

A photograph showing a cobblestone path with dry, brown grass growing between the stones. In the background, there is a dark stone wall and a black metal post with a white, weathered, rounded top. The scene is dimly lit, suggesting dusk or dawn.

INRICHTING DROOGDOKKENPARK
projectdossier

Colofon

Projectleider AG Stadsplanning Antwerpen

Sofie Bullynck

Programmaleider Scheldekaaien AG Stadsplanning Antwerpen

Philippe Teughels

Medewerking projectdefinitie

het projectteam - de plangroep

Opvolging team stadsbouwmeester

Kristiaan Borret, Walter Debacker

AG Stadsplanning Antwerpen

Grote Markt 1, 2000 Antwerpen

Raad van Bestuur: Ludo Van Campenhout, Guy Lauwers, Patrick Janssens, Robert Voorhamme, Luc Bungeneers, Monica De Coninck, Marc Van Peel, Philip Heylen, Leen Verbist, Freya Piryns, Staf Neel, Griet Geerinck, Annick De Ridder, Greet Van Gool, Paul De Weerd, Koen Derkinderen, Roel Verhaert, Eddy Schevernels

Directiecomité: Griet Geerinck, Hardwin De Wever, Koen Derkinderen, Erik Paquay, Jan Verhaert

| |
|----------------------------------|
| DEEL A - PROJECTDEFINITIE |
|----------------------------------|

| | |
|--|-----------|
| A.01 OMSCHRIJVING VAN DE OPDRACHT | 2 |
| A.01.1 VOORWERP VAN DE OPDRACHT | 2 |
| A.01.2 OPDRACHTGEVER | 3 |
| A.01.3 CONTACT | 4 |
| A.02 CONTEXT | 5 |
| A.02.1 RUIMTELIJKE CONTEXT | 5 |
| A.02.2 PLANNINGSCONTEXT | 11 |
| A.03 AMBITIE VAN DE OPDRACHTGEVER | 25 |
| A.03.1 SCHARNIERPUNT TUSSEN STAD EN HAVEN | 25 |
| A.03.2 SCHELDELANDSCHAP | 25 |
| A.03.3 EEN NIEUW PARK VOOR DE STAD | 256 |
| A.04 DOELSTELLINGEN | 27 |
| A.04.1 DEELOPDRACHT 1: GLOBALE VISIE VOOR HET DROOGDOKKENEILAND | 27 |
| A.04.2 DEELOPDRACHT 2: ONTWERP & UITVOERING VAN INRICHTING DROOGDOKKENPARK | 30 |

A.01 OMSCHRIJVING VAN DE OPDRACHT

A.01.1 VOORWERP VAN DE OPDRACHT

Voorliggende opdracht is een studieopdracht voor het ontwerp en de uitvoering van het Droogdokkenpark. De hoofdupdracht is het ontwerp en de uitvoering van het Droogdokkenpark, en wordt voorafgegaan door de opmaak van een globale visie om de ruimtelijke en functionele samenhang van het gehele Droogdokkeneiland te garanderen.

De opdracht bestaat bijgevolg uit volgende onderdelen:

- deelopdracht 1: opmaak globale visie voor de inrichting van het hele Droogdokkeneiland
- deelopdracht 2: ontwerp en uitvoering van het Droogdokkenpark

Voor deze opdracht is een multidisciplinair ontwerpteam vereist, met capaciteiten op vlak van landschapsarchitectuur, stedenbouw, stadsontwerp, architectuur en ontwerpend onderzoek. Kennis over cultuurgeschiedenis, industrieel en maritiem erfgoed en monumentenzorg is een wenselijke aanvulling op het ontwerpteam.

Ook waterbouwkundige expertise is voor deze opdracht noodzakelijk, zodat het ruimtelijk ontwerp van het park en de technische uitwerking van de waterkering als één geïntegreerd geheel ontwikkeld kunnen worden. Op die manier worden de technische randvoorwaarden van bij het begin mee in rekening genomen en kan de technische haalbaarheid van het ontwerp worden getoetst.

De finale uitvoeringsplannen en -berekeningen voor de realisatie van de waterkering zullen worden uitgevoerd door een waterbouwkundig studiebureau, dat in een aparte aanbesteding zal worden aangesteld door W&Z, en maken bijgevolg geen deel uit van voorliggende opdracht.

De opdracht kadert binnen de uitvoering van het Masterplan Scheldekaaien, dat de totale heraanleg van de Scheldekaaien van Droogdokkeneiland tot en met Petroleum Zuid beoogt. In 2005 beslisten de stad Antwerpen en de Vlaamse overheid om een masterplan voor de Scheldekaaien op te maken. Voor deze opdracht viel de keuze op de tijdelijke vereniging van het Portugese landschapsbureau PROAP en het Vlaamse architectuurbureau WIT en het Italiaanse D-Recta en Idroesse. In 2010 werd het definitief ontwerp Masterplan Scheldekaaien opgeleverd en goedgekeurd door de stad Antwerpen en Waterwegen & Zeekanaal nv.

Door de stijging van de zeespiegel en de klimaatwijzigingen, en door de verdieping en veralgemeende indijking van de Schelde, vormt de veiligheid tegen overstromingen een belangrijk aandachtspunt. Het huidige niveau van 8,35m TAW is onvoldoende om de stad ook in de toekomst voldoende bescherming te bieden. Daarom stelt het geactualiseerde Sigmapijn dat de waterkering ter hoogte van Antwerpen op 9,25m TAW moet worden gebracht. Dit is 2,25 meter boven de 'blauwe steen' van de kaaimuur op Rechteroever (7,00m TAW), of 90 cm hoger dan de huidige waterkering.

In praktijk hoeft de huidige waterkering niet gewoon verhoogd te worden, maar bestaan er tal van mogelijkheden om een voldoende hoge waterkering te realiseren, gecombineerd met een kwalitatieve invulling van het openbaar domein. Het is duidelijk dat deze ingreep een zeer grote impact zal hebben op het toekomstige gebruik en het uitzicht van de kaaistreek. De ambitie is daarom het optimaal integreren van de waterkering in de publieke ruimte, waarbij de veiligheid wordt gegarandeerd.

Het Masterplan Scheldekaaien spreekt zich uit over het toekomstig gebruik van de kaaien en bevat krijtlijnen om de ruimtelijke samenhang van het volledige gebied te garanderen. Het karakteriseert tevens samenhangende deelgebieden en presenteert ontwerpend onderzoek over mogelijke ruimtelijke ingrepen. Ook specifieke vraagstukken over mobiliteit en parkeren, maar ook de omgang met het historisch erfgoed worden in het masterplan behandeld. Verder in de projectdefinitie wordt het Masterplan Scheldekaaien meer uitgebreid toegelicht.

In het Masterplan Scheldekaaien krijgt het Droogdokkeneiland een bestemming als grootstedelijk rivierpark. De inrichting van het Droogdokkenpark is het tweede uitvoeringsproject dat wordt opgestart, na de heraanleg van het deelgebied Sint-Andries en Zuid.

Voor de selectie van een ontwerper wordt beroep gedaan op de Open Oproepprocedure van de Vlaams Bouwmeester.

A.01.2 OPDRACHTGEVER

01 Opdrachtgever AG Stadsplanning Antwerpen

De stad Antwerpen heeft ambitieuze doelstellingen met betrekking tot de regie van stadsontwikkelingsprojecten. Om deze te kunnen waarmaken besliste het stadsbestuur begin 2008 om het Autonoom Gemeentebedrijf Stadsplanning Antwerpen op te richten.

AG Stadsplanning Antwerpen (verder genoemd AG Stadsplanning) staat in voor:

- de regie van gebiedsgerichte geïntegreerde stadsontwikkelingsprogramma's met een belangrijke focus op uitvoering van het openbaar domein. Het gaat om de volgende programma's: de reconversie van het Eilandje, de heraanleg van de Scheldekaaien, de ontwikkeling van het Park Spoor Noord, de groene singel en de omgeving van het Centraal Station
- aanvullend wordt ook ingezet op thematische programma's, namelijk op groenprojecten, bouwblokprojecten en op het Masterplan Mobiliteit
- tot slot voert AG Stadsplanning de regie over een aantal strategische stadsprojecten op het publieke domein

Voor de realisatie van deze programma's en projecten wordt projectmatig en resultaatgericht gewerkt. Binnen AG Stadsplanning Antwerpen worden multidisciplinaire projectteams samengesteld in functie van en voor de duur van het project, met aandacht voor de juiste expertise, een grote flexibiliteit en slagvaardigheid. Het is een open en transparant bedrijf dat deel uitmaakt van de stad. AG Stadsplanning Antwerpen is een publiek bedrijf van de stad Antwerpen.

AG Stadsplanning Antwerpen zal in deze de studieopdracht en de uitvoering coördineren en optreden als opdrachtgever en aanbestedende overheid.

02 Betrokken partner: Waterwegen en Zeekanaal nv

In 2005 startten de stad Antwerpen en Waterwegen & Zeekanaal nv een gezamenlijk planningsproces op voor de heraanleg van de Scheldekaaien. Als waterwegbeheerder is Waterwegen & Zeekanaal nv verantwoordelijk voor de stabilisatie en renovatie van de historische kaaimuur en voor de verhoging van de waterkering om de veiligheid tegen overstromingen vanuit de Schelde te garanderen.

Voor de uitvoering van de heraanleg van de Scheldekaaien, sloten de stad en Waterwegen & Zeekanaal eind 2010 een Principeovereenkomst Herinrichting Scheldekaaien af, waarin afspraken worden gemaakt voor de uitvoering van de verschillende deelprojecten zoals in het Masterplan Scheldekaaien werd bepaald. Concrete financiële afspraken worden vervolgens per deelproject vastgelegd in een Realisatieovereenkomst.

Specifiek voor het Droogdokkenpark staat Waterwegen & Zeekanaal nv in voor de realisatie van de waterkering. De waterkering moet ter hoogte van Antwerpen overeenkomstig het in 2005 vastgestelde geactualiseerd Sigmoplan worden verhoogd tot een hoogte van 9,25m TAW. Op deze manier zal de stad Antwerpen ook in de toekomst beschermd blijven tegen overstromingen vanuit de Schelde.

Waterwegen & Zeekanaal staat in voor het aanleveren van de randvoorwaarden, het uitvoeringsontwerp en de uitvoeringsberekeningen van de waterkering. Voor het ontwerp van de waterkering tijdens schets- en voorontwerpfase kan Waterwegen & Zeekanaal nv indien gewenst een apart contract afsluiten met het ontwerpteam.

Alle ontwerpelementen die betrekking of invloed hebben op de waterkering, worden steeds ter goedkeuring aan Waterwegen & Zeekanaal nv voorgelegd.

A.01.3 CONTACT

Het onderwerp van deze Open Oproep valt onder het programma Scheldekaaien, aangestuurd door programmaleider Philippe Teughels. De projectleider voor dit project is Sofie Bullynck.

Voor inhoudelijke vragen met betrekking tot het project, de procedure en de dagelijkse werking: contactpersoon/projectleider:

Sofie Bullynck

Autonoom Gemeentebedrijf Stadsplanning Antwerpen

Postadres: Grote Markt 1 | 2000 Antwerpen

Bezoekadres: Francis Wellesplein 1 | 2018 Antwerpen

Tel. 0032 3 338 21 10

sofie.bullynck@stadsplanning.antwerpen.be

A.02 CONTEXT

A.02.1 RUIMTELIJKE CONTEXT

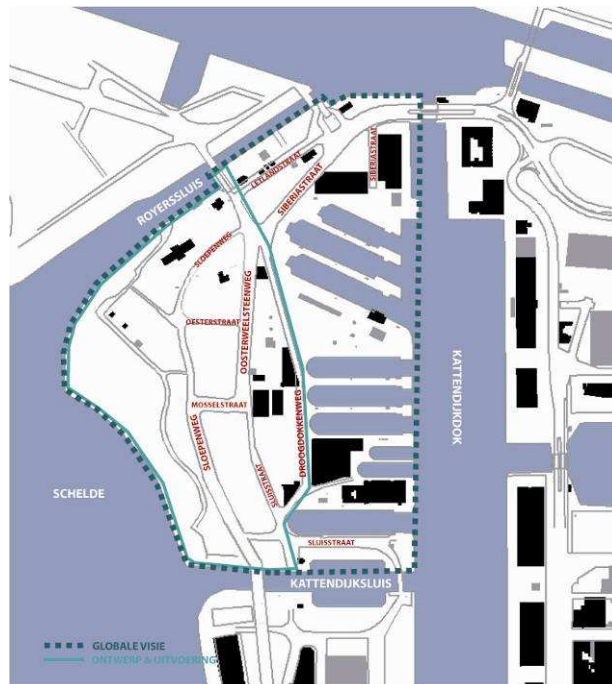
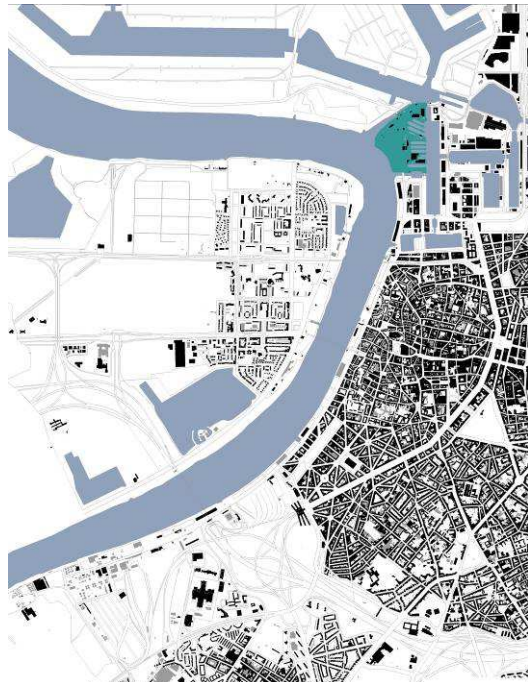
01 Situering

Het Droogdokkeneiland heeft een oppervlakte van circa 23ha. Het wordt als 'eiland' omgeven door water: het Kattendijkdok en de Schelde vormen de oost-west grenzen van het projectgebied, de Roverssluis en de Kattendijksluis vormen de noord-zuidelijke begrenzing.

Het gebied wordt doorkruist door een aantal noord-zuid georiënteerde wegen zoals de Droogdokkenweg, de Sloepenweg, de Sluisstraat en de Oosterweelsteenweg. Deze laatste vormt een belangrijke verbinding tussen stad en haven.

Het terugtrekken van de Antwerpse haven naar het noorden geeft de stad de kans om in noordelijke richting uit te breiden. Ook het Droogdokkeneiland wordt deel van de stad en zal in verschillende fasen tot een grootstedelijke ruimte worden getransformeerd. Momenteel wordt een gedeelte van het Droogdokkeneiland nog voor havenactiviteiten gebruikt door Algemene Werkhuizen Noord (AWN).

De opmaak van een globale visie voor het Droogdokkeneiland (deelopdracht 1), heeft betrekking op het volledige Droogdokkeneiland. De realisatie van het Droogdokkenpark (deelopdracht 2) omvat het gebied tussen de Schelde en de Droogdokkenweg en heeft een oppervlakte van 14,6ha.



