



KENNISCENTRUM  
VLAAMSE STEDEN

interlokale vereniging

# COMPLEXE STADSPROJECTEN

*draaiboek*

## **Naam website KCVS**

MOBILITEITSSTUDIE

## **Oorspronkelijke naam document**

Projectnota en startnota mobiliteit Eilandje

## **Project**

Eilandje Antwerpen



---

STAD ANTWERPEN

# STUDIEOPDRACHT EILANDJE

## STARTNOTA

MODULE 8 EN 9 (DOORTREKKING VAN VRIJE TRAMBANEN)



VECTRIS cvba



Libost-groep nv vestiging Hasselt

---

PAC 15 mei 2008

---

# INHOUDSTAFEL

<b>0 / INLEIDING – ALGEMEEN REFERENTIEKADER</b>	<b>1</b>
0.1 / Situering opdracht	1
0.2 / Projectorganisatie	3
0.3 / Gemeenschappelijk referentiekader	5
<b>PERCEEL 1 / NETWERK OPENBAAR VERVOER</b>	<b>22</b>
1.1 / Probleemstelling	22
1.2 / Uitgangspunten	24
1.3 / Bestemmingen en vervoerpotenties	26
1.4 / Gewenste tracés voor traminfrastructuren	30
1.5 / Tracéstudie Cadixwijk	38
1.6 / Van traminfrastructuren naar bedieningsconcepten	42
1.7 / Indicatieve kostenraming traminfrastructuur	43
<b>PERCEEL 2 / CONCEPTMATIGE UITWERKING VAN DE HOOFDONTSLUITINGSASSEN</b>	<b>44</b>
2.0 / Inleiding	44
2.1 / As Londen-/ Amsterdamstraat	49
2.2 / As Kattendijkdok-Oostkaai	71

---

<b>PERCEEL 3 / PARKEERSTUDIE</b>	<b>90</b>
3.1 / Toekomstige parkeerbehoefte	90
3.2 / Gegevens over het toekomstige parkeeraanbod	99
3.3 / Parkeerbalans	103
3.4 / besluit: naar een duurzaam parkeerbeleid voor het eilandje	106
<b>4 / VERDERE OPVOLGING</b>	<b>112</b>



---

## 0 / INLEIDING – ALGEMEEN REFERENTIEKADER

### 0.1 / SITUERING OPDRACHT

Onderhavige opdracht, uitgeschreven door de stad Antwerpen, heeft betrekking op het Eilandje in Antwerpen en bestaat uit drie onderdelen:

- Perceel 1**      Ontwerpmatige uitwerking van een netwerk voor **openbaar vervoer** dat het Eilandje beter moet verbinden met andere stadsdelen. Meer bepaald worden de potenties onderzocht van de doortrekking van één of meer tramlijnen naar of door het voormalig havengebied.
- Perceel 2:**      Ontwerpmatige uitwerking van de twee belangrijkste **hoofdontsluitingsassen** in het gebied: de Londen- / Amsterdamstraat en de Kattendijkdok-Oostkaai.
- Perceel 3:**      Opmaak van een **parkeerstudie** voor het Eilandje fase 1.

Deze drie onderdelen zijn duidelijk aan elkaar gelinkt. Het ontwerp van de Londen- / Amsterdamstraat en Kattendijkdok-Oostkaai zal in sterke mate bepaald worden door de keuze om ze al dan niet te voorzien van een trambaan, wat op zijn beurt ook een motor is voor verdere stedelijke ontwikkeling. Een wezenlijke versterking van het openbaarvervoersaanbod zal een effect hebben op het gewenste parkeerbeleid en omgekeerd. Daarom werden de drie onderdelen niet achter elkaar onderzocht, maar gelijktijdig en in onderlinge wisselwerking.

#### **Module 8 en 9**

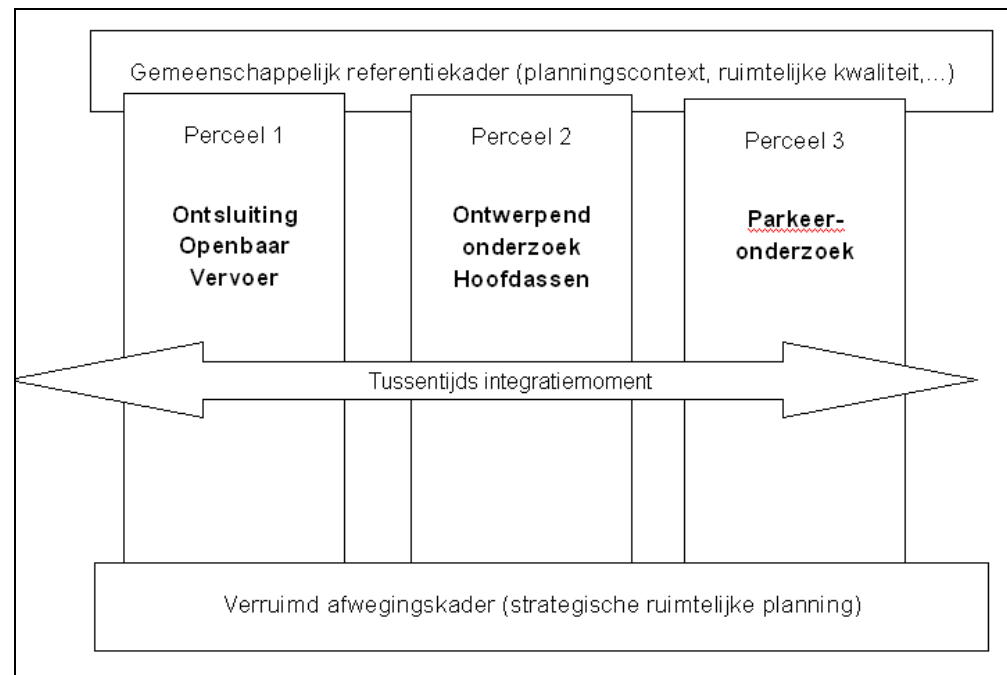
De doortrekking van tramlijnen op het Eilandje (perceel 1) gebeurt in het kader van **modules 8 en 9** van het mobiliteitsconvenant. Onderhavige startnota past in deze procedure. Perceel 1 handelt over de vraag hoe het aanbod aan openbaar vervoer op het Eilandje kan verhoogd worden. In perceel 2 worden eerste ontwerpvoorstellen uitgewerkt om vrijliggende trambanen te integreren in de Londen- / Amsterdamstraat en de Kattendijkdok-Oostkaai. Een parkeerbeleid, uitgewerkt in perceel 3, vormt een onmisbare randvoorwaarde om te komen tot een duurzame multimodale ontsluiting van dit gebied. Module 8 en 9 zijn geen subsidiemodules, maar worden gekoppeld aan investeringsprogramma's.

Voor de aanleg van vrijliggende fietspaden op de Londen- / Amsterdamstraat (perceel 2) zal eveneens subsidie aangevraagd worden in het kader van het **Fietsfonds** (provincie Antwerpen). Hiervoor zal echter aanvullend een aparte start- en projectnota opgemaakt worden door de stedelijke mobiliteitscel.

De studie bestond uit twee fasen.

- Fase 1** Opmaak van een **STARTNOTA** waarin de onderzoeken opgenomen worden van de percelen 1 (openbaar vervoer) en 3 (parkeerstudie), samen met vooronderzoek en concepten van perceel 2 (ontwerp hoofdontsluitingsassen).
- Fase 2** Opmaak van een **PROJECTNOTA** waarin de beide hoofdontsluitingsassen van perceel 2 verder ontwerpmatig uitgewerkt worden volgens de richtlijnen van het mobiliteitshandboek en het planningskader voor het Eilandje (zie 0.3.1). Specifieke randvoorwaarden worden aangeleverd door de projectleider Londen-/ Amsterdamstraat.

Onderhavige **startnota** bevat dus de neerslag van fase 1. Vooraleer de drie studieonderdelen verder beschreven worden (hoofdstuk 1 tot 3), zal gestart worden met het **gemeenschappelijk referentiekader** dat bepalend is voor elk van de drie delen (hoofdstuk 0). In hoofdstuk 4 volgt dan een **integratiemoment** waarin de bevindingen uit de drie delen bij elkaar gebracht worden (hoofdstuk 4). De besluiten vormen dan de basis voor de opmaak van de **projectnota (fase 2)**.



## 0.2 / PROJECTORGANISATIE

### STUURGROEP

De verschillende stappen bij de opmaak van de studie werden opgevolgd en besproken door een stuurgroep die als volgt samengesteld werd.

<b>Stad Antwerpen</b>	Filip Smits	programmaleider Eilandje	<a href="mailto:Filip.Smits@stad.antwerpen.be">Filip.Smits@stad.antwerpen.be</a>
	Ann Vanaelst	projectleider	<a href="mailto:Ann.Vanaelst@stad.antwerpen.be">Ann.Vanaelst@stad.antwerpen.be</a>
	Bram De Pooter, Imme Vande Sompele	dienst Mobiliteit	<a href="mailto:Bram.Depooter@stad.antwerpen.be">Bram.Depooter@stad.antwerpen.be</a> <a href="mailto:Imme.Vandesompele@stad.antwerpen.be">Imme.Vandesompele@stad.antwerpen.be</a>
	Johan Pieraerts Vincent Stubbe	publiek domein	<a href="mailto:Johan.Pieraerts@stad.antwerpen.be">Johan.Pieraerts@stad.antwerpen.be</a> <a href="mailto:Vincent.Stubbe@stad.antwerpen.be">Vincent.Stubbe@stad.antwerpen.be</a>
	Gert De Keyser	zachte ruggengraat, publiek domein	<a href="mailto:Gert.dekeyser@stad.antwerpen.be">Gert.dekeyser@stad.antwerpen.be</a>
	Jan Verhaert	kabinet burgemeester en schepen stadsontwikkeling, sport en diamant	<a href="mailto:Jan.verhaert@stad.antwerpen.be">Jan.verhaert@stad.antwerpen.be</a>
	Cathy-Ann Van Volsem	kabinet Schepen stadsontwikkeling, sport, diamant	<a href="mailto:cathy-ann.vanvolsem@stad.antwerpen.be">cathy-ann.vanvolsem@stad.antwerpen.be</a>
	Jorn Verbeeck	kabinet Schepen openbare werken, stads- en buurtonderhoud en leefmilieu	<a href="mailto:jorn.verbeeck@stad.antwerpen.be">jorn.verbeeck@stad.antwerpen.be</a>
	Elisa Donders	projectmedewerker Scheldekaaien	<a href="mailto:Elisa.Donders@stad.antwerpen.be">Elisa.Donders@stad.antwerpen.be</a>
	Annik Bogaert	Toerisme Antwerpen	<a href="mailto:Annik.bogaert@stad.antwerpen.be">Annik.bogaert@stad.antwerpen.be</a>
<b>District Antwerpen</b>	Chris Anseeuw	Districtsvoorzitster	<a href="mailto:Chris.ansseeuw@stad.antwerpen.be">Chris.ansseeuw@stad.antwerpen.be</a>
<b>Vlaams Gewest MOW</b>	Frank Leys	Afd. Beleid Mobiliteit & Verkeersveiligheid	<a href="mailto:Frank.leys@mow.vlaanderen.be">Frank.leys@mow.vlaanderen.be</a>
<b>Stedelijk Havenbedrijf</b>	Sigrid Fruytier	architect havenbedrijf	<a href="mailto:Sigrid.fruytier@haven.antwerpen.be">Sigrid.fruytier@haven.antwerpen.be</a>
<b>De Lijn</b>	Lode De Kesel	directeur DL Antwerpen	<a href="mailto:lode.dekesel@delijn.be">lode.dekesel@delijn.be</a>
	Roger Corbreun		<a href="mailto:Roger.corbreun@delijn.be">Roger.corbreun@delijn.be</a>
<b>GAPA</b>	Jan Schaeken		<a href="mailto:Jan.schaeken@gapa.antwerpen.be">Jan.schaeken@gapa.antwerpen.be</a>

---

<b>Opdrachthouders</b>	Luk Vanmaele	Projectleider Vectris cvba	<a href="mailto:Luk.vanmaele@vectris.be">Luk.vanmaele@vectris.be</a>
	Peter Govaerts	Projectleider Libost groep	<a href="mailto:Peter.Govaerts@libost-groep.com">Peter.Govaerts@libost-groep.com</a>

#### GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE EN PAC

Gelet op de convenantgebonden procedure werd de startnota tweemaal besproken in de Gemeentelijke Begeleidingscommissie, waar de verschillende partners van het convenantbeleid aanwezig zijn. Dit gebeurde op 19 september 2007 en op 25 maart 2008 (zie verder onder hoofdstuk 4.2). De GBC wordt voorgezeten door dhr. Ludo Van Campenhout, schepen van stadsontwikkeling, sport en diamant.

De startnota werd voorgelegd op de Provinciale Auditcommissie op 20 december 2007 en wordt opnieuw voorgelegd op 15 mei 2008 (zie verder onder hoofdstuk 4.3).

---

### 0.3 / GEMEENSCHAPPELIJK REFERENTIEKADER

De drie onderdelen van deze studie worden ingepast in een ruimer referentiekader. Dit referentiekader bestaat steeds uit een ruimtelijke component en een verkeerskundige component. Het **ruimtelijk kader** houdt niet enkel rekening met de bestaande functies en activiteiten, maar ook met mogelijke ontwikkelingen.

Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen:

- **Ontwikkelingen op korte termijn**, met projecten die een grote graad van waarschijnlijkheid hebben: projecten die reeds in realisatie zijn of waarvan de plannen al ver gevorderd zijn en hun impact bekend. Deze ontwikkelingen situeren zich vooral in het zuidelijk planningsgebied (de Oude Dokken, Montevideo- en Cadixwijk). Op basis van het Masterplan fase 1 en een uitgebreide terreininventarisatie werd een aangepast realistisch bouwprogramma opgesteld (zie verder perceel 3).
- **Ontwikkelingen op middellange tot lange termijn**, waarvan de graad van onzekerheid groter is (b.v. ontwikkeling Droogdokken- en Mexico-eiland, maar ook de uitbouw van het station Luchtbal, de Oosterweelverbinding...). Dit spoort samen met de (langetermijn-) visie van het structuurplan Antwerpen.

Dit betekent dat de uitspraken die in de drie onderdelen van de studie geformuleerd worden concreter zullen zijn voor het zuidelijk plangebied (Eilandje fase 1) dan voor het noordelijke.

De gewenste verkeersstructuur voor het Eilandje is expliciet een **intermodale verkeersstructuur**. Er wordt gezocht naar een nieuw evenwicht in de bereikbaarheid per auto, openbaar vervoer, fiets of (specifiek voor dit gebied) over het water. De 'ruimtelijke' ontwikkelingen van de dokken (watersporthaven, riviercruises, watertaxi...) zullen een stijging veroorzaken van het aantal keren dat er behoefte is om sluisen en gelijkvloerse ophaalbruggen te openen. Dit beïnvloedt dan weer de doorstroming van het openbaar vervoer en het autoverkeer. Anderzijds leveren ze ook potentiële klanten voor het openbaar vervoer (voor- en natransport vanuit bezoekers watersporthaven naar binnenstad).

De grote waterpartijen zijn sterk beeldbepalend, maar vormen eveneens een barrière voor de doorwaadbaarheid van het gebied door voetgangers en fietsers. Daarom is het ook van belang om de potenties aan te geven van nieuwe loop- of fietsbruggen over dokken en zelfs over de Schelde (cf. Structuurplan), onder meer omdat dit ook het invloedsgebied van openbaarvervoerlijnen sterk kan uitbreiden.

---

### 0.3.1 / ANALYSE PLANNINGSCONTEXT (BELEIDSDOCUMENTEN)

#### S-RSA

In het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen <sup>1</sup> is het Eilandje opgenomen als strategisch project in de **harde ruggengraat** (ontwikkeling als gemengd stedelijk gebied). De Oude Dokken, Cadix- en Montevideowijk worden genoemd als één van de 15 prioritaire **hefboomacties**. Andere hefboomacties in de omgeving met impact op deze studie zijn: de omgeving Luchtbalstation, de heraanleg van de Scheldekaaien en park Spoor Noord.

In het kader van de **zachte ruggengraat** wordt verder gezocht naar een groene verbinding tussen Schijnvalleipark / park Spoor Noord en het Scheldepark, waarbij onder meer rekening gehouden wordt met de potenties van de as Londen- / Amsterdamstraat.

Wat betreft het netwerk **openbaar vervoer** wordt aan De Lijn een aantal suggesties gedaan voor de versterking van de openbaarvervoerontsluiting van het Eilandje. Het gaat over de kaaitram, de tramlijnen Groene Singel en Noorderlaan en vooral tramlijnen op de assen Londen- / Amsterdamstraat en Kattendijkdok-Oostkaai / Mexicostraat.

#### Netwerk **fiets en voetgangers**:

- centrale fiets- en voetgangersbrug over de Schelde: zoekzone tussen Amsterdamstraat (voorkeur) en het Steen;
- geplande fiets- en voetgangersbrug over de Noorderplaats tussen Park Spoor Noord en de Londenstraat;
- fiets- en voetgangersbrug over het Asiadok ter hoogte van de IJzerlaan naar het Kempeneiland.

#### MASTERPLAN MOBILITEIT ANTWERPEN <sup>2</sup>

- Oosterweelverbinding: sluiting van de Ring met overbrugging van de dokken en nieuw knooppunt ter hoogte van het Noordkasteel (ontsluiting van het havengebied)
- Doortrekking van tramlijnen, onder meer een nieuwe verbindende tramlijn vanaf de Noorderplaats over de Noorderlaan naar Ekeren (uitvoering gepland 2008 – 2012).

---

<sup>1</sup> 'Antwerpen Ontwerpen' - Strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen – stad Antwerpen – 18 september 2006

<sup>2</sup> Masterplan Mobiliteit Antwerpen – Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel – goedgekeurd door Vlaamse Regering op 15 december 2000

---

## PEGASUSPLAN DE LIJN <sup>3</sup>

Doortrekking van tramlijnen (b.v. lijn naar Ekeren over Noorderlaan).

## MASTERPLAN EILANDJE FASE 1

Het masterplan voor de **eerste fase** van het Eilandje werd goedgekeurd in 2002 en behelst het gebied ten zuiden van de Kattendijksluis en het Houtdok (Oude dokken, Montevideo, Cadix). Voor dit gedeelte bestaat reeds een vrij scherp omliggende visie op de gewenste ontwikkelingen, en heel wat projecten zijn reeds lopende of zullen kortelings opstarten. Voor **fase 2** (het noordelijk gedeelte met het Mexico- en Droogdokeneiland) bestaat nog heel wat onzekerheid over nog te nemen beslissingen (b.v. Oosterweelverbinding, inplanting van enkele grootschalige functies...).

Het masterplan voor fase 1 beschrijft in grote lijnen de gewenste ontwikkeling (bebouwing, functies, weginfrastructuur, open ruimte). Hieronder volgt een synthese van elementen die relevant kunnen zijn voor het studiegebied.

### Oude Dokken

- Goede relatie dokken – water
- Bestendiging van bestaande bebouwing en aanvulling door lopende initiatieven
- Sint-Felixarchief (klaar)
- Ondergrondse parking Godefriduskaai (in afwerking)
- MAS (in aanbouw)
- Aanleg van kaaien
- Jachthaven (Willemdok) en museumhaven (Bonapartedok)  
Waterstation (ten O. van Hanzenstedenplaats) en watertaxi's (Verbindingsdok)

### Cadixwijk

- Wijkgevoel (orthogonaal patroon) nog versterken
- Herstel contact met water (momenteel verstoord door loodsen)
- Opheffing barrière Londenstraat

---

<sup>3</sup> Pegasusplan Antwerpen 2003 – 2025 – De Lijn

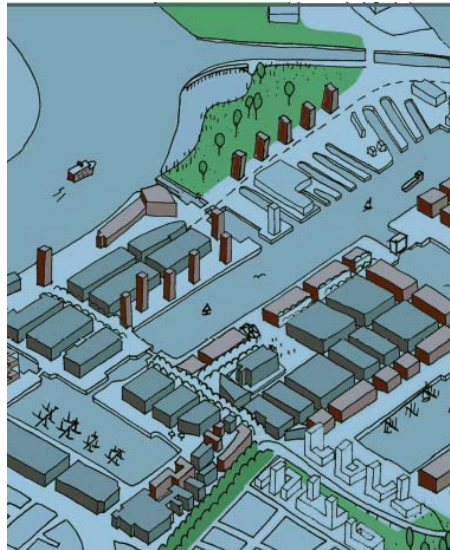
## Montevideo

Twee noord-zuidassen verbinden stad met Eilandje:

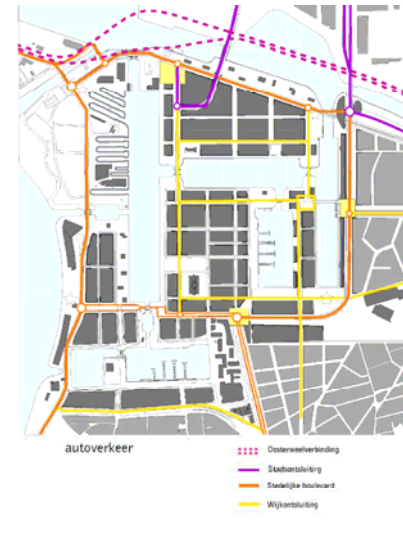
- Scheldekaaien = overgang naar Schelde: publieke ruimte– ritmiek open / gesloten
- Falcon-Nassau as = culturele as

## Verkeersstructuur

- Rijnkaai, Londen-/ Amsterdamstraat, Leien: stadsboulevard
- Kattendijkdok-Oostkaai, August Michielsstraat, Kempenstraat, Madrasstraat: wijkontsluitingswegen
- Andere straten: woonstraten voor lokaal bestemmingsverkeer.



Masterplan Eilandje



Verkeersstructuur Masterplan Eilandje



---

## ONTWERP OPEN RUIMTE

### **De Oude Dokken**

- Dokranden: eenheid en continuïteit
- Dwarsstraten tussen Oude Dokken en Londen- / Amsterdamstraat: woonstraten met prioriteit voor voetgangers.
- Tavernierkaai: afgestemd op situatie langs binnenstad (2 rijstroken – meer ruimte voor fietsers en voetgangers)

### **Cadixwijk**

- Doortrekking van de wijk tot aan het Kattendijkdok (gezicht naar het water). Kades zijn de belangrijkste publieke ruimte (pleinen aan het water).
- Woonstraten meer intiem karakter
- Douaneplein: zeer open buurtplein, relatie met dok
- Auto krijgt ondergeschikt karakter; overal in principe 2-richtingsverkeer
- Accent Mexicobrug = remmend + als toegangspoort
- Kattendijkdok-Oostkaai: min of meer zelfde profiel als andere wijkstraten, maar met twee aparte fietspaden – parkeren beperkt tot één zijde – geen sluiproute (nb In het Masterplan werd nog geen rekening gehouden met de eventualiteit van een trambaan).
- Versmalling profiel Londenstraat door zuidelijke wijkuitbreiding – bochtig tracé – boulevardkarakter – eliminatie baanvakken – centrale voetgangers-/verblijfsstrook.

### **Montevideo (wijk aan de Schelde)**

- Culturele as = open toegankelijk kadevlak met losstaande torenobjecten
- Straten tussen blokken: cf. Cadix, maar smaller profiel – continuïteit van straten naar de Oude Dokken, althans voor voetgangers en fietsers
- Autoverkeer heeft ondergeschikte rol
- Profiel Rijnkaai vergelijkbaar met Scheldekaai binnenstad, evt. met tram op middenstrook – vloeiend parkway-type
- Amsterdamstraat: boulevardkarakter (cf. Londenstraat).



## BPA EILANDJE FASE 1 GOEDGEKEURD M.B. 15-12-2005 – SORESMA

Het masterplan en de beeldkwaliteitplannen (zie verder) zijn het referentiekader, het BPA zorgt voor juridisch afdwingbare regelgeving.

Enkele elementen die bepalend zijn voor deze studie:

- Doortrekking van het orthogonaal patroon van de Cadixwijk met een reeks bouwblokken langs de westelijke, noordelijke en oostelijke kaaistroken
- Breedte van de Kattendijkdok-Oostkaai ongeveer even breed als de andere woonstraten van de Cadixwijk
- Cadixpark
- Versmalling van het profiel van de Londenstraat met pèrspectiefverspringing naar de Amsterdamstraat
- 6 woontorens Kattendijkdok-Westkaai ...

Momenteel wordt een eventuele herziening van het BPA in overweging genomen omdat een aantal omstandigheden gewijzigd zijn (b.v. het BPA hield geen rekening met doortrekking van tram door Kattendijkdok-Oostkaai). In perceel 3 wordt een realistische inschatting gemaakt van de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen op basis van het BPA.

## BEELDKWALITEITPLANNEN VOOR HET EILANDJE

De principes van het masterplan worden verder geconcretiseerd in een reeks beeldkwaliteitplannen.

### **Beeldkwaliteitplan buitenruimte**

In een algemene visie wordt vooral gedrukt op het specifieke historische kader van het 19<sup>de</sup>-eeuwse havengebied (weidsheid van de kaden met sterk publiek karakter, industriële relictten, materiaalgebruik gebaseerd op industrieel karakter...). Tussen het Kattendijkdok, de Cadixstraat en het douanegebouw wordt een plein voorzien. Verder worden ontwerpprincipes geformuleerd voor het autoverkeer en parkeren, fiets- en voetgangersvoorzieningen en openbaar vervoer. Zowel voor de twee hoofdontsluitingsassen als voor de andere woonstraten worden mogelijke dwarsprofielen gesuggereerd. Het typeprofiel voor de Londen- / Amsterdamstraat houdt rekening met de mogelijkheid van een centrale trambaan. Verder worden ook uitspraken gedaan over de groen- en verlichtingsstructuur.

---

## Groenplan

Omdat heel wat elementen in de ontwikkeling van het Eilandje nog erg onzeker zijn, werd geopteerd voor een gefaseerde groenstrategie waarbij tijdelijke landschappen evolueren tot een eindbeeld. Er werden uitspraken gedaan over beplanting van kaaistroken, parkstructuren en laanaanplantingen. Het Groenplan hanteert volgende bouwstenen voor het Eilandje:

- Boomgroepen langs kades (b.v. kaaivlak van Kattendijkdok-Oostkaai):  
beplantbare strook tussen flaneerzone (3.50m) langs water en parkeerzone (haaks parkeren – 5m); daarnaast rijweg (3m) en voetgangerszone tegen huizen; in de plantzone kunnen bomengroepen aangebracht worden (lengte 5m) in losse opstelling, al dan niet met bodembedekkers, siergrassen of groene voegen.
- Boomgroepen in de binnenstraten:  
de beplantbare stroken vallen samen met de parkeerstroken, die hierin geïntegreerd worden, tussen de rijweg en het voetpad.
- Tijdelijke landschappen:  
het groenplan is een strategisch plan dat inspeelt op de verschillende faseringen bij de invulling van bouwprogramma's. Daarbij werden concepten uitgewerkt voor tijdelijke landschappen.
- Parkstructuur voor Cadixplein / douanegebouw:  
integratie van in te groenen parkeerplein voor douanegebouw (lineaire stroken) en het geplande Cadixplein (publiek park referend naar prairiekarakter).
- Laanbeplantingen  
voor de as Londen-/ Amsterdamstraat is een lineaire aanplanting voorzien van b.v. platanen.

## Waterplan

In het waterplan worden uitspraken gedaan over de gewenste functie en nautisch karakter van de watervlakken (commerciële en pleziervaart, riviercruises, watertaxi's...).

- Bonapartedok: museumhaven, passantenhaven voor klassieke chartervaart ('bruine' vloot).
- Willemdok: waterstation, watertaxi's (beperkte doorvaarthoogte) aan westkaai; passantenjachthaven (zuid-oostzijde); eventueel 'vismarkt'.
- Kattendijkdok: riviercruises aan westkaai (ten zuiden van vernieuwde Kattendijksluis); oostkaai (ten zuiden van Mexicobrug) wordt overloopzone voor cruises, rondvaartboten of charterschepen bruine vloot; droogdokken blijven gedeeltelijk in gebruik.

- 
- Houtdok: meerplaats voor binnenschippers aan zuidkaai (in afwachting van realisatie woningbouw), later mogelijk privé-steigers gekoppeld aan woningbouw; aan noordzijde wachtplaats voor binnenschippers; maritieme erfgoedcluster tussen Hout- en Kempisch Dok.
  - Kempisch Dok: herlocatie van jachthaven Lobroekdok.
  - Asiadok: in eerste fase behoud van overslagfunctie; later mogelijk als overloopgebied voor andere dokken.

#### DEELMOBILITEITSPLAN ANTWERPEN KERNSTAD <sup>4</sup>

##### **Gewenst netwerk openbaar vervoer**

###### Kwaliteitsniveau 1 (tram)

- Leien Noord - Dam - (Bredastraat) - Groenendaallaan;

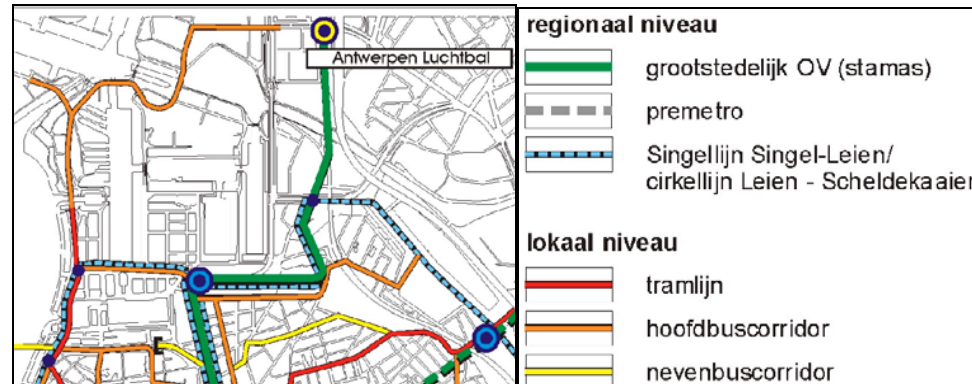
###### Kwaliteitsniveau 2 (tram)

- Rijnkaai - Tavernierkaai - Sint Pietersvliet -Sint Paulusstraat ...
- Londenstraat - Noorderplaats - Noorderlaan - IJzerlaan
- Ellermanstraat - Van De Wervestraat - Van Maerlantstraat - Osystraat
- Scheldekaaien

Verder wordt ook de Londen-/ Amsterdamstraat - Rijnkaai – Oosterweelsteenweg genoemd als hoofdbuscorridor.

---

<sup>4</sup> Mobiliteitsplan Antwerpen – deelmobiliteitsplan Kernstad – stad Antwerpen – studiegroep Omgeving en Tritel – 2004



Gewenst netwerk openbaar vervoer – deelmobiliteitsplan Kernstad (bron: deelmobiliteitsplan Antwerpen Kernstad)

### Gewenste wegcategorisering

#### Lokale wegen type I

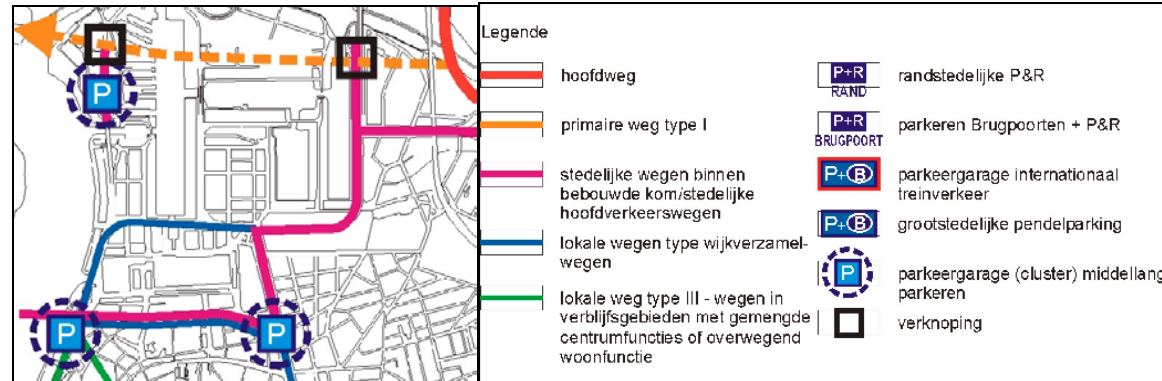
- Waaslandtunnel - Italiëlei ten noorden van Tunnelplaats – Noorderlaan
- Oosterweelsteenweg tussen knooppunt Oosterweel en nieuwe parking Eilandje

#### Lokale weg type II (wijkverzamelwegen)

- Londen-/ Amsterdamstraat
- Tavernierkaai
- Oude Leuwenrui – Brouwersvliet
- Leien ten zuiden van Tunnelplaats.

#### Bovenlokale functionele fietsroutes

- Rijnkaai – Oosterweelsteenweg – Straatsburgbrug
- Londen-/ Amsterdamstraat (ook fietsparking voorzien)
- Noorderleien – Noorderlaan.



Wegencategorisering - deelmobiliteitsplan Kernstad

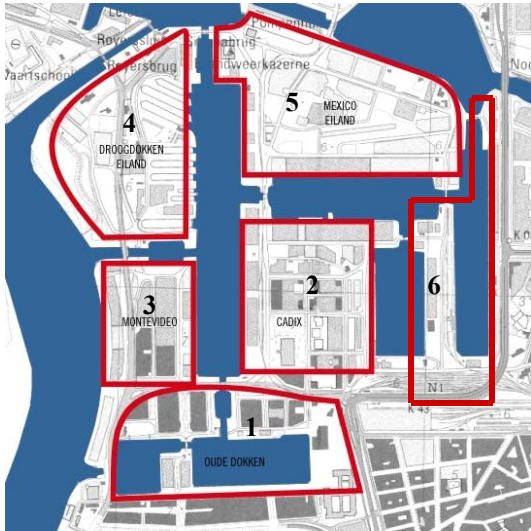
### 0.3.2 / VISIES VAN DE ACTOREN

Naast de stad Antwerpen zijn ook andere actoren betrokken bij onderdelen van de studie:

- De Lijn: is als Vlaamse Vervoersmaatschappij betrokken bij een mogelijke doortrekking van tramlijnen.
- Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken, agentschap Infrastructuur: MOW is betrokken als beheerder van de Leien en via het convenantbeleid.
- De Haven is verantwoordelijk voor het beheer van de dokken, het watertransport, de functionering van bruggen en sluisen...
- De stad Antwerpen is verantwoordelijk voor de stedelijke ontwikkeling van het Eilandje (masterplan, BPA, strategische projecten...) en het bijhorende verkeers- en parkeerbeleid, de inrichting van het openbaar domein enz... Meer lokale bevoegdheden vallen onder het district Antwerpen.
- Ook de stedelijke Toeristische Dienst werd betrokken bij de studie, omdat het Eilandje in de toekomst nog meer dan vandaag een toeristisch-recreatieve functie zal opnemen.

Bij de aanvang van de studie werd aan de verschillende partners om hun (start)visie gevraagd. MOW (Frank Leys) en het Havenbedrijf (Sigrid Fruytier) formuleerden een schriftelijke visie, de andere actoren deden dit mondeling in de stuurgroep.

Deze 'startvisies' waren belangrijk om bij de aanvang van de studie de gevoeligheden, knelpunten en randvoorwaarden vanuit de verschillende sectoren en actoren te kennen, maar ook om een zicht te krijgen op plannen en intenties. De genoemde actoren namen ook deel aan de stuurgroep waar de verschillende visies regelmatig met elkaar geconfronteerd werden om tot een consensus te komen.



### 0.3.3 / ANALYSE RUIMTELIJK-FUNCTIONELE ONTWIKKELINGEN (EILANDJE FASE 1 EN 2)

Het Eilandje bestaat uit **zes deelgebieden**:

1. Oude Dokken (Bonaparte- en Willemdok)
2. Cadixwijk
3. Montevideowijk
4. Droogdokkeneiland
5. Mexico-eiland
6. Omgeving Kempisch Dok – Asiadok

Typische kenmerken van het gebied zijn:

- de weidse ruimtes
- een goed oriënterend vermogen (minder naar het noorden)
- een overgedimensioneerde wegeninfrastructuur
- sterke barrièrevorming door de waterpartijen en het beperkt aantal (ophaal)bruggen

1

Voor de verschillende deelgebieden bestaan **verschillende ontwikkelingsperspectieven**, dus ook met een verschillende graad van (on)zekerheid. De ontwikkelingsstrategie van de stad loopt min of meer gefaseerd van zuid naar noord, en wordt beschreven in het Masterplan fase 1 (zuidelijke plandelen) en het Masterplan fase 2 (noordelijke plandelen).

#### 0.3.3.1 / FASE 1

In het zuidelijke plangebied (Oude Dokken, Cadix, Montevideo) zijn de ontwikkelingsprogramma's vrij concreet gekend:

60% wonen – 23% kantoren – 17% voorzieningen volgens het BPA. Zoals reeds vermeld, wordt het bouwprogramma (vooral voor de Cadixwijk) in perceel 3 bijgesteld op basis van realistische prognoses.

In dit gebied onderscheiden we in volgorde van zekerheid:

- recente vernieuwingen en trends, voornamelijk in de omgeving Oude Dokken (Amca-site, Felixarchief, bouw ondergrondse parking Godefriduskaai...), Cadix (stelselmatige vernieuwing van het bouwblokken weefsel, tehuis voor ex-binnenschippers...) en Montevideo (Ballet van Vlaanderen en Philharmonie, afbraak Kattendijkbrug...);
- goedgekeurde projecten, zoals het MAS (in aanbouw), zes woontorens Kattendijkdok-west;
- ruimtelijke projecten in ontwikkeling: museum Red Star Line, Montevideopakhuys, Shop...

## Oude Dokken

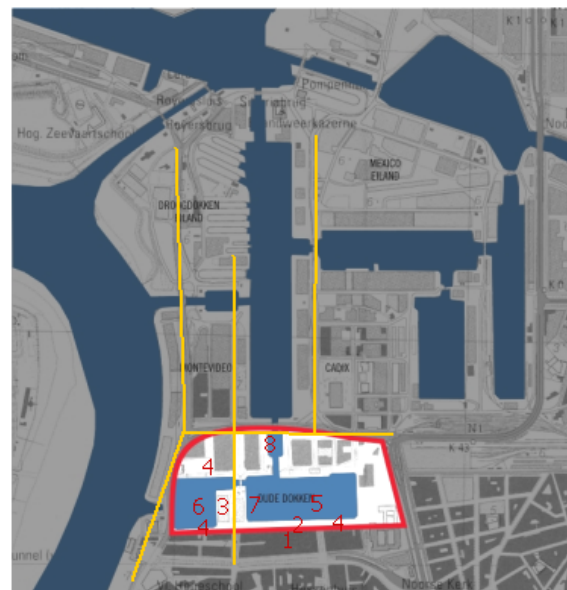
Goede relatie dokken – water  
Bestendiging bestaande bebouwing

### Nieuwe ontwikkelingen

- 1 St.-Felix archief (klaar)
- 2 Ondergrondse parking Godefriduskaai (in afwerking)
- 3 MAS (in aanbouw)
- 4 Aanleg van kaaien

### Dokken

- 5 Jachthaven (Willem dok)
- 6 Museum haven (Bonapartedok)
- 7 Waterstation (ten O. van Hanzensted enplaats)
- 8 Watertaxi's (Verbindingsdok)





## Cadixwijk

Wijkgevoel (orthogonaal patroon) versterken  
Herstel contact met water (verstoord door loodsen)  
Opheffing barrière Londenstraat

### Nieuwe ontwikkelingen

- 1 Invulling bouwblokken op kaai i.p.v. loodsen  
Grondruil haven – stad i.v.m. verbreding  
profiel Kattendijkdok-Oostkaai
- 2 Douaneplein
- 3 Huis van Bethaniën (gerealiseerd)
- 4 Torenaocent kaai 38 ...

### Dokken

- 5 Jachthaven (Kempisch Dok)
- 6 Riviercruises (Kattendijkdok Z.)



## Montevideowijk

**Opener karakter** (hoge losstaande gebouwen)

**Twee noord-zuidassen** stad - Eilandje

- Scheldekanaal = overgang naar Schelde  
Publieke ruimte – wandelpromenade  
Stedelijk podium  
Ritmiek open / gesloten
- Falcon-Nassau as = culturele as

**Nieuwe ontwikkelingen**

- 1 Zes woontorens kaaistrook (+ P-garage)
- 2 Montevideo pakhuis
- 3 Shop
- 4 Red Star museum
- 5 Nieuwe Kattendijksluisbrug (in studie)
- 6 Stedelijke kade – markant eindgebouw in noorden

**Dokken**

- 7 Riviercruises (Kattendijkdok Z.)

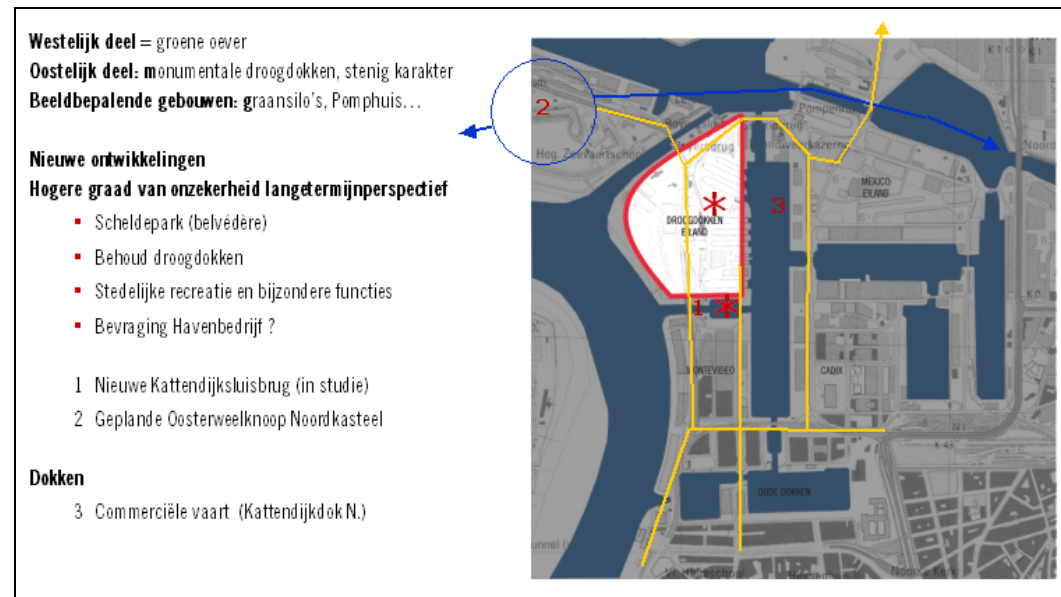


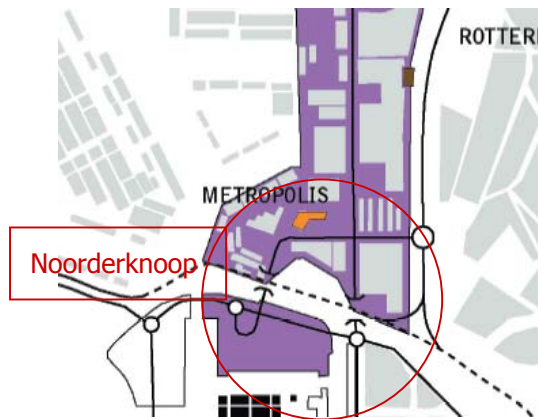
### 0.3.3.2 / FASE 2

In het noordelijke plangebied bestaat nog veel onzekerheid over de verdere bestemming en invulling van het Mexico- en Droogdokkeneiland. Recent besliste het stadsbestuur een nieuw congrescentrum uit te bouwen aan het Astridplein, en niet op het Eilandje. De meeste concessies op het Mexico-eiland lopen nog door tot 2040, wat grootschalige ontwikkelingen in dit gebied zelfs op middellange termijn onmogelijk maakt. De geplande Oosterweelverbinding zal eveneens een belangrijke impact hebben op het studiegebied. Een nieuw knooppunt ter hoogte van het Noordkasteel kan nieuwe grootstedelijke functies op het noordelijk deel van het Eilandje beter ontsluiten, maar wellicht ook nieuwe verkeersstromen (sluiproutes?) door het gebied genereren.

In het **ruimere plangebied** is er de lopende realisatie van Park Spoor Noord waarvan de kop nog moet ingevuld worden (Hogeschool Antwerpen, ziekenhuis Antwerpen-Noord...), de heropleving van de omgeving van het Falconplein en het Schipperskwartier aan de zuidzijde en de ontwikkeling van een noordelijke stedelijke ontwikkelingsknoop (Metropolis, Station Antwerpen Luchtbal, Mexico-eiland).

#### Droogdokkeneiland (Fase 2)





## Mexico-Eiland (Fase 2)

- Balkon of uithangbord van de haven
- Potenties hoofdkantoren en back offices voor havenbedrijven
- Plannen Oosterweelverbinding
- Nieuwe stedelijke noorderknoop
- Lopende concessies nog tot 2040

1 Geplande Oosterweelknoop Noordkasteel

**Beeldbepalende gebouwen:**

- brandweerkazerne,
- Silo
- Pomphuis...

**Programmatisch kader:** gemengde ontwikkeling

- 33% wonen
- 33% kantoren
- 33% voorzieningen
- VTI = 2 (gemiddeld)

**Ruimte voor grootschalige stedelijke fundies**

---

### 0.3.4 / GEÏNTEGREERDE AANPAK VAN DE DRIE STUDIEONDERDELEN

- Ruimtelijke ontwikkelingen afstemmen op **multimodale bereikbaarheid**
- **Mober** (mobiliteitseffectenrapport) vereist bij een mogelijke inplanting van nieuwe grootschalige functies. Dit is des te belangrijker gezien de eilandsituatie. Op het Droogdokeneiland b.v. zullen nieuwe functies enkel ontsloten worden via beweegbare bruggen, wat een beperkende impact heeft op de bereikbaarheid.
- **Selectieve autobereikbaarheid**
  - Weren van doorgaand verkeer
  - Auto-ontsluiting van Droogdokken- en Mexico-eiland: noordwaarts via Oosterweelknoop of Straatsburgbrug
  - Auto-ontsluiting van Montevideo- en Cadixwijk: zuidwaarts via Noorderplaats, noordwaarts via Rijnkaai naar Oosterweelknoop
  - Scheldekaaien: lokale ontsluitingsfunctie
- Parkeerbeleid houdt rekening met de kwaliteit van het openbaar domein en met wijziging van de modal split (vervoerswijzekeuze) door het verlengen van tramlijnen in het gebied en een betere fietsbereikbaarheid.
- Verzorgde ruimtelijke en landschappelijke inpassing van de tramassen in het openbaar domein, op basis van de uitgewerkte principes in de beeldkwaliteitplannen (buitenruimte, groenplan...), het masterplan en BPA (zie hoofdstuk 0.3.1).

# PERCEEL 1 / NETWERK OPENBAAR VERVOER

## 1.1 / PROBLEEMSTELLING

### 1.1.1 / HUIDIG AANBOD OPENBAAR VERVOER VOOR HET EILANDJE

De huidige bediening van het Eilandje per openbaar vervoer gebeurt uitsluitend per bus. Perifeer is er een trameindhalte aan de Sint-Pietersvliet.

Het **tramnet** (lijnen 4 en 7) speelt van op zijn huidige locatie (Sint-Pietersvliet: eindhalte teruggaand tot de jaren 1880) slechts een perifere rol in de ontsluiting van het Eilandje, maar is daar wel zichtbaar en aan een hoge frequentie aanwezig. De primaire invloedssfeer (ca. 350 m voetweg) reikt tot de Tavernierkaai en een deel van de Sint-Aldegondiskaai.

Tramlijn		Dienstinterval *	
		Daluur	Spitsuur
4	Groenplaats - St.-Pietersvliet - Hoboken	10'	7.5'
7	St.-Pietersvliet - Nationale Bank - Mortsel-	10'	7'

\* *weekdienst in winterdienstregeling*

**Buslijnen** in het gebied zijn:

- Buslijn **30/34** die het Eilandje perifeer bedient via halten in de Brouwersvliet.
- Het busverkeer is aanwezig op de as Rijnkaai-Noorderplaats met twee lijnenbundels (**1/13** en **501/02/03**), maar ondanks de negen bussen/u op de relatie met het F. Rooseveltplein is de herkenbaarheid van de 'relatie naar het Eilandje' gering. Andere busverbindingen zijn tangentieel t.o.v. het studiegebied, zo o.a. de zeer zware busstroom van het streekvervoer via de Noorderlaan en Noorderplaats. De Noorderplaats heeft als complex kruispunt ook in het wegverkeer een zeer dominante functie waardoor daar geen attractieve atmosfeer en veiligheid voor eventuele openbaarvervoerhaltes aanwezig is, en ook moeilijk kan gerealiseerd worden. Bij de geplande heraanleg van dit kruispunt in het kader van het Masterplan 'project Leien fase 2' is het de bedoeling dat de stad verkeerssturend zal optreden, met onder meer een beperkt aantal rijstroken op de toevoerassen.

- Buslijn 9 is een ontsluitende bediening van de Klapdorpwijk en legt de relatie van de Amsterdamstraat naar Meirbrug-Nationale Bank. Op die relatie wordt lijn 9 gedeeltelijk gedubbeld door lijn 7, maar rijdt met voor deze korte afstand een te geringe frequentie.

<b>Buslijn</b>		<b>Tracé</b>	<b>Dienstinterval *</b>	
			<b>Daluur</b>	<b>Spitsuur</b>
<b>1/13</b>		Rijnkaai – Leien – Hoboken/Hemiksem	10'	10'
<b>9</b>		Rijnkaai – Nationale Bank – Zurenborg - Fruithoflaan	20'	20'
<b>30/34</b>		Brouwersvliet-Kaaien-Zuid-Berchem station-Borgerhout-Brouwersvliet	20'	20'
<b>501-02-03</b>		Rijnkaai – Paardenmarkt – C.Station – Berchem - Aartselaar	20'	20'
<b>35-37</b>		<i>Havenvervoer westzijde:</i> Noorderplaats-onpare kaaien-Kruisschans	doelgroep	90'
<b>6XX-7XX</b>		Bezali/Voorkempen – Noorderplaats - Rooseveltplaats	<5'	<2'
<b>28</b>		Merksem – Noorderplaats – Rooseveltplaats	15'	10'
<b>31</b>		<i>Havenvervoer oostzijde:</i> Rooseveltplaats – Noorderplaats – Kaai 210	20'	20'
<b>123</b>		Keizershoek – Havanastraat - Rooseveltplaats	15'	15'

\* weekdienst in winterdienstregeling

### 1.1.2 / IMPACT VAN NIEUWE RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

De ruimtelijke ontwikkelingsplannen voorzien de inplanting van culturele attractiepunten in de Montevideowijk en de bouw van woontorens op de Westkaai van het Kattendijkdok. Ook in de Cadixwijk zal de dichtheid van de bewoning en de diversiteit van functies sterk toenemen. Dit brengt mee dat het Eilandje een menging van nieuwe hoogwaardige functies krijgt. Daardoor kan het gezien worden als een nieuwe subkern van de stedelijke centrumzone, te vergelijken met b.v. de ontwikkelingen rond de L. Dewaelplaats, of - veel ouder - rond de Harmonie. Dergelijke subkernen liggen niet op het einde van een verkeersstroom maar ontwikkelen ook een sterke band met verderop liggende kernen. In het geval van het Eilandje geldt dit voor Merksem, Luchtbal en Ekeren. In hoofdstuk 1.3 wordt dieper ingegaan op mogelijke bestemmingen en potenties voor het openbaar vervoer.

---

### **1.1.3 / CONCLUSIES PROBLEEMSTELLING**

De huidige bereikbaarheid per openbaar vervoer is zeker niet voldoende om het ambitieniveau omtrent het Eilandje te bedienen en a fortiori ook te stimuleren. Het huidig aanbod ligt vooral perifeer t.o.v. het studiegebied, en de buslijnenbundels via de Amsterdamstraat-Noorderplaats (1/13 en 501-503) zijn niet echt zichtbaar aanwezig als wervend en structurerend element.

