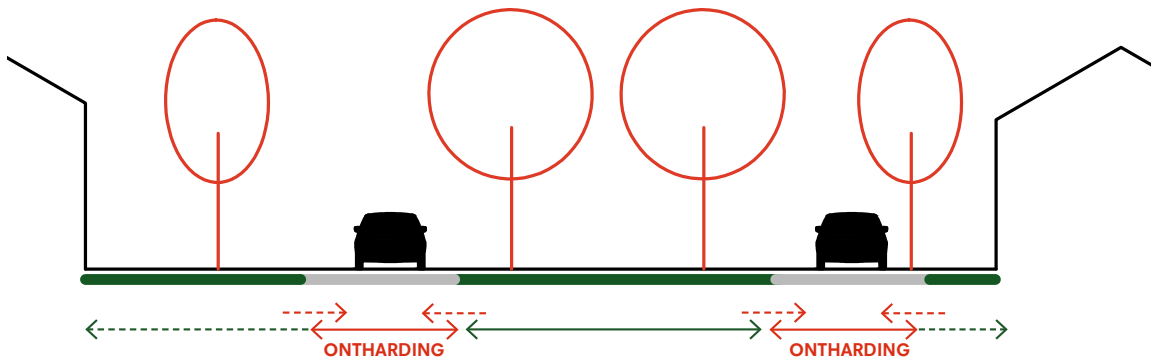
### **Scenario 2: Geoptimaliseerde dubbele lanen**

De dubbele laanfiguur blijft behouden, maar krijgt een verbeterd profiel. Op die manier beantwoordt de laan aan de noden van de gebruikers van de laan. Hier wordt ingezet op het creëren van een aangename beleving voor elke weggebruiker. Daarnaast kan de laanfiguur versterkt worden door bijkomende aanplantingen en lokale ontharding.

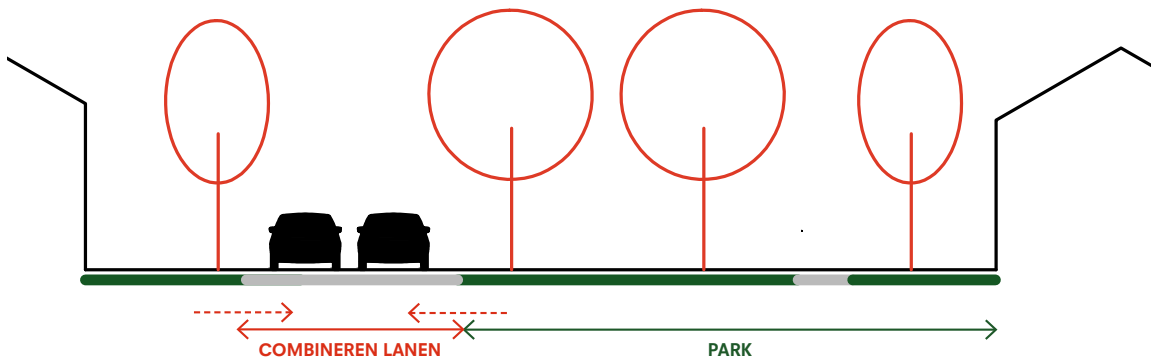




**BESTAANDE TOESTAND**



**SCENARIO 1**



**SCENARIO 2**

Principesnedes van de mogelijke scenario's

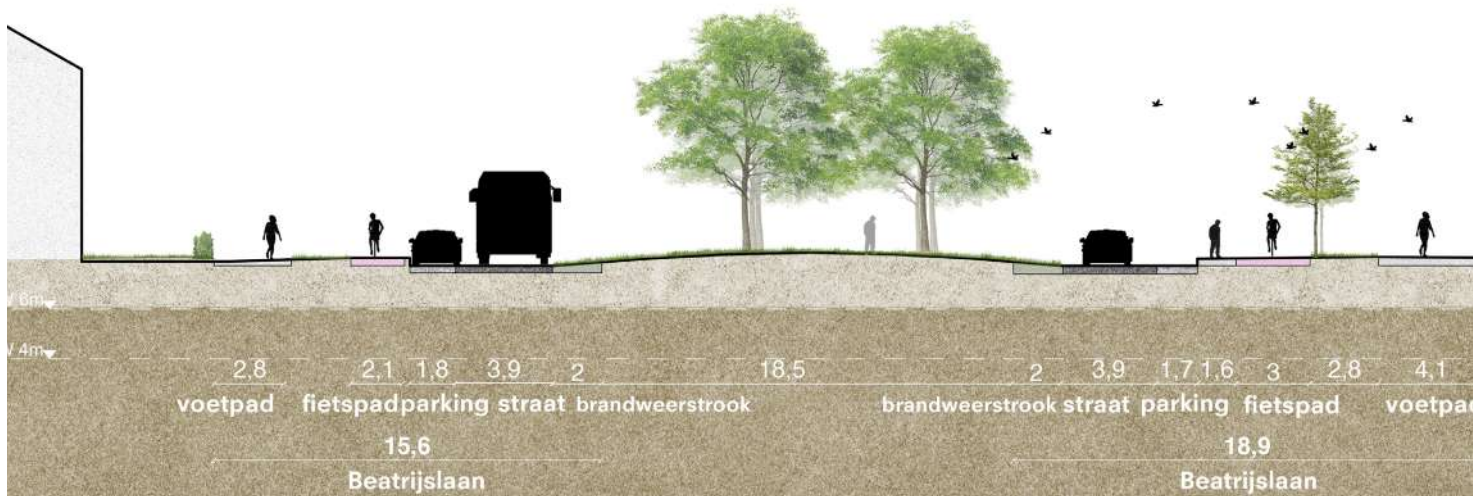
## Scenario 1 (maximaal scenario)

### VOORDELEN

1. De verschillende fluxen worden uit elkaar getrokken. Hierdoor ontstaat afstand tussen verschillende verkeersmodi en is er bijgevolg meer ruimte om te reageren op onvoorziene situaties.
2. De randfiguur heeft langsheen de Scheldeboorden éénzelfde logica.
3. Er is ruimte voor brede fiets -en voetpaden die op een veilige afstand zijn van gemotoriseerd verkeer. Door de opritten heeft gemotoriseerd verkeer meer overzicht op eventueel kruisende fietsers of voetgangers.
4. Alle gebouwd programma blijft bereikbaar via opritten.
5. Kinderen kunnen veilig afgezet worden bij de scouts en watersportclubs.
6. Het publieke park loopt tot aan het Galgenweel.

### NADELEN

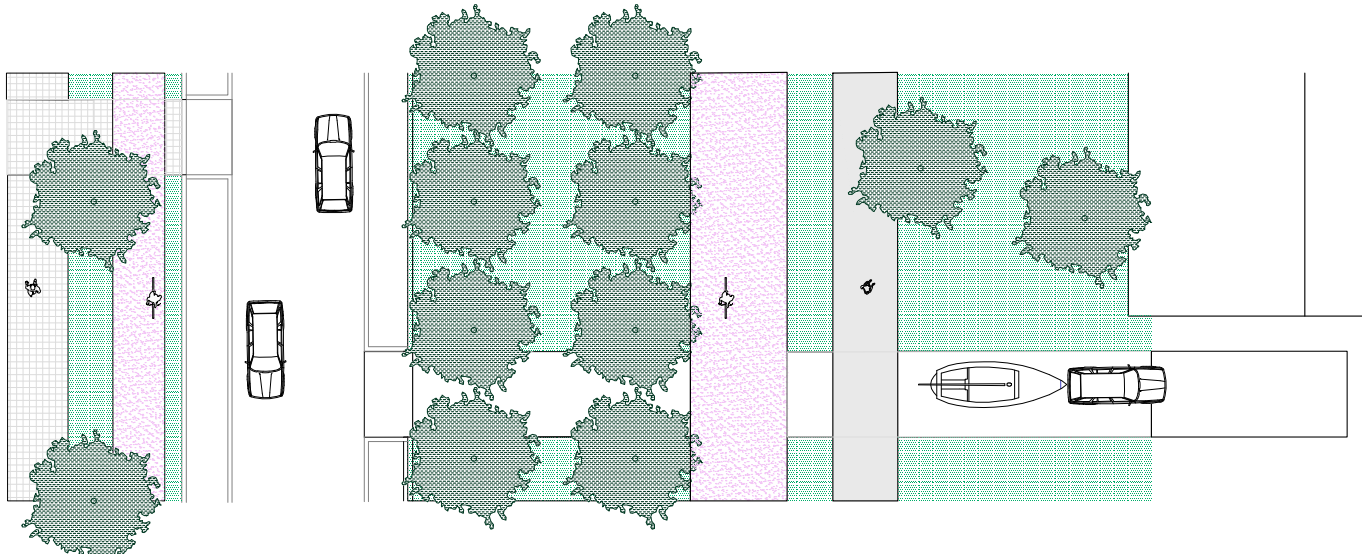
1. Het parkeeraanbod tussen het Frederik Van Eedenplein en de Abraham Verhoevenlaan is net iets minder. Het totale parkeeraanbod blijft hetzelfde, maar wordt over de volledige lengte van het projectgebied verdeelt. Eventueel kunnen kleinere parkeerclusters langs de opritten geïntegreerd worden.
2. De opritten delen het park horizontaal op.
3. Om het profiel te realiseren, wordt het centrale bestaande plantvak licht ingenomen. Het wortelonderzoek moet uitsluitsel geven over de haalbaarheid hiervan.



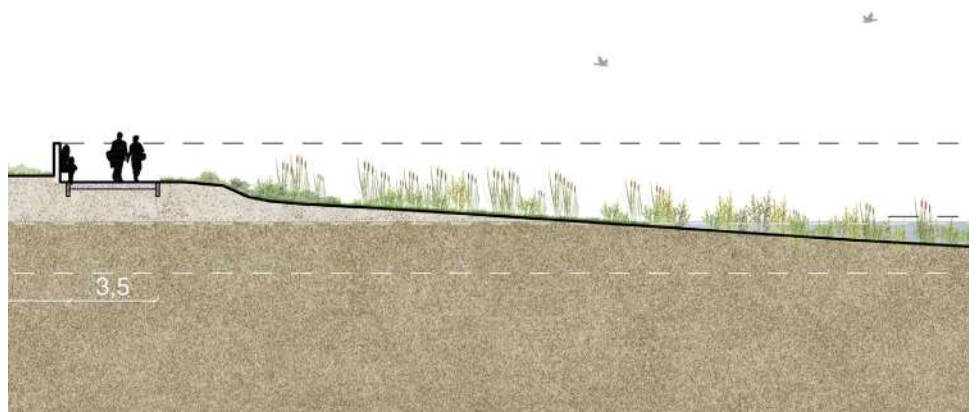
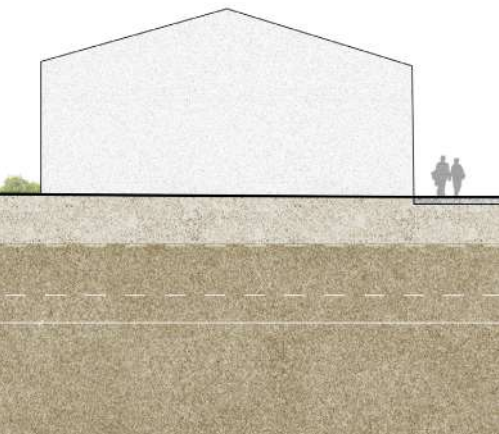
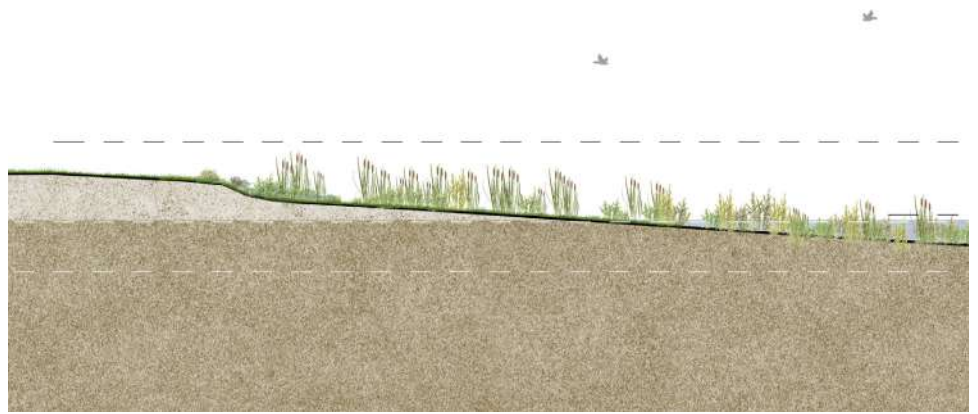
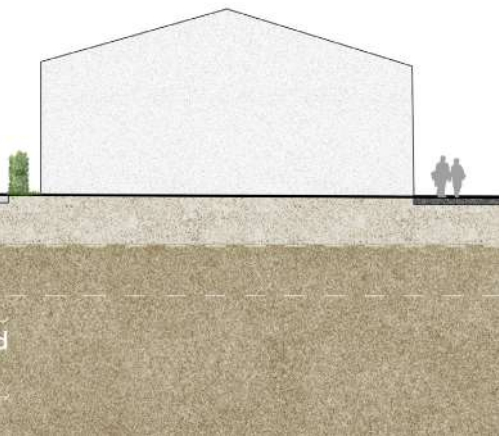
Snedesnede bestaande toestand



Snedesnede projecttoestand



Plan projecttoestand: principe van de compacte laan met inritten





Compacte laan

Lineair park met ruimte voor fiets- en wandelpaden

Veilig oversteekpunt zachte weggebruikers

Compact straatprofiel met ontharde brandweerstrook

Inritten tot het gebouwd programma



Zichtpunt in het verlengde van de Galgenweellaan

Slipway Zeescouts 'Lange Wapper'

Doorlopende Scheldewandeling

Plan projecttoestand



Fietspad  
dubbelrichting 2.5m breed

Verbinding naar  
zichtpunt Vlaams Hoofd

Nieuwe laanbomen

Bestaande laanbomen

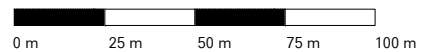
clusterparking  
(optie)

Fietspad  
dubbelrichting 4.5m breed



Gedeelde slipway  
SRNA en VVW

Zichtpunt Vlaams Hoofd  
Vertrapte ligweide













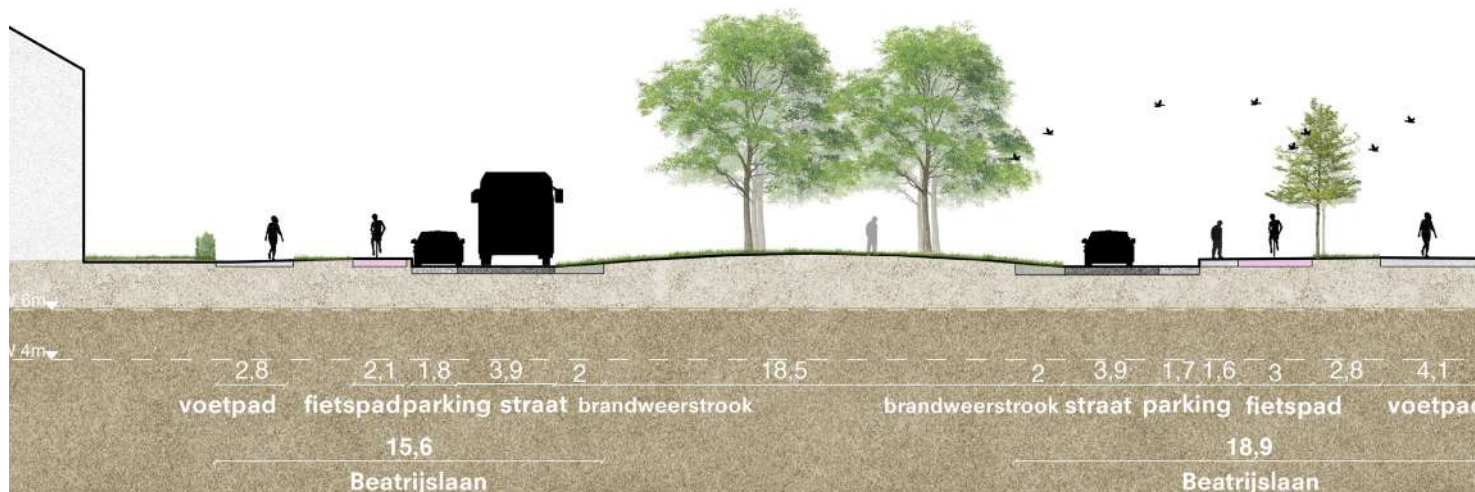
## Scenario 2 (minimaal scenario)

### VOORDELEN

1. De mobiliteit- en parkeersituatie is ongewijzigd.
2. Het gebouwd programma is op gelijke manier bereikbaar als vandaag, via korte inritten.
3. Visuele barrières kunnen gereduceerd worden.
4. De laan kan verder vergroend worden.

### NADELEN

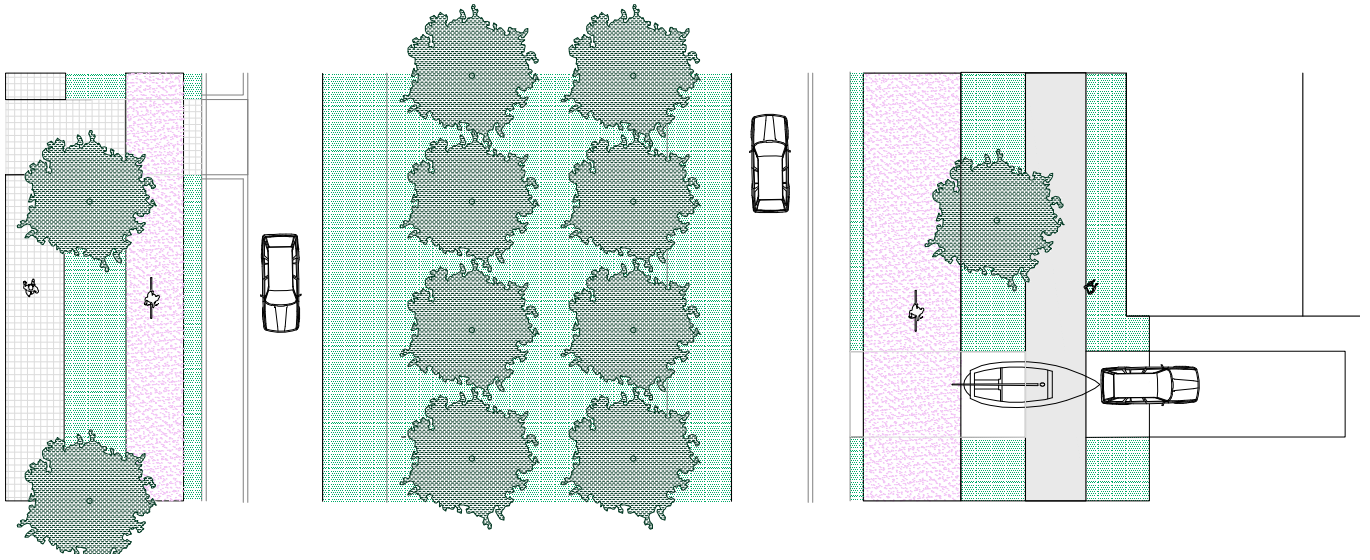
1. De conflictueuze relatie tussen voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer blijft ongewijzigd.
2. De dubbele rijbaan sluit noordelijke en zuidelijk aan op enkele rijbanen, afhankelijk van het scenario van de bushub. Naar leesbaarheid van de weg kan dit minder gunstig zijn.
3. De parkfiguur stopt ter hoogte van het Frederik Van Eedenplein. De groene laanfiguur en Scheldewandeling loopt verder.
4. De nodige brandweerstroken in grindgazon kunnen verward worden met parkeerstroken.
5. De algemene rijwegbreedte wordt breder, van 5.9 naar 6.5m, waardoor de centrale plantvakken verkleinen.