02 deelgebieden

Het projectgebied wordt in het Masterplan Scheldekaaien in verschillende zones ingedeeld: de groene oeverstrook tussen Schelde en Sluisstraat-Oosterweelsteenweg; de minerale (verharde) zone van de droogdokken langs het Kattendijkdok; het tussengebied tussen groene en minerale zone en tenslotte het Belvédère aan de Kattendijksluis.

1 Belvédère

Het zuidwestelijk uiteinde van het projectgebied bestaat uit een verhoogd mineraal platform met uitzicht op de nieuwe Kattendijksluis en de volledige Antwerpse rede. De kaaimuur aan deze zijde van de sluis bestaat uit damplanken. Vandaag wordt deze plek vooral gebruikt voor informele activiteiten zoals barbecues, tangolessen of gewoon als plek voor sociale bijeenkomsten. Deze plek vormt een ruimtelijk geheel met de Kattendijksluis en –rolbrug, de bijhorende beschermde sluiswachtershuisjes, en het Limaplein met de Shop en de Montevideopakhuizen aan de overkant.



2 Groene oeverstrook

In dit braakliggend gebied tussen Schelde en Sluisstraat – Oosterweelsteenweg waren vroeger industriële activiteiten gevestigd. Langs het water bevindt zich de waterkering in de vorm van een begroeiide dijk met dienstpad. De oever tussen dijk en Schelde ontwikkelde zich onder invloed van de getijden tot slikken (en gedeeltelijk) schorren. Twee aanmeerpieren in de sluismond en een aantal aanmeerpalen worden gebruikt door boten die wachten om de Royerssluis of de haven binnen te varen. In dit gebied bevinden zich een aantal opmerkelijke gebouwen zoals het Pompstation Royerssluis en de beschermde sluismeesterswoning.

3 Tussengebied

Het tussengebied ligt tussen Sluisstraat – Oosterweelsteenweg en Droogdokkenweg in en is gedeeltelijk bebouwd en verhard. Behalve de hangars van Algemene Werkhuizen Noord (AWN), die voor de scheepsherstellingen in gebruik zijn, bevinden zich een aantal kleinere pakhuizen die momenteel door vzw's worden gebruikt.

4 Minerale zone

De minerale zone is het gebied tussen Droogdokkenweg en het Kattendijkdok, waar de beschermde droogdokken (genummerd van 1 tot 6 en van 8 tot 10) gelegen zijn. Deze droogdokken werden in verschillende fasen tussen 1863 en 1931 gebouwd en zijn nog steeds in gebruik voor de bouw en reparatie van kleinere boten. Samen met het publiek domein van kasseien en blauwe hardsteen, vormen de droogdokken een indrukwekkend pré-industrieel landschap, een getuige van het rijke havenverleden van de plek. Rond de droogdokken bevinden zich ook nog een aantal waardevolle gebouwen zoals het pomphuis van 1895 (beschermd), het pomphuis van 1930, de voormalige pomp- en droogdokmeesterswoning en sommige gebouwdelen en loodsen van Algemeen Werkhuis Noord.

03 Gerealiseerde, lopende of geplande projecten in de buurt

Zowel in het projectgebied als in de omgeving van het projectgebied zijn heel wat projecten gepland of reeds in uitvoering.

1 Pompstation Siberiastraat

Het gebied tussen de Siberiastraat en de Royerssluis kenmerkt zich enerzijds door de aanwezigheid van belangrijke nutsvoorzieningen zoals het pompstation Siberiastraat met de chemicaliëntanks, waarlangs de afwatering van het noorden van de binnenstad wordt geregeld.

Het gebied tussen Lobroekdok en Eilandje, de wijk Dam en de omgeving van het Astridplein tot aan het stadspark watert af naar het pompstation Siberiastraat, gebouwd door Aquafin. Het pompstation verpompt enkel afvalwater naar de collector, die onder de Scheldekaaien doorloopt naar het waterzuiveringsstation bij de Groothandelsmarkt. Momenteel bouwt Aquafin bijkomend een chemicaliëntank.

2 Renovatie Kattendijksluis

De Kattendijksluis is de zuidelijke grens van het gebied en vormt via de Kattendijkbrug de enige directe verbinding van het projectgebied met de binnenstad. De Kattendijksluis is de oudste nog bestaande sluis in Antwerpen en werd eind jaren '90 uit gebruik genomen. Om de maritieme toegang tot het Kattendijkdok te verbeteren, werd beslist de Kattendijksluis terug te openen en een beweegbare brug over de sluis te voorzien. Deze nieuwe brug is geïnspireerd op de voormalige historische rolbrug. De inplanting van de brug vlakbij de beschermde sluiswachtershuisjes herstelt daarnaast ook de historische route van Rijnkaai langs de bebouwing richting Droogdokeneiland. De sluisdeuren worden overeenkomstig het geactualiseerd Sigmaphan voorzien met een hoogte van 9,25m TAW. De verhoogde waterkering moet hier in de toekomst naadloos op aansluiten.

De uitvoeringswerken voor de heropening van de Kattendijksluis werden in 2009 gestart en zullen in 2011 beëindigd worden.

3 Renovatie Royerssluis

De Royerssluis is de noordelijke grens van het projectgebied en vormt een belangrijke verbinding tussen stad en haven. Het werd in 1907 gebouwd ter hoogte van de monding van de Vossenschijn en is de eerste moderne Antwerpse sluis met elektrische aandrijving. Het scheepsverkeer tussen de Schelde en het Albertkanaal gebeurt op dit ogenblik grotendeels via de Royerssluis.

De renovatie van de Royerssluis vormt een onderdeel van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen. In het kader van een verbeterde toegang tot het Albertkanaal, zullen de geplande werken gepaard gaan met een capaciteitsverhoging waarbij de sluis zowel verlengd als verbreed wordt. De minimale breedte zal 27m bedragen; mogelijk wordt de sluis verbreed tot 36m. Dit wordt momenteel verder onderzocht door het Havenbedrijf en de Afdeling Maritieme Toegang van de Vlaamse Overheid.

Op dit moment is het onduidelijk wat de exacte impact van deze werken zullen zijn op het projectgebied. Niet alleen is de ligging van de sluisdeuren momenteel nog onzeker door een mogelijke interferentie met de Oosterweeltunnel, ook de werfafbakening wordt momenteel nog bestudeerd. De uitvoering is gepland voor 2014-2015, en loopt bijgevolg parallel met de uitvoering van het park. Zowel voor het ontwerp als de fasering van de uitvoering dient rekening gehouden met de werfafbakening. Tijdens het ontwerptraject zullen de technische en ruimtelijke randvoorwaarden steeds concreter worden en kunnen beide projecten beter convergeren.

De renovatie van de sluis zal worden afgestemd op de waterkeringshoogte zoals vastgelegd in het geactualiseerd Sigmoplan. Concreet betekent dit dat de sluisdeuren tot op een hoogte van 9,25m TAW zullen worden voorzien.

Tegelijk legt de Royerssluis ook de relatie met het tegenovergelegen gebied rond het Noordkasteel met restanten van de Brialmontomwalling en de beschermde modernistische zeevaartschool. Het Noordkasteel vormt gezien zijn groene karakter een landschappelijk geheel met het Droogdokkeneiland.

In de omgeving van de Royerssluis staan ook enkele cultuurhistorisch waardevolle gebouwen zoals de kolenbergplaats, het sluiswachtershuis en het rijkswachtgebouw. De eerder vermelde sluismeesterswoning is beschermd.

4 Energiewinning uit getijden aan de Royerssluis

Uit een haalbaarheidsstudie kwam de Royerssluis naar voor als meest optimale locatie voor een getijcentrale. Een definitieve beslissing over het al dan niet realiseren van een getijcentrale op deze locatie is nog niet genomen. Ook de ruimtelijk impact van deze getijcentrale en haar bijhorende turbines is momenteel niet gekend.

5 Pompstation Royerssluis

Het overtollige water van het pompstation Siberiastraat wordt bij laagtij ter hoogte van de mond van de Royerssluis gravitair geloosd in de Schelde, en dient bij hoogtij door het pompstation Royerssluis te worden overgepompt naar de Schelde. De pompen zijn echter aan een dringende vernieuwing toe.

Eind 2008 werd de stad gecontacteerd over dit project en na overleg werd besloten om de nieuwe pompinstallatie in het bestaande gebouw te integreren. Dit scenario kon de goedkeuring van alle betrokken partijen wegdragen, zowel op technisch vlak als op vlak van ruimtelijke ordening en erfgoed.

In het voorjaar 2010 werd duidelijk dat de plannen voor de verbreding van de Royerssluis intussen veel concreter waren geworden. Uit de eerste tekeningen blijkt dat het bestaande pompstation hoogstwaarschijnlijk zal moeten verdwijnen, zij het voor de infrastructuur van de sluiskamers, zij het voor de ontsluitingsstructuur.

De noodzaak om de bestaande pompinstallatie zo snel mogelijk te vervangen bestaat echter nog steeds. De inplanting van een nieuw vijzelgemaal in de omgeving van de Royerssluis dringt zich op. De stad dient zo snel mogelijk een definitieve locatie voor het nieuwe vijzelgemaal te bepalen, zodat Aquafin in de zomer van 2011 een nieuwe vergunning kan indienen om de werken tegen het einde van 2011 te kunnen starten.

De ruimtelijke randvoorwaarden voor de inplanting van het vijzelgemaal dienen vanuit het parkontwerp te worden gedefinieerd.

6 Oosterweelverbinding

De Vlaamse regering besliste op 24 september 2010 om de Antwerpse ring te sluiten met twee tunnelcomplexen. Een eerste zinktunnel onder de Schelde met 2X3 rijstroken en een tweede cut&covertunnel onder het noorden van de stad met 4X2 rijstroken. Beide tunnels worden verbonden door het Oosterweelknooppunt dat voorziet in verbindingen in alle richtingen. Door deze oplossing blijft de visuele en fysieke verbinding tussen het Noordkasteel en het Droogdokkeneiland behouden. De Oosterweelknoop wordt in een verzonken wegbedding onder het maaiveld gerealiseerd waardoor zowel de Noordkasteelvijver als het bastion met kazemattenstructuur zal behouden blijven.

De ruimtelijke impact van de Oosterweelverbinding op het Droogdokkeneiland is minimaal. De Oosterweelknoop vormt niet enkel een belangrijke ontsluiting voor de haven, maar zal ook het Eilandje beter ontsluiten vanuit het noorden.



7 Zwemdok in droogdok 1

Het schepencollege besliste in het voorjaar 2010 om een drijvend openluchtzwembad in het eerste droogdok te realiseren. Dit zwembad moet laagdrempelig en voor iedereen toegankelijk zijn en kan een belangrijke impuls vormen voor de verdere reconversie van het Droogdokkeneiland. Eind 2010 wordt een marktverkenning opgestart om private partners te zoeken voor de ontwikkeling en exploitatie van dit zwembad.

8 Cadix-eiland en Montevideo-eiland

Ook de omgeving van het projectgebied is momenteel volop in transformatie. Enerzijds worden gebouwen ontwikkeld op het zuidelijk gelegen Montevideo-eiland zoals de residentiële Westkaaitorens en de ontwikkeling van de Cadixwijk. Ook een aantal beschermde of cultuurhistorisch interessante gebouwen op het Montevideo-eiland worden gerenoveerd en krijgen een nieuwe bestemming, zoals de Red Star Line, de Shop, de Montevideopakhuizen. Anderzijds wordt ook het openbaar domein van het Montevideo-eiland en het Cadix-eiland aangepakt met het nieuwe Cadix-plein, de heraanleg van de Londen-Amsterdamstraat, het wegprofiel van Rijnkaai en het Limaplein.

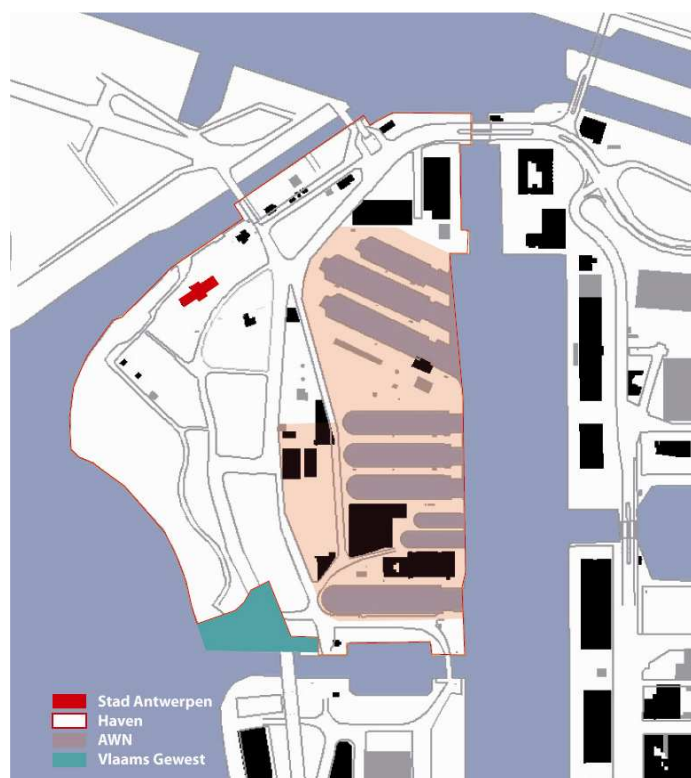
9 Mexico-eiland

Na de ontwikkeling van de eerste fase het Eilandje tot een stadswijk aan het water komt het Mexico-eiland aan de beurt. Op de kop van het Kattendijkdok start het Havenbedrijf er weldra met de bouw van een nieuw Havenhuis naar een ontwerp van Zaha Hadid-architects. Dit speerpuntproject zal op korte termijn het pad effenen voor een nieuwe tramverbinding vanaf de Londenbrug via Kattendijk-Oostkaai tot aan het Straatburgdok. Op het ritme van aflopende concessies kan het Mexico-eiland tot een stadswijk worden ontwikkeld die het inwonersaantal en de jobcreatie op het Eilandje nog eens kan verdubbelen. Met de keuze voor een Oosterweeltunnel komt aan de randen van het Straatsburgdok eveneens ruimte vrij voor een kwalitatieve stadsontwikkeling.

04 Eigendomsstructuren

Het Droogdokkeneiland is momenteel zo goed als volledig eigendom van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. Verschillende percelen en/of gebouwen worden door het havenbedrijf in concessie gegeven aan private partijen. Deze concessies zijn kortlopend en worden jaarlijks, driemaandelijks of maandelijks vernieuwd.

Enkel het pompstation Royerssluis en de zuidelijke oever van de Royerssluis zijn eigendom van de Stad Antwerpen en wordt in concessie gegeven aan Aquafin. Het Belvédère is eigendom van het Vlaams Gewest.



Protocol Haven/Stad

Het protocol tussen Stad Antwerpen en het Gemeentelijk Havenbedrijf bepaalt de eigendomsoverdracht van het Eilandje, waaronder ook het Droogdokkeneiland. Het complex Algemene Werkhuizen Noord (AWN) op de Droogdokkenweg maken echter geen deel uit van deze overdracht, aangezien hier momenteel nog havenbedrijvigheid aanwezig is.

Het havenbedrijf onderzoekt de mogelijkheid om alle werkhuizen in de toekomst te centraliseren. Dit zou betekenen dat het Droogdokkeneiland op middellange termijn door de haven verlaten wordt. Ook de terreinen van AWN zouden dan aan de stad kunnen worden overgedragen.

Gezien de aanwezigheid van AWN op een aantal percelen in het tussengebied dat volledig binnen de afbakening van deelopdracht 2 valt, zal bij het ontwerp en de uitvoering van het Droogdokkenpark rekening moeten gehouden worden met een gefaseerde ontwikkeling zodat de havenactiviteiten van AWN niet gehypothekeerd worden.

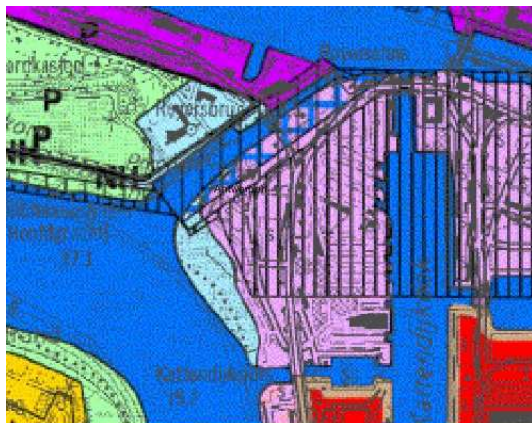
A.02.2 PLANNINGSCONTEXT

01 gewestplan

De oeverstrook tussen dijk en Schelde is ingekleurd als gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen. De rest van het Droogdokkeneiland is bestemd als gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO's.

Zowel het nabije Noordkasteel als de tegenliggende linkeroever van de Schelde zijn ingekleurd als natuurgebied of gebied voor recreatie. Het Mexico-eiland aan de overzijde van het Kattendijkdok is net zoals het Droogdokkeneiland bestemd als gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO's. Ten noorden van de Royerssluis begint het industriegebied van de haven. Rijnkaai tenslotte, ten zuiden van de Kattendijksluis is een gemengd gemeenschapsvoorzienings- en dienstverleningsgebied, bestemd voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen, evenals dienstverleningsbedrijven of inrichtingen in verband met haven en scheepvaart.

<http://geo-vlaanderen.agiv.be/geo-vlaanderen/gwp/>



02 Sigmaplan

De Schelde ontspringt in Noord-Frankrijk en mondt na een tocht van 355 km door België en Nederland uit in de Noordzee. Binnen dit stroomgebied van ongeveer 21 000 km² is de rivier een belangrijke drager van natuur, stedelijkheid, economische ontwikkelingen en recreatie.

Voor het deel van de Schelde dat onderhevig is aan getijdenwerking werd het Sigmaplan opgemaakt. Dit werd opgesteld in 1977 en staat in voor de bescherming van mensen en goederen tegen overstromingen. Ondertussen zijn de fysische omstandigheden gewijzigd (met name de stijging van de zeewaterspiegel, de verdieping van de Schelde en de veralgemeende indijking en de klimaatwijzigingen) en zijn nieuwe inzichten gegroeid over de manier waarop bescherming tegen overstromingen moet worden gerealiseerd.

Daarom werd het Sigmaplan geactualiseerd en op 22 juli 2005 goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Het niveau van 8,35mTAW van de huidige waterkeringsmuur op Rechteroever en de dijk op

Linkeroever is volgens dit nieuw plan onvoldoende. In uitzonderlijke omstandigheden van stormspringtij wordt Antwerpen bedreigd door een reëel overstromingsgevaar. Daarom moet de waterkering op 9,25mTAW worden gebracht. Dit is meer dan twee meter boven de 'blauwe steen' van de kaaimuur op Rechteroever, of 90cm hoger dan de huidige waterkering in Antwerpen.

<http://www.sigmaplan.be>

03 strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (s-RSA) 'Antwerpen Ontwerpen'

Het s-RSA werd in 2006 goedgekeurd door college en gemeenteraad en vormt het kader voor de ruimtelijke ontwikkeling van Antwerpen. Het s-RSA is digitaal te raadplegen op de website van de stad Antwerpen.

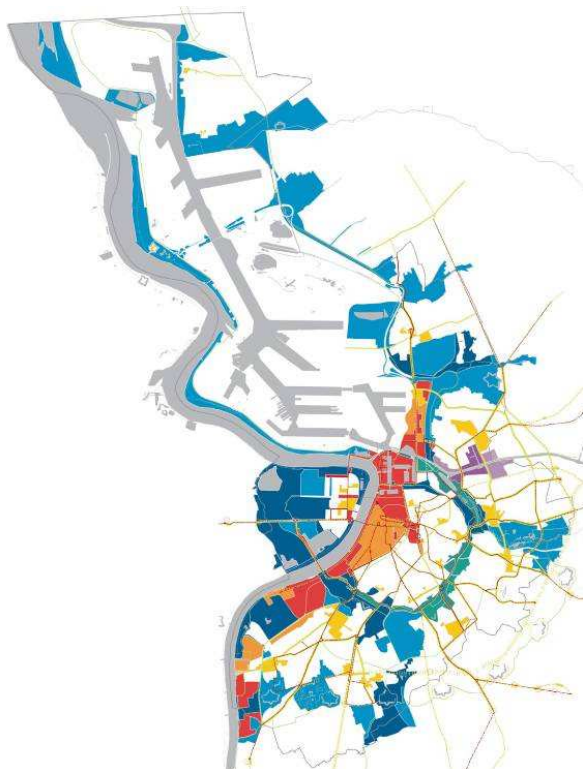
<http://www.antwerpen.be>

In het s-RSA zijn er meerdere beelden en strategische ruimten uit het generiek en actief beleid relevant voor het projectgebied. Het generiek beleid, gebaseerd op de 7 beelden (referentiebeelden voor het verleden, heden en de toekomst) voor de stad, bestaat uit regels die gelden voor iedereen en die afgewogen zijn ten opzichte van alle gebieden van de stad. Ze worden beschouwd als van strategisch belang om de generieke doelstellingen van het structuurplan te bereiken en om de visie te realiseren. De beelden uit het generiek beleid zijn: waterstad, ecostad, havenstad, spoorstad, poreuze stad, dorpen en de metropool en megastad.

Dorpen en metropool_recreëren_Toplocatie:

Toplocatie Eilandje/Droogdokken; deze site kan gezien worden als het eindpunt van de culturele noord-zuidas, vertrekkende vanuit het Zuid via het stadscentrum naar het MAS en de gebouwen van de Red Star Line.

Terwijl de beschermde Droogdokkenzone best zoveel mogelijk gevrijwaard blijft van bebouwing en enkel recreatief medegebruik verdraagt, kan op de randzone tussen de groene Scheldekaaien en vermelde Droogdokkenzone ingezet worden op de inplanting van een cultuurrecreatieve topactiviteit. Ondersteunende stedelijke functies kunnen worden voorzien (inclusief parkeergelegenheid die best zoveel mogelijk ondergronds wordt voorzien). (...)



Vanuit een projectmatige benadering betekent het strategisch of actief beleid het vooropstellen van een aantal doelen, gestructureerd volgens een aantal welomschreven en gelimiteerde ruimten of strategische ruimten: de harde ruggengraat, de zachte ruggengraat, het lager netwerk en de stedelijke centra, de Groene Singel, het levendig kanaal. Het projectgebied vormt het noordelijke uiteinde van de harde ruggengraat en heeft belangrijke raakvlakken met de zachte ruggengraat. Het Ruimtelijk Structuurplan legt de nadruk op het groene karakter van de Scheldeboord.

De strategische ruimten vervullen een sleutelrol in de stedelijke ontwikkeling. Deze bepalen op hun beurt strategische programma's en projecten, die betrekking hebben op een deel van een strategische ruimte. Het actief beleid bestaat dus uit de gebiedsgerichte en projectmatige vertaling om de doelstellingen uit het structuurplan te bereiken en de visie te realiseren. De beelden (of thema's) onderbouwen de strategische ruimten en verantwoorden de keuzen.

De Scheldekaaien en het Droogdokkeneiland op Rechteroever maken deel uit van de harde ruggengraat, samen met Antwerpen Noord, het Eilandje, de Scheldebruggen, de binnenstad en de omgeving van het centraal station, Zuid, Nieuw Zuid, IPZ en de Zuidelijke Scheldeoevers. De Scheldekaaien compenseren het gebrek aan open en toegankelijke ruimte in de kernstad en zijn determinerend voor het beeld van de stad. De continuïteit van de publieke ruimte op de Scheldekaaien is dan ook een belangrijke voorwaarde voor de kwalitatieve ontwikkeling van de harde ruggengraat. De doelstellingen en randvoorwaarden voor de Scheldekaaien en groene Scheldeoevers op Rechteroever worden verder toegelicht in het s-RSA.

De herinrichting van de Scheldekaaien wordt in het s-RSA als een hefboomactie beschouwd. Het uiteindelijke doel is het heroveren van de rivier en het herdefiniëren van de Scheldekaaien als een som van afwisselende en onderling verbonden ruimten die het hart van de stad met het water verbinden en een continuïteit in de stedelijke ruimte vormen. Hierop moet een gebiedsgericht en aangepast functioneel programma worden geënt. Zo voorziet het s-RSA onder meer de ontwikkeling van een cultuurrecreatieve toplocatie tussen Nieuw Zuid en Petroleum Zuid en de uitbouw van de cruise terminal. Een sterk openbaar vervoersysteem - en meerbepaald een tramlijn op de Scheldekaaien - zorgt voor de verbinding tussen de uiteinden van de Scheldekaaien, de binnenstad en Linkeroever. De huidige doorstroombaan voor autoverkeer moet fundamenteel in vraag worden gesteld. Dit moet samengaan met een selectieve inrichting van de Scheldekaaien met gedifferentieerde parkings.

Actief beleid, harde ruggengraat, programma kaaien- noord:

“Het noordelijk deel van de Kaaien is een overgangszone tussen de eerder natuurlijke inrichting van de oevers en het versteende karakter van het centrale deel. (...) Het structuurplan stelt voor om dit deel van de harde ruggengraat, dat doorloopt tot aan het Noordkasteel, te beschouwen als het sluitstuk van het Kaaiensysteem. Het groene karakter van de Scheldeboord ter hoogte van het Droogdokkeneiland en het Noordkasteel dient zoveel mogelijk behouden te blijven als aansluiting op de zachte ruggengraat van het Havenpark (zie verder). Daartoe dient dit gebied zijn groene en open karakter zoveel mogelijk te behouden. De voorziene functie is recreatief medegebruik, bijvoorbeeld in de vorm van een fiets- en wandelpad aan de Schelderand (met eventuele aansluiting op de geplande Scheldebrug) en de inrichting van het resterende deel van de plas van het Noordkasteel als een historisch open water. Dit laatste concept moet in afstemming gebeuren met de voorziene infrastructuur van de Oosterweelverbinding die momenteel in ontwikkeling is.”

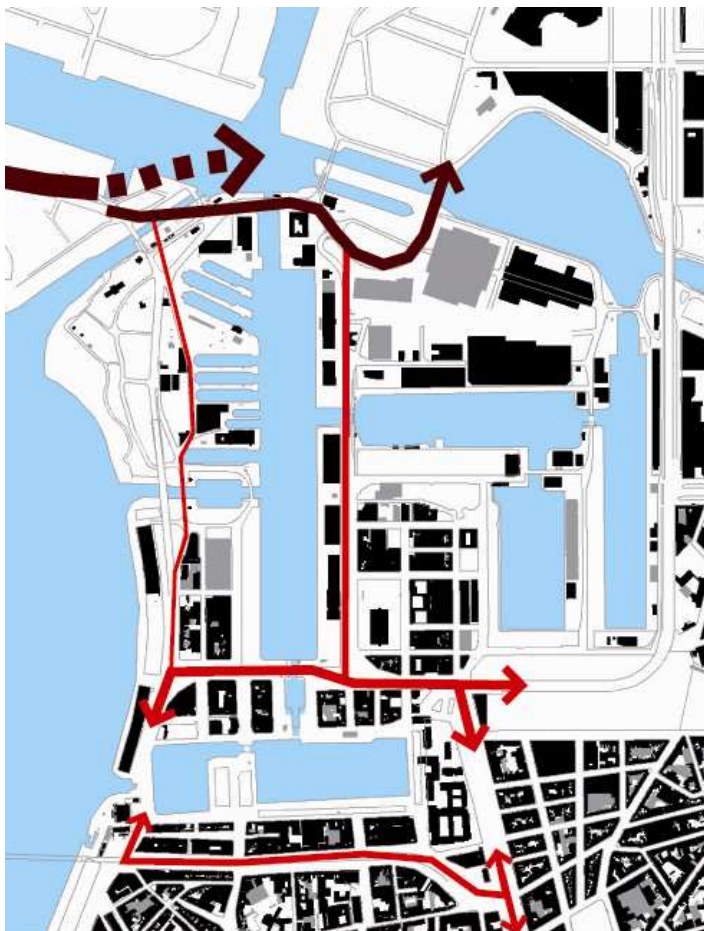
04 Mobiliteitsplan Antwerpen

Gezien de talrijke ontwikkelingen en de infrastructuurprojecten die op stapel staan in de omgeving van het projectgebied is een actualisering van het mobiliteitsplan aan de orde. Het mobiliteitsplan stelde destijds dat de invalsweg naar de binnenstad vanuit de Oosterweelknoop via het Droogdokkeneiland zou lopen.

Deze visie is inmiddels achterhaald.

In afwachting van een geactualiseerd mobiliteitsplan kan volgend voorlopig kader dat in overeenstemming met de dienst mobiliteit werd opgemaakt, worden gehanteerd:

De Oosterweelknoop vormt een belangrijke ontsluiting voor de haven, maar zal ook het Eilandje beter ontsluiten vanuit het noorden. De Oosterweelknoop mag echter niet ingezet te worden als noordelijke ontsluiting van de binnenstad. Zowel in de verdere uitwerking van de Oosterweelknoop als het ontwerp van Droogdokkenweg en Kattendijk Oostkaai dienen voldoende maatregelen genomen worden om sluipverkeer via het Droogdokkeneiland naar de binnenstad te vermijden. De Royerssluis kan hierbij ingezet worden als een sterke filter in de vorm van een lichtengeregeld T-kruispunt op het Droogdokkeneiland als aansluiting op de brug over de Royerssluis en met hoofdrichting Siberiastraat. De Siberiastraat blijft een belangrijke ontsluitingsas richting Siberiabrug en Straatsburgbrug voor zowel haven- als personenvervoer.



De belangrijkste verkeersas voor de wijk Eilandje is de Londen- Amsterdamstraat. Deze straat verzamelt het verkeer van/naar het Eilandje en leidt het naar de Leien. De buurtontsluiting van de Montevideowijk/Droogdokkeneiland en de Cadixwijk/Mexico-eiland verloopt via Rijnkaai en Kattendijk-Oostkaai. Via de Droogdokkenweg worden het Droogdokkeneiland en het Montevideo-eiland ontsloten.

Droogdokkenweg, Rijnkaai en Kattendijk-Oostkaai hebben dus een lokale verkeersfunctie. Deze wegen zijn bijgevolg lokale wegen met een stedelijk karakter die de wijk ontsluiten en worden daarom niet ingericht als voorrangsweg.

05 Masterplan Scheldekaaien als ruimtelijk kader

Het Masterplan Scheldekaaien beoogt de totale heraanleg van de Scheldekaaien van Droogdokeneiland tot en met Petroleum Zuid. Het masterplan spreekt zich uit over het toekomstig gebruik van de kaaien en bevat krijtlijnen om de ruimtelijke samenhang te garanderen. Het is de taak van het masterplan om duidelijke randvoorwaarden uit te zetten om welbepaalde toekomstige ontwikkelingen te sturen. Het masterplan vertaalt een lange termijn ruimtelijke ambitie, flexibel en dynamisch, die weet om te gaan met de vele onzekerheden. Daarom worden in het masterplan verschillende niveaus van bepaaldheid ingebouwd. Terwijl de schaal van het beschouwde gebied verkleint, verkleint dus ook de mate van bepaaldheid. Keuzes worden minder dwingend en laten meer ruimte voor nuancering.

Ontwerphouding

De ontwerphouding zet op conceptueel niveau een richting uit voor het Masterplan Scheldekaaien. Via globale bewoordingen en aftastende kaaibeelden worden de ambities voor de volledige heraanleg van de kaaien benoemd. Deze zijn van toepassing op alle deelprojecten.

De kaaien vormen een dynamisch stedelijk landschap.

Het dynamisch karakter van de Scheldekaaien is onmiskenbaar met de getijden van de rivier, de beweging op het water, de havenactiviteiten, wisselende condities dag en nacht en volgens de opeenvolging van seizoenen. Het is een schouwspel voor stedelijke beweging en een poort voor toeristen, een podium voor evenementen, maar ook leegte en contemplatieve ruimte.

De kaaien zijn van niemand en iedereen.

De kaaien ontsnappen door hun eigenheid, hun maat en hun unieke positie tussen stad en rivier, aan de eenduidige definieerbaarheid die de andere formele publieke ruimtes in Antwerpen kenmerken. De kaaien zijn van niemand en van iedereen, niets en alles kan er. De kaaien zijn een compensatieruimte, een vrijplaats waar kan wat in de formele stedelijke ruimte niet gepast wordt geacht. Het is een publieke ruimte die ontvangt en ontvankelijk is voor het andere in de stad. Ze is dan ook niet eenduidig te thematiseren en nauwelijks geprogrammeerd.

De kaaien zijn het portaal van de stad naar de rivier.

De kaaien vormen een autonome tussenruimte tussen stad en rivier. Als je op de kaaien stapt, stap je uit de stad en krijg je een zicht op het landschap van de Schelde. Vanuit de rivier stap je op de kaaien en aanschouw je en voel je de stad waar je evenwel nog net niet in bent. In die zin zijn de kaaien het balkon van de stad.

In de richting dwars op de rivier regelt de waterkering de overgang tussen stad en rivier: door haar plaats, maar ook door haar aard. De kaaistrook als geheel is de transitiezone waarin de overgang van stad naar rivier plaats vindt. In de langsrichting begeleiden de kaaien de overgang van een bijna landelijk polderlandschap in het zuiden, over het binnenstedelijk weefsel, naar de zeehaven ten noorden van de stad.

De kaaien zijn het belangrijkste publiek domein van Antwerpen.

Vanuit het besef van het belang van de kaaien voor het collectief geheugen van Antwerpen, wordt ingezet op een landschappelijke benadering, gevarieerd in vorm en gebruik.

De kaaien zijn maatstaf en uitstalraam voor de stad.

De continuïteit en het uniform karakter van de rede onderlijnt het beeld van de stad. Als geheel is de rede zichtbaar van op linkeroever en vanaf de rivier, maar ze toont zich ook in volle lengte van op de rechteroever zelf door de bocht in de rivier. Aan de stadskant spreidt het stedelijke weefsel een extreme variatie ten toon van zeer verschillende karakters, gebruik, omstandigheden en mogelijkheden. De vele kleuren van de stad resoneren op de kaaien. Over de ganse kaailengte en in elk deelproject wordt zorgvuldig een evenwicht gezocht tussen de eenheid van de rede als geheel, en de verscheidenheid van de aanpalende stadsdelen.

Krijtlijnen

De krijtlijnen worden uitgezet over de totale omvang van het projectgebied en bepalen de ruimtelijke structuur van het geheel. De ruimtelijke beslissingen zijn gebundeld in 6 thematische lagen.



Actieve haven

Deze krijtlijn gaat dan ook uit van een maximaal behoud van de kaai-infrastructuur, en een heroriëntatie naar meer stedelijke kaaiactiviteiten. Vooreerst wordt de kaaimuur integraal behouden, gestabiliseerd en gerestaureerd. Ook de bolders, kranen en kasseivlakte worden langsheen de kaaimuur en de blauwe steen behouden. De kaaien zijn opnieuw een voor de stad beschikbare aanmeerzone. Het type schepen dat op een welbepaalde plaats kan aanmeren, zal er alleszins het karakter en het mogelijk gebruik van de kaaien beïnvloeden.

Deze krijtlijn is in het Droogdokkenpark aanwezig door de heropening van de Kattendijksluis met rechthoekse toegang tot het Kattendijkdok en door het behoud van de meerpalen als aanmeerplaats voor wachtende schepen.

Historisch erfgoed en archeologie

Een aantal laat 19de eeuwse monumenten bepalen het huidige karakter van de kaaien. De meesten zijn in onbruik en verdienen een nieuw programma. Behoud van het havenhekken is niet langer wenselijk want het legt een te grote hypotheek op een aangepaste herontwikkeling van de kaaien als publiek domein, zeker in het centrale deel van de kaaien. Maar de historische erfenis is ruimer en het gaat niet op één historische laag uit te vergroten ten nadele van de vele andere lagen. De kaaien zijn als een 'palimpsest' waar ook straks weer nieuwe eigentijdse lagen aan kunnen worden toegevoegd.

In het Droogdokkenpark verwijst deze krijtlijn naar de sluismeesterswoning Royerssluis als beschermd monument, maar ook het pomphuis Royerssluis en de Duitse bunker kunnen op projectniveau worden geëvalueerd indien en op welke manier ze in het park kunnen worden geïntegreerd.

Waterkering

De Schelde is niet alleen de bestaansreden van Antwerpen, ze vormt ook een bedreiging. Sinds 1978 scheidt een betonnen keermuur de stad eenduidig van haar rivier. Maar het zomaar ophogen van deze keermuur betekent een muur van 2,25m boven de kaaien, die alle zichten op de rivier zou verhinderen en de kaaien bijna ontoegankelijk zou maken. De waterkering zal dus meer moeten zijn dan een louter beschermende infrastructuur. Voor de waterkering worden in eerste instantie aard en ligging bepaald, in functie van de verschillende stadswijken. Een ligging nabij het water vergroot de stedelijke ruimte, terwijl een ligging nabij de stad net een groot kaaivlak behoudt. Mobiele keringen vrijwaren het zicht op de Schelde en vergroten de toegankelijkheid van het kaaipark. Vaste delen van de waterkering tot op het geactualiseerde Sigmapeil 9,25m TAW maken door een visuele afscherming net de leegte naast de stad voelbaar. De opeenvolging van vast en mobiel wordt met zorg en zeer precies geënceneerd.

De voorziene waterkering voor het Droogdokkenpark bestaat uit een vaste waterkering, een dijk tot geactualiseerde Sigmahoogte 9,25m TAW. De locatie van deze dijk is vrij te bepalen in functie van het parkontwerp, en dient de waarneming van getijden buitendijks uit te vergroten. Het Belvédère daarentegen wordt integraal opgehoogt tot geactualiseerde Sigmahoogte 9,25mTAW.

Mobiliteit

Nauwgezet die ene grens van de waterkering bepalen haalt weinig uit, als we er niet tegelijk voor zorgen dat de kaaiweg en alles wat erbij hoort makkelijk is over te steken. De kaaiweg tot Scheldestraat behoudt een verzamelende functie voor de binnenstad, maar doorgaand verkeer op de kaaien wordt zoveel mogelijk geweerd door het gedeelte tussen Sint-Pietersvliet en Scheldestraat een autoluw karakter te geven. De zone tussen Suikerrui en Sint-Jansvliet wordt voetgangersgebied. Stadsrandparkings vangen het verkeer op onmiddellijk bij de snelweguitritten, en worden verbonden met het tramnetwerk van de binnenstad. Kleinere rotatieparkings beperken verder het verkeer op de kaaiweg. Nieuwe trams zullen de parkings verbinden met de binnenstad. Het plan voorziet een apart regionaal fietspad langs de ganse lengte van de Scheldekaaien. Tenslotte pleit het masterplan volop voor het uitbouwen van publiek watertransport: veerpont, waterbussen (vaporetto's) en watertaxi's. Ze brengen opnieuw leven op de kaaien.

Op het Droogdokkeneiland wordt de kaaiweg een lokale straat met verkleind wegprofiel, dat het tracé van de huidige Droogdokkenweg volgt. De regionale fietsroute wordt hier niet mee in het wegprofiel geïntegreerd maar volgt een onafhankelijk traject en wordt bepaald in functie van het parkontwerp. Een tramlijn is slechts op lange termijn mogelijk. Een beperkte bestemmingsparking voor de parkbezoekers dient te worden voorzien.

Publieke ruimte en beeldkwaliteit

Het zal duidelijk zijn dat het masterplan volop de kaart trekt van de Scheldekaaien als publieke ruimte, maar het zou van weinig nuance getuigen om een eenduidige uniformiteit na te streven voor alle kaaizones. Antwerpen heeft vele karakters, die elk recht hebben op een geëigende en unieke relatie met de rivier. Toch blijft eenheid, samenhang en continuïteit van de historische rede, over de verschillen heen, een grote zorg. Het is natuurlijk in eerste instantie de imposante stroom zelf die de Scheldekaaien bindt tot één stadslandschap. Maar zeker bij uitvoering in fasen zal deze samenhang onvoldoende overeind blijven, als ze niet wordt onderbouwd door afspraken voor materiaalgebruik en herinrichting van de Scheldekaaien.

Op het Droogdokkeneiland wordt een gradient voorzien van natuurlijkheid, over stedelijkheid naar het havenkarakter van de droogdokkensite. Het grootstedelijk park wordt ontworpen op een wisselende gebruiksintensiteit. Het Belvédère is een leeg mineraal balkon met zicht op stad en rivier. Een globale ontwerpstrategie is noodzakelijk voor heel het Droogdokkeneiland, inclusief droogdokken, vooraleer een parkontwerp kan worden gemaakt.

Kaaiprogramma's

Zoals gezegd wacht veel waardevol historisch patrimonium op een gepaste herbestemming. Nieuwe bestemmingen zijn per definitie publiek en gericht op een breed publiek. Maar ook nieuwe bakens kunnen worden toegevoegd op weloverwogen plekken op de kaaizone, en voegen daarmee expliciet een nieuwe laag toe aan de veelzijdige waterkant. Maar dit zal met veel zorg moeten gebeuren, op precies gekozen locaties, genereus maar zonder alle potentieel voor later nu reeds op te gebruiken. Tenslotte kunnen de stadswijken Montevideo (als onderdeel van havenkwartier Eilandje) en Nieuw Zuid gedeeltelijk worden uitgebreid op de Scheldekaaien.

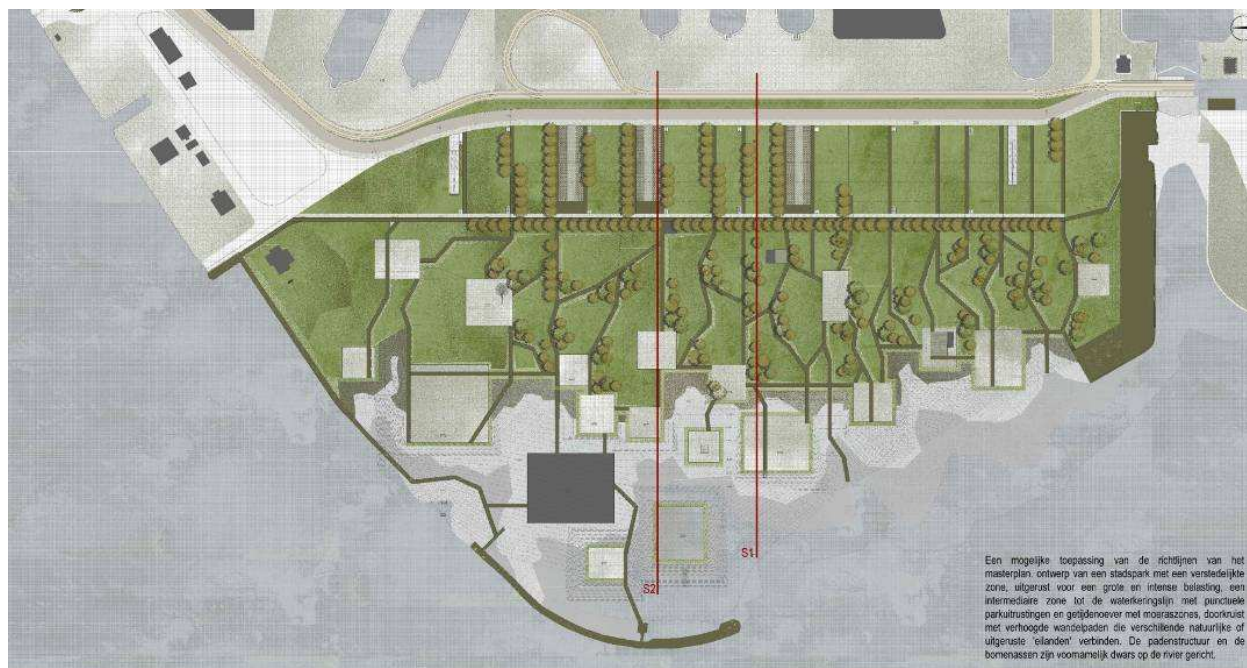
Alleen kleinschalige parkvoorzieningen kunnen worden geïntegreerd in het park. Het Belvédère blijft steeds onbebouwd. Er is ruimte voor een publiekgerichte grootstedelijke functie met beperkte footprint en mits een optimale landschappelijke inpassing in het park. De precieze invulling moet worden bepaald in functie van een opportuniteit op (lange) termijn. Immers, de unieke locatie van het Droogdokkeneiland moet spaarzaam worden ingezet. Voor de grootstedelijke functie werd geen

bouwenveloppe bepaald, het maximaal volume is immers afhankelijk van de concrete functie en dient op projectniveau te worden onderzocht. In het Droogdokkenpark zijn verder geen andere permanente functies, noch private functies toegelaten.

Typologische karakterisering

In de typologische karakterisering wordt de aard en ambitie per zone verfijnd aan de hand van geïntegreerde typesecties en beeldkwaliteit. Deze bouwen verder op de krijtlijnen. Het Droogdokeneiland wordt hier gekarakteriseerd als grootstedelijk park én uitwaaipelek.

Het Droogdokeneiland wordt een echte scharnierruimte tussen de Antwerpse metropool en haar befaamde zeehaven. Tussen Royerssluis en Kattendijksluis, en met aan de ene kant de natuurlijke oever en aan de andere kant het havenplatform met de oude droogdokken, liggen alle troeven op tafel om er een indrukwekkend grootstedelijk park van te maken.