## **1.2 / UITGANGSPUNTEN**

### **1.2.1 / EILANDJE VERBINDEN MET HET STEDELIJK NETWERK**

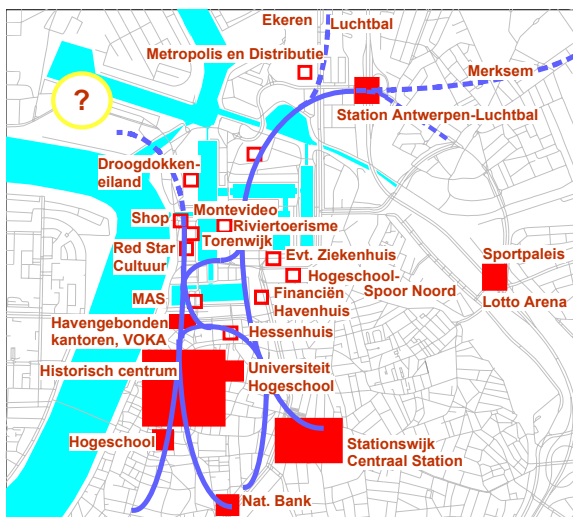
- Essentieel voor de attractiviteit van het Eilandje is een directe relatie met de omgeving Meir en Groenplaats, het historisch centrum met zijn zich snel ontwikkelende uitloper naar het Zuid.
- De oostelijke uitloper van dat centrum is de draaischijf van het openbaar vervoer (Centraal station, stations Opera, Astrid en Diamant, Rooseveltplaats). Veel bezoekers van buiten de stad gebruiken dit gebied als inkompoort en startpunt voor hun verplaatsing binnen Antwerpen.
- Als het Eilandje zijn plaats wil vinden in het netwerk van Antwerpse stedelijke subcentra mag het dus niet ‘einde lijn’ liggen. Er moet doorkoppeling zijn naar naburige centra, ook die aan de buitenzijde. Die kan gelegd worden via de Mexico- en Straatsburgbrug. De attractie van de Cadixwijk zou er erg onder lijden wanneer de bereikbaarheid per openbaar vervoer richting noorden of noordoosten zou beperkt blijven tot een omwegroute met overstap via de Noorderplaats. Merksem, Luchtbal en Ekeren vormen het natuurlijke hinterland van het Eilandje, en ook de mogelijke ontwikkelingen rond Noorderlaan, het station Antwerpen Luchtbal en Metropolis zijn gebaat bij een vlotte relatie met het Eilandje, en via daar met de oude stad.

### **1.2.2 / TRAMBANEN ALS BELANGRIJKE HEFBOOM VOOR STEDELIJKE ONTWIKKELING ROND HOOFDASSEN**

Tramlijnen structureren de ruimte in een stad. Er is dus nood aan meer dan een louter verkeerstechnische aanpak bij de aanleg ervan: het zijn hoofdassen als structurerende ruimtelijke dragers volgens krachtlijnen van het hoger planningskader (cf. 0.3.4). De lijnvoering én de vormgeving van de infrastructuur moet het ambitieniveau van de omgeving accentueren.



### 1.2.3 / GEFASEERDE UITBOUW I.F.V. RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN EN FINANCIËEL-TECHNISCHE OPPORTUNITEITEN



De uitbouw van het tramnet op het Eilandje zal uiteraard moeten vertrekken vanuit het bestaande (of geplande) tramnet - in casu vanaf de Sint-Pietersvliet - en vanaf de geplande traminfrastructuur op de Noorderleien-Noorderlaan. De uitbouw zal dus noodzakelijk ook vanuit het zuiden starten, en zal tegelijk ook de fasering van de ontwikkeling van het Eilandje moeten volgen.

- Fase 1:** Ontsluiting van **zuidelijke** deelgebieden (omgeving Oude Dokken, Cadix en Montevideo). De ontwikkeling van het Eilandje is reeds gestart met de aanpak en de verdichting van de omgeving van de oudste dokken (masterplan fase 1). In een eerste fase wordt dan ook prioriteit gegeven aan de aanleg van tramsporen op de trajecten St.-Pietersvliet-Montevideo en Noorderlaan-Cadixwijk-Mexicobrug;
- Fase 2:** Ontsluiting van **noordelijke** deelgebieden (Mexico en Droogdokken, gekoppeld aan timing en draagkracht van ruimtelijke ontwikkelingen). Voor de ontwikkeling van het gehele oude havengebied (Cadixwijk en de oostwestas maar later ook Mexico-eiland) is de realisatie belangrijk van de verlenging van de Cadix-tramlijn vanaf de Mexicobrug via Straatsburgbrug naar Metropolis, met aansluiting op de tramlijnen van de Noorderlaan en Groenendaallaan. Zo ontstaat er een doorgaande as b.v. vanuit Merksem naar de oude stadskern (via Scheldekaaien), die ook Mexico en Cadix aandoet. Gezien het belang van deze tramlijn omwille van de complementariteit van de woonfunctie op het Eilandje met de functies die zich ontwikkelen rond Metropolis, het station Luchtbal en Merksem (cfr. het derde uitgangspunt onder punt 1.2.1.) kan ze reeds aangelegd worden los van de ontwikkeling van het Mexico-eiland die wellicht pas na 2040 van start gaat. Er zijn hier trouwens reeds enkele attractiepunten en werkgelegenheid gevestigd.
- Lange termijn:** Voor het **Droogdokkeneiland** zijn momenteel nog geen duidelijke ontwikkelingsperspectieven. Een eventuele inplanting van grootschalige publiekstreckers moet gekoppeld worden aan een mobiliteitsstudie om een goede multimodale bereikbaarheid te garanderen. Knelpunten (zowel voor auto als openbaar vervoer) daarbij zijn de **beveegbare bruggen** van de Kattendijk- en Royerssluis. De Lijn geeft voorkeur aan tracés zonder bruggen. Wanneer een nieuwe brug moet gebouwd worden kan onduidelijkheid over de financiering een hypotheek leggen op de realisatie op korte termijn. Er dient eveneens rekening gehouden te worden met de effecten van een eventuele uitrit op de Oosterweelverbinding aan het Noordkasteel. Deze ligt op een strategische plaats met betrekking tot de haven, maar kan ook verkeer genereren naar het stadscentrum. Immers de naburige uitritten liggen hier behoorlijk ver vandaan. In zulk geval kan mogelijk gedacht worden aan een exclusief gebruik richting stad in combinatie met Park & Ride (cf. mobiliteitsplan kernstad) die dan best bediend wordt door de Montevideo-tram.

---

## 1.3 / BESTEMMINGEN EN VERVOERPOTENTIES

### 1.3.1 / BESTEMMINGEN – ATTRACTIEPOLEN (FASE 1)

#### OUDE DOKKEN

Het gebied van de Oude Dokken is nu reeds sterk met het stedelijk centrumweefsel vergroeid, met de jachthaven, de bebouwing langs de Entrepotkaai, het Sint-Felixpakhuis, Hangar 26 en een opleving van Horeca-activiteiten aan de noord- en zuidzijde van de dokken. In de nabije toekomst komt het MAS dit geheel versterken. Belangrijke concentraties zijn zeker de omgeving van het MAS.

**CADIXWIJK** Dit gemengd woongebied met o.a. ook de aanmeerplaatsen voor het rivier-toerisme komt te liggen op de route tussen het centrum en de attractiepool rond Metropolis. Ook de nabijheid van de Leien en de Noorderlaan geeft een gevoel van goed bereikbare locatie. Zeker wanneer het Mexico-eiland verder gaat ontwikkelen komt de Cadixwijk zeer centraal te liggen. Een zich ontwikkelende as naar Luchtbal lijkt een logische stap. De OV-relatie naar de Luchtbal kan deze ontwikkeling .

#### MONTEVIDEO-EILAND

Dit eiland ligt buiten de grote verkeersstromen maar heeft enkele belangrijke culturele centrumfuncties op zijn grondgebied (Ballet van vlaanderen en Filharmonie, gepand Red Star Linemuseum, Montevideopakhuis en Shop). Dit en de ontwikkeling van de woonfunctie aan de Kattendijkdok-westkaai maken de bediening per openbaar vervoer noodzakelijk. Het gaat hier om een eindspoor met keerlus.

De Lijn stelt dat het voor een goede bediening van het Eilandje noodzakelijk is dat de stad snel werk maakt van het verkeerscirculatieplan centrumgebied.

### 1.3.2 / VERVOERPOTENTIES

Er werd vertrokken van data uit de studie van Studiegroep Omgeving en Tritel. Die schat het vervoerpotentieel tijdens het drukste uur van de avondspits vanuit vloeroppervlakten verdeeld volgens basisfuncties, met daarop een aantal vuistregels toegepast. Een realistischere schatting van oppervlaktes van nieuwe ontwikkelingen werd opgemaakt op basis van een gedetailleerde terreinopname (december 2007) en een BPA-simulatie. Hierbij is de optelsom gemaakt van realisaties, lopende en toekomstige projecten. Dit geeft een partieel beeld van de totale mobiliteit. Eén piekuur vertegenwoordigt slechts 30 à 33% van de woon-werkvervoerstroom.

Cadixwijk		wonen	kantoor	commercieel	voorzieningen	totaal
		120m <sup>2</sup> /woning	1werkn/25m <sup>2</sup>	1 werkn/75m <sup>2</sup>	1 werkn/25m <sup>2</sup>	
oppervlakte m <sup>2</sup>		255.911	84.484		57.339	397.734
	verdeling	--	56.323	28.161	--	--
werknemers			2.252	357	2.293	4.902
pendel in spits	uuraandeel	--	0,33	0,16	0,16	
	omvang	--	743	57	367	1.167
wooneenheden		2.133	--	--	--	
Montevideo		wonen	kantoor	commercieel	voorzieningen	totaal
		110m <sup>2</sup> /woning	1werkn/25m <sup>2</sup>	1 werkn/75m <sup>2</sup>	1 werkn/25m <sup>2</sup>	
oppervlakte m <sup>2</sup>		64.584	36.437		36.815	137.836
	verdeling	--	19.737	16.700	--	--
werknemers			789	223	1.473	2.485
pendel in spits	uuraandeel	--	0,33	0,16	0,16	
	omvang	--	261	36	236	532
wooneenheden		587	--	--	--	
Oude dokken		wonen	kantoor	commercieel	voorzieningen	totaal
		100m <sup>2</sup> /woning	1werkn/25m <sup>2</sup>	1 werkn/75m <sup>2</sup>	1 werkn/25m <sup>2</sup>	
oppervlakte m <sup>2</sup>		142.019	171.182		40.341	353.542
	verdeling	--	92.724	78.458	--	--
werknemers			3.709	1.046	1.614	6.369
pendel in spits	uuraandeel	--	0,33	0,16	0,16	
	omvang	--	1.224	167	258	1.650
wooneenheden		1.420	--	--	--	
totaal		wonen	kantoor	commercieel	voorzieningen	totaal
		100m <sup>2</sup> /woning	1werkn/25m <sup>2</sup>	1 werkn/75m <sup>2</sup>	1 werkn/25m <sup>2</sup>	
oppervlakte m <sup>2</sup>		462.514	292.103		134.495	889.112
	verdeling	--	158.222	133.881	--	--
werknemers			6.329	1.785	5.380	13.494
pendel in spits	uuraandeel	--	0,33	0,16	0,16	
	omvang	--	2.089	286	861	3.235
wooneenheden		4.140	--	--	--	

Tabel 1: Eilandje: Vloeroppervlakten per wijk en verdeling volgens de functies

Volgens één van de hoger genoemde vuistregels is het resultaat van de pendel tijdens het drukste piek uur 33% van het totaal aantal werknemers. Voor het Eilandje zou de woon-werkpendel (niet-bewoners) gedurende het drukste avondpiek uur ca. **1078** bedragen.

Net buiten het primaire studiegebied op het Mexico-eiland is er nog een attractie van 1554 werknemers, Dit is van belang omdat de eindhalte van de Cadixlijn zuidelijk in of vlakbij dat gebied komt te liggen. Hier wordt ervan uitgegaan dat 50 % wordt bediend binnen een straal van 500m (777 werknemers) en dat ook hier 33% op het drukste spitsuur wordt vervoerd (259). Samen geeft dat **1337 pendelaars** op het drukste spitsuur.

Vervolgens wordt in tabellen 2, 3 en 4 de verkeersproductie berekend uitgaande van het aantal bewoners a rato van gemiddeld 2.4 per woning. Op basis daarvan wordt een aantal verplaatsingen toegekend. 40% van de bewoners hebben werk (gemiddelde van het arrondissement Antwerpen). Daarvan rijden er een derde tijdens het drukste piek uur, zijnde **1325**. Per woning vinden 0.07 schoolverplaatsingen (**290**) en 0.17 verplaatsingen voor andere motieven plaats (**704** verplaatsingen). Dit geeft een subtotaal van op het drukste spitsuur van **2319 bewonersverplaatsingen** op het drukste spitsuur.

BPA	woningen	bewoners	40% werkenden	33% spitscoëff.	schoolverpl.	andere
Cadix	2.133	5.119	2.048	683	149	363
Montevideo	587	1.409	564	188	41	100
Oude Dokken	1.420	3.408	1.363	454	99	241
<b>totaal BPA</b>	<b>4.140</b>	<b>9.936</b>	<b>3.974</b>	<b>1.325</b>	<b>290</b>	<b>704</b>

Tabel 2:: Bewonersverplaatsingen (werken, school en andere motieven)

winkelbezoek	specialty (80%)	convenience (20%)	publiekstrekkingen
Cadix	261	62	0
Montevideo	123	29	171
Oude dokken	463	110	59
<b>totaal BPA</b>	<b>848</b>	<b>202</b>	<b>231</b>

Tabel 3: Verplaatsingen naar winkels en publiekstrekkingen

Wanneer we uitgaan van de helft heen-en terugverplaatsingen naar winkels en de andere helft een onderdeel uitmaakt van een ketenverplaatsing gaat het hier om 101 x 2 en 101 x 1 verplaatsingen, samen **303** verplaatsingen op het drukste spitsuur.

Bezoekers aan publiekstrekkingen worden gerekend aan 2 ritten, waarvan één op het drukste spitsuur, **231** dus.

De berekende som van alle potentiële verplaatsingen tijdens één spitsuur van en naar het Eilandje bedraagt **4190**. De globale potentie over de hele dag bedraagt, vooral in de niet-woonwerkrelaties, behoorlijk meer.

---

Het potentieel voor het openbaar vervoer zit daarbij op ca 10% in het woon-werkverkeer en op 18.5 % in het woon-schoolverkeer, volgens het onderzoek verplaatsingsgedrag Antwerpen uit 2001. Intussen heeft De Lijn zijn reizigersaantallen zien toenemen met ca 50%, hoewel dit niet naar het verplaatsingsgedrag in het algemeen kan doorgetrokken worden. Centrumgerichte verplaatsingen zitten normaal aan een hoger aandeel openbaar vervoergebruik. Een eenduidige conclusie is dus niet zomaar te trekken, maar een voorzichtige raming levert ca. 1100 OV-gebruikers op het drukste spitsuur van en naar het Eilandje, transitverkeer niet in acht genomen.

Randvoorwaarde is dat de nodige doorstroming voor het openbaar vervoer naar het gebied verzekerd wordt, onder meer door aanpassing van de verkeerspoorten naar het gebied (b.v. kruispunt Noorderplaats) en door de bouwprogramma's op het Eilandje aan te passen aan het draagvlak van het gebied wat betreft verkeersontsluiting (zie verder onder 3.1).

### **1.3.3 / GEWENSTE HALTEPLAATSEN (FASE 1)**

Belangrijke plekken qua functiedichtheid maar ook qua representativiteit voor het Eilandje zijn:

#### OP DE SCHELDELIJN

- Tavernierkaai / St.-Aldegondiskaai: looplijn naar MAS, bediening omgeving Loodswezen
- Montevideostraat / Rijnkaai: De Montevideostraat ontsluit via de kortste route de woontorens, het Ballet van Vlaanderen, de Red Star. Ook de Shop ligt binnen loopafstand.

#### OP DE AMSTERDAMSTRAAT-LONDENSTRAAT

- Hoek Amsterdamstraat - Nassaustraat: Deze halte bedient de noordzijde van het Bonapartedok en het zuidelijk deel van de Kattendijkdok - Westkaai en is gelegen op de Culturele As.

#### OP DE CADIXLIJN

- Ter hoogte van Bombay- en Madrasstraat: sluit aan op de rechte looproute naar het rusthuis aan het Kempisch Dok. Mits de bouw van een eventuele voetgangersbrug over het Kattendijkdok zou van hieruit ook een ontsluiting van het Droogdokkeneiland mogelijk worden.
- Tussen August Michielsstraat en het douaneplein. Deze halte heeft een belangrijke functie t.a.v. de noordzijde van het Willem-dok en de Londenstraat. Via het douaneplein moet het ook mogelijk worden om snel de Rigastraat te bereiken.
- De positie van de riviercruise-aanlegplaats speelt hierbij ook een rol.
- Eindhalte op Mexico-eiland t.h.v. Kambalastraat/Limbastraat.

---

## OP DE LIJN ITALIËLEI NAAR EKEREN

- Tussen Duboisstraat en De Wagemakersstraat
- Op de Noorderlaanbrug ter hoogte van de Hogeschool en het geplande ziekenhuis. Hier is ook een korte route te creëren naar de woonboten (Kempisch Dok).

## 1.4 / GEWENSTE TRACÉS VOOR TRAMINFRASTRUCTUREN

### 1.4.1 / INLEIDING / GEVOLGDE METHODIEK

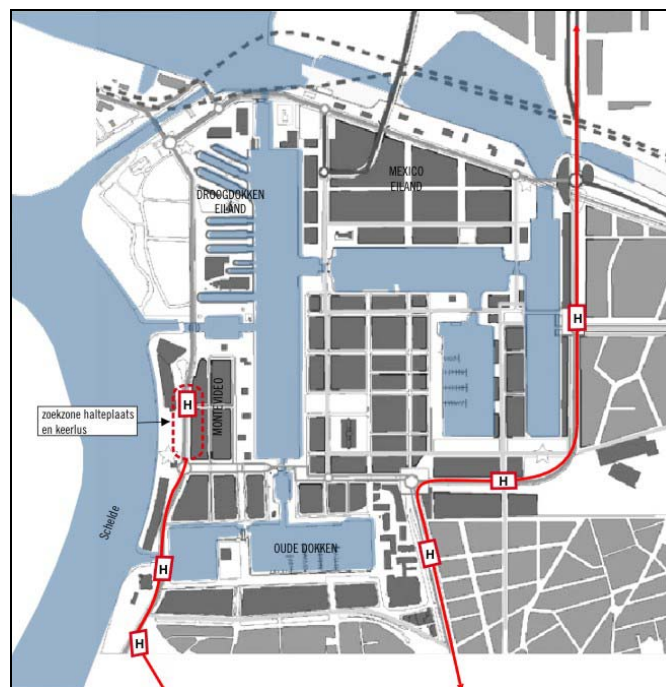
- De uitwerking van het netwerk openbaar vervoer voor het Eilandje gebeurt op basis van de planningscontext, beschreven in hoofdstuk 0.3.1.
- Basisdoelstelling is de verbinding van de attractiepolen van het Eilandje met het stedelijk netwerk (zie hoger).
- Pragmatische aanpak: zoveel mogelijk verlenging van bestaande lijnen en meeliften met andere projecten (b.v. Masterplan Antwerpen, heraanleg Scheldekaaien, heraanleg Leien...)
- In eerste instantie gaat het om de aanleg van infrastructuur, die dan in een volgende stap een invulling kunnen krijgen in functie van lijnvoering.

### 1.4.2 / AS LEIEN – NOORDERLAAN (RICHTING EKEREN)

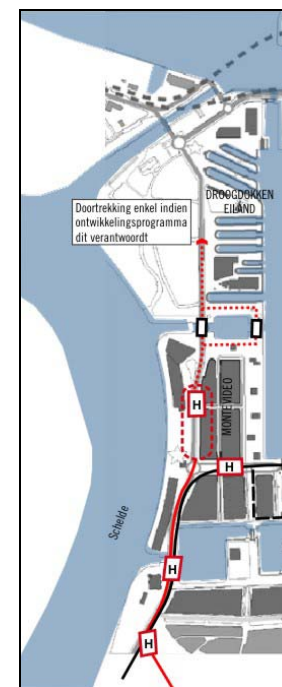
- Dit is een verbindende lijn in het kader van de projecten van het Masterplan Antwerpen (BAM). De exploitatie zou in eerste fase lopen tot aan de Havanastraat, in tweede fase tot Leuvenberg. Het eerste stuk tot de Havanastraat zou in aansluiting van de Noorderleien gebouwd worden. Verdere aanleg wordt voorzien in 2010, later verlenging tot Hoevenen.
- Potenties (vanuit oogpunt Eilandje): er zou op de Noorderplaats een driehoeksaansluiting aangelegd moeten worden richting Noorderlaan/Londenstraat/Italiëlei. Een halte op de Noorderplaats zelf is daardoor niet evident. Een ligging verder op de Noorderlaanbrug geeft belangrijke potenties: onmiddellijke aansluiting naar Hogeschool, Kliniek, bediening woonbootsteigers en korte voetweg via campus naar De Pretstraat/Fuggerstraat (bedient zo een slecht ontsloten stuk 2008-Antwerpen). Zo ook zouden op beide andere lijnen de halten een eind vóór de Noorderplaats moeten gelegd worden. Deze drie halten zouden een zeer goed bereik hebben, en er is geen conflict over dubbel halteren op zeer korte afstand.
- Deze as raakt de zuidoostelijke grens van het Eilandje (Willemdok, AMCA, Technicum, Kempisch en Asiadok).
- Halteplaatsen: Hogeschool Antwerpen, mogelijk ziekenhuis ZNA, IJzerlaan, tegelijk ook bediening van het Kempisch Eiland.

## TIMING EN PRIORITEITSSTELLING

- Start der werken: 2008,
- Gefaseerde uitbouw tot Luchtbal, Ekeren, Leugenberg, (Hoevenen): 2013;
- Voorzien in het programma van het Masterplan.



*Tramlijn Leien / Noorderplaats en Scheldetram*



*Mogelijke verlenging Droogdokken lange termijn wenselijk en haalbaar?*

---

### 1.4.3 / SCHELDETRAM (ONTSLUITING MONTEVIDEOWIJK)

- In eerste fase vanaf St.-Pietersvliet over Rijnkaai tot uiterlijk zuidzijde van Kattendijkbrug
- Halteplaatsen: Sint-Pietersvliet, Bonaparte / MAS, Montevideo / Red Star (zie hieronder)
- Situering van keerlus: zoekzone tussen Kattendijkbrug en Amsterdamstraat, verder te onderzoeken door planningscel.  
Aandachtspunten:
  - keerlus is bepalend voor de situering van halteplaats Montevideo; de Montevideostraat geeft een optimale ontsluiting van de woontorens en de geplande of bestaande culturele projecten;
  - zichtbare halteplaats liefst op loopafstand van bestaande en nieuwe ontwikkelingen Montevideo (b.v. in zichtas Montevideostraat?)
  - geen ongewenste hypotheek op het bouwprogramma van de kaaistroom, maar verzorgde onderlinge inpassing.

### TIMING EN PRIORITEITSSTELLING

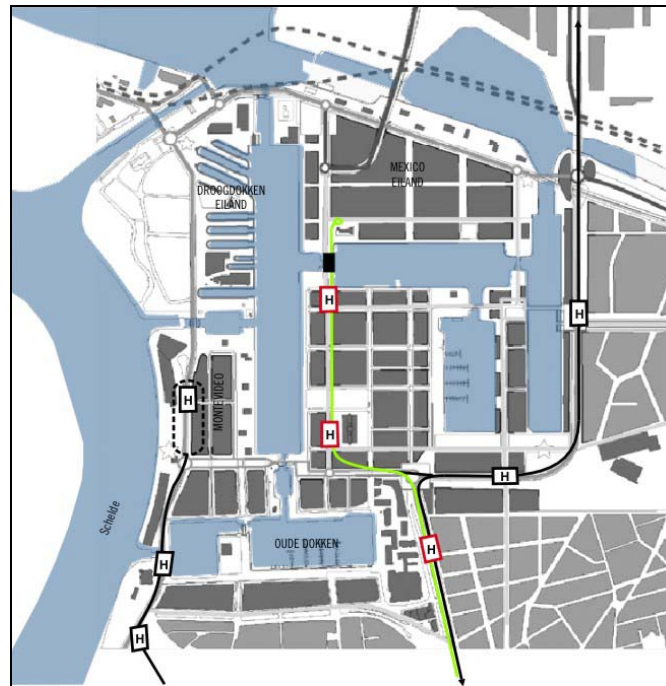
- Gekoppeld aan de timing voor heraanleg van de Scheldekaaien.
- Liefst operationeel vanaf de opening van publiekstrekkingen als het Red Star Line-museum, Montevideopakhuis, de Shop...
- Is het technisch mogelijk/zinnig de tram ten noorden van St.-Pietersvliet al versneld door te trekken als eerste fase van heraanleg kaaien ?
- Budget voor dit traject werd reeds voorzien in het kader van projecten Masterplan Antwerpen (BAM)
- In een 2<sup>de</sup> fase kan dan de **zuidwaartse** doortrekking volgen van een tramlijn langs de Scheldekaaien tussen St.-Pietersvliet en (Nieuw-)Zuid: geïntegreerd in de heraanleg van de Scheldekaaien.
- Een mogelijke **noordwaartse** doortrekking van de tramlijn over de Kattendijkbrug naar het Droogdokkeneiland is nog zeer onzeker en kan hoogstens op lange termijn, enkel indien ruimtelijke ontwikkelingen dit noodzakelijk maken. Hierbij stellen zich enkele technische problemen:
  - De funderingen van de nieuwe Kattendijkbrug (nu in ontwerpfase) houden reeds rekening met eventuele tramaanleg, maar de geplande rolbrug zelf is hier niet op berekend.
  - Bovendien zou een uitwijkpunt met tweede beweegbare brug aan de oostzijde van de sluis noodzakelijk zijn.
- Deze studie doet hier - gezien de onzekerheden op lange termijn - verder geen uitspraken over. Zoals hoger reeds gesteld worden plannen voor grootschalige publiekstrekkingen in dit gebied best eerst getoetst aan een mobiliteitsstudie (mober).



#### 1.4.4 / AS LEIEN / KATTENDIJKDOK-OOSTKAAI (ONTSLUITING CADIXWIJK)

- Potentieel een sterke verbinding, zeker in het licht van een latere doorsteek richting Groenendaallaan.
- In eerste fase vanaf de Leien via de Londenstraat en Kattendijkdok-Oostkaai tot Mexicobrug.
- De stad opteert voor een keerlus (korte termijn) net ten noorden van de Mexicobrug om een snelle ontwikkeling van de kop van het bouwblok langs de Madrasstraat niet te hypothekeren. Randvoorwaarde is dan wel dat de Mexicobrug een vaste brugverbinding wordt (blijft), met hergebruik van de rolbasculebrug (monument) indien technisch mogelijk. De Lijn stelt dat een keerlus ten zuiden van de Mexicobrug op korte termijn realistischer is, omdat dan geen overbrugging nodig is. In de fase van de projectnota wordt deze knoop doorgehakt op basis van een afweging van beide standpunten.

Halteplaatsen: Douane, Madrasstraat / Houtdok Zuidkaai.



*Tramlijn Londenstraat / Kattendijkdok-Oostkaai / Mexicobrug*

---

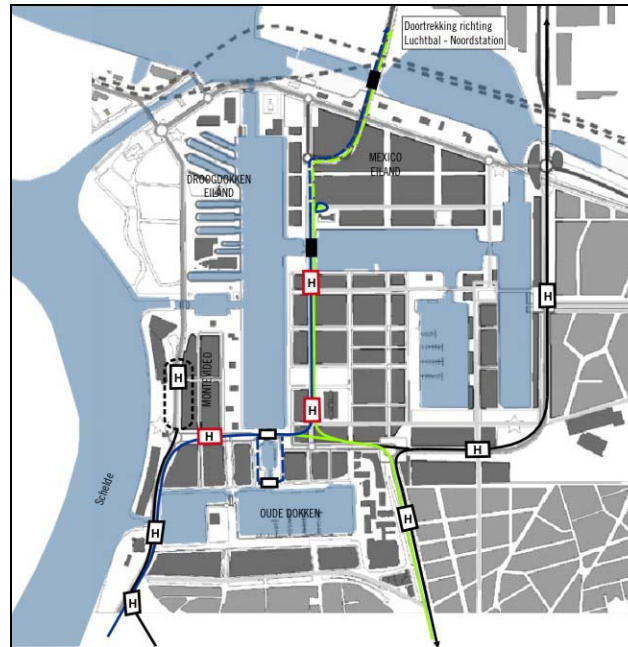
Voor een **verdere tracéstudie van de tramlijn door de Cadixwijk** werden twee mogelijkheden onderzocht: via de Kattendijkdok-Oostkaai of via de Napelsstraat. Hiervoor verwijzen we naar hoofdstuk 1.5.

#### TIMING EN PRIORITEITSSTELLING

- De ruimtelijke ontwikkeling van de Cadixwijk is volop lopend, wat de snelle realisatie van een tramlijn hier wenselijk maakt. Aandachtspunt vormt wel de ontsluiting (laad- en loskades) van de huidige bedrijven langs de kaaistrook, waarvan de concessie nog steeds lopende zijn.
- Tweede fase: doortrekking van de tramlijn noordwaarts via de Mexicostraat en Straatsburgbrug richting Metropolis, Luchtbal en het geplande Station Antwerpen Luchtbal:
  - Nieuwe ontwikkelingen op het Mexico-eiland worden op lange termijn gepland, gezien hier nog concessies van bedrijven lopen tot na 2040. Vanuit dit oogpunt gezien is een doortrekking voor die datum dus allesbehalve prioritair.
  - Dit belet niet dat een doortrekking op relatief korte termijn wel zinnig is om Luchtbal en het Station Antwerpen Luchtbal te verbinden met het zuidelijk deel van het Eilandje, en verder met de Scheldekaastrook en de historische binnenstad.
  - Onderzocht moet worden of de tram op de bestaande Straatsburgbrug aangelegd kan worden of op een naastliggende nieuwe trambrug. Ook dit kan de timing beïnvloeden.
  - Het Masterplan Eilandje voorziet een trajectwijziging voor de zuidelijke brughelling die het bestaand bouwblok doorkruist. Dit kan niet voor 2040 (concessie bedrijven zoals DHV), tenzij de bedrijven zouden instemmen met ingrijpende herstructurering voor die datum.
  - Indien de trambaan het huidige S-vormige traject Mexicostraat / Straatsburgbrug zou volgen, dan zijn er geen technische belemmeringen om de tramaanleg reeds op relatief korte termijn te starten.
  - Goed overleg tussen alle actoren blijft noodzakelijk om te voorkomen dat een hypotheek gelegd wordt op verdere ontwikkelingen.

#### 1.4.5 / OOST-WESTVERBINDING AMSTERDAM- / LONDENSTRAAT (LINK TUSSEN ASSEN 4.2 EN 4.3)

- Potenties: Deze verbinding maakt het mogelijk om de as Ekeren-Luchtbal te verbinden met de Groenplaats als verbindende lijn via de Noorderlaan.
- Vanaf de Rijnkaai over de Amsterdamstraat en Londenbrug, om aan te sluiten op de as Londenstaat / Kattendijkdok-Oostkaai.
- Gezien de Londenbrug beweegbaar moet blijven (toegang tot yacht- en museumhaven Oude Dokken) is een uitwijklus noodzakelijk. Dit kan langs Verbindingsdok Westkaai – Willemsbrug – Verbindingsdok Oostkaai, wat het voordeel heeft dat de tramchauffeurs een optimaal overzicht hebben op tegenliggend tramverkeer. Hiervoor dient de Willemsbrug aangepast te worden. In de volgende fase (projectnota); wordt verder onderzocht welke delen van deze uitwijklus op één dan wel op twee sporen moeten of kunnen aangelegd worden.
- Halteplaats: Nassaustraat (culturele as).

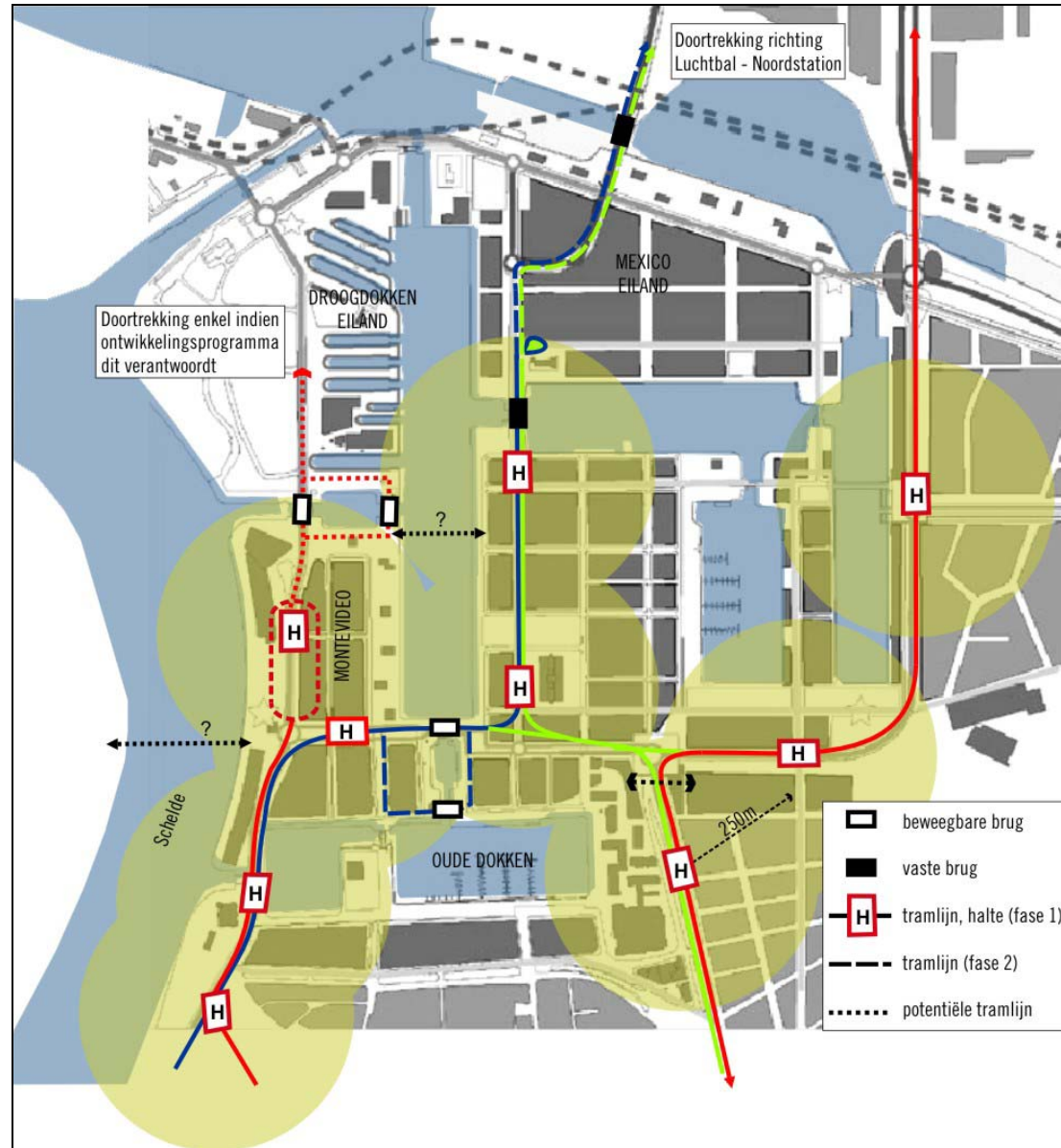


Oost-westverbinding Londen-/ Amsterdamstraat

---

## TIMING EN PRIORITEITSSTELLING

- Aanleg van dit verbindingsstuk kan tijdens of na de realisatie van beide hoger beschreven noord-zuidassen.
- De timing wordt in eerste instantie bepaald door de termijn waarop de Londen- en Willebrug kunnen vervangen of aangepast worden. De Lijn vraagt om een verzorgde inpassing van de traminfrastructuur op deze plaats.
- Voor het optimaal functioneren van het MAS van bij de aanvang is een snelle heraanleg van de Nassastraat en Amsterdamstraat wenselijk. De geplande heraanleg van de St.-Laureiskaai / Napoleonkaai (ten westen van Willebrug) start in het najaar 2007. Beperkte aanpassingen in functie van een uitwijkspoor kunnen nog doorgevoerd worden.
- Een bijkomend argument voor snelle aanleg is van technische aard: de mogelijkheid om vanaf de Scheldelijn een directe verbinding te krijgen met de tramstelplaats aan de Groenendaallaan.

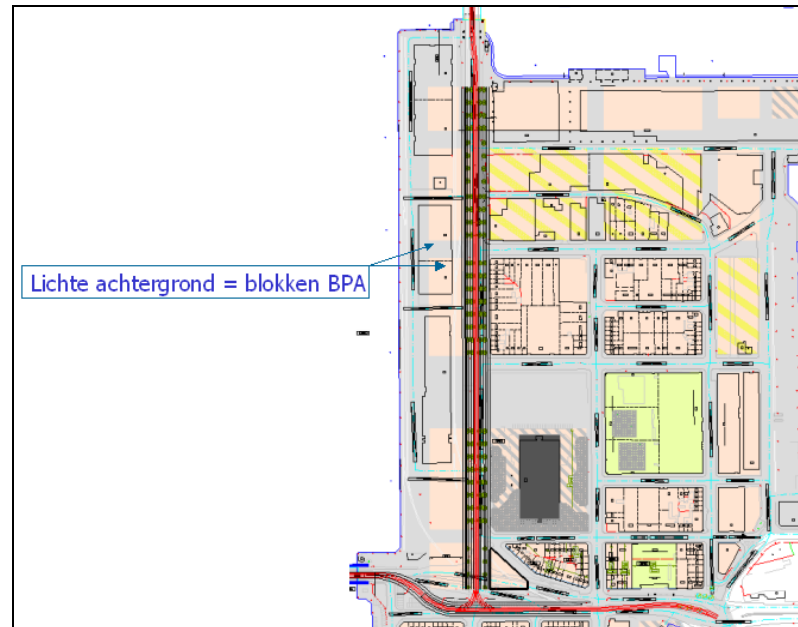


Synthese: netwerk openbaar vervoer Eilandje

## 1.5 / TRACÉSTUDIE CADIXWIJK

Nadat de principiële keuze gemaakt is om een tramverbinding aan te leggen via de Cadixwijk - die in een latere fase kan doorgetrokken worden richting Luchtbal - werd onderzocht welk het optimaal tracé is voor een tramlijn door de Cadixwijk. Drie mogelijke varianten werden tegenover elkaar afgewogen: via de Kattendijkdok-Oostkaai of de Napelsstraat, of een combinatie van beide.

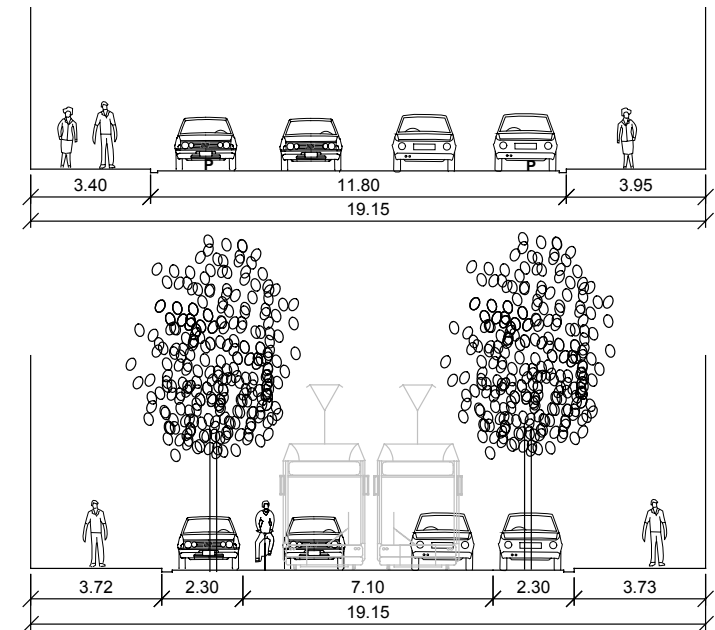
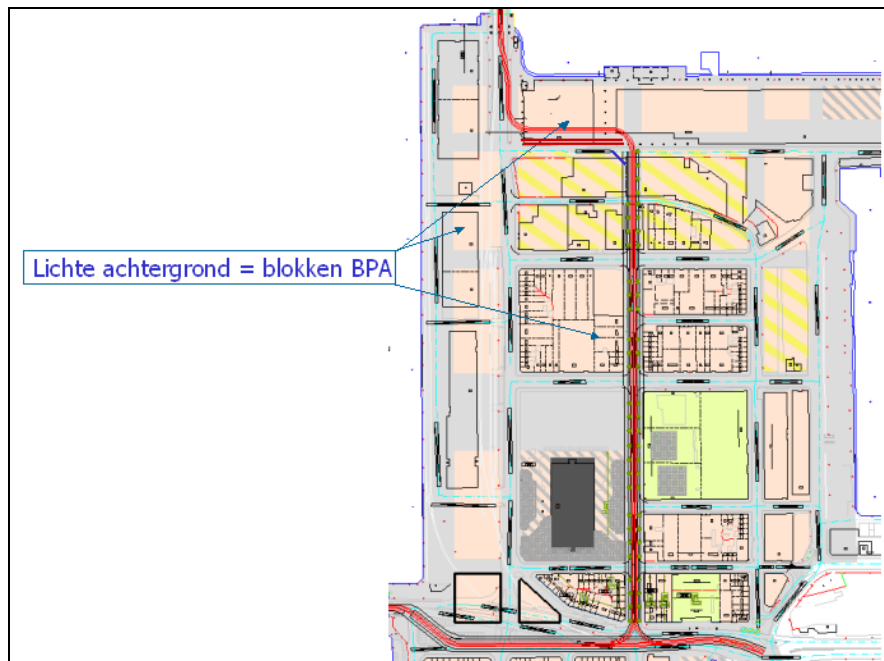
### 1.5.1 / VARIANT 1: TRAMLIJN VIA KATTENDIJKDOK-OOSTKAAI



*Variant 1: tramlijn via Kattendijkdok-oostkaai*

Hier zijn verschillende invullingen mogelijk: gemengd verkeer (binnen richtlijnen van het BPA) of een aparte trambaan, symmetrisch of asymmetrisch profiel. Deze mogelijkheden worden verder in detail (dwarsprofielen e.d.) uitgewerkt in het hoofdstuk 2.2.3.2 (conceptmatige uitwerking Kattendijkdok-Oostkaai).

## 1.5.2 / VARIANT 2: TRAMLIJN VIA NAPELSSTRAAT / MADRASSTRAAT / MEXICOBURG



*Variant 2: tramlijn via Napelsstraat / Madrasstraat / Mexicobrug*

*Boven: Napelsstraat dwarsprofiel bestaande toestand  
Beneden: Napelsstraat – menging tram en autoverkeer*

De Napelsstraat heeft een breedte van iets meer dan 19 m tussen de gevels. De parkeerdruk is er vrij hoog. Tweezijdig langsparkeren, onderbroken door bomengroepen (cf. Groenplan), blijft aangewezen.

Er is te weinig ruimte aanwezig voor een aparte trambaan of zelfs voor aparte fietspaden. Indien geopteerd wordt voor een doortrekking van de tram door de Napelsstraat zal dit dan ook gemengd moeten gebeuren. Een veel voorkomend probleem bij menging van tram- en fietsverkeer is dat de fietser de tram ophoudt, of omgekeerd, dat de fietser zich verdukt voelt door de tram. Daarom wordt in dit geval geopteerd voor een breder wegprofiel (7.10 m tussen de parkeerstroken, zodat de fietser nog langs de tram kan rijden). Nadeel is dat dit profiel aanleiding geeft tot hoge rijnsnelheden op de talrijke momenten dat er geen tram is, terwijl men hier eerder een zone 30 zou verwachten. Hoe dan ook gaat het mengen van trams, fietsers en autoverkeer zeker ten koste van de doorstroming en strookt dit eerder met het concept van een ontsluitende dan een verbindende tram.

### 1.5.3 / VARIANT 2BIS: TRAMLIJN VIA NAPELSSTRAAT / CADIXSTRAAT / KATTENDIJKDOK-OOSTKAAI



*Variant 2bis: tramlijn via Napelsstraat / Cadixstraat / Kattendijkdok-Oostkaai*

Een tussenvariant bestaat erin de tram aan te leggen enkel in het zuidelijk deel van de Napelsstraat en te laten afdraaien via de Cadixstraat naar de Kattendijkdok-Oostkaai. Ten zuiden van de Cadixstraat zou de tram in dat geval mogelijk ook in een rondrijlus (enkelrichting) kunnen rijden. Nadeel hiervan is dat een halte dan enkel mogelijk is ten noorden van de Cadixstraat of in de Londenstraat.



### 1.5.4 / AFWEGING VAN DE VARIANTEN

	Argumenten PRO	Argumenten CONTRA
<b>Variante 1 Kattendijkdok-Oostkaai</b>	Meest structurele zichtbaarheid van de tram (tram als hefboom voor stedelijke ontwikkeling)	Minder centrale ligging in de wijk. In de toekomst zullen de nieuwe blokken langs de kaai en toenemende wateractiviteiten het potentieel hier welk versterken.
	Kortste en rechtlijnig traject biedt beste continuïteit en doorstroming	
	Mits herziening van het BPA is er ruimte beschikbaar voor een aparte trambaan	
<b>Variante 2 Napelsstraat</b>	Meer centrale ligging in de Cadixwijk. De Napelsstraat zou dan eerder uitgroeien tot hoofdstraat.	Minder structurele zichtbaarheid van de tram
		Minder continuïteit: traject met twee haakse bochten (Madrassstraat).
		Enkel mogelijk mits menging van auto, tram en fiets.
		Dit leidt tot minder veiligheid en een zwakkere doorstroming
<b>Variante 2 bis Korte rondrijlus Napels-/Cadixstraat</b>	Wanneer abstractie gemaakt wordt van een doortrekking zijn er voordelen op korte termijn: minder ruimtebeslag, geen vervelende keerlus, halte mogelijk aan Cadixplein, centralere ligging...	Wanneer de tram later doorgetrokken wordt richting Luchtbal worden de omlegging en de zwakkere doorstroming als nadelen aanzien (eerder lokaal ontsluitend dan verbindend karakter).
		Vermits de tramlijn op termijn enkel zin heeft mits doortrekking richting Luchtbal, gaat het dus enkel om voordelen op korte termijn die niet opwegen tegen de dure investeringskost.
		'Vis noch vlees'
		Zelfde nadelen als variant 2

### 1.5.5 / BESLUIT

Na afweging tussen de verschillende betrokken actoren (stad, district, De Lijn, OMW) wordt geopteerd voor variant 1. Deze variant zal verder uitgewerkt worden onder hoofdstuk 2.2.3.2.

---

## 1.6 / VAN TRAMINFRASTRUCTUREN NAAR BEDIENINGSCONCEPTEN

Zonder in detail te willen gaan kunnen de nieuwe traminfrastructuren een aantal interessante wenslijnen mogelijk maken:

- Verlenging van huidige lijn **7** vanaf Sint-Pietersvliet naar de Montevideowijk (tot zuidzijde Kattendijkbrug).
- Doortrekking van lijn **10** naar Montevideowijk, om het MAS en de kop van de Brouwersvliet met het Centraal Station te verbinden.
- Nieuwe tramlijn tussen (Nieuw-)Zuid en Merksem / via de Scheldekaaien, Amsterdam-/Londenstraat, Kattendijkdok-Oostkaai, Mexicostraat-Straatsburgbrug-Groenendaallaan- Station Antwerpen Luchtbal.
- Nieuwe tramlijn tussen het Centraal Station en de Cadixwijk (verlengbaar naar Mexico-eiland); Voor deze lijn is het belangrijk dat tot op het Astridplein kan worden gereden omwille van de bereikbaarheid van de riviercruiseterminal voor treintoeristen.
- Niet alle combinaties zijn wenselijk omdat meer lijnen nadelig zouden werken op de aangeboden frequentie per lijn. In die zin zijn comfortabele overstaphalten belangrijker. Vooral de zuidelijke halte van de Cadixwijk (douane), de halte aan de Duboisstraat en die aan de St.-Aldegondiskaai kunnen nogal wat overstapbewegingen verwerken.

## 1.7 / INDICATIEVE KOSTENRAMING TRAMINFRASTRUCTUUR

Hieronder volgt een indicatieve raming voor de kostprijs voor de aanleg van traminfrastructuur langs de Londen-/ Amsterdamstraat en Kattendijkdok-Oostkaai (tot Mexicobrug).

<b>Kostprijsberekening traminfrastructuur en openbaar domein tramassen op het Eilandje</b>												
	oppervlakte (m <sup>2</sup> )	lengte (m)	breedte (m)	rolering 620€/m	bestratingswerken 165€/m <sup>2</sup> (incl. grondverzet, straatmeubilair en groenaanleg)	extra's ifv verfraaiing en verblijfskwaliteit straatmeubilair 15€/m <sup>2</sup>	verlichting basis, functionele verlichting 2000€/25m per breedte 10m	verlichting extra, sfeerverlichting ter verhoging van de verblijfskwaliteit 2000€/25m per breedte 10m	opmeting (1500€/100m)	traminfrastructuur De Lijn (5milj€/km)		Totaal Stad Antwerpen (/haven)
<b>Kattendijkdok Oostkaai</b>												<b>2.625.381</b>
Kattendijkdok oostkaai (straat)	13.944	627	19	388.740 €	2.300.793 €	209.163 €	50.160 €	50.160 €	9.405 €	3.135.000 €		2.619.681
Keerlus Noord		380							5.700 €	950.000 €		5.700
<b>Londen Amsterdamstraat</b>												<b>7.340.310</b>
Amsterdamstraat	14.170	280	50	173.600 €	2.338.050 €	212.550 €	22.400 €	44.800 €	4.200 €	1.400.000 €		2.622.000
Londenstraat	18.897	382	35	236.840 €	3.118.005 €	283.455 €	30.560 €	61.120 €	5.730 €	1.910.000 €		3.498.870
Westkaai	3.978	118	33	73.160 €	656.370 €		9.440 €	9.440 €	1.770 €	590.000 €		677.020
Oostkaai	3.193	89	33	55.180 €	526.845 €		7.120 €	7.120 €	1.335 €	445.000 €		542.420
					<b>8.940.063 €</b>	<b>705.168 €</b>	<b>119.680 €</b>	<b>172.640 €</b>	<b>28.140 €</b>		<b>TOTAAL</b>	<b>9.965.691</b>
				<b>927.520 €</b>						<b>8.430.000 €</b>		<b>9.357.520 €</b>
											<b>ALG TOTAAL</b>	<b>19.323.211</b>

---

# PERCEEL 2 / CONCEPTMATIGE UITWERKING VAN DE HOOFDONTSLUITINGSASSEN

## 2.0 / INLEIDING

### 2.0.1 / KADERING IN RUIMERE VERKEERSSTRUCTUUR

Om de bereikbaarheid én de leefbaarheid van het Eilandje te waarborgen, is een evenwichtige e ontsluitingsstructuur noodzakelijk. Enerzijds moet het Eilandje **vlot ontsluitbaar** zijn voor bestemmingsverkeer, anderzijds mag de aanwezige ontsluitingsstructuur geen aanleiding geven tot **ongewenst sluipverkeer**. De nabijheid van de Oosterweelverbinding noopt tot extra aandacht in dit verband.

