

COMPLEXE STADSPROJECTEN

draaiboek

Naam website KCVS

MASTERPLAN

Oorspronkelijke naam document

Masterplan Eilandje fase 1 en 2

Project

Eilandje Antwerpen

MP
MP
MASTERPLAN
EILANDJE-ANTWERPEN
EILANDJE



MP
MP
M A S T E R P L A N
EILANDJE-ANTWERPEN
EILANDJE

Antwerpen, 24 april 2004

Opdrachtgever Stad Antwerpen
Ontwerp Buro 5 Maastricht
Vormgeving Atelier JPLX



ANTWERPEN EILANDJE

VOORWOORD	5
INLEIDING	11
OPDRACHT	16
CONTEXT	19
PLANNEN VOOR HET EILANDJE	22
PLAN DE SOLÀ MORALES	22
PLAN MENS EN RUIMTE	24
DYNAMISCHE PLANVORMING EN IMPULSPROJECTEN	26
HUIDIGE INITIATIEVEN	28
ANALYSE	31
HISTORISCH ONDERZOEK	34
DE VROEGE NEDERZETTING	36
DE SPAANSE WALLEN	36
NEGENTIENDE EEUW	38
TWINTIGSTE EEUW	40
RUIMTELIJK-FUNCTIONEEL ONDERZOEK	42
STAD EN HAVEN	42
DRIE BEGRIPPENPAREN	44
STAD EN EILANDJE	46
VISIE EN CONCEPT	53
VISIE	56
CONCEPT	58
ONTWERPFASE 1	67
OUDE DOKKEN	70
BEBOUWING	72
OPEN RUIMTE	76
CADIXWIJK	80
BEBOUWING	82
OPEN RUIMTE	88
MONTEVIDEOWIJK	92
BEBOUWING	94
OPEN RUIMTE	100
ONTWERPFASE 2	105
DROOGDOKKENEILAND	110
MEXICO-EILAND	114
OMGEVING VAN DE NOORDERLAAN	116
MASTERPLAN	119
MASTERPLAN	122
VERKEER	124
VERVOLG	133
NAWOORD	135
DEELNEMERSLIJST AAN WERKVERGADERINGEN	137
HERKOMST FOTO'S EN KAARTEN - NASLAGWERK	139

voorwoord

broodw100v



Met de opmaak van het Masterplan legt de stad haar ambities voor het Eilandje neer voor de volgende tien, vijftien jaar. Als stad moet je goed weten met welke doelstellingen en welk eindbeeld je dergelijke grote stedelijke ontwikkelingen wil uitzetten en realiseren. Om tot uitvoering te komen moet er echter nog veel ander werk worden verricht. Toch zijn er vandaag al een aantal ontwikkelingen zichtbaar die net als in andere gebieden in Antwerpen aangeven dat de stad in een actief veranderingsproces is aanbeland.

Dit Masterplan Eilandje fase 1 laat zien hoe de oude havengebieden na verschuiving noordwaarts van de havenactiviteiten een vernieuwde positie kan innemen in het stedelijk gebied met nieuwe invullingen en kwaliteiten, met een mix van wonen, werken, cultuur en recreatie. Dit alles gekoppeld aan het water van de Schelde en de historische dokken. Dit hele veranderingsproces is een lange termijnopgave, maar een stad is dan ook nooit af... niet voor niets zijn we de werf van de eeuw!

Patrick Janssens
Burgemeester van Antwerpen

De opmaak van een Masterplan is een belangrijke stap in het stedelijk ontwikkelingsproces van het Eilandje. Het is de eerste zet in een hele set van plannen en projecten.

Daarom werden ondertussen reeds verfijningen en uitwerkingen van dit Masterplan geïnitieerd voor zowel de bebouwde ruimte als de onbebouwde delen. Een Beeldkwaliteitplan voor de Buitenruimte werd opgesteld en goedgekeurd, dat vandaag nog een verdere detaillering krijgt door de opmaak van een groenplan en een waterplan. Voor de nieuwe bebouwing wordt een vertaling van het Masterplan gemaakt in bindende en richtinggevende regels door de opmaak van een bijzonder plan van aanleg en beeldkwaliteitplan architectuur.

Een Masterplan staat dus niet op zichzelf, maar is het startschot om tot uiteindelijke herontwikkeling te komen. Hoewel de concrete uitvoering en realisatie van het Masterplan een werk is van lange adem, hebben toch heel wat privé-investeerders nu al de kans gegrepen om op het Eilandje aan de slag te gaan. Met nu al een zestigtal grote en kleine gerealiseerde projecten, wordt stilaan een buurt gecreëerd waar wonen, werken en cultuurbeleving vervat in een uniek maritiem kader, hand in hand gaan.

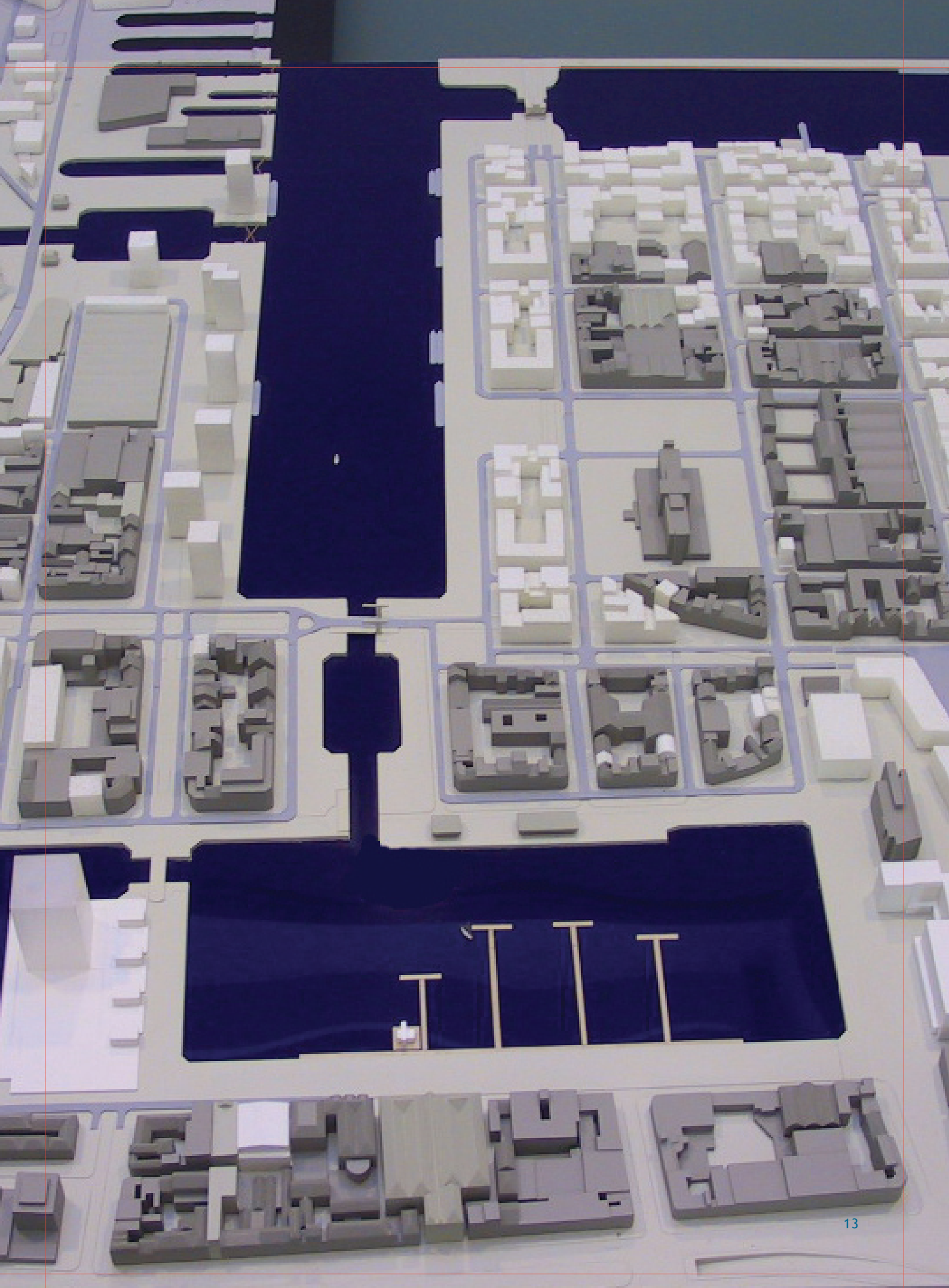
Sinds 2001 heeft het Eilandje ook een jachthaven in het Willemdok, op een boogscheut van het historisch centrum. Langs de Oude Dokken wordt momenteel het oude Sint-Felixpakhuis grondig gerenoveerd, waar de stad het stadsarchief wil in onderbrengen. Ondertussen zijn ook panden in de Montevideowijk en de grond Kattendijkdok Westkaai toegewezen. Op de Kattendijkdok Westkaai komen 4 torens, ontworpen door wereldbepaalde architecten. Voor gepensioneerde schippers wordt met 'Het gouden Anker' 72 levensbestendige flatjes gebouwd waar de noodzakelijke zorg op maat zal worden toegeënd.

Kortom, door de ontwikkeling van het Eilandje komen de haven en de Schelde dichterbij de bewoners en bezoekers van de buurt. Het Eilandje wordt een karaktervolle buurt die de haven en de stad weer met elkaar verbindt. De Stad Antwerpen zal opnieuw trots kunnen zijn op haar Eilandje.

Ludo Van Campenhout
Schepen van ruimtelijke ordening, stadsontwikkeling,
openbare werken, economie en toerisme

inleiding

gnibiɛlni



Antwerpen is als 2^e havenstad van Europa, zoals vele wereldhavens, al een eeuw bezig haar moderne haven in zeevaartse richting te verplaatsen en doet dat met veel succes.

Het Eilandje was als oudste en historisch waardevolle havensite al spoedig minder interessant voor grootschalige havenactiviteiten vanwege de beperkte afmetingen en diepgang van de dokken. De tijd brak aan om te zoeken naar nieuwe invullingen voor dit gebied.

Het duurt echter tot de jaren '70 voordat het potentieel van deze verwaarloosde dokken, kades en pakhuizen wordt erkend. Het duurt tot de jaren '90 voordat het licht definitief op groen gaat om aan concrete heropwaarderingsplannen van het Eilandje te gaan werken.

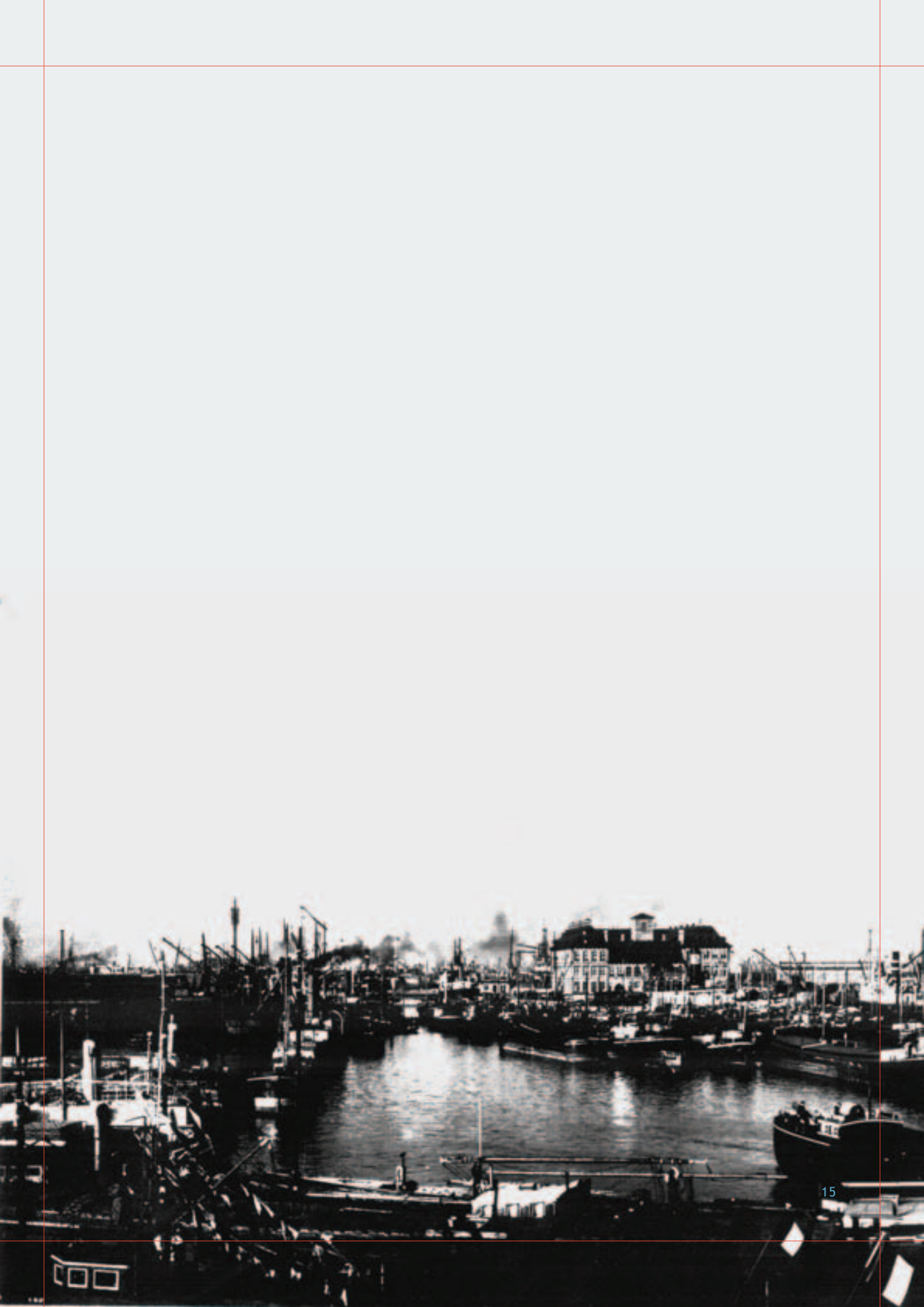
In feite gaf Stramien in haar globale structuurvisie van Antwerpen in 1990 het startschot voor een denkproces waarin de toekomstige ontwikkeling van de stad gestalte kon krijgen. Hieruit ontstond later de ambitieuze organisatie 'Stad aan de Stroom'. De gebieden Oud- en Nieuw Zuid, de Scheldekaaien en het Eilandje kregen als opgave een nieuw 'gezicht' te maken naar de Schelde, waarin de Schelde als integraal onderdeel van de stad fungeerde: de stad aan de stroom. Een zestal architecten werden uitgenodigd hun visie neer te zetten. Een internationale prijsvraag werd georganiseerd.

Voor het Eilandje mocht Manuel de Solà Morales zijn plan verder uitwerken onder de bezielende leiding van Jef Van den Broeck. Helaas miste dit mooie plan voldoende draagvlak en werden er na 1994 hiervoor geen middelen meer in de stadsbegroting opgenomen.

In 1996 wordt er onder Mieke Vogels (toenmalig schepen van ruimtelijke ordening) een richtnota voor het Eilandje opgesteld, om het planproces weer in gang te zetten.

De stad Antwerpen en het Gemeentelijk Havenbedrijf verlenen één jaar later aan Mens en Ruimte de opdracht voor een structuurschets voor het eerste ontwikkelingsdeel van het Eilandje. Na de goedkeuring in 1997 krijgt hetzelfde studiebureau de vervolgoopdracht om dit beeld verder uit te werken voor een drietal deelgebieden: het gebied rondom de Oude Dokken, de Montevideowijk en de Cadixwijk. Hierbij wordt de projectleiding toegewezen aan het projectbureau Eilandje onder leiding van René Daniëls, om er zeker van te zijn dat de voorstellen realistisch en financieel haalbaar zijn en voldoende draagvlak hebben.

In 2000 krijgt Buro 5 Maastricht de opdracht om een Masterplan voor een vergroot Eilandje te maken. In nauwe samenwerking met stad en haven is het plan nog verder verdiept, verbreed en stevig ingebed in het totale stedelijke weefsel. Dankzij deze laatste uitwerkingen zijn de ideeën naar een realistisch en uitvoerbaar Masterplan vertaald en werd het in 2002 door alle betrokken partijen geaccepteerd om vervolgens door het college en gemeenteraad te worden goedgekeurd.



O P D R A C H T

De stad Antwerpen verleende aan Buro 5 Maastricht in 2000 de opdracht voor het opstellen van het 'Masterplan Eerste Fase, Eilandje Antwerpen'. Dit Masterplan bestaat uit een uitbreiding en verfijning van de bestaande deelplannen voor Montevideowijk, Cadixwijk en het gebied rondom de Oude Dokken, die werden opgemaakt door Mens en Ruimte in 1998.

De uitbreiding en verfijning houden verschillende aspecten in. Het Masterplan ontwerpfase 1 onderzoekt hoe het Eilandje zich positioneert ten opzichte van de haven en de binnenstad. Wat zijn de essentiële kenmerken van het Eilandje en hoe kan men die versterken?

Het Masterplan is een flexibel plan. Sinds 1997 werd het Eilandje geconfronteerd met toenemende interesse, voorstellen en plannen die een herziening van het Masterplan noodzakelijk maakten. Eerder dan een star eindplan, is er behoefte aan een duidelijk ontwikkelingskader dat de hoofdlijnen vastlegt en tegelijk een dynamische invulling mogelijk maakt en dat bovendien financieel haalbaar is.

Het Masterplan dat door Buro 5 Maastricht is uitgewerkt, vormt het overkoepelende kader voor afgeleide deelplannen en studieopdrachten. In het Masterplan wordt ingegaan op de ruimtelijke structuur van het gebied, de bouwmassa's, het aantal vierkante meters nieuw bouwprogramma, maar ook de structuur en inrichting van de niet - bebouwde ruimte. Er wordt een visie gegeven op het toekomstig functioneren van het Eilandje binnen de stad Antwerpen.



context

txetnoo



PLANNEN VOOR HET EILANDJE

PLAN DE SOLÀ MORALES

De ideeënprijsvraag van Stad aan de Stroom was er op gericht de stedenbouwkundige mogelijkheden voor de herinrichting van de oude havengebieden van Antwerpen te verkennen en openbaar ter discussie te stellen.

Het plan van Manuel de Solà Morales is te lezen als een bundeling van strategieën om nieuw leven te blazen in de wijk met inachtnaam van de oude structuur. Het ontwerp baseert zich op de lokale karakteristieken en overstijgt deze tegelijkertijd door enkele vernieuwende ingrepen die de aantrekkingskracht en uitstraling van het gebied optillen.

De Solà Morales onderscheidt drie projectgebieden die ook in latere plannen vaste begrippen zijn geworden: de as Falcon-Nassau, de Montevideobuurt en de Cadixwijk.

Elke ingreep bouwt verder op de bestaande morfologie en functies.

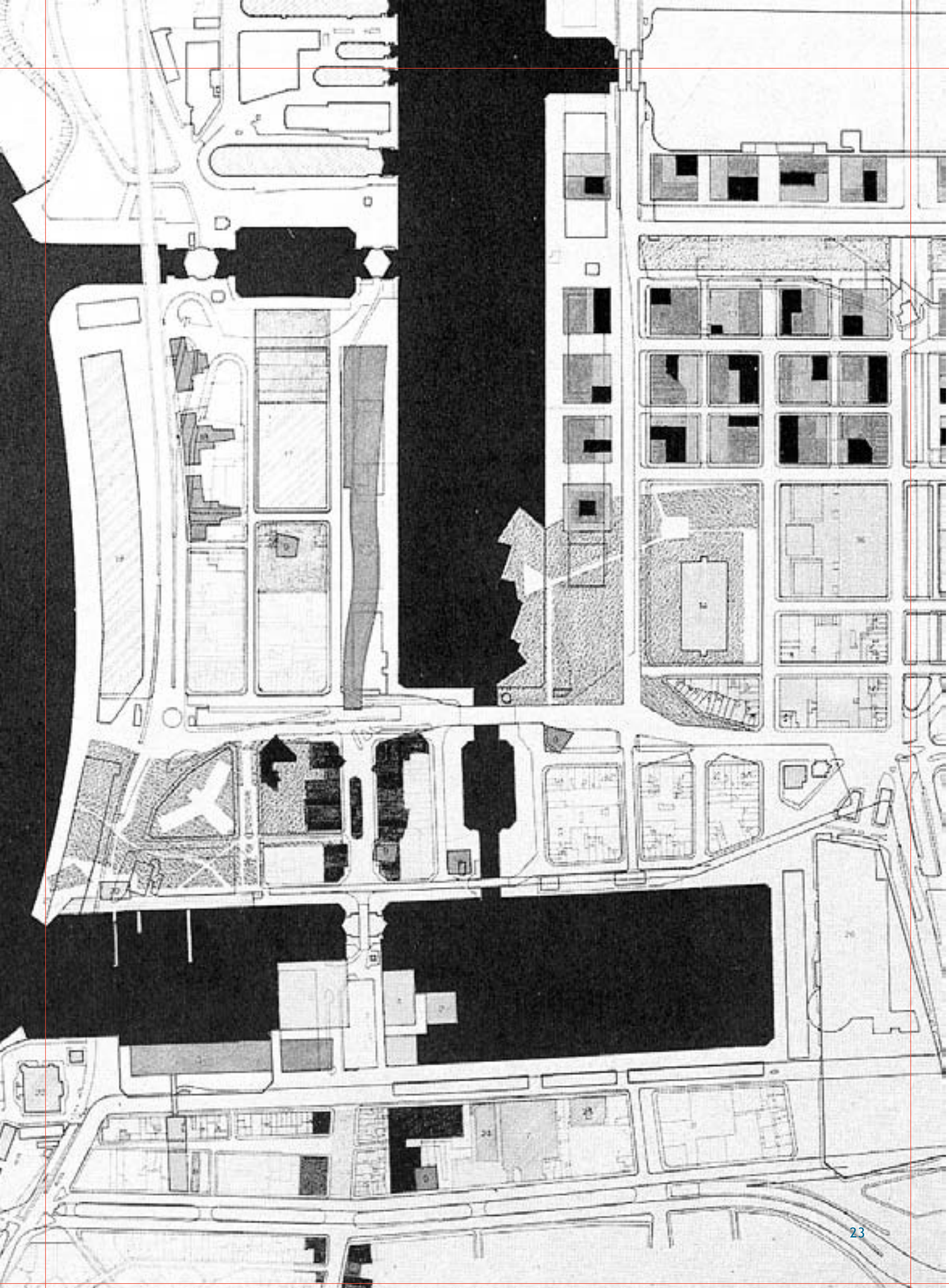
In de Cadixwijk vormt de orthogonale structuur het stramien voor een havenwijk met alle nodige voorzieningen: pensions voor vrachtwagenchauffeurs, restaurants, werkplaatsen en woningen.

In de Montevideobuurt daarentegen vormen de morfologie en de typologie van de ingrepen een contrast met het bestaande. De Montevideobuurt is de economische schakel tussen stad en haven, waar diverse soorten bedrijven, werkplaatsen, kantoren en woningen kunnen gevestigd worden.

Het gebied rond het Willem- en Bonapartedok wordt ontwikkeld als het meest integrale onderdeel van de stad, met nadruk op het commerciële, recreatieve en culturele functies langs de Falcon-Nassau as.

Het plan legt de nadruk op het intrinsieke karakter van de plek: de insulariteit of het eiland-zijn.

Hoewel er heel wat programma bijkomt, is er overal zicht op het water. Het gebruik van torens laat toe grote open ruimtes te behouden. Toch gebeurt er heel wat en worden de banden naar de stad aangehaald: de Solà Morales tracht een evenwicht tussen toegankelijkheid en verlatenheid te bereiken.

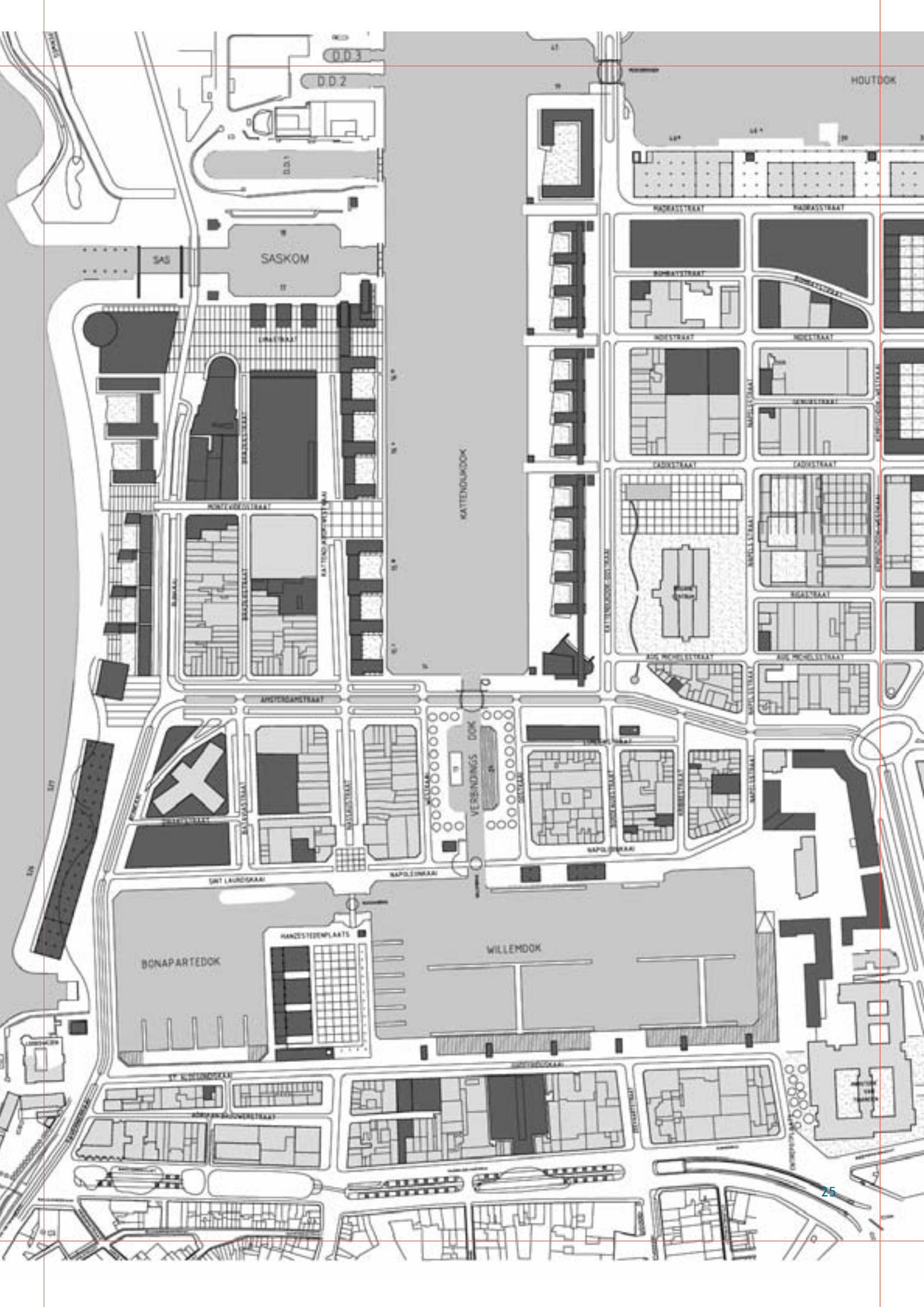


PLAN MENS EN RUIMTE

De structuurschets en de haalbaarheidsstudie opgesteld door Mens en Ruimte baseren zich, voor het bepalen van de uitgangspunten en ontwikkelingsmogelijkheden, op het plan van de Solà Morales. Het Masterplan dat hierop volgt, wijkt er echter op een aantal punten van af.

De hoogbouw in de Montevideowijk is vervangen door laagbouw, identiek aan die in de Cadixwijk. De bebouwing is dus veel meer uniform verspreid over het Eilandje en de kades zijn nagenoeg overal bebouwd. De ruimtelijke spanning en het insulair karakter dat in het plan van de Solà Morales zo belangrijk was, ging hierdoor verloren.

Het Masterplan levert een duidelijk beeld van de gebouwen en de aanleg van de openbare ruimte, waarbij werd uitgegaan van het programma dat zich op dat moment aanbod. Ondertussen traden er een aantal verschuivingen op in het programma en is er een vraag naar herziening.



HOUTDOK

SASKOM

KATTENDOK

VERBODENSDOK

WILLEMDOK

BONAPARTEDEK

DYNAMISCHE PLANVORMING EN IMPULSPROJECTEN

dynamische planvorming

De Solà Morales ziet de stad als een werkstuk. Zijn plan was opgevat als een strategisch plan: een gecombineerde strategie van projecten. Voor elk projectgebied werden een aantal ingrepen aangegeven waaronder ontwerpen voor publieke ruimtes, individuele bouwprojecten en fundamentele infrastructuurwerken. Het plan heeft dus niet het karakter van een klassiek masterplan, maar eerder van een interventieplan, dat toelaat de ontwikkelingen van het gebied te faseren en prioriteiten aangeeft bij deze ontwikkeling.

Door het gebrek aan korte-termijnprojecten op intermediaire schaal is men niet verder gegaan met het beschikbare 'interventieplan'.

Om stedelijke ontwikkelingen beter haalbaar en hanteerbaarder te maken, is het noodzakelijk om toch over een dynamisch plan te beschikken.

Daarom is het belangrijk in de nieuwe versie van het Masterplan eerst het ontwikkelingskader met hoofdlijnen vast te stellen, zodat men bij nieuwe ontwikkelingen hiernaar kan teruggrijpen. Anderzijds zullen ook verschillende invullingsopties worden weergegeven en de marges waarbinnen die zich afspelen, om een maximale flexibiliteit toe te laten.

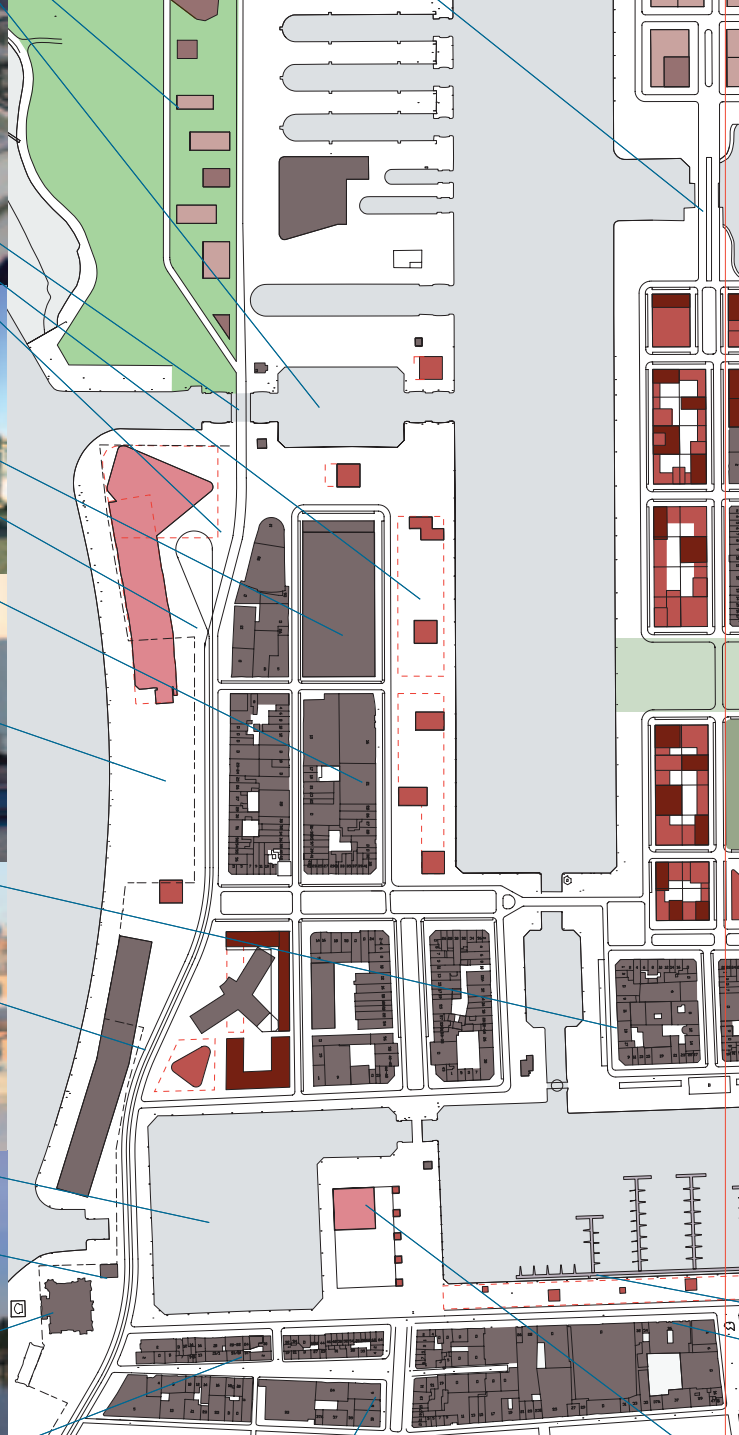
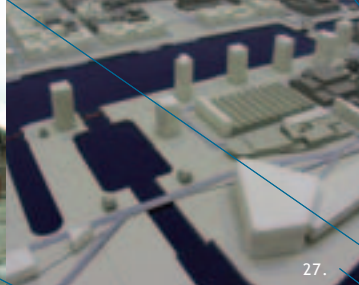
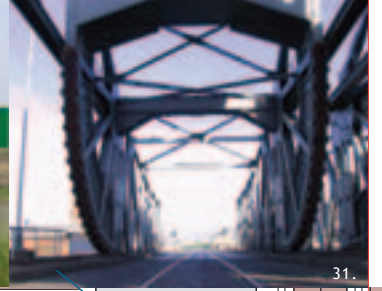
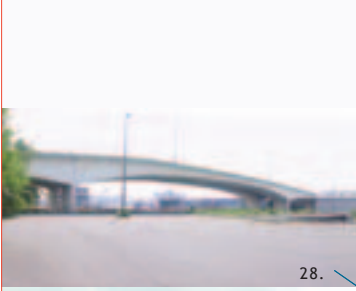
impulsprojecten

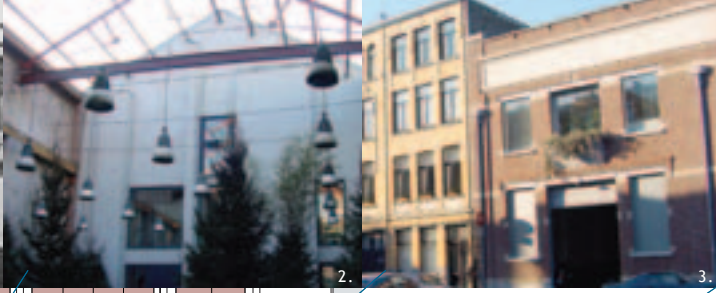
Bij dynamische planvorming is de openbare ruimte een zeer belangrijk instrument om transformaties te sturen. Het programma en de architectuur van de gebouwen zijn vaak moeilijk te bepalen en veranderen meestal pandsgewijs. Daartegenover staat het lange termijn gebruik van de openbare ruimte. Bij dit soort dynamische planvorming is het belangrijk dat de stad of de overheid als eerste initiatief neemt in de aanleg van openbare ruimte en het stimuleren van impulsprojecten. Daarnaast kunnen ook richtlijnen worden opgesteld om de invulling van het programma door de marktpartijen te sturen.

De stad en de Haven hebben al een aantal initiatieven genomen voor de heraanleg van het openbaar gebied, zoals de Napoleonkaai en het vrachtwagencentrum. Dit zijn echter fragmentarische benaderingen in gebieden waar vaak al privé-initiatieven lopen.

Het is belangrijk dat dergelijke initiatieven in de toekomst in een totaalbeeld passen, met name het Beeldkwaliteitplan voor de Buitenruimte. Anderzijds hebben deze initiatieven een belangrijke rol als impulsprojecten. Dit wil zeggen dat men in de eerste plaats initiatieven neemt in gebieden die achterop geraakt zijn en die door middel van een investering in een positief daglicht komen te staan. Meer nog dan de herwaardering van de bebouwde omgeving, kan een nieuw aangelegd openbaar domein een gebied stimuleren naar een positieve ontwikkeling. De begeleiding van dit stedelijk vernieuwingsproces ligt in handen van het Projectbureau Eilandje. Dit plan wil hierbij een leidraad vormen.

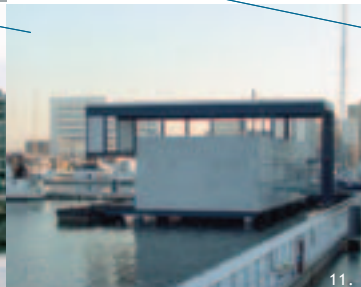
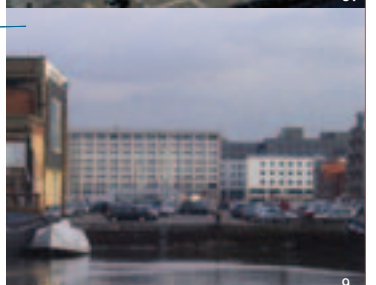
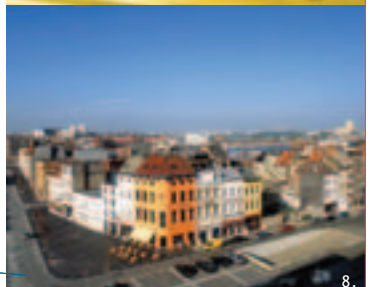






OVERZICHTSKAART van gerealiseerde en/of lopende projecten op het Eilandje

1. projectbureau Eilandje
2. squash centrum in loods
3. advocatenkantoor
4. nieuwbouw serviceflats
5. voorlopig vrachtwagencentrum
6. zicht naar wijk 'dam'
7. horeca in monument
8. renovatieprojecten
9. nieuwbouw appartementen
10. jachthaven
11. jachthavengebouw
12. kantoren&woningen in pakhuizen
13. rijwoningen
14. museum aan de stroom - MAS
15. kantoorgebouw
16. bebouwing rond dok
17. loodswezen
18. horeca in monument
19. historische boten
20. rijnkade met hangar 26-27
21. woningen en kantoren
22. lokatie vr.culturele activiteiten
23. kantoren in bestaande beb.
24. 'red star' herbestemming
25. 'de shop' herbestemming
26. montevideoloodsen idem
27. nieuwe torenvolumes
28. afbraak viaduct
29. restauratie saskom
30. parkzone
31. mexico brug



bestaande bebouwing

nieuwe bebouwing

13.

12.

11.

10.

analyse

analyse



HISTORISCH ONDERZOEK

Het Eilandje is van een bloeiend havengebied geëvolueerd naar een verlaten gebied, tussen de stad en de haven. Nieuwe ontwikkelingen creëren de bezorgdheid over het verlies van bepaalde karakteristieken die het Eilandje door zijn rijke geschiedenis heeft verworven. Met dit overzicht proberen we de belangrijkste historische eigenheden in beeld te brengen.



DE VROEGE NEDERZETTING

In de 10de eeuw werd, na de aanvallen van de Noormannen, rond de toenmalige nederzetting een stevige wal opgetrokken, die in het begin van de 13de eeuw werd versterkt als stenen burchtmuur.

Langs de noordkant waren er in de middeleeuwse muur twee poorten, nu pleinen, in de richting van het Eilandje: de **Posternepoort** ter hoogte van het huidige Van Schoonbekeplein en de **Slijkpoort** ter hoogte van het huidige Hessenplein.

De middeleeuwse stad die zich had gevormd, was een duidelijk afgebakend en gesloten geheel met een warrig stratenpatroon en gericht op de Schelde. De vlieten die toen de haven uitmaakten waren intens vervlochten met de stad. Het huidige Eilandje ligt op een boogschuit van de middeleeuwse stad.

DE SPAANSE WALLEN

De 16de eeuw was voor Antwerpen de gouden eeuw, en de nieuwe omwalling uit deze tijd zou een voorbeeld worden voor heel Europa.

In 1540 werd de versterking rond de stad aangepast aan de laatste artillerie-ontwikkelingen. Hierbij werd in het noorden een oppervlakte van 25 hectare bij de stad gevoegd: de **Nieuwstad**. Dit nieuwe stadsdeel komt overeen met het zuidelijkste deel van het huidige Eilandje (de Oude Dokken). Het tracé van de **Spaanse Wallen** heeft 300 jaar bestaan, en is herkenbaar in het huidige tracé van de Leien.

Vanaf 1548 zette Van Schoonbeke een urbanisatieproject op met als doel de terreinen van de Nieuwstad uit te bouwen tot een bloeiend economisch centrum door een uitbreiding van de haven. De drie oost-west gerichte vlieten die toen werden gegraven bepalen tot nu de structuur van het zuidelijkste deel van het Eilandje. Voorts werd in het midden van de 16de eeuw tussen het tweede en het derde kanaal een paleisachtig gebouw opgetrokken door de Duitse Hanze. Het Hanzehuis ongeveer op de huidige Hanzenstedenplaats, is dus altijd een bijzondere plek op het eilandje geweest.

Politieke en godsdienstige onlusten maakten een einde aan de economische groei van de 16de eeuw en de behoefte aan stadsuitbreiding viel weg. De Nieuwstad bleef voor een groot deel onbebouwd tot in de 18de eeuw.

De 16de-eeuwse uitbreiding van de middeleeuwse stad bestond dus uit de annexatie van het zuiden van het eilandje. Wat opvalt is dat dit stadsdeel volgens een rationeel principe werd ontwikkeld, in tegenstelling tot de weinig overzichtelijke middeleeuwse bestaande stad. Deze rationele opbouw wordt van dan af een duidelijk kenmerk van het Eilandje.



NEGENTIENDE EEUW: ONTSTAAN VAN HET EILANDJE

Begin 19de eeuw werden onder Frans bewind het Bonapartedok (1811) en Willemdok (1813) gegraven voor militaire doeleinden. Hierdoor kwam het Hanzehuis op een **eiland** tussen de dokken te liggen.

Na de verbanning van Napoleon (1814) ruimde het militaire karakter opnieuw plaats in voor de handelsactiviteiten. De haven bloeide opnieuw. De infrastructuur bleek alweer snel ontoereikend. Net buiten de nog aanwezige vesten werd dan ook het Kattendijkdok gegraven (1856-1881), met een eigen sluisverbinding naar de Schelde.

Binnen de nieuwe Brialmontomwalling (op het tracé van de huidige Ring) verzesvoudigde de oppervlakte binnen de stadsmuren. Het afkopen van de Scheldetol in 1863 maakte de Schelde weer vrij voor scheepvaart en dit leidde tot een enorme bloei in handels activiteiten.

Het Eilandje kreeg zijn huidige vorm vanaf de jaren '60 van de 19de eeuw door allerlei infrastructuurwerken: de Spaanse Wallen verdwenen, het Kattendijkdok werd verlengd in zuidelijke richting en het grillige tracé van de Scheldekaaien werd rechtgetrokken.

De 19de eeuw betekende dus een schaalvergroting voor het havengebied, eerst binnen de bestaande rationele opzet van de 16de-eeuwse annexatie, nadien ook buiten de oude Spaanse omwalling.

Het Eilandje vertegenwoordigt de verandering van de stad van een gesloten naar een (pre-) modern, open systeem. Het werd een raakpunt tussen de warrige middeleeuwse stad van lokale ambachten en handel en de rationele, industriële stad van het internationale scheepvaartverkeer.



TWINTIGSTE EEUW: EEN NIEUWE HAVEN BUITEN DE STAD

Door de geringe oorlogsschade bereikte Antwerpen in de jaren '20 een overbevolking die geleidelijk uitmondde in een anti-stedelijke mentaliteit. Door de stijgende mobiliteit had de stadsrand (vooral Hoboken, Wilrijk en Deurne) een enorme aantrekkingskracht. Ook kreeg tussen de twee wereldoorlogen het project voor Linkeroever definitief vorm. Door deze suburbanisatie kwam er meer ruimte vrij voor andere functies, vooral in de tertiaire sector.

Ook aan de haven ging dit suburbanisatieproces niet voorbij. In 1928 werd het complex rond het Albertdok ingehuldigd, naar een ontwerp van stadsingenieur Royers. De nieuwe haven kwam volledig buiten de stad te liggen.

Na de Tweede Wereldoorlog bleek herstel duurder dan afbraak en nieuwbouw. Vrijgekomen plekken in de stad werden veelal ingenomen als parkeerplaats, nodig om de toenemende stroom aan forenzen op te vangen.

De ontwikkeling van het havengebied en de positie van het Eilandje komt in een stroomversnelling door de snelle economische en ruimtelijke expansie in de **golden sixties**. Om de concurrentie te trotseren werd een nieuwe petroleumhaven aangelegd. De polderdorpen langs de Schelde moesten wijken voor meer dokken, overslagruimte en industriegebied. De suburbanisatie van het wonen ging dus gepaard met een massale ontstedelijking van de industrie, met alle gevolgen van dien voor de oude stad.

Op de woningmarkt begint pas in de jaren '70 de eerste bewegingen in de richting van de stadsvernieuwing op gang te komen. Met de structuurschets voor de binnenstad (1973) krijgt het wonen in de stad terug aandacht en werd de ongebreidelde suburbanisatie niet meer geaccepteerd. De afbraakwoede werd een halt toegeroepen, monumenten werden beschermd en later werden er herwaarderingsgebieden aangewezen. Er ontstond een meer positieve houding ten aanzien van het wonen in de stad, die zich in de volgende decennia vooral manifesteerde bij jongeren, hoger opgeleiden en alleenstaanden. In combinatie met een groot bevolkingsaandeel aan kansarmen en allochtonen, ging de vernieuwde aandacht voor de stad ook gepaard met sociale segregatie.

Het verleden is sterk voelbaar op het Eilandje. Nieuwe bewoners worden aangetrokken door het onmiskenbaar maritiem karakter van de plek: de dokken, de pakhuizen, de loodsen, de schepen en het zicht op het water.

Her en der spelen nieuwe initiatieven in op de mogelijkheden van het Eilandje en vaak worden oude gebouwen herbruikt. De Sint-Felixstapelhuizen, de plannen voor het MAS, de jachthaven, het Pirateneiland en café de Kaaiman zijn voorbeelden die het Eilandje nieuw leven inblazen.

Het is belangrijk dergelijke initiatieven verder te begeleiden binnen een Masterplan dat vooruit kijkt naar de toekomst maar tegelijk het karakter van het Eilandje respecteert.



RUIMTELIJK-FUNCTIONEEL O N D E R Z O E K

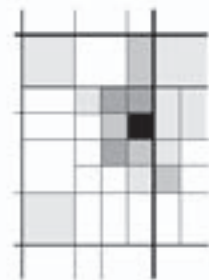
STAD EN HAVEN

Antwerpen is gekenmerkt door een klassieke **concentrische opbouw**, ontstaan door een gestage groei van het centrum aan de Schelde naar het hinterland. De dichtheid en functionele diversiteit nemen af van binnen naar buiten.

In de loop van de geschiedenis werd dit concentrische systeem doorkruist door andere netwerken. Door de stijgende mobiliteit werden alle plekken in stad en periferie even bereikbaar en ontstond een netwerk van subcentra en knooppunten van activiteiten (bijvoorbeeld stationsomgevingen aan de rand, perifere koopcentra). Toch kan men stellen dat het oude centrum in deze opbouw nog het belangrijkste zwaartepunt is.

De haven kent een ander ordeningsprincipe. Ze is aangelegd volgens de behoeftes van de scheepvaart en de industrie. De haven is niet ontstaan volgens de geleidelijke, organische groei van de binnenstad, maar werd veeleer in rationele **orthogonale patronen** stuksgewijs aangelegd.

Het Eilandje maakt deel uit van de haven, maar draagt nog duidelijk kenmerken van de stad. De oude dokken, de Cadixwijk en de Montevideobuurt zijn ontwikkeld in de tijd nog vóór industrie en wonen radicaal uit elkaar gehaald werden. De wijken zijn weliswaar volgens rationele principes opgebouwd, maar je vindt er toch ook de stedelijke menging van wonen, werken en ontspanning terug. Het Eilandje ademt een maritieme (post-)industriële sfeer uit maar ook het karakter van een stadswijk.



DRIE BEGRIPPENPAREN

De eigenheid van het Eilandje is niet terug te brengen tot een opsomming van de kenmerken van de bebouwing, functies, verkeer en open ruimte. Het Eilandje is veeleer te vatten in termen als confrontatie, herkenning, structuur en identiteit. Daarom werd het onderzoek naar de kenmerken van het Eilandje gevoerd aan de hand van drie begrippenparen: hiërarchie en confrontatie, oriëntatie en routes, samenhang en isolatie. Deze termen zijn niet afgescheiden door waterdichte schotten; in de ontrafeling in thema's is sprake van overlap. De begrippen zijn in het onderzoek gebruikt om enerzijds de specifieke kenmerken van het Eilandje binnen de hele stad na te gaan, en anderzijds de kenmerken van het Eilandje zelf te onderzoeken.

hiërarchie en confrontatie

Hiërarchie heeft te maken met een rangorde volgens schaal of belangrijkheid van een wijk, een gebouw of een stuk infrastructuur. Een voorbeeld is een grof netwerk van hoofdwegen die op een hiërarchische manier uitmondt in een fijnmazige verkeersstructuur van buurtontsluitingswegen. Of een winkelstraat die in de mentale kaart van de bezoeker van een stad "belangrijker" is dan een woonstraat.

Een stad wordt niet enkel bepaald door een hiërarchische opbouw van groot naar klein of van druk naar rustig. Vaak ontstaan onverwachte confrontaties die soms storen -zoals een torengebouw naast een rijhuis maar soms de stad ook boeiend- maken of lucht geven -zoals een havendok midden in een woonwijk-.

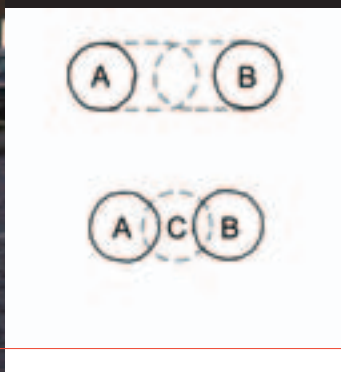
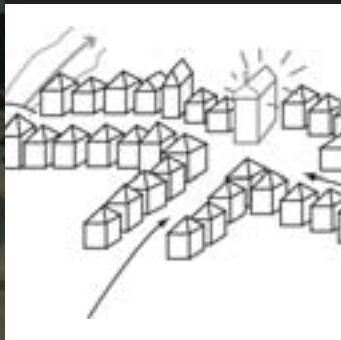
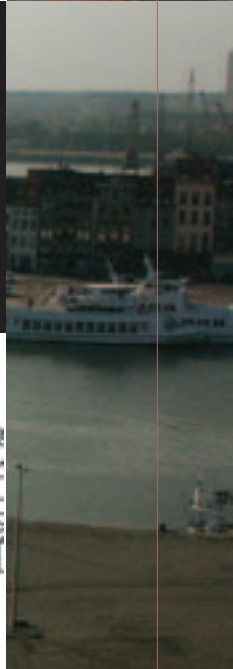
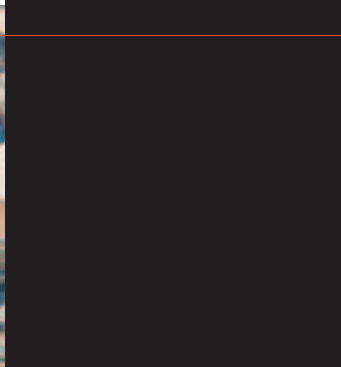
oriëntatie en routes

Oriëntatie is het kunnen bepalen van zijn positie binnen een stad. De positie wordt bepaald aan de hand van informatie. Aangezien een stedelijke omgeving veel informatie bevat, wordt die geordend aan de hand van patronen of herkenbare elementen.

Stedenbouwkundige elementen om oriëntatie te bevorderen zijn vaak *landmarks*, dit zijn bijvoorbeeld bijzondere bouwwerken, pleinen, of poorten. Wegen, trajecten of routes vervullen in kader van oriëntatie eveneens een belangrijke rol. Voor veel mensen zijn dit overheersende elementen in hun stadsbeeld: langs deze wegen worden andere elementen gerangschikt en verbonden.

samenhang en isolatie

Samenhang heeft te maken met de verhouding waarin gebouwen, stadsdelen, open ruimtes of infrastructuur tot elkaar staan. Samenhang is vaak afhankelijk van het al dan niet aanwezig zijn van een bindend element. In een klassieke stadsstraat is de openbare ruimte het bindende element tussen de twee kanten van de straat; wordt die weg breder, drukker en niet oversteekbaar dan is er eerder sprake van een breuk of een verstoorde samenhang. Breuken en isolatie kunnen ook positieve effecten hebben in een stad. De aanwezigheid van een rivier of een spoorlijn deelt de stad vaak op in verschillende wijken, die zich op een verschillende manier en tempo ontwikkelen en bijdragen tot een gedifferentieerd stadsbeeld.



S T A D E N E I L A N D J E

HIËRARCHIE EN CONFRONTATIE

Antwerpen

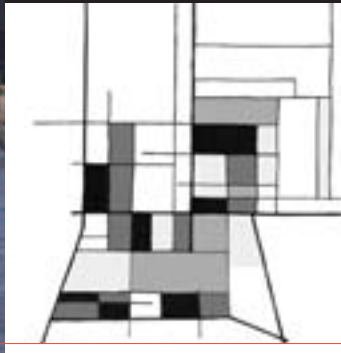
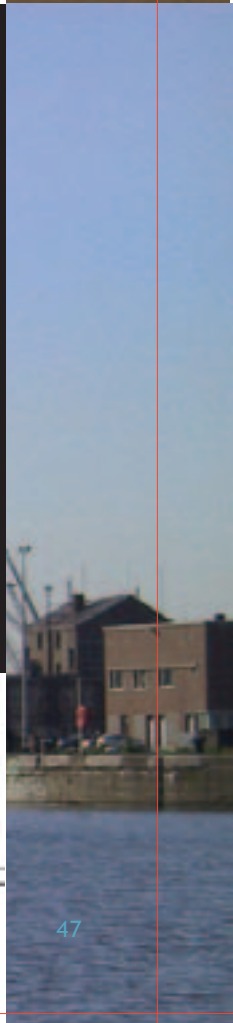
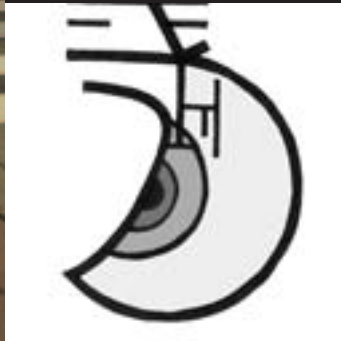
Antwerpen kent als concentrisch gegroeide stad een min of meer hiërarchische opbouw. De korrel van de bebouwing en de schaal van de open ruimtes wordt fijner naarmate men de stadskern nadert (bijvoorbeeld de grote open ruimtes rond de ring, het stadspark in de 19de-eeuwse gordel en de Groenplaats in het middeleeuwse centrum).

Ook de verkeersstructuur heeft een concentrische, hiërarchische opbouw: de Ring als deel van het snelwegennetwerk, vervolgens de Singels rondom de 19de-eeuwse gordel, dan de Leien rond de middeleeuwse stad en ten slotte het fijnmazige netwerk van de middeleeuwse straten.

Ter hoogte van het Eilandje toont de hiërarchische opbouw een duidelijke schaalsprong, zowel naar open ruimte en bebouwing als naar infrastructuur.

Eilandje

Het Eilandje draagt als overgangsgebied kenmerken van stad en haven. De hiërarchische, organisch gegroeide opbouw van de binnenstad wordt er verlaten voor een orthogonaal patroon dat vaak elementen van een verschillende schaal met elkaar confronteert. De grote open ruimtes van de dokken staan er in schril contrast met de besloten ruimtes van bijvoorbeeld de Cadixwijk, en binnen een zelfde bouwblok vindt men kleine woningen naast grootschalige pakhuizen. De open ruimte laat ook veel plaats voor verkeersaders over het Eilandje, die de leefbaarheid aantasten (Londen- en Amsterdamstraat, Scheldekaaien). Deze tegenstellingen en confrontaties van schaalniveaus zijn minder zichtbaar in het zuidelijk deel van het Eilandje. De Oude Dokken en de omliggende pakhuizen zijn qua schaal op elkaar afgestemd en het verkeer is er op schaal van de buurt. Naar het noorden wordt de tegenstelling groter. De kleinschalige bebouwing van de Montevideo- of Cadixwijk beantwoordt soms slechts in zeer beperkte mate de grootte van de dokken of de opslagruimtes. Soms is deze confrontatie dus een nadeel, maar ook vaak een voordeel voor het Eilandje. Nergens in Antwerpen vindt men zoveel verschillende gebouwtypes en mogelijke functies door elkaar; nergens in de stad zijn er dergelijke open ruimtes te vinden midden in een woonmilieu.