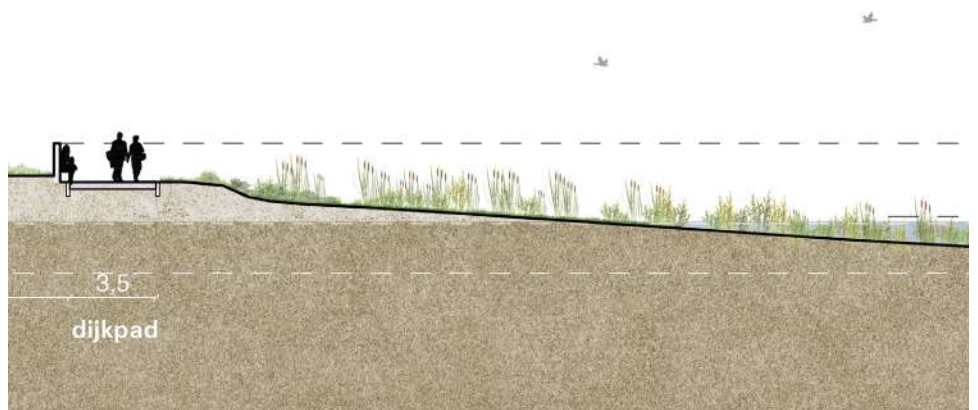
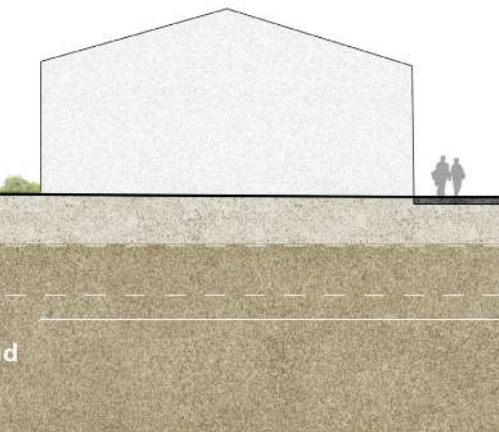
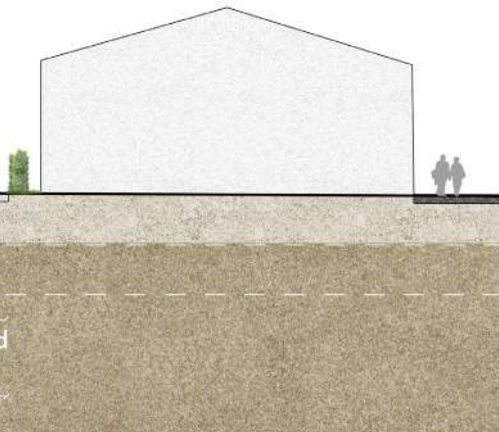
Sneede bestaande toestand



Sneede projecttoestand



Plan projecttoestand: principe van de geoptimaliseerde dubbele lanen





Veilig oversteeppunt  
zachte weggebruikers

Compact straatprofiel met  
ontharde brandweerstrook

Inritten tot het gebouw programma



Zichtpunt in het verlengde  
van de Galgenweellaan

Slipway  
Zeescouts 'Lange Wapper'

Continue scheldewandelin

Plan projecttoestand



Fietspad  
dubbelrichting 2.5m breed

Verbinding naar  
zichtpunt Vlaams Hoofd

Nieuwe laanbomen

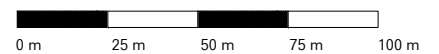
Bestaande laanbomen

Fietspad  
dubbelrichting 4.5m breed



Gedeelde slipway  
SRNA en VVW

Zichtpunt Vlaams Hoofd  
Vertrapte ligweide













## Segment 2: Galgenweel - Kennedytunnel

### Bestaande toestand - bevindingen

In kader van het landschapsonwerp en het masterplan vonden verschillende overleggen plaats met stadsdiensten, stakeholders en buurtbewoners. Hieronder worden de belangrijkste knelpunten opgesomd die voor een verbeterde situatie vragen.

1. Kinderen en clubleden van de watersportverenigingen moeten op een veilige manier afgezet kunnen worden. Een goede oversteekbaarheid ter hoogte van de ingangen is belangrijk.
2. De watersportclubs vragen ruimte voor vlaggenmasten of andere elementen aan de ingangen.
3. De twee busstops blijven behouden.
4. Rondom de Galgenweel is een zone voor vissers voorbehouden.
5. Gezien de zeilactiviteiten op het Galgenweel, mag de landschapsinrichting geen impact hebben op de wind.

### Programma van eisen

Deze bevindingen vormen samen met de projectambities een programma van eisen dat een kader vormt voor het ontwerp van de Beatrijslaan. randcondities hebben.

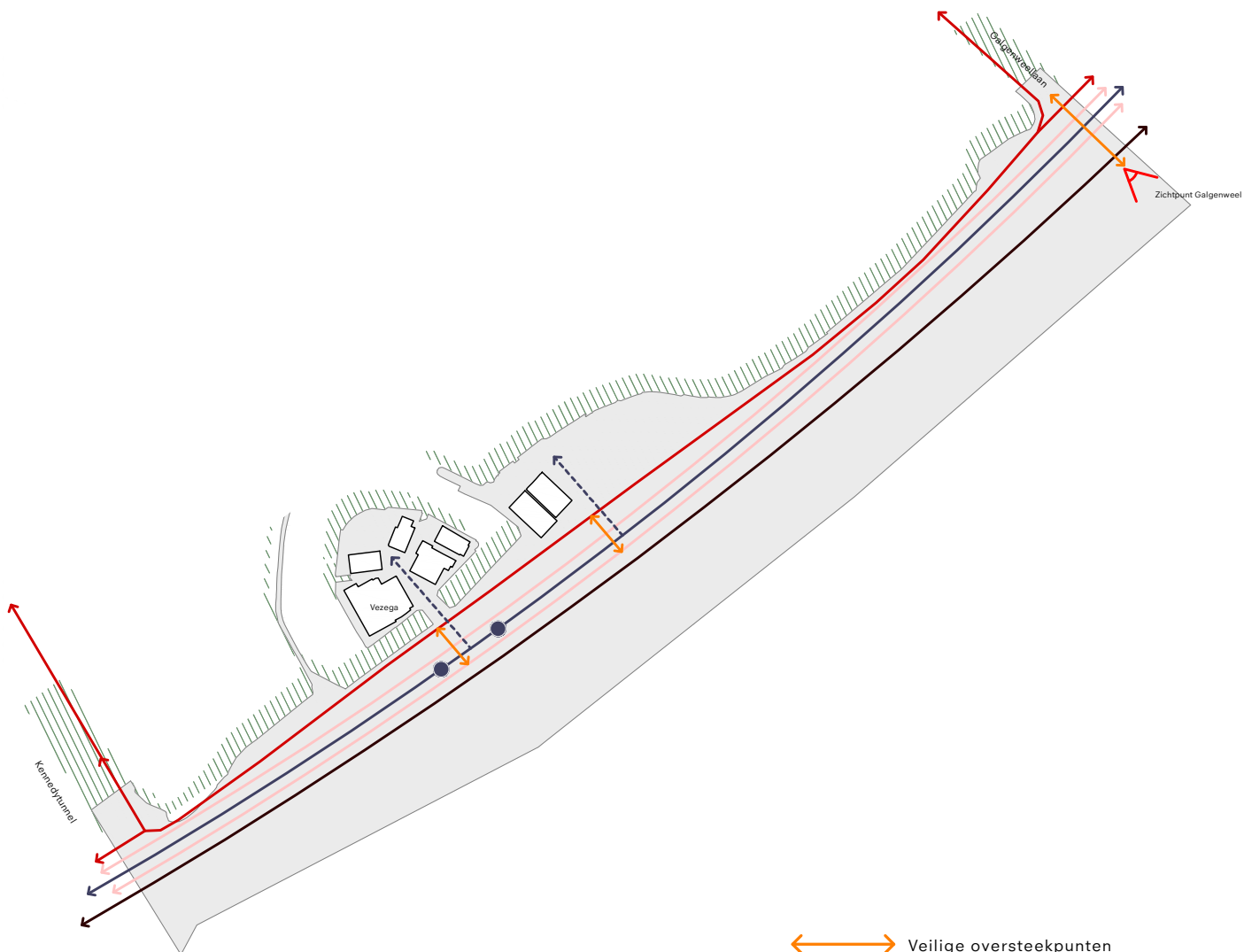
1. De Beatrijslaan is een hoofdroute voor de brandweer. Een minimale doorrijbreedte van 6m is nodig.
2. De Lijn benodigt voor een rijweg met dubbel verkeer een minimale breedte van 6.5m.
3. Dubbelrichting fietspaden zijn nodig aan beide kanten van de straat. Het fietspad aan de Scheldekant kan 4.5m breed zijn.
4. Op belangrijke dwarsverbindingen worden veilige oversteekpunten ontworpen.
5. De watersportverenigingen behouden hun toegangen tot het Galgenweel.
6. De Scheldewandeling wordt verdergezet, op de verbrede dijkfiguur.
7. Zoals beschreven in het Masterplan, p 38, is er een belangrijke zichtas in het verlengde van de Galgenweellaan. Een zichtpunt benadrukt deze as.
8. Gezien de zeilactiviteiten worden enkel lage beplantingen voorzien.
9. Mogelijkheden om de oevers van het Galgenweel te activeren worden onderzocht.
10. Parkeerplaatsen worden in een waterdoorlatend materiaal uitgevoerd.
11. De wandelroutes sluiten aan op het trage wegennetwerk.
12. De laan wordt voorzien van snelheidsremmende maatregelen.



Zicht op Galgenweel vanop de dijk



Dijk met zicht op Schelde



- Veilige oversteekpunten
- Wijkpad
- Dijkwandeling
- Dubbelrichting fietspad
- Tracé gemotoriseerd verkeer
- Hoofdtoegang programma
- Bushalte
- Activatie oevers
- Zichtpunt

Uitgangspunten ontwerp

## Ontwerp

We bevinden ons in het smalste stuk van het projectgebied. Hier raken twee waterlichamen elkaar bijna. De Beatrijslaan snijdt als een dunne lijn doorheen de figuren. Deze ervaring is vanop de dijkwandeling heel tastbaar en waardevol. We zetten bijgevolg in op de verderzetting van de Scheldewandeling, op niveau van de Sigmadijk. De dijk wordt verbreed zodat er ruimte is voor een wandelpad.

Het algemene wegprofiel van de Beatrijslaan krijgt een meer compacte vorm. Over de volledige lengte

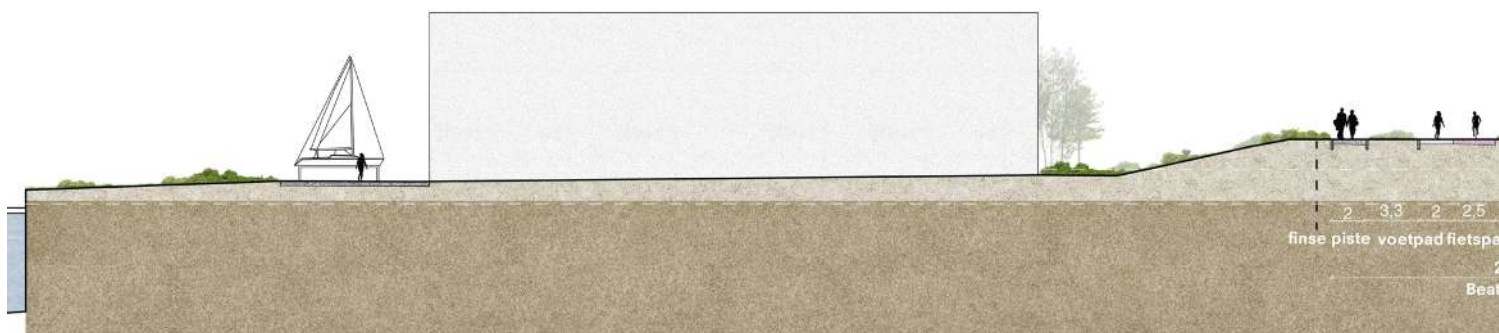
wordt langsparkeren in waterdoorlatend materiaal georganiseerd. De twee bushaltes blijven behouden.

Langs beide kanten van de laan worden dubbelrichting fietspaden voorzien. Een wandelpad langs het Galgenweel sluit aan op het trage netwerk van Linkeroever.

De veiligheid van de zachte weggebruiker wordt gegarandeerd door het inrichten van veilige kruispunten en verkeersremmende maatregelen.



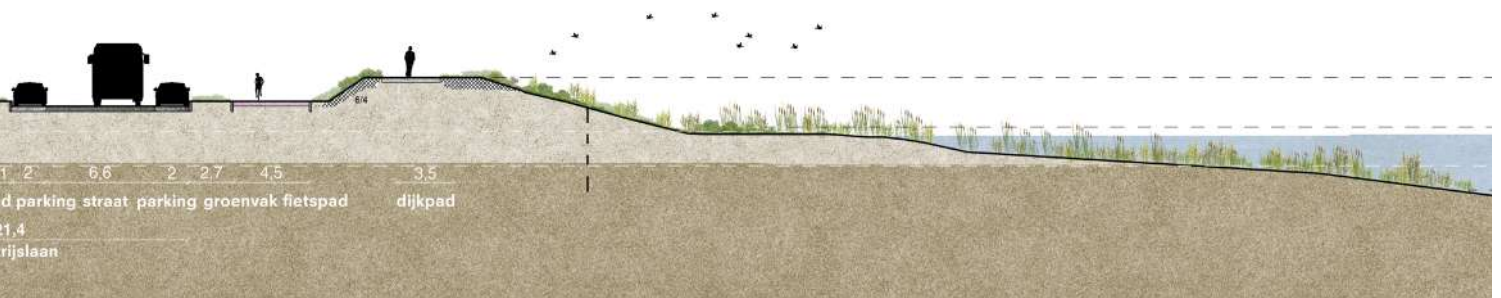
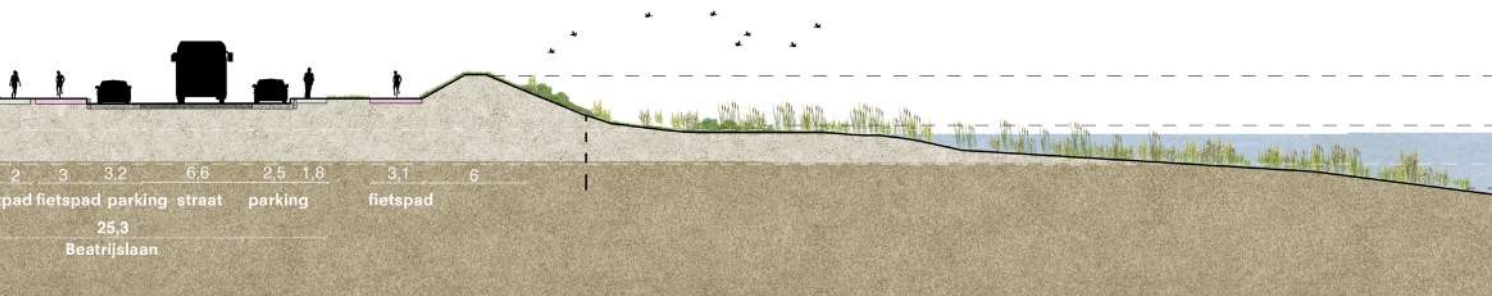
Snedesnede bestaande toestand



Snedesnede projecttoestand



Op strategische punten zijn verbindingen tussen laan en dijk. Dit is zo ter hoogte van de watersportclubs en in het verlengde van de Galgenweellaan. Bij deze laatste wordt een zichtpunt georganiseerd in de vorm van een pier. Dit als referentie naar de steigers langs de slipway. Zo kan de wandelaar zich tussen en voorbij het slikken en schorregebied begeven en krijgt ze 180° zicht op de Schelde en de vernieuwde Scheldekaaien.



Veilig oversteeppunt naar de zeilclubs

Looppiste in boomschors

Inrit naar zeilclubs



Veilig oversteeppunt

Fietspad  
dubbelrichting 4.5m breed

Bushaltes

Plan projecttoestand





Inrit naar zeilclubs

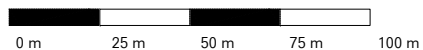
Fietspad  
dubbelrichting 2.5m breed

Beatrijslaan  
Hoofdroute brandweer & openbaar vervoer

Langsparkeren  
Waterdoorlatend materiaal

Scheldewandeling boven op verbrede  
gronddijk

Onderbreken laanaanplantingen





Veilig oversteeppunt naar de zeilclubs

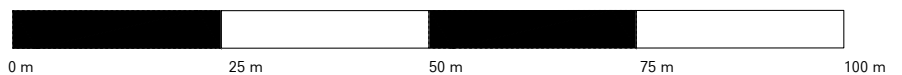
Inrit naar zeilclubs



Veilig oversteeppunt

Fietspad  
dubbelrichting 4.5 breed

Bushaltes





## Segment 3: Kennedytunnel - Burchtse Weel

### Bestaande toestand - bevindingen

Hieronder worden de belangrijkste knelpunten opgesomd die voor een verbeterde situatie vragen.

1. De laan is heel lang en rechtlijnig waardoor vaak aan hoge snelheden wordt gereden.
2. De laan kan verder vergroend worden.
3. De laan is een geïsoleerde figuur. Ze zoekt geen aansluiting tot de Scheldenatuur of de Burchtse Weel.
4. De laan is een belangrijke fietsas voor de verbinding Burcht - Linkeroever - Antwerpen
5. Naar wandelverkeer is dit vandaag geen vaak gebruikte as, ook al zijn er interessante connecties naar trage wegen in de aangrenzende gebieden.

### Programma van eisen

Deze bevindingen vormen samen met de projectambities een programma van eisen dat een kader vormt voor het ontwerp van de Beatrijslaan.

1. De Beatrijslaan is een hoofdroute voor de brandweer. De weg heeft een minimale doorrijbreedte van 6m.

2. De Lijn benodigt voor een rijweg met dubbel verkeer een minimale breedte van 6.5m.
3. Dubbelrichting fietspaden zijn nodig aan beide kanten van de straat. Het fietspad aan de Scheldekant kan 4.5m breed zijn.
4. Op belangrijke dwarsverbindingen worden veilige oversteekpunten ontworpen. De toekomstige Scheldebrug zal zijn aanlanding in deze zone vinden en verbinden met de Beatrijslaan. Zowel fietsers als voetgangers dienen op een veilige manier aan te kunnen sluiten op de laan.
5. De Scheldewandeling loopt verder op de nieuwe dijk en sluit aan op het trage wegennet.
6. Zoals beschreven in het Masterplan, p 38, worden belangrijke zichtassen benadrukt door middel van zichtpunten. Dit is het geval ter hoogte van de Kennedytunnel en de Burchtse Weel.
7. De groene laanfiguur wordt versterkt.
8. Parkeerplaatsen worden in een waterdoorlatend materiaal uitgevoerd.
9. Er is een goede aansluiting op het trage wegennetwerk.
10. De laan wordt voorzien van snelheidsremmende maatregelen.

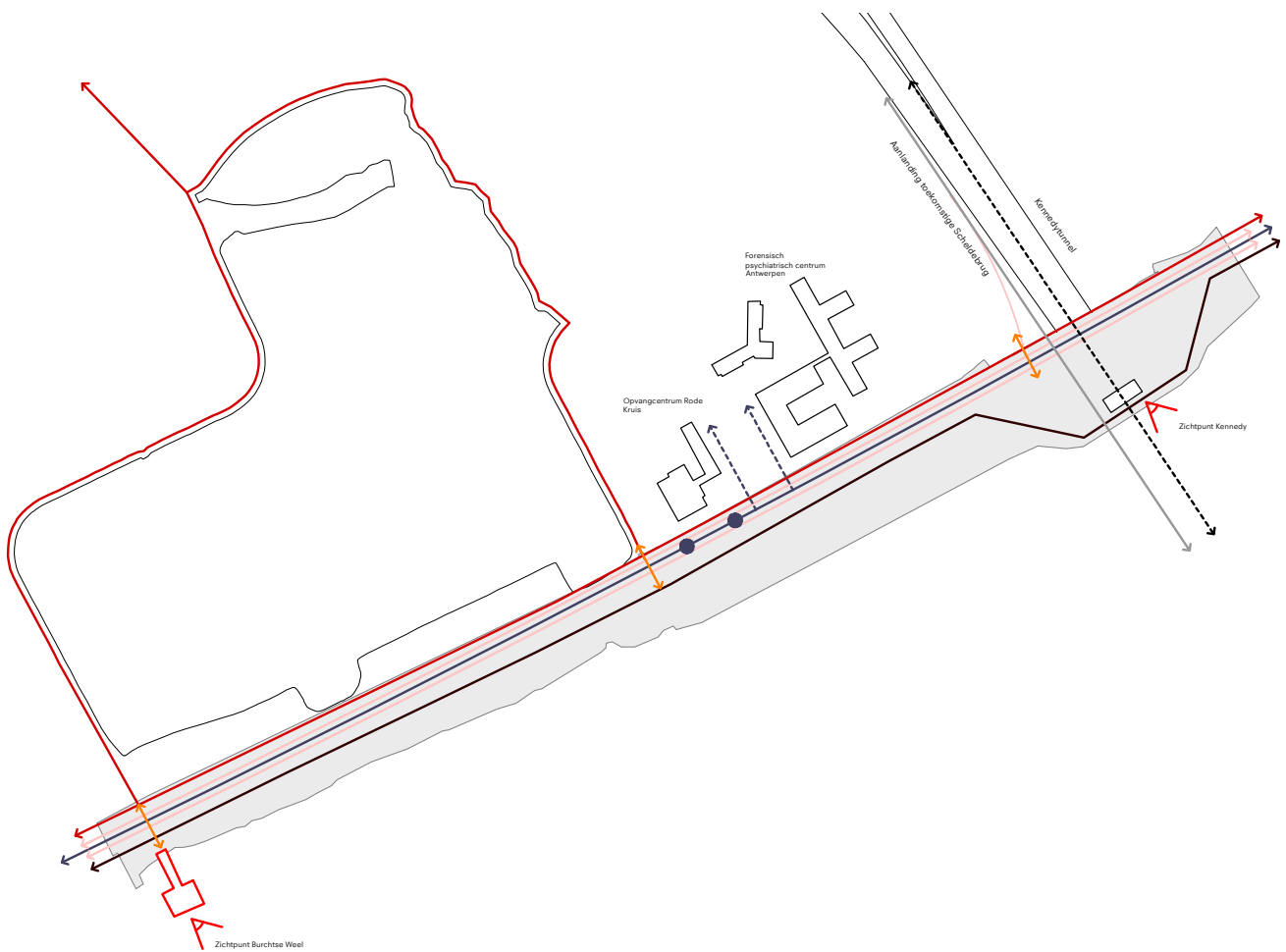


Zicht op de laan



Zicht op de Burchtse weel





- Veilige oversteekpunten
- Wijkpad
- Dijkwandeling
- Dubbelrichting fietspad
- Gemotoriseerd verkeer
- Toekomstige Scheldebrug
- Tracé gemotoriseerd verkeer
- Hoofdtoegang programma
- Bushalte
- Zichtpunt

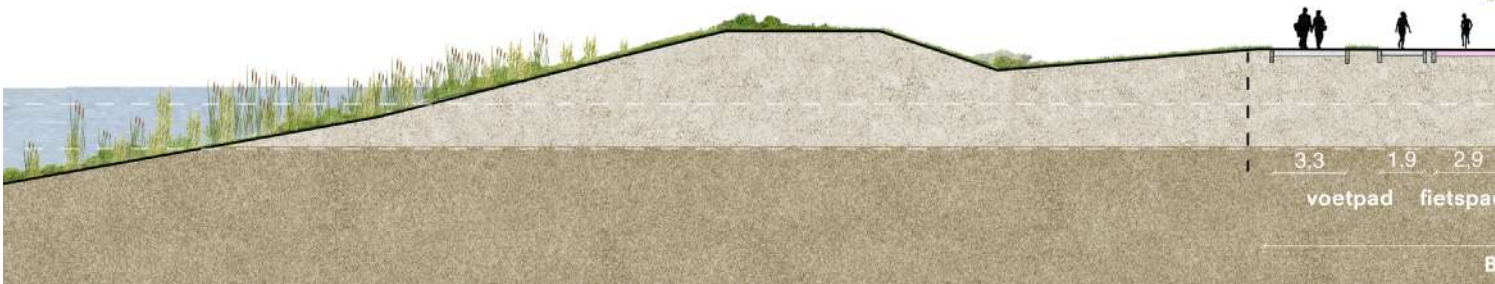
Uitgangspunten ontwerp

## Ontwerp

De Scheldewandeling krult om het technisch gebouw van de Kennedytunnel en loopt verder op het verbrede dijkprofiel.

Ook hier kan het wegprofiel geoptimaliseerd worden. Langs beide zijden wordt de weg geflankeerd door langspaarkeerstroken in waterdoorlatend materiaal. Tussen de langspaarkeerplaatsen kan ingezet worden op het versterken van de groene laanfiguur door grotere plantvakken en het planten van bomen. De twee brede dubbelrichting fietspaden van segment 2 worden hier verder gezet.

De Scheldewandeling en het voetpad sluiten aan op het trage weggennet in het natuurgebied van de Burchtse Weel. Het doel is daarbij leesbare toegangen te creëren tot het achterliggend gebied.

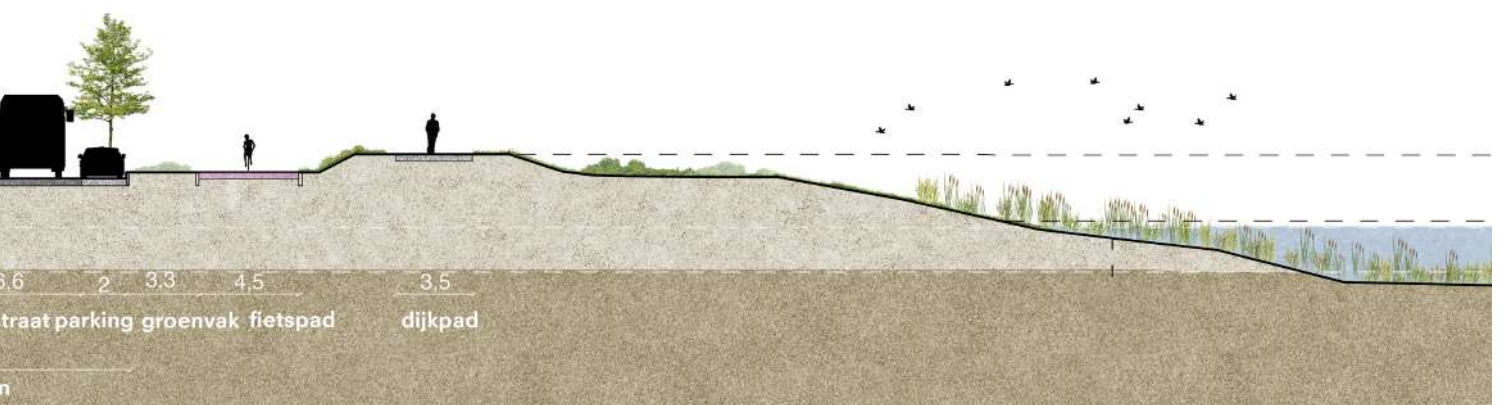
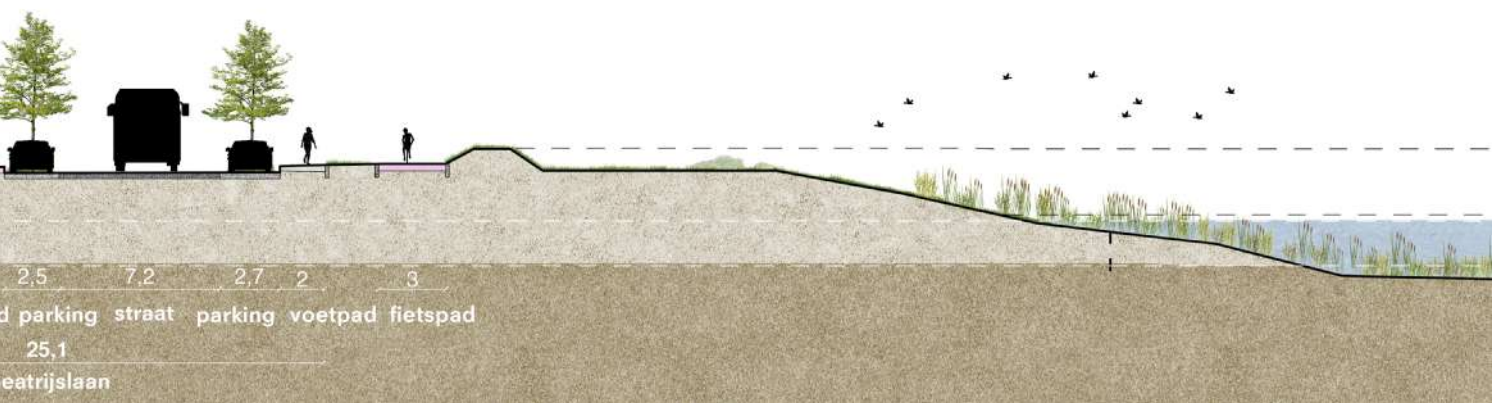


Snedesnede bestaande toestand



Snedesnede projecttoestand





Toegang Burchtse weel  
Aansluiting op trage wegennetwerk

Fietspad  
dubbelrichting 2.5m breed



Zichtpunt  
Ponton aan Burchtse Weel

Fietspad  
dubbelrichting 4.5m breed

Scheldewandeling  
boven op verbrede gronddijk

Plan projecttoestand



Langsparkeren  
Waterdoorlatend materiaal

Wandelpad  
1.9m breed

Beatrijslaan  
Hoofdroute brandweer & openbaar vervoer



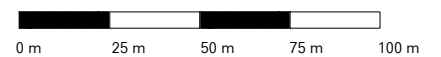
Toegang tot  
Burchtse Weel

Bushaltes

Toegangen gebouwd programma

Versterken lijnaanplantingen

Toekomstige scheldebrug









**D**

**Onderzoeksvragen**





## Onderzoeksvragen als leidraad voor de vervolgtrajecten

Het landschapsonwerp zal als basis dienen voor de opmaak van een ontwerp voor deelgebieden midden en zuid. Het is een schetsontwerp waar in de volgende fasen op verder gebouwd zal worden. In deze fasen worden hoofdzakelijk de grote lijnen vastgelegd. Dit betekent dat bij afronding van deze fase, nog heel wat openstaande punten zijn die meer gedetailleerd en technisch onderzocht dienen te worden. De onderzoeksvragen omvatten deze uit te klaren thema's en zullen een leidraad vormen bij de opstart van de vervolgtrajecten. Samen met de stadsdiensten worden dan in de eerste plaats antwoorden gezocht op deze vragen.

### Scheldeboorden-midden

#### 1.1 *Gloriantlaan*

- Zijn zowel de bushaltes voor de lijn 36 aan de luifel als aan het volgend kruispunt nodig? Kunnen deze bushaltes gecombineerd worden aan de luifel en zo het parkeercluster uitgebreid worden?
- Indien de parkeerclusters de parkeeraantallen integraal opnemen, is langsparkeren nodig aan de Gloriantlaan? In elk geval worden plaatsen voor mensen met een beperking voorzien en ruimte voor laden en lossen.
- Wat zijn de exacte posities van deelmobiliteit, deelfietsen, fietsenstallingen, ...?
- Welk type fietspaden zijn nodig in de Gloriantlaan in functie van het voorziene verkeer?
- Hoe kan het kruispunt van de Emile Verhaerenlaan en de Gloriantlaan geoptimaliseerd worden om de fietsverbinding Gloriantlaan - Sint-Annatunnel beter te faciliteren?

#### 1.2 *Verkeersvrij plein*

- Welke zones zijn verhard en welke onverhard? Waar komen beplantingen en waar niet? Ook hier dienen we een balans tussen groen en recreatie te vinden. De exacte inrichting van het plein dient voldoende afgetoetst te worden met zowel dienst groen als evenementen om bv. de kermis te kunnen verenigen op een vergroend plein.
- Wat is de positie van de tweede toegang naar de premetrohalte? Dit wordt technisch verder onderzocht.
- Hoe gebeurt de ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer vanaf de laan op het plein? Het programma onder de luifel, de Sint-Annatunnel en evenementen zullen het verhard plein sporadisch moeten kunnen bereiken.
- Welke functies worden onder de luifel voorzien?
- Waar worden (overdekte) fietsenstallingen, deelsteps- en fietsen, ... voorzien op het plein? Wat is de ruimtelijke vertaling van het programma van eisen opgemaakt voor de slimme schakel?

#### 1.3 *Bushub*

- Voor beide scenario's: de bushub dient verkeerstechnisch verder ontworpen te worden.
- Kan ter hoogte van de bushub een dienstgebouw voorzien worden die de verkeersstromen niet impacteert? Of kan deze functie gecombineerd worden onder de luifel of in het metrostation?

#### 1.4 *Beatrijslaan*

- Welke intensiteiten aan verkeersstromen worden in de toekomst in de Beatrijslaan verwacht? En welke profielbreedtes worden hieraan gekoppeld?
- Waar zijn fietspaden nodig? Zijn deze zowel in het park als langs de bebouwing nodig?
- Wat is de exacte positie van het fietspad in het park? Kan meer ruimte tussen fiets- en wandelpaden gecreëerd worden door het fiets- of wandelpad tussen de platanenrijen te positioneren (mits het voorzien van wortelbeschermende maatregelen)?
- Wat is de technische uitwerking van de combinatie keermuur en slipways ter hoogte van de watersportclubs?
- Een verdere doorwerking van de scenario's is nodig waarbij de impact op beeld, parkeerplaatsen, verkeersveiligheid, ... in kaart wordt gebracht.

### 2. Scheldeboorden-zuid

- Welke intensiteiten aan verkeersstromen worden in de toekomst in de Beatrijslaan verwacht? En welke profielbreedtes zouden hieraan gekoppeld moeten worden?
- Hoe zal de Scheldebrug aanlanden op de Beatrijslaan?
- Hoe kan de bestaande tuimeldijk verbreed worden om de Scheldewandeling verder te zetten, waarbij zo min mogelijk waardevolle natuur verloren gaat.





## **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