Essentieel uitgangspunt is een doorgedreven **multimodale benadering** van de bereikbaarheid van het gebied. Vandaar dat in deze studie veel aandacht besteed wordt aan de versterking van het openbaar vervoer (vrije trambanen) en het fietsroutenetwerk (hoogwaardige fietspaden langs beide hoofdassen, aansluitend op het stedelijk fietsroutenetwerk). Randvoorwaarde is echter dat het dichtslibben van toevoerkruispunten door autoverkeer geen hypotheek legt op de doorstroming van het tramverkeer.

**Mexico-eiland, Cadixwijk en Oude Dokken Noord** worden ontsloten via:

- Rijnkaai (zowel vanuit Oosterweelknoop als Scheldekaaien <sup>5</sup>)
- Leien (Noorderplaats)
- Kattendijkdok-Oostkaai - Mexicostraat.

**Oude dokken Zuid** wordt ontsloten via de Brouwersvliet.

De **AMCA-site** wordt rechtstreeks ontsloten via de voorziene ventweg langs de Leien.

Een ontsluiting via deze assen, moet de garantie kunnen bieden dat de verkeergeneratie van en naar het Eilandje verwerkt kan worden. Volgens de laatste prognoses, vertrekkend vanuit een duurzaam modal shift-scenario, is dit haalbaar.

---

<sup>5</sup> Het gaat hier enkel over ontsluitend verkeer, geen doorgaand verkeer !

---

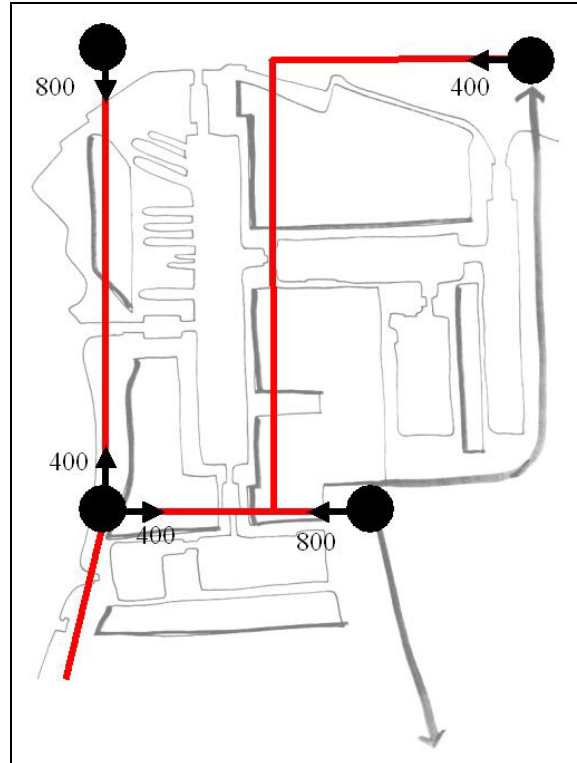
De capaciteit van het onderliggende weggennet wordt echter niet alleen ingevuld door herkomst/bestemmingsverkeer, maar ook door doorgaand verkeer, alhoewel dit laatste niet gewenst is. Het sturen van verkeersstromen door middel van 'filtering' zal daarom noodzakelijk zijn om verzadiging van het lager weggennet te voorkomen én om de kwaliteit van de assen Kattendijkdok-Oostkaai en Londen-Amsterdamstraat te waarborgen.

Voornamelijk het gebruik van de Kaaien als verbindingsweg van/naar de Oosterweelknoop en het gebruik van Kattendijkdok-oostkaai moet vermeden worden. De filtering moet zo gebeuren dat doorgaand verkeer ontraden wordt, maar de bereikbaarheid van het Eilandje wel gegarandeerd blijft.

Vanuit vuistregels kan de volgende redenering gemaakt worden:

Er wordt vanuit gegaan dat een **kruispunt op een wijkverzamelweg** (Rijnkaai, Amsterdamstraat- Londenstraat, Groenendaallaan-vanaf kruispunt Noorderlaan) ca. 800 voertuigen per uur kan verwerken in één bepaalde richting. Vermits de hoofdontsluiting zal gebeuren via vier kruispunten (zie hierboven), kan er in principe een capaciteit van 3600 vte/uur verwerkt worden, wat ruim toereikend is voor de site Eilandje.

De filtering zal voornamelijk moeten gebeuren aan de kruispunten Amsterdamstraat- Rijnkaai, Groenendaallaan-Noorderlaan en Noorderplaats. Door de as **Amsterdam-Straat Londenstraat** te downgraden tot **wijkverzamelweg**, en de **Kattendijkdok-oostkaai** tot **lokale weg**, wordt de ingaande verkeersstroom aan de kruispunten Amsterdamstraat- Rijnkaai, Groenendaallaan-Noorderlaan gehalveerd (tot een capaciteit van ca. 400 vte/u). Naast de globale heraanleg (verblijfskarakter) zullen ook de ophaalbruggen een sterk filterend effect hebben op het doorgaand verkeer.



Principeschets ontsluitingscapaciteit van toevoerkruispunten Eilandje

Een dergelijke ontsluitingsstructuur kan zorgen voor de nodige filtering én bereikbaarheid van het Eilandje. In deze situatie kan een verkeersstroom naar het Eilandje opgevangen worden van ca. 2800 vte/u.

***Het is echter aangewezen (noodzakelijk) om een dergelijk scenario door te laten rekenen met het multimodaal model van TVSAM. Bovenstaande redenering kan immers enkel opgebouwd worden vanuit de site Eilandje, maar houdt geen rekening met gevolgen en scenario's voor verkeersstromen op een hoger schaalniveau.***

---

## 2.0.2 / SITUERING HOOFDONTSLUITINGSASSEN

Het Eilandje wordt gekenmerkt door een vijftal belangrijke structurerende assen, die elk hun eigen karakter hebben.

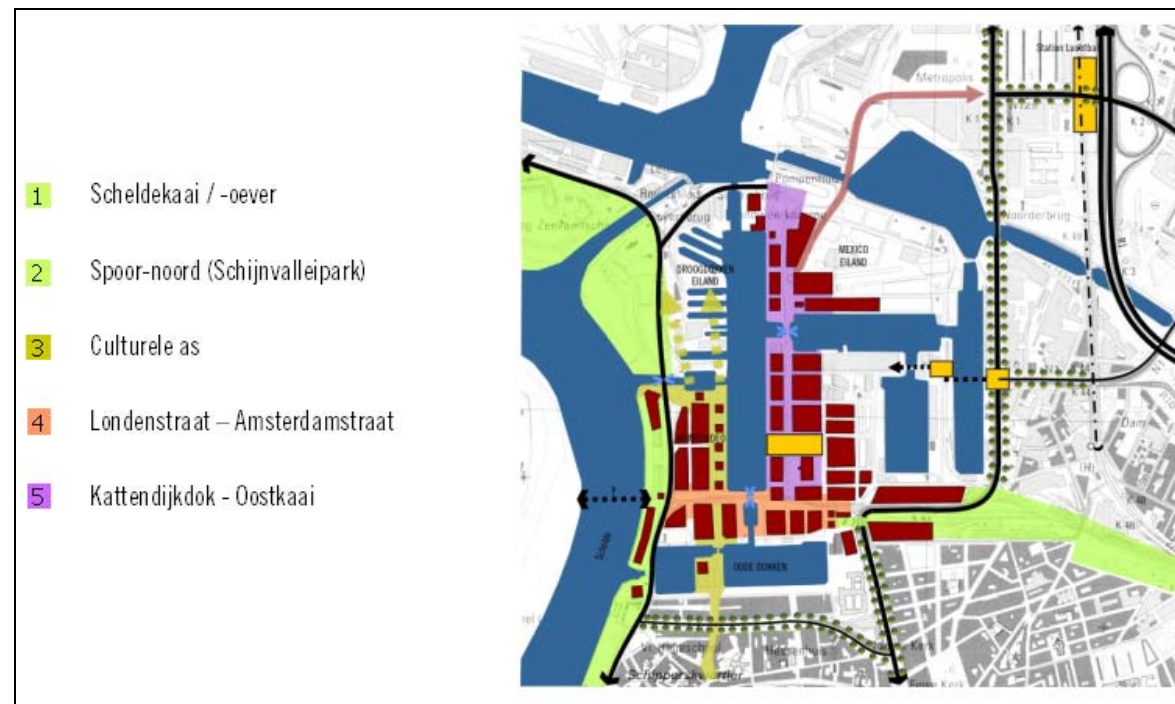
1. De **Schelde-oever** (Rijnkaai, Kattendijkbrug, Oosterweelsteenweg)  
Deze as wordt aan de westzijde bepaald door de Scheldekaaien (kaaivlak, hangars, groene ruimte aan Sloepenweg), aan de noordoostzijde door de droogdokken, aan de zuidoostzijde door de bebouwing tussen Bonapartedok en Kattendijksluis, Voorheen was dit een drukke verkeersweg voor het zware havenverkeer, maar het verkeersbelang daalde sterk door een tonnenmaatbeperking langs de kaaien in de binnenstad en de afbraak van de hoge Kattendijkbrug.  
In het Masterplan Eilandje worden de Scheldekaai en de Falcon-Nassau-as (zie hieronder) genoemd als de twee noord-zuidassen die de stad verbinden met het Eilandje. De kaaien verzorgen de overgang tussen Schelde en Eilandje. Voor de publieke ruimte wordt een ritmiek open / gesloten beoogd. Het nieuwe beeld voor de Tavernierkaai wordt bepaald in de ontwerpplannen die momenteel in opmaak zijn voor de Scheldekaaien. Het profiel voor de Rijnkaai / Oosterweelsteenweg bouwt hierop verder, en krijgt volgens het Masterplan een vloeiend parkwaykarakter. Het profiel zal mede bepaald worden door een mogelijke doortrekking van een trambaan langs de kaaien (zie deel1).
2. **Spoor Noord**  
Op de terreinen van het gewezen goederenstation Antwerpen-noord wordt momenteel het stedelijk park Spoor Noord aangelegd. Op de meest westelijke kop van dit gebied (aan Noorderplaats) zijn grootstedelijke functies voorzien, zoals de Hogeschool Antwerpen en een nieuw Ziekenhuis Noord-Antwerpen. Het park wordt gelinkt met het Eilandje onder de Noorderlaanbrug en door middel van een nieuwe voetgangersbrug over de Noorderplaats.
3. **De culturele as** (Falcon-Nassau as)  
Deze as werd ook reeds door Manuel Sola de Morales genoemd als dé navelstreng die de link moest leggen tussen stadscentrum en Eilandje. Deze visie krijgt een invulling door de implanting van een aantal culturele functies, zoals het MAS, het Ballet van Vlaanderen / Philharmonie, het Red Starmemoriaal, het Montevideopakhuis, de Shop en de droogdokken (waarvan de bestemming nog niet vastligt). Op de kaaistrook van Kattendijkdok-Westkaai worden zes woontorens gepland. Aan het openbaar domein van deze as worden hoge eisen gesteld.
4. **De Londen-/ Amsterdamstraat**  
*Zie hoofdstuk 2.1.*

## 5. De **Kattendijkdok-Oostkaai / Mexicostraat**

Deze as is samen met de Rijnkaai / Oosterweelsteenweg de enige doorlopende noord-zuidverbinding op het Eilandje. In het Masterplan krijgt de Kattendijkdok-Oostkaai min of meer hetzelfde profiel als de andere wijkstraten van de Cadixwijk, maar met twee aparte fietspaden en één parkeerstrook. De Mexicobrug zou geaccentueerd worden als remmend element en als toegangspoort. Ook deze visie hield nog geen rekening met de mogelijke doortrekking van een tramlijn.

De stad Antwerpen plant de heraanleg van twee van deze assen: de Londen-/ Amsterdamstraat en de Kattendijkdok-Oostkaai. In dit deel van de startnota wordt ontwerpend onderzoek verricht dat resulteert in conceptmatige voorstellen voor beide assen. In een volgende fase (projectnota) worden deze concepten verder uitgewerkt tot een ontwerp van heraanleg.

De Londen-/ Amsterdamstraat en Kattendijkdok-Oostkaai zijn de twee belangrijkste assen die instaan voor de multimodale ontsluiting van het studiegebied. Het is de bedoeling dat een groter aandeel gaat naar het openbaar vervoer (doortrekking tramlijnen) en fietsverkeer (aanleg fietspaden en bouw van fietsbruggen). In het ontwerp zal rekening gehouden worden met de resultaten van de openbaarvervoerstudie (deel 1) en de parkeerstudie (deel 3).



*Structurende assen Eilandje*



## 2.1 / AS LONDEN-/ AMSTERDAMSTRAAT

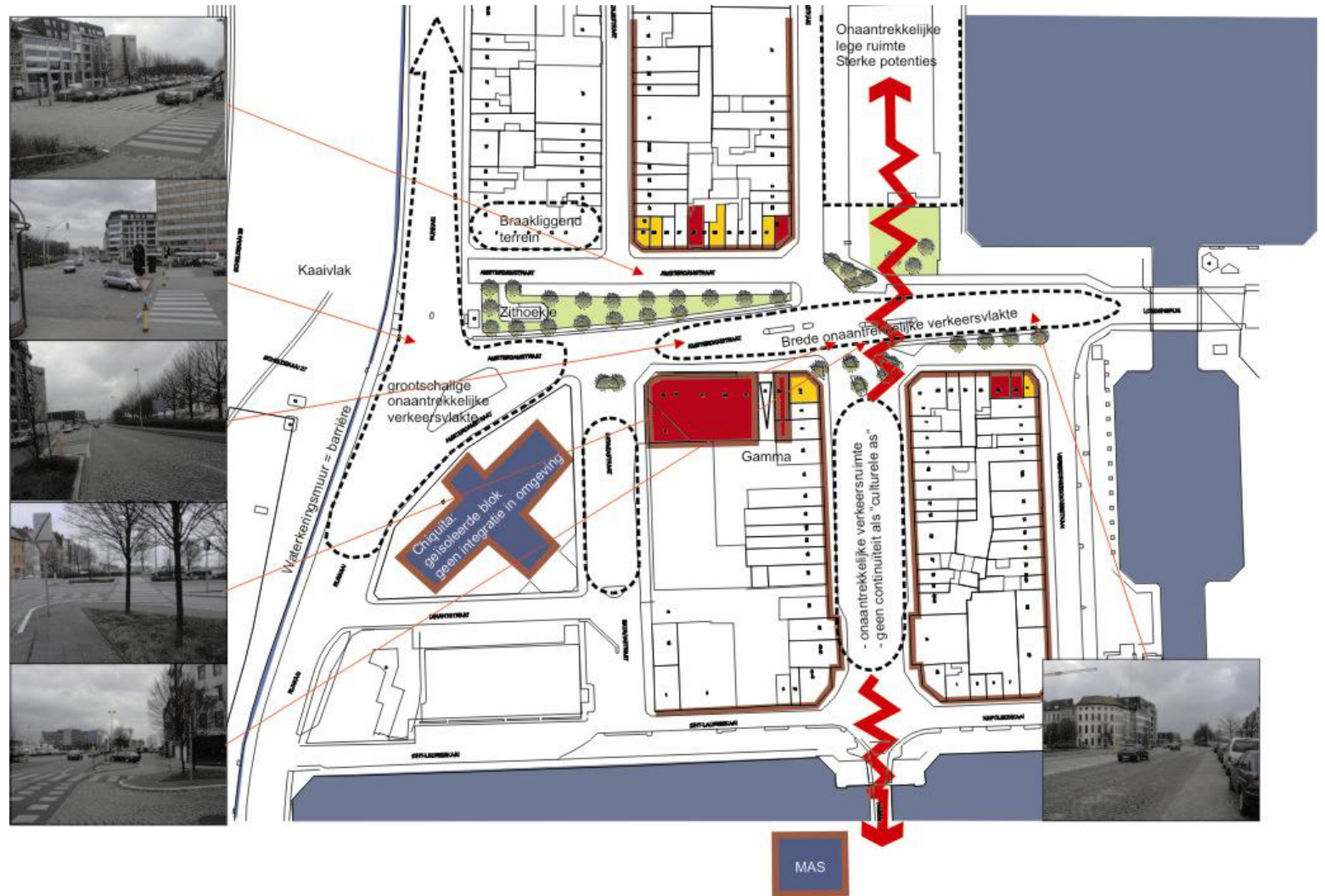
De Londen-/ Amsterdamstraat en de Siberiastraat zijn de enige doorlopende oost-westverbindingen op het Eilandje. De as legt ook een ruimtelijk-landschappelijke link tussen de Leien / Park Spoor Noord (via fietsbrug Noorderplaats) en de Schelde-oeveren, en krijgt volgens het Masterplan Eilandje een boulevardkarakter. Het plan voorziet in een versmalling van het profiel van de Londenstraat door zuidelijke uitbreiding van de Cadixwijk, waardoor een knik ontstaat ter hoogte van de Londenbrug. De as moet een sterker verblijfskarakter krijgen, b.v. door middel van een centrale voetgangerspromenade. In het Masterplan werd nog geen rekening gehouden met de mogelijke aanleg van een trambaan.



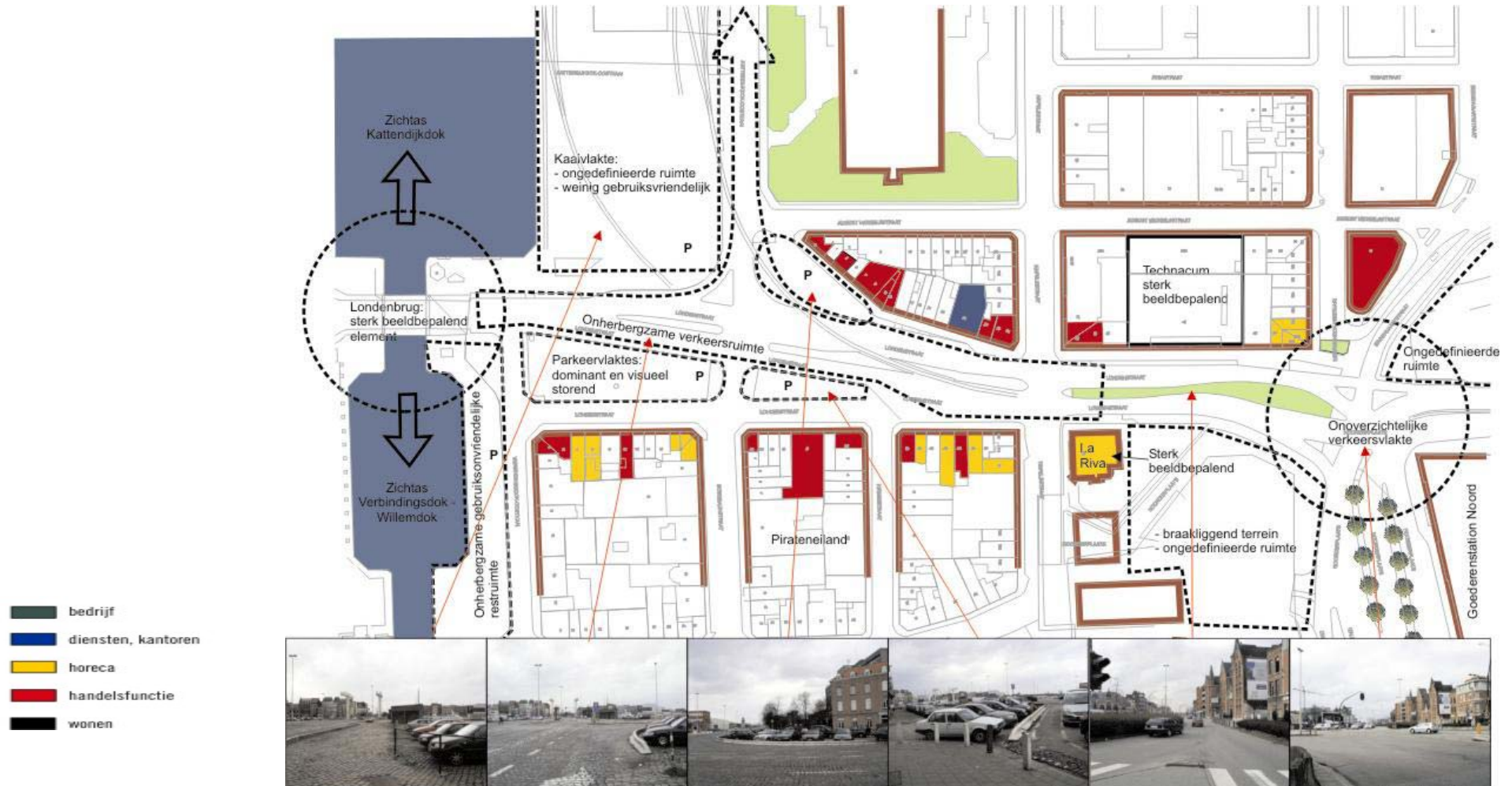
*Situering as Londen-/ Amsterdamstraat*

## 2.1.1 / RUIMTELIJK-FUNCTIONELE ANALYSE LONDEN-/ AMSTERDAMSTRAAT (BESTAANDE TOESTAND)

### 2.1.1.1 / AMSTERDAMSTRAAT



## 2.1.1.2 / LONDENSTRAAT



---

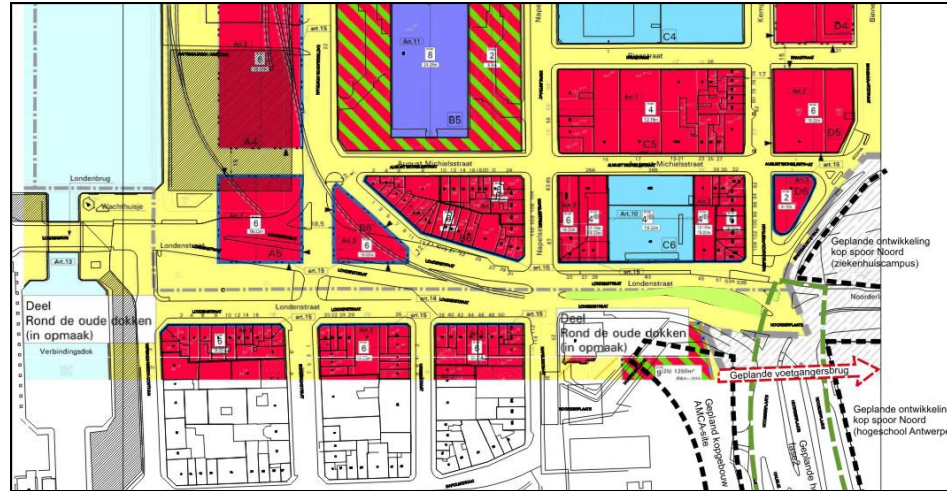
### 2.1.1.3 / SYNTHESE RUIMTELIJK-FUNCTIONELE ANALYSE LONDEN-/ AMSTERDAMSTRAAT

- Gebrek aan samenhang, fragmentarische aanpak van openbaar domein
- Gebrek aan ruimtelijke kwaliteit: verkeerstechnische ad-hoc oplossingen primeren boven verblijfskarakter. Vooral de restruimten van de Londenstraat fungeren als provisorische parkeerplaats. Sterke barièrevorming tussen Oude Dokken en noordelijke delen van Eilandje.
- Lawaaioverlast door verkeer op ongelijke kasseien.
- Potenties: veel ruimte beschikbaar; zichtassen Kattendijkdok / Verbindingsdok en Culturele As; sterk begin- en eindpunt.

### 2.1.1.4 / RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

- Kattendijkdok-Westkaai: - Culturele as
- Bouw van 6 woontorens op open kaaivlak
- Londenstraat: BPA Cadixwijk voorziet in de bouw van twee extra bouwblokken aan de zuidzijde van de Cadixwijk, waardoor de Londenstraat een meer gesloten en versmald beeld krijgt, en de as Londen-/ Amsterdamstraat een scherpe knik krijgt net ten oosten van de Londenbrug.
- Ten westen van de Noorderplaats wordt langs de Londenstraat een kopgebouw gepland in het verlengde van het AMCA-complex. Het moet een poortgebouw worden dat de Leien aan de noordzijde afbakent. Hier komt ook een voetgangers- en fietsbrug die de link maakt met de fietsroute door Park Spoor Noord.
- De Noorderplaats zelf maakt deel uit van de Noorderleien. De plannen voor de heraanleg van de Leien fase 2 (met doortrekking tramlijn naar Ekeren) verkeren momenteel in de ontwerpfase. Ten oosten van de Noorderplaats (kop van Spoor Noord) wordt de vestiging van de Hogeschool Antwerpen gepland.





BPA Cadixwijk

## 2.1.2 / VERKEERSANALYSE LONDEN-/ AMSTERDAMSTRAAT (BESTAANDE TOESTAND)



Verkeersanalyse Amsterdamstraat

### 2.1.3 / VERKEERSANALYSE LONDEN-/ AMSTERDAMSTRAAT (BESTAANDE TOESTAND)



*Verkeersanalyse Londenstraat*

---

## SYNTHESE VERKEERSANALYSE LONDEN-/ AMSTERDAMSTRAAT

- Overgedimensioneerde verkeersvlakten; weinig ruimte voor voetgangers en verblijfsactiviteiten. Ongeordend parkeren drukt andere (zwakkere) functies weg.
- Wegdek, fiets- en voetpaden in slechte staat en oncomfortabel, weinig aandacht voor kwaliteit van openbaar domein.
- Hoge snelheden; hoge verkeersdruk op piekmomenten.
- Oncomfortabele en onveilige fietsvoorzieningen; gevaarlijke oversteken voor voetgangers en fietsers (b.v. kruispunten Rijnkaai, Nassaustraat, Kattendijkdok-Oostkaai, Noorderplaats).
- Potenties: mogelijke aanleg van tramlijn als hefboom voor ruimtelijke versterking van de as; nieuwe fietsbrug aan Noorderplaats (en eventueel ook over de Schelde ter hoogte van Amsterdamstraat ?) verankert de as in het stedelijk fietsroutenetwerk.



---

## 2.1.4 / VISIE- EN CONCEPTVORMING LONDEN-/ AMSTERDAMSTRAAT

### 2.1.4.1 / UITGANGSPUNTEN

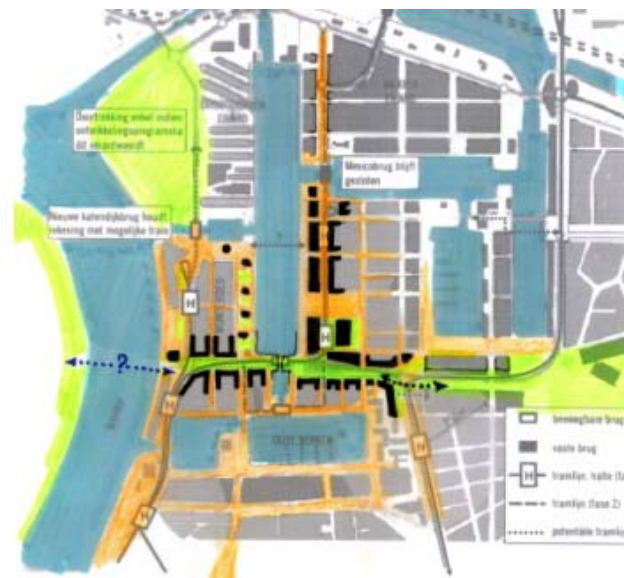
- Niet enkel verkeerstechnische benadering maar ook aandacht voor **ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit**.
- Londen-/ Amsterdamstraat als ruimtelijke **structurerende drager** die de band (i.p.v. barrière) versterkt tussen het noordelijk en zuidelijk deel van het Eilandje. In oost-westrichting linkt de as ook het Park Spoor Noord (Schijnvalleipark) aan de Schelde (Scheldekaai en Scheldepark), als onderdeel van de zachte ruggengraat (s-RSA).
- Op basis van de openbaarvervoerstudie van deel 1 werd beslist **traminfrastructuur** aan te leggen op de as Londen-/ Amsterdamstraat tussen de Noorderplaats en Rijnkaai, met aftakking naar de Kattendijkdok-Oostkaai. Wegens de beweegbare Londenbrug is een uitwijkklus nodig via de Nassastraat / Napoleonkaai / Verbindingsdok Oostkaai. Daarvoor moeten zowel de Londen- als Willemsbrug vernieuwd worden.
- Versterking van de **identiteit**: inspelen op de context, zowel historisch (vroegere vesten, industrieel havengebied, zichtassen Kattendijkdok en Verbindingsdok...) als toekomstgericht (culturele as, BPA Cadixwijk, aansluiting op heraanleg van Noorderleien en Scheldekaaien...).
- De aanleg past binnen de uitgangspunten van het bestaande **planningskader**: het s-RSA (zachte ruggengraat, verbinden van parken, tramlijnen...), het beeldkwaliteitplan Buitenruimte en het Groenplan en houdt rekening met het (mogelijk te herzien) BPA (zie hoofdstuk 0.3.1).

### 2.1.4.2 / CONCEPTMATIGE UITWERKING

Hieronder worden twee uiteenlopende varianten in conceptvorm uitgewerkt en tegenover elkaar afgewogen. Het uiteindelijk ontwerp van de as Londen-/ Amsterdamstraat zal in sterke mate afhangen van de keuze tussen (elementen van) beide varianten.



Variant 1: mineraal karakter havengebied



Variant 2: karakter parklaan

### Variant 1: mineraal karakter

Deze variant bouwt verder op het historisch karakter van het industrieel havengebied, met grote stenige vlakten die aansluiten op de kaaistroken van de dokken. Dit betekent niet dat groen afwezig zal zijn op deze as: het Beeldkwaliteitplan Buitenruimte en het Groenplan voorzien hier een boulevard met lineaire aanplanting van bomenrijen (b.v. platanen).

### Variant 2: karakter parklaan

Een tweede variant bouwt verder op de suggestie in het s-RSA dat een groene verbinding tussen het Park Spoor Noord (onderdeel van Schijnvallei- of Ringpark) en het Scheldepark gelegd wordt op de Londen-/ Amsterdamstraat. In deze variant wordt deze link vormgegeven door een parkachtige aanleg aan de noordzijde van de as. De verkeersinfrastructuur wordt in dit geval asymmetrisch aan de zuidzijde gelegd.

Ook bij de parkvariant kan de trambaan ofwel centraal liggen tussen twee rijstroken **(2A)** ofwel excentrisch **(2B)**.

### 2.1.4.3 / VERDERE UITWERKING VAN CONCEPTVARIANTEN

Hieronder worden beide conceptvarianten verder uitgewerkt en tegenover elkaar afgewogen.

In de Amsterdamstraat is er een beschikbare breedte van ca. 50 m. In de Londenstraat is minder ruimte aanwezig. De beschikbare breedte varieert er, met een minimum van 32.84 m ter hoogte van de Riva, waarna het beeld momenteel breed uitwaaiert naar het Kattendijkdok. In het BPA zijn hier twee bouwblokken voorzien, waardoor ook daar de ruimte zou versmallen tot ongeveer 35.5 m.

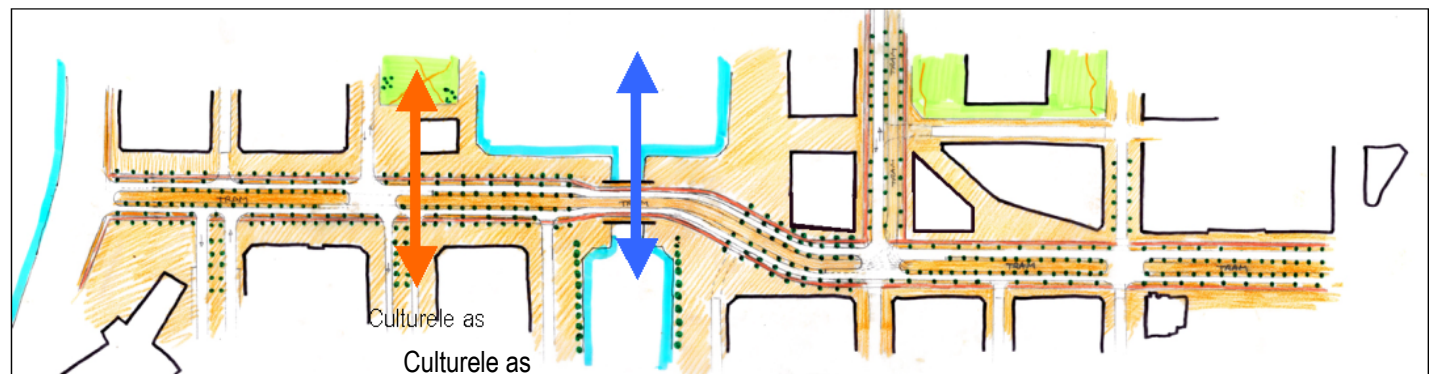
Bij heraanleg wordt in beide varianten geopteerd voor 2x1 rijstroken, twee parkeerstroken (langsparkeren afgewisseld met laanbomen) en vrijliggende ruime fietspaden. Voor fietsers wordt gekozen voor een tweerichtingsfietspad (breedte 2.50 tot 3 m) aan de zuidzijde (aansluitend op de fietsbrug naar Spoor Noord) en een enkelrichtingsfietspad (1.80 m) aan de noordzijde.

De trambaan krijgt over de hele lengte een randstrook aan weerszijden die (afhankelijk van de gekozen variant) verschillende functies kan opnemen: groenstrook, linksafslagstrook, tramperrons...

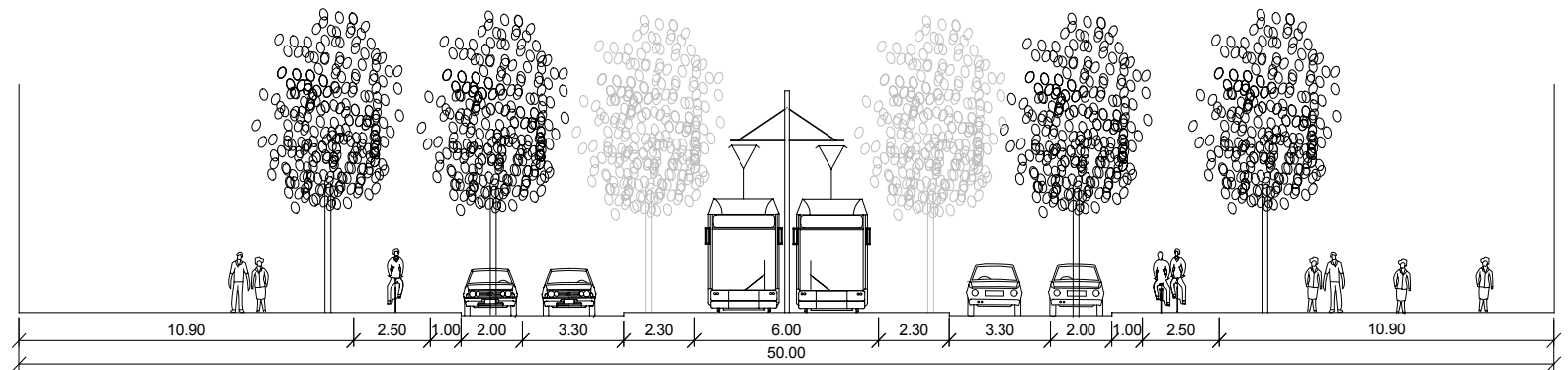
In beide varianten worden de dwarsrelaties extra geaccentueerd op twee bijzondere plekken: de kruising van de culturele as en (vooral visueel) de zichtassen op het Kattendijkdok en Willemdok.

*Opmerking: onderstaande conceptschetsen zijn slechts een schetsmatig voorbeeld van een mogelijke invulling. In de volgende fase wordt het gekozen concept verder uitgewerkt en omgezet in een stedenbouwkundig ontwerp, rekening houdend met het hoger planningskader (beeldkwaliteitplan, groenplan...).*

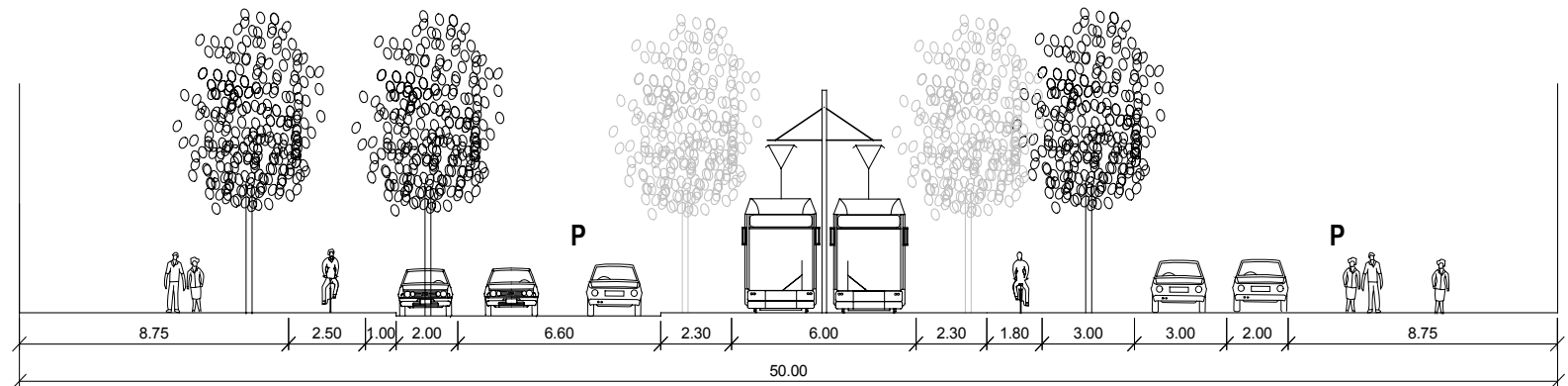
#### 2.1.4.3.1 / Variant 1: Londen-/ Amsterdamstraat als stedelijke boulevard (mineraal karakter)



*Conceptschets variant 1: as Londen-/ Amsterdamstraat met mineraal karakter*



*Typedwarsprofiel - variant 1A: Amsterdamstraat met mineraal karakter (tram centraal)*



*Typedwarsprofiel - variant 1B: Amsterdamstraat met mineraal karakter (tram excentrisch noord- of zuidzijde)*

In deze conceptvariant - die het meest aansluit op het Masterplan Eilandje fase 1 en het BPA voor de Cadixwijk – krijgt de Londen-/Amsterdamstraat een **boulevardkarakter** met **lineaire laanbeplantingen**. De twee nieuwe bouwblokken aan weerszijden van de Kattendijkdok-Oostkaai (cf. BPA) versmallen het beeld van de Londenstraat grondig, waardoor de rijweg en traminfrastructuur een scherpe knik maakt net ten oosten van de Londenbrug. Deze knik kan verzacht worden door de weg- en traminfrastructuren in de Amsterdamstraat zoveel mogelijk te bundelen aan de zuidzijde (nieuwe Londenbrug schuift dan mee zuidwaarts). Pas voorbij de verruimde Cadixwijk opent het ruimtelijk beeld zich naar de dokken.

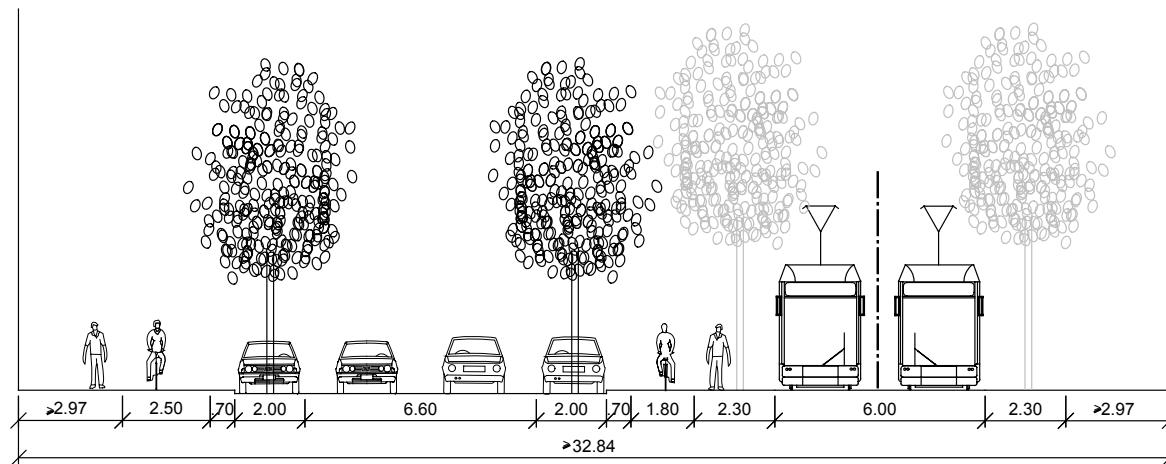
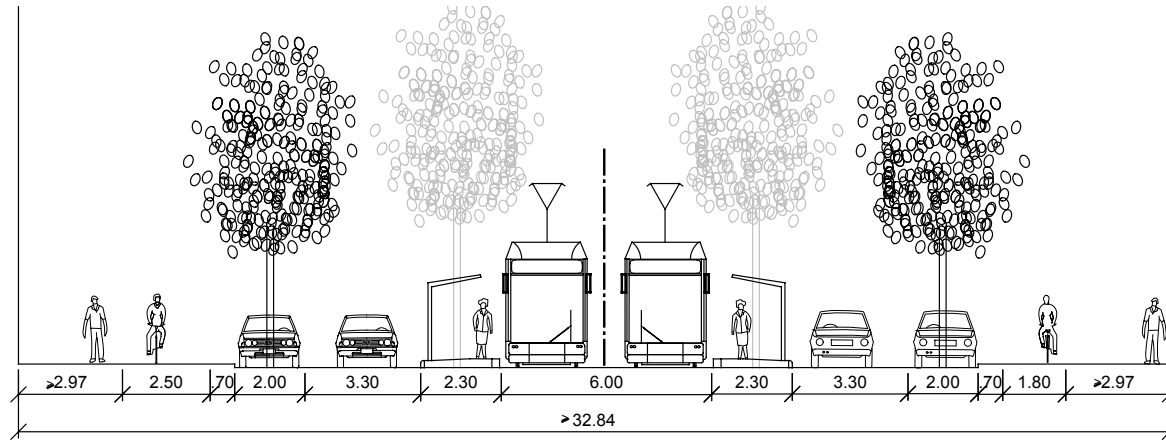
---

Variant 1 kan op verschillende manieren een **symmetrische of asymmetrische opbouw** hebben. Zo kan de verblijfsruimte aan weerszijden van de verkeersinfrastructuur (= trambaan, rij- en parkeerstroken) ofwel evenredig verdeeld kan zijn tussen de noord- en zuidzijde van de as, of groter (langgerekt plein) aan de noordzijde, of groter aan de zuidzijde. Op onderstaande conceptschets en bijhorend dwarsprofiel wordt een symmetrische opbouw getoond.

Maar met symmetrie / asymmetrie kan ook op een andere manier gespeeld worden: ofwel met een trambaan die centraal ligt tussen twee rijstroken (**1A**) ofwel met een trambaan die excentrisch ligt (**1B**). De voor- en nadelen van beide varianten worden tegenover elkaar afgewogen na de bespreking van variant 2 hieronder.

#### LONDENSTRAAT

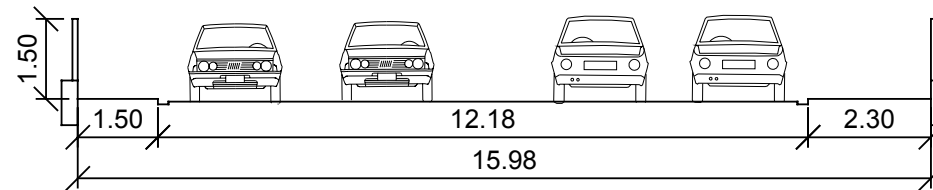
In de Londenstraat is, zoals reeds vermeld, minder ruimte aanwezig. Hieronder volgen typedwarsprofielen met centrale (1A) of excentrische trambaan (1B). De voetpaden zijn op het smalste stuk (t.h.v. de Riva) 2.97 m breed, maar verbreden overal elders naar mate de beschikbare ruimte. Indien de vooruitgeschoven kopgebouwen aan de Kattendijkdok-Oostkaai (vlg. BPA) gerealiseerd worden, dan is de beschikbare breedte daar ongeveer 35.50 m. Een excentrische trambaan aan de zuidzijde in de Londenstraat geeft een gemakkelijker, meer conflictvrije, aansluiting op de trambaan in de Kattendijkdok-Oostkaai, zeker als die ook excentrisch aangelegd zou worden aan de oostzijde. De uiteindelijke keuze wordt echter ook mede bepaald door de wijze waarop de tram kan geïntegreerd worden op de Noorderplaats en de ontwerpopties voor de Londenbrug (zie hieronder) en de Amsterdamstraat.



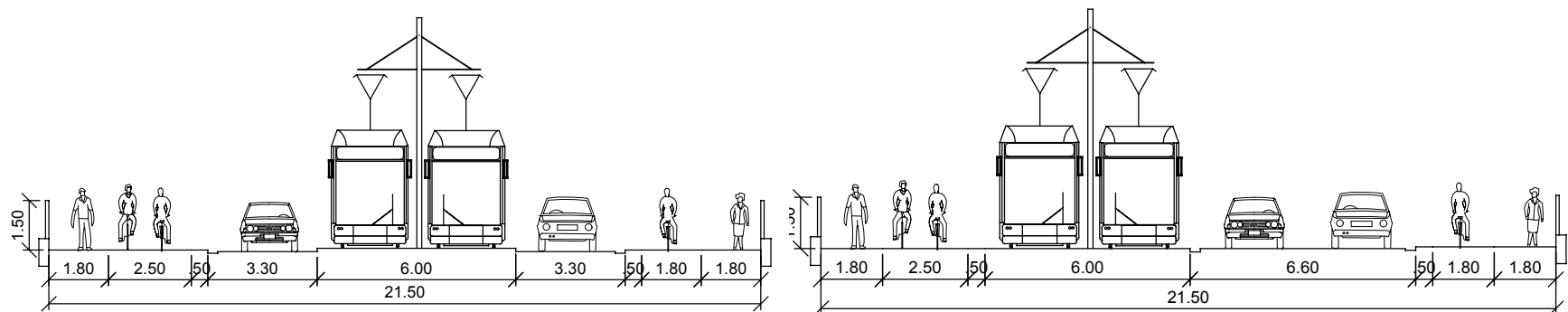
Boven: Typedwarsprofiel Londenstraat – variant 1A  
 Onder: Typedwarsprofiel Londenstraat – variant 1B

## LONDENBRUG

Ten slotte is er de problematiek van de Londenbrug. Op de huidige brug zijn momenteel vier rijstroken voor autoverkeer aanwezig naast te smalle aanliggende voetpaden die ook door fietsers gebruikt worden. De ophaalbrug is niet aanpasbaar voor tramverkeer en moet dus vervangen worden door een nieuwe brug waarop ruimte is voor een trambaan, autoverkeer (2x1 rijstroken), fietsers en voetgangers. Hieronder zijn enkele typedwarsprofielen getekend voor een nieuwe Londenbrug met centrale trambaan (1A) of excentrische trambaan (1B).



*Bestaand profiel Londenbrug*



*Typedwarsprofiel Londenbrug – variant 1A*

*Typedwarsprofiel Londenbrug – variant 1B*

De exacte plaats waar de nieuwe brug gebouwd wordt hangt af van het uiteindelijk te kiezen profiel voor de Londen- en Amsterdamstraat. Wanneer de brug als één geheel gebouwd wordt, heeft dit als nadeel dat gedurende de werken de Siberiabrug de enige oost-westverbinding zou zijn op het Eilandje.

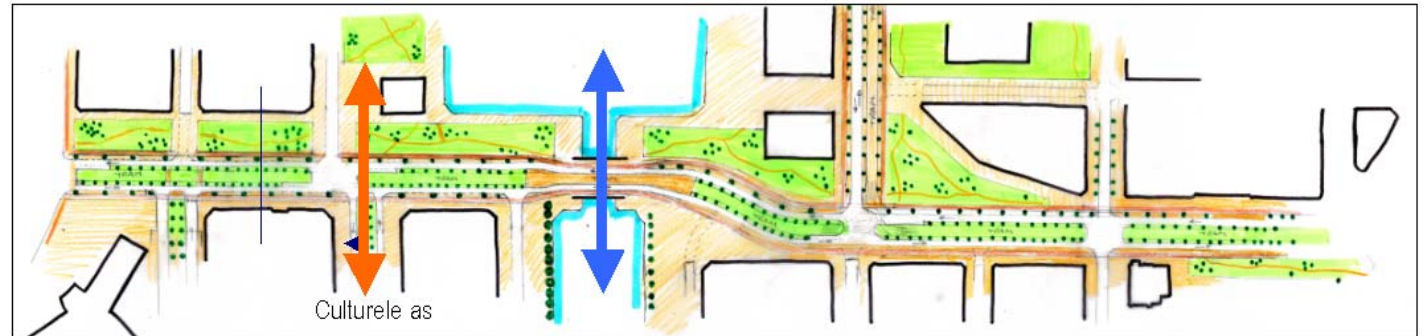
---

#### TWEE APARTE LONDENBRUGGEN ?

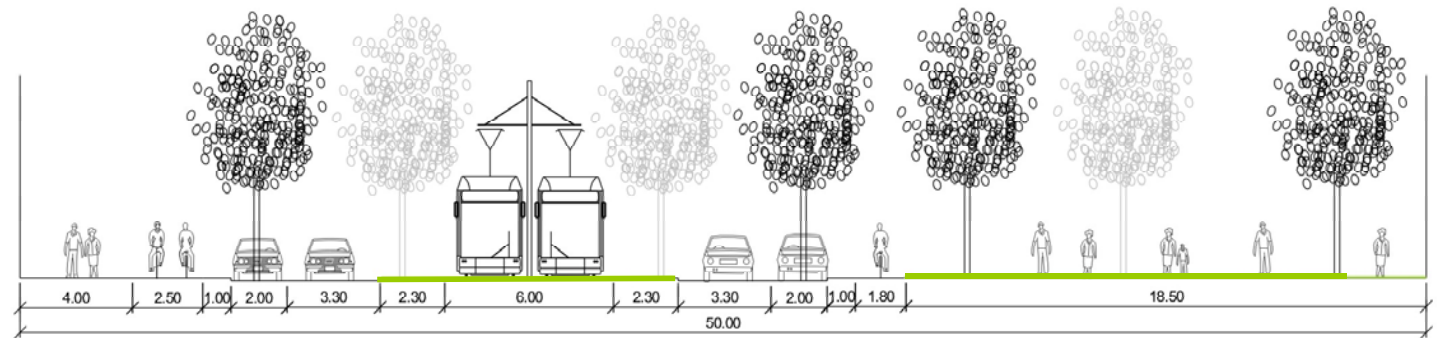
Dit probleem kan vermeden worden door de Londenbrug te vervangen door **twee parallelle bruggen**. Bij variant 1A zou elke brug dan één tramspoor, één rijstrook en één fiets- en voetpad dragen. Bij variant 1B zou de ene brug dienen voor twee tramsporen en één voet- en fietspad, de andere voor twee rijstroken en het andere voet- en fietspad. De meest zuidelijke brug kan dan gebouwd worden terwijl de huidige Londenbrug nog in functie is en op zijn beurt het verkeer opvangen tijdens de afbraak en bouw van de noordelijke brug.



