

# COMPLEXE STADSPROJECTEN

*draaiboek*

## **Naam website KCVS**

BEELDKWALITEITSPLAN

## **Oorspronkelijke naam document**

Beeldkwaliteitsplannen Eilandje : BKP Buitenruimte

## **Project**

Eilandje Antwerpen



**BKP/BR**  
**BKP/BR**

**BEELDKWALITEITPLAN**  
**BUITENRUIMTE**  
**EILANDJE-ANTWERPEN**  
**EILANDJE**

**BKP/BR**  
BKP/BR  
**BEELDKWALITEITPLAN**  
**BUITENRUIMTE**  
**EILANDJE-ANTWERPEN**  
EILANDJE

Antwerpen, januari 2002

opgemaakt in samenwerking met:  
Desvigne, landschapsarchitect, Parijs  
Rob Cuyvers, planoloog, Leuven

**Atelier JPLX bvba**  
St-Paulusstraat 10  
B-2000 Antwerpen  
tel-fax: 03-213 08 90  
e-mail: [jplx@pandora.be](mailto:jplx@pandora.be)

<b>INLEIDING</b>	<b>5</b>
<b>ALGEMENE VISIE</b>	<b>15</b>
<b>SITUERING</b>	<b>21</b>
<b>ANALYSE</b>	<b>35</b>

**49**

**VERKEER**

**83**

**GROEN**

**117**

**PROFIELEN**

**149**

**VERLICHTING**

**171**

**RECLAME & TERRASSEN**

**185**

**MEUBILAIR**

**229**

**...**



**inleiding**

**gnibiɛlni**





# DOELSTELLING

Het beeldkwaliteitplan legt een visie op de ontwikkeling van de publieke ruimte. Het streeft naar een éénheid in werkwijze en resultaat voor verschillende projecten, zonder een hypotheek te leggen op de ontwikkeling. Het beeldkwaliteitplan laat ruimte voor mogelijke veranderingen en interpretaties van het algemeen masterplan.

Het beeldkwaliteitplan is een instrument dat helpt om in de uitvoeringsprojecten de neuzen van de betrokken partijen in dezelfde richting te krijgen. De beperkingen die een beeldkwaliteitplan oplegt, definiëren de vrijheid waarbinnen gewerkt kan worden en zorgen ervoor dat elk project een variatie wordt op hetzelfde thema: 't Eilandje.

De ontwikkeling van het Eilandje naar een stedelijk gebied voor wonen en werken impliceert de introductie van 'hedendaagsheid' inzake comfort en vormgeving. Het beeldkwaliteitplan wil echter de kwaliteiten van dit gebied scherp stellen. De richtlijnen ontstaan uit de affectie voor wat het Eilandje is en uit een verlangen om het karakter ervan in stand te houden.

Antwerpen, november 2001, Atelier JPLX bvba



# W E R K W I J Z E

Voor de studie van dit beeldkwaliteitplan is gekozen voor een procesmatige aanpak. Behalve de fasering in voorstudie, voorontwerp en definitief ontwerp, liggen verscheidene werkvergaderingen aan de basis van dit document. De bedoeling van deze aanpak is de wensen en de deskundigheid van alle betrokken partijen mee te nemen van bij de aanvang van deze studie en zodoende een betere communicatie en een groter draagvlak te scheppen voor het beeldkwaliteitplan. Tijdens de studie werd tevens begonnen met de herziening van het masterplan Eilandje. Om tot een goede afstemming van beide studies te komen werd het proces vertraagd ten voordele van gezamenlijke werkvergaderingen.

In dit beeldkwaliteitplan is gefocust op de volgende thema's:

verkeer, groen, profielen, verlichting, meubilair, terrassen & reclame en kunst



# RICHTLIJNEN UIT HOGER PLANNIVEAU

Het beeldkwaliteitplan is afgestemd op bestaande richtlijnen van hoger planniveau, er is overleg gepleegd voor richtlijnen van hoger planniveau in opmaak. De belangrijkste zijn:

- Politiek Akkoord Antwerpen van 18 december 2000
- Masterplan Eilandje, de verfijning en uitbreiding van dit masterplan verloopt simultaan met de opmaak van dit buitenruimteplan
- Horizon 2010-een streefbeeld voor het Antwerps openbaar vervoer in 2010, opgemaakt door de stad Antwerpen
- Ontwerp synthesesnota (werkdocument) - deelmobiliteitsplan kernstad - mei 2001
- Ontwerprichtlijn voor de inname van de openbare weg voor horeca terrassen - 1999 reclame- en publiciteitsnota (aanvulling bij de gemeentelijke bouw- en woningverordening) - 18 januari 2001
- Ontwerpnota 'Parkeren in de stad - aanzet tot een parkeerbeleidsplan voor Antwerpen' - 29 juni 2001



**alg. visie**



**si2iv .gls**



Het Eilandje is een bijzondere variant van stedelijkheid voor Antwerpen. Het gebied maakt deel uit van de binnenstad, maar heeft zeer verschillende karakteristieken dan de andere buurten.

De verhouding tussen bebouwde en onbebouwde ruimte is hier als het ware omgekeerd. Het overgrote deel van de buitenruimte bestaat uit dokken, ze zijn de **pleinen** in dit stadsweefsel. Dit **grootschalig** dokkenstelsel heeft de **orthogonale** structuur van het Eilandje gevormd, los van de schaal en de concentrische structuur van de kern van de binnenstad. Door deze dokken is dit stadsdeel sterk betrokken tot de **Schelde**, een stukje 'stad aan de stroom'. Het Eilandje twijfelt tussen land en water.

Deze eigenschappen, leveren bijzondere **perspectieven** op en een uitzonderlijke ervaring, bij dag en bij nacht, van **licht**, van **lucht** en van **water**.

Door deze **openheid** is de ruimte als het ware **vloeiend** en ontplooit zich **zonder hiërarchie** van dok naar dok.

De schaal en het **materiaalgebruik**: kasseien, staal, baksteen, hardsteen... hebben de **textuur** van de ruimte een **éénvoud en ruwheid** gegeven.

De voormalige havenactiviteiten geven de buurt een eigen **patina** met een sterke sociale en culturele geladenheid. De monumenten: pakhuizen, sluizen, bruggen, kranen... zijn **sporen** van de geschiedenis. De exotische plaatsnamen maken van het Eilandje een blijvend venster op de wereld.

Deze eigenschappen zijn de kwaliteiten van het Eilandje. Bij de ontwikkeling van dit gebied dienen deze kwaliteiten gevrijwaard te worden om ze in te zetten voor een uitzonderlijk woonklimaat, een bijzondere variant op Antwerpen.



**situering**

**gnineutiz**



**De ontstaanswijze van het Eilandje door de jaren heen is een belangrijk gegeven, als men zich wil uitspreken over de beeldkwaliteit van het Eilandje. Een situering in de tijd geeft een beter inzicht in de karakteristieken van het Eilandje. Enerzijds in de relatie met de stad, anderzijds in de fysieke verschijningsvorm, meer bepaald de ruimtelijke structuur en de sporen uit het verleden.**

**Zo krijgt men beter voeling met de potenties van het Eilandje als inbreidingsgebied voor de stad.**





# H I S T O R I S C H E O N T W I K K E L I N G

Door de jaren heen vindt er een langzame verschuiving plaats in de relatie tussen stad en haven. Deze verschuiving vloeit voort uit een toenemende schaalvergroting en een toenemende functionele scheiding van stad en haven.

De **Middeleeuwse stad** vormt één geheel met de haven; de stad groeit concentrisch rond de vaargeulen, haar structuur stemt zich af op deze van de vlieten. De fysieke integratie van de haven in de stad betekent tevens een vermenging van het leven in de stad met de activiteit in en rond de haven.

De stad breidt uit; haar grenzen verleggen zich tot de **Spaanse wallen**, het huidige tracé van de leien. De oorspronkelijke vlieten worden gedempt en opgenomen in het stedelijk weefsel. In het noorden van de stad ontstaan vier nieuwe vlieten volgens een lineair rationeel principe. Hier wordt de eerste basis gelegd voor het toekomstige orthogonale patroon van het Eilandje.



In de negentiende eeuw vindt de eerste schaalvergroting plaats. Onder het Franse regime wordt besloten de haven uit te breiden vanuit militaire overwegingen; de nauwe vlieten voldoen functioneel niet meer aan de eisen en maken plaats voor het Willem-Bonapartedok. Expansie van de haven wordt steeds noodzakelijker. Door gebrek aan ruimte binnen de wallen ziet men zich genoodzaakt het Kattendijkdok te situeren buiten de vestingen. Vanaf dit moment volgen de ontwikkelingen zich snel op.

De stad dreigt uit haar voegen te barsten en de plannen voor een nieuwe omwalling worden opgevat, de Brialmont-omwalling. Het Kattendijkdok krijgt een verbinding met het Willem-Bonapartedok en vormt in verdere ontwikkelingen de ruggengraat voor de toekomstige dokken. Binnen de omwalling wordt het Eilandje geboren in 1869.



Vanaf de twintigste eeuw komt de ontwikkeling van haven en stad in een sterke stroomversnelling terecht. Door toenemende industrialisatie en overbevolking daalt de woonkwaliteit in de stad. Vele inwoners zoeken hun toevlucht buiten de grenzen van de stad; de zogenaamde 'suburbs' doen hun intrede. Compactheid maakt plaats voor versnippering en decentralisatie. Simultaan verloopt het ontwikkelingsproces van de haven. De noodzaak aan uitbreiding brengt een verdere opmars naar het noorden teweeg. De haven distantieert zich meer en meer van de stad.

Tijdens het Interbellum wordt het plan opgevat de Linkeroever te betrekken bij de stad. Dit idee wordt geconcretiseerd door de bouw van een voertuigentunnel, de Waaslandtunnel. Hiermee wordt de eerste aanzet gegeven voor de stadsuitbreiding over het water.

Tijdens de jaren zestig ondergaat de haven een enorme ruimtelijke en economische expansie. De brede waaier van havenactiviteiten wordt aangevuld door de petroleumindustrie. De haven rukt op, en een aantal polderdorpen wordt van de kaart geveegd.

Vanaf de jaren zeventig groeit een nieuw bewustzijn: de stad dient haar imago weer op te krikken. Geleidelijk aan denkt men 'terug stadwaarts'. Meer aandacht wordt besteed aan culturele, recreatieve en commerciële voorzieningen. Dit resulteert in een implosie van het stadscentrum. Alternatieven worden gezocht om de druk op het centrum te kanaliseren.



# HUIDIGE SITUERING

Het Eilandje is in transformatie. De site evolueert van een voormalig negentiende eeuws havengebied naar een deel van de stad. Door zijn karakteristieke uit het verleden onderscheidt dit gebied zich van de rest van de stad. Om deze transformatie in goede banen te leiden, moet het Eilandje opgenomen worden in het stedelijk weefsel. Doorheen de geschiedenis zijn breuken ontstaan. Anderzijds zijn de linken, of de relatie assen, met het aangrenzend weefsel nog aanwezig. De breuken in het weefsel dienen hersteld te worden, een versterking van deze linken kan de integratie bevorderen.

Met de ideeënwedstrijd “Stad aan de Stroom” 1990 worden de potenties van “het Zuid” en het “Eilandje” in kaart gebracht. In 1997 werd een ‘structuurschets Eilandje’ opgemaakt, die tevens leidde tot de aanstelling van een projectmanager, René Daniëls, om de ontwikkelingen te sturen. Eind 1998 werd het als Masterplan door het College goedgekeurd. Het stedelijk beleid zette zijn eerste stappen om het gebied te promoten met het restauratiedossier voor het St-Felixpakhuis, het nieuwe stadsarchief, en met het project ‘Museum aan de Stroom’. Het havenbestuur gaf een belangrijke impuls met het uitbouwen van de jachthaven. Belangrijke projecten uit de privé-sector zijn van start gegaan. Vandaag wordt het bestaande Masterplan verfijnd en noordwaarts uitgebreid in synergie met de opmaak van dit beeldkwaliteitplan voor de buitenruimte.





**analyse**

**analyse**



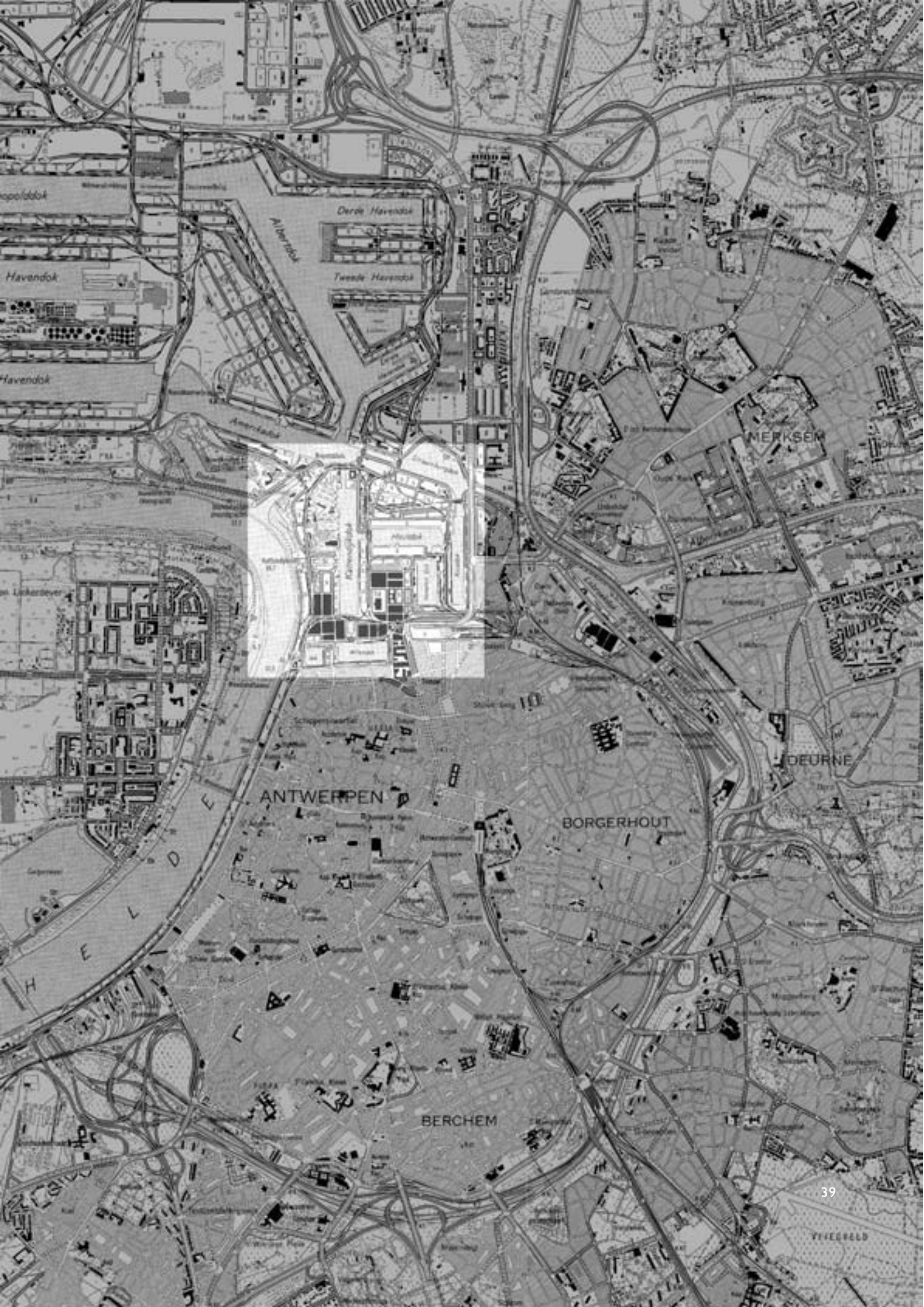
# P A R A M E T E R S

De parameters voor deze studie zijn Stedelijkheid, Antwerps en Eilandje-gewijs. Het zijn drie schaalniveaus waarbinnen de kwaliteiten van de buitenruimte onderzocht worden.

**Stedelijk** Niettegenstaande de bijzondere ruimtelijke eigenschappen, het industrieel karakter, het landschappelijk karakter, is het Eilandje een stedelijk gebied, een haven in de stad. Een duurzame ontwikkeling van de buitenruimte behoedt dit karakter voor vervlakking en generalisering.

**Antwerps** Het Eilandje is voor Antwerpen een bijzondere variant in het stedelijk weefsel. Deze variant is een kwaliteit voor de stad. Het is belangrijk door middel van programmatie en ontsluiting, het gebied beter op het weefsel te enten ten gunste van een volwaardige wisselwerking tussen deel en geheel. Het Eilandje als een 'maritiem park' voor de stad.

**Eilandje** De eigenheid van het industrieel karakter, het landschappelijk karakter,... is een belangrijke parameter bij de ontwikkeling. Het leven op het Eilandje is een kwalitatieve variant op het leven in de stad. Het leven moet vorm krijgen door de eigenheid van de site en niet omgekeerd. Men dient te vermijden dat het Eilandje vervlakt zou worden door vooropgestelde modellen te hanteren die vreemd zijn aan de plek. Het maritiem aspect mag geen disneyficatie teweeg brengen, wat ten koste zou gaan van een duurzaam woonklimaat.



## **ANALYSE VAN DE BUITENRUIMTE VAN DE BESTAANDE TOESTAND**

Het Eilandje is gevormd door het water, enerzijds de Schelde, anderzijds de dokken. De dokken hebben het karakter van een plein, omwille van hun sterke vorm en de relatieve gedefinieerdheid van hun randen. Ze zijn verbonden door saskommen en verbindingsdokken die op hun beurt kleinere pleinen vormen, plekken. Het dokkenstelsel heeft gezorgd voor de orthogonale structuur van het Eilandje.

De Scheldekade maakt deel uit van het stedelijk landschap. Het is een versteende kade, het uiteinde van de Antwerpse rede. Ten noorden van de Kattendijksluis stopt de kade en heeft de Schelde een zachte oever. De Kattendijksluis en de Bonapartesluis zijn gedefinieerde plekken in de continuïteit van de kade.

De dokranden hebben zoals de Scheldekade een publiek karakter. De bebouwing ligt op grote afstand van de 'blauwe steen', de dokranden.

De sluizen, saskommen, het verbindingsdok en de Hanzestedenplaats zijn ultieme plekken in de structuur. Het contrast tussen water en land is hier het scherpst. Het is een dialoog van 'overkanten'. Deze plekken bieden een bijzondere ruimtelijke ervaring. Ze leveren buitengewone perspectieven op en generen aswerkingen.

In het stratenpatroon zijn er structurele assen en klassieke straten binnen bouwblokken. De structurele assen zijn aldus gedefinieerd wegens hun dimensie en gebruik. De meeste bouwblokstraten hebben de kwaliteit uit te lopen op een kade en vormen zo zichtassen.

Door het overwicht aan open ruimte en de grootschaligheid ervan heeft de ruimte een vloeiend en landschappelijk karakter.

- STRUCTURELE ASSEN ■
- BOUWBLOKSTRATEN ■
- KADES ■
- ULTIEME PLEKKEN ●
- BESTAAND GROEN ○





## **SCHEMA VAN DE GEWENSTE BUITENRUIMTE**

Dit Beeldkwaliteitplan wil de volgende hoofdopties nemen inzake de ruimtelijke structuur:

De Scheldekade, de Antwerpse rede, dient inzake beeldkwaliteit onderzocht te worden op stedelijk niveau. Een beeldkwaliteitplan voor de kade van zuid tot noord is noodzakelijk om de ontwikkeling van deze bijzondere stedelijke buitenruimte te kunnen sturen. Dit document is vandaag, bij de opmaak van dit beeldkwaliteitplan onbestaand. De uitspraken en beelden in deze studie betreffende de Scheldekade dienen bijgevolg begrepen te worden als impressies of suggesties.

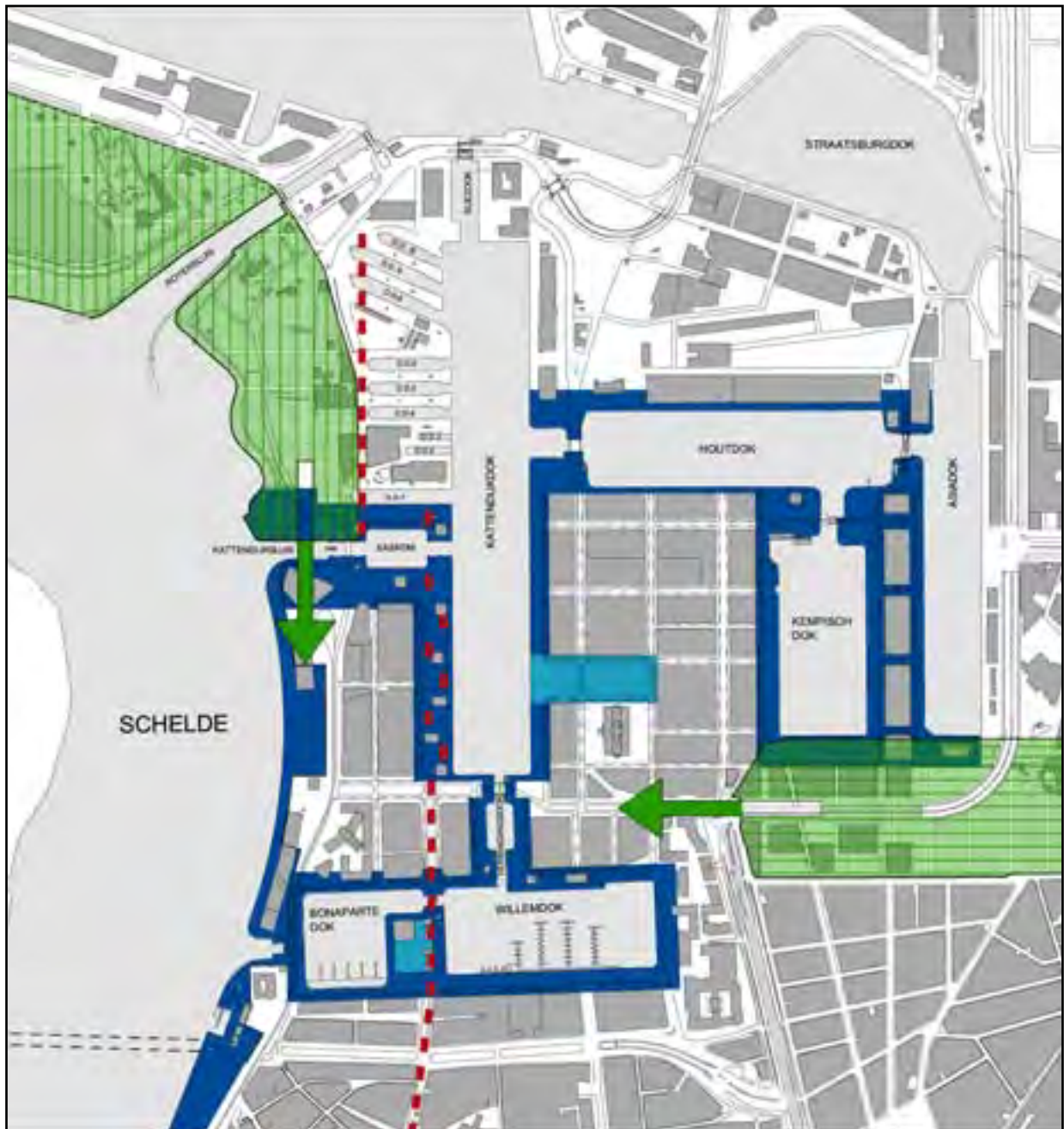
Het publiek karakter op stedelijk niveau van Schelde- en dokkades is een kwaliteit die behouden moet worden. Buitenruimte wordt hoofdzakelijk gevormd door bebouwde ruimte. De nieuw te realiseren bebouwing langs deze kades mag zich deze buitenruimte noch de facto, noch in karakter toe-eigenen.

In samenwerking met het ontwerpteam voor de verfijning van het masterplan is voor deze kades gezocht naar een evenwichtig spel tussen te plannen nieuwbouw en de gewenste buitenruimte.

De Scheldekade is een stedelijk podium waar dit evenwicht belangrijk is. Nieuwe bebouwing met de typologie van 'solitair' en een publiek programma is zeker mogelijk maar tevens moet hier blijvend ruimte gereserveerd worden voor tijdelijke programmatie en tijdelijke constructies cfr. 'de zomer van Antwerpen'.

Het ensemble Bonapartedok, Hanzestedenplaats en Willemdok is als het ware de 'grote Markt' van het Eilandje. Dit wordt bevestigd door de ligging (schakel) en door de reeds voorziene programmatie (jachthaven, museum). De aanleg van de buitenruimte moet deze functies ondersteunen, maar mag geen hiërarchisch onderscheid maken. Deze dokken moeten gericht blijven op een continuïteit van het gehele dokkenstelsel.

- CULTURELE AS ■
- PLEINVORMEN ■
- GROENSTRATEGIE ■
- CONTINUE KADES ■



Het is wenselijk dat de Hanzestedenplaats als architectonisch geheel ontwikkeld wordt met het geplande MAS-project. De buitenruimten van andere nieuwe gebouwen met publiek karakter kunnen eenzelfde statuut krijgen.

De culturele as is geen ruimtelijk continu systeem, maar wordt zoals in de rest van de binnenstad gedefinieerd door een opéénvolging van plekken met een cultureel programma.

De afwijkende typologie van het douanegebouw in de Cadix-wijk wordt ervaren als een storend gegeven. Door de buitenruimte ervan op te vangen in een plein, dat grenst aan het Kattendijkdok, kan deze situatie positief gekeerd worden. De pleinvorm wordt als typologie verder niet aangewend, de dokken met hun kades zijn immers de pleinen voor het Eilandje.

De ondergrondse parkeergarage is een belangrijke hedendaagse toevoeging aan de publieke ruimte. De typologie van de ondergrondse parking, als een verscholen noodzakelijk kwaad, is dringend aan revisie toe. Alleszins voor het Eilandje dient vooropgesteld te worden dat de invoeging ervan in de ruimtelijke structuur, de vormgeving en de relatie met de buitenruimte, onderwerp moet zijn van een ontwerpstudie die meer dan louter functionele en budgettaire criteria hanteert.

De gewenste groenstructuur is een globale onderlegger (overall layer) uitgewerkt in een strategisch plan. De structuur is geënt op groene polen buiten het plangebied.



Architectural model showing a city block layout with various building footprints and a road network. The model is displayed on a dark surface.

	STEDELIJKHEID	ANTWERPEN	EILANDJE
<b>SCHELDE en SCHELDEKADE</b>	biotoop	drager - continu systeem	- de Antwerpse Rede
		verschuiving van activiteiten	- multifunctioneel stedelijk podium
		publiek karakter	- continu toegankelijk
<b>DOKKEN en DOKRANDEN</b>	organen	pleinvariant	pleinfunctie
	variante deelstructuur	maritiem park	themapark vs. woonklimaat
	specifiek karakter	publiek karakter	- continu toegankelijk
<b>STRUCTURELE ASSEN</b>	aders	structurele relatie	wijkontsluiting
	transportsysteem	ontsluitingssysteem	verkeersontlasting voor woonstraten
<b>CULTURELE AS</b>	zenuw	programmatische relatie	cultureel klimaat
	communicatiesysteem	discontinu systeem van plekken	culturele in- en output
		standaardsysteem	woonstraten
<b>STRATENPATROON in BOUWBLOKSTRUCTUUR</b>	weefsel	orthogonale variant	woonklimaat primeert op verkeersfunctie - plaatselijk verkeer
	opbouwsysteem		
<b>GEACCENTUEERDE PLEKKEN</b>	architecturaal	publieke buitenruimte gedefinieerd in relatie tot publiek gebouw	
	accenten	accentuering van de publieke functie in de buitenruimte	
	plekvorming		
<b>PLEIN</b>	orgaan	standaard systeem	pleinfunctie op wijkniveau
		variant plein aan dok	verblijfsklimaat
			recreatie op wijkniveau
			binding met publieke ruimte van dok



**verkeer**

verker





**Het eilandje, een deel van de stad. De verkeersstructuur op het Eilandje wordt gedeeltelijk bepaald door de keuzes op het hoger planniveau. Hier zijn, inzonderheid voor het autoverkeer en het openbaar vervoer, nog geen duidelijke uitsluitende uitspraken gedaan. Op zoek naar een hoger kader geeft enerzijds het bestuursakkoord van 18 december 2000 een algemene indicatie over de te volgen weg. Anderzijds is er het voorlopig werkdocument “ontwerp synthesenota” (deelmobiliteitsplan kernstad). Voor het openbaar vervoer is er daarenboven Horizon 2010 – een streefbeeld voor het Antwerpse openbaar vervoer in 2010, een visie uitgewerkt door de stad Antwerpen. Vertrekkend vanuit dit hoger plankader wordt gezocht naar de wenselijke invulling voor het Eilandje.**

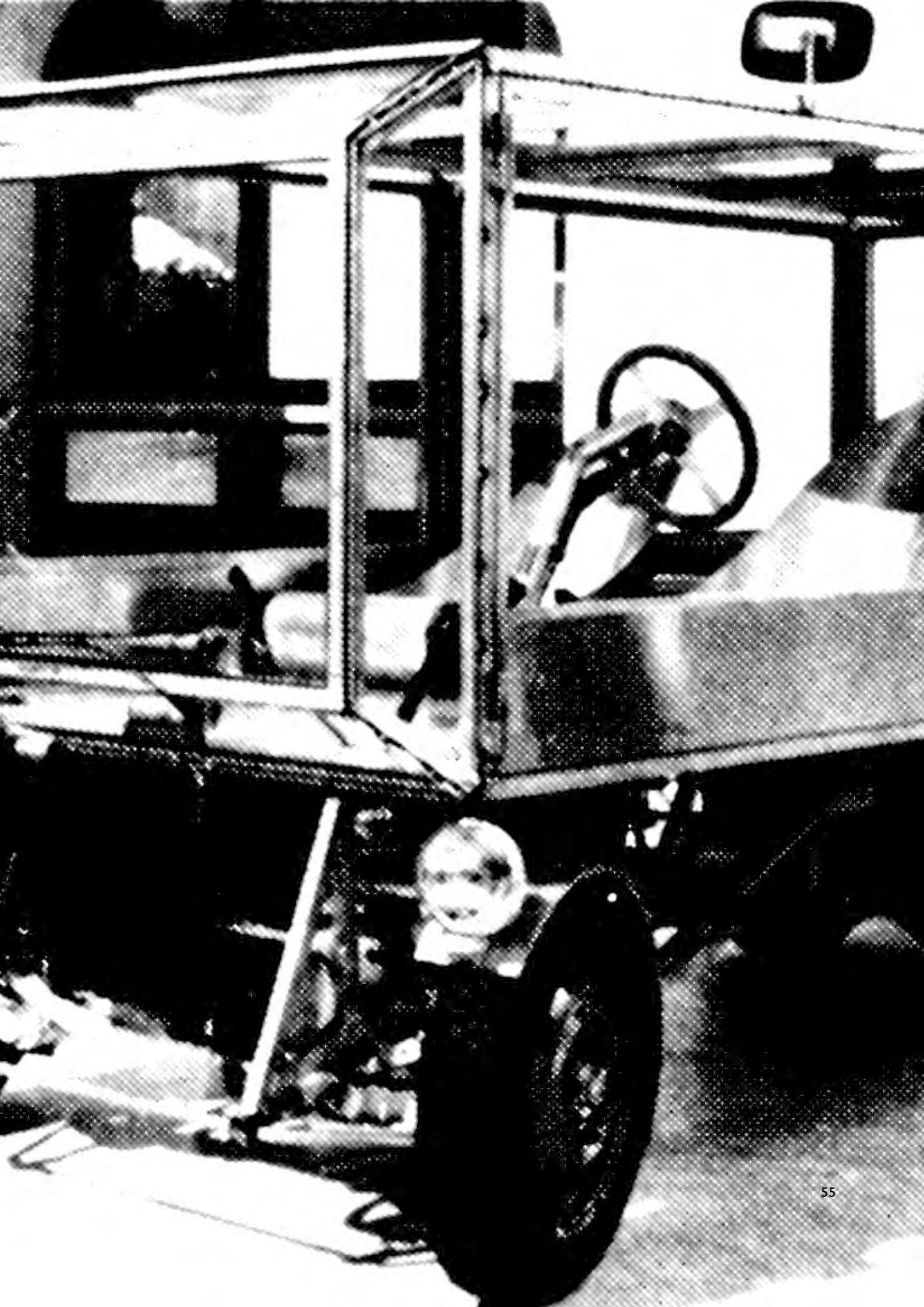
**Daarnaast dient het Eilandje zijn eigen randvoorwaarden op te leggen aan de stedelijke ontsluitingsstructuur. Het Eilandje kan niet langer misbruikt worden voor allerlei stedelijke ontsluitingen. Anderzijds dient het Eilandje, wil het een hoogwaardige ontwikkeling krijgen, een ontsluiting met alle vervoersmodi te krijgen.**



# A U T O V E R K E E R

Het Eilandje wordt vandaag door het autoverkeer geteisterd. De Rijnkaai en Kattendok-Oostkaai functioneren als parallelle sluiproutes evenwijdig aan de Noorderlaan. De Amsterdamstraat-Londenstraat functioneert dan weer als een parallelle structuur met de Brouwersvliet. Te veel niet bestemmingsverkeer rijdt door de wijk, met een onaangepaste snelheid.

De straten zijn overgedimensioneerd in functie van het autoverkeer. Een duidelijke structuur is afwezig. Keuzes dringen zich op.



## RANDVOORWAARDEN HOGER PLANNIVEAU

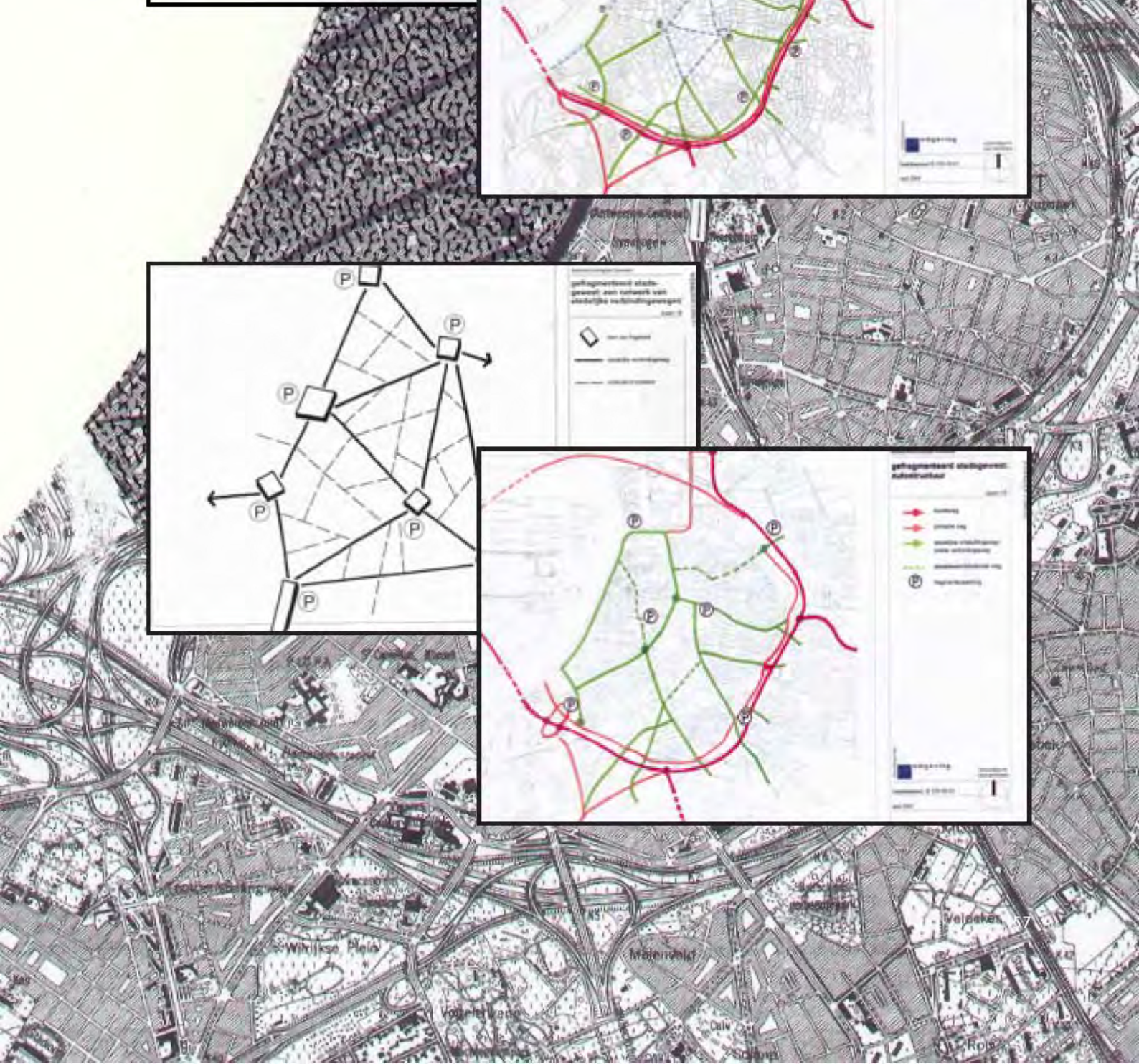
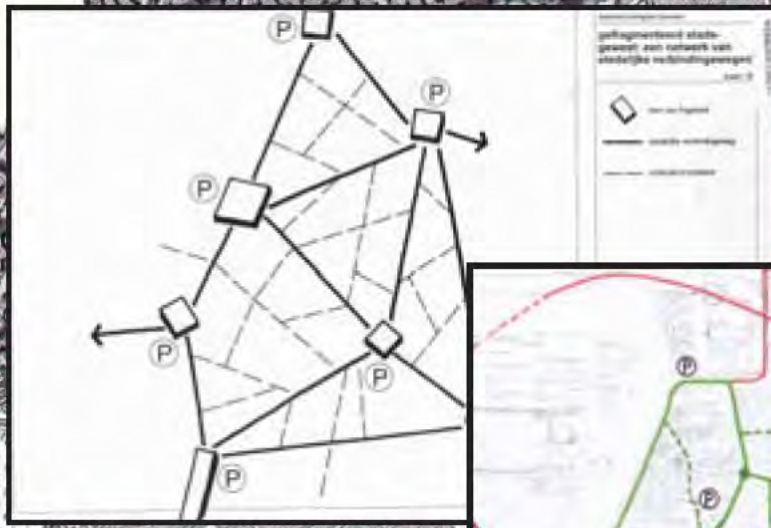
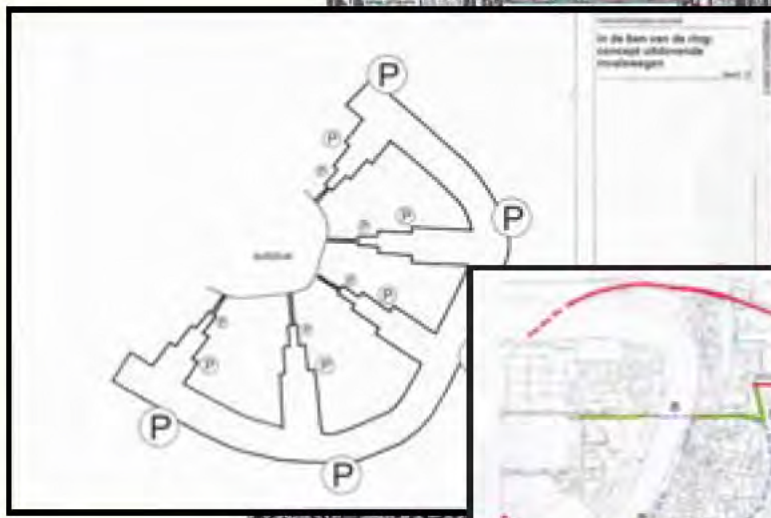
*De globale (auto)verkeersstructuur in het noorden van Antwerpen is determinerend voor de verkeersstructuur op het Eilandje. De grote vraag hierbij is in hoeverre het Eilandje gebruikt wordt in de stedelijke ontsluiting. Tot vandaag blijft dit voorwerp van discussie. Het bestuursakkoord en het deelmobiliteitsplan kernstad (werkdocument "ontwerp synthesesnota") geven hierover beperkte richtlijnen. Het deelmobiliteitsplan kernstad is nog in volle ontwikkeling.*

### **"Bestuursakkoord Antwerpen – 18 december 2000"**

*In het bestuursakkoord staan enkele belangrijke indicaties voor de verdere aanpak van de mobiliteit in Antwerpen. Voor de kernstad wordt een duidelijke uitspraak gedaan. Om de autodruk te beperken, wordt de binnenstad tussen Leien en Schelde autoluw maar bereikbaar. Het gebied tussen Leien en Singel is minder autoluw. Logisch gevolg van deze stelling is dat het Eilandje effectief buiten de grote verkeersstructuren wordt gehouden en autoluw gebied wordt.*

### **"Ontwerp synthesesnota (werkdocument) – deelmobiliteitsplan kernstad mei 2001"**





*In het ontwerp van synthesesnota wordt voorlopig uitgegaan van twee ruimtelijke scenario's. Beide scenario's krijgen een eigen verkeersstructuur toegemeten. In het scenario 'In de ban van de ring' wordt uitgegaan van twee concepten voor de autostructuur. Het eerste concept gaat uit van uitdovende invalswegen. Dichter bij de kernstad worden de toevoerende wegen steeds autolower. Het tweede concept 'Singel-' beschouwt de Singel als een ontwikkelingsas waarbij de verkeersfunctie gerelateerd wordt aan de ruimtelijke ontwikkelingen. In dit scenario wordt het Eilandje duidelijk buiten de hoofdstructuren van het autoverkeer gehouden. De Brouwersvliet krijgt hierbij een ontsluitende functie. Londenstraat en Amsterdamstraat blijven buiten de verdeelstructuur voor de kernstad. Het tweede scenario 'Gefragmenteerd stadsgewest' krijgt een sterkere autogerichte structuur met zich mee, waarbij volgende concepten worden gehanteerd. Enerzijds zorgt het concept 'netwerk van stedelijke verbindingswegen' er voor dat de belangrijkste stedelijke ontwikkelingen met elkaar verbonden worden. Dit vraagt een sterkere autostructuur dwars door de stad. De Singel krijgt een belangrijke verbindingfunctie. De rol van primaire weg wordt hierbij overgenomen. Voor het Eilandje betekent dit dat een belangrijke stedelijke ontsluiting door het gebied wordt gelegd. Amsterdamstraat en Londenstraat krijgen een belangrijke verkeersfunctie. Hieraan wordt stedelijk parkeren gekoppeld.*



# AUTOVERKEER OP HET EILANDJE

De eigen ruimtelijke situatie en de daaraan gekoppelde mogelijke ontwikkelingen leggen eigen uitgangspunten voor de autostructuur op tafel. Het Eilandje is een stedelijk gebied met enorme ontwikkelingsmogelijkheden. Het ombuigen van een misbruikt en ongestructureerd gebied naar een stedelijke ontwikkelingspool, houdt belangrijke consequenties in voor het stedelijk autoverkeer. Het is niet langer zinvol om nog doorgaand verkeer door de wijk te laten rijden. Er is voldoende infrastructuur aanwezig om de stadsontsluiting langs andere meer geschikte wegen te verzorgen.

**NOORDERLAAN ALS HOOFDONTSLUITING** De Noorderlaan met zijn snelwegallures heeft de noodzakelijke capaciteit om de ontsluiting van het noordelijk gedeelte van de stad te verzorgen. We geven hem dan ook de functie van hoofdontsluitingsweg. De Noorderlaan moet de verbinding tussen het noordelijk gedeelte van de binnenstad en de snelweg, maar ook, voor zover nodig, de haven worden.