ORIËNTATIE EN ROUTES

Antwerpen

Als concentrisch opgebouwde stad met radiale invalswegen, biedt Antwerpen algemeen een vrij duidelijke oriëntatie. De Schelde en de Ring zijn sterke ruimtelijke elementen die het stedelijk gebied omsluiten. In de stad liggen een aantal andere oriënterende trajecten, bijvoorbeeld van het Centraal Station naar de Groenplaats of het tracé van de Leien. Gebouwde landmarks als de kathedraal, het Steen, het centraal station en de Boerentoren of onder de vorm van plekken (Waalse en Vlaamse Kaai, stadspark) zorgen verder voor herkenning en oriëntatie in het stadsbeeld.

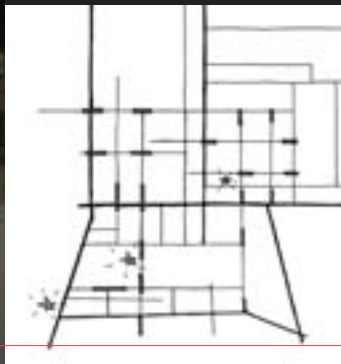
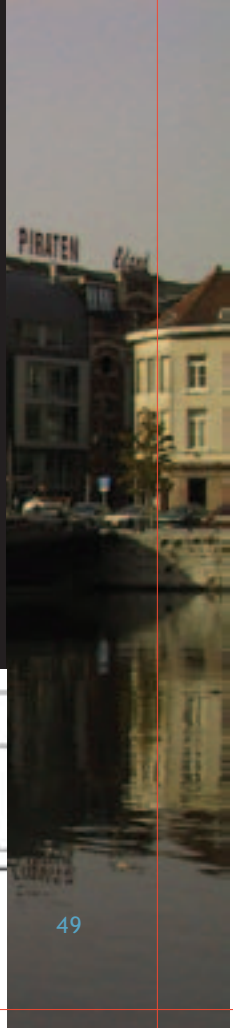
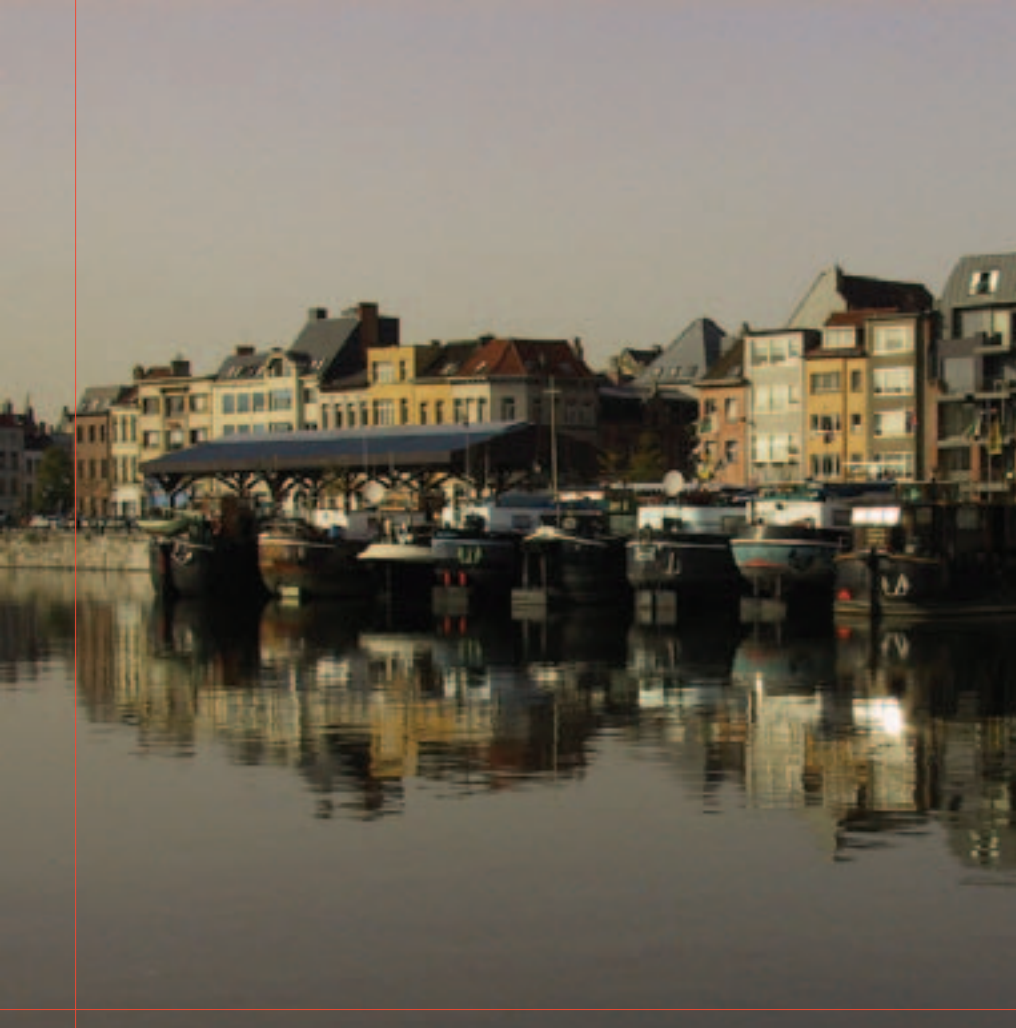
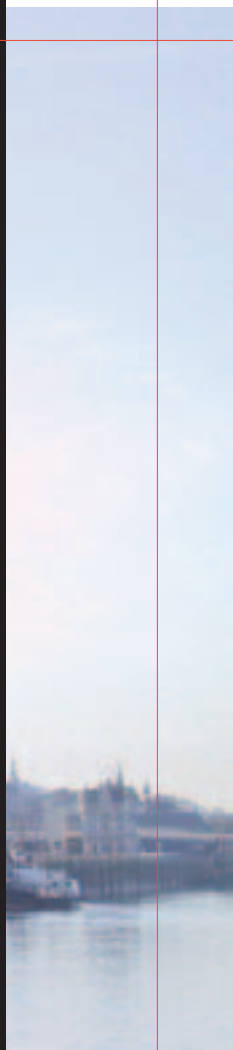
Eilandje

Het orthogonaal patroon en de grote open ruimtes vormen een goede basis om zich te oriënteren op het Eilandje. Men voelt altijd in welke richting men zich begeeft; de meeste straten geven uit op één van de dokken. Dit geldt vooral voor het gebied rond het Willem- en Bonapartedok, omdat het een vrij beperkte omvang heeft t.o.v. de dokken die het organiseren.

In het noorden van het Eilandje vermindert het oriënterend vermogen. De dokken die de Cadixwijk omsluiten zijn niet merkbaar omdat de wijk omsloten is door loodsen die het zicht afschermen. De Montevideowijk is afgesloten van de Schelde door een drukke verkeersweg en het Kattendijkviaduct.

De overmaat aan wegeninfrastructuur zorgt dan ook algemeen voor breuken en doodlopende trajecten. De Rijnkaai en de Londen- en Amsterdamstraat zijn trajecten die expliciet aanwezig zijn in het gebied, herkenbaar en oriënterend. Door de breedte zijn het echter vooral eerder verkeersafwikkelaars dan ruimtelijke dragers. De Rijnkaai sluit het hele gebied af van de Schelde-oever, en de Londen- en Amsterdamstraat staan een vlotte verbinding tussen de Cadix- en Montevideowijk en de rest van de stad in de weg. De Falcon-Nassau as, de belangrijkste verbinding met de binnenstad voor voetgangers en fietsers, kent heel wat obstakels en onderbrekingen.

Het Eilandje telt een aantal grote gebouwen, die door de aanwezigheid van de dokken en de open ruimtes van ver zichtbaar zijn en dienst doen als landmarks: het Loodswezen als schakel tussen binnenstad en Eilandje, het Chiquitagebouw, het Douanegebouw, het Montevideostapelhuis en de silo op de kop van het Kattendijkdok.



SAMENHANG EN ISOLATIE

Antwerpen

Antwerpen is uit verschillende wijken samengesteld, elk met hun eigen geschiedenis, identiteit en bewoners. Sommige wijken zijn vrij geïsoleerd en autonoom t.o.v. de rest van de stad, andere lopen bijna onmerkbaar in elkaar over. Het is het samenspel tussen die delen dat de stad tot een boeiend geheel maakt.

Het Eilandje is in het groter stedelijk geheel herkenbaar in twee delen: het zuidelijk deel rond het Willem- en Bonapartedok dat eerder aansluit bij de binnenstad en het gedeelte boven de Amsterdam- en Londenstraat met het profiel van verlaten havengebied, afgescheiden van de rest van de stad door infrastructuur.

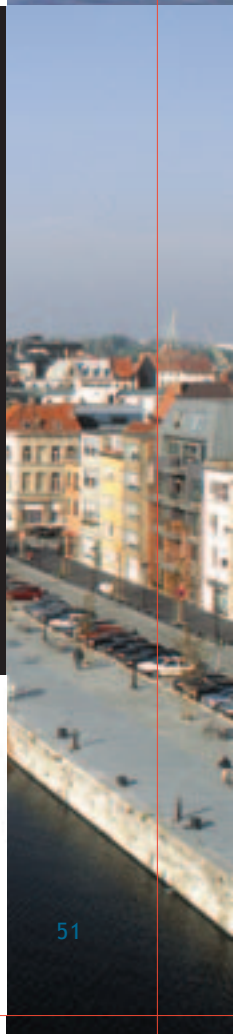
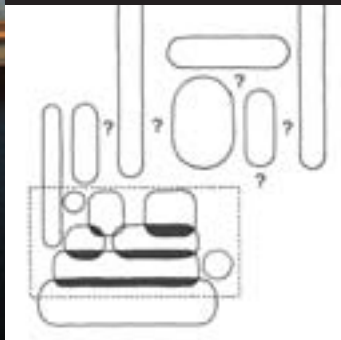
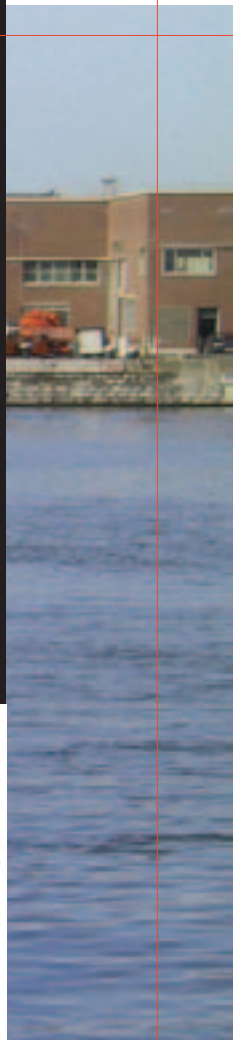
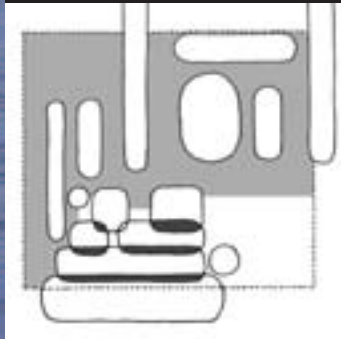
Eilandje

Het gebied rond het Willem- en Bonapartedok vormt een min of meer samenhangend geheel. De kades zijn overal toegankelijk en bebouwing vormt als het ware vier wanden rond een plein gevormd door het water.

De Montevideo- en Cadixwijk zijn meer gefragmenteerd en onderbroken door infrastructuur of loodsen die een relatie met de dokken en de rest van het Eilandje in de weg staan. Door hun grote maat zijn de dokken niet oversteekbaar en ze werken eerder als scheidende dan als bindende elementen.

Het orthogonaal stratenpatroon verleent de Cadixwijk, en in mindere mate de Montevideowijk, een herkenbare samenhang, die echter verwatert naar de rand.

Het gebrek aan samenhang en de isolatie van de rest van de stad leiden op sommige plaatsen tot verval en een desolaat karakter. Het karakter van geïsoleerd gebied is echter niet altijd een nadeel. De verlatenheid en de aanwezigheid van de grote watervlakken verlenen het Eilandje een rust die elders in de stad vaak niet te vinden is.



visie en concept

visie en concept

mpisch Dok abstellen.



V I S I E

Vooraleer over te gaan tot een concreet ontwerp of ontwikkelingsvoorstel, zetten we de richting uit waar we met het Eilandje heen willen.

het Eilandje is de schakel tussen stad en haven; het is een levendig stadsdeel voor iedereen

Het Eilandje heeft potentie om uit te groeien tot een nieuw deel van de binnenstad, door de positie tussen stad en haven. De structuur en het gebouwenpatrimonium bieden goede mogelijkheden voor de ontwikkeling van een stedelijk gebied met een eigen kwaliteit en een herkenbare identiteit.

Om de druk in de stad op te vangen, zal er op het Eilandje een gedifferentieerd woningaanbod worden gecreëerd, dat rekening houdt met de behoeftes van zowel uitgesproken stedelijke bewoners zoals starters en senioren, als met het klassieke gezin met suburbane eisen. Het is van belang dat het Eilandje een gemengd woonmilieu blijft voor alle lagen van de bevolking en de huidige bewoners. Het dagelijkse voorzieningenaanbod zal hierop moeten worden afgestemd.

De structuur van dokken en open ruimtes en de aanwezigheid van grootschalige gebouwen dient als basis voor de ontwikkeling van een nieuwe stedelijkheid op het Eilandje. Er ontstaat een gemengd woon- en werkmilieu waarbij de nadruk wordt gelegd op cultuur en stedelijke recreatie. Voorbeelden hiervan zijn de jachthaven, het MAS en het Ballet van Vlaanderen.

de bestaande ruimtelijke kwaliteiten zijn het uitgangspunt voor nieuwe ontwikkelingen

Door de geschiedenis heen combineert het Eilandje de rationele opbouw en de openheid van de haven met het kleinschalige, gemengde milieu van een stedelijke wijk.

Het Masterplan zal uitgaan van een behoud en een versterking van de lokale ruimtelijke karakteristieken. De beleving van de open ruimte en zichten, een essentiële kwaliteit die elders in de stad nauwelijks te vinden is, is de basis van elke ontwikkeling in het gebied.

De confrontaties tussen de verschillende schaalementen wordt uitgebuit waar ze een kwaliteit bieden en verzacht waar ze de woonkwaliteit aantasten. Het introduceren van nieuwe landmarks en de versterking van doorgaande lijnen maken het Eilandje maximaal toegankelijk en begrijpbaar, zonder het “eilandkarakter” en de rust teniet te doen.

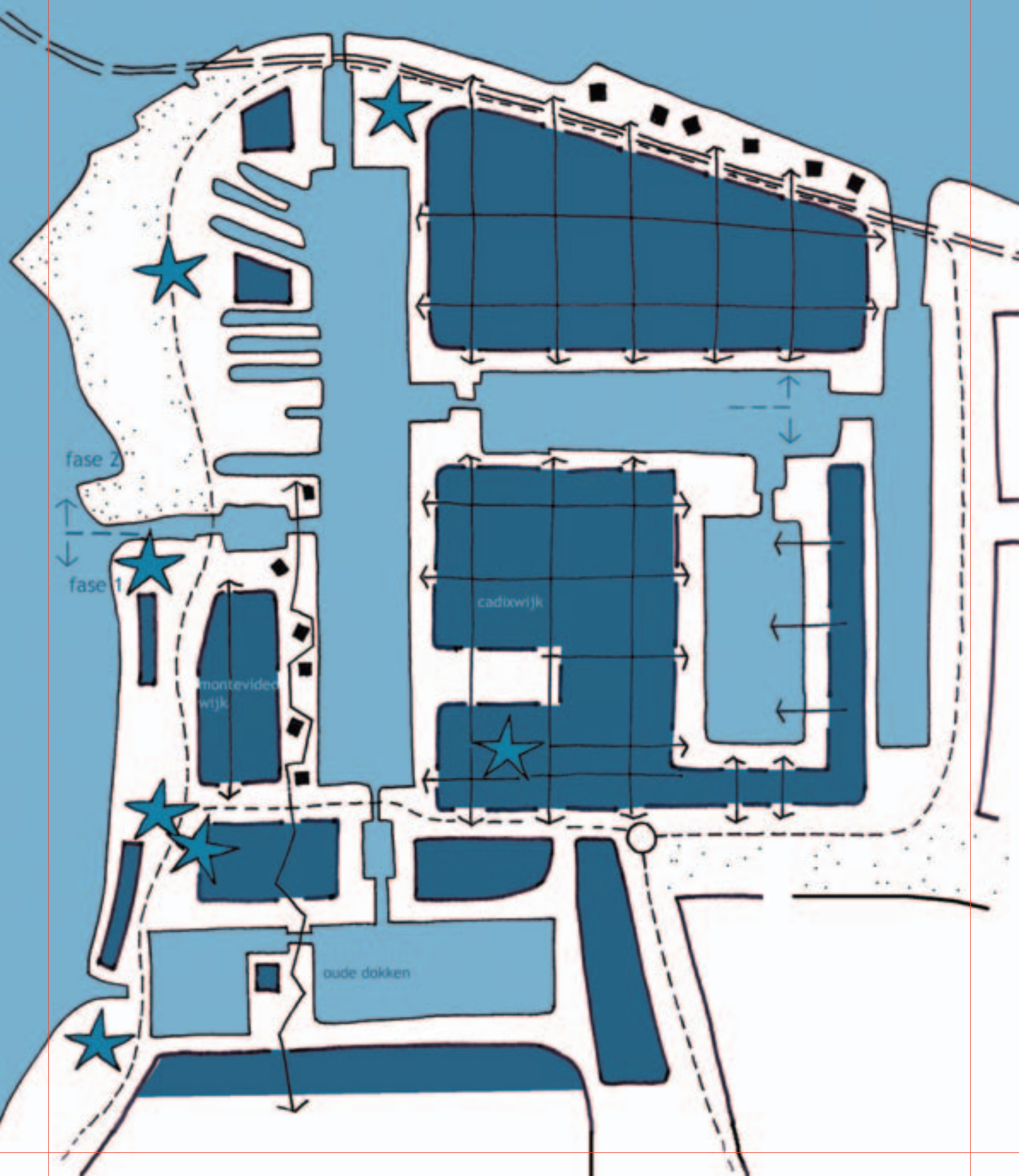
het Masterplan is dynamisch en laat een flexibele invulling in tijd en ruimte toe

Het Masterplan voor het Eilandje is geen eindplan, maar eerder een strategisch, ruimtelijk kader. Het speelt in op ontwikkelingen in de komende decennia die niet altijd voorspelbaar zijn. Hiermee geeft het plan bewegingsruimte aan de stad, de haven en de diverse marktpartijen die het Eilandje verder zullen vormgeven.



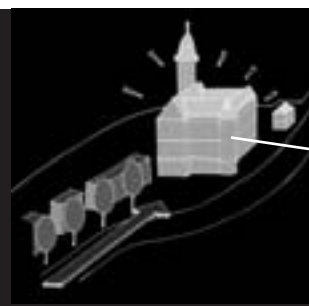
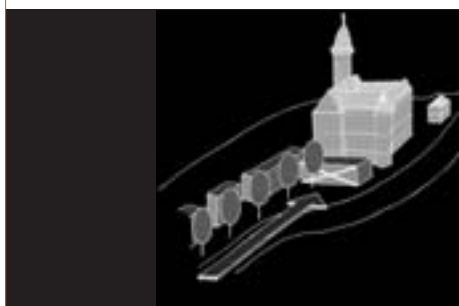
C O N C E P T

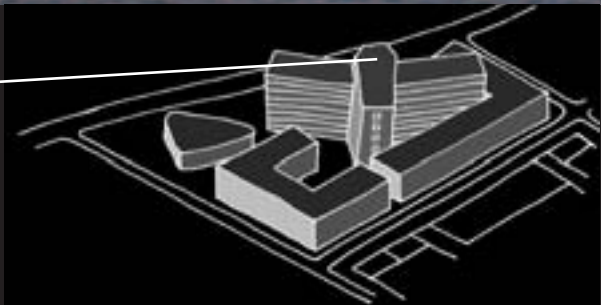
Het Eilandje tekent zich als havenwijk als een bijzonder element af op de kaart van Antwerpen. Binnen het gebied worden verschillende deelgebieden onderscheiden met een duidelijk eigen karakter: het gebied rond het Willem- en Bonapartedok, verder kortweg **Oude Dokken** genoemd, de **Cadixwijk** en de **Montevideobuurt**. Ze fungeren nu als relatief autonome entiteiten. Het masterplan tracht deze deelgebieden meer met elkaar in verbinding te brengen en het Eilandje als geheel meer aan de stad enerzijds en de haven anderzijds te verankeren. Voor de deelgebieden zijn er uitwerkingen gemaakt die een antwoord geven op de ruimtelijke en functionele mogelijkheden en noden van elk deelgebied.



O U D E D O K K E N

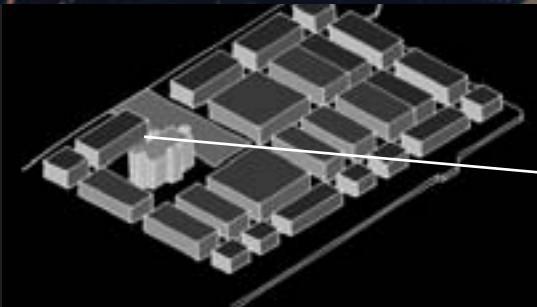
De Oude Dokken zijn sinds enige tijd onderwerp van renovaties en overheidsinitiatieven zoals de heraanleg van de kaaien, de jachthaven en het MAS. In het onderzoek naar de bestaande structuur bleek dat in het zuiden van het Eilandje de relatie tussen de bebouwing en het water optimaal is. Het Masterplan zal rond de Oude Dokken dan ook uitgaan van een bestendiging en aanvulling van bestaande bebouwing en op gang zijnde initiatieven, samen met een vervolledigde aanleg van de kaaien.





D E C A D I X W I J K

De Cadixwijk is een dichte, gedifferentieerde woonwijk met een stedelijk type bouwblokken op een orthogonaal patroon, waar men het gevoel krijgt zich binnenin een wijk te bevinden. Het contact met de dokken rondom wordt echter verstoord door loodsen die het zicht op en de toegankelijkheid van de kades beletten. De strategie in de Cadixwijk bestaat eruit enerzijds het wijkgevoel te versterken en anderzijds het contact met het water te herstellen. In het ontwerp wordt gestreefd naar een toenadering van de Cadixwijk tot de Oude Dokken en de rest van de stad. De sterke barrièrewerking van de Londenstraat wordt afgezwakt.

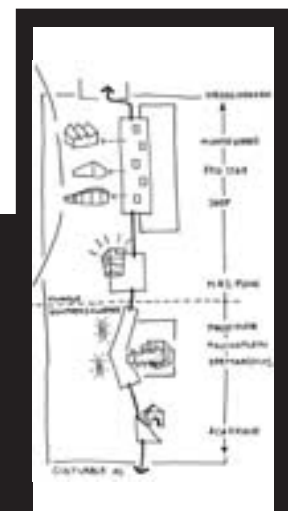
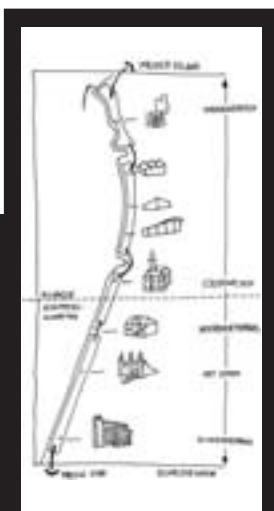


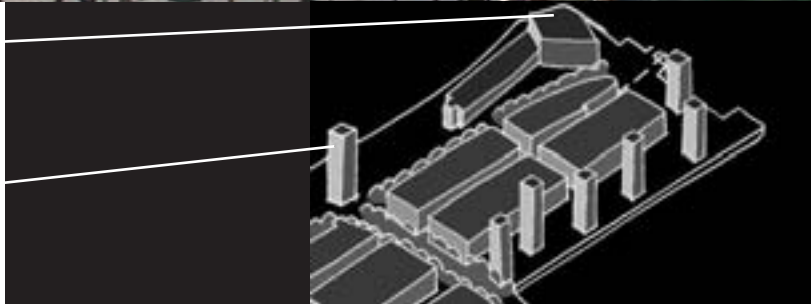
D E M O N T E V I D E O W I J K

De Montevideobuurt volgt een andere strategie. De wijk is minder een klassieke woonwijk dan de Cadixwijk. Ze bestaat voor een groot deel uit weidse open ruimtes waar de schaal van de haven sterk voelbaar is en die in het Masterplan versterkt worden. De randen naar het Kattendijkdok en de Rijnkaai worden ingevuld met lossere bebouwing met een variërende typologie en functie. Er is hier dus eerder sprake van een confrontatie van verschillende grootschalige elementen, een morfologie die eigen is aan de haven. De trajecten door de Montevideobuurt lopen meer kriskras; de weidsheid van de haven en het contact met het water zijn er geoptimaliseerd.

Het Masterplan versterkt niet alleen de eigenheid van de verschillende wijken; het tracht ze ook aan elkaar en de stad te binden. De Cadixwijk zoekt toenadering tot de Oude Dokken door het bouwblokkenpatroon naar het zuiden uit te breiden. De Montevideobuurt en de Oude Dokken zijn gebonden door twee lange lijnen die worden versterkt. De **Scheldekaaien** vormen de overgang van beide wijken naar de Schelde. De ontwikkeling van deze kaaien wordt gezien in de ritmiek van open en bebouwde ruimtes over de hele lengte van de Schelde-oever. De kaaien vormen zo een langgerekt, publiek toegankelijk plein dat de stad bindt met het Eilandje.

De **Falcon-Nassau as**, of culturele as is, een tweede traject dat de binnenstad bindt met het Eilandje. In het Masterplan is deze as opgevat als een traject over de Oude Dokken en de Montevideowijk, langs een aantal solitaire gebouwen die culturele functies huisvesten. Men voelt er dus niet alleen de nieuwe dynamiek van dit stadsdeel maar ook de weidsheid die typisch is voor het Eilandje.





ontwerp

fase 1

outwerp

1 fase 1



DE OUDE DOKKEN

HET WATER ALS PLEIN

De ruimtelijke structuur van de Oude Dokken is vrij coherent. De bebouwing en de open ruimte zijn er goed op elkaar afgestemd. De pakhuizen aan de rand zijn in volle renovatie of wachten op een herbestemming (zoals het stadsarchief in het Sint-Felixstapelhuis). De ontwikkelingen op het AMCA-terrein sluiten binnenkort het gat dat geslagen was na het verdwijnen van de Koninklijke Stapelhuizen. Met het MAS krijgen de Oude Dokken een nieuw centrum, en de jachthaven heeft ook het water toegankelijk gemaakt, zodat de dokken als het ware een groot plein gaan vormen, dat langzamerhand ingelijfd wordt bij de stad.

Het Masterplan gaat uit van een bestendiging van deze situatie en een verdere aanvulling van de wanden. Die ingrepen zijn vooral noodzakelijk rond het Bonapartedok.

De Tavernierkaai is een brede verkeersader die geen afstemming zoekt met het voetgangerskarakter rond de dokken en die de relatie met de Schelde in de weg staat. Het traject langs deze kaai en de route langs de Falcon-Nassau as zijn onaantrekkelijk, voetgangersonvriendelijk en vol obstakels. Het Chiquitagebouw en het tankstation ernaast staan met de rug naar het Bonapartedok en vormen een dood punt in de wandeling rond het water.





B E B O U W I N G - O U D E D O K K E N

De nieuwe bebouwing rond de dokken is erop gericht de wanden te vervolledigen. Het Kolhoff-gebouw (K) op het AMCA-terrein sluit de ruimte af aan de oostzijde.

Het Chiquitagebouw wordt aan de kant van de dokken afgemaakt met een gedeeltelijk bouwblok, volgens de maat van de noordelijke bouwblokken. De sokkel van het Chiquitagebouw, nu een parkeergarage met een blinde gevel, wordt ingepakt door een schil met kantoorfuncties die een relatie leggen met de straat.

Op termijn kan het volledige Chiquitagebouw verdwijnen, en het al aangezette bouwblok verder worden afgemaakt. Een vrijstaand paviljoen, met een deels openbare functie (bijvoorbeeld infohuis Eilandje), sluit de ruimte rond de dokken verder af en maakt een overgang naar de solitaire gebouwen langs de Rijnkaai.

Enkele van de kleinschalige gebouwen aan de voet van het Loodswezen verdwijnen. Dit gebouw wordt dan ook zichtbaar op de kaaien aan de kant van de stad. Het krijgt de functie van landmark die langs de kaaien de overgang van de stad naar het Eilandje markeert.

Het schiereiland dat de Hanzestedenplaats vormt wordt ingevuld met een alleenstaand publiek gebouw (in de huidige plannen het MAS, Museum Aan de Stroom) dat het centrum van de Oude Dokken wordt.

Op de Godefriduskaai worden in een los-vaste structuur een aantal paviljoens voorzien die tegelijk de stijpunten van de ondergrondse parking omvatten. Deze kunnen in grootte variëren naargelang het aantal functies die eraan worden gekoppeld. De grootste paviljoenen kunnen worden gekoppeld aan een publieke of horecafunctie (infokiosk, café,...)

E N V E L O P P E S E N I N V U L L I N G

De regels die hier worden voorgesteld zijn **indicatief**: in een bestemmingsplan of ruimtelijk uitvoeringsplan, aangevuld door een **Beeldkwaliteitplan voor de Architectuur (BKP/AR)**, worden deze meer gedetailleerd bepaald.

Bestaande Bouwblokken

We gaan bij een nieuwe invulling uit van een kroonlijsthoogte van ca. 20 m. De hoek van de Sint-Aldegondiskaai met de Tavernierkaai krijgt een hoger gabariet om de overgang naar de hogere gebouwen langs de Scheldekaai te maken.

Loodswezen

Het grootste deel van de bebouwing rond het Loodswezen wordt gesloopt om het gebouw meer ruimte te geven en het kadevlak meer continu te laten doorlopen

Hanzestedenplaats

Het huidige voorstel voor het MAS gaat uit van een hoogte van 63m. Een andere invulling moet in elk geval een publiek karakter hebben. Bij een nieuw programma dringt een nieuwe studie of wedstrijd zich op.

AMCA-site

Voor de bouwvolumes van de AMCA-site verwijzen we naar de lopende plannen.

Chiquitagebouw

Het nieuwe gebouw wordt ingepland binnen een maximumenveloppe zoals aangeduid op plan. Dit kan gebeuren in verschillende fases (eerst met behoud van en later eventueel met verdwijnen van het Chiquitagebouw). Het half bouwblok aan de Sint-Laureiskaai kan al in een eerste fase worden opgetrokken. Het Chiquitagebouw kan in de eerste fase worden ingepland door een kantorsokkel van bijvoorbeeld drie lagen. De blinde gevel van de parkeergarage onder het gebouw wordt zo weggewerkt. In een tweede fase kan het bouwblok worden vervolledigd tot een maximale kroonlijsthoogte van 20 m.

Het vrijstaande paviljoen op de plaats van het huidige tankstation heeft een maximum terreinname van 600 m² en een maximale hoogte van 15 m, binnen de enveloppe aangeduid op plan.

Godefriduskaai

De inplanting van de paviljoenen op de Godefriduskaai hangt af van de organisatie van de ondergrondse parking. Deze parking wordt in de lengte uitgestrekt, binnen een maximale breedte van 20 m vanaf de kaderand. Op het dek van de parking worden een aantal paviljoens ingeplant, met in achtnaam van een afstand van 5 m vanaf de kaderand. De paviljoenen kunnen minimaal worden uitgevoerd als een luifel of als een klein gebouw (richtcijfer 30 m²) met gebundelde functies (betaalautomaat, parking, telefooncellen, bankautomaat, postbus, kiosk, e.d.). Twee paviljoenen kunnen een grotere maat hebben (richtcijfer 100 m²) en een publieke functie of horeca opnemen.

chiquitagebouw

paviljoen

st-laureiskaai

bonapartedok

MAS

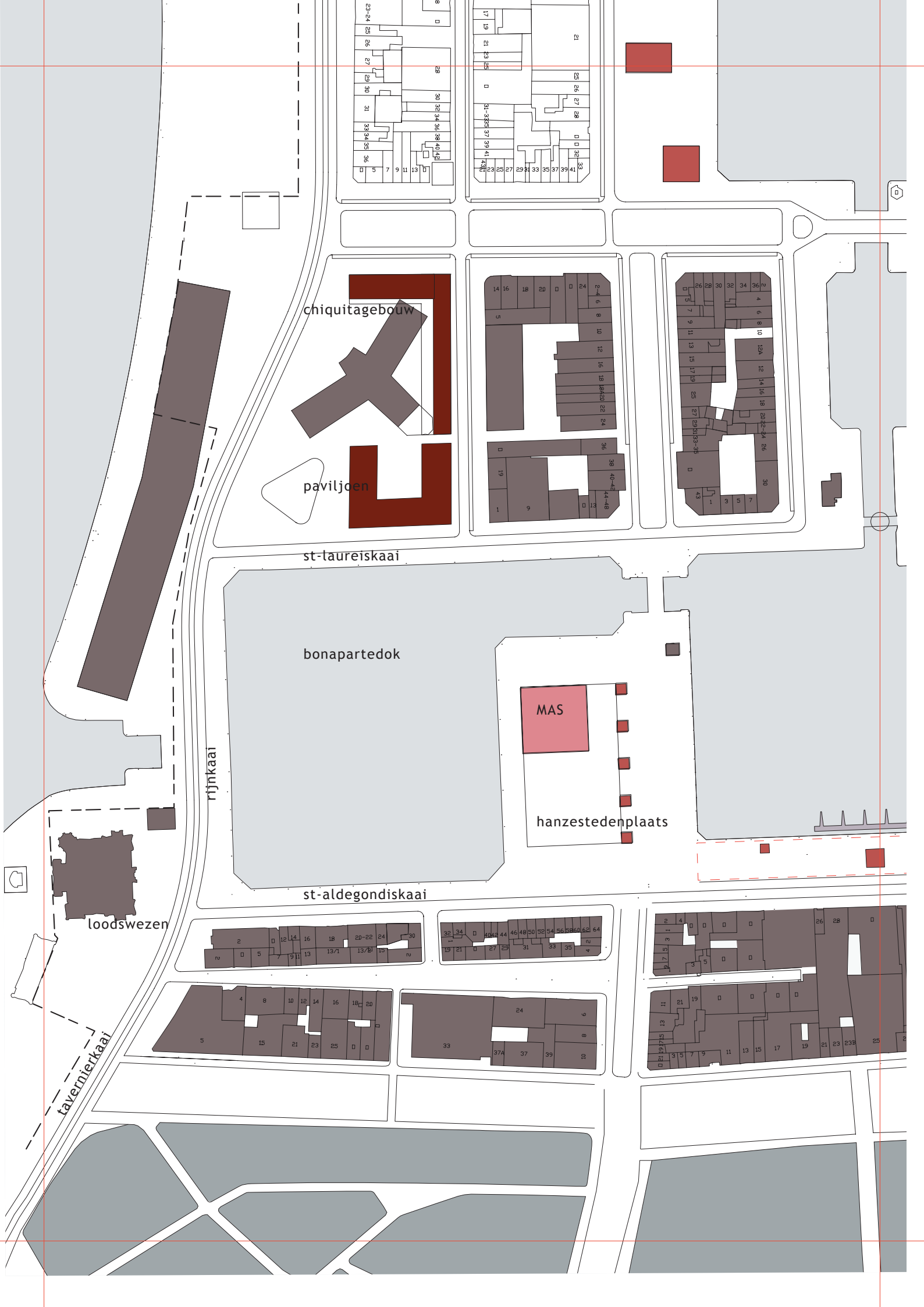
hanzestedenplaats

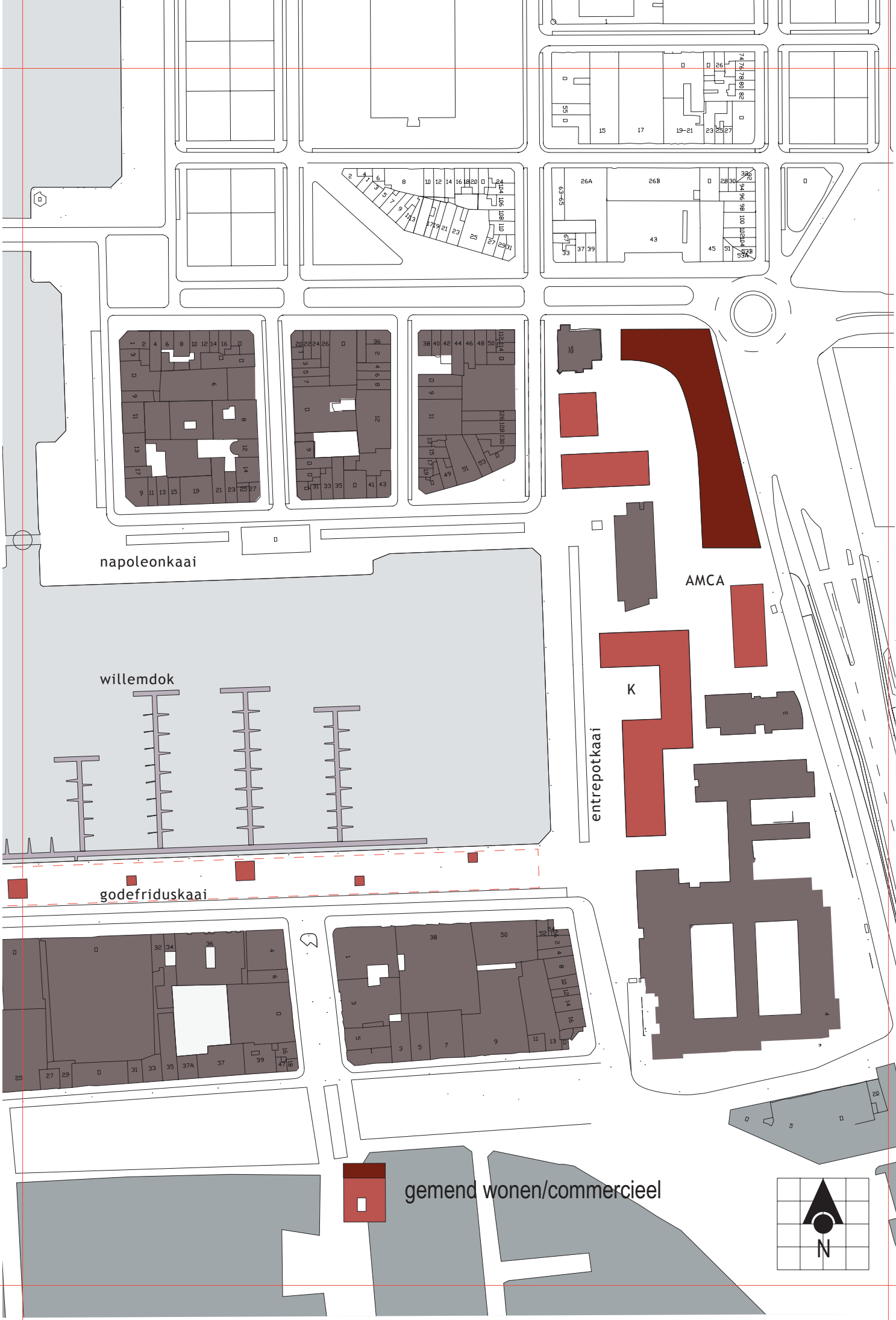
st-aldegondiskaai

loodswezen

tavemierkaai

rijnkaai





napoleonkaai

willemdok

godefriduskaai

entrepotkaai

AMCA

K

gemend wonen/commercieel



O P E N R U I M T E - O U D E D O K K E N

Het belangrijkste streven voor de dokranden is de continuïteit en eenheid in de aanleg (zie Beeldkwaliteitplan Buitenruimte). De paviljoens en het dek van de parking aan de Godefiuskaai dienen dusdanig vormgegeven te worden dat de continuïteit van de kades niet doorbroken wordt.

Het cultureel traject Falcon-Nassau krijgt een bijzonder punt bij de publieke functie op de Hanzestedenplaats (in het geval van het MAS onder de vorm van een verdiept plein).

De dwarsstraten tussen de Dokken en de Amsterdamstraat-Londenstraat worden aangelegd als woonstraten waar de voetganger prioriteit krijgt.

De open ruimte rond het Loodswezen is in de huidige situatie weinig toegankelijk door de onduidelijke inrichting van de kade, de aanwezigheid van een privé-enclave rond het stadsarchief en de ruimtelijke barrière die de keermuur is. Een duidelijke inrichting van het gebied, de ontmanteling van het privé-gebied rond het stadsarchief en een alternatieve oplossing voor de keermuur (op plan voorgesteld in stippellijn), afgestemd in een totaalbeeld voor de Scheldekade, zullen de kwaliteit van deze ruimte bevorderen.

INFRASTRUCTUUR

De belangrijkste verkeersader is de Rijnkaai. Het tracé bestaat uit een kronkelende weg die, behalve ter hoogte van de Montevideowijk, weinig begeleiding zoekt in de bebouwing. Eens voorbij de Brouwersvliet wordt het stedelijke karakter van de weg omgebogen. De grote openheid (Bonapartedok en Scheldekaai) maakt de introductie van het Eilandje aan de bezoeker duidelijk. Het profiel van de Tavernierkaai wordt herzien en afgestemd op de situatie langs de binnenstad. De huidige vier rijstroken voor auto's en het langsparkeren wordt vervangen door twee rijstroken, waardoor meer ruimte vrijkomt voor het langzaam verkeer en de breuk tussen het Bonapartedok en de Schelde kan worden teruggedrongen.

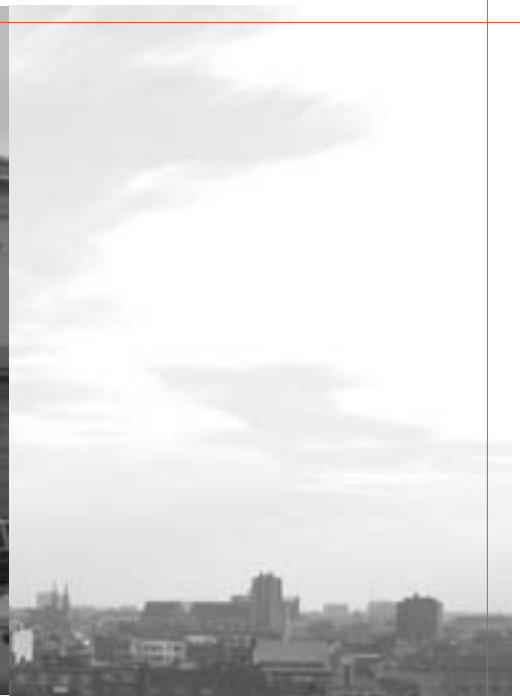
Langs de kades aan de Oude Dokken is de verkeersfunctie ondergeschikt aan het verblijfskarakter. De toeritten van de ondergrondse parkeergarages worden voorzien in de dwarsstraten die naar de kades van de dokken leiden en niet op de kades zelf. Deze toeritten moeten zo worden aangelegd dat ze de diverse verkeersstromen (vooral voetgangers en fietsers) niet storen.



loodswezen



rijnkaai



rijnkaai en bonpartedok



dwarsstraat, kribbestraat



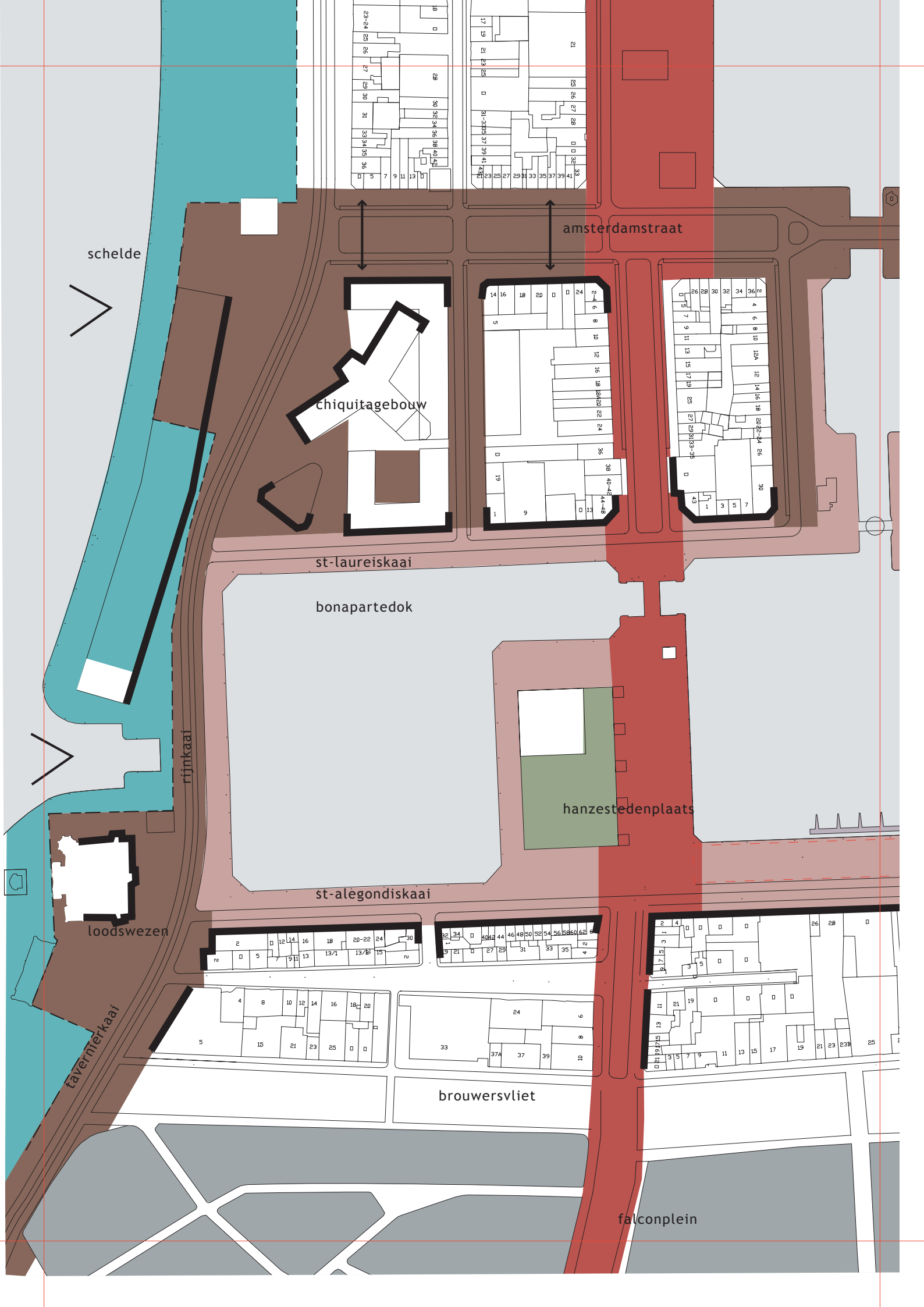
napoleonkaai langs het willemdok



cruiseschilders hanzestedenplaats



amsterdamstraat, rijnkaai



schelde

amsterdamstraat

chiquitagebouw

st-laureiskaai

bonapartedok

hanzestedenplaats

st-alegondiskaai

loodswezen

tavernierkaai

brouwersvliet

falconplein

rijnkaai

23-24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36
18 0
17 19 21 23 25 0 31-33 35 37 39 41 43 45

21 25 26 27 28 0 0 32-33
14 16 18 20 24 26 28 30 32 34 36 38 40 42 44 46 48 50 52 54 56 58 60 62 64

2 4 6 8 10 12 14 16 18 20 22 24
14 16 18 20 24
5 6 19 1
36 38 40-42 44-46 48

2 4 6 8 10 12 14 16 18 20 22 24 26
0 2 4 6 8 10 12 14 16 18 20 22 24 26 28 30 32 34 36 38 40 42 44 46 48 50 52 54 56 58 60 62 64

2 4 6 8 10 12 14 16 18 20-22 24 30
0 5 9 11 13 13/1 13/2 15 19

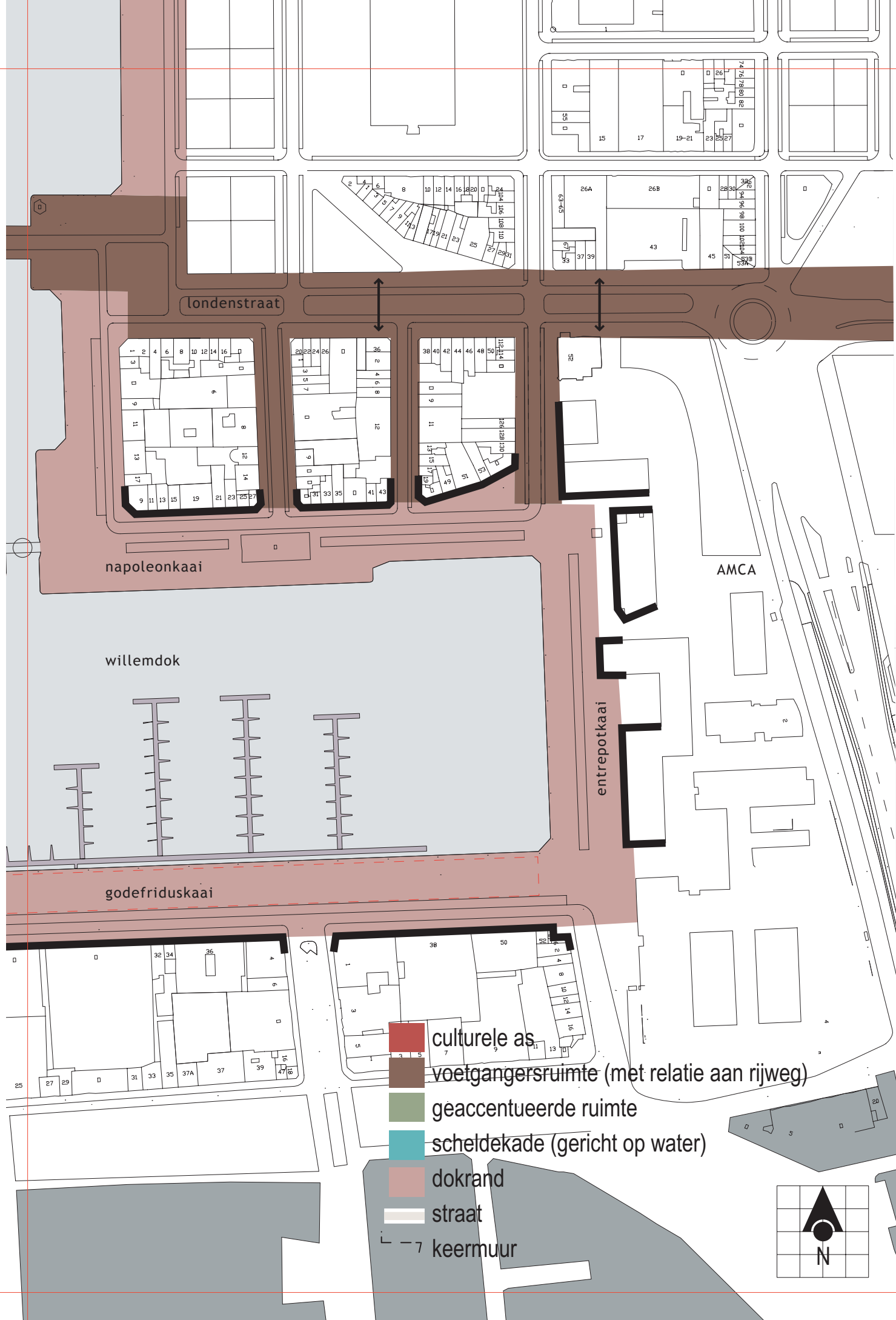
32 34 36 38 40 42 44 46 48 50 52 54 56 58 60 62 64
19 21 23 25 27 29 31 33 35 37 39 41 43 45 47 49 51 53 55 57 59 61 63 65

2 4 6 8 10 12 14 16 18 20 22 24 26 28 30
0 2 4 6 8 10 12 14 16 18 20 22 24 26 28 30 32 34 36 38 40 42 44 46 48 50 52 54 56 58 60 62 64

4 8 10 12 14 16 18 20
5 15 21 23 25 0 0

24 6 8 10
33 374 37 39 41

11 13 15 17 19 21 23 25
0 2 4 6 8 10 12 14 16 18 20 22 24 26 28 30 32 34 36 38 40 42 44 46 48 50 52 54 56 58 60 62 64



londenstraat

napoleonkaai

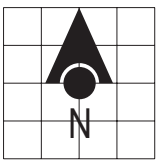
willemdok

godefriduskaai

entrepotkaai

AMCA

- culturele as
- voetgangersruimte (met relatie aan rijweg)
- geaccentueerde ruimte
- scheldekade (gericht op water)
- dokrand
- straat
- keermuur



C A D I X W I J K

W I J K A A N H E T W A T E R

De Cadixwijk is een dichte, stedelijk aandoende woonwijk. In de bouwblokken zijn uiteenlopende gebouwtypes terug te vinden: opslagplaatsen en oude scheepsherstelplaatsen staan er naast rijwoningen. Gaandeweg worden oude gebouwen ook opgelapt. De loodsen lenen zich heel goed tot allerlei nieuwe functies: squashcentrum, lofts, kantoren,... Die menging maakt een groot deel van de sfeer uit van het Eilandje. Het is dan ook de bedoeling die in de toekomst te versterken.

Nu bestaat de Cadixwijk uit een beperkt aantal bouwblokken, die gevat zitten in een schil van loodsen en dus afgesloten zijn naar de dokken toe. Het masterplan trekt de wijk door tot aan het water, zodat de Cadixwijk een gezicht krijgt naar het water. Door de uitbreiding krijgt de wijk ook meer een **binnenkant**, zodat het rustige, beschutte wijkgevoel wordt versterkt, terwijl elke straat een zicht en toegang naar de dokken behoudt.





B E B O U W I N G - C A D I X

Het hoofdprincipe in deze wijk is de uitbreiding van de bestaande bouwblokstructuur. De grootte en het type van de huidige bouwblokken wordt tot aan de rand gereproduceerd, met uitzondering van een aantal bouwblokken aan de hoeken van de wijk, die ruimte maken voor de toegangswegen.

Het bestaande weefsel ontleent zijn karakter aan de afwisseling van individuele rijwoningen en pakhuistypes. Door de ritmiek van de invulling van de bouwblokken en de ingangen behoudt de buurt ook bij de uitbreiding haar kleinschalig karakter. De overgang tussen de types wordt op een dergelijke manier opgelost dat meerdere functies mogelijk blijven en de bouwblokken niet dichtslibben met onleefbare toestanden tot gevolg (zie enveloppes en invulling).

Het landhoofd aan de kade aan de Kempische brug wordt geaccidenteerd door een torenvolume. Deze toren vormt een bijzonder element aan de rand van de Cadixwijk, maar schrijft zich in de hogere skyline die vooral wordt geïnitieerd langs de Kattendijkdok Westkaai in de Montevideowijk.



gemend wonen/commercieel

houddok

kempische brug

kempisch dok

kattendijkdok

kattendijkdok oostkaai



ENVELOPPES EN INVULLING

BOUWBLOKKEN

Een regelsysteem dat de ritmiek van de invulling van de bouwblokken bepaalt zal de eigenheid van de bestaande gebouwen trachten te reproduceren. De regels die hier worden voorgesteld zijn **indicatief**: in een bestemmingsplan of ruimtelijk uitvoeringsplan, aangevuld door een **beeldkwaliteitplan voor architectuur (BKP/AR)**, worden deze meer gedetailleerd bepaald.

In het enveloppenplan worden de nieuwe bouwblokken onderverdeeld in een aantal modules van ongeveer 24 op 24 meter. De modules zijn geen kavels maar een richtlijn voor de indeling van de kavels.