### 2.1.4.3.2 / Variant 2: Londen-/ Amsterdamstraat als stedelijke parklaan

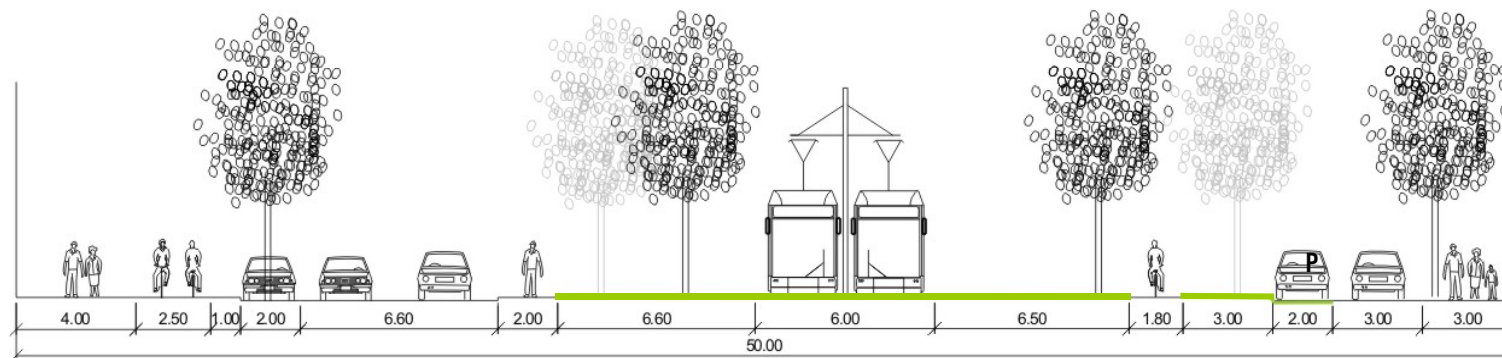


Conceptschets variant 2: as Londen-/ Amsterdamstraat met parklaankarakter



Typedwarsprofiel - variant **2A**: Amsterdamstraat met parklaankarakter (tram centraal)

Typedwarsprofiel - variant **2B**: Amsterdamstraat met parklaankarakter (tram excentrisch noordzijde)



### Referentiebeelden Bordeaux Quai de la Saone



---

Aan de noordzijde wordt een lineaire open parkstructuur voorzien, met uitlopers naar de parkvlakken op de Kattendijkdok-Westkaai en het Cadixpark. In de Amsterdamstraat kan dit door de rijweginfrastructuur aan de zuidzijde te bundelen.

Dit concept vraagt ook om een open structuur in de Londenstraat. In deze variant worden de twee kopgebouwen uit het BPA vervangen door een kleiner (eventueel hoger) kopgebouw dat vooruit geschoven wordt in het park. Dit kopgebouw kan een antwoord zijn op het geplande kopgebouw op de hoek van Rijnkaai / Amsterdamstraat. Hiervoor moet het BPA worden herzien (cf. ook hoofdstuk 2.2 Kattendijkdok-Oostkaai). De groene band wordt slechts op enkele plaatsen doorbroken en organiseert op deze wijze de verkeerscirculatie van en naar de omliggende wijken. Voor de parkaanleg wordt verwezen naar de uitgangspunten voor parkstructuren in het Groenplan. Functioneel is het belangrijk dat de parkzone open en vrij toegankelijk is in alle richtingen.

Ook hier zijn twee deelvarianten mogelijk: in variant **2A** wordt geopteerd voor een centrale trambaan die van de rijstroken gescheiden is door een polivalente tussenstrook. Ook deze centrale trambaan kan een groene invulling krijgen.

Variant **2B** gaat uit van een excentrische trambaan aan de noordzijde, Dit heeft als voordeel dat de tram op een groene bodem door het park rijdt. In dat geval is het wellicht wel wenselijk dat tegen de huizenrij aan de noordzijde een smalle ventweg (enkelrichting) aangelegd wordt, met een groene parkeerstrook (kasseien met brede voegen – cf. Groenplan).

#### LONDENSTRAAT EN LONDENBRUG

De profielen voor de Londenstraat en Londenbrug voor variant 2 zijn in wezen vrijwel gelijk aan die voor variant 1. De minimum breedte ter hoogte van de Riva blijft hetzelfde. Wanneer de hoekgebouwen aan de kop van de Kattendijkdok-Oostkaai niet of slechts gedeeltelijk gebouwd worden zal daar aan de noordzijde meer randruimte vrijkomen voor plein- of parkaanleg.

---

### 2.1.4.3.3 / Afweging tussen conceptvarianten 1 en 2

Beide varianten geven aan de as Londen-/ Amsterdamstraat een sterke centraliserende betekenis voor het hele Eilandje, als bindend element tussen de noordelijke en zuidelijke delen. De invoering van de trambaan wordt aangewend om aan de as een sterk verblijfskarakter te geven, met veel ruimte voor voetgangers, fietsers en verblijfsactiviteiten.

**Variante 1** leunt het sterkst aan bij het Masterplan fase 1 en het huidige BPA. De Londen-/ Amsterdamstraat wordt er behandeld als een stedelijke boulevard met een sterke groene structuur (laanbomen). De stenige bodem verwijst eerder naar het industrieel verleden van het oude havengebied.

**Variante 2** bouwt verder op de visie van het s-RSA (richtinggevend deel): op macroniveau is het een optimale vertaling van de groene link tussen Park Spoor Noord (Schijnvalleipark) en de Scheldeoevers (Scheldepark). Deze link kan nog versterkt worden door de bouw van een voetgangers- en fietsbrug over de Noorderplaats en op iets langere termijn mogelijk ook een voetgangers- en fietsbrug over de Schelde in het verlengde van de Amsterdamstraat. Wanneer later ook Park Spoor-Oost gerealiseerd wordt ontstaat zo een grootstedelijke fietsroute tussen de Linker Oever en Borgerhout / Rivierenhof (en verder Ruggenveld – Wijnegem).

Op microniveau wordt een aangename groene band gecreëerd tussen het noordelijk en zuidelijk deel van het Eilandje, met uitlopers naar de groene vlakken op de Kattendijkdok-Westkaai en het Cadixpark. Hoewel het Groenplan voor deze as enkel spreekt over lineaire laanaanplantingen (boulevard) is de inpassing van een lineair park mogelijk in de vormtaal van het Groenplan (cf. visie parkstructuren).

Het doortrekken van het parklaanconcept is moeilijk te combineren met het BPA-concept van de versmalde Londenstraat door de bouw van twee kopgebouwen aan weerszijden van de Kattendijkdok-Oostkaai. Bedoeling van dit concept was het vervolledigen van het orthogonaal patroon van de Cadixwijk met een reeks bouwblokken langs de westelijke, noordelijke en oostelijke kaaistroken, met een bewuste perspectiefverspringing tussen de Londen- en Amsterdamstraat. Een afwijking van dit concept kan enkel mits een BPA-wijziging.

Voor een besluit wordt verwezen naar hoofdstuk 2.1.4.5.

2.1.4.4 / TRAMBAAN CENTRAAL OF EXCENTRISCH ?

	<b>Pro</b>	<b>contra</b>	<b>aandachtspunt</b>
<b>Centrale trambaan</b>	Doorstroming van tram wordt niet gehinderd door rechts afslaand verkeer	Wel hinder mogelijk door links afslaand verkeer	Vermijden dat links afslaand verkeer zich op de trambaan opstelt. Links afslaan beperkt tot enkele kruispunten (Rijnkaai, Nassaustraat, Kattendijkdok-Oostkaai, evt. Napelsstraat)
	Combinatie mogelijk met sterke centrale groenas	Op- en afstappen gebeurt tussen 2 rijstroken	Ruimte van min. 2.30 m tussen trambaan en rijweg (perrons, groenas, linksafslagstrook)
<b>Excentrische trambaan aan noordzijde (hele lengte)</b>	Gemakkelijkere aftakking richting Kattendijkdok-Oostkaai (minder hinder autoverkeer)	Moeilijkere aftakking naar uitwijkbus Willemsbrug (= slechts sporadisch)	Londenbrug te vervangen
	Directere aansluiting vanaf halte naar Montevideo en Cadix	Oversteek tussen halte en Oude Dokken en MAS	Goede oversteekvoorzieningen t.h.v. halte
	Bij parkvariant: tram loopt door park		
<b>Excentrische trambaan aan zuidzijde (hele lengte)</b>	Gemakkelijkere aftakking naar uitwijkbus Willemsbrug (= slechts sporadisch)	Moeilijkere aftakking richting Kattendijkdok-Oostkaai (hinder autoverkeer)	
	Londenbrug mogelijk te behouden naast nieuwe trambrug ?		
	Directere aansluiting vanaf halte naar Montevideo en Cadix	Oversteek tussen halte en Montevideo of Cadix	Goede oversteekvoorzieningen t.h.v. halte
<b>Excentrische trambaan aan noordzijde in Londenstraat, aan zuidzijde in Amsterdamstraat</b>	Gemakkelijkere aftakkingen naar Kattendijkdok-Oostkaai en uitwijkbus Willemsbrug	Gebrek aan continuïteit. Storende overgang van rijweg (S-bocht) over tramsporen tussen Londenbrug en Kattendijkdok-Oostkaai	
	Londenbrug mogelijk te behouden naast nieuwe trambrug ?		

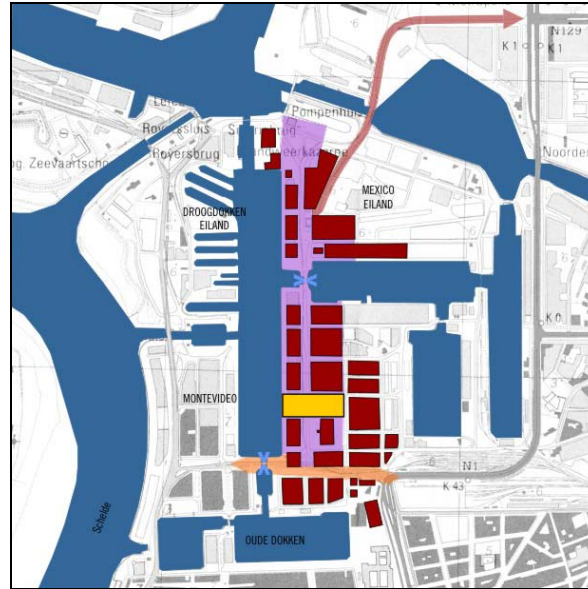
---

#### 2.1.4.5 / *BESLUIT* AS LONDEN-/ AMSTERDAMSTRAAT

Beide extreme conceptvarianten (2.1.4.3) waren nuttig om na te denken over welk het karakter en beeld kan zijn van de as Londen-/ Amsterdamstraat. Er wordt uiteindelijk gekozen voor een tussenoplossing, gebaseerd op volgende uitgangspunten.

- Behoud van de twee kopgebouwen aan weerszijden van de Kattendijkdok-Oostkaai, ongeveer zoals voorzien in het BPA en Masterplan (maar wel met verbreding Kattendijkdok-Oostkaai – zie verder). Dit betekent dus de vervollediging van het orthogonaal patroon van de Cadixwijk met een bewuste perspectiefverspringing tussen de Londen- en Amsterdamstraat.
- Sterke groenstructuur (boulevard) in zowel de Londenstraat als in de Amsterdamstraat, volgens de principes van het groenplan.
- Tussen de Kattendijkdok-West- en -Oostkaai wordt de lineaire groenstructuur echter onderbroken om het stenige maritieme karakter van de dokken te accentueren.
- Centrale trambaan.
- In de bredere Amsterdamstraat wordt de extra beschikbare ruimte toegevoegd aan de voetgangersruimte aan de noordzijde, waardoor hier een brede esplanade ontstaat, met vergelijkbare bomengroepen zoals langs de kaaien van de dokken.
- Aan weerszijden wordt een dubbelrichtingsfietspad voorzien.

## 2.2 / AS KATTENDIJKDOK-OOSTKAAI



*Situering as Kattendijkdok-Oostkaai / Mexicostraat*

De as Kattendijkdok-Oostkaai / Mexicostraat is – naast de Rijnkaai / Oosterweelsteenweg – één van de twee belangrijke noord-zuidverbindingen die het Eilandje ontsluiten.

De as bestaat uit 2 delen: ten zuiden van de Mexicobrug vormt de as de grens tussen het Kattendijkdok en de **Cadixwijk**. Op het kaavlak tussen het dok en de straat bevindt zich een aantal havenloodsen. Aan de oostzijde start het orthogonaal patroon van de Cadixwijk. Het douanegebouw doorbreekt dit patroon en wordt omgeven door een gesloten groene zone en een parking langs de Cadixstraat. Hier wordt in het BPA een Cadixplein voorzien.

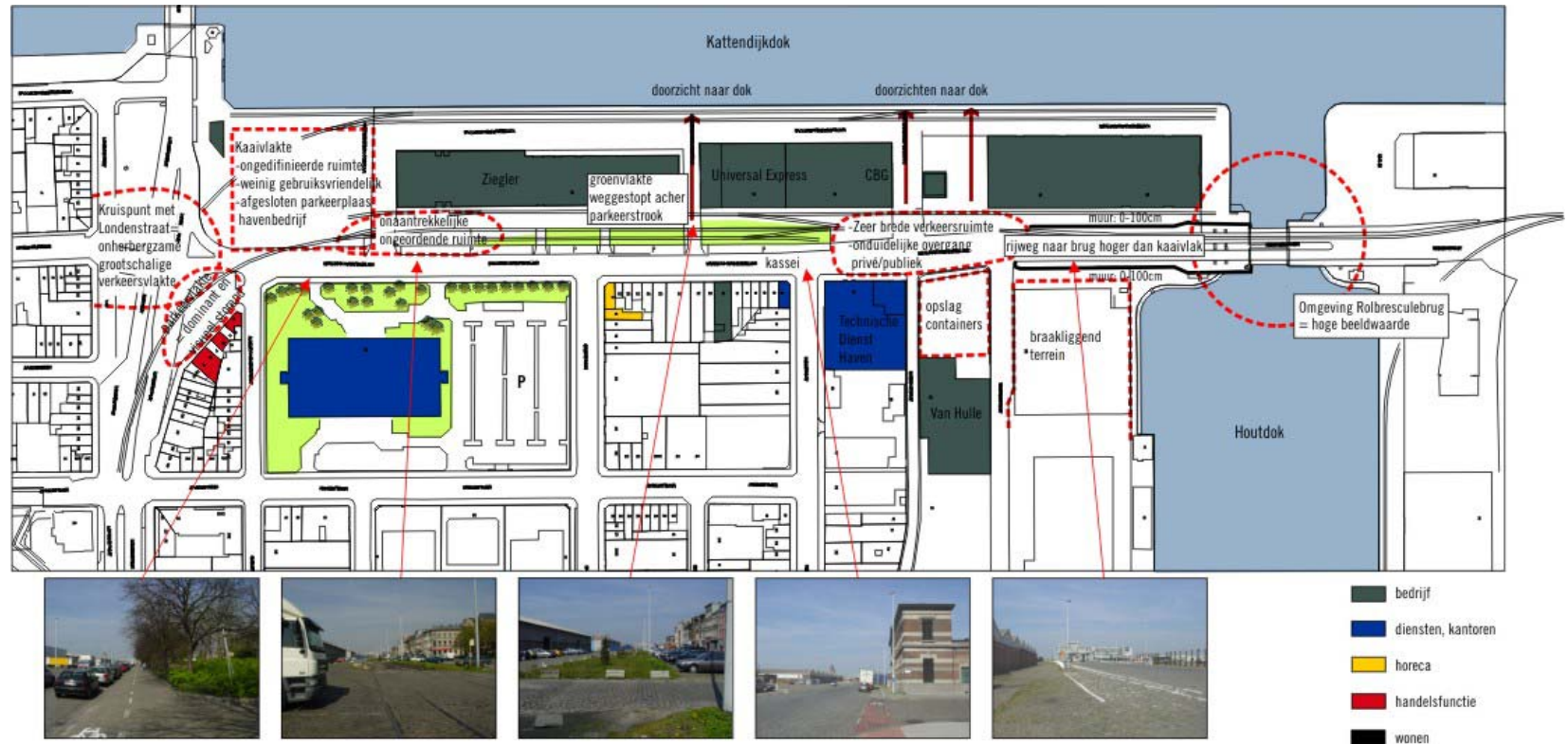
Ten noorden van de de Mexicobrug bevindt zich het **Mexico-eiland**, met een veel opener structuur. De concessie van de bedrijven hier (o.m. DHV) lopen nog tot ca. 2040. Aan de noordzijde verbindt de Straatsburgbrug het gebied met de omgeving rond Metropolis en Luchtbal.

Het ontwerpend onderzoek in deze startnota concentreert zich op het zuidelijke deel (Kattendijkdok-Oostkaai).



## 2.2.1 / RUIMTELIJK-FUNCTIONELE ANALYSE KATTENDIJKDOK-OOSTKAAI (BESTAANDE TOESTAND)

### 2.2.1.1 / TEN ZUIDEN VAN MEXICOBORG

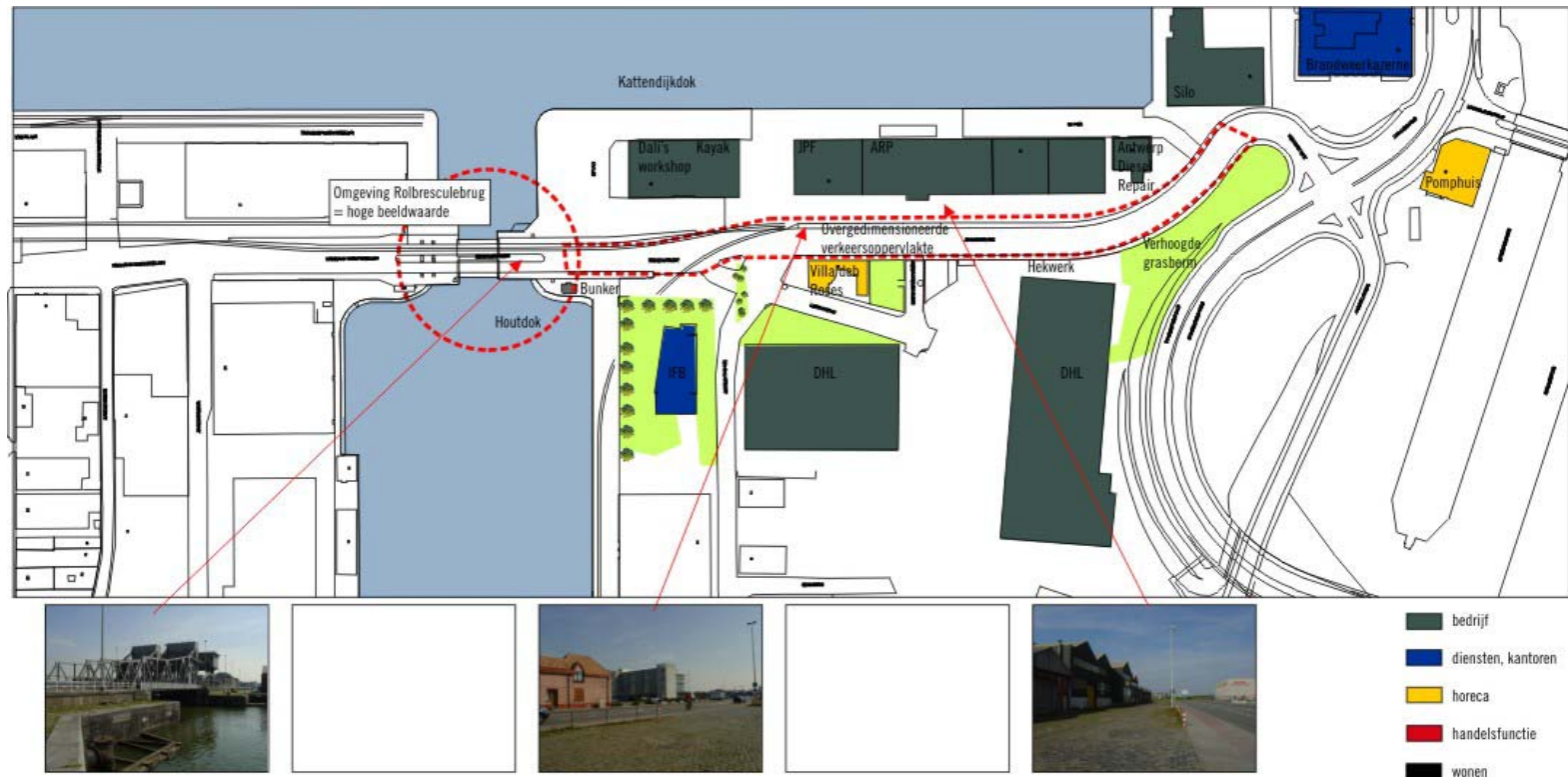


- Momenteel geen band tussen Cadixwijk en Kattendijkdok: de aanwezige loodsen vormen een harde barrière.
- De tussenruimte tussen de loodsen en de straat worden weinig efficiënt gebruikt, soms als parkeerplaats of laad- en loskade, maar dikwijls ook als onverzorgde restruimte.



- Het gevelfront van de Cadixwijk heeft goede kwaliteiten, met onder meer het Noorderpershuis als industrieel monument. Het douanegebouw is een atypisch element, dat zich door zijn omgevingsinrichting (afgesloten groen en parkeerplaats) afzondert van de wijk.
- De Mexicobrug bestaat uit twee rolbasculebruggen die sterk beeldbepalend zijn en beschermd worden als monument.
- De zuidelijke kop van de straat (aan Londenstraat) is een grote ongedefinieerde en onaantrekkelijke ruimte (zie ook ruimtelijk-functionele analyse Londenstraat onder 2.1.1).

### 2.2.1.2 / MEXICOSTRAAT



- Ten noorden van de Mexicobrug wijzigt het beeld sterk. Een orthogonaal grid is hier afwezig.

- 
- Aan de westzijde wordt het beeld verder gezet van de havenloodsen, die het contact met het achterliggende dok haast volledig afsluiten.
  - Aan de oostzijde is de bebouwing veel diverser, met enkele schaalbreuken: een nieuw kantoorgebouw IFB, twee grootschalige loodsen van DHL omgeven met grote parkeervlakken, sterk contrasterend met een geïsoleerde kleinschalige 'villa des roses' dat fungeert als restaurant.
  - Het gebied wordt aan de noordzijde afgesloten door de gebogen helling naar de Straatsburgbrug. Daar bevindt zich ook het monumentale gebouw van de brandweerkazerne naast een hoge graansilo en het kenmerkende pompgebouw van het vroegere droogdok, momenteel verbouwd tot restaurant.



### Eilandje fase 1

- De Cadixwijk valt onder het 'Eilandje fase 1'. De transformatie van de bestaande bouwblokken tot gemengd woon-/werkgebied is al enkele jaren aan de gang.
- Het huidige **BPA** (zie ook onder 0.3.1) voorziet in de voortzetting van het orthogonale blokkenpatroon naar de noord- en westzijde, waardoor de wijk direct contact krijgt met de waterpartijen van het Kattendijk- en Houtdok. De Kattendijkdok-Oostkaai zou dan met een breedte van 18.50m ongeveer dezelfde schaal en karakter krijgen als de andere straten van de wijk. Het BPA hield nog geen rekening met een eventuele trambaan.
- Verder voorziet het BPA ook de aanleg van een plein of park tussen de Cadixstraat en het douanegebouw, dat doorgetrokken zou worden tot tegen het Kattendijkdok.

*BPA Eilandje*

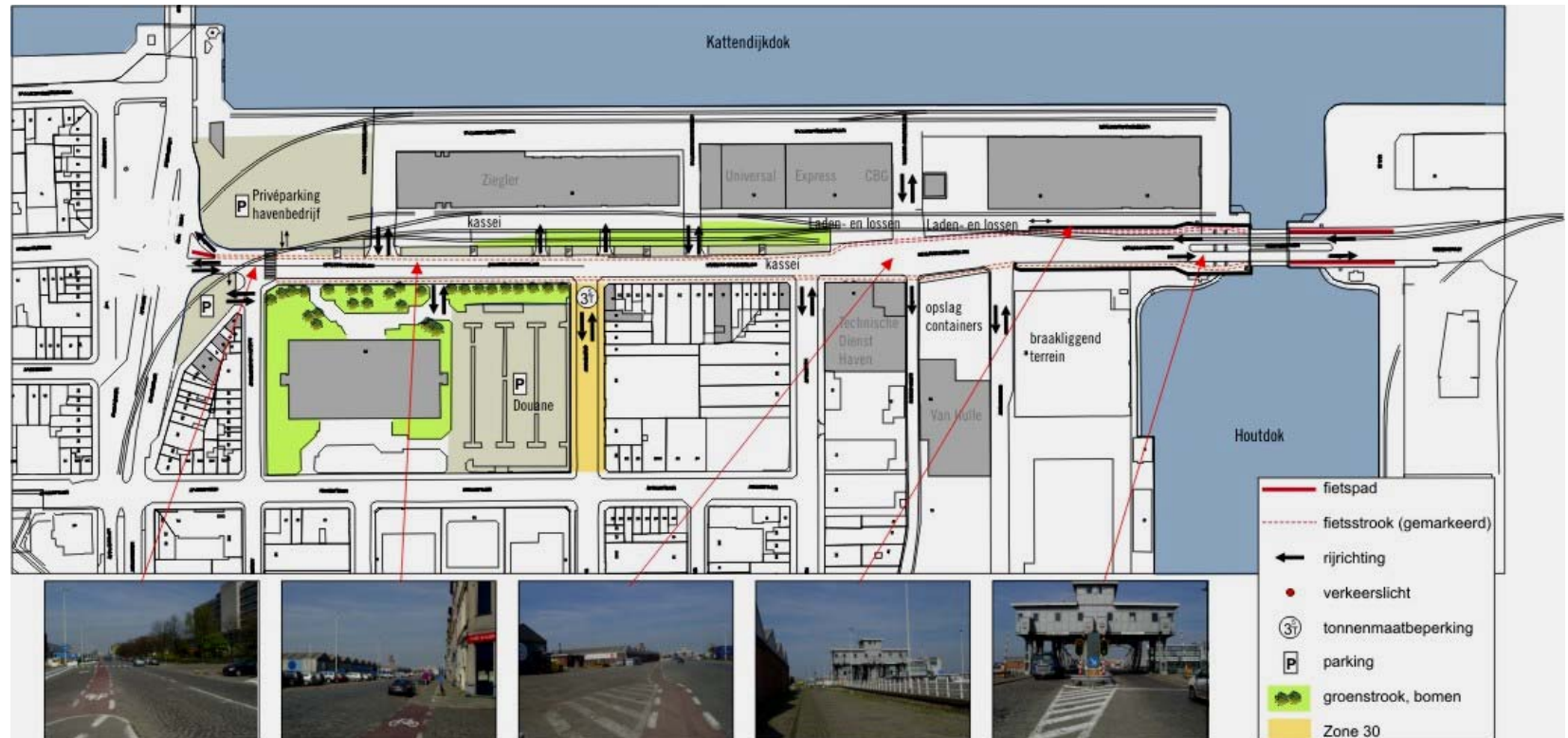
### Eilandje fase 2

- In het Masterplan Eilandje fase 2 wordt het Mexico-eiland genoemd als 'podium tussen stad en haven'. De ontwikkeling zou worden gestructureerd in bouwblokken die groter zijn dan die van de Cadixwijk, en met ruimte voor grootstedelijke functies.
- Het plan voorziet in een herstructurering van de brughelling naar de Straatsburgbrug (zie schets).
- De bedrijven die er momenteel gevestigd zijn hebben nog concessies tot ca. 2040, wat betekent dat een mogelijke ontwikkeling slechts mogelijk zal zijn op lange termijn. Het ontwerp onderzoek in dit hoofdstuk beperkt zich dan ook tot het zuidelijk deel van de as (Kattendijkdok-Oostkaai).



## 2.2.2 / VERKEERSANALYSE KATTENDIJKDOK-OOSTKAAI / MEXICOSTRAAT (BESTAANDE TOESTAND)

### 2.2.2.1 / KATTENDIJKDOK-OOSTKAAI



- Meest zuidelijke deel tussen Londenstraat en douanegebouw: zeer slordige provisorische inrichting, weinig bescherming voor fietsers, moeilijke oversteekbaarheid.
- Kasseien liggen erg ongelijk en geven lawaaioverlast.
- Langsparkeerstrook aan de oostzijde, haaks parkeren of laad- en loskades aan de westzijde. De privé restruimte tussen de loodsen en de rijweg wordt onderbenut.
- Ten noorden van de Indiëstraat wordt het ruimtelijk beeld verbreed, wat leidt tot hogere snelheden ondanks de oncomfortabele kasseien. Hier zijn conflicten mogelijk tussen doorgaand verkeer en de in- en uitrijmanoeuvres aan de naastliggende bedrijven.

## 2.2.2.2 / MEXICOSTRAAT (BESTAANDE TOESTAND)



- Versmalling van de rijweg ter hoogte van de Mexicobrug. De rijweg ligt hier ook ongeveer 1 m hoger dan het omliggende maaiveld.
- Ten noorden van de Mexicobrug is het wegdek aangelegd in asphalt. Op de randstroken liggen wel nog kasseien.
- Voorbij de Kambalastraat verbreedt het wegdek zich tot vier rijstroken, wat leidt tot hoge snelheden. Het tegenliggend verkeer wordt enkel afgebakend door een doorlopende witte lijn.
- In de Mexicostraat zijn verhoogde aanliggende fietspaden aanwezig.
- In het meest noordelijke deel is de Straatsburgbrug bereikbaar via een gevaarlijke haarspeldbocht die leidt naar een lichtengeregeld kruispunt. De oversteek voor fietsers en voetgangers tussen pomphuis en brandweer is gevaarlijk.

---

## 2.2.3 / VISIE- EN CONCEPTVORMING KATTENDIJKDOK-OOSTKAAI

In het hoofdstuk 1.4.3 werden drie verschillende tracémogelijkheden onderzocht voor het doortrekken van een tramlijn door de Cadixwijk richting Mexico-eiland / Luchtbal. Na afweging van de verschillende varianten werd geopteerd voor een tramtracé via de **Kattendijkdok-Oostkaai**, met in eerste fase een terminus en keerlus net ten noorden van de Mexicobrug. In een volgende fase kan deze tram dan doorgetrokken worden richting Luchtbal. Het nadeel van deze optie (iets minder centrale ligging in de wijk) woog niet op tussen de voordelen, zeker in het vooruitzicht van een toch wel zeer waarschijnlijke doortrekking naar het station Antwerpen Luchtbal:

- meest structurele zichtbaarheid van de tram (tram als hefboom voor stedelijke ontwikkeling)
- kortste en rechtlijnig traject biedt beste continuïteit en doorstroming
- mits herziening van het BPA is er ruimte beschikbaar voor een aparte trambaan.

In het ontwerpproces voor de Kattendijkdok-Oostkaai dient dus een tramlijn geïntegreerd te worden.

### 2.2.3.1 / UITGANGSPUNTEN

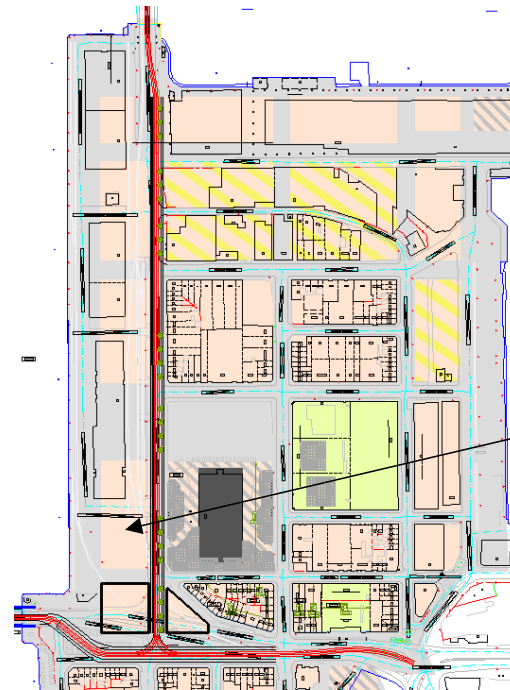
- Net zoals bij de as Londen-/ Amsterdamstraat (2.1.3) wordt hier een verkeerskundige aanpak gekoppeld aan een ruimtelijk-landschappelijke benadering.
- In het **BPA** fase 1 wordt de Kattendijkdok-Oostkaai behandeld als één van de 'binnenstraten' van de Cadixwijk, dus vergelijkbaar qua schaal en inrichting met b.v. de Napelsstraat. Door de beslissing om een **tramlijn** aan te leggen op deze as wijzigt de betekenis ervan, niet enkel verkeerstechnisch maar ook ruimtelijk-functioneel. In het ontwerpend onderzoek werden verschillende opties onderzocht, gaande van gemengd verkeer in een '**binnenstraat**' tot een vrije trambaan op een **stedelijke boulevard**.
- Welke optie ook gekozen wordt, de basisdoelstelling blijft het weren van ongewenst en snel doorgaand verkeer. Het accent ligt dus op de versterking van de **verblijfskwaliteit**.
- Gekozen wordt voor hoogwaardige **fietspaden** langs de as.
- Sterke link tussen de aan te leggen straat en de **kaaistrook** van het Kattendijkdok. De geplande nieuwe bouwblokken liggen niet naast maar op de kaaistrook die doorloopt tot tegen de rijweg.
- Versterking van de **identiteit**: inspelen op de context. Belangrijke accenten zijn het nieuwe Cadixplein of –park en de Mexicobrug.
- De aanleg past binnen de uitgangspunten van het bestaande **planningskader** (beeldkwaliteitplan Buitenruimte en Groenplan) en houdt rekening met het (mogelijk te herzien) BPA (zie hoofdstuk 0.3.1).



### 2.2.3.2 / CONCEPTMATIGE UITWERKING



*Fragment BPA Eilandje fase 1*



Licht gekleurde vlakken  
= bouwblokken BPA

*Conceptvariant tramtracé via Kattendijkdok-Oostkaai binnen richtlijnen BPA*

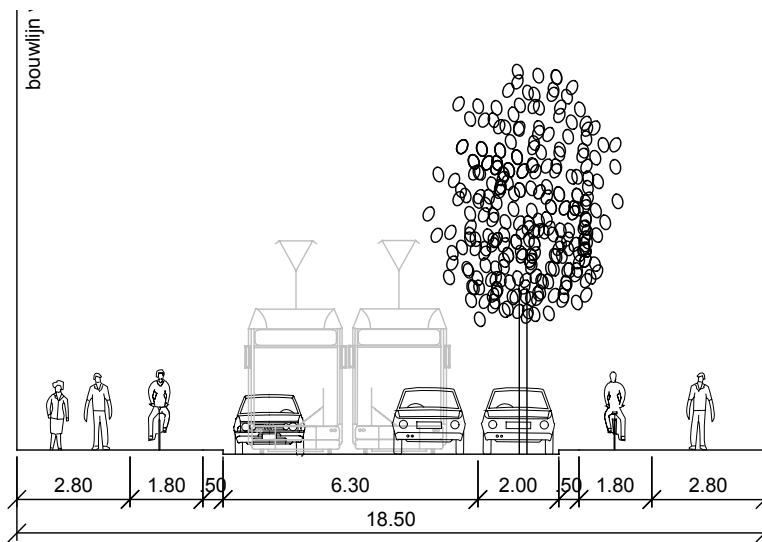
Een ontwerp voor heraanleg van de Kattendijkdok-Oostkaai dient uiteraard rekening te houden met de voorziene ontwikkelingen op en langs deze as.

Belangrijke randvoorwaarde is het goedgekeurde **BPA** Eilandje fase 1 (zie hoofdstuk 0.3.1). De nieuwe bouwblokken die volgens dit BPA geprojecteerd worden op de Kattendijkdok-Oostkaai (tussen de huidige straat en het dok) hebben een bouwdiepte van ongeveer 48 m en laten tussen de bestaande en nieuwe gevels een beschikbare ruimte over van 18.50 m. Achterliggende visie was dat deze as geen afwijkend belang had tegenover de andere binnenstraten in de wijk en geen extra doorgaand verkeer door de wijk aan te trekken.

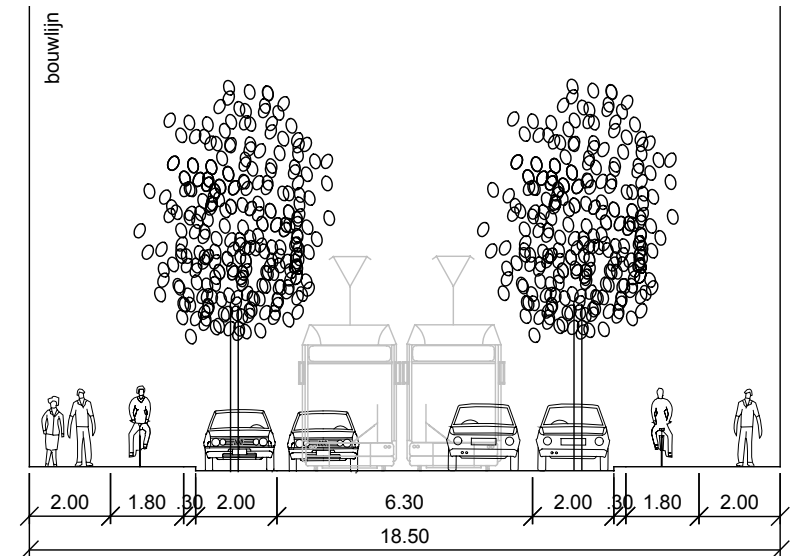
Bij het opmaken van het BPA werd nog geen rekening gehouden met de mogelijkheid om hier een tramlijn te voorzien.

Door middel van **ontwerpend onderzoek** worden in deze studie de verschillende mogelijkheden afgetast om een tramlijn te integreren in deze as. Daarbij werden twee mogelijke **scenario's** onderzocht: in een eerste scenario wordt uitgegaan van de ontwerprichtlijnen van het BPA, terwijl in een tweede instantie de mogelijkheden onderzocht worden bij een eventuele herziening van het BPA. Elk scenario resulteert in enkele varianten van oplossingen.

### 2.2.3.2.1 / Scenario 1 / Ontwerpend onderzoek tramlijn Kattendijkdok-Oostkaai binnen beperkingen BPA

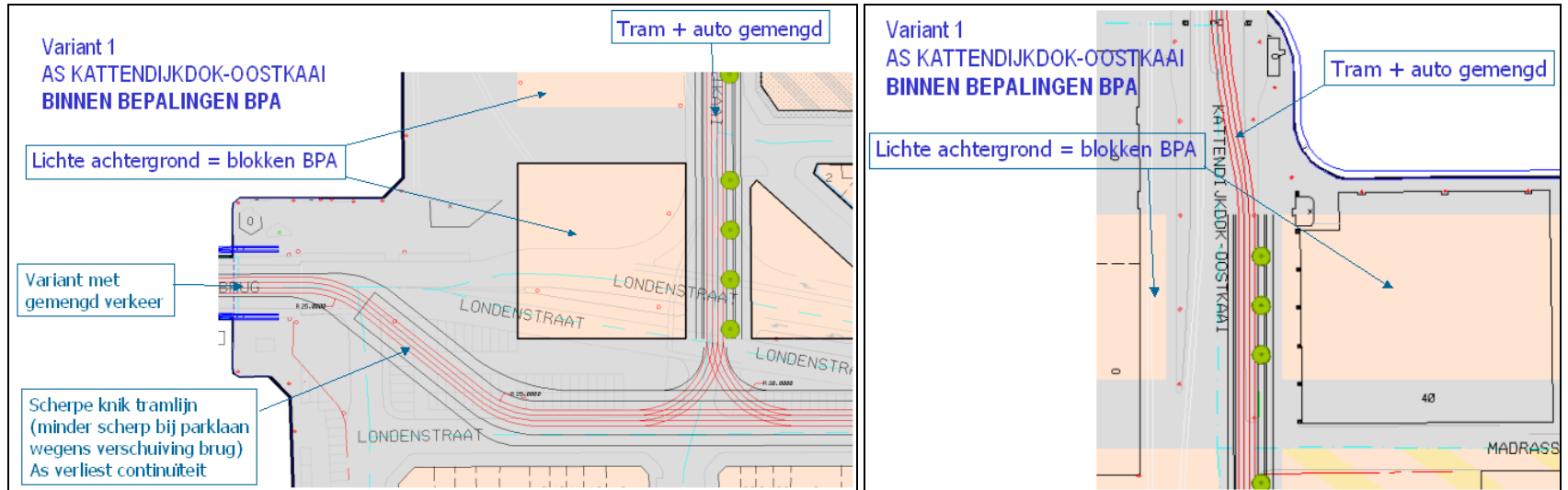


*Typedwarsprofiel variant 1.1 Kattendijkdok-Oostkaai binnen BPA – 1 parkeerstrook*



*Typedwarsprofiel variant 1.2 Kattendijkdok-Oostkaai binnen BPA – 2 parkeerstroken*



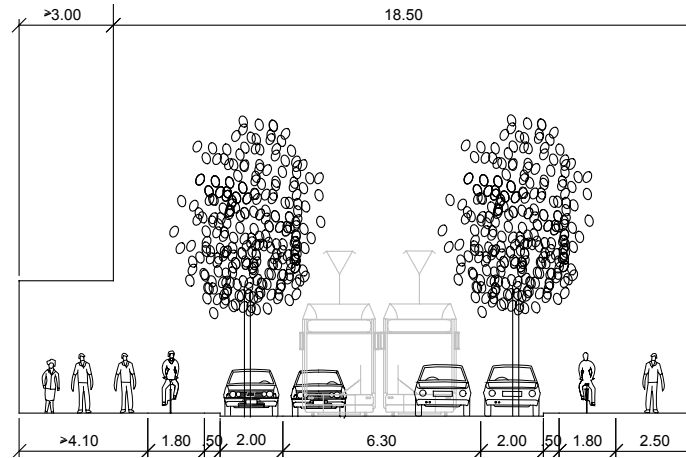


Kattendijkdok-Oostkaai – variant 1.1 – binnen bepalingen BPA – t.h.v. aansluiting Londenstraat Idem – t.h.v. Madrasstraat Mexicobrug

Binnen een gabariet van 18.50 m is onvoldoende ruimte aanwezig voor een aparte trambaan én aparte fietspaden. Bovenstaande dwarsprofielen 1.1 en 1.2 gaan uit van een menging van tram en autoverkeer, twee aparte fietspaden en respectievelijk één of twee parkeerstroken. De parkeerstroken worden onderbroken door bomengroepen (cf. Groenplan). Bij fietspaden van 1.80 m (aanbevolen) blijft nog 2.80 (1 parkeerstrook) tot 2 m (2 parkeerstroken) over.

Indien geopteerd zou worden voor een aparte trambaan (6 m) naast een rijweg met fietssuggestiestroken (6.30 m) en één parkeerstrook, dan blijft nog 2.10 m over per voetpad. Binnen de beperkende voorschriften van het BPA zal dus de keuze gemaakt moeten worden tussen ofwel een aparte trambaan ofwel aparte fietspaden. Gezien bij de opdrachtomschrijving veel belang werd gehecht aan 'afzonderlijk liggende verbindende fietspaden' op beide hoofdontsluitingsassen wordt hier in deze studie van uit gegaan.

De mogelijkheid bestaat ook om binnen de contouren van de bouwblokken van het BPA een terugspringende half open galerij te voorzien, waardoor ruimte gewonnen wordt. Op de bovenverdiepingen blijft een zelfde volume behouden, terwijl men op het openbaar domein 2.5 à 3 m wint.

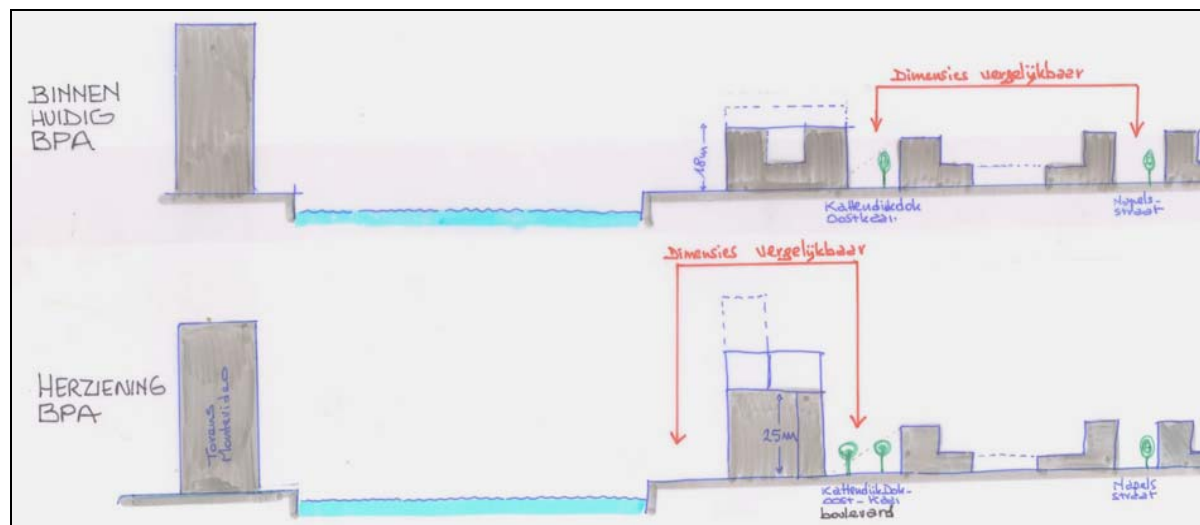


*Typedwarsprofiel variant 1.2 bis - menging tram/auto - 2 parkeerstroken – overdekte galerij*

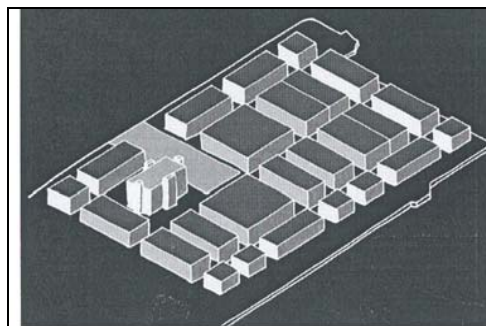
### **De menging van tram- en autoverkeer heeft een aantal consequenties.**

- De **doorstroming** van de tram is afhankelijk van de doorstroming van het autoverkeer. In het deelmobiliteitsplan Kernstad en in het Masterplan Eilandje fase 1 wordt beklemtoond dat doorgaand sluipverkeer vermeden zal worden. Anderzijds zullen de geplande ontwikkelingen in de omgeving van de Cadixwijk en Mexico-eiland moeten ontsloten worden, en de as Kattendijkdok-Oostkaai / Mexicostraat is daarvoor het meest aangewezen. De doorstromingskwaliteit van een gemengde tramlijn zal in die situatie slechts die van een lokale ontsluitende lijn zijn en minder gericht op verplaatsingen tussen b.v. Luchtbal en de zuidelijke Scheldekaai. De tram zal regelmatig gehinderd worden door parkeermanoeuvres en mogelijke filevorming.
- Een gemengde tram heeft minder **allure** dan een aparte trambaan. In heel wat Europese steden (b.v. in Frankrijk, Duitsland...) wordt de aanleg van een tramlijn als hefboom gebruikt om stedelijke ontwikkeling te sturen. Wanneer het de bedoeling is om het gebruik van de tram actief te stimuleren bij huidige en nieuwe bewoners en bezoekers van het Eilandje verdient het aanbeveling hoge kwaliteitseisen te stellen aan de vormgeving van de as als geheel. In bestaande weefsels moet dit binnen de beschikbare ruimte. In dit geval bestaat de mogelijkheid nog om – mits een BPA-herziening – de beschikbare ruimte aan te passen aan de nieuwe context.

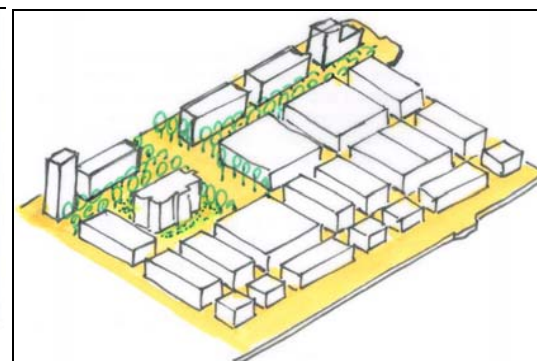
### 2.2.3.2.2 / Scenario 2 / Ontwerpend onderzoek tramlijn Kattendijkdok-Oostkaai bij herziening BPA



Boven scenario 1 / Onder scenario 2



bron Masterplan Eilandje

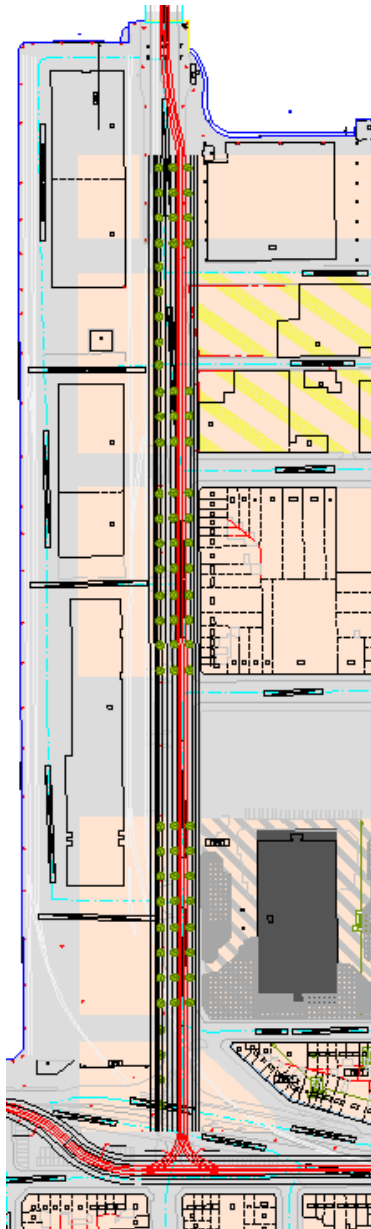


Links scenario 1 / Rechts scenario 2

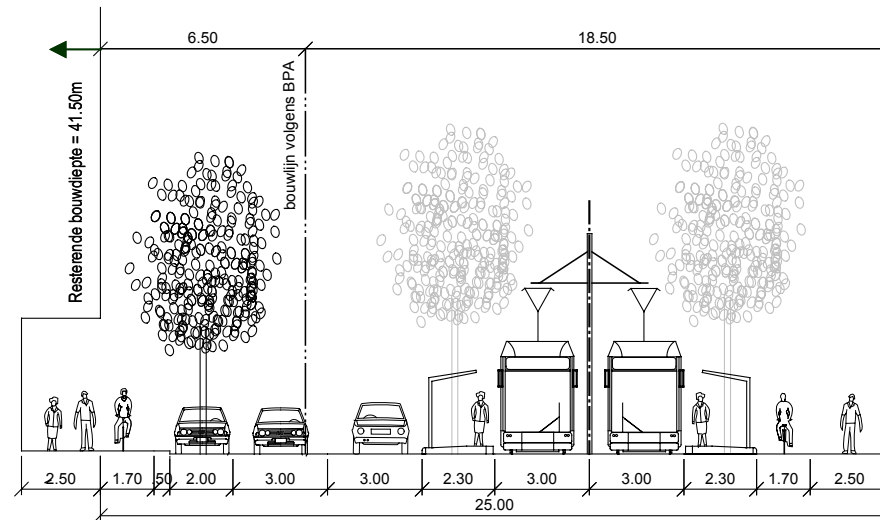
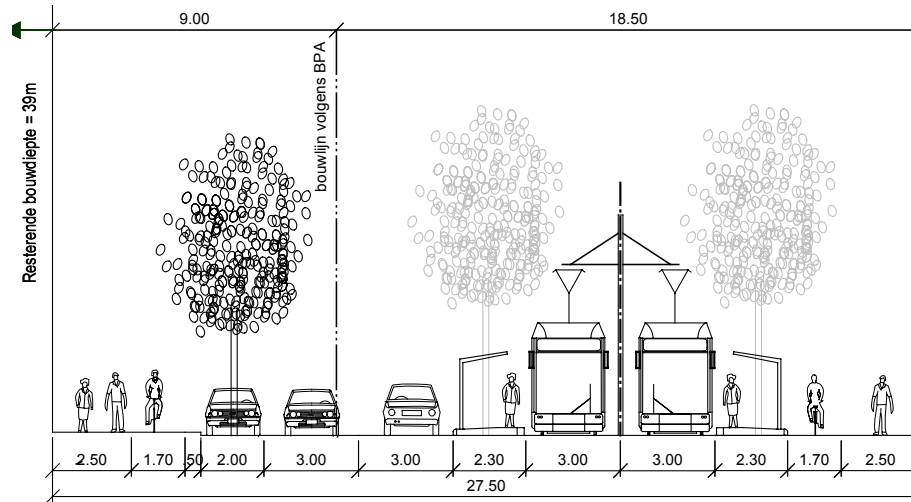
---

Indien het BPA herzien zou worden openen zich nieuwe mogelijkheden voor een optimale integratie van een tramlijn in een sterke structurerende hoofdas. Belangrijk is echter dat eerst ruimtelijk nagedacht wordt over welke betekenis de as Kattendijkdok-Oostkaai / Mexicostraat kan hebben voor dit deel van het Eilandje.

In bovenstaande illustraties (dwarsdoorsnede Montevideo / Kattendijkdok / Cadixwijk en 3D-schets volumes bouwblokken Cadixwijk) worden de consequenties van beide scenario's met hun onderliggende visie aanschouwelijk gemaakt. In scenario 1 (behoud BPA) krijgt de straat Kattendijkdok-Oostkaai een gelijkaardig smal profiel als alle andere 'binnenstraten' van de Cadixwijk, terwijl in scenario 2 diezelfde Kattendijkdok-Oostkaai meer een boulevardkarakter krijgt, als ruimtelijk structurerende hoofdas van de Cadixwijk. De nieuwe smallere blokken kunnen zo nodig hun volume behouden door iets meer in de hoogte te gaan. Het versmallen van de kaastrook is echter niet wenselijk. De blokken staan niet naast het kaavlak, maar het kaavlak loopt rond de blokken door tot tegen de rijweg. Beide visies hebben hun kwaliteiten, maar de inpassingsmogelijkheden voor tram, fietspaden en groenstructuur zijn verschillend.



VARIANT 2.1: ASYMMETRISCH PROFIEL (EXCENTRISCHE TRAMBAAN)



Boven: Typedwarsprofiel 2.1 - asymmetrisch profiel

Onder: Typedwarsprofiel 2.1bis - asymmetrisch profiel met terugspringend gelijkvloers (overdekte galerij)

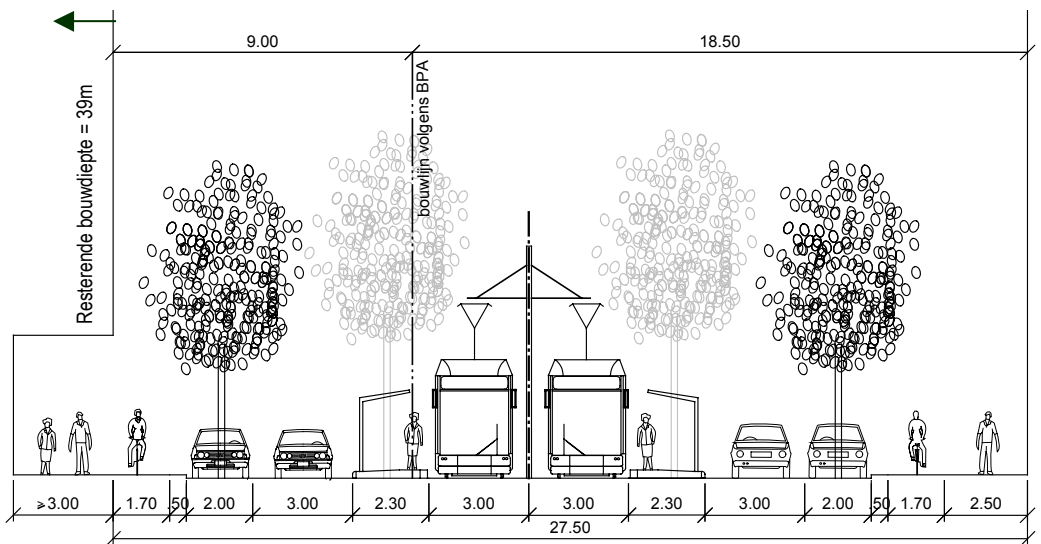
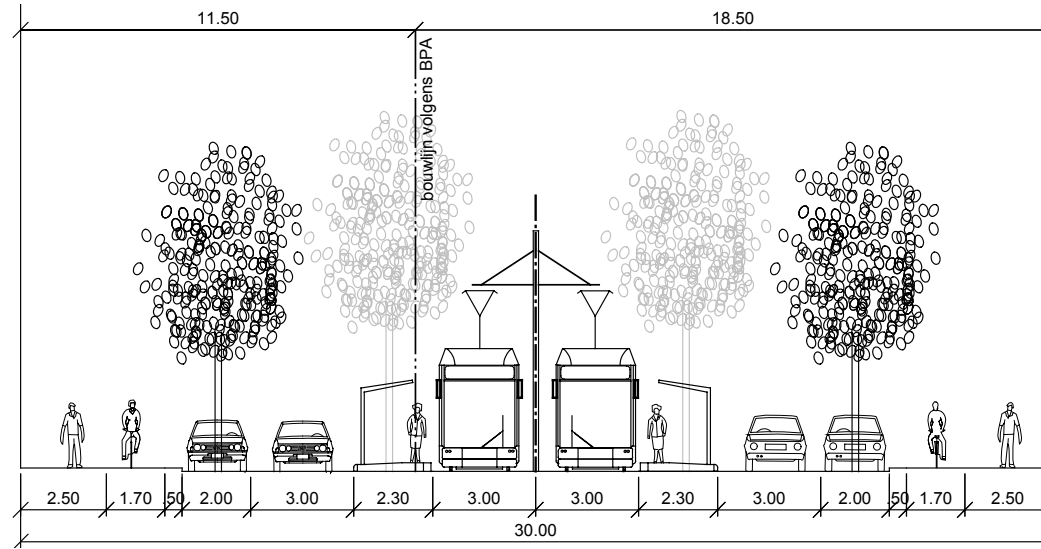
---

Dwarsprofiel 2.1 gaat uit van een excentrische situering van een vrije trambaan. Net als in de Londen-/ Amsterdamstraat is aan weerszijden van de trambaan een doorlopende tussenstrook (2.30 m) die polyvalent kan ingevuld worden als verbreed voetpad, halteperrons of strook voor bomengroepen. Verder is er een rijweg (2x1 rijstroken), twee vrijliggende fietspaden en één parkeerstrook. Deze invulling vergt een breedte van 27.50 m. Dit betekent dat de oorspronkelijke bouwlijn van het BPA 9 m verschuift, of dat de resterende bouwdiepte van de nieuwe blokken ongeveer 39 in plaats van 48 m zou bedragen. De mogelijkheid bestaat eveneens om het gelijkvloers van de nieuwe blokken 2.50 à 3 m te laten terugspringen waardoor een overdekte galerij ontstaat. Hierdoor zouden de verdiepingen een bouwdiepte kunnen behouden van ongeveer 41.50 m (zie onderste dwarsprofiel 2.1 bis). Indien geopteerd zou worden voor twee parkeerstroken (aan weerszijden van de rijweg), dan is een extra breedte van 2 m vereist.

#### VARIANT 2.2: SYMMETRISCH PROFIEL (CENTRALE TRAMBAAN)

In dwarsprofiel 2.2 wordt geopteerd voor een centrale vrije trambaan. Ook hier is aan weerszijden van de trambaan een doorlopende tussenstrook (2.30 m) die polyvalent kan ingevuld worden als voetgangersruimte, halteperrons of strook voor bomengroepen. Aan de buitenzijde bevinden zich telkens één rijstrook, één parkeerstrook, een vrijliggend fietspad en een voetpad. De invulling zoals hier getekend vergt een breedte van ca. 30 meter, waardoor de oorspronkelijke bouwlijn van het BPA 11.50 m verschuift. De resterende bouwdiepte van de nieuwe blokken zou dan nog ongeveer 26.5 in plaats van 48 m zou bedragen. Ook nu weer bestaat de mogelijkheid van een terugspringend gelijkvloers met overdekte galerij, waardoor de verdiepingen een bouwdiepte kunnen behouden van ongeveer 39 m (zie onderste dwarsprofiel 2.2 bis).

Wanneer gekozen zou worden voor slechts één parkeerstrook, dan wint men 2 m breedte. Daar tegenover staat dan weer het verlies aan parkeercapaciteit en verlies van een bomenrij.



Boven: Typewarsprofiel 2.2 - symmetrisch profiel

Onder: Typewarsprofiel 2.2 bis - symmetrisch profiel met terugspringend gelijkvloers (overdekte galerij)

AFWEGING CENTRALE OF EXCENTRISCHE TRAMBAAN

	pro	Contra	aandachtspunt
<b>Centrale trambaan Kattendijkdok-Oostkaai / Mexicostraat</b>	Doorstroming van tram wordt niet gehinderd door rechts afslaand verkeer	Wel hinder mogelijk door links afslaand verkeer	Vermijden dat links afslaand verkeer zich op de trambaan opstelt.
	Combinatie mogelijk met sterke centrale groenas	Op- en afstappen gebeurt tussen 2 rijstroken	Ruimte van min. 2.30 m tussen trambaan en rijweg (perrons, groenas, linksafslagstrook)
			Tram, auto, fietsers en voetgangers moeten per richting gebruik maken van dezelfde brug. Voor tram en auto is 5.62m beschikbaar op elke brug.
<b>Excentrische trambaan aan oostzijde (hele lengte)</b>	Betere continuïteit van trambaan die ook t.h.v. Luchtbal minder hinder zou ondervinden van zwaar havenverkeer.	Moeilijkere bevoorrading (laden en lossen) aan de zijde van de trambaan	Beveiliging zij-aansluitingen (eventueel beperking links afslaan ?)
	Gemakkelijkere aansluiting op tram Noorderplaats / Londenstraat, zeker wanneer die ook excentrisch aan noordzijde zou lopen.	Wel conflicten mogelijk t.h.v. zijstraten aan de oostzijde	
	Tramhaltes zijn gesitueerd aan de kant van de wijk		
	Minder hinder door geplande inritten van parkeergarages onder nieuwe blokken westzijde		
	Excentrisch profiel geeft lichte ruimtewinst tegenover centraal profiel		
	Mexicobrug: 1 brug voor tram en 1 voet-/fietspad, de andere voor auto's en 1 voet-/fietspad		
<b>Excentrische trambaan aan westzijde (hele lengte)</b>	Gemakkelijkere aansluiting op tram Amsterdamstraat, zeker wanneer die ook excentrisch aan noordzijde zou lopen.	Voordeel continuïteit t.h.v. Luchtbal valt weg (hinder zwaar havenverkeer)	
	Excentrisch profiel geeft lichte ruimtewinst tegenover centraal profiel	Tramhaltes zijn niet gesitueerd aan de kant van de wijk	
	Mexicobrug: 1 brug voor tram en 1 voet-/fietspad, de andere voor auto's en 1 voet-/fietspad	Hinder door geplande inritten van parkeergarages onder nieuwe blokken westzijde	Beveiliging zij-aansluitingen (eventueel beperking links afslaan ?)



---

## 2.2.4 / BESLUIT

Na afweging van de voor- en nadelen van de verschillende scenario's en varianten voor de as Kattendijkdok-Oostkaai groeit tussen de actoren van de stuurgroep volgende consensus.

- Voorkeur voor een vrije trambaan langs de Kattendijkdok-Oostkaai.
- Hiervoor is een herziening van het BPA Eilandje fase 1 gewenst.
- Verder gaat de voorkeur naar een asymmetrisch profiel, met vrije trambaan aan de oostzijde.
- Of de keerlus in eerste fase voorzien wordt ten noorden of ten zuiden van de Mexicobrug wordt verder onderzocht in de fase van de projectnota. Dit op basis van een afweging tussen de technische problemen bij de overbrugging en de wenselijkheid van een snelle ontwikkeling van de kop van het bouwblok Kattendijkdok-Oostkaai / Madrasstraat.
- In een volgende fase wordt de tramlijn verlengd richting station Antwerpen Luchtbal.
- De vrije kaaistrook langs het Kattendijkdok wordt zoveel mogelijk behouden zoals voorzien in het BPA. De stedelijke diensten onderzoeken wat de consequenties zijn voor het bouwprogramma langs de kaaistrook (b.v. smallere maar hogere blokken om zelfde volume te handhaven of toch lichte verschuiving richting watervlak ?).
- Een gelijkaardig onderzoek gebeurt voor de twee geplande kopgebouwen op de hoek met de Londenstraat (zie ook onder 2.1.3).

---

## PERCEEL 3 / PARKEERSTUDIE

*Naar aanleiding van deze studie werd een parkeeronderzoek uitgevoerd voor het Eilandje fase 1 (gebied zuidelijk van de Kattendijk-sluis en Houtdok). Voor de gedetailleerde resultaten van dit parkeeronderzoek wordt verwezen naar de bijlage.*

### 3.1 / TOEKOMSTIGE PARKEERBEHOEFTE

De toekomstige parkeerbehoefte wordt berekend op basis van kencijfers die uitgaan van een duurzaam parkeerbeleid. Dit houdt volgende zaken in:

- een sterk verbeterd aanbod van openbaar vervoer door de aanleg van een tramnet, zoals beschreven in deel 1.4;
- geoptimaliseerde veilige fietsverbindingen (zie verder onder hoofdstuk 3.5.1).
- Een pakket van regulerende maatregelen die het parkeergedrag op het Eilandje moeten sturen in de gewenste richting (zie verder onder 3.5.2);
- flankerende maatregelen op vlak van informatie, sensibilisering, handhaving, vervoersplanning voor alle grote publiekstrekkers op het Eilandje (zie verder onder 3.5.3)

De inschatting van de effecten van een duurzaam parkeerbeleid hangt niet enkel af van de sterkte en samenhang van de maatregelen, maar ook van de (soms onvoorspelbare) manier waarop het publiek hierop reageert.

#### 3.1.1 / BEREKENING PARKEERBEHOEFTE PER FUNCTIE

Toekomstige parkeerbehoeften worden bepaald door de impact van **nieuwe ontwikkelingen** in het gebied. Het Eilandje is door zijn ligging en uniek karakter een interessant stadsontwikkelingsgebied. De bereikbaarheid per auto's stoot echter op duidelijke grenzen, omdat het gebied slechts via twee poorten toegankelijk is: via de Noorderplaats en de Straatsburgbrug. In de toekomst komt daar de Oosterweelknoop bij, maar deze zal enkel bereikbaar zijn via beweegbare bruggen. De Scheldekaaien van de binnenstad worden niet aanzien als gewenste verkeersontsluiting.

Daarom wordt sterk ingezet op een sterk netwerk van openbaar vervoer (tramlijnen) en fietsverkeer, maar ook de mogelijkheden hiervan zijn niet onbepikt. Nieuwe ontwikkelingen dienen qua bereikbaarheid dan ook rekening te houden met de **draagkracht** van dit gebied. Voor fase 1 liggen de perspectieven reeds vast voor de Oude Dokken en Montevideo. Voor de Cadixwijk werd naar aanleiding van deze studie het bouwprogramma herzien en aanzienlijk verlicht.

- 
- Bij de raming van het bouwprogramma werd niet langer uitgegaan van een theoretische maximalisatie van het BPA Eilandje maar werden tevens elementen als harmonieregel, beeldbepalende en beschermde monumenten, gemeenschappelijke ruimten en leegstand meegenomen. Het toekomstige inwonersaantal van de Cadixwijk wordt geraamd op 3565 hetgeen neerkomt op 96 inwoners/ha (d.i. vergelijkbaar met de woningdichtheid in de binnenstad).
  - Wijziging van functiemix ten voordele van de woonfunctie (zie hieronder). Voor de Cadixwijk werd b.v. het kantorenprogramma verlaagd van 28 naar 21%, het voorzieningenpakket van 18 naar 14%, terwijl het wonen een groter aandeel krijgt (van 54 naar 64%). Dit wordt bekomen door de gronden aan de randen van de Cadixwijk (in stadsregie) aan 75% wonen te ontwikkelen met als na te streven woningmix: 25% sociale woningen, 50% betaalbare woningen, 25% residentiële woningen.

In deze studie worden enkel uitspraken gedaan over het Eilandje fase 1. Bij de planning van toekomstige ontwikkelingen op het Droogdokken- en Mexico-eiland dient vooraf een **mobiliteitseffectenrapport** opgemaakt te worden. Dit is vooral belangrijk voor het Droogdokeneiland waarvan de bereikbaarheid het meest problematisch is. Voor het Mexico-eiland stelt de vraag zich slechts op lange termijn, vermits daar nog langlopende concessies aan de orde zijn.

De raming van het programma op het Eilandje is gebeurd op basis van een **terreinopname** (december 2007) en een **BPA-simulatie**. Hierbij is de optelsom gemaakt van de realisaties, lopende projecten en toekomstige projecten. Op basis van de oppervlaktematen die ingeschat werden zal de toekomstige parkeervraag volgens een duurzaam scenario becijferd worden.

#### **FUNCTIEMIX**

**Volledige zone Eilandje: 52% wonen / 33% kantoren en handel / 15% voorzieningen**

- Oude Dokken: 40% wonen / 48% kantoren en handel / 11 % voorzieningen
- Montevideo: 47% wonen / 26% kantoren en handel / 27% voorzieningen
- Cadix: 64% wonen / 21% kantoren en handel / 14% voorzieningen

	Wonen ( m <sup>2</sup> )	Kantoren/handel ( m <sup>2</sup> )	Voorzieningen ( m <sup>2</sup> )	Totaal ( m <sup>2</sup> )
<b>EILANDJE</b>	<b>462.514</b>	<b>292.102</b>	<b>134.494</b>	<b>889.110</b>
<b>Oude Dokken</b>	<b>142.019</b>	<b>171.182</b>	<b>40.341</b>	<b>353.542</b>
Oude Dokken-Noord	96.440	57.191	1.147	154.779
Oude Dokken-Zuid	45.579	113.991	39.193	198.763
<b>Montevideo</b>	<b>64.584</b>	<b>36.437</b>	<b>36.815</b>	<b>137.836</b>
<b>Cadixwijk</b>	<b>255.910</b>	<b>84.483</b>	<b>57.339</b>	<b>397.732</b>
Cadixwijk-Noord	110.103	30.829	5.872	146.804
Cadixwijk-Zuid	145.808	53.655	51.466	250.929

*Inschatting oppervlakten per functie en per deelgebied van realisaties, lopende projecten en toekomstige projecten (volgens terreinopname 12/07 en BPA-simulatie door stad Antwerpen)*

	Wonen ( wooneenheden )
<b>EILANDJE</b>	<b>4.140</b>
<b>Oude dokken</b>	<b>1.420</b>
<b>Montevideo</b>	<b>587</b>
<b>Cadixwijk</b>	<b>2.133</b>

*Woondichtheden per deelgebied (Oude Dokken 100m<sup>2</sup>/appartement, Montevideo 110m<sup>2</sup>/appartement en Cadixwijk 120m<sup>2</sup>/appartement)*

Het is niet duidelijk hoeveel m<sup>2</sup> per functie reeds in gebruik is op dit ogenblik omdat van de reeds bestaande bouwblokken niet bekend is welk aandeel reeds ingevuld is. De huidige parkeerbehoefte is wel gekend (zie onderzoek), maar kan dus niet gekoppeld worden aan de reeds ingevulde oppervlakten per functie. Er zal bijgevolg op basis van deze bovenstaande oppervlakten een totale toekomstige parkeerbehoefte geraamd worden. Voor de berekeningen worden de ambitieuze, strenge parkeernormen gebruikt die door de stad werden aangeleverd. Deze parkeernormen kaderen in een duurzaam parkeerscenario.

### 3.1.1.1 / PARKEERVRAAG VOOR WOON-, KANTOOR- EN COMMERCIËLE FUNCTIES

- Voor de inschatting van de parkeerbehoefte van de **woningen** is de parkeerbehoefte gebaseerd op een kencijfer dat de stad als streefdoel vooropstelt, namelijk 1.1 parkeerplaatsen per wooneenheid. In dit cijfer is het bezoekersparkeren van 0.2 parkeerplaatsen per wooneenheid inbegrepen.

Voor de **kantoren** wordt de parkeerbehoefte berekend op basis van de bruto-vloeroppervlakte. Per 100 m<sup>2</sup> b.v.o. wordt 1 parkeerplaats voorzien. Ook dit cijfer is inclusief bezoekersparkeren.

	opp wonen (m <sup>2</sup> ) <sup>1</sup>	aantal woningen <sup>1</sup>	P-behoefte <sup>2</sup>
Oude dokken	142.019	1.420	1.562
Oude Dokken-Nbord	96.440	964	1.061
Oude Dokken-Zuid	45.579	456	501
Mintevi deo	64.584	587	646
Cadix	255.910	2.133	2.346
Cadixwijk-Nbord	110.103	918	1.009
Cadixwijk-Zuid	145.808	1.215	1.337

	opp kantoren en handel (m <sup>2</sup> ) <sup>1</sup>	P-behoefte <sup>2</sup>
Oude dokken	171.182	1.712
Oude Dokken-Nbord	57.191	572
Oude Dokken-Zuid	113.991	1.140
Mintevi deo	36.437	364
Cadix	84.483	845
Cadixwijk-Nbord	30.829	308
Cadixwijk-Zuid	53.655	537

Bronnen:

1. Raming van programma is gebeurd op basis van terreinopname (12/07) en BPA-simulatie door de stad Antwerpen. Er wordt meegegeven dat woningen tussen 110 en 140 m<sup>2</sup> groot zullen zijn.
2. De stad Antwerpen wenst de strenge parkeernormen van 1,1 pp per wooneenheid (inclusief 0,2 pp voor bezoekers) en 1 pp per 100 m<sup>2</sup> voor kantoor en handel te hanteren.
3. Gegevens MAS (Yannick Dufraimont) en stad Antwerpen. Er werd rekening gehouden met een goede openbaarvervoerontsluiting.

---

### 3.1.1.2 / PARKEERVRAAG VOOR PUBLIEKSTREKKENDE FUNCTIES

Voor het **Museum aan de stroom** (MAS), dat momenteel gebouwd wordt in de Oude Dokken tussen het Bonapartedok en het Willemdok, wordt de parkeerbehoefte voor bezoekers en personeel geraamd op 50 parkeerplaatsen (deze plaatsen worden voorbehouden in de ondergrondse parking Godefridus, zie verder punt 3.3.2.1). De parkeervraag van het personeel zal eerder beperkt zijn (~ slechts 15 parkeerplaatsen).

Aantal werknemers	Modal split (% auto-bestuurder)	P-behoefte personeel	Aantal bezoekers per jaar	Modal split (% auto-bestuurder)	Totale parkeerbehoefte
60	25%	15 PP	200.000*	33%	<b>50 pp</b>

*Het eerste jaar (in 2010) zal het bezoekersaantal vermoedelijk nog wat hoger zijn.*

*Bron: Gegevens zijn afkomstig van de projectleider van het MAS, Yannick Dufraimont en zijn aangevuld door inschatting van de stad Antwerpen.*

De mobiliteitsdienst van de stad Antwerpen raamde reeds de parkeerbehoefte van de **publiekstrekkende functies in Monteideo**. Voor de parkeerbehoefte van de **publiekstrekkende functies in de Montevideowijk** wordt verwezen naar het minimaal scenario dat bekomen wordt aan de hand van de ondergrens van de parkeernormen (opgemaakt door de mobiliteitsdienst). Maximaal zal Red Star Line, The Shop en de Monteideo pakhuizen voor zijn bezoekers en personeelsleden op de weekenddagen iets meer dan 300 parkeerplaatsen nodig hebben. Op een weekdag (overdag) zal dit ongeveer 280 parkeerplaatsen zijn, op een weekenddag loopt dit op tot meer dan 300 plaatsen.

Montevideo pakhuizen	week		weekend	
	overdag	avond	overdag	avond
supermarkten	159	--	159	--
kantoren	68	--	--	--
cinema	--	80	80	80
<b>totaal</b>	<b>227</b>	<b>80</b>	<b>239</b>	<b>80</b>

The Shop	week		weekend	
	overdag	avond	overdag	avond
discotheek	--	--	--	27
evenementenzaal	50	50	50	50
kantoren	5	--	--	--
café	--	12	12	12
<b>totaal</b>	<b>55</b>	<b>62</b>	<b>62</b>	<b>89</b>

Red Star Line	week		weekend	
	overdag	avond	overdag	avond
museum	--	--	8	--
<b>totaal</b>			<b>8</b>	

<b>TOTAAL</b>	<b>282</b>	<b>142</b>	<b>309</b>	<b>169</b>
---------------	------------	------------	------------	------------

Bron: Minimale parkeercijfers, CROW, ASVV 2004 (aangeleverd door mobiliteitsdienst stad Antwerpen, juli 2007)

Nu de maximale parkeervraag per functie duidelijk is, kan een inschatting gemaakt worden van de totale parkeerbehoefte op het Eilandje. Hierbij is het aanwezigheidspercentage per functie van belang.

### 3.1.1.3 / FIETSPARKEREN VOOR KANTOREN EN HANDEL VOLGENS HET DUURZAAM SCENARIO

KANTOREN	opp (m <sup>2</sup> )	aantal werknemers <sup>1</sup>	Modal split fiets <sup>2</sup>	aantal fietsenstallingen
<b>Oude dokken</b>	103.880	4.155	22,10%	918
<b>Montevideo</b>	28.382	1.135	22,10%	251
<b>Cadi x</b>	62.154	2.486	22,10%	549

<sup>1</sup> Bron: 4 werknemers/100 bvo (CROW)

<sup>2</sup> Bron: aanname dat er 10% meer met de fiets naar het werk wordt gekomen (ten opzichte van huidig aantal van 12,1%)

		aantal fietsenstallingen
<b>HANDEL EN HORECA</b>	opp (m <sup>2</sup> )	maximum <sup>3</sup>
<b>Oude dokken</b>	67.302	4.711
<b>Montevideo</b>	8.054	564
<b>Cadi x</b>	22.329	1.563

<sup>3</sup> Bron: CROW, ASVV, Kencijfers voor fietsparkeercapaciteit voor bezoekers van kernverzorgende winkelgebieden  
Bovengrens voor 100m<sup>2</sup> bvo = 7 fietsenstallingen

Vermoedelijk zijn de Nederlandse kencijfers voor fietsenstallingen een overschatting vermits slechts 13.4% van de Antwerpse bevolking de fiets als hoofdvervoermiddel voor woon-winkelverplaatsingen gebruikt (Bron: OVG Vlaanderen). Een versterkt fietsbeleid kan ook hier voor verschuivingen zorgen. Doordat nog geen beeld van de branchering kan gevormd worden, is het voorlopig onmogelijk om een meer gedetailleerd cijfer te bekomen.



### 3.1.2 / INSCHATTING VAN TOTALE TOEKOMSTIGE PARKEERVRAAG PER TIJDSPERIODE

In punt 3.1.1 werd bepaald hoeveel parkeerplaatsen elke functie per zone nodig heeft. Doordat alle functies niet gelijktijdig die bepaalde parkeerbehoefte hebben, lijkt gecombineerd gebruik een opportuniteit.

**Gecombineerd gebruik** of dubbel gebruik van parkeerplaatsen betekent dat een parkeerplaats wordt gebruikt door mensen met verschillende verplaatsingsmotieven. Indien verschillende stedelijke functies bereikbaar zijn vanaf één en dezelfde parkeerplaats, is het mogelijk dat de plaats gebruikt wordt voor verschillende doeleinden, op voorwaarde dat het tijdsvenster waarbinnen de functies worden uitgeoefend niet overlapt. Een gecombineerd parkeergebruik maakt een vermindering van het aantal parkeerplaatsen mogelijk zonder in te boeten aan bereikbaarheid. De efficiëntie van de gebruikte ruimte wordt verhoogd.

Een typisch voorbeeld is een parking die overdag en tijdens weekdays gebruikt wordt door werknemers en 's avonds en tijdens het weekend door bezoekers van het stadscentrum, voor evenementen etc.

De parkeervraag per tijdsperiode wordt bepaald aan de hand van de berekende parkeerbehoefte per functie en de aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik. Hiervoor baseren we ons op de tabel met aanwezigheidspercentages afkomstig uit de Nederlandse kencijfers van CROW.

Aanwezigheids-percentages (%)	Werkdag overdag	Werkdag namiddag	Werkdag avond	Zaterdag namiddag	Zaterdag avond	Zondag namiddag
Woningen	50	60	100	60	60	70
Kantoren	100	100	5	5	0	0
Detailhandel	30	70	20	100	0	0
Museum	20	45	0	100	0	90

Bron: ASVV, p.207, tabel 6.3/2 (CROW, 2004)

### 3.1.3 / DUURZAAM SCENARIO

Deelgebied	Functie	Totale parkeer- behoefte per functie*	Totale parkeer- behoefte per functie	Parkeerbehoefte per functie en per periode					
				werkdag overdag	werkdag namiddag	werkdag avond	zaterdag- namiddag	zaterdag- avond	zondag- namiddag
<b>Oude Dokken</b>	bewoners en bezoekers van de <b>woningen</b>	<b>1562</b>	<b>1562</b>	781	937	1562	937	937	1094
	werknemers en bezoekers van <b>kantoren</b>	1712 (waarvan 61% kantoren en 39% handel en horeca)	<b>1044</b>	1044	1044	52	52	0	0
	werknemers en bezoekers van <b>handel (en horeca)</b>		<b>668</b>	200	467	134	668	0	0
	MAS	<b>50</b>	<b>50</b>	10	23	0	50	0	45
	<b>Totaal</b>		<b>3324</b>	<b>2036</b>	<b>2036</b>	<b>2472</b>	<b>1748</b>	<b>1707</b>	<b>937</b>
<b>Montevideo</b>	bewoners en bezoekers van de <b>woningen</b>	<b>646</b>	<b>646</b>	323	388	646	388	388	452
	werknemers en bezoekers van <b>kantoren</b>	364 (waarvan 78% kantoren en 22% handel en horeca)	<b>284</b>	284	284	14	14	0	0
	werknemers en bezoekers van <b>handel (en horeca)</b>		<b>80</b>	24	56	16	80	0	0
	Montevideopakhuys	<b>239</b>	<b>239</b>	227	227	80	239	80	239
	The Shop	<b>89</b>	<b>89</b>	55	55	62	62	89	62
	Red Star Line	<b>8</b>	<b>8</b>	0	0	0	8	0	0
	<b>Totaal</b>		<b>1346</b>	<b>913</b>	<b>913</b>	<b>1010</b>	<b>818</b>	<b>791</b>	<b>557</b>
<b>Cadix</b>	bewoners en bezoekers van de <b>woningen</b>	<b>2346</b>	<b>2346</b>	1173	1408	2346	1408	1408	1642
	werknemers en bezoekers van <b>kantoren</b>	845 (waarvan 74% kantoren en 26% handel en horeca)	<b>625</b>	625	625	31	31	0	0
	werknemers en bezoekers van <b>handel (en horeca)</b>		<b>220</b>	66	154	44	220	0	0
	<b>Totaal</b>		<b>3191</b>	<b>1864</b>	<b>1864</b>	<b>2187</b>	<b>2421</b>	<b>1659</b>	<b>1408</b>

\* In het vorige hoofdstuk werd voor iedere functie de toekomstige parkeervraag (voor realisaties, lopende projecten en toekomstige projecten) bepaald. Omdat de parkeernorm voor handel, horeca en kantoren dezelfde is (1/100 m<sup>2</sup> bvo) werden deze functies samengenomen. Nu is een opsplitsing van deze functies aan de orde vermits de aanwezigheidspercentages voor kantoren enerzijds en handel en horeca anderzijds sterk verschillend is. Op basis van de oppervlakte per functie volgens de terreinopname van 12/07 en een BPA-simulatie werden de verhoudingen bekomen.

De berekende parkeerbehoeften in punt 3.1.1 en de bovenstaande aanwezigheidspercentages dienen als input voor deze tabel.

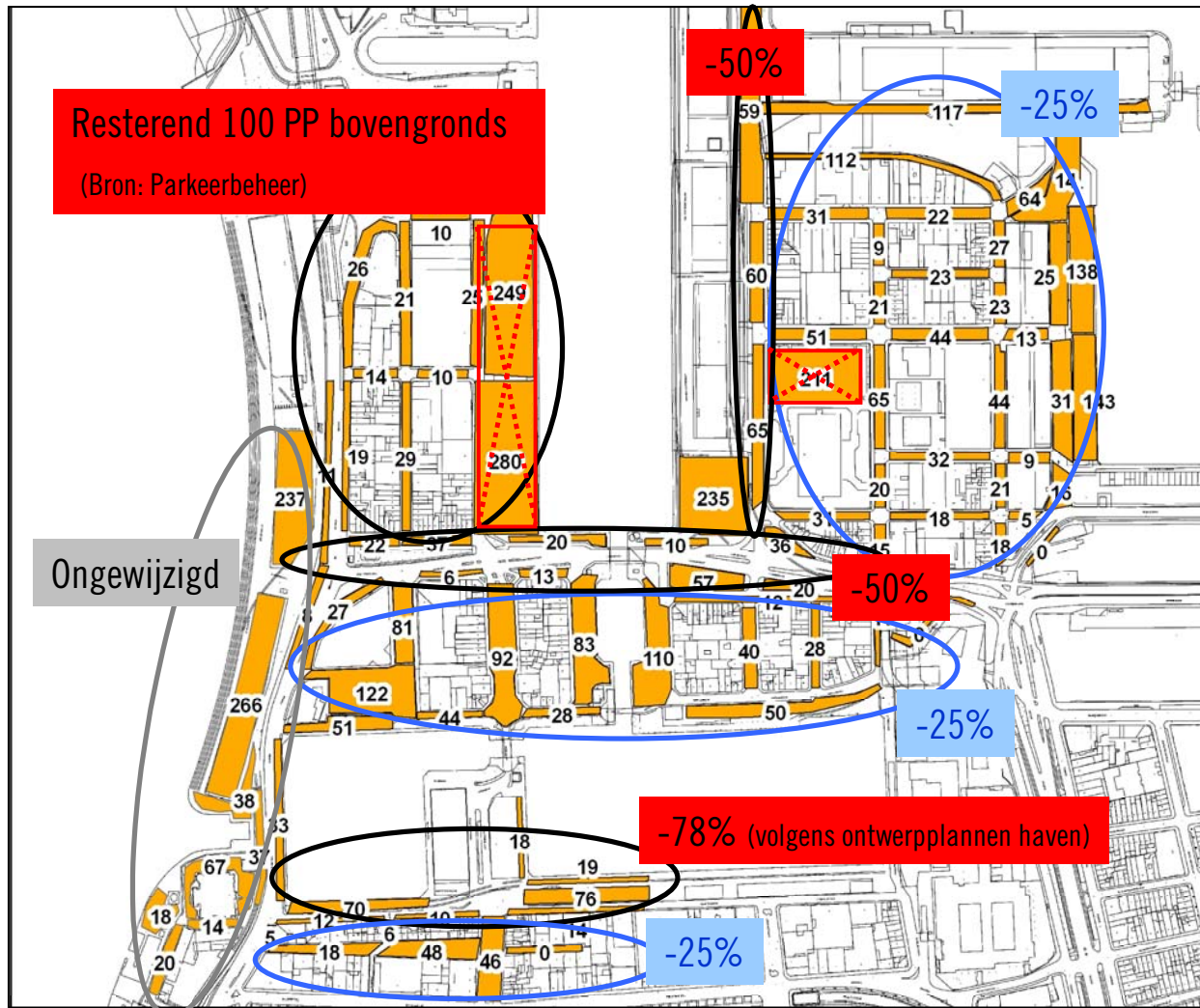
---

## 3.2 / GEGEVENS OVER HET TOEKOMSTIGE PARKEERAANBOD

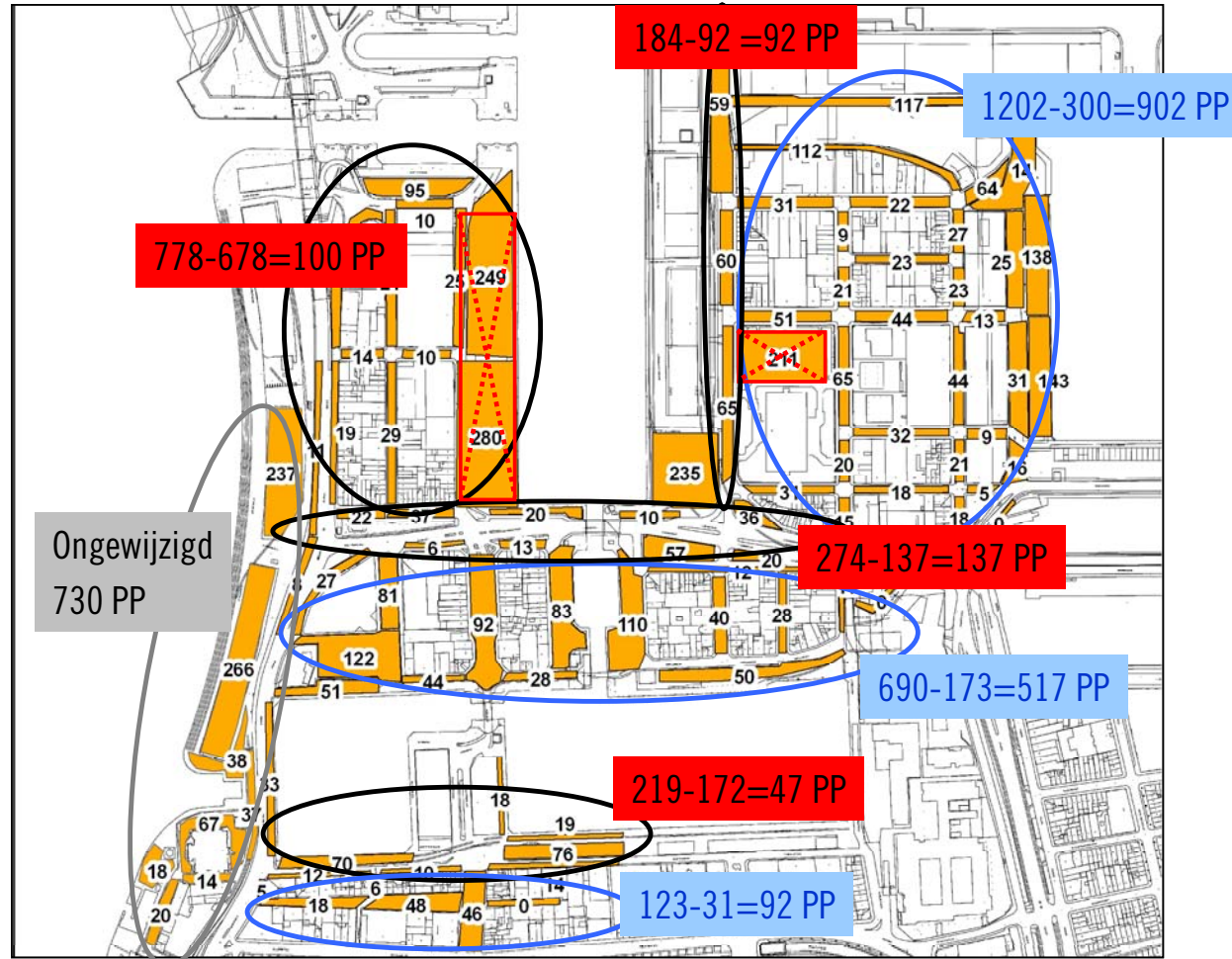
### 3.2.1 / REDUCTIE HUIDIG BOVENGRONDS PARKEERAANBOD

Uit het parkeeronderzoek van 27 februari 2007 bleek dat het huidige parkeeraanbod bestaat uit 4715 bovengrondse parkeerplaatsen. Door herinrichting en nieuwbouwprojecten zal het bovengronds parkeeraanbod op het Eilandje in de toekomst sterk afnemen. Op volgende kaart zijn de verwachte evoluties schematisch weergegeven.

- Het BPA vermeldt dat voor de berekening van het straatparkeren het theoretisch aantal bovengrondse parkeerplaatsen in de woonstraten en de boulevard Londen- en Amsterdamstraat dient te worden verrekend met factor 0.75, die rekening houdt met het verlies aan parkeerplaatsen door inritten en plaatsing van bomen en straatmeubilair (zie in blauw aangeduide zones ‘-25%’ voor de Cadixwijk, noordelijk deel en meest zuidelijke deel van de Oude Dokken). Door de nieuwe ontwikkelingen zal de parking van het accijnzengebouw verdwijnen.
- De herinrichting van de London- en Amsterdam zal vermoedelijk samengaan met een hoger verlies aan parkeerplaatsen dan 25%. Daarom gaan we in de berekeningen uit van een afname van 50%.
- Zoals vermeld in het Beeldkwaliteitsplan buitenruimte is het wenselijk het straatparkeren in de Kattendijk Oostkaai te reduceren tot één zijde.
- AIM (Parkeerbeheer) maakt een inschatting van een honderdtal parkeerplaatsen, verspreid over de Montevideosite (afhankelijk van wat voor de bussen voorzien zal worden). Door de bouw van de woontorens verdwijnen de bovengrondse parkeerplaatsen aan de Kattendijkdok Westkaai.
- Het parkeeraanbod aan de Rijnkaai (Hangar 26 - abonnementenparking) zal ongewijzigd blijven.



Kaart Inschatting toekomstige evolutie bovengronds parkeeraanbod (relatieve evoluties)



*Kaart Inschatting toekomstige evolutie bovengronds parkeeraanbod (absolute evoluties)*

Uitgaande van bovenstaande verminderingen zullen in totaliteit 1583 plaatsen of 34% van de bovengrondse parkeerplaatsen verdwijnen. De totale bijkomende parkeervraag ten gevolge van de nieuwe functies zal volledig opgevangen worden in nieuwe parkeergarages.

---

### 3.2.2 / REEDS GEPLANDE ONDERGRONDSE PARKEERGARAGES

#### 3.2.2.1 / ONDERGRONDSE PARKING GODEFRIDUSKAAI

- Deze parking wordt uitgebaat door Q-park.
- De parkeergarage bestaat uit drie ondergrondse niveaus met in totaal 450 parkeerplaatsen.
- Binnen enkele weken zal de parking functioneel zijn.
- De parking kan beschouwd worden als een publieke parking waarbij iedereen mits een geldig betaalbewijs de parking in en uit kan rijden.
- Er zijn 50-100 plaatsen voorbehouden voor de bezoekers en werknemers van het MAS en het Felixstadsarchief (vermoedelijk via abonnementen).
- Er zijn verschillende betalingsmogelijkheden (tickets met betaalautomaat, kredietkaart, abonnement).
- De parking zal 7/7 en 24/24u open zijn.

(Bron: Q-park)

#### 3.2.2.2 / ONDERGRONDSE PARKING MONTEVIDEO

Er bestaat nog heel wat onduidelijkheid betreffende de invulling en functies, wat ook voorlopig een onduidelijk beeld betreffende de toekomstig aangeboden parkeervoorzieningen oplevert.

Op basis van de **informatie van Parkeerbeheer** kunnen volgende zaken aangehaald worden:

- Deze parking zal uitgebaat worden door Parkeerbeheer.
- De bovengrens van de capaciteit van deze parking is vastgelegd op 400 parkeerplaatsen (bron: stad Antwerpen)
- De parking zal gelegen zijn onder het pakhuis dat afgebroken en gereconstrueerd zal worden.

### 3.3 / PARKEERBALANS

In dit hoofdstuk wordt de ingeschatte maximale toekomstige parkeervraag (inclusief huidige parkeervraag) geconfronteerd met het toekomstige parkeeraanbod. De verhouding tussen parkeervraag en –aanbod geeft aan of in een bepaald gebied het toekomstig parkeren in balans is.

<b>PARKEERVRAAG per deelgebied</b>	Funcities (steeds bestaande en toekomstige)	Totale maximale toekomstige parkeervraag volgens het <b>duurzaam scenario</b>
<b>Oude dokken</b>	Woningen, kantoren, handel, MAS	<b>2472 PP</b> op namiddag van werkdag
<b>Montevideo</b>	Wonen, handel, Montevideopakhuis, the Shop, Red Star line	<b>1010 PP</b> op namiddag van werkdag
<b>Cadix</b>	Woningen, kantoren, handel	<b>2187 PP</b> op namiddag van werkdag
<b>Totaal</b>		<b>5669 PP</b>

<b>PARKEERAANBOD per deelgebied</b>	Huidig parkeeraanbod openbaar domein (zie parkeeronderzoek)	Toekomstig parkeeraanbod openbaar domein (zie bijgevoegde figuren)	Reeds geplande parkeergarages
<b>Oude dokken en MAS</b>	1306 PP (inclusief Londenstraat), exclusief Rijnkaai (730 PP)	793 PP * (inclusief Londenstraat), exclusief Rijnkaai (730 PP)	– P Godefriduskaai (450 PP) waarvan voor MAS en Felix pakhuis (stadsarchief): max 50-100 PP voorzien in P Godefriduskaai
<b>Montevideo</b>	778 PP	100 PP (ingeschat door Parkeerbeheer)	– P Montevideo (400PP) – P woontorens Kattendijkdok Westkaai (390 PP)
<b>Cadix</b>	1386 PP	994 PP	– P onder Cadixplein (aantal PP nog onbekend)

\* Voor zuidelijke omgeving Willemdok, zie ontwerpplannen van de haven

In onderstaande tabel wordt per deelgebied de toekomstige parkeervraag (duurzaam scenario) vergeleken met het parkeeraanbod (voorziene reductie op openbaar domein + bestaande en reeds geplande garages).

	Parkeervraag drukste moment	Parkeeraanbod		Evenwicht vraag/aanbod
		Vlg. gekende plannen (op.domein + garages)	Nood aan bijkomende P-garages	
Oude Dokken en MAS	2472 PP	1243 PP	1229 PP	0
Montevideo	1010 PP	890 PP (*)	120 PP	0
Cadix	2187 PP	994 PP	1193 PP	0
<b>Totaal Eilandje fase 1</b>	<b>5669 PP</b>	<b>3127 PP</b>	<b>2542 PP</b>	<b>0</b>

(\*) excl. huidig aanbod Rijnkaai

Om tot een evenwicht te komen tussen parkeervraag- en aanbod is er in totaal nog nood aan 2542 bijkomende parkeervoorzieningen voor het hele gebied. Hierbij valt op te merken dat dit NIET om een bijkomende parkeerdruk gaat, vermits al uitgegaan werd van een reductie van 34% (= 1583 parkeerplaatsen) op het openbaar domein. Bovendien werd het huidig aanbod op de Rijnkaai (730 plaatsen) niet meegerekend in deze tabel. Dit betekent dus dat er slechts 229 (2542 – 2313) nieuwe parkeerplaatsen bijkomen. De rest gaat om een verschuiving van parkeerplaatsen op het openbaar domein naar inbandige of ondergrondse parkings.

Per deelgebied kunnen volgende besluiten getrokken worden.

### **Oude Dokken**

Hier stelt de toekomstige parkeerdruk het scherpst. Het gaat om bestaande functies en vastliggende ontwikkelingen die reeds grotendeels in aanbouw zijn. Bijkomende parkeercapaciteit kan gezocht worden bij de uitbreiding van de parking onder het Amca of in de bouw van nieuwe parkeergarages onder de kaaistrook (Ortelius-, Tavernier- en/of Rijnkaai). Dit laatste naar aanleiding van de heraanleg van de kaaien. Dit valt echter onder een ander dossier (masterplan Scheldekaaien), en wordt hier dan ook als aanbeveling geformuleerd. In afwachting van deze heraanleg blijft de huidige capaciteit op de kaaien best behouden.



---

### **Montevideo**

De bijkomende nood aan 120 parkeerplaatsen kan gemakkelijk voorzien worden onder de Rijnkaai, of eventueel door lichte capaciteitsaanpassing bij de geplande ontwikkelingen (b.v. Montevideopakhuis, woontorens). Om de culturele as zoveel mogelijk te ontlasten van extra verkeersdruk geniet een ontsluiting via de Rijnkaai de voorkeur. Onder de Rijnkaai dient – zoals hoger gesteld – wellicht een deel van de nieuwe ondergrondse parkeercapaciteit gereserveerd te worden als overlooparking voor de Oude Dokken. Voorlopig blijven de 730 bovengrondse plaatsen op de Rijnkaai behouden.

### **Cadix**

Voor de Cadixwijk dienen in totaal 1193 parkeerplaatsen in pandig of ondergronds opgelost te worden. Dit kan grotendeels gekoppeld worden aan de bouw van de nieuwe blokken langs de Kattendijkdok-Oostkaai en Houtdok –Zuidkaai. Deze moeten voorzien in eigen parkeerbehoeften. De extra behoeften die ontstaan door parkeerreductie op het openbaar domein kunnen opgelost worden door b.v. per nieuwe blok een kleine extra marge te voorzien voor extern gebruik, of door de bouw van een nieuwe buurt-parking.

In dit laatste geval wordt die best niet voorzien onder het Cadixplein om geen hypotheek te leggen op de voorziene sterke groenstructuur van dit plein (of park), maar eventueel wel onder het kaavlak.

---

## 3.4 / BESLUIT: NAAR EEN DUURZAAM PARKEERBELEID VOOR HET EILANDJE

De stad Antwerpen opteert voor een **duurzaam parkeerbeleid** bij verdere ontwikkeling van het Eilandje. Een sterke sturing van het parkeerluik bij verdere gefaseerde ontwikkelingen van het Eilandje is aangewezen. Na bespreking van de aanzet tot duurzaam scenario (zoals beschreven onder 'hoofdstuk 3.2.1.2) in de Gemeentelijk Begeleidingscommissie dd. 18 september 2007 blijkt dat de stad een hoger ambitieniveau in de richting van duurzaamheid wil hanteren. Hieronder volgen enkele **krachtlijnen** voor dit beleid, onder meer gebaseerd op nieuwe accenten die ook het Vlaams gewest ter zake wenst te leggen (zie ook gewijzigde module 1 / mobiliteitsconvenants).

### 3.4.1 / STIMULANS DUURZAME VERVOERSMODI

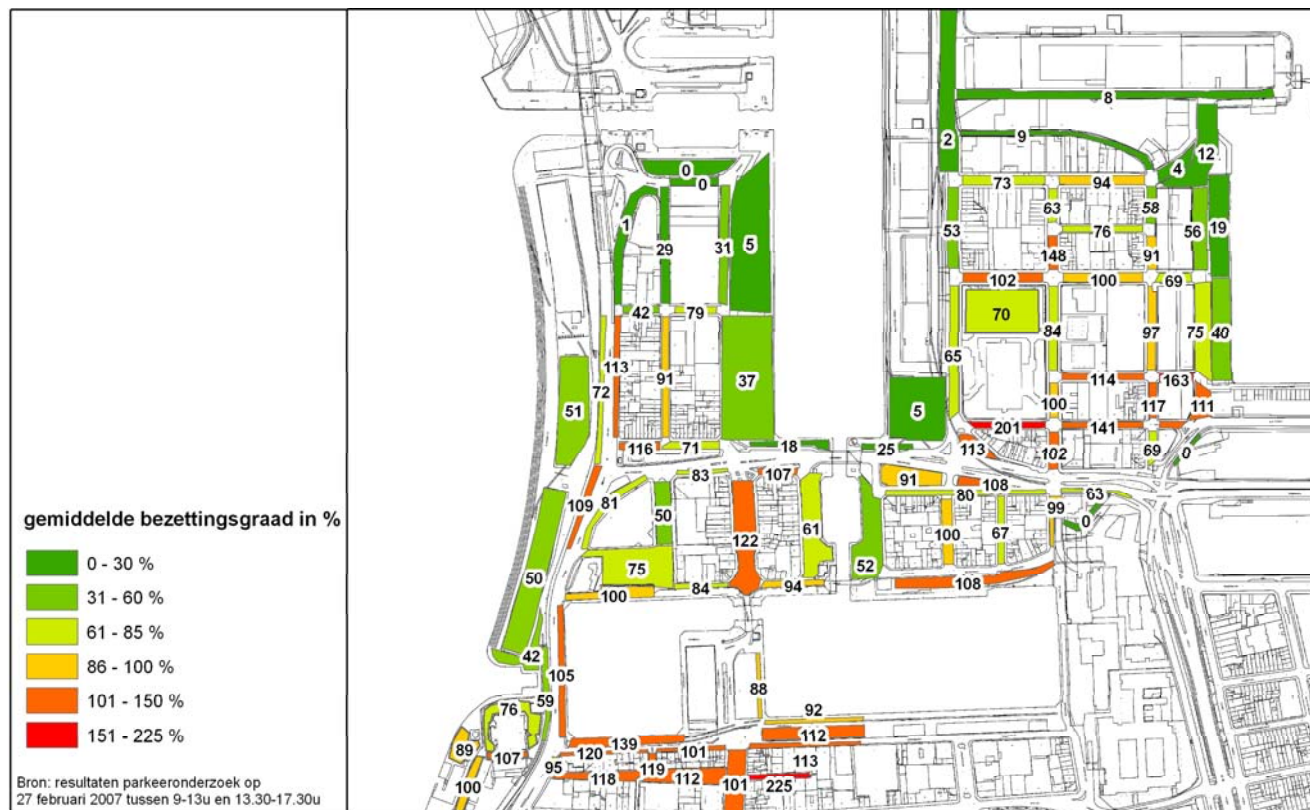
- Het gewenste parkeerbeleid voor het Eilandje is gebaseerd op een **multimodale** bereikbaarheid van het gebied en de aanwezigte of toekomstige voorzieningen.  
Parkeren is ondergeschikt aan het '**STOP**'-principe: comfortabele bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en openbaarvervoer-gebruikers primeert op het autoparkeren.
- Versterking van het netwerk voor openbaar vervoer door aanleg van **tramlijnen** door het gebied die het Eilandje verbinden met de rest van de stad (binnenstad, centraal station, station Luchtbal...). Dit netwerk wordt beschreven in deel 2 van deze nota. Ook de bedieningsfrequentie verhoogt sterk tegenover de huidige situatie. De tramlijnen zijn zo gelokaliseerd tegenover bestaande en geplande voorzieningen dat ze een hoge reizigerspotentie hebben.
- Uitbouwen van **veiligere fietsroutes** naar en op het Eilandje, ook hier weer als deel van een ruimer netwerk. (b.v. fietsbrug Linkeroever en Spoor Noord)
  - hoogwaardige fietspaden langs de Londen-/ Amsterdamstraat en Kattendijkdok-Oostkaai / Mexicostraat, zoals beschreven in deel 2
  - fietsbruggen over de Noorderplaats naar Spoor Noord, over het Kempisch en Asiadok naar de IJzerlaan, en wellicht op termijn ook over de Schelde naar de Linkeroever.
- Aanleg van voldoende, comfortabele en diefstalveilige **fietsenstallingen**. Dit gebeurt op basis van het Vademecum Fietsvoorzieningen. Zie ook onder hoofdstuk 3.1.1.3.
  - Bij de bouw van nieuwe parkeergarages wordt telkens een bepaald percentage van fietsenstallingen voorzien, met aparte toegang. Ook voor privé garages kan dit door middel van een bouwverordening opgelegd worden.