	WOONSTRATEN	30 km/u
	WIJKONTSLUITING	50 km/u
	STADSOMLUITING	
	HOOFDONTSLUITING	





**BROUWERSVLIET EN DE LEIEN ALS STADSONTSLUITING** Ook het verkeer op een lagere schaal, namelijk de verbinding tussen Noorderlaan en de kaaien, dient niet langer langs het Eilandje te gebeuren. De Ankerrui/Oude Leeuwenrui/Brouwersvliet kan de verbinding met de kaaien veel beter verzorgen. Zowel in dimensionering, als in stedelijke allure/functie is deze as hiertoe veel geschikter. Deze as is nu reeds ingericht als verkeersader en kan deze functie eenvoudig opnemen. Het knooppunt met de Italiëlei moet een heldere structuur krijgen.

**WIJKONTSLUITINGSSTRATEN** Ook de ontsluiting naar het noorden (de haven) gebeurt niet langer dwars door het Eilandje. Het wegnemen van de overbrugging van de Kattendijksluis is hiervan de logische consequentie. Autoverkeer wordt hier uitgedund, zoniet verboden op langere termijn. Dit betekent dat op termijn de Rijnkaai slechts als wijkontsluitingsweg moet functioneren. Voor bovenlokale ontsluiting functioneren snelweg en andere grote infrastructuren (o.a. Noorderlaan).

Inzonderheid de functie van Planet Ocean en congrescentrum kan en mag nooit ontsloten worden via de Rijnkaai. De hoge piekintensiteiten en de regionale uitstraling van dergelijke functies vragen om een ontsluiting buiten het stedelijk centrumgebied. De noordelijke infrastructuren moeten deze ontsluiting waarborgen, met name de Oosterweelverbinding biedt hiertoe mogelijkheden. Een invulling van dergelijke verkeersattractieve functies vraagt om een duidelijke verkeersbeheersing.

Door de ontsluiting van het gebied rond Planet Ocean langs het noorden, en van de stad ten zuiden van het Eilandje, wordt op het Eilandje op termijn alleen nog bestemmingsverkeer toegelaten. Binnen het Eilandje worden Rijnkaai, Amsterdamstraat/Londenstraat en Kattendijkdok-Oostkaai wijkontsluitingswegen. De ontwerpsnelheid hiervoor ligt op 50 km/u. Het zijn ook de enige wegen welke in asfalt worden uitgevoerd. Afzonderlijke fietspaden verzekeren de veiligheid, maar ook het comfort van fietsers. Erg veel zorg zal bij de wegontwerpen moeten besteed worden aan de kruising met belangrijke voetgangerszones.

**WOONSTRATEN** Buiten deze wijkontsluitingsstraten, zijn alle straten woonstraten, met kassei als bestratingsmateriaal. Voor de woonstraten ligt de ontwerpsnelheid uiteraard op 30 km/u. Het grootste gedeelte van het Eilandje wordt derhalve als zone 30 ingericht. De beperkte lengte van de straten en het louter lokale verkeer maken dat geen ingewikkelde inrichtingen noodzakelijk of wenselijk zijn.



# OPENBAAR VERVOER

De voorziene attractiepolen op het Eilandje (MAS, Planet Ocean, Congrescentrum,...) met een belangrijke regionale en nationale betekenis, vragen om een hoogwaardige ontsluiting van het Eilandje met het openbaar vervoer. Maar ook de voorziene ontwikkeling van wonen en werken zullen voor een belangrijke vraag naar openbaar vervoer zorgen. Wil men het Eilandje op een duurzame wijze ontsluiten, dan kan en mag een hoogwaardig openbaar vervoer niet ontbreken. Meer nog het openbaar vervoeraanbod zal mee de ontwikkelingen kunnen sturen. Hoe sneller het aanbod er is, hoe groter ook de ontwikkelingskansen worden. Hoogwaardig openbaar vervoer betekent zonder meer een tramverbinding. Momenteel verzorgen alleen enkele buslijnen de bediening van het Eilandje. Om de decretale basismobiliteit te realiseren, zullen bijkomende buslijnen noodzakelijk zijn. Alleen dan kan een halte om de 250m gerealiseerd worden. De buslijnen zorgen dus voor een verfijning van de maaswijdte.

**BUS**

**AMSTERDAMSTR.**

**35**

**Kaai 58**

**37**

**V. Cauwe-  
laertsluis**

**1 1140**

**STAD**

**01**

# RANDVOORWAARDEN HOGER PLANNIVEAU

*Het Eilandje is tot heden niet echt het voorwerp geweest van het denken rond openbaar vervoer. Door de stad Antwerpen is in maart 2000 Horizon 2010 gepubliceerd. Hierin worden de gewenste ontwikkelingen geschetst voor het openbaar vervoer voor de planhorizon 2010. Ook vanuit het bestuursakkoord worden naar het openbaar vervoer duidelijke uitspraken gedaan. Het "ontwerp van synthesesnota" heeft uiteraard een eigen invulling van het openbaar vervoer vanuit duurzame mobiliteitsscenario's getekend.*

## **"Horizon 2010 – een streefbeeld voor het Antwerpse openbaar vervoer in 2010"**

*Horizon 2010 is een visie van de stad op het openbaar vervoer voor de volgende 10 jaar. Naar lijnvoering wordt enerzijds gepleit voor duidelijke stamlijnen. Een belangrijke mogelijke stamlijn zou langs de Leien richting Noorderlaan lopen. In het globale pakket van verbeterd aanbod, wordt gepleit om nieuwe stedelijke ontwikkelingen zo goed mogelijk te begeleiden met openbaar vervoer. In de kantlijn wordt gepleit om het Eilandje te ontsluiten via de Cirkellijn met een hoge frequentie, een vertraming op lange termijn.*

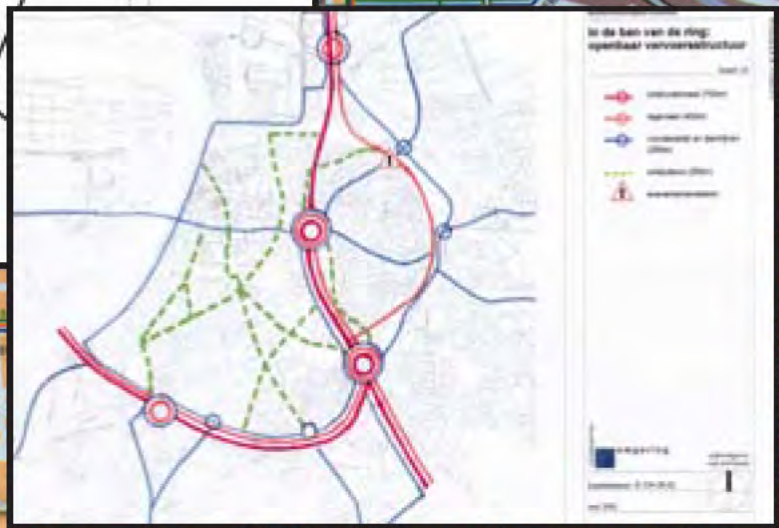
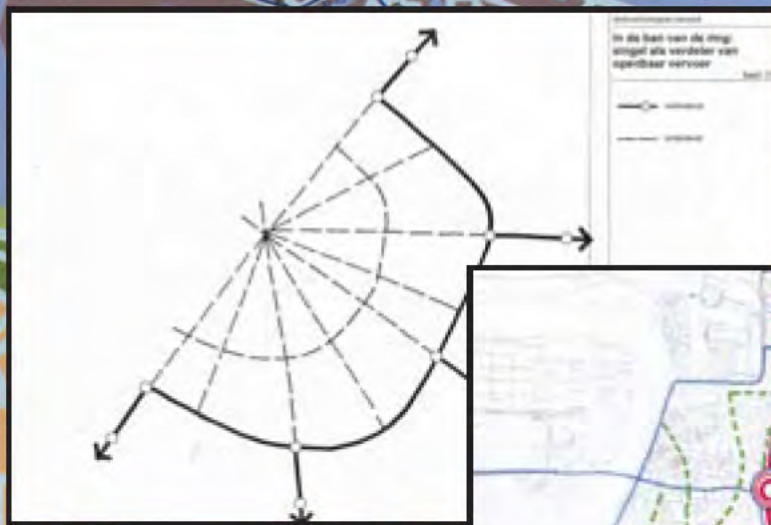
## **"Bestuursakkoord Antwerpen – 18 december 2000"**

*In het bestuursakkoord wordt onder andere gepleit voor de prioritaire invoering van sterke concentrische lijnen. Naast de Singellijn en de Fortenlijn, wordt gepleit voor de Cirkellijn. 'Er komt een tramlijn, die het Eilandje verbindt met de wijk Nieuw-Zuid langs de parkeergarages en Leien.'*

## **"Ontwerp synthesesnota (werkdocument) – deelmobiliteitsplan kernstad mei 2001"**

*In het scenario 'in de ban van de ring' wordt voor het openbaar vervoer gekozen voor een sterke ontwikkeling van de Singel als openbaar vervoerverdeler. Alle verbindende lijnen eindigen op de Singel. Tussen Singel en Schelde krijgt het openbaar vervoer een ontsluitende rol. Ook wordt gepleit voor geen belangrijke wijzigingen in de trajecten om reizigers niet te zeer af te schrikken. Voor het Eilandje betekent het dat een stamlijn voorzien wordt langs de kaaien, via de Londenstraat naar de Noorderlaan. De Leien krijgen in dit scenario een ontsluitende functie.*




*Het scenario 'gefragmenteerd stadsgewest' voorziet uiteraard in een verbindend netwerk tussen de kernen van de fragmenten. Tussen de mazen van het net worden ontsluitende lijnen voorzien. Door het Eilandje loopt hierbij een belangrijke voorstedelijke en verbindende lijn die tegelijkertijd de parking ter hoogte van de Rijnkaai ontsluit.*



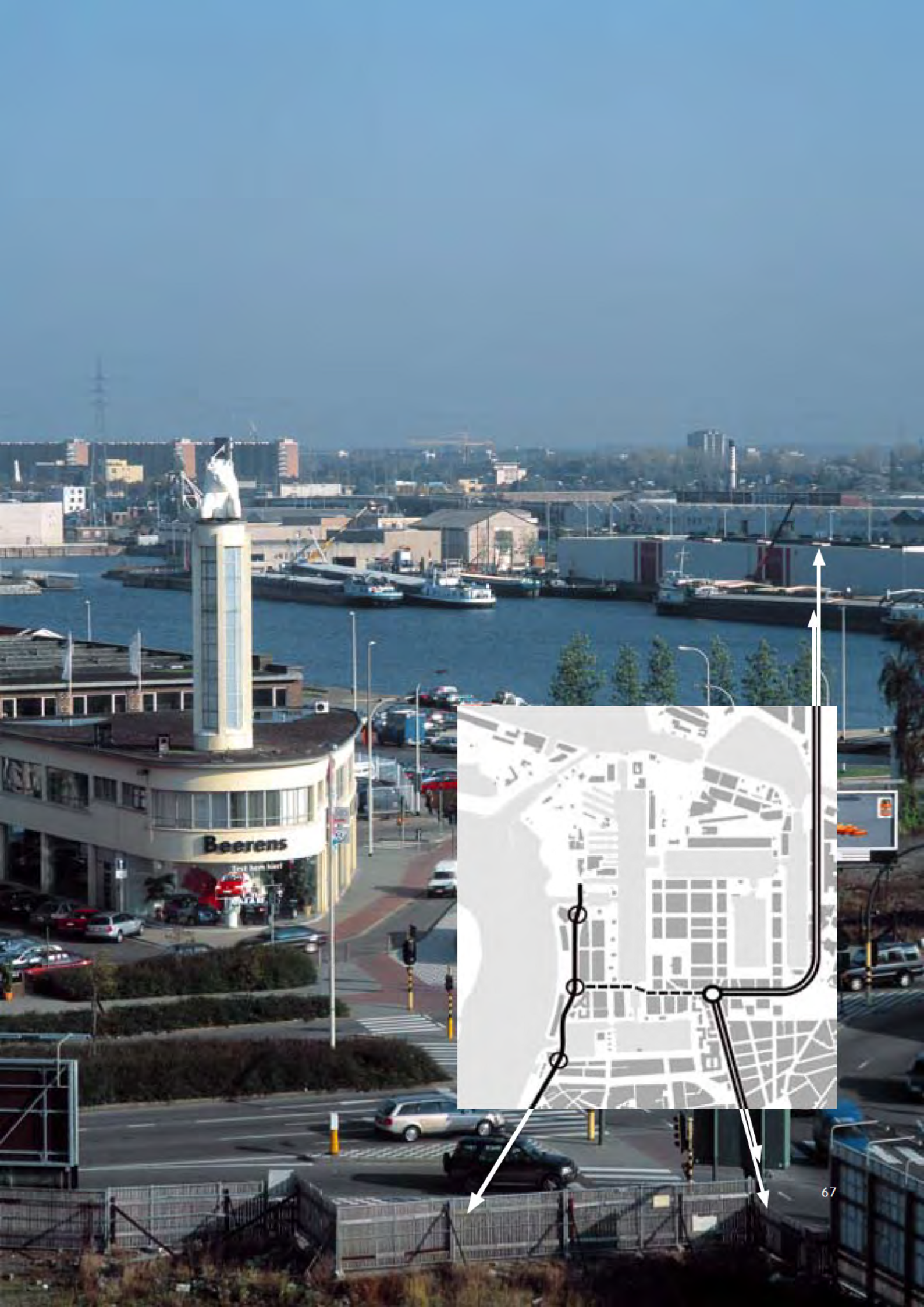
## OPENBAAR VERVOER OP HET EILANDJE

Een bestendige tramverbinding tussen het Eilandje en het centrum, met name het centraal station, is absoluut wenselijk. Deze verbinding is noodzakelijk, wil men de nieuwe sterke attractiepolen, maar ook de nieuwe woonontwikkelingen op een goede wijze met het openbaar vervoer ontsluiten. De stamlijn langs de Noorderlaan ontsluit het Eilandje langs de oostzijde. De westzijde, waar zich de nieuwe grootschalige ontwikkelingen zullen enten, behoeft een eigen tramlijnontsluiting langs de Rijnkaai. Het gebruik van de Amsterdamstraat als tramroute staat vandaag nog ter discussie. Een doeltreffende cirkellijn zou ook het Eilandje moeten ontsluiten. Hoe dan ook, de keuze voor de invulling van het openbaar vervoer op het Eilandje zal vanuit het bovenliggend beleidskader gebeuren. Het beeldkwaliteitplan zal de ruimte moeten laten om nieuwe traminvullingen mogelijk te maken. De belangrijkste assen, zoals Amsterdamstraat/Londenstraat en Rijnkaai, krijgen een profiel waarbij de aanleg van een centrale trambedding steeds mogelijk is. De bestaande buslijnen langs de Rijnkaai en de Amsterdamstraat/Londenstraat blijven behouden en worden geïntensifieerd. Om de basismobiliteit te realiseren, zal een bijkomende buslijn de bediening van de Cadixwijk verzorgen.

**NOORDERLAAN ALS STAMLIJN** De Noorderlaan krijgt in alle scenario's een belangrijke stamfunctie. De noord-zuidas, richting Ekeren, raakt aan de Noorderplaats, het gebied van het Eilandje. Het oostelijk gedeelte van het Eilandje krijgt hiermee een hoogfrequente verbinding met het centrum. De Noorderplaats wordt derhalve een belangrijke openbaar vervoer halte. Belangrijke stedelijke parkeervoorzieningen horen thuis in de nabijheid van een stamlijn. Deze stedelijke parkeervoorzieningen worden dan ook beter gerealiseerd in de buurt van de Noorderlaan/Noorderplaats, eerder dan in de buurt van de Rijnkaai.

	STAMLIJN
	CIRKELLIJN
	ONTSLUITENDE LIJN





Beerens

First Bank Hotel

## **DE AS AMSTERDAM-LONDENSTRAAT ALS DEEL VAN DE CIRKELLIJN**

Door het stadsbestuur is vaak gepleit voor een cirkellijn. Een traject via de Amsterdam- en Londenstraat zou het Eilandje ontsluiten als deel van de kernstad. Voor De Lijn is vandaag de Londenbrug op dit traject echter nog een discussiepunt.

**ONTSLUITENDE LIJN VIA RIJNKAAI** Daarnaast vraagt een sterke stedelijke ontwikkeling van het Eilandje om een interne tramontsluiting via de Rijnkaai. Indien de ontwikkeling van Planet Ocean en congrescentrum inderdaad plaats vindt, dan is een rechtstreekse ontsluiting van dit gebied met een tram onontbeerlijk. Dat houdt in dat een tram via de Rijnkaai Planet Ocean en overige functies bedient (en in de toekomst wellicht verder het havengebied). Hierbij moet de tram in twee richtingen via de Rijnkaai kunnen rijden. Hij dient dan een keerpunt te krijgen ter hoogte van de Kattendijksluis. Het is belangrijk om in dit stadium rekening te houden met de te reserveren ruimte bij besprekingen over eigendomsbepalingen, om onteigening te vermijden. Deze ontsluitende lijn moet in directe relatie staan met het centraal station. Een verbinding met het station Groenendallaan behoort ook tot de mogelijkheden. Als de huidige geplande ontwikkelingen (MAS, Planet Ocean en Congrescentrum) inderdaad gerealiseerd worden, zal wellicht naast een ontsluitende verbinding van het Eilandje, een snelverbinding met een hoofdstation noodzakelijk zijn (centraal station of Groenendallaan).

Voor de stedelijke ontwikkeling van het Eilandje is een tramvoorziening met een halteafstand van 350m absoluut noodzakelijk. Door een stamlijn langs de Noorderplaats enerzijds en een ontsluitende lijn langs de Rijnkaai, wordt een bediening van een groot deel van het gebied met een halteafstand van 350m gerealiseerd. Deze nieuwe tramlijn is eveneens onontbeerlijk voor de bediening van het MAS. De ontwikkeling van het MAS, zonder een rechtstreekse tramverbinding met het station is ondenkbaar.

**BASISMOBILITEIT DOOR BUSLIJNEN** Een verdere verfijning van de maaswijdte van de haltes is noodzakelijk om aan de voorwaarden, opgegeven in het decreet over de basismobiliteit, te voldoen. In het decreet wordt bepaald dat in stedelijk gebied voor elke woning binnen een straal van 350m, een halteplaats voor openbaar vervoer moet zijn. De voorziene tramlijnen met de bijbehorende haltes, zorgen voor een basisbediening in de Rijnkaai en het rondliggend gebied. De bestaande buslijn langs de Amsterdamstraat/Londenstraat verzorgt het rondliggend gebied. Alleen in de Cadixwijk is een bijkomende buslijn noodzakelijk om de basismobiliteit te garanderen. Beide lijnen vragen om een hoge frequentie.

DE  
**LIJN**

**7**



MORTSEL

15'



Harm

Willibrordus

DE  
**LIJN**

**4**



MORTSEL

15'



Ameri

NMBS Antwerpen Zuid

# FIETSVERVEER

Goede fietsvoorzieningen zijn zonder meer noodzakelijk bij de voorziene nieuwe ontwikkelingen in het Eilandje. Concreet houdt dit voornamelijk in dat op de belangrijkste verkeersassen, de wijkontsluitingsstraten, gescheiden fietsvoorzieningen noodzakelijk zijn. Daar is de ontwerpsnelheid (50 km/u) te hoog om gemengd verkeer toe te laten. De fietsvoorzieningen in deze straten moeten een erg hoog comfort en voldoende veiligheid bieden. In de overige straten geldt een ontwerpsnelheid van 30 km/u. Daar is gemengd verkeer wenselijk. Het betreft voornamelijk woonstraten waar de snelheid van de auto's op maat van de fietsers moet zijn.

Bij de wegontwerpen zal bijzondere aandacht moeten besteed worden aan de kruispunten. Zowel wat betreft de kruispunten tussen wijkontsluitingsstraten, als deze met de woonstraten, zal veel zorg moeten besteed worden aan veilige en comfortabele fietsoversteekplaatsen.



## **RANDVOORWAARDEN HOGER PLANNIVEAU**

*Voor het fietsverkeer is niet echt een kader voorhanden. In zowel het bestuursakkoord als in de ontwerp synthesenota mobiliteitsplan wordt een algemene bezorgdheid voor fietskwaliteit uitgesproken. Deze zorg moet zich vertalen bij de inrichting van de wegen.*

*Zowel Vlaamse als regionale fietsroutes doorkruisen het gebied. Zij worden daardoor ook hoofdroutes voor de ontsluiting van het Eilandje. De langeafstandsroute Vlaanderen Fietsroute en de Stedenroute lopen via de kaaien en de Amsterdamstraat. Anderzijds loopt ook de Waterroute met 2 varianten doorheen het Eilandje.*

*De ene loopt via de Rijnkaai, richting Lillo. De andere volgt hetzelfde tracé als de Vlaanderen Fietsroute, richting Ekeren, via Rijnkaai/Amsterdamstraat. Beide routes worden op het Eilandje aangelegd met een breed dubbelrichtingsfietspad.*



# FIETSEN OP HET EILANDJE

Het fietsverkeer krijgt een invulling geënt op de structuur van het autoverkeer. Dit houdt in dat de wijkontsluitingsstraten de grote verdelende fietsassen worden. Hier worden gescheiden fietsvoorzieningen aangebracht. Fietsen wordt veilig gescheiden van het autoverkeer met een hoog comfortniveau. In de overige straten van het Eilandje, gedefinieerd als woonstraten, worden fietsers gemengd met het autoverkeer. De ontwerpsnelheid van 30 km/u vraagt erom dat fietsers, auto's en ook voetgangers, in een erfsituatie elkaar respecteren.

**WIJKONTSLUITINGSSTRATEN MET FIETSVOORZIENINGEN** De wijkontsluitingsstraten Rijnkaai, Amsterdamstraat/Londenstraat en Kattendijkdok-Oostkaai krijgen eigen gescheiden dubbelrichtingsfietspaden. Het fietspad op de Rijnkaai sluit aan op de bestaande fietsvoorzieningen langs de kaaien. Ook in de Kattendijkdok-Oostkaai, als wijkontsluitingsstraat, wordt een dubbelrichtingsfietspad als ontsluitingsroute voor de wijk aangelegd.

**WOONSTRATEN MET GEMENGD VERKEER** De overige straten krijgen een 30 km/u statuut waarbij fietsers op de rijbaan thuishoren. Het woonkarakter maakt dat wederzijds respect afgedwongen wordt.

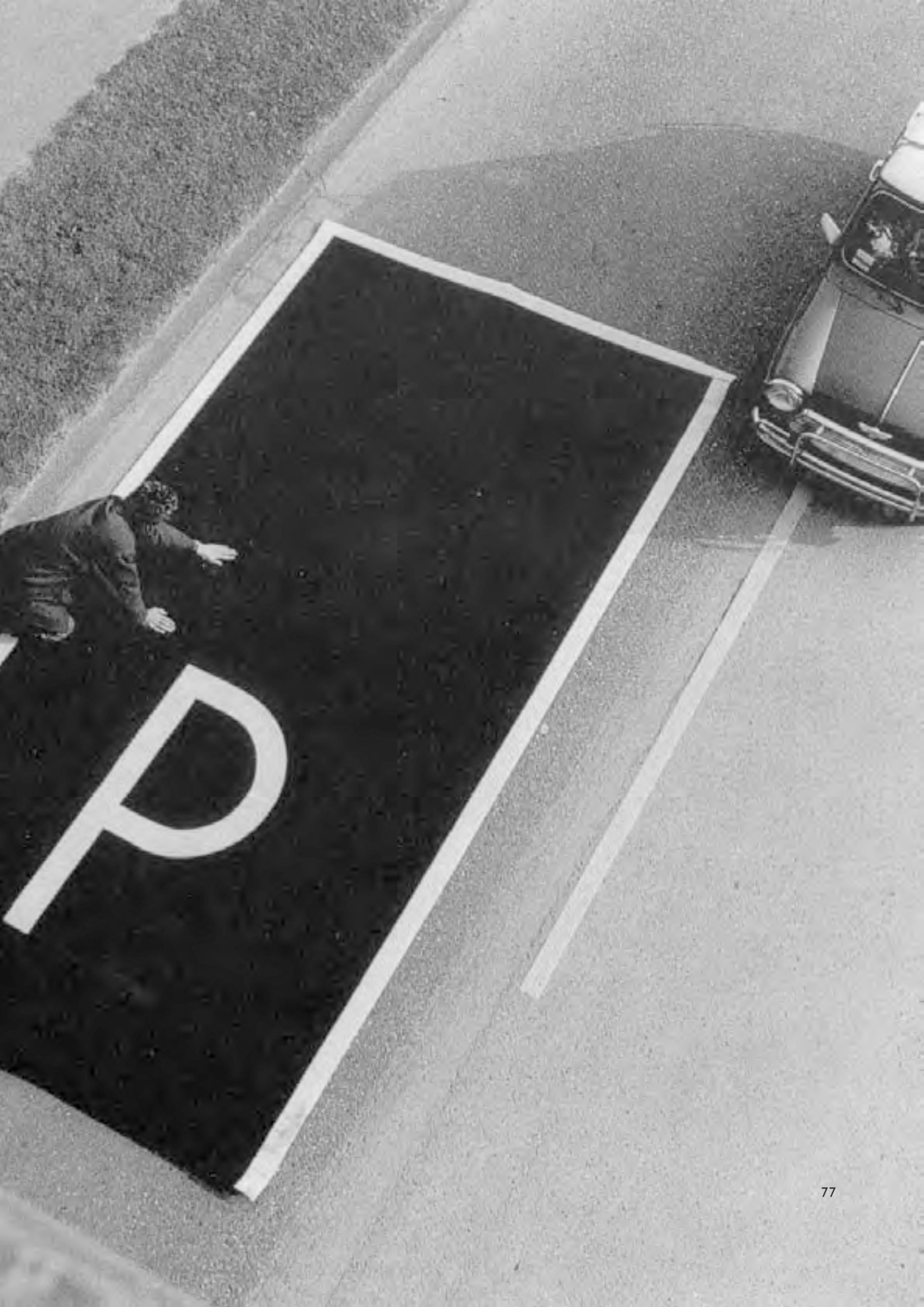
-- INFORMELE ROUTES  
— HOOFDRUTES





# P A R K E R E N

Het parkeren is onlosmakelijk verbonden aan de globale mobiliteitsaanpak. De keuze voor bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid zal centraal staan in dit verhaal. De verkeerscirculatie, de invulling van het openbaar vervoer en het parkeren zullen op basis van een globale visie een invulling krijgen. Het parkeerbeleid blijft voor Antwerpen het zoeken naar goede alternatieven voor het parkeren in de binnenstad. Randparkings en park&ride zijn oplossingen die in alle scenario's aan bod komen. De uiteindelijke invulling van het aantal parkings zal in het masterplan en na verdere studies bepaald moeten worden. Het is duidelijk dat in de eerste plaats uitgegaan wordt van het stand-stillprincipe. Vertrokken wordt van het aantal bestaande parkings. Nieuwe parkings worden toegelaten in verhouding tot de nieuwe functies die op het Eilandje zullen ingeplant worden.



## RANDVOORWAARDEN HOGER PLANNIVEAU

*De invulling van stedelijk parkeren op het Eilandje is niet los te koppelen van de keuzes die op het niveau van Antwerpen binnen de Singel genomen worden. In de hele discussie wordt het Eilandje vaak als een mogelijkheid voor een randparking voor de binnenstad gezien. Ze wordt daarbij gekoppeld aan de Cirkellijn. In het bestuursakkoord worden hierover duidelijke uitspraken gedaan. In het werkdocument "synthesenota" is parkeren volgend ten opzichte van de scenario's voor het autoverkeer. Vanuit het convenantbeleid geldt voor het parkeren het stand-stillprincipe. Bijkomende parkeerplaatsen kunnen alleen in functie van nieuwe ontwikkelingen.*

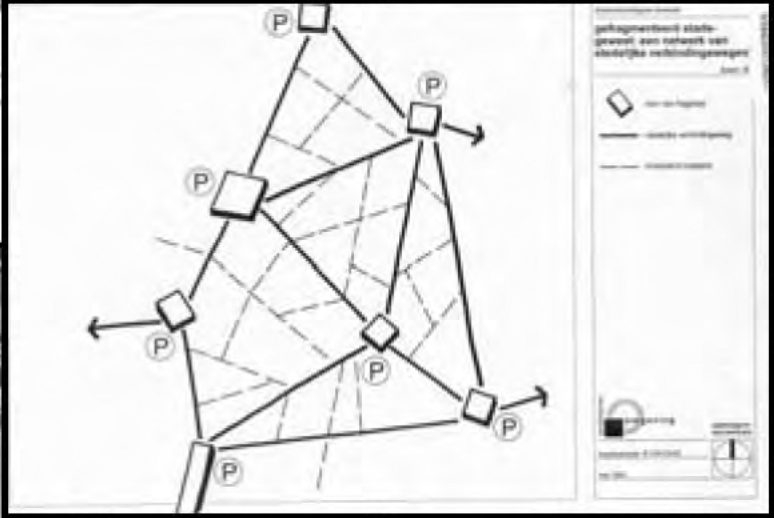
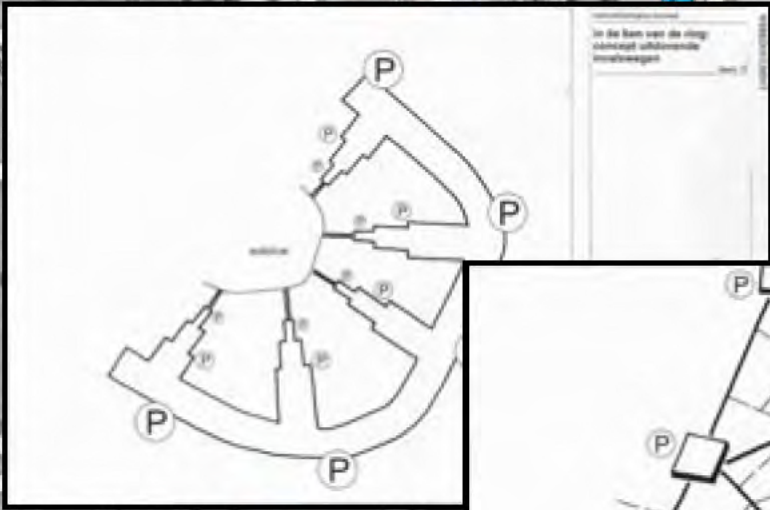
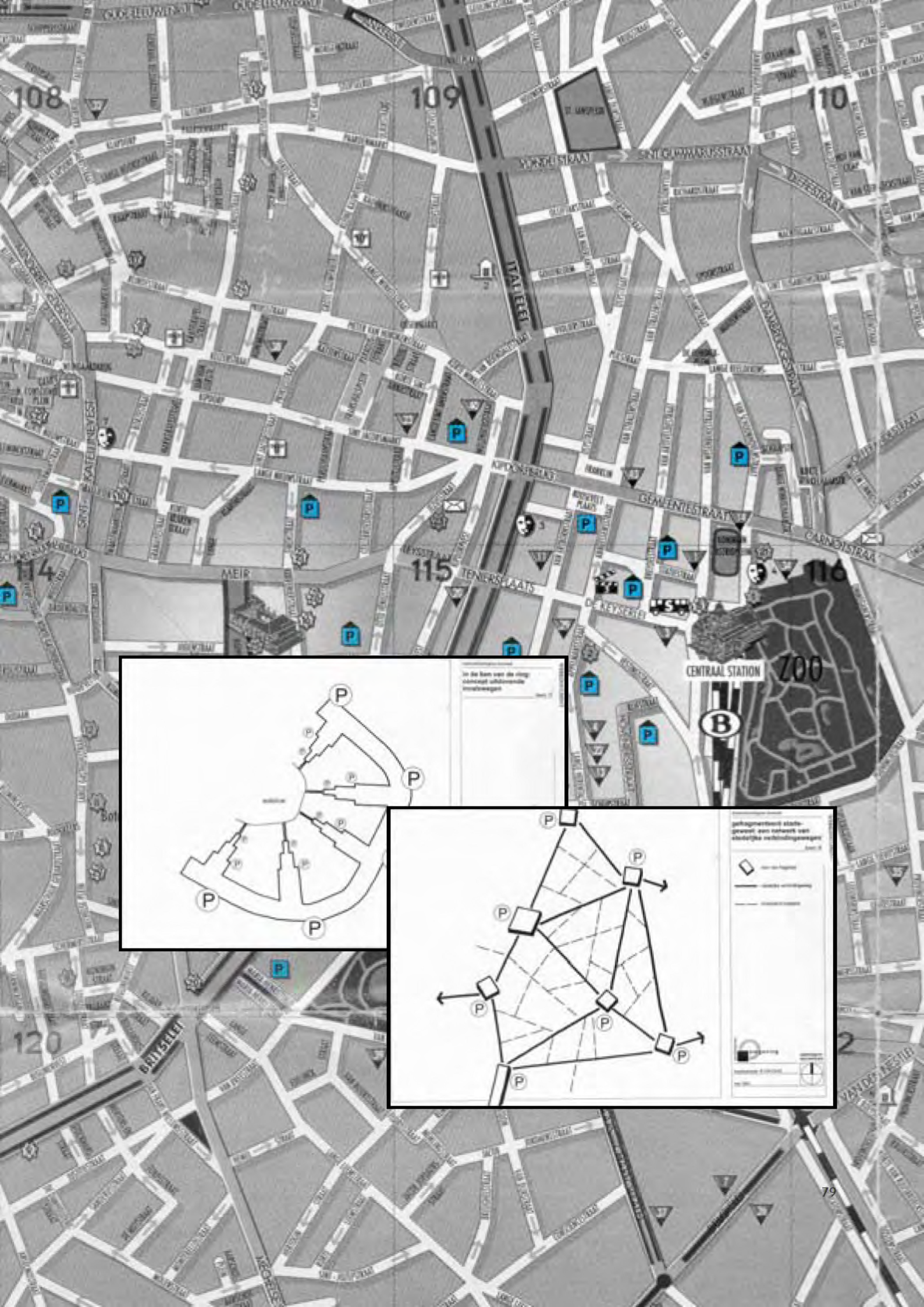
### **"Bestuursakkoord Antwerpen – 18 december 2000"**

*In het bestuursakkoord wordt een keuze gemaakt voor een autoluwe binnenstad tussen Leie en Schelde, waarrond een cirkel van parkeergarages gelegd wordt. Voor het globale parkeerbeleidsplan worden volgende principes gehanteerd:*

*'Het parkeren gebeurt zoveel mogelijk aan de rand van de stad of verder. Wie toch naar de kernstad wil, kan met zijn auto op een beperkt aantal plaatsen terecht op de Singel, of in de parkeergarages op Leien en kaaien. Daar is ook plaats voor kortparkeerders. De cirkellijn over kaaien en Leien maakt per tram een lus rond de kernstad. Kortparkeren tot maximum 2 uur kan in de binnenstad, tegen betaling en buiten het toegewezen woonparkeren. Het aantal bovengrondse parkeerplaatsen wordt behouden, maar verdeeld over plaatsen voor kortparkeerders en toegewezen plaatsen voor bewoners in woonstraten.'*

### **"Ontwerp synthesenota (werkdocument) – deelmobiliteitsplan kernstad mei 2001"**

*In het scenario 'in de ban van de ring' wordt het autoverkeer uitgedund naarmate het dichterbij de kernstad komt. Het parkeren is hieraan gekoppeld. Grote parkeerplaatsen zijn gelegen bij de brugpoorten (de kruisingen met de Singel). Deze grote parkeerplaatsen krijgen een multifunctionele rol. Kleinere bestemmingsparkings liggen op het einde van stedelijke ontsluitingswegen, o.a. de omgeving van het Eilandje. Voor het scenario 'gefragmenteerd stadsgewest', wordt parkeerbeleidsplan vrij eenvoudig. Naast het bewonersparkeren is er enkel sprake van de fragmentenparkings.*



# PARKEREN OP HET EILANDJE

Het lijkt niet erg zinvol een grote stedelijke parking op het Eilandje te voorzien. Stedelijk parkeren ten dienste van de eigen functies (bvb. MAS) is uiteraard wel aangewezen. Wil men een park&ride parking op of in de buurt van het Eilandje voorzien dan is het wenselijk om deze ter hoogte van de Noorderplaats te voorzien (recht op een stamlijn). Zo wordt vermeden dat te veel autoverkeer het Eilandje teistert. De overige parkeerplaatsen worden voorzien in functie van de eigen ontwikkelingen. Nieuwe grootschalige woonontwikkelingen moeten (ondergronds) voor de eigen parkeervoorzieningen zorgen. Andere grootschalige ontwikkelingen (hotels, kantoren,...) moeten voor de eigen parkeervoorzieningen zorgen. Hierbij wordt zorg gedragen voor de globale parkeerbalans en zonodig bijgestuurd. Evenzeer wordt voldoende zorg besteed aan de ontsluitingen van grotere parkings. Zij sluiten waar mogelijk aan op wijkontsluitingsstraten.

**STEDELIJK PARKEREN OP DE GODEFRIDUSKAAI** De Godefriduskaai kan dienst doen als stedelijke parking voor de functies op het Eilandje. Ze wordt ook de enige parking op stedelijk niveau in het gebied. De bediening van deze parking gebeurt langs de Ankerrui. Dit heeft ook gevolgen voor de parkeerroute. Deze loopt binnen dit scenario, in overeenstemming met het circulatievoorstel voor het autoverkeer, langs de Brouwersvliet/Ankerrui.

**WIJKPARKINGS** In functie van de nieuwe invullingen zal ondergronds parkeren, in overeenstemming met de nieuwe functies, worden ingevuld. Grotere wijkparkings worden voorzien tussen Rijnkaai en Schelde enerzijds, en Kattendijkdok-Oostkaai anderzijds. In de wijkontsluitingsstraten wordt kort parkeren op wijkniveau ingericht.

**WOONPARKEREN** De woonstraten hebben een voldoende breedte om het parkeren voor bewoners in te richten. Hier wordt dan ook bewonersparkeren ingevoerd. Bij de nieuwere grootschaligere wooninvullingen worden uiteraard ondergrondse parkeerplaatsen voor de bewoners aangeboden.



**groen**



neoing



**In deze visie op groen is onderzoek verricht op twee niveaus. Eerst en vooral op stedelijk niveau, de visie dient immers te passen in het stedelijk groenbeleid. vervolgens is er een visie en strategie ontwikkeld op niveau van het plangebied.**

**Voor een grootstad als Antwerpen is de groenvoorziening opvallend schaars. De stad wordt geflankeerd door vestigingen van zware industrieën op als het ware loopafstand van het stadscentrum gelegen, enkel van de kernstad gescheiden door de Schelde, die een denkbeeldige barrière vormt. Binnen een algemeen groeiende bewustwording van de milieuproblematiek, groeit ook een bezorgdheid over de leefbaarheid van de stad Antwerpen, zoals onder meer af te leiden is uit het “politiek akkoord Antwerpen” van 18-12-2000 (hoofdstukken 16 en 19). Het groenbeleid is geëvolueerd van een verlangen naar betere groenvoorzieningen, tot het bewustzijn van de noodzaak om op stedelijke schaal een productief groenbeleid te voeren.**

**Het concept dat in dit beeldkwaliteitplan ontwikkeld werd door Michel Desvigne is vooral een strategisch plan in tijd en in ruimte. De werkbaarheid van het concept werd reeds getoetst in projecten voor “Londen Greenwich” en voor “Lyon Confluence”. Deze visie zal verfijnd moeten worden tot een ‘groen-masterplan’ in samenwerking met de stedelijke diensten om de realisatie ervan systematisch en beheersmatig te kunnen sturen.**

**De honderdvijftig hectaren, gelegen tussen Schelde en Noorderlaan, breiden het stadscentrum uit naar het noorden en worden momenteel grotendeels bezet door een industrie in reconversie.**



**De transformatie van deze industriële sites en de bijkomende infrastructuur gebeurt noodzakelijkerwijze langzaam. Men rekent op meer dan tien jaar voor de realisatie van het huidige masterplan. Met dit beeldkwaliteitplan -en meer bepaald het hoofdstuk over stadslandschap- hebben we ons daarom niet willen beperken tot het vastleggen van een eindbeeld. We hebben geprobeerd een strategie voor landschappelijke aanleg uit te werken die de geleidelijke realisatie van het masterplan ondersteunt.**

**In het eerste hoofdstuk wordt een strategie ontworpen voor een landschap op schaal van het Eilandje. Het tweede hoofdstuk toont aan hoe met deze strategie ingespeeld kan worden op de lokale verschillen in de deelgebieden van het Eilandje. Het derde hoofdstuk gaat verder in op de komende transformatie van het Eilandje en introduceert het idee van een landschap in twee versnellingen.**

**Dit hoofdstuk groen wordt aangevuld in de ‘catalogus’ in bijlage.**



# VISIE EILANDJE

## *Groene longen voor Antwerpen*

Zoals uit de ruimtelijke en structurele analyse van het Eilandje als deel van de stad af te lezen is, is het gebied gelegen ten noorden van de Kattendijksluis, daar waar de versteende Scheldekade overgaat naar een zachte oever, uiterst geschikt voor een groene zone met hogere dichtheid, een groene long. Deze optie legt geen hypotheek op de nog bestaande activiteiten in dit gebied en sluit geen nieuwe bebouwing uit. De verenigbaarheid van parklandschap met een gebouwde ontwikkeling is onderzocht in de uitbreiding van het Masterplan voor het Eilandje.

Een tweede gebied komt hiervoor in aanmerking, zoals blijkt uit de consensusnota “een stedelijke landschap voor Antwerpen Noord” (opgesteld door de Plangroep Spoor Noord, Planningscel/OB en goedgekeurd bij collegebesluit van 12/06/01). Het betreft de herinrichting van het spoorwegemplacement, met als hoofdfuncties: een stedelijke parklandschap met een groenrecreatieve functie en een hefboomfunctie voor de opwaardering van het omliggende stadsweefsel. Hierbij wordt een absolute minimumoppervlakte van 10ha aaneengesloten en multifunctioneel groen als noodzakelijk beschouwd, een waarde die getoetst werd aan de Europese normen voor groenvoorziening in stedelijke woongebieden.

Het concept integreert deze twee groenpolen. Zodoende wordt een sterke relatie gelegd met het noordelijk deel van het Eilandje en verder Noordwaarts met het groengebied rond het Noordkasteel. De aansluiting met het parklandschap ‘Spoor Noord’ zorgt voor een continuïteit in oostelijke richting, die verder oostwaarts kan aansluiten op mogelijk een groene gordel langs de Singel. In zuidelijke richting kan een relatie gelegd worden met de ontwikkeling van de Scheldekade. Het strategisch plan binnen dit groenconcept is tevens inzetbaar voor andere reconversiegebieden zoals bijvoorbeeld ‘petroleum-Zuid’.





# C A T E G O R I E Ë N

## LANDSCHAP OP SCHAAL VAN HET EILANDJE

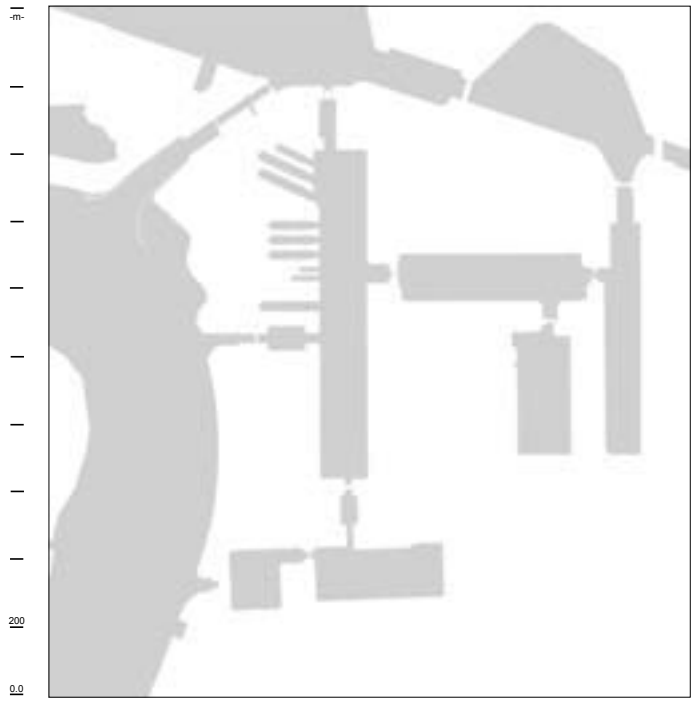
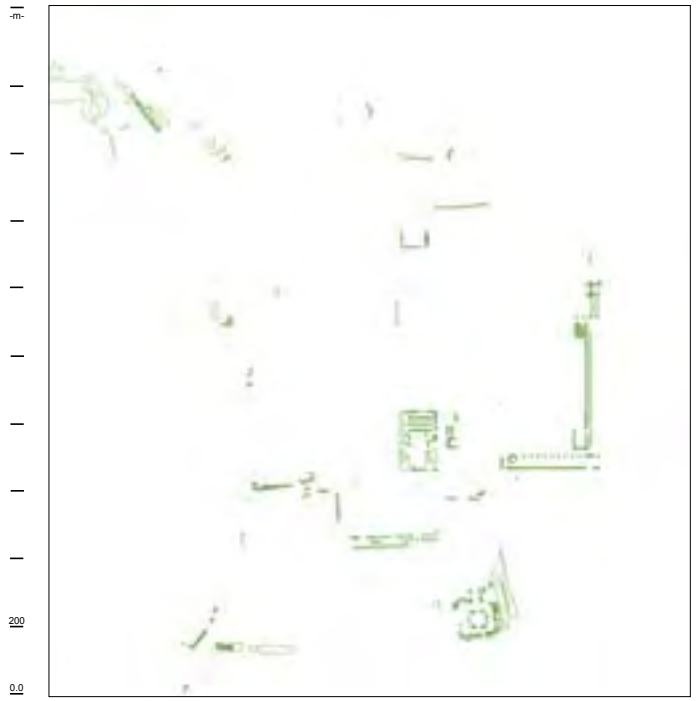
**EENHEID & OPENHEID** Het Eilandje wordt ervaren als een samenhangend geheel. Het bindend element van deze eenheid is de aanwezigheid van de dokken. Deze brengen water, omgeven door een stenen vlakke, tot diep in het gebied van het Eilandje en structureren zijn buitenruimte. De specifieke aanleg van de dokken definieert het beeld van het Eilandje, de open ruimte van de dokken onderscheidt het van de rest van de stad.

Deze eenheid en openheid in de buitenruimte van het Eilandje is een troef voor het gebied. De eenheid maakt het Eilandje tot een herkenbaar geheel, de openheid combineert de voordelen van het wonen in het centrum van de stad met open ruimtes en vergezichten.

**HUIDIGE FRAGMENTATIE** De huidige aanwezigheid van bomen op het Eilandje is beperkt tot een parkachtige aanplanting rond het Douanegebouw, een rijaanplanting langs enkele straten en de aanzet tot een bos in het noordwesten. Deze elementen maken geen deel uit van een groter geheel zodat de eenheid van het Eilandje niet herkenbaar is in het huidige aanplantingsplan.

**STRATEGIE** Met de transformatie die het Eilandje de komende tien jaar zal ondergaan, ontstaat een unieke mogelijkheid om een strategie voor heel het gebied te ontwikkelen. De strategie die wij voorstellen zoekt een evenwicht tussen enerzijds een te kleinschalige en anderzijds een te grootschalige aanplanting. Het eerste behoudt de openheid van de site, maar dergelijke verspreide aanplanting zonder onderling verband fragmenteert de buitenruimte. Het tweede behoudt de eenheid van de site, maar kan het mineraal karakter van de dokken aantasten. De voorgestelde strategie voor landschappelijke aanleg probeert de eenheid van het Eilandje te accentueren, zonder zijn openheid te verliezen.

**SCHAAL** De buitenruimte van het Eilandje wordt bepaald door de Schelde en de dokken. De Schelde bakent de site af met een natuurlijke watergrens. De dokken structureren het volgens een orthogonaal patroon. Een ingreep op schaal van het Eilandje is bijgevolg gebaseerd op de structuur van de dokken.

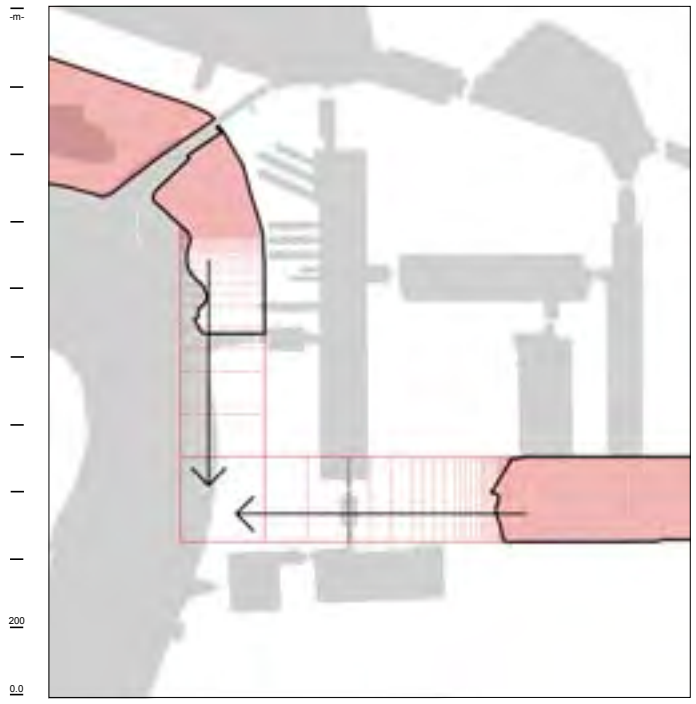
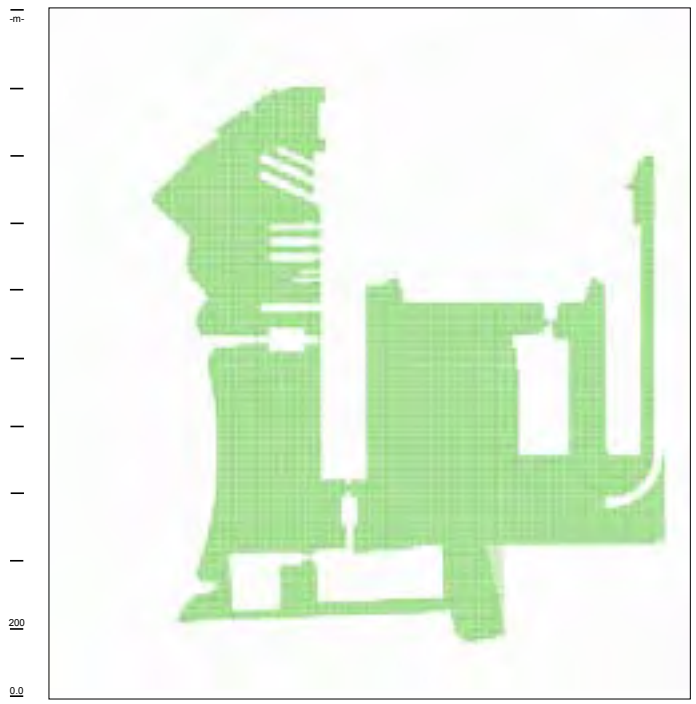


**RASTER** Het basisconcept is een aanplantingsysteem dat de orthogonale aanleg van de dokken over de hele site doorzet. Het beeld dat zo ontstaat, benadert de site in zijn geheel en versterkt zijn eenheid. Dit algemene concept van een grootschalige aanplanting wordt vervolgens aangepast om voldoende openheid te behouden en in te spelen op de verschillende vereisten van de deelgebieden van de site.

**DICHTHEID** Op verschillende plaatsen zijn andere aanplantingsdichtheden gewenst. Voor drie gebieden op het Eilandje kan deze dichtheid ondubbelzinnig bepaald worden.

In het gebied ten noorden van het Kattendijkdok is een hoge dichtheid noodzakelijk om een park aan te leggen. Aan de zuidwestelijke aansluiting van het Eilandje op de binnenstad is een geringe dichtheid aangewezen, die aansluit op het stenen karakter van de kade. Veel bomen, geplant in hoge dichtheid, zijn vereist aan de Dam, tussen Noorderlaan en dokken, om daar een groene zone te creëren.

Deze basisgegevens geven de aanzet tot een strategie die over heel de site kan worden doorgetrokken: vanuit de twee parken die het Eilandje afbakenen dringt het groen met afnemende dichtheid de site binnen. De verschillen in dichtheid worden verrekend volgens een orthogonaal raster.



**DYNAMISCH** Dichter bij het bos neemt het aantal bomen toe; dichterbij het historische centrum neemt de hoeveelheid groen af. Er ontstaat een groen-gradiënt, die een zekere dynamiek verleent aan de buitenruimte. Het resultaat van deze aanpak is dubbel. Enerzijds wordt elke vierkante meter buitenruimte opgenomen in een groter geheel. Anderzijds zal elke plek zijn eigen karakter kunnen uitbouwen, omdat dit dynamische, veranderende aanplantingspatroon zich kan aanpassen aan lokale verschillen.

**INFRASTRUCTUUR** Het landschap bevrijdt zich uit het keurslijf van versiering aan de rand van de straat. Het wordt deel van de aanleg van de buitenruimte samen met straten, stoepen en pleinen.

**SUPERPOSITIE** Het minerale karakter van de kades wordt door deze aanpak niet geruild voor een groen karakter. Het gaat niet om substitutie maar om superpositie: er ontstaat een nieuwe laag op de kades. Op die manier voegt het groenplan een dimensie toe aan de vlakte van water en steen. Deze transformatie luidt ook de verandering in van het statuut van het Eilandje; van industriële zone naar woonzone. Het wonen vestigt zich zo samen met het groen aan de dokken.



## LANDSCHAP IN FUNCTIE VAN DE VERSCHILLENDE DEELGEBIEDEN

**METHODE** We hebben een strategie voor landschappelijke aanleg uitgewerkt vanuit de twee aan te leggen parken die het Eilandje afbakenen. In de parken is de hoogste dichtheid vereist. Deze dichte aanplanting vermindert gradueel in zuidwestelijke richting, waar het Eilandje aansluit op de kades. Zo kunnen de parken een evident verlengde worden van de nieuwe woonzone op het Eilandje en wordt tegelijkertijd het Eilandje zelf een logisch verlengde van de binnenstad.

Deze strategie sluit ook aan bij de verdere ontwikkeling van het Eilandje volgens het masterplan. In de gebieden waar de bestaande bebouwing enkel wordt aangevuld, is een lagere dichtheid voorzien dan in die gebieden waarin zowel straten als gebouwen worden aangelegd. In het laatste geval is het immers nog mogelijk om de straatprofielen aan te passen aan het groenplan.

Concreet voorzien we in het noorden van de Cadixwijk een hogere aanplantingdichtheid dan in het zuidelijke deel ervan. Hetzelfde principe geldt voor de Montevideowijk, waar de vrijheid voor ingrepen groter wordt in noordelijke richting.

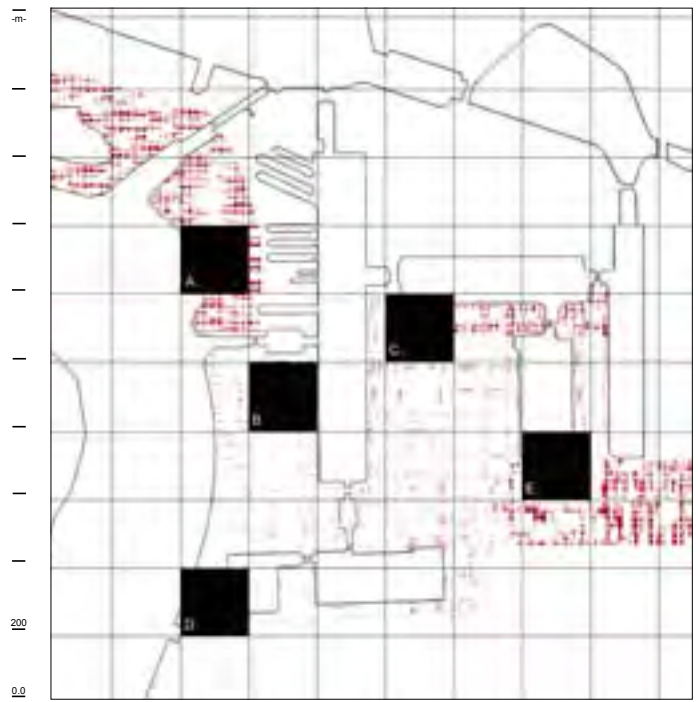
**SIMULATIE** Met dit globale dichtheidsplan als basis hebben we een aantal simulaties gemaakt. Deze simulaties zijn een concrete toepassing van het globale inplantingsplan, rekening houdend met de ligging van straten en huizen. De eerste twee simulaties gaan uit van een aanplanting volgens een orthogonaal raster. De derde simulatie past dezelfde principes toe volgens een niet-orthogonaal raster.



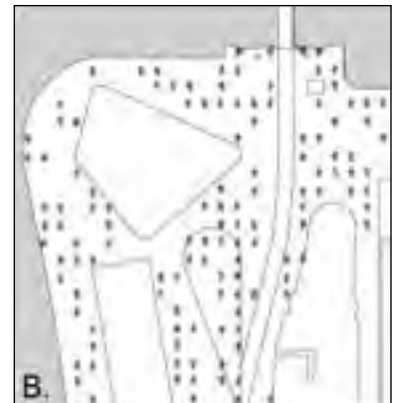


**ILLUSTRATIE** In een volgende stap hebben we dergelijke simulatie uitvergroot voor vijf verschillende gebieden van het Eilandje. Meerbepaald het park aan de Schelde, het park aan de Noorderlaan, de nieuwe Cadix wijk, de uitbreiding aan Montevideo en de Oude Dokken.

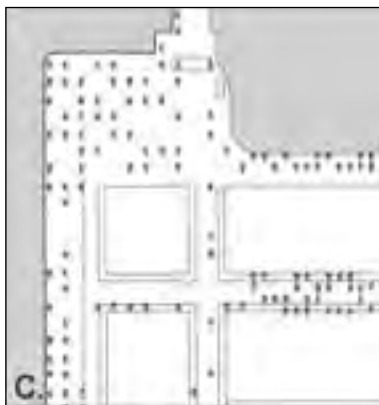
Deze vijf illustraties tonen aan dat de voorgestelde strategie in staat is om lokale verschillen op te nemen en tegelijkertijd deze verschillende gebieden op elkaar te betrekken.



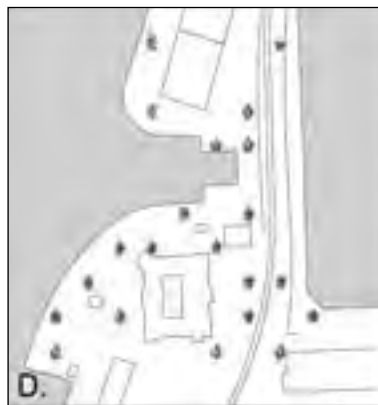
A.  
PARK AAN DE SCHELDE



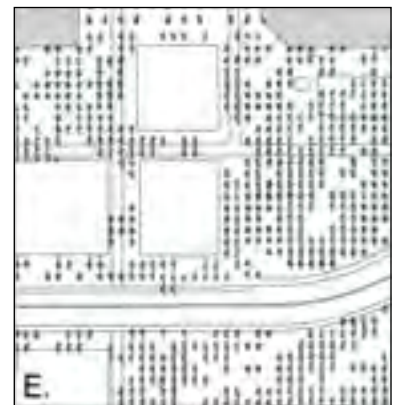
B.  
MONTEVIDEO



C.  
CADIX



D.  
BONAPARTESLUIS



E.  
PARK ANTWERPEN NOORD

## MASTERPLAN & VOORLOPIGE LANDSCHAPPEN

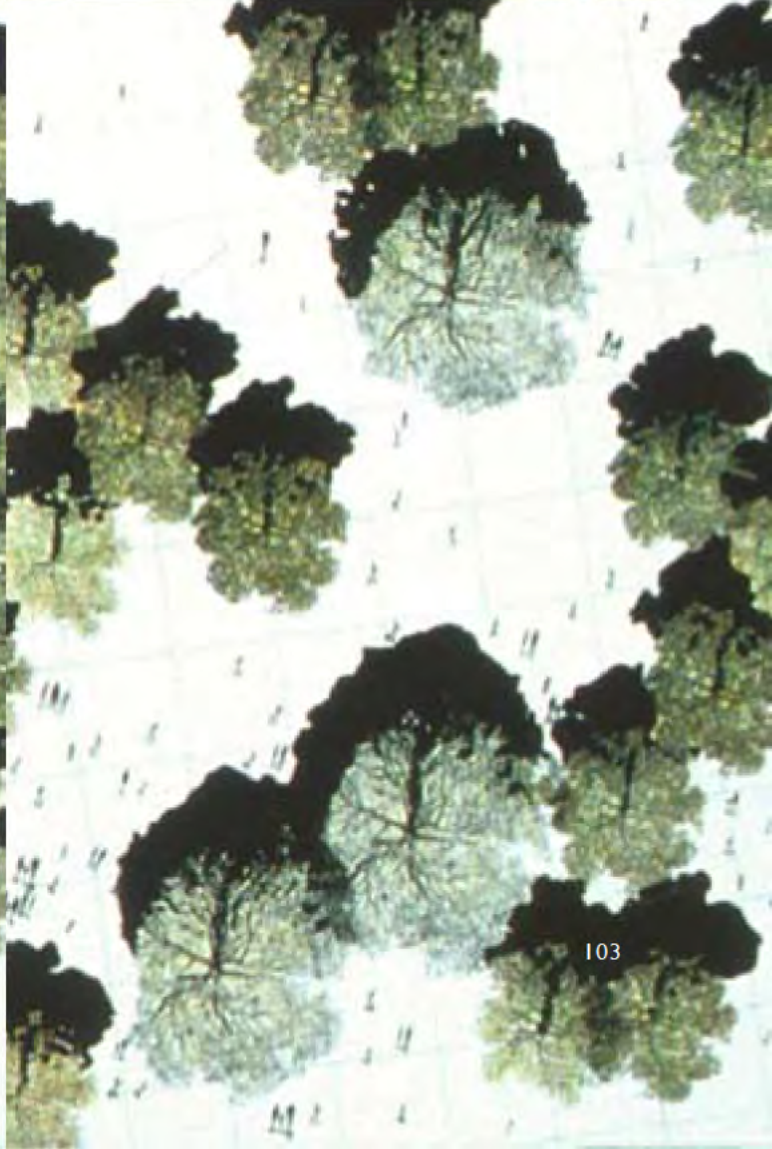
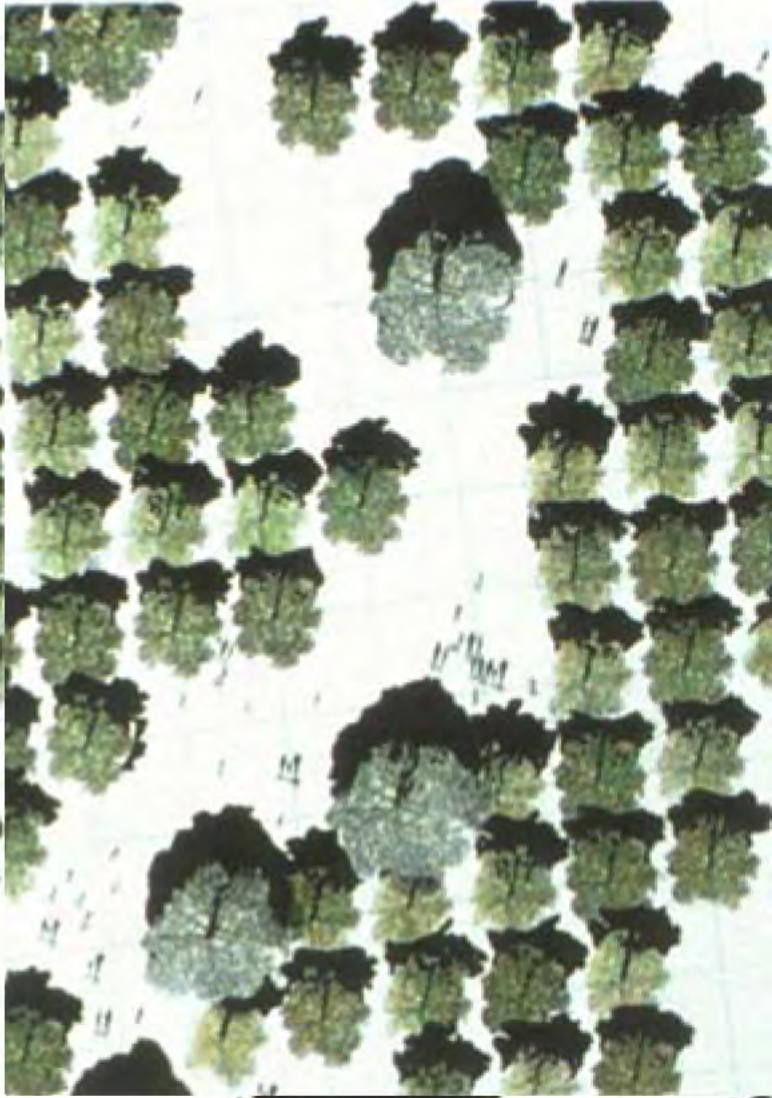
**RECONVERSIE** Voor de realisatie van het masterplan wordt dan ook op een termijn van meer dan tien jaar gerekend. Tijdens die periode zal het Eilandje een reeks transformaties ondergaan, waardoor de site zich in een continue staat van verandering zal bevinden. Het volstaat daarom niet om alleen aandacht te besteden aan het eindbeeld en dit enkel af te wegen ten opzichte van de huidige toestand.

Landschap heeft noodzakelijkerwijze met groei te maken; in landschapsontwerpen neemt de factor tijd een belangrijke plaats in. Men kan immers geen twintig jaar wachten tot de bomen, aangeplant in een nieuw park, volgroeid zijn. Een landschap wordt daarom ontworpen voor verschillende toestanden na zijn aanplanting. Voor elk moment -na vijf jaar, na tien jaar, na twintig jaar- wordt de toestand verbeeld.

Een zelfde redenering gaat op voor de reconversie van een site zoals die van het Eilandje. Buitenruimte zal vrijkomen, verdwijnen en zich verplaatsen al naargelang de bouw van nieuwe en de afbraak van oude gebouwen. Tijdens dit proces kan men niet wachten op de realisatie van hét grote plan en ondertussen het gebied aan zijn lot overlaten.

**REEKS VAN PROJECTEN** We willen niet alleen een eindbeeld ontwerpen, maar ook de opeenvolging van tussentijdse toestanden die corresponderen met de verschillende stadia die het Eilandje doorloopt tijdens zijn metamorfose. Liever dan één enkel project voor te stellen, geven wij daarom aanzet van wat een reeks van projecten zou kunnen zijn. Zo kan elke tussenstap in de transformatie van deze industriële site beheerst worden.

Dat is niet van gering belang omdat men zich tijdens de periode van verandering al een beeld vormt van de verwachte eindtoestand. Dit tussentijds beeld is bijgevolg bepalend voor de verdere ontwikkelingen. Braakliggende terreinen en verwaarlozing van vrijgekomen sites kunnen een negatief beeld oproepen en de verdere ontwikkeling van het gebied afremmen. Anderzijds kan een positief beeld, waarin elke verandering deel uitmaakt van een groter geheel, de ontwikkeling juist versnellen.





**TWEE VERSNELLINGEN** Niet elk deel van het masterplan zal zich even snel ontwikkelen. Bepaalde onbebouwde percelen zullen nog een tijd braak blijven liggen, andere gebieden zullen vrijkomen maar niet onmiddellijk ontwikkeld worden. Sommige elementen behouden dus een tijdelijk karakter gedurende de eerste komende jaren.

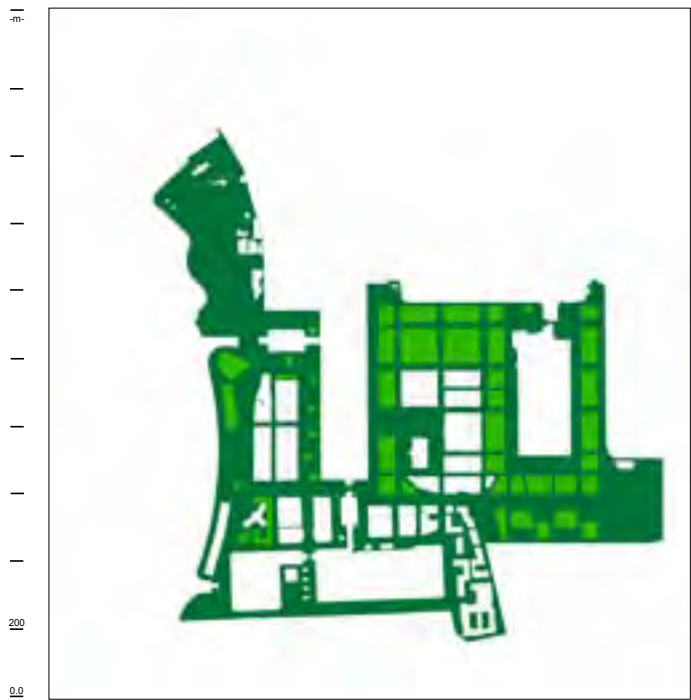
Dit maakt het interessant om een landschap met twee versnellingen te ontwerpen. Enerzijds tijdelijke elementen, -grasruigten, gras, boomkwekerijen- die onmiddellijk de site en zijn transformatie valoriseren. Anderzijds blijvende elementen -aanplantingen in bosjes, alleenstaande bomen, infrastructuur- die geleidelijk aan het ontworpen eindbeeld van de landschappelijke aanleg voor het Eilandje vervolledigen.





**VOORLOPIGE LANDSCHAPPEN** Wij stellen een strategie van aanplanting voor waarmee onmiddellijk in de vrijgekomen buitenruimte geïnvesteerd kan worden. De aanplantingen worden in twee categorieën verdeeld, naargelang ze geplant worden in gebieden die blijvend onbebouwd zullen zijn, of in gebieden die pas later bebouwd zullen worden. Deze laatste gebieden krijgen een tijdelijke aanplanting, de eerste een permanente.

De combinatie van de bomen die blijvend en tijdelijk geplant zijn geven op elk moment in de transformatie een hoge hoeveelheid aan groen in het straatbeeld. De afbraak en opbouw gaat zo hand in hand met de aanleg van blijvend en de verplaatsing van voorlopig groen. Gedurende de eerste tien jaar is dit niet onbelangrijk; men kan nieuwe bewoners aantrekken met het beeld van een groene omgeving in plaats van het beeld van een werf.

Bovendien kunnen de gebieden voor tijdelijke beplanting gebruikt worden als boomkwekerijen, waarvan de bomen later herplant kunnen worden naar gebieden voor blijvende beplanting.

-  gebieden voor blijvende aanleg
-  gebieden voor tijdelijke aanleg



-  gebieden voor blijvende aanleg
-  gebieden voor tijdelijke aanleg
-  gebieden voor blijvende aanleg
-  gebieden voor tijdelijke aanleg



BESTAANDE TOESTAND



NA VERLOOP 1de PERIODE



NA VERLOOP 2de PERIODE



NA VERLOOP 3de PERIODE



EINDTOESTAND

**VEGETALE PLATEAUS** De aanleg van dergelijke voorlopige landschappen hebben we ontwikkeld in het kader van een project voor Lyon Confluence. Deze gelijkaardige industriële site van honderd vijftig hectaren moest zo snel en goedkoop mogelijk van karakter veranderen.

Tachtig procent van de kosten van buitenaanleg bevinden zich onder het maaiveld en zijn bijgevolg onzichtbaar. We hebben een systeem laten ontwikkelen dat vertrekt van de techniek die gebruikt wordt op bermen aan te leggen naast bijvoorbeeld spoorwegtaluds. Een metalen kader houdt de grond met beplantingen samen. Aan de zijkanten worden matten, gevuld met zaden, voorzien. Dit laat toe dat niet alleen de bovenkant, maar ook de zijkanten van deze vegetale plateaus begroeid zullen zijn.

Met behulp van vegetale plateaus, die op de bestaande verharding gelegd worden, kan groen op een goedkope manier overal in de stad aangebracht worden. Deze plateaus, realiseerbaar in verschillende hoogtes, met een minimum van zestig centimeter, kunnen beplant worden met gras, bloemen of kunnen gebruikt worden als boomkwekerijen.

**LANDSCHAPSARCHITECTUUR** Het project voor het Eilandje betreft de transformatie van een industriële site tot een bewoonbaar stadsdeel. Deze transformatie roept vragen op omtrent de processen die de stad vorm geven. Landschapsarchitectuur verplicht tot een pragmatisme. Wij hebben daarom getracht de metamorfose van dergelijke industriële sites te transponeren naar een soort 'meccano', waarvan de bouwstenen bestaan uit bomen, grasvelden, bloemen, prairies, verharde delen,... Deze stukken volgen elkaar op, ze verplaatsen zich en verdwijnen. Zo vindt het landschap zijn kwaliteit in de authenticiteit en de leesbaarheid van het constructieproces.





# WATER & DOKKEN

*Het Eilandje twijfelt tussen land en water.*

Het element water en de dokken, zijn de ware dragers en de reden van bestaan van het Eilandje.

Omtrent de programmatie voor het water en het beleid, is een specifieke studie gewenst. Alhoewel, het onderzoek naar bestemmingen en reorganisatie van dit dokkenstelsel niet tot de opdracht van het BKP behoren, maken we van deze gelegenheid gebruik om de aandacht te vestigen op het belang hiervan.

De dokken vormen de ware **pleinen** van het Eilandje. Ze bepalen, organiseren en structureren de ruimte. Alhoewel ze hun oorspronkelijke functie grotendeels verloren hebben, blijven ze zeer sterke **aantrekkingspolen**. Het zijn publieke ontmoetingsplaatsen bij uitstek. Het monumentaal karakter, het element water en zijn actoren, m.n. de boten, zijn een groots spektakel.

Al deze intrinsieke kwaliteiten dienen bekrachtigd en gestimuleerd te worden, zodat de, weliswaar nu op recreatie en cultuur gerichte activiteiten, het gebied nieuw leven inpompen.



Daar de openbare ruimte van het Eilandje hoofdzakelijk uit water bestaat, is naast een beeldkwaliteitplan van de buitenruimte – land, ook een ‘water-masterplan’ van groot belang voor de ontwikkeling van deze site. De verschuiving van activiteiten vraagt om een reorganisatie van de dokken, een waterprogramma of waterkaart dient te worden opgemaakt, waarbij, op schaal van de stad, ook de Schelde opgenomen wordt. De wil om een waterkaart op te stellen is vandaag aanwezig. Verschillende aspecten komen hierbij aan bod:

- ligplaats voor de binnenscheepvaart
- jachthaven / pleziervaart
- rondvaart / Flandria
- openbaar watervervoer
- rivier- en zee cruise terminal
- horeca en partyboten
- historische schepen / scheepvaartmuseum
- evenementen
- zwemdok
- recreatie
- wetenschappelijk / educatief



**BINNENSCHIPPERS** Ze zijn de ‘oerbewoners’ van het Eilandje en hebben er de ziel van gevormd. Ze horen bij deze plek en dienen te worden geïntegreerd binnen de ontwikkelingsplannen, vandaar het belang rekening te houden met de bereikbaarheid van de dokranden.

**JACHTHAVEN** De recente inrichting van een jachthaven en bijhorende voorzieningen in het Willemdok betekende voor het Eilandje, na de verschuiving van de havenactiviteiten naar het noorden, een nieuwe impuls. Hierbij dient men ook attent te blijven voor de verschuivingen die dit met zich mee brengt, om de verdringing van andere, aan deze plek gebonden, activiteiten te voorkomen. De toegankelijkheid van pontons kan in deze context onderzocht en besproken worden.

**RONDVAART** Binnen de voorziene ontwikkeling van het gebied openen zich nieuwe mogelijkheden voor halte plaatsen voor de Flandria boten en de daarmee gepaard gaande voorzieningen.

**OPENBAAR WATERVERVOER** Het idee Antwerpen te voorzien van een watertaxi valt op alle vlakken te stimuleren. Onderzoek naar de juiste stopplaatsen voor het Eilandje in relatie met de rest van de stad is daar ook een belangrijk onderdeel van.

**RIVIER- EN ZEECRUISESCHEPEN** Voor de voorziening van nieuwe Terminals om Antwerpen aantrekkelijker te maken voor cruiseschepen, is een waterkaart ook een onmisbaar instrument, om zo een overzicht op de hele ontwikkeling te behouden en tot een coherent geheel te komen.



**HORECA EN PARTYBOTEN** De ligging van die boten dient onderzocht in functie van de verenigbaarheid met het wonen en de andere bestemmingen. Het is duidelijk dat het een kans is om de identiteit van het Eilandje te benadrukken.

**HISTORISCHE SCHEPEN** Met de inplanting van het MAS op de Hanzestedenplaats is er voor deze schepen ook plaats voorzien in het Bonapartedok als 'museumdok'. Een uitbreiding voor het scheepvaartmuseum ten noorden van de Kattendijksluis ter hoogte van de droogdokken is een mogelijk scenario om ook de "culturele as" zodoende verder uit te bouwen.

**EVENEMENTEN** Het Eilandje heeft ook de potentie om openlucht en water gebonden evenementen van culturele aard, zoals de 'Zomer van Antwerpen', te organiseren. Het zijn tijdelijke manifestaties die een uitstraling hebben voor de hele stad.

**ZWEMDOK** Het is al decennia geleden dat er nog gezwommen werd in de Schelde en er zullen helaas nog generaties passeren vooraleer dit eventueel terug mogelijk is. Het realiseren van zwemgelegenheid in een dok of een deel ervan is niet utopisch. Er zijn verschillende Europese steden zoals Zürich, Kopenhagen, Bazel ... die hiervoor als voorbeeld kunnen dienen.

**RECREATIE** In een waterplan kunnen ook minder exclusieve vormen van sport en recreatie zoals roeien en hengelen aandacht krijgen

**WETENSCHAPPELIJK EN EDUCATIEF** Het Eilandje is bovendien een unieke locatie om een wetenschappelijk- en educatief programma rond water en milieu onder te brengen. Er bestaat hier reeds interesse voor zoals kan worden afgeleid uit de spreekbeurt ANKONA ontwerpdrag 2001 door E. Molenaar. Ecologie is tenslotte het 'hot item' van onze hedendaagse samenleving. Een dergelijke programmatie kan dan ook op Europees niveau getild worden.

Al deze aan de dokken en water gebonden nevenactiviteiten mogen in geen geval het karakter en de rust van het Eilandje aantasten door overlading. Er dient voorzichtig en aandachtig mee omgegaan te worden, om een evenwicht te vinden tussen een aangenaam stedelijke woonklimaat en deze meer toeristische en recreatieve gerichte activiteiten.





**profielen**

**neleñonq**



**Materiaalgebruik en profilering zijn erg bepalend voor de beeldkwaliteit. Voor de ontsluitingswegen moet een continuïteit van de zonering en een relatieve continuïteit van de beeldvorming in acht genomen worden met de aansluitingen op de aangrenzende stadsdelen. Vooral bij de Rijnkaai en zijn verder verloop noordwaarts moet een hoger planniveau deze continuïteit verzekeren. Dit beeldkwaliteitplan geeft slechts suggesties gericht op het Eilandje.**

**Voor de andere buitenruimtecategorieën zijn interpreteerbare principeprofielen gemaakt die in de ontwerpfase de eenvormigheid van de profilering moeten garanderen. Het materiaalgebruik en de typeprofielen zijn getoetst aan de beheersmatige vereisten.**

**In de 'catalogus', in bijlage zijn richtgevende details voor profilering opgenomen.**



# V I S I E   E I L A N D J E

De bestaande aanleg van de buitenruimte is erg bepalend voor het karakter en de eigenheid van het Eilandje. Deze aanleg heeft een ruwe structuur door het gebruik van kasseien, gietijzer, hardsteen, .... Een andere beeldkwaliteit is de sterke monochromie die de vloeibaarheid en de continuïteit van de ruimte versterkt. Voor de heraanleg wordt dan ook gekozen om de typerende bestratingmaterialen te gebruiken en waar mogelijk het bestaand materiaal te herbruiken.

Een negatief aspect van de bestaande aanleg is het feit dat de profilering ervan uitsluitend gericht is op verkeerszonering met een hiërarchie in het voordeel van auto- en vrachtwagenverkeer. Daardoor is de kruissnelheid van deze voertuigen onveilig hoog. Bij de heraanleg van de buitenruimte wordt het principe van de “minimale profilering” toegepast. Dit betekent dat naast het streven naar een monochroom en continu beeld de verkeerszonering dient opgelost te worden met minimale hoogteverschillen. Afgezien van de nodige helling voor afwatering is het straatbeeld vlak van rand tot rand. Bij de ontsluitingswegen kan een verdiepte rijweg worden toegepast met het oog op de veiligheid.

Een publieke ondergrondse parking, onder de publieke ruimte, is niet zo maar een keldergarage. Het is omwille van zijn functie en vooral omwille van de inplanting een publieke ruimte, een publiek gebouw. Het is vanzelfsprekend dat een dergelijke constructie haar statuut moet waar maken inzake ‘welstand’, in de kwaliteit van haar architectuur en in de relatie met de publieke ruimte erboven. Een parkingdek kan geheel of gedeeltelijk zichtbaar gemaakt worden door reliëfverschil en/of materiaalverschil. De vides van toegangen kunnen, meer dan alleen functioneel, uitgewerkt worden tot ruimtelijke kwaliteiten voor zowel de ondergrondse als bovengrondse ruimte.



# M A T E R I A L E N

**KASSEIEN** De bestaande verharding van het Eilandje bestaat bijna uitsluitend uit kasseien. Dit erfgoed is mee bepalend voor het karakter van dit gebied. Hergebruik van dit materiaal is daarom aangewezen. Gezien een groot deel van de kasseien erg bol is, zal een selectie nodig zijn om een bepaald comfortniveau te bereiken.

Door kasseien te plaatsen met brede voegen kan er gras ingezaaid worden en realiseert men een waterdoorlaatbare oppervlakte. Deze toepassing kan aangewend worden, in combinatie met een normale plaatsing, om zoneringen te maken in brede wandelzones en aan de kades.





**PLATTINES** Plattines zijn een goede vlakke variant van de kassei voor stoepen en wandelzones.

**ASFALT (grijs)** De rijbanen van de wijkontsluitingswegen worden uitgevoerd in asfalt omwille van akoestisch comfort. Ter plaatse van belangrijke kruisingen met wandel- en fietszones worden deze stroken onderbroken om het verkeer op deze plekken af te remmen en/of de conflicten duidelijk te presenteren.

**ASFALT (rood)** De fietspaden worden, aansluitend op de bestaande, uitgevoerd in rode asfalt. De voorkeur gaat uit naar asfalt i.p.v. stoeptegels (zoals bij de bestaande fietspaden) omwille van comfort en de mogelijkheid om niveauverschillen en aansluitingen beter te kunnen realiseren.



**BETONVLOERPLAAT IN METALEN KADER** Dit vlakke materiaal van grote afmeting is thuis op het Eilandje. Het houdt mee het industrieel karakter in stand. Dit materiaal is geschikt voor het definiëren van plekken of vlakke zones binnen de grote continuïteit van de kades.

**HOUT** De daartoe geschikte houtsoorten kunnen gebruikt worden voor de realisatie van pontons, steigers of uitzonderlijk voor een geaccentueerde aanleg.

**BLAUWE HARDSTEEN** Dit materiaal is karakteristiek voor het Eilandje. Het wordt gebruikt voor restauraties aan de kademuren en kan aangewend worden voor reliëfaanpassingen, zoals boordstenen en trapvormen.

**BORDUURSTEEN** De aanwezige borduurstenen in graniet en blauwe hardsteen zijn te recupereren.

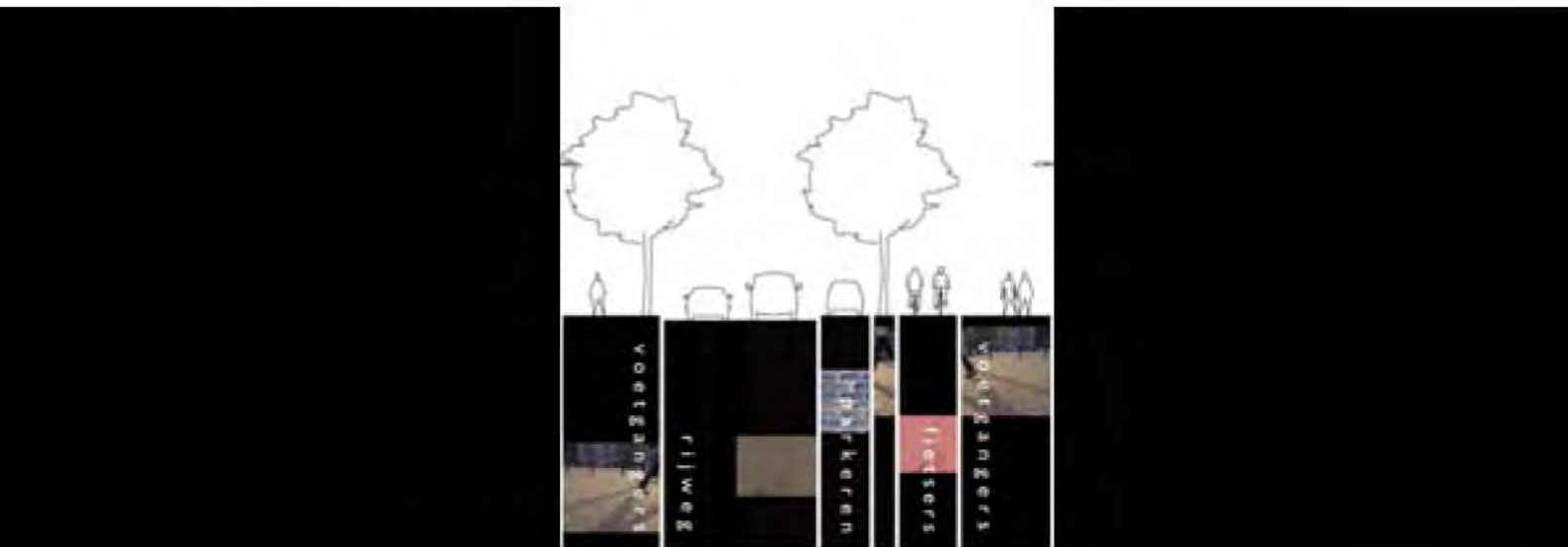


# C A T E G O R I E Ë N

## WIJKONTSLUITINGSWEGEN

Tot deze categorie behoren drie, in karakter zeer verschillende, straten. De Rijnkaai maakt deel uit van de stedelijke kaaiweg. De brede as Amsterdam-Londenstraat verbindt de kaaiweg met de Noorderplaats. De Kattendijkdok Oostkaai zal in de toekomst opgenomen worden in de bouwblokstructuur van de 'Cadixwijk'. De rijstroken van de ontsluitingswegen zijn verdiept aangelegd ten opzichte van de voetgangerszone en het fietspad. Voor de veilige overstek van voetganger en fietser dienen op cruciale plaatsen verkeersplateaus gemaakt te worden. Ze worden in reliëf uitgewerkt met materiaalovergang. De plattines van de voetgangerszone en de rode fietszone onderbreken hier het zwarte asfalt. Het reliëf dient geleidelijk aangezet te worden.

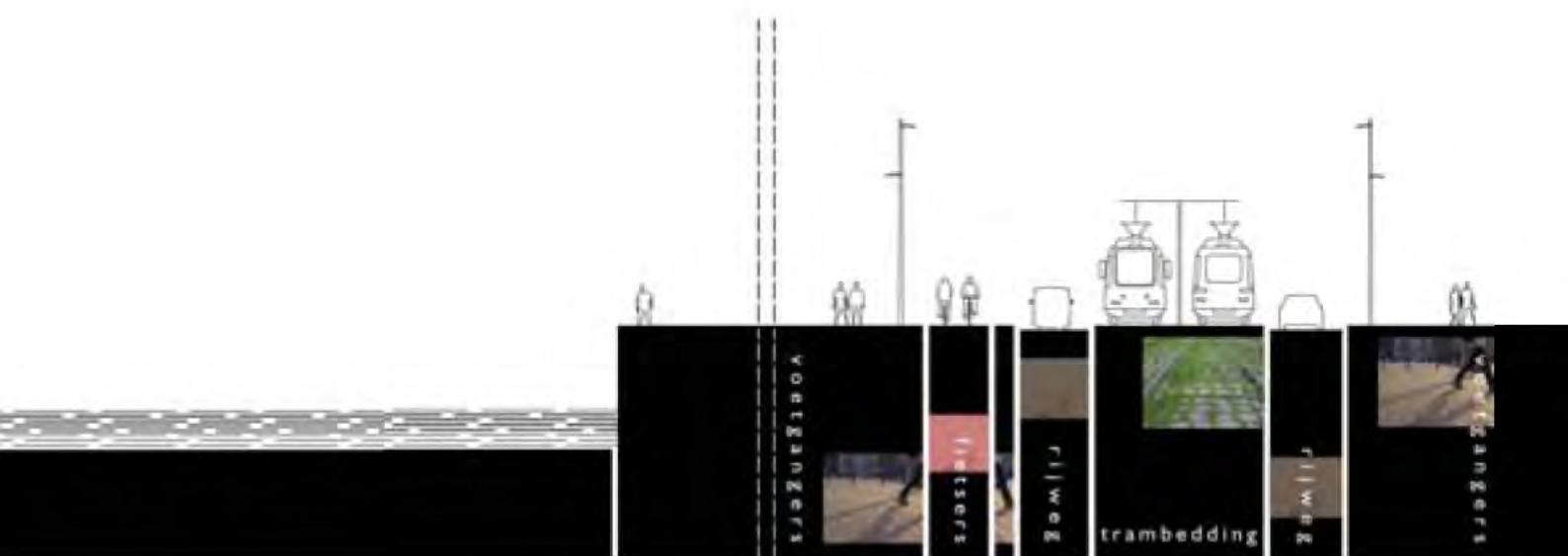
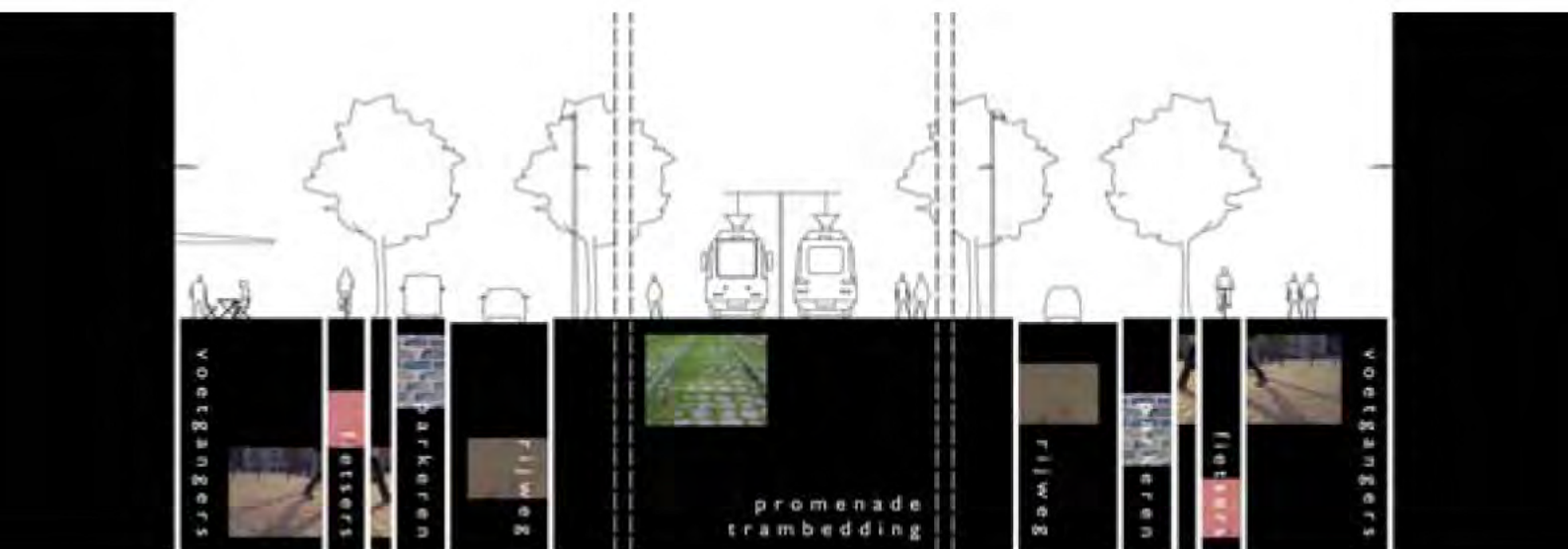
**TYPEPROFIEL KATTENDIJKDOK OOSTKAAI** Deze weg doorkruist de 'Cadixwijk' van noord tot zuid. Er is slechts een parkeerzone voorzien langs één zijde in functie van de nuttige breedte voor de overige zoneringen. De overstek van het plein dient uitgevoerd als verkeersplateau.



**TYPEPROFIEL AMSTERDAM-LONDENSTRAAT** Dit profiel is uitgewerkt als boulevardtype in overeenstemming met de Brouwersvliet. Centraal is een brede verkeersvrije zone voorzien voor boomaanplanting, in deze zone kan een dubbele trambedding aangelegd worden ( ringlijns scenario). Ze is aangelegd in kasseien met grasvoegen. De gridinplanting van bomen verzacht het ruimtelijk effect van de sterke verkeerszonering. Een verkeersplateau is nodig ter hoogte van de Nassaustraat als kruising met de culturele as. Het niveau (stoepniveau) van de centrale zone blijft constant. De rijwegdoorsteken zijn als verkeersplateaus aangelegd.

**TYPEPROFIEL RIJNKAAI** De Rijnkaai is een ruimte die slechts relatief begrensd is. De randen zijn divers van karakter, het typeprofiel is dan ook vooral bekeken vanuit de verkeerszonering. Maar ook op dit punt is dit profiel slechts een suggestie omdat, zoals reeds opgemerkt, de kaaiweg als een continuïteit voor de gehele binnenstad moet georganiseerd worden. Of bijvoorbeeld de trambedding al dan niet in het midden moet liggen, is een beslissing op hoger planniveau. Verkeerplateaus kunnen gerealiseerd worden ter hoogte van de Bonapartesluis, de Amsterdamstraat en aan het Limaplein.



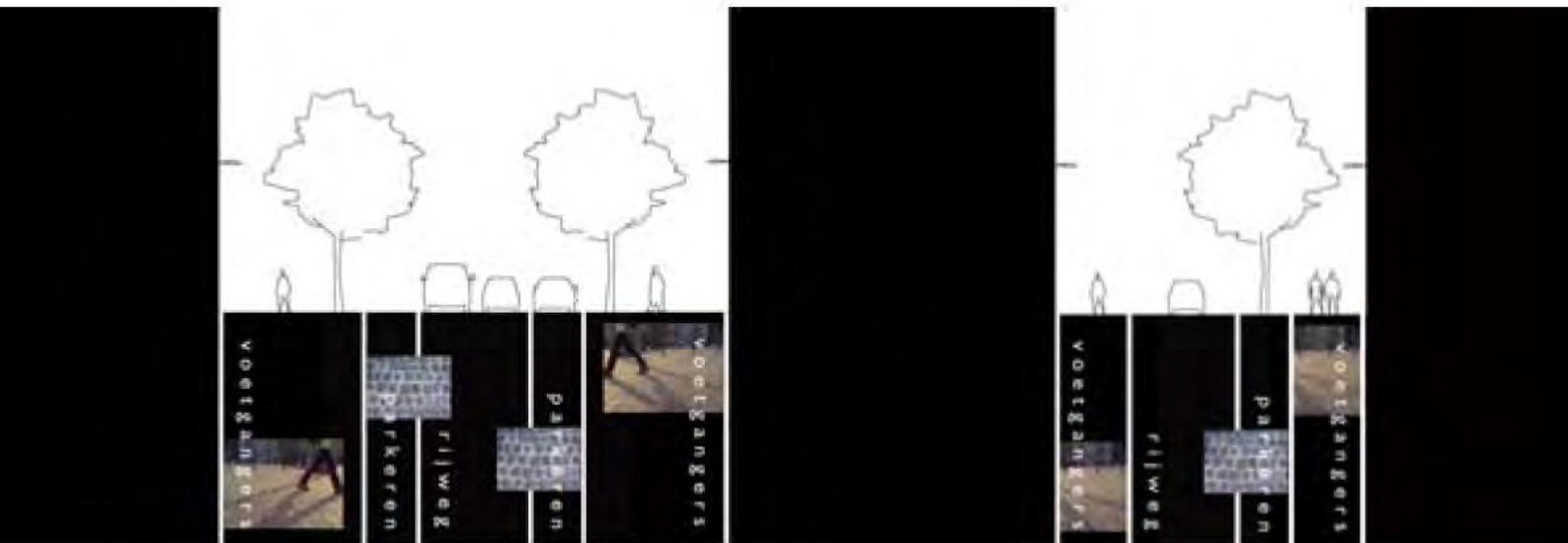


## WOONSTRATEN

In de woonstraten zijn de rijwegen en het langsparkeren voorzien in kasseistenen, de voetgangerszones in plattines. Het effect van een 'rand tot rand' aanleg is hier belangrijk. De bomen kunnen ingeplant worden in de voetgangerszones.

**TYPEPROFIEL BREDE WOONSTRATEN** De meeste woonstraten hebben een gemiddelde breedte van 20m. Hierdoor is er naast een rijbaan voor dubbel richtingverkeer en langsparkeren aan weerszijde nog ruime voetgangerszone langs de gevels.

**TYPEPROFIEL SMALLE WOONSTRATEN** Voor de smallere straten is er langsparkeren aan één zijde voorzien.



## CULTURELE AS

De culturele as bestaat in dit plangebied uit drie delen; de Hanzestedenplaats, de Nassastraat en de Kattendijkdok Westkaai. Het profiel van deze laatste wordt besproken bij de categorie dokranden. De *Hanzestedenplaats* met het MAS, zijn verdiept plein en de paviljoenen zijn uitgewerkt in een globaal ontwerp. De overblijvende randen van dit 'schiereiland' worden aangelegd met kasseistenen. Een obstakelvrije zone voor dienstverkeer moet gevrijwaard worden bij de aanleg en inrichting.

**TYPEPROFIEL NASSAUSTRAAAT** Door het brede profiel neigt deze woonstraat naar het pleintype, hierdoor is het mogelijk ook hier een centrale 'verblijfsruimte' te voorzien. Door een aanleg in kasseien met 'groene' voegen en de gridinplanting van bomen wordt een relatie gelegd met de centrale zone van de Amsterdamstraat. Deze twee zones kruisen elkaar in een verkeersplateau (zie profiel Amsterdam-Londenstraat). Plekken met ingevoegde kasseien kunnen plaats bieden aan horecaterrassen.



## PLEIN

In het masterplan is slechts één ‘klassiek’ plein voorzien. Het is een open ruimte in het woonstratenpatroon van de ‘Cadix-wijk’, begrensd door bebouwing en uitlopend op de dokrand van het Kattendijkdok. Langs de gevels wordt de verkeerszonering van de woonstraten doorgetrokken. Ook tussen het centrale deel en de rijstroken is geen niveauverschil. Waar de Kattendijkdok-Oostkaai het plein kruist, zijn een verkeersplateau (de rijweg komt op pleinniveau) en zoneringselementen nodig. De aanleg van het plein is onderwerp van een specifieke ontwerpstudie waarin een programma op wijkniveau sturend is. In die zin zijn ‘tapijten’ van zachtere materialen, zoals gras en dolomiet, hier mogelijk zonder afbreuk te doen aan de globale beeldkwaliteit. De boomaanplanting in de woonstraten loopt hier over in een massieve groene plek die terug uitdeint aan de dokkade.





## DOKRANDEN

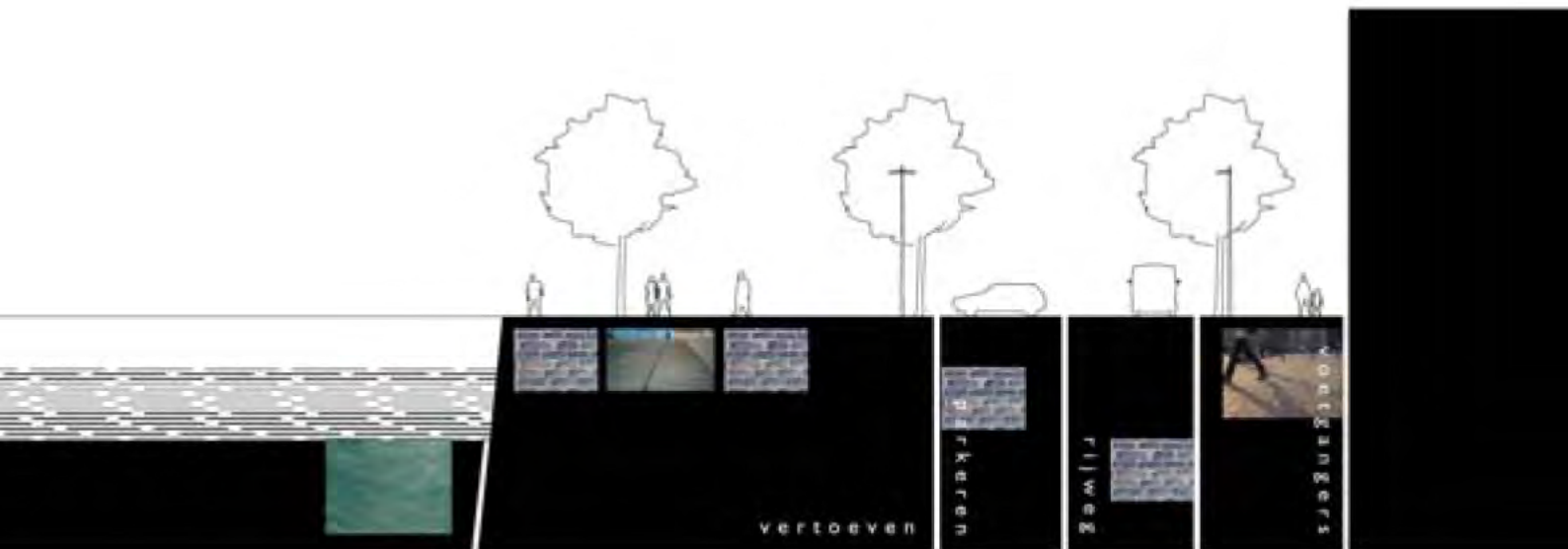
De dokkades worden in principe gezoneerd zoals bij de reeds hernieuwde aanleg van de Napoleonkaai(\*). De voetgangerszones en de rijwegen worden aangelegd in aansluiting op de woonstraten die erop uitgeven (minimale profilering met plattines en kasseien). De rest van de dokkades is aangelegd in kasseistenen met uitzondering van een 'vlakke strook' als flaneerzone. Ze wordt aangelegd in betonplaten met metalen kader.

*(\*) De heraanleg van de Napoleonkaai is gerealiseerd vóór het van start gaan van deze studie. Inzake verkeerszonering en profilering sluiten de opties van dit BKP echter aan op deze aanleg. Ook het materiaalgebruik is nagenoeg overeenstemmend, zodat de verdere aanleg van van de dokranden vlot kan overvloeien in deze bestaande realisatie. Voor wat betreft de herinrichting zijn vandaag andere opties genomen omwille van criteria die in het hoofdstuk 'meubilair' besproken worden. Bij de realisatie dient dan ook aandacht besteed te worden aan de overgangen met deze bestaande inrichting.*

### **TYPEPROFIEL KATTENDIJKDOK OOSTKADE en KEMPISCHDOK KADES**

Deze dokkades zijn begrensd door woonblokken, ze hebben een standaard profilering en zonering zoals hiervoor beschreven.





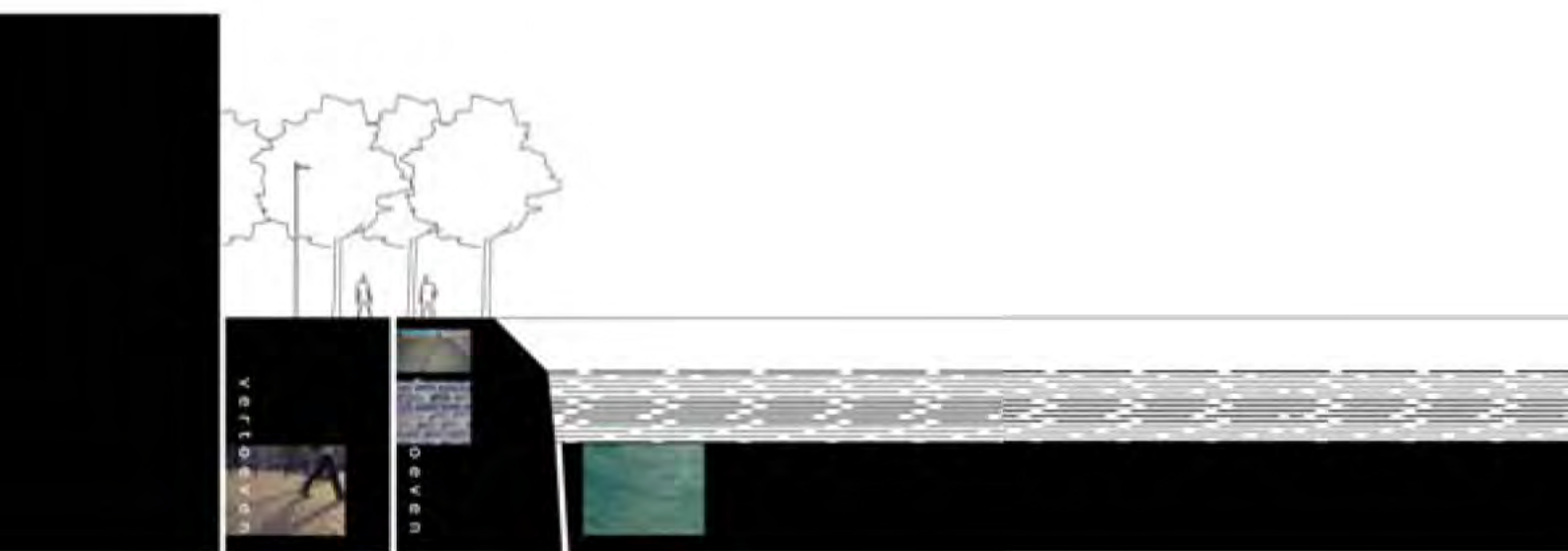
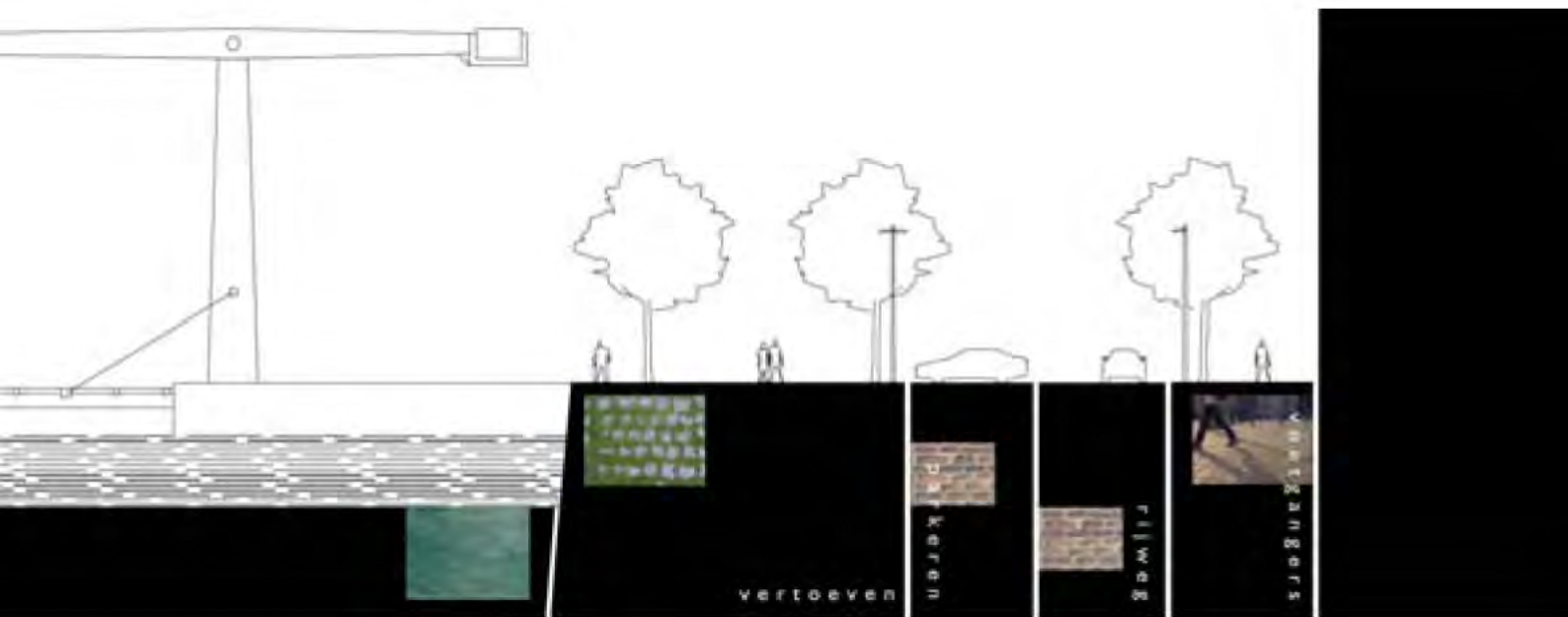
**TYPE PROFIEL GODEFRIDUSKAAI (en Kattendijkdok Westkade)** Deze kade heeft een standaardzoning zoals boven beschreven. Ondergronds is een stedelijke parking voorzien. Deze parking dient structureel ingeplant te worden. Waarbij de voorkeur gaat naar een smalle parking over de volledige lengte van het Willemdok. Zodoende is er op de rest van de oppervlakte genoeg plaats voor boomaanplanting en hoeft de parking minder diep te liggen. De dimensie van deze ruimte maakt de inplanting mogelijk van paviljoenen en/of afdaken zoals de afdaken op de Napoleonkaai. De bestemming en het karakter ervan moet publiek zijn. In deze paviljoenen dienen in elk geval de in- en uitgangen van de parking en een overdekte fietsenstalling ondergebracht te worden. De profilering van de Kattendijkdok Westkade is vergelijkbaar met die van de Godefriduskaai. Het masterplan voorziet hier een solitaire bebouwing op schaal van de ruimte, hoogbouw. De kadeoppervlakte tussen de bebouwing blijft publieke ruimte waaronder een parkeergarage voorzien is. Een articulatie in materiaal en/of reliëf van het parkingdek kan een meerwaarde geven aan deze ruimte.

**TYPEPROFIEL ST-ALDEGONDISKAAI** Het Bonapartedok zal ingericht worden als museumdok. Het is wenselijk de hoofdsteiger uit te werken in 'gradin vorm' zodat het publieke karakter ervan versterkt wordt en de kade als het ware overloopt in het steigerstelsel van het museum. Een mogelijke droogloop die deze steiger flankeert verbindt het MAS met de halte voor openbaar vervoer op de Rijnkaai. Op de Sint-Aldegondiskaai zijn geen parkeerplaatsen voorzien, wel een 'drop off zone' voor toeristenbussen.



**TYPEPROFIEL VERBINDINGSDOKKADES** De ruimte rond het Verbindingsdok wordt als een geheel gelezen. De twee kades worden identiek aangelegd. De voetgangerszone en rijwegzone langs de gevels worden aangelegd zoals bij de andere dokranden met dwarsparkeren aan de dokzijde. De resterende zone tot aan de blauwe steen is aangelegd met kasseien met groene voegen.

**TYPEPROFIEL HOUTDOKKADE** Het masterplan voorziet een relatief smalle kade aan het Houtdok. Hier is geen plaats voor parkeren, er is uitsluitend plaatselijk verkeer toegelaten. Er kan een laad- en loszone voorzien worden.



## **SHELDEKADE**

In overeenstemming met de rest van de Scheldekade, voorziet het masterplan Eilandje nieuwe bebouwing in de vorm van solitaire structuren; een hangartype, een monoliet (congrescentrum) en een torengebouw. Tussen deze bebouwing blijft de ruimte haar publiek statuut behouden. Door een aanleg in reliëf, die de waterkering realiseert en ondergrondse parkings omhult, wordt deze buitenruimte alternerend betrokken op de rivier en op de wijk. Bij de aanleg en inrichting dient een obstakelvrije en vlakke zone voorzien te worden om plaats te bieden voor tijdelijke constructies in functie van stedelijke manifestaties. Het materialenpallet bestaat uit kasseistenen (met en zonder groene voegen), plattines, betonnen vloerplaten met stalen kader en blauwe hardsteen.

VLAKE OBSTAKELVRIJE ZONE  
MANIFESTATIEPLEIN

PARKING ALS WATERKERING  
VIDES → DAGLICHT → VERLICHTING

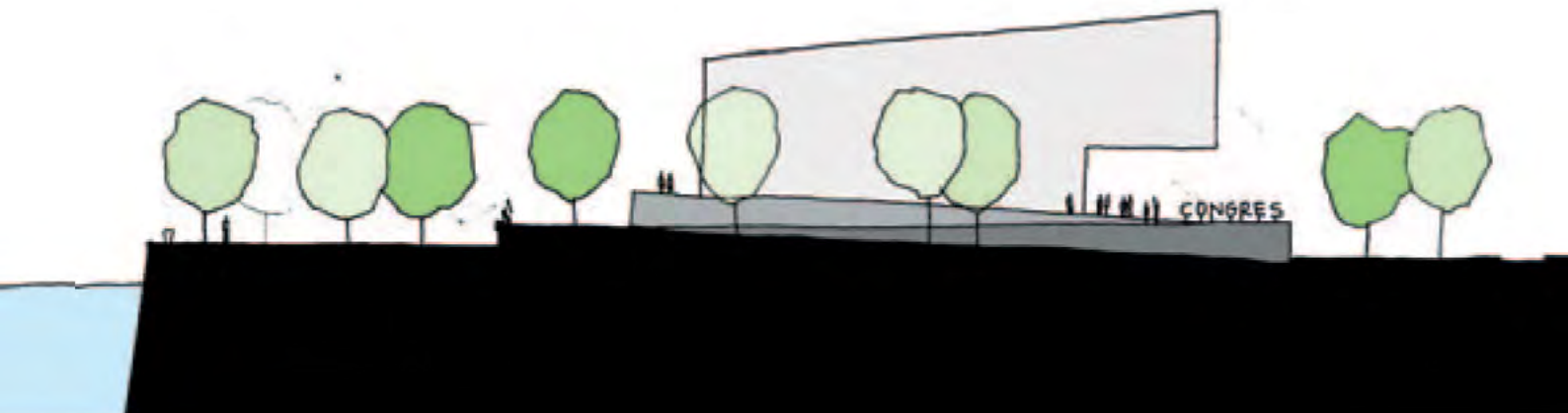
RIJNKAAL



KADE

ESPLANADE CONGRESCEENTRUM  
ALS WATERKERING

LIMAPLEIN



**verlichting**



**gnitnbihnev**



**De verlichting van het openbaar domein kan naast het zuiver functioneel aspect, ook structurerend en ondersteunend werken ten opzichte van de ruimte. Accentverlichting aan de dokken, het belichten van brugconstructies, monumenten en industrieel erfgoed, het afbakenen en zoneren van plekken, ook buiten het ontwerpgebied, kunnen hiertoe bijdragen. Een relatie leggen met de omliggende gebieden en het stadscentrum in het algemeen is wenselijk. Verlichting kan in dit opzicht een sterk middel zijn en hierbij stimulerend werken voor het gebied in ontwikkeling. Het contrast in waarneming, bij dag en bij nacht, van dichtbij of op afstand, speelt een belangrijke rol in de beeldkwaliteit van de buitenruimte. Op die wijze worden de samenhang en de identiteit van het gebied bevestigd.**

**De Scheldekaaien en -oevers vormen een ruimtelijke continuïteit van Noord tot Zuid. Om de continuïteit te garanderen dient deze zone ontwikkeld te worden vanuit een globale aanpak en visie. De uitspraken die dit beeldkwaliteitplan over de Scheldekaaien en oevers doet ter hoogte van het Eilandje, zijn dus indicatief, een voorzet voor een ontwikkeling op schaal van de stad.**

**Bij de keuze van de verlichtingsarmaturen is overleg gepleegd met het Stedelijk Ontwikkelingsbedrijf inzake de beheersmatige aspecten en compatibiliteit. In functie van de algemene verlichting is een technische studie opgemaakt en is een proefopstelling voorzien.**

**Er is gefocust op volgende categorieën: algemene verlichting, oriëntatieverlichting, accentverlichting, specifieke verlichting, architectuur- en kunstgebonden verlichting.**

**Dit hoofdstuk verlichting is aangevuld met de catalogus, in bijlage, met technische fiches van de toestellen, die bindend zijn bij de aanleg binnen dit plangebied. Waar nodig is tevens een inplantingschema toegevoegd.**



# VISIE VERLICHTING

Het stimuleren van het woon- en verblijfklimaat voor dit ontwerpgebied is een belangrijke doelstelling.

De verlichting van de openbare ruimte is een middel om deze doelstelling te bewerkstelligen.

Vandaag wordt het Eilandje verlicht met het accent op doorgangverkeer.

Voor de armaturen is gekozen voor een hedendaagse vormgeving. Bij het ruwe karakter van deze havensite is gekozen voor een éénvoudige vormgeving. Het is immers het licht of het belichte en niet het toestel dat hier 'présence' moet hebben. Het spel van licht, schaduw en weerspiegeling is ook vandaag al een spektakel op het Eilandje. In deze studie is naar een balans gezocht tussen het 'down light' effect van de algemene verlichting en het 'up light' effect van oriëntatie- en accentverlichting. Deze combinatie maakt de ruimtelijke structuur leesbaar bij nacht en werkt oriënterend. 'Hot spots', architectuur- en kunstgebonden verlichting maken theater.

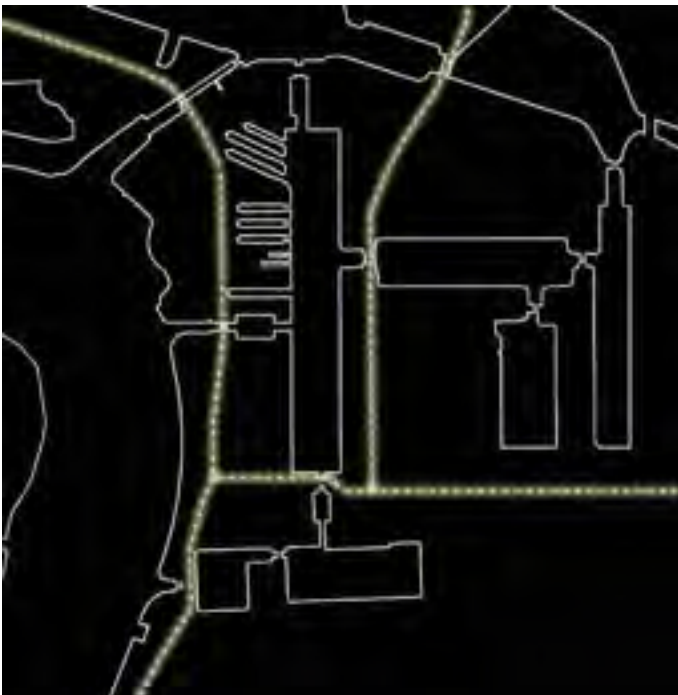


# C A T E G O R I E Ë N

## ALGEMENE VERLICHTING

De algemene verlichting wordt gerealiseerd met varianten van een zelfde type voor masttoestellen en voor geveltoestellen.

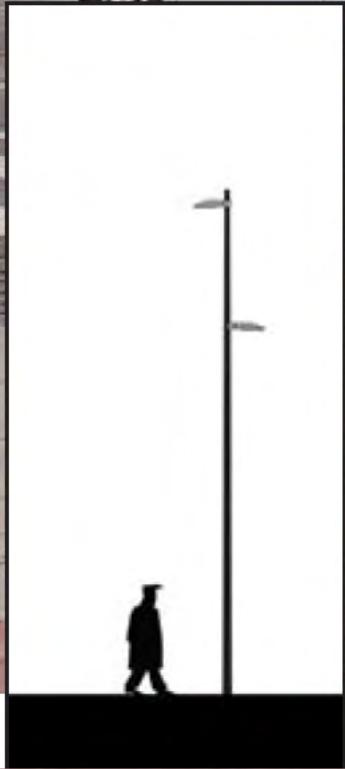
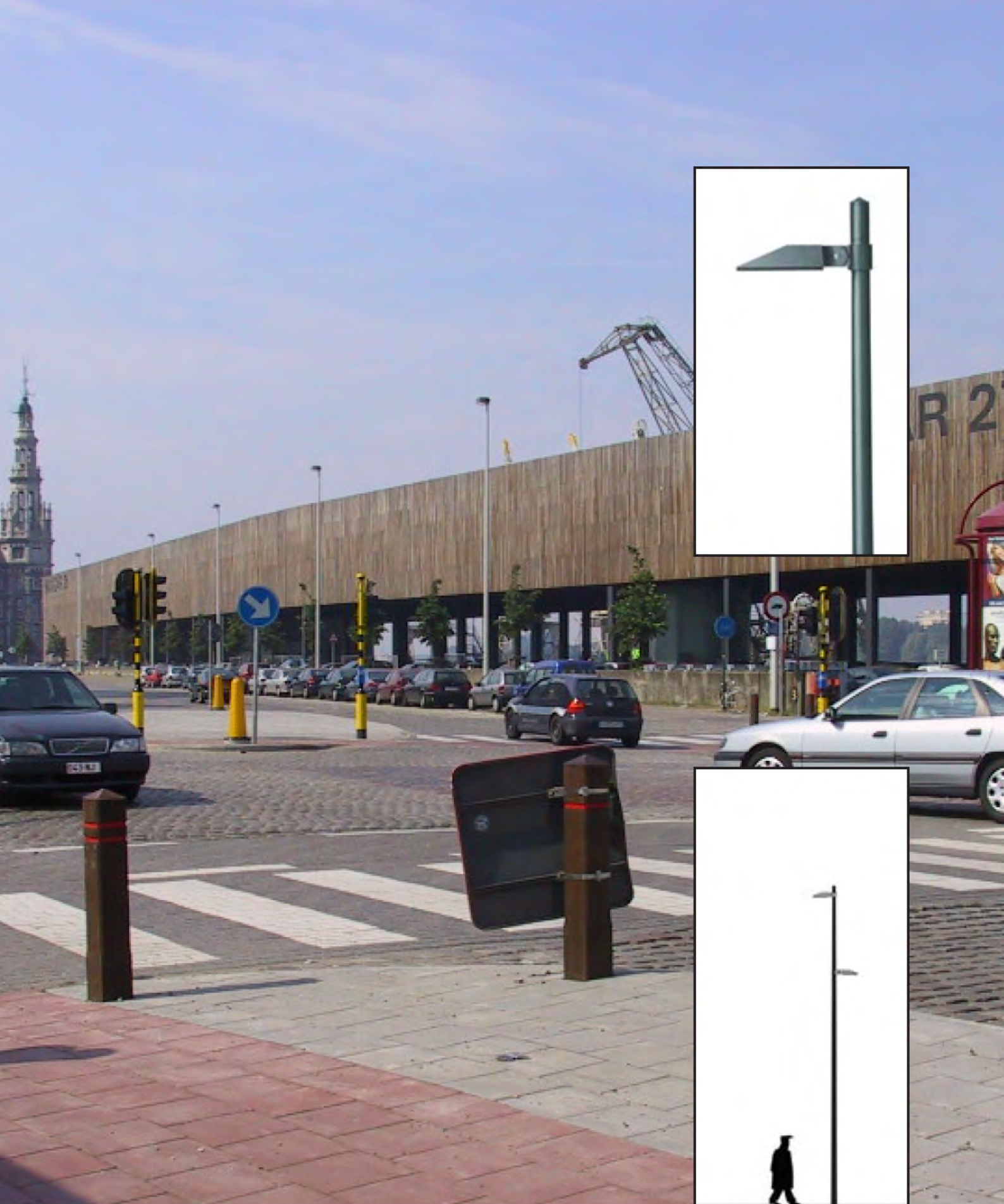
De hoogte is bepaald door een verlichtingsstudie en door de schaal van de buitenruimte.



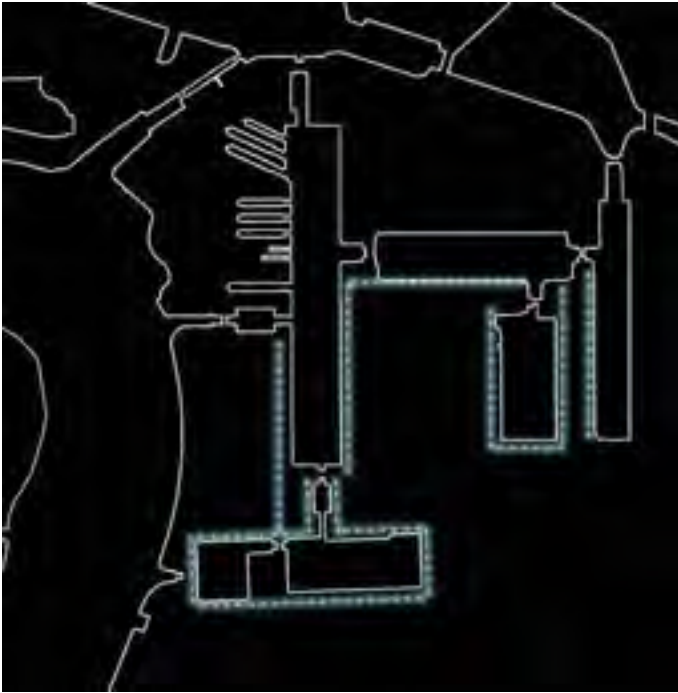
**HOOFDONTSLUITINGEN** Hier is de verlichting zowel op verkeerscomfort als op verblijfscomfort gericht.

De combinatie van twee hoogtes en twee lichtsterkten zorgt voor de beoogde differentiatie en zonerings.

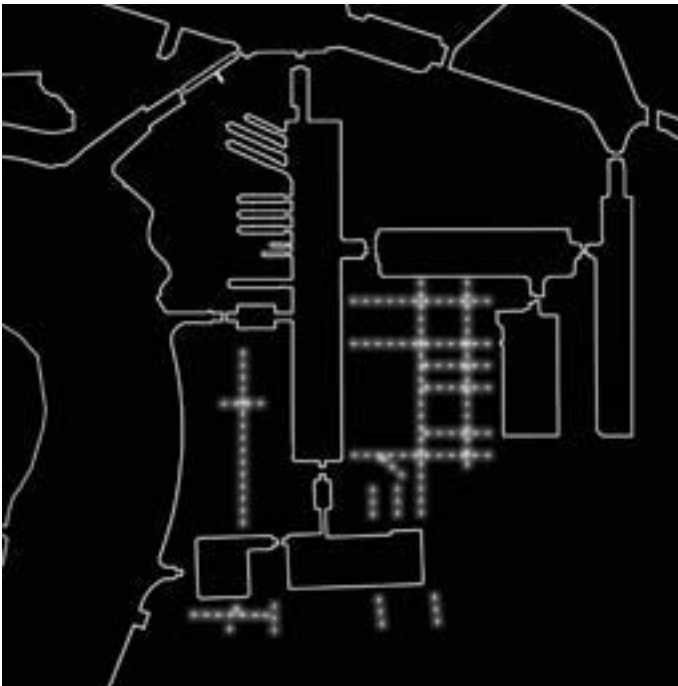
Het betreft de Rijnkaai, as Amsterdam-Londenstraat en Kattendijkdok Oostkaai.





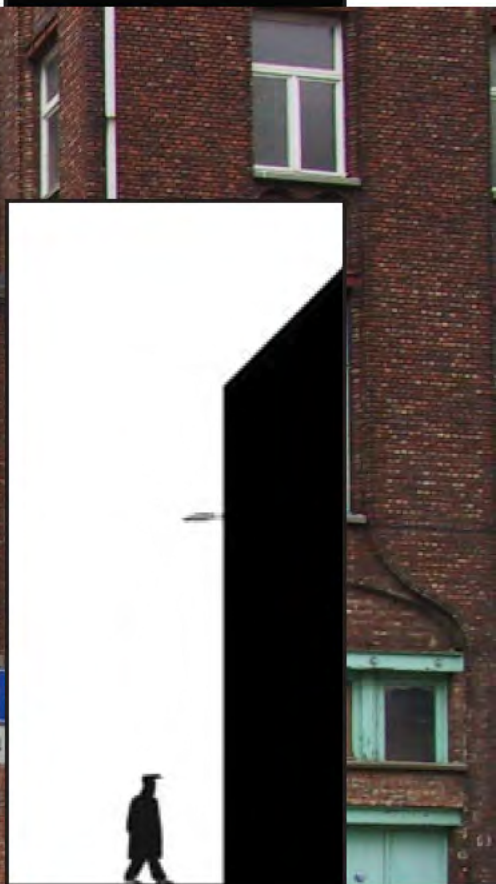


**DOKRANDEN** Waarbij de verlichting hoofdzakelijk op verblijf-comfort gericht is op schaal van de voetganger. De oriëntatie- en accentverlichting zorgen voor punctuatie.



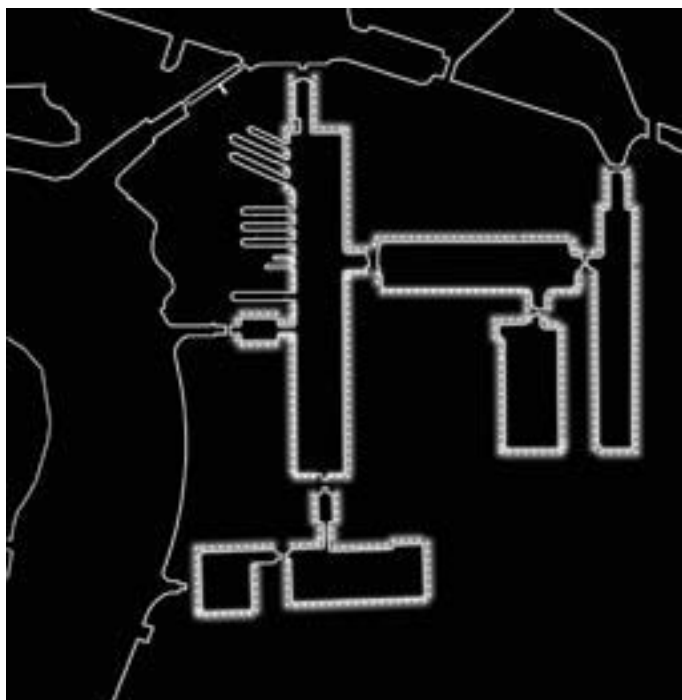
**WOONSTRATEN** Hier is de verlichting op schaal van de voetganger gericht, er worden hoofdzakelijk gevelarmaturen gebruikt.

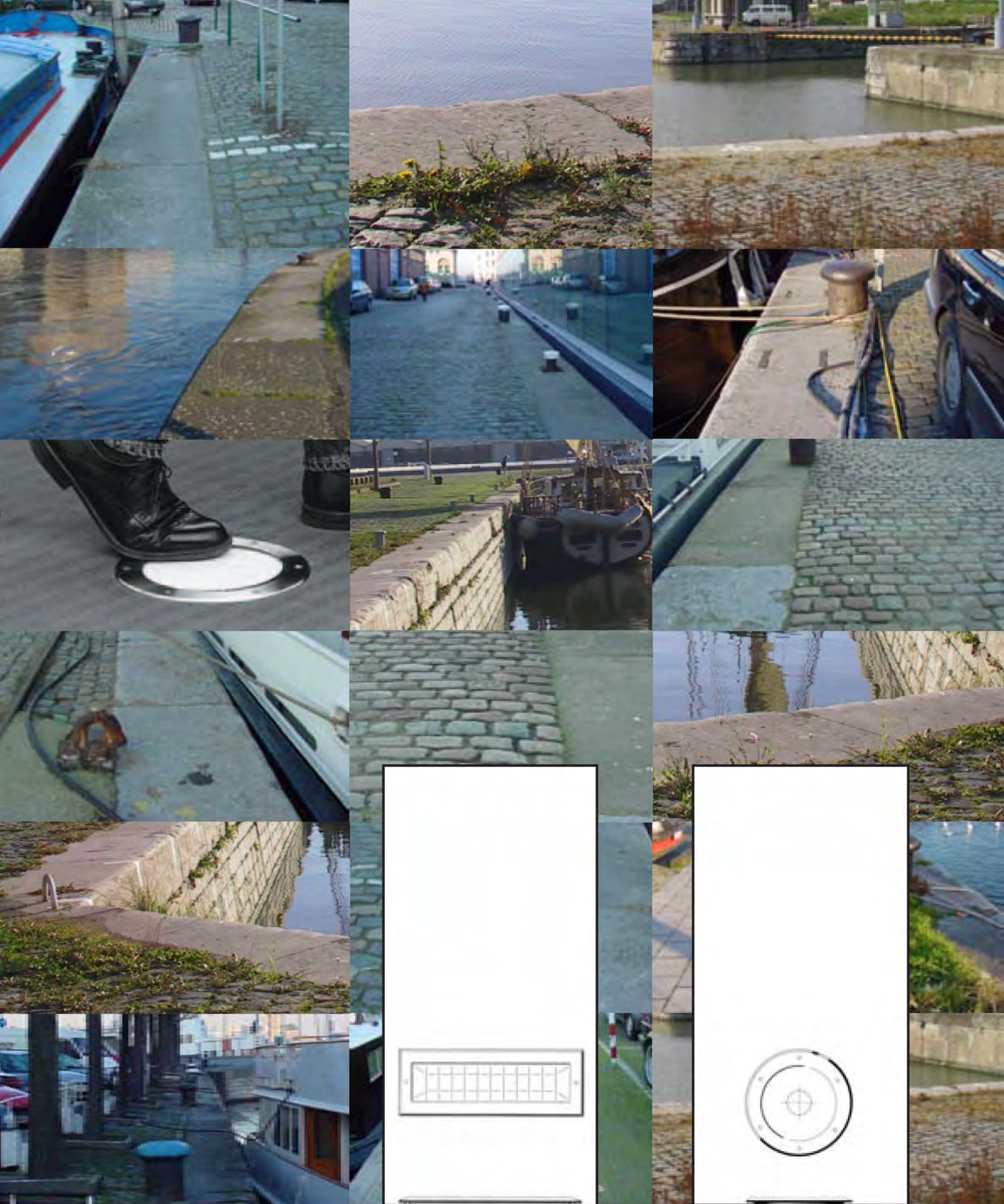
Voor de smalle woonstraten is de positionering van de armaturen geschrinkt, in de brede woonstraten staan ze tegenover elkaar.



## ORIËNTATIEVERLICHTING

De oriëntatieverlichting bevordert de sfeer en de veiligheid langs de kades. Het zijn overrijdbare, grondinbouwarmaturen in antislipuitvoering.





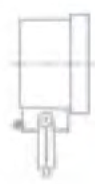
## ACCENTVERLICHTING

De accentverlichting koestert ultieme plekken, het historisch erfgoed en monumenten, die daardoor ook oriënterend werken, zoals bakens in de ruimte. Er kan hier uitzonderlijk overwogen worden om op sommige plekken kleurlampen en / of filters te gebruiken, bvb. blauw naar analogie van de typische blauwe kleur van de signalisatie in zeehavens. Hiermee wordt ingespeeld op het contrast in waarneming bij dag en bij nacht.



### BRUGCONSTRUCTIE EN KRANEN

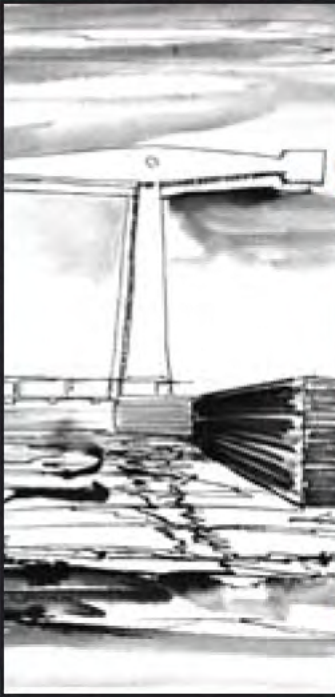
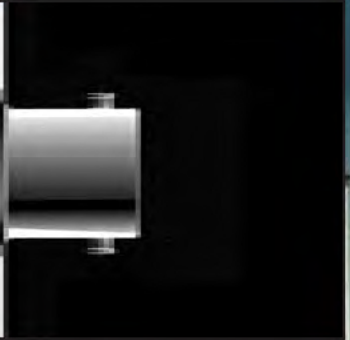
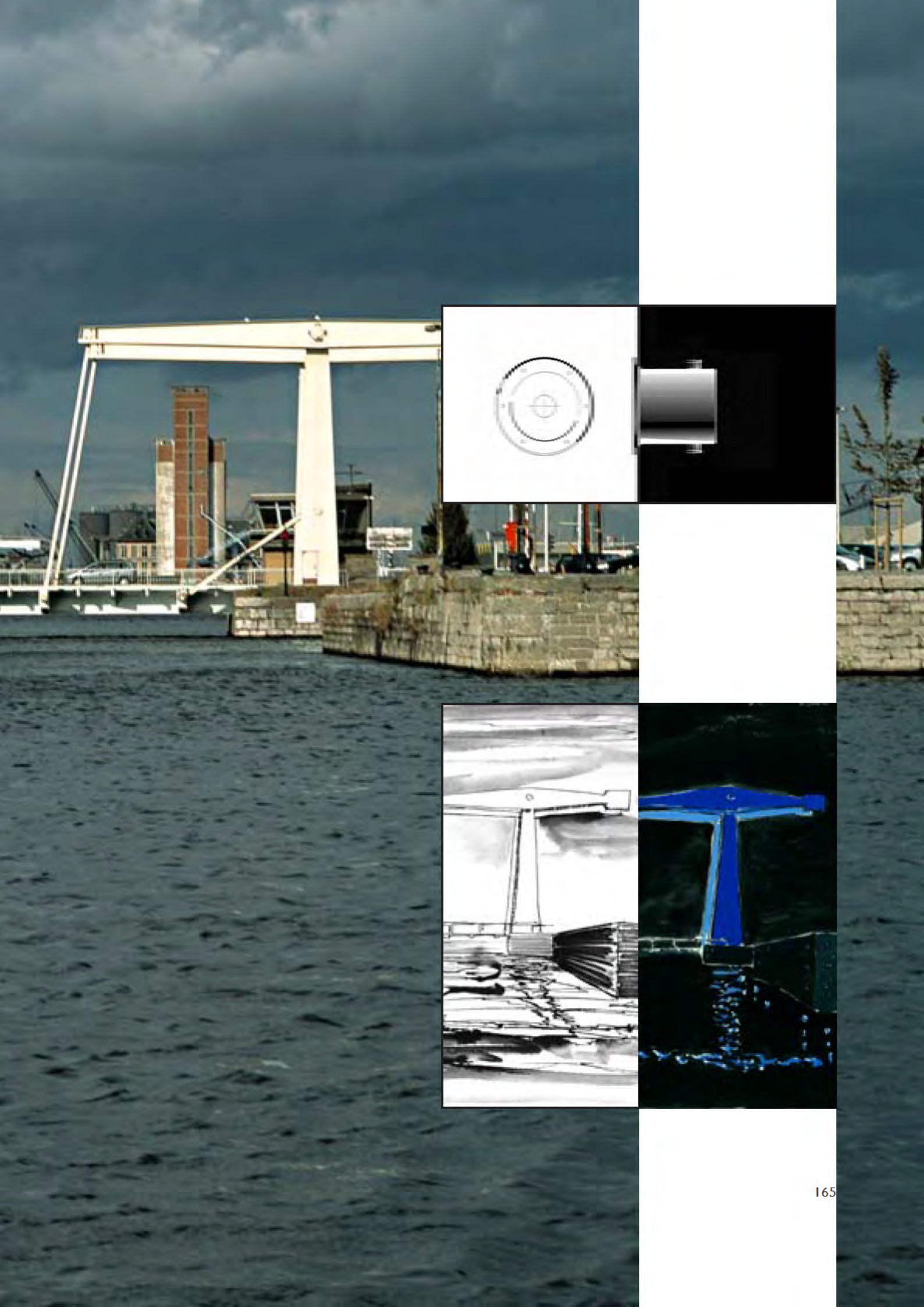
De brugconstructies en de kranen kunnen met spots worden aangestraald, op “ultieme plekken” zoals de Saskom, het verbindingsdok en de sluizen.



Londenbrug



**DOKWANDEN** In de dokwanden kunnen door middel van discrete lichtpunten, bvb. in de hoeken, waterdichte wandinbouwarmaturen voorzien worden, een discrete accentuering.



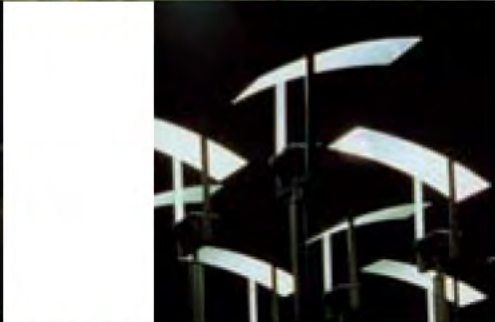


## SPECIFIEKE VERLICHTING “HOT SPOT”

Bijzondere plekken zoals de Scheldeoever, bepaalde plekken op de “culturele as”, het park bij het “douane gebouw”, vragen om een specifieke verlichting, “Hot spot”, die afwijkt van de standaard verlichting.

Het is uiteraard aangewezen hetzelfde te doen voor bijzondere plekken buiten het plangebied gelegen. Zodat deze een uitstraling geven en visuele relaties leggen.





## **ARCHITECTUURGEBONDEN VERLICHTING**

De verlichting van gebouwen met een publiek karakter of met een monumentale waarde kan integraal deel uit maken van het architectonisch concept. Het betreft zowel de verlichting van de gevels, de verlichting van het gebouw van binnenuit, als de verlichting van binnenplaatsen. Deze verlichting verhoogt het lichtcomfort en is sfeerbepalend. Dit geldt ondermeer voor gebouwen als het MAS, het havenhuis, het Noorderpershuis, het montevideopakhuys, ondergrondse parkings enz.

## **KUNSTGEBONDEN VERLICHTING**

Kunstinterventies van blijvende aard in de vorm van lichtinstallaties vormen een variatie en afwisseling binnen het thema verlichting.



**reclame  
&  
terrassen**

erleben  
&  
reisen



**Terrasinrichtingen en reclame zijn ondergebracht in eenzelfde hoofdstuk. Het zijn twee categorieën in het gebruik van de publieke buitenruimte die hoofdzakelijk uitgaan van privé-partners.**

**Het Eilandje behoort met zijn ontwikkeling als woongebied tot de Antwerpse binnenstad. Noch de ruimtelijke eigenheid, noch de bestemmingen in dit gebied geven aanleiding om ten overstaan van reclame en terrassen hier een ander beleid te voeren dan in de rest van de binnenstad. Deze aspecten dienen dus benaderd te worden vanuit dit hoger niveau. De status-quo inzake deze regelgeving is geformuleerd in “reclame- en publiciteitsnota” 18-01-01 en “ontwerprichtlijn voor de inname van de openbare weg voor horecaterrassen” 21-04-99.**

**In dit beeldkwaliteitplan worden enkele reclamevormen geselecteerd en de mogelijke inplanting is in kaart gebracht. De technische fiches zijn opgenomen in de bijlage ‘catalogus’. Voor wat de terrasinrichtingen betreft worden de belangrijkste punten uit bovengenoemde regelgeving getoetst in een visie voor het Eilandje.**





# V I S I E   R E C L A M E

De reclame-industrie grijpt elk mogelijk medium aan om haar afzet te vergroten en met succes want reclame genereert inkomsten voor deze media. Een hoeveelheid reclame die de inrichting van de buitenruimte in belangrijke mate zou kunnen financieren zou tegelijkertijd de beeldkwaliteit van de buitenruimte domineren.

De stadbewoner heeft geen behoefte aan reclame in de publieke buitenruimte, hij wordt er sowieso mee overstelpt via andere media. De buitenruimte heeft geen belang bij de reclame-installaties als object. Ook niet om animatie toe te voegen. Het stedelijk leven zelf animeert de ruimte. Daarom willen we deze installaties beperken tot het gebruik ervan in functie van aankondigingen van culturele en andere stedelijke evenementen op wijk- en stedelijk niveau. Bestaande overeenkomsten, zoals 'gratis schuilhuizen voor tram- en bushaltes in return voor reclame', dienen ook op het Eilandje te worden toegepast.

Dit hoofdstuk is aangevuld in de catalogus, in bijlage met technische fiche. Waar nodig, is tevens een inplantingschema toegevoegd.

無瀬廣酒

工アコジ  
專門店  
西村電機 1号店



Vertical sign with stylized characters, possibly '西村電機'.

工アコジ  
西村電

Vertical sign with blue background and white characters, including '3F'.

# CATEGORIEËN RECLAME

De reclame-installaties worden enkel gebruikt in functie van aankondigingen van culturele en andere stedelijke evenementen op wijk- en stedelijk niveau.



## **DRAGER VAN STADPLAN EN INFO “MUPPI”**

**IN COMBINATIE MET TRAM-  
EN BUSHALTE OF LOSSTAAND  
OP PAAL**

Conform het lopende contract van de stad Antwerpen met de firma Decaux worden de schuilhuizen en borden van deze firma gebruikt, type ontwerp Foster.





## **CULTURELE INFODRAGER**

### **LOSSTAAND OP PAAL OF IN COMBINATIE MET VERLICHTINGSPAAL**

Conform het lopende contract van de stad Antwerpen met de firma A.C. Billboard, worden deze borden gebruikt.



## **VAANDEL**

### **VLAGGENMAST OF IN COMBINATIE MET VERLICHTINGSPAAL**

Deze vaandels kondigen evenementen op schaal van de stad aan. Per drie of meer gegroepeerd kunnen ze op schaal worden gebracht.



# VISIE TERRASSEN

Horecaterrassen zijn functionele inrichtingen die positief kunnen inwerken op de publieke buitenruimte. ‘Eenvoud’ en ‘hedendaagse vormgeving’ zijn interpreteerbare begrippen maar moeten kunnen volstaan om de beeldvorming te sturen.

De inrichtingen dienen beperkt te zijn tot functionele elementen. Plantenbakken en andere decoraties maken hier zeker geen deel van uit.

Zonneweringen en windschermen in het bijzonder, zijn in het klimaat van het Eilandje soms onontbeerlijk. Ze mogen echter niet opgevat worden als vaste constructies en dienen gemakkelijk verwijderbaar te zijn. In de heraangelegde buitenruimte zijn extra terrasvloeren onnodig en dus ongewenst.

De terrassen zijn ingericht op de voetgangerszone. Er dient voorkeur gegeven te worden om de obstakelvrije zone te voorzien tussen gevel en terras, zodat de circulatie vlot kan verlopen. De voetgangerszones zijn breed op het Eilandje (gemiddeld tussen 5 en 6 meter) daarom kan voor de obstakelvrije zone dan ook een grotere minimum breedte, van bijvoorbeeld twee meter worden opgelegd.

Zoals wordt gesteld in ‘ontwerprichtlijnen van de inname van de openbare weg voor horecaterrassen’: *“is het openbaar domein, en in het bijzonder (straatplein-park) het cultureel bezit van de gehele gemeenschap. Het privé-belang is er onderschikt”*.

Hierdoor is een vergunning voor de ingebruikname van de openbare weg een vereiste. Voor de vormgeving van de terraselementen, zoals windschermen, meubilair, etc wordt in ieder geval gestreefd naar onderlinge afstemming. Betreft de terrasschermen zijn een hedendaagse vormgeving en een discrete verschijning de vereisten (cfr. meubilair visie Eilandje).





**meubilair**

riisliidueni



SKOLD BURNIE  
1985  
1986  
1987

Mæstved Tidende

COUNTRY SHINGLET

Antik

**Eenheid in type meubilair in de verschillende stadsdelen bevordert de ruimtelijke samenhang en de identiteit van de stad als geheel. Het is tevens een instrument om de kwaliteit van de buitenruimte in ‘achtergebleven’ buurten en buurten in ontwikkeling op te trekken naar het referentieniveau van de binnenstad.**

**Diversiteit in meubilair is een kwaliteit wanneer ze in relatie staat tot de diversiteit van het type buitenruimte, waarbij opnieuw naar eenheid gestreefd wordt voor de stad als geheel.**

**Steeds meer wordt er in Antwerpen gestreefd naar een standaard meubilair en verlichting. Hierbij zijn duurzaamheid en degelijkheid, zowel op esthetisch als op functioneel vlak, de leidraad. Niettegenstaande is er vandaag nog geen sprake van een samenhangend gamma. Met de rijke ervaring van de stedelijke diensten als steun, zou een eigen gamma voor Antwerpen ontwikkeld kunnen worden.**

**Zowel bij het selecteren van bestaande types, het herdenken ervan als voor het kiezen van nieuwe elementen, zijn de financiële en beheersmatige aspecten in acht genomen.**

**Er is gefocust op volgende categorieën: zitelementen, elementen ter zonering, nutsvoorziening en elementen ter ondersteuning van de verblijfsruimte. Dit hoofdstuk meubilair is aangevuld met een ‘catalogus’, in bijlage, waarin technische fiches van de elementen die bindend zijn bij de aanleg binnen dit plangebied. Waar nodig is tevens een inplantingschema toegevoegd.**



# V I S I E   E I L A N D J E

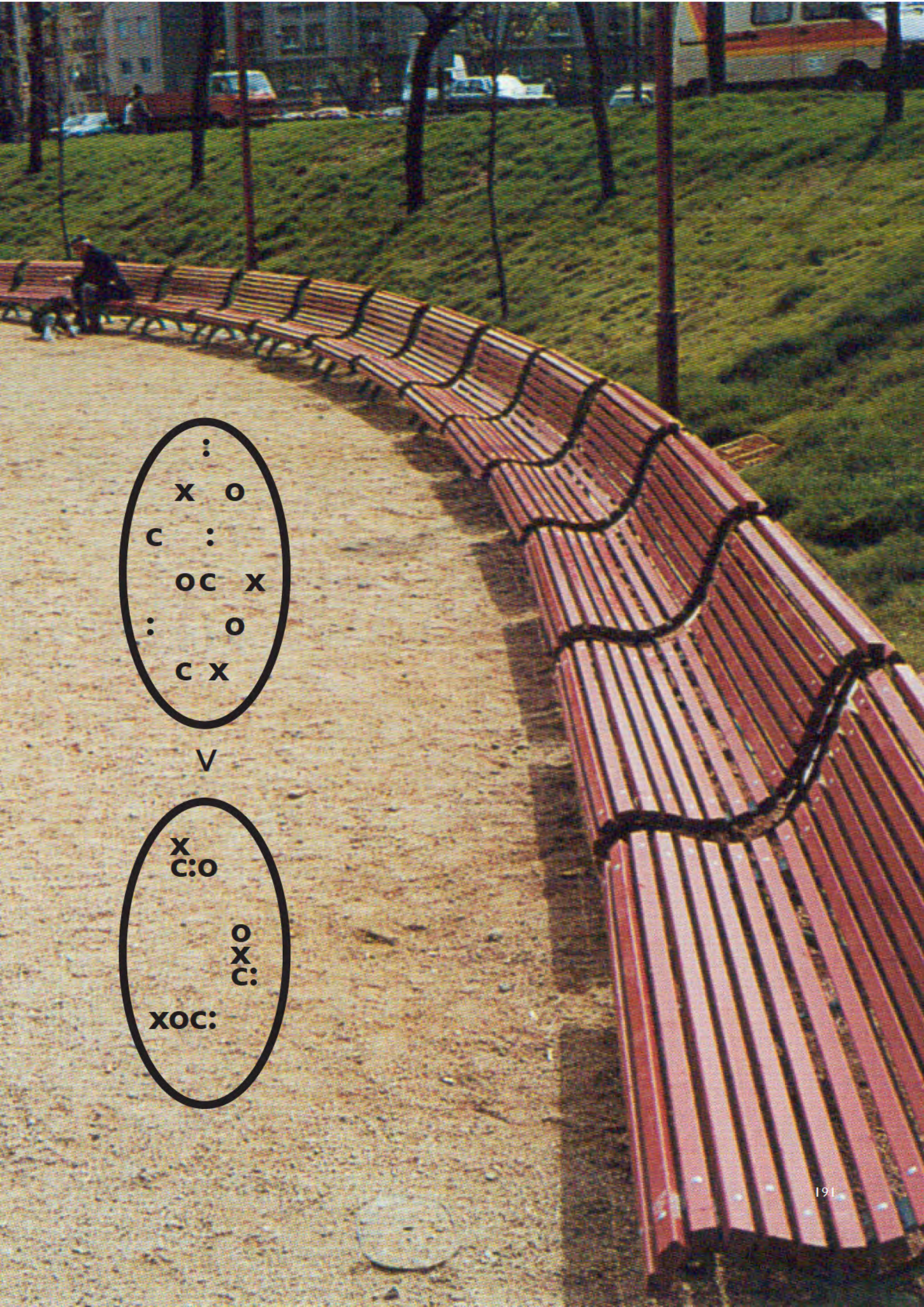
Het Eilandje als 19<sup>de</sup> eeuwse havengebied maakt straks deel uit van de Antwerpse binnenstad, m.n. stadsinbreidingsgebied. Vanuit deze filosofie is het gebruiken van binnenstedelijk meubilair gerechtvaardigd. Doch kan men het bijzonder karakter van het Eilandje met zijn horizonten en ruime publieke kades niet consequent voorzien met standaard meubilair en verdienen de plekken die vnl. in schaal verschillen bijzondere aandacht. Zoals reeds aangehaald dient de Scheldekade als buitenruimte gekaderd te worden vanuit een specifiek richtplan. De uitspraken en beelden betreffende deze buitenruimte dienen dan ook als suggesties vanuit het Eilandje begrepen te worden.

*Er is consequent gezocht naar hedendaags en duurzaam design. Zoals architectuur is ook design een kind van zijn tijd. De objecten, die de tijd trotseren, zijn getuigen van hun tijd, schrijven geschiedenis en mogen gekoesterd worden als monumenten. Reproducties ervan getuigen slechts van een nostalgie die zeker niet representatief is voor de hedendaagse cultuur.*

Zitelementen en nutsvoorzieningen zijn kleinschalig. Door zitelementen te schakelen, kunnen ze op schaal gebracht worden van de ruimte. Nutsvoorzieningen kunnen op schaal gebracht worden door ze te plaatsen bij constructies zoals tramhaltes en afdaken, in de nabijheid van een gebouw of onder bomen. Het groeperen van nutsvoorzieningen geeft een minder rommelig beeld en verhoogt de sociale controle.

Er wordt verder algemeen naar monochromie gestreefd, neutraal kleurgebruik, naar discrete verschijning.

De kleuren zijn: grijs, antraciet (RAL 9007), metaalkleur (thermisch verzinkt), hout natuur, natuursteen.



:  
 X O  
 C :  
 OC X  
 : O  
 C X

V

X  
 C:O  
  
 O  
 X  
 C:  
  
 XOC:



# C A T E G O R I E Ë N

## ZITELEMENTEN

Stadsmeubilair is een belangrijk onderdeel van de inrichting van het openbaar domein, al situeert de ingreep zich op een andere vlak dan profileringen, landschappelijke aanleg, verlichting.

De ruimtelijke impact is niet structureel maar wel sfeerbepalend en zorgt voor samenhang tussen de deelgebieden.



**ZITBLOK** De monumentaliteit en de strakheid van de dokken met de brede blauwhardstenen randen en de daarbij horende aanmeerpalen, vormen een sterk beeld en drukken rust uit.

Er dient bij de toevoeging van zitelementen met deze gegevens rekening gehouden te worden. De plek vraagt een zitelement op schaal en een discrete verschijning, een elementaire en “multifunctionele” zitvorm.

We stellen voor deze plekken een monolithische natuurstenen zitblok voor. Deze elementen kunnen aaneengeschakeld worden op schaal van de ruimte.

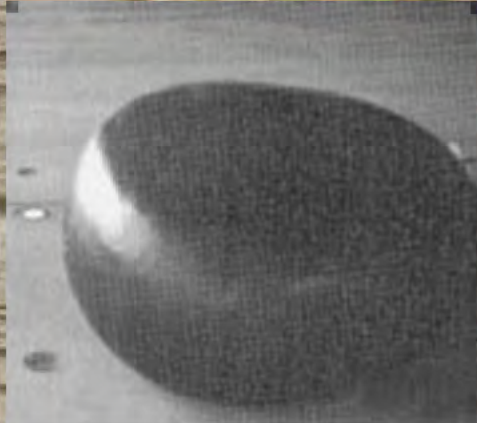




**ZITVORM** De Scheldekade- en oevers zijn bijzondere plekken. Ze vormen een continu geheel van Noord tot Zuid en dienen als dusdanig te worden behandeld. Het wandelen en vertoeven langs de stroom, vormt een aparte ervaring binnen de stedelijke contex. Hier is een andere benaderingswijze over “het zitten” wenselijk. Voor deze zones kan men inpikken op de niveauverschillen, trapvormingen, esplanaden, enz. die de waterkering moeten opvangen. Langs de oevers dichter bij het water, kan meer in de richting van “zit- en ligvormen” en ook “zitkeien” worden gedacht. Deze mogen echter niet concurreren met de ritmering van de aanmeerpalen, die trouwens ook vaak als zitvorm gebruikt worden.



**STANDAARD BANK** Voor de binnengebieden, de wandelgebieden en de verblijfsplekken wordt de standaard stadsbank gebruikt. Het accent ligt hier op zitcomfort, gelijkheid, duurzaamheid en beheersmatigheid. Het voorgesteld model is een door Ontwikkelings-Bedrijf Antwerpen nieuwe, geselecteerde standaard bank voor de hele binnenstad. Deze banken zijn tevens aaneenschakelbaar. Het gebruik van dezelfde binnenstedelijke banken in het Eilandje garandeert de continuïteit en ruimtelijke samenhang tussen de verschillende stadsdelen.



## ELEMENTEN TER ZONERING

In afstemming met het Politiek Akkoord Antwerpen van 18/12/00, wordt ook hierbij gestreefd naar een, in de mate van het mogelijke, obstakelvrije inrichting van de openbare ruimte. Doch zijn zoneringen om “wildparkeren” tegen te gaan soms noodzakelijk voor de veiligheid.

Alhoewel de oplossing voor het probleem bij een verandering in mentaliteit en gedragspatroon van de autogebruiker ligt, en dit bijgevolg de nodige tijd, toezicht en middelen zal opeisen, moet men in deze overgangsfase, een reeks antiparkeer elementen voorzien ter ondersteuning van de aanleg.

### ANTI-PARKEERELEMENTEN

**Anti- parkeerpaal door OntwikkelingsBedrijf Antwerpen** ontwikkeld, die ook dienst doet als basiselement voor de fietsenbeugels. Er zijn twee types voorzien namelijk een vaste en een wegneembare.

**Anti- parkeerpaal met ingebouwde verlichting**, het is een vaste paal.

**Anti- parkeerblokken** in de wegverharding geïntegreerd.

**Stalen spijkers** voor de zonering van parkeerplaatsen.



**HEKWERK EN BORSTWERING** Het Eilandje is grotendeels gevrijwaard van hekwerk. Het gebruik van de ruimte is hierbij bepalend geweest, m.n. overslagactiviteiten van water naar land. Hekwerk wordt in stedelijke gebieden toegepast ten behoeve van veiligheid. Het is echter een storend element in het gebruik van de kaaioppervlaktes en dient vermeden te worden op het Eilandje. Het aanwezig en wenselijk hekwerk bevindt zich aan de brugconstructies en aan de westzijde van het Bonapartedok, restauratie wordt overwogen en voor de brugconstructies reeds voorzien. Het hekwerk aan het verbindingdok Oostkaai heeft een bijzonder historische betekenis voor de allochtonen op het Eilandje, en kan mee opgenomen worden in de heraanleg van deze site.



- bestaand hekwerk, integreren in aanleg
- ▭ hekwerk aan brugconstructies





## NUTSVOORZIENING

Nutsvoorzieningen kunnen op schaal gebracht worden door ze te plaatsen bij constructies zoals tramhaltes en afdaken, in de nabijheid van een gebouw of onder bomen. Het groeperen van nutsvoorzieningen geeft een minder rommelig beeld en verhoogt de sociale controle.

Conform het Politiek Akkoord van 18/12/00, wordt hier gestreefd om zoveel mogelijk van de ondergrond gebruik te maken, voor bvb. afvalcontainers, electriciteitskasten, ...

**AFVALBAK** Twee types worden geselecteerd, een kleinere type en grotere type met mogelijke ondergrondse collector.

**GLASCONTAINER** Bovengrondse cilindrische inwerpzuil met een ondergrondse collector.

**ELECTRICITEITSKAST** Deze worden ondergronds voorzien, het deksel bestaat uit een stalen kaderwerk, is hol uitgewerkt en met dezelfde bestratingmateriaal doorlopend afgewerkt (geen niveauverschillen).

**ELECTRICITEITSVOORZIENINGSZUIL** Bovengrondse elektriciteitszuil met twee toevoeropeningen.

**TELEFOONZUIL** Telefoonzuilen worden voorzien met ingebouwde toestellen van Belgacom. De kleur dient te worden aangepast (zie inleiding).



**DRINKFONTEIN** Deze kunnen losstaand of gegroepeerd worden opgesteld, met verschillende opstel mogelijkheden.

**FIETSBEUGEL** Dit model werd door het OntwikkelingsBedrijf Antwerpen uitgewerkt. Verschillende opstellingen zijn mogelijk. Deze fietsbeugel is opgebouwd met dezelfde elementen als de anti-parkeerpalen.

**PLANTENBAK** Komen in aanmerking enkel wanneer zij deel uitmaken van een inrichtingsontwerp waarbij de beplanting ervan omschreven is. Komen zeker niet voor als ad hoc decoratie, noch op initiatief van overheidsdiensten, noch door privé-initiatief.

**AANMEERPAAL** Deze elementen maken integraal deel uit van dit havenlandschap. Ze horen als een geheel bij de dokranden. Tevens zijn ze mede sfeer- en beeldbepalend. De aanmeerpalen ritmeren de wandeling langs de dokranden en zijn uitnodigend om als zitvorm te worden gebruikt. De aanmeerpalen zijn momenteel in voldoende aantal aanwezig op het Eilandje, ze dienen als kostbare elementen te worden gekoesterd.



## ELEMENTEN TER ONDERSTEUNING VAN DE VERBLIJFSRUIMTE

De vraag naar het ontwikkelen van grotere schuilhuizen en/of afdaken op maat van de plek, is in dit ontwerpgebied gerechtvaardigd en tevens wenselijk, wegens de uitgestrektheid van het openbaar domein en eveneens wegens klimatologische redenen.

De gerestaureerde dakconstructies aan de Napoleonkaai vormen hiertoe een precedent.

Bus- en tramhaltes, afdaken, overdekte fietsenstalling, kiosken en paviljoenen houden het midden tussen bouwwerk en meubilair. Ten aanzien van de buitenruimte als publieke verblijfsruimte worden zij beschouwd als meubilair. Het karakter van deze constructies kenmerkt zich zodoende door 'lichtheid', 'tijdelijkheid' en 'openheid', waarbij tijdelijkheid hier niet tegenstrijdig is aan duurzaamheid. Dit karakter dicteert een hedendaagse vormgeving en constructie.

**TRAM- EN BUSHALTE** Conform het lopende contract van de stad Antwerpen met de firma JC Decaux worden de schuilhuizen van deze firma gebruikt, type: ontwerp Foster. Tram - en bushalte zijn gecombineerd met telefoonzuil.

**OVERDEKTE FIETSENSTALLING** Dit model is door OntwikkelingsBedrijf Antwerpen ontwikkeld. Door de fietsenstalling te groeperen, benaderen ze de schaal van de plek.



**TERRASSCHERM** Model is ontwikkeld door OntwikkelingsBedrijf Antwerpen als voorzet.

**DROOGLOOP IN COMBINATIE MET FIETSENSTALLING EN PAVILJOEN**

Droogloop, in compositie met paviljoenen, (trappenhuizen, parking, fietsenstallingen)

**STEDELIJK AFDAK** Schuilhuizen / shelter / multifunctioneel / klimatologisch

**INDUSTRIEEL ERFGOED** De kranen maken integraal deel uit van het decor van het Eilandje. Ze hebben een bijzondere historische betekenis en vormen ook ruimtelijke bakens, herkenningspunten. Ze dienen mee opgenomen te worden in de heraanleg van deze site.



- zones voor stedelijke afdaken
- 1 zone voor droogloop
- 2 inplanting paviljoenen en/of afdaken
- 3 optie inplanting shelter
- ▭ 1 gerestaureerde historische afdaken
- ▭ 2 paviljoenen onder afdak MAS





**kunst**

kunst



**Binnen de limieten van de opdracht streeft de studie naar een globaliserende visie. Ruimtelijke accenten met hun onderlinge krachtlijnen, eigen aan het weefsel, worden aangegeven en toegelicht. Aanvullende schema's verduidelijken de ruimtelijke relatie, andere suggereren de essentie van een locatie. Het geheel levert een scenario op, bedoeld als aanzet tot beeldvorming en als richtlijn voor een beleid dat de beeldende interventie, van welke aard dan ook, op coherente wijze wil begeleiden. De studie is een overzichtelijk partituur, vatbaar en leesbaar voor een regelsgewijze interpretatie.**



# V I S I E   K U N S T

Men onderscheidt vier verschillende categorieën van locaties vatbaar voor een beeldende interventie. Zij resulteren enerzijds uit de analyse van de ruimtelijke wijkstructuur met haar zeer specifieke samenstelling en anderzijds uit haar relatie met de stad binnen één globale ruimtelijke structuur. Er werd ook rekening gehouden met de voorziene ontwikkelingen van het Eilandje of met de nieuwe bestemmingen met hun implicaties op de vormgeving van de buitenruimte (museum, Planet Ocean, culturele as, ondergrondse parking, ...).

De voorgelegde locaties zijn verschillend in aard en context. Alhoewel niet exhaustief, verwijzen ze naar liggingen met potentiële ruimtelijke kwaliteiten, welke door een gepaste beeldende interventie kunnen gereveleerd en tevens ondersteund worden.

De toekomstige ontwikkelingen van de gebouwde omgeving zullen aan deze locaties nieuwe waarden toekennen. Hieruit zullen nieuwe gegevens en aanvullende randvoorwaarden voortvloeien. Dit procesmatig verloop impliceert een faseringsplan welke aanleiding kan geven tot een grotere wisselwerking tussen architectuur en kunst. Voor bepaalde locaties, waarvan de bestemmingen gekend zijn, zou men deze coördinatie tijdig kunnen bewerkstelligen.

Zolang men dit dynamisch proces aanhoudt en bijstuurt zal het geheel van de wijk in coherentie en belevingswaarde toenemen. Het faseringsplan kan ook de mogelijkheid insluiten, om de financiering van dergelijke kunstinterventies voor te bereiden. Zo kunnen o.a.

- projektontwikkelaars bij de inrichting van de locatie betrokken worden
- aanwinsten van de staat ook aan projecten voor buitenruimte besteed worden
- het voorbeeld van de stad Gent gevolgd worden i.v.m. projecten 'kunst in de stad'
- bedrijven en instellingen bij het interventieproject betrokken worden
- staatstoelagen aangevraagd worden



Bepaalde locaties vragen, wegens hun bijzondere ligging en structuur-ondersteunende eigenschappen, naar een beeldende interventie van **blijvende aard**. Deze invoeringen geven een identiteit aan de locatie. Zij articuleren het stedelijk geheel en leggen verbanden in tijd en ruimte. Zij behoren zowel tot plekken of uitgestrekte omgevingen als tot gebouwen. Zij getuigen van stedelijke attenties, bevestigen een blijvend heden en dragen bij tot de ruimtelijke belevingswaarde van de wijk. Belangrijk is dat deze beeldende concepten zich in vorm en inhoud, aansluiten bij de geest van het Eilandje.

Andere locaties vragen naar beeldende interventies van **tijdelijke aard**. Afhankelijk van de evenementen of gebeurtenissen worden ze occasioneel aan de ruimte toegevoegd. Hierdoor ontstaat een andere vorm van wisselwerking met de omgeving. De tijdelijkheid van deze interventies draagt bij tot de ruimtelijke ervaringswaarde van de wijk.





# C A T E G O R I E Ë N

## EILANDJE ALS DEEL VAN DE STAD

Deze categorie omvat vier, in relatie staande, locaties die de wijk omsluiten en begrenzen. De locaties kenmerken de hoofdconfiguratie van het Eilandje in zijn orthogonale structuur. Uiteraard zal de beeldende interventie hier van **blijvende aard** zijn, met een uitgesproken ruimtelijke aanwezigheid, rekening houdend met de specificiteit van iedere locatie.







### DE N-W LOCATIE ROND DE KATTENDIJKSLUIS

Vormt het uiterste punt van de wijk en van de stad. Dit gebied bezit alle eigenschappen van de wijde: als een uitgestrekte esplanade naar de stad, Schelde en landschap gericht – een schakel tussen Limaplein en het noordwaartse recreatiegebied. Een bakengebied waaraan, in symbiose met stedenbouw, architectuur en kunst, een bijzondere waarde kan toegekend worden. Dit geheel vraagt naar een **verticale** dominante.



### DE Z-O LOCATIE ROND DE NOORDERPLAATS

Dit geheel staat in diagonale relatie met de noord-west locatie. Alhoewel deze pleinvorming meerdere richtingen opvangt, is zijn omranding nog ongedefinieerd. Belangrijk is zijn ligging als afsluiting van de Leien en de schakel tussen stad en Eilandje. Ook deze locatie vormt een bakengebied. De stedenbouwkundige, architecturale ondersteuning van de pleinranden zullen bepalend zijn voor de beeldende interventie, ook dit geheel vraagt naar een **verticale** dominante.



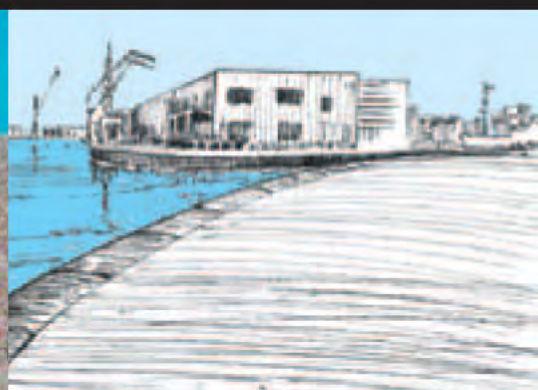
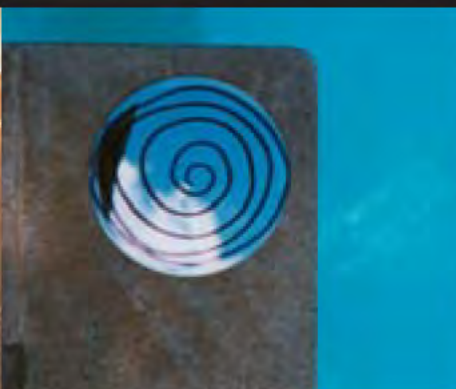
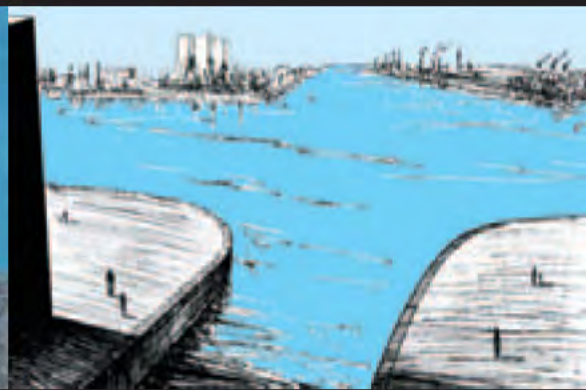
### DE N-O LOCATIE AAN DE KOP VAN HET KEMPISCH DOK

Dit gebied is treffend voor de uitgestrektheid van de omgevende dokken, met tussenin hun versteende horizontale ruimten. Hier vertoeft men, tussen licht en lucht, in een spiegelend landschap. Hier vat men de zin van het glinsterend mozaïek dat de wijk schakeert. Een beeldende interventie van *blijvende aard* kan deze eigenschappen vorm geven in een subtiele en aanhoudende evenwijdigheid met het landschap. Dit geheel vraagt naar een **horizontale** dominante.



### DE Z-W LOCATIE AAN DE BONAPARTESLUIS

Dit gebied staat in diagonale relatie met de noord-oost locatie. Het omvat het kenmerkend gebouw van het Loodswezen. Alhoewel het ruimtelijk versnipperd is, voelt men rond deze locatie duidelijker de overgang van de ene stedelijke structuur naar de andere aan. Vanaf de sluis betreedt men het Eilandje met de waterkering als verbindingsteken langsheen de oeverwandelingen. Deze plekken vragen naar een binding en een **horizontale** coherentie. De beeldende interventie kan ook hiertoe bijdragen en de plek in zijn eigenheid versterken.

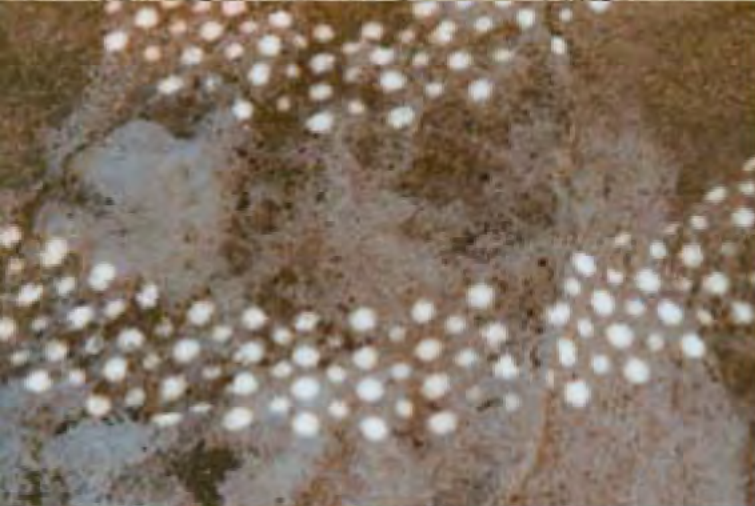
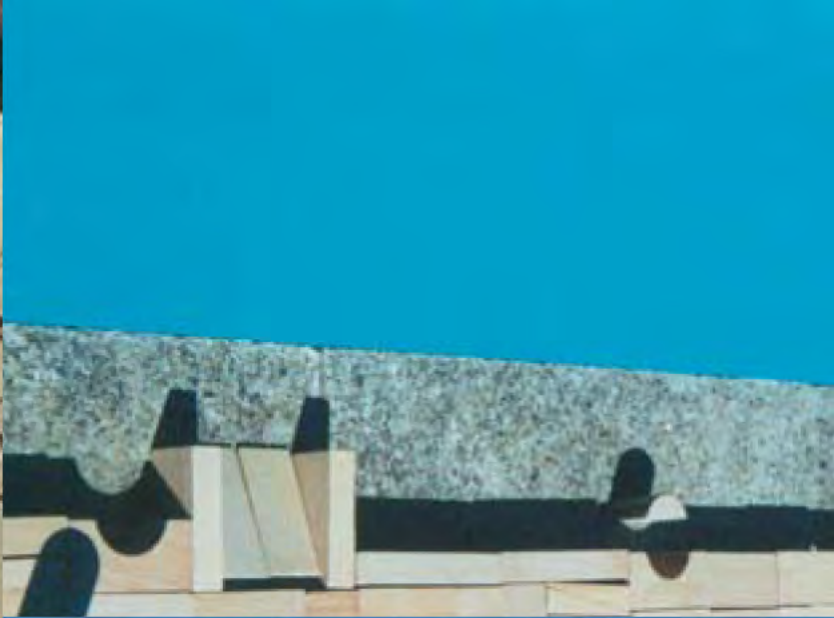


## EEN PLEK ALS DEEL VAN HET EILANDJE

Deze categorie legt in oost-west richting, doorheen de Cadixwijk en de Montevideowijk, een relatie tussen verschillende **kleinschalige locaties**. Zij ondersteunen op gelijkmatige afstanden het 'tijd en ruimtelijk tempo' van het orthogonaal patroon. Zo onderscheidt men van oost naar west een zestal locaties: drie langsheen de dokkenwandeling, twee aan de kruispunten binnen de wijken en één aan de Scheldeoever met de waterkering.

De beeldende interventie is plaatsgebonden en vandaar van **blijvende aard**. Zij staat in relatie met iedere specifieke omgeving, vandaar ook een verscheidenheid van interventie tot interventie.



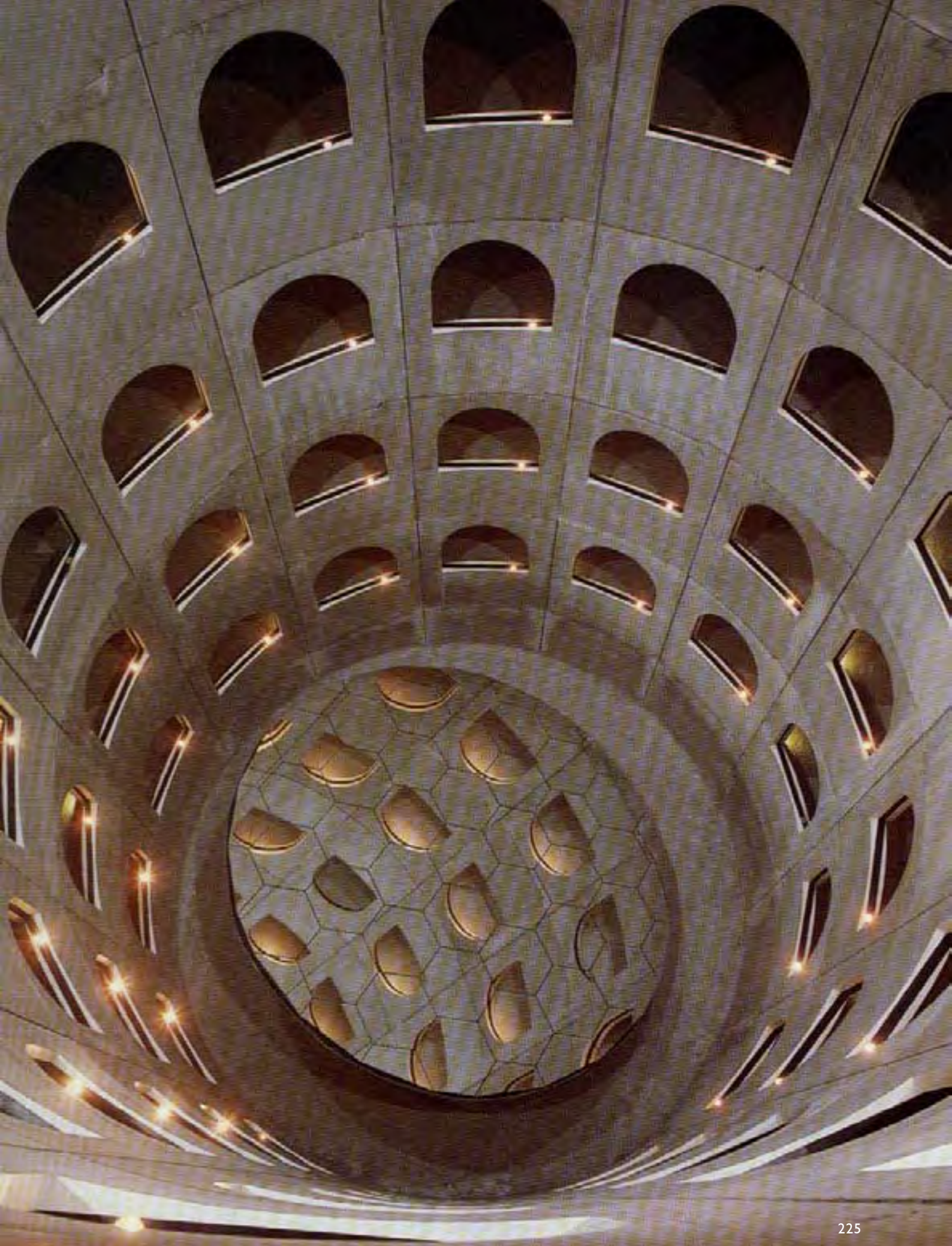


## BETROKKEN TOT PUBLIEKE GEBOUWEN

Deze locaties zijn veeleer van punctuele aard of van zeer plaatselijke aard. Zij behoren tot de onmiddellijke omgeving van de gebouwen met een publieke bestemming. In de actuele fase van het beeldkwaliteitplan zijn zij tot een drietal plekken rond het Bonapartedok en het Willemdok beperkt, nl. MAS gebouw, ondergrondse parking, gebouwen en uitbreidingen aan de Entrepotkaai.

Bij deze locaties zijn de beeldende interventies rechtstreeks afhankelijk van het architecturale concept, in die mate dat ook de buitenruimte als inherent gegeven deel uitmaakt van het globale project. Ook in deze relatie geldt het **blijvend karakter** van de beeldende interventie.





## TIJDELIJKE EVENEMENTEN

Deze locaties sluiten aan op de noord-zuid richting van beide wijkgehelen. Het betreft hier de **tijdelijke beeldende interventies**, afhankelijk van diverse voorbijgaande evenementen. Zij kunnen zich ook op andere plaatsen voordoen met voorkeur echter voor de omgevingen rond de as stad-MAS-Limaplein-park, ook de culturele as genaamd. In tegenstelling tot de andere locaties kan men zich, wegens de tijdelijkheid van de beeldende ingrepen, meerdere scenario's inbeelden, welke niet bepaald op de plaatselijke eigenschappen van de locaties ingaan. Men opteert hier voor een dynamisch contrast of voor een occasionele wijziging van ons vertrouwde waarnemingsveld.









# O P V O L G I N G

## STATUS

Het beeldkwaliteitplan voor de buitenruimte Eilandje (BKP/BR) omvat ruimtelijk gezien het zuidelijke deelgebied van wat het Eilandje vandaag inhoudt. Het BKP/BR richt zich zowel op de nog te bebouwen delen alsook op de bebouwde delen. De uitwerking in concrete inrichtingsvoorstellen vindt plaats in de planontwikkeling voor de deelgebieden. Het BKP/BR vormt hiervoor het toetsingskader. Het is geldend voor het materiaalgebruik (bestrating, straatmeubilair, verlichtingstoestellen,...) de manier van aanwenden en de bestemmingsaanduiding op de plankaarten. Naast een toetsende functie is er sprake van een regiefunctie. Deze is gericht op het stimuleren van uiteenlopende ontwikkelingen op het gebied van openbare ruimte, met een uitstraling die de grenzen van het plangebied overschrijdt. Als beleidsinstrument heeft het BKP/BR geen juridische betekenis. Voor zover het begrip 'openbare ruimte' ook een juridische vertaalslag behoeft, vindt dit plaats in het kader van het opstellen van een bijzonder plan van aanleg (BPA) of een Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP). Het BKP/BR en de 'verfijning van het Masterplan' zullen in de nabije toekomst juridisch vertaald worden door het BPA voor de Scheldekaaien.

Het Beeldkwaliteitplan Buitenruimte heeft, kort samengevat de volgende functies: een regiefunctie, het biedt een toetsingkader voor de supervisie en het welstandstoezicht bij de beoordeling van inrichtingsplannen en civiele werken en beschrijft welke deelgebieden verder uitgewerkt dienen te worden. Het dient als stimuleringsinstrument voor investeerders en verschaft hen een beeld van het ambitieniveau.



## **PROCEDURE**

Het BKP/BR vormt de eerste aanzet voor een op te maken programma en strategie voor publieke investeringen in de openbare ruimte. Bij de uitwerking van het BKP/BR tot een programma en investeringsstrategie beschrijft het de voorwaarden voor de uitwerking in deelgebieden. Het is een toetsingkader voor de supervisie en het welstandstoezicht bij de beoordeling van bouwplannen.

Er dient een Werkplan Beheer opgesteld te worden waarbij het BKP/BR een eerste schets (kader) vormt voor het beheer van het gebied tijdens de planontwikkeling. Van het belang van de uitwerking van het BKP/BR tot een programma en strategie voor publieke investeringen in de openbare ruimte, zijn voorbeelden te vinden in Nederland, onder meer de IJ-oever in Amsterdam. Daar heeft het ontstaansproces van "Plan Openbare Ruimte - een strategie voor investeringen opgesteld door de gemeente", zes jaren in beslag genomen. De totstandkoming was een intensief planproces waarbij externe deskundigen en potentiële investeerders nauw betrokken zijn geweest.

Dit plan dient bovendien afgestemd te worden op de beleidsvoornemens voor het gebied. Hierbij worden resultaten van belangrijke studies, zoals een verkeersstudie, een groenplan en een waterplan noodzakelijk geacht, en ook meer duidelijkheid over het totale bouwprogramma en de integrale wijze van financiering.

Het BKP/BR zal na een officiële adviesronde ter vaststelling aan het College van Burgemeester en Schepenen worden voorgelegd. Na vaststelling van het definitieve plan zal het plan in de komende jaren in onderdelen worden uitgewerkt. Mede daartoe dient voor de planbewaking en planontwikkeling een supervisor aangesteld te worden, bestuurlijk of privé. Verder kan het BKP/BR dienen als basis voor het afsluiten van eventuele overeenkomsten met andere grondeigenaars. In deze overeenkomsten moet hun bijdrage op de inrichting van de openbare ruimte worden afgestemd en afspraken worden gemaakt over het nagestreefde kwaliteitsniveau.





## **DEELNEMERS AAN WERKVERGADERINGEN**

Aan de werkvergaderingen namen deel:

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

De tussenfasen van de studie werden ter discussie voorgelegd aan:

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

Ontwikkelingsbedrijf stad Antwerpen

- Openbaar domein, Jan Verhaert, Rik De Ruysser
- Ruimtelijke Ordening, Maryse Gys, Martin Thys, Miranda Coppens
- Monumentenzorg en Landschappen, Reinout van Leemputten
- Mobiliteitscel, Geert Troucheau
- Verkeerspolitie, Alfons Verbeeck

Projectbureau Eilandje  
René Daniëls, Veva Roesems

Kabinetten

- KHET / Kabinet haven, economie en toerisme, Jan Deboeure
- KROSOW / Kabinet ruimtelijke ordening, stadsontwikkeling en openbare werken
- KLHOB / Kabinet leefmilieu, groenvoorziening, afvalbeleid, huisvesting, bevolking en ontwikkelingssamenwerking, Gab De Buysscher
- KCBM / Kabinet cultuur, bibliotheek en monumenten, Michel Yutterhoeven, Bart Canfyn

Vlaamse Overheid Departement Leefmilieu en Infrastructuur

- Administratie Waterwegen en Zeewezen, Leo Meyvis
- Administratie Wegen en verkeer, Bart Janssens

De Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn  
Roger Corbreun, Lode De Kesel

Buro5Maastricht Masterplan herziening  
Els Nulens, Bruno Notteboom



## **LIJST DER ILLUSTRATIES (\*)**

(\*) Bij meerder beeldmateriaal per pagina, wordt het weergegeven van links naar rechts, achtergrond foto's wordt het vermeld

### **Grootschalige basiskaart Antwerpen:**

GIS-cel Telepolis Antwerpen, bewerkingen GIS kaart door Atelier JPLX, hoofdstuk groen Michel Desvignes

### **Illustraties verlichting:**

Bega

### **Inleiding:**

- 7 uit MAS folder 2000
- 9 Scheldekaaien 26-29, *Veva Roesems*
- 11 Hanzestedenplaats, *Stany Dederen*
- 13 Aug. Michielstraat, *Veva Roesems*

### **Situering:**

- 23 Kattendijkdok, *Archief Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen - 25/10/1923*
- 25 Kattendijksluis, *Archief Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen - 31/12/1930*
- 37 Kattendijksluis, *Stany Dederen*
- 45 Maquette Projectbureau Eilandje, *Veva Roesems*
- 47 Avenida de les Drassanes, *uit: Barcelona Espai Pùblic, Barcelona - 1992*

## **Verkeer:**

- 51 Parijs 1948, *Cas Oorthuys, uit: Onderweg - Europa 1945-1965,*
- 53 Fleminckveld, *Veva Roesems / Mexicoburg, Veva Roesems*
- 55 De vierkante Auto 1994, *John Körmeling, uit: Een goed boek, Eindhoven*
- 57 Antwerpen historische kern, *Studiegroep Omgeving ontwerp deelmobiliteitsplan kernstad mei 2001 (achtergrond)*
- 59 Noorderplaats, *Stan Dederen*
- 61 Brouwersvliet / Amsterdamstraat / Kribbestraat, *Veva Roesems*
- 63 Bus, *Veva Roesems*
- 65 Antwerpen openbaarvervoersnetwerk, *Studiegroep Omgeving ontwerp deelmobiliteitsplan kernstad mei 2001 (achtergrond)*
- 67 Noorderplaats, *Stan Dederen*
- 69 De Lijn, *Veva Roesems*
- 71 Yangshou China 1983, *Paul Dix/impact, uit: Chairman, Rolf Fehlbaum, Baden, 1997*
- 73 fietskaart Antwerpen
- 75 Noorderplaats / Kempenstraat, *Veva Roesems*
- 77 Parkeerkleed 1991, *John Körmeling, uit: Een goed boek, Eindhoven, 1994*
- 79 algemeen stadsplan P-routes, *illustraties van Studiegroep Omgeving ontwerp deelmobiliteitsplan kernstad mei 2001 (achtergrond)*
- 81 Orteliuskaai, *Veva Roesems / ondergrondse parking, uit: Lyon, La Ville, L'arté&La Voiture, Lyon, 1995*

## **Groen:**

- 85 Greenwich Peninsula, *Desvigne*
- 89 Scheldeoever, *Veva Roesems*
- 103 illustratie, *Michel Desvigne*
- 107 Lyon Confluence, *Michel Desvigne*
- 111 Kattendijkdok, *Atelier JPLX*
- 113 Jachthaven, *Veva Roesems*
- 115 Veronicaschip, *Veva Roesems*

## **Profielen:**

- 119 Kattendijkdok Westkaai, *Stan Dederen*
- 121 Rijnkaai, *Stan Dederen*
- 123 Maquette 1/1000 Projectbureau Eilandje, *Veva Roesems*
- 125 materialen, *Atelier JPLX*
- 127 St-Jansplein, *Veva Roesems / materialen, Atelier JPLX*
- 129 materialen, *Atelier JPLX*

139 Maquette Projectbureau Eilandje, Veva Roesems (achtergrond) / Avenida de les Drassanes, uit : *Barcelona Espai Pùblic, Ajuntament de Barcelona, 1992*

### **Verlichting:**

151 Noorderplaats, *Stany Dederen*

153 Londenstraat 53, *Stany Dederen*

155 Londenbrug / Kattendijkdok Westkaai, *Veva Roesems*

157 Rijnkaai, *Atelier JPLX*

159 Verbindingsdok / Aug. Michielstraat, *Veva Roesems*

161 collage dokranden, *Atelier JPLX (achtergrond)*

163 Londenbug, *Stany Dederen / schetsen, Jean-Paul Laenen*

165 Londenbug, *Stany Dederen / schetsen, Jean-Paul Laenen*

167 Limaplein voormalig aanwervinglokaal binnenschippers, *Stany Dederen / bedrijfsfolder betonvloerplaat (achtergrond) / armaturen, uit: Barcelona Espai Pùblic, Ajuntament de Barcelona, 1992*

169 ontwerp Grote Markt St-Niklaas 1997, *Atelier JPLX / Sculpture in Light 1996, Gerhard Merz, Potsdammer Platz, Berlin Art, uit: At the Return of the Millenium, Tachen, 1999 / ontwerp Grote Markt St-Niklaas 1997, Atelier JPLX / ohne titel 1998, Benito Barajas Hidalgo, uit: Kunst Setzt zeichen, Landmarken-Kunst, IBA, 1999 / Architectuurinstituut, Jannes Linders, uit: Het Nederlands Architectuur Instituut, Nai, 1993 / Fotomontage MAS op Hanzestedenplaats door en van Neutelings-Riedijk Architecten, 2001*

### **Reclame en terrassen:**

173 Rambla de catalunya, uit: *Barcelona Espai Pùblic, Ajuntament de Barcelona, 1992*

175 Napoleonkaai, *Stan Dederen*

177 Tokio, *Aglaia Konrad, uit: Archis nr.5 1999*

179 Foster Design, uit: *DECAUX bedrijfsfolder / montage met cover de Antwerpenaar 2001, Atelier JPLX*

181 Fleminkveld, *Veva Roesems / St-Jansplein, Atelier JPLX / Kopenhagen, [www.visitcopenhagen.dk](http://www.visitcopenhagen.dk)*

183 salut, *Javier Gimeno Martinez*

### **Meubilair:**

187 paalzitters, *Vitra folder*

189 Verbindingsdok, *Veva Roesems / op een rij, Vitra folder*

191 Plaça de la Hispanitat i de Pablo Neruda, uit: *Barcelona Espai Pùblic, Ajuntament*

*de Barcelona, 1992*

- 193 Mutsaertplein, Veva Roesems / Porto, Atelier JPLX / zitelementen, Escofet / zitelementen, uit: *Barcelona Espai Pùblic, Ajuntament de Barcelona, 1992*
- 195 zitkei, buitenruimte Wilhelminapier, Kop Van Zuid / Kopenhagen, *www.visitcopenhagen.dk* / zitkeien, buitenruimte Wilhelminapier, Kop Van Zuid / zitmodel Lungo Mare, Escofet / zitkei, buitenruimte Wilhelminapier, Kop Van Zuid / Kopenhagen, *www.visitcopenhagen.dk* / standaard bank, uit: *folder DAE, design: E. Miralles & B. Tagliabue*
- 197 St-Jansplein, Atelier JPLX / St-Jansplein, Atelier JPLX / Santa § Cole, Escofet / St-Jansplein, Atelier JPLX / Vandekerckhovenstraat, Atelier JPLX / Santa § Cole, Escofet / spijker, ATC mobielier urbain
- 199 Verbindingsdok Oostkaai, Atelier JPLX / Loodswezen, Atelier JPLX / Rijnkaai, Atelier JPLX
- 201 St-Jansplein, Atelier JPLX / St-Jansplein, Atelier JPLX / Mutsaardplein, Atelier JPLX / Conickplein, Atelier JPLX / Varkensmarkt, Atelier JPLX / electriciteitskast, .Hess
- 203 Santa&Cole, design: E. Batlle & J. Roig / Rambla Prim, uit: *Barcelona Espai Pùblic, Ajuntament de Barcelona, 1992* / fietsbeugel, Atelier JPLX / Scheldekaaïen, Atelier JPLX / Scheldekaaïen, Atelier JPLX / Godefriduskaai, Atelier JPLX /
- 205 St-Jansplein, Atelier JPLX / Keyserlei, Atelier JPLX
- 207 Stationsplein Mechelen door Atelier JPLX, Atelier JPLX / Stationsplein Mechelen door Atelier JPLX, Atelier JPLX / Lissabon Parque de Nações, Atelier JPLX / Stationsplein Mechelen door Atelier JPLX, Atelier JPLX / Scheldekaaïen, Veva Roesems

## **Kunst:**

- 211 St-Jansplein, Veva Roesems
- 213 St-Jansplein, Veva Roesems
- 215 Scotch Gambit Panamarenko, uit "*Panamarenko*" for *cleverscholars, astronomers and doctors, Ludion*
- 217 Scheldekaaïen, Veva Roesems
- 219 Kattendijksluis, Stany Dederen / Kempischebrug, Atelier JPLX / Loodswezen, Atelier JPLX / Noorderplaats, Stany Dederen
- 221 illustratie, Jean-Paul Laenen / schets, Jean-Paul Laenen / Queretaro Highway Mexico DF, Luis Baraghan, TOTO Shuppan, 1992 / Joan Miro Escorxador, uit: *Barcelona Espai Pùblic, Ajuntament de Barcelona, 1992* / Ricardo Legoretta Mexico, uit: *The Architecture Of Ricardo Legoretta, Ernst & Sohn, 1990* / Queretaro Highway Mexico DF, Luis Baraghan, TOTO Shuppan, 1992 / Fossar de les Moreres, Carme Fiol, uit: *Barcelona Espai Pùblic, Ajuntament de Barcelona, 1992* / illustratie, Jean-Paul Laenen / illustratie, Jean-Paul Laenen / illustratie, Jean-Paul Laenen / illustratie, Jean-Paul Laenen / schets, Jean-Paul Laenen

- 223 Plaça d'Angel Pestaña, uit: *Barcelona Espai Pùblic, Ajuntament de Barcelona, 1992* / illustratie, *Jean-Paul Laenen* / illustratie, *Jean-Paul Laenen* / Plaça de les Caramelles, uit: *Barcelona Espai Pùblic, Ajuntament de Barcelona, 1992* / Plaça de les Caramelles, uit: *Barcelona Espai Pùblic, Ajuntament de Barcelona, 1992* / Plaça d'Angel Pestaña, uit: *Barcelona Espai Pùblic, Ajuntament de Barcelona, 1992* / sculptuur tarbot IJzerenleen Mechelen, *Jean-Paul Laenen* / Jardi d'Escultures, uit: *Barcelona Espai Pùblic, Ajuntament de Barcelona, 1992*
- 225 'Sens dessus dessous' Place des Célestins Lyon, *Daniël Buren 1994*, uit: *La Ville, L'arté & La Voiture, Art Edition, 1995*
- 227 Radicals Mode 2001 Landed Geland, *Veva Roesems* / ontwerp kunstintegratie droogdokken, *Styn Claykens 2001* / Washuis, *Loreta Visic i.o.v. vzw Hal, 2001*





## **COLOFON**

Opdrachtgever  
Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen

Productie  
Atelier JPLX bvba  
Sylvie Laenen, Dirk Janssen, Elke Hoornaert, Jean-Paul Laenen  
Rob Cuyvers, planoloog  
Michel Desvigne, Bas Smets

Bijdragen van  
Jan Verhaert, Ontwikkelingsbedrijf Antwerpen

Coördinatie  
Veva Roesems

Copyright foto's Eilandje  
Stany Dederen

Lay-out  
Michiel Helbig



# BKP/BR catalogus

bijlage van  
beeldkwaliteitplan  
buitenruimte Eilandje

Antwerpen, januari 2002

opgemaakt in samenwerking met:  
Michel Desvigne, landschapsarchitect, Paris  
Rob Cuyvers, planoloog, Leuven

Atelier JPLX bvba  
St-Paulusstraat 10  
B-2000 Antwerpen  
tel-fax: 03-213 08 90  
e-mail: [jplx@pandora.be](mailto:jplx@pandora.be)

<b>3</b>	<b>Inleiding</b>
<b>4</b>	<b>Groen</b>
5	Boomsoorten
6	Voorlopige landschappen
7	Vegetale plateaus
8	Lijst van planten en grasruigten
9	Kostprijs van vegetale plateaus
<b>10</b>	<b>Profielen</b>
	Materiaallijst
11	Kassei
12	Plattine grez
13	Betonvloerplaat in metalen kader
14	Asfalt - hout - arduin - borduursteen Type details
15	Brede woonstraten - langsparkeren
16	Smalle woonstraten - langsparkeren
17	Kruispunt twee woonstraten
18	Wijkontsluiting - langsparkeren
19	Kruispunt woonstraat - wijkontsluiting
<b>20</b>	<b>Verlichting</b>
	Algemene verlichting
21	Ontsluitingswegen
22	Dokranden
23	Woonstraten Oriëntatieverlichting
24	Dokranden - type 1
25	Dokranden - type 2 Accentverlichting
26	Binnenzijde dokranden
27	Industrieel erfgoed - type 1
28	Industrieel erfgoed - type 2
<b>29</b>	<b>Reclame en terrassen</b>
30	Tram- en bushalte
31	Losstaande affiche
32	Culturele infodrager
33	Vaandel
34	Terrasafsluiting
<b>35</b>	<b>Meubilair</b>
	Zitelementen
36	Zitblok
37	Standaard bank Elementen ter zonering
38	Anti-parkeerblok
39	Anti-parkeerpaal met verlichting
40	Anti-parkeerpaal
41	Verzonken nagel Nutsvoorzieningen
42	Afvalbak Sabaudo
43	Delphi. Hess
44	Glascontainer
45	Elektriciteitsvoorzieningszuil
46	Telefoonzuil
47	Drinkfontein
48	Fietsvoorziening
49	Overdekte fietsenstalling Elementen ter ondersteuning van de verblijfsruimte
50	Tram- en bushalte met telefooncel

## inleiding

Deze catalogus maakt deel uit van het beeldkwaliteitplan voor de buitenruimte van het Eilandje.

Het is een verzameling van technische fiches, met daar waar nodig een bestemmingskaart, details en een lijst van boomsoorten. De catalogus is geordend volgens de hoofdstukken in het hoofddeel van dit beeldkwaliteitplan. Zoals het beeldkwaliteitplan in het algemeen, mag ook deze catalogus geen hypotheek leggen op ontwikkelingen. Zeker voor de categorieën die in relatie staan met een hoger planniveau, zijn wijzigingen mogelijk voor zover zij passen binnen de globale visie omtrent deze categorieën.

Deze catalogus is opgemaakt in overleg met het OntwikkelingsBedrijf stad Antwerpen, met het oog op de financiële en beheersmatige aspecten.

*Steeds meer wordt er in Antwerpen gestreefd naar een standaard meubilair en verlichting. Hierbij zijn duurzaamheid en degelijkheid, zowel op esthetisch als op functioneel vlak, de leidraad. Niettegenstaande is er vandaag nog geen sprake van een samenhangend gamma. Met de rijke ervaring van de stedelijke diensten als steun, zou een eigen gamma voor Antwerpen ontwikkeld kunnen worden.*

De richtprijs voor de heraanleg van de buitenruimte ligt in de grootte orde van 124 à 149 euro/m<sup>2</sup>.

Deze raming is indicatief en houdt rekening met het gebruik van kwalitatief materiaal en meubilair.

In de richtprijs is inbegrepen:

bestrating, meubilair, voorbereiding en aanvoer grond voor de aanplantingen. Is niet inbegrepen in de kostprijs: bomen en verlichting. Wat de aanplanting betreft, beschikt de stad Antwerpen over een eigen boomkwekerij, een boombank.

Verder is er een verlichtingstudie opgemaakt, en is verkrijgbaar op aanvraag. Een proefopstelling ter plaatse is voorzien.

Antwerpen, november 2001, Atelier JPLX

groen

## **boomsoorten**

Voor de boomsoorten wordt een onderscheid gemaakt tussen de bomen die voor tijdelijke gebieden gebruikt worden en diegene die blijvend worden aangeplant.

### tijdelijke aanplanting

Deze bomen worden gekozen omwille van hun snelle groeiperiode. Ze halen een hoogte van 10 tot 15 meter en hebben een levensduur van 15 tot 20 jaar. De boomfamilies waaraan gedacht wordt, zijn:

- Populus
- Carpinus
- Salix
- Fraxinus
- Betulus

### blijvende aanplanting

De bomen die gebruikt worden voor een blijvende beplanting worden gekenmerkt door een tragere groei. Ze hebben een hoogte van 15 tot 20 meter. Er wordt aan de volgende boomfamilies gedacht:

- Quercus
- Tilia
- Acer
- Platanus
- Fago

In een verdere fase van het ontwerp moet het juiste evenwicht gezocht worden tussen tijdelijke, snel groeiende bomen en de blijvende, trager groeiende bomen. Op die manier wordt in de begin fase de boommassa grotendeels opgemaakt door de snelgroeiende soorten, met enkele traag groeiende bomen. De eerste worden geleidelijk gerood, zodat in een latere fase de boommassa vooral bestaat uit traaggroeiende, hoogwaardige boomsoorten.



### voorlopige landschappen

Het betreft een strategie van aanplanting, waarmee onmiddellijk in de vrijgekomen buitenruimte geïnvesteerd kan worden. De aanplantingen worden in twee categorieën verdeeld, naargelang ze geplant worden in gebieden die blijvend onbebouwd zullen zijn, of in gebieden die pas later bebouwd zullen worden. Deze laatste gebieden krijgen een tijdelijke aanplanting, de eerste een permanente.

De combinatie van de bomen die blijvend en tijdelijk geplant zijn geven op elk moment in de transformatie een hoge hoeveelheid aan groen in het straatbeeld. De afbraak en opbouw gaat zo hand in hand met de aanleg van blijvend en de verplaatsing van voorlopig groen. Gedurende de eerste tien jaar is dit niet onbelangrijk; men kan nieuwe bewoners aantrekken met het beeld van een groene omgeving in plaats van het beeld van een werf.

Bovendien kunnen de gebieden voor tijdelijke beplanting gebruikt worden als boomkwekerijen, waarvan de bomen later herplant kunnen worden naar gebieden voor blijvende beplanting.





### vegetale plateaus

De aanleg van voorlopige landschappen is reeds door Desvigne-Dalnoky ontwikkeld in het kader van een project voor 'Lyon Confluence'. Deze gelijkaardige industriële site van honderd vijftig hectaren moest zo snel en goedkoop mogelijk van karakter veranderen.

Tachtig procent van de kosten van buitenaanleg bevinden zich onder het maaiveld en zijn bijgevolg onzichtbaar. Er is een systeem ontwikkeld dat vertrekt van de techniek die gebruikt wordt om bermen aan te leggen naast bijvoorbeeld spoorwegen. Een metalen kader houdt de grond met beplantingen samen. Aan de zijkanten worden matten voorzien gevuld met zaden. Dit laat toe dat niet alleen de bovenkant, maar ook de zijkanten van deze vegetale plateaus begroeid zullen zijn.

Met behulp van vegetale plateaus, die op de bestaande verharding gelegd worden, kan groen op een goedkope manier overal in de stad aangebracht worden. Deze plateaus, realiseerbaar in verschillende hoogtes, met een minimum van zestig centimeter, kunnen beplant worden met gras, bloemen of kunnen gebruikt worden als boomkwekerijen.

## lijst van planten en grasruigten

### pilootproject

Voor het project Lyon Confluence, een pilootproject wat deze plateaus betreft, werden acht plantensoorten en acht verschillende grasruigten gebruikt. Zes maanden na hun aanplanting (10 2001), hebben we een zicht op het procentuele verlies van de verschillende soorten. Deze informatie is nuttig voor nieuwe projecten, waarin enkel die vegetatie gebruikt kan worden, die bewezen heeft dat ze het goed doet in deze vegetale plateaus.

In Lyon werd per vierkante meter 8 eenheden geplant. Grasruigten en planten werden door elkaar heen geplant om een goede vermenging te bekomen. In een eerste periode zal het vegetale plateau overheerst worden door de planten. De grasruigten zijn dan nog te klein. Na een aantal jaar zullen ze echter voldoende gegroeid zijn om samen met de planten het beeld te bepalen. Nog wat later zal het plateau vooral begroeid zijn met grasruigten, die de plaats van de bloemen zullen innemen.

### planten

Achillea filipendulina; Achillea ptarnica 'The Perle';  
Astilbe 'Mont Blanc';  
Coreopsis "Baybe Gold"; Coreopsis "Verticilata";  
Leucanthemum vulgare;  
Liatris spicata "Lba";  
Lotus corniculatus;  
Oenothera;  
Prunella grandiflora

### grasruigten

Carex buchmanii; Carex flagellifera; Carex grayi; Carex pendula;  
Descampsia 'Goldschieder';  
Festuca amethystina; Festuca mairei;  
Luzula sylvatica

### **kostprijs van vegetale plateau's**

De prijs die weergegeven wordt, is die van 'Lyon Confluence'. Het wordt enkel gegeven als referentie.

#### principe van opbouw

Levering + installatie van afwateringslaag van 0,10m

Levering + installatie van geotextiel (filter om aarde tegen te houden)  
100g/m<sup>2</sup>

Fabricatie van constructie in ijzer met geocomposiet volgens het procédé 'Nature'

Levering + installatie van teelaarde over 0.35m

Levering + installatie van 'restructurant' 50gr / m<sup>2</sup>

Levering + installatie van organische verrijking van de grond 2 liter / m<sup>2</sup>

#### beplanting

planten en grasruigten uit de reeks hierboven

#### besproeiing

Zeer moeilijk om een schatting te geven, aangezien dergelijk systeem afhangt van de lokale omstandigheden (waar water halen, waar afvoeren, hoe verspreiding voorzien, ...)

#### onderhoud

onderhoud van de tuinen

onderhoud van het besproeiingssysteem

Voor de opbouw moet gerekend worden op 25 euro excl. BTW. De gemiddelde kostprijs van de beplanting per m<sup>2</sup> bedraagt 20 euro excl. BTW. De kostprijs van één vierkante meter vegetale plateau met beplanting bedraagt zo 45 euro excl. BTW. Deze prijs is berekend door het gemiddelde te nemen van een oppervlak van ongeveer 3400m<sup>2</sup>. Besproeiing en onderhoud zijn hier nog niet in verrekend.

# profielen



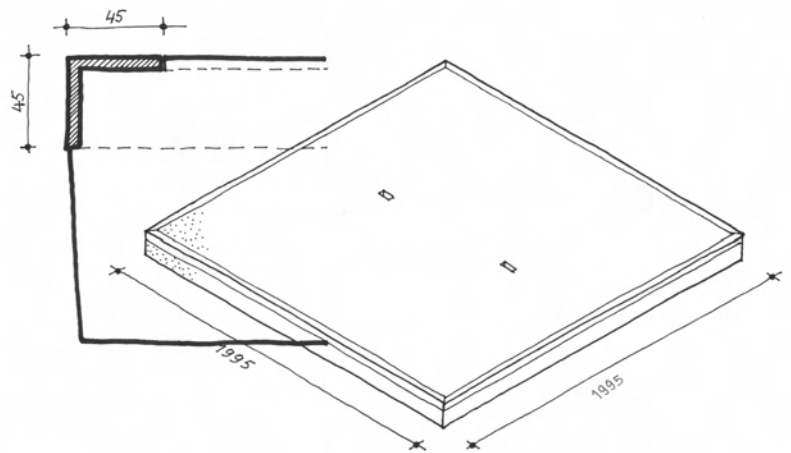
## kassei

- Beschrijving  
Recuperatie bestaande kassei
- Specifiek  
Kleur: grijs  
Oppervlak: selectie van vlakke kasseien
- Afmetingen (min.)  
Hoogte: 140 mm  
Lengte: 200 mm  
Breedte: 140 mm
- Materialen  
Porfier - graniet
- Plaatsingswijze:  
15 à 20 cm gestabiliseerd zand of mager beton  
kasseien in zandlaag van 5 cm
  - 1/ ingewerkt - elastische voeg  
opvoegen met splitporfier van fijn kaliber
  - 2/ wegwerken - elastische voeg  
opvoegen met mortel:  
cement - rijnzand - compactuna



### **plattine grez**

- Specifiek  
Kleur: donkergrijs  
Oppervlak: vlak
- Afmetingen  
Hoogte: 80 mm  
Lengte: 140 mm  
Breedte: 140 mm
- Materialen  
Grez
- Plaatsingswijze  
15 cm gestabiliseerd zand  
8 cm zavel  
plattines 'zat' in mortellaag plaatsen  
opvoegen met mortel:  
cement - rijnzand - compactuna



### betonvloerplaat in metalen kader

- Specifiek
  - Oppervlak opgeruwd of gebezemd
  - Voorzien van 2 hijs - uitsparingen
- Afmetingen
  - Dikte: 120 mm - 140 mm - 160 mm
  - Breedte: 995 mm - 1 495 mm - 1 995 mm
  - Lengte: 1 995 mm
  - Gewicht: 1 160 kg - 1 350 kg - 1 540 kg
- Materialen
  - Oppervlak in beton
  - Omranding in koud gewalst staal ( 45 x 45 mm)
- Plaatsingswijze
  - Verankering door 7 stuks aangelaste ankers per zijde



**asfalt** (zwart – rood)

**hout** Bangkirai

- Beschrijving  
Tropisch hard hout uit plantages

**arduin**

- Beschrijving  
Recuperatie bestaande

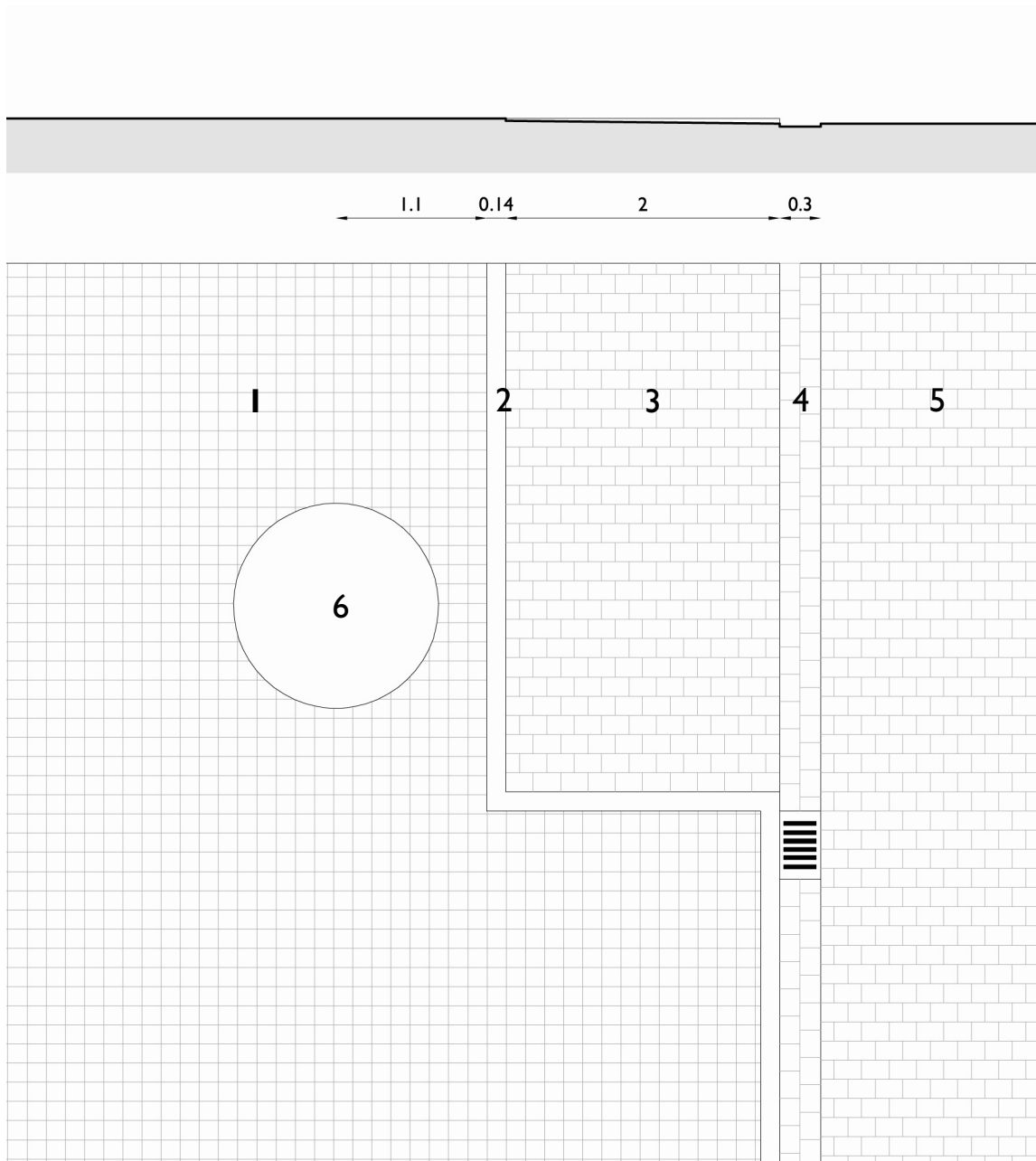
**borduurstenen**

- Beschrijving  
Recuperatie bestaande
- Materiaal  
Graniet en blauwe steen

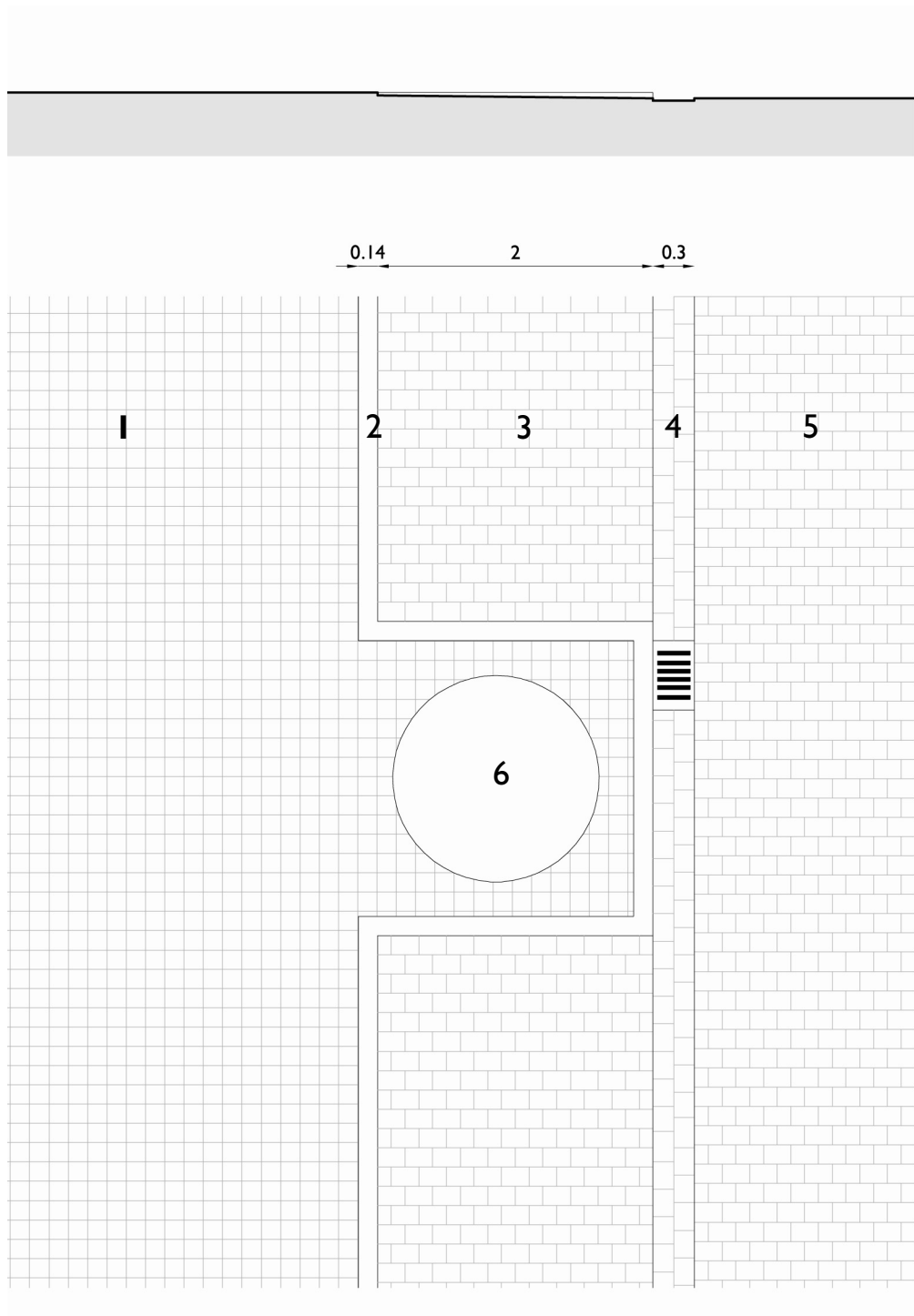


# type details

brede woonstraat - langsparkeren

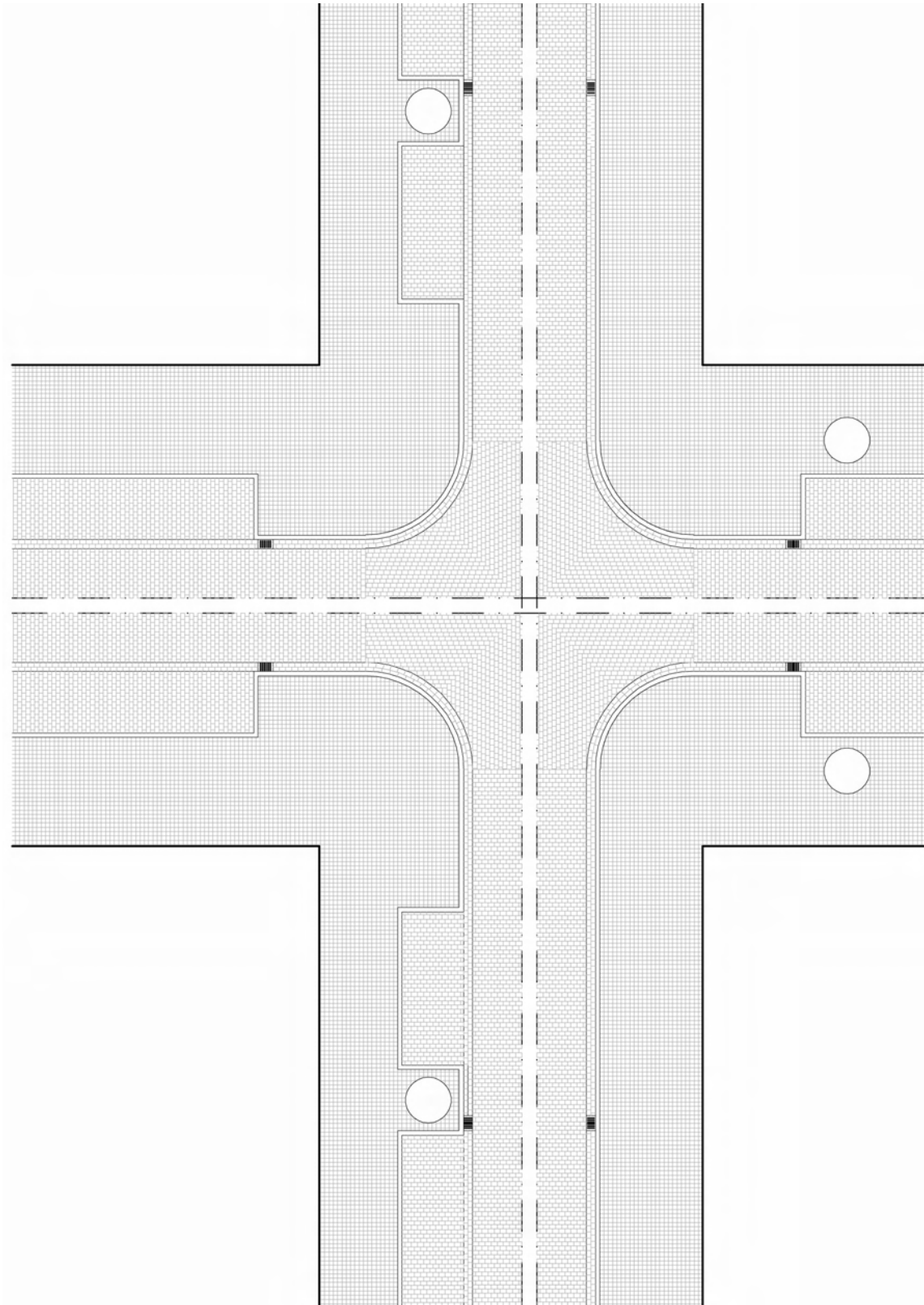


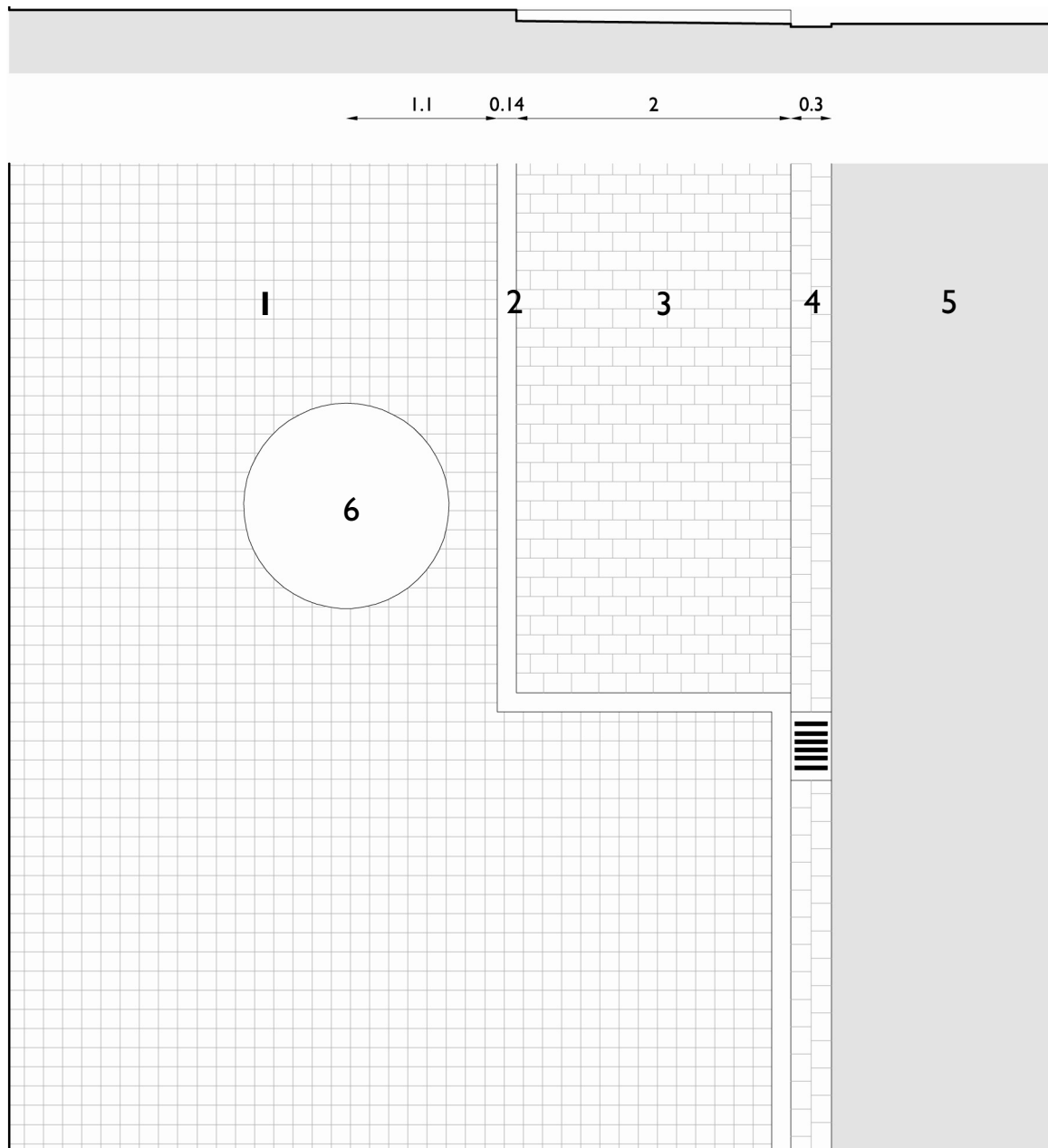
- 1 voetpad - plattines 140-140-80
- 2 boordstenen - graniet recuperatie
- 3 parkeerstrook - kassei 140-200-140
- 4 greppel - kassei 140-200-140
- 5 rijweg - kassei 140-200-140
- 6 boomuitsparing - diam. 1500



- 1 voetpad - plattines 140-140-80
- 2 boordstenen - graniet recuperatie
- 3 parkeerstrook - kassei 140-200-140
- 4 greppel - kassei 140-200-140
- 5 rijweg - kassei 140-200-140
- 6 boomuitsparing - diam. 1500

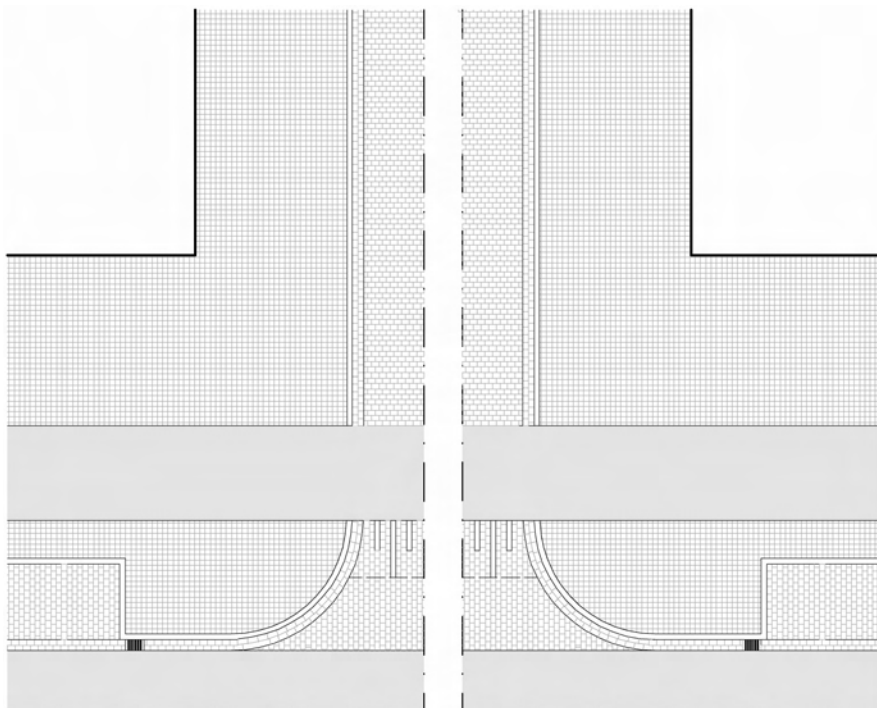
kruispunt - twee woonstraten





- 1 voetpad - plattines 140-140-80
- 2 boordstenen - graniet recuperatie
- 3 parkeerstrook - kassei 140-200-140
- 4 greppel - kassei 140-200-140
- 5 rijweg - asfalt
- 6 boomuitsparing - diam. 1500

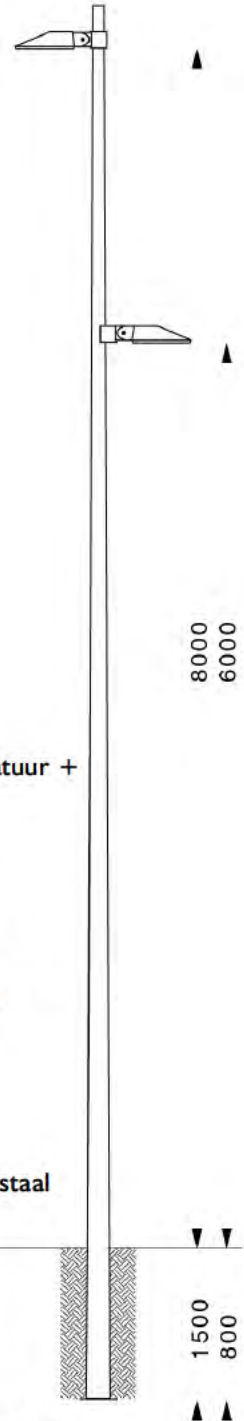
kruispunt - woonstraat - wijkontsluitingweg



# verlichting

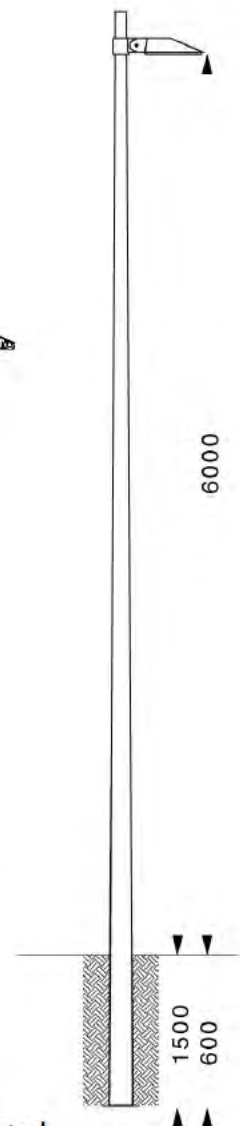
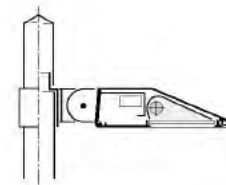
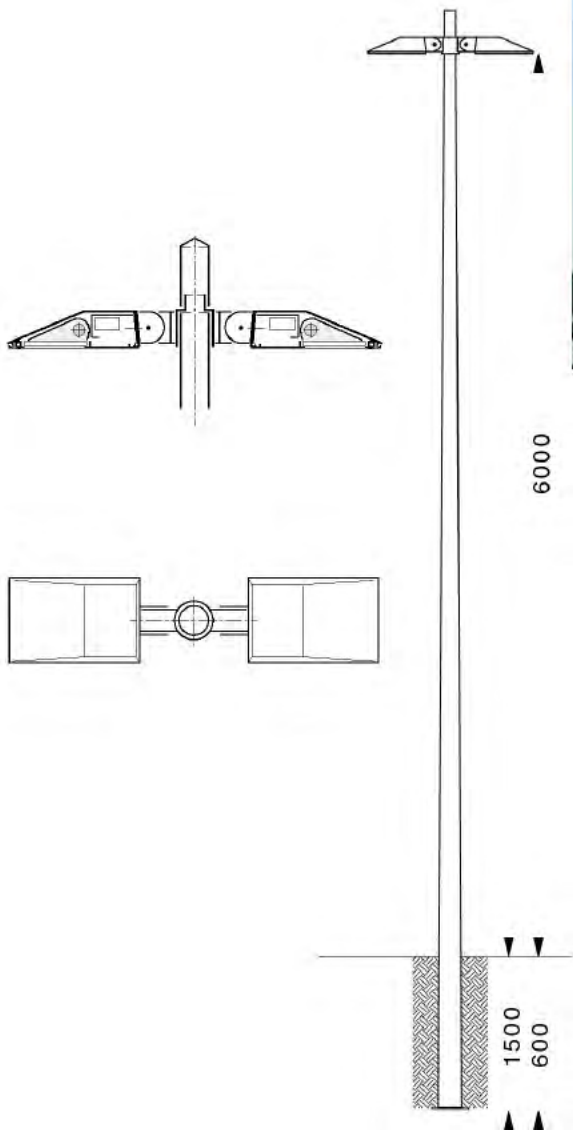
# algemene verlichting

ontsluitingswegen



## mast met vlakstraler op 6 en 8 meter

- **Producent**  
Bega
- **Beschrijving**  
Mast met vlakstralers / aanschroefarmatuur + opzetarmatuur
- **Specifiek**  
Tweevoudig
- **Type**  
Mast : 726  
Vlakstraler opzetarmatuur: 8145  
Vlakstraler aanschroefarmatuur: 8141S
- **Afmetingen**  
Mast 726: 8000 mm  
Vlakstraler 8145: 8000 mm  
Vlakstraler 8141S: 6000 mm
- **Materialen**  
Gegoten aluminium, aluminium en edelstaal  
Veiligheidsglas  
Reflector geanodiseerd aluminium
- **Kleur** grafiet
- **Lampen**  
Hogedruk lampen HIT- DE  
Capaciteit 8145 : HIT - DE 150 W  
150 W - II 250 lm  
Capaciteit 8141S : HIT - DE 70 W 5 500 lm

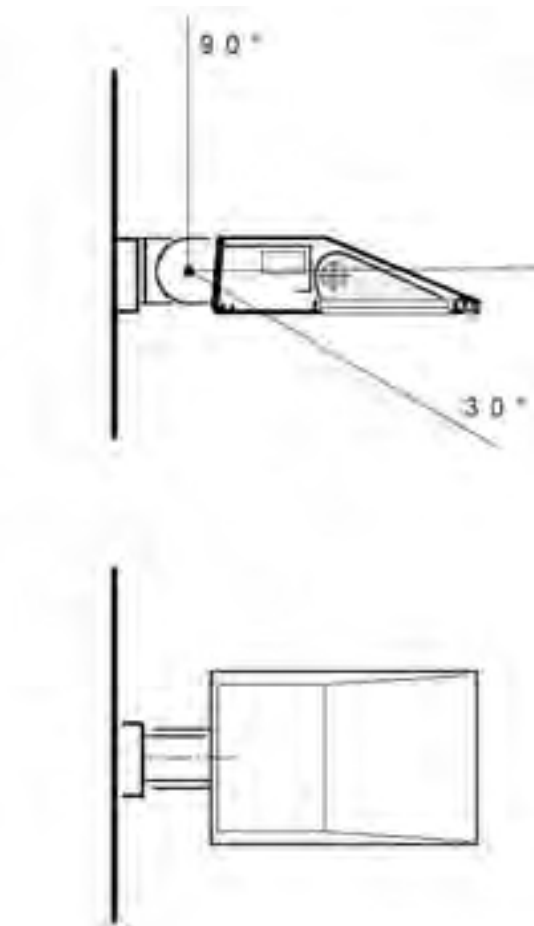


mast met vlakstraler op 6 meter

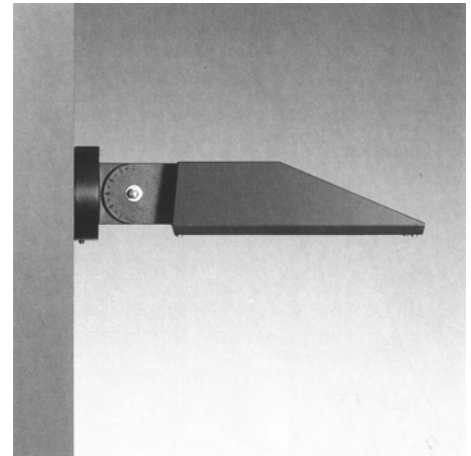
- Producent  
Bega
- Beschrijving  
Mast met vlakstraler / opzetarmatuur
- Specifiek:  
enkelvoudig en tweevoudig
- Type  
Vlakstraler opzetarmatuur: 8141
- Afmetingen  
Masthoogte 6000 mm
- Materialen  
Gegoten aluminium, aluminium en edelstaal  
Veiligheidsglas  
Reflector geanodiseerd aluminium
- Kleur grafiet
- Lampen  
Hogedruklampen HIT- DE  
Capaciteit 8141 : HIT - DE 70 W 5 500 lm







woonstraten



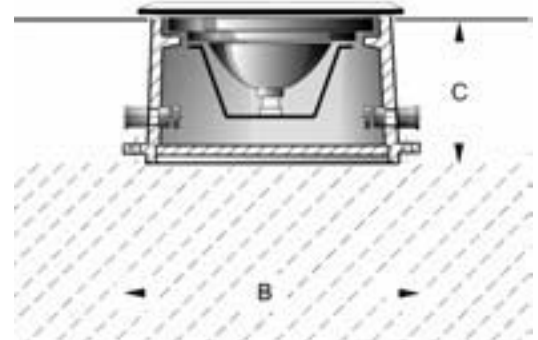
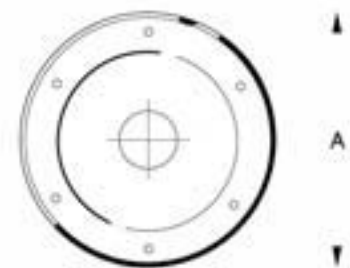
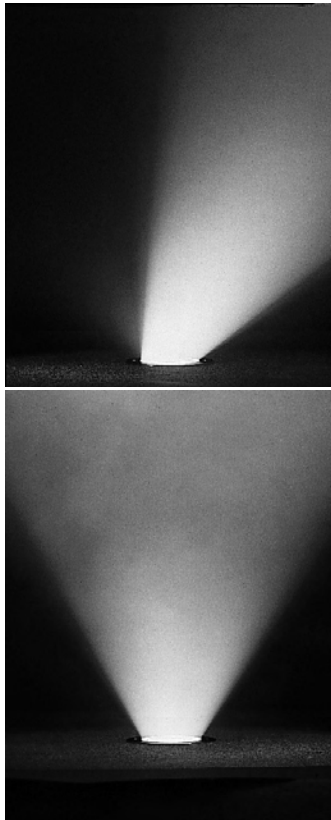
### gevelwandarmatuur



- Producent  
Bega
- Beschrijving  
Wandarmatuur
- Specifiek  
Een bijkomend verlengend montage-element is noodzakelijk
- Type  
Vlakstraler : 7475
- Afmetingen  
Plaatsing op 6 000 mm
- Materialen  
Gegoten aluminium, aluminium en edelstaal  
Veiligheidsglas  
Reflector geanodiseerd aluminium
- Kleur grafiet
- Lampen  
Hogedruk lampen HIT- DE  
Capaciteit 7475 : HIT - DE 70 W

# oriëntatieverlichting

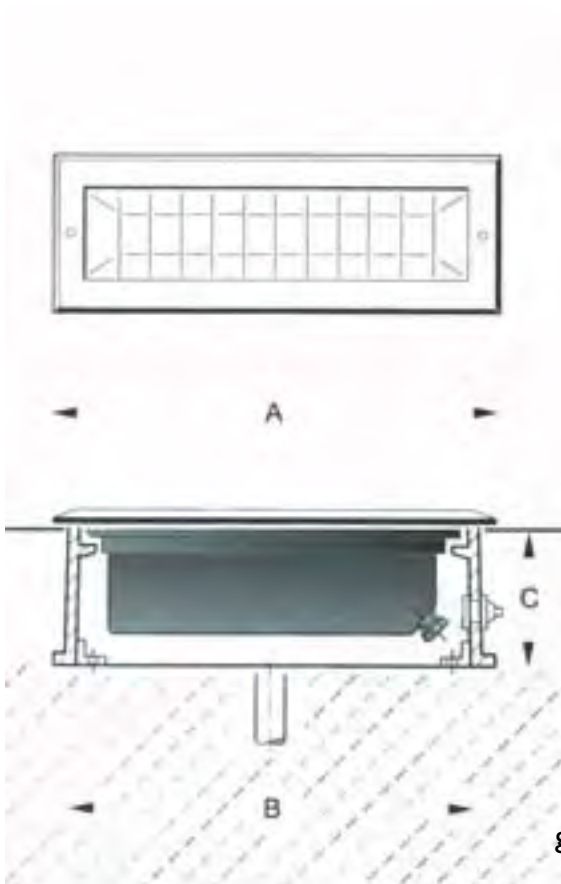
dokranden



## grondinbouwarmatuur – type I

- Producent  
Bega
- Beschrijving  
Overrijdbare grondinbouwarmaturen  
Drukbelasting tot 3000 kg
- Specifiek  
Anti-slipglas - afscherming
- Type: 8032R
- Afmetingen  
Diameter: 250 mm (vanaf 160 mm)  
Inbouwdiepte: 120 mm
- Materialen  
Edelstaal, veiligheidsglas  
Armatuurhuis gegoten aluminium  
Reflector geanodiseerd aluminium
- Lampen  
Fluorescentielampen TC-D  
Capaciteit: 18 W - 1200 lm



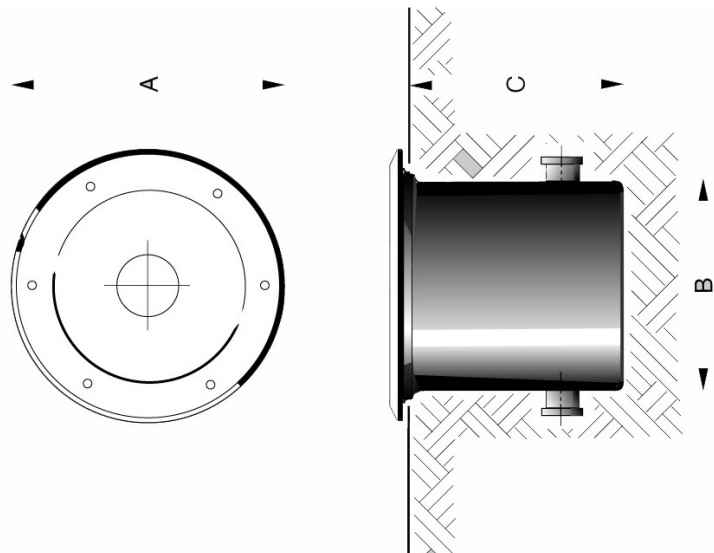
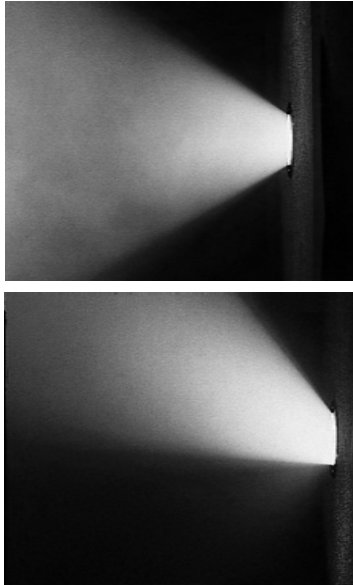


#### grondinbouwarmatuur – type 2

- Producent  
Bega
- Beschrijving  
Overrijdbare grondinbouwarmaturen  
Drukbelasting tot 5000 kg
- Specifiek  
Anti-slipglas - afscherming
- Type: 8742 ITC
- Afmetingen  
Lengte: 350 mm  
Breedte: 180 mm  
Inbouwdiepte: 120 mm
- Materialen  
Edelstaal, veiligheidsglas  
Armatuurhuis gegoten aluminium  
Reflector geanodiseerd aluminium
- Lampen  
Fluorescentielampen TC  
Capaciteit: 11 W - 900 lm

## accentverlichting

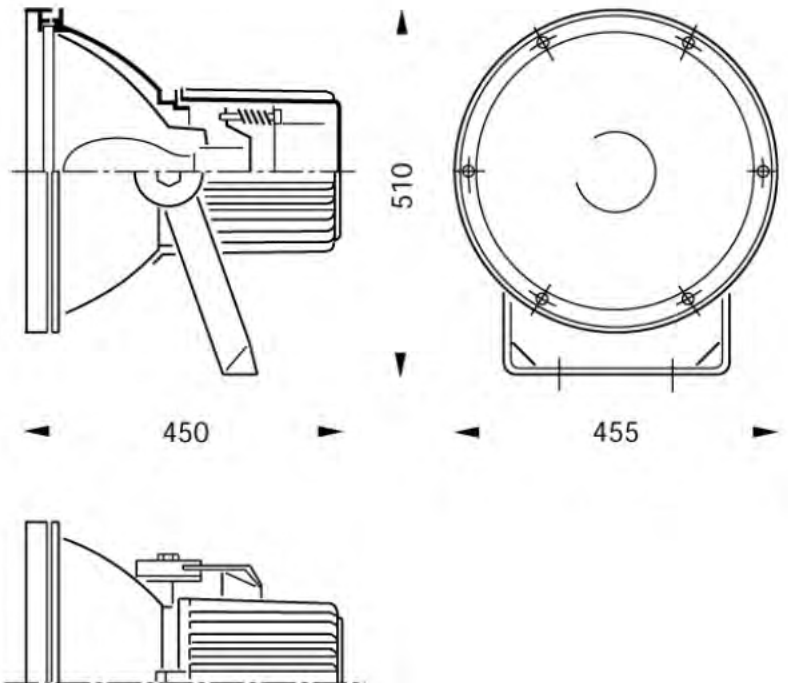
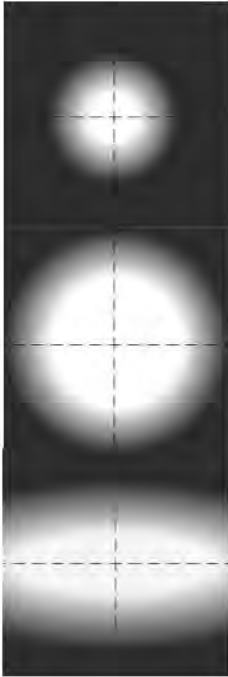
binnenzijde dokranden



### wandinbouwarmatuur



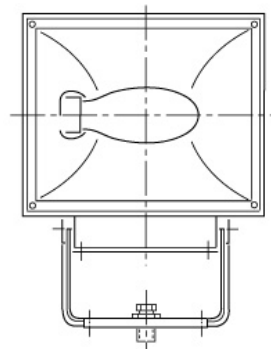
- **Producent**  
Bega
- **Beschrijving**  
Wandinbouwverlichting  
Drukbelasting tot 1000 kg
- **Specifiek:** symmetrisch - kleurenfilter
- **Type:** 8014S
- **Afmetingen**  
Diameter: 245 mm  
Inbouwdiepte: 185 mm
- **Materialen**  
Edelstaal, veiligheidsglas  
Reflector geanodiseerd aluminium
- **Lampen**  
Hogedruklampen HIT  
Capaciteit: 35 W - 3400 lm



### schijnwerper – type I

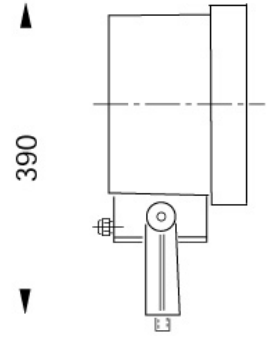


- Producent  
Bega
- Beschrijving  
Schijnwerper - accentverlichting
- Specifiek  
Symmetrische lichtsterkteverdeling  
Bandvormig - breedstrooiend  
Kleurenfilter - anti-verblindingsraster
- Type: afhankelijk van capaciteit
- Afmetingen  
Afhankelijk van type
- Materialen  
Gegoten aluminium, aluminium en edelstaal  
Veiligheidsglas  
Reflector geanodiseerd aluminium
- Lampen  
Hogedruklampen  
Capaciteit: 70 W - 250 W  
5 500 - 20 000 lm



▲ ▲  
260 300  
▼ ▼

◀ 300 ▶



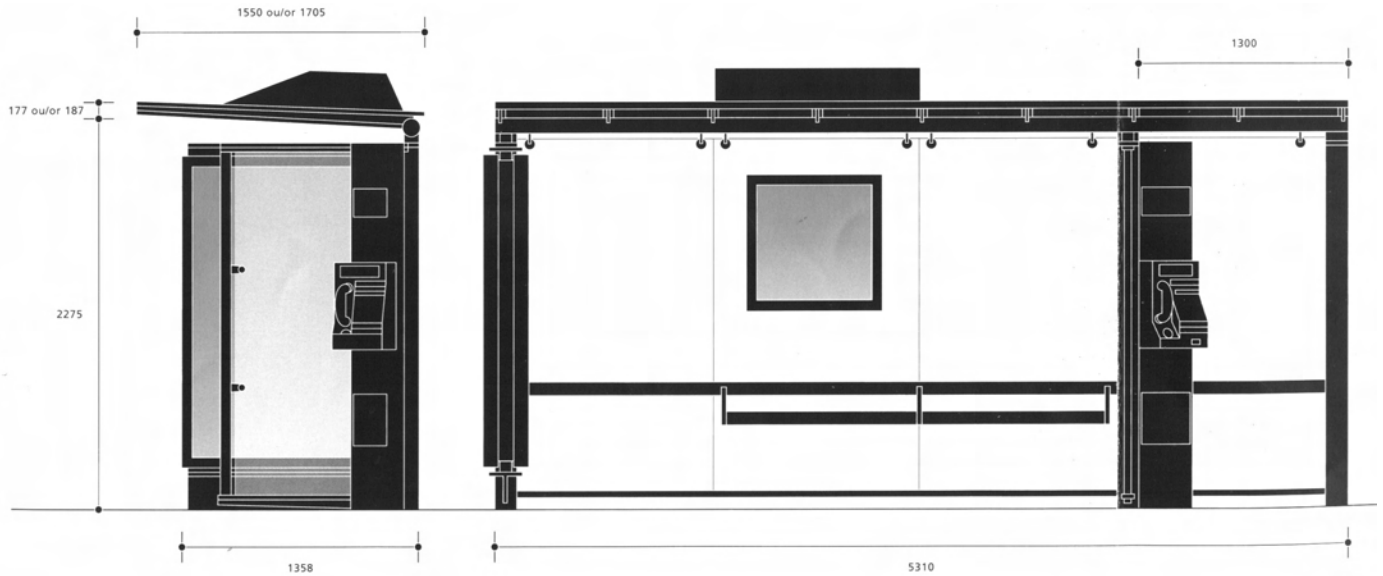
▲  
390  
▼

◀ 175 ▶

### schijnwerper – type 2

- Producent  
Bega
- Beschrijving  
Schijnwerper - accentverlichting
- Specifiek  
Bandvormig - breedstrooiend  
Anti-verblindingsraster
- Type: afhankelijk van capaciteit
- Afmetingen  
Afhankelijk van type
- Materialen  
Gegoten aluminium, aluminium en edelstaal  
Veiligheidsglas  
Reflector geanodiseerd aluminium
- Lampen  
Hogedruklampen  
Capaciteit: 70 W - 400 W  
5 500 - 32 000 lm

reclame  
terrasafsluiting

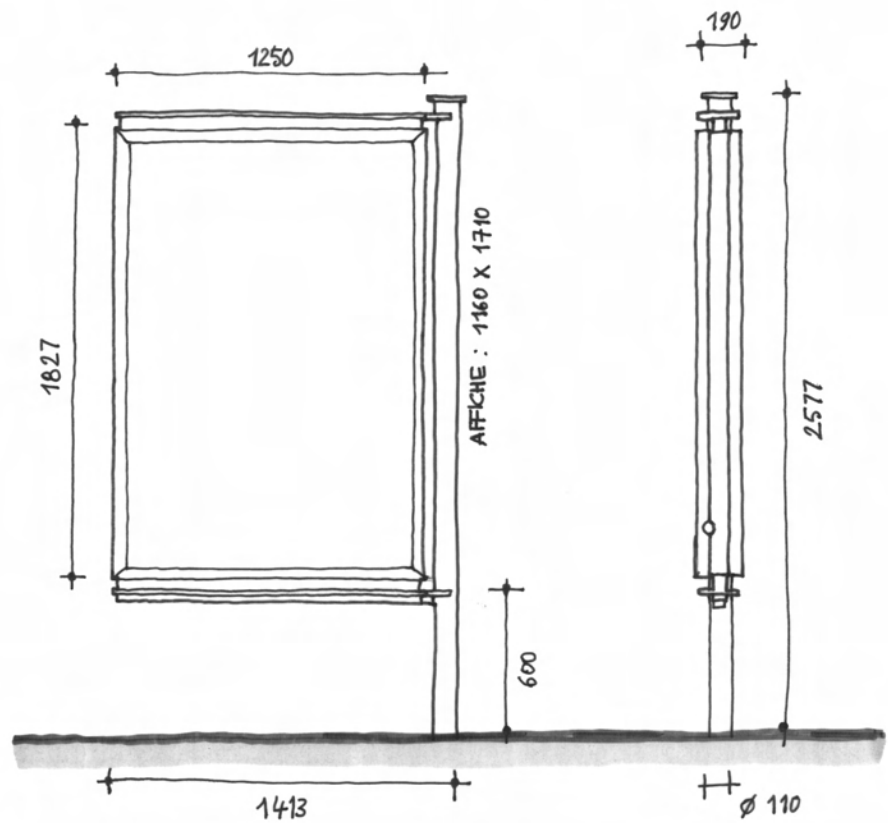


#### muppi aan tram- en bushalte

- Producent  
JC Decaux
- Beschrijving  
Verlichte dubbelzijdige vitrine voor affiches (A0: 1185 x 1750)
- Specifiek variatie op losstaande paal
- Kleur: metaalgrijs
- Afmetingen  
Breedte: 1300 mm  
Lengte: 1850 mm
- Materialen  
Gezandstraald staal, verzinkt staal en gegalvaniseerd staal  
Verchroomd aluminium met laag polyester poederverf  
Geanodiseerd aluminium  
Veiligheidsglas
- Bevestiging  
Betonplaat (ter plaatse gestort of prefab) met ankers

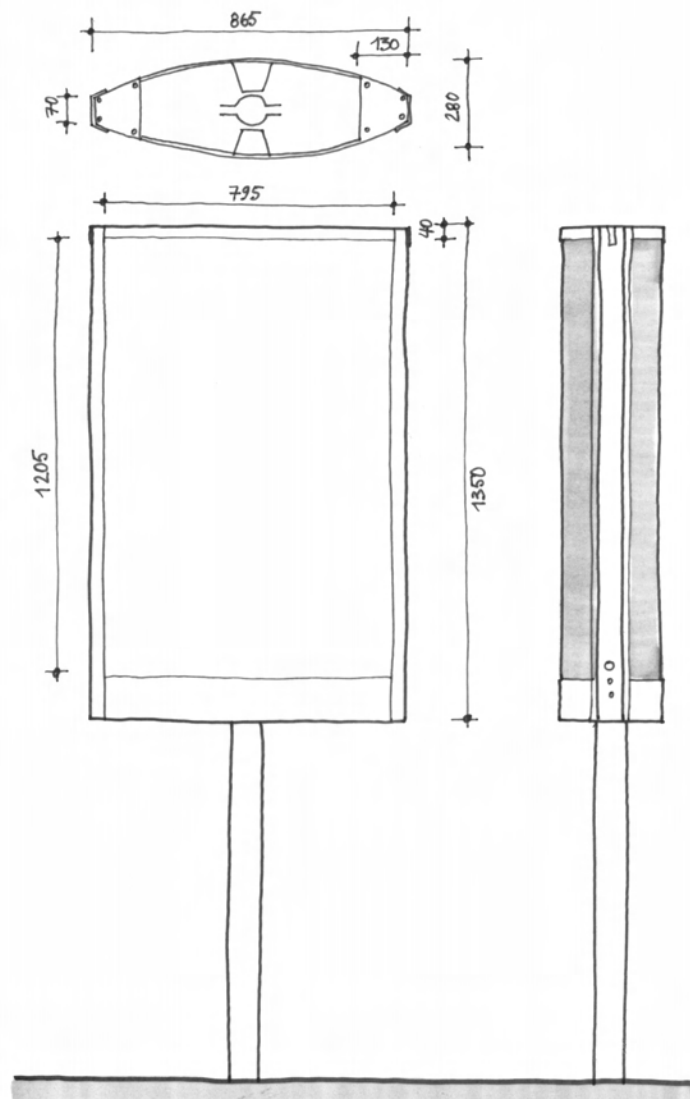


## losstaande affiches



### muppi op paal

- Producent  
JC Decaux
- Beschrijving  
Verlichte dubbelzijdige vitrine voor affiches (A0: 1185 x 1750) aan mast
- Specifiek variante met tram- bushalte
- Kleur: metaalgrijs
- Afmetingen  
Hoogte: 2 577 mm  
Breedte: 1 413 mm  
Dikte: 190 mm
- Materialen  
Gezandstraald staal, verzinkt staal en gegalvaniseerd staal  
Verchroomd aluminium met laag polyester poederverf  
Geanodiseerd aluminium  
Veiligheidsglas
- Bevestiging  
Betonplaat (ter plaatse gestort of prefab) met ankers



#### infodrager

- Producent  
AC Billboard
- Beschrijving  
Dubbelzijdige affiches (formaat A1 - A2) op mast,
- Specifiek ook in combinatie met verlichtingpaal
- Kleur: antraciet - grijs RAL 9007 (gepoedercoat)
- Afmetingen  
Totale hoogte: ca. 2 355 mm  
Lengte: 1 355 mm  
Breedte: 865 mm  
Dikte: 280 mm
- Materialen  
Borden in aluminium met vaste achterwand in plexi (2 mm)  
Mast in gegalvaniseerd staal (5 mm)

vaandels - evenementen op schaal van de stad



#### vaandel

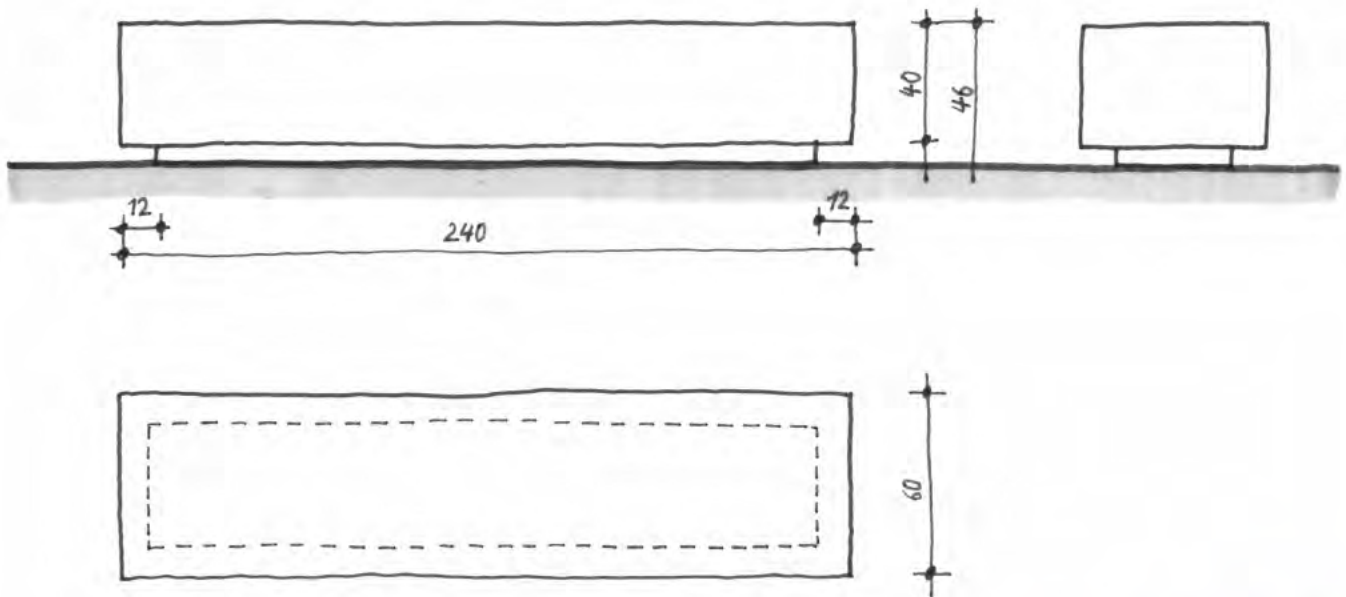
- Producent  
De Clercq nv
- Beschrijving  
Conische mast
- Afmetingen diam. 140 / 80 mm, hoogte 7 m
- Materialen  
Geanodiseerd aluminium
- Specifiek  
Mast met grijze kop & galgsysteem voor conische mast  
Ook in combinatie met verlichtingspaal



Voor terrasschermen wordt er gestreefd naar een hedendaagse vormgeving , een discrete verschijning, monochromie, eenvoud in opbouw en materiaalgebruik

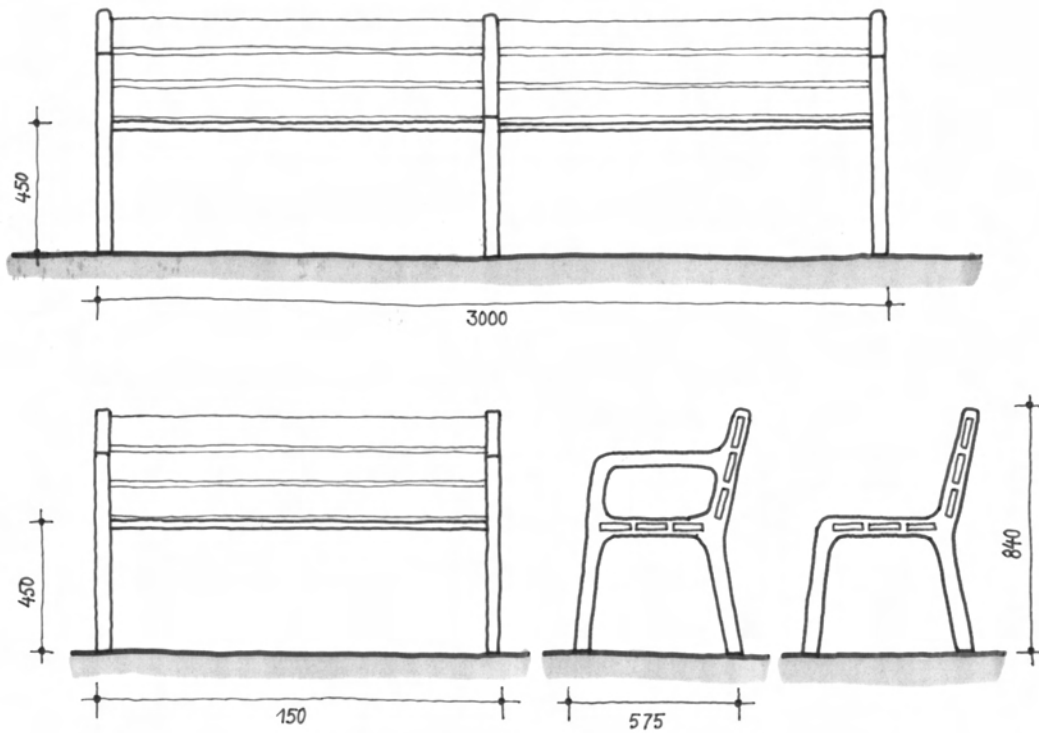
# meubilair

## zitelementen



### zitblok

- Beschrijving  
Monolithisch zitelement zonder rugleuning
- Specifiek  
Kleur: donkergrijs  
Mogelijkheid tot schakelen van meerdere units
- Afmetingen, Lengte: 2400 mm, Breedte: 600 mm  
Hoogte: 460 mm
- Materialen  
Natuursteen, gepunthamerd
- Bevestiging  
Vrijstaand



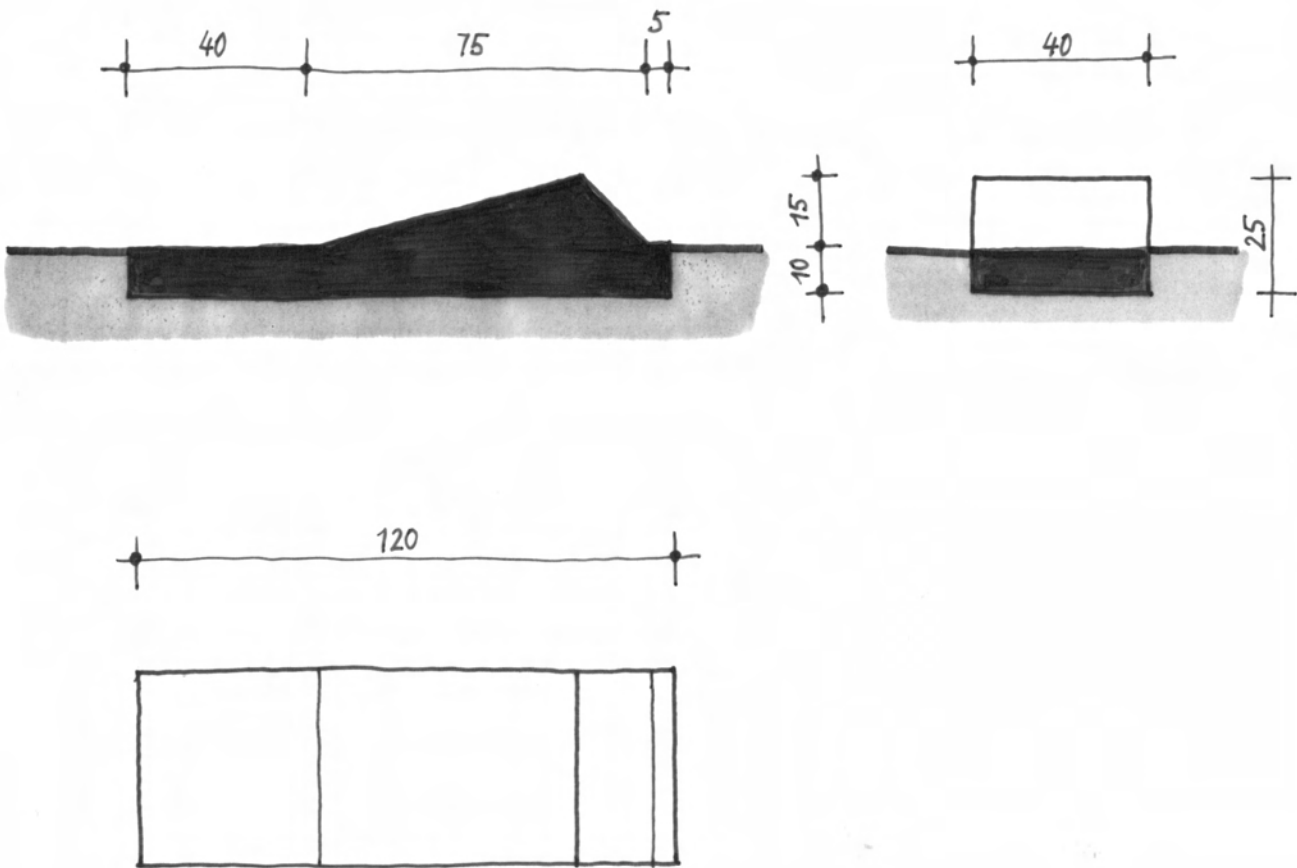
### standaard bank



- Producent  
Diseño Ahorro Energético, S.A.
- Beschrijving  
'Montserrat' - zitbank met leuning
- Specifiek  
Mogelijkheid tot schakeling van meerdere elementen
- Afmetingen en gewicht:  
Hoogte rugleuning: 840 mm  
Hoogte zitvlak: 450 mm  
Lengte: 1 500 mm  
Breedte: 575 mm  
Gewicht: 82 kg
- Materialen  
Zitvlak en rugleuning: behandeld hout 'Iroko'  
Voet in zwart gecoat gietijzer
- Bevestiging  
Stalen grondankers die in de poten worden geschroefd

## elementen ter zonering

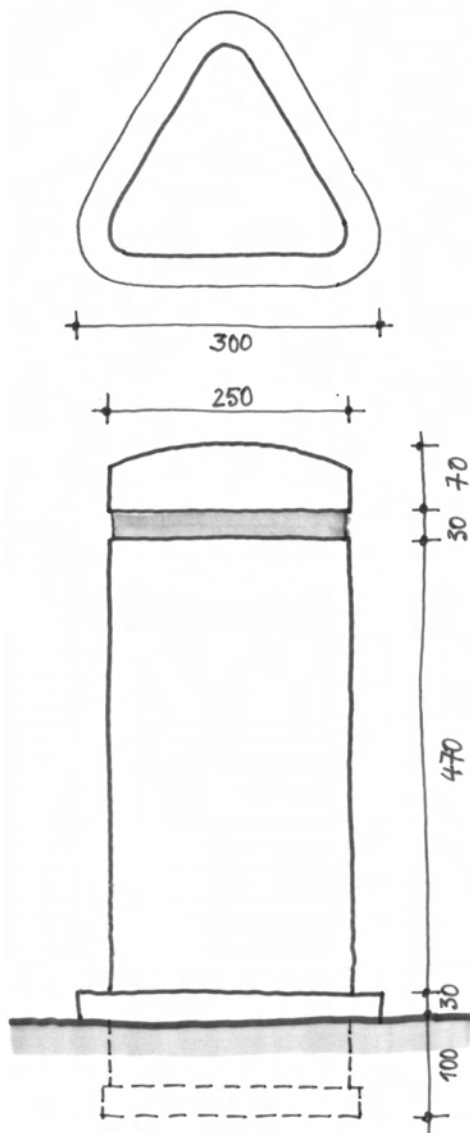
anti parkeerelement



### anti – parkeerblok

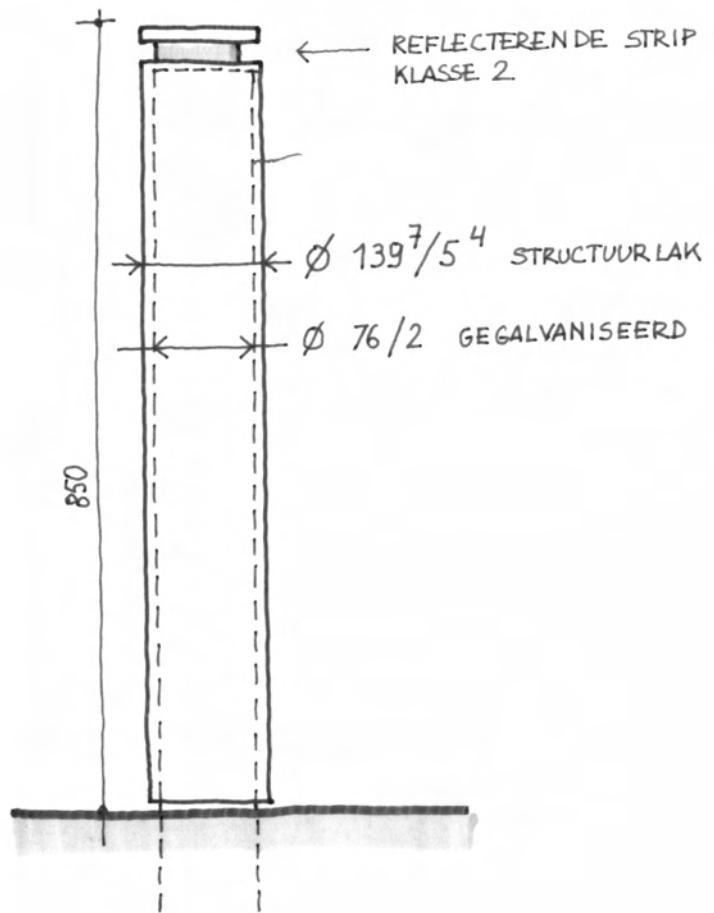
- Beschrijving  
Monolithisch zoneringelement geïntegreerd in de verharding
- Specifiek  
Kleur: donkergrijs
- Afmetingen, Lengte: 1200 mm, Breedte: 400 mm  
Hoogte: 250 mm
- Materialen  
Porfier, graniet





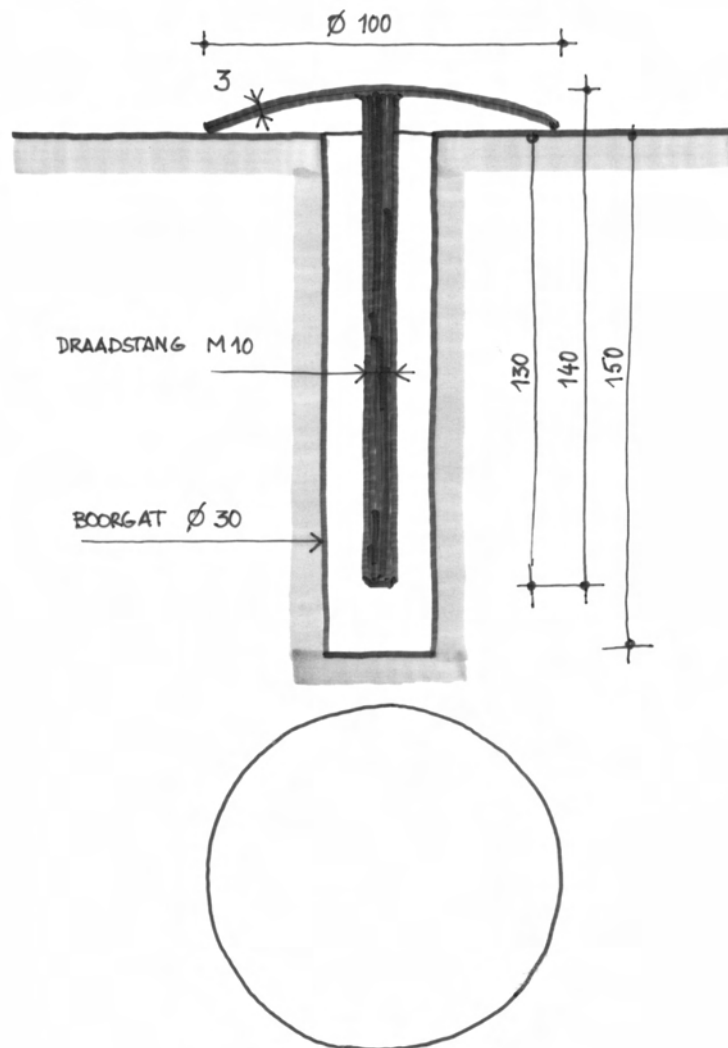
#### anti – parkeerpaal met verlichting

- Producent  
Santa & Cole
- Beschrijving  
Anti - parkeerelement met driehoekige basis en afgeronde hoeken
- Specifiek  
Fluorescerende lamp van 26 W
- Afmetingen Hoogte: 600 mm, Breedte: 300 mm
- Materialen  
Gietijzer  
Bescherming lamp met doorschijnend methacrylaat  
Roestvrij stalen vijzen

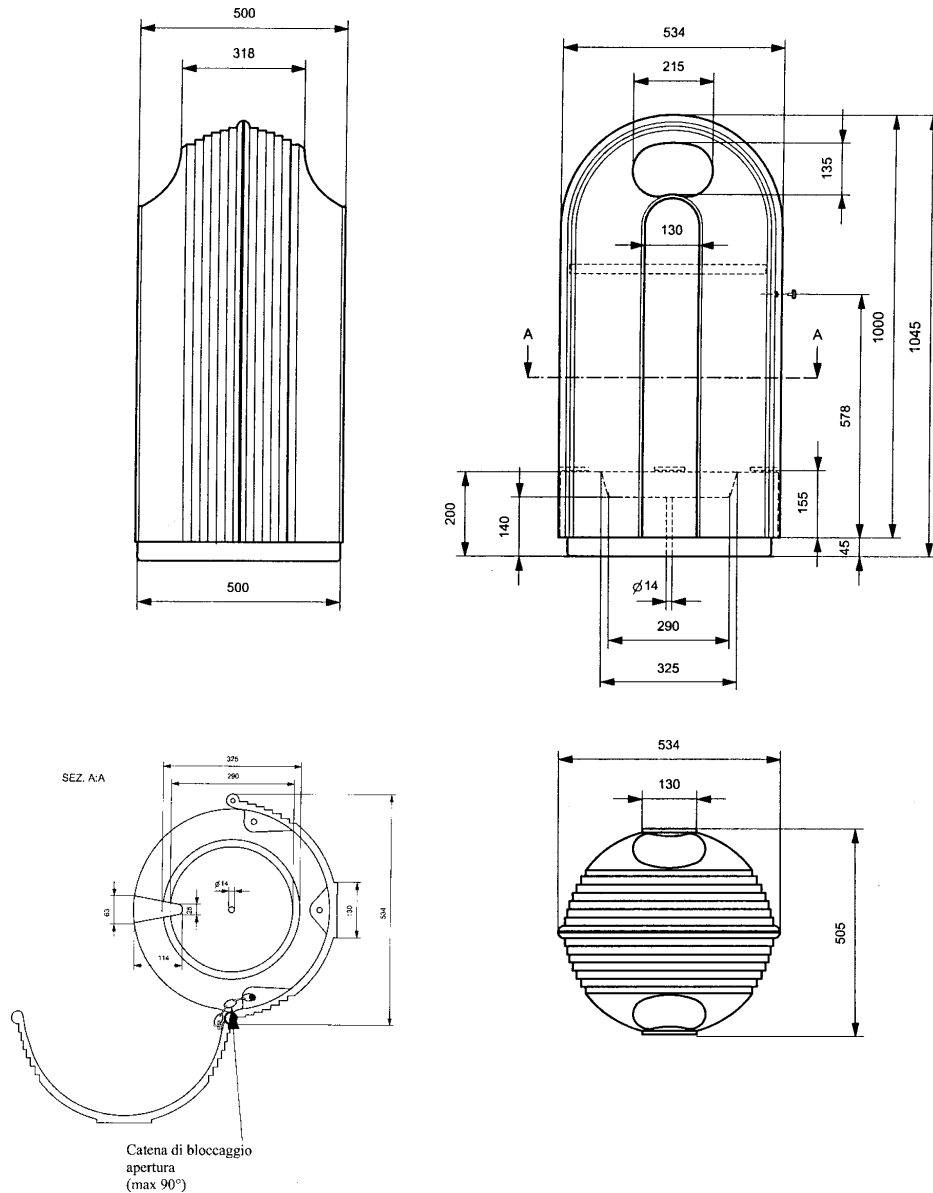


#### anti – parkeerpaal

- Model door OntwikkelingsBedrijf ontwikkeld
- Beschrijving  
Ronde anti- parkeerpaal
- Specifiek  
Vast of wegneembaar, met of zonder reflecterende strip
- Afmetingen  
Diam. 140 mm, hoogte 850 mm
- Materialen  
Gecoat staal, structuurlak, kleur grijs
- Bevestiging  
Wordt over een cilindrisch funderingselement geschoven en bevestigd

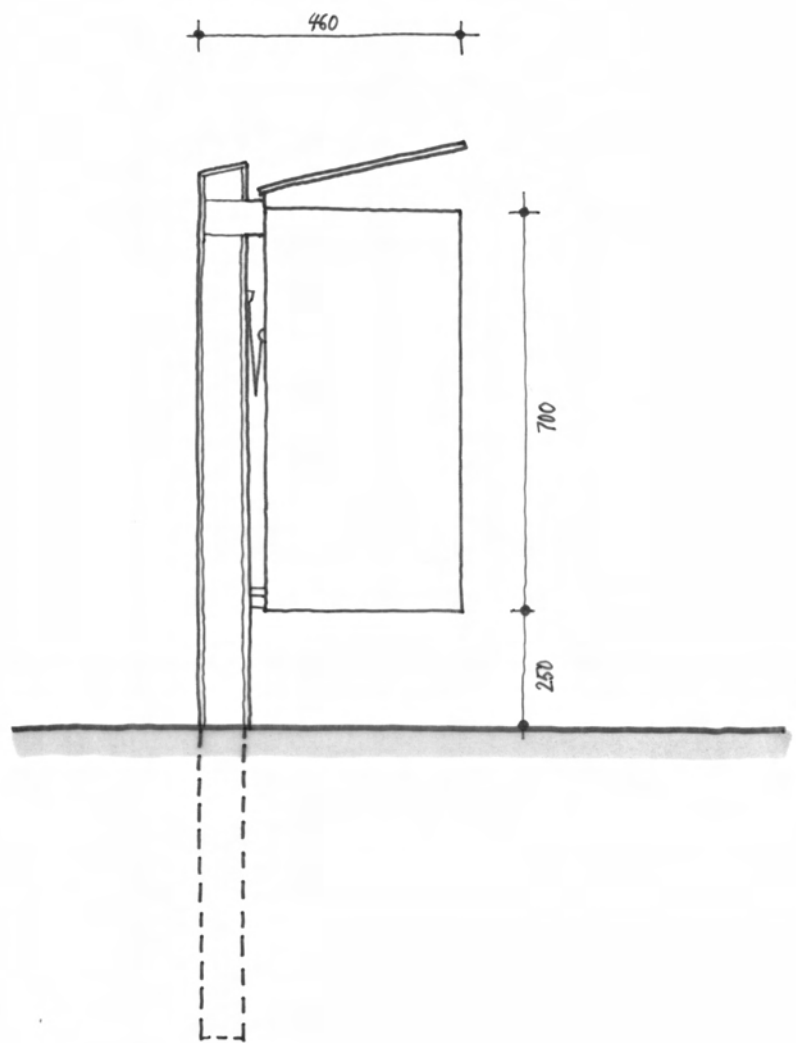


- Producent  
ATC Mobilier Urbain
- Beschrijving  
Stalen spijker geïntegreerd in het straatoppervlak
- Specifiek:  
Gepolijst of mat oppervlak
- Afmetingen  
Diameter: 100 mm  
Hoogte: 10 mm + 130 mm (ondergronds)  
Dikte: 3 mm  
Gewicht: 0,20 kg
- Materialen  
Roestvrij staal
- Bevestiging  
Boorgat van diam 30 mm, draadstang M 10



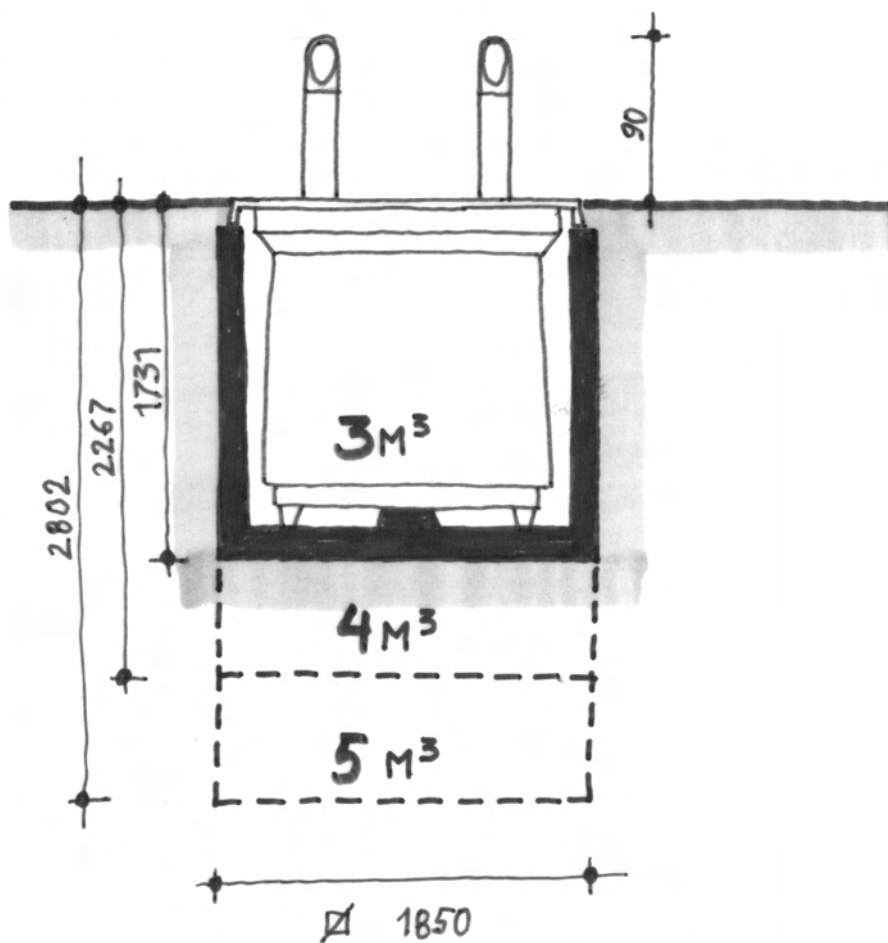
### Sabaudo I10 – Antwerpen

- Beschrijving  
Cilindrische afvalbak
- Afmetingen en gewicht  
Inhoud: 87 l  
Breedte 534 mm  
Hoogte: 1045 mm  
Gewicht: +/- 100 kg (incl. betonsokkel)
- Materialen  
Buitenzijde in gietaluminium met polyester poedercoating  
Binnenbak in kunststof  
Sokkel in beton
- Bevestiging  
Vast of vrijstaand  
Verankering d.m.v. draadstang (sokkel) en chemisch anker met breekconstructie (grond)



### Delphi. Hess

- Producent  
Zumtobel
- Beschrijving  
Cilindervormige afvalbak aan mast
- Afmetingen  
Inhoud: 45 l  
Hoogte mast: 1 030 mm  
Hoogte afvalbak: 700 mm ( 250 mm boven grond)  
Diameter: 350 mm  
Inbouwdiepte: 500 mm
- Materialen  
Buitenzijde in verzinkt staal  
Binnenbak in kunststof PE



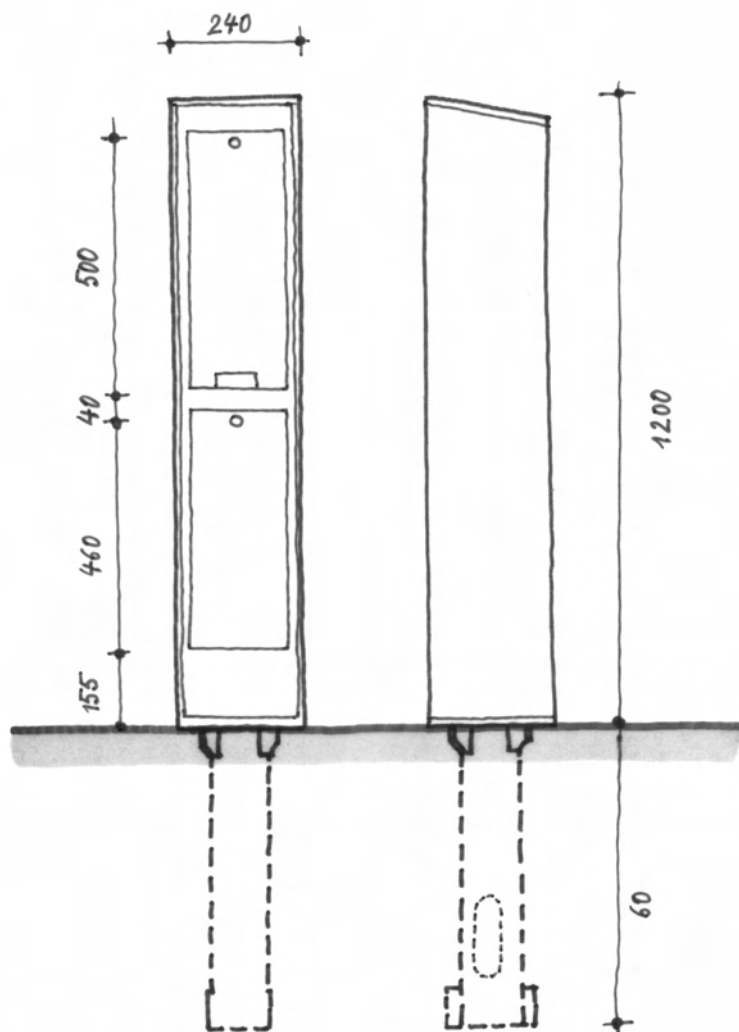
#### ondergrondse collector

- Producent  
Bammens bv
- Beschrijving  
Ondergrondse collector afgewerkt met rubberen tegels
- Volume: 3 m<sup>3</sup> - 4 m<sup>3</sup> - 5m<sup>3</sup>
- Afmetingen  
Hoogte: 1 731 cm – 2 267 cm – 2 802 cm  
Lengte: 1 850 cm  
Breedte: 1 850 cm
- Materialen  
Betonnen buitenbak  
Stalen thermisch verzinkte container  
Afwerking bovenzijde geïntegreerd in de verharding

#### bovengrondse inwerpzuil

- Producent  
Bammens
- Beschrijving  
Cilindrische inwerpzoulen
- Afmetingen, hoogte 90 cm, diam. 77cm
- Materialen  
Gecoat staal in antracietkleur





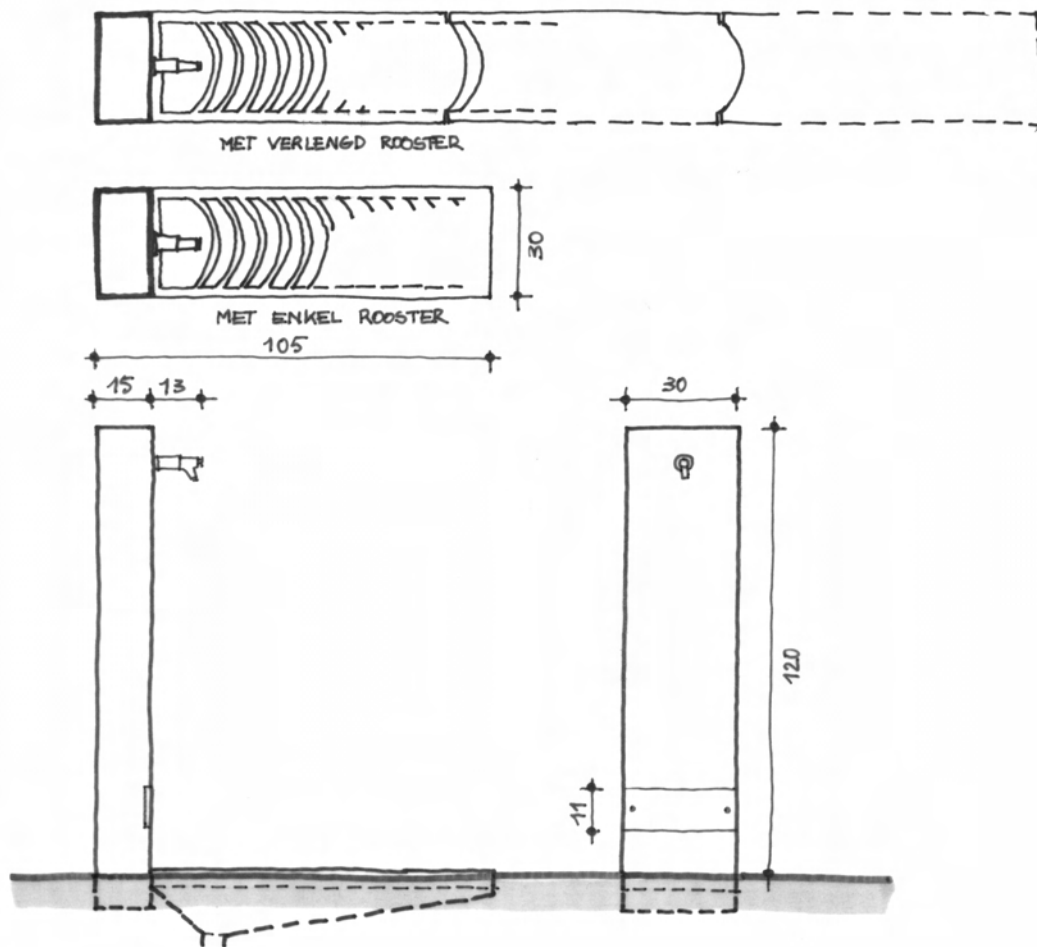
#### elektriciteitsvoorzieningszuil – TORO W

- Producent  
Hess
- Beschrijving  
Bovengrondse elektriciteitszuil bij watervoorzieningen
- Specifiek  
Twee toevoeropeningen beveiligd met zekerheids cilinderslot
- Afmetingen  
Hoogte: 1 200 mm  
Lengte: 240 mm  
Breedte: 240 mm  
Inbouwdiepte: 600 mm
- Materialen  
Gepoedercoat antraciet kleur



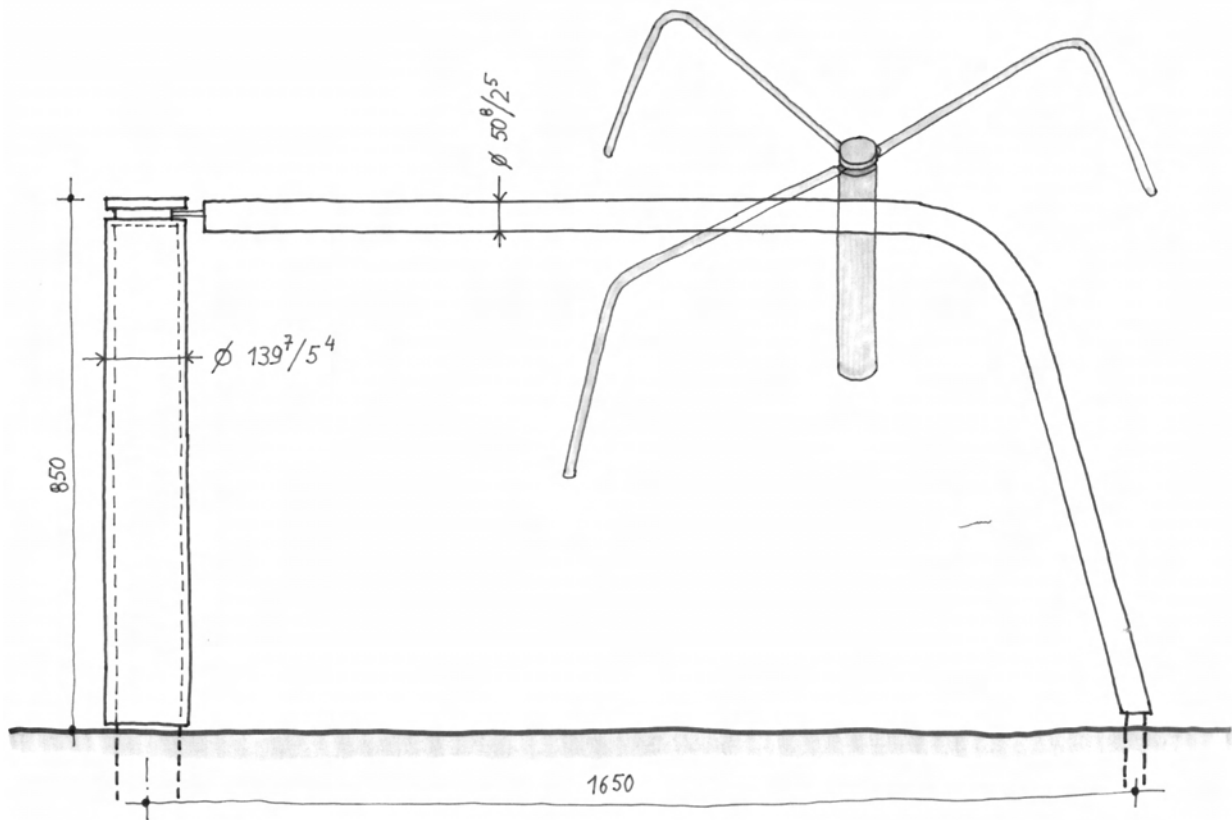
- Producent  
Belgacom
- Kleur  
Zuil in antraciet, toestel Belgacom kleur





### drinkfontein Atlantida

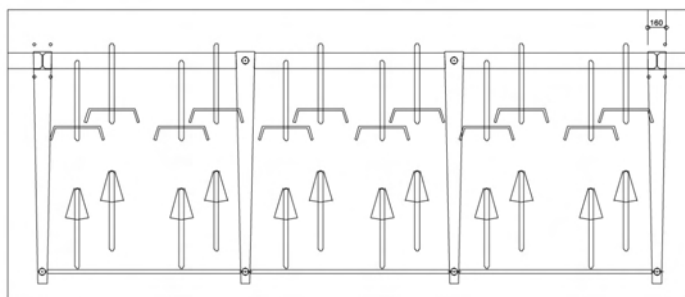
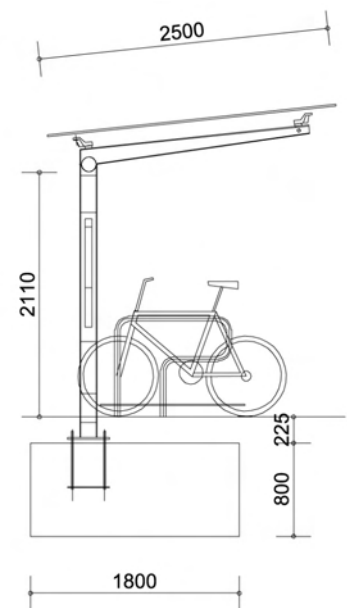
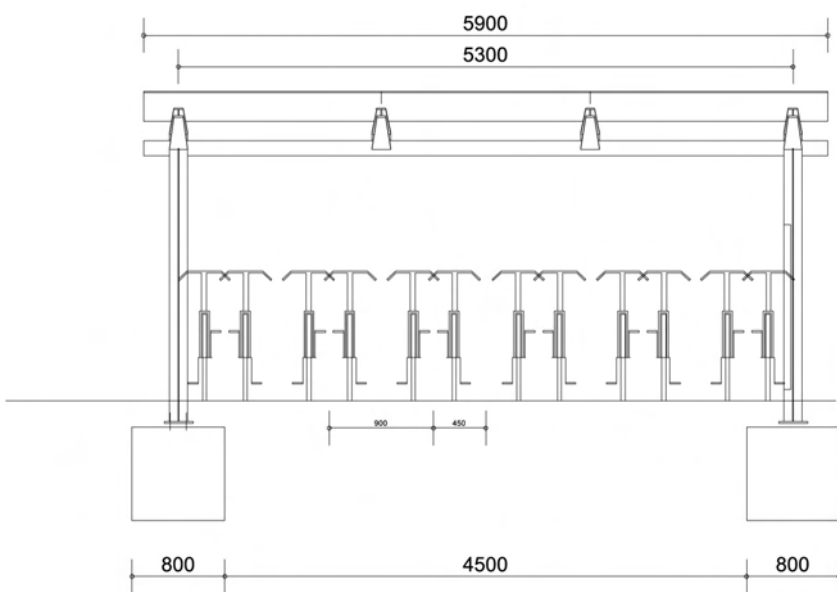
- Producent  
Santa & Cole
- Beschrijving  
Monolithische drinkfontein met rooster
- Afmetingen Monoliet  
Hoogte: | 200 mm + 100 mm inbouwdiepte  
Lengte: 300 mm, breedte: 150 mm  
Rooster  
Dikte: 40 mm, lengte: 900 mm, breedte: 300 mm
- Materialen  
Monoliet en rooster in gietijzer  
Kraan in koper



### fietsbeugel

- Model door OntwikkelingsBedrijf Antwerpen ontwikkeld cfr. systeem anti - parkeerpaal
- Beschrijving  
Vaste paal met licht geïnclineerd cilindrisch buisprofiel, cfr. anti-parkeerpaal
- Specifiek  
Mogelijkheid tot uitbreiding met meerder beugels
- Afmetingen  
Paal diam. 140 mm, hoogte 850 mm,  
Beugel diam. 51 mm, hoogte 800 mm, lengte 1650 mm
- Materialen  
Gecoat staal, structuurlak, kleur grijs





beton kwaliteit C25/30  
Bewapningsnet 150/150/8mm

Onderhavig ontwerp en / of plan is het intellectueel eigendom van TECNO ART bvba. Vermenigvuldiging of mededeling aan derden, in welke vorm ook, zelfs voor een gedeelte of detail, is zonder schriftelijke toestemming van de eigenaar niet toegestaan. (Art. 173 en volgende van het strafwetboek)

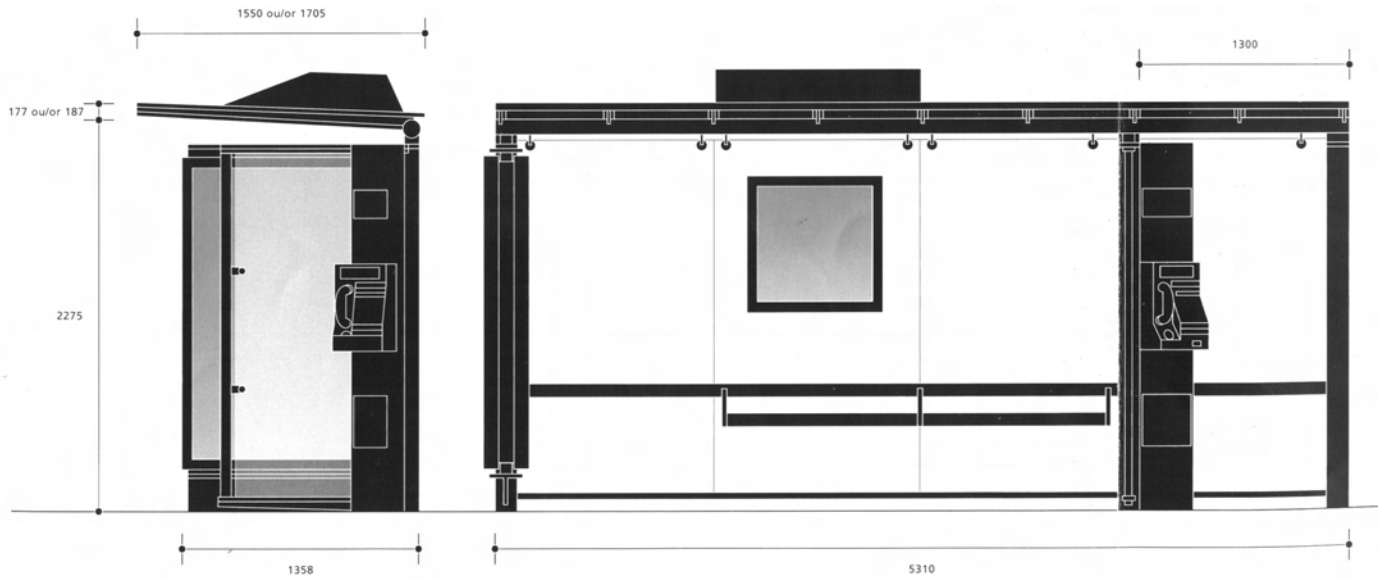
© 2000 TECNO ART

### overdekte fietsenstalling

- Model door OntwikkelingsBedrijf Antwerpen ontwikkeld
- Producent Techno-Art
- Afmeting breedte 2500 mm, lengte 5300 mm, hoogte 2110 mm
- Materialen  
Gecaot staal, structuurlak, kleur grijs,  
Spider glas als dakbedekking
- Specifiek  
Verlichting ingebouwd in steunpaal



## ter ondersteuning van de verblijfsruimte



### bus- en tramhaltes

- **Producent**  
JCDecaux
- **Beschrijving**  
Abri met dwarsgeplaatste reclamecaisson en ingebouwde telefoonunit
- **Specifiek**  
Samengesteld uit drie buisvormige staanders die de gehele dakconstructie dragen.  
Staaners zijn met elkaar verbonden door een dwarsstang waaraan een bank met vier zitplaatsen is bevestigd.  
Kleur: metaalgrijs
- **Afmetingen**  
Lengte: 4 660 – 5 310 cm  
Breedte: 1 358 cm - breedte luifel: 1 550 - 1705 cm  
Hoogte: 2 275 cm
- **Materialen**  
Gezandstraald staal, verzinkt staal en gegalvaniseerd staal  
Verchroomd aluminium met laag polyester poederverf  
Geanodiseerd aluminium  
Veiligheidsglas van 10 mm
- **Bevestiging**  
Betonplaat (ter plaatse gestort of prefab) met ankers