Enerzijds zijn er regels geformuleerd voor de buitenkanten van de bouwblokken, o.m. voor de vormgeving van de straatgevels en de situering van de toegangen. Anderzijds worden er principes geformuleerd voor de invullingen en binnenkanten van de bouwblokken, zoals voor de te bebouwen oppervlakte, de lichtinval en de diepte van de tuinen, naar aanleiding van de in het bestuursakkoord (2001-2006) geformuleerde principes over ontspitting van de bouwblokken.

De bedoeling is dat elk bouwblok een gedifferentieerd karakter heeft qua invulling, beeldvorming, plaatsing van de ingangen en uitzicht, zelfs al wordt het door één partij ontwikkeld. De regelgeving moet het onmogelijk maken dat een bouwblok als één gebouw met één front, één ingang en drie blinde gevels wordt ontwikkeld, wat nefast zou zijn voor het beoogde karakter in de Cadixwijk.

Bouwblokken met een diepte van 2 modules worden ingedeeld in kavels van 24 meter diep, in de twee grotere bouwblokken kunnen de kavels tot 48 meter diep worden. De breedte van de kavels is niet aan beperkingen onderworpen, wel moet de invulling voldoen aan de onderstaande regels.

BUITENSCHIL BOUWBLOK

hoogte:

de hoogte van de bebouwing aan de straatzijde wordt bepaald door de 45°-regel,

- kroonlijsthoogte: max. 6 verdiepingen (in het totaal max. 20 m)
- dakhelling: max. 45 ° met een nokhoogte van max. 6m boven de kroonlijst

aantal ingangen / optimale relatie tussen bebouwing en de straat:

- toegangen tot de woningen: min. 1 per 24 m gevel (module)
- garagetoeegangen: max. 1 toegang per 24 m gevel (module), bij voorkeur geconcentreerd zodat het aantal gereduceerd kan worden voor een totaal bouwblok

verticaliteit / beeldvorming:

- de beeldvorming van de gevels geeft de verticale geleiding en een ritmiek

weer, gebaseerd op de bestaande gevels aanwezig in de Cadixwijk
continuïteit van de gevel:

- de gevel moet een continue wand vormen, d.w.z. geen openingen of onderbrekingen in de gevel breder of hoger dan 6m

INVULLING VAN BOUWBLOK

Vanuit de analyse van het bestaande onderscheiden we **twee algemene types gebouwen:**

- **rijwoningtype:** individuele rijwoningen, die vaak onderverdeeld zijn in appartementen. Ze hebben een beperkte perceelsbreedte en de gebouwen nemen meestal niet het hele perceel in. Voor zover de gelijkvloerse verdiepingen niet dichtgebouwd zijn, hebben ze achteraan een tuin of koer.

- **pakhuistype:** grotere gebouwen, die vaak gebouwd zijn als pakhuis, scheepsherstelplaats of voor kleine bedrijfjes. Dit type is breder dan het klassieke rijwoningtype en vult vaak het hele perceel. In deze gebouwen zijn nu meestal andere functies dan pakhuizen ondergebracht (wonen, squashcentrum, café,...). Daarbij zijn vaak patio's aangebracht om licht en buitenruimte te voorzien.

De afwisseling van beide types zorgt voor een gevarieerd aanbod van functies en woningtypes in de Cadixwijk. De nieuwe bouwblokken zullen deze menging van verschillende types dan ook trachten te benaderen. Regelgeving moet er voor zorgen dat de types op een kwalitatieve manier op elkaar aansluiten en dat de bouwblokken niet dichtslibben. De twee bestaande types worden voor de nieuwe toestand twee modellen: het rijwoningmodel en het pakhuismodel.

rijwoningmodel:

De maximale diepte van de bebouwing wordt bepaald vanaf de straat (rooilijn). Voor de halve bouwblokken (4 of 8 modules) geldt een maximale diepte van 15 m voor de gelijkvloerse verdieping en een max. van 12 m voor de verdiepingen. Het overige (achterste) deel van het perceel bestaat uit een tuin. Indien de gelijkvloerse verdieping een commerciële invulling krijgt (niet wonen of kantoren), dan kan een achterbouw voorzien worden van max. 4 m hoog over de volledige diepte en breedte.

Voor de grote bouwblokken (16 modules) wordt de maximale diepte vanaf de rooilijn vastgelegd op 17 m, ook voor de verdiepingen.

Gezien de mogelijke kroonlijsthoogte van 20 m kan de bebouwing ook uit appartementen of kantoren bestaan, de maximale dieptes vanaf de rooilijn geldig voor het rijwoningtype zijn hier eveneens van toepassing. Commerciële functies kunnen enkel op het gelijkvloers.

pakhuismodel:

Algemeen geldt de regel dat 25 % van elke verdieping wordt gebruikt als open ruimte (patio) voor het garanderen van voldoende licht en lucht in het gebouw. Het openwerken van scheidingsmuren om licht en/of zicht te nemen in het aanpalende pand is niet toegelaten. De totale 25 % dient niet uit aangeschakelde open ruimtes te bestaan, maar kan verdeeld zijn over meerdere patio's. Door deze regel wordt de ontpitting van de bouwblokken gewaarborgd, weliswaar op een andere manier dan d.m.v. tuinen centraal in het bouwblok.

Indien bestaande pakhuizen worden getransformeerd naar woningen (lofts) of kantoren, staat het karakter van het gebouw centraal, maar dient toch gezocht te worden naar een wijze om tot 25% patioruimte te komen. Dit kan evenmin gezocht worden in de scheidingsmuren naar het aanpalende pand.

Wat de bouwhoogtes betreft geldt het volgende principe: de helft van de bebouwing kan worden gerealiseerd tot een hoogte van 20 m, de andere helft van de bebouwing kan een tot een maximale hoogte van 13 m worden opgetrokken. Beide hoogtes zijn zowel aan de straatkant als aan de achterkant toegelaten.

De invulling van de bouwblokken kan bestaan uit klassieke rijwoningen, appartementen, lofts, kantoren, niet hinderlijke bedrijfjes, gemeenschapsfuncties of commercieel-recreatieve functies. Voor commerciële functies op het gelijkvloers geldt de 25% open ruimte niet als verplichting.

VERDELING VAN DE TYPES

Om een onevenwicht in de straat te vermijden, wordt bepaald dat max. 50% van een bouwblok mag worden ingevuld met het pakhuistype.

AANSLUITING VAN DE TYPES AAN DE ACHTERZIJDE

Het rijwoningtype kan aan de achterkant enkel aansluiten op het rijwoningtype, zodat de lichttoevoer naar de woning verzekerd blijft (klassiek bouwblok)

AANSLUITING VAN DE TYPES ZIJDELINGS

Als een rijwoningtype naast een loftwoning- of pakhuistype wordt ingeplant, wordt de 45°-regel toegepast om zijdelingse lichttoevoer te garanderen

TOREN KEMPISCHE BRUG

Voor de inplantingsvoorwaarden van de toren aan de Kempische brug verwijzen we naar de torens aan de Kattendijkdok Westkaai, het Limaplein en de Rijnkaai in de Montevideowijk.



volgvlucht zicht op de wijk



hoek voor nieuwbouw, napelsstraat



pakhuis en rijwoningen, indiëstraat



rijwoningen, napelsstraat



maquette, toren kempische brug



pakhuis en rijwoning, cadixstraat

O P E N R U I M T E - C A D I X

De belangrijkste open ruimte wordt gevormd door de kades, die een publieke ruimte voor de hele stad worden. De kade wordt niet alleen verlevendigd door de toegangen tot de woningen, maar is ook de ruimte waar men kan flaneren, een terras doen of gewoon zitten aan het water. Het accent ligt in de Cadixwijk wel steeds op wonen; de kades zijn dan ook rustiger dan de Kattendijkdok Westkaai op de culturele as in de Montevideowijk. De breedte van de kades is ongeveer 30 meter, vergelijkbaar met de Napoleon- en Godefriduskaai. De kades worden, in visueel contact met het watervlak van het dok, gezien als een publiek plein. Het verkeer is hier ondergeschikt aan de verblijfsfunctie. Dit zal duidelijk worden gemaakt in de aanleg, bijvoorbeeld door het weren van stoepranden en door doorlopende materialen. De Zuidkaai (aan het Houtdok) is de smalste. Omdat deze kaai naar het noorden gericht is heeft ze minder de functie van flaneer- en zitruimte. De woningen krijgen hier de voorrang, ze staan veel dichter bij de dokrand en hebben een directer zicht op het water. Voetgangersgebied en rijweg zijn hier zoals elders op de kadezone een eenheid.

De woonstraten in de Cadixwijk hebben een meer intiem karakter. De invulling van de bouwblokken (zie enveloppes en invulling) stimuleren een gevarieerd straatbeeld met een hoge ritmiek van ingangen (geen “dode gevels”). In de aanleg moet het verblijfskarakter van de straat sterk worden benadrukt.

Ter hoogte van de Mexico- en de Kempische brug ontstaan door een versmalling van de bouwblokken twee geaccentueerde ruimtes, die de overgang maken tussen de toegangswegen en de intiemere woonstraten.

Naast het Douanegebouw brengt een plein - het Douaneplein - de ervaring van het water en de publieke kade in de buurt binnen. Dit plein zal een echt buurtplein worden, waar men rustig kan zitten maar waar kinderen ook kunnen spelen. Door zijn afmeting en contact met het dok is het een zeer open plein. Er kunnen ook verschillende plekken en sferen in worden gemaakt door het gebruik van straatmeubilair en speeltuigen, materialen (hard, zacht) en beplanting (gras, bomen). De ruimte rond het douanegebouw zelf kan aansluiting zoeken bij dit publiek plein en de omringende straten, zonder er volledig in op te gaan. Dit kan bijvoorbeeld de vorm krijgen van een publiek toegankelijke sokkel, waarin een aantal functies rond het douanegebouw zijn opgenomen.

- dokrand
- plein
- geaccentueerde ruimte
- boulevard
- straat

houddok

kempische brug

kade als publiek
plein a/h water

kattendijkdok

plein naar het water

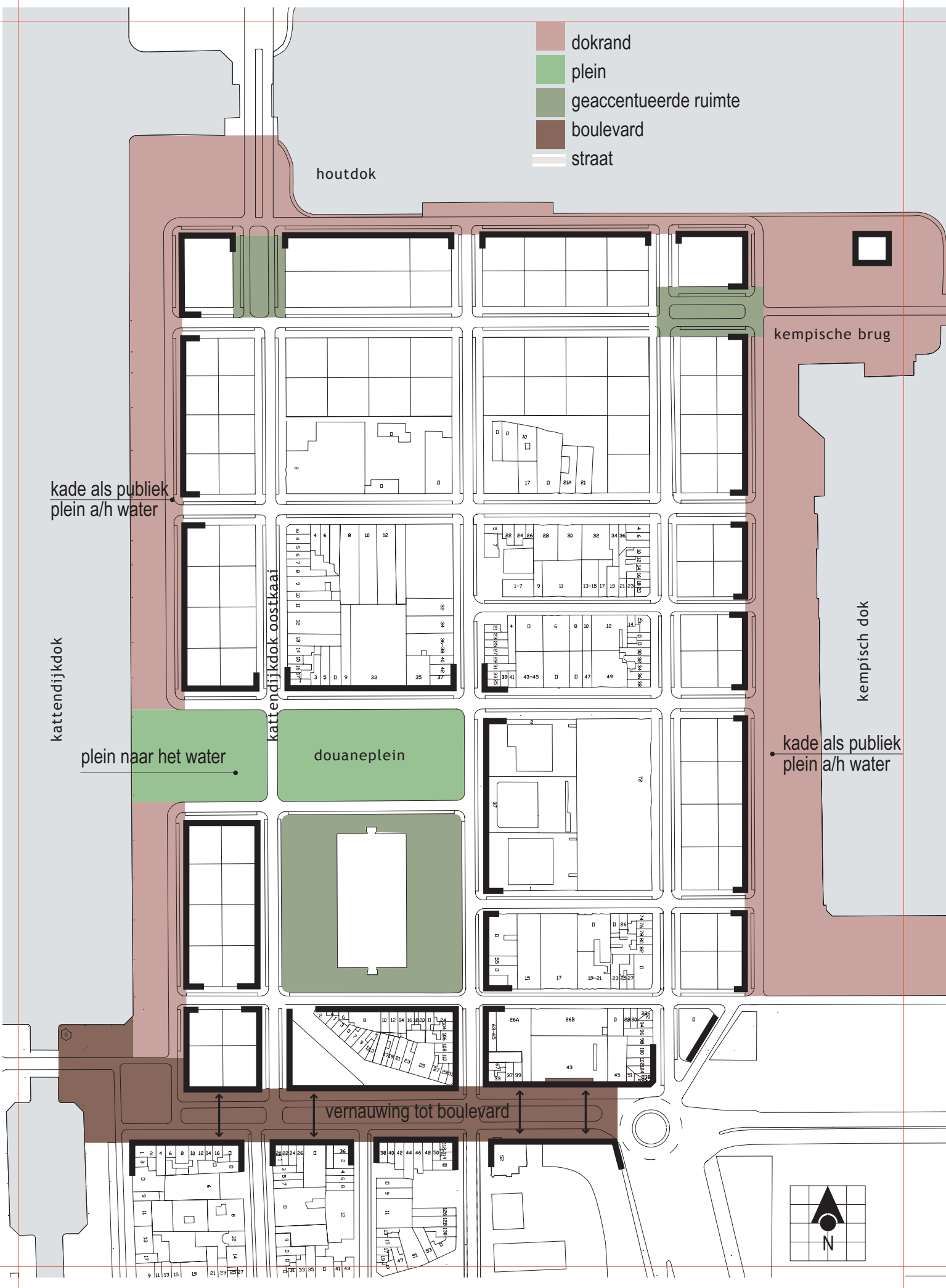
kattendijkdok oostkaai

douaneplein

kempisch dok

kade als publiek
plein a/h water

vernaauwing tot boulevard



INFRASTRUCTUUR

Voor de straten in de Cadixwijk geldt hetzelfde principe als voor de bouwblokken: de bestaande wegenstructuur wordt verdergezet. De breedte van de straten wordt bepaald door de 45°-regel, wat een straatbreedte van 20 meter met zich meebrengt. Deze breedte laat ruimte voor de voetganger en de bewoner: het zijn echte verblijfsruimtes. De auto krijgt er een ondergeschikt karakter, o.m. door de plaatsing van de bomen en de aanleg van de straat (zie Beeldkwaliteitplan voor de Buitenruimte).

In principe geldt overal tweerichtingsverkeer, behalve op de kades, waar een smaller profiel gewenst is. Vooral op de Zuidkaai wordt het gemotoriseerd verkeer beperkt.

De geaccidenteerde ruimtes aan de Kempische en de Mexicobrug dienen als snelheidsremmer en als overgang bij het binnen- en buitenkomen van de Cadixwijk. De exacte aanleg dient op een meer gedetailleerd schaalniveau te worden uitgewerkt.

De belangrijkste ontsluitingsas voor de wijk, de huidige Kattendijkdok Oostkaai, krijgt min of meer hetzelfde profiel als de andere straten in de wijk, wel met aparte fietspaden langs beide zijden. Het parkeren wordt beperkt tot 1 kant; de trottoirs blijven min of meer even breed als in de overige straten van de Cadixwijk. Het sterk versmallen van het profiel ontdoet de weg van zijn functie als doorgaande weg of als sluiproute.

Door de zuidelijke uitbreiding van de Cadixwijk wordt het profiel van de Londenstraat versmald en de relatie tussen de bebouwing en de straat hersteld. De ruime zichtassen worden vernauwd en het tracé wordt bochtiger, wat snelheidsvertragend werkt. De weg krijgt als boulevard ook een verblijfskarakter (de brede centrale voetgangers-verblijfsstrook). Door het aantal baanvakken te elimineren, en vluchtheuvels en andere obstakels weg te halen wordt deze ook veel makkelijker oversteekbaar.



kade aan houtdok



august michielsstraat (l), douaneplein (r), zicht op de montevideowijk



douaneplein (l) 'plein aan het water', cadixstraat



zuidkade aan mexicobrug



hoek cadixstraat en napelsstraat

M O N T E V I D E O W I J K

W I J K A A N D E S C H E L D E

In de Montevideowijk zijn de ruimtelijke en functionele confrontaties veel sterker dan in de Cadixwijk. Het bouwblokkenpatroon is er veel minder uitgebreid en de bouwblokken bestaan er grotendeels uit pakhuizen. De bebouwing staat er in contrast met grote open ruimtes en zware infrastructuur, zoals de Kattendijkbrug.

Bovendien lopen er over de Montevideowijk een aantal potentiële recreatieve trajecten met een stedelijke schaal en aantrekkingskracht: de culturele Falcon-Nassau as en de Scheldekaaien.





B E B O U W I N G - M O N T E V I D E O

In de Montevideowijk wordt, in tegenstelling tot in de Cadixwijk, niet uitgegaan van een verderzetting van de bestaande structuur. De vier bestaande bouwblokken vormen minder een aanzet tot de uitbouw van een klassieke woonwijk. Ze worden dan ook beschouwd als een afgebakend eiland. De nieuwe bebouwing er rond neemt de vorm aan van singuliere objecten. De randvoorwaarden in de Montevideowijk worden dan ook bepaald door een vraag naar openbare ruimte: enerzijds de wandeling langs de Kattendijkdok Westkaai binnen de culturele as en anderzijds de Scheldekades met het ritme van open en bebouwde ruimtes. Deze trajecten lopen langs het water; op die manier wordt ook de openheid van het Eilandje gekoppeld aan de stad.

De bebouwing langs de Kattendijkdok Westkaai neemt de vorm aan van torengedebouwen met een beperkte grondinname. De bebouwing is geconcentreerder naar het zuiden. Commercieel-culturele functies op het gelijkvloers zetten de culturele as voort. De plaatsing van de volumes suggereert een open ruimte in het verlengde van de Nassaustraat. Naar het noorden wordt de bebouwing ijler en vormt een overgang naar het meer landschappelijk opgevatte Droogdokkeneiland. De boomaanplant, voorgesteld in het Beeldkwaliteitplan voor de Buitenruimte, speelt hierop in.

De bebouwing langs de Rijnkaai continueert de typologie zoals men ze terugvindt over de volledige lengte van de Scheldekades. Op de kades zijn twee types van gebouwen terug te vinden: de loodstypologie (bijv. de open loodsen tussen het Noorder- en het Zuiderterras of Hangar 26-27) en het type van het solitaire gebouw (bijv. het Noorder- en het Zuiderterras en het Steen).

Langs de Rijnkaai worden twee solitaire gebouwen voorzien. Een woon- en kantoortoren van het type van de torens langs de Kattendijkdok Westkaai markeert het einde van de Amsterdamstraat. Aan het einde van de Rijnkaai vormt een groter solitair gebouw een kop aan de bebouwing op de kaaien en markeert een eindpunt van het stedelijke deel van de Scheldekade. Het Droogdokkeneiland aan de overkant kent een eerder landschappelijke sfeer. Het solitaire gebouw bevat een openbare cultureel-recreatieve functie, bijvoorbeeld een congresgebouw. Een gebouw van het loodstype sluit aan bij dit solitaire gebouw. Hier wordt gedacht aan het hergebruik van de bestaande loods, of een nieuw volume op kolommen binnen hetzelfde gabariet (cf. Hangar 26-27) met kantoren, woningen en een hotel, eventueel in samenhang met de cultureel-recreatieve functie in het solitaire gebouw.

Op het Limaplein komen de grootschalige gebouwen van de Rijnkaai en de torens van de Kattendijkdok Westkaai samen. Het Montevideopakhuys krijgt een nieuw front, onder de vorm van een nieuw gebouw of door het vrijmaken en eventueel deels openmaken van de bestaande gevel.



gemend wonen/commercieel

saskom

limaplein

montevideo
loodsen

montevideostraat

kattendijkdok westkaai

kattendijkdok

schelde

scheldekade

rijnkaai

braziliestraat

hangar 26-27



ENVELOPPES EN INVULLING

De nieuwe bebouwing op het Montevideo-eiland neemt de vorm aan van alleenstaande elementen in de open ruimte. Deze volumes kennen een zekere vrijheid naar toekomstige invulling maar tegelijk moeten inplantingsregels en maximale bouwenveloppes de hierboven geformuleerde uitgangspunten vrijwaren. Binnen het kader van het masterplan wordt een aanzet gegeven, de regels zijn **indicatief**: in een bestemmingsplan of ruimtelijk uitvoeringsplan, aangevuld door een **Beeldkwaliteitplan voor Architectuur (BKP/AR)**, worden deze meer gedetailleerd bepaald.

De bebouwing aan de randen van de Montevideowijk heeft nog geen vastgelegde vorm en programma en zal afhankelijk zijn van toekomstige, variërende ruimtevragen. Daarom wordt zoveel mogelijk gewerkt met minimum- en maximumenveloppes waartussen speling van de invulling mogelijk is.

Kattendijkdok Westkaai

De randvoorwaarden voor bebouwing, open ruimte en infrastructuur zijn er zoveel mogelijk op gericht de publieke toegankelijkheid van de kade te bewaren, de openheid naar het water te maximaliseren en de culturele as op een actieve manier door te trekken.

Daartoe worden eisen gesteld naar de gebouwen zelf, de ondergrondse parking en de aanleg van het maaiveld. De gebouwen hebben een maximumhoogte van 50 m. Ze nemen een grondoppervlakte in van maximaal 400 m² zodat transparantie tussen de torens bewaard blijft. Hun plaatsing is flexibel binnen de op plan aangeduide zones. Hun onderlinge afstand neemt toe naar het noorden.

De ondergrondse parking wordt geconcentreerd in een smalle, langgerekte zone onder de torens. Deze kan worden geaccentueerd en als bindend element tussen de torens werken. Het dek blijft echter onder ooghoogte, publiek toegankelijk en oversteekbaar. De gelijkvloerse verdiepingen worden ingevuld met culturele of commerciële functies. De vier gevels van de torens zijn voorkanten, zowel voor de sokkel als voor de overige verdiepingen. Bij de sokkel kan max. 1/4 van het geveloppervlak ingenomen worden door toegangen (hekken, poorten, enz.) Minimum de helft van de lengte van de gevel bestaat uit beglaasde oppervlakte met visueel contact naar de functies in het interieur. Hiermee kan vermeden worden dat er blinde of achterkantsituaties ontstaan in de gevel. De interactie met de functies in de gebouwen en het cultureel traject is belangrijk.

Minstens 60% van de totale te bouwen oppervlakte bestaat uit woonvoorzieningen.

Een invulling door verschillende typologieën (duplex, doorzon-appartement, enz.) en verschillende groottes van oppervlakte is een vereiste. Maximaal 30% van het totale oppervlaktepakket kan als kantoor worden ingevuld.

Deze richtlijnen en stedenbouwkundige voorwaarden werden verder uitgewerkt in functie van de bevragsingsbundel voor de verkoop van gronden aan de Kattendijkdok Westkaai.

Torens Limaplein en Rijnkaai

Deze torens zijn qua volume en inplanting gebaseerd op de torens aan de Kattendijkdok Westkaai. De grondinname bedraagt eveneens maximaal 400 m², ingeschreven binnen een maximumenveloppe van 20 m op 30 m. De maximumhoogte bedraagt 50 m of 16 bouwlagen.

Voor de functie-invulling en beoogde interactie met de omgeving verwijzen we eveneens naar de torens van de Kattendijkdok Westkaai.

aanvulling bouwblokken Montevideowijk

Montevideopakhuys

Aan de kop van het pakhuys is het mogelijk een nieuw front te maken naar het Limaplein. Dit gebouw is ingeschreven in een maximumenveloppe van 10m diep met de hoogte van het stapelhuis zelf. De (historisch waardevolle) buitengevel van het stapelhuis, nu verborgen achter een loods, wordt dan een zichtbare binnengevel in het frontgebouw.

Een andere mogelijkheid is de buitengevel van het stapelhuis terug als gevel te gebruiken (dus zonder inkomgebouw). Openingen in de gevel leggen dan de relatie naar het Limaplein.

Bouwblokken

In de bestaande bouwblokken wordt aan de randen naar de Rijnkaai, Amsterdamstraat en Kattendijkdok Westkaai een gabarietverhoging mogelijk tot een kroonlijsthoogte van 20 m. De aansluitingsregels en types gedefinieerd voor de Cadixwijk moeten ook hier worden gevolgd, met dien verstande dat de interne straten (Braziliëstraat en Montevideostraat) hun huidige, lagere gabariet behouden.

Loodsgebouw Rijnkaai

De maximumenveloppe van dit gebouw volgt de kromming van de Schelde. Deze enveloppe maakt hergebruik van het bestaande gebouw mogelijk. Een nieuw gebouw binnen deze enveloppe staat op kolommen en laat een vrije ruimte van minimum 8 m. De totale hoogte bedraagt 20 m. De hoogte van het bouwvolume op de verdiepingen is maximaal 12 m, wat ruimte laat voor een invulling met 4 verdiepingen van 3m of met minder en hogere verdiepingen (appartement- of kantoorhoogte of lofttype). Uitsnijdingen in het gebouw moeten de lichttoetreding garanderen. Deze gelijkvloerse ruimte is publiek domein. Maximaal 1/5 van dit oppervlak mag ingenomen zijn door ingangen en gelijkvloerse functies. De plaatsing van gelijkvloerse volumes moet dusdanig zijn dat op regelmatige afstanden brede publieke doorgangen mogelijk zijn. In elk geval is een doorgang gesitueerd op de plaats waar dit loodsgebouw en het aangrenzende openbaar solitair gebouw elkaar ontmoeten.

De invulling van het gebouw bestaat uit woningen, kantoren, recreatief-commerciële functies, eventueel in samenhang met het openbaar recreatief-cultureel gebouw op de Rijnkaai.

Openbaar recreatief-cultureel gebouw Rijnkaai

De maximumenveloppe van dit gebouw van het solitaire type bedraagt ongeveer 80 m diepte op 100 m breedte op 30 m hoogte (zie plan). De maximale grondinname van het gebouw bedraagt maximaal 3000 m², de vloeroppervlakte 12000 m². Het gebouw sluit aan bij het bovenvermelde loodsgebouw; overlapping of uitwisseling van functies is mogelijk (bijvoorbeeld hotel of kantoren). Op de plaats waar de twee gebouwen elkaar overlappen, kan een gemeenschappelijke ruimte (atriumtype) de ingangen en functies bundelen. Deze ruimte moet ook een doorgang bieden van het Limaplein naar de Schelde en gekoppeld zijn aan een openbaar vervoershalte aan het draaipunt van de tramlijn op de kade.

Chiquitagebouw

Het nieuwe gebouw wordt ingeplant binnen een maximumenveloppe zoals aangeduid op plan. Dit kan gebeuren in verschillende fases (met behoud van en met afbraak van het Chiquitagebouw). Het half bouwblok aan de Sint-Laureiskaai kan al in een eerste fase worden opgetrokken. Het Chiquitagebouw zal in de eerste fase worden ingepakt door een kantoorsoekel die de blinde gevel van de parkeergarage onder het gebouw wegwerkt. In een tweede fase kan het bouwblok worden vervolledigd tot een maximale kroonlijsthoogte van 20 m.

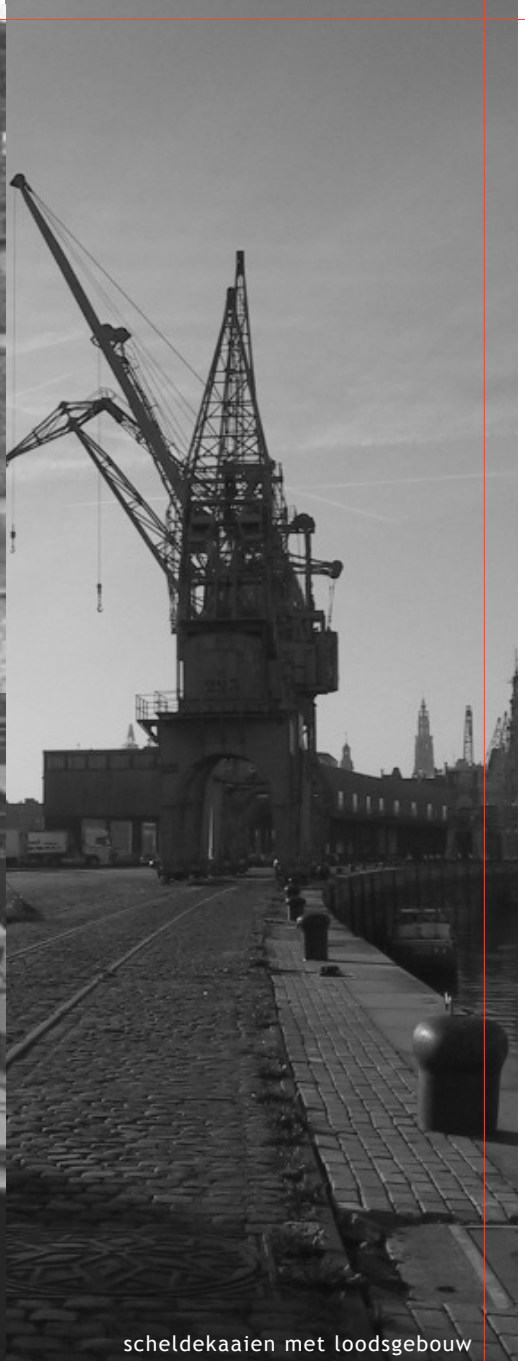
Het vrijstaande paviljoen op de plaats van het huidige tankstation heeft een maximale terreininname van 600 m² en een hoogte van 15 m, binnen de enveloppe aangeduid op plan.



kattendijkdok westkaai



montevideoloodsen



scheldekaaien met loodsbouw



maquette, recreatief-cultureel gebouw en torenvolumes



redezicht, bouwblokken aan rijnkaai en rechts het chiquitagebouw

O P E N R U I M T E - M O N T E V I D E O

De open ruimte op het Montevideo-eiland bestaat eerder uit grote, toegankelijke open kadevlakken waar de schaal van de haven sterk voelbaar is, dan uit klassieke straten.

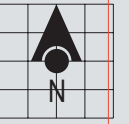
De Kattendijkdok Westkaai ligt binnen het culturele traject Falcon-Nassau. De volledige breedte van de kade wordt aangeduid als publiek domein, waarin de bebouwing puntsgewijs wordt ingeplant. Tussen de bebouwing wordt de transparantie naar het water bewaard. De Kattendijkdok Westkaai wordt daardoor een toegankelijk vlak van gevel tot dokrand. Het dak van de ondergrondse parkeergarage kan geëxpliciteerd worden door materiaal- of niveauverschillen (onder ooghoogte) of door openingen die de ondergrond laten zien. De toegankelijkheid en oversteekbaarheid van dit dek moet echter gewaarborgd blijven (zie enveloppes en invulling). Het parkeerdek kan een ruimtelijk bindend element vormen op het cultureel traject.

Het aantal torens neemt af naar het noorden. Er vormt zich hierdoor een publiek domein dat ruimer en landschappelijker wordt in de richting van het Droogdokkeneiland.

Het Limaplein wordt opgelost in relatie tot de overkant van de Saskom. De ambitie om hier een stedelijk plein te creëren, zoals het plan Mens en Ruimte suggereerde, wordt afgebogen naar een grotere open ruimte waar de Saskom deel van uitmaakt. De plaatsing van een toren op het Limaplein verdeelt deze ruimte losweg in twee zones: een ruimte aansluitend bij de torens aan de Kattendijkdok Westkaai en een ruimte die zich richt naar de gebouwen aan de Rijnkaai. Het Montevideopakhuys krijgt een nieuw front naar het Limaplein.

Langs de Rijnkaai wordt ook in de open ruimte het stramien van de hele stedelijke kade verdergezet. Bebouwing wisselt af met grote, multifunctionele open ruimtes (die ruimte bieden aan o.m. opstelling van tenten bij evenementen of circus). De keermuur wordt gebruikt als element om de open ruimte in de richting van de stad of de Schelde te oriënteren. Deze kan de vorm hebben van een talud, trap, helling of muur, al dan niet samen met een (half-)ondergrondse parking.

- culturele as
- scheldekade (gericht op bebouwing)
- geaccentueerde ruimte
- scheldekade (gericht op water)
- dek ondergrondse parkeergarage
- straat
- 7 keermuur



INFRASTRUCTUUR

De verkeersruimte in de Montevideowijk is vrij divers. De ruimte tussen de bouwblokken wordt ingericht volgens een stratenpatroon vergelijkbaar met de Cadixwijk, maar met een smaller profiel. De straten hebben, in elk geval voor voetgangers en fietsers, continuïteit naar het zuiden toe waar ze doorlopen tussen de bouwblokken van de Oude Dokken.

Op de Kattendijkdok Westkaai krijgt het autoverkeer een ondergeschikte rol (enkel voor de bereikbaarheid van omliggende bebouwing) zoals in de Cadixwijk.

Langs de Rijnkaai wordt de bestaande weg versmald tot een profiel vergelijkbaar met de Scheldekaai ter hoogte van de binnenstad. Wel wordt er een middenstrook voorzien voor de tram, die tegelijk als afslagstrook voor de auto dient. De tramlijn heeft een draaipunt op het einde van de Rijnkaai. De weg kent eerder een slingerend verloop ("parkway"-type) en doet de bouwblokken en de vrijstaande gebouwen op een vloeiende manier aan.

De Amsterdamstraat krijgt zoals de Londenstraat een boulevardkarakter.



scheldekaaien aan rijnskaai



culturele as falcon-nassau



kattendijkdok westkaai



scheldekaaien



limaplein met montevideoloods (l) en shop

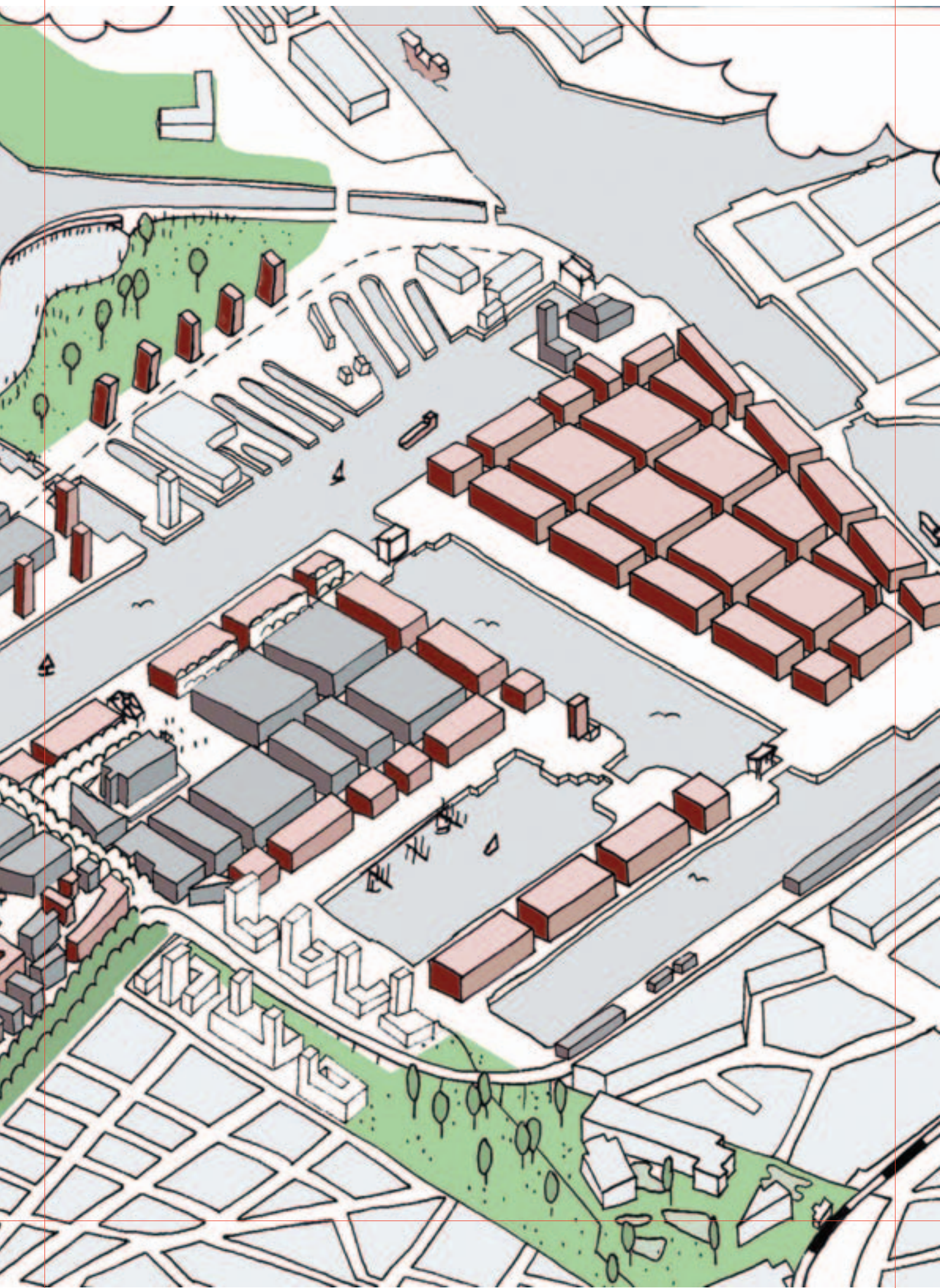
2000

ontwerp

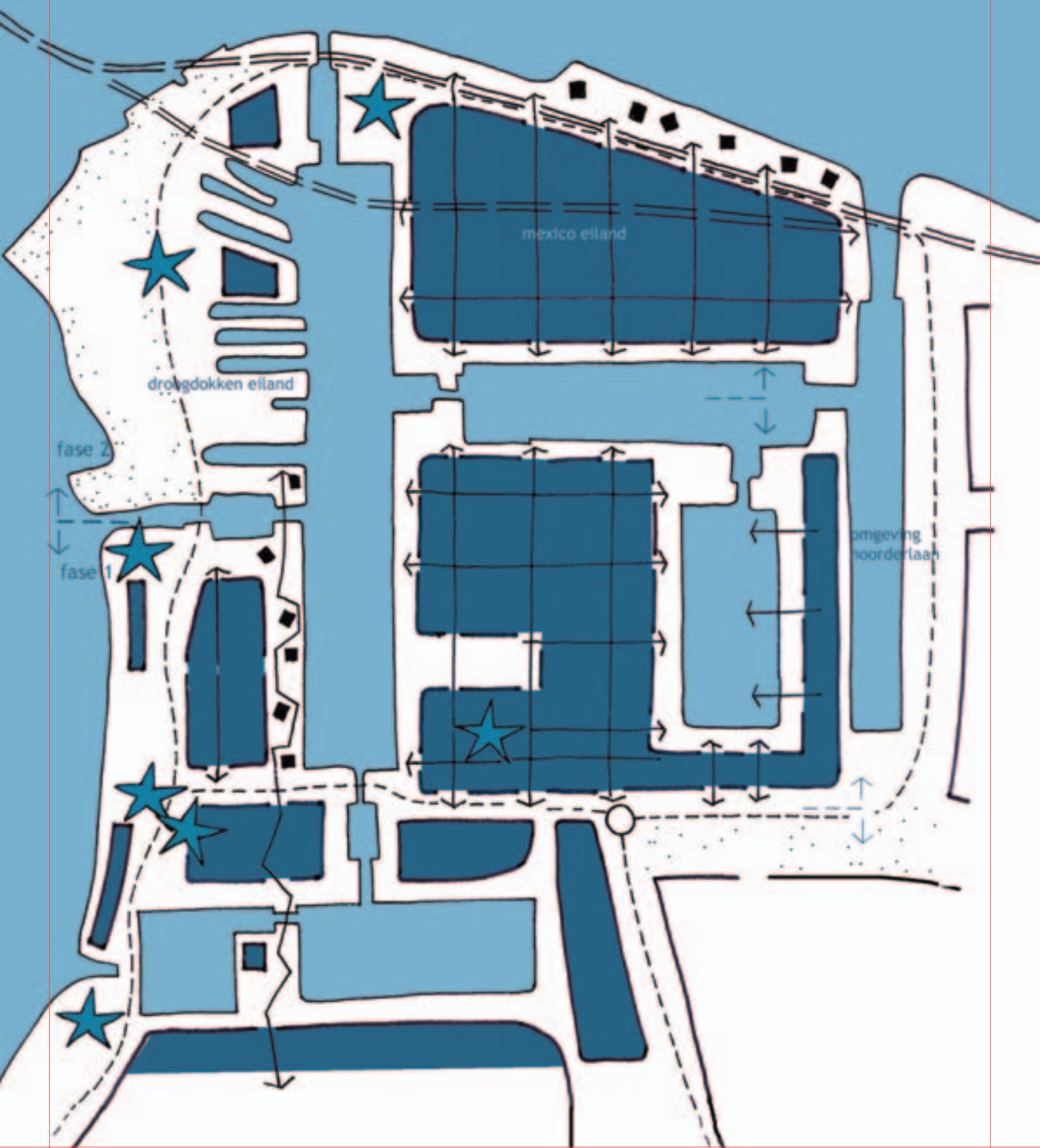
fase 2

outwerp

fase 2



De tweede fase van het masterplan bestaat uit drie delen: het **Droogdokkeneiland**, het **Mexico-eiland** en de **omgeving van de Noorderlaan**. Deze locaties hebben gemeen dat ze, in vergelijking met de wijken behandeld in de eerste fase, veel minder aansluiten bij de binnenstad en vaak doorsneden worden door infrastructuur die beslag legt op de leefbaarheid. Er is weinig stedelijk weefsel aanwezig onder de vorm van traditionele bouwblokken. Het gebied sluit meer aan bij het noordelijke deel van de haven: grootschalige gebouwencomplexen (opslagplaatsen en bedrijven) wisselen er af met braakliggende terreinen en restgebieden. De ontwikkeling zal hier dus meer “ex novo” plaatsvinden. Het al dan niet traceren van de **Oosterweelverbinding** over het noordelijk deel van het Eilandje heeft een bepalende invloed op de ontwikkeling van dit gebied. Het viaduct legt een zware hypotheek op de ontwikkeling van de gronden. Als de Oosterweelverbinding over het Eilandje wordt aangelegd gaan waardevolle gronden voor woningbouw, op een boogscheut van het centrum gelegen, verloren. Gebieden die de potentie hebben om zich als hoogstedelijk te ontwikkelen, kunnen in dit geval enkel nog een randstedelijke invulling krijgen.



D R O O G D O K K E N E I L A N D

De ontwikkeling van het Droogdokkeneiland gaat uit van een driedelige zonerings:

- **een harde zone aan de droogdokken zelf:** de bestaande (al dan niet beschermd) gebouwen van de haven worden gaandeweg aangevuld of vervangen door nieuwe gebouwen van de haven, of door een volledig nieuw programma. Er wordt vooral gedacht in de richting van grootschalige functies in de openbare en recreatieve sfeer, zoals Planet Ocean, (delen van) een congrescentrum of attracties i.v.m. waterhuishouding en milieu. Het openluchtgedeelte van het MAS (de tentoonstelling van de schepen) kan een hergebruik van de dokken betekenen, waardoor het maritieme karakter van de site wordt versterkt. Het gaat hier dus om grootschalige functies die grote bezoekersaantallen kennen - en dus ook veel parkeerplaatsen eisen - en in die zin eerder bij de periferie van de stad passen. Wonen kan ook deel uitmaken van het programma. Gezien de geïsoleerde situatie van het gebied, moet echter goed worden nagedacht op welke plaats en hoe.

In die zin moet ook enige reserve worden ingebouwd t.o.v. de lokalisering van een congrescentrum op het Droogdokkeneiland. Een congrescentrum is eerder een stedelijke functie, zeker als men de relatie met gastenverblijven, hotels en restaurants in aanmerking neemt. De kop van de Montevideowijk, ten zuiden van de Kattendijksluis, is ons inziens een optimale locatie voor een congresgebouw.

- **een groene zone langs de Schelde:** dit is een van de weinige groene ruimtes van deze afmeting in de nabijheid van het stadscentrum. Deze groenzone dient dus voor een groter publiek (niet alleen de bewoners van het Eilandje) en maakt deel uit van een groene, recreatieve route langs de Schelde. Het Droogdokkeneiland biedt een unieke kans om het groen van het Noordkasteel dichterbij de stad te brengen. De continuïteit van de groene zone is dus belangrijk, en ook het zicht en de toegankelijkheid vanuit het Limaplein. Bebouwing wordt er beperkt (enkel bestaande waardevolle bebouwing, zoals het pompgebouw dat eventueel herbruikt kan worden). De groene zone wordt in eerste instantie een ruig, groen gebied, met aandacht voor ecologie (bijvoorbeeld langs de Schelde-oever), maar waar ook (post-)industriële elementen die te maken hebben met het maritieme karakter, in verwerkt worden: de dokken, het pompgebouw, kasseivlakken, oude rails, de silo's op de achtergrond,...

- **een overgangszone:** deze langgerekte zone tussen de noord-zuid ontsluitingsweg vormt de overgang tussen de harde zone en de groene zone. Het tussengebied bedient de verschillende activiteiten in de harde en zachte zones

van parkeerplaats en voorziet ook een bouwprogramma (kantoren) om de nodige exploitatie van het gebied te kunnen opvangen.

De parkeerplaats zal op een landschappelijke manier worden aangelegd, met boombeplanting en variërende ondergronden, om het beeld van een immense asfaltvlakte te voorkomen. De bebouwde oppervlakte is beperkt tot maximaal 1/3 van de zone en de bebouwing is op een dussdanige manier ingeplant zodat voldoende visueel contact en voetgangersbewegingen tussen de harde en de groene zone mogelijk blijven.

De invulling van de drie zones hangt af van de keuze voor de plaatsing van de verschillende onderdelen van het programma. Principieel wordt alleen de harde zone bebouwd, en de overgangszone gebruikt als parking. De exploitatiebehoefte zal echter van die aard zijn dat er eveneens gebouwd zal worden in de overgangszone. De groene zone mag in geen enkel geval worden gebruikt om de parkeerbehoefte of het bouwprogramma op te vangen. Bijkomende parkeerbehoefte moet bij toenemende exploitatie ondergronds worden opgevangen in de harde en de overgangszone.

In de eerste fase van het plan wordt een grootschalige functie met een publiek karakter voorzien op de kop van de Montevideowijk. De voordelen van deze ligging werden al opgesomd: de goede ligging ten opzichte van de stad en de directe relatie met het openbaar vervoer. Het gebouw vormt een eindpunt van de bebouwing langs de Schelde-oeveren en heeft een maximaal uitzicht op de Schelde.

Naast dit publiek gebouw op de kop van de Montevideowijk, is er nog een mogelijkheid om een publiek gebouw op het Droogdokkeneiland in te planten - bijvoorbeeld Planet Ocean of (een deel van) een congrescentrum.

Naargelang de afbraak of het behoud van de havengebouwen in de harde zone, en de plaats van een grootschalig publiek gebouw kan er onderscheid worden gemaakt tussen 2 opties. De invulling van het programma houdt een keuze in tussen optie 1 of 2. Twee grootschalige publieke functies op het Droogdokkeneiland is in elk geval uitgesloten.

Voor de afweging van de verschillende opties worden een aantal basisaannames gedaan.

Een schatting van de nodige parkeerruimte levert voor Planet Ocean op piekmomenten ongeveer 25.000 m² op (1000 wagens / 25 m² per wagen), voor een congrescentrum 15.000 m². Dit zou betekenen dat de onbebouwde overgangszone, in de veronderstelling dat die 20.000 m² groot is, gemiddeld net voldoende parkeerplaatsen biedt voor de inplanting van één grootschalige functie (iets te weinig voor piekmomenten in het geval van Planet Ocean, iets te veel voor de van een congresfunctie). Als de tussenzone verder bebouwd wordt om de exploitatie te verhogen zal ondergronds parkeren dus noodzakelijk zijn.

scenario 1: grootschalige recreatieve functie tussen droogdok 1 en 4, in de harde zone en deels in de overgangszone

positief:

- relatief korte afstand tot het stadscentrum, zichtrelatie met stedelijke omgeving vanaf Montevideobuurt
- wandelafstand tot openbaar vervoersvoorzieningen (terminus tramhalte).
- programma publiek gebouw kan gemengd/uitgebreid worden met programma van het MAS, in combinatie met de droogdokken

negatief:

- (te) kleine afstand tot de droogdokken en omliggende gebouwen; historische site van de droogdokken dreigt overbelast te worden
- minder directe relatie met de groenzone

scenario 2: grootschalige publieke recreatieve functie meer naar het noorden, deels in de overgangszone en deels in de groene zone; behoud van de havengebouwen tussen dok 1 en 4

positief:

- directe relatie van het gebouw met de groene zone, optimale zichtlocatie op de Schelde
- goede koppeling van publiek gebouw met de omliggende (bedienings-) infrastructuur mogelijk
- havengebouwen tussen dok 1 en 4 kunnen behouden worden

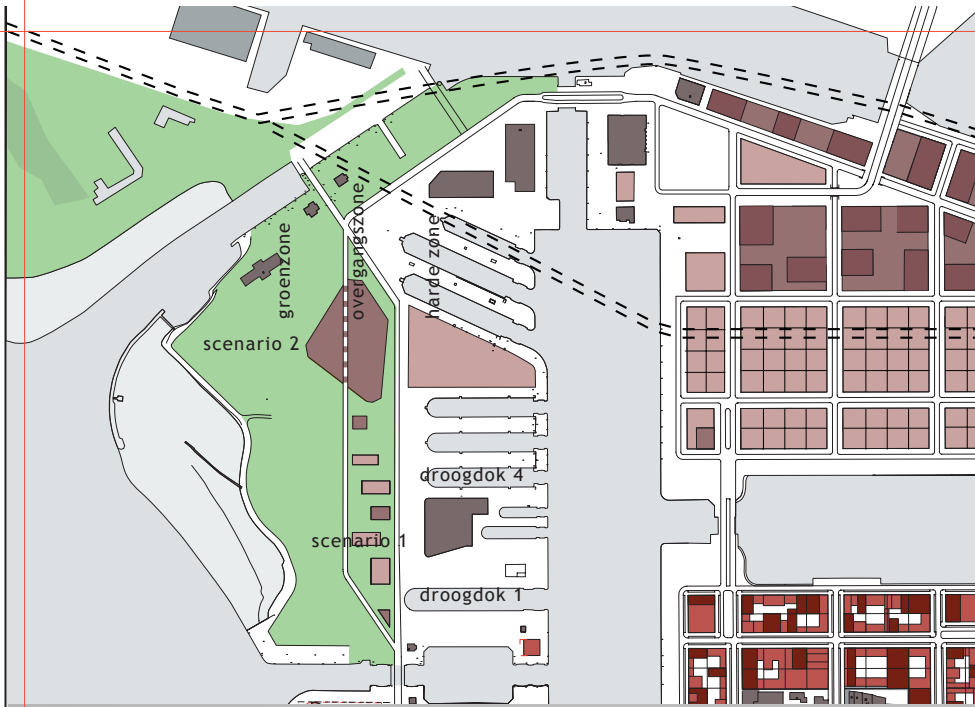
negatief:

- afstand tot stadscentrum is groot
- grote afstand tot de openbaar vervoersvoorzieningen (terminus tramhalte)
- bebouwingsmogelijkheid voor de tussenzone wordt beperkt

Beide opties kunnen in principe worden uitgevoerd met en zonder Oosterweelverbinding over het Droogdokkeneiland. De situering van de Oosterweelverbinding over het Eilandje heeft echter een belangrijke ruimtelijke en akoestische impact. De verenigbaarheid met een grootschalige publieke functie is wellicht niet evident.

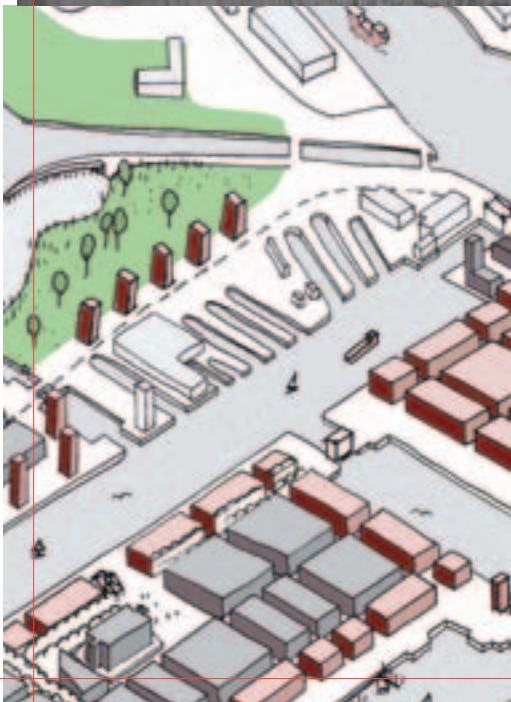
In het geval de Oosterweelverbinding niet over het Droogdokkeneiland komt, gaat de voorkeur zeker naar scenario 2. Het Havenbedrijf denkt aan herbruik van de gebouwen tussen dok 1 en 4, waardoor scenario 1 op korte termijn moeilijk haalbaar wordt. Ook zou de historische site van de Droogdokken te zeer onder de voet gelopen worden bij inplanting van een dergelijke grootschalige functie. Scenario 2 maakt een veel vlottere bediening van het gebouw mogelijk.

De tussenzone heeft als locatie voor de grootschalige functie een aantal voordelen t.o.v. de harde zone en de groenzone. Een dergelijke functie heeft een zeer ruime servicezone nodig (leveringen, personeel). Deze “achterkantfuncties” kunnen in de tussenzone veel beter worden opgelost dan in de harde zone, de groenzone of de historische site van de Droogdokken (scenario 1). De gevel aan de groenzone zelf kan dan de voorkant worden; de functies of ruimtes met een uitzicht worden dan naar de kant van de Schelde georiënteerd.



groenzone aan schelde

droogdokken en scheldeböcht



noordkasteel site

M E X I C O E I L A N D

Ter hoogte van het Suezdok zijn een aantal gebouwen aanwezig met een historische waarde of die fungeren als typisch landmark voor het Eilandje: de brandweer-kazerne, de graansilo en het oude pomphuis (nu een café-restaurant). Deze worden behouden en ingebed in nieuwe bebouwing rond een plein. De ontwikkeling van de rest van dit gebied hangt sterk af van het tracé van de Oosterweelverbinding.

scenario 1: de Oosterweelverbinding loopt over het Mexico-eiland

De ontwikkelingskansen naar wonen toe zijn beperkt. Enkel aan de noordzijde van het Houtdok kan men woningbouw overwegen, georiënteerd op het zuiden en uitkijkend op de Cadixwijk. Rond het viaduct zelf moet een nader te onderzoeken reserveringszone in aanmerking worden genomen, waar woningbouw is uitgesloten vanwege de geluids- en milieuhinder. Kantoren behoren tot de mogelijkheden, vooral als men de zichtlocatie in aanmerking neemt t.o.v. de ring en de bereikbaarheid door het doortrekken van de binnensingel.

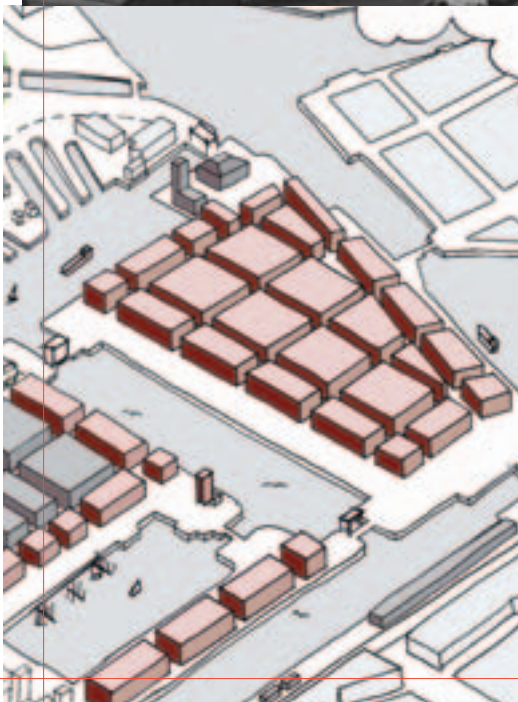
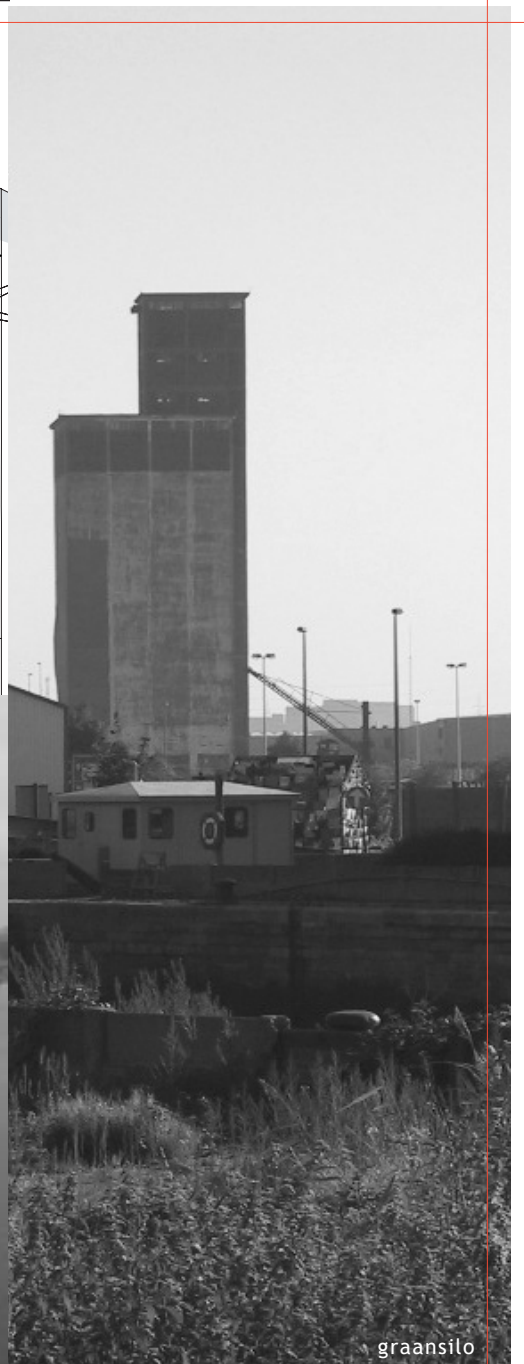
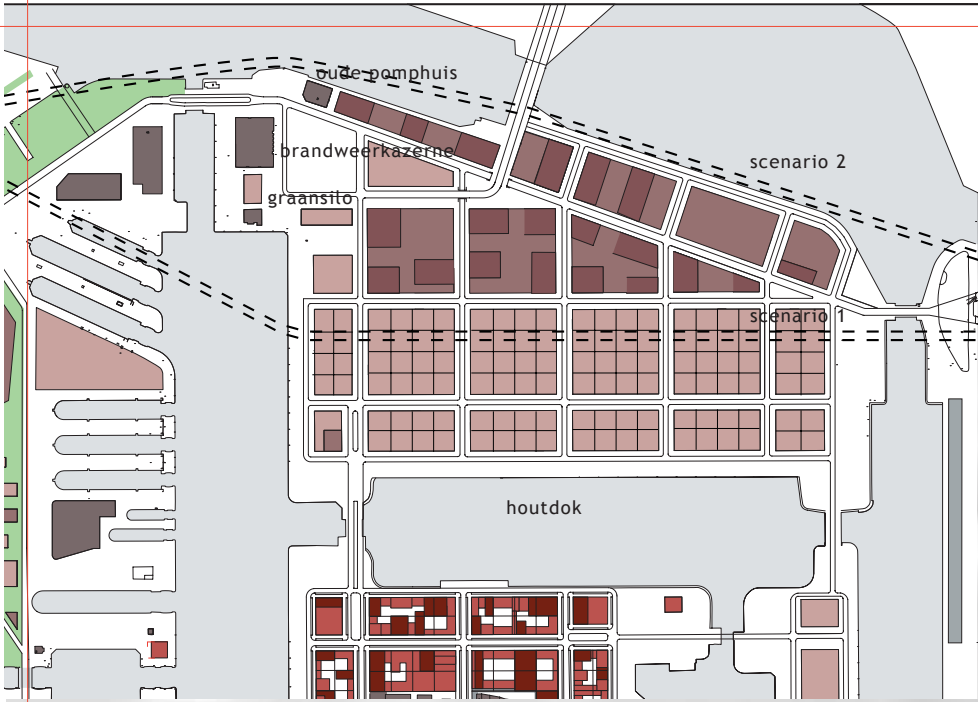
Het deel van het Mexico-eiland ten noorden van de Oosterweelverbinding is te geïsoleerd om woningbouw te overwegen, en heeft te veel overlast van de aanwezige infrastructuur. Grootschaligere perifere, industriële of baanwinkel ontwikkelingen, eventueel gericht op een doorgetrokken binnensingel, zijn hier meer op hun plaats.

De in kaart gebrachte zoneringen moeten met voorbehoud worden geïnterpreteerd, en dan vooral de woningbouw aan het Houtdok. Een meer gedetailleerde studie van de akoestische consequenties dringt zich op. In elk geval daalt de opbrengst van de exploitatie in dit scenario.

scenario 2: de Oosterweelverbinding loopt niet over het Mexico-eiland

Het Mexico-eiland kan in dit geval een echt deel van de stad worden, waarbij het stedelijk weefsel wordt verdergezet.

In de meest zuidelijke bouwblokken ligt de nadruk op het wonen (cf. Cadixwijk). In de noordelijke bouwblokken, aan weerskanten van de binnensingel, wordt het aandeel kantoren en grootschaliger functies (grote handelsoppervlakken) groter.



DE OMGEVING VAN DE NOORDERLAAN

Het viaduct van de Noorderlaan legt in de huidige toestand een hypotheek op de ontwikkeling van het oostelijk deel van het Eilandje en de Dam. In de toekomstige verkeersstructuur wordt de Noorderlaan ontlast en krijgt ze hetzelfde statuut als de andere invalswegen in Antwerpen, waar de verkeersintensiteit daalt naarmate men de stad nadert. In de toekomst zou het viaduct kunnen worden geslecht, waardoor de Noorderlaan een gelijkvloerse boulevard wordt.

Nieuwe bouwblokken op het schiereiland tussen het Kempisch en het Asiadok zijn gebaseerd op het stramien van de Cadixwijk, maar grootschaliger van opzet door hun ligging tussen de watervlakken.

De consensusnota Spoorwegemplacement Noord voorziet een groengebied op het voormalig rangeerterrein aan de Dam. Dit gebied bestaat uit drie delen: een middendeel (buik) van ongeveer 10 ha integraal groen, een staart aan de Schijnpoort waar groen wordt verweven met sportfaciliteiten en een kop aan de Noorderplaats. Op de kop wordt bebouwing geïntegreerd in het groen. Deze bebouwing zou ook de exploitatie van de hele groenzone moeten dragen.

Naargelang de inplanting van de bebouwing kunnen twee scenario's worden gevolgd:

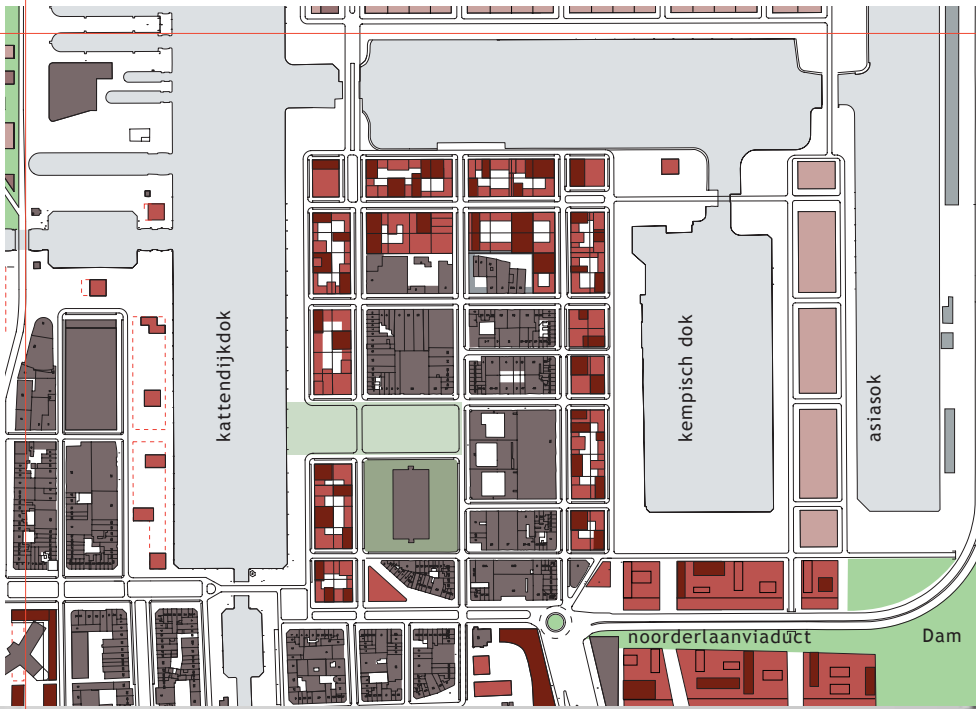
scenario 1: concentratie van de bebouwing aan de randen

De bebouwing wordt geconcentreerd aan de rand van het Kempisch Dok en aan de Dam. De groene corridor hiertussen heeft een forse maat. De Noorderlaan houdt een zekere afstand van de bebouwing.

scenario 2: verspreide bebouwing in het groen

Dit scenario werd voorgesteld in de consensusnota Spoorwegemplacement Noord. Bedoeling is dat de gefragmenteerde bebouwing wordt gedragen door het groen; d.w.z. dat het groen de bindende factor is tussen de gebouwen enerzijds, en tussen de Noorderplaats en de rest van het groengebied anderzijds.

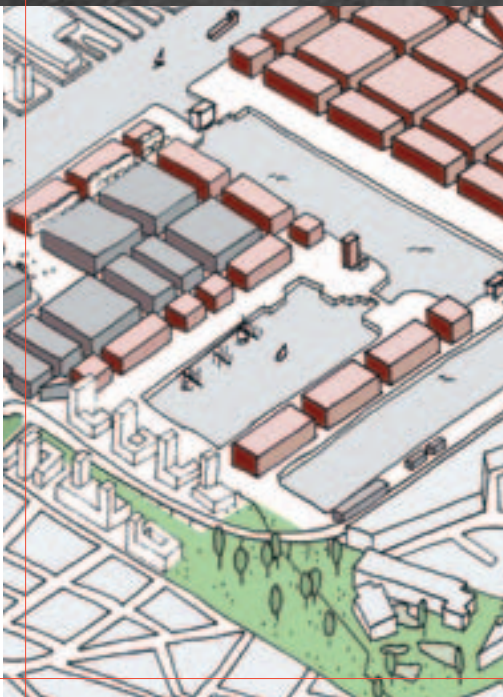
In beide scenario's zal het statuut van de Noorderlaan een grote impact hebben op de beleving van het groen. Als de Noorderlaan het huidige, verhoogde profiel behoudt, zal in beide scenario's de groene ruimte een versnipperd karakter hebben. Afbraak van het viaduct, dus een gelijkvloerse oplossing van de Noorderlaan, geeft deze eerder een boulevardkarakter. Deze boulevard kan dan worden geïntegreerd in de groenaanleg. Scenario 1 heeft dan het voordeel van een forse open ruimte, die een duidelijke ingang biedt naar het Spoorwegemplacement. Scenario 2 integreert het groen en de bebouwing beter, maar houdt ook het gevaar van versnippering in. Verdere studie naar de zwaarte van het te bouwen programma moet uitwijzen of in scenario 2 nog voldoende groen overblijft om als bindend element te dienen.



kempisch dok



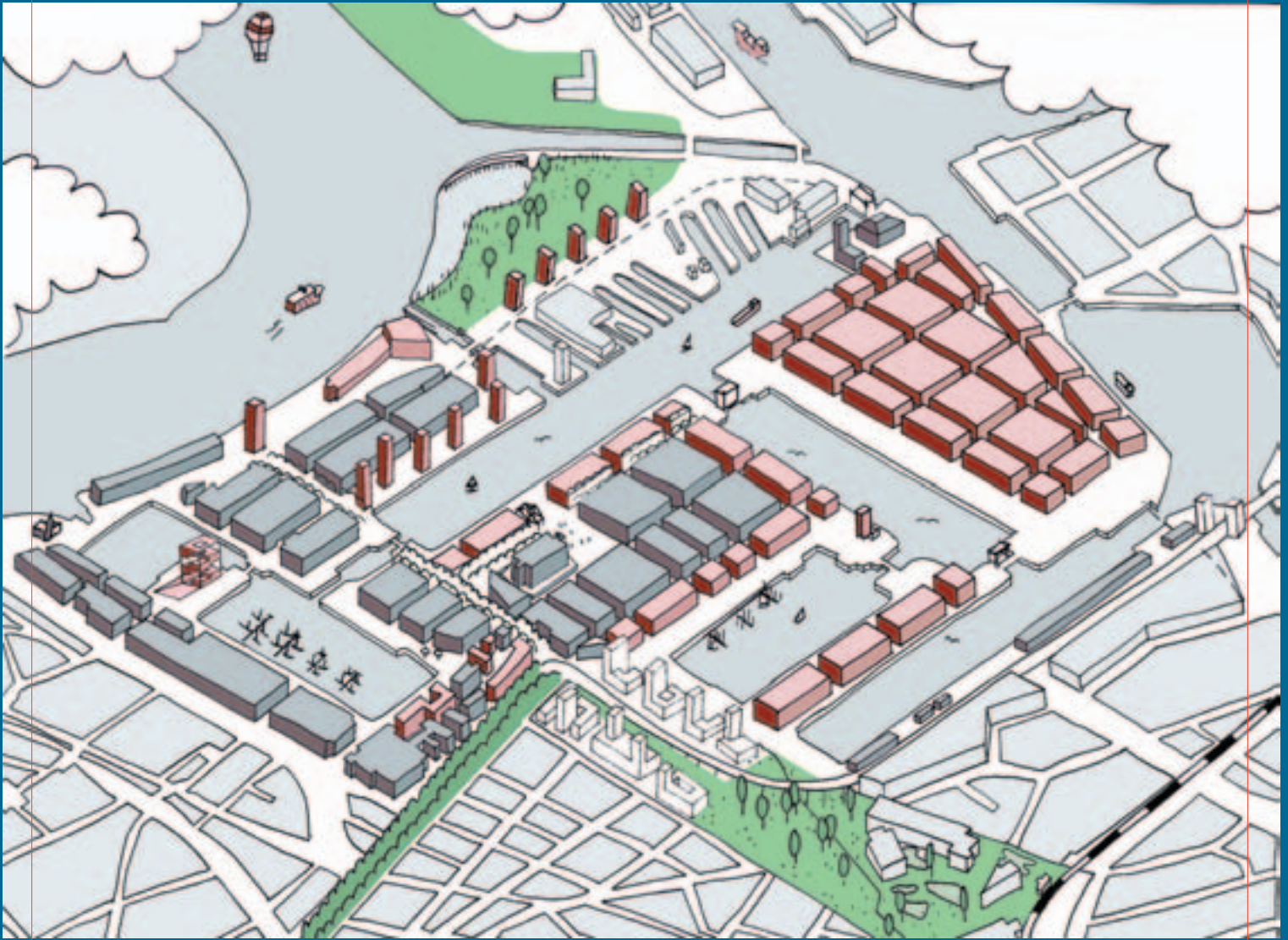
noorderplaats en kempisch dok



richting Dam

masterplan

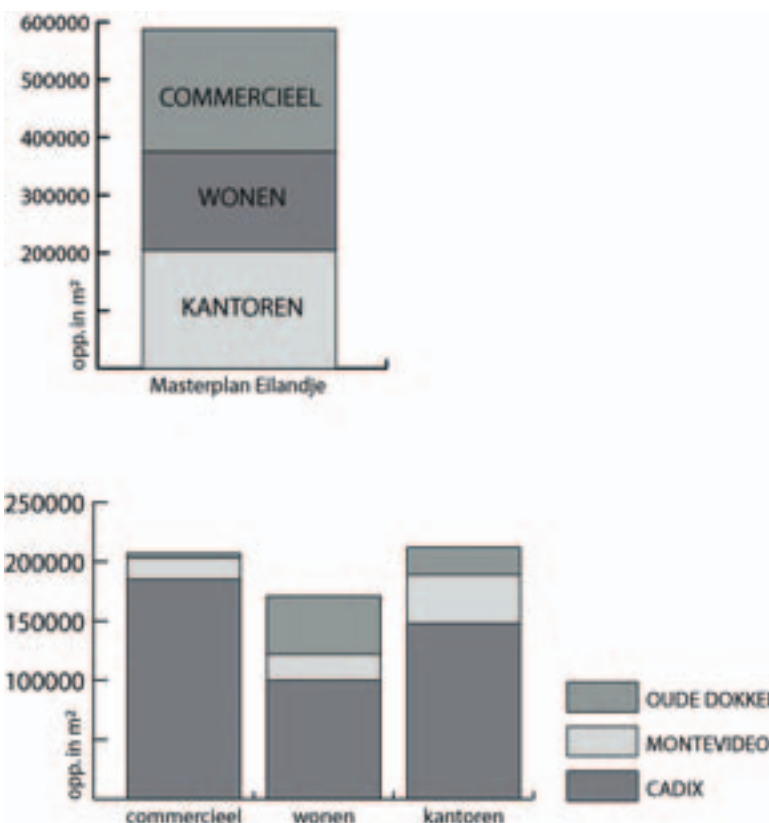
malqretz6m

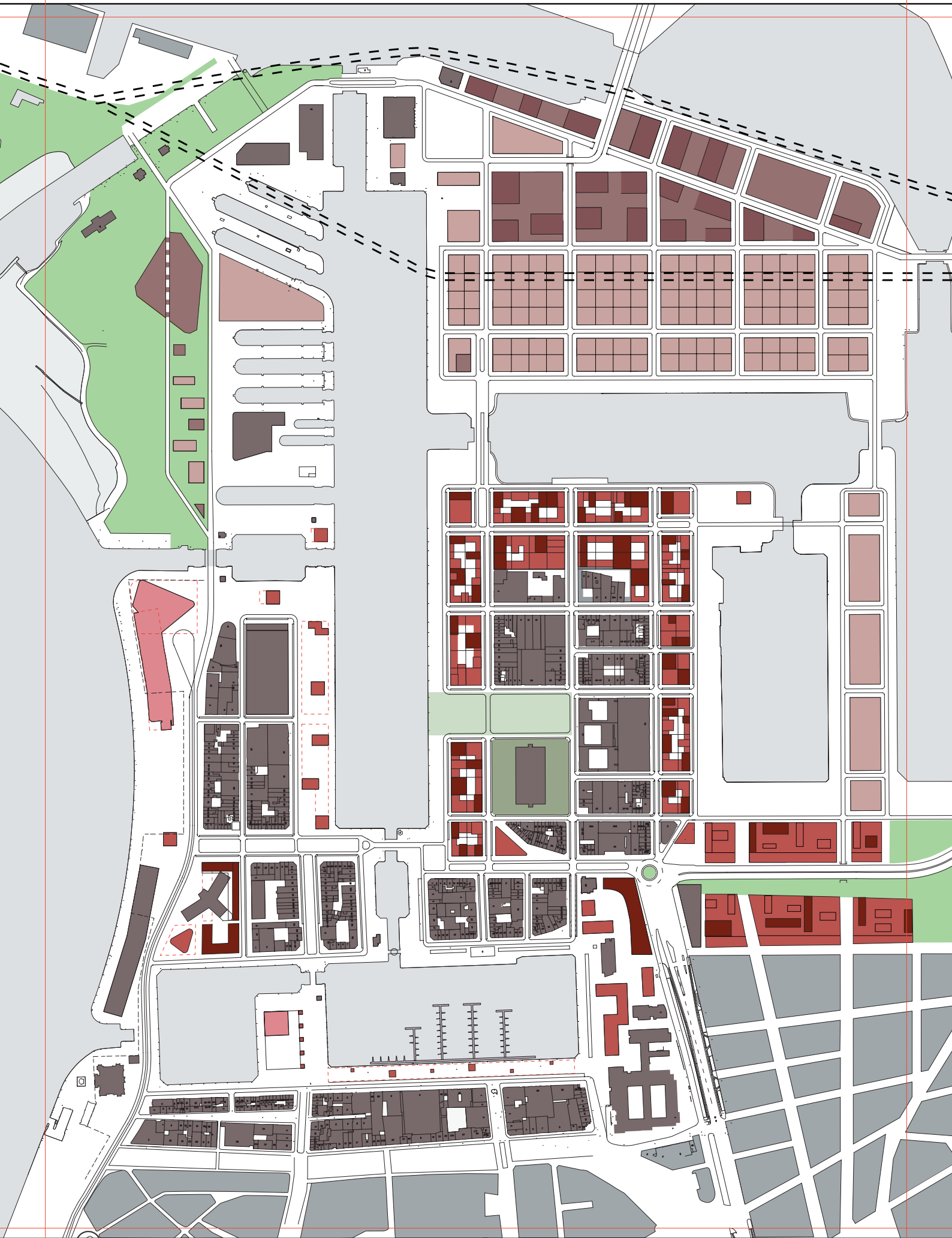


M A S T E R P L A N

Het Masterplan toont een mogelijk beeld van de vernieuwde wijk Eilandje. De totaalkaart is geen blauwdruk maar geeft randvoorwaarden die een dynamische, toekomstige ontwikkeling mogelijk maakt. De ruimtelijke kaders zorgen voor oriëntatie, samenhang en herkenbaarheid van het voormalige havengebied. Het water speelt hierbij een prominente rol. De dokken zijn de belangrijkste sfeerbepalende elementen en een blijvende verwijzing naar de historie van het gebied. De grote open ruimte van de dokken vormt in contrast met de compacte bebouwing een spannend, stedelijk ensemble in aansluiting op de binnenstad. Op het Eilandje wordt Antwerpen de Haven Stad aan de Stroom.

Naast de herontwikkeling en renovatie van bestaande bebouwing gaat het Masterplan uit van het toevoegen van nieuw programma. Na het voltooien van de eerste fase zal het Eilandje worden bewoond door ongeveer 8000 inwoners, vormt het de werkplek voor ruim 6500 werknemers en kan er gebruik gemaakt worden van zeker 200.000 m² aan commerciële en culturele voorzieningen. Met de realisering van de tweede fase zullen deze aantallen waarschijnlijk nog worden verdubbeld. In de toekomst zullen dagelijks duizenden mensen ervoor zorgen dat het Eilandje een levendig en bruisend stadsdeel wordt, dat een goede aanvulling op de stad Antwerpen vormt.





V E R K E E R

A N T W E R P E N

De ontwikkeling van het Eilandje staat sterk in relatie tot de keuzes die voor de mobiliteitsproblematiek worden genomen in de verschillende studies die lopende zijn rond mobiliteit in Antwerpen.

Oosterweelverbinding

De keuze omtrent het tracé van de Oosterweelverbinding heeft erg veel invloed, vooral op de ontwikkelingen in het Noordelijk deel van het Eilandje. In het verleden werden een zevental scenario's voor de Oosterweelverbinding uitgewerkt. Momenteel werkt men aan een nieuw scenario dat het Eilandje meer zou ontzien. De voor- en nadelen van deze verbinding, al dan niet over het Eilandje, kwamen uitgebreid aan bod in de tweede fase van het masterplan.

Ring en Singel

In de diverse ideeën rond mobiliteit in Antwerpen is er sprake van een optie om het lokaal verkeer van de Ring te halen en naar de Singel te leiden waardoor de Singel een veel intensiever gebruik zal kennen (een semi-snelweg karakter). De functie van de Singel is dan de verdeling van bestemmingsverkeer voor de ganse de binnenstad (het gebied binnen de Ring). Anderzijds is er de optie om de Ring te laten zoals hij is, en de Singel enkel als ondersteuning van de Ring te laten werken.

Vervolgtracé Singel

In een eerste mogelijkheid wordt de Parklaan in verbinding gesteld met de Singel en via de Noorderplaats in verbinding met de Londen- en Amsterdamstraat. Er ontstaat een soort kleine ring langs de leien, via de Parklaan, Londen-Amsterdamstraat, over de kaaien naar het Zuiden waar de kleine Ring gesloten wordt. De Parklaan vormt dan geen ruimtelijk structurerende as meer voor het Damgebied, maar wel een scheidende verkeersader. Dit betekent in elk geval voor het Eilandje dat er erg veel verkeer door komt, wat de ontwikkeling van woningbouw niet ten goede komt. Daarenboven is dit soort verkeersinfrastructuur in het Damgebied nefast voor verder positieve ruimtelijke ontwikkelingen.



In een tweede optie worden de Singel wel doorgetrokken maar dan via het tracé van de Slachthuislaan. De aanhechting van het Eilandje en de Dam bij de stad is dan vanzelfsprekender. Voorts kan de Parklaan dan wel worden aangewend als ruimtelijke drager. De afbraak van de Noorderlaanviaduct kan worden doorgevoerd als de Singel noordelijk is doorgetrokken en de aftakking van verkeer langs de Noorderlaan vergelijkbaar is met de trechterfunctie van bijvoorbeeld de Plantin en Moretuslei of de Carnotstraat.

Noorderplaats

De definitie van de Noorderplaats is eveneens belangrijk in de totale mobiliteitvisie.

In de eerste optie, een rechtstreekse aansluiting van de Singel op het knooppunt Noorderplaats, ontstaat er een kortsluiting tussen twee systemen (verschillende statussen en hoeveelheden verkeer) en overlast.

De tweede mogelijkheid zorgt voor een geleidelijke spreiding waardoor dit soort problemen kan vermeden worden. Met andere woorden, de problematiek van de Noorderplaats pleit eveneens voor de oplossing van de Singel in het noorden en een geleidelijke aftakking van inkomend verkeer. Hiervoor dient het zuidelijke stuk van de Noorderlaan op termijn een herprofilering te krijgen. De verdwijning van de viaduct van de Noorderlaan maakt de verbinding tussen het Eilandje en het Damgebied makkelijker en aantrekkelijker.

Deze beslissingen op gebied van verkeer en mobiliteit hebben dus een zware impact op de ontwikkeling van het Eilandje. In afwachting van verdere uitspraken, worden naar de verkeerstructuur van het Eilandje een aantal aannames gedaan.



E I L A N D J E

In de huidige situatie kent het Eilandje veel sluikverkeer van de binnenstad naar de Ring in noord-zuid richting. De verlatenheid van het gebied en de brede wegen moedigen dit verkeer verder aan.

We gaan er van uit dat dit sluikverkeer in de toekomst van het Eilandje geweerd wordt, en enkel nog lokaal verkeer mogelijk is. De wegen krijgen dan een profiel dat aangepast is aan de lokale verblijfs- en woonfunctie.

Naargelang het aandeel in verdeel- of stroomfunctie enerzijds, en ontsluitings- of erffunctie anderzijds, kunnen we de wegen voor gemotoriseerd verkeer onderverdelen in een hiërarchisch systeem.

De Noorderlaan en de Leien hebben in elk van de bovenstaande opties op macroniveau een verdeelfunctie voor de hele stad. Dit is de belangrijkste toevoerder naar het Eilandje.

De Londenstraat-Amsterdamstraat heeft als boulevard overwegend een verdelende functie voor de Oude Dokken, de Cadix- en de Montevideowijk. De Rijnkaai heeft vooral een verdelende functie voor de Montevideowijk, de Scheldekaaien en het Droogdokkeneiland.

De Kattendijkdok Oostkaai - en in het verlengde ervan de Mexicostraat - verzorgen de verdeling voor de Cadixwijk en het Mexico-eiland, maar hebben als hoofdstraat ook een belangrijke ontsluitende functie.

De overige straten hebben enkel een lokale erffunctie. In principe geldt ook in dit lokaal stratenpatroon overal tweerichtingsverkeer, behalve waar de breedte dit niet toelaat of waar een smal rijwegprofiel gewenst is (bijvoorbeeld op de kades), of waar doorgaande sluikroutes ongewenst zijn.

Openbaar vervoer

Om tegemoet te komen aan de eis van basismobiliteit moet elke woning gesitueerd zijn binnen een afstand van 350 m in vogelvlucht t.o.v. een openbaar vervoershalte. Dit betekent dat het bestaande netwerk zal moeten worden uitgebreid. De kaart toont een wenselijke toestand van lijnen en haltes. De Noorderlaan krijgt een belangrijke stamfunctie. De cirkellijn wordt gerealiseerd via de Brouwersvliet. De tram wordt doorgetrokken langs de Rijnkaai met een draaipunt voor de Kattendijksluis. De bestaande buslijnen worden uitgebreid over het Droogdokkeneiland en het Mexico-eiland, aansluitend op de stamlijn op de Noorderlaan, en via de Kattendijkdok Oostkaai en de Mexicostraat.

De buslijn over de Londen-Amsterdamstraat kan worden aangevuld met een nieuwe tramlijn, aansluitend op de Leien.

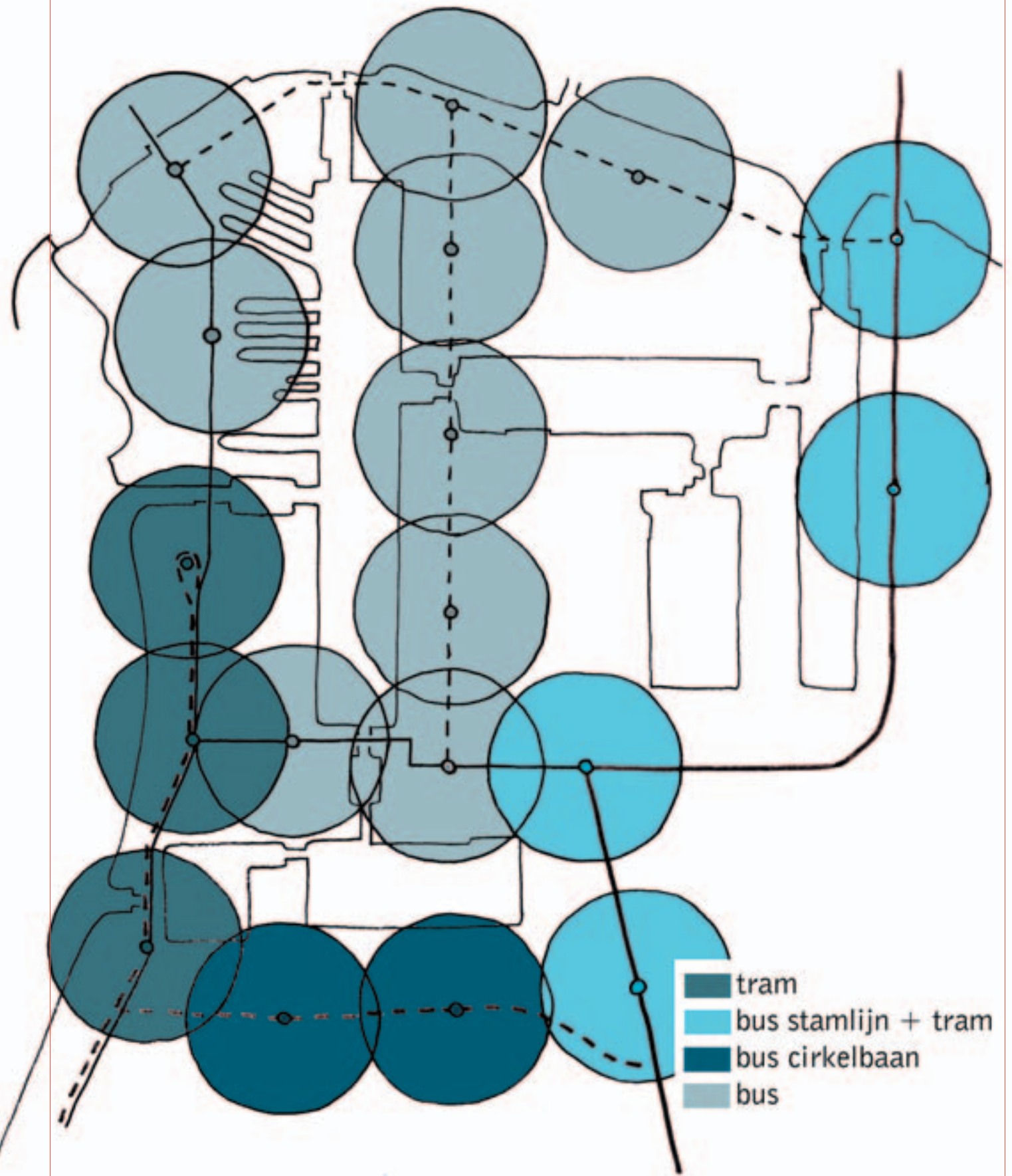
Parkeren

Voor de fase 2 van het plan is het in dit stadium niet mogelijk gedetailleerde uitspraken te doen over het parkeren. Wat volgt geldt dus enkel voor de eerste fase. Bij de berekening van het aantal parkeerplaatsen kan een onderscheid worden gemaakt tussen bovengronds en ondergronds parkeren. Bij de berekening van het aantal bovengrondse parkeerplaatsen in de woonstraten en de boulevard (Londen- Amsterdamstraat) wordt eerst het theoretisch aantal mogelijke parkeerplaatsen berekend. Dit getal wordt verrekend met een factor 0,75 die rekening houdt met het verlies van parkeerplaatsen door inritten en plaatsing van bomen en straatmeubilair. Het aantal mogelijke ondergrondse parkeerplaatsen wordt per laag aangegeven. De berekening van het aantal boven- en ondergrondse parkeerplaatsen en de inachtnaam van het nieuwe programma tonen dat het grootste deel van de parkeerbehoefte ondergronds zal moeten worden opgevangen. In het Antwerpse parkeerbeleid geldt het stand-still principe. Dit betekent dat bij nieuwe bouwactiviteit het aantal bestaande parkeerplaatsen wordt behouden voor het bestaande programma; nieuw programma moet dus zorgen voor bijkomende parkeerplaats. Om dit principe toe te passen, moet voor het Eilandje eerst worden nagegaan hoeveel parkeerplaatsen effectief door bestaande functies worden gebruikt. Er is in de huidige toestand namelijk een overaanbod aan parkeerplaatsen, vooral in de Cadix- en de Montevideowijk.

In de Montevideowijk werd voor de nieuwe bebouwing telkens ondergrondse parking voorzien onder de gebouwen zelf. Naargelang de zwaarte van het programma zal deze meer of minder lagen onder de grond gaan.

Bij de Oude Dokken er begonnen met de plannen voor een ondergrondse parking aan de Godefriduskaai. Een studie van de totale parkeerbehoefte (inclusief MAS) moet duidelijk maken of hier nog bijkomende ondergrondse parkeerplaatsen nodig zijn.

De verzwaring van het bouwprogramma in de Cadixwijk zal de parkeerbehoefte de bovengrondse parkeermogelijkheid veruit doen overtreffen. Aangezien hier gepleit wordt voor een stap-voor-stap ontwikkeling van de bouwblokken, liefst door verschillende ontwikkelaars en architecten, zal een samenwerkingsverband naar parkeerbeleid aangewezen zijn. Er kan dan bijvoorbeeld geopteerd worden voor parkings in de ondergrond die bebouwd worden met verschillende bebouwingstypes. Een parking onder het plein aan het Douanegebouw kan bijkomende parkeerbehoefte opvangen.







NAWOORD

De opmaak van een Masterplan als ‘basisinstrument’ is een zeer belangrijke stap in het stedelijk ontwikkelingsproces van het Eilandje. Vanuit dit hoofdkader, waarin de planontwikkeling in hoofdlijnen wordt uiteengezet, kunnen deelaspecten verder worden uitgewerkt. Daarom werden verfijningen en uitwerkingen van het Masterplan geïnitieerd voor zowel de bebouwde als de onbebouwde ruimte.

Zo werd voor het Eilandje al een ‘Beeldkwaliteitplan voor de Buitenruimte’ (BKP/BR) opgesteld en goedgekeurd, dat vandaag nog een verdere detaillering krijgt door de opmaak van een ‘Groenplan’ en een ‘Waterplan’.

Daarnaast wordt voor de nieuwe bebouwing op het Eilandje een vertaling gemaakt in bindende en richtinggevende regels, enerzijds via een Bijzonder Plan van Aanleg met bestemmings- en bebouwingsvoorschriften en anderzijds via een ‘Beeldkwaliteitplan voor de Architectuur’ (BKP/AR) met richtlijnen rond architectonische vormtaal en welstandsaspecten.

Al deze plannen vormen het noodzakelijk basisinstrumentarium voor de herontwikkeling van het Eilandje.

Om voor de toekomst kwaliteit te kunnen blijven garanderen, is het van essentieel belang om hieraan een ‘kwaliteitsteam’ te koppelen. Dit team zal de bouwplannen toetsen aan kwaliteitscriteria voortvloeiend uit het goedgekeurde plannenkader.

Om aan slaagkansen te winnen moet een project van deze schaal gepaard gaan met een permanente communicatie naar alle betrokken actoren, burgers en geïnteresseerde bezoekers.

Deze plannen staan dan ook niet op zichzelf, maar zijn essentiële stappen binnen het herontwikkelingsproces.

René Daniëls,
Stadsbouwmeester van Antwerpen

DEELNEMERS AAN WERKVERGADERINGEN

Aan de werkvergaderingen voor de ‘productie van het masterplan Eilandje’ en ‘opmaak presentatieboek masterplan’ namen deel:

het Ontwikkelingsbedrijf stad Antwerpen als opdrachtgever
het Projectbureau Eilandje als projectmanager
Buro 5 Maastricht als ontwerper van “verfijning masterplan Eilandje”

De tussenfasen van de studie werden ter discussie voorgelegd aan:
Ontwikkelingsbedrijf stad Antwerpen

Ruimtelijke Ordening, Maryse Gys, Martin Thys, Miranda Coppens
Openbaar domein, Jan Verhaert
Monumentenzorg en Landschappen, Reinout Van Leemputten
Mobiliteitscel, Geert Troucheau
Verkeerspolitie, Alfons Verbeeck
Planningscel, Hardwin De Wever
Communicatie, Paul Van Steenvoort, Claire Mertens

Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
Greet Bernaers, Bert Foubert, Sigrid Fruytier, Koen Thys

Kabinetten

KHET / Kabinet haven, economie en toerisme
KROSOW / Kabinet ruimtelijke ordening, stadsontwikkeling en openbare werken
KLHOB / Kabinet leefmilieu, groenvoorziening, afvalbeleid, huisvesting, bevolking en ontwikkelingsamenwerking
KCBM / Kabinet cultuur, bibliotheek en monumenten

Vlaamse Overheid Departement Leefmilieu en Infrastructuur
Administratie Ruimtelijke Ordening
Administratie Waterwegen en Zeewezen
Administratie Wegen en verkeer

De Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn

Atelier JPLX
Dirk Janssen, Sylvie Laenen

Projectbureau Eilandje
René Daniëls, Ariel Daniëls, Wim Beursgens, Katrien Embrechts, Griet Lecompte, Veva Roesems, Filip Smits

Buro5 Maastricht Masterplan herziening
Els Nulens, Bruno Notteboom, Pascal Wauben, Inez Delzing

HERKOMST FOTO'S EN BEELDMATERIAAL

grootschalige basiskaart: GIS-cel Telepolis Antwerpen, illustraties en plankaarten: Buro 5 Maastricht
p.6 zuidelijk sluiswachtergebouw aan kattendijk saskom, toekomstig Limaplein, ©veva roesems / p.13 maquette van het eilandje / p.15 archieffoto van het kattendijkdok met op de achtergrond de brandweerkazerne, 25 okt 1930 uit archief gemeentelijk haven bedrijf / p.17 culturele as falcon-nassau, op de voorgrond amsterdamstraat zicht op nassaustraat, ©veva roesems / p.21 bonaparte dok met open nassaubrug zicht op het havenhuis, ©veva roesems / p.23 plan van sola de morales uit: J.VANREUZEL, 'antwerpen ontwerpen', 1992 / p.25 plan van mens en ruimte / p.27 zicht op onze lievevrouwen kathedraal getrokken van op douanegebouw, ©greg geertsen / p 29: foto 1.noorderpershuis, kattendijkdok oostkaai, 2 kind met trotinette voor het noorderpershuis 1930 uit: V.Van der Meynsbrugge en L. De Wit, 'havenkwartier', pandora, Antwerpen, 2.squash, ©veva roesems, 3.advocatenkantoor, napelsstraat, ©veva roesems, 4.render van architecten: voor project 'het gouden anker', 5.vrachtwagencentrum, kempenstraat, ©stan dederen, 6.zicht op kerk 'dam', august michielsstraat, ©veva roesems, 7.geklasseerd tot monument, reconversie tot horeca, amsterdamstraat, ©stan dederen, 8.hoek napoleonkaai-napelsstraat, ©stan dederen, 9.woningbouw van architect kolhoff, entrepotkaai, ©veva roesems, 10.jachthaven, willemdok, ©veva roesems, 11.bedieningsgebouw, willemdok, ©veva roesems, 12.pakhuizen, godefriduskaai, ©stan dederen, 13.rijwoningen, kattendijkdok oostkaai, ©veva roesems, 14. maquette van MAS, architect neutelings-riedijk, 15.kantoorgebouw, van schoonbekeplein, atelier JPLX, 16.bebouwing, st aldegondiskaai, ©stan dederen, 17.loodswezen, rijnkaai, stan dederen, 18.geklasseerd tot monument, reconversie tot horeca, rijnkaai, ©veva roesems 19. museumboot, 20.hangar 26-27 architect poulissen, rijnkaai, ©stan dederen, 21.kantoren en woningen, verbindingdok oostkaai, ©veva roesems, 22. tent burens, zomer van antwerpen, scheldekaaien 28-29, ©veva roesems, 23.kantoorgebouw belliard-murdock, kattendijkdok westkaai, ©veva roesems, 24.red star gebouw, rijnkaai, ©stan dederen, 25.de shop gebouw, limaplein, ©stan dederen, 26.montevideloodsen, kattendijkdok wetskaai, ©stan dederen, 27.maquette torenbebouwing op kattendijkdok westkaai, ©veva roesems, 28.afgebroken viaduct (2004), ©veva roesems, 29. kattendijksaskom, ©stan dederen, 30. zicht richting stad, vanuit droogdokken eiland, ©veva roesems, 31. mexico burg, ©veva roesems / p.33 zicht vanuit kop van Kattendijkdok richting stadscentrum / p.35 (van links naar rechts van boven naar onder) Willemdok, ©veva roesems, haven, ©greg geertsen, kattendijkdok, ©veva roesems, ©SA, stadsarchief, willemdok met Koninklijke stapelhuizen op de achtergrond, ©SA, stadsarchief, bevroren schelde, ©SA, stadsarchief, st-felixpakhuis op de achtergrond / willemdok, ©veva roesems / p.37,39,39,41 uit BKP/BR / p.43 kempenstraat, ©veva roesems / p.45 zicht op cadixstraat vanop douanegebouw, ©greg geertsen, zicht op londenstraat vanop douanegebouw, ©greg geertsen, rijnkaai met bedieningsgebouw, ©veva roesems / p. 47 Italelei, ©veva roesems, Kattendijkdok, ©veva roesems / p.49 scheldekaaien met op voorgrond hangar 26-27, ©veva roesems, willemdok met woonboten langs napoleonkaai, ©veva roesems / p.51 aan mexico burg, ©veva roesems, willemdok, ©stan dederen / p.55 meerpaal aan willemdok, ©veva roesems / p.57 kaart van GIS cel, telepolis Antwerpen / p.61 willemdok met op de achtergrond napoleonkaai, ©veva roesems / p.63 luchtfoto cadixwijk, ©coolens nv / p.65 kattendijk saskom met op de achtergrond het douanegebouw, ©veva roesems / p.71 willemdok met op de achtergrond st-felixplakhuis, ©greg geertsen / p.77 scheldekaaien met loodswezen, ©veva roesems, bedieningsgebouw aan rijnkaai, ©veva roesems, kribbestraat, ©greg geertsen, rijnkaai, ©stan dederen, schuilhuis op napoleonkaai, ©veva roesems, cruiseschilders op hanzestedenplaats, ©veva roesems / p.81 zicht op de hoek napelsstraat cadixstraat, ©greg geertsen / p.87 luchtfoto cadixwijk, ©coolens nv, napelsstraat, atelier JPLX, indiënstraat, atelier JPLX, napelsstraat, atelier JPLX, maquette, ©veva roesems, cadixstraat, atelier JPLX / p.91 houtdok, atelier JPLX, a.michielstraat, atelier JPLX, cadixstraat, atelier JPLX, mexicobrug, atelier JPLX, hoek cadixstraat en napelsstraat, ©veva roesems / p.93 zicht op kattendijkdok en schelde, ©greg geertsen / p.99 kattendijkdok westkaai, ©greg geertsen, montevideo, ©veva roesems, maquette, ©veva roesems, redezicht, ©veva roesems / p.113 groenzone aan schelde, ©veva roesems, droogdok met zicht op schelde, ©veva roesems, groenzone aan voormalig noordkasteel, ©veva roesems / p.115 mexico eiland, ©veva roesems, graansilo, ©veva roesems, brandweerkazerne, ©veva roesems / p.117 kempischdok, ©veva roesems, richting dam, ©veva roesems, noorderplaats, ©stan dederen

NASLAGWERK

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1996)
Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (2000, voorlopige vaststelling)
Gewestplan (1990) en bestemmingsplannen
Globaal Structuurplan Antwerpen (1990)
Intentienota Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (2000)
Bestuursakkoord (2001-2006)
Studie Antwerpen Mobiel en Mobiliteitsplan Antwerpen

COLOFON

Opdrachtgever
stad Antwerpen

Eerst druk: april 2004

Productie Masterplan Eilandje 2000-2002
Buro5Maastricht:
Bruno Notteboom, Els Nulens, Pascal Wauben

Coördinatie opmaak Masterplan en Boek
Projectbureau Eilandje (PBE):
René Daniëls, Ariel Daniëls, Wim Beursgens,
Katrien Embrechts, Griet Lecompte, Veva Roesems, Filip Smits

Eindredactie
Claire Mertens, stad Antwerpen

Redactie & lay-out
Veva Roesems voor Atelier JPLX,
naar concept van Michiel Helbig - BKP/BR

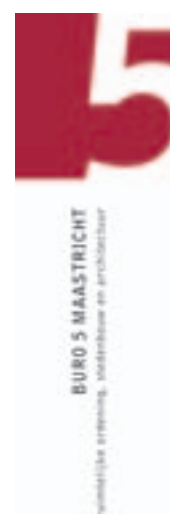
Wettelijk Depotnummer
D/2004/0306/61



ANTWERPEN EILANDJE



ATELIER JPLX







ANTWERPEN EILANDJE

MP
dW

MASTERPLAN FASE 2 EILANDJE - ANTWERPEN EILANDJE



MP
dW

MASTERPLAN FASE 2 EILANDJE - ANTWERPEN EILANDJE

Antwerpen, augustus 2005
Opdrachtgever stad Antwerpen

Buro 5 Maastricht
Louis Loyenstraat 5
Postbus 959
6200 AZ Maastricht
0031-(0)43-3253223
info@buro5.nl
www.buro5.nl



ANTWERPEN EILANDJE

INHOUD

H1	Algemeen	5
	Inleiding	8
	Situatie	8
	Aanpak	10
	Plangebied	10
H2	Afstemming Projecten	13
	Inleiding	16
	Masterplan Fase 1	16
	s-RSA Mobiliteit	20
	Station Luchtbal Oosterweel en Singel	26
	Spoorwegemplacement Spoor Noord	30
	Waterplan	34
	BVB5 Droogdokkeneiland	36
	Woonbehoefte Overige projecten	38
H3	Analyse	45
	Inleiding	48
	Externe invloed	48
	Eigen dynamiek	56
H4	Visie	61
	Haven en Stad	64
	Noordelijke knoop	66
	Identiteit Eilandje	66
	Nieuwe Stedelijkheid	68
	Programma	68
	Aanpak	70
H5	Masterplan op hoofdlijnen	75
	Droogdokkeneiland	78
	Mexico-eiland	82
	Kempen-eiland	90
	Noorderlaan	94
	Thema's	98
Bijlage	Mentaal Beeld	105
Nawoord		125

algemeen

algemeen



H1 Algemeen

Inleiding

Het plangebied bestaat uit één van de oudste havensiten van Antwerpen, het Eilandje. In de planvorming is de ontwikkeling van het totale Eilandje in twee fasen verdeeld. Voor de eerste fase is het 'Masterplan Eilandje Fase 1' (Buro 5 Maastricht) in maart 2002 door de stad Antwerpen goedgekeurd. Hierin wordt een plan beschreven voor de ontwikkeling van de buurten Oude Dokken, Montevideowijk en Cadixwijk. In dit voor u liggende 'Masterplan Eilandje Fase 2' wordt de herontwikkeling van de tweede fase nader onderzocht.

Situatie

Het project Masterplan Fase 2 ligt ingeklemd tussen Masterplan Fase 1, de haven, de historische stad en verschillende in ontwikkeling zijnde projecten. Het Masterplan Fase 2 kent een eigen dynamiek, maar is ook het bindende project voor omringende, nieuwe projecten. De invulling van Fase 2 is deels afhankelijk van andere ontwikkelingen. Het is van groot belang de omringende projecten goed te inventariseren en de intenties en doelen te analyseren. Aan de hand van workshops met de verschillende projecten is er een start gemaakt met de afstemming. De status en inhoud van de projecten is in de meeste gevallen variabel en onzeker, zodat er aannames moeten worden gedaan en stelling wordt genomen voor het Masterplan Fase 2.

Het Masterplan Fase 2 heeft een verre planhorizon, de uitvoering van de plannen zal onder andere afhankelijk zijn van lopende concessies van havengebonden bedrijven, de resultaten van de marktbevraging door het Havenbedrijf met betrekking tot het Droogdokkeneiland en het succes en de ontwikkeling van Fase 1. Aan de uitwerking en realisatie van het Masterplan Fase 1 wordt hard gewerkt. De gedetailleerde inrichtingsplannen op basis van het integrale plannenkader voor het Eilandje Fase 1 zal in de periode 2005-2010 plaatshebben. Aan de uitvoering van architectonische plannen zal vanaf heden tot zeker 2015 worden gewerkt. In de tussentijd wordt er wel al gestart met planvorming van Fase 2



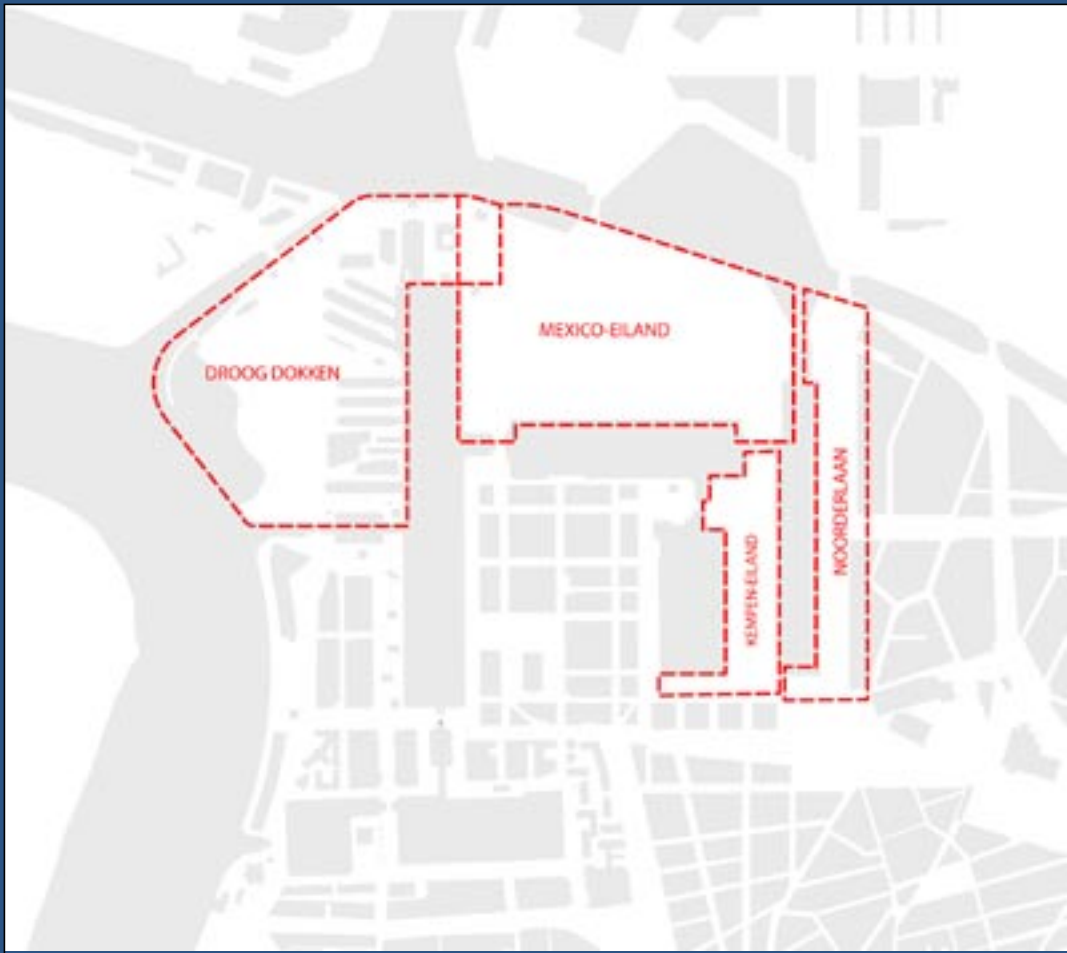
Aanpak

Voor het Masterplan Fase 2 is er meer dan voor Fase 1 een strategische aanpak gewenst. Een meer integrale planvorming ten opzichte van de omgeving is van groot belang. Door de relatie en afhankelijkheid van de verschillende omringende projecten zal Fase 2 veel meer reagerend/sturend van aard zijn. Dit eindrapport moet gelezen worden als een Visie in twee delen. Het eerste deel vormt een Masterplan op hoofdlijnen dat als sturend beleidsdocument voor de toekomst gebruikt kan worden. Het tweede deel bestaat uit een mogelijke, ruimtelijke vertaling van het Masterplan op hoofdlijnen. In de bijlage is dit 'Mentaal Beeld' beschreven.

Om een goede strategie te kunnen bepalen, is het van belang een aantal uitgangspunten vast te stellen met betrekking tot Fase 2 als geheel en voor de afzonderlijke deelgebieden in het bijzonder. De uitgangspunten worden geformuleerd vanuit de analyse en afstemming van een aantal cruciale projecten (hoofdstuk 2) en de analyse van het plangebied (hoofdstuk 3) zelf. In de hoofdstukken wordt er beschouwend gereageerd op mogelijke toekomstige situaties en de consequenties hiervan op het Masterplan Fase 2. Het hieruit voortvloeiende hoofdstuk 4 'Visie' leidt uiteindelijk tot het 'Masterplan op Hoofdlijnen' (hoofdstuk 5). In de bijlage wordt er een mogelijke uitwerking van deze hoofdlijnen getoond. Dit 'Mentaal Beeld' heeft geen formele status, maar dient als prikkel en ter inspiratie bij een verdere uitwerking van Fase 2 in de toekomst.