- 
- Fietsenstallingen op het openbaar domein worden over het hele gebied verspreid volgens de behoeften. Bestaande noden worden gedetecteerd door terreinwaarnemingen. Voor publiekstrekkers wordt gebruik gemaakt van de kencijfers van het Crow (zie Vademecum Fietsvoorzieningen).
  - De inplanting van fietsenstallingen wordt geïntegreerd in de opmaak van de ontwerpplannen voor de Londen-/ Amsterdamstraat en Kattendijkdok-Oostkaai of voor de kaaistroken en pleinen waarvan de heraanleg geprogrammeerd wordt voor de komende jaren.
  - De bewegwijzering van de fietsroutes wordt na de aanleg ervan doorgetrokken op het Eilandje.

### 3.4.2 / PARKEERREGULERING

Duurzaam parkeerbeleid impliceert dat overbodig en ongewenst autogebruik ontmoedigd wordt ten voordele van andere verplaatsingsmodi. Hiertoe worden 'weerstand' ingebouwd door regulerende maatregelen..

- Gewenste **parkeercapaciteit**, rekening houdend met de parkeerbalans (huidige en toekomstige behoeften) en met een wijziging in het verplaatsingspatroon (zie 3.5.1). In het kader van de versterking van de leefbaarheid zal het aantal parkeerplaatsen op het openbaar domein alleszins drastisch verminderen.
- **Meervoudig gebruik** van parkeerruimte. Gebiedsgericht optimaliseren van het gebruik van parkeervoorzieningen, rekening houdend met complementaire tijds-/gebruiksregimes (b.v. dag / avond, weekdag / weekend...).
- **Parkeerduur en parkeerprijs**: een sturend parkeerbeleid zal de parkeerduur voor bezoekers aan banden leggen en er een prijs voor vragen. Op deze wijze worden bezoekers gestimuleerd het openbaar vervoer of de fiets te gebruiken als evenwaardig alternatief, wat dan weer een gunstig effect heeft op de parkeervraag.



*Gemiddelde relatieve parkeerbezettingsgraad (zie resultaten parkeeronderzoek)*

Na de realisatie van de geplande invullingen (MAS, Montevideopakhuys, Shop, Red Star museum enz.) dringt **betalend parkeren** zich op aan de Scheldekaaien (ten zuiden van Kattendijksluis), de Oude Dokken, zuidzijde van de Cadixwijk, de Londenstraat en de zuidzijde van Montevideo. Zoals bleek uit het parkeeronderzoek ligt de huidige gemiddelde parkeerduur in grote delen van dit gebied wat betreft parkeerduur overwegend in de klasse 2 tot 3.5u (zie kaart hieronder). De exacte afbakening van de zones (betalend parkeren, eventueel blauwe zone aan de rand) zal in samenspraak met de stad en het parkeerbedrijf GAPA vastgelegd worden.



*Gemiddelde parkeerduur Eilandje (zie resultaten parkeeronderzoek)*

De prijs kan variëren in functie van een aantal variabelen (tijdstip van de dag, plaats, periode, parkeerduur...) en kan diverse doelen dienen, die meestal te maken hebben met het beïnvloeden van het aandeel kort- en langparkeerders.

- De hoogte van de tarieven wordt mede bepaald door de betalingsbereidheid bij de doelgroepen. De betalingsbereidheid voor zakelijk verkeer ligt hoger dan die voor recreatief verkeer.
- De betalingsbereidheid wordt beïnvloed door de attractiviteit van de bestemming. Hoe hoger de attractiviteit, hoe hoger de maximaal aanvaardbare prijs.
- Belangrijk is een ruimtelijke samenhang tussen tarieven, zodat bestuurders niet eenvoudig kunnen uitwijken naar een aangrenzend gebied om hoge tarieven te vermijden (tenzij dit door het beleid gewenst is natuurlijk).
- **Handhaving** is noodzakelijk om tot een succesvol systeem te komen.

---

Uiteraard worden ook **bewoners** gestimuleerd om een ander verplaatsingspatroon aan te nemen. Hier moet een onderscheid gemaakt worden tussen autobezit en autogebruik. Het minderen van **autobezit** is een moeilijkere materie dan de beïnvloeding van het gebruik. In hoofdstuk 3.4.3 worden enkele aanbevelingen op dit vlak gesuggereerd. Maar hoe dan ook zullen de resultaten van dergelijke acties beperkter van omvang zijn, en niet gebruikte auto's moeten ook gestald worden. Dit betekent dat de gewenste capaciteit van parkeerplaatsen voor bewoners niet in dezelfde mate samendrukbaar is als die voor bezoekers. Op het Eilandje wordt uitgegaan van een parkeerbehoefte van 1.1 parkeerplaats per wooneenheid, inclusief bezoekers. Bij de bouw van nieuwe woonprojecten wordt de parkeerbehoefte zoveel mogelijk inpandig opgelost.

Momenteel worden delen van het Eilandje op grote schaal gebruikt als gratis **randparking** voor het gedeelte van de binnenstad ten noorden van de Meir. Hoger genoemde regulerende maatregelen maken dit onmogelijk, maar houden het gevaar in dat de problematiek verschuift naar randgebieden waar gratis parkeren wel nog mogelijk is. Naarmate het attractieve stedelijk gebied steeds maar uitdeint (niet meer enkel de historische binnenstad, maar ook het Zuid én de stationsomgeving én het Eilandje enz.) wordt het voorzien van randparkings op loopafstand steeds minder een haalbare zaak.

De enige randparkings van fundamenteel belang zijn de **Park-and-Rides**, gesitueerd op voldoende afstand van het centrum en gelegen langs een sterke stamlijn van openbaar vervoer (b.v. Keizershoek Merksem, Ekeren...). Een park-and-ride heeft wel nog een goede autobereikbaarheid vanaf het hogere wegennet, maar door het inbouwen van weerstanden is de auto verder stadinwaarts minder concurrentieel dan het openbaar vervoer. Na aanleg van de Oosterweelknoop wordt ten noorden van het studiegebied een P & R aangelegd, gekoppeld aan een tramlijn.

Regulerende maatregelen zijn in eerste instantie gericht op bezoekers. Om voor bewoners de mogelijkheid te vrijwaren hun auto ergens in de woonomgeving te stallen worden **bewonerskaarten** afgeleverd. Via de prijszetting van bewonerskaarten of de beperking van de uitgifte ervan kan men bewoners wel ertoe aanzetten inpandige parkeerruimte te gebruiken, een garage te huren of af te zien van het bezit van een tweede of derde wagen.

Om het **autodelen** te stimuleren wordt een aantal parkeerplaatsen in het gebied voor deze doelgroep voorbehouden of worden parkeerkaarten voor autodelers uitgereikt.

**Laad- en loszones:** het Eilandje ontwikkelt zich als een gemengd stedelijk gebied. Voor de leefbaarheid van handelszaken, bedrijven en culturele trekkers is het belangrijk dat het laden en lossen gemakkelijk kan verlopen, met minimale hinder voor de woonomgeving. Dergelijke zones kunnen eventueel beperkt worden in tijd (bvb. enkel voormiddagen), waardoor er buiten de laad- en losuren kan op geparkeerd worden.

In de ontwerpfase van de hoofdassen (zie deel 2) zal rekening gehouden worden met het inplanten van laad- en loszones. In de kleinere straten zal het laden en lossen georganiseerd worden op de straat, in de ontsluitende assen zullen voorbehouden zones voorzien worden.

---

### 3.4.3 / FLANKEREND BELEID

- Werken aan infrastructuur en aanbod zal niet volstaan om de keuze van verplaatsingswijzen ook effectief te wijzigen. Om een nieuw maatschappelijk draagvlak bij bewoners en bezoekers te creëren zullen doorgedreven **informatie- en sensibiliseringscampagnes** nodig zijn.
- De stad Antwerpen heeft de ambitie om van de Cadixwijk een duurzame woonwijk te maken, ook wat betreft verkeer en mobiliteit. Daarom is het van belang dat alle promotiecampagnes naar nieuwe bewoners het accent leggen op de goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets. **Beperking van het autobezit** wordt zoveel mogelijk nagestreefd, onder meer door sterk in te zetten op het stimuleren van autodelen, of door campagnes te steunen waarbij mensen beloond worden bij het inleveren van hun nummerplaat. Het succes van dergelijke acties zal onder meer afhankelijk zijn van het tijdig aanwezig zijn van goede tramverbindingen: het is gemakkelijker nieuwe bewoners te motiveren op basis van een reeds bestaand aanbod dan achteraf het verplaatsingsgedrag te wijzigen.
- Gerichte **campagnes** voor bepaalde doelgroepen en opmaak van **vervoersplannen** voor de belangrijkste publiekstrekkingen (zowel bestaand als gepland):
  - onderwijsinstellingen (b.v. Technicum Londenstraat)
  - MAS, Amca, Montevideopakhuis, Red Star museum, Ballet van Vlaanderen...Voor de culturele attractiepolen gebeurt dit best in samenwerking met De Lijn en de NMBS: combitickets (inkom+tramticket van/naar station Antwerpen), B-dagtrips... Informatieverstrekking vormt hierbij een belangrijk punt. Via de website en een informatiestand bij de balie dienen de bezoekers een snel overzicht te krijgen van de bereikbaarheid per openbaar vervoer (tramfrequentie en lijnvoeringen) en fiets.
- **Evaluatie en monitoring** van een duurzaam parkeerbeleid. Een duurzaam parkeerbeleid kan beoordeeld worden aan de hand van variabelen:
  - evolutie in de modal split;
  - kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte;
  - doorstroming van het openbaar vervoer...

Verwacht kan worden dat een **geïntegreerde aanpak van deze drie luiken** (3.5.1 tot 3.5.3) zal leiden tot een effectieve wijziging in de verplaatsingswijzen (modal shift), waardoor de parkeerproblematiek voor het Eilandje beter beheersbaar zal zijn. Parkeerbeleid staat dan niet op zich maar maakt deel uit van een multimodaal bereikbaarheidsbeleid.

---

## 4 / VERDERE OPVOLGING

### 4.1 / GEMEENTELIJK BEGELEIDINGSCOMMISSIE

De startnota werd principieel goedgekeurd door de Gemeentelijk Begeleidingscommissie op 18 september 2007, mits enkele aandachtspunten (zie hieronder: besluit College van Burgemeester en Schepenen). Een tweede bespreking van de aangepaste startnota (op basis van bemerkingen Provinciale Auditcommissie) vond plaats op 25 maart 2008.

### 4.2 / COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Op 27 oktober 2007 hechtte ook het College van Burgemeester en Schepenen van de stad Antwerpen zijn goedkeuring aan de startnota, mits volgende aandachtspunten:

- uitwerking ontwerp van de keerlus van de kaaitram aan de Montevideowijk;
- uitwerking ontwerp van de technische uitwijklus aan de Londenbrug-Willebrug;
- een partiële herziening van het bijzonder Plan van Aanleg Eilandje in functie van een verbreding van het profiel van de Kattendijkdok-Oostkaai voor een trambediening;
- verdere detaillering en aanscherping van het parkeeronderzoek en de daaruit voortvloeiende parkeernormen, vertrekkende van voormelde realisatie van trambediening.

In dezelfde zitting besliste het College het gewenste tramnetwerk uit perceel 1 van de startnota goed te keuren. Het gewenste tramnetwerk bestaat uit:

- de doortrekking van de geplande Leientram vanaf de Noorderplaats via de Londenstraat naar Kattendijkdok Oostkaai (Cadixwijk), met een keerlus op het Mexico-eiland en mogelijkheid tot verdere doortrekking tot Luchtbal-station in latere fase
- de doortrekking van een kaaitram vanaf de Sint Pietersvliet tot aan de Montevideowijk, met een zoekzone voor keerlus ter hoogte van de Rijnkaai.
- de verbinding van het tramnet langs de Londen- en Amsterdamstraat over de Londenbrug, met een technische uitwijklus over de Willebrug.

Het College besliste tenslotte om het bijzonder plan van aanleg (BPA) Eilandje partieel te herzien in functie van de verbreding van de bij bijzonder plan van aanleg vastgelegde Kattendijkdok Oostkaai en dit door middel van de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) Kattendijkdok Oostkaai.



---

### **4.3 / PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE**

Een eerste ontwerpversie van deze startnota werd ter goedkeuring voorgelegd aan de Provinciale Auditcommissie op 20 december 2007. In het verslag van de P.A.C. werd gevraagd het document aan te passen op basis van volgende bemerkingen:

- duidelijker bepalen welke modules van toepassing zijn
- aangeven van ruimtelijke randvoorwaarden (ontwikkelingsprogramma's volgens draagkracht van het gebied)
- haalbaarheidstoets van het programma
- sturende parkeervisie
- timing.

Na de Provinciale Auditcommissie werd de startnota (vooral het parkeerluik in deel 3) grondig aangepast op basis van hoger opgesomde bemerkingen. Zo werd onder meer het ontwikkelingsprogramma voor de Cadixwijk aangepast aan de draagkracht van het gebied, waardoor de parkeerbehoefte in het gebied aanzienlijk daalt.

De aangepaste versie van de startnota wordt opnieuw ter goedkeuring voorgelegd aan de Provinciale Auditcommissie van 15 mei 2008.

### **4.4 / FASE 2: OPMAAK PROJECTNOTA**

Na conformverklaring van de startnota door de P.A.C. kan gestart worden met de tweede fase van deze studieopdracht, de uitwerking van de projectnota. Deze projectnota behelst het ontwerp van de hoofdontsluitingsassen Londen-/ Amsterdamstraat en Kattendijkdok-Oostkaai.

---

#### 4.5 / VERVOLG EN KRITISCH TIJDSPAD

In navolging van deze studieopdracht (mobiliteit) Eilandje zullen de twee ontsluitingsassen Londen - Amsterdamstraat en Kattendijkdok - Oostkaai worden uitgevoerd. Het schetsontwerp uit de projectnota (in opmaak) zal als basis dienen voor de verdere ontwerpmatige uitwerking in een voorontwerp, waarna de (definitieve) bouwaanvraag en bestek opgemaakt worden door de Cel Openbaar Domein van de stad Antwerpen. Ter voorbereiding van dit dossier brengt de Cel Openbaar Domein alvast een proces- en conceptnota met de grote lijnen op het college (april-mei 2008).

De heraanleg van de **Londen - Amsterdamstraat** is opgenomen in de meerjarenbegroting van de stad Antwerpen (meer bepaald 2009-2010). De meerkost van de beoogde hoogkwalitatieve heraanleg ten opzichte van een standaardinrichting zal worden bijgepast door subsidies vanuit het stadsvernieuwingsfonds (uitvoeringstermijn 2009-2010). In een eerste fase zal enkel de tramlijn in de Londenstraat kunnen worden gerealiseerd. Dit kadert binnen **module 8 en 9** van het mobiliteitsconvenant met een mogelijke financiering vanuit het Masterplan Mobiliteit (stedelijke tramnetwerken). De doortrekking tot in de Amsterdamstraat veronderstelt een bijkomend technische studie naar aanpassing/hernieuwing van Londen- en Willebrug in functie van een tramdoorgang. Voor de aanleg van fietspaden langs de Londen - Amsterdamstraat (als onderdeel van een provinciaal fietsnetwerk) zal door de Cel Mobiliteit van de stad Antwerpen een **Fietsfonds**-aanvraag (aparte start- en projectnota) bij de provincie worden ingediend.

De heraanleg van de **Kattendijkdok Oostkaai** is onderdeel van de globale wijkontwikkeling van de Cadixwijk. De heraanleg van het openbaar domein wordt gefinancierd vanuit de opbrengsten van de ontwikkeling van de dokranden door de stad. Hiervoor is een Plan van Aanpak Cadixwijk opgemaakt. Mogelijkheden van prefinanciering worden momenteel onderzocht. In een eerste fase zal de traminfrastructuur worden aangelegd (rechterhelft Kattendijkdok Oostkaai) met een keerlus aan het Houtdok. Dit kadert binnen **module 8 en 9** van het mobiliteitsconvenant met een mogelijke financiering vanuit het Masterplan Mobiliteit (stedelijke tramnetwerken). Het weggedeelte (linkerhelft Kattendijkdok Oostkaai) volgt op de vastgoedontwikkeling van de dokrand door de stad.

De heraanleg van de **Rijnkaai** met traminfrastructuur wordt verder uitgewerkt in het Masterplan Scheldekaaien en zal binnen de totaliteit van een globale herinrichting van de Scheldekaaien worden bekeken.

In het schema op de volgende bladzijde wordt een kritisch tijdspad uitgezet.

	(start) datum	2008				2009				2010			
		K1	K2	K3	K4	K1	K2	K3	K4	K1	K2	K3	K4
Startnota studieopdracht Eilandje													
GBC	25.03.08												
PAC	15.05.08												
Projectnota studieopdracht Eilandje													
GBC	06.08 o.v.												
PAC	07.08 o.v.												
Voorontwerp Londen – Amsterdamstraat - Kattendijkdok - Oostkaai													
Eindjury Stadsvernieuwingsfonds	09.08												
Bouwaanvraag Londen – Amsterdamstraat - Kattendijkdok - Oostkaai	11.08												
Bestek Londen – Amsterdamstraat - Kattendijkdok - Oostkaai													
Start termijn Stadsvernieuwingsfonds													
Gunning Londen - Amsterdamstraat													
Start uitvoering Amsterdamstraat													
Start uitvoering Londenstraat - Kattendijkdok - Oostkaai													
Einde termijn Stadsvernieuwingsfonds													



PAC 19 mei 2009



PNM  
PNM

# PROJECTNOTA STUDIE OPDRACHT MOBILITEIT EILANDJE - ANTWERPEN EILANDJE



**PNM**  
**WNP**

**PROJECTNOTA STUDIE OPDRACHT  
MOBILITEIT EILANDJE - ANTWERPEN**  
**EILANDJE**



ANTWERPEN EILANDJE

## **COLOFON**

### **titel**

Projectnota studie opdracht mobiliteit Eilandje Antwerpen

### **coördinatie**

AG Stadsplanning Antwerpen  
Stadsontwikkeling/Openbaar Domein

### **auteurs**

Johan Pieraerts, Filip Smits, Maarten Dieryck, Bonnie van der Burgh

### **Coverfoto**

Londenstraat Eilandje

<b>INLEIDING</b>	<b>4</b>
1. SITUERING	6
2. PLANNINGSCONTEXT	8
3. SAMENVATTING CONCEPT STARTNOTA	16
4. VERBETERINGEN, AANVULLINGEN EN AFWIJKINGEN OP DE STARTNOTA	24
5. CONCRETE UITWERKING PROJECT	32
6. EVALUATIE VAN HET PROJECT	44
7. PROCEDURE	45
8. RAMING	48
9. BIJLAGES	49



# INLEIDING

Deze projectnota is het laatste onderdeel van de studieopdracht mobiliteit Eilandje en bevat de ontwerpmatige uitwerking van de Londen- Amsterdamstraat en de Kattendijkdok Oostkaai.

De studie opdracht mobiliteit Eilandje, die door de stad Antwerpen in samenwerking met Vectris-Libost-groep is opgemaakt, bestaat uit drie onderdelen:

Perceel 1: Ontwerpmatige uitwerking van een netwerk voor openbaar vervoer dat het Eilandje beter moet verbinden met andere stadsdelen. Meerbepaald worden de potenties onderzocht van de doortrekking van één of meer tramlijnen naar of door het voormalig havengebied.

Perceel 2: Ontwerpmatige uitwerking van de twee belangrijkste hoofdontsluitingsassen in het gebied: de Londen- Amsterdamstraat en de Kattendijkdok Oostkaai.

Perceel 3: Opmaak van een parkeerstudie voor het Eilandje fase 1.

Deze drie onderdelen zijn duidelijk aan elkaar gelinkt. Het ontwerp van de Londen-Amsterdamstraat en Kattendijkdok Oostkaai zal in sterke mate bepaald worden door de keuze om ze al dan niet te voorzien van een trambaan, wat op zijn beurt ook een motor is voor verdere stedelijke ontwikkeling. Een wezenlijke versterking van het openbaar vervoersaanbod zal een effect hebben op het gewenste parkeerbeleid en omgekeerd. Daarom werden de drie onderdelen niet achter elkaar onderzocht, maar gelijktijdig en in onderlinge wisselwerking.

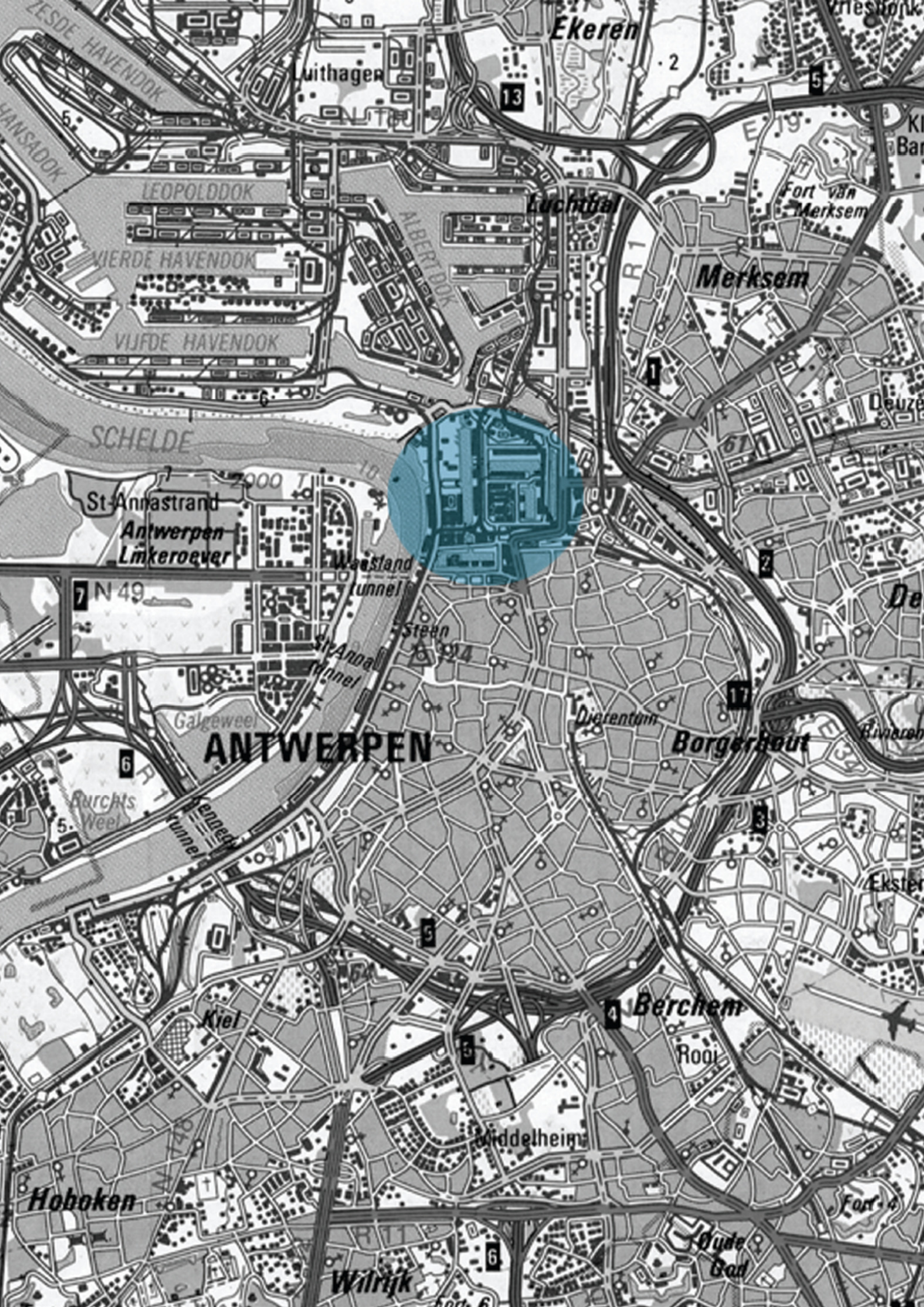
Perceel 1 en 3 werden in een startnota uitgewerkt en conform verklaard door de PAC van 20 mei 2008. Voor perceel 2 werd een aanzet gegeven in de startnota. De ontwerpmatige uitwerking volgens de richtlijnen van het mobiliteitshandboek en het planningskader voor het Eilandje is opgenomen in onderhavige projectnota.

De studie opdracht mobiliteit Eilandje (aangaande de tramverlenging) is in 2007 opgestart in het kader van modules 8 en 9 van het mobiliteitsconvenant.

Op 9 mei 2008 besliste de Vlaamse regering om de tramprojecten op het Eilandje versneld uit te voeren binnen het Masterplan fase 1, Brabo II\*.

Op 19 februari 2009 besliste de stuurgroep Brabo II om in de Londen-Amsterdamstraat, de Kattendijkdok Oostkaai en de Rijnkaai enkel de traminfrastructuur aan te leggen binnen Brabo II, inclusief nieuwe Londenbrug met een vrije tramdoorgang. De overige heraanleg van gevel-tot-gevel is ten laste van de stad Antwerpen, meerbepaald AG Stadsplanning, waarvan delen zullen worden gerecupereerd via subsidies (Fietsfonds\*\*, Stadsvernieuwingsfonds, Stedenfonds). De stad Antwerpen maakt in overleg met het Vlaamse Gewest, de BAM en De Lijn een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag op met uitzondering van de nieuwe Londenbrug. Een samenwerkingsovereenkomst Brabo II dienaangaande tussen Vlaamse Gewest, BAM, De Lijn en de stad Antwerpen is in de maak.







Op 16 februari 2009 keurde de gemeenteraad van Antwerpen het protocol Stad-Haven goed dat de grondoverdracht Haven-Stad regelt. In het projectgebied van onderhavige projectnota zal de Kattendijkdok Oostkaai stadseigendom worden zodat de Stad Antwerpen de heraanleg van gevel-tot-gevel (met uitzondering van de traminfrastructuur) kan uitvoeren. De Londen-Amsterdamstraat is reeds stadseigendom.

Onderhavige projectnota finaliseert het voorbereidende 'huiswerk' van de stad Antwerpen om in een volgende fase een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag en uitvoeringsdossier te kunnen opmaken. Deze projectnota bevat enkel de ontwerpmatige uitwerking van de Londen- Amsterdamstraat en de Kattendijkdok Oostkaai. De Rijnkaai is niet opgenomen aangezien de ontwerpmatige uitwerking ervan onderdeel is van het Masterplan Scheldekaaien waarvan het ontwerp wordt verwacht in het najaar van 2009.

## 1. SITUERING

Het Eilandje is een gebied van 172ha. Gelegen tussen stad en haven vormt het een strategische noordwaartse stadsuitbreidingszone. In een eerste fase worden de Oude Dokken, de Montevideowijk en de Cadixwijk ontwikkeld als stedelijk woongebied. De Londen- Amsterdamstraat en Kattendijkdok Oostkaai zullen de tramassen vormen van dit gebied van 75ha.

Kattendijkdok Oostkaai is de hoofdontsluitingsas van de Cadixwijk, Londen- Amsterdamstraat is de centrale as van het Eilandje fase I.

\* Module 8: met deze module verbinden de partijen zich ertoe doorstromingsbevorderende maatregelen te nemen met als doel het aandeel van het geregeld vervoer te verhogen in de vervoersstroom binnen een bepaald bedieningsgebied.

Module 9: met deze module verbinden de partijen zich ertoe het aanbod van het geregeld vervoer te verbeteren om het aandeel van het geregeld vervoer in de vervoersstroom te verhogen. Dit door middel van een wezenlijke uitbreiding of aanpassing van het bestaande aanbod en/of de invoering van nieuwe lijnen.

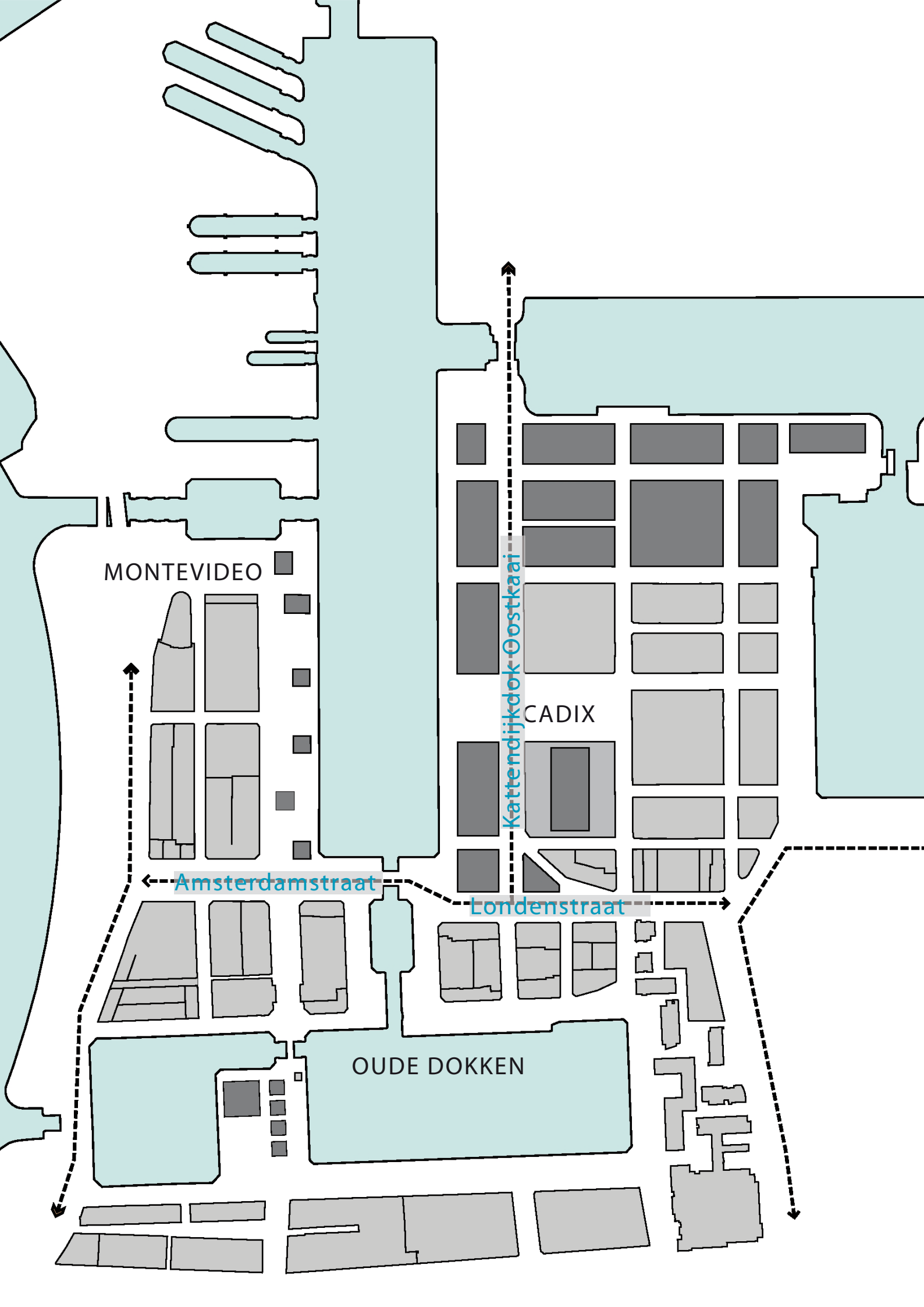
Er wordt gekozen voor de aanleg van een vrije trambaan op de Londen- Amsterdamstraat en Kattendijkdok Oostkaai zodat zowel het aandeel als de doorstroming van het geregeld vervoer op het Eilandje aanzienlijk verhoogd. Deze uitbreiding vormt een omvangrijke uitbreiding van het Antwerpse net van geregeld vervoer.

De partijen bepalen na onderling overleg het aandeel van elke partij in de reële kostprijs van de gekozen maatregel(en).

Als principieel engagement van alle partijen geldt dat, bij de (her)aanleg van alle door hen beheerde wegenis, een voldoende ruime maatvoering gehanteerd wordt, zodat de noodzakelijke bewegingen van bussen en/of trams van het geregeld vervoer op vlotte wijze kunnen plaatsvinden op de gemeentewegen Londen- Amsterdamstraat en Kattendijkdok Oostkaai.

De start- en projectnota's en de conformverklaringen worden als bijlage bij deze modules gevoegd.

\*\* parallel aan deze projectnota wordt een projectnota voor subsidiëring in het kader van het fietsfonds opgemaakt.



MONTEVIDEO

CADIX

OUDE DOKKEN

Amsterdamstraat

Londenstraat

Kattendijkdok Oostkaai

## 2. PLANNINGSCONTEXT

### STRATEGISCH RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN ANTWERPEN

Het s-RSA werd goedgekeurd op 21 december 2006.

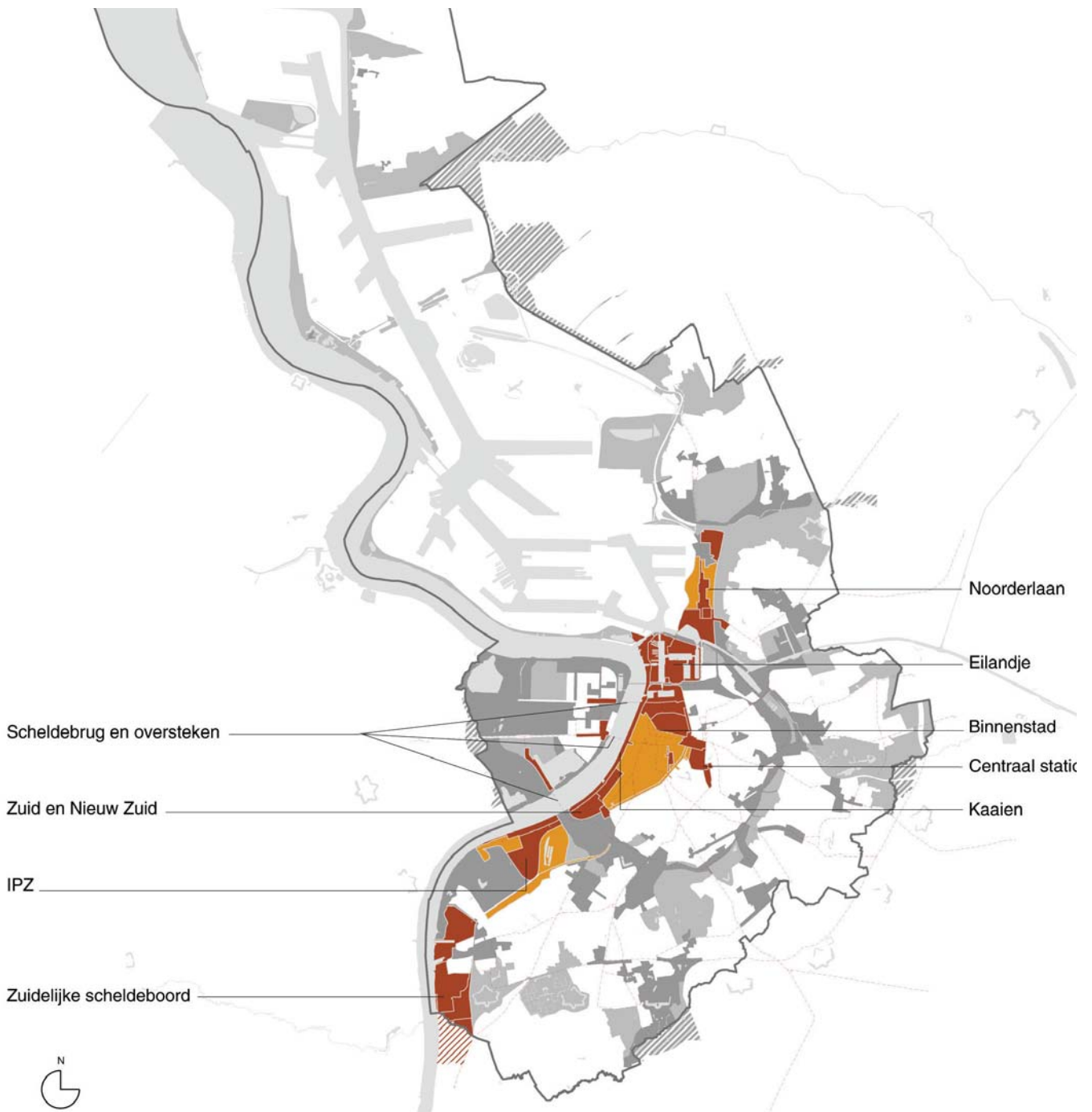
In het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen is het Eilandje opgenomen als strategisch project in de **harde ruggengraat** (ontwikkeling als gemengd stedelijk gebied). De Oude Dokken, Cadix- en Montevideowijk worden genoemd als één van de 15 prioritaire hefboomacties. Andere hefboomacties in de omgeving met impact op deze studie zijn: de omgeving Luchtbalstation, de heraanleg van de Scheldekaaien en park Spoor Noord.

In het kader van de **zachte ruggengraat** wordt verder gezocht naar een groene verbinding tussen Schijnvalleipark / park Spoor Noord en het Scheldepark, waarbij onder meer rekening gehouden wordt met de potenties van de as Londen- / Amsterdamstraat.

Wat betreft het netwerk **openbaar vervoer** worden aan De Lijn een aantal suggesties gedaan voor de versterking van de openbaar-vervoerontsluiting van het Eilandje. Het gaat over de kaaïtram, de tramlijnen Groene Singel en Noorderlaan en vooral tramlijnen op de assen Londen-Amsterdamstraat en Kattendijkdok Oostkaai / Mexicostraat.

Netwerk **fiets en voetgangers**:

- centrale fiets- en voetgangersbrug over de Schelde: zoekzone tussen Amsterdamstraat (voorkeur) en het Steen;
- geplande parkbrug over de Noorderplaats tussen Park Spoor Noord en de Londenstraat;
- fiets- en voetgangersbrug over het Asiadok ter hoogte van de IJzerlaan naar het Kempeneiland.



Strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen

## MASTERPLAN EILANDJE FASE 1

Het masterplan voor de eerste fase van het Eilandje werd goedgekeurd in 2002 en behelst het gebied ten zuiden van de Kattendijksluis en het Houtdok (Oude dokken, Montevideo, Cadix). Voor dit gedeelte bestaat reeds een vrij scherp omlinjnde visie op de gewenste ontwikkelingen, heel wat projecten zijn reeds lopende of zullen kortelings opstarten. Voor fase 2 (het noordelijk gedeelte met het Mexico- en Droogdokkeneiland) bestaat nog heel wat onzekerheid over nog te nemen beslissingen (b.v. Oosterweelverbinding, inplanting van enkele grootschalige functies...).

Het masterplan voor fase 1 beschrijft in grote lijnen de gewenste ontwikkeling (bebouwing, functies, weginfrastructuur, open ruimte). De meest relevante elementen voor de verkeersstructuur zijn de volgende:

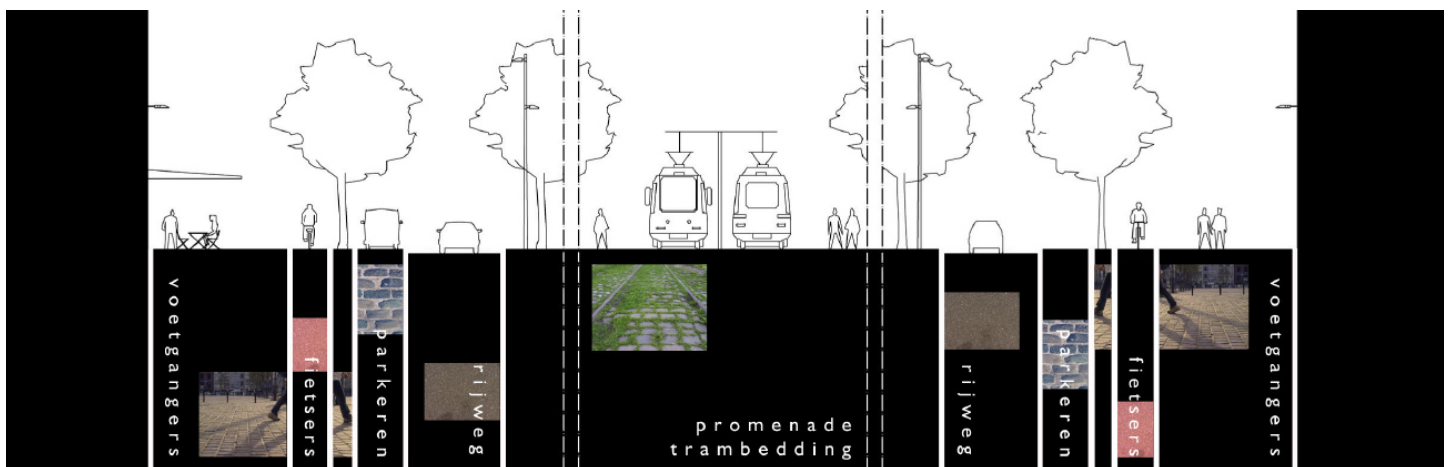
- Rijnkaai, heraanleg in het kader van het Masterplan Scheldekaaien
- Leien heraanleg op korte termijn in het kader van Leien fase 2
- Londen- Amsterdamstraat,
- Kattendijkdok Oostkaai, August Michielsstraat, Kempenstraat, Madrasstraat: wijkontsluitingswegen
- Andere straten: woonstraten voor lokaal bestemmingsverkeer.

## BEELDKWALITEITPLAN BUITENRUIMTE

Dit plan legt de visie vast op de ontwikkeling van de openbare ruimte op het Eilandje. De wijkontsluitingswegen (Kattendijkdok Oostkaai, Rijnkaai en Londen- Amsterdamstraat) worden in reliëf uitgewerkt met materiaalovergangen.

## GROENPLAN

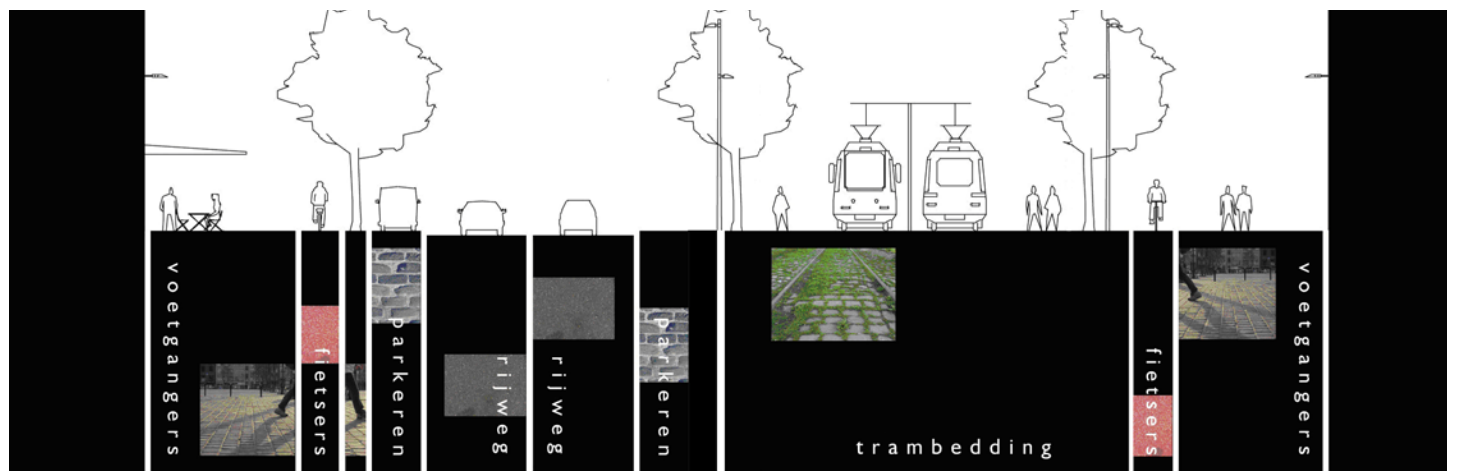
Het Groenplan bepaalt de te volgen strategie voor de landschappelijke aanleg van het Eilandje. Voor de Londen- Amsterdamstraat wordt als bouwsteen laanaanplanting voorgesteld.



Beeldkwaliteitplan Buitenruimte doorsnede Londen- Amsterdamstraat



Masterplan Ellandje



Beeldkwaliteitplan Buitenruimte doorsnede Kattendijkdok Oostkaai



## **BPA EILANDJE**

Het ganse projectgebied is op het BPA Eilandje (MB 15.12.05) ingekleurd als zone voor openbaar domein.

## **RUP CADIX**

Nieuwe inzichten die resultereerden uit de startnota van de mobiliteitsstudie Eilandje maken de partiële herziening van het BPA Eilandje en de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) Cadix noodzakelijk. Omwille van een vrije tramdoorgang via de Kattendijkdok-Oostkaai moet het door het BPA Eilandje voorziene straatprofiel verbreed worden.

Daarnaast wordt de kans gegrepen om in het RUP Cadix een aantal voorschriften uit het bestaande BPA te wijzigen:

- Douanegebouw: omwille van de strategische ligging binnen de Cadixwijk en de mogelijkheden die zich aandienen in het geval de douanediens het gebouw verlaat, werd er zowel ruimtelijk als functioneel nagedacht over nieuwe scenario's.
- Functionele mix: aanpassen van de voorschriften zodat een menging van verschillende functies naast elkaar op bouwblokniveau mogelijk is.
- Noordrand (bouwblokken aan Houtdok): aanpassen van de voorschriften en bouwveloppes naar een enveloppe en voorschriften die functioneler, ruimtelijk meer wenselijk en eenvoudiger te ontwikkelen zijn.

In functie van de bochtstralen voor de tram werd de asverspringing tussen de Londenstraat en de Amsterdamstraat verbreed. De bouwblokken aan de Londenstraat werden 3,75m ingekort.



BPA Eilandje (deelplan Cadixwijk)



RUP Cadix

## **MASTERPLAN MOBILITEIT ANTWERPEN**

- Oosterweelverbinding: sluiting van de Ring met overbrugging van de dokken en nieuw knooppunt ter hoogte van het Noordkasteel (ontsluiting van het havengebied)
- Doortrekking van tramlijnen, onder meer een nieuwe verbindende tramlijn vanaf de Noorderplaats over de Noorderlaan naar Ekeren (uitvoering gepland 2008 - 2012).

## **PEGASUSPLAN DE LIJN**

Doortrekking van tramlijnen (b.v. lijn naar Ekeren over Noorderlaan).

## **DEELMOBILITEITSPAN ANTWERPEN KERNSTAD**

### **Gewenst netwerk openbaar vervoer**

Kwaliteitsniveau 1 (tram)

- Leien Noord - Dam - (Bredastraat) - Groenendaallaan;

Kwaliteitsniveau 2 (tram)

- Rijnkaai - Tavernierkaai - Sint Pietersvliet - Sint Paulusstraat ...
- Londenstraat - Noorderplaats - Noorderlaan - IJzerlaan
- Ellermanstraat - Van De Wervestraat - Van Maerlantstraat - Osystraat
- Scheldekaaien

Verder wordt ook de Londen- Amsterdamstraat - Rijnkaai - Oosterweelsteenweg genoemd als hoofdbuscorridor.

### **Gewenste wegencategorisering**

Lokale wegen type I

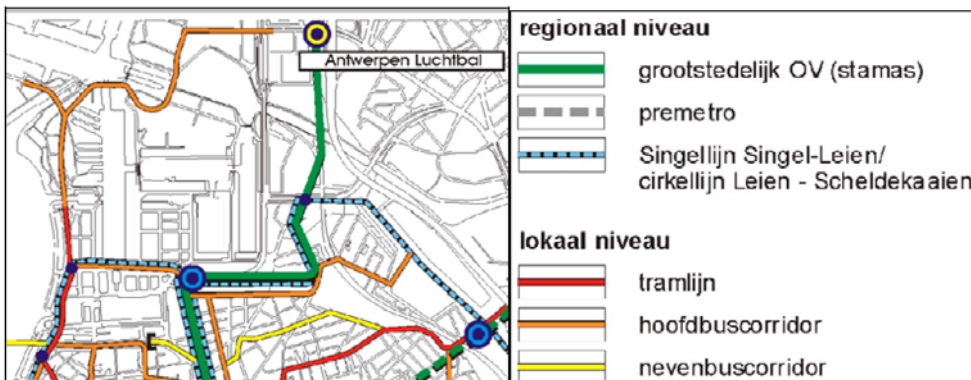
- Waaslandtunnel - Italiëlei ten noorden van Tunnelplaats - Noorderlaan
- Oosterweelsteenweg tussen knooppunt Oosterweel en nieuwe parking Eilandje

Lokale weg type II (wijkverzamelwegen)

- Londen- Amsterdamstraat
- Tavernierkaai
- Oude Leuwenrui - Brouwersvliet
- Leien ten zuiden van Tunnelplaats.

Bovenlokale functionele fietsroutes

- Rijnkaai - Oosterweelsteenweg - Straatsburgbrug
- Londen- Amsterdamstraat (ook fietsparking voorzien)
- Noorderleien - Noorderlaan.



Gewenst netwerk openbaar vervoer - deelmobiliteitsplan Kernstad



Gewenste wegcategorisering - deelmobiliteitsplan Kernstad

### 3. SAMENVATTING CONCEPT STARTNOTA

#### **PERCEEL 1: ONTWERPMATIGE UITWERKING VAN EEN NETWERK VOOR OPENBAAR VERVOER**

De huidige bediening van het Eilandje qua openbaar vervoer gebeurt vandaag uitsluitend per bus. Het tramnet speelt vandaag slechts een perifere rol. Als het Eilandje zijn plaats wil vinden in het Antwerpse openbaar vervoer netwerk is het noodzakelijk kwalitatief openbaar vervoer aan te bieden. Er is in een eerste fase besloten zowel oost-west als noord-zuid tramlijnen aan te leggen.

Binnen het projectgebied komt dit neer op een oost-west verbinding op de Londen- en Amsterdamstraat die de geplande Scheldetram op Rijnkaai verbindt met de geplande Leientram op de Noorderplaats. De Scheldetram verbindt Sint Pietersvliet met de Montevideowijk en in latere fase met het Droogdokkeneiland, terwijl de Leientram de Franklin Rooseveltplaats met Ekeren-Luchtbal zal verbinden. De connectie Londen- Amsterdamstraat maakt de verbinding Ekeren-Luchtbal - Groenplaats mogelijk via de Noorderplaats. In een eerste fase zal gezocht worden naar een keerlus op Montevideo of Scheldekaaien.

De noord-zuid verbinding wordt gevormd over Kattendijkdok Oostkaai, in een eerste fase de aansluiting van de Londenstraat met de Mexicobruggen, met de ambitie de verbinding door te trekken over het Mexico eiland tot aan Luchtbal station. In de eerste fase zal een keerlus worden aangelegd ten zuiden van de Mexicobruggen.

#### **PERCEEL 2: ONTWERPMATIGE UITWERKING VAN DE TWEE BELANGRIJKSTE HOOFDONTSLUITINGSASSEN**

Het Eilandje wordt gekenmerkt door een vijftal belangrijke structurerende assen, die elk hun eigen karakter hebben. Analyse van het gebied geeft aan dat deze assen belangrijke potenties hebben maar nu nog veel knelpunten vertonen.

De uitgangspunten van dit ontwerp richten zich dan ook niet enkel op een verkeerstechnische benadering maar richten zich ook een ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit.

Uitgaande van bovenvermelde doelstelling werden er in kader van de startnota 2 concepten met varianten uitgewerkt en ten opzichte van elkaar afgewogen, namelijk:

##### **Concept 1: Mineraal karakter**

Dit concept bouwt verder op het historisch karakter van het industrieel havengebied, met grote stenige vlakten die aansluiten op de kaaistroken van de dokken. Dit betekent niet dat groen afwezig zal zijn op deze as: het Beeldkwaliteitplan Buitenruimte en het Groenplan voorzien hier een boulevard met lineaire aanplanting van bomenrijen (bv platanen).

##### **Concept 2: Karakter Parklaan**

Het tweede concept bouwt verder op de suggestie in het s-RSA dat een groene verbinding tussen het Park Spoor Noord (onderdeel van Schijnvallei- of Ringpark) en het Scheldepark gelegd wordt op de Londen-Amsterdamstraat. In dit concept wordt deze link vormgegeven door een parkachtige aanleg van de noordzijde van de as. De verkeersinfrastructuur wordt in dit geval asymmetrisch aan de zuidzijde gelegd. Ook bij de parkvariant kan de trambaan ofwel centraal liggen tussen twee rijstroken ofwel excentrisch.





## LONDEN- AMSTERDAMSTRAAT

Beide extreme conceptvarianten waren nuttig om na te denken over welk het karakter en beeld kan zijn van de as Londen- / Amsterdamstraat. **Er wordt uiteindelijk gekozen voor het mineraal concept met een groene trambaan.** Hierbij wordt expliciet gekozen voor een centrale trambeding die ter hoogte van de Amsterdamstraat decentraal in de ruimte wordt ingeplant om alzo een brede wandelboulevard te krijgen aan de noordzijde van de Amsterdamstraat. Deze keuze is gebaseerd op volgende uitgangspunten.

- Behoud van de twee kopgebouwen aan weerszijden van de Kattendijkdok-Oostkaai, ongeveer zoals voorzien in het BPA en Masterplan (maar wel met verbreding Kattendijkdok-Oostkaai - zie verder). Dit betekent dus de vervollediging van het orthogonaal patroon van de Cadixwijk met een bewuste perspectiefverspringing tussen de Londen- en Amsterdamstraat.
- Sterke groenstructuur (boulevard) in zowel de Londenstraat als in de Amsterdamstraat, volgens de principes van het groenplan.
- Tussen de Kattendijkdok-West en -Oostkaai wordt de lineaire groenstructuur echter onderbroken om het stenige maritieme karakter van de dokken te accentueren.
- Centrale trambaan.
- In de bredere Amsterdamstraat wordt de extra beschikbare ruimte toegevoegd aan de voetgangersruimte aan de noordzijde, waardoor hier een brede esplanade ontstaat, met vergelijkbare bomengroepen zoals langs de kaaien van de dokken.
- Aan weerszijden wordt een dubbelrichtingsfietspad voorzien.

## KATTENDIJKDOK-OOSTKAAI

Na afweging van de voor- en nadelen van de verschillende scenario's en varianten voor de as Kattendijkdok-Oostkaai is er gekozen voor volgend concept:

Voorkeur voor een vrije trambaan langs de Kattendijkdok-Oostkaai.

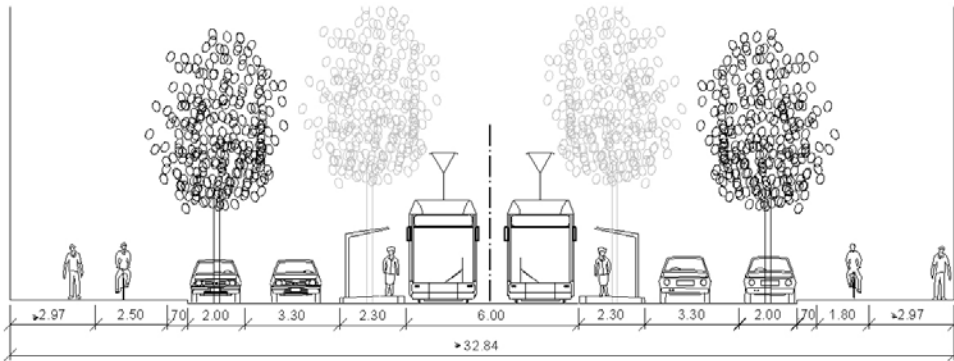
Hiervoor is een herziening van het BPA Eilandje fase 1 gewenst.

Verder gaat de voorkeur naar een asymmetrisch profiel, met vrije trambaan aan de oostzijde.

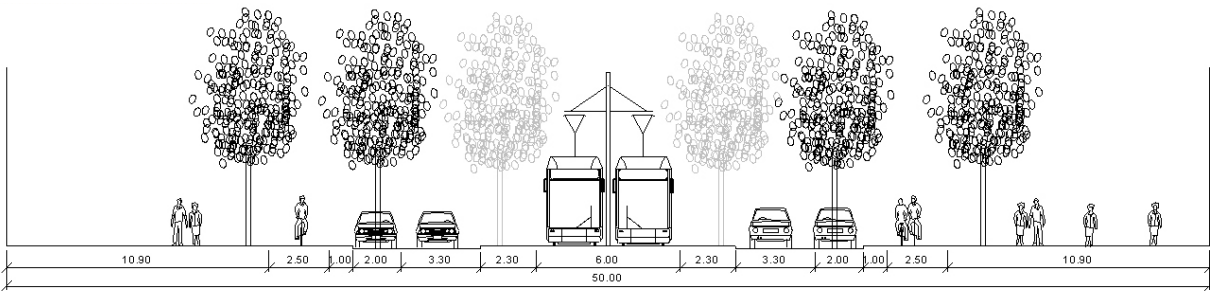
Of de keerlus in eerste fase voorzien wordt ten noorden of ten zuiden van de Mexicobrug wordt verder onderzocht in de fase van de projectnota. Dit op basis van een afweging tussen de technische problemen bij de overbrugging en de wenselijkheid van een snelle ontwikkeling van de kop van het bouwblok Kattendijkdok-Oostkaai / Madrasstraat.

In een volgende fase wordt de tramlijn verlengd richting station Antwerpen Luchtbal.

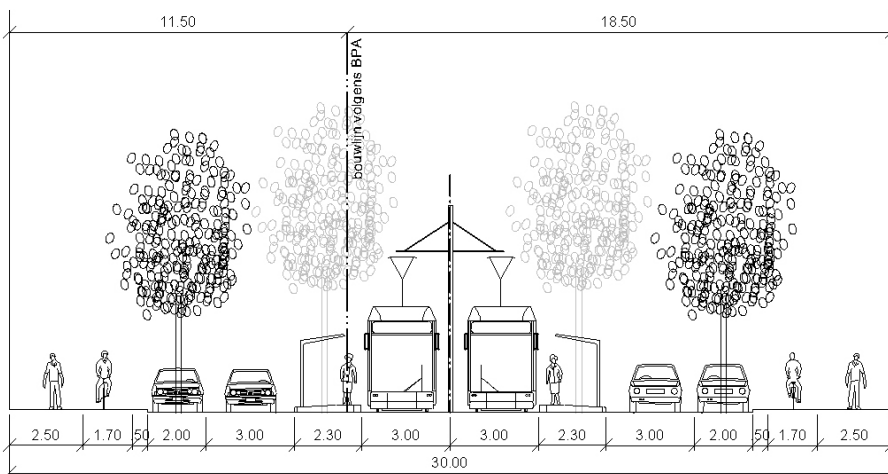
De vrije kaaistrook langs het Kattendijkdok wordt zoveel mogelijk behouden zoals voorzien in het BPA.



Typedoorsnede Londenstraat



Typedoorsnede Amsterdamstraat



Typedoorsnede Kattendijkdok Oostkaai



### **PERCEEL 3: PARKEERSTUDIE**

De stad Antwerpen opteert voor een duurzaam parkeerbeleid bij verdere ontwikkeling van het Eilandje. Na bespreking van de aanzet tot duurzaam scenario in de Gemeentelijk Begeleidingscommissie dd. 18 september 2007 blijkt dat de stad een hoger ambitieniveau in de richting van duurzaamheid wil hanteren. Hieronder volgen enkele krachtlijnen voor dit beleid, onder meer gebaseerd op nieuwe accenten die ook het Vlaams gewest ter zake wenst te leggen.

#### **STIMULANS DUURZAME VERVOERSMODI**

- Het gewenste parkeerbeleid voor het Eilandje is gebaseerd op een multimodale bereikbaarheid van het gebied en de aanwezigheid of toekomstige voorzieningen. Parkeren is ondergeschikt aan het 'STOP'-principe: comfortabele bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en openbaarvervoergebruikers primeert op het autoparkeren.
- Versterking van het netwerk voor openbaar vervoer door aanleg van tramlijnen door het gebied die het Eilandje verbinden met de rest van de stad. Ook de bedieningsfrequentie verhoogt sterk tegenover de huidige situatie. De tramlijnen zijn zo gelokaliseerd tegenover bestaande en geplande voorzieningen dat ze een hoge reizigerspotentie hebben.
- Uitbouwen van veiligere fietsroutes naar en op het Eilandje, ook hier weer als deel van een ruimer netwerk. (b.v. fietsbrug Linkeroever en Spoor Noord)
- Hoogwaardige fietspaden langs de Londen- Amsterdamstraat en Kattendijkdok-Oostkaai/Mexicostraat
- Fietsbruggen over de Noorderplaats naar Spoor Noord, over het Kempisch en Asiadok naar de IJzerlaan, en wellicht op termijn ook over de Schelde naar de Linkeroever.
- Aanleg van voldoende, comfortabele en diefstalveilige fietsenstallingen. Dit gebeurt op basis van het Vademecum Fietsvoorzieningen.
- Bij de bouw van nieuwe parkeergarages wordt telkens een bepaald percentage van fietsenstallingen voorzien, met aparte toegang. Ook voor privé garages kan dit door middel van een bouwverordening opgelegd worden.
- Fietsenstallingen op het openbaar domein worden over het hele gebied verspreid volgens de behoeften. Bestaande noden worden gedetecteerd door terreinwaarnemingen. Voor publiekstrekkingen wordt gebruik gemaakt van de kencijfers van het Crow.
- De inplanting van fietsenstallingen wordt geïntegreerd in de opmaak van de ontwerpplannen voor de Londen- Amsterdamstraat en Kattendijkdok Oostkaai of voor de kaaistroken en pleinen waarvan de heraanleg geprogrammeerd wordt voor de komende jaren.
- De bewegwijzering van de fietsroutes wordt na de aanleg ervan doorgetrokken op het Eilandje.

#### **PARKEERREGULERING**

Duurzaam parkeerbeleid impliceert dat overbodig en ongewenst autogebruik ontmoedigd wordt ten voordele van andere verplaatsingsmodi. Hiertoe worden 'weerstand' ingebouwd door regulerende maatregelen.

- Gewenste parkeercapaciteit, rekening houdend met de parkeerbalans (huidige en toekomstige behoeften) en met een wijziging in het verplaatsingspatroon. In het kader van de versterking van de leefbaarheid zal het aantal parkeerplaatsen op het openbaar domein alleszins drastisch verminderen.
- Meervoudig gebruik van parkeerruimte. Gebiedsgericht optimaliseren van het gebruik van parkeervoorzieningen, rekening houdend met complementaire tijds-/gebruiksregimes (b.v. dag/avond, weekdag/weekend...).
- Parkeerduur en parkeerprijs: een sturend parkeerbeleid zal de parkeerduur voor bezoekers aan banden leggen en er een prijs voor vragen. Op deze wijze worden bezoekers gestimuleerd het openbaar vervoer of de fiets te gebruiken als evenwaardig alternatief, wat dan weer een gunstig effect heeft op de parkeervraag.

Na de realisatie van de geplande invullingen (MAS, Montevideopakhuys, Shop, Red Star museum enz.) dringt betalend parkeren zich op aan de Scheldekaaien (ten zuiden van Kattendijksluis), de Oude Dokken, zuidzijde van de Cadixwijk, de Londenstraat en de zuidzijde van Montevideo. Zoals bleek uit het parkeeronderzoek ligt de huidige gemiddelde parkeerduur in grote delen van dit gebied wat betreft parkeerduur overwegend in de klasse 2 tot 3.5u.

- De prijs kan variëren in functie van een aantal variabelen (tijdstip van de dag, plaats, periode, parkeerduur...) en kan diverse doelen dienen, die meestal te maken hebben met het beïnvloeden van het aandeel kort- en langparkeerders.
- De hoogte van de tarieven wordt mede bepaald door de betalingsbereidheid bij de doelgroepen. De betalingsbereidheid voor zakelijk verkeer ligt hoger dan die voor recreatief verkeer.
- De betalingsbereidheid wordt beïnvloed door de attractiviteit van de bestemming. Hoe hoger de attractiviteit, hoe hoger de maximaal aanvaardbare prijs.
- Belangrijk is een ruimtelijke samenhang tussen tarieven, zodat bestuurders niet eenvoudig kunnen uitwijken naar een aangrenzend gebied om hoge tarieven te vermijden (tenzij dit door het beleid gewenst is).
- Handhaving is noodzakelijk om tot een succesvol systeem te komen.

Uiteraard worden ook bewoners gestimuleerd om een ander verplaatsingspatroon aan te nemen. Hier moet een onderscheid gemaakt worden tussen autobezit en autogebruik. Het minderen van autobezit is een moeilijker materie dan de beïnvloeding van het gebruik. Hoe dan ook zullen de resultaten van dergelijke acties beperkter van omvang zijn, en niet gebruikte auto's moeten ook gestald worden. Dit betekent dat de gewenste capaciteit van parkeerplaatsen voor bewoners niet in dezelfde mate samendrukbaar is als die voor bezoekers. Op het Eilandje wordt uitgegaan van een parkeerbehoefte van 1.1 parkeerplaats per wooneenheid, inclusief bezoekers. Bij de bouw van nieuwe woonprojecten wordt de parkeerbehoefte zoveel mogelijk in pandig opgelost. Momenteel worden delen van het Eilandje op grote schaal gebruikt als gratis randparking voor het gedeelte van de binnenstad ten noorden van de Meir. Hoger genoemde regulerende maatregelen

maken dit onmogelijk, maar houden het gevaar in dat de problematiek verschuift naar randgebieden waar gratis parkeren wel nog mogelijk is. Naarmate het attractieve stedelijk gebied steeds maar uitdeint (niet meer enkel de historische binnenstad, maar ook het Zuid én de stationsomgeving én het Eilandje enz.) wordt het voorzien van randparkings op loopafstand steeds minder een haalbare zaak. De enige randparkings van fundamenteel belang zijn de Park-and-Rides, gesitueerd op voldoende afstand van het centrum en gelegen langs een sterke stamlijn van openbaar vervoer (b.v. Keizershoek Merksem, Ekeren...). Een park-and-ride heeft wel nog een goede autobereikbaarheid vanaf het hogere wegennet, maar door het inbouwen van weerstanden is de auto verder stadinwaarts minder concurrentieel dan het openbaar vervoer. Na aanleg van de Oosterweelknoop wordt ten noorden van het studiegebied een P&R aangelegd, gekoppeld aan een tramlijn.

Regulerende maatregelen zijn in eerste instantie gericht op bezoekers. Om voor bewoners de mogelijkheid te vrijwaren hun auto ergens in de woonomgeving te stallen worden bewonerskaarten afgeleverd. Via de prijszetting van bewonerskaarten of de beperking van de uitgifte ervan kan men bewoners wel ertoe aanzetten inpandige parkeerruimte te gebruiken, een garage te huren of af te zien van het bezit van een tweede of derde wagen. Om het autodelen te stimuleren wordt een aantal parkeerplaatsen in het gebied voor deze doelgroep voorbehouden of worden parkeerkaarten voor autodelers uitgereikt.

Laad- en loszones: het Eilandje ontwikkelt zich als een gemengd stedelijk gebied. Voor de leefbaarheid van handelszaken, bedrijven en culturele trekkers is het belangrijk dat het laden en lossen gemakkelijk kan verlopen, met minimale hinder voor de woonomgeving. Dergelijke zones kunnen eventueel beperkt worden in tijd (bvb. enkel voormiddagen), waardoor er buiten de laad- en losuren kan op geparkeerd worden. In de ontwerpfasen van de hoofdassen zal rekening gehouden worden met het inplanten van laad- en loszones. In de kleinere straten zal het laden en lossen georganiseerd worden op de straat, in de ontsluitende assen zullen voorbehouden zones voorzien worden.

#### **FLANKEREND BELEID**

- Werken aan infrastructuur en aanbod zal niet volstaan om de keuze van verplaatsingswijzen ook effectief te wijzigen. Om een nieuw maatschappelijk draagvlak bij bewoners en bezoekers te creëren zullen doorgedreven informatie- en sensibiliseringscampagnes nodig zijn.
- De stad Antwerpen heeft de ambitie om van de Cadixwijk een duurzame woonwijk te maken, ook wat betreft verkeer en mobiliteit. Daarom is het van belang dat alle promotiecampagnes naar nieuwe bewoners het accent leggen op de goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets. Beperking van het autobezit wordt zoveel mogelijk nagestreefd, onder meer door sterk in te zetten op het stimuleren van autodelen, of door campagnes te steunen waarbij mensen beloond worden bij het inleveren van hun nummerplaat. Het succes van dergelijke acties zal onder meer afhankelijk zijn van het tijdig aanwezig zijn van goede tramverbindingen: het is gemakkelijker nieuwe bewoners te motiveren op basis van een reeds bestaand aanbod dan achteraf het verplaatsingsgedrag te wijzigen.

- Gerichte campagnes voor bepaalde doelgroepen en opmaak van vervoersplannen voor de belangrijkste publiekstrekkers (zowel bestaand als gepland): - onderwijsinstellingen (b.v. Technicum Londenstraat) - MAS, Amca, Montevideopakhuys, Red Star museum, Ballet van Vlaanderen... Voor de culturele attractiepolen gebeurt dit best in samenwerking met De Lijn en de NMBS: combitickets (inkom+tramticket van/naar station Antwerpen), B-dagtrips... Informatieverstrekking vormt hierbij een belangrijk punt. Via de website en een informatiestand bij de balie dienen de bezoekers een snel overzicht te krijgen van de bereikbaarheid per openbaar vervoer (tramfrequentie en lijnvoeringen) en fiets.
- Evaluatie en monitoring van een duurzaam parkeerbeleid. Een duurzaam parkeerbeleid kan beoordeeld worden aan de hand van variabelen:
  - evolutie in de modal split;
  - kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte;
  - doorstroming van het openbaar vervoer...

Verwacht kan worden dat een geïntegreerde aanpak van bovenstaande drie luiken zal leiden tot een effectieve wijziging in de verplaatsingswijzen (modal shift), waardoor de parkeerproblematiek voor het Eilandje beter beheersbaar zal zijn. Parkeerbeleid staat dan niet op zich maar maakt deel uit van een multimodaal bereikbaarheidsbeleid.

## 4. VERBETERINGEN, AANVULLINGEN VAN EN AFWIJKINGEN OP DE STARTNOTA

### OPMAAK VOORONTWERP EN ONTWERP

Op 30 mei 2008 (jaarnummer 6501) keurde het college de herwerkte startnota van de mobiliteitsstudie Eilandje goed en zo ook het concept van de assen Londen- Amsterdamstraat en Kattendijkdok Oostkaai.

Op 9 januari 2009 werden de voorontwerpen voor de Montevideowijk en Culturele as, de Londen- en Amsterdamstraat, verbindingsdokken en Kattendijkdok Oostkaai goedgekeurd door het college (jaarnummer 12).

Op 2 februari 2009 werd het voorontwerp voorgelegd op een hoorzitting met een 100 tal aanwezigen. De verfijning van het voorontwerp naar een ontwerp waar alle adviezen en opmerkingen in worden geïntegreerd is afgerond en zal in juni worden voorgelegd aan het college.

Voor de opmaak van het ontwerp werd de strategie eerst uitgezet aan de hand van een visie en een aantal concepten.

#### **Visie: Londen- Amsterdamstraat als schakelruimte**

> Noord - Zuid (1):

Waar het eilandje de schakel vormt tussen haven en stad, moet de Londen- Amsterdamstraat de bindruimte vormen tussen de verschillende wijken op het Eilandje: de Oude Dokken, de Montevideowijk en de Cadixwijk. De sterke barrièrevorming van de Amsterdamstraat en de Londenstraat dient afgezwakt te worden door de oversteekbaarheid te verhogen, zowel deze van de straat zelf als deze van de Londenbrug, en door de verblijfskwaliteit te vergroten.

> Oost - West (2):

De as verbindt niet alleen de drie verschillende wijken - Montevideo, Oude Dokken en Cadix - met elkaar maar ook als onderdeel van de zachte ruggengraat of het stedelijk parklandschap, vormt ze een belangrijke schakel tussen park Spoor Noord/Leien en de Scheldekaaien.

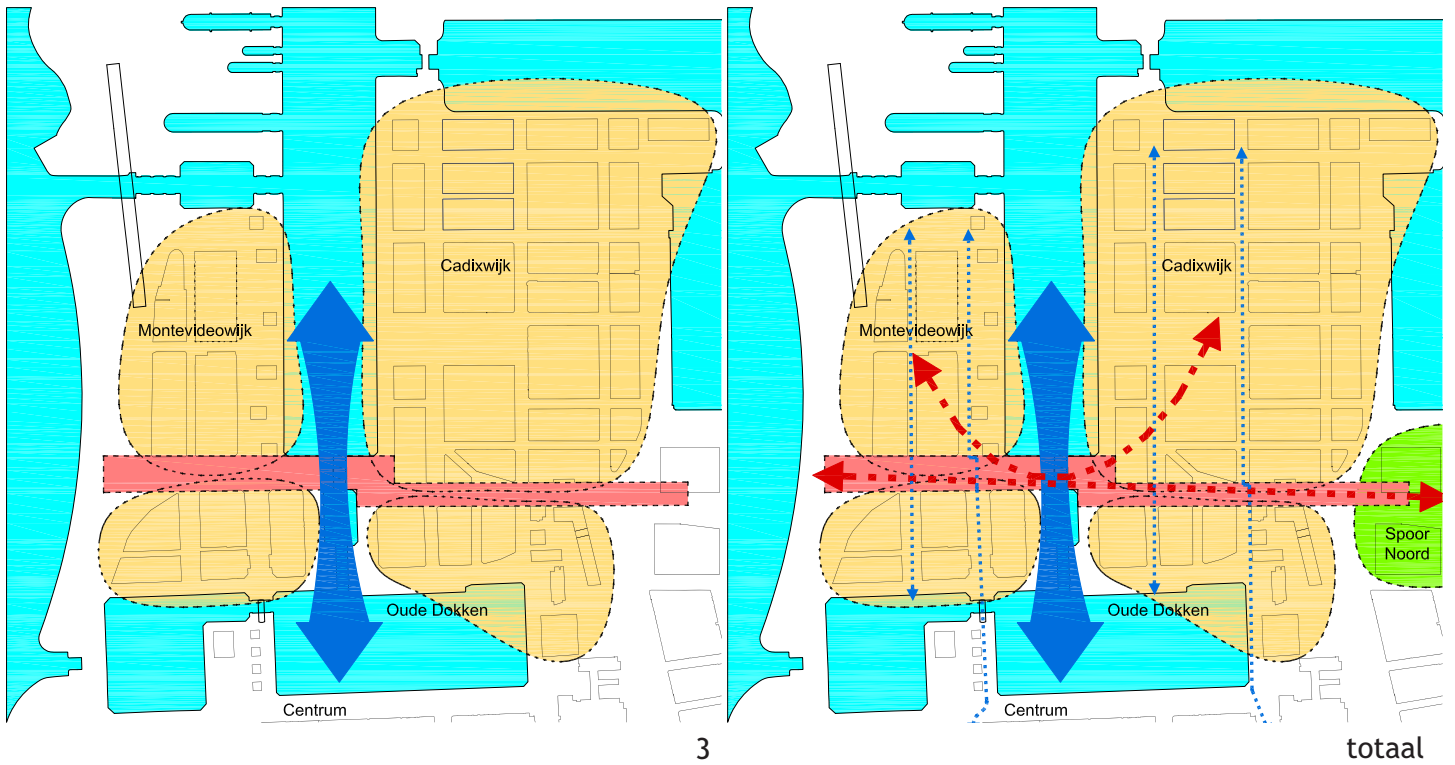
Een nieuwe Londenbrug moet het scharnier vormen tussen infrastructuur en open ruimte. Door de openheid en de zichtassen vanuit en tussen de dokken te respecteren krijgt deze centrale plek op de as Londen- Amsterdamstraat een strategisch karakter (3).

> Verbindingsdokken als één geheel:

De Verbindingsdokken worden als één geheel gelezen en doen dienst als een groene vertoefruimte rondom het verbindingsdok. De twee kades worden op identieke wijze ingericht.

> Kattendijkdok - Oostkaai = as doorheen Cadixwijk

De as Kattendijkdok - Oostkaai is de enige doorlopende noord - zuid verbinding doorheen de Cadixwijk op het Eilandje. Deze as krijgt eveneens een boulevardkarakter, maar door zijn excentrische



Visie op het Eilandje

profielopbouw krijgt Kattendijkdok Oostkaai een meer lokaal karakter dan de Londenstraat - Amsterdamstraat en sluit nauw aan bij de nieuwe Cadixwijk.

### Concepten

#### > Londen- Amsterdamstraat

De Londen- Amsterdamstraat vormt één eenheid met 2 segmenten (A-B-A). De A-segmenten, deel Amsterdamstraat en Londenstraat, zijn opgebouwd volgens het stadsboulevard profiel met een centrale groene dreef structuur met vrije trambaan, verlaagde rijweg en brede voetpaden (verhoging verblijfskwaliteit). In die zin vervolledigen zij de boulevardstructuur van de Leien tot aan de Scheldekaaien, bovenop het tracé van de Spaanse omwalling. Om deze centrale groene laanstructuur te maximaliseren zijn slechts beperkte kruisingen voorzien. De centrale ruimte in het verlengde van het Kattendijkdok (B-segment), zorgt door de openheid en de zichtassen vanuit de Amsterdamstraat en Londenstraat voor een strategische ruimte met een grote variatie aan beeldkwaliteiten die het uiterst geschikt maken als verblijf of viewpointruimte op de kop van het Kattendijkdok. De noordzijde van de Amsterdamstraat wordt ingericht als brede verblijfstrip waarop functies als terrassen, speelruimte en -objecten (op schaal van de wijk), zitruimtes en straatmeubilair op strategische locaties kunnen ingeplant worden. Dit asymmetrisch profiel in de Amsterdamstraat verkleint tevens de asverschuiving tussen Amsterdamstraat en Londenstraat. Een veelvoud aan strategische verbindingen voor zachte weggebruikers onderbouwen het concept van de Londen- Amsterdamstraat als schakelruimte tussen de verschillende wijken op het Eilandje.

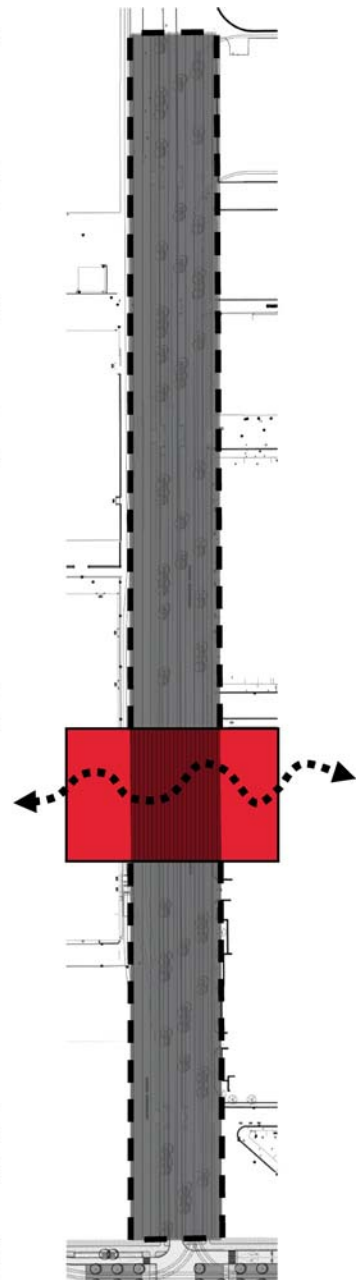
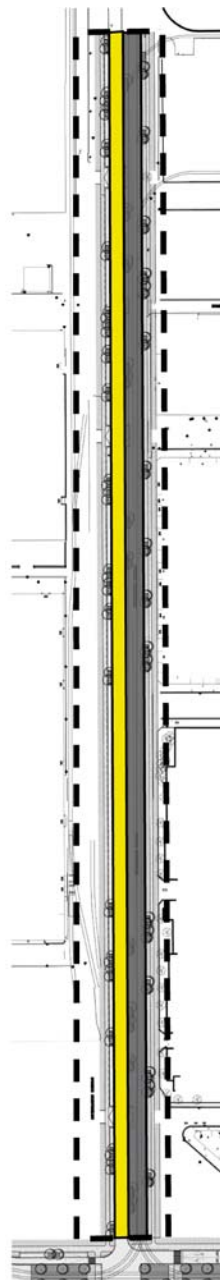
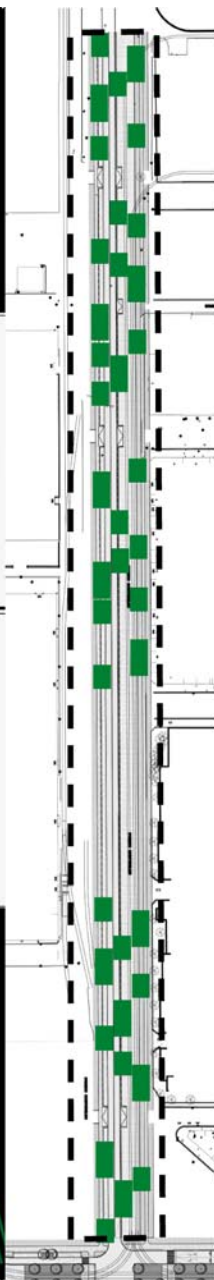
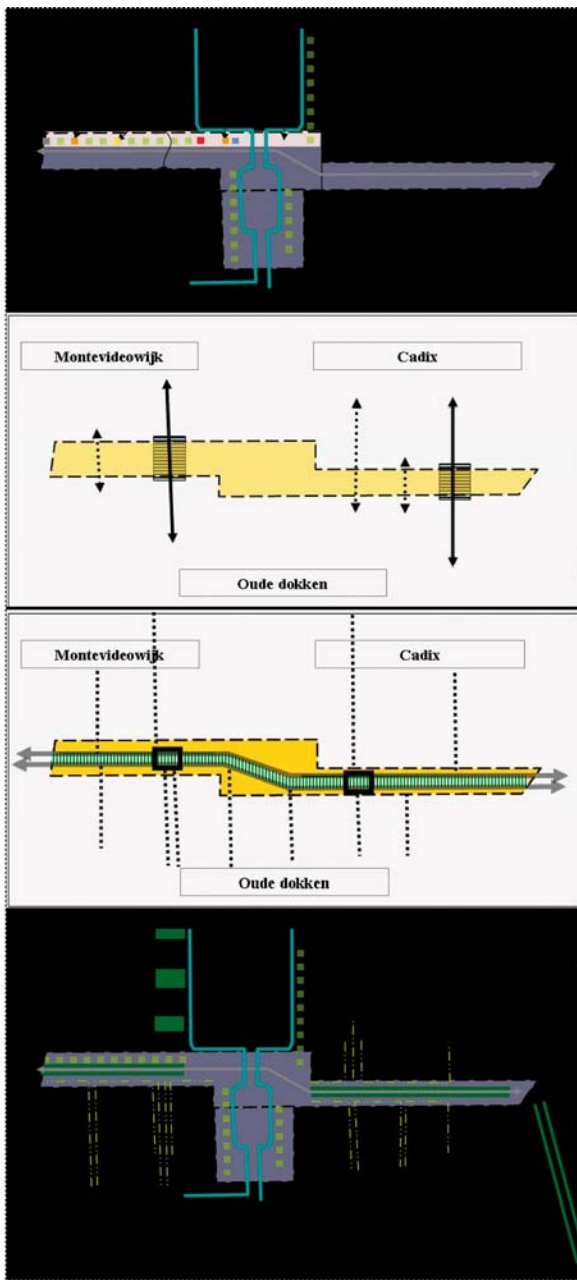
De nieuwe groenstructuren in de Londen- Amsterdamstraat worden ingericht volgens de principes van het groenplan:

- Centrale groene dreef met vrije trambedding
- Continuïteit kades versterken door boomgroepen
- Afbouwen verblijfsruimte met boomvakken

#### > Kattendijkdok Oostkaai

Door de tramverbinding aan de oostzijde te voorzien ligt het openbaar vervoer aan de zijde van de huidige gebruikers en toekomstige bewoners van de Cadixbuurt. Een beperking van de toegangswegen in de buurt verhoogt het bestemmingskarakter van de verschillende straten in de wijk. Als structurerende as, afwijkend van het woonstraat type, zorgt Kattendijkdok Oostkaai voor oriëntatie en hiërarchie binnen de Cadixwijk. De Mexicobrug fungeert als afsluitstuk vanuit Cadixwijk, maar tegelijkertijd als poortgebouw naar deze nieuwe woonbuurt. Door zijn lengte en rechtlijnigheid heeft deze as noodzaak aan een accent, een onderbreking. Dit accent wordt gecreëerd door het toekomstige Cadixplein door te trekken tot tegen het Kattendijkdok, en de pleinfunctie te laten primeren op het autoverkeer op Kattendijkdok - Oostkaai. Tegelijkertijd ontstaat er aan deze hoofdas een centrumplek, waaraan de Cadixbuurt kan opgehangen worden. Op Kattendijkdok Oostkaai wordt het principe van de boomvakken uit het groenplan toegepast.





Rijweg  
Trambaan

Concepten Londen-Amsterdamstraat

Concepten Kattendijkdok Oostkaai



## LONDEN- AMSTERDAMSTRAAT

### *Aanvullingen op de startnota:*

#### > Verbreding van de asverschuiving

In functie van de bochtstralen voor de tram is de asverspringing tussen de Londenstraat en de Amsterdamstraat verbreed. In het RUP Cadix werden de bouwblokken aan de Londenstraat 3,75m ingekort. Hierdoor wordt ook het comfort voor voetganger en fietser verbeterd.

#### > Invulling groene trambedding

In overleg met het bedrijf stads- en buurtonderhoud wordt de vrije trambedding, om esthetische redenen en uit oogpunt van duurzaamheid, voorzien in kassei met (open) waterdoorlatende voegen. Om een duidelijke geleiding voor het autoverkeer vanuit de zijstraten van de Amsterdamstraat (en Londenstraat) te bevorderen, zijn in het verlengde van de rijweg platines voorzien volgens een ander legpatroon.

Beeld groene voeg?

#### > Extra voetgangersruimte Amsterdamstraat

De extra voetgangersruimte aan de noordelijke zijde van de Amsterdamstraat zal niet enkel als een groene as worden ingevuld maar kan ook een verblijfsfunctie krijgen. Er zullen bijvoorbeeld afgewisseld met de boomvakken speelaanleidingen worden aangelegd.

#### > Supprimeren van de uitwijklus Willebrug

In kader van het doorstroomcomfort van de tram ter hoogte van de Londenbrug (ophaalbrug) in relatie tot het doorstroomcomfort van de boten (éénmaal per uur) werden twee mogelijkheden bekeken: een uitwijklus voor de tram via de Willebrug of een afstemming van de brug op de uurregeling van de tram.

Er is gekozen om geen uitwijklus te voorzien langs de Willebrug gezien de te grote ruimtelijke impact.

#### > Schranken van de laanaanplanting

Om de laanstructuur van de centrale trambedding voldoende ruimte en groeimogelijkheden te bieden, adviseerde het bedrijf Stads en Buurtonderhoud om de platanen geschrinkt in te planten, hierdoor krijgen ze in de toekomst groeimogelijkheden in alle richtingen.

### *Invloed aangrenzende projecten*

Het ontwerp van de Londen- Amsterdamstraat met de centrale bedding vormt een strikte randvoorwaarde voor het ontwerp van de kruispunten aan zowel Rijnkaai als de Italiëlei.

Het voorontwerp Masterplan voor de Scheldekaaien voorziet in een decentrale bedding langs de kant van de Schelde. Het ontwerp Masterplan wordt verwacht in het najaar van 2009.

Voor de aansluiting op de Italiëlei (Noorderplaats) wordt voorlopig met twee concepten gewerkt.

De Vlaamse Regering stelt het al of niet behoud van de Hardenvoortviaduct in vraag. Indien het



Verbreiding van de asverschuiving ter hoogte van bouwblok A5 en B6'



De trambedding wordt aangelegd in kasseien met een groene voeg



Mogelijke speelaanleidingen en extra voetgangersruimte in de Amsterdamstraat

Hardenvoortviaduct wordt afgebroken zal de Noorderlaan verplaatst worden naar de Kempenstraat. Hierdoor zal het kruispunt van de Londenstraat met de Noorderplaats/Italiëlei een T-kruispunt worden in plaats van een verkeersknoop.

Er is verder ontwerpmatig onderzoek nodig in functie van de eventuele afbraak. Indien het viaduct wordt afgebroken is een herlocalisatie van het vrachtwagen centrum ten zuiden van het Kempisch Dok nodig.

## KATTENDIJKDOK-OOSTKAAI

### *Aanvullingen op de startnota:*

De procedure voor de verbreding van de Kattendijkdok Oostkaai met 9m ten voordele van een vrije trambedding is opgestart onder de vorm van een Ruimtelijk Uitvoeringsplan. Op 1 april gaat het RUP Cadix in openbaar onderzoek. De bouwblokken aan het Kattendijkdok worden met 9m verschoven richting Kattendijkdok.

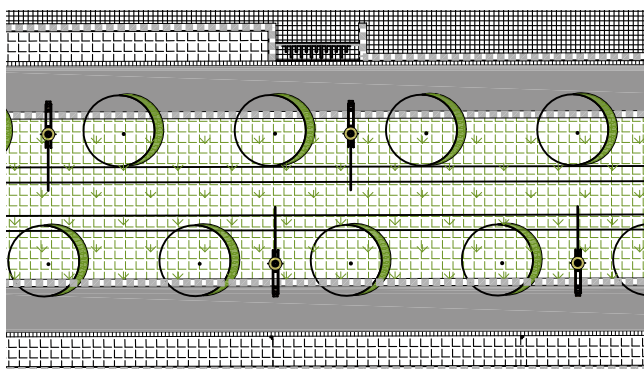
Ten zuiden van de Mexicobruggen wordt een tijdelijke keerlus aangelegd in afwachting van de doortrekking van de tram naar het Mexico eiland. De tijdelijke keerlus zal worden gesitueerd op het bouwveld B1.



Keerlus Bataviastraat



Londenbrug



Geschrante laanbeplanting



Aansluiting Rijnkaai





# 5. CONCRETE UITWERKING PROJECT







STRASSE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

BELEGUNGSPHASE

+5.50

## TECHNISCHE UITWERKING

### Londen- Amsterdamstraat

#### > Groenelementen

De vrije trambedding wordt geflankeerd met een dubbele rij platanen. De trambedding wordt aangelegd met kasseien met een groene voeg. In functie van zichtbaarheid vanuit de tram worden de bomen minimaal op 10 meter van elkaar aangeplant. Er is een vrij profiel van 7m voorzien onder de kruinen.

Aan de noordzijde van de Amsterdamstraat worden bijkomende ook boomvakken voorzien, in aansluiting met de boomvakken in de binnenstraten van de Montevideowijk. Het zorgt niet enkel voor meer groene verblijfsruimte maar ook voor een betere link tussen de wijk en de Amsterdamstraat.

#### > Materiaalgebruik

De rijweg wordt aangelegd in asfalt, de fietspaden in rode asfalt. De wandelzones worden aangelegd in platines, de trambedding in kassei met een groene voeg.

Om de rijweg af te scheiden van het fiets- en voetgangersverkeer en van de trambedding wordt ze afgeboord met een blauwe hardstenen strook van 50 cm.

#### > Verlichtingsstructuur

De functionele verlichting voor rijweg en trambedding wordt gecombineerd met palen voor de bovenleidingen van de tram. In de Londenstraat worden de voet- en fietspaden verlicht met gevelarmaturen. Gezien de breedte van het profiel in de Amsterdamstraat worden er aan beide zijden bijkomend lagere verlichtingselementen voorzien in functie van verlichting voor voet- en fietspad.

#### > Kruispunten

Het aantal kruispunten is minimaal, de zijtakken zijn ondergeschikt aangesloten en de middenberm wordt enkel ter hoogte van de Kattendijkdok Oostkaai en de culturele as doorbroken (gelijkvloerse kruisingen).

Het kruispunt Londenstraat - Kattendijkdok-Oostkaai is lichtengeregeld. Om een optimale continuering van de dreefstructuur te respecteren worden de afslagstroken naar de buitenkant uitgewerkt, waardoor de langspaarkeerstrook daar komt te vervallen en er ook een beter overzicht naar het fietsverkeer wordt bekomen. De kruispunten met Rijnkaai en Noorderplaats zijn eveneens lichtengeregeld.

#### > Londenbrug

Momenteel is de Londenbrug te smal om het volledige nieuwe profiel met aparte trambedding te bevatten. Daarom wordt in eerste fase een tijdelijke aanleg voorzien van de Londenbrug om de Londenstraat en de Amsterdamstraat op elkaar te kunnen aansluiten. Om de trambedding te kunnen accommoderen zal de Londenbrug uiteindelijk volledig vernieuwd worden zodat hij is aangepast aan het nieuwe profiel. Deze vernieuwing is opgenomen in het investeringsprogramma Brabo II. Voorbeelden in Nederland tonen aan dat er systemen bestaan waar trams over ophaalbruggen rijden.







## **Kattendijkdok Oostkaai**

### **> Groenelementen**

Het ontwerp voorziet drie rijen met boomvakken. Langs weerszijden van de 2x1 rijweg worden deze afgewisseld met parkeerplaatsen, de derde rij wordt tussen de trambedding en het fietspad aan de oostelijke zijde gepositioneerd. In functie van de tram is er een vrij profiel van 7m voorzien onder de kruinen.

### **> Materiaalgebruik**

De rijweg wordt aangelegd in asfalt, de fietspaden in rode asfalt. De wandelzones worden aangelegd in platines, de trambedding in kassei met een groene voeg.

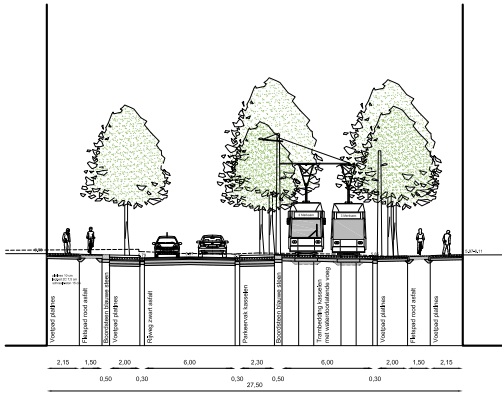
Om de rijweg af te scheiden van het fiets- en voetgangersverkeer en van de trambedding wordt ze afgeboord met een blauwe hardstenen strook van 50 cm.

### **> Verlichtingsstructuur**

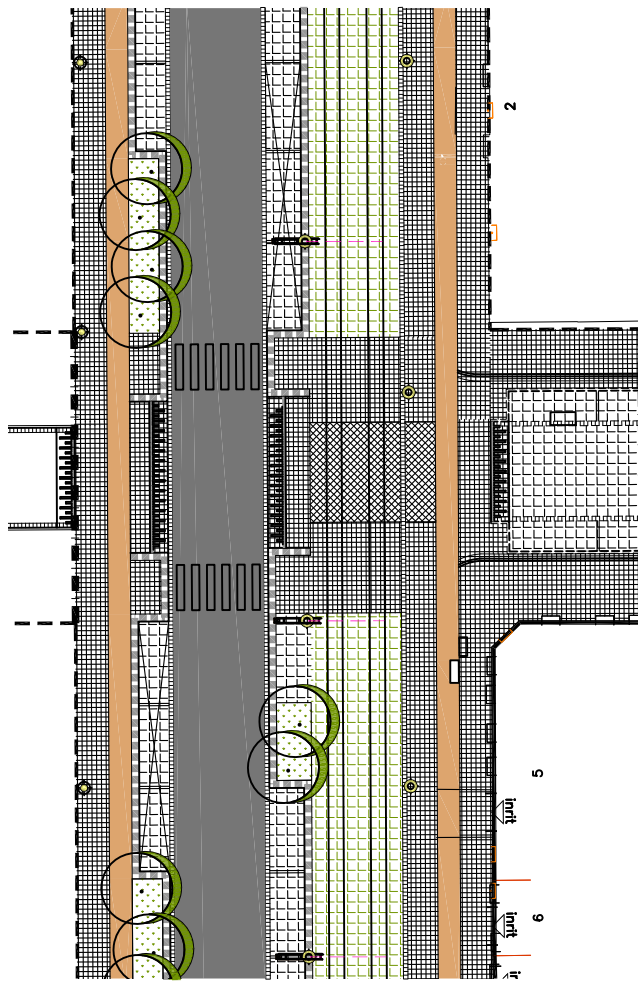
Tussen rijweg en trambedding wordt de functionele verlichting gecombineerd met de trampalen. Aan de westelijke zijde worden bijkomende gevelarmaturen voorzien. Tussen trambedding en fietspad wordt bijkomende verlichting in functie van het voet- en fietspad gecombineerd met de palen voor de bovenleidingen van de tram.

### **> Kruispunten**

Elk kruispunt krijgt een gelijkaardige behandeling waarbij extra veel aandacht gaat naar de leesbaarheid voor de trambestuurder gezien er oversteekbewegingen over de vrije trambedding zullen plaatsvinden.



Type dwarsprofiel Kattendijkdok-Oostkaai 1:500



Type kruispunt Kattendijkdok-Oostkaai 1:500

## SPECIFIEKE ONTWERPDETAILS

### > Tramhaltes

Deze worden steeds geïntegreerd in de 2,00m die voorbehouden is voor boomvakken en parkeerplaatsen.

De tramhalte in de Amsterdamstraat is centraal gelegen, tussen de Nassastraat en de Bataviastraat. Zodoende bedient deze zowel de Montevideowijk als de noordelijke bouwblokken van de Oude Dokken. In combinatie met de oversteekplaats voor voetgangers tussen de Bataviastraat en de Braziliëstraat, verhoogt de oversteekbaarheid in de Amsterdamstraat. Om de oversteekbaarheid, ter hoogte van de Nassastraat te vergroten, is eveneens een gelijkvloerse kruising voorzien. Tegelijkertijd wordt het autoverkeer afgeremd door verkeerssinussen.

De tramhalte in de Londenstraat wordt voorzien ter hoogte van de Napelsstraat (richting centrum). In combinatie met de oversteekplaats voor voetgangers vanuit de Napelsstraat, verhoogt de oversteekbaarheid in de Londenstraat en bedient deze halte de noordzuid verbinding tussen de Cadixwijk en de Oude dokken.

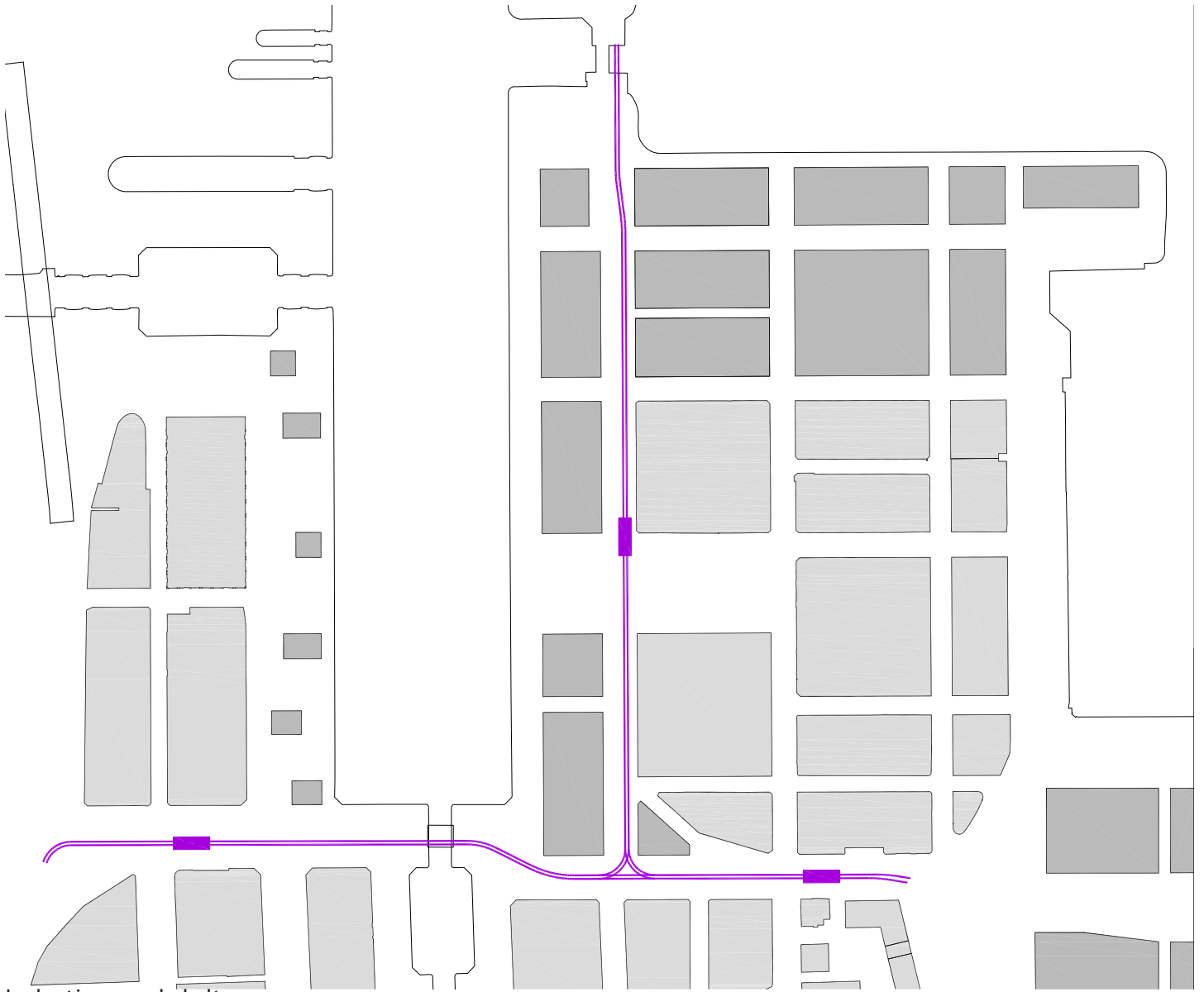
Op Kattendijkdok Oostkaai komen tram- en bushaltes ter hoogte van het toekomstige Cadixplein.

De goede bereikbaarheid wordt gegarandeerd door overzichtelijke en goed verlichte oversteekplaatsen voor voetgangers. Op Kattendijkdok Oostkaai heeft de excentrische ligging aan de kant van de wijk het voordeel dat er geen autoweg overgestoken hoeft te worden. Aan de haltes worden systematisch fietsbeugels geplaatst.

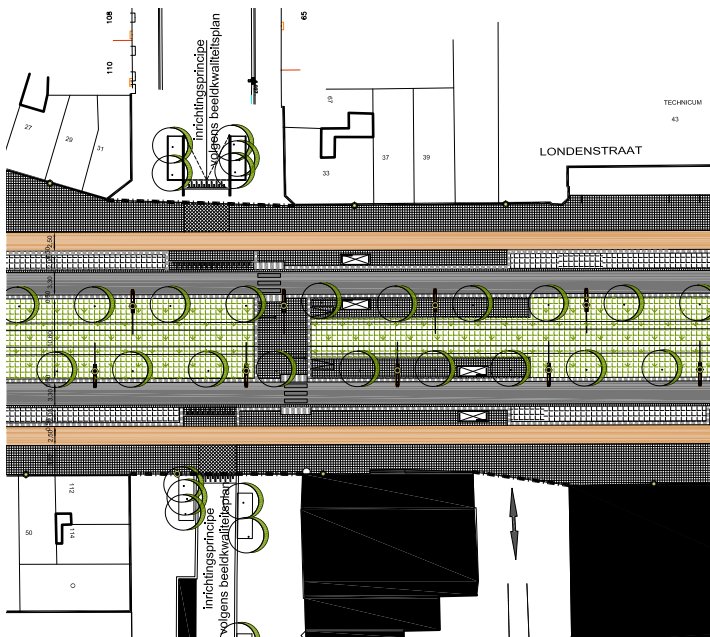
### > Integrale toegankelijkheid en veiligheid

Het project werd besproken met de Werkgroep Antwerpen Toegankelijk en de nodige voorzieningen zullen getroffen worden in functie van integrale toegankelijkheid. Enkel langs de hoofdassen (Londen-Amsterdamstraat en Kattendijkdok Oostkaai) zullen voorzieningen voor blinden en slechtzienden geïntegreerd worden.

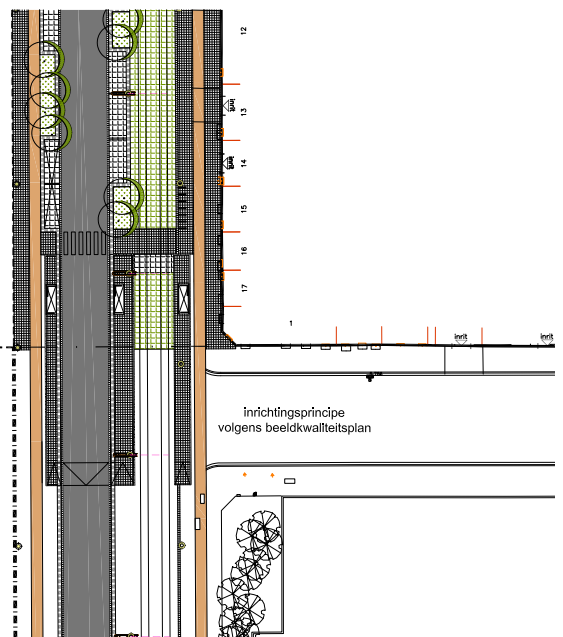
De veiligheid bij oversteekbewegingen van voetgangers wordt gegarandeerd door steeds voldoende ruime zichten te voorzien. In de eerste plaats worden de bomen op een voldoende ruime afstand van 10m van elkaar geplaatst zodat zowel voor trambestuurder als voetganger oogcontact mogelijk is voor er een oversteekbeweging wordt gemaakt. De Lijn merkte op de stuurgroepvergadering van 13 februari 2008 ivm met het project Eilandje op dat een goede maatvoering van inplanting van hoogstammen de recent aangelegde Leien zijn, met een tussenafstand van 7m. In de tweede plaats wordt er een veiligheidszone van 1,5m gelaten tussen de tram en de hoogstammen, zoals op de GBC van 28 april door De Lijn werd voorgesteld.



Inplanting van de haltes

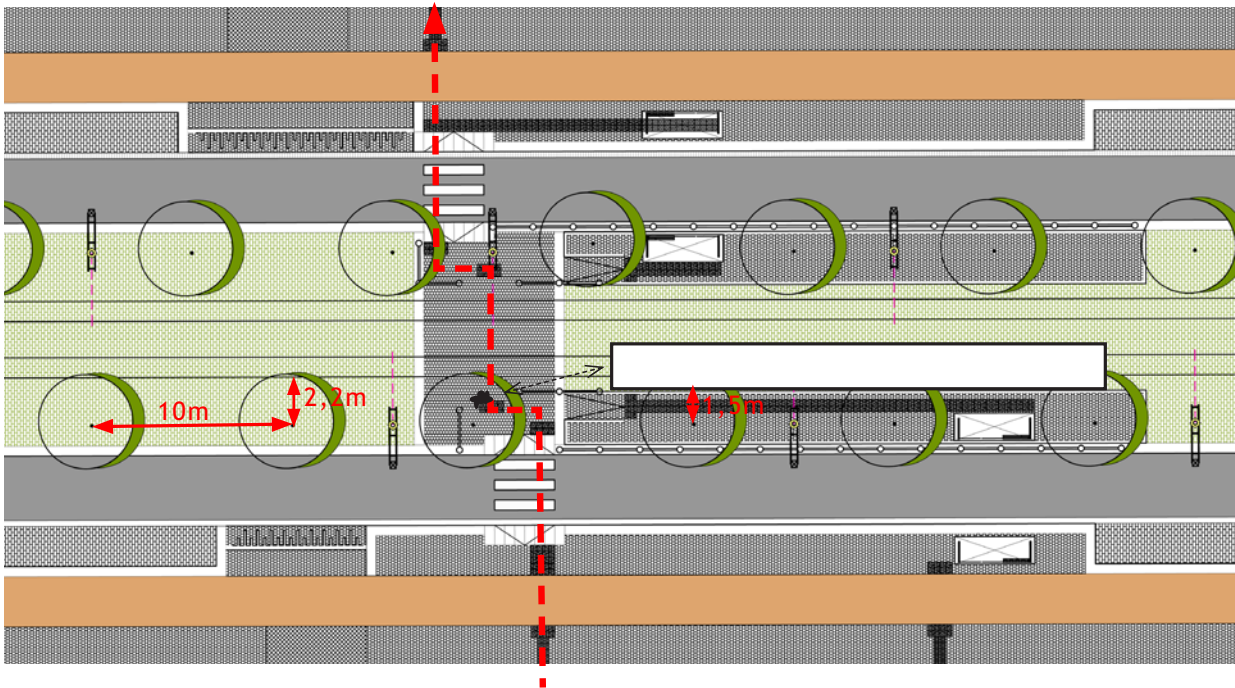


Halte Londenstraat



Halte Kattendijkdok-Oostkaai

Verder wordt aan de tramhaltes gewerkt met een sluisstelsel dat de voetganger verplicht om zowel naar links als naar rechts te kijken als een oversteekbeweging wordt gemaakt.



> Verkeerslichten en signalisatieborden

Voor het Eilandje wordt een totaal signalisatie plan opgemaakt, zodoende worden de verschillende verkeersborden en verkeerslichten op een gestructureerde wijze geïntegreerd.

## OVERIGE ONTWERPELEMENTEN

> Riolering

De hydronautstudie (dimensionering en afwateringsprincipes) deelt het studiegebied Eilandje op in 4 zones, nl. Montevideowijk, Oude dokken Oost, Oude dokken West en Cadixwijk

- DWA systeem.

In de straten met bestaande bebouwing wordt een klassiek gemengd/gescheiden stelsel voorzien. Rond de nieuwe bouwblokprojecten wordt een "2DWA" systeem voorzien, met maximale afkoppeling van het regenwater en het vuilwater. In Braziliëstraat en Kattendijkdok Oostkaai worden nieuwe pompstations gebouwd, die de vuilvracht verpompen naar de collector Royersluis, die op haar beurt verbinding maakt met de collector Scheldekaaien, die het vuilwater transporteert naar het zuiveringsstation.

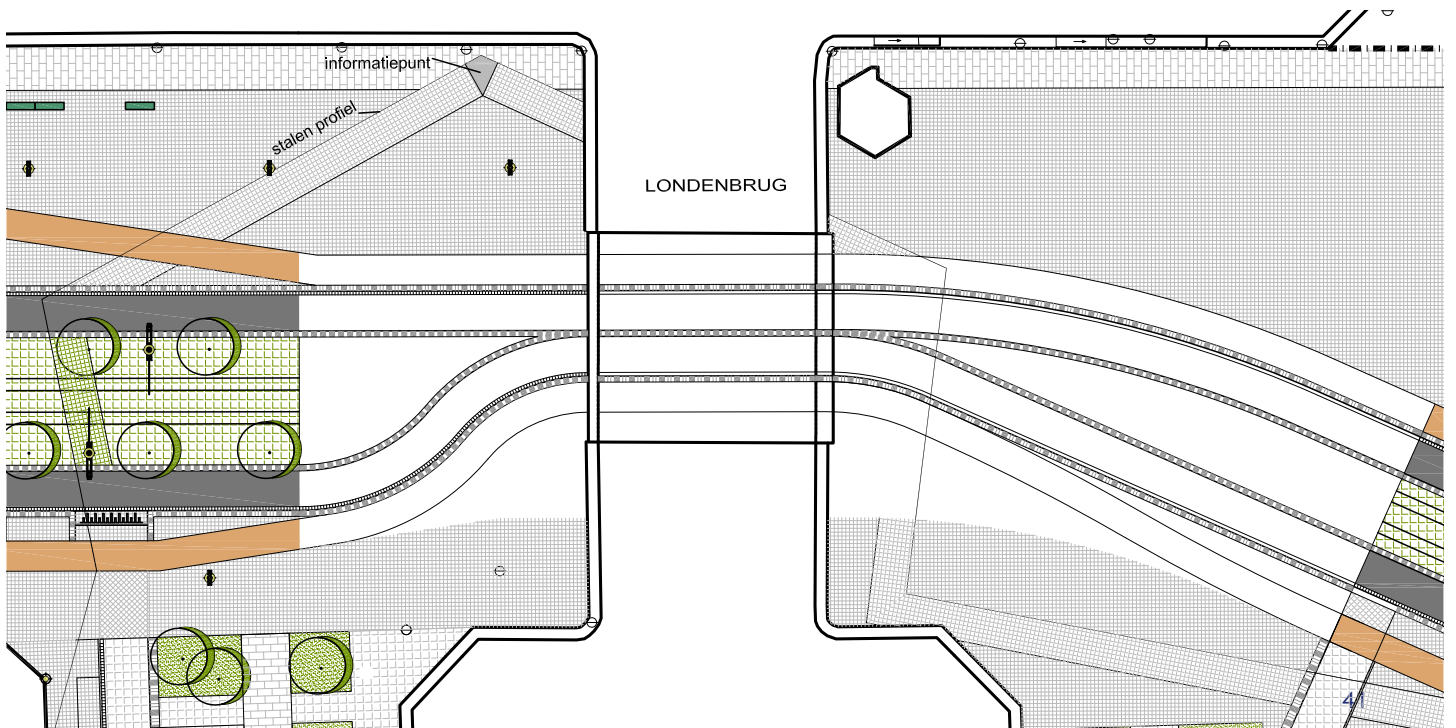
- RWA systeem.

De RWA leidingen zullen afwateren in de bestaande dokken (indien mogelijk op de bestaande uitlaten). De overstortleidingen van de pompstations zullen eveneens op de dokken aansluiten.





Fasering der werken



Tijdelijke aansluiting op de Londenbrug

#### > Nutsleidingen

De bestaande leidingen werden in kaart gebracht en opgetekend. Het volledige project werd reeds tweemaal integraal in coördinatie gebracht op overkoepelende informatie vergaderingen tussen de stad Antwerpen en nutsmaatschappijen. Om mogelijke conflicten die ontstaan met de ontworpen toestand in kaart te brengen wordt bilateraal overleg opgestart met de verschillende partners. Hierin zullen volgende zaken worden afgetoetst:

- Correcte optekening van de inventarisatie van de bestaande toestand.
- Sanering van bestaande leidingen binnen het projectgebied.
- Netuitbreidingen/aanpassingen in het gebied.
- Preventief rekening houden met de te verwachten groei en uitbouw van het gebied (te verwachten klantaanvragen).
- Locale conflicten tussen de leidingen onderling (riolering ed.).
- Kostenanalyse en kostenverdeling van alle geplande en gevraagde werkzaamheden.
- Welke maatschappij neemt het pilootschap op zich?
- Afstemming van de werken van de maatschappijen met de wegbeheerder (Stad Antwerpen).
- Onderlinge verenigbaarheid van de faseringen van de verschillende werkzaamheden.

#### > Concessies Kattendijkdok

Aan Kattendijkdok Oostkaai zijn momenteel een aantal concessies uitgegeven door het Havenbedrijf. Deze lopen af in 2010. Enkel het meest zuidelijke bedrijf heeft een concessie tot 2012.

Zoals vastgesteld in het samenwerkingsprotocol tussen stad en haven dat goedgekeurd werd door de gemeenteraad op 16 februari 2009 worden deze concessies bij de grondoverdracht Haven-Stad door de stad Antwerpen overgenomen en niet meer verlengd.

Zoals in het volgende punt bij de fasering wordt aangegeven vormen deze concessies geen belemmering voor de werken.

#### > Invloed van de fasering der werken op de verkeersafwikkeling

##### Londen- Amsterdamstraat

De boulevard zal in schillen van noord naar zuid in vier fases worden aangelegd, hierdoor zal er slechts in één fase geen dubbelrichtingsverkeer mogelijk zijn.

Er zal een wegomlegging tussen Scheldekaaien en Italiëlei geplaatst worden via Noorderlaan

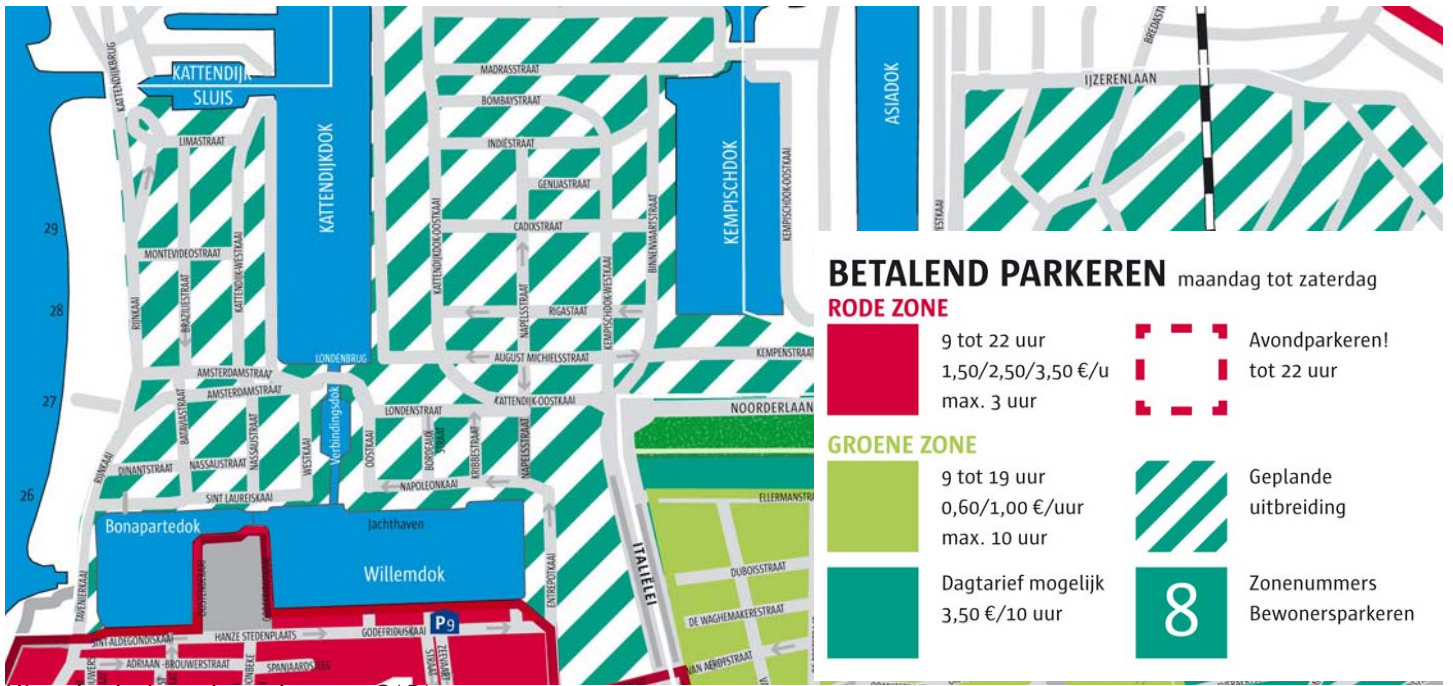
- Siberiabruggen - Rijnkaai of indien mogelijk via Kattendijkdok Oostkaai - Siberiabruggen - Rijnkaai.

##### Londenbrug

De vernieuwing van de Londenbrug zal in een latere fase dan de heraanleg van de Londen-Amsterdamstraat worden aangepakt. Het profiel zal tijdelijk worden aangesloten op de huidige zate van de brug.

In beide fases zal weliswaar een dubbelrichtingsfietspad worden ingericht. Dit is mogelijk gezien de rijweg van een 2x2 naar een 2x1 wordt gheherprofileerd. Er komt dus ruimte vrij om maximaal ruimte te geven aan de fietser.





Uittreksel uit parkeerplan van GAPA

### Kattendijkdok Oostkaai

Deze as zal in twee delen worden aangelegd; eerst de oostelijke kant vanaf de gevel tot en met de rijweg en in een tweede fase pas vanaf parkeerplaatsen tot en met de gevel. Deze fasering dient om zoveel mogelijk werfverkeer voor de bouwblokken aan het Kattendijkdok te vermijden op een net heraanlegde weg.

### FLANKERENDE MAATREGELEN

> Ondersteuning voor het plan

#### Communicatie

Op 2 februari 2009 werd een hoorzitting gehouden over het voorontwerp van de Londen-Amsterdamstraat/culturele as, Montevideowijk en Kattendijkdok Oostkaai. Na een uitgebreid plenair gedeelte kon informatie per deelgebied worden opgevraagd bij de betreffende projectleiders. De opmerkingen werden opgelijst en zo goed als mogelijk mee opgenomen in het verdere ontwerp. Tijdens de werken zal een centraal infopunt geïnstalleerd worden om vragen, problemen en knelpunten te kunnen aankaarten. De opmerkingen zullen steeds worden meegenomen naar werfvergaderingen.

> Engagements met andere partners:

#### Brabo II

De beslissing van de Vlaamse regering van 9 mei 2008 om het budget van Brabo II voor de tramlijn naar Ekeren over te hevelen naar het tramnetwerk op het Eilandje, heeft een grote impact op het proces. In uitvoering van de beslissing van de Vlaamse regering wordt een samenwerkingsovereenkomst opgemaakt tussen het Vlaams gewest, de BAM, De Lijn en de stad Antwerpen. Hierin zal worden opgenomen dat een speciale projectvennootschap wordt opgericht om het tramnetwerk op het Eilandje, inclusief een nieuwe Londenbrug met tramovergang te ontwerpen, bouwen, financieren en beheren. De stad stuurt dit project vanuit een werkgroep Brabo II. De stad levert een bouwaanvraag aan voor de Londen- Amsterdamstraat en Kattendijkdok Oostkaai. De stad voert de Londen- Amsterdamstraat en Kattendijkdok Oostkaai uit, met uitzondering van de traminfrastructuur.

#### Provincie Antwerpen

Deze projectnota in het kader van het fietsfonds wordt samen met de projectnota voor de mobiliteitsstudie ingediend.

De startnota van dit dossier werd door de PAC goedgekeurd op 19 juni 2008.

#### Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen (GAPA)

Het Eilandje staat geselecteerd als uitbreidingszone voor betalend parkeren (gearceerde zone).

## 6. Evaluatie van het project

Drie jaar na de oplevering van het project zal er een grondige evaluatie worden gemaakt door de tandem AG Stadsplanning Antwerpen - Stadsontwikkeling/cel openbaar domein.

Volgende zaken zullen minimum aan bod komen:

Analyse van het proces:

Hoeveel maal zijn GBC en PAC bijeengekomen voor het project?

Hoe werd de bevolking bij de plannen betrokken en was dit enkel informatief of ook participatief?

Analyse van het uitgevoerde project:

Evaluatie van de situatie voor en de situatie na de werken.

Evaluatie van de raming en de uiteindelijke kostprijs van het project.

Vergelijking van het 'as-built' plan met het plan dat conform werd verklaard door PAC.

Wat zijn de effecten van het uitgevoerde project?

Werden de beoogde doelstellingen bereikt?

- Sterke groenstructuur (boulevard) in zowel de Londenstraat als in de Amsterdamstraat, volgens de principes van het groenplan.
- Tussen de Kattendijkdok West- en -Oostkaai wordt de lineaire groenstructuur onderbroken om het stenige maritieme karakter van de dokken te accentueren.
- Centrale trambaan.
- In de bredere Amsterdamstraat wordt de extra beschikbare ruimte toegevoegd aan de voetgangersruimte aan de noordzijde, waardoor hier een brede esplanade ontstaat, met vergelijkbare bomengroepen zoals langs de kaaien van de dokken.
- Aan weerszijden een dubbelrichtingsfietspad voorzien.
- Aandacht voor ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit.
- De Londen- Amsterdamstraat als ruimtelijke structurerende drager, zowel noord - zuid als oost - west.
- Versterking van de identiteit door in te spelen op de context, zowel historisch als toekomstgericht.

Beschrijving van de effecten van het project: zowel gewenste als ongewenste effecten zullen beschreven worden.

## 7. Procedure

De studie opdracht mobiliteit Eilandje bestaat uit twee fasen.

Fase 1: Opmaak van een startnota waarin de onderzoeken opgenomen worden van de percelen 1 (openbaar vervoer) en 3 (parkeerstudie), samen met vooronderzoek en concepten van perceel 2 (ontwerp hoofdontsluitingsassen).

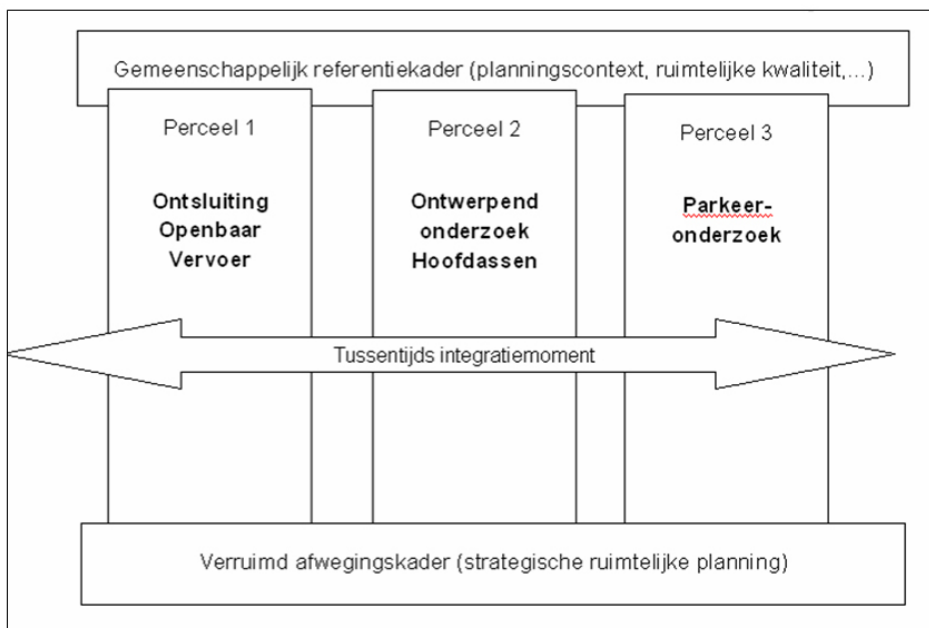
Fase 2: Opmaak van een projectnota waarin de beide hoofdontsluitingsassen van perceel 2 verder ontwerpmatig uitgewerkt worden volgens de richtlijnen van het mobiliteitshandboek en het planningskader voor het Eilandje.

Deze projectnota bevat dus op basis van de besluiten van fase 1 en het advies van de PAC (startnota 20 mei 2008) de neerslag van fase 2. Bij wijze van kadering en sturing van het ontwerpmatig onderzoek wordt het gemeenschappelijk referentiekader zoals uitgewerkt in de startnota, nogmaals aangegeven. Verder geeft de projectnota een inzicht in de ruimtelijke en conceptuele opbouw van de hoofdassen., alsook in de verschillende afwegingen die geleid hebben tot het voorliggend schetsontwerp.

De startnota werd een eerste maal behandeld op de Gemeentelijke Begeleidingscommissie van 18 september 2007 met als besluit dat de startnota wordt goedgekeurd als start om perceel 2 uit te werken, mits:

- uitwerking ontwerp van de keerlus Montevideo
- uitwerking ontwerp van de technische lus Londenbrug-Willebrug

- uitgaande van een herziening van het BPA in functie van een verbreding van het profiel van de Kattendijkdok-Oostkaai in functie van een trambediening
  - verdere detaillering en aanscherping van het parkeeronderzoek en de daaruit voortvloeiende parkeernormen, vertrekkende van voormelde realisatie van trambediening
- Op 19 oktober 2007 keurde het college van de stad Antwerpen de startnota goed met vermelding van de opmerkingen van de GBC.



De startnota werd een eerste maal behandeld op de Provinciale Auditcommissie van 20 december 2007 met als besluit dat de startnota niet conform wordt verklaard met als opmerkingen:

- duidelijk aflijnen van welke modules van toepassing zijn
- aangeven van de ruimtelijke randvoorwaarden
- haalbaarheidstoets van het programma
- sturende parkeervisie gebruiken als input voor de verkeersproductie en evt. ook voor aangepaste ruimtelijke ontwikkelingen
- timing en kritische tijdspaden invoegen

De startnota werd een tweede maal behandeld op de Gemeentelijke Begeleidingscommissie van 25 maart 2008 met als besluit dat de startnota wordt goedgekeurd met als opmerkingen:

- aanpassen van de vervoerspotenties in de tabel op pg. 27
- goede sturing van het parkeren in de verschillende fasen van ontwikkeling (eveneens in afstemming met het in opmaak zijnde Masterplan Scheldekaaien)
- doorrekening wenselijk van de verwachte verkeersstromen op het hoger verkeersnetwerk d.m.v. het multimodaal model van BAM
- duidelijker beeld van de modules die van toepassing zijn waarbij modules 8 en 9 geen subsidiemodules zijn maar investeringsprogramma's

- in dit verband schriftelijk vragen aan BAM of dit dossier kan ingepast worden binnen Brabo II
- vermelding van het fietsfondsdossier Londen-Amsterdamstraat
- besluitvorming rond Londen-Amsterdamstraat opnemen
- verwarrende term 'publiek parking' aanpassen waarmee in de nota parkeren op het openbaar domein wordt bedoeld en geen ondergrondse publieke parkeergarage
- nazicht van bouwaanvraag Willebrug
- vermelding in opmaak zijnde protocol Stad-Haven
- aangeven uitvoeringstermijn van dit project (eind 2010)

De bijgewerkte startnota is conform verklaard op de Provinciale Auditcommissie van 15 mei 2008. De Lijn benadrukte dat het gedeelte over de tramaansluiting gediensig kan zijn voor Brabo II. Het zou een schitterende opportuniteit zijn om de tram te laten rijden vóór de ruimtelijke ontwikkelingen.

Op 30 mei 2008 keurde het college van de stad Antwerpen de herwerkte startnota goed.

De projectnota werd een eerste maal behandeld op de Gemeentelijke Begeleidingscommissie van 24 juni 2008 met als besluit dat het ontwerp van Londen-Amsterdamstraat en Kattendijkdok Oostkaai slechts een schetsontwerp is en nog niet voldoende is uitgewerkt. Er wordt afgesproken om het definitief ontwerp van Londen-Amsterdamstraat en Kattendijkdok Oostkaai op te nemen.

Om van schetsontwerp naar definitief ontwerp te evolueren is door de stad Antwerpen de geijkte advies- en goedkeuringsprocedure openbaar domein gevolgd waarbij als tussenstap een voorontwerp wordt goedgekeurd en het definitief ontwerp van belangrijke ontsluitingsassen zoals de Londen-Amsterdamstraat en de Kattendijkdok Oostkaai sowieso aan GBC en PAC wordt voorgelegd.

De projectnota wordt ter goedkeuring voorgelegd op de GBC van 28 april 2009. Er wordt naar gestreefd om de projectnota voor te leggen op de PAC van 19 mei 2009. Begin juni zal de projectnota worden voorgelegd aan het college van Burgemeester en Schepenen.

De projectnota werd ter voorbereiding van de GBC van 28 april reeds voorgelegd op de projectwerkgroep Eilandje van 31 maart 2009.

De provincie merkte in het kader van subsidiëring van de fietspaden op dat er een vrije ruimte dient te zijn van minstens één meter tussen de rijweg en een dubbelrichtingfietspad in het geval van aanliggende fietspaden. De provincie maakte eveneens de opmerking dat zowel in de tijdelijke als in de definitieve situatie van de Londenbrug de ruimte voor de fietspaden gegarandeerd dient te zijn.

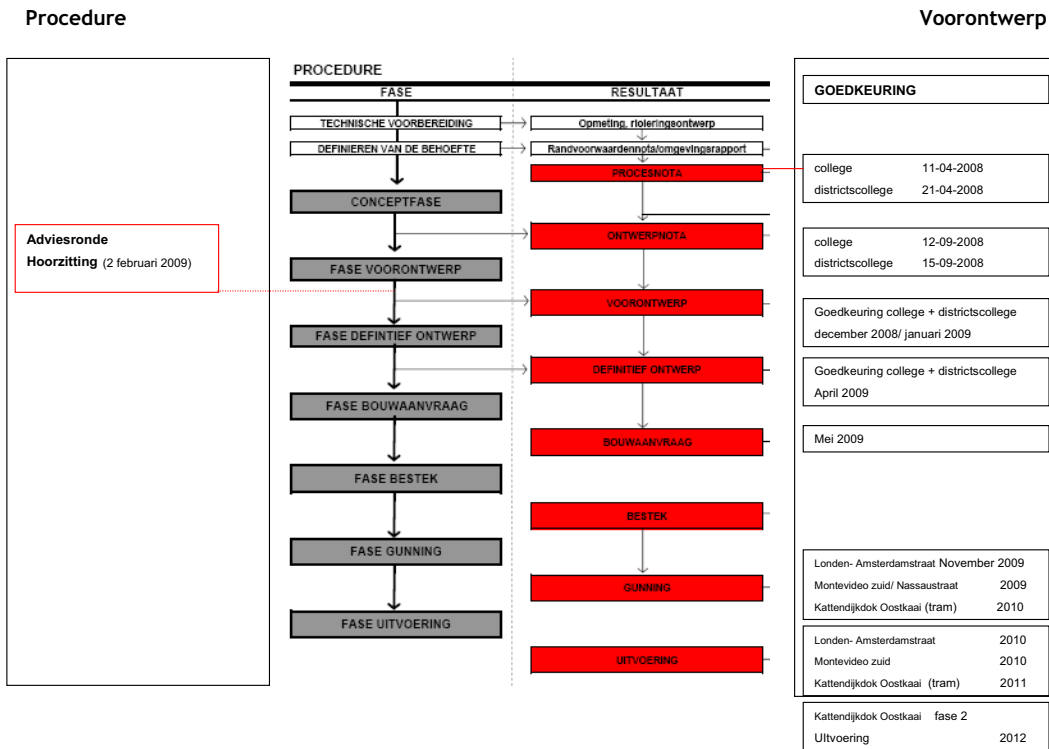
De voornaamste opmerkingen van MOW kwamen enerzijds neer op de relevantie van het goed afstemmen voor de kruispunten ter hoogte van Rijnkaai en Noorderplaats en anderzijds op het weergeven van de procedure van module 8 en 9 van het mobiliteitsconvenant in de projectnota.

De projectnota werd voorgelegd op de GBC van 28 april.

De aanbestedingsprocedure voor de uiteindelijke heraanleg wordt in het najaar opgestart.

De aanvang der werken wordt in het voorjaar van 2010 voorzien.

De verdere procedure voor de heraanleg is weergegeven in onderstaand schema:



## 8. Raming

	oppervlakte (m <sup>2</sup> )	lengte (m)	breedte (m)	riolering 620€/m (Aquafin)	bestratingswerken 165€/m <sup>2</sup> (incl. grondverzet, straatmeubilair en groenaanleg)	extra's ivv verfraaiing en verblijfskwaliteit straatmeubilair 15€/m <sup>2</sup>	verlichting basis, functionele verlichting 2000€/25m per breedte 10m	verlichting extra, sfeerverlichting ter verhoging van de verblijfskwaliteit 2000€/25m per breedte 10m	opmeting (1500€/100m)	traminfrastructuur De Lijn (5mijl€/km)	Totaal Stad Antwerpen
<b>Kattendijkdok Oostkaai</b>										<b>3.510.000 €</b>	
Kattendijkdok oostkaai (straat)	13.944	627	19	388.740 €	2.300.793 €	209.163 €	50.160 €	50.160 €	9.405 €	3.135.000 €	2.619.681
Keerlus Noord										375.000 €	
<b>Londen Amsterdamstraat</b>				<b>410.440 €</b>	<b>5.456.055 €</b>	<b>496.005 €</b>	<b>52.960 €</b>	<b>105.920 €</b>	<b>9.930 €</b>	<b>3.310.000 €</b>	<b>6.120.870</b>
Amsterdamstraat	14.170	280	50	173.600 €	2.338.050 €	212.550 €	22.400 €	44.800 €	4.200 €	1.400.000 €	2.622.000
Londenstraat	18.897	382	35	236.840 €	3.118.005 €	283.455 €	30.560 €	61.120 €	5.730 €	1.910.000 €	3.498.870
Keerlus Zuid										375.000 €	
<b>Totalen</b>				<b>799.180 €</b>						<b>6.820.000 €</b>	<b>8.740.551</b>

## 9. Bijlages

### Verslag GBC 28 april

Titel verslag: Gemeentelijke Begeleidingscommissie

Datum en uur vergadering: Dinsdag 28 april 2009; 8.00u-16.00u

Plaats vergadering: Stadhuis Collegezaal

Volgnummer:

Datum volgende vergadering: dinsdag 26 mei 2009

Verslag vorige vergadering: 1 goedgekeurd

0 niet goedgekeurd

#### 1. Aanwezigen

Naam	Organisatie/Sigel	Naam	Organisatie/Sigel
Aanwezig			
Chris Anseeuw	Districtsvoorzitter districtscollege Antwerpen AN/DL/DB	Roger Corbreun	De Lijn
Maarten Dieryck	Stad Antwerpen Stadsplanning AGSTAN	Michel Gerits	stad Antwerpen openbaar domein
Tom Janssens	Vlaamse Overheid,		
Beleid Mobiliteit & Verkeersveiligheid	Klaas Meesters	Stad Antwerpen Ruimtelijke Ordening	
SW/BEL/RO			
Jan Peeters	Stad Antwerpen Openbaar Domein		
SW/OD/O	Kris Peeters	Secretaris GBC	
SW/BEL/MVK			
Kristof Peeters	Stad Antwerpen kabinet schep en Lauwers		
KO	Johan Pieraerts	Stad Antwerpen Openbaar Domein	
SW/OD/O			
Olivier Roegiest	Stad Antwerpen Openbaar Domein		
SW/OD/O	Jan Schaeken	Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen	
GAPA			
Filip Smits	Stad Antwerpen Stadsplanning AGSTAN	Wim Teuwen	Secretariaat GBC
SW/BEL/MVK			
Wendy Van Dorst	Districtscollege Deurne DE/DL/DB	Jeroen Van Houtte	Nv Beheersmaatschappij Antwerpen mobiel
Wouter Van Herck	Vlaamse Overheid Agentschap Wegen en Verkeer Antwerpen	Bram De Pooter	stad Antwerpen Mobiliteit en Verkeer
SW/BEL/MVK			



Greet De Herdt	Stad Antwerpen Mobiliteit en Verkeer (verslag)		
SW/BEL/MVK	John Binnemans	De Lijn	
Roel Stessens	BUUR cvba	Geert De Smedt	Studiebureau Arcadis
Erik Vermeiren	Studiebureau Arcadis	Eric Dubois	Gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf Antwerpen
GAPA			
Isabelle De Colvenaer	Stad Antwerpen Mobiliteit en Verkeer		
SW/BEL/MVK	Frank Leys	Vlaamse Overheid,	
Beleid Mobiliteit & Verkeersveiligheid			

Verontschuldigd			
Arnauw André	Provincie Antwerpen Dienst Mobiliteit	Lode De Kesel	De Lijn
Hans Baeten	tvSAM	Michael Bastiaens	Stad Antwerpen Mobiliteit
Leo Van Der Vliet	Nv Beheersmaatschappij Antwerpen mobiel	Cathy-Ann Van Volsem	stad Antwerpen kabinet KR
Jan Bel	Stad Antwerpen Milieu	Jan Verhaert	stad Antwerpen
kabinetten KB en KR			
Vanhee Marc	Provincie Antwerpen Dienst Mobiliteit	Ludo Van Ingelgem	B-Holding
Frank Vangeel	Verkeerspolitie LP/VKVT/LC	Willy Borré	gemeente Wommelgem
scheppen verkeersveiligheid en mobiliteit			

#### 4. Projectnota Mobiliteitsstudie Eilandje / projectnota Fietspad Londen-Amsterdamstraat (district Antwerpen) (stad Antwerpen/stadsplanning Antwerpen)

Filip Smits (stad Antwerpen/Stadsplanning) en Johan Pieraerts (stad Antwerpen/openbaar domein) lichten de projectnota's toe aan de hand van een powerpointpresentatie.

Wouter Van Herck (AWV): Geen opmerkingen, wij zijn in het voortraject voldoende betrokken geweest.

Jeroen Van Houtte (nvBAM): De fasering moet ook bekeken worden in het kader van Brabo II.

Tom Janssens (BMV): Op de Londenstraat tussen de Bordeauxstraat en Verbindingsdok Oostkaai wordt er afgeweken van de minimum vrije ruimte van één meter tussen rijweg en het dubbelrichtingsfietspad. Als dit echt niet aangepast kan worden is het voor de subsidies belangrijk om dit goed te motiveren. De Provincie past de richtlijnen uit het Fietsvademecum streng toe.

Het is positief dat ook de evaluatie opgenomen is in de projectnota.

In het voorstel voor evaluatie moet ook een evaluatie opgenomen worden van de door de

PAC goedgekeurde plannen en wat er uiteindelijk wordt uitgevoerd.

Ook graag de doelstellingen uit de startnota nog even opsommen, zodat duidelijk is welke doelstellingen er geëvalueerd gaan worden (aanvulling bij 'werden de beoogde doelstellingen bereikt?').

Voor het openbaar vervoerproject moet ook nagegaan worden of dit ook niet moet worden voorgelegd aan de Openbaar Vervoer Commissie.

Roger Corbreun (De Lijn): De plannen moeten nog eens voorgelegd worden op een technisch overleg.

Wat betreft het standpunt van De Lijn over de bomen het volgende:

bij een laanstructuur moet er voldoende afstand zijn tussen de bomen zodat bestuurders van tram en bus voldoende zicht hebben op overstekende voetgangers, ook als deze de reglementaire oversteekplaatsen niet gebruiken. Om die reden vraagt De Lijn in principe een afstand van 18m tussen de bomen.

Wat hierbij eveneens bepalend is, is de afstand tussen een boom en het spoor. Er moet voldoende ruimte zijn (een veiligheidszone), zodat een persoon zich kan opstellen tussen de boom en een voorbijrijdende tram. Een ruimte van 1,5m tussen de sleeplijn van de tram en de boom is hier minimaal nodig.

Graag dus de nodige aanpassingen in de projectnota.

Kris Peeters (stad Antwerpen/mobiliteit en verkeer): We kunnen dit samenvatten als volgt: elke ontwerp oplossing kan goed zijn, zolang de veiligheid ervan verantwoord kan worden.

Filip Smits (stad Antwerpen/Stadsplanning): Wij zullen in de projectnota een hoofdstuk rond veiligheid toevoegen.

Roger Corbreun (De Lijn): De voetgangerssluizen zien er ongebruikelijk uit, daardoor moet een voetganger de tramsporen schuin kruisen. Wij zullen dit niet afkeuren, maar toch even nakijken of iedereen hiermee akkoord gaat (ik denk aan de blinden en slechtzienden).

Een boom vlak naast een voetgangerssluis lijkt ons ook niet echt aangewezen, daardoor wordt de overstekende voetganger aan het zicht onttrokken voor de aankomende tram.

Graag op het technisch overleg buiten de bovenleiding ook de ontwerpelementen en de bomen nog eens aan bod laten komen.

Opmerkingen André Arnauw (Provincie Antwerpen - dienst Mobiliteit), verontschuldigd voor deze GBC:

Projectnota subsidie fietspad, blz. 22: "Vrije ruimte tussen rijweg en fietspad" en plan 4/5.

Er werd gedeeltelijk rekening gehouden met mijn opmerking van 15 april 2009:

'Volgens mij kan beter ruimte ingewonnen worden door de middenberm van de tram iets te versmallen. Op die manier is er ook voldoende opstelruimte voor voetgangers tussen fietspad en zebrapad.' = niet OK

'Verder moeten ook aan de overzijde (hoek Londenstraat - Oostkaai) veiligheidsstroken van 1 m voorzien worden' = OK

Het dubbelrichtingsfietspad tussen Bordeauxstraat en Verbindingsdok-Oostkaai kan vrijliggend (tussenruimte 1 m) worden aangelegd aan het kruispunt Londenstraat/Bordeauxstraat mits de linksafstrook naar Kattendijkdok-Oostkaai en de rechtdoor/rechtsafstrook naar Noorderplaats/Bordeauxstraat beiden 50 cm worden opgeschoven naar de tramsporen toe. Er blijft nog voldoende ruimte (3,00 m) over tussen de linksafstrook en de tramsporen. Te wijzigen tegen de PAC.

Mobiliteitsstudie blz. 31 en projectnota subsidie fietspad, blz. 29

Nog niet direct van toepassing vermits nog geen beslissing bestaat over de afbraak van het viaduct Hardenvoort, maar als het zover komt adviseer ik om bij de mogelijkheid voor variant 2 Noorderplaats ook een fietspad te voorzien aan de zuidelijke zijde van de Kempenstraat.

Conclusie:

De projectnota's worden goedgekeurd door de GBC en staan op de agenda van de PAC van mei 2009.

---

## PROVINCIALE AUDITCOMMISSIE ANTWERPEN

### ADVIES VAN DE PROJECTAUDITOR

---

<b>Gemeente</b>	Antwerpen
<b>Onderwerp</b>	Londen-Amsterdamstraat/ Kattendijkdok Oostkaai – projectnota – aanleg nieuwe traminfrastructuur
<b>Datum</b>	19 mei 2009

### Procedure project

Mobiliteitsplan	Projectnummer (historia)	Startnota	Projectnota	Koepelmodule
22/04/2004	nvt	15/05/2008	op heden	nvt

### 1 Aanwezigheidslijst

Zie bijlage

### 2 Situering van de bespreking

De bespreking van de projectnota wordt ingeleid door de ontwerper van de stad Antwerpen met een toelichting van de projectnota.

### 3 Bespreking

- De Lijn stelt dat een actualisering van de startnota wenselijk is: ondertussen werd beslist de Hardervoortbrug af te breken en ook met de vordering van het ontwerp voor de Kaaien zal rekening moeten gehouden worden.
- Met een assymetrische aan de zijkant gelegen trambaan is in Antwerpen niet veel ervaring. Er werd gestreefd naar een verkeersveilige oplossing : de leesbaarheid van een strak straatbeeld en details in de vormgeving moeten tot de veiligheid bijdragen. Voor de Lijn is op basis van haar ervaring met andere situaties vooral voldoende afstand tot de bomenrijen en tussen de bomen van belang (dit geldt ook voor centraal gelegen trambanen). Deze afstanden werden gerespecteerd.

## 4 Afsluitende bemerkingen en suggesties van de auditoren

Er wordt een consensus vastgesteld in de GBC en in de PAC over het ontwerp. De evaluatiecriteria kunnen nog helderder omschreven worden. Verkeersveiligheid dient als een expliciet evaluatiecriterium opgenomen. Ook expliciete doelstellingen en criteria in verband met openbaar vervoergebruik ontbreken in de voorliggende nota. Ook dient een strakke monitoring van de verkeersveiligheid van de trambanen onmiddellijk na het in gebruik nemen ervan doorgevoerd te worden.

## 5 Advies

De voorgelegde projectnota wordt conform verklaard.

*De projectnota dient samen met dit verslag gelezen te worden. Dit advies dient bij de nota gevoegd te worden.*

## 6 Verdere procedure

Het project kan uitgevoerd worden conform de nota en de plannen.

Antwerpen, 29 mei 2009  
Voor advies,



de projectauditor,  
Dirk Lauwers

19

**Auditvergadering Antwerpen dd. : 18 mei 2009**

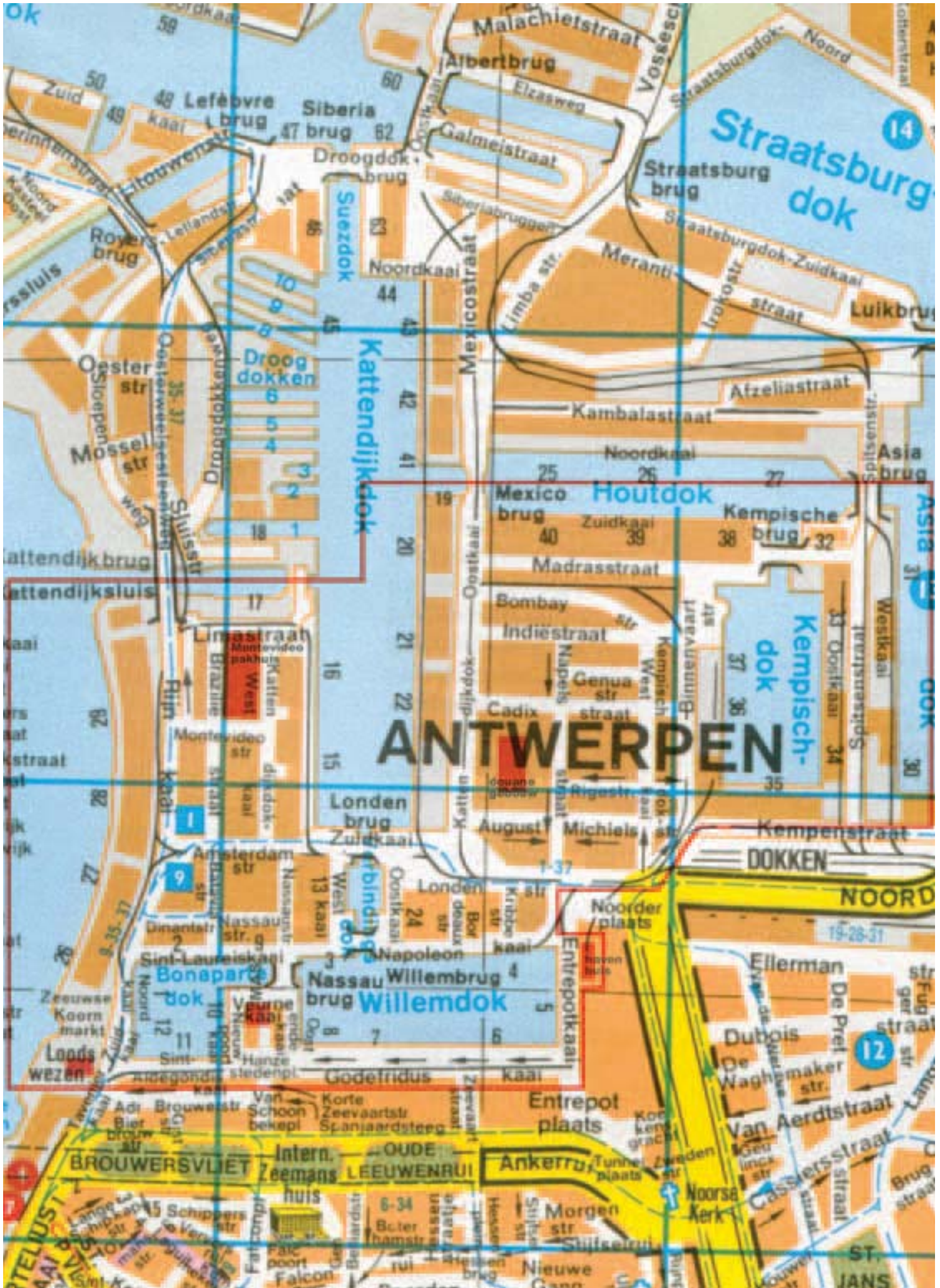


**Onderwerp:** Antwerpen (Eilandje) mobiliteitsstudie (transport Eilandje) - fietsfonds Londen - Amsterdamstraat project  
 Mobiliteit en Openbare Werken

naam	functie	telefoon	handtekening
Henk Keymeulen	AWVA Afdelingshoofd Voorzitter	03/224.69.08	verontschuldigt
Frank Leys	afd. beleid mobiliteit en verkeersveiligheid co-voorzitter	03/224.68.45	Verontschuldigd
Cathérine Hoebeek	afd. beleid mobiliteit en verkeersveiligheid	03/224.68.79	
Tom Janssens	afd. beleid mobiliteit en verkeersveiligheid	03/224.69.07	
Yves de Beleyr	afd. beleid mobiliteit en verkeersveiligheid	03/224.69.14	
Nikka Curinckx	afd. beleid mobiliteit en verkeersveiligheid	03/224.68.76	
Wouter Van Herck	AWVA	03/224.68.97	
Ilse Moeremans	Agentschap RO – Antwerpen	03/224.65.50	
Lode De Kesel	De Lijn Antwerpen Directeur	03/218.14.02	
Roger Corbreun	De Lijn Antwerpen	03/218.14.14	
Marc Vanhee	Provincie Antwerpen DROM	03/240.66.08	
Dirk Lauwers	Extern auditor		
Valère Donné	Intern auditor		
Mignel Vakint	ovc - auditor		Vakint
Griet Simons	OVG - voorzitter	015 44 0867	KS
Johan Keiraets	Stad Antwerpen	03/3382310	
Maarten Drieych	Opstadsplanning Antwerpen		
Filip Smits	Opstadsplanning	03/3382220	
Bram De Pooter	Dienst mobiliteit Stad Antwerpen	03 338 22 69	
Jan Peeters	Spod A1p	03/2455251	
Frank Somers	Opstadsplanning		
Kris Peeters	Stad Dienst Mobiliteit		







# ANTWERPEN

Kattendijkdok

Houtdok

Kempisch-dok

Londenbrug

Nassaubrug  
Willemdok

Kempenstraat  
DOKKEN

NOORD

BROUWERSVLIET

Intern. Zeemans  
LEEUVENRUI

Ankerrij

Van Aerdtsstraat

Schippersstr

Morgenstr

Cassiersstraat

Falcon

Nieuwe

ST. JANS





ANTWERPEN EILANDJE



STAD ANTWERPEN  
Stadsontwikkeling



[www.antwerpen.be](http://www.antwerpen.be)  
03 244 41 23