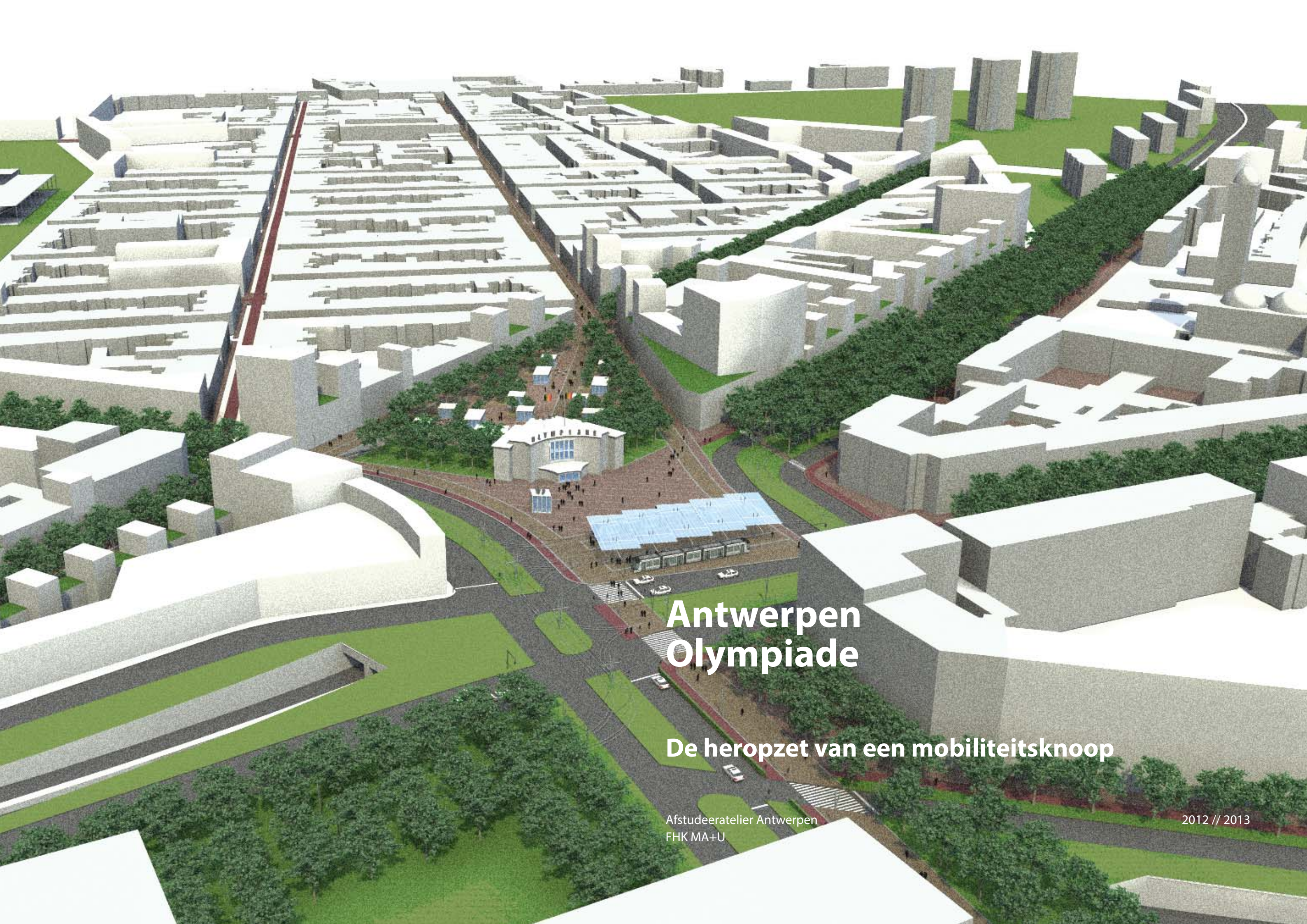




Antwerpen Olympiade

De heropzet van een mobiliteitsknoop

Afstudeeratelier Antwerpen
FHK MA+U

2012 // 2013

Antwerpen Olympiade

De heropzet van een mobiliteitsknoop

0.1 index

0.1 index

1.0 aanleiding

- 1.0 inleiding
- 1.1 hypothese

2.0 definitie bepaling

- 2.1 definitie knoop
- 2.2 verknoping
- 2.3 de knopen

3.0 analyse & onderzoek

- 3.1 de knopen en functie typologie
- 3.2 de waarde
- 3.3 de knoopwaarde
- 3.4 de plaatswaarde
- 3.5 de knoop
- 3.6 rijkwijdte Olympiade
- 3.7 het nieuwe netwerk
- 3.8 bestaande situatie
- 3.9 problemen en deel opgaven

4.0 visie & strategie

- 4.1 visie Antwerpen verknoopte stad
- 4.2 deelvisie sociaal cultureel weefsel
- 4.3 programma
- 4.4 strategie
- 4.5 de nieuwe knoop
- 4.6 ontwikkel strategie

5.0 olympiade

- 5.1 de heropgezette knoop
- 5.2 de stroomlijnen
- 5.3 Antwerpen Olympiade

6.0 ontwikkelproces

- 6.1 functie & gebruik
- 6.2 fasering
- 6.3 transformatie
- 6.4 parkeren

7.0 detail

- 7.1 Olympiade plein
- 7.2 snelweg
- 7.3 avenue
- 7.4 laan
- 7.5 winkelstraat
- 7.6 verbindings- / fietsstraat
- 7.7 aanloopstraat / plein rand

8.0 colofon

1.0 inleiding

Antwerpen staat aan de vooravond van de opleving van de stad. Deze opleving zal tot 2030 leiden tot een verwachte bevolkingsgroei van 15%. De collectief opgestelde ontwikkelstrategie Antwerpen 2030 biedt hier een strategie voor. Namelijk het optimaliseren en intensiveren van de knopen, met als doel het vergroten van de leefbaarheid en stedelijke functies van de stad. Voor u ligt dan ook mijn afstudeeropdracht waar ik door middel van de Transit Orientated Development gedachte in Antwerpen een opgave heb geformuleerd en deze heb opgeslost door een nieuw ontwerp.

TRANSIT ORIENTATED DEVELOPMENT

De groeiende automobilititeit heeft geleid dat Antwerpen zich langzaam als een poly centrische stad is gaan ontwikkelen. Het openbaar vervoer railnetwerk functioneert hier binnen nog steeds als een mono centrische netwerk en is gedateerd en volkomend in gehaald door de gemakken die de auto de mens biedt.

Echter staat de betaalbaarheid van de auto onderdruk en levert het een negatieve bijdrage ten aan de bereikbaarheid van de stad, geluidsoverlast en fijnstof uitstoot. De toekomstige tramuitbreidingen bieden een aanleiding om reeds bestaande en nieuwe OV - rail knopen te intensiveren waardoor de auto afhankelijkheid zal afnemen en het OV - netwerk een goedkope en mogelijk sneller alternatief kan zijn

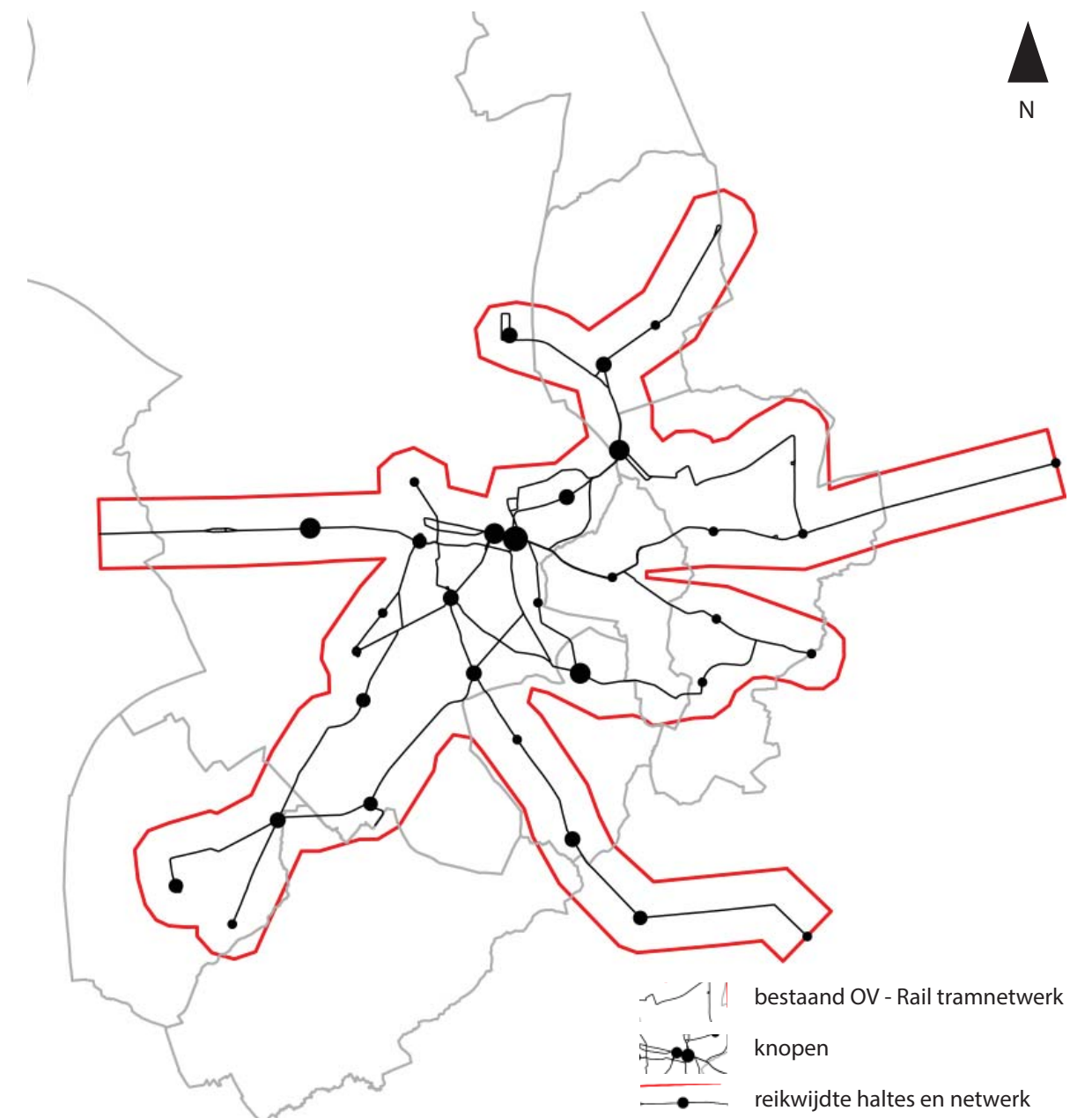
dan de huidige auto. Dit leidt tot allerlei voordelen, vooral ruimtelijk gezien door de grote claim die het autoverkeer vandaag de dag heeft op de openbare ruimte heeft.