Plangebied

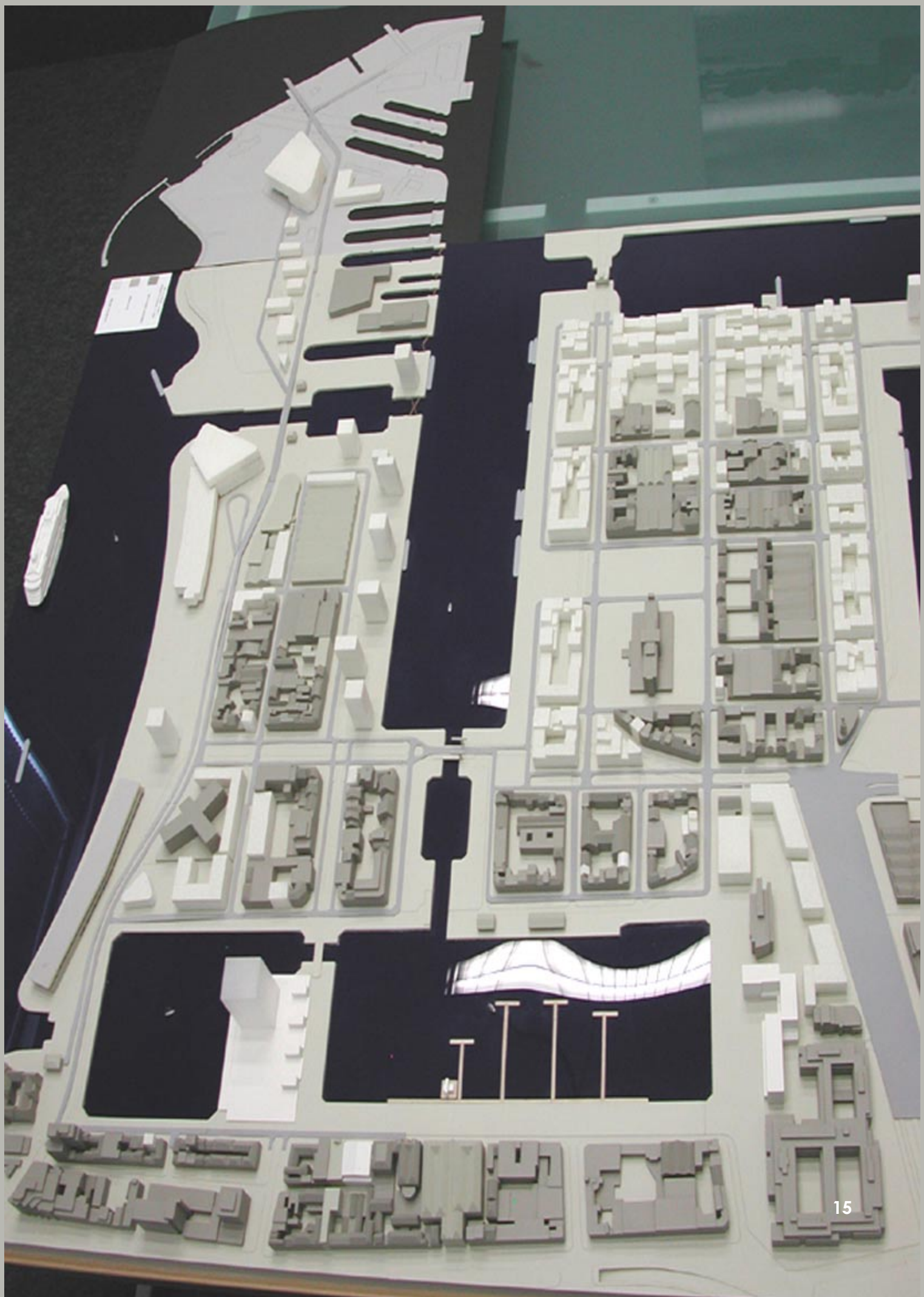
Het plangebied voor het Masterplan Fase 2 bestaat uit de buurten; de Noorderlaan, het Kempen-eiland, het Mexico-eiland en het Droogdokkeneiland. Het Droogdokkeneiland heeft een bijzondere status aangezien dit gebied tevens onderwerp is van studie naar aanleiding van de 'Bevragingsbundel Droogdokkeneiland'.



afstemming projecten

griimmətətə

nətəjorq



H2 Afstemming projecten

Inleiding

Rond het Eilandje Fase 2 ligt een aantal projecten, die in ontwikkeling zijn en de context van het ontwerp complex en dynamisch maken. Het gaat om de projecten 'Masterplan het Eilandje fase 1', de infrastructuurplannen voor de 'Oosterweelverbinding en de Singel', Spoorwegemplacement 'SpoorNoord', het Waterplan voor het Eilandje, de BVB5 voor het Droogdokkeneiland en een aantal projecten in de omliggende buurten. Gedurende het tot stand komen van het Masterplan Fase 2 is er door de stad en Secchi gewerkt aan het Strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (s-RSA). Aangezien de meeste van deze projecten nog in ontwikkeling zijn, kunnen er geen vastgestelde gegevens uit worden opgemaakt. De afstemming tussen Fase 2 en de projecten is een dynamisch proces van informatie uitwisseling door overleg en workshops.

Het ontbreken van vastgestelde gegevens uit de projecten maakt dat er aannames gedaan worden met betrekking tot Fase 2. Deze aannames zijn gebaseerd op de nu voor handen zijnde informatie en zijn gedurende het proces steeds afgestemd. Bij verschillende varianten zal er gekozen worden voor de voor Fase 2 meest ideale situatie. In het proces van afstemming kan er zodoende, door de stad Antwerpen, beargumenteerd stelling worden genomen en invloed worden uitgeoefend op de cruciale projecten.

Masterplan Fase 1

De eerste fase van het Eilandje wordt in de totaliteit van het stedelijk gebied van Antwerpen beschouwd als een onderdeel van de 19^{de} eeuwse gordel. Voor de tweede fase geldt dat het onderdeel uitmaakt van het 'aansluitgebied 20^e eeuw'. Om het Eilandje als geheel onderdeel van de stad te laten worden ligt het voor de hand de nieuwe infrastructuur er als het ware omheen te trekken. Het tracé van de Oosterweelverbinding volgt de historische structuur zoals bepaald door de omwalling van Brialmont.

De hiërarchie van het gebied wordt bepaald door de confrontatie van verschillende schaalniveau's. In deze hiërarchie vormt Fase 1 een overgangsgebied tussen de verfijnde, gedetailleerde schaal van de 19^{de} eeuwse en middeleeuwse stad en de grote schaal van Fase 2 en de haven. Hierin onderscheid Fase 2 zich van Fase 1.

Op het Mexico eiland heeft de bebouwing een maat en schaal die overeenkomt met de maat van de dokken. Aangezien de confrontatie hier minder groot is vervult de overgangszone (de kaaïen) tussen beiden een andere, veel bescheidenere rol. Een bijzondere overgangszone wordt gevormd door de Droogdokken.

In Fase 2 komt nog een heel andere confrontatie aan de orde, namelijk die tussen Stad en Haven. Deze confrontatie is aan de noordrand van het Mexico eiland het meest pregnant aanwezig. De kaaïen aan het Albertkanaal vormen een totaal andere overgangszone dan die aan de dokken.



De oriëntatie in Fase 1 wordt ontleend aan de gridstructuur en het op strategische punten inzetten van landmarks. De structuur van de nieuwe bouwblokken wordt vergelijkbaar aan de bestaande bouwblokken uitgewerkt. De heldere en eenvormige structuur die binnen de afzonderlijke buurten van Fase 1 toepasbaar is ontbreekt voor Fase 2. Hier zullen per buurt, specifieke structuren en oriëntatiepunten moeten worden ontwikkeld.

In Fase 2 is er geen bestaande gridstructuur aanwezig. De oriëntatie op het Mexico-eiland wordt verstoord door de grote loodsen. De oriëntatie vindt plaats vanaf de randen van het gebied en wordt bepaald door opvallende bebouwing zoals de brandweerkazerne, graansilo (Extra-City) en het Pomphuis.

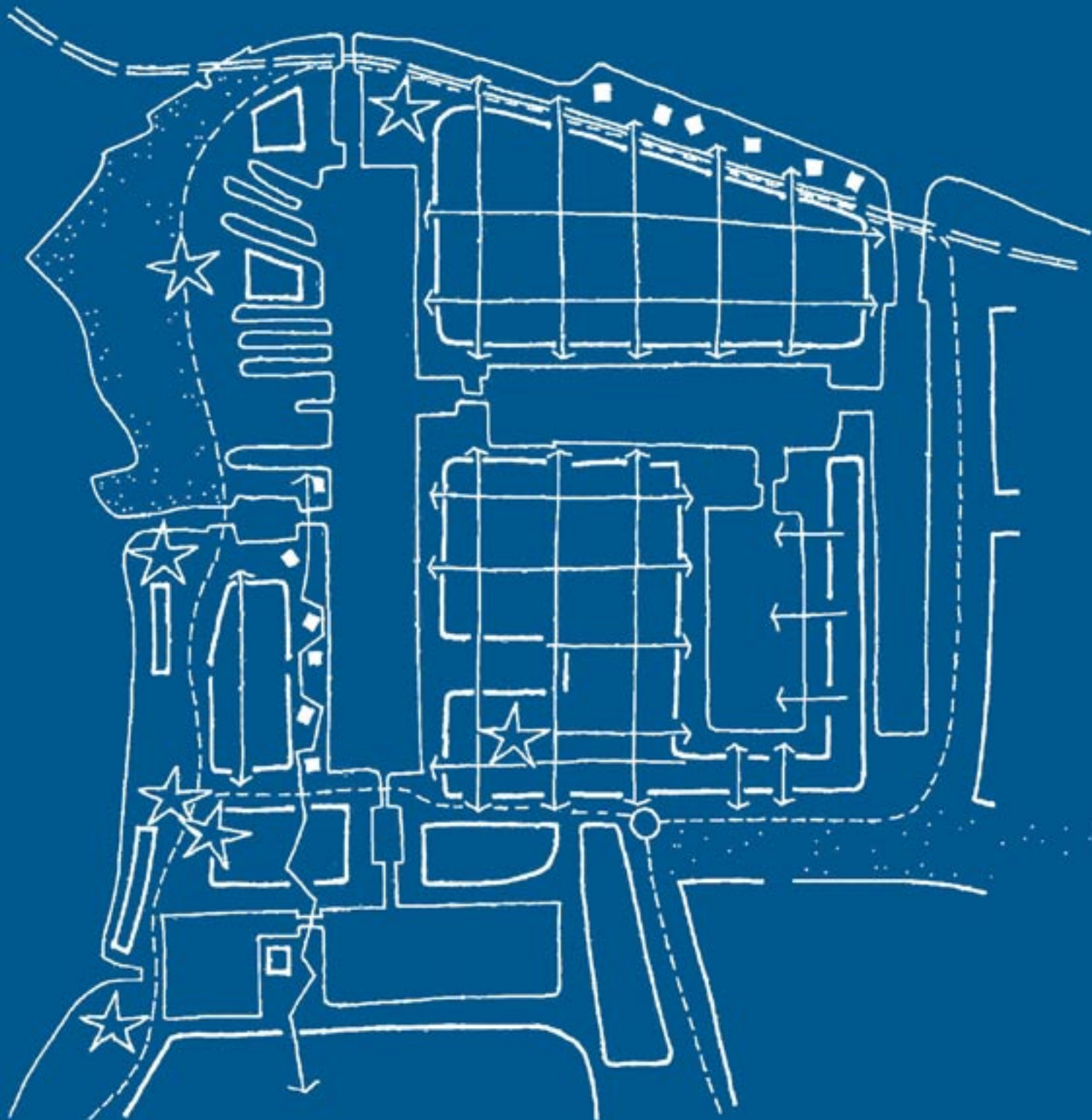
De oriëntatie op het Droogdokeneiland wordt bepaald door de Schelde en het groengebied aan de ene zijde en de droogdokken aan de andere zijde. Door de centrale ligging van de ontsluitingsweg zorgen beide elementen voor een heldere oriëntatie.

Door de sterke noord-zuid richting van het Kempisch en Asia dok is de oriëntatie op het Kempen-eiland redelijk eenvoudig. De positie bepaling in het totaal van het Eilandje is echter niet eenvoudig.

De oriëntatie in de zone rond de Noorderlaan wordt bepaald door de lange noord-zuid as die de Noorderlaan is. Door de niveauverschillen in de Noorderlaan is de oriëntatie binnen het Eilandje en de stad uitstekend.

De diversiteit van de bebouwing en functies in het in transformatie zijnde oude havengebied zorgen voor stedelijke kwaliteit en dynamiek. De belangrijkste bindende factor is het water van de dokken. Deze binden de verschillende buurten aan elkaar. De samenhang binnen de buurten wordt in Fase 1 door een eenvormige inrichting van het openbaar domein gegarandeerd.

Voor Fase 2 gelden gelijke uitgangspunten. Deze zijn echter niet overal toepasbaar of leveren niet overal het gewenste effect. Juist de tegenstelling op groter schaalniveau zowel ruimtelijk als programmatisch maken Fase 2 interessant. De eenheid zal eerder door lijnen dan door structuren tot stand gebracht worden.



Voorontwerp Strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen

Het voorontwerp s-RSA doet verschillende, voor de ontwikkeling van het Eilandje belangrijke uitspraken. De krijtlijnen uit het s-RSA zijn overgenomen in het Masterplan Fase 2, zodat beide planniveaus op elkaar zijn afgestemd. De 'Hard Spine', 'open stad' en 'Soft Spine' zijn bruikbare concepten die een richting geven aan de ontwikkeling van het Eilandje binnen Antwerpen.

Hard Spine

In Antwerpen zijn er verschillende locaties die een belangrijke rol spelen als structuurbepalende ontwikkellocatie. In het 'Voorontwerp s-RSA' worden deze locaties beschreven als acht entiteiten die verbonden zijn via de Kaaien. Deze stedelijke eenheden vormen in de toekomst de 'Hard Spine' van Antwerpen. Het gaat hierbij om de eenheden Noorderlaan-Vosseschijnstraat, het Eilandje, de Kernstad, 'Het Zuid en Nieuw Zuid', de Spaghetti knoop, Investeringszone Petroleum Zuid (IPZ) en de Hoboken polder in twee aaneengesloten delen. Voor elke eenheid is er een korte profielschets opgenomen met betrekking tot de ruimtelijke structuur en programmatische invulling. Hieronder worden de locaties die van belang zijn voor de ontwikkeling van het Eilandje beschreven.

Investeringszone Petroleum Zuid (IPZ)

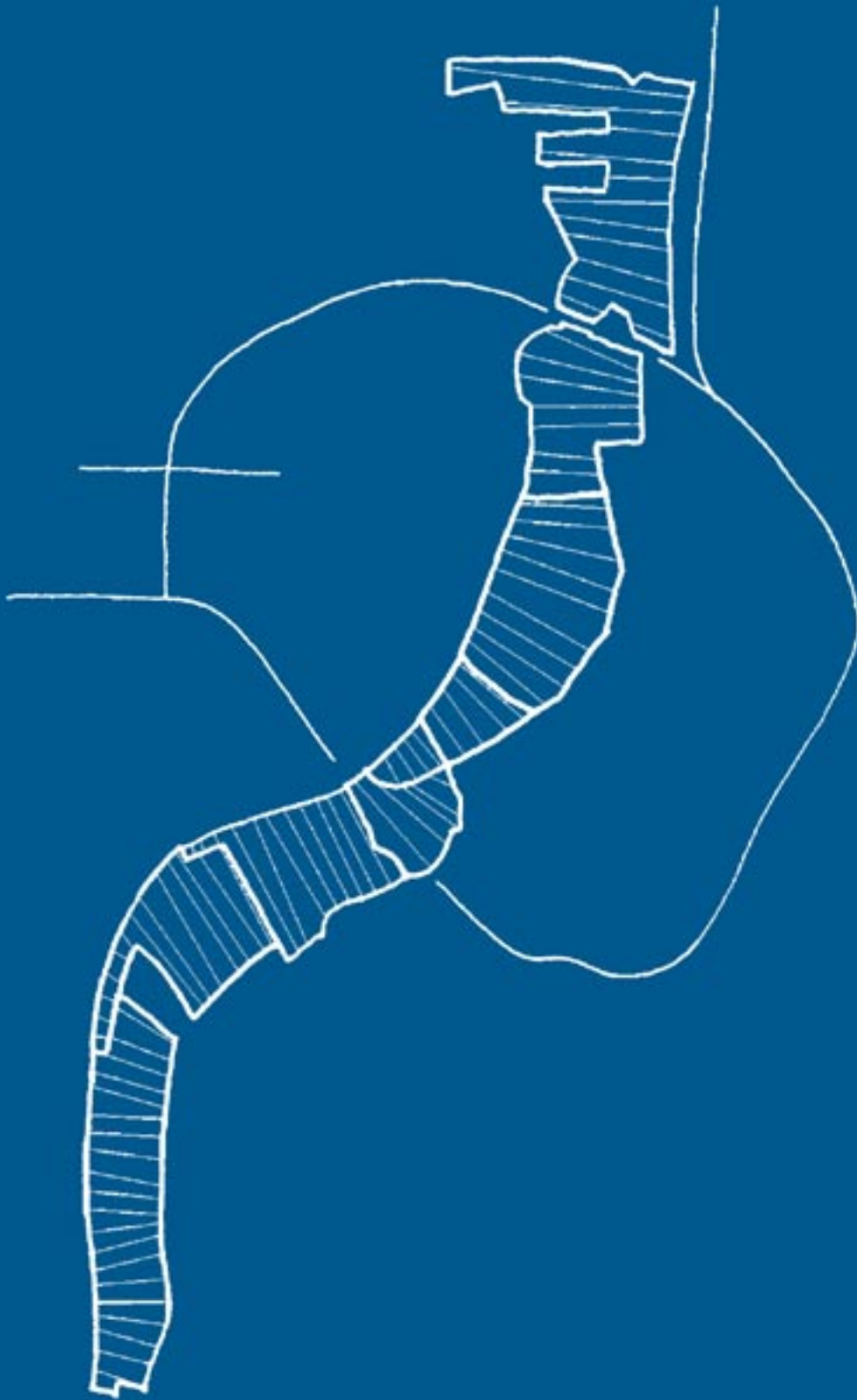
Dit voormalige petrochemische havengebied zal een transformatie ondergaan, met als hoofdingrediënten ecologie en KMO. Dit grote terrein tussen stad en Hobokenpolder kan op een extensieve wijze worden ingevuld als groen park waarbinnen kleinschalige bedrijfsunits worden gepositioneerd.

'Het Zuid en Nieuw Zuid'

Het Zuid is een in ontwikkeling zijnde bestaande stedelijke structuur waar naast hoogwaardige woningen steeds meer horeca en culturele functies verschijnen. Vergelijkbaar aan het historische centrum. De huidige kwaliteiten en ontwikkelingen met betrekking tot woningbouw, buurtgerichte voorzieningen en lokale, economische activiteiten zullen verder gestimuleerd worden. De relaties met 'Nieuw Zuid' zijn in de toekomst van groot belang. Dit komt tot uitdrukking in het 'omleggen' van de Singel en de positie van het nieuwe Justitiepaleis.

Het project 'Nieuw Zuid' voorziet in een transformatie van een voormalig rangeerstation in een gemengd stedelijk gebied. Het plan biedt plaats aan een 1000-tal woningen en appartementen, circa 150.000 m² kantoren en een multifunctioneel centrum als brug tussen oud en Nieuw Zuid.

De woningen bestaan grotendeels uit appartementen in verschillende typen en prijsklassen. Ongeveer een kwart van de woningen bestaat uit eengezinswoningen en kleine appartementenblokken die in het centrale deel van het gebied zijn gepositioneerd.



Noorderlaan
Vosseschijnstraat

Het Eilandje

Kernstad

Het Zuid
Nieuw Zuid

Spaghetti Knoop

IPZ

Hobokenpolder

De identiteit van 'Nieuw Zuid' sluit aan bij die van 'Het Zuid', een stedelijk woongebied met op strategische locaties (lokale)voorzieningen en culturele functies. De dichtheid van het gebied is voor stedelijke begrippen niet erg hoog door de aanwezigheid van grondgebonden wonen. De maat en schaal van de bebouwing sluit aan bij de stedelijke schaal van Het Zuid. Er vindt een ruimtelijke scheiding tussen wonen in het centrum en werken langs de randen plaats.

'Noorderlaan-Vosseschijnstraat'

Het gebied Noorderlaan-Vosseschijnstraat is het noordelijke deel van de 'Hard Spine'. In dit gebied worden grootschalige stedelijke en havengebonden activiteiten met elkaar gemengd. Er is een ontwikkeling gaande, waarbij de Noorderlaan tot een commerciële as transformeert. Aan deze as ontstaan mogelijkheden voor grootschalige detailhandel en stadsgebonden logistieke of administratieve functies.

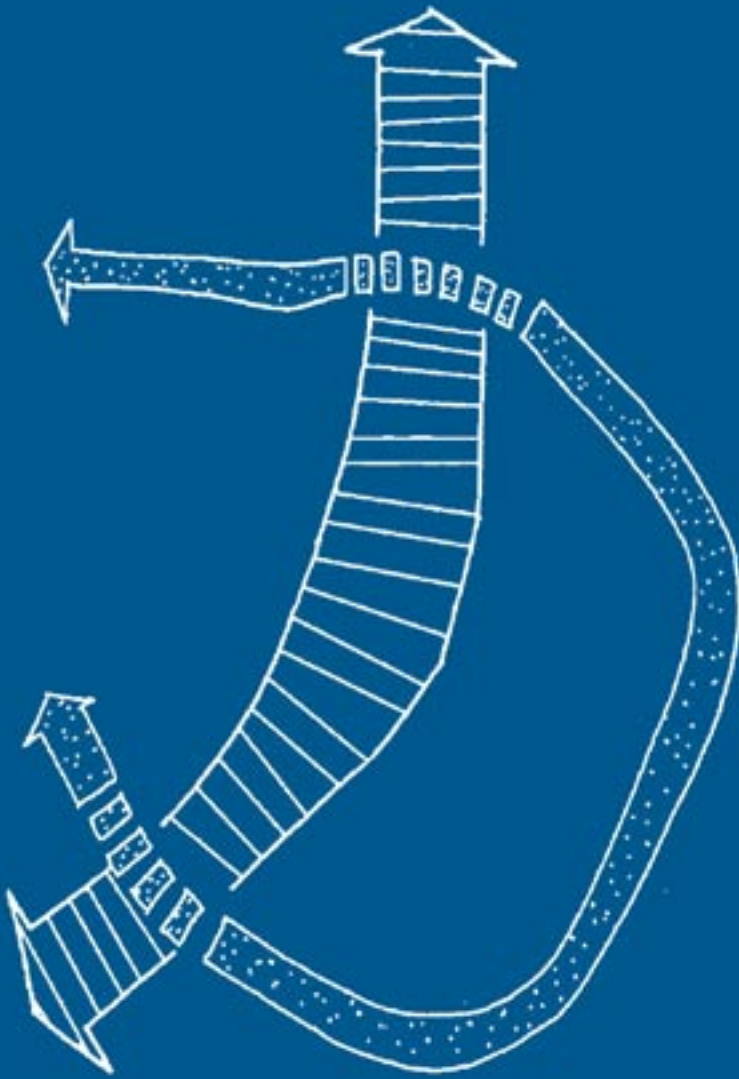
Open Stad

De 'Hard Spine' is niet ingekaderd door de Ring. In de zuidelijke en noordelijke knoop wordt het stedelijk gebied juist over de Ring getrokken. Binnen dit 'open stad' concept krijgt de Noorderlaan en omgeving een belangrijke rol. Deze laan transformeert tot een stedelijke as met bijzondere functies. Het Eilandje en in het bijzonder het Mexico-eiland vormen het koppelstuk tussen Kernstad en Buiten Stad. De continuïteit van het stedelijk gebied is afhankelijk van de toekomstige invulling.

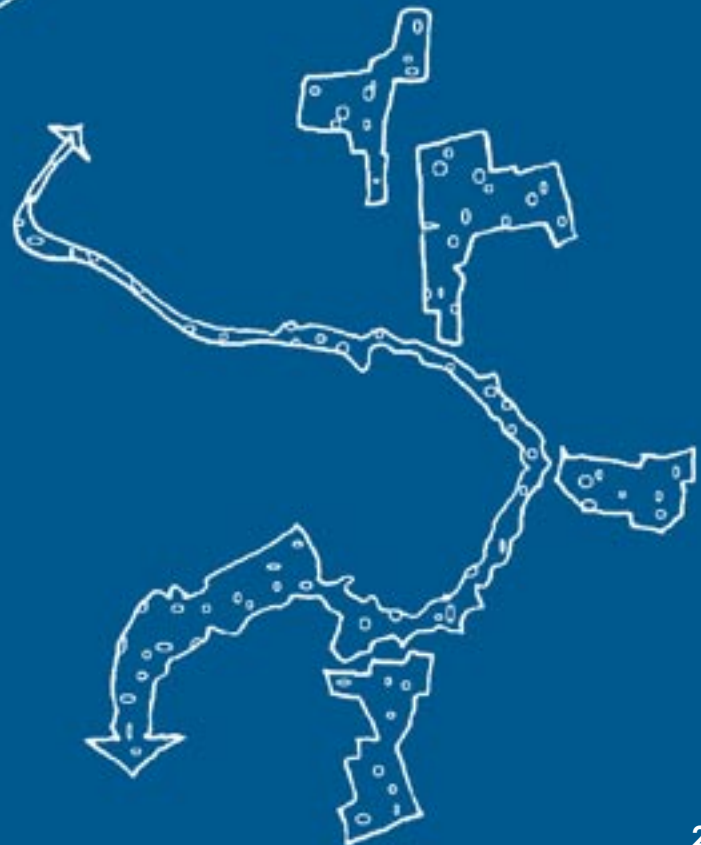
Soft Spine

De 'Soft Spine' vormt het groene, ecologische raamwerk op stadsniveau. Hierin spelen vijf parken een belangrijke rol. De parken staan in relatie tot elkaar via de Ring/Groene Singel en de groene Schelde oevers. Voor het Eilandje houdt dit in dat aan de noordzijde van het Mexico-eiland gekoppeld aan het Albertkanaal een groene verbinding tussen Schelde en Singel tot stand gebracht moet worden om de continuïteit van de 'soft spine' te waarborgen.

- OPEN STAD - UIT HET S-RSA



- SOFTSPINE - UIT HET S-RSA



Mobiliteit

Gelaagd openbaar vervoernetwerk

In een eerste fase worden stamassen gezien als verbindende assen tussen de eerste gordel randgemeenten rond Antwerpen en het dynamische gegeven van de Kernstad. In de Kernstad verknopen deze assen zich tevens met een aantal die de link vormen naar de hogere vervoersniveaus. De stamassen vormen de basisstructuur voor de Kernstad en bestaan uit premetro-assen en openbaar vervoerscorridors die bestaan uit een bundeling van een aantal lijnen. De stamas Station Luchtbal-Leien-Antwerpen Zuid/Centraal vormt een dergelijke belangrijke hoogwaardige OV-corridor.

Tevens worden er in de eerste fase een aantal knopen naar het hogere openbaar vervoernet alsook coördinatiepunten en overstappunten gerealiseerd waar uitwisseling van verschillende vervoersmodaliteiten mogelijk is. Coördinatiepunten zijn openbaar vervoersknopen, met een sterk structurerend karakter, waar een aantal belangrijke stamassen samenkomen of verknopen met lokale lijnen. De Noorderplaats, waar Leien en Noorderlaan bij elkaar komen is een dergelijk coördinatiepunt.

Stedelijke tangenten

Aangezien de dynamiek van de stad vooral in een actieve rand, bestaande uit een aantal brugpoorten, rond de Kernstad gelegen is, dienen deze zones goed bediend te worden door openbaar vervoer. Enerzijds moet deze zone goed verbonden worden met de randstedelijke gebieden rond Antwerpen en anderzijds moet de ring zelf goed ontsloten worden. Naast het radiale systeem wordt er een tangentiële structuur voorzien.

De Singellijn (Singel-Leien) verloopt via het traject Singel en de Leien en bestaat uit hoogwaardig openbaar vervoer. De lijn krijgt een herkenbaar gezicht, verbindt de brugpoorten en heeft een ontsluitend karakter. De cirkellijn heeft eveneens een eigen gezicht en circuleert via de Leien en de Scheldekaaien.

Voor het Eilandje is een toekomstige aantakking op de tangentiële structuren van groot belang. Het doortrekken van de cirkellijn naar het noorden over de Rijnkaai is een goede aanzet hiertoe. Echter om in de toekomst een hoogwaardige openbaar vervoersontsluiting voor het Eilandje te bewerkstelligen is er een volledige tramontsluiting noodzakelijk.



Station Luchtbal

Op het moment wordt er hard gewerkt aan het aanleggen van de HSL tussen Antwerpen en Amsterdam. De tunnel onder het centrum komt ter plaatse van het voormalige Dam station bovengronds. Parallel aan het bestaande spoor en de ring wordt het tracé voortgezet.

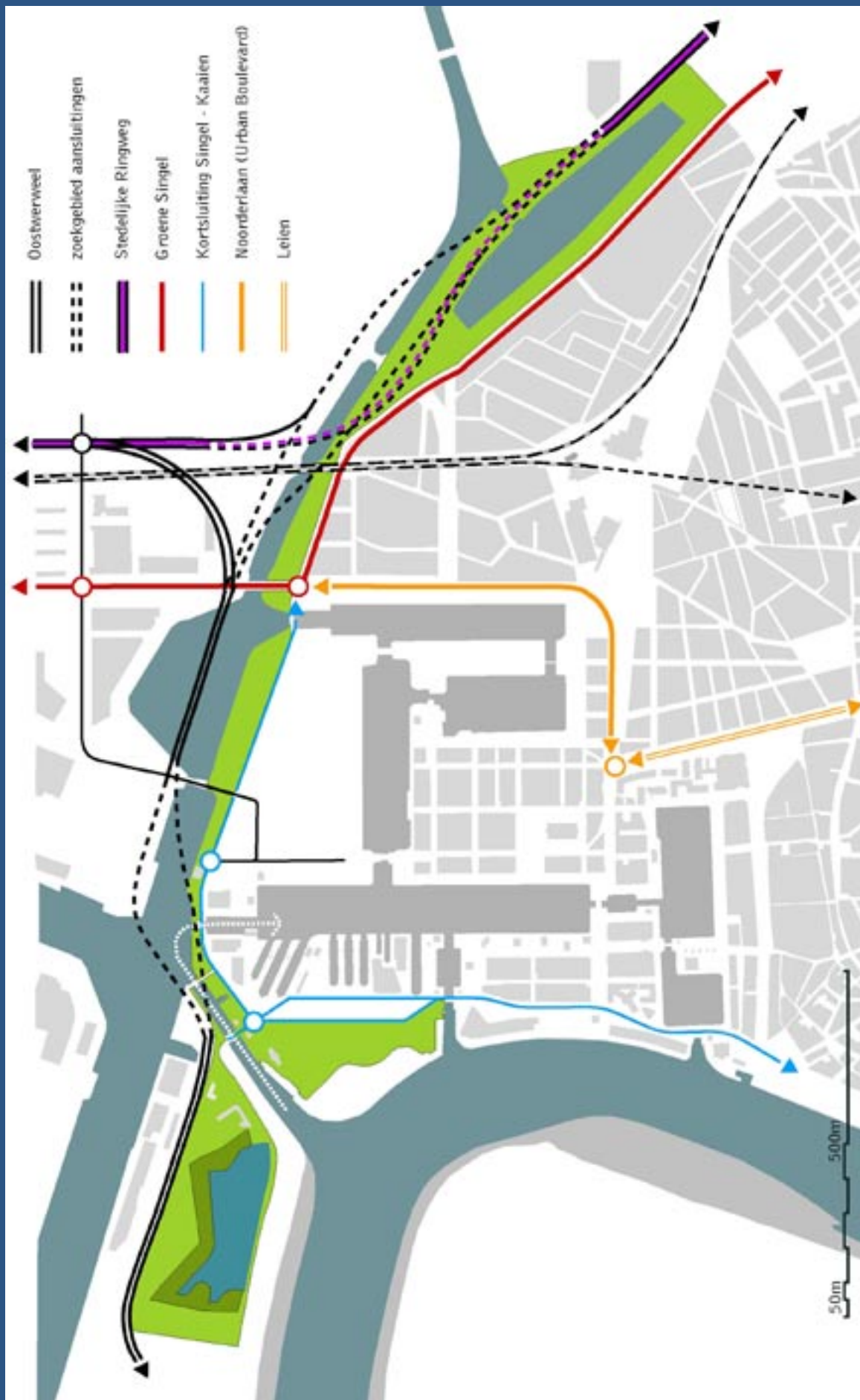
Op de plek waar de Groenendaallaan onder het spoortracé doorgaat wordt met de aanleg van de HSL op deze plek het station Luchtbal verder uitgebouwd tot een multi-modaal knooppunt.

Oosterweel en Singel

Het deelproject 'Oosterweel verbinding' wordt als onderdeel van het Masterplan Antwerpen in opdracht van het Vlaams Gewest door TV SAM verder uitgewerkt. In het project wordt er gezocht naar een tracé voor de verbindende snelweg tussen de huidige Ring en de Linkeroever, het sluiten van de ring. In verband hiermee wordt er tevens gezocht naar een kortsluiting tussen de Singel en de kaaien. Beide tracés kunnen van invloed zijn op de toekomstige vormgeving van de Fase 2.

Het systeem waar we vooralsnog van uitgaan bestaat uit een buiten-Ring (ter hoogte van het Eilandje alleen als Oosterweel verbinding), een stedelijke Ring en een Groene Singel. De buiten-Ring verzorgt een snelle directe route rond Antwerpen voor verkeer dat niet in de stad zelf hoeft te zijn. Voor een optimale stedelijke ontwikkeling van het Eilandje is het meest noordelijke tracé aan te bevelen. Het aantal aansluitingen vanuit de stad op de buiten-Ring zal zeer beperkt zijn. Het zogenaamde transitverkeer wordt gescheiden van het bestemmingsverkeer voor de stad Antwerpen. Dit bestemmingsverkeer wordt op de stedelijke Ring afgewikkeld. De stedelijke Ring kent meer afslagen dan de buiten Ring en is bedoeld voor verkeer dat van buiten Antwerpen de stad in wil. De Groene Singel is bedoeld voor stadsverkeer. Via de Groene Singel worden stadsdelen met elkaar verbonden.

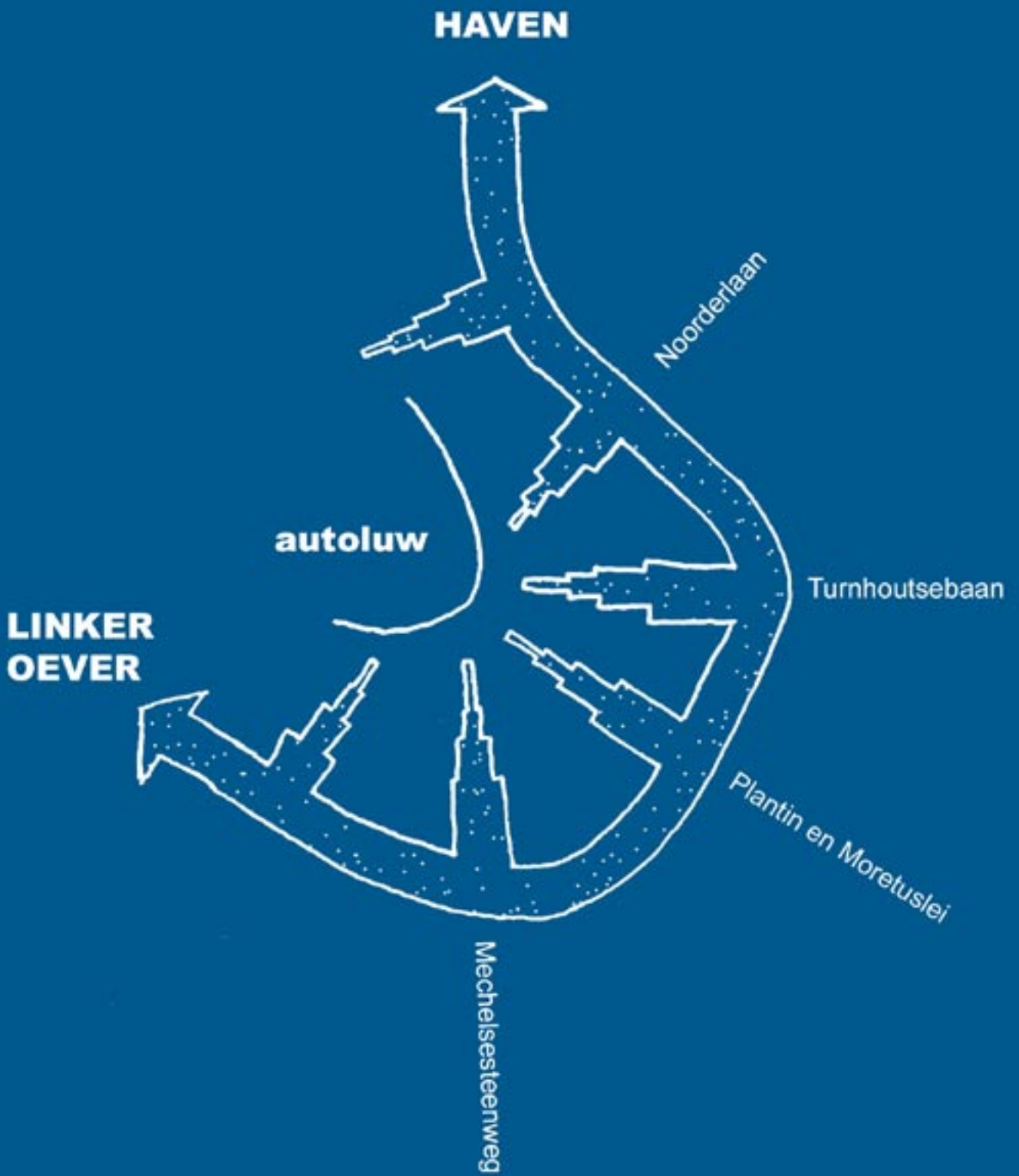
Voor het Eilandje is het van belang dat de stedelijke Ring een goede verbinding krijgt met het gebied. Ter hoogte van het Eilandje volgt de stedelijke ring niet langer het buiten Ring tracé, maar buigt af richting het noorden. Een aansluiting ter hoogte van de Groenendaallaan verbindt de stedelijke Ring met de entreewegen zoals de Noorderlaan en de Straatsburgbrug.



De Groene Singel is onderdeel van het stedelijke netwerk, volgens het concept van de uitdovende invalswegen. De Groene Singel loopt als groen systeem door langs het Albertkanaal en buigt als autosysteem af naar het noorden via de noordelijke Noorderlaan. De zuidelijke Noorderlaan transformeert tot een (uitdovende) urban boulevard, met ter hoogte van de Noorderplaats de koppeling met de Leien.

In het principe van de uitdovende invalswegen neemt de verkeersintensiteit af naar mate men verder van de Groene Singel af geraakt. Dit principe is ook denkbaar voor de noordzone van het Mexico-eiland, parallel aan het Albertkanaal. Door in de knoop Groene Singel-Noorderlaan ook een aantakking te maken richting het westen. Er ontstaat een koppeling tussen de Groene Singel en de Schelde Kaaien, Straatsburgdok zuidkaai. Deze verbinding is autoluw, niet voor vrachtverkeer geschikt, heeft een groen karakter en biedt de mogelijkheid tot kavel ontsluiting.

In de plannen van Fase 2 zal er een onafhankelijkheid worden ingebouwd ten aanzien van de precieze ligging van de Oosterweel verbinding.



Spoorwegemplacement 'SpoorNoord'

Voor dit voormalige spoorwegemplacement in het noorden van de stad is er een prijsvraag uitgeschreven. De winnaars van de prijsvraag zijn, onder leiding van Studio 03, het ingediende prijsvraagontwerp verder aan het uitwerken.

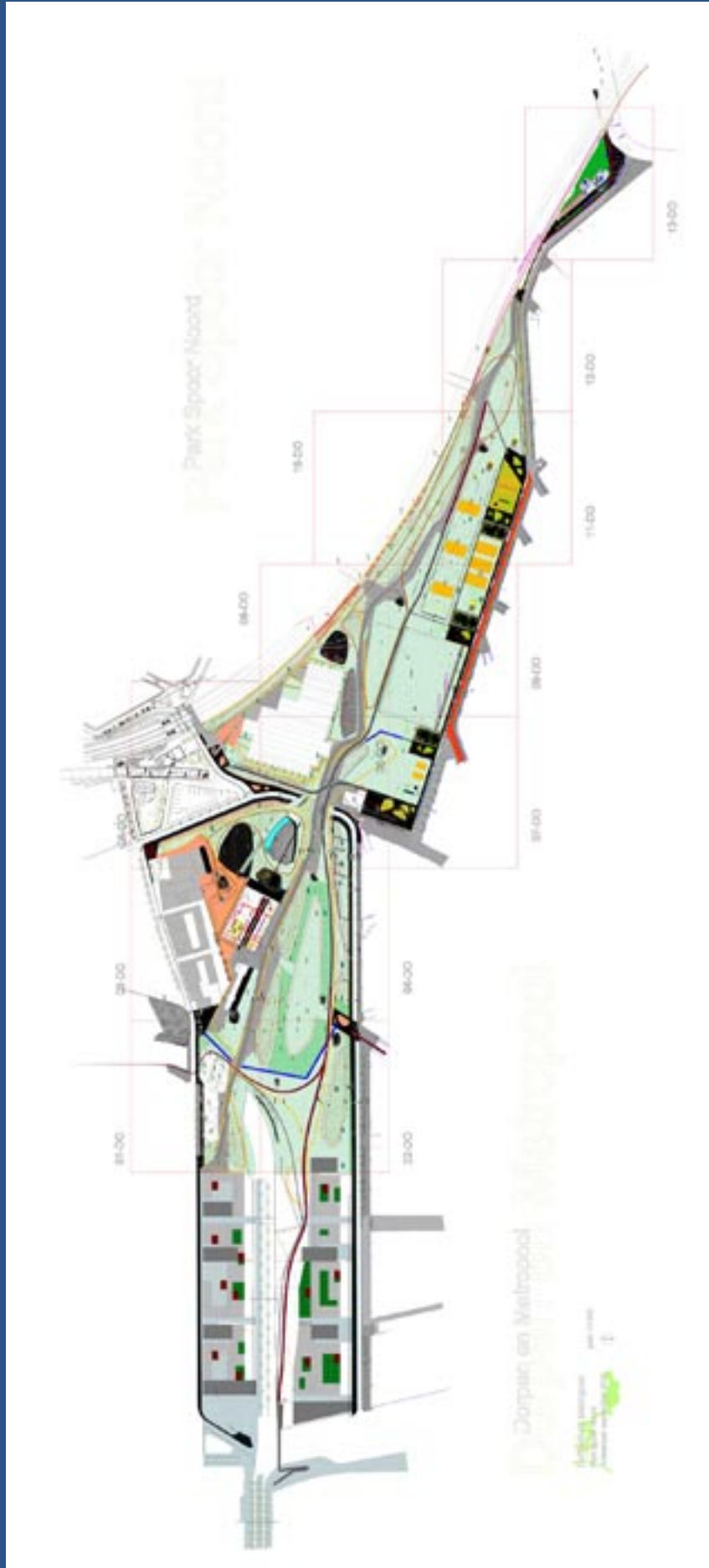
In het ontwerp wordt het emplacement omgevormd tot een stadspark dat de omringende buurten met elkaar verbindt. In het park is er veel ruimte gereserveerd voor sport en spel. In de kop van het emplacement dat eindigt in het monumentale gebouw aan de Leien is compacte bebouwing tot tachtig meter hoogte voorzien. De bebouwing is aan de noordzijde van de Noorderlaan via een stedelijke plint verbonden met het straatniveau. Hierdoor kan de Noorderlaan transformeren tot een stedelijke boulevard.

Tijdens meerdere bijeenkomsten met Studio 03 zijn er verschillende onderwerpen aan de orde geweest. De belangrijkste discussiepunten bestaan uit de structuur en vormgeving van de bouwblokken in de kop van het park SpoorNoord, de doordringbaarheid met de auto dan wel langzaam verkeer in noord-zuid richting van de bouwblokken, de overgang van het stadspark richting de Schelde, de vormgeving van de Noorderplaats, het mogelijk maken van een fiets- en wandelbrug tussen de kop van het park en de AMCA-site, status van de Noorderlaan en lijnvoering van de tramlijn.

Aannames met betrekking tot SpoorNoord:

Bouwblokken

- De contouren van de bouwblokken zoals in de plannen voor SpoorNoord worden in het Masterplan Fase 2 overgenomen. De ruimte tussen de afzonderlijke bouwblokken moet voldoende maat hebben om goede noord-zuid relaties tot stand te brengen.
- De bouwblokken ten noorden van de Noorderlaan krijgen een gezicht aan de Noorderlaan en aan de Kempenstraat. Aan deze noordzijde mag er geen 'achterkantsituatie' ontstaan.



Overgang Stadspark - Eilandje - Schelde

- De transitie vindt plaats in drie fasen; van groen landschapspark naar stadspark tussen de bouwblokken naar groene laan (Londen-Amsterdamstraat).
- Het groene landschapspark wordt 'onder de Noorderlaan doorgetrokken' richting het Asiadok.
- Het park SpoorNoord beïnvloedt de inrichting van de kaaïen langs het Asiadok.

Status Noorderlaan

- De hoogteligging van de Noorderlaan blijft op de huidige wijze gehandhaafd, dus deels op niveau.
- De Noorderlaan transformeert van 'stadssnelweg' naar een urban boulevard met tramlijn.
- De meest waarschijnlijke tramlijn loopt vanaf station Luchtbal via een nieuwe brug over het Albertkanaal richting de IJzerlaan. Via de IJzerlaan buigt de tram af richting Noorderlaan om via de Noorderlaan en de Noorderplaats op de Leien en de Londen-Amsterdamstraat aan te takken.
- Aan de Noorderlaan ontstaat op de plek waar het Albertkanaal wordt gekruist een 'Poort tot de Stad'.



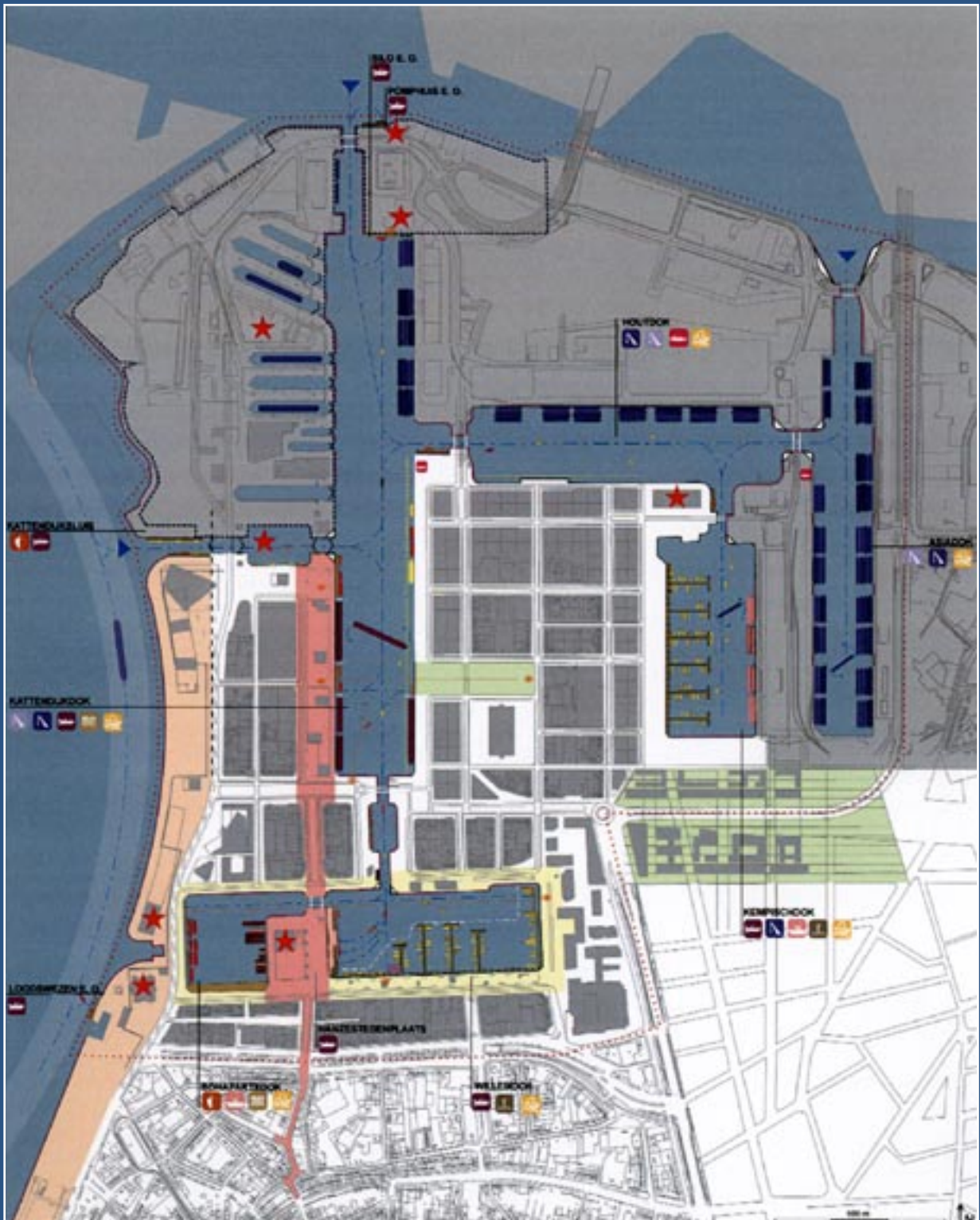
Waterplan

Het doel van het waterplan is een visie te geven op het integreren van het waterprogramma ten behoeve van een inspirerende maritieme sfeer. Het plan biedt maximale ruimte voor productontwikkeling in de watergebonden vrijetijdseconomie.

In het waterplan wordt er een doorkijkje gegeven naar de tweede fase, dit heeft vooral betrekking op het Asiadok en het noordelijk deel van het Houtdok. De invulling van het Kempisch dok heeft invloed op het toekomstige gebruik van het Kempen-eiland.

De noordzijde van het Houtdok zal dienst doen als wachtareaal voor binnenschippers. Bij het gebruik van de zuidkaai van het Mexico-eiland dient hiermee rekening te worden gehouden. De jachthaven in het Kempisch dok komt aan de westzijde, aan de oostzijde zijn ligplaatsen voor de binnenvaart voorzien. De zuidzijde en bruggenhoofden zijn vrij van programma.

Voor het Asiadok worden er in de eerste fase geen wijzigingen voorzien. Het blijft hoofdzakelijk een dok waar goederen worden overgeslagen en waar schepen op wacht liggen. Door het langs zij afmeren wordt de zichtlijn in de lengte richting van het dok gegarandeerd. In de doorkijk naar de tweede fase wordt het contact vanaf de Noorderlaan richting het water geaccentueerd, waarbij het aangewezen lijkt binnenvaartschepen op wacht terug te dringen, zodat er kansen worden gecreëerd voor een actief, recreatief waterprogramma.



BVB5 Droogdokkeneiland

Voor het Droogdokkeneiland is er eind 2002 een marktbevraging uitgeschreven door het gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. Tot op heden is er nog geen winnaar bekend gemaakt. Het gemeentelijk Havenbedrijf heeft aangegeven dat er met betrekking tot het Droogdokkeneiland geen plannen kunnen worden gemaakt, zolang er geen winnaar is. Om toch enig houvast te hebben voor de planontwikkeling van Fase 2 worden de randvoorwaarden en uitgangspunten uit de bevragingbundel 5 overgenomen van het plandocument 'Masterplan Eilandje Fase 1'. Hieronder volgt een korte samenvatting van de belangrijkste punten:

- zonerings in hard - overgang - groen
- harde zone; behoud bestaande (beschermd) bebouwing, respecteren van monumentale droogdokken, openbare, recreatieve functies, maritiem karakter behouden, menging met wonen
- overgangzone; begrensd door noord-zuid ontsluitingsweg, gemengd programma met nadruk op kantoren
- groene zone; stedelijke groenvoorziening, onderdeel van de groene recreatieve route langs de Schelde, continuïteit van het groen waarborgen, geen bebouwing anders dan bestaande monumentale bebouwing, natuurlijke en ecologische inrichting
- mogelijke inplanting van één grootschalige, publieke voorziening aan de noordzijde van de overgangzone
- gebruik maken van zicht op stad en Schelde
- behoud monumentale en beeldbepalende bebouwing



Woonbehoefte

Vraagzijde

Antwerpen is een stad met bijna 450.000 inwoners, die de jongste decennia zeer sterk getroffen is door stadsvlucht en suburbanisatie. Dit is volledig toe te schrijven aan een negatief migratiesaldo. De kernstad kent een aanzienlijke instroom van buitenlanders, maar een nog veel grotere uitstroom naar andere stadsdelen en gemeenten van het stadsgewest. Deze uitstroom vindt vooral plaats onder relatief jonge gezinnen met kinderen (0-14 jarigen en 30-44 jarigen). De instroom bestaat vooral uit twintigers waaronder studenten, alleenstaanden of koppels zonder kinderen.

Om de toekomstige woonbehoeften te kennen is er een bevolkings- en gezinsprognose opgesteld. Als gevolg van de verouderingstendens zal de bevolking op natuurlijke wijze steeds sneller afnemen en zullen er tot 2013 circa 14.000 inwoners verloren gaan. Maar door het proces van gezinsverdunning zal het aantal huishoudens in diezelfde periode toch toenemen met circa 11.000 eenheden.

Deze natuurlijke groei volstaat niet om de in het 'Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen' vooropgestelde trendbreuk te realiseren. Volgens het RSV moet in de provincie Antwerpen 65% van de nieuwe woningen in stedelijk gebied gebouwd worden. Om dit aandeel te halen zal de stad Antwerpen ruim 3.000 extra woningen bovenop haar eigen behoefte moeten realiseren. De totale woonbehoefte tot 2013 komt daardoor op ruim 14.000 woningen, waarvan circa 13.000 woningen voor 2008 gerealiseerd moeten zijn.

Aanbodzijde

De potentiële woningvoorraad in Antwerpen bedroeg in 1998 circa 25.000 woningen, waarvan 56% gelegen in binnengebieden met 21% leegstaande panden. De kernstad kent een potentiële woningvoorraad van circa 7.000 woningen waarvan 4.000 bestaat uit leegstaande panden. De potentiële woningvoorraad is een theoretisch getal.

Vraag en aanbod

Rekening houdend met de realisatie graad van de woningvoorraad langs uitgeruste weg en in leegstaande panden blijft er een woningbehoefte van bijna 7.200 bestaan, te realiseren op binnengebieden en woonuitbreidingsgebieden tot 2013.

Uitgaande van de wenselijk en haalbaar geachte bouwmogelijkheden en dichtheden (15-45 won/ha) is het niet mogelijk om de nagestreefde trendbreuk ten volle te realiseren. Door het hanteren van hogere woondichtheden, waarvan de wenselijkheid in vraag kan worden gesteld maar die op korte termijn vrijwel zeker zullen worden toegepast in de Kernstad, kan het tekort enigszins beperkt worden maar zeker niet volledig gecompenseerd. Er blijft een woningtekort van circa 1.000 woningen bestaan tot 2008.

Uit voorgaande tekst, welke een korte samenvatting is uit de synthese van de 'Woonbehoeftenstudie Antwerpen', kan worden geconcludeerd dat er in de nabije toekomst grote behoefte blijft bestaan aan woningbouw in de Kernstad Antwerpen. Hierbij worden er op het Eilandje potentiële woningvoorraden aangeboord die destijds in het onderzoek nog niet aan de orde waren. Zoals de transformatie van haventerreinen naar stedelijk, woongebied.

Woningtypen

Uit het onderzoek blijkt ook dat vooral jonge gezinnen met kinderen de stad ontvluchten. Het Eilandje lijkt op het eerste gezicht niet de meest geschikte locatie om deze trend tegen te gaan, maar schijn bedriegt. De genoemde factoren die bepalend zijn voor deze stadsvlucht zijn betaalbaarheid en kwaliteit van grotere woningen en het gebrek aan groen en speelruimte. Met de heraanleg van de kaaien en de aanleg van het park SpoorNoord wordt er een kwalitatieve, hoogwaardige buitenruimte geboden. Waarbij bijzondere elementen als de nabijheid van de Schelde, een jachthaven en de dokken een extra kwaliteit genereren.

Voor het type woningen op het Eilandje is het van belang dat er niet alleen in appartementen wordt gedacht maar dat er tevens onderzoek wordt gedaan naar de ontwikkeling van nieuwe vormen van stedelijk wonen voor gezinnen. Goede voorbeelden hiervan zijn te vinden in het Oostelijk Havengebied van Amsterdam, waar met een hoge stedelijke dichtheid, grondgebonden woningen zijn ontwikkeld met allen hun eigen buitenruimte, bestaande uit een tuin of dakterras. Binnen Fase 2 is het Kempen- eiland een zeer geschikte locatie voor deze vorm van stedelijk wonen. Het eiland ligt enigszins in de luwte en heeft een beperkte omvang. Hierdoor kan er een rustig en beschermd woonmilieu ontstaan. Het Kempen-eiland is goed bereikbaar en het park SpoorNoord is nabij, waarmee in de behoefte aan groene buitenruimte wordt voorzien. Een andere interessante locatie voor gezinnen met kinderen is het Droogdokkeneiland.

Een groot deel van de instroom naar de Kernstad wordt bepaald door 20 jarigen, studenten, alleenstaanden of koppels zonder kinderen. Zeg maar de YUP (Young Urban People) en DINKI (Double Income No Kids). Eigenlijk zijn deze begrippen afkomstig uit de jaren tachtig en negentig en misschien achterhaald, maar de leefstijl van veel stedelijke, jonge mensen is er nog goed mee te vatten. Daarbij is de groep die destijds werd aangeduid als YUP, inmiddels 10-15 jaar later, “gesetteld” en heeft kinderen. Maar hun urbane levensstijl is niet gewijzigd. Deze bewoners bepalen voor een belangrijk deel het gezicht van een stadsdeel en hebben grote invloed op het stedelijke leven. Op het Eilandje zijn de factoren voor de locatiekeuze in de stad aanwezig. De positie van het Eilandje zorgt voor een goede bereikbaarheid, een groot deel van de te bouwen woningen worden van hoogwaardige kwaliteit en architectuur voorzien en er is een bijzonder aanbod van culturele voorzieningen en recreatie. Elementen die van het Mexico-eiland een interessante locatie maken. Vanuit het appartement aan het Houtdok geeft het uitzicht over de stad je het gevoel dat de stad aan je voeten ligt.

In het algemeen heeft een stad en dus ook het Eilandje behoefte aan een gedifferentieerd woningaanbod. Hiermee wordt een gedifferentieerde opbouw van de bevolking gestimuleerd en is er een plek voor iedereen. Dit maakt een stad tot stad. Een gedifferentieerd woningaanbod maakt een stad of stadsdeel ook duurzaam of levensloopbestendig. Voor elke fase in je leven is er een woning in de directe omgeving. Volgens bevolkingsprognoses neemt het aantal 65+ers tot 2013 nauwelijks toe. Toch moet er ook voor deze specifieke bevolkingsgroep voldoende aandacht zijn, aangezien momenteel veel ouderen in onaangepaste woningen leven, vooral in de 19^{de} eeuwse gordel. Ouderen leven daarbij steeds langer zelfstandig en zijn tot op hogere leeftijd actief in het stedelijke leven. Daarbij wonen zij vaak alleen in te grote woningen, die juist voor de (nu nog) vertrekkende gezinnen interessant zijn. De doorstroming kan op gang worden gebracht door het aanbieden van woningen voor ouderen.

Voor het Eilandje is het van belang om de bestaande bewoners en ook de minder draagkrachtige bewoners van de stad niet uit te sluiten. Het Mexico-eiland heeft een dusdanige maat dat er verschillende prijscategorieën geclusterd een plek kunnen vinden. Hierdoor is een menging van hoge en lage prijscategorieën goed mogelijk, eenheid in verscheidenheid.

Kwantitatief

Over de kwantitatieve vraag naar woningen gekoppeld aan typen, specifiek voor Fase 2 is op dit moment weinig zinnigs te zeggen. De tijdshorizon van de plannen is dusdanig ver dat er nu redelijkerwijs geen uitspraken kunnen worden gedaan en wordt in dit document volstaan met het schetsen van potenties en een mogelijk mentaal beeld. Vanuit het wenselijk stedenbouwkundig beeld van Fase 2 is het wel mogelijk om aan de hand van bouwveloppen de potentiële woningvoorraad in beeld te brengen, zoals dat voor Fase 1 ook is gedaan. Voor Fase 1 wordt rekening gehouden met een potentieel van meer dan 1000 woningen.

REFERENTIE GROTE GEZINSWONINGEN BORNEO AMSTERDAM



REFERENTIE WONEN AAN HET WATER HAMBURG HAFEN



Heraanleg Leien

Stedelijke ontsluiting

De Leien zijn de dragers van de Kernstad, het verbindende element tussen wijken links en rechts. Dit maakt deze hoofdweg tot het ontsluitend element van de buurten aan beide zijden van de boulevard. 'De Leien' is dus geen verbindingsweg en kent geen doorgaand verkeer, wat ook zeker niet gewenst is. De ontwerpogave van ontsluitingsweg zal vorm krijgen door het ruimtelijk (en functioneel) knippen van de Leien. De plek om dit te realiseren is bij de Vlaamse Opera aan de Frankrijklei. In dit gewenste scenario speelt de Frankrijklei een minder belangrijke rol voor het autoverkeer en kan worden omgevormd tot een groene boulevard.

Hierbij is het concept van uitdovende invalswegen de basis van de uitbouw van het autonetwerk. Naar mate men het centrum nadert zullen de capaciteiten van de stedelijke hoofdwegen stapsgewijs worden afgebouwd. De bedoeling is een afnemende doordringbaarheid voor autoverkeer te creëren door de toepassing van bijvoorbeeld smallere wegprofielen, kortere groentijden bij verkeerslichten en het toelaten van fietsers op de rijbaan.

Noorderplaats

De Noorderplaats is het sluitstuk van 'De Leien' en zal fungeren als scharnier, als draaischijf naar de gebieden rondom, zoals het Eilandje, Dam, Luchtbal en SpoorNoord. Met de ontwikkeling van SpoorNoord zal de omgeving een ongekeerde transformatie kennen. De Noorderlaan als viaduct met louter een ontsluitende verkeersfunctie zal een transformatie ondergaan. Het gaat om een dubbele beweging, waarbij de stedelijkheid zal toenemen en het verkeer afnemen. De nieuwe bebouwing in de kop van SpoorNoord krijgt een stedelijke plint, een functionele invulling met een gevelfaçade langs beide zijden van de weg. Dit gaat gepaard met het downgraden van het verkeersniveau van de Noorderlaan, het uitdoven van een invalsweg. Hierbij opteren de plannen voor SpoorNoord voor een tramverbinding die naar het noorden loopt en vertrekt vanaf de Noorderplaats langs de Noorderlaan.



CENTRALE TRAM- BUS BAAN "NIEUWE STIJL"



HOOFDRIJBAAN "NIEUWE STIJL"

analyse

analyse



H3 Analyse

Inleiding

Het Eilandje bevindt zich in één van de meest dynamische gebieden van Antwerpen. Door de beschreven ontwikkelingen zal de positie van het Eilandje dan ook transformeren van ontoegankelijke en monofunctionele havensite naar een goed bereikbaar, centraal gelegen stadsdeel op de overgang tussen haven en stad. Behalve de invloeden van buitenaf kent het Eilandje op dit moment ook een eigen dynamiek. In dit hoofdstuk worden zowel de gevolgen van de invloeden van buitenaf als de interne kwaliteit geanalyseerd.

Externe invloed

In het Masterplan Fase 1 wordt beschreven hoe de herontwikkeling van de havensite Eilandje kan leiden tot het ontstaan van een stedelijk gebied. Het doel is het Eilandje aan te laten sluiten op het stedelijk weefsel van de historische, Kernstad van Antwerpen. Voor Fase 2 blijft dit uitgangspunt gelijk. Er vindt echter een nuancering plaats aangezien Fase 2 veel meer relaties heeft met de omringende stad buiten de ring, waaronder de Noorderlaan en de haven. Naast de toekomstige functie als verblijfs-, woon- en werkgebied kent Fase 2 de volgende belangrijke dimensies.

Haven-Stad

De Fase 2 vormt letterlijk de schakel tussen de belangrijkste economische pijler van de stad en het centrum van de stad. De confrontatie tussen beide elementen vindt plaats op het Eilandje ter hoogte van het Mexico-eiland. Hier ontstaan mogelijkheden voor de haven om zich te presenteren aan de stad op een goed bereikbare plek aan een belangrijke internationale transportroute (de belangrijkste ingrediënten voor economische ontwikkeling). De grens tussen Haven en Stad is geen harde lijn, maar een zone waar menging plaatsvindt tussen stedelijke functies en havenactiviteiten, er ontstaat hier een gebied met een heel eigen karakter en identiteit.

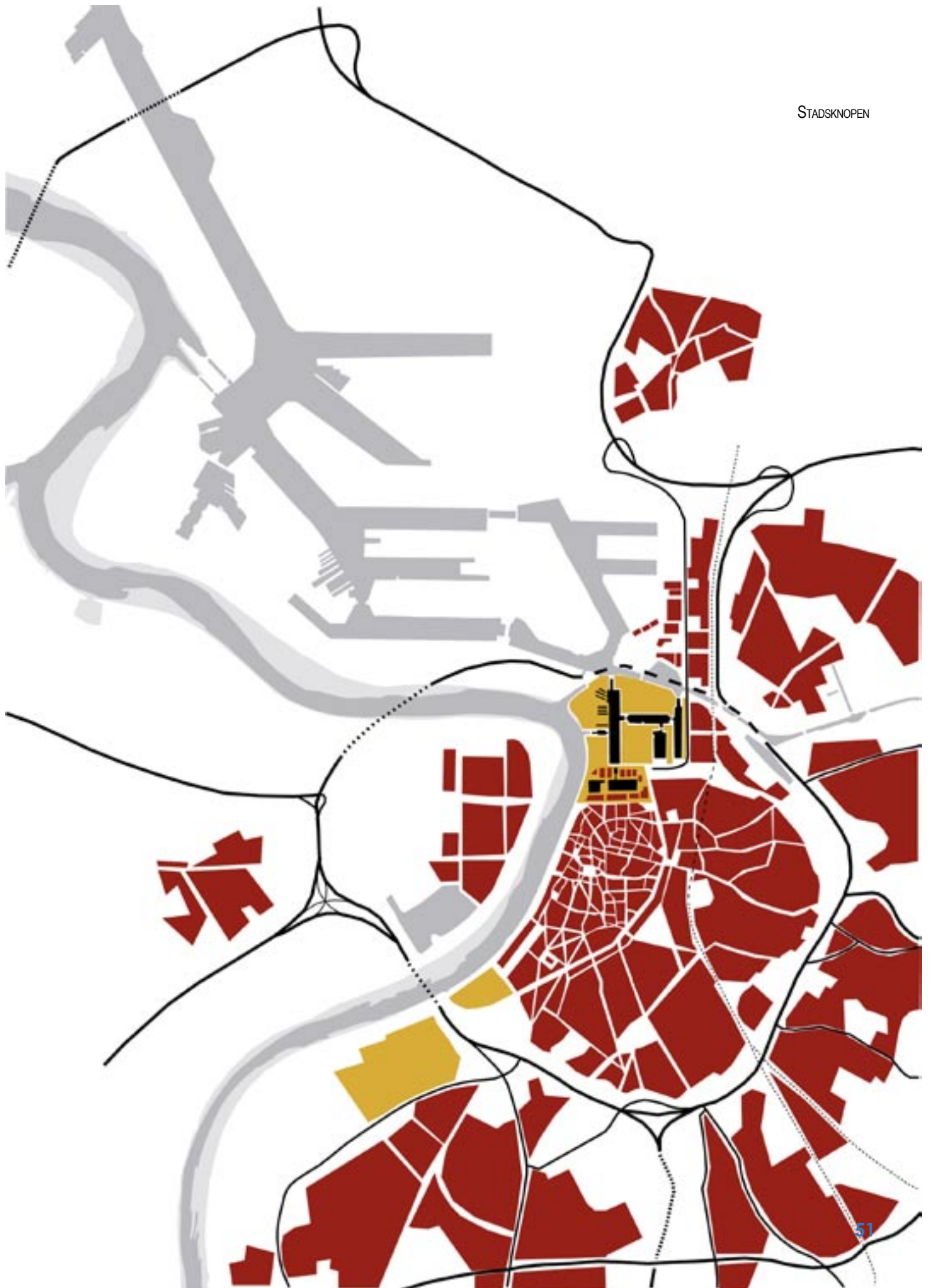


Poort tot de stad

Door de (toekomstige) ligging direct aan de Ring en aan de belangrijkste toegangsweg in het noorden van de stad vervult Fase 2 ter hoogte van de kruising Noorderlaan-Albertkanaal en Straatsburg-brug een duidelijke poortfunctie. Dit zijn belangrijke noordelijke entrees tot de Stad. Hier ontstaat de mogelijkheid voor het Eilandje en voor Antwerpen om bezoekers te verwelkomen en zich te presenteren als een dynamische, moderne stad.

Relatie met de Schelde

De oevers van Fase 2 vormen de enige groene, zachte oever aan de Schelde binnen de Ring, waarbij de grens tussen verharde Kaaien en groene Kaai ligt bij de Kattendijksluis. In de uiterste punt van de buitenbocht van de Schelde bestaan er mogelijkheden voor een groen en attractief koppelstuk. Dit gebied sluit aan op de groene eco- Scheldezone en het Noordkasteel en vormt de beëindiging van de groene zone richting de stad.







ROTTERDAM

STADSRING

LUIK

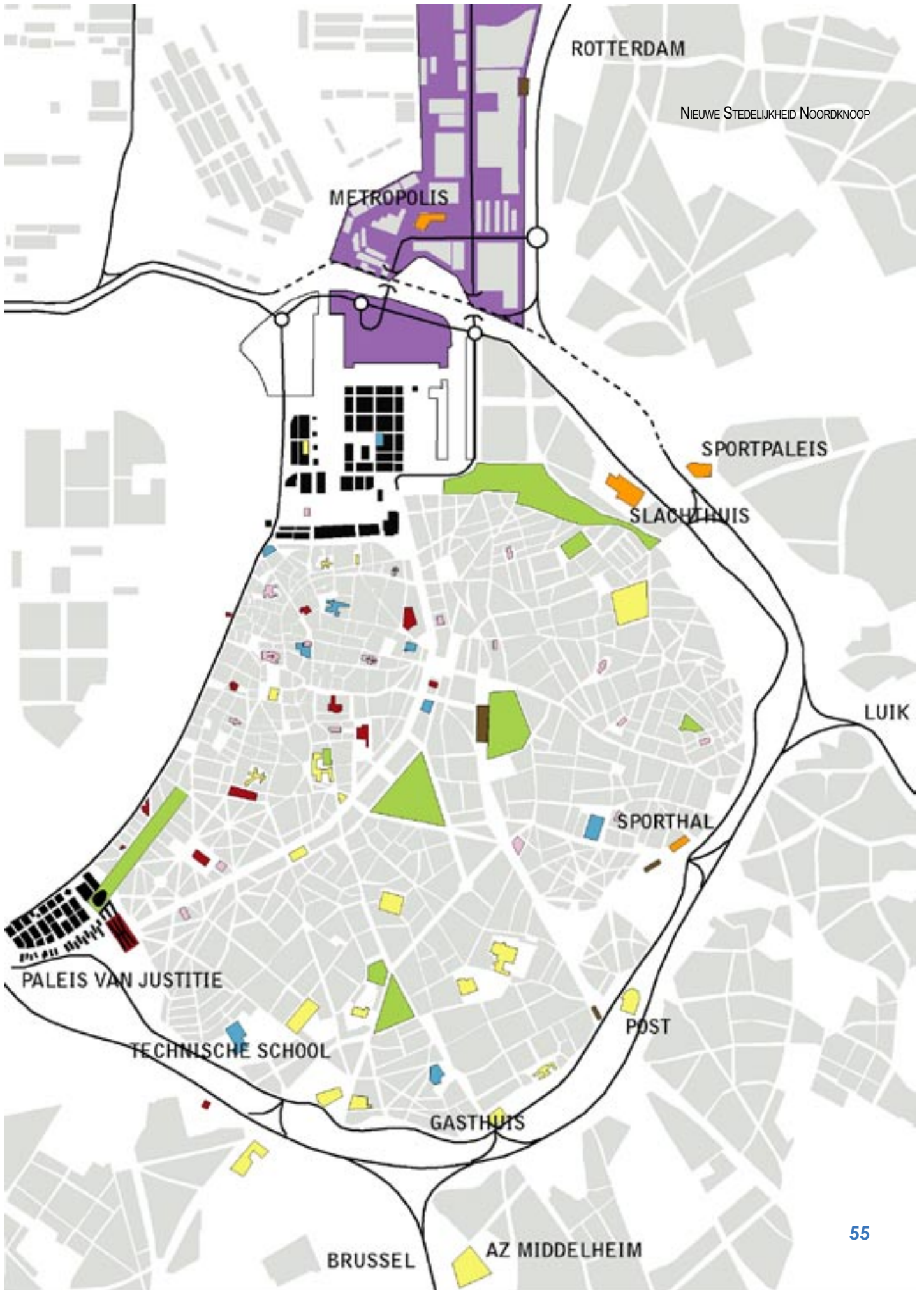
BRUSSEL

Nieuwe stedelijkheid

Op een aantal plekken aan de ring ontstaan nieuwe ontwikkellocaties. Deze locaties ontleen hun kwaliteit aan de goede zichtbaarheid, goede bereikbaarheid en voldoende ruimte zonder beperkingen zoals in de Kernstad. Een van deze ontwikkelingen is Metropolis en omgeving. Op dit voormalige havengebied ontstaat er een nieuwe stedelijkheid met grootschalige stedelijke functies die voor een belangrijk deel afhankelijk zijn van autobereikbaarheid.

LEGENDA

	Stedelijk groen
	Cultuur
	Religie
	Zorg
	Educatie
	Sport
	Station
	Nieuwe stedelijkheid



Eigen dynamiek

In Fase 2 worden er vier buurten onderscheiden; Droogdokeneiland, Mexico-eiland, Kempen-eiland en Noorderlaan en omgeving. Op schaalniveau van het Eilandje zijn de verschillende buurten geanalyseerd.

Bestaande bebouwing

De bebouwing in Fase 2 is per deelgebied erg verschillend van karakter. Het Droogdokeneiland bestaat voor een belangrijk deel uit monumenten en gezichtsbepalende bebouwing. Bijzonder voor deze buurt zijn de droogdokken die een monumentenstatus hebben.

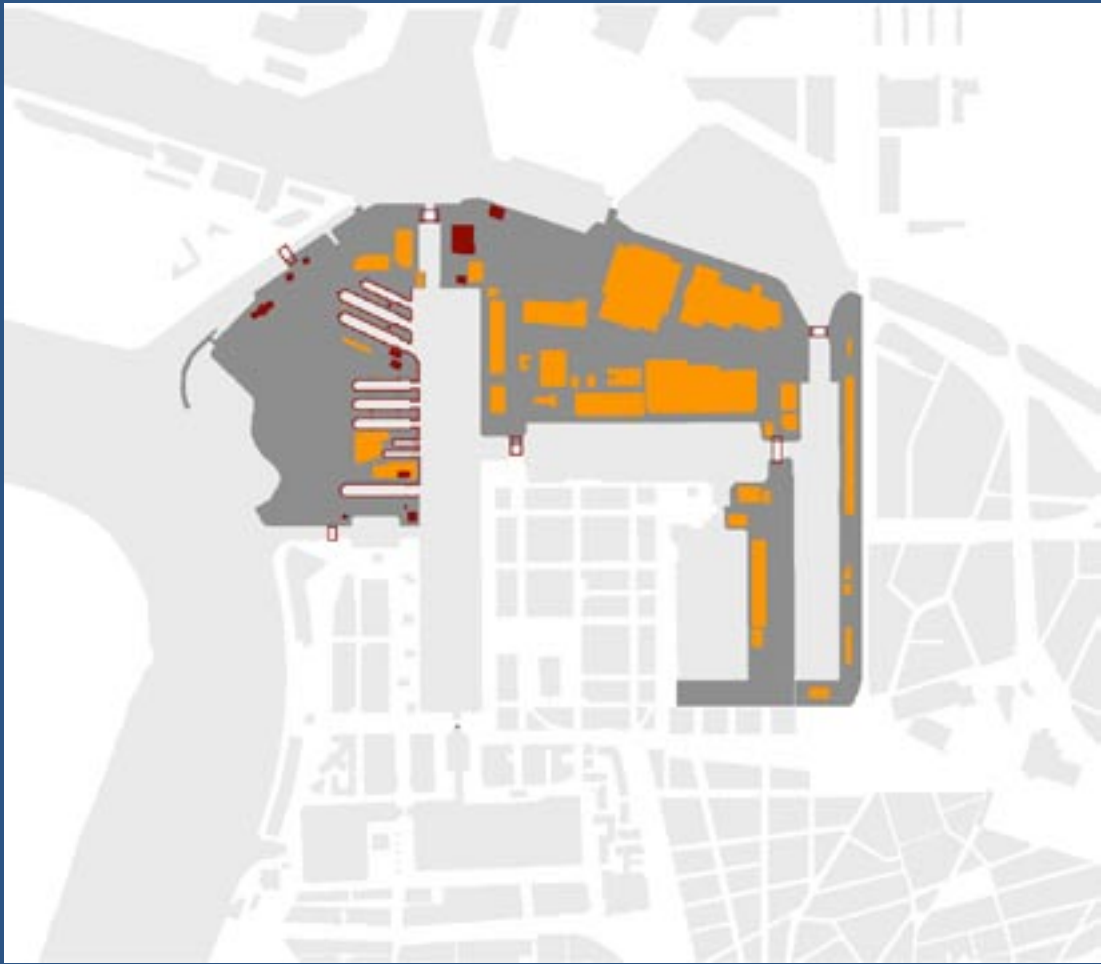
Op het Mexico-eiland bestaat de bebouwing vooral uit grootschalige opslagloodsen met bijbehorende kleinschalige kantoorgebouwen. Bijzondere elementen zijn de monumentale brandweerkazerne, het pomphuis van voormalig droogdok 7 (restaurant), de graansilotoren van De Trouw en de eetgelegenheid (de villa) aan de Mexicostraat.

De bebouwing aan de Noorderlaan bestaat uit langgerekte bedrijfsbebouwing waarin kleine werkplaatsen, showrooms en bedrijven zijn gevestigd. Op de zuidpunt van de kaai aan het Asiadok staat een hoge opslagtoren, vergelijkbaar aan de toren van De Trouw.

Het Kempen-eiland is maar voor een klein deel bebouwd en bestaat vooral uit parkeerterrein. In de bestaande bebouwing vindt vooral opslag plaats met een beperkte kantoorfunctie.

Beeldbepalende gebouwen

Binnen het plangebied Fase 2 komen verscheidene beeldbepalende gebouwen voor, die voor een deel als monument zijn aangemerkt. Hieronder vallen de brandweerkazerne kaai 63, het pomphuis droogdok 7, de sasmesterwoning Royerssluis, het pomphuis droogdok 1, de stadsdroogdokken 1-6 en 8-10, het sluiswachtershuisjes Kattendijksluis, de Kattendijksluis en saskom, de kaaimuren Kattendijkdok, het pompgebouw droogdokken 8-10 en de ronde schuilbunker Droogdok 8.



MONUMENTEN



FUNCTIES

Open ruimte

In tegenstelling tot Fase 1 zijn de kaaien minder beeldbepalende open ruimte. Door het ontbreken van een fijnmazig stratenpatroon is de open ruimte van Fase 2 nauwelijks openbaar toegankelijk.

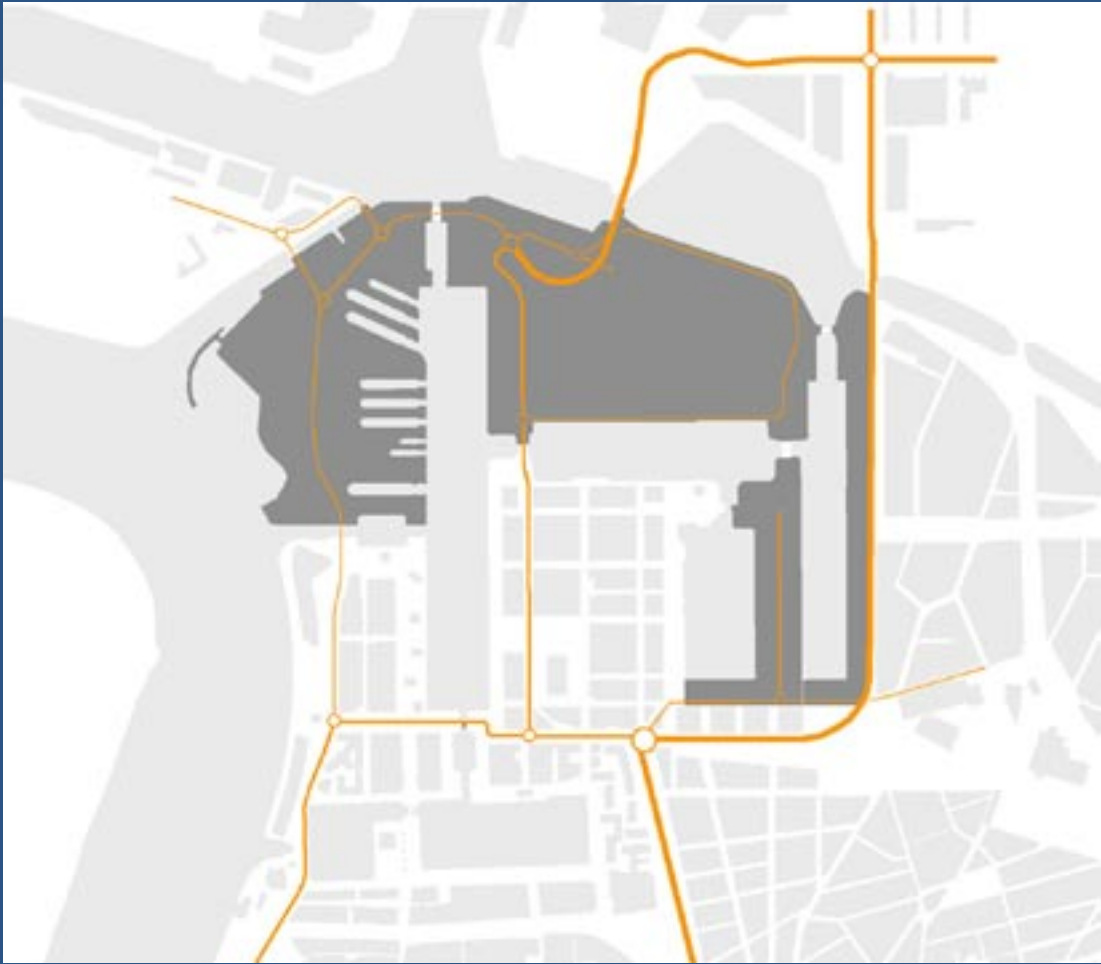
Op het Droogdokkeneiland is de open ruimte te splitsen in twee delen. Ten westen van de Oosterweelsteenweg is een groene zone ontstaan op braakliggende terreinen aan de Schelde. Tezamen met de openheid van de Schelde kent dit gebied een bijzondere, groene en ruimtelijke kwaliteit. De tegenstelling met kleinschalige, stenige ruimte tussen de droogdokken is groot. Juist deze tegenstelling maakt het Droogdokkeneiland bijzonder.

De open ruimte van het Mexico-eiland zit vooral in de randen. De ruimte bestaat uit smalle kaaien. Alleen aan het Kattendijkdok is de open kaairuimte vergelijkbaar met Fase 1. Een bijzondere open ruimte vormt het verkeersknooppunt van de Siberiastraat. De ruimte tussen de loodsen is niet openbaar toegankelijk en nauwelijks ervaarbaar als open ruimte.

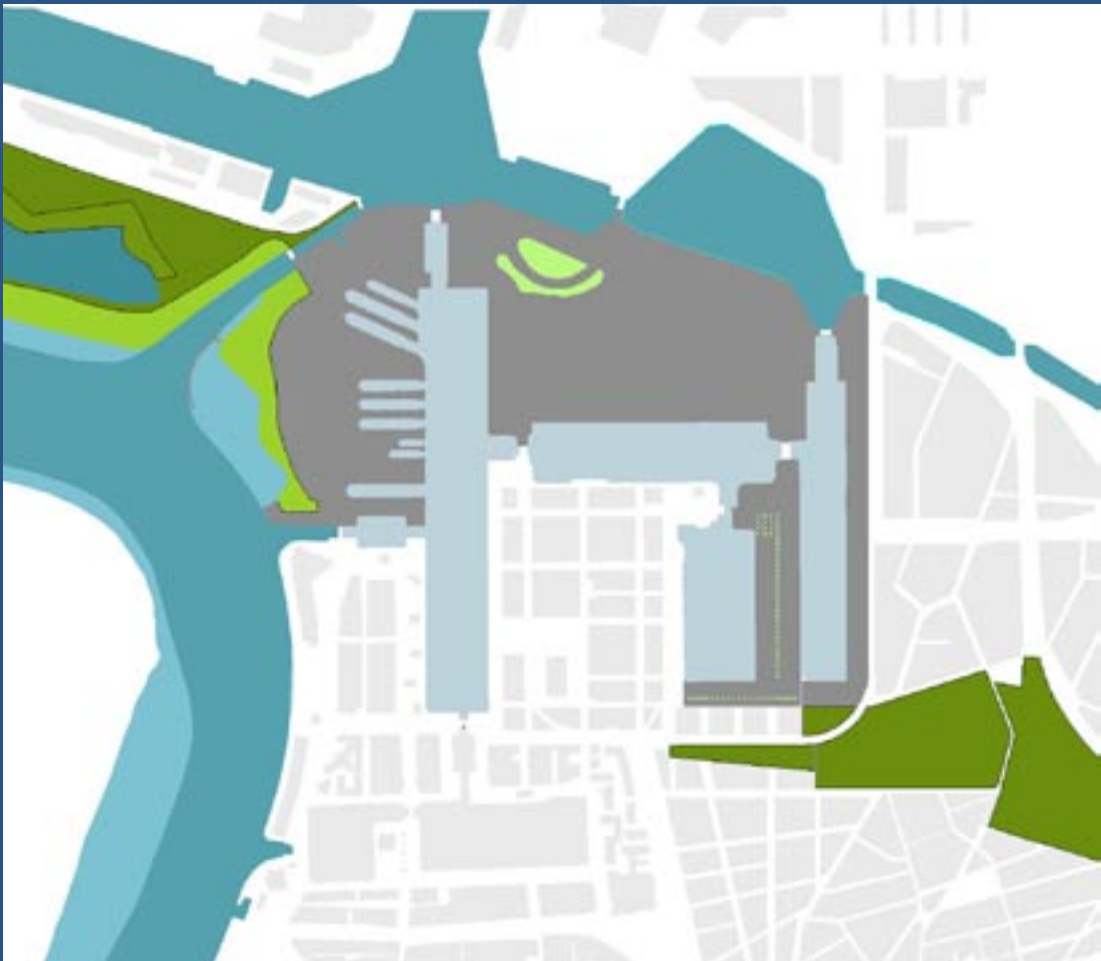
De Noorderlaan is vanaf het Albertkanaal een stenige, twee maal drie baans entreeweg zonder begeleiding van bomen. Het enige toekomstige groene accent aan de Noorderlaan is het stadspark Spoor Noord.

Ontsluiting

In de huidige situatie is de belangrijkste entree van Fase 2 de Straatsburgbrug in het noorden, de Royersluis in het westen, de Rijnkaai-Oosterweelsteenweg en de Kattendijkdok Oostkaai in het zuiden. Ondanks de directe ligging aan belangrijke infrastructuurlijnen zijn de buurten uit Fase 2 op lokaal niveau niet goed bereikbaar. Via de Noorderlaan is er geen directe verbinding met Fase 2 aangezien de weg voor het grootste deel op een hoger niveau ligt. Het Kempen-eiland heeft geen directe verbinding met hoofdontsluitingswegen.



GROEN EN WATER



ONTSLUITING

visie

visie



H4 Visie

In dit hoofdstuk wordt een visie gegeven over de ontwikkeling van het Eilandje als geheel, binnen de stedelijke context van stad Antwerpen. Hierbij speelt de relatie met overige ontwikkelingen in de stad, de gewenste identiteit, het programma en de relatie met omliggende gebieden een rol. De Visie is vertaald in een Masterplan op hoofdlijnen.

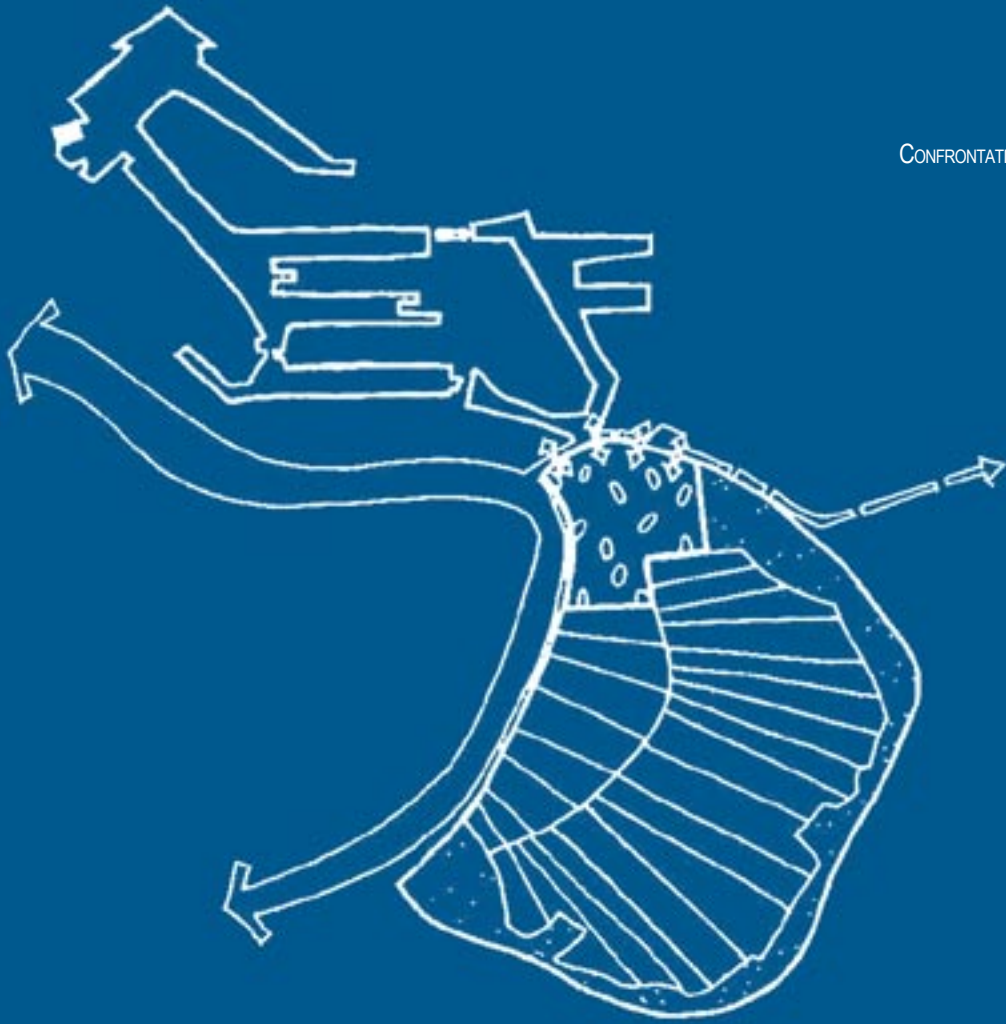
Haven en Stad

De buurten van het Masterplan Fase 2 hebben een directe relatie met de haven van Antwerpen. Ze functioneren in de huidige situatie soms nog als een onderdeel van deze haven. Grote delen van de watergebonden havenactiviteiten gaan op termijn verdwijnen. Het aantal echte watergebonden bedrijven is op dit moment al zeer beperkt. De grote opslagloodsen op het Mexico-eiland en de vrachtwagen parking op het Kempen-eiland hebben al geen directe relatie meer met de dokken waaraan ze liggen. De band met de haven blijft echter bestaan door de historische bebouwing, de dokken en nieuwe watergebonden activiteiten zoals waterrecreatie en wonen op het water. Er ontstaan nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden voor de Haven en de Stad.

Er is al eerder geconstateerd dat het Masterplan Fase 2 de potentie heeft uit te groeien tot het 'balkon' of 'uithangbord' van de haven. De bedrijven, waaronder grote multinationals die hun activiteiten uitvoeren op de uitgestrekte haventerreinen hebben ook allemaal ergens een hoofdkantoor en back-office. Er werken waarschijnlijk meer mensen dan in de daadwerkelijke core business van het bedrijf. Hier worden de beslissingen genomen, de logistiek geregeld en de administratie afgewikkeld. Een goede bereikbaarheid, herkenbaarheid, zichtbaarheid en ligging in een stedelijke omgeving zijn belangrijke vestigingsfactoren voor deze kantoorfuncties. Bedrijven uit de haven, die de belangrijkste economische motor van Antwerpen vormen, worden op deze manier zichtbaarder en kunnen zich presenteren in het nieuwe stadsdeel.

De genoemde kantoorfuncties zijn een interessantere aanvulling van het totaalprogramma vanuit het oogpunt van valorisatie van (on)bebouwde haventerreinen door het havenbedrijf. Niet alleen vanwege de hogere opbrengsten per vierkante meter, maar ook door een hogere bebouwingsintensiteit zal het aantal vierkante meters gebouw per uitgeefbare grond enorm toenemen.

CONFRONTATIE STAD - HAVEN



CONFRONTATIE NEGENTIENDE - TWINGSTE EEUWSE STAD



Noordelijke Knoop

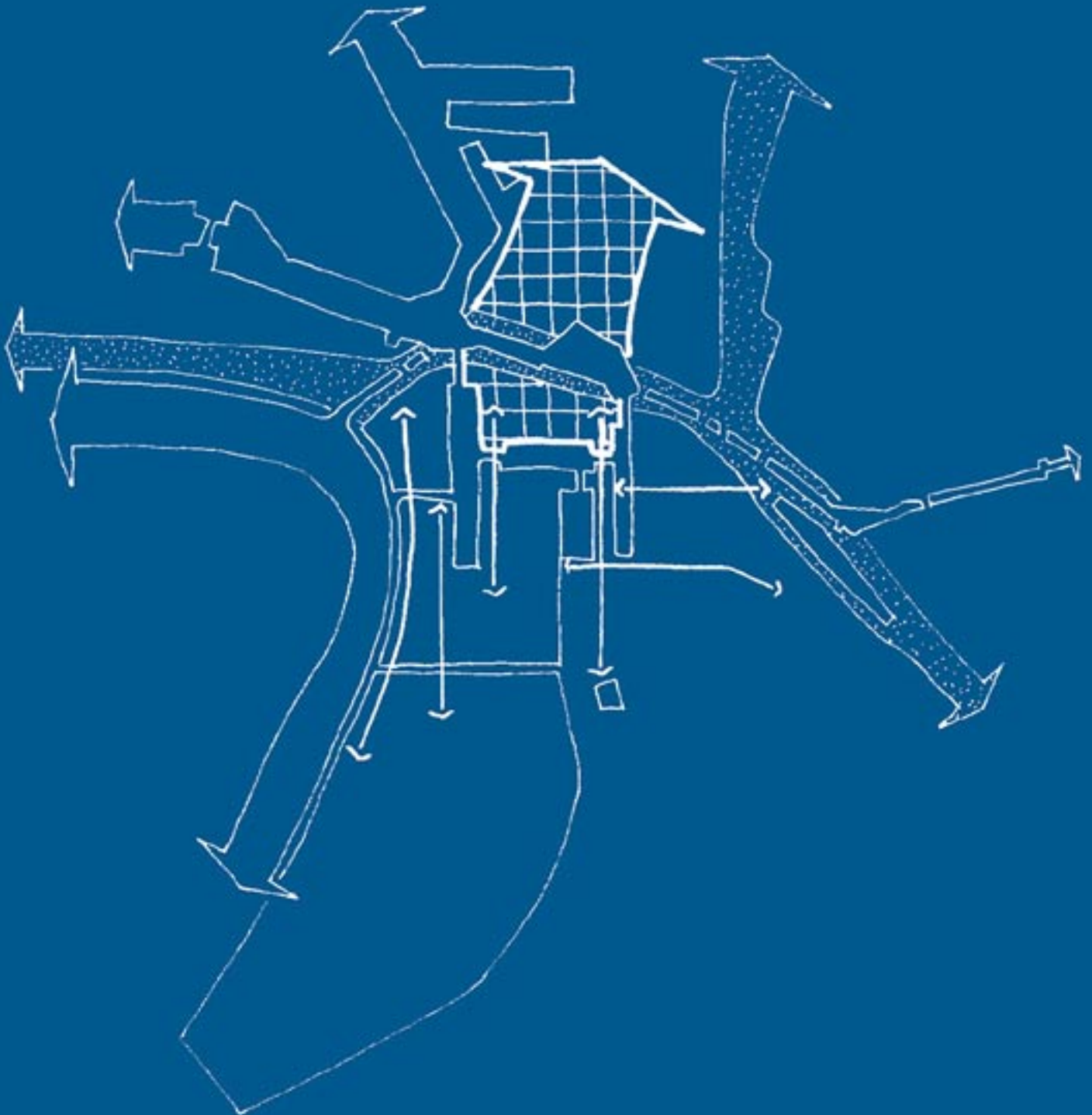
Welke stedelijk rol zal het Eilandje in de toekomst spelen en hoe past de tweede fase hierin? Om deze vraag te beantwoorden worden de concepten, uit het Voorontwerp s-RSA, voor de 'Hard Spine' en de 'Soft Spine' samengevoegd. Hierdoor ontstaan er twee belangrijke gebieden: de 'Noordelijke'- en de 'Zuidelijke Knoop'. Deze vormen de allerbelangrijkste stedelijke ontwikkellocaties binnen de mesostructuur van Antwerpen in de toekomst. De 'Noordelijke Knoop' wordt gemarkeerd door het Noordkasteel als beëindiging van de eco-Scheldezonaan de noord-west zijde en door het Lobroekdok aan de zuid-oost zijde. Een groene invulling langs de noordzijde van het Albertkanaal vormt een belangrijke schakel tussen de Groene Singel en eco-Scheldezona. Binnen het concept van de 'Open Stad' wordt er een stedelijke ontwikkelingsrichting naar het noorden toe nagestreefd. Dit houdt in dat vooral de Noorderlaan en Straatsburg-brug een belangrijke rol vervullen bij de koppeling van het Eilandje en het gebied rond Metropolis.

Van groot belang bij de positionering van het Eilandje in Antwerpen is de relatie met de entiteiten 'Noorderlaan-Vosseschijnstraat', 'Zuid en Nieuw Zuid' en 'IPZ'. Voor beiden geldt dat er een ruimtelijke-programmatische afstemming met het Eilandje noodzakelijk is, aangezien deze projecten op een vergelijkbare ontwikkeling sturen. De randvoorwaarden, potenties en schaal van de ontwikkelingsmogelijkheden zijn vergelijkbaar. In het s-RSA is een aanzet gegeven voor deze afstemming en zal verder worden uitgewerkt in het concept van de Noordelijke en Zuidelijke Knoop.

Identiteit Eilandje Fase 2

Met de ontwikkeling en uitvoering van Fase 1 ontstaat er een gemengd stedelijk woongebied van circa 2000 nieuwe woningen. Ongeveer 400 woningen zullen worden uitgevoerd als sociale huisvesting. In de Cadixwijk is de sociale mix het sterkst doorgevoerd, ondersteund door gemeenschapsvoorzieningen. De Montevideowijk is veeleer gericht op residentieel wonen en publiekstrekkende functies, ter ondersteuning van de culturele as. Rond de Oude Dokken komt het grootste deel van het kantoorprogramma gecombineerd met museum en stadsarchief. In de eerste fase wordt er een sterke relatie gezocht met de historische stad en haven met zijn maritieme erfgoed.

Met het Masterplan Fase 2 worden er kansen gecreëerd voor de ontwikkeling van een nieuw stedelijke milieu in combinatie met de actieve, moderne haven. Er komt een gemengd stedelijk gebied tot ontwikkeling met een, voor Antwerpen, uniek schaalniveau (zie Nieuwe Stedelijkheid). Een gebied dat vergelijkbaar is met andere Europese havengebieden zoals het Oostelijk Havengebied in Amsterdam, Sydhavn in Kopenhagen en Hafencity in Hamburg. Een gebied op een historische locatie met een interessante en veelzijdige herontwikkeling die de stad een nieuwe impuls geeft. De identiteit van het Eilandje wordt bepaald door de mix van eigentijdse, innovatieve concepten voor functiemenging op bouwblokkniveau en de historische uitstraling. Een nieuw stedelijk knooppunt aan de rand van de Kernstad om in te werken, te wonen en te recreëren.



Nieuwe stedelijkheid

In de toekomst zal de vraag naar nieuwe, grootschalige, stedelijke functies groeien. Voorbeelden van dit soort functies zijn een mega-bioscoop met restaurants, een evenementenhal met indoor skihal, een educatieve instelling met congresfaciliteiten, een mega-meubelboulevard van drie verdiepingen, een circustheater met balzaal, enzovoorts. Deze nieuwe functies worden gekenmerkt door grootschaligheid en een vraag naar een goede autobereikbaarheid. Het is niet voor niets dat vooral de periferie van de stad zo interessant is als vestigingslocatie. De fysieke ruimte is op het Eilandje aanwezig om dergelijke grote bouwwerken te realiseren.

De ontwikkeling van Nieuwe Stedelijkheid is rond de Metropolis bioscoop in gang gezet. Er is een belangrijke plek in de stad aan het ontstaan, waar veel inwoners van Antwerpen en daarbuiten gebruik van maken. De ontwikkeling van Fase 2 moet in de toekomst aansluiten op deze nieuwe plek in de stad. Door complementaire, grootschalige leisure functies toe te voegen kan de tweede fase een brug slaan tussen de nieuwe en de oude stad.

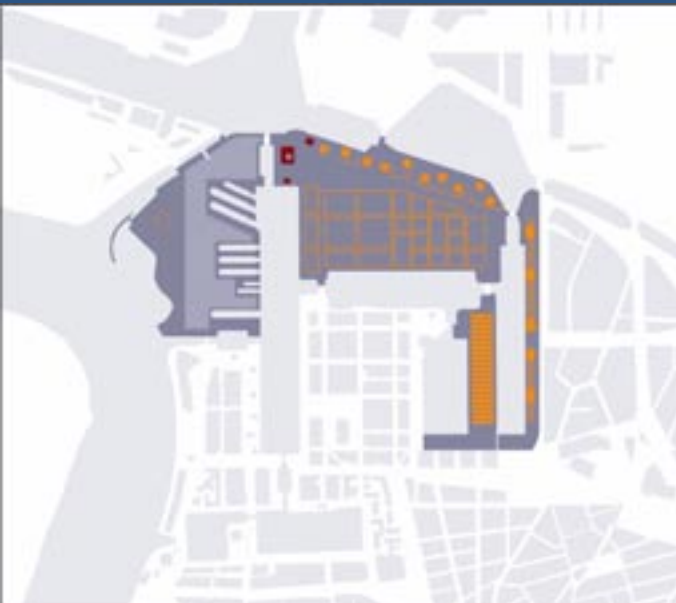
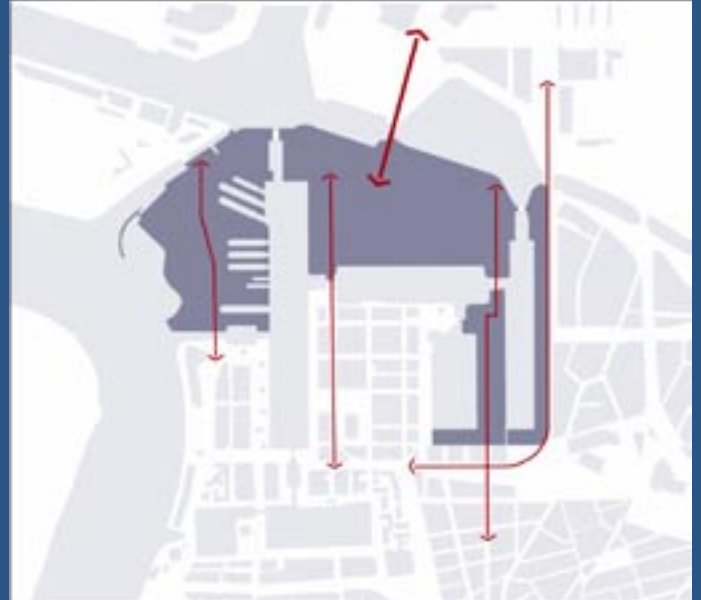
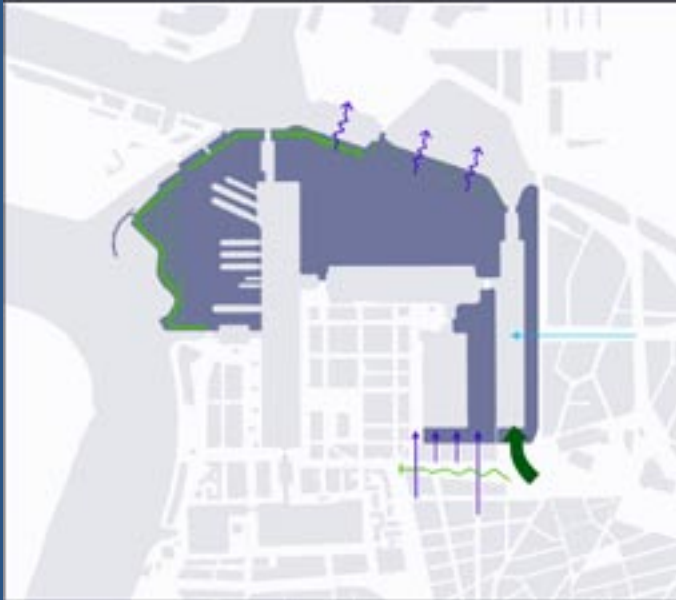
In tegenstelling tot de wijze waarop de ontwikkeling rond Metropolis tot stand komt, zal er bij de tweede fase meer aandacht voor de ruimtelijke inpassing en de opbouw van het stedelijk weefsel zijn. Door het basisprincipe van een grid vast te houden en randvoorwaarden te stellen aan ontwikkelingen is het mogelijk straten en pleinen te maken. Hiermee is een prettige menselijke maat gegarandeerd. Het programma kent een grote diversiteit. Doelstelling is een gezonde mix van wonen, werken en voorzieningen te creëren op een schaal die aansluit bij de Nieuwe Stedelijkheid.

Programma

Om enig houvast te hebben bij de planontwikkeling van Fase 2, worden er programmatische kaders opgesteld. Om een gemengd stedelijk milieu te realiseren is er een mix van functies gewenst. Het totaal te realiseren bruto vloeroppervlak is evenredig verdeeld over de drie functies: wonen (33%), kantoren (33%) en voorzieningen (33%). In Fase 1 ligt de nadruk meer op wonen met 57% ten opzichte van 30% kantoren en 13% voorzieningen.

De Floor Space Index (FSI) is een beproefd middel om een eerste leidraad te geven voor de dichtheid van bebouwing. Het getal geeft het bruto vloeroppervlak (van de bebouwing) per vierkante meter uitgeefbaar terrein. Naast de menging van functies is de FSI onder andere bepalend voor de mate waarin een gebied als stedelijk wordt ervaren. Voor het bruto plangebied (exclusief dokken) van het Eilandje Fase 2 wordt voorlopig uitgegaan van een FSI van 2. Dit is een gemiddelde FSI, die per buurt zal verschillen. Ter vergelijking zijn er andere (vergelijkbare) stedelijke gebieden onderzocht. De FSI van bijvoorbeeld Canary Warf is 3,5, van Euralille 0,4, de FSI van het Cerda grid is 4,8 en van de Potsdammer Platz 8.

Zoals gezegd is niet alleen de dichtheid van belang, maar vooral ook de menging van functies. Hierin neemt wonen een belangrijke plaats in. Voor wonen bestaat er een kritische massa. Dit houdt in dat er een minimaal aantal woning moet worden gerealiseerd om ook een aantrekkelijk, stedelijk woonmilieu te creëren. Voor wonen is er daarom een minimale dichtheid van 60 woningen per hectare uitgeefbaar terrein het voorlopige uitgangspunt.



Aanpak

Om een attractief en afwisselend stedelijk gebied te ontwikkelen, wordt er gezocht naar de eigen potentie en identiteit van de afzonderlijke buurten. De ontwikkeling van de buurten tot bijzondere plekken met een eigen identiteit komt ondermeer voort uit de verschillende wijze waarop ze ontwikkeld gaan worden. Elke buurt kent zijn eigen aanpak. De buurten vormen een eenheid door de dokken, belangrijke verbindinglijnen en bijzondere plekken, waarmee ook de koppeling met de omgeving ontstaat.

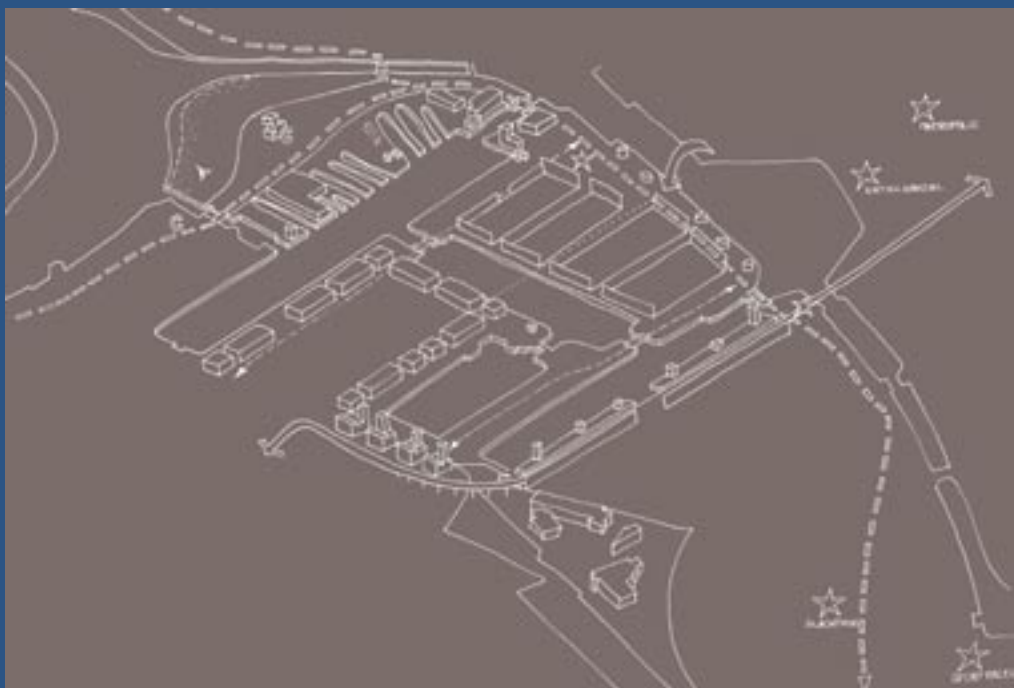
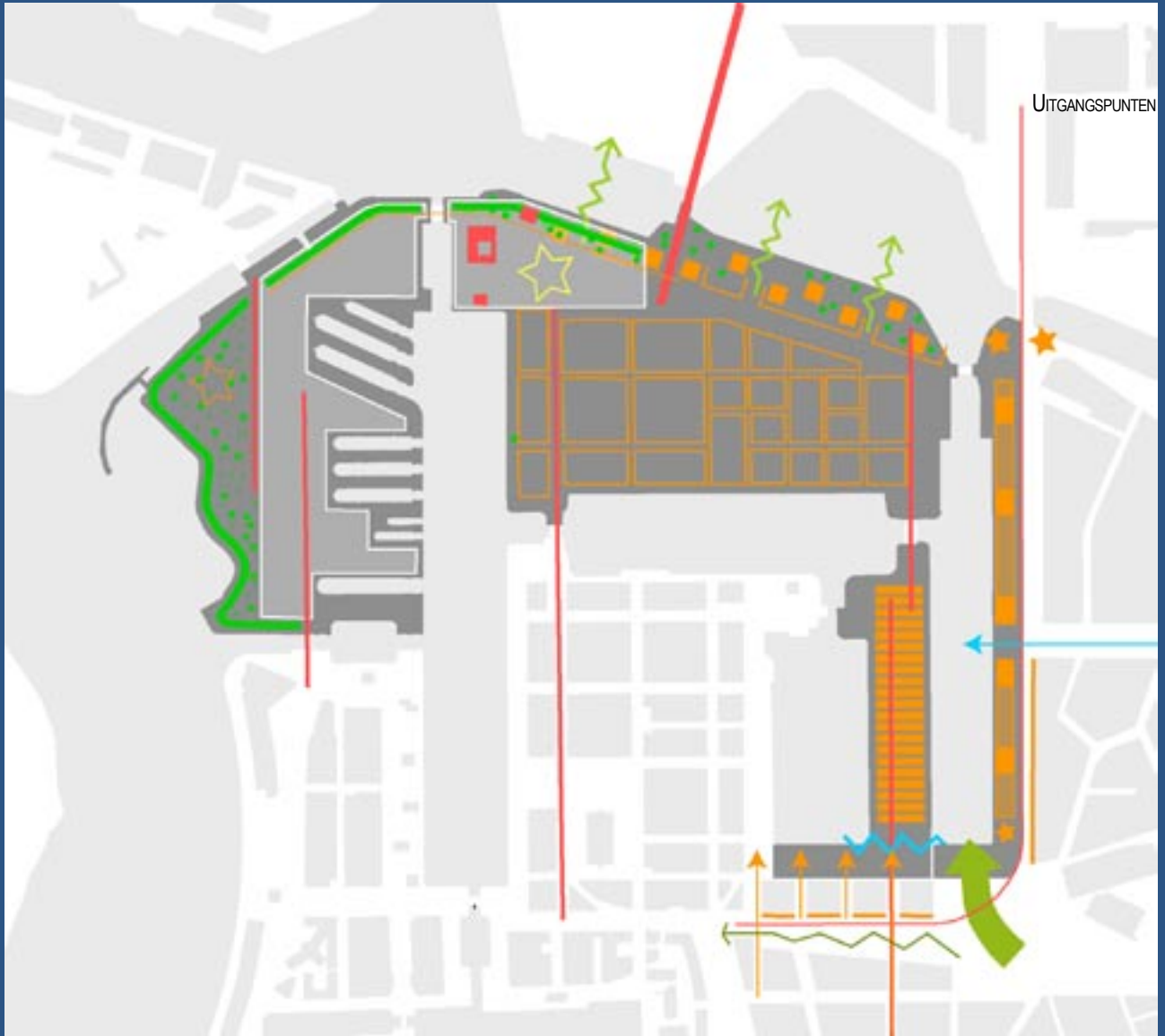
Droogdokken eiland

De aanpak met betrekking tot het Droogdokken eiland is randvoorwaarden stellend en reagerend van aard. De resultaten van de bevraging van het Havenbedrijf zijn bepalend voor de invulling. Na bekendwording van de winnaar, overleggen de betrokken partijen om te komen tot een overeenstemming van het ontwerp. Het gebied speelt een belangrijke rol bij de koppeling tussen de harde, stedelijke Kaaien en de groene recreatiezone langs de Schelde. Daarbij vindt via de Royerssluis de koppeling met de haven plaats. De Oosterweelsesteenweg en Siberiastraat spelen een belangrijke rol bij de koppeling van de Singel met de Kaaien.

Mexico-eiland

Bij de herontwikkeling van het Mexico-eiland wordt de relatie tussen haven en stad vormgegeven. Het Mexico-eiland biedt de mogelijkheid om de aanwezigheid van de haven in de stad Antwerpen een gezicht te geven. Daarbij kent het eiland zijn eigen dynamiek, het vormt één van de weinige mogelijkheden om grootschalige, stedelijke functies op te nemen binnen de Ring. Door de ligging aan de kleine Ring en de zichtlocatie die hieruit voortvloeit, is het Mexico-eiland bij uitstek geschikt om te dienen als 'uithangbord' van Antwerpen als havenstad. De grote schaal kan terugkeren in de ruimtelijke structuur waarmee het Mexico-eiland een gebied is binnen Antwerpen waar ruimte ontstaat voor 'nieuwe stedelijkheid'. Hier worden stedelijke functies, zoals wonen en voorzieningen gemengd met havenactiviteiten binnen de historische context van het oude haven terrein.

De kernbegrippen bij de aanpak van het Mexico-eiland zijn strategie, fasering en flexibiliteit. De tijd is een belangrijke factor. De gronden op het Mexico-eiland zijn nog volop in gebruik en bij verschillende concessie houders ondergebracht. Er zal een geleidelijke transformatie plaatsvinden die een lange tijd in beslag gaat nemen. Het is af te raden een blauwdruk voor over dertig jaar op te stellen. Inplaats daarvan wordt in een strategisch plan een ruimtelijk kader gedefinieerd waarbinnen met een grote mate van flexibiliteit een nieuw programma kan worden ontwikkeld. Het programma is gefaseerd uitvoerbaar. Het is van groot belang dat elke fase op zichzelf staat en kan functioneren.



Kempen-eiland

Het kleinste schiereiland van het Eilandje wordt gevormd door het Kempen-eiland. Door de ondiepe maat van het eiland is de aanwezigheid van Kempischdok en Asiadok merkbaar. Hierdoor ontstaat het gevoel omringd te zijn door water. Dit zou versterkt kunnen worden door de bebouwing compact te houden en de ontsluiting aan de binnenzijde te plaatsen. De bebouwing staat zo dicht mogelijk aan het water met in achtneming van de 8-10 meter vrije ruimte ten behoeve van onderhoud, herstel en afmeren. Bij de Kempenstraat wordt er een open ruimte vrijgehouden tussen de bebouwing van Spoor Noord en het Kempen-eiland. Het eiland gevoel wordt hiermee versterkt en het Eilandje wordt tot aan de Noorderlaan doorgetrokken.

Het Kempen-eiland bestaat voor het grootste deel uit één concessiehouder en de omvang van het gebied is beperkt. De grenzen van de locatie zijn duidelijk afgebakend door de dokken. Het ligt voor de hand om uit te gaan van een gedetailleerd ontwerp voor de locatie. Belangrijke verbindinglijn wordt gevormd door de noord-zuid lijn over het eiland.

De Noorderlaan

Belangrijk bij de ontwikkeling van een strategie voor de Noorderlaan is de bepaling van de status van de Noorderlaan. Deze belangrijke toegangsweg is in de huidige situatie vormgegeven als twee maal drie rijbanen en vormt een barrière tussen de Dam wijk en het Eilandje en ter plaatse van SpoorNoord tussen Het Eilandje en de stad. De Noorderlaan zal veel meer een bindende lijn, met een stedelijk karakter, moeten worden tussen de genoemde delen. Bij de Noorderlaan wordt de aanpak afgestemd op de bestaande gebruikers van het gebied. De mogelijkheden hiertoe worden in beeld gebracht en dienen als prikkel voor ontwikkelaars en investeerders. Bij de transformatie van de smalle zone tussen Noorderlaan en dokken spelen de koppen en de kruising ter hoogte van de IJzerenlaan een belangrijke rol. Hiervoor worden concrete voorstellen gedaan.

REFERENTIE WONEN AAN HET WATER/ JAVA EILAND AMSTERDAM



REFERENTIE NIEUWE STEDELIJKHEID ALS VOORBEELD VOOR HET MEXICO EILAND



masterplan

masterplan



H5 Masterplan op hoofdlijnen

Het Masterplan Fase 2 vormt een ruimtelijke vertaling op hoofdlijnen van de visie. Er worden kaders beschreven waarbinnen in de toekomst een concrete ruimtelijke uitwerking kan worden gemaakt. Het Masterplan doet uitspraken over potenties en mogelijkheden. Verschillende schaalniveau's worden hierbij integraal gezien. De mogelijke programmatische invulling wordt gethematiseerd en beschreven in ruimtelijke kaders.

Het Masterplan legt een relatie tussen de gedifferentieerde bouwblokstructuur van Fase 1 en de grote schaal aan de randen van het Eilandje (Haven, Oosterweel en Noorderlaan). Door heldere kaders op te stellen wordt deze grote overgang in een ruimtelijke structuur vertaald.

De verschillende buurten van Fase 2 worden elk afzonderlijk bestudeerd. Zoals eerder geconstateerd verschilt de aanpak per buurt sterk. Per buurt worden kaders geschetst waarbij er aandacht is voor de bebouwingsstructuur, de identiteit, het programma, de infrastructuur en de open ruimte.

Droogdokkeneiland, *belvédère op de stad*

De ontwikkeling van het Droogdokkeneiland is afhankelijk van de resultaten van de prijsvraag. Na bekendmaking van de winnende partij zal er afstemming plaatsvinden. In het Masterplan Fase 2 wordt een visie gegeven waarin vooral over de randen en de aansluiting op de omgeving uitspraken worden gedaan.

De positie van het Droogdokkeneiland in de buitenbocht van de Schelde heeft een bijzonder panorama op de stad tot gevolg. In de toekomstige ontwikkeling moet deze belvédère verder worden uitgewerkt. Op het Droogdokkeneiland wordt de overgang van Schelde naar de droogdokken door een heldere zonerings tot stand gebracht. Een centrale route speelt in op deze twee atmosferen en legt een directe relatie met de Montevideowijk. Het actieve gebruik van zowel de Royerssluis, Kattendijksluis en Siberiabrug in combinatie met de monumentale droogdokken garanderen het behoud van de historische havenatmosfeer in de toekomst. Het handhaven van beeldbepalende en monumentale bebouwing spelen hier ook een belangrijke rol in.

Bebouwingsstructuur

De structuur van het eiland bestaat uit drie zones:

Een westelijke groene, zachte zone langs de Schelde. Dit deel sluit aan op de groenstructuur die zich via het Noordkasteel langs de Schelde naar het noorden begeeft. De groene zone is open van karakter en kent nauwelijks bebouwing. Het Droogdokkeneiland biedt de unieke kans om het groen van het Noordkasteel dichterbij de stad te brengen. De continuïteit van de groene zone is van belang. Hierbij valt te denken aan een ruig, groengebied met aandacht voor ecologie en met (post)industriële elementen.



HARDE STENIGE DROOGDOKKEN



GROENE ZACHTE ZONE LANGS DE SCHELDE

De oostelijke zone bestaat uit de oude droogdokken en heeft een hard en stenig karakter. Deze zone is veel meer besloten, wat door bebouwing tussen de dokken toe te voegen nog meer geaccentueerd wordt.

De langgerekte overgangszone tussen de noord-zuid ontsluitingsweg vormt de overgang tussen de harde en de groene zone. Het tussengebied bedient de verschillende activiteiten in de harde en zachte zones van parkeerplaatsen en voorziet ook een bouwprogramma.

Programma

Bij de programmatische invulling van het Droogdokeneiland ligt de nadruk op stedelijke recreatie en bijzondere functies. Het openstellen en zichtbaar maken van de Droogdokken voor een groot publiek is een mooie aanvulling op de culturele as met het MAS en het Koninklijk Ballet van Vlaanderen.

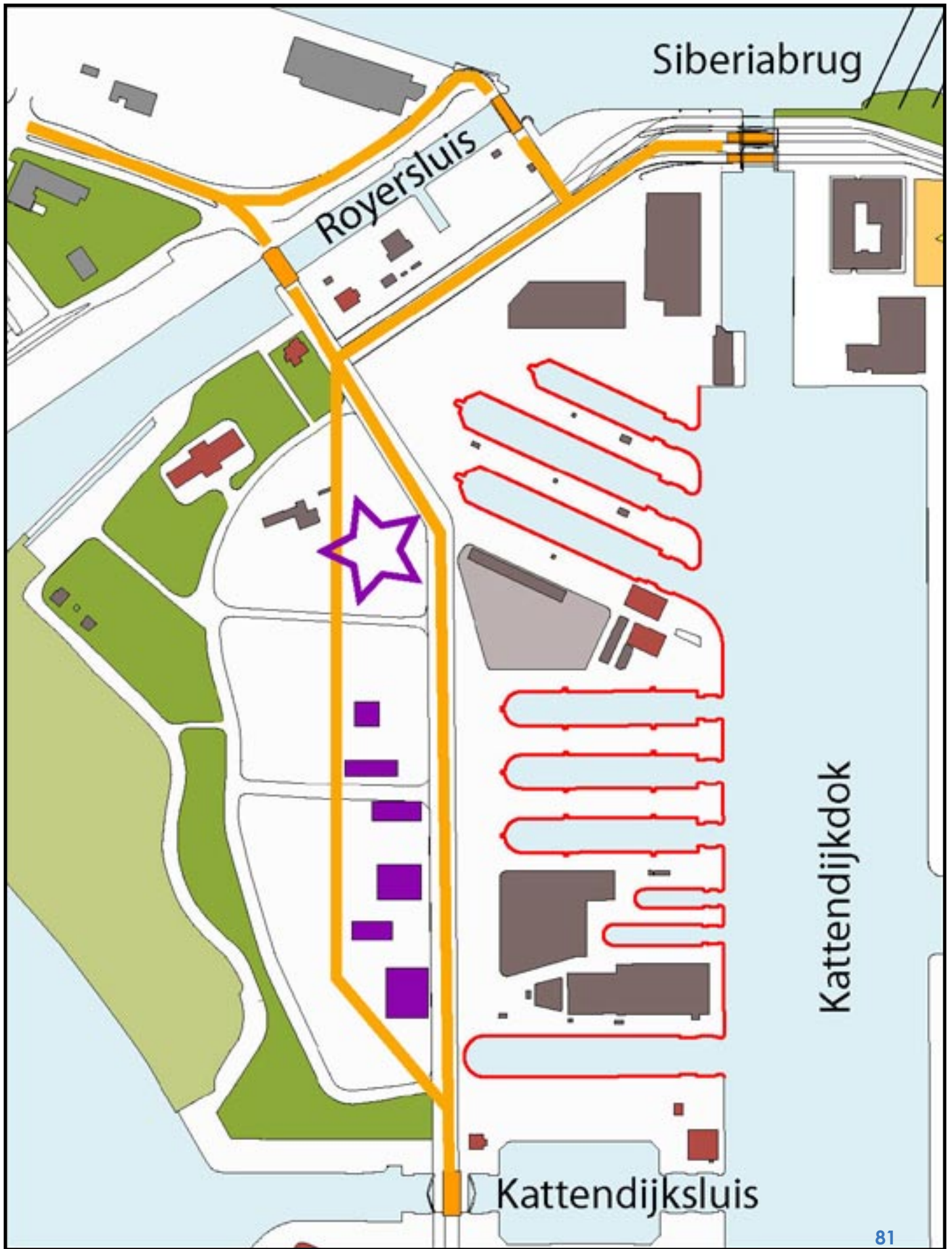
Infrastructuur

De infrastructuur op het Droogdokeneiland wordt bepaald door de noord-zuid lijn die de Kaaien met de Singel moet gaan verbinden. Deze lijn wordt ter hoogte van de sluis met de Siberiastraat verknoopt. Rond de Royersluis ontstaat een belangrijke entree tot de Haven vanuit het Eilandje.

De waterinfrastructuur wordt op het moment al aangepast. De hoge brug ter hoogte van de Kattendijksluis is inmiddels afgebroken, met als bedoeling het hernieuwde gebruik van de sluis in de toekomst. De sluisfunctie voor onder andere kleinere (plezier)vaartuigen wordt dan weer hersteld. Het Kattendijkdok en de Oude Dokken worden zo vanaf de Schelde beter bereikbaar.

Open ruimte

De groene open ruimte op het Droogdokeneiland is van groot belang, niet alleen voor het Eilandje, maar voor de hele stad. Een groen park aan de Schelde heeft de potentie uit te groeien tot een formidabel recreatiegebied voor de Antwerpenaren, waarbij het belvédère een extra kwaliteit toevoegt. Vanuit het park wordt het zicht over de Schelde op de binnenstad maximaal benut.



Het Mexico-eiland fungeert als intermediair tussen de Haven en de Stad. Door de randen van het Eiland in samenhang met de Oosterweelverbinding en de Cadixwijk vorm te geven met daarbinnen een neutraal grid, komen verschillende werelden op een logische manier samen. Dit is de basis voor de ontwikkeling van een gevarieerd, hoogstedelijk milieu. Door de positionering van representatieve, hoge bebouwing in de noordelijke rand van het grid wordt de zichtpotentie van de toekomstige Oosterweelverbinding maximaal benut. Dit gebied wordt het visitekaartje van de havenstad Antwerpen door (havengerelateerde) kantoren hier hun hoofdzetel te laten vestigen. Bij deze functies passen bijzondere gebouwen met een sterke identiteit, waarbij de opgave eruit bestaat ze in te passen in een stedelijk weefsel.

De structuur van het Mexico-eiland zal in de toekomst drastisch wijzigen. De huidige structuur is niet geschikt voor de ontwikkeling van een stedelijk weefsel. Voor deze buurt wordt een neutrale en flexibele gridstructuur voorgesteld welke is gerelateerd aan de grote schaal van het Mexico-eiland.

Bebouwingsstructuur

Randen

Het toekomstige grid sluit aan bij de orthogonale structuur van de Cadixwijk. Aan de randen reageert het grid op de bestaande situatie. De blokken langs de noord-oostzijde van het Kattendijkdok (op het Mexico-eiland) zijn een voortzetting van de blokken uit de Cadixwijk. De blokken hebben een kleinschaligheid die goed aansluit bij de droogdokken en de laan naar de Cadixwijk. De diepte van de blokken aan het Houtdok (zuidzijde Mexico-eiland) wordt bepaald door de maat van de bestaande kavels. Deze rand zal gaan functioneren als balkon naar de stad. De wand zal door een verticale geleiding eenzelfde ritme en variatie krijgen als de wand van de Cadixwijk. In aansluiting op het grootschalige grid van het Mexico-eiland worden de verticale eenheden echter wel groter, waardoor het Houtdok als ruimtelijke eenheid verschillende gezichten krijgt. Langs het Albertkanaal krijgt de zone tussen kanaal en huidige Straatsburgdok zuidkaai, een groene parkachtige invulling met bijzondere, kleinschalige bebouwing. Deze zone verzorgt de groene schakel tussen de Groene Singel en de eco-Scheldezona. De parkachtige invulling biedt verblijfskwaliteit op het Mexico-eiland.

Centrale deel

In het centrale deel worden er grote, super blokken gedefinieerd, dit zijn de enveloppen die de hoofdstructuur van het eiland bepalen. Er ontstaat een stratenpatroon dat de basis vormt van het grid. De lijn van de Kattendijkdok Oostkaai is hierin een belangrijke verbindende lijn. De grote maat van de blokken geeft een grote mate van flexibiliteit bij de toekomstige invulling van het gebied. De gewenste grootschalige, stedelijke functies kunnen hierin worden opgenomen, maar kunnen tevens worden opgedeeld in kleinere eenheden die geschikt zijn voor kantoren of wonen.



De toekomstige verkaveling van het eiland bestaat uit grote tot zeer grote stedenbouwkundige blokken. Deze blokken hebben gemiddeld een veel grotere maat dan in de Cadixwijk. De zeer grote stedenbouwkundige blokken bieden de mogelijkheid om grootschalige stedelijke functies zoals een hogeschool, ijshal, mega-store of stadion te huisvesten, passende binnen het orthogonale systeem (deze functies veroorzaken enorme verkeersstromen welke in de toekomst nader moeten worden onderzocht). Doordat deze grootschalige, stedelijke functies bijzondere ruimtelijke eisen stellen gelden alleen de rooilijnen als bindend. Dit zal niet per definitie het geval zijn en dus is er in de toekomst een 'zoning plan' voor deze stedenbouwkundige blokken noodzakelijk waardoor er kavels ontstaan die de menselijke maat en schaal in het plan waarborgen.

Binnen de stedenbouwkundige blokken ontstaan er meerdere kavels die van elkaar gescheiden zijn door 'openbare ruimte'. Naast het orthogonale systeem van hoofdstaten ontstaat er een secundair systeem van straatjes en doorgangen binnen de blokken. De maat van deze straatjes ligt niet vast, maar wordt bepaald door de regels in het 'zoning plan' dat de bebouwingsdichtheid en de verhouding tussen bebouwing en openruimte beschrijft.

Bouwvolume

Met betrekking tot de rooilijnen en bebouwingsdichtheid zijn er twee niveau's waarop er regels kunnen worden opgesteld, het niveau van het stedenbouwkundige blok en het niveau van de kavels. In deze fase van de planvorming worden er vooral op stedenbouwkundig blok niveau uitspraken gedaan.

Voor de stedenbouwkundige blokken geldt dat de rooilijnen 'hard' zijn. Over de eerste 20 meter hoogte moet er in de rooilijn gebouwd worden. Het maximale bebouwingspercentage is 80 % van het blok. De onbebouwde ruimte moet toegankelijk zijn vanaf de hoofdstraten, maar ligt er niet direct aan. Binnen het blok vormt deze onbebouwde ruimte een in elkaar overlopend systeem van openbare ruimten. Al doende zullen er verschillende kavels binnen de blokken ontstaan.

De voorgestelde maximale bouwhoogte is 20 meter, dit sluit aan bij de bouwhoogte van de Cadix wijk. Daar is de maximale bouwhoogte gerelateerd aan de 45° regel ten opzichte van bestaande straatbreedten van 20 meter. Voor de noordrand van het grid geldt een grotere bouwhoogte tot maximaal 60 meter (deze hoogte is gerelateerd aan de hoogbouw in Fase I). Voor de bouwhoogte tot 60 meter geldt dat het bebouwingsvlak boven de 20 meter niet meer dan 75 % van de footprint mag bedragen. Hiermee wordt de toetreding van licht en lucht tot op maaiveld niveau gegarandeerd.

Van de hier beschreven regels en richtlijnen kan worden afgeweken bij bebouwing waarvan het hoofdgebruik bestaat uit een andere functie dan wonen en/of werken. In dit soort gevallen betreft het specifieke (stedelijke) functies, waarvan de aanwezigheid op het Eilandje wordt gestimuleerd.

Met betrekking tot het programma bestaat er een grote afhankelijkheid van de vraag over 15 tot 20 jaar. Er kan nu alleen een theoretisch, kwantitatief beeld geschetst worden afgeleid van de bebouwingsenveloppen en de gewenste identiteit van het gebied als geheel.

FLEXIBILITEIT: VERSCHILLENDE VARIANTEN BINNEN ÉÉN KADER



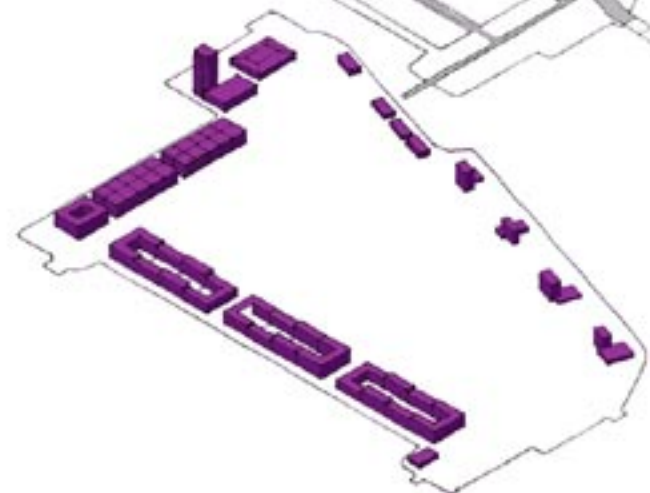
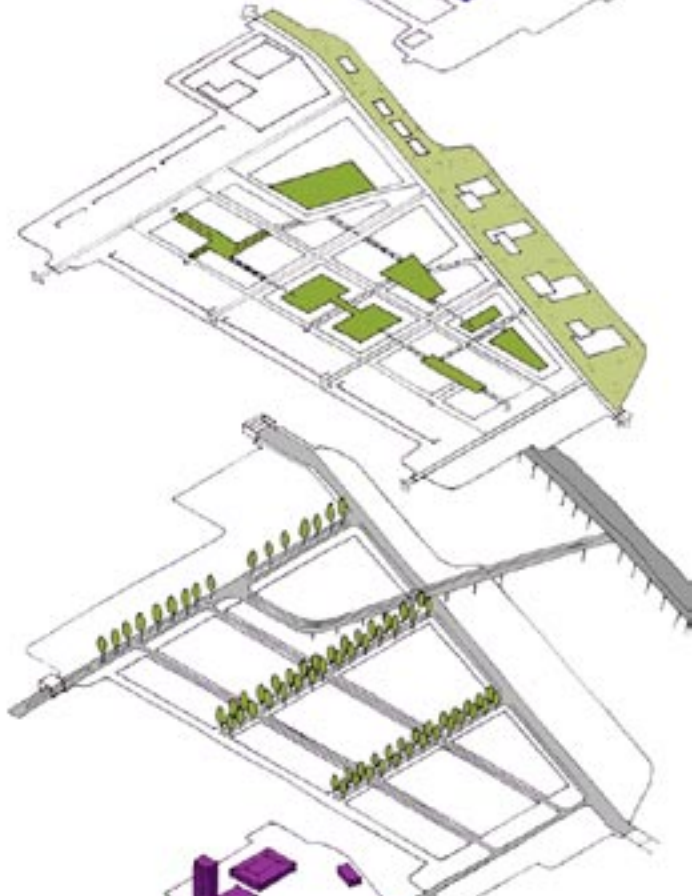
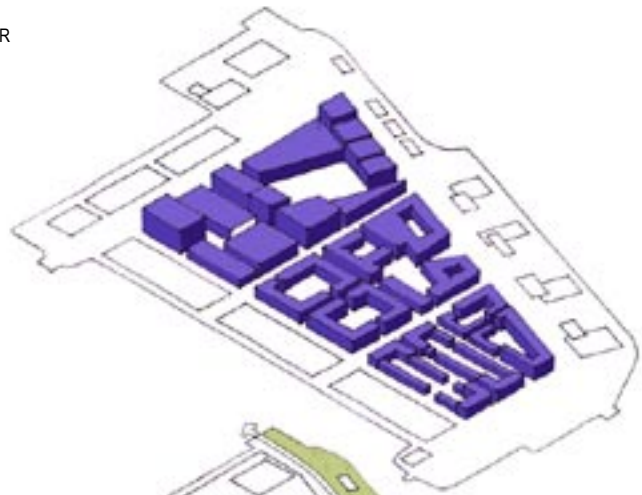
VARIANT 1
GROTE EVENEMENTEN MET SHOPPING MALL



VARIANT 2
SPORTFACILITEIT MET HOGESCHOOL



VARIANT 3
ZORGFUNCTIE



Programma

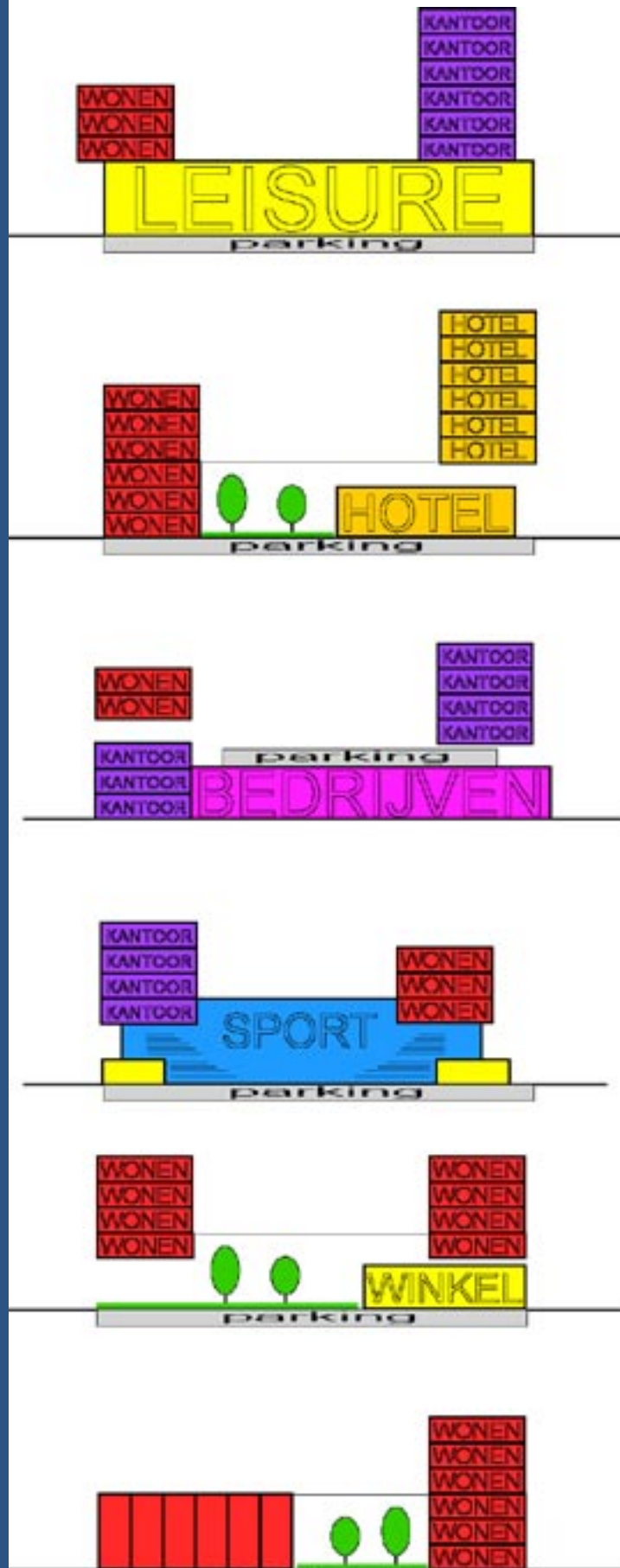
Bij de invulling van het Mexico-eiland wordt een gemengd, stedelijk milieu nagestreefd, vergelijkbaar aan de Cadix-wijk met een andere schaal en maat. Hierbij wordt gedacht aan (hoofd)kantoor functies van bedrijven uit het havengebied en nieuwe bedrijven die gebruik maken van zichtbaarheid en bereikbaarheid. Voor dit soort kantoorfuncties is, vanwege de herkenbaarheid een solitaire bebouwingsvorm gewenst. Echter om het gewenste stedelijke weefsel te kunnen realiseren is menging binnen de enveloppen van de bouwblokken noodzakelijk. In de toekomst moeten er nieuwe, innovatieve bouwvolumes gecreëerd worden waarbinnen kantoor en woonfuncties, bedrijven en commerciële voorzieningen met elkaar verweven zijn.

Dit geldt ook voor grootschalige stedelijke voorzieningen. Er is een groot aaneengesloten grondvlak gewenst. De ruimtelijke verschijningsvorm bestaat uit niet meer dan een grote platte doos, die op de plek van de entree slechts één attractieve gevel heeft. Een belangrijke opgave voor de inpassing van deze functies is het creëren van een alzijdig georiënteerd bouwblok, waarop of waartegen levendige functies als wonen of winkels gepositioneerd worden.

Wonen op het Mexico-eiland is van essentieel belang voor het ontstaan van een levendig stedelijk milieu. Het wonen krijgt een meer hoogstedelijk karakter in de vorm van lofts, appartementen en penthouses. Naast traditionele oplossingen ontstaan er nieuwe stedelijke woonvormen die op of naast andere functies een plek krijgen.

Daarbij heeft vooral de zuidzijde van het Mexico-eiland grote potentie als woonlocatie. De oriëntatie op de zon is belangrijk, maar ook het zicht richting de stad. Deze zijde van het Mexico-eiland is de enige plek van het Eilandje waar bouwblokken aan een zuid georiënteerde kaai kunnen worden ontwikkeld. Door de breedte van het Houtdok is er, over de Cadix-wijk heen een bijzonder panorama op de stad Antwerpen.

Het Mexico-eiland heeft een oppervlakte van circa 32 ha. Binnen de beschreven structuur is hiervan ongeveer 16 ha. uitgeefbaar terrein (oppervlakte minus open ruimte). Bij de genoemde woningdichtheid van 60 won/ha. en een FSI van 2 worden er ongeveer 1000 woningen gerealiseerd. Het bruto vloeroppervlak ten behoeve van kantoren en voorzieningen is voor beiden ongeveer 210.000 m². De genoemde oppervlakte zijn theoretische getallen. Gezien de verre planhorizon kunnen we op dit moment geen uitspraak doen over wensen of vragen in de toekomst. De oppervlakten geven alleen een indruk van de mogelijkheden binnen de gestelde kaders.



Infrastructuur

Op het Mexico-eiland komen verschillende infrastructurele werken samen. De aansluiting op de stedelijke Ring zal plaatsvinden via de Straatsburgbrug en Groenendaallaan. Hiermee wordt de koppeling naar de nieuwe stedelijke ontwikkelingen rond Metropolis versterkt. De aansluiting op de Groene Singel ter hoogte van de Noorderlaan is een belangrijke voorwaarde voor de bereikbaarheid van het Mexico-eiland. De kattendijkdok-Oostkaai vormt de belangrijkste noord-zuid verbinding in het gebied en is onderdeel van het stratenpatroon van het grid.

Open ruimte

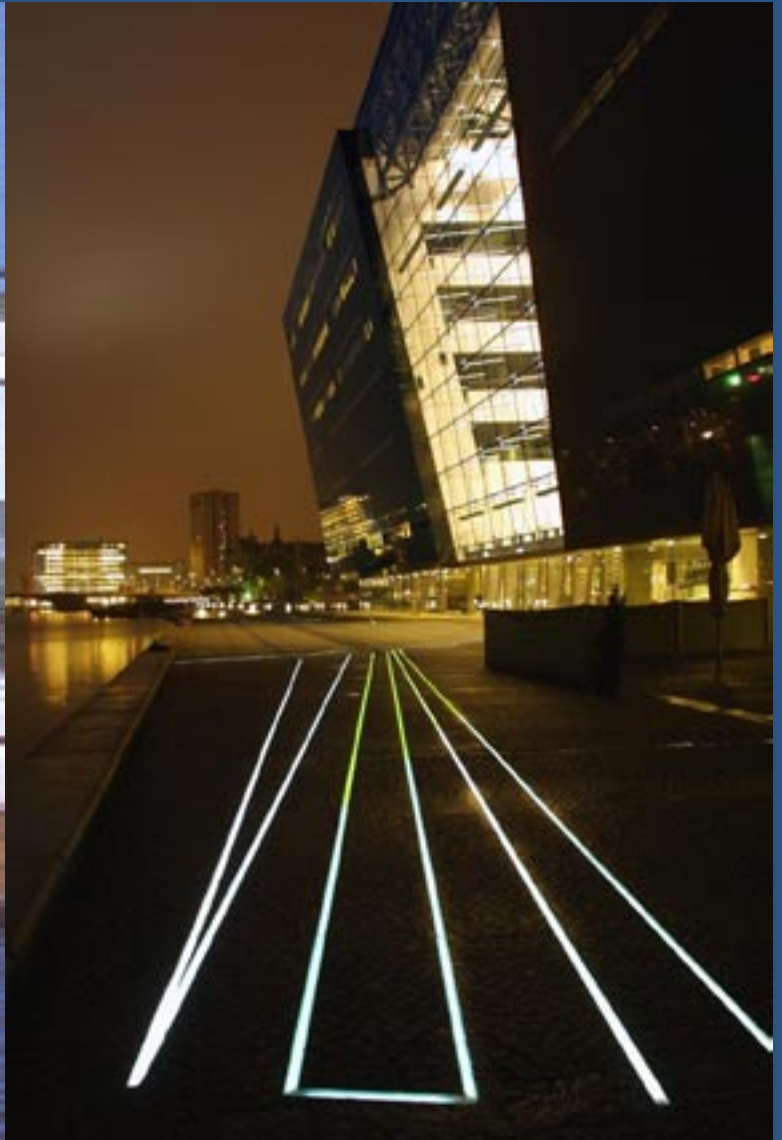
De noordzijde van het eiland krijgt een groene parkachtige invulling, als schakel tussen Groene Singel en Noordkasteel. Er ontstaat een extensief te gebruiken landschapspark aan het Albertkanaal. In het park wordt kleinschalige bebouwing opgenomen ten behoeve van horeca (vgl. het Pomphuis) of kleine kantoorfuncties.

Aan het einde van de doorgetrokken Kattendijkdok Oostkaai als wijkontsluitende laan, ontstaat een belangrijke openbare ruimte op het Mexico-eiland. Tussen de nieuwe bebouwing, het pomphuis en de brandweer kan er een pleinruimte ontstaan. De omgeving van kaai 63 maakt evenwel deel uit van een lopende bevraging door het Havenbedrijf. De straten vormen ook belangrijke open ruimten op het Mexico-eiland. Door de straten ontstaat er een stedelijke atmosfeer. De kaaien zijn op het eiland van minder belang voor de identiteit van de open ruimte. De hoofdpoging voor de open ruimte is de vormgeving en inrichting van de aanlanding van de Straatsburgbrug. Door de grote hoogte die de brug heeft is er veel lengte nodig om op maaiveld niveau uit te komen.

REFERENTIE ALS VOORBEELD VOOR KOP MEXICO EILAND



REFERENTIE KOPENHAGEN ALS VOORBEELD VOOR HET CULTUURPLEIN



REFERENTIE ROTTERDAM ALS VOORBEELD VOOR WOONBLOKKEN MEXICO EILAND



REFERENTIE ZEEBRUGGE ALS VOORBEELD VOOR KOP MEXICO EILAND



In alle buurten van Fase 2 wordt er menging met wonen nagestreefd. De woonkwaliteit van het Kempen-eiland kan aan de behoefte naar grondgebonden woningen voor gezinnen voldoen, een bevolkingsgroep die nu de stad ontvlucht. Er ontstaat een intiem woonmilieu met bijzondere kwaliteiten door de ligging aan het water en de nabijheid van de nieuwe jachthaven.

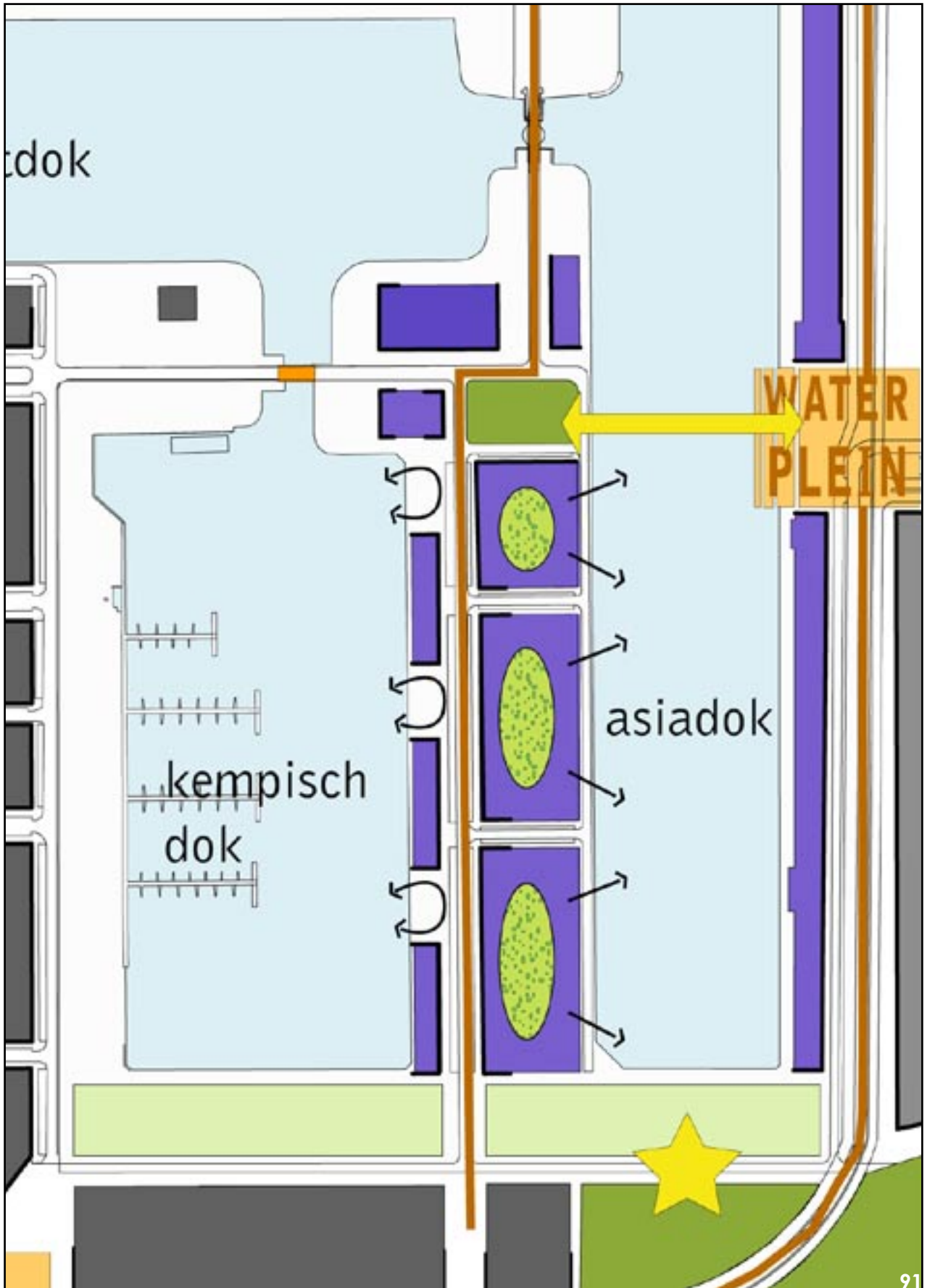
De activiteiten (goederenvervoer per vrachtwagen) op het Kempen-eiland zijn niet meer watergebonden. Zodra er in de toekomst een goede alternatieve locatie wordt gevonden voor het vrachtwagen centrum, kan de huidige plek ontwikkeld worden. De potenties van het Kempen-eiland als locatie aan het water met de nabijheid van stad, haven en SpoorNoord kan dan beter worden benut.

Bebouwingsstructuur

De structuur van het Kempen-eiland sluit in de maatvoering aan bij de blokken van de Cadixwijk. Door de smalle maat ontstaat er een drietal langgerekte bouwstroken.

De zuidkaai van het Kempischdok wordt door een open ruimte verbonden met de zuidkaai van het Asiadok. De bebouwing van het Kempen-eiland maakt zich hierdoor los van de randen, en vormt een enclave binnen het Eilandje. De rand van het eilandje wordt daardoor gevormd door de bebouwing in SpoorNoord en de bebouwing langs de Noorderlaan. Op deze manier worden de Noorderlaan en SpoorNoord betrokken bij het Eilandje.

Op het Kempen-eiland is de bebouwing in noord- zuid richting geplaatst. Aan het Kempisch dok ligt de bebouwing met de private kant naar het water, met inachtneming van 8-10 meter vrijwaringszone. In combinatie met de geplande woonboten uit het waterplan ontstaat hierdoor een kleinschalige, informele woonzone die goed aansluit op de jachthaven langs de kade van de Cadixwijk. Een verticale geleiding zorgt voor een gevarieerd gevelbeeld. Tussen de bebouwing liggen open ruimtes, waardoor er ook vanuit de achterliggende woonstraat zicht is op het water. Tussen de woonstraat en de openbare kade langs het Asiadok liggen langgerekte bouwblokken die de overgang vormen van de kleinschalige bebouwing langs het Kempisch dok naar de grootschalige bouwvolumes langs de Noorderlaan. De kade langs het Asiadok zorgt in noord-zuid richting voor een verbinding tussen SpoorNoord en de geplande Groene Singel en scheidt in oost-west richting voldoende afstand tussen de havengebonden activiteiten langs de Noorderlaan en het wonen op het Kempen-eiland.



Programma

Bij het programma voor het Kempen-eiland ligt de nadruk op wonen. De ligging en de structuur zijn hier erg geschikt voor. Aan de zijde van het Asiadok is bedrijvigheid in de plint denkbaar. Hierbij valt te denken aan kantoor of ateliers aan huis.

Het Kempen-eiland heeft een oppervlakte van 5,5 hectare, waarvan 2,4 hectare binnen de voorgestelde structuur uitgeefbaar is. Er kunnen ongeveer 200 woningen worden gerealiseerd met 1100 m² benutbare vloeroppervlakte voor bedrijven. De genoemde oppervlakte zijn theoretische getallen. Gezien de verre planhorizon kunnen we op dit moment geen uitspraak doen over wensen of vragen in de toekomst. De oppervlakten geven alleen een indruk van de mogelijkheden binnen de gestelde kaders.

Infrastructuur

Het Kempen-eiland kent twee infrastructuurlijnen: de openbare kade langs het Asiadok, die aansluit op de Asiabrug en de Kempische brug (aan de noordzijde) en de woonstraat die aansluit op de Kempenstraat (aan de zuidzijde). Tussen deze twee straten liggen verschillende dwarsverbindingen.

Open ruimte

Het Kempen-eiland functioneert als een enclave binnen het Eilandje. Dit wordt benadrukt door de open ruimte aan de zuidzijde van het Kempisch en Asiadok. Hierdoor ontstaan connecties met SpoorNoord en de Noorderlaan. Door groene ruimtes in de richting van het stadspark zal deze relatie versterkt moeten worden.

Op het Kempen-eiland is de open ruimte gekoppeld aan de infrastructuur. De openingen naar de woonboten op het Kempisch dok worden ingericht als verblijfsplekken aan het water. Daarnaast zal ook de open ruimte rond de landmark in connectie met de attractie op de Cadixwijk en het Mexico-eiland een bijzondere inrichting krijgen.

REFERENTIE AMSTERDAM ALS VOORBEELD VOOR
WOONBLOKKEN AAN HET ASIADOK



REFERENTIE AMSTERDAM ALS VOORBEELD VOOR
DE BRUG OVER HET ASIADOK



REFERENTIE KOPENHAGEN ALS VOORBEELD WONEN AAN HET KEMPISCH DOK



De Noorderlaan heeft als smalle strook tussen de Noorderlaan en het Asiadok beperkte ontwikkelingsmogelijkheden. De huidige overslagactiviteiten zullen ook in de toekomst, voor een deel aanwezig blijven. Nieuwe ontwikkelingen moeten worden afgestemd op de bestaande gebruikers van het gebied.

Bebouwingsstructuur

De bebouwing langs de Noorderlaan vormt de oost-rand van het Eilandje. Door de opslag functie van dit gebied zullen de bouwvolumes een lange en lage vorm houden. Deze volumes vormen samen een continue lage wand langs het Eilandje. Langs deze wand vragen vooral de aansluitingen van de Noorderlaan met de groene singel en de IJzerlaan om een verbijzondering: op deze plekken kunnen de bestaande loodsen onderbroken worden door hogere volumes. Voor deze volumes (4-6 lagen) is een breedte van 25 meter beschikbaar. Op de kop de Noorderlaan ter hoogte van de Oosterweelverbinding is deze maat breder, waardoor daar een hoger accent gebouwd kan worden, dat de entree van Antwerpen markeert. Op en aan de loodsen zelf bestaat de mogelijkheid op 'ad ons' toe te passen, waarbij het bestaande volume wordt vergroot met bijzondere, kleine gebouwelementen.

Programma

Het programma zal bestaan uit bestaande op- en overslagbedrijven gecombineerd met kantoorruimtes en voor het zuidelijke deel uit gebouwen ten behoeve van waterrecreatie zoals boothuizen en werfjes. Het totale oppervlak van de zone langs de Noorderlaan bedraagt 3,5 hectare, waarvan 2 hectare wordt uitgegeven. Nieuwe ontwikkelingen zullen met bestaande gebruikers worden geïnitieerd.

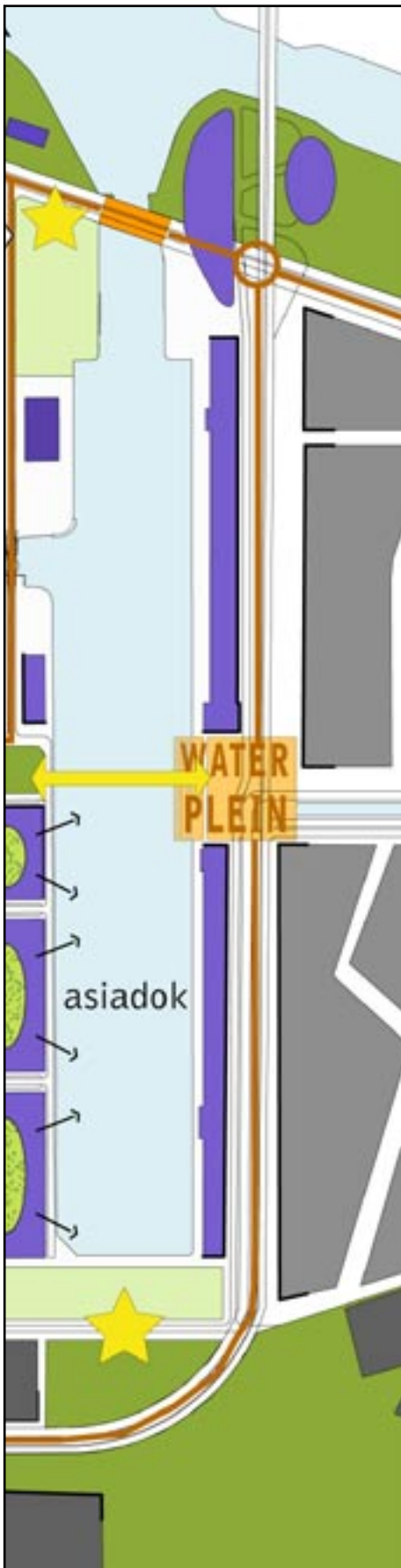
Infrastructuur

De infrastructuur zal bestaan uit de openbare kade, waar goederenoverslag kan plaatsvinden en een expeditiestraat tussen de bebouwing en de Noorderlaan. De Noorderlaan zelf transformeert van een stedelijke snelweg met twee maal drie rijstroken in een 'urban boulevard'. Het aantal rijstroken zal hiertoe moeten worden teruggebracht waarbij het toevoegen van een tramlijn een meer 'urban' karakter versterkt. Groene bomenlanen versterken de intieme sfeer. Om de lange lijn van de Noorderlaan te doorbreken wordt er een 'waterplein' voorgesteld ter hoogte van de IJzerlaan.

Open ruimte

De open ruimte langs de kade behoudt deels haar bedrijfsfunctie, waardoor de haven tot in de stad voelbaar blijft. Ter hoogte van de IJzerlaan komen verschillende ruimtelijke elementen samen. Om een relatie te leggen met het Lobroekdok wordt voorgesteld in de toekomst te onderzoeken of een openwaterverbinding met het genoemde dok mogelijk is. Ter hoogte van de aansluiting van het Schijn op het Asia dok ontstaat er een waterplein. Dit plein krijgt een sterke recreatieve functie en vormt een belangrijke schakel tussen oost en west van de Noorderlaan. Een voetgangersbrug over het Asiadok versterkt de samenhang.

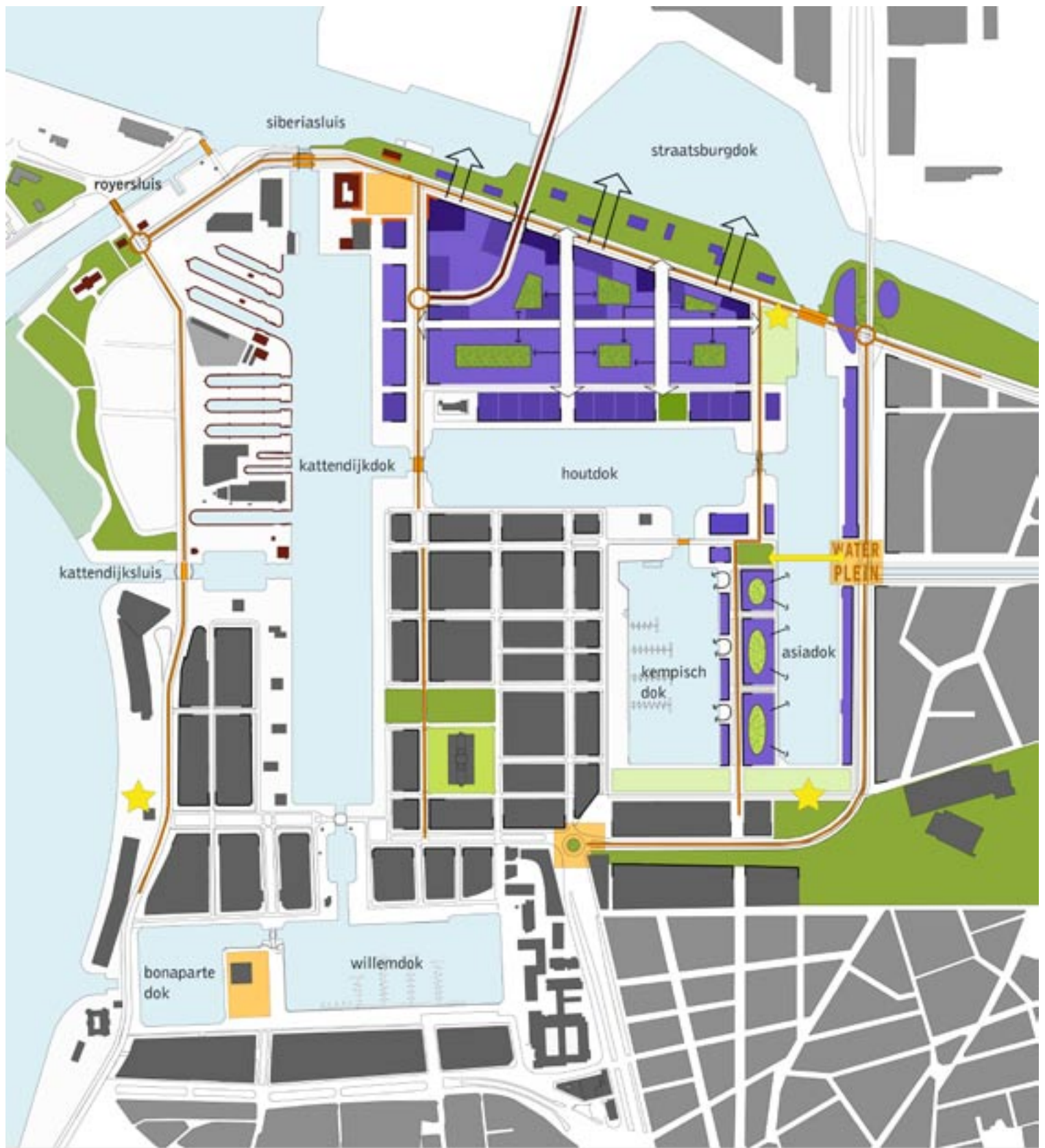
REFERENTIES ALS VOORBEELD VOOR 'AD ONS' NOORDERLAAN



TOTAAL

Waar Fase 1 de aanhechting met de historische binnenstad tot stand brengt, zorgt de ontwikkeling van Fase 2 voor de aanhechting met de Haven, de Schelde en de Nieuwe Stad. Hiermee wordt het Eilandje in de toekomst stevig verankerd in Antwerpen.

De verschillen in aanpak, structuur en programma geven de deelgebieden een eigen identiteit. Een zorgvuldige vormgeving van de noord-zuid assen en de gezamenlijke relatie met de dokken smeden het gebied tot een eenheid. In de fasering kunnen deelgebieden afzonderlijk van elkaar ontwikkeld worden. Bovendien ontstaan er verschillende stedelijke milieu's. Door accenten (wonen, werken, leisure) te leggen in de programmering ontstaat er een gevarieerd, stedelijk milieu, waarbij de afzonderlijke eilanden elkaar aanvullen. Bij het Droogdokkeneiland ligt de nadruk op recreatie en congres. Het Mexico-eiland vormt een gemengd stedelijk milieu met leisure, kantoren, bedrijven en wonen, het Kempen-eiland legt de nadruk op het wonen en de Noorderlaan voorziet vooral in (havengebonden) bedrijvigheid en waterrecreatie.



THEMA's

Voor de belangrijkste thema's zijn de kaders in het kort op een rijtje gezet in woord en beeld.

Autoverkeer

- streven naar een goede aansluiting op de stedelijke Ring aan de noordzijde,
- directe verbinding met de toekomstige Singel
- inzetten op het doortrekken van heldere noord-zuid verbinding zoals Oosterweelsesteenweg, Kattendijkdok Oostkaai, Spitsenstraat en Noorderlaan,
- belangrijkste oost-west lijnen zorgen voor onderlinge koppeling, Londen-Amsterdamstraat en doorgetrokken Singel,
- op wijkontsluitingsniveau aansluiten op de omgeving, Kempenstraat richting Dam, Spitsenstraat- De Pretstraat richting St. Jansplein, Madrasstraat doortrekken over Kempische brug, langzaamverkeer over Asiadok,
- gezien de toegenomen gebruiksintensiteit van het gebied zal de openbaar vervoersontsluiting sterk moeten verbeteren,
- versterken van recreatieve routes die een koppeling leggen tussen stad en groen buitengebied,

Openbaar vervoer

- sluiten van de Cirkellijn over de Londen-Amsterdam straat,
- sluiten van de Singellijn over de Noorderlaan en IJzerlaan,
- openbaar vervoer over de Kattendijkdok Oostkaai en Mexicostraat richting Luchtbal in de vorm van een buslijn,
- aansluiting zoeken met treinstation Luchtbal via Singellijn,
- op lange termijn aansluiting zoeken met treinstation Luchtbal via de Straatsburg-brug,

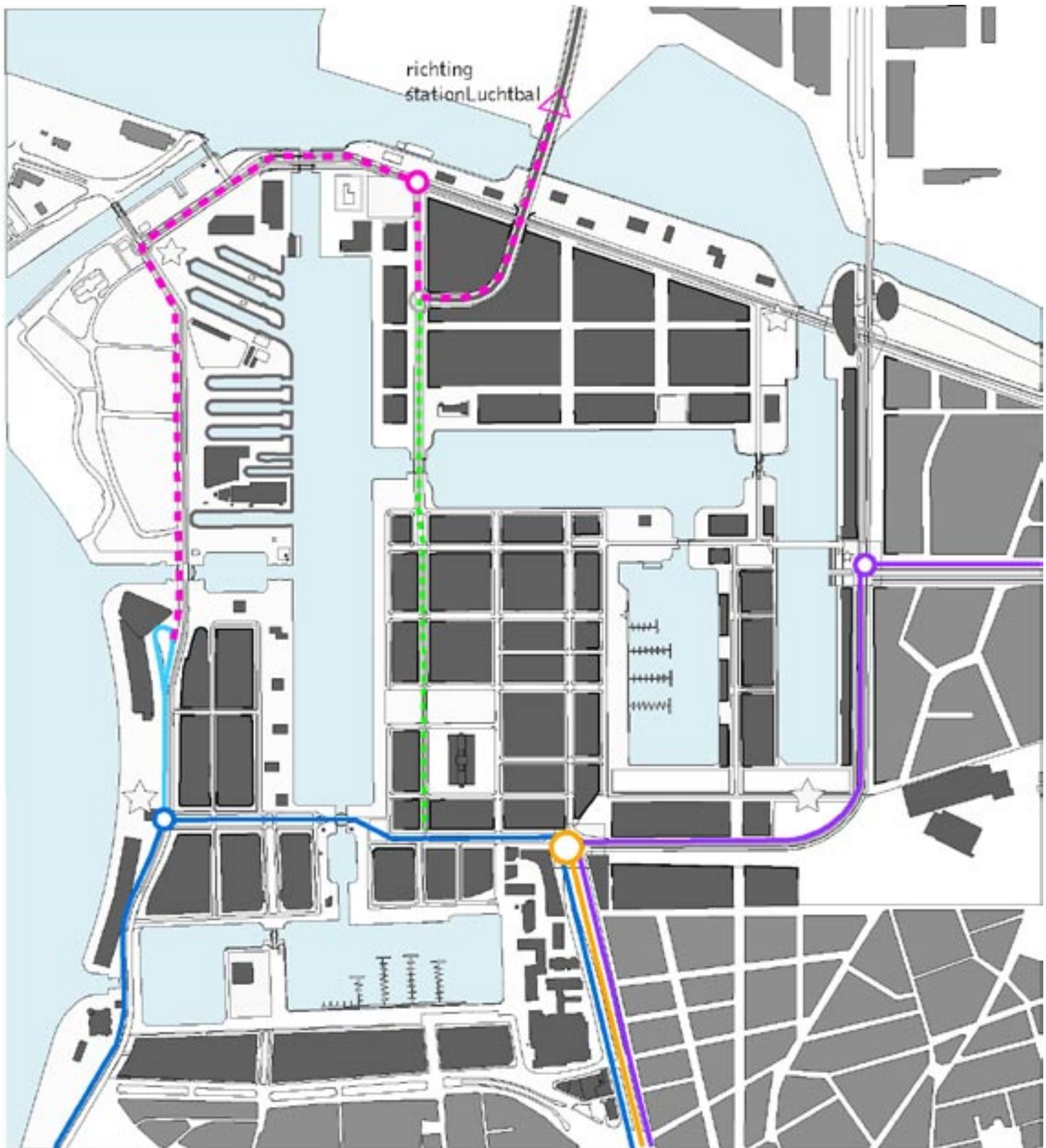
Groen

- voortzetting van de groene Schelde oever over het Droogdokkeneiland,
- koppelen van groensystemen aan de noordzijde gekoppeld het Albertkanaal,
- landschapspark inrichting van de kaaien aan het Albertkanaal ter versterking van de 'soft-spine',



autoverkeer

-  Oosterweelverbinding
-  Stadsontsluiting
-  Stedelijke boulevard
-  Wijkontsluiting



openbaar vervoer

- 1. Scheldekaaienlijn doorgetrokken (tram)
- 2. grootstedelijk OV Stamas
- 3. sluiting Cirkellijn (tram)
- 4. sluiting Singellijn (tram)
- - - 5. koppelen cirkellijn - station Luchtbal
- - - 6. ov lijn (bus)

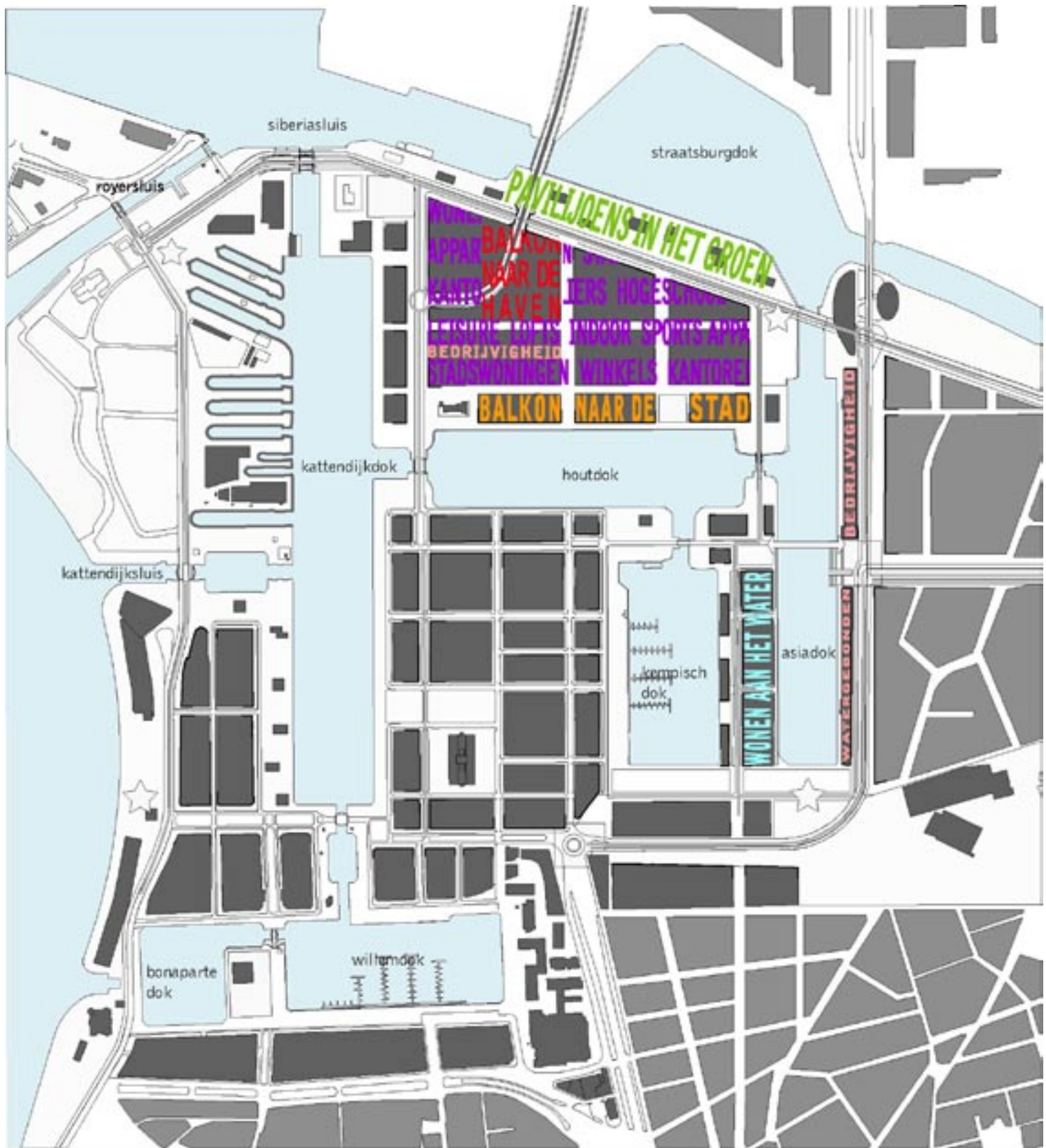


groenstructuur

- Stedelijke groenstructuur
- Stadspark
- Wijkpark
- Binnenhof
- Scheldeoever

Programma

- de transformatie van Het Eilandje tot stedelijk gebied zet door,
- Fase 2 ontwikkelt tot een gemengd stedelijk gebied met accent zoals kantoren, kleinschalige bedrijfsactiviteiten, havengebonden activiteiten, grootschalige leisure, wonen, recreatie of andere grootschalige stedelijke voorzieningen,
- grootschalige havenactiviteiten nemen af en worden elders in het havengebied ondergebracht,
- hinder en overlast veroorzakende havenactiviteiten zullen verdwijnen en elders worden ondergebracht,
- langlopende concessies worden niet automatisch verlengd, maar zijn afhankelijk van de ontwikkelingen op dat moment.



bijlage

egeljid



Bijlage 1 Mentaal Beeld

Op basis van het Masterplan op hoofdlijnen is er een studie verricht naar een mogelijk ruimtelijke vertaling. Dit houdt in dat er een zogenaamde proefverkaveling binnen de ruimtelijke kaders is uitgewerkt met hieraan gekoppeld een driedimensionale weergave. De beelden die dit heeft opgeleverd lijken definitief, maar zijn in feite niet meer dan een vingeroefening. Met dit in het achterhoofd moet de plankaart hiernaast gelezen worden.

Dit heeft alles te maken met de planhorizon van Fase 2. Op dit moment kunnen er geen uitspraken worden gedaan over de programmatische vraag over 10 tot 15 jaar. De definitieve uitwerking van Fase 2 is ook afhankelijk van het welslagen van Fase 1. Pas in een later stadium van de ontwikkeling van het Eilandje komt een concrete uitwerking aan bod.

Het 'Mentaal Beeld' dient ter ondersteuning en als prikkeld beeld, maar is niet bedoeld om als sturend beleidsdocument te worden overgenomen. Daarvoor is het Masterplan op hoofdlijnen wel geschikt.

Stedelijke Samenhang

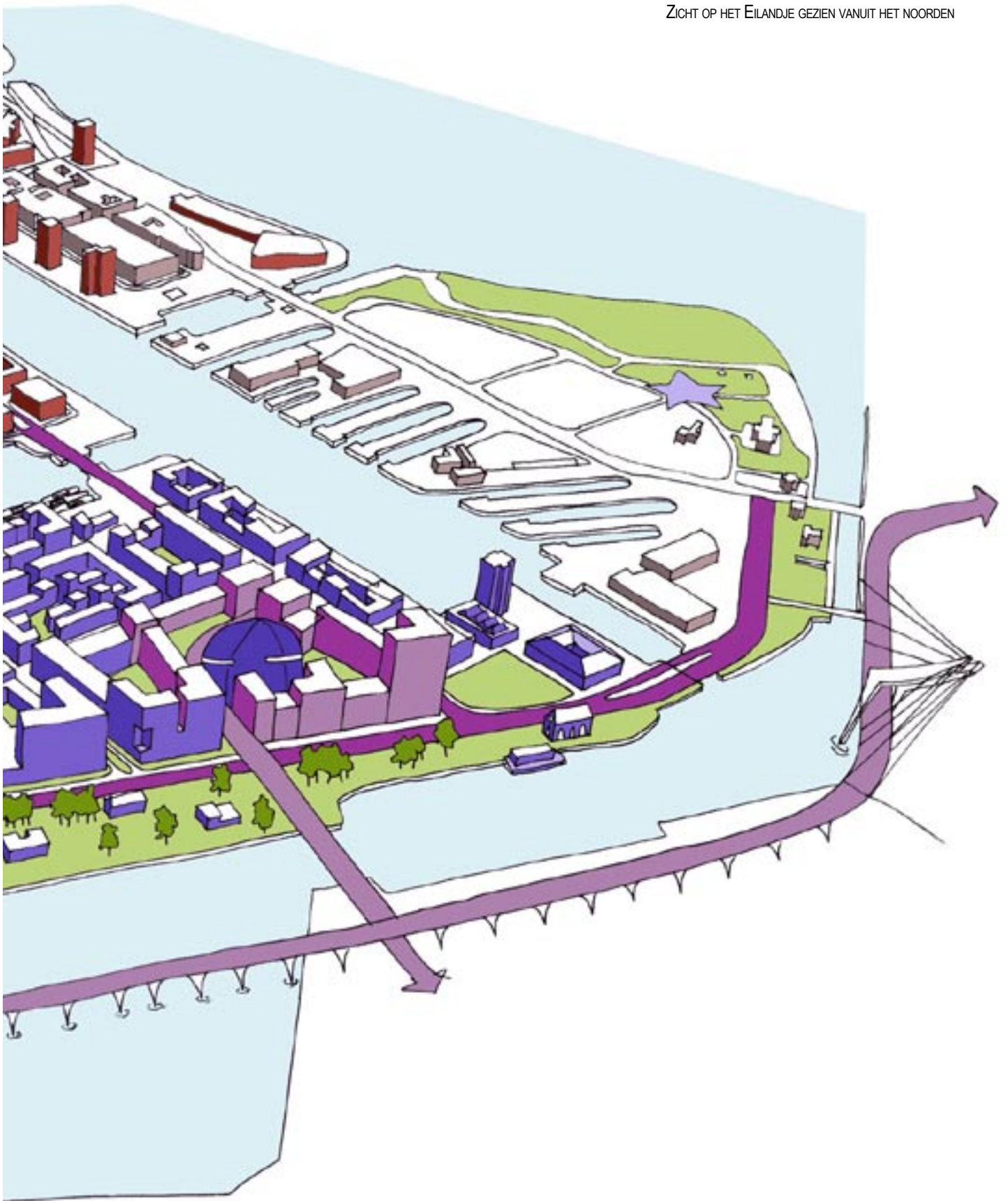
De samenhang tussen de afzonderlijke buurten wordt voor een groot deel bepaald door de dokken. Alle buurten liggen aan of in hetzelfde watersysteem. Daarnaast spelen doorgaande ontsluitingslijnen een belangrijke rol. Noord-zuid lijnen zoals de Kattendijkdok Oostkaai, de culturele as, Noorderlaan en de lijn die vanaf het St. Jansplein via SpoorNoord over het Kempen-eiland loopt richting Albertkanaal. Op locaties waar deze lijnen elkaar kruisen of buurten aan elkaar grenzen ontstaat een belangrijk 'stedenbouwkundige moment'. De vormgeving van de bebouwing en de open ruimte van deze momenten is belangrijk bij het creëren van samenhang. Soms kan dat in de vorm van een traditioneel plein, zoals bij de brandweerkazerne een andere keer in de vorm van een bijzondere open ruimte aan het water, zoals rond de kop Kempen-eiland en Noorderlaan.



LEGENDA PLANKAART "MENTAAL BEELD"

- | | | | |
|---|--|---|---|
|  | tracé Oosterweelverbinding |  | bouwvolumes op loodsen Noorderlaan |
|  | groene singel met paviljoenbebouwing |  | waterplein aan de Noorderlaan |
|  | cultureel plein Mexico-eiland |  | plein op overgang naar Spoor Noord |
|  | aanlanding Oosterweel in bouwblok |  | bebouwing langs Spoor Noord |
|  | gemengde grootstedelijke bouwblokken Mexico-eiland |  | verkeersplein Noorderplaats |
|  | buurtplein Kempisch eiland |  | gemengde kleinschalige blokken Cadix-wijk |
|  | rijwoningen en woonblokken Kempisch eiland |  | bestaande bebouwing Oude Dokken en Montevideo |
| | |  | museumplein met MAS |





Noordzone

De noordzone van het Mexico-eiland vormt het uithangbord van de stad en tevens een koppelstuk richting het noorden. Er ontstaat een dilemma van het creëren van een 'harde' rand ten op zichten van een 'zachte' overgang. Door de groene invulling van de parkstrook tussen kanaal en rijweg ontstaat er een open wisselwerking en contact met de overzijde van het kanaal. In de noordelijke bebouwingsrand wordt boven op de basishoogte extra hoogbouw accenten toegestaan. De stad toont zo haar gezicht.

De aanlanding van de Straatsburg-brug wordt opgevangen binnen een stedenbouwkundig blok. Op deze plek komt alles samen. Er ontstaat een 'hyperbuilding' waar bijzondere functies, infrastructuur, haven en stad samenkomen. Wellicht wordt dit gebouw het icoon voor de haven en stad. Het bouwwerk ligt in ieder geval op een cruciale plek op de grens tussen de moderne haven en de stad. Het ligt aan een pleinruimte die in de openbare ruimte structuur een belangrijke rol gaat vervullen.

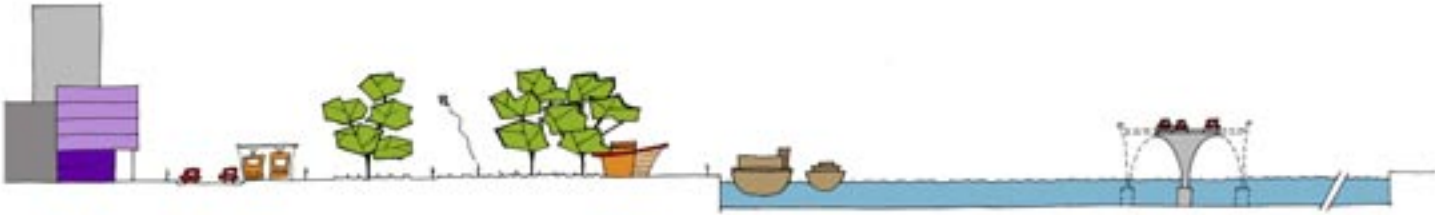
Het contact met de haven is hier in de toekomst voelbaar, zoals nu op het terras van het Pomphuis al het geval is.

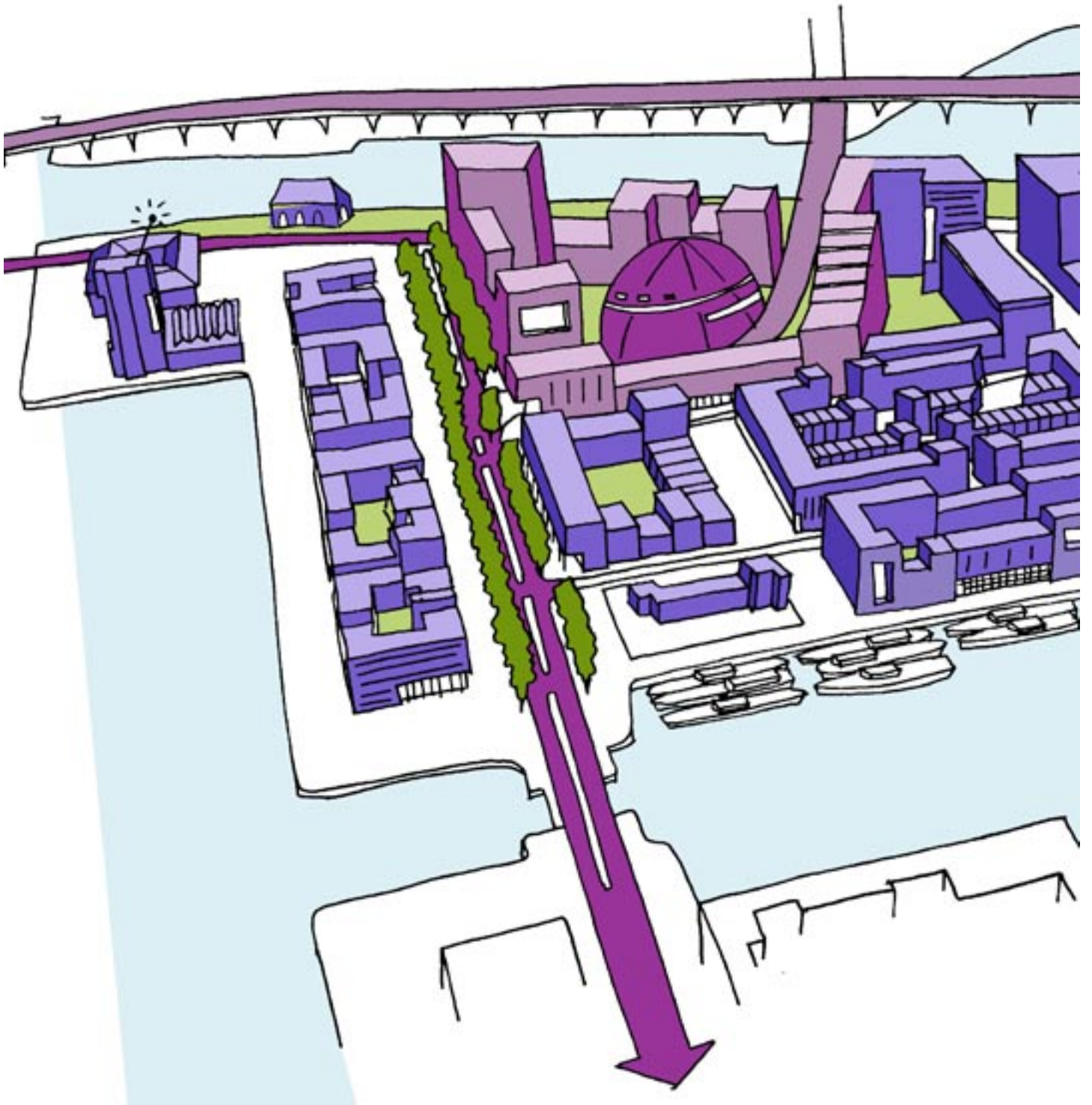
PERSPECTIEF NOORDZONE MEXICO EILAND

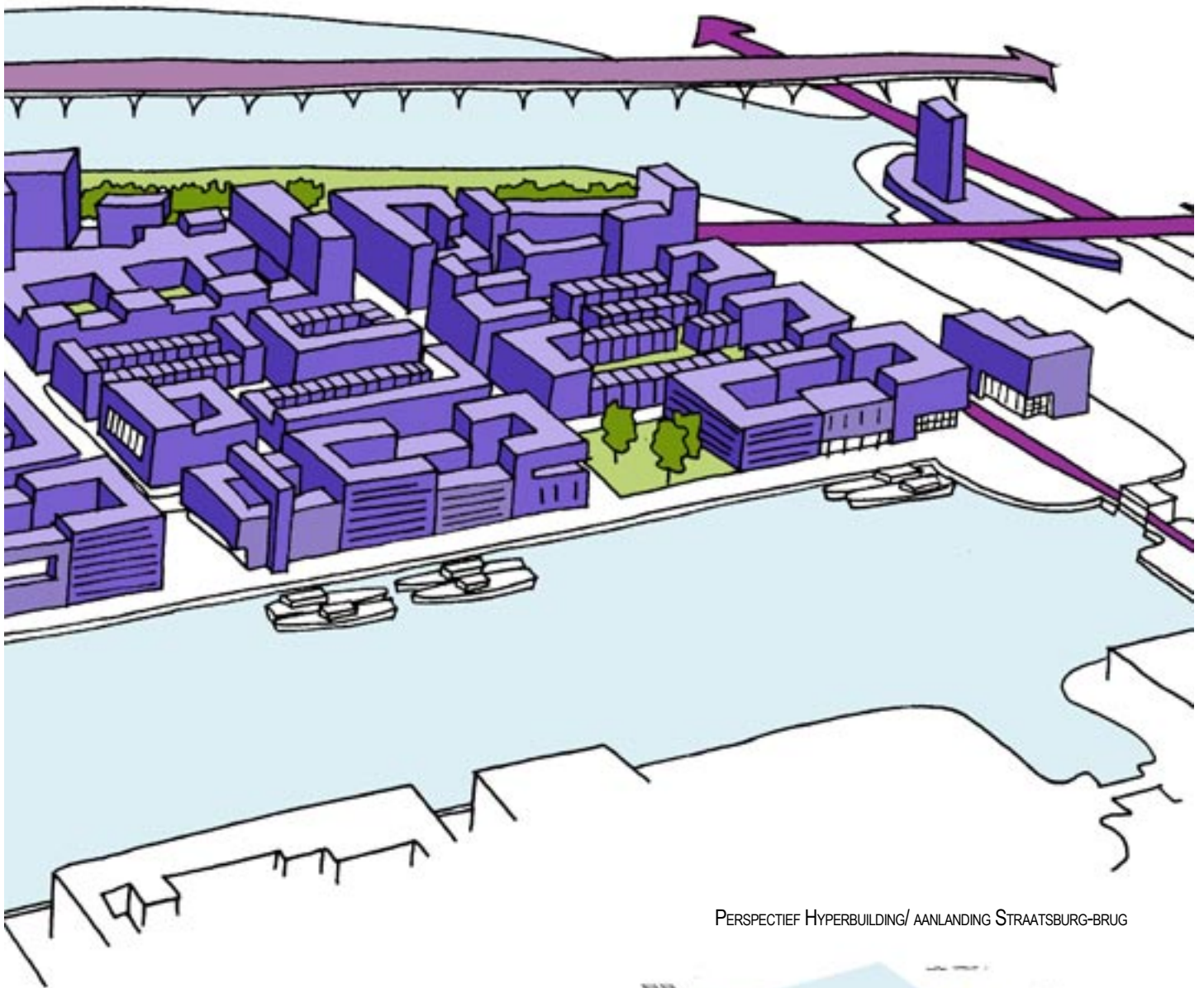




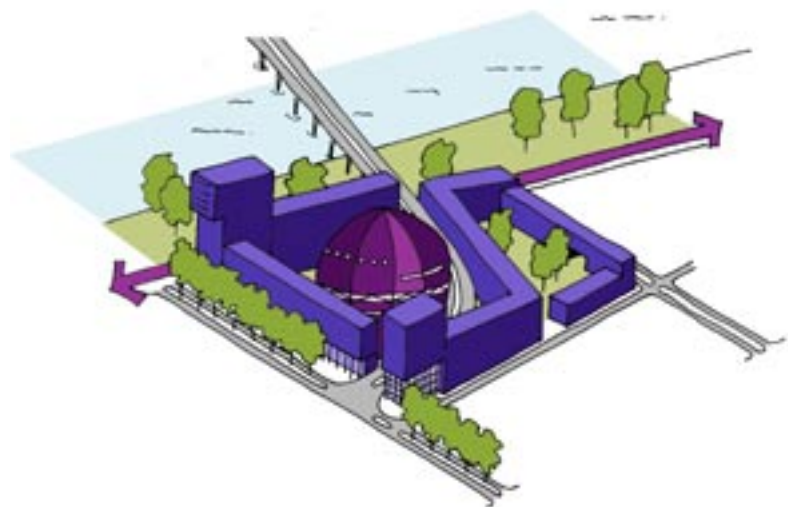
LANDSCHAPSPARK LANGS HET ALBERTKANAAL







PERSPECTIEF HYPERBUILDING/ AANLANDING STRAATSBURG-BRUG



Waterknoop

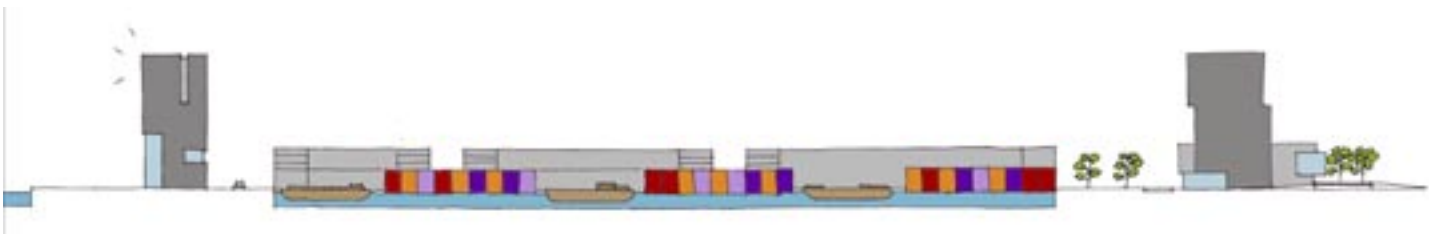
In de waterknoop rond de kop van het Kempen-eiland komen verschillende buurten bij elkaar: de Noorderlaan, het Mexico-eiland en de verbindingen met Dam en Dokske. Op deze plek worden infrastructuurlijnen met elkaar gekoppeld. De relatie in oost-west richting wordt versterkt door de voetgangers brug over het Asiadok richting het plein aan de Noorderlaan. Hier wordt de relatie met het achterliggende gebied richting Lobroekdok versterkt door de openlegging van 'Het Schijn'. Het gebied speelt een belangrijke rol bij de ontsluiting van de oostzijde van het Eilandje.

De dokken zorgen voor een actief en gevarieerd beeld van deze plek. Het Asiadok wordt deels gebruikt voor watersport, aan het Kempen-eiland is er ruimte voor wonen op en aan het water, deels blijven havenfuncties langs de Noorderlaan behouden en is er ruimte voor schippers op wacht.

DWARSDOORSNEDE KEMPISCH DOK - KEMPEN EILAND - ASIA DOK - NOORDERLAAN



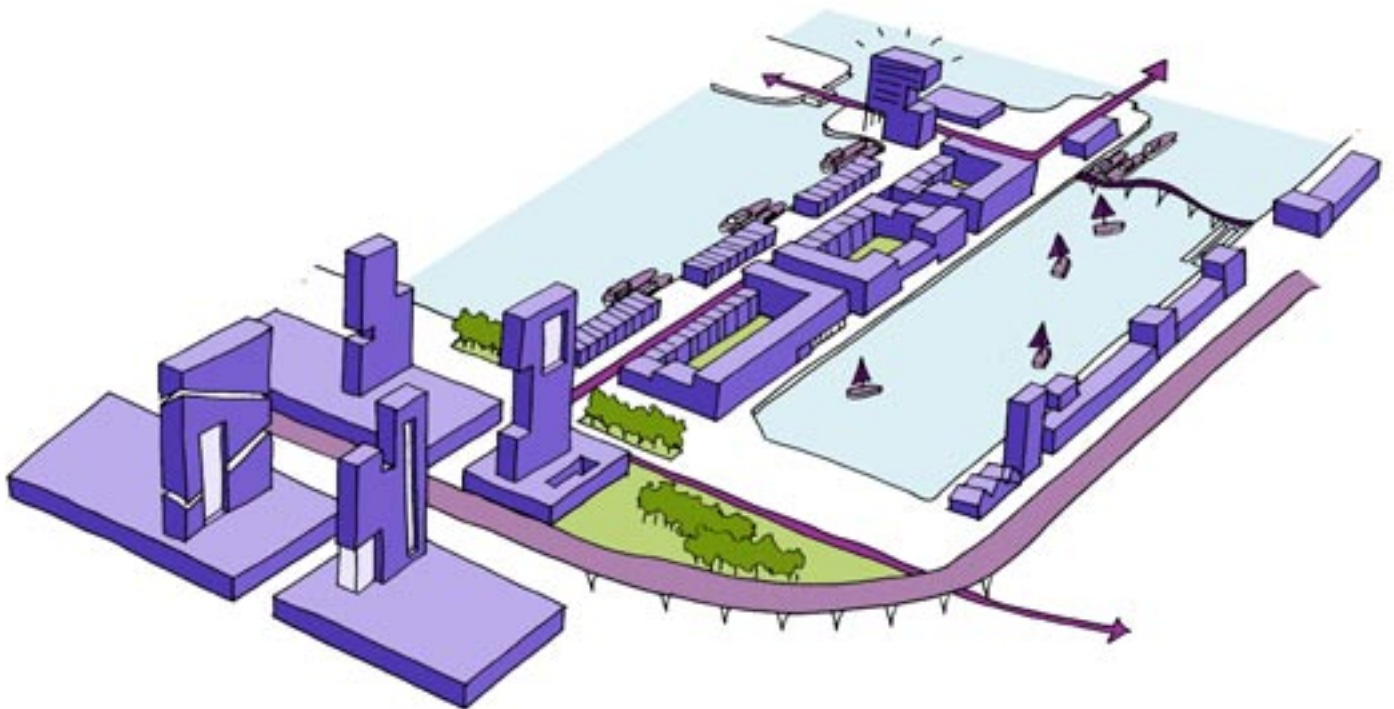
AANZICHT KEMPEN EILAND VANAF HET KEMPISCH DOK

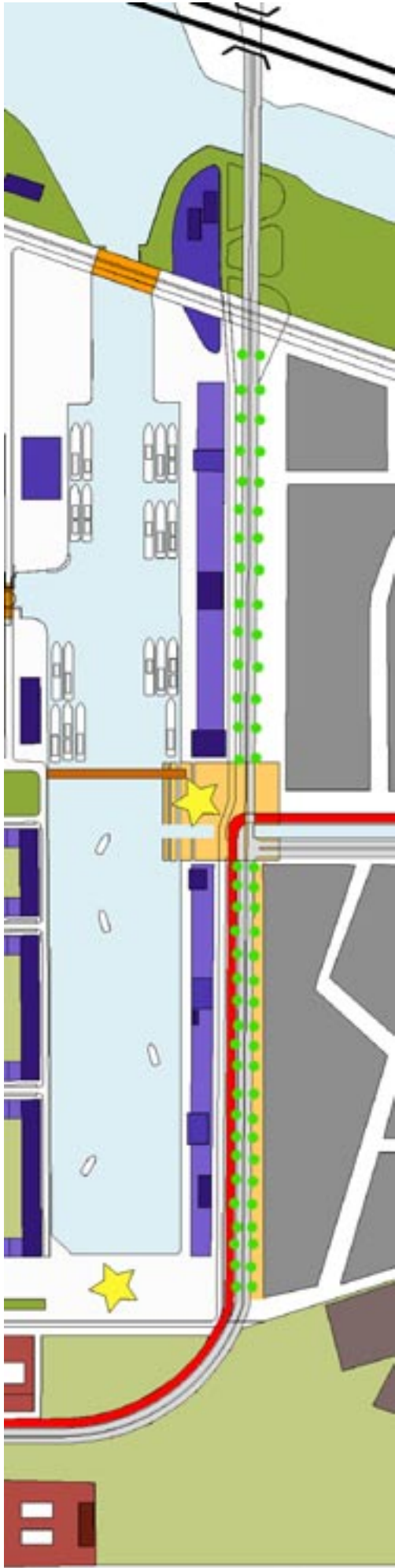


PERSPECTIEF KEMPEN EILAND VANUIT HET NOORDEN

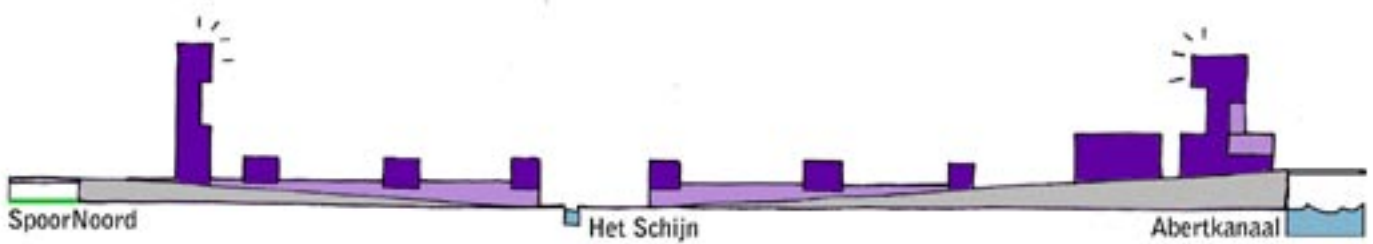
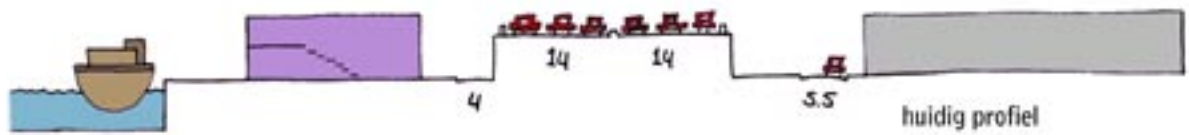
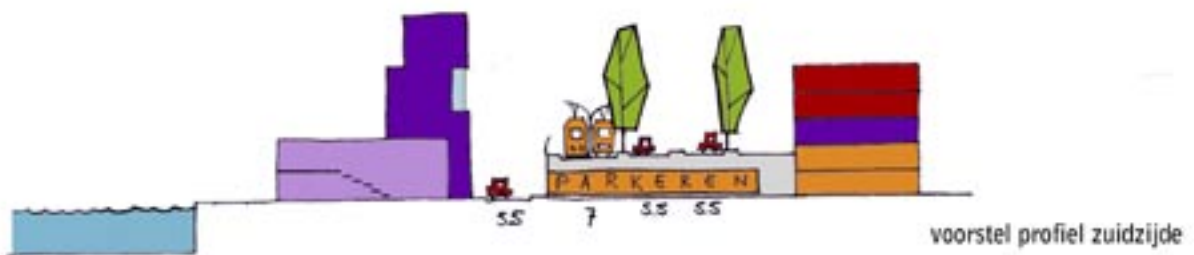
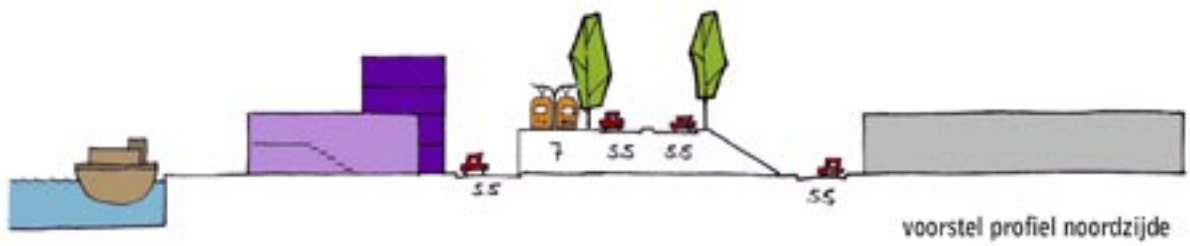


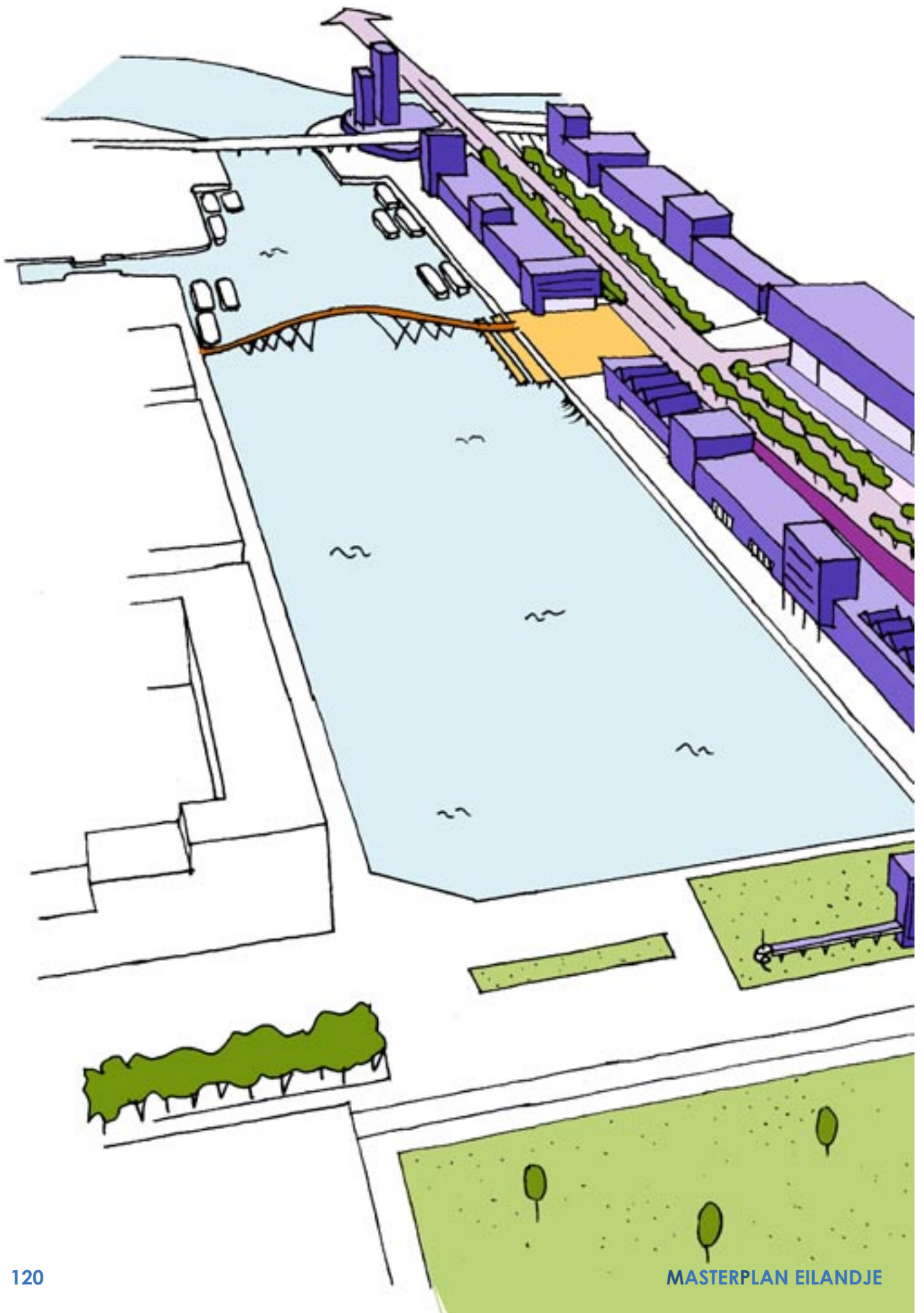
PERSPECTIEF KEMPEN EILAND VANUIT HET ZUIDEN

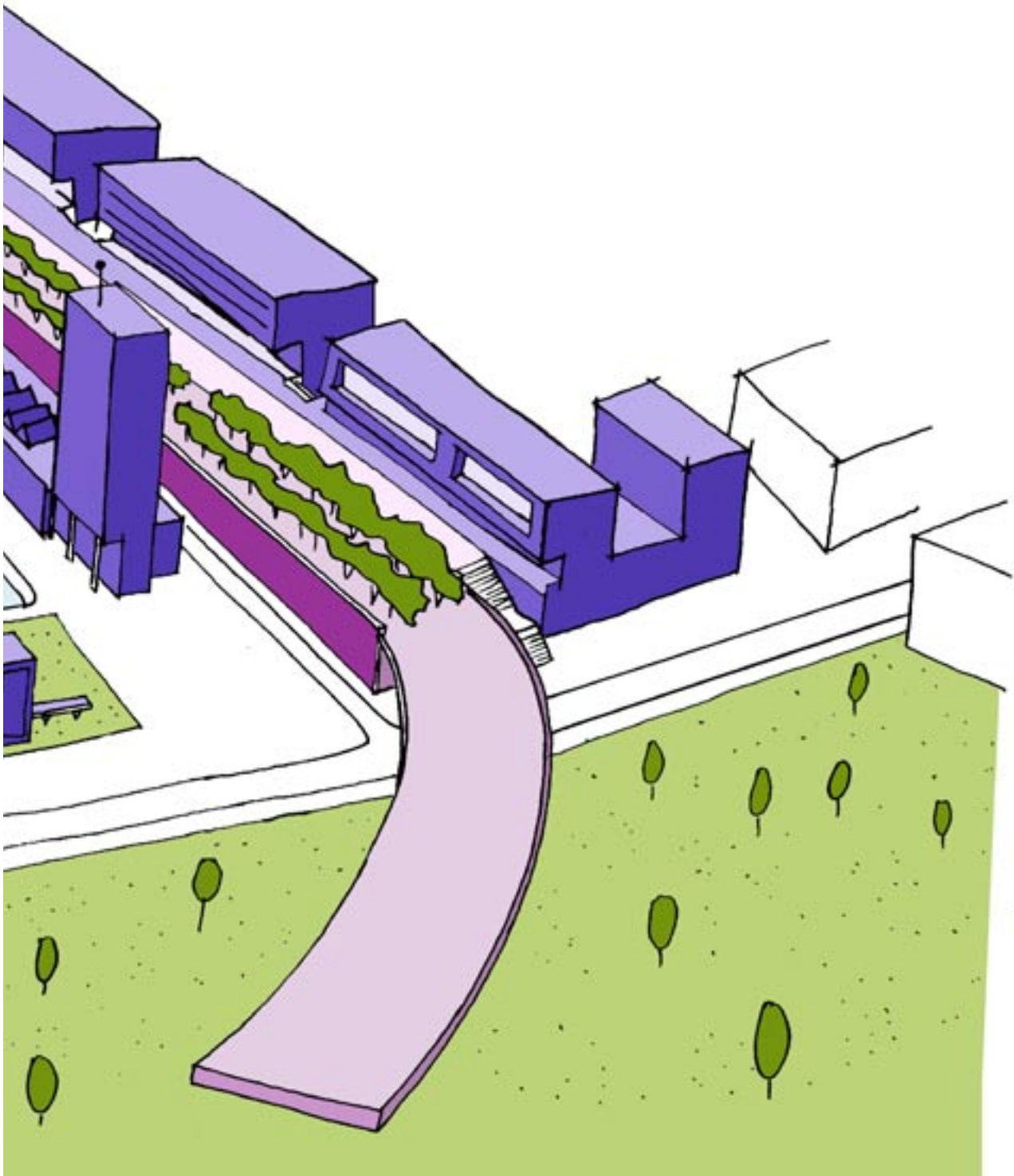




PROEFVERKAVELING NOORDERLAAN











Nawoord

De opmaak van een ‘Masterplan’ als ‘basisinstrument’ is een zeer belangrijke stap in het stedelijk ontwikkelingsproces van het Eilandje. Het is het startschot om tot uiteindelijke herontwikkeling van het gebied te komen. Vanuit dit hoofdkader, waarin de planontwikkeling in hoofdlijnen wordt uiteengezet, moeten eerst deelaspecten verder worden uitgewerkt, voordat concrete uitvoering en realisatie van grootschalige bouwprojecten wordt aangevangen. Daarom zullen over een aantal jaren voor fase 2, gelijkaardig als voor fase 1, verder verfijningen en uitwerkingen plaats vinden voor zowel de bebouwde als de onbebouwde ruimte.

Gewezen wordt op de opmaak van een ‘Beeldkwaliteitplan voor de Buitenruimte’ waarbij voor het Eilandje eveneens detailleringen ten aanzien van een ‘Groenplan’ en ‘Waterplan’ noodzakelijk worden geacht.

Daarnaast moet voor de nieuwe bebouwing op het Eilandje een vertaling worden gemaakt in bindende en richtinggevende regels, enerzijds via een ‘Ruimtelijk Uitvoeringsplan’ met bestemmings- en bebouwingsvoorschriften en anderzijds via een ‘Beeldkwaliteitplan voor de Architectuur’ met richtlijnen rond architectonische vormtaal en welstandsaspecten.

Dergelijke plannen vormen samen met een uitgebreid onderzoek naar economische haalbaarheid en publiek-private samenwerkingsvormen, het noodzakelijk basisinstrumentarium voor een gedegen herontwikkeling van het Eilandje fase 2.

Om voor de toekomst kwaliteit te kunnen blijven garanderen, is het van essentieel belang om voor de herontwikkeling een onafhankelijk ‘kwaliteitsteam’ op te richten. Dit team zal de bouwplannen toetsen aan kwaliteitscriteria voortvloeiend uit het goedgekeurde plannenkader. De bouwplannen worden door de supervisor van het Eilandje in de verschillende ontwerpfasen, maar met name in de initiatieffase, begeleid en voorgelegd aan het kwaliteitsteam. De supervisor maakt tevens deel uit van dit team. Daarnaast zal een permanent projectbureau dit dynamisch herontwikkelingsproces moeten begeleiden en bijsturen.

Om aan slaagkans te winnen is een project van deze schaal gebaat met een permanente communicatie naar alle betrokken actoren, burgers en geïnteresseerde bezoekers. Deze plannen staan dan ook niet op zichzelf, maar zijn essentiële stappen binnen het herontwikkelingsproces.

René Daniëls,
Stadsbouwmeester van Antwerpen

Ariel Daniëls & Filip Smits,
Projectleiders projectbureau Eilandje

Planopmaak en planproces

De algemene planopmaak gebeurde in drie fases: analyse, voorontwerp en definitief ontwerp. Gedurende de opmaak van elke fase werden er diverse overleggen gepland met de projectgroep, die was samengesteld uit vertegenwoordigers van de betrokken partijen. Zij gaven directe feedback aan het ontwerpteam.

Gedurende het proces werden extra workshops georganiseerd die in het teken stonden van specifieke projecten die het project Eilandje in de programmatische uitwerking beïnvloeden.

Om draagvlak en informatiedoorstroming te garanderen, werd bovendien elke fase afgesloten met een voorstelling aan de klankbordgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van de verschillende betrokken bestuursniveaus en belanghebbende partijen.

Dit einddocument werd ter advisering en goedkeuring voorgelegd aan College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Antwerpen, District Antwerpen, Gemeentelijk Autonoom Havenbedrijf Antwerpen, Gemeentelijke Commissie Ruimtelijke Ordening (GECORO) en de Stuurgroep Eilandje.

Deelnemers werkvergaderingen

Aan de werkvergaderingen voor de productie van het ‘Masterplan Eilandje fase 2’ namen deel:

Stadsontwikkeling van de Stad Antwerpen als opdrachtgever:

Ruimtelijke Ordening
Openbaar Domein
Monumenten- en Welstandszorg
Mobiliteitscel en Verkeer
Planningscel
Communicatie

Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen als belangrijkste partner:

Infrastructuur

Projectbureau Eilandje als projectmanager en procesbegeleider

Buro 5 Maastricht als ontwerper van “Masterplan Eilandje Fase 1& 2”

Alle Kabinetten van de Stad Antwerpen met een belangrijke rol voor:

KB en KROSOWET (Kabinet Burgemeester & Kabinet RO, Stadsontwikkeling, Economie en Toerisme)
KHD (Kabinet voor de Haven en Diamant)

Overige partijen:

Team Vlaams Bouwmeester

Stadsbouwmeester

District Antwerpen

AG VESPA, Cel Stadsontwikkeling

Vlaamse Overheid, Departement Leefmilieu en Infrastructuur

Administratie Ruimtelijke Planning

Administratie Waterwegen en Zeewezen

Administratie Wegen en verkeer

Monumenten en Landschappen

De Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn

Provincie Antwerpen, Departement RO, Dienst Ruimtelijke Planning

Strategisch Plan Regio Antwerpen

Studiebureaus Soresma, Atelier JPLX en TV SAM

Deelnemers projectgroep

Jan Verhaert (Kabinet Burgemeester & Kabinet RO, Stadsontwikkeling, Economie en Toerisme)
Inez Schepens (Kabinet RO, Stadsontwikkeling, Openbare Werken, Economie en Toerisme)
Ellen Van Beek (Kabinet Haven en Diamant)
Sigrid Fruytier (Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, INFR)
Ynske Salsmans (Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, INFR)
Reinout Van Leemputten (Stadsontwikkeling Stad Antwerpen/Monumenten- en Welstandszorg)
Geert Troucheau (Stadsontwikkeling Stad Antwerpen/BEL/MVK)
Hardwin De Wever (Stadsontwikkeling Stad Antwerpen/BEL/PC, m.b.t. Spoor Noord)
Els Nulens (Stadsontwikkeling Stad Antwerpen/BDR/EO, m.b.t. RSA)
Sylvie Laenen (Atelier JPLX, m.b.t. de Beeldkwaliteitplannen)
Ariel Daniëls (Projectbureau Eilandje als procesbegeleider)
Filip Smits (Projectbureau Eilandje als procesbegeleider)
Griet Lecompte (Projectbureau Eilandje als procesbegeleider)
Pascal Wauben (Buro 5 Maastricht als hoofdontwerper van het Masterplan fase 2)
Marloes Boutkan (Buro 5 Maastricht als ontwerper van het Masterplan fase 2)

Deelnemers klankbordgroep en workshops

Alle projectgroeleden

Kabinetten:

Gabriel De Buysscher (Kabinet Schepen Leefmilieu, Groenvoorziening, Afvalbeleid, Huisvesting, Bevolking)
Tuur Ceuppens (Kabinet Ruimtelijke Ordening, Stadsontwikkeling, Openbare, Werken, Economie en Toerisme)
Hugo Vermeulen (Kabinet Informatica, Rechtszaken, Intercommunales en Sociale zaken)
Marc Van Praet (Kabinet Onderwijs en Jeugd)
Jan Rombouts (Kabinet Cultuur, Bibliotheken en Monumentenzorg)
Tom Meeuws/Pieter Dierckx (Kabinet Informatie, Communicatie, Samenlevingsopbouw en Sport)
Marc Smits (Kabinet Integrale Veiligheidszorg)
Jurgen Hoefkens (Kabinet Financiën en Middenstand)
Jan Verbert (Kabinet Bestuurlijke Organisatie, Decentralisatie en Personeel)
Bob De Richter (Kabinet Burgemeester)

Overige deelnemers:

Greet Bernaers (Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, INFR)
Koen Thijs (Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, INFR)
Marc Haegeman (Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, INFR)
Bob Van Reeth (Vlaams Bouwmeester)
Marc Santens (Team Vlaams Bouwmeester)
Stijn De Vleeschouwer / Jens Aerts (Team Vlaams Bouwmeester)
René Daniëls (Stadsbouwmeester)
Katrien Embrechts (Projectbureau Eilandje)
Maryse Gys / Martin Thijs (Stadsontwikkeling Stad Antwerpen/RO)
Maud Coppens (Stadsontwikkeling Stad Antwerpen/BDR/EO, m.b.t. RSA)
Miranda Coppens (Stadsontwikkeling Stad Antwerpen/RO)
Kim Verstrepen (Stadsontwikkeling Stad Antwerpen/OD/O)
Philippe Teughels (Stadsontwikkeling Stad Antwerpen/BEL/PC, m.b.t. SK)
Luc De Houwer (Stadsontwikkeling Stad Antwerpen/BDR/EO)
Claire Mertens (Stadsontwikkeling/SD/COM)
Elisa Donders (Stadsontwikkeling Stad Antwerpen, BEL/PC)
Jozef Cannaerts (LIN/Administratie Waterwegen en Zeewezen)
Patrick Debaere (LIN, Administratie Wegen en Verkeer)
Lode De Kesel (De Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn)
Peter Berghmans (AMINAL/Bos en Groen Antwerpen)
Bart Van Gassen / Guido Lauwaert (TV SAM)
Luc Peeters (Strategisch Plan Regio Antwerpen)
James Van Casteren (LIN/ARP)
Katlijn Van der Veken (PROVANT/DRP)
Isabelle Vanachter / Dirk Diels (VESPA)
Annik Bogaert (Stadsontwikkeling / Toerisme)
Chris Anseeuw (District Antwerpen)
Herald Claeys (Wijkoverleg Antwerpen)
Francis Brenders (AROHM, Monumenten en Landschappen)
Jan Parys / Matthias Penneman (SORESMA)
Dirk Janssen (Atelier JPLX)

Herkomst foto's en beeldmateriaal

Illustraties, plankaarten en foto's: Buro 5 Maastricht

p.11/p.25/p.47/p.63/p.77: Inge van Damme

p.41: Ivar Hagendoorn

p.43: www.werkenantwerpen.be

Naslagwerk

Masterplan Eilandje Antwerpen fase 1 (2004)

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1997)

Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (vaststelling 25-01-2001)

Gewestplan (1990) en bestemmingsplannen

Strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (2004)

Mobiliteitsplan Antwerpen (2004)

Woonbehoefte studie Antwerpen, (2001)

Antwerpen stroomlijnen, Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen, de Groene Singel (2004)

Pegasusplan Antwerpen, de Lijn

Plan Spoor Noord (2004)

Waterplan voor de ontwikkeling van het E landje (2003)

Bevragingbundel 5 Droogdokeneiland (2003)

Heraanleg Leien tweede fase, projectdefinitie Stad Antwerpen (2004)

Consensusnota stadsbaken Lobroekdok (2003)

Ontwerp strategisch plan haven van Antwerpen (Rechterscheldeoever, 2004)

Meanderend van Scherpenberg tot Schelde, mens en natuur in de vallei van het Groot Schijn (2000)

Studie Antwerpen Mobiel en Mobiliteitsplan Antwerpen (2000-heden)

Colofon

opdrachtgever
Stad Antwerpen

eerste druk: augustus 2005

productie
Buro 5 Maastricht
Pascal Wauben, Marloes Boutkan, Inèz Delsing

coördinatie
Projectbureau Eilandje
René Daniëls, Ariel Daniëls, Filip Smits, Griet Lecompte

lay-out
Buro 5 Maastricht
naar concept van Michiel Helbig

wettelijk depotnummer: D/2005/0306/108







ANTWERPEN EILANDJE