Ontwerpend onderzoek

Mogelijke projecten binnen de verschillende zones worden afgetast en geïllustreerd via ontwerpend onderzoek. Via het ontwerpend onderzoek komt de aard en omvang van concrete deelprojecten in beeld en worden de keuzes uit de eerdere hoofdstukken verder onderbouwd.

Operationeel kader

Het operationeel kader is als appendix toegevoegd aan het Masterplan Scheldekaaien. Het operationeel kader duidt ondubbelzinnig operationele zones aan, en geeft aan binnen welke randvoorwaarden mogelijke deelprojecten kunnen worden ontwikkeld. Het operationeel kader moet toelaten strategische projecten te bepalen die kunnen aangevat worden op korte termijn, en zal flexibiliteit inbouwen voor de toekomstige noden, wensen en opportuniteiten. Het bepaalt de kleinst mogelijke interventiezone, die in principe niet verder kan worden onderverdeeld. In het bijzonder moet het de samenhang en ruimtelijke kwaliteit veilig stellen binnen een onzeker traject.

06 Masterplan eilandje

Masterplan Eilandje werd goedgekeurd door college en de gemeenteraad in 2002. Het Masterplan Eilandje geeft de krijtlijnen voor de ontwikkeling van het Eilandje als een stadsinbreidingsproject en

vormt de basis voor de beeldkwaliteitplannen en BPA's die de realisatie ervan moeten concretiseren. Het beoogt zowel herontwikkeling en renovatie van de bestaande bebouwing als ontwikkeling van bijkomend programma. Het Masterplan toont een toekomstbeeld voor het Eilandje waarbij het water een prominente rol speelt. De dokken zijn sfeerbepalend en vormen een verwijzing naar de historie van het gebied.

De uitvoering van het Masterplan gebeurt in twee fasen. Fase 1 geeft opdracht tot de opmaak van een BPA Eilandje voor respectievelijk het gebied rond de Oude Dokken, de Montevideowijk en de Cadixwijk en een BPA voor de Rijnkaai. Deze moeten - samen met de beeldkwaliteitplannen (zie verder) - richting geven aan de ontwerpen en bouwaanvragen van de stad, het havenbedrijf en derden. In het gebied van de Oude Dokken zijn kantoren de belangrijkste functie, naast wonen, openbaar domein, groen en voorzieningen. In de Cadixwijk en de Montevideowijk ligt de nadruk op wonen. Fase 1 voorziet ruimte voor 8000 inwoners, 6500 werknemers en een ruim aanbod aan commerciële en culturele voorzieningen.

Het Masterplan Eilandje, fase 2 maakt een globale visie voor de ontwikkeling van het Mexico-eiland, het Droogdokeneiland en het Kempeneiland. Het legt relaties tussen het Eilandje en de grootschalige gebieden erlangs, met name de haven, Oosterweel en de Noorderlaan. Voorgenoemde aantallen zullen worden verdubbeld.

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

Het Masterplan Eilandje fase 2 gaat uit van een driedelige zonering van het Droogdokeneiland:

Een westelijke groene, zachte zone langs de Schelde die aansluit op de groenstructuur en zich via het Noordkasteel langs de Schelde naar het noorden begeeft. De groene zone is open van karakter en kent nauwelijks bebouwing. Het Droogdokeneiland biedt de unieke kans om het groen van het Noordkasteel dichterbij de stad te brengen. De continuïteit van de groene zone is van belang. Deze zone wordt uitgebouwd als een ruig, groen gebied, met aandacht voor ecologie (bijvoorbeeld langs de Scheldeoever), en met integratie van post-industriële elementen met maritiem karakter.

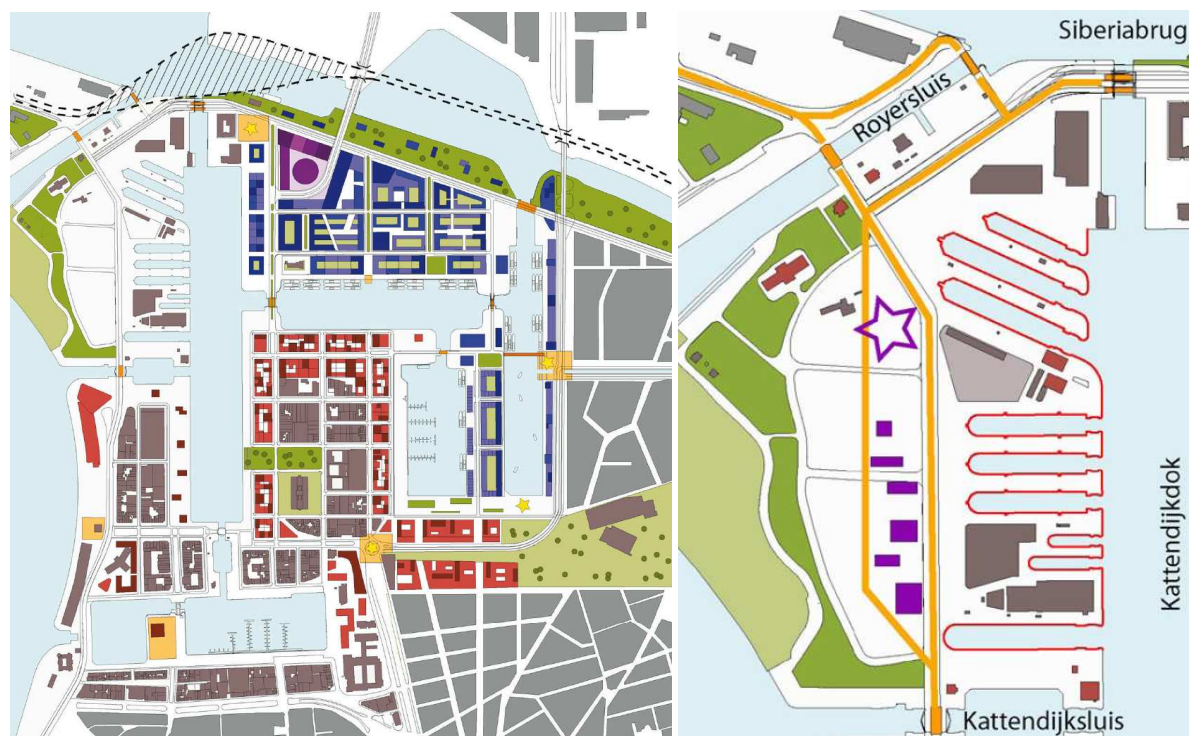
“De groene open ruimte op het Droogdokeneiland is van groot belang, niet alleen voor het Eilandje, maar voor de hele stad. Een groen park aan de Schelde heeft de potentie uit te groeien tot een formidabel recreatiegebied voor Antwerpen, waaraan het panorama van de Scheldebocht een extra kwaliteit toevoegt.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

Een oostelijke zone bestaat uit de oude droogdokken en heeft een hard en stenig karakter. Deze zone is veel meer besloten, wat door bebouwing tussen de dokken toe te voegen nog meer geaccentueerd wordt. De bestaande (al dan niet beschermde) gebouwen van de haven worden gaandeweg aangevuld of vervangen door nieuwe gebouwen van de haven, of door een volledig nieuw programma (bij voorkeur grootschalige functies in de openbare en recreatieve sfeer). De droogdokken worden opengesteld voor publiek als aanvulling op de culturele as met het MAS en het Koninklijk Ballet van Vlaanderen.

“Bij de programmatische invulling van het Droogdokeneiland ligt de nadruk op stedelijke recreatie en bijzondere functies. Het openstellen en zichtbaar maken van de droogdokken voor een groot publiek is een mooie aanvulling op de culturele as door het Eilandje.”

Een langgerekte overgangszone tussen de noord-zuid ontsluitingsweg vormt de overgang tussen voorgenoemde zones. Het bedient de verschillende activiteiten van parkeerplaats en voorziet de nodige infrastructuur voor exploitatie van het gebied. De parkeerplaats wordt op een landschappelijke manier aangelegd. De bebouwde oppervlakte is beperkt tot maximaal 1/3 van de zone en de bebouwing is op een dusdanige manier ingeplant dat het visueel contact en voetgangersbewegingen tussen de harde en de groene zone mogelijk blijven.

“De infrastructuur op het Droogdokkeneiland wordt bepaald door de noord-zuid lijn die de kaaien met de singel moet gaan verbinden. Deze lijn wordt ter hoogte van de Royerssluis met de Siberiastreet verknoopt. Rond de Royerssluis ontstaat een belangrijke entree tot de haven vanuit het Eilandje.”



Als aanvulling op het Masterplan Eilandje zijn onderstaande plannen opgesteld als richtlijn om de gewenste ruimtelijke kwaliteit te bekomen.

Het beeldkwaliteitplan buitenruimte geeft richtlijnen omtrent verschillende thema's, met name verkeer, groen, straatprofielen, verlichting, meubilair, terrassen, reclame en kunst. Het beeldkwaliteitplan architectuur geeft een visie over de gewenste typologie van de gebouwen. Deze wordt verduidelijkt aan de hand van streefbeelden.

Het waterplan voorziet in een multifunctionele programmatie van de dokken met recreatieve invullingen en ruimte voor wonen op het water.

Zowel het beeldkwaliteitplan buitenruimte als het waterplan werden goedgekeurd in 2004.

Het waterplan Eilandje wordt momenteel geactualiseerd. In het nieuwe waterplan worden verschillende projecten gedefinieerd en gekoppeld aan een budget en een timing. De principes van het nieuwe waterplan werden door het college goedgekeurd in 2010.

Het nieuwe waterplan definieert de harde droogdokkenzone als een reconversieproject en beschrijft vooral de potentie van het gebied:

“De drie eerste droogdokken van de negen imposante droogdokken worden niet meer gebruikt voor droogdokactiviteiten. De andere zes droogdokken zijn nog in industrieel gebruik door AWN (Algemene Werkhuizen Noord, een dienst van het havenbedrijf) en SKB (Scheepvaart- en Konstruktiebedrijf nv, een private firma).

Ook twee gebouwen die in het bouwblok tussen droogdok 1 en 2 staan zijn buiten gebruik. Het gaat om het als monument beschermde pomphuis van 1895 en een vervallen dienstwoning van 1905. Het plaatje leent zich perfect om een al dan niet tijdelijk cultureel programma als een bar, een bioscoop of een theater in op te bouwen en een vervlechting te bekomen van havenactiviteiten en stadsontwikkeling.

Bij het uit dienst nemen van de droogdokken door het havenbedrijf kunnen de droogdokken ingevuld worden met een zeer divers cultureel, museaal en sociaal economisch programma. Er zou een zonering tot stand gebracht kunnen worden waarbij de meest noordelijke droogdokken in gebruik blijven voor scheepsherstelling terwijl de meest zuidelijke herbestemd worden voor recreatieve doeleinden. Het middengedeelte kan een combinatie zijn van de twee, met ruimte voor sociale tewerkstellingsprojecten of scheepsreparatie voor historische schepen.

Verschillende bestaande beeldbepalende gebouwen (verschillende types van loodsen) kunnen herbestemd worden. Voor de herlocalisatie van het sociale tewerkstellingsproject Werkvorm vzw die vandaag gevestigd zijn op kaai 38 in de Cadixwijk zijn de loodsen op de droogdoksites een ideale vervanger. Voor een actief museum over scheepvaart en over de Antwerpse havenwereld waar je als bezoeker kan mee doen en denken zijn de droogdokken ook dé geschikte plek. Een dok zou ook ingericht kunnen worden als concertzaal, sporthal of zwembad.”

Het groenplan geeft een groenstrategie voor het Eilandje weer met een systeem van boomgroepen die over het gebied verspreid worden. Het groenplan werd goedgekeurd in 2005.

Voor het Droogdokeneiland werd in 2005 een bevragingbundel uitgeschreven door het Gemeentelijk Havenbedrijf. Hierin werden de ontwikkelingsmogelijkheden voor voorzieningen, woningen en kantoren onderzocht. Een belangrijk element in de bevragingbundel was de ontwikkeling van een internationaal congressentrum annex hotel en appartementen, ten noorden van de Kattendijksluis. Deze piste werd intussen echter volledig verlaten.

07 BPA & RUP

Gezien de huidige bestemming in het Gewestplan, is de opmaak van een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) mogelijk noodzakelijk voor de vergunning van de (gebouwde) parkvoorzieningen. Dit zal op basis van het wedstrijdontwerp worden geëvalueerd. De opmaak van een RUP maakt geen deel uit van voorliggende opdracht.

08 Cultuurhistorische waarden

a. Beschermde monumenten en landschappen Beschermingsbesluit Monumentenzorg 29 mei 2001

Een reeks gebouwen en infrastructuren op het Eilandje werden omwille van de historische en industrieel-archeologische waarde beschermd:

- kaaimuren van het Kattendijkdok (Oostkaai, Westkaai, Zuidkaai en Noordkaai)
- het sluisencomplex tussen Kattendijkdok en Schelde met inbegrip van de nog aanwezige kaapstanders
- 2 sluiswachtershuisjes aan noord- en zuidzijde van de Kattendijksluis
- de stadsdroogdokken 1-6 en 8-10
- het pomphuis bij droogdokken 1 tot 6
- de Mexicobruggen tussen Kattendijkdok en Houtdok
- de Montevideo magazijnen

- de sluismeesterswoning bij de Royerssluis
- het aanwervingsbureau voor havenwerklieden Rijnkaai (de Shop)
- de gebouwen van Red Star Line

Een aantal ervan bevinden zich op het Droogdokkeneiland, of in de nabije omgeving.



b. Cultuurhistorisch onderzoek in het kader van Masterplan Scheldekaaien

Behalve beschermde monumenten zijn nog heel wat andere gebouwen en infrastructuren interessant vanuit cultuurhistorisch standpunt en beeldbepalend voor het projectgebied. Naar aanleiding van de opmaak van het Masterplan Scheldekaaien werd een cultuurhistorisch onderzoek uitgevoerd. Op Droogdokkeneiland krijgen volgende elementen –naast de beschermde monumenten- een hoge waardering: de sluiswachterswoning en het rivierloodsgebouw aan de Royerssluis, de Royerssluis en –brug en de meerpalen in het water. De archeologische verwachting van op het Droogdokkeneiland is daarentegen volgens de cultuurhistorische studie eerder laag.

c. Historische analyse Droogdokkeneiland

Recent werd door Cécile Rousselot een historische analyse gemaakt van het Droogdokkeneiland, in het kader van een praktijkstage. Dit document geeft inzicht in de historische evolutie van het projectgebied en documenteert een aantal cultuurhistorisch interessante gebouwen op de site.

d. Inventaris bouwkundig erfgoed ('Bouwen door de eeuwen heen')

In de inventaris bouwkundig erfgoed worden ook een aantal niet-beschermde gebouwen en infrastructuren van het Droogdokkeneiland besproken en als waardevol gecatalogeerd. Het betreft ondermeer: Kattendijksluis en sluiswachtershuisjes, het pomphuis bij droogdokken 1 tot 6 en de bijhorende pomp- en droogdokmeesterswoning, het pomphuis bij droogdokken 8 tot 10, de Royerssluis, de Royersbrug, de kolenbergplaats, het sluiswachtershuis, het rijkswachgebouwtje, de sluismeesterswoning alias "Het Kasteeltje", het Noordkasteel en de Hogere Zeevaartschool.

Niet-vermelde gebouwen zijn daarom niet per definitie waardeloos en moeten steeds op projectniveau worden geëvalueerd.

e. Archeologische Advieskaart

De databank van de Centrale Archeologische Inventaris vermeldt voor het Droogdokeneiland geen waardevol materiaal voor de prehistorische of Romeinse perioden. Recentere archeologische resten kunnen daarentegen mogelijk wél teruggevonden worden op het Droogdokeneiland. Het betreft resten van de vroegere Volmolen, de Vossenschijnsuis, de Poedertoren, de Ferdinandusdijk en de Palingshuizen.

09 Biologische waarderingskaart

De oeverzone staat op de biologische waarderingskaart gemarkeerd als biologisch waardevol, de buitendijkse zone is zelfs als zeer waardevol gecategoriseerd.

Te consulteren via <http://geo-vlaanderen.agiv.be/geo-vlaanderen/bwk/>

10 Habitat Richtlijn gebied

De buitendijkse zone maakt deel uit van het habitatrichtlijngebied. Het betreft het slikken- en schorregebied. Zowel de vegetatie als de aanwezige fauna zijn hiermee beschermd.

Het slik is het gedeelte van de oever dat bij elke vloed overspoelt. Slechts weinig planten houden het hier uit. In de modder krioelt het wel van de minidiertjes zoals wormen, krabben en kreeftjes, een ideaal maal voor eenden en steltlopers. Bij ieder getij wordt een dun laagje slib afgezet waardoor slikken opslibben en langzamerhand boven de hoogwaterlijn uitsteken. Ze overstromen niet meer bij ieder getij, het zijn nu schorren.

Schorren overspoelen enkel bij springtij. Deze getijdenwerking veroorzaakt opslibbing op de ene plaats en erosie op de andere. De schorranden kunnen afkalven. Centraal ontstaan geulen en tegelijk ontstaan nieuwe stukjes schor. Dit dynamisch milieu herbergt een aangepaste flora en fauna. Er groeien plantensoorten die een tijdelijke overstroming – zelfs met zout of brak water – goed verdragen. In het brakke water treffen we stevig hoog riet. Vogels kunnen er rusten en broeden.

Slikken en schorren zijn levensnoodzakelijk voor een goed functionerend ecosysteem. Ze zorgen voor een groter contactoppervlak tussen water en lucht, waardoor ze de rivier met zuurstof verrijken en stikstof verwijderen. Slikken en schorren brengen ook silicium in het water. Dit is een bouwsteen van kiezelwieren. Deze liggen aan de basis van de voedselketen. De aanwezigheid van kiezelwieren verhindert het optreden van algenbloei, iets wat desastreuze effecten kan hebben op de visstand.

In Vogel- en Habitatrichtlijngebieden mogen geen activiteiten plaatsvinden die een nadelige invloed hebben op het gebied. Het ontwerp van het Droogdokeneiland zal onderworpen worden aan een passende beoordeling. Het betreft een effectenstudie inzake fauna en flora waaruit moet blijken of de natuurlijke kenmerken van het gebied al dan niet aangetast zullen worden als gevolg van de geplande activiteit. Er moet dan ook in het ontwerp uitgegaan worden van een slikken- en schorregebied dat minimaal gelijk is aan de huidige oppervlakte.

Te consulteren via:

<http://geo-vlaanderen.agiv.be/geo-vlaanderen/natura2000/>

<http://www.natuurenbos.be>

11 Voortschrijdend inzicht in stedelijk planningskader

De uitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling van het Droogdokeneiland zijn met de tijd verfijnd en soms zelfs gedeeltelijk gewijzigd. De verschillende stedelijke planningsdocumenten (Masterplan Eilandje, s-RSA en Masterplan Scheldekaaien) zijn daardoor niet steeds volledig in overeenstemming. Het is echter de meest recente visie die richtinggevend is.

Zo gaat het Masterplan Eilandje uit van een bouwprogramma in het tussengebied en tussen de verschillende droogdokken. In het s-RSA wordt daarentegen vooral het open en recreatieve karakter benadrukt. Behalve een culturrecreatieve topactiviteit wordt het Droogdokeneiland volgens het s-RSA best zoveel mogelijk gevrijwaard van bebouwing. Het Masterplan Scheldekaaien werkt verder op het s-RSA en voorziet de inplanting van een grootstedelijke functie aan de Schelde, in het noordelijk deel van het gebied. Het stedelijk beleid kiest dus expliciet voor de ontwikkeling van het Droogdokeneiland tot een publiek grootstedelijk park met een beperkt publiek bouwprogramma.

In het Masterplan Eilandje werd een ontdubbelde noord-zuidverbinding voor het Droogdokeneiland voorzien, terwijl het Masterplan Scheldekaaien de noord-zuidverbinding beperkt tot de Droogdokkenweg. Dit is conform de beslissing van het college om de Scheldekaaien autoluw te maken en zelfs een circulatiebeperking in te voeren tussen het Steen en de Scheldestraat. Het is dan ook aangewezen om vanaf de Royerssluis voldoende filters te integreren om het verkeer op het Droogdokeneiland te beperken. In het Masterplan Scheldekaaien krijgt de Droogdokkenweg een lokaal karakter.

Het s-RSA tenslotte tekende een kaaitram van Petroleum Zuid tot de Siberiabrug op het Droogdokeneiland. Gezien de technische complexiteit om de tram over de rolbrug van de Kattendijksluis door te trekken, ziet het Masterplan Scheldekaaien af van een tramverbinding op korte termijn tot op het Droogdokeneiland. De kaaitram wordt in het noorden afgeleid via de Londen-Amsterdamstraat om zo Cadix en Mexico-eiland van openbaar vervoer te voorzien via de Kattendijk Oostkaai. Op lange termijn kan het Droogdokeneiland via de Siberiabrug en –straat eventueel nog aangetakt worden op het tramnetwerk.

12 Lokaal behoeftenonderzoek

Een lokaal behoeftenonderzoek op schaal van de volledige Scheldekaaien wees uit dat er in de wijken langs de Scheldekaaien belangrijke tekorten zijn voor open ruimte voorzieningen (formele open ruimte, speelterreinen, buurtsportterreinen, hondenloopzones en volkstuinten) en bebouwde voorzieningen (zoals scholen, kinderopvang, jeugddiensten, fuifzalen, sporthallen,...).

Het Droogdokenpark is een belangrijke meerwaarde in functie van de draagkracht op vlak van groene open ruimte, waardoor het aantal m² groen per inwoner voor de omliggende wijken flink kan opgetrokken worden richting het gemiddelde van de stad.

A.03 AMBITIE VAN DE OPDRACHTGEVER

a. SCHARNIERPUNT TUSSEN STAD EN HAVEN

Door zijn ligging is het Droogdokkeneiland een belangrijk scharnierpunt tussen stad en haven. Door de nabijheid van de binnenstad kan het gebied als een belangrijke recreatieve open ruimte voor de stad ingezet worden. Tegelijk is ook de meer noordwaarts gelegen zeehaven vlakbij, en vormen het Droogdokkeneiland en de Royerssluis letterlijk en figuurlijk een poort naar het havengebied.

De ligging van het Droogdokkeneiland in de buitenbocht van de Schelde geeft bovendien een uniek uitzicht zowel op de Antwerpse binnenstad als op de wereldhaven. Het Droogdokkeneiland kan beide werelden samenbrengen.

Het projectgebied kenmerkt zich door de aanwezigheid van havengerelateerde infrastructuur met hoge cultuurhistorische waarde, waaronder heel wat beschermde monumenten. Ook elementen uit het openbaar domein zijn erg beeldbepalend voor het gebied. De integratie van het erfgoed en het maritiem karakter van de plek zijn uitermate belangrijk om de sfeer en de identiteit van dit pre-industrieel havengebied te bewaren. Hierbij staat een functionele herbestemming van het erfgoed (in de brede zin van het woord) voorop.

Ook al is de havenbedrijvigheid in de droogdokken op termijn uitdovend, toch blijft de aanwezigheid van zachte havenactiviteiten gewenst. Naast het behoud van de oorspronkelijke functie van de droogdokken en het oproepen van de unieke sfeer van een historische haven, kunnen kleinschalige havenactiviteiten dynamiek en leven in het gebied brengen en bijdragen aan het behoud en onderhoud van de haveninfrastructuur.

b. SCHELDELANDSCHAP

De aanslibbende, zacht hellende ecologische oever typeert de bolle oevers langs de Schelde op regionale schaal. Het Droogdokkeneiland maakt met zijn slikken- en schorrenoever deel uit van dit landschappelijk geheel van groene open ruimten langs de Scheldeboorden en vormt de overgang tussen de stedelijke passage van de Schelde doorheen Antwerpen en de groene corridor die zich verder noordwaarts langs de haven uitstrekt. De ligging van het projectgebied in de bocht van de Schelde maakt de relatie met de groene Linkeroever bijna tastbaar.

Het Droogdokkenpark kenmerkt zich door een bijzonder landschap dat sterk beïnvloed wordt door de getijden. De getijdenoever zoals voorgesteld in het Masterplan Scheldekaaien, streeft een bijzonder contact met het water na, waar de getijdenwerking voelbaar is. De groene dijk die langzaam afhelt naar de Schelde brengt het water ook fysiek dichterbij, in tegenstelling tot de rest van de Scheldekaaien, waar door de rechte kaaimuur op 7mTAW toch een zekere afstand tot het water ontstaat.

Het Droogdokkeneiland vormt vooral een landschappelijke eenheid met het gebied van het Noordkasteel, waarbij de Royerssluis als centrale spil fungeert. Beide gebieden kenmerken zich door de verstrengeling van natuur- en cultuurlandschap.

Het projectgebied wordt omgeven door water onder invloed van getijden enerzijds en watervlakken met een constante waterhoogte anderzijds. De band met het water heeft op deze plek een lange en gevarieerde geschiedenis, waarvan sommige sporen tot vandaag bewaard gebleven zijn. In oorsprong lagen de mondingen van het Schijn en het Vosseschijn in het gebied. Ten gevolge van de meanders van de riviertjes was de grond er destijds eerder moerassig. In de zestiende eeuw werden vervolgens dijken opgericht als deel van de verdedigingswerken tijdens de Tachtigjarige Oorlog. Het gebied tussen de Kattendijk en de Steendijk werd ingezet als zoetwaterbekken, met water aangevoerd door het Schijn. De sluis in de Kattendijk die het Vossenschijn naar de Schelde moest laten vloeien, bestaat nog steeds. Tot dan bleef dit gebied hoofdzakelijk ruraal, met de aanwezigheid van wol- en

lakennijverheid die door het Schijn en het Vossenschijn van water en energie werden voorzien. Vanaf de negentiende eeuw werden met de bouw van het Kattendijkdok en het eerste droogdok de aanzet gegeven tot de gestage ontwikkeling van het droogdokkenareaal tijdens de industriële hoogdagen van de twintigste eeuw tot het wat desolate havengebied zoals we het vandaag kennen.

Water vormt bijgevolg een belangrijke structurele drager van het gebied en moet zoveel mogelijk ingezet worden in de ontwikkeling van het projectgebied. De historische gelaagdheid van het gebied kan hierbij een interessante insteek vormen voor het parkontwerp.

Zowel de Schelde als de droogdokken en het Kattendijkdok geven ten slotte ook aanleiding tot allerhande watergerelateerde activiteiten.

c. EEN NIEUW PARK VOOR DE STAD

De toevoeging van twee grote parken (Nieuw Zuid en Droogdokkenpark) langs de rechteroever van de Schelde betekent voor de stad een belangrijke uitbreiding van groenvoorzieningen op lokaal én bovenlokaal niveau. De combinatie van water-, natuur- en industrieel landschap bezorgt het Droogdokkenpark een uniek karakter.

Ook voor recreatie in open lucht wordt het Droogdokkenpark een belangrijke trekpleister. Niet alleen loopt de recreatieve fietsroute langs de Schelde doorheen het projectgebied, ook in het park zelf wordt ruimte voorzien voor sport en spel zodat het Droogdokkenpark een aangename verblijfplaats wordt met ruimte voor diverse activiteiten en evenementen. De bestaande bebouwing kan een interessante rol spelen om bepaalde programma's onderdak te bieden. Deze programma's mogen het publieke karakter van het park echter niet hypothekeren.

Waar het Droogdokkenpark in eerste instantie een perifere ligging heeft ten opzichte van de stad, zal het park in de toekomst met de ontwikkelingen van Cadix-, Montevideo- en Mexico-eiland een centrale plek vormen in dit nieuwe stadsdeel. Deze groene long zal in de toekomst bijgevolg een belangrijke aantrekkingspool en ontmoetingsplek voor de buurt worden.

A.04 DOELSTELLINGEN

a. DEELOPDRACHT 1: GLOBALE VISIE VOOR HET DROOGDOKKENEILAND

Het Droogdokkeneiland zal in verschillende fasen tot park worden getransformeerd. Om het ontwerp van de inrichting voor de eerste fase te kunnen opmaken, is een globale visie voor het Droogdokkenpark noodzakelijk. Deze globale visie voor de inrichting van het Droogdokkeneiland garandeert de ruimtelijke en functionele samenhang van het geheel.

De globale visie wordt gepresenteerd aan de hand van ruimtelijke concepten, schema's, inrichtingsprincipes, toelichtingsnota, ... Er wordt geen volledig uitgewerkt inrichtingsplan gevraagd. Bij de opmaak van de globale visie houdt de ontwerper rekening met de meegegeven doelstellingen. Het is aan de ontwerper om bestaande ideeën te evalueren en al dan niet verder te exploreren. Het is echter in geen geval de bedoeling om het Masterplan Scheldekaaien terug in vraag te stellen. Het Masterplan Scheldekaaien wordt beschouwd als vast gegeven.

De opmaak van de globale visie doorloopt dezelfde fasen als het ontwerp van de inrichting van Droogdokkenpark, en wordt in 2 fasen mee opgeleverd met het voorontwerp en het definitief ontwerp van de inrichting van het Droogdokkenpark .

Een globale visie bestaat minimaal uit:

01 Opmaak van een landschappelijke visie die het Droogdokkeneiland structureert en de identiteit en het beeld van het park definieert.

Deze visie doet uitspraken over:

* omgang met de uitdovende havenactiviteit

Het havenbedrijf onderzoekt de mogelijkheid om alle werkhuizen in de toekomst te centraliseren. Dit zou betekenen dat de haven het Droogdokkeneiland op middellange termijn zou verlaten. De infrastructuur van de droogdokken zou op dat moment zijn functie verliezen. Het toelaten van kleinschalige, ambachtelijke scheepsherstellingen is een interessante denkpiste om de droogdokken ook in de toekomst een zinvolle herbestemming te geven. Zo bestaan momenteel een aantal vzw's waaronder Werkvormm en stedelijke diensten zoals de ateliers van het Steen verspreid in de stad die ambachtelijk werk uitvoeren en in de toekomst misschien een plek kunnen krijgen op het Droogdokkeneiland. Dergelijke functies dienen echter steeds te worden afgestemd met het publiek karakter van het Droogdokkenpark.

* overgang privaat naar publiek domein

De Droogdokkenweg en de terreinen van AWN zijn momenteel privaat domein, gezien de huidige havenactiviteiten. Het is wenselijk om de relatie tussen het Droogdokkenpark en de minerale zone op korte termijn te versterken door een verbeterde toegankelijkheid, zonder dat de havenactiviteiten hierdoor verdrongen of gehinderd worden. Veiligheid is hierbij een belangrijk aandachtspunt. Op lange termijn wordt het hele Droogdokkeneiland getransformeerd tot grootstedelijke ruimte.

* landschappelijke overgang tussen verschillende sferen

In landschappelijke termen maakt het park een overgang tussen de getijdenoever langs de Schelde dat uit slikken en schorren bestaat, een stedelijk uitgeruste groene zone en het mineraal gebied van de droogdokken. Deze overgang maakt overeenkomstig 3 verschillende sferen en gebruiksintensiteiten in het park voelbaar: de getijden van de Schelde als uitwaaioplek, het stedelijk park voor recreatie en evenementen en de herbestemde industrieel-archeologische havensite van de droogdokken.

* beeldkwaliteit van het Droogdokkeneiland

De beeldkwaliteit van het Droogdokkeneiland definieert de toekomstige identiteit en sfeer van het volledige Droogdokkeneiland, zowel de gemeenschappelijke elementen als de onderscheidende elementen in de verschillende sferen of deelgebieden. De beeldkwaliteit werkt verder op de beeldkwaliteit uit het Masterplan Scheldekaaien en het beeldkwaliteitsplan Eilandje. Het doet uitspraken over vegetatie, materialisatie, verlichting en meubilair. Het concretiseert en onderbouwt de ruimtelijke concepten en doelstellingen die in de globale visie worden uitgewerkt.

Extra aandacht gaat uit naar de specifieke vegetatie die het Droogdokkeneiland zo sterk karakteriseren. Enerzijds de natuurlijke slikken en schorren die als vegetatie moeilijk te “ontwerpen” zijn, maar toch op één of andere manier vormgegeven moeten worden. Anderzijds de “ongewenste” vegetatie op minerale ondergronden (bijvoorbeeld tussen de kasseien of de blauwe hardsteen van de droogdokken) die het ruig karakter van het gebied mee karakteriseren. Hier stelt zich de vraag naar de wenselijkheid van deze vegetatie als karakterversterkend element ten opzichte van het behoud en onderhoud van deze minerale infrastructuur.

* historische gelaagdheid van het gebied

Een historische analyse van het gebied brengt de verschillende historische perioden in beeld die de ontwikkeling van het gebied bepaald hebben. In grote lijnen zijn dit de natuurlijke toestand van het Schijn, de verdedigingswerken van het Ancien Regime en de industriële expansie van de haven. Het ontwerp kan verwijzingen naar het verdwenen erfgoed bevatten en op die manier mee de geschiedenis van de plek verbeelden.

* inventarisatie, evaluatie en revitalisatie bestaande bebouwing en erfgoed

Het behoud van bestaande bebouwing dient steeds te worden afgewogen in functie van een zinvolle herbestemming en onderhoud. Tegelijk is een ruimtelijke evaluatie van de cultuurhistorische waarde noodzakelijk, zowel het gebouw op zich als de rol van het gebouw in zijn omgeving en in het toekomstig park. Het gebruiken van historische installaties, machines en infrastructuur waarvoor ze oorspronkelijk bedoeld zijn, draagt wezenlijk bij tot de instandhouding van het industrieel erfgoed.

* gebruik

Het Droogdokkenpark heeft een publiek karakter waarin bepaalde open lucht-programma's zoals sport, spel, tijdelijke evenementen, ... kunnen geaccommodeerd worden. Binnen de totale oppervlakte van het park kan indicatief 3ha ingericht worden als evenementenzone. Dit dient verder ontwerpmatig te worden onderzocht. De richtlijnen voor dergelijk publiek gebruik in open lucht, al dan niet permanent, moeten worden gedefinieerd, ook naar omvang, hoeveelheid, invulling en beeldkwaliteit.

De jeugddienst van de stad is op zoek naar geschikte locaties voor polyvalente ruimtes die als fuifruimte kunnen worden ingezet voor capaciteiten tussen 300 en 1000 personen. Er is ook nood aan locaties voor de vestiging van lokalen voor jeugdbewegingen. Het ruimtebeslag is afhankelijk van de grootte en de aard van de werking van de jeugdbeweging, 150 à 200m² is echter een minimum. Het Droogdokkeneiland vormt een interessante locatie omdat het enerzijds voldoende afgelegen ligt om geluidshinder te vermijden, maar anderzijds is het ook voldoende dicht bij de stad gelegen voor een goede bereikbaarheid met de fiets en het openbaar vervoer. Gezien de toekomstige ontwikkeling van Cadix- en Mexico-eiland zal de doelgroep van jongeren alleen maar groeien.

Ook de stedelijke groendienst is op zoek naar een geschikte locatie voor een opslagloods voor materialen, inclusief buitenopslag voor groenafval. Er is vraag naar een bebouwde oppervlakte tussen 600 en 880m², waarin zowel een opslagloods voor materialen als kantoorruimte en peroneelsvoorzieningen zoals refter en douches worden voorzien.

De globale visie onderzoekt de wenselijkheid en een mogelijke locatie voor deze functies op het Droogdokkeneiland. Ook de maximale footprint in functie van de ruimtelijke draagkracht van het park dient te worden gedefinieerd. Bestaande gebouwen en constructies kunnen eventueel voor deze functies worden ingezet.

Ook kleinschalige infrastructuur ter ondersteuning van de parkfunctie moeten worden voorzien. In de financieel-functionele deelstudie werd uitgegaan van een maximum van 750m² aan gebouwde kleinschalige parkvoorzieningen zoals horeca, openbare toiletten, schuilplekken of drinkfonteinnetjes. Dit cijfer is richtinggevend en dient verder ontwerpmatig te worden onderzocht. Ook de bestaande gebouwen en constructies kunnen hiervoor worden ingezet.

Er is ruimte voor een publiekgerichte grootstedelijke functie met beperkte footprint; mits een optimale landschappelijke inpassing in het park. De precieze invulling moet worden bepaald in functie van een opportuniteit op (lange) termijn. Immers, de unieke locatie van het Droogdokeneiland moet spaarzaam worden ingezet. Voor de grootstedelijke functie werd geen bouwenvolpe bepaald; het maximaal volume is afhankelijk van het de concrete functie en dient op projectniveau te worden onderzocht. De randvoorwaarden naar locatie en invulling van de grootstedelijke functie waarvan sprake in het Masterplan Scheldekaaien worden in de globale visie verder uitgewerkt.

In het Droogdokenpark zijn verder geen andere permanente functies, noch private functies toegelaten.

De globale visie gaat na of in de toekomst een beperkt aandeel nieuwe private invullingen, al dan niet met publiek karakter, in de minerale zone van het Droogdokeneiland gewenst zijn. Locatie, omvang, bouwhoogte en mogelijke functies dienen te worden gepreciseerd. Extra aandacht gaat uit naar de relatie met het cultuurhistorisch erfgoed en de inpassing in de omgeving.

* omgang met grootschalige infrastructuren zoals bruggen, sluisen, de Oosterweelknoop, enz., met bijzondere aandacht voor maritieme infrastructuur.

* ontsluitingsstructuur

De ontsluitingsstructuur voor het Droogdokeneiland is vooral gericht op zachte weggebruikers en de wijze waarop de voorzieningen in het park bereikbaar worden gemaakt. De graad van toegankelijkheid van de verschillende zones in het park moet bepaald worden. Er dient ook rekening gehouden te worden met de veiligheid van bezoekers in het overstroombare gedeelte van het park bij hoogtij of stormtij.

In het Masterplan Scheldekaaien wordt de Droogdokenweg als enige noord-zuid-ontsluiting van het Droogdokeneiland voor gemotoriseerd verkeer gemarkeerd. Momenteel is de Droogdokenweg een private weg. Het publiek maken van de Droogdokenweg is niet mogelijk zolang er havenactiviteiten op de site plaatsvinden. De globale visie gaat op zoek naar de meest optimale inpassing van de weg rekening houdend met de gefaseerde ontwikkeling van het Droogdokeneiland in functie van de uitdovende havenactiviteit. Zowel een tijdelijk alternatief tracé in afwachting van het definitief tracé op de Droogdokenweg, als een nieuw permanent tracé dat (deels) afwijkt van het Masterplan Scheldekaaien kunnen overwogen worden.

Ook de aansluiting op een eventuele toekomstige voetgangersbrug over het Kattendijkdok tussen Kattendijksluis en droogdok 1 en de aantakking op de culturele as van het Eilandje moet worden bepaald.

De organisatie van het parkeren en het autoverkeer moet worden afgestemd op het park en de verschillende functies die in het park zullen opgenomen worden, de lage verkeersintensiteit op de Scheldekaaien, de ontsluiting van het Eilandje in de ruimere omgeving en de toekomstige Oosterweelknoop. Sluipverkeer van de Oosterweelknoop naar de binnenstad dient vermeden te worden.

* watergerelateerde activiteiten

Zowel in de droogdoken en het Kattendijkdok, als langs de Schelde kunnen watergerelateerde activiteiten plaatsvinden. Langs de Schelde gaat het eerder om het tijdelijk aanmeren van wachtende

schepen langs de pier en de meerpalen. Voor de dokken is het nieuwe waterplan het beleidskader. Momenteel wordt onderzocht om in droogdok 1 een openluchtwembad te installeren dat laagdrempelig is en voor iedereen toegankelijk. Bij de ontwikkeling van het drijvend zwembad wordt uitgegaan van minimale ingrepen in het droogdok zelf, gezien de historische waarde als monument. Via een marktverkenning worden de randvoorwaarden financieel en op vlak van exploitatie verder gedefinieerd. De resultaten hiervan zullen pas in het voorjaar 2011 beschikbaar zijn.

* roerend erfgoed

De stad beschikt over een interessante collectie van “roerend” maritiem erfgoed, zoals de boten van het Maritiem Park (deel van de buitencollectie van het MAS) maar ook roerend erfgoed zoals oude haveninstrumenten. Beide vormen belangrijke getuigen van het havenverleden en kunnen mogelijk gedeeltelijk tentoongesteld en toegankelijk gemaakt worden op het Droogdokeneiland. De wenselijkheid en de haalbaarheid ervan dient in de globale visie te worden onderzocht.

De 3 niet-beschermde hangars op de Scheldekaaien (hangar 19, 15 en 13) worden in het ontwerp Sint-Andries en Zuid afgebroken om de ruimtebeleving van een grote aaneengesloten open ruimte langs het water in de weg staat en omdat de hangars que grootte en positie niet te verenigen zijn met het dijklichaam als waterkering. De stedelijke diensten onderzoeken momenteel of deze hangars kunnen geherlokalisering worden. De globale visie dient te onderzoeken of de inplanting van één of meerdere van deze hangars ruimtelijk en functioneel wenselijk zijn op het Droogdokeneiland. Ook het havenhekken wordt afgebroken en kan eventueel hergebruikt worden indien wenselijk.

02 Globaal ontwikkelingsperspectief met kostenraming

Het globaal ontwikkelingsperspectief vormt een kader voor het parkbeleid en -beheer zowel op korte als op lange termijn. Dit houdt het benoemen en afbakenen van strategische projecten, acties en maatregelen in, die het Droogdokeneiland in volgende fasen zullen transformeren tot park. De fasering houdt rekening met de uitdovende havenactiviteiten van AWN en met de uitvoeringstermijnen van de infrastructuurprojecten in de omgeving die een impact op het park kunnen hebben.

Het toekomstig beheer houdt zowel groenbeheer, onderhoud en reiniging, als beheer van gebouwen in. Voor groenbeheer is het belangrijk de parkzones te benoemen die in de toekomst een bijzonder onderhoud zullen vereisen. Dit is zeker het geval voor de slikken en schorrenoever, dat als dusdanig niet kan worden aangelegd, maar pas door een correct oeverbeheer tot stand zal komen. Ook het onderhoud van deze oever met aanspoelend zwerfvuil verdient bijzondere aandacht. Beheer en onderhoud van vegetaties die op minerale ondergrond ontstaan (bijvoorbeeld tussen de kasseien of de blauwe hardsteen van de droogdokken) dienen verder te worden onderzocht.

Voor het beheer van gebouwen kan een onderscheid gemaakt worden tussen de in gebruik name en de renovatie van het gebouw. Dit zal afhankelijk zijn van het potentieel van elk gebouw en het gebruik dat in de landschappelijke visie aan elk gebouw toegekend wordt.

Hieraan wordt een kostenraming voor zowel realisatie als het toekomstig beheer toegevoegd.

b. DEELOPDRACHT 2: ONTWERP & UITVOERING VAN INRICHTING DROOGDOKKENPARK

Het ontwerp van het Droogdokkenpark vormt de hoofdpdracht van voorliggende studieopdracht. Het ontwerptraject bestaat uit 3 verschillende fasen (voorontwerp, definitief ontwerp en uitvoeringsontwerp). Tijdens elke fase zijn er één of meerdere interactiemomenten met de opdrachtgever (zie verder). De uitvoering van de inrichting van Droogdokkenpark omvat zowel de voorbereiding van de uitvoering als de supervisie op de uitvoering zelf.

De inrichting van het Droogdokkenpark bestaat uit volgende deelgebieden:

01 Park

De eerste fase van het Droogdokkenpark bestaat uit de getijdenuoever en de stedelijk uitgeruste parkzone. Er wordt uitgegaan van een wisselende gebruiksintensiteit van het park, waarbij de getijdenuoever vooral inzet op het natuurlijk karakter als rustplek, terwijl de stedelijke parkzone ruimte voorziet voor openluchtactiviteiten en -evenementen.

* dijklichaam

De overgang tussen de getijdenuoever en de stedelijke parkzone krijgt vorm door een dijklichaam met kruinhoogte 9,25mTAW. De locatie van het dijklichaam is vrij te kiezen in functie van het parkontwerp en is gericht op het uitvergroten van de waarneming van de getijden in de buitendijkse zone.

De dijk dient te voldoen aan de hydraulische randvoorwaarden, opgelegd in de hydraulische randvoorwaardennota van het Waterbouwkundig Labo, daterend van maart 2009, en de voorwaarden uit het Geactualiseerd Sigma-plan van de Vlaamse Overheid. Dit houdt onder meer in dat geen bomen op het dijklichaam kunnen voorzien worden. De bekleding van de dijk dient het dijklichaam te beschermen tegen de eroderende werking van golven en stroming. Er dient vooral aandacht besteed te worden aan de bescherming tegen overslaand water afkomstig van golven in extreme omstandigheden. Indien een grasmat voorzien wordt, dient deze voldoende verstevigd te zijn.

Verder is het belangrijk om rekening te houden met de toegankelijkheid van het dijklichaam voor dienstvoertuigen. Het dijklichaam dient op regelmatige basis geïnspecteerd en onderhouden te worden. Mogelijks zijn occasionele herstellingen nodig die de bereikbaarheid van een werktuig vereisen. Een dienstdpad bovenop de dijk van minimaal 2.5m breed is nodig om het nodige onderhoud en herstellingen te kunnen uitvoeren.

In bijlage kan het typeprofiel voor een Sigmadijk teruggevonden worden. Het ontworpen dijkprofiel kan hier echter van afwijken, indien noodzakelijk, zolang de stabiliteit, sigmahoogte en hydraulische randvoorwaarden gerespecteerd worden. De dijk dient zo ontworpen te zijn dat deze minimaal voldoet aan de veiligheids- en stabiliteitsvereisten die in de randvoorwaarden worden opgelegd.



Een gespecialiseerd team van waterbouwkundigen zal, aangestuurd door Waterwegen en Zeekanaal nv, tijdens de volledige ontwerpbeurt het ontwerp van de waterkering mee opvolgen zodat deze conform de randvoorwaarden wordt ontworpen. Uitvoeringstekeningen en –berekeningen van het waterkerend dijklichaam zullen ook door dit gespecialiseerd team worden uitgevoerd en dienen in het totaalontwerp van het park te worden geïntegreerd.

Verder dient er rekening gehouden te worden met de spontane natuurontwikkeling, slikken en schorren, langs de oevers van de Schelde. Tussen de gemiddelde hoogwater- en laagwaterlijn is de aanwezigheid van slikken te verwachten. De vegetatieontwikkeling in deze zone is zeer beperkt tot onbestaande. Boven de gemiddelde hoogwaterlijn is er de ontwikkeling van schorren te verwachten. Verschillende rietsoorten, aardend in brakwater, zullen er zich op natuurlijke wijze ontwikkelen. Informatie betreffende de waterstanden ter hoogte van het projectgebied kan teruggevonden worden in het MONEOS-jaarboek monitoring van het Waterbouwkundig Labo.

* gebruik en activiteiten

Het ontwerp doet uitspraak over het gebruik van de verschillende zones in het park, zoals evenementen, horeca, sport en spel, picknick en barbecue, enz... In de totale oppervlakte van het park kan volgens de financieel-functionele deelstudie indicatief 3ha ingericht worden als tijdelijke evenementenzone. Dit cijfer is richtinggevend en dient verder ontwerpmatig te worden onderzocht. De gebruiksrichtlijnen voor deze openlucht-activiteiten moeten worden gedefinieerd. Ook de nodige nutsinfrastructuur om deze activiteiten te kunnen accommoderen dient in beeld te worden gebracht. De integratie van de nutsvoorzieningen voor evenementen in het park maken deel uit van het ontwerp.

Wat speelruimte betreft, dient vooral te worden ingezet op avontuurlijke speelruimte langs de Schelde, zoals natuurlijke speelaanleidingen (boomschijven, stapstenen, boomstammen, wilgenmuur,...) op een ruig grasterrein of braakgrond, natuurlijke speelterreinen (speellandschappen met natuurlijke materialen) en natuurspelen of 'spelen met' natuurlijk groen (de mogelijkheid om zelf in de omgeving in te grijpen, deze te veranderen door de aanwezigheid van los speel- en bouw materiaal). Speeltoestellen zijn niet aanwezig of slechts incidenteel verspreid (maximum 20% van het oppervlak) aanwezig.

Sportvoorzieningen zijn gericht op informeel gebruik, en zijn bijgevolg geen duidelijk afgebakende en afgesloten terreinen. Het zijn eerder multifunctionele ruimtes die volledig in het park zijn geïntegreerd. Er wordt ook geen aangepaste verlichting voorzien. De verlichting wordt bepaald in functie van de sfeer van het park.

* parkinfrastructuur

Permanente kleinschalige infrastructuur zoals toiletten, schuilplekken of drinkfonteinnetjes ter ondersteuning van de parkfunctie dient te worden ingepast. In de financieel-functionele deelstudie werd uitgegaan van een maximum van 750m² aan gebouwde kleinschalige parkvoorzieningen. Dit cijfer is richtinggevend en dient verder ontwerpmatig te worden onderzocht. De bestaande gebouwen kunnen eventueel ingezet worden voor de huisvesting van bepaalde functies en worden overeenkomstig de globale visie verder geconcretiseerd. Indien in het parkontwerp nieuwe paviljoenen worden voorgesteld voor het onderbrengen van parkvoorzieningen, maakt het ontwerp van deze paviljoenen deel uit van voorliggende opdracht (zonder bijkomend ereloon of investeringsbudget).

* inplanting nieuw vijzelgemaal Royerssluis

Om technische redenen dient een nieuw vijzelgemaal ingeplant te worden tussen het bestaande pompstation en de Schelde, en in de onmiddellijke nabijheid van het bestaande pompstation. Mogelijke locaties voor een nieuw vijzelgemaal bevinden zich daarom langs de oever en/of in de omgeving van de Scheldebocht, buiten de werfabakening van de verbreding van de Royerssluis.

Het nieuwe vijzelgemaal Royerssluis komt in het toekomstig Droogdokkenpark te liggen en bevindt zich daarmee in een publieke ruimte. Het gebouw dient ruimtelijk te worden geïntegreerd in het landschapontwerp van het park en afgestemd te worden op het publieksgericht gebruik van de

omgeving. De inplanting van het vijzelgemaal in deze omgeving heeft een ruimtelijke impact op het karakter en de kwaliteit van deze plek in het park en dient rekening te houden met de realisatie van een waterkering langs de Schelde, de unieke zichtlocatie in de Scheldebocht en het vrijwaren van de slikken- en schorrenoever langs de Schelde (habitatrichtlijngebied). Het parkontwerp dient daarom expliciet uitspraak te doen over de locatie van het vijzelgemaal door het definiëren van de ruimtelijke randvoorwaarden (inplanting, omgevingsaanleg, architecturale beeldkwaliteit), zodat het vijzelgemaal meteen in het concept van het park is geïntegreerd.

* inplanting grootstedelijke functie

Er is ruimte voor een publieksgerichte grootstedelijke functie met beperkte footprint; mits een optimale landschappelijke inpassing in het park. De precieze invulling moet worden bepaald in functie van een opportuniteit op (lange) termijn. Immers, de unieke locatie van het Droogdokkeneiland moet spaarzaam worden ingezet. Voor de grootstedelijke functie werd geen bouwveloppe bepaald; het maximaal volume is afhankelijk van het de concrete functie en dient op projectniveau te worden onderzocht. Het ontwerp van een grootstedelijke functie maakt geen deel uit van de opdracht, gezien zich momenteel geen bijzondere opportuniteiten voordoen. In het ontwerp van de inrichting van het park dient echter wel op de komst van de grootstedelijke functie te worden geanticipeerd, zij het door middel van een tijdelijk landschap, zij het door een ontwerp dat de toekomstige inplanting van deze functie verder definieert en begrensd.

* padenstructuur

De padenstructuur voor voetgangers en fietsers wordt in functie van de gewenste gebruiksintensiteit en karakter van bepaalde deelzones ontworpen. Noord-zuidverbindingen zijn belangrijk voor de aansluiting met de omgeving en vormen een schakel in het traject langs de rechter-Scheldeboord. Oost-westverbindingen verbinden de verschillende deelgebieden en –sferen van het park en zorgen voor een totaalbeleving van het park. Bijzondere aandacht moet uitgaan naar een veilige toegankelijkheid van de getijdenoever, rekening houdend met de risico's bij hoogtij en stormtij, en naar de toegankelijkheid voor mindervaliden.

* beeldkwaliteit

De keuze van materialisatie, verlichting, meubilair en vegetatie gebeurt conform de beeldkwaliteit uit het Masterplan Scheldekaaien en het beeldkwaliteitsplan Eilandje.

* beheerplan

Tenslotte worden ook nog de beheersaspecten in beeld gebracht en gebudgetteerd. Zo hebben bepaalde ontwerpkeuzes consequenties voor het later beheer en onderhoud van het park. Een kosten-efficiënt beheer van het park is wenselijk.

Het beheerplan moet in de eerste plaats een duidelijke visie verwoorden door het formuleren van beheerdoelstellingen. Deze vallen uiteen in eindbeelden en streefbeelden. De termijn voor de eindbeelden is in principe onbepaald, de streefbeelden worden iedere 5 jaar bijgesteld. Het spreekt vanzelf dat de streefbeelden haalbaar moeten zijn, d.w.z. rekening houdend met de natuurlijke potenties en de reeds beschikbare middelen (machines, mankracht). De doelstellingen gaan zowel over zeer praktische zaken (zwerfvuil verwijderen, doorgang voorzien) als zaken die de ecologische waarde of duurzaamheid beïnvloeden (maairegime, composteren binnen terrein ipv afvoer maaisel). Zo moet er voor de getijdenoever rekening gehouden worden met de bepalingen omtrent het beheer conform het bermbesluit. In het beheerplan dienen de analyse van de biotische en abiotische toestand en het doel en de methode van de natuurinrichting te worden opgenomen. Er wordt (op basis van de opmetingen en inventarisaties) een kaart opgemaakt van de verschillende beheerzones, per zone worden de doelstellingen kort omschreven, samen met het voorgestelde beheer om die doelstellingen te bereiken. Tenslotte worden aan de beheeringrepen tijdsnormen gekoppeld, zodat de opdrachtgever een realistisch beeld krijgt op de onderhoudslast.

* hergebruik van hangars 19, 15 en 13 en het havenhekken

Deze 3 hangars en het havenhekken zullen bij de heraanleg van Sint-Andries en Zuid afgebroken worden. Er wordt gezocht naar plekken waar deze voormalige havenloodsen kunnen hergebruikt worden. Het is aan de ontwerper om binnen het voorstel te onderzoeken en al dan niet in te gaan op deze opportuniteit om één of meerdere hangars en/of het havenhekken te integreren in het park. Bij het benutten van deze opportuniteit dient wel rekening gehouden te worden met de kosten voor renovatie.

02 Belvédère

Het Belvédère wordt een leeg mineraal balkon met fenomenaal uitzicht op stad en de rivier. Om de eenheid van deze ruimte te behouden, wordt het kaavlak er integraal opgehoogd tot 9,25mTAW en krijgt de verhoogde kaaimuur er een waterkerende functie. Het Belvédère is in hoofdzaak een uitkijkpunt maar sluit informeel gebruik niet uit. Het ontwerp van deze ruimte dient dus zeer eenvoudig en minimaal te zijn.

Aan het Belvédère werd de kaaimuur in de jaren '80 al met damplanken en landinwaartse verankering gestabiliseerd. Stabiliteitstechnisch dient in het ontwerp te worden nagegaan op welke manier het kaavlak en dus ook de waterkering best kan verhoogd worden zonder de stabiliteit van de kaaimuur te hypothekeren. Ook dient rekening gehouden te worden met de aanwezige mechaniek van de Kattendijksluis en –brug.

De keuze van materialisatie, verlichting, meubilair en vegetatie gebeurt conform de beeldkwaliteit uit het Masterplan Scheldekaaien en het beeldkwaliteitsplan Eilandje.

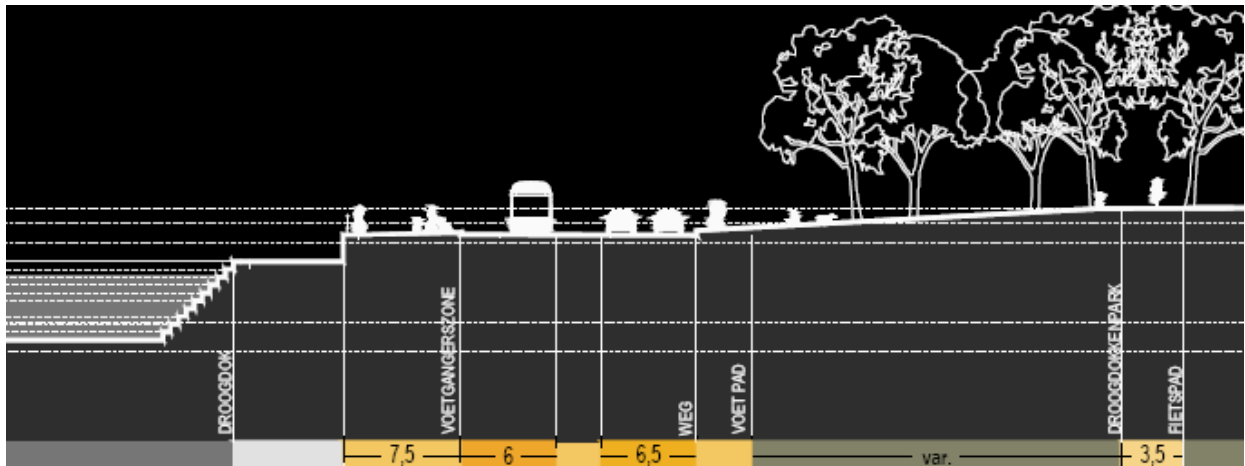
03 Wegprofiel / Mobiliteit

De Droogdokkenweg krijgt een lokaal karakter met verkleind wegprofiel van 2x1 rijstroken en wordt conform het typeprofiel van het Masterplan Scheldekaaien ontworpen. De ontwerpsnelheid voor de weg is 30 km per uur. Het is daarbij niet de bedoeling dat doorgaand verkeer tussen het afrittencomplex Oosterweel en de binnenstad via het Droogdokkeneiland passeert. De weg moet dan ook zo ontworpen worden om het sluipverkeer te ontmoedigen .

In het Masterplan Scheldekaaien wordt de Droogdokkenweg als enige noord-zuid-ontsluiting van het Droogdokkeneiland voor gemotoriseerd verkeer gemarkeerd. Momenteel is de Droogdokkenweg een private weg. Het publiek maken van de Droogdokkenweg is niet mogelijk zolang er havenactiviteiten op de terreinen van AWN plaatsvinden. De globale visie gaat op zoek naar de meest optimale inpassing van de weg rekening houdend met de gefaseerde ontwikkeling van het Droogdokkeneiland in functie van de uitdovende havenactiviteit. Zowel een tijdelijk alternatief tracé in afwachting van het definitief tracé op de Droogdokkenweg, als een nieuw permanent tracé dat (deels) afwijkt van het Masterplan Scheldekaaien kunnen overwogen worden.

In het parkontwerp dienen parkeervoorzieningen te worden geïntegreerd op maat van het park en uitsluitend bestemd voor de gebruikers van het park.

Het regionaal fietspad dient het wegprofiel niet te volgen maar krijgt een bijzonder traject doorheen het park.



In het Drogdokkenpark wordt op korte termijn geen tramverbinding voorzien. Ontsluiting met het openbaar vervoer gebeurt via de tramlijn van het Eilandje, die een halte heeft aan de overkant van de Siberiabrug, aan het nieuwe Havenhuis. Een bushalte dient echter wel voorzien te worden in het park. Om de realisatie van een tramlijn in een verre toekomst niet te hypothekeren, dient in het wegprofiel een reservatiestrook voor de trambedding te worden geïntegreerd dat als tijdelijk landschap wordt vormgegeven.

De keuze van materialisatie, verlichting, meubilair en vegetatie gebeurt conform de beeldkwaliteit uit het Masterplan Scheldekaaien en het beeldkwaliteitsplan Eilandje.