Ook leidt de concentratie van voorzieningen nabij OV - Rail knopen dat voorzieningen behouden blijven en toegankelijker zijn. Tevens draagt het bij tot de betaalbaarheid van het OV - netwerk en kan de bestaande stadsvlucht keren. Tenslotte pakt het de verkeersarmoede aan wat leidt tot een betere deelname van de economische zwakkere. En het terug dringen van het autogebruik door de tram leidt tot een herpositioneren van de tram, voetganger en fietser wat de leefbaarheid en toegankelijk van de stad sterk beïnvloedt

RUIMTECLAIM INFRASTRUCTUUR



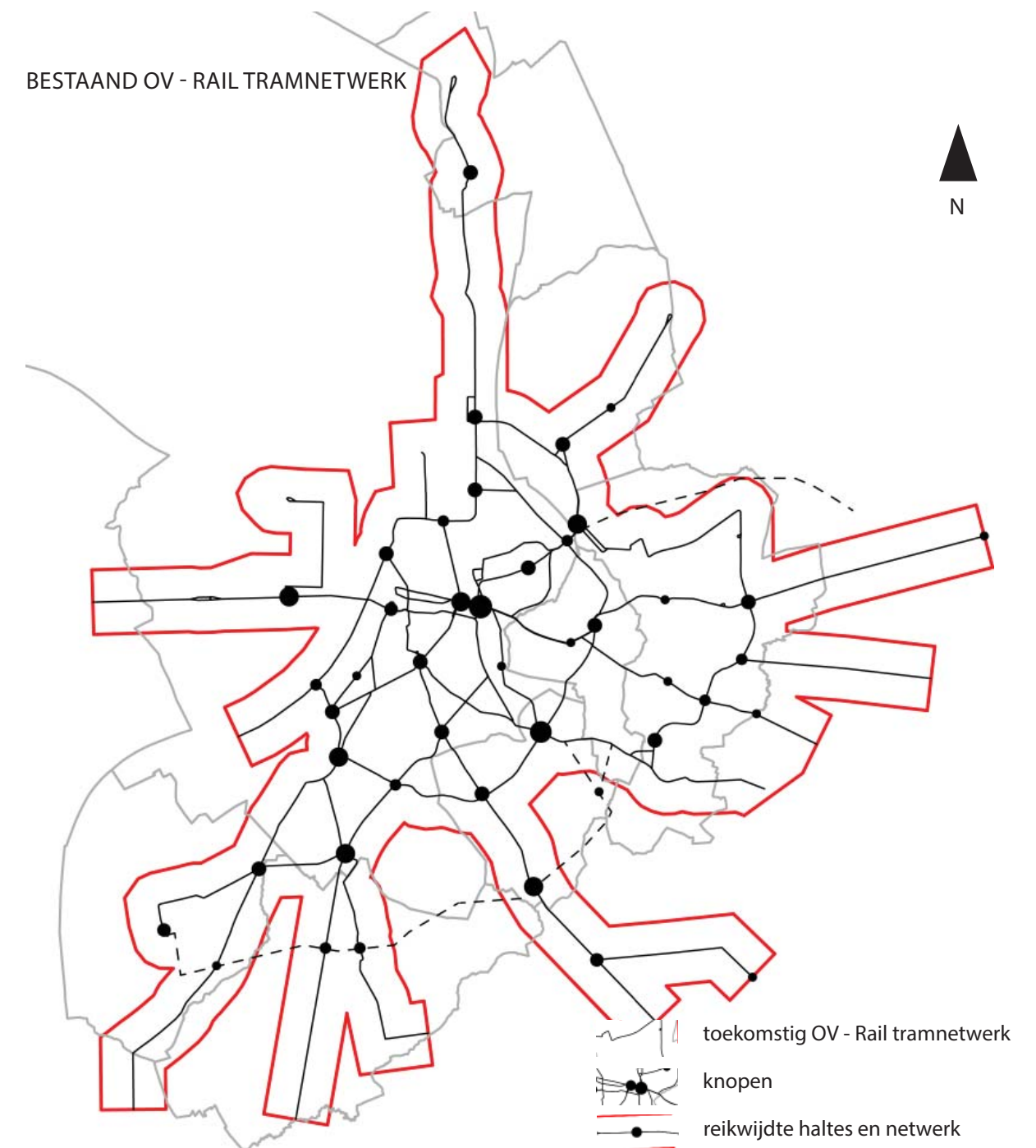
BESTAAND OV - RAIL TRAMNETWERK



1.1 hypothese

De door mezelf geformuleerde hypothese heeft als doel een urgentie in de stad Antwerpen aan te pakken. En te voorkomen dat er onderzoek en analyses worden gedaan naar zaken die al reeds bekend zijn of er totaal niet toe doen. Dit heeft geleidt tot de onderstaande hypothese die ik doormiddel van mijn analyse en ontwerp heb bewezen.

Het verknopen van Antwerpen leidt dat reeds bestaande knopen die nu enkel functioneren als transfergebieden, zich kunnen transformeren en gebruik kunnen maken van hun ongebruikte knooppotentie. Door de inzet van de knooppotentie kunnen bepaalde knopen verder worden verdicht. Wat zal gaan leiden tot nieuwe aantrekkelijke hoog stedelijke milieus met een mix in functies en gebruik. En zowel lokaal als op stedelijk niveau een bijdrage leveren aan een leesbare, leefbare en dynamische stad.





2.0

Definitie knoop

2.1 definitie knoop

In dit hoofdstuk wordt de definitie van het woord knoop en verknoping uitgelegd zoals deze wordt toegepast in deze opgave. De focus zal liggen bij knopen gebaseerd of functionerend in het OV - Rail infrasturtuur. De keuze voor dit netwerk is gedaan ivm de hogere capaciteit, duurzamer karakter en de vaak intensieve concentratie van al reeds bestaande infrastructuur routes. Dit netwerk is dan ook de basis voor verdere ruimtelijke aanpassingen die kunnen voortvloeien in doorsneidingen en door braken in de bestaande morfologie van Antwerpen. Het OV - railnetwerk vormt dan ook de ruimtelijke drager waar langs en op de knopen verder zal worden verdicht.

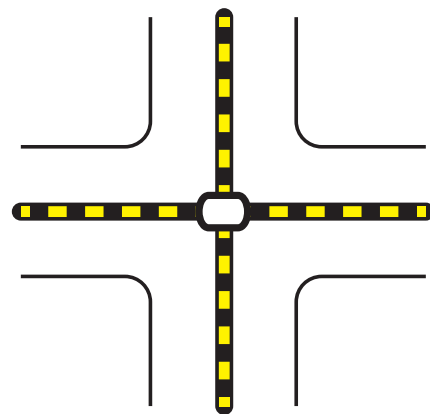
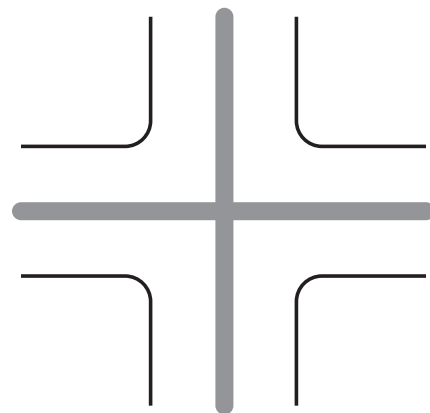
Er is sprake van een verknoping wanneer 2 of meer routes elkaar kruisen. In de meeste gevallen gaat het dan over wegen. Met verknoping wordt bedoeld de samenkomst van 2 of meer routes. De samenkomst vormt een verknoping waardoor er een knoop ontstaat.

Echter als er wordt gesproken over de verknoping van Antwerpen dan gaat het in dit geval niet over een knoop op basis van 2 wegen. Maar over een verknoping op basis van 2 OV- Rail infrastructuur lijnen en niet over 2 OV - Routes die gebundeld langs een zelfde trace lopen. Al is het aantal lijnen ook sterk van invloed op de verder verknoping er is dan geen sprake van een echte fysieke verknoping.

Een knoop is uit te splitsen naar een;
verkeerstechnische knoop;

en een
morfologische knoop;

beide worden gebruikt door diverse
modaliteiten.

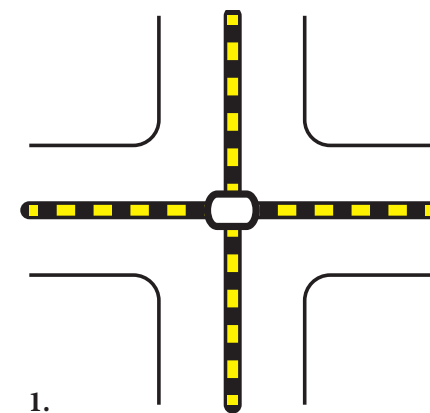


VERKEERSTECHNISCHE KNOOP

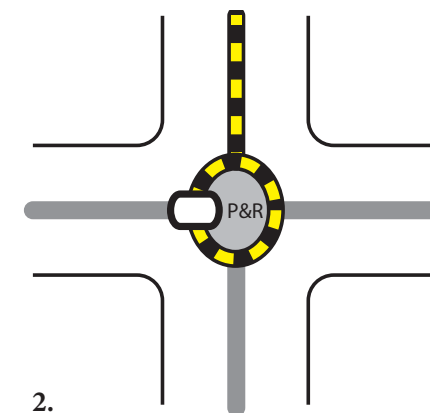
Als er sprake is van een puur verkeerstechnische situatie dan is een knoopaanduiding alleen mogelijk:

1. in het geval van 2 of meerdere kruisende fysieke OV- rail infrastructuur.
2. Bij een eindpunt van een tramlijn in combinatie met een park en ride.
3. Bij een eindpunt van een tramlijn in combinatie met een doorgaande of startende busroute.
4. Bij een eindpunt van een tramlijn in combinatie met fietspaden en voetgangersverbindingen.
5. Bij een overstap van een tramlijn in combinatie met fietspaden en voetgangersverbinden naar een veerdienst.

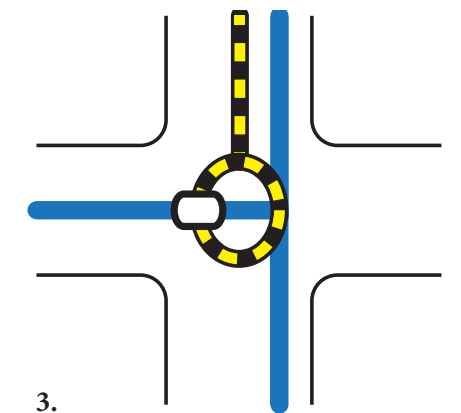
TRAM - PARK EN RIDE KNOOP



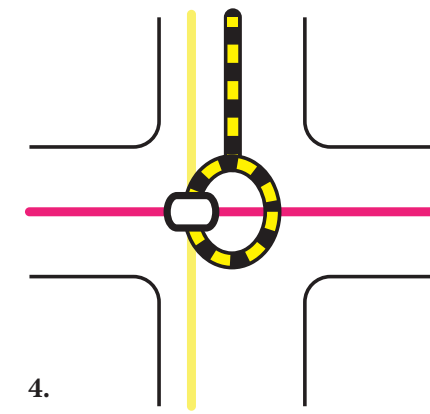
1.



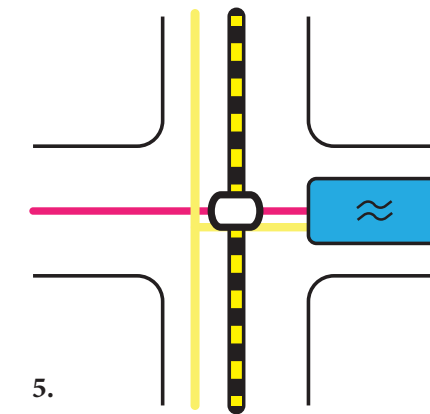
2.



3.



4.



5.

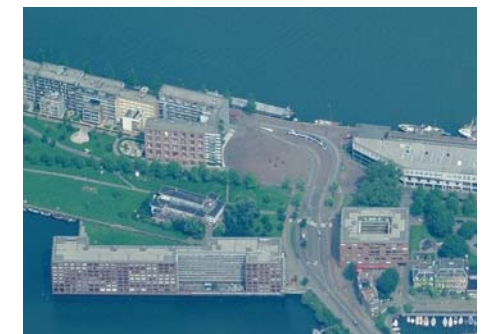
TRAM - BUS KNOOP



TRAM - FIETSKNOOP



TRAM - VOETKNOOP

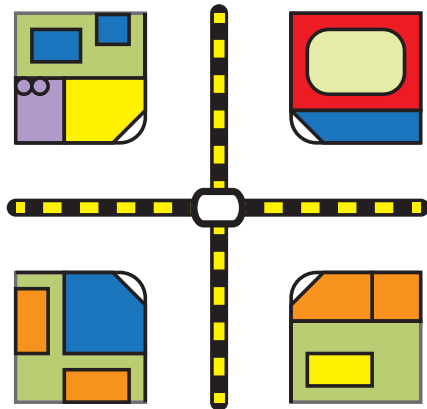
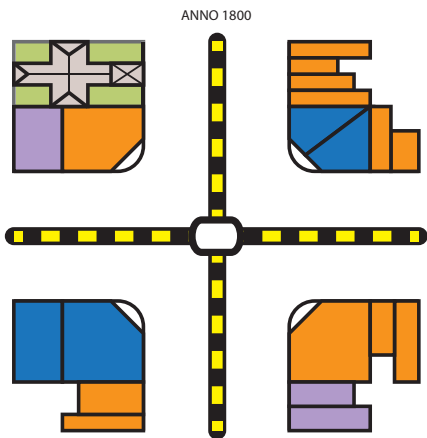


MORFOLOGISCHE KNOOP

Er is sprake van een morfologische knoop als er sprake is van een historische kern.

Of in het geval van een stedelijk gebied met diverse stedelijk functies en gebruiken.

En als er sprake is van plekken van ontmoeting.



MODALITEITEN

Een modaliteit is een vervoerwijze, bijvoorbeeld trein, tram, lopen, fietsen, bus, auto, vliegtuig of pijpleiding. Hoe meer modaliteiten een knoop aan doen hoe diverser en hoger de verknoping is met andere netwerken. Dit vormt een overstapmachine.

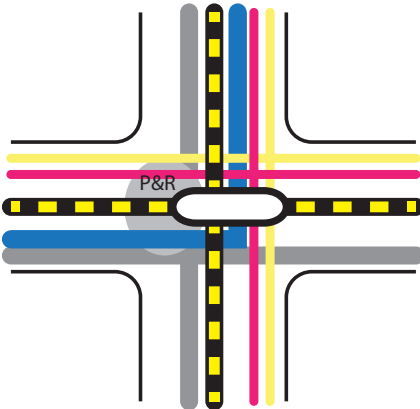
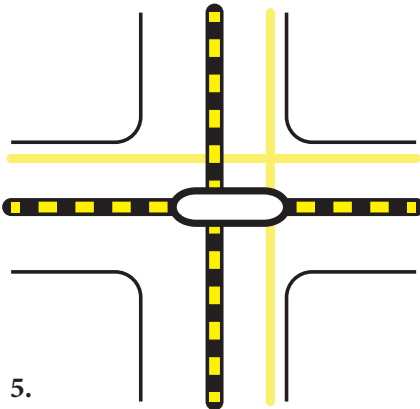
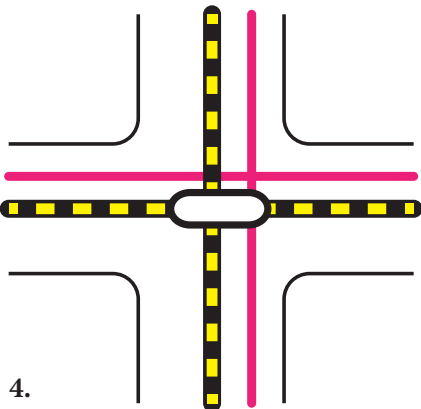
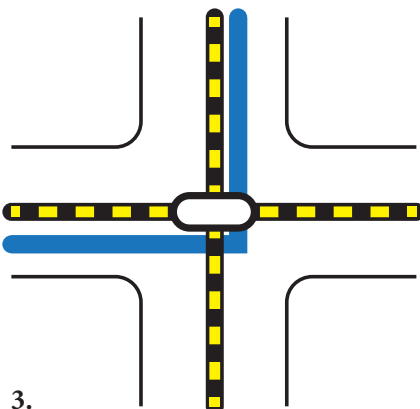
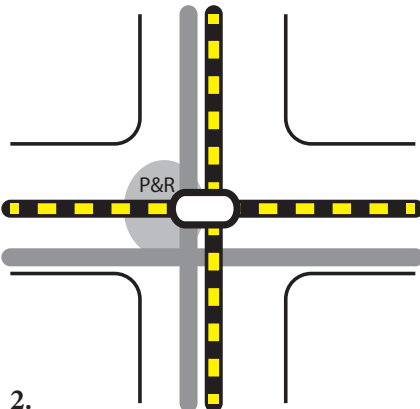
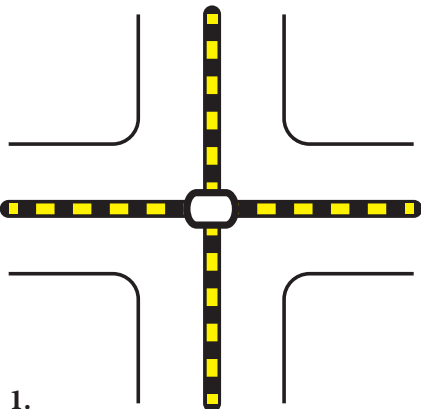
1. In het geval van deze opgave is er pas sprake van een overstapmachine als de Rail - OV infrastructuur de drager vormt van de verbinding.

2. En bij een verknoping tussen Rail - OV en Auto.

3. Verknoping tussen Rail - OV en Bus.

4. Verknoping tussen Rail - OV en Fiets. Hierbij verknoot de knoop op lokaal niveau.

5. Verknoping tussen Rail-OV en voetganger. Hierbij verknoot de knoop op lokaal niveau.



TRAM - HISTORISCHE KNOOP

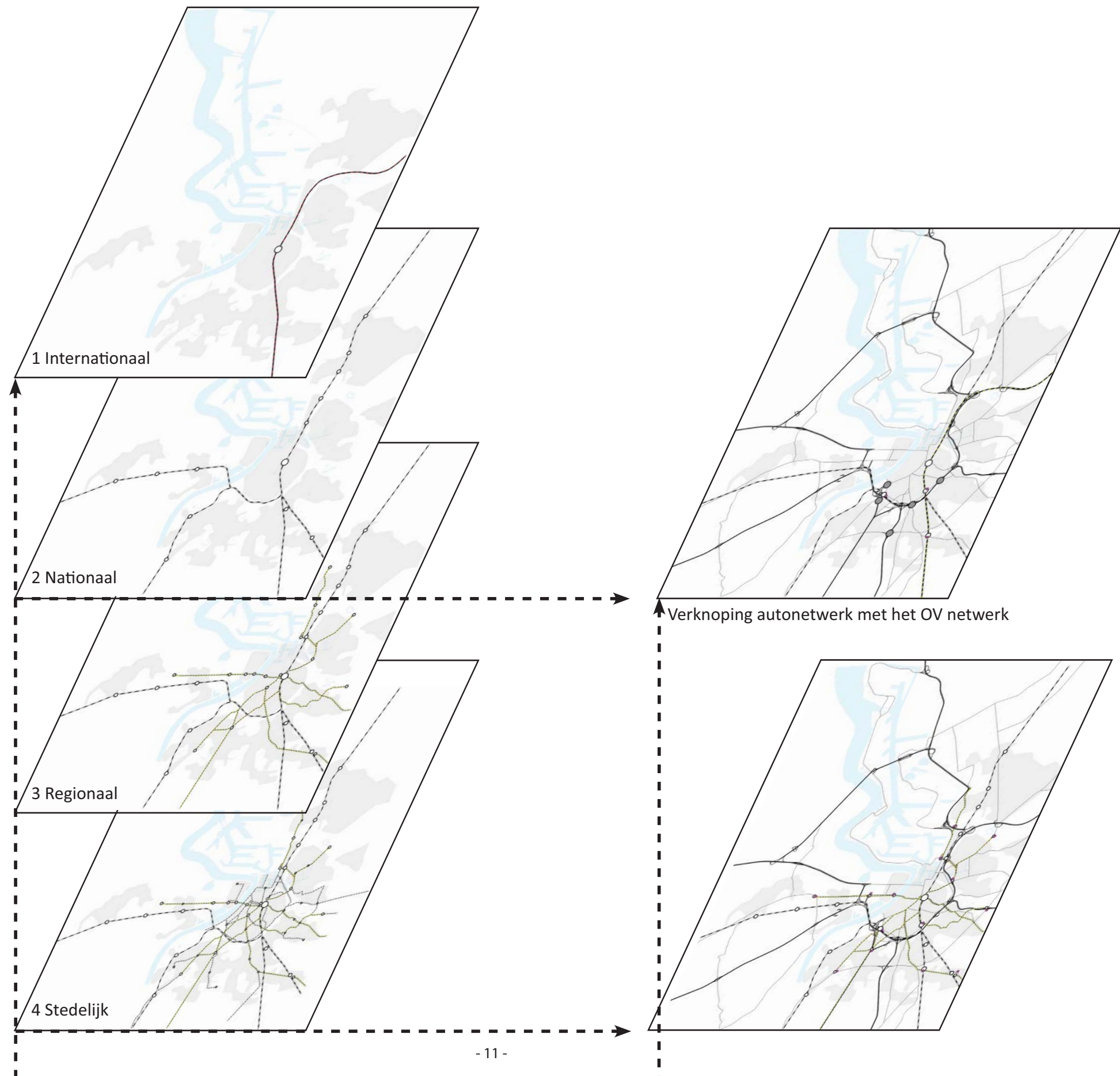
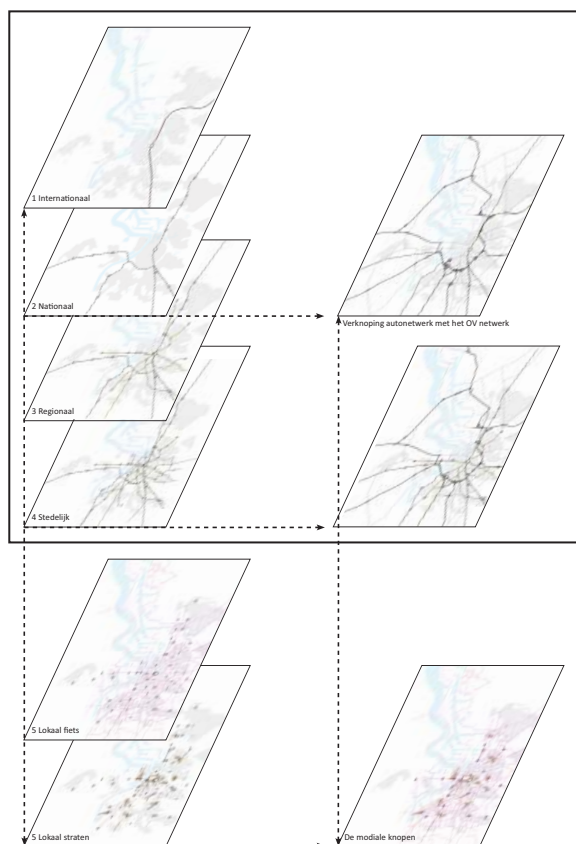


TRAM - STEDELIJKE KNOOP



2.2 verknoping

De verknoping van Antwerpen vindt op diverse schaalniveaus plaats. De hiërarchie verknoping van het ov rail netwerking vindt plaats in 5 hiërarchische lagen. Internationaal, Nationaal, Regionaal, Stedelijk en Lokaal. Per laag bevinden zich knopen die een doorwerking hebben naar lagere niveaus. Dit komt door de aanwezige verkeersmodaliteiten en type verbinding. Enkele knopen hebben hierdoor een multi-modale werking en verknopen hier ook met andere schaalniveaus en modaliteiten. Hier bevindt zich dan ook de grootste kans op verknoping en ontmoeting.



POSITIE KNOPEN IN HIËRARCHIE / SCHAALNIVO

INTERNATIONALE KNOOP;
Halte afstanden tussen de 30 - 150 km, (HST, luchthaven)
Toegangspunt tot het internationale schaalniveau:
Verknoping Hoge Snelheids Trein en luchthaven met InterCity-verkeer.

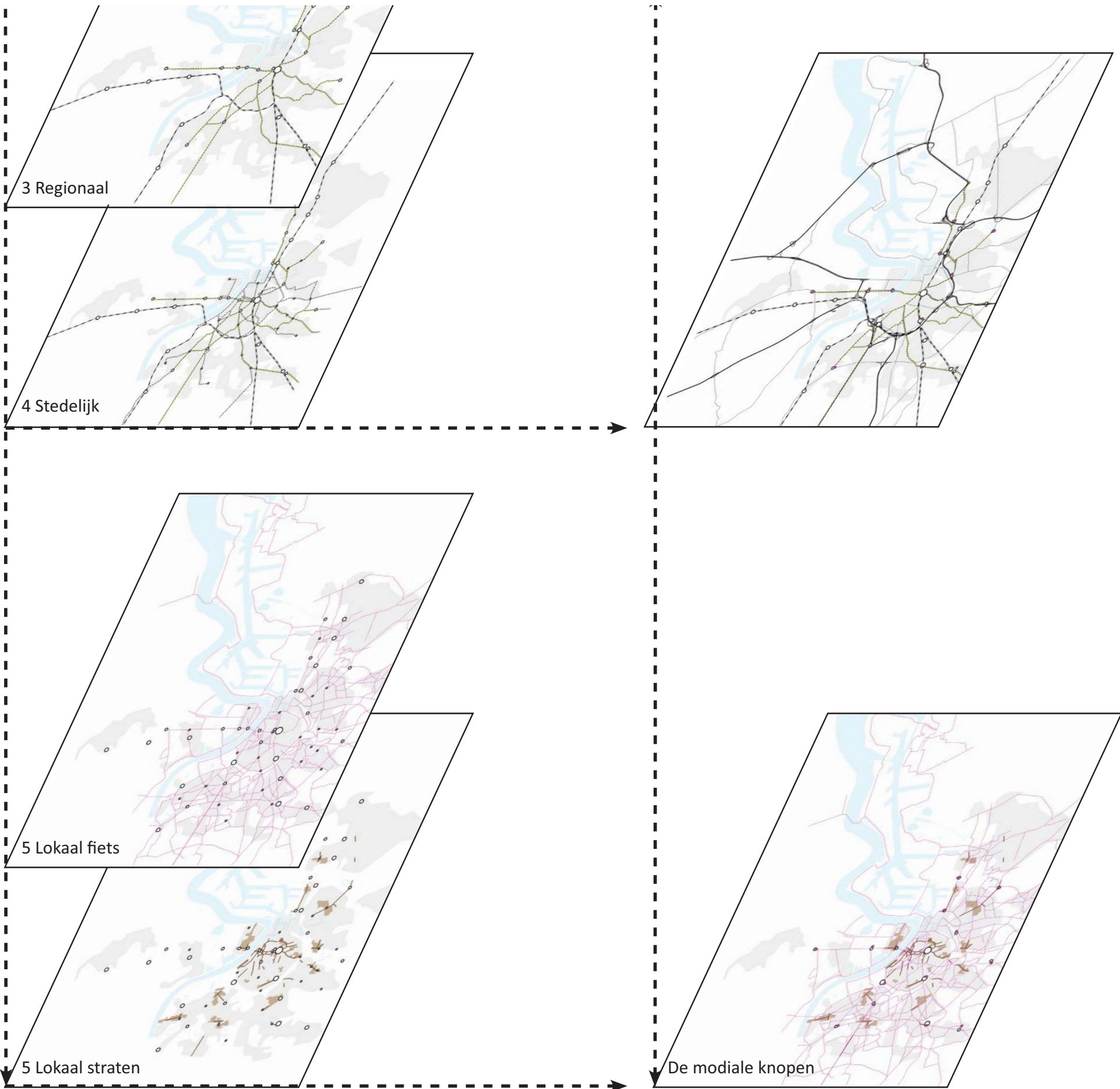
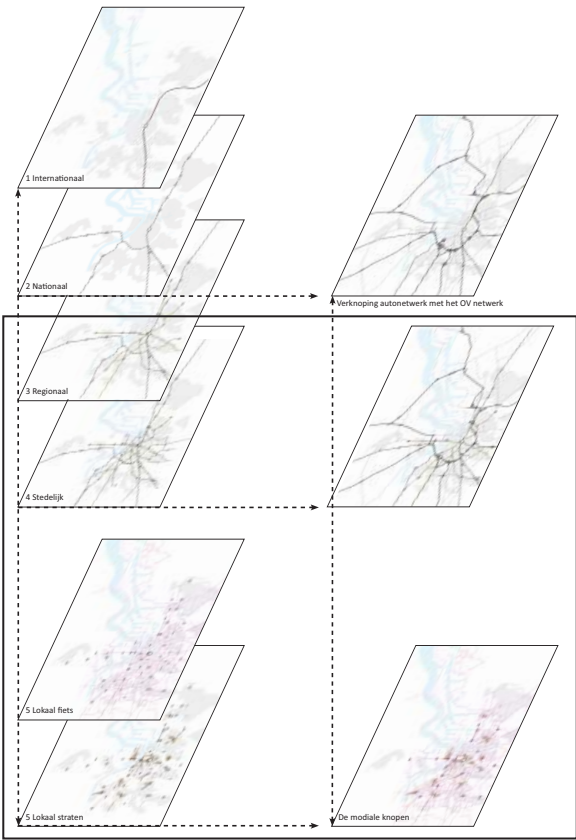
INTERSTEDELIJKE KNOOP;
Halte afstanden tussen de 30 - 150 km,
Overstap tussen IC- en IR-trein/tram/bus-vervoer.

INTERREGIONALE KNOOP;
Halte afstanden tussen de 1 - 5 km
Overstap tussen IR-trein/tram/bus-vervoer.

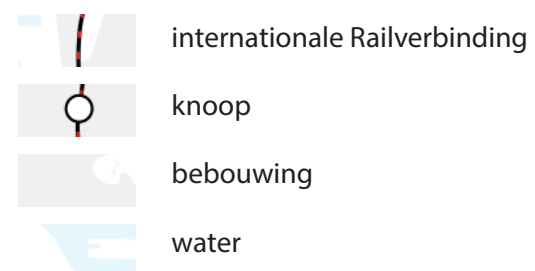
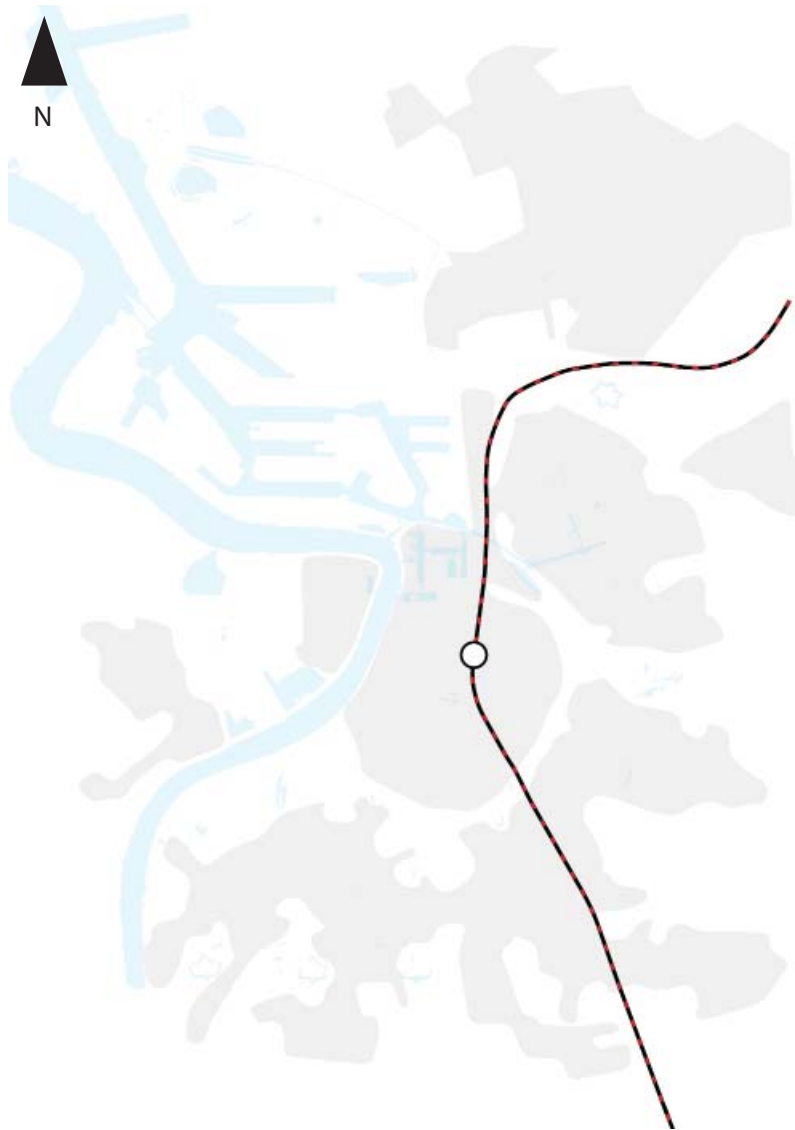
BOVENLOKALE OF STEDELIJKE KNOOP;
Halte afstand tussen 0,5 - 1,5 km
Overstap IR-vervoer en (voor)stedelijk en (boven)lokaal ontsluitend vervoer.

BELANGRIJKE HALTE;
Halte afstand 0,3 - 0,8 km
Overstap tussen meerdere lijnen vanaf 2 en 4x per uur.

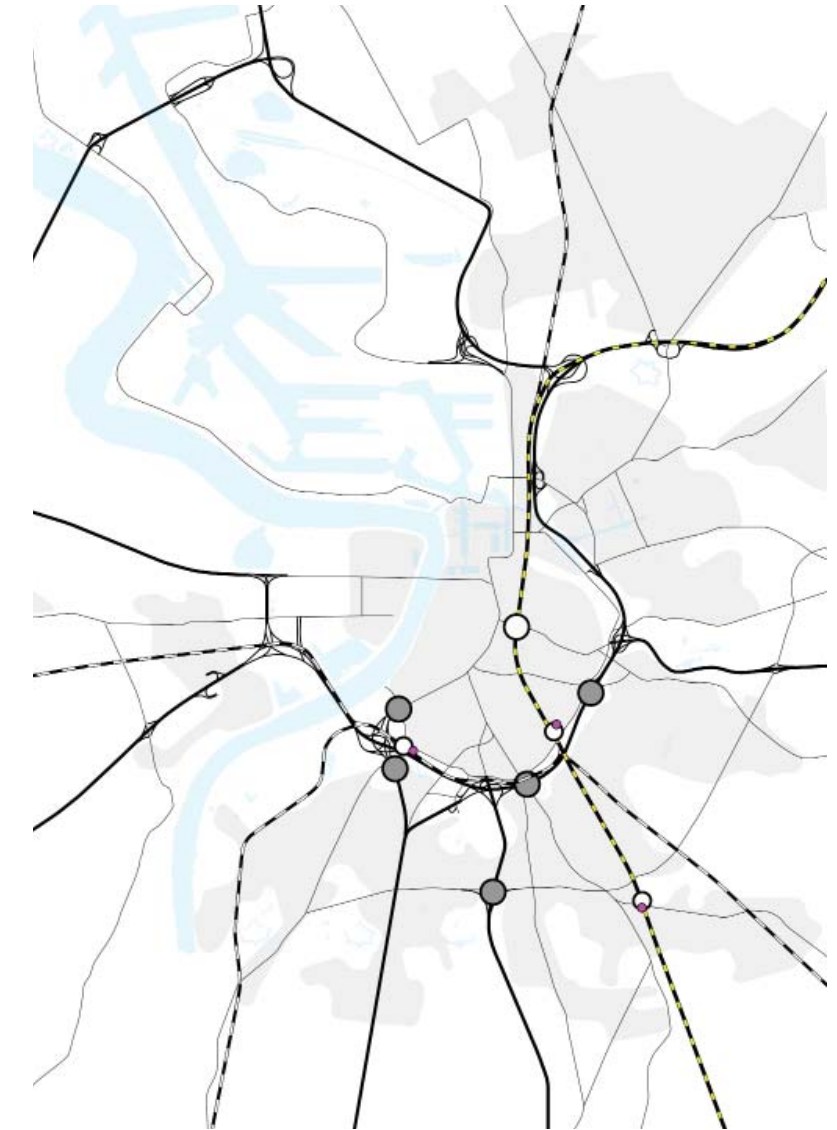
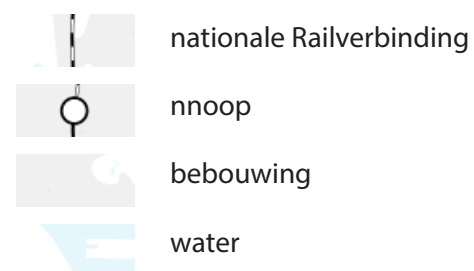
HALTE;
Halte afstand 0,3 - 0,8 km.
In en uitstap halte van een of meerde lijnen.



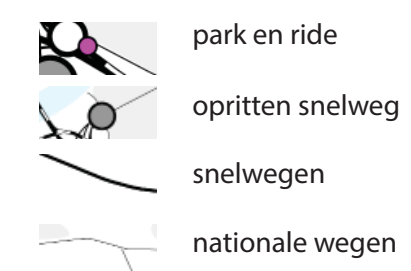
1 INTERNATIONAAL



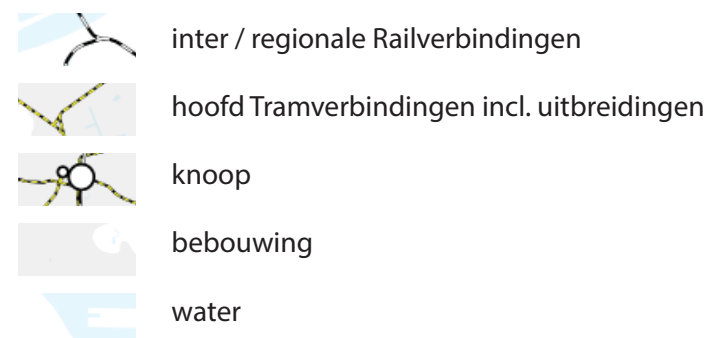
2 NATIONAAL



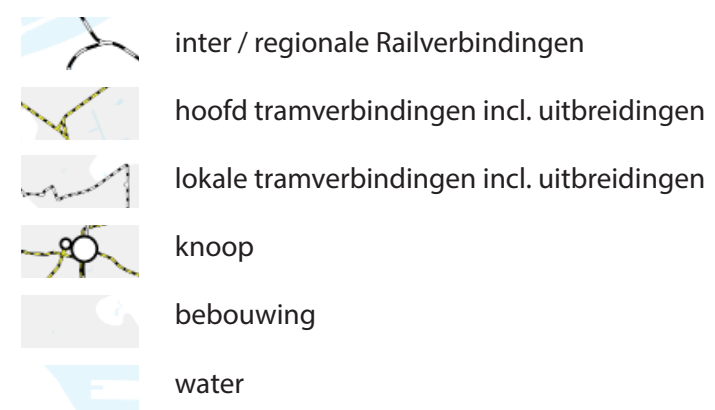
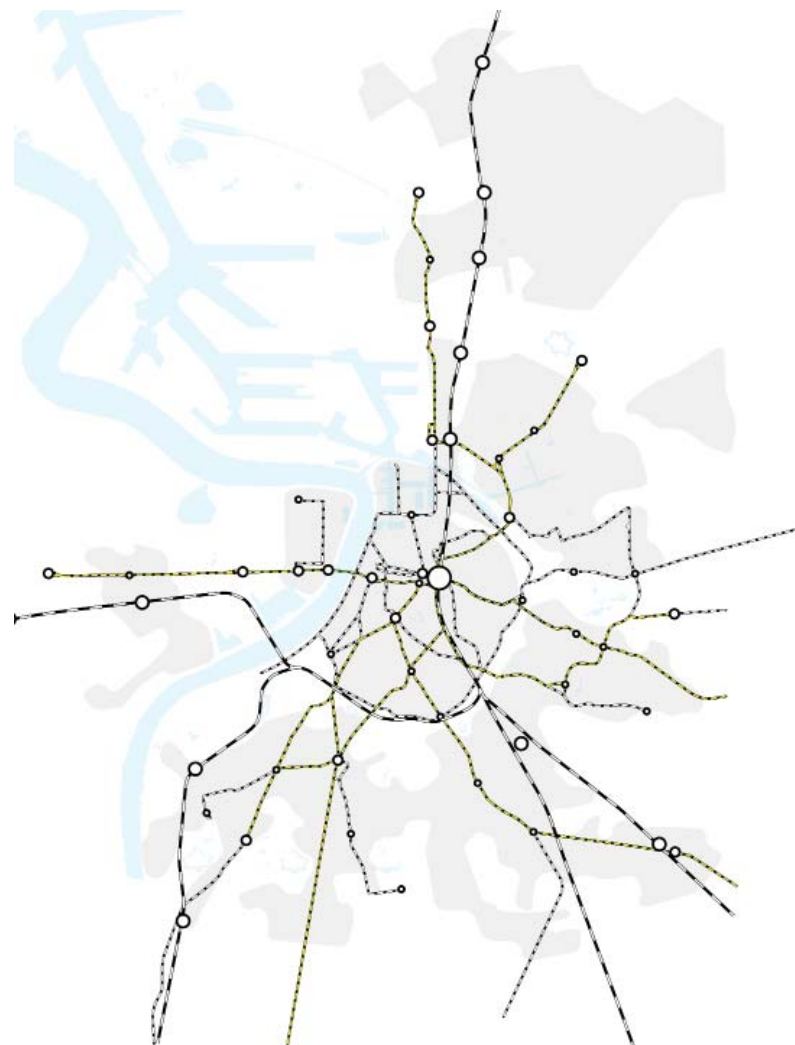
Verknoping van het autonetwerk met het OV netwerk dmv de park en ride locaties. Heeft een doorwerking tot op internationaal niveau.



3 INTER / REGIONAAL



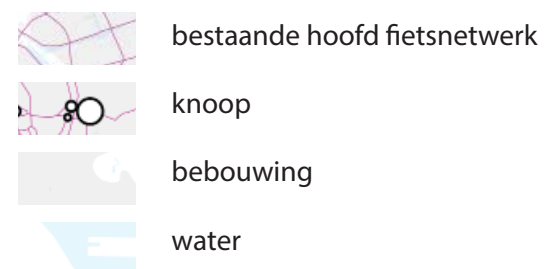
4 STEDELIJK



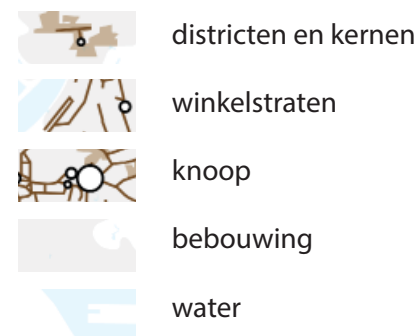
Verknoping van het autonetwerk met het OV netwerk dmv park en ride locaties. Waardoor een overstap naar een ander modaliteit mogelijk wordt.



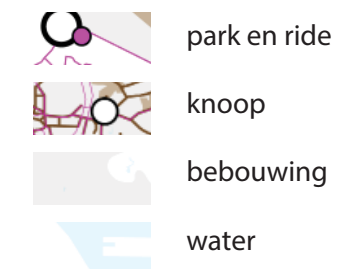
5 LOKAAL FIETS



5 LOKAAL STRATEN



De modiale knopen, deze knopen hebben een doorwerking van en naar diverse andere schaalniveaus waar de grootste kans is op verknoping en ontmoeting.



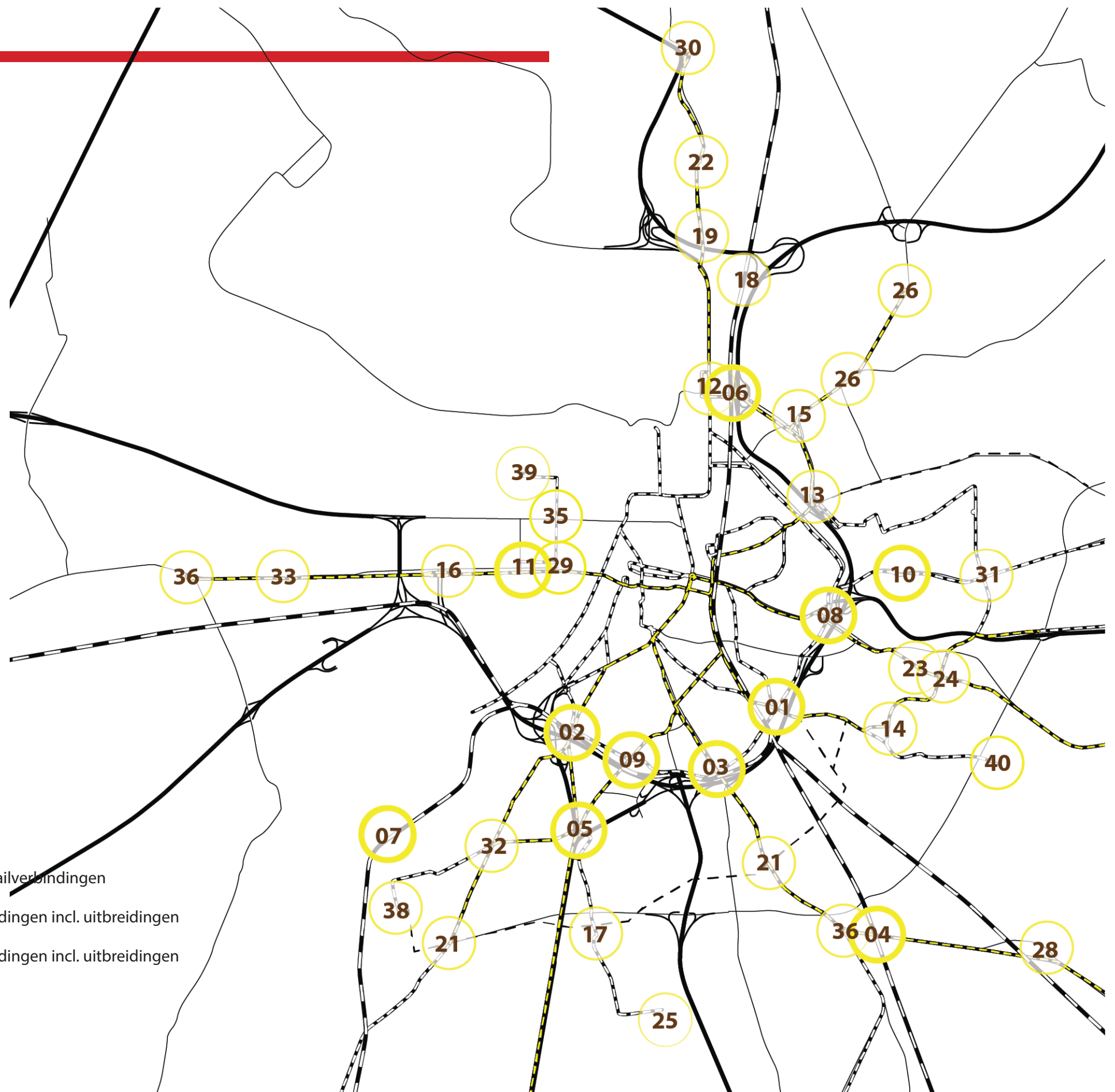
2.3 de knopen

Door dat de focus van het Atelier Antwerpen buiten de kernstad van Antwerpen ligt. Is er gekozen om alleen de knopen die relevant zijn voor de opgave weer te geven. Dat heeft geleid tot het aanduiden van 39 knopen. De top 10 hiervan is interessant en biedt kansen voor verder verknoping.

Doordat we ons bezig houden met Antwerpen op stedelijk niveau zal ik dan ook verder gaan met een knoop die op dit niveau functioneert. Het gaat in dit geval dan op de volgende knopen.;

- Boechout Capenburg (28)
- Ekkeren Rozenmaai (16)
- Hoboken Schoonselhof (21)
- Linkeroever (10)
- Linkeroever Halewijn (11)
- Linkeroever van Eendempl. (29)
- Merksem Fortsteenweg (26)
- **Olymiade (5)**
- Sportpaleis (9)
- Zwijndrecht krijsbaan (37)

De Olympiade knoop scoort als knoop op het stedelijk schaalniveau het hoogst kwa waarde en zal dan ook als uitwerkings opgave worden dienen. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de wijze van nomering en hoe deze positonering van knopen tot stand is gekomen.



3.0 analyse

3.1 de knopen en functie typologie

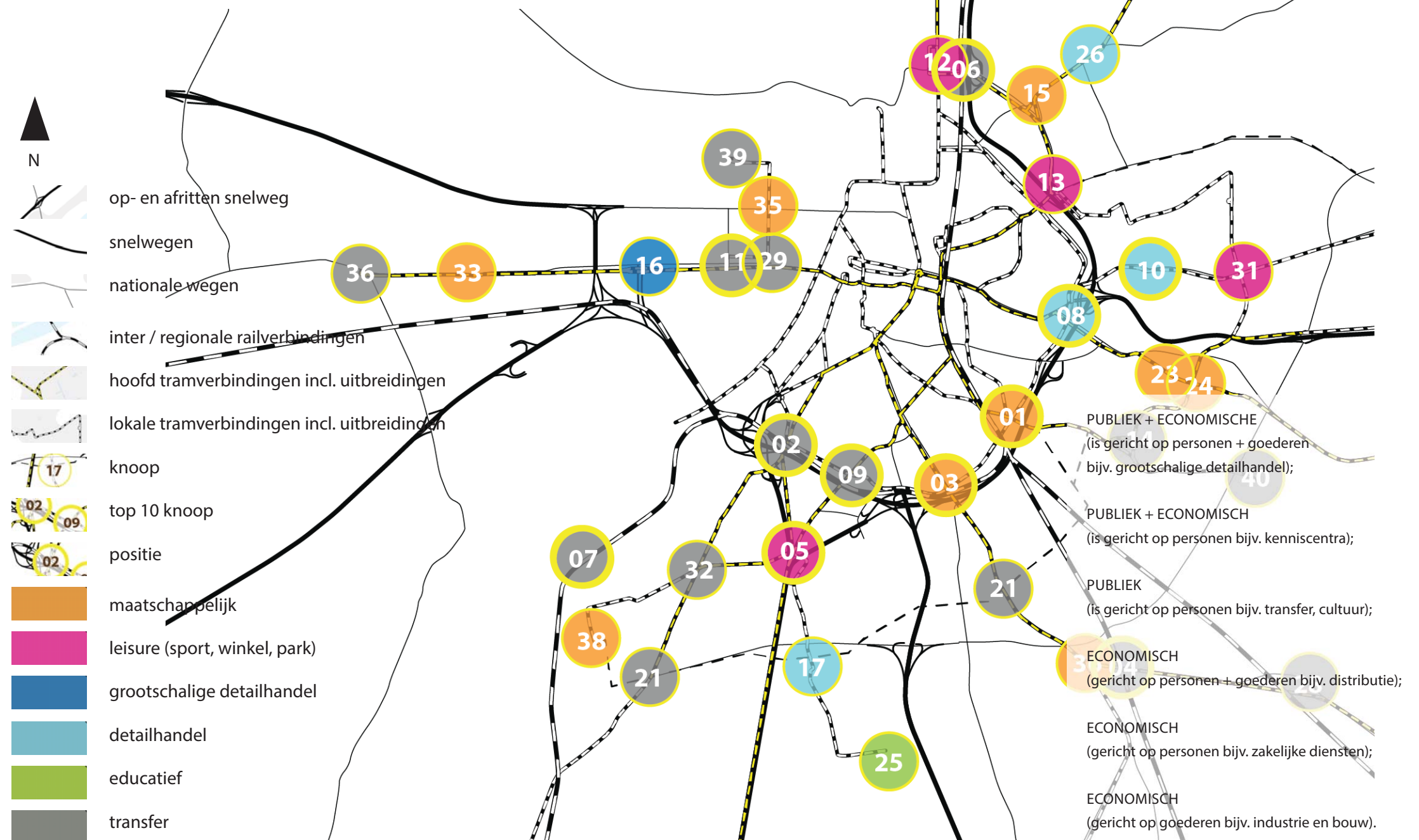
Zoals in hoofdstuk 2 aangegeven zijn de knopen in te delen in diverse hiërarchie posities. Ze zijn ook nog in te delen naar functie typologie. Er zijn 6 verschillende soorten functie typologie te benoemen. De aanwezige functie typologieën kunnen alleen worden veranderend als de knoop zodanig van opzet veranderd of bij de oprichting van een nieuwe knoop. In de meeste gevallen veranderd er dan ook niks. En dient deze voornamelijk als een aanleiding om het bestaande functie typologie verder te versterken en uit te breiden. Het vormt dan ook een belangrijke basis voor het toekomstige ruimtelijke programma. Voor de olimpiade knoop geldt de functie typologie PUBLIEK -> leisure (grootschalige sport, entertainment, winkel accommodaties en sport / wandelparken).

FUNCTIE TYPOLOGIEN

PUBLIEK: knopen die een centrale ligging hebben in het stedelijk gebied, zijn vanwege hun goede bereikbaarheid per OV en fiets vooral geschikt voor publieke functies (zoals winkel- centra en culturele voorzieningen). Afhankelijk van de autobereikbaarheid en de aanwezige ontwikkelingsruimte lenen deze plekken zich soms ook voor economische functies als zakelijke dienstverlening;

PUBLIEK + ECONOMISCH: knopen met een goede OV- en wegbereikbaarheid aan de rand van de stedelijke agglomeraties kunnen ruimte bieden aan meer grootschalige publieke functies als leisure en medische voorzieningen. Daarnaast komen deze veelal multimodale knopen ook in aanmerking voor economische functies als zakelijke dienstverlening. Voor deze economische functie is naast de OV-bereikbaarheid namelijk ook een goede autobereikbaarheid van belang;

ECONOMISCH: economische knopen liggen meestal buiten het stedelijk gebied en zijn geschikt voor een puur economisch programma. Het betreft hier met name knopen waar distributie of industrie zijn gevestigd. Voor deze knopen is een goede wegbereikbaarheid essentieel. Soms zijn knopen met een OV-weg-bereikbaarheid aan de rand van de stad enkel als 'economisch' benoemd, vanwege de nabijheid van een andere knoop die zich beter leent voor de publieke programma's.



3.2 de waarde

Doormiddel van de knopen theorie van Bertolini is de knoop en plaatswaarde van de knoop te berekenen waardoor je uitspraken kan doen over de positie, waarde, de potentie en het functieprofiel van de knoop. Onderstaand tabel laat zien dat de Olympiade knoop een hoge knoopwaarde heeft. Er is hier een grote kans voor ontmoeting. De hoge waarde laat tevens zien dat er nog ruimte is voor verdere verdichting. De Olympiade knoop neemt in de 5e positie in. Dit is tevens de hoogste positie van een knoop op stedelijk niveau.

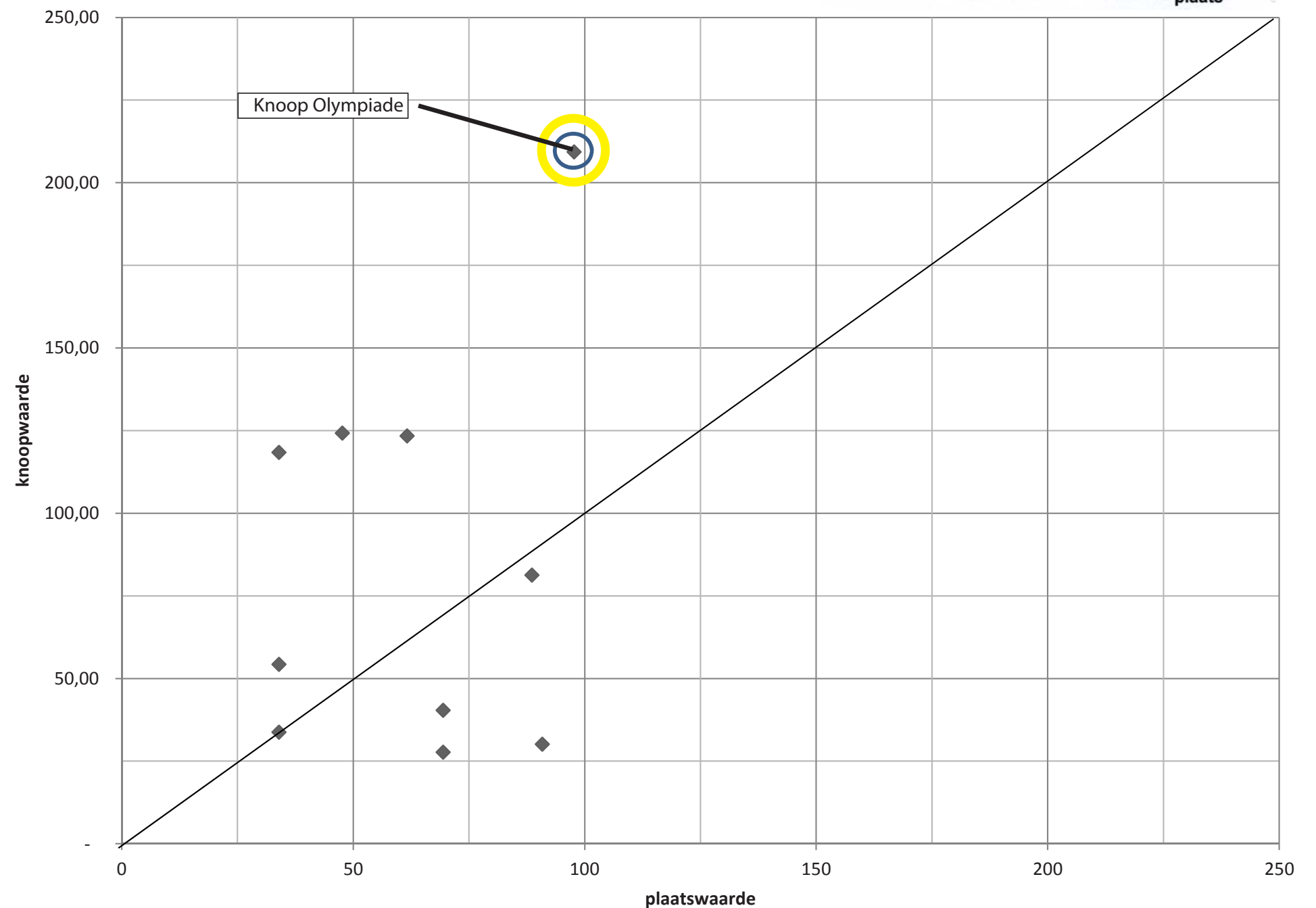
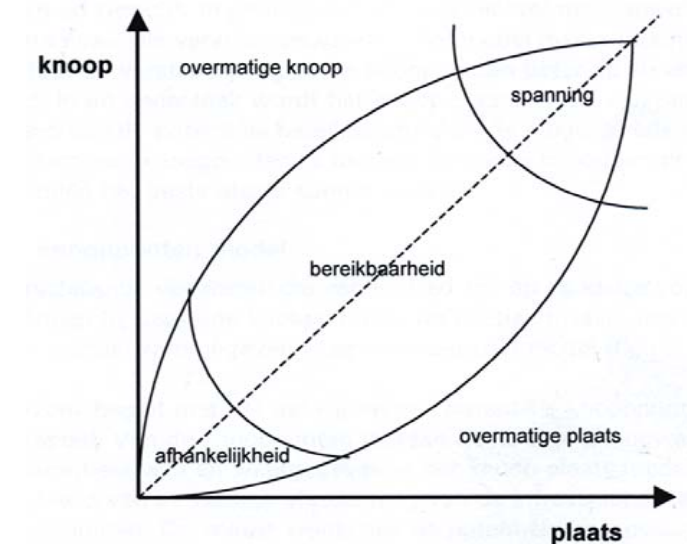
Door de knopen te beoordelen naar knoop en plaatswaarde is de bestaande waarde te een oordeel te geven over de positie in het netwerk.

De knoopwaarde bestaat uit al mogelijke modaliteiten. En is op gebouwd uit het aantal ov, fiets en auto verbindingen. De aanwezigheid van transfer mogelijkheid zoals op en af ritten van de snelweg, park en ride voorzieningen.

De plaatswaarde bestaat uit al de mogelijke voorzieningen, functies, inwoners en werkenden die op deze knoop plaats vinden. Bijvoorbeeld het aantal geloofsgebouwen, winkels, sportvoorzieningen, werkplekken, inwoners. En of er functies of activiteiten plaats vinden die een doorwerking hebben op lokaal, stedelijk, regionaal, nationaal, internationaal niveau.

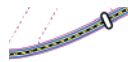
De olympiade knoop heeft als knoop op stedelijk niveau de hoogste knoopwaarde. En kent een overmaat in bereikbaarheid. Er is naar verhouding te weinig te doen op de plaats zelf, waardoor de plaatswaarde achter blijft. Er is hier dus veel ruimte voor verdere verdichting en toevoeging van nieuw programma. Waardoor de knoop en de plaatswaarde maar in balans terug zal komen en beter zal gaan functioneren.

Antwerpen kan hierdoor haar (hoog) stedelijke en culturele dynamiek vergroten. Door de intensivering van nieuwe lijnen worden diverse knopen beter bereikbaar. Hierdoor zal de focus niet langer alleen op de kernstad liggen en kunnen er lokale stedelijke knooppunten ontstaan. Waardoor er mogelijkheden worden geschept de ontmoetings infrastructuur uit te breiden.



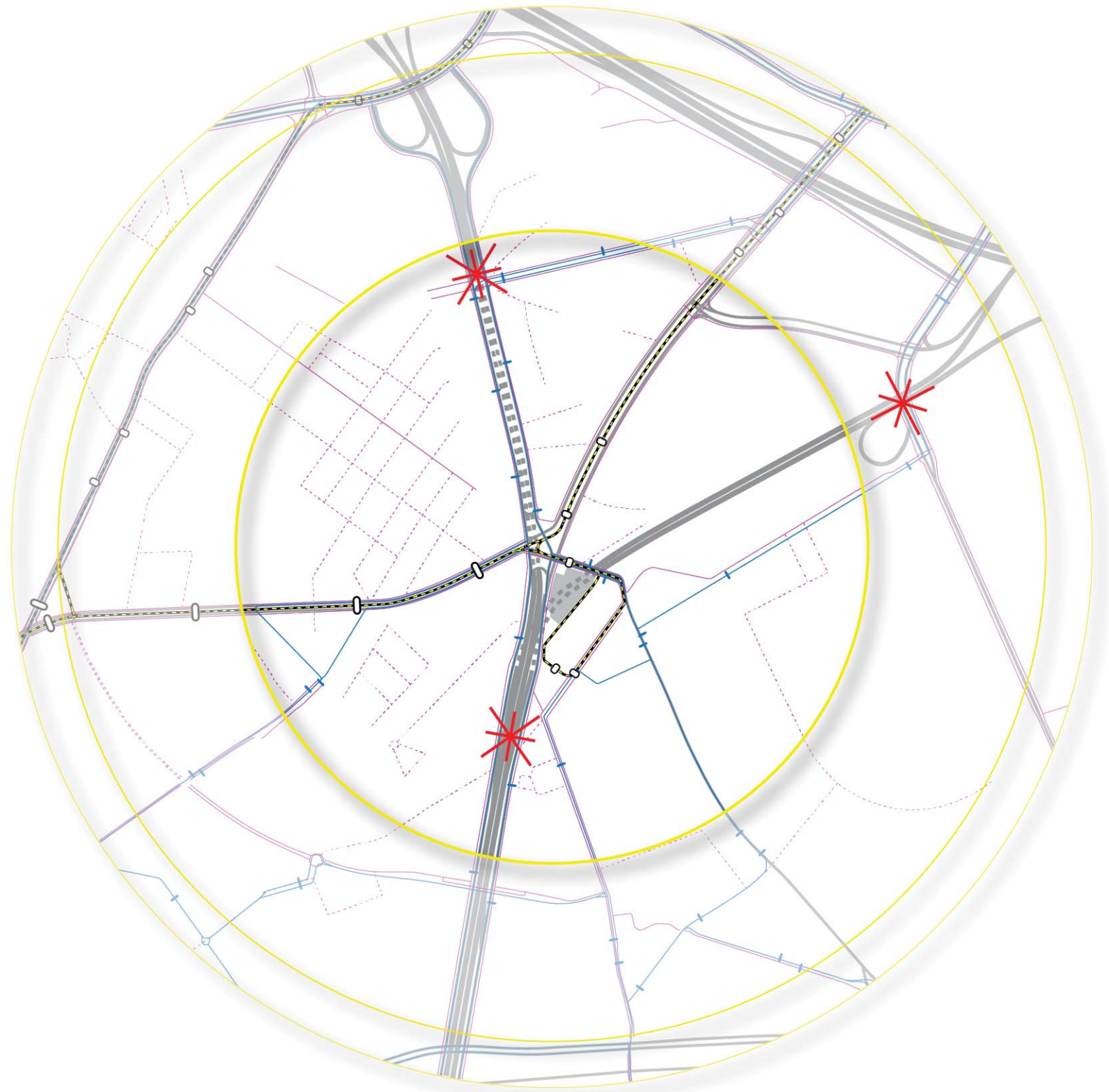
3.3 de knoopwaarde

De knoopwaarde vertaald naar de locatie in de knoop. De aanwezigheid van enkele op en afritten zorgen ondermeer voor een verhoogde waarde in bereikbaarheid. De knoop is hierdoor erg interessant om naar een andere modaliteit over te stappen. Het fietsnetwerk en openbare publieke ruimte is echter onder belicht door het missen van belangrijke schakels en een duidelijk eigen positie.

-  OV - rail tramnetwerk
-  OV - tramhalte
-  OV - buslijn / halte
-  fietspad
-  fietsvriendelijke straat
-  wegen
-  snelweg
-  park en ride
-  op- / afrit snelweg

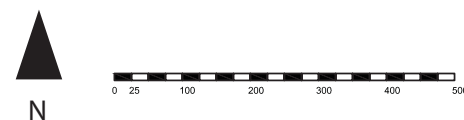


0 25 100 200 300 400 500



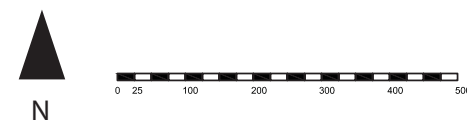
3.4 de plaatswaarde

De plaatswaarde vertaald naar fysieke locaties. Voor de Olympiade knoop is dat onder meer het Olympisch stadion, de sportparken, het EXPO centrum. Duidelijk zichtbaar is de winkelstraat en dat deze doodloopt voor de knoop. Verder zijn er veel parken aanwezig. Echter liggen deze gefragmenteerd verspreid over de knoop heen.



3.5 de knoop

De knoop en plaatswaarde bij elkaar vormen de knoop. De kaart hiernaast geeft dit weer. Samen vormt dit een kaart van de knoopwaarde met de fysieke locaties van de knoop. De problemen en deelopgaven zijn hier uit te distilleren door te kijken naar de positie van het netwerk en het programma wat hierbij in de buurt aanwezig is.

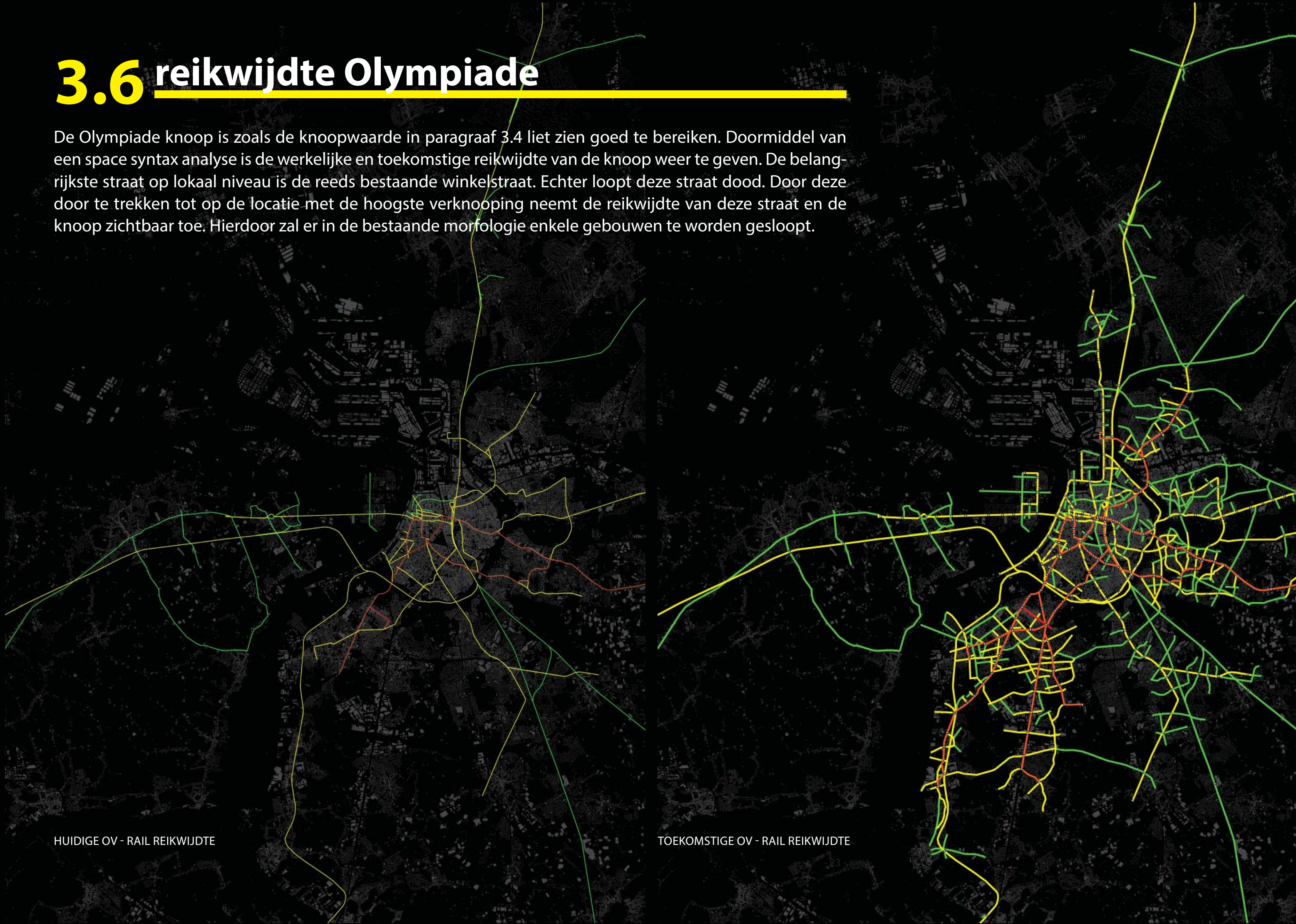


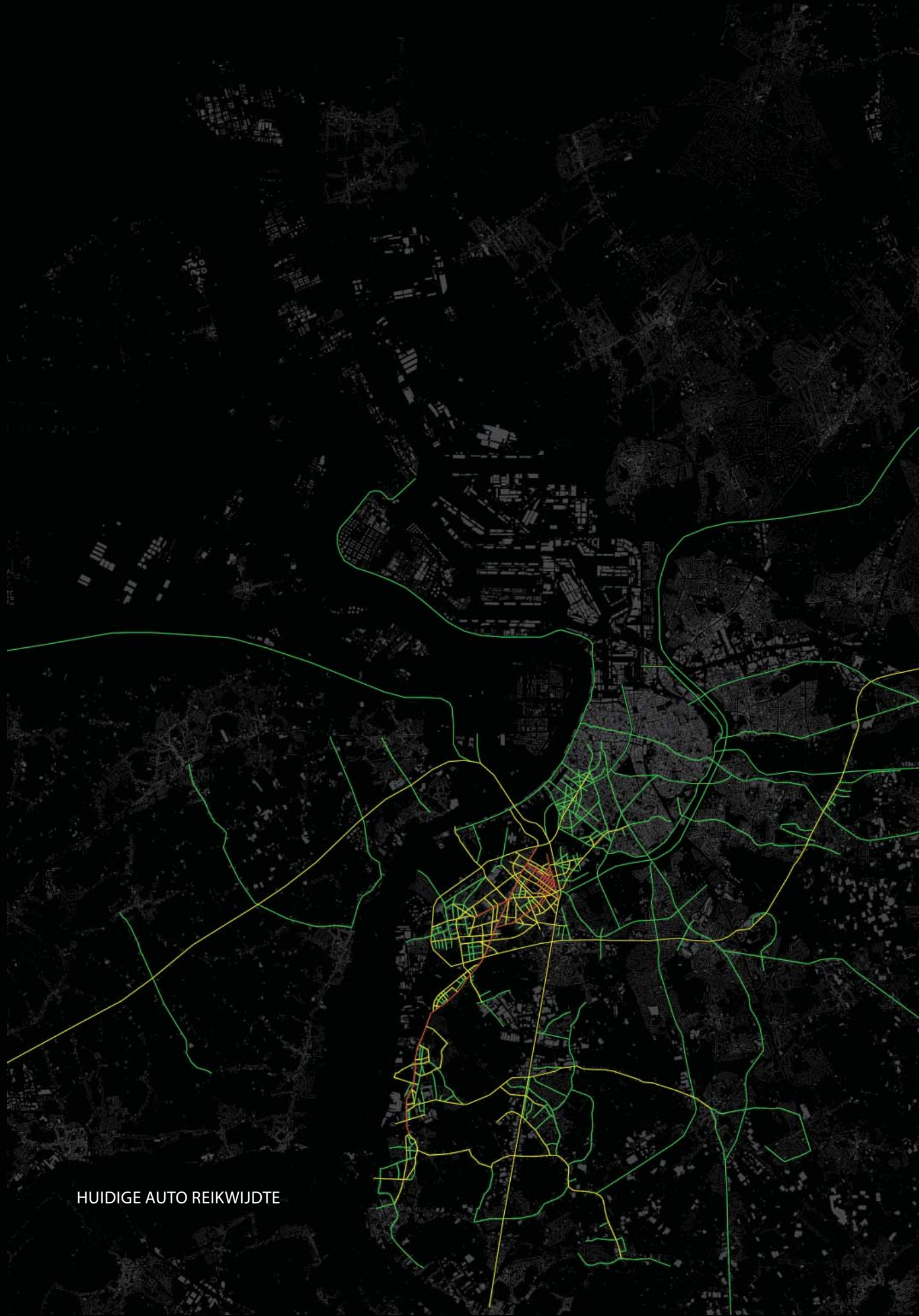
3.6 reikwijdte Olympiade

De Olympiade knoop is zoals de knoopwaarde in paragraaf 3.4 liet zien goed te bereiken. Doormiddel van een space syntax analyse is de werkelijke en toekomstige reikwijdte van de knoop weer te geven. De belangrijkste straat op lokaal niveau is de reeds bestaande winkelstraat. Echter loopt deze straat dood. Door deze door te trekken tot op de locatie met de hoogste verknopping neemt de reikwijdte van deze straat en de knoop zichtbaar toe. Hierdoor zal er in de bestaande morfologie enkele gebouwen te worden gesloopt.

HUIDIGE OV - RAIL REIKWIJDTE

TOEKOMSTIGE OV - RAIL REIKWIJDTE





HUDIGE AUTO REIKWIJDTE

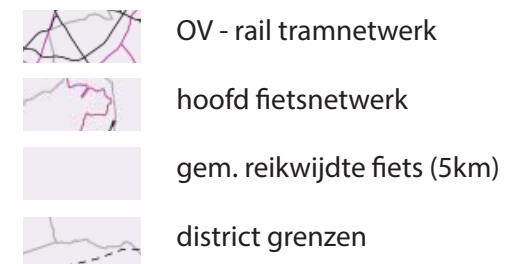


TOEKOMSTIGE AUTO REIKWIJDTE

3.7 het nieuwe netwerk

De inzet van de fiets en de verdere versterking van de tramstructuur van de stad zorgen ervoor dat het aantal reizigers kilometers zal blijven toenemen. Wat een positieve bijdrage levert aan zowel de versterking, exploitatie en betaalbaarheid van het OV - netwerk, als aan het terug dringen van het energieverbruik per persoon en fijnstof. Ook levert het een positieve bijdrage aan het keren van de stadsvlucht. Het verminderen van verkeersongevallen en het verhogen van de bereikbaarheid van de stad.

Ruimtelijk en in belevingswaarde levert de tram een meerwaarde op, door de veel hogere capaciteit ten op zichten van een autoweg. Het concentreren en bundelen van maatschappelijke functies op knopen biedt mogelijkheden voor het behoud en collectieve maatschappelijke voorzieningen. De combinatie van korte fietsafstanden (gem. fietsafstand is 5 km) tot knooppunten en een goede tramdekkingsgraad zal leiden tot een volwaardig alternatief netwerk voor het autogebruik.





3.8 bestaande situatie

De Kiel is een wijk in Antwerpen, net ten zuiden van het stadscentrum. Er wonen ongeveer 20.000 inwoners. De wijk is bekend om haar hoogbouw van de architect Renaat Braem, maar ook om voetbalclub Beerschot AC.

De buurt wordt net zoals Valaar gekenmerkt door haar volkse en multiculturele karakter. Naast sociale woningen zijn op het Kiel ook een residentiële villawijk en 19e-eeuwse herenhuizen te vinden. Eeuwen was dit een groen gebied, maar de Olympische Spelen in 1920 en de Wereldtentoonstelling in 1930 brachten daar verandering in. Van die twee evenementen is nog maar weinig over (in rood pag 28), behalve dan een reeks straatnamen die naar sporten verwijzen en de naam van de wijk Tentoonstelling.

Den Brandt is een rustige, residentiële parkwijk met brede lanen en prachtige villa's. Hier woonde van oorsprong de welgestelde diamanthandelaars en bankiers. Er zijn ook enkele buitenlandse consulaten gevestigd. Het park Den Brandt is hier ook gelegen en maakt onderdeel uit van het Nachtegalenpark.

Morfologische is er een sterk contrast. Kiel en Valaar bestaat uit bijna volledig dicht bebouwde gesloten bouwblokken, daarin tegen is Den Brandt ruim opgezet. Langs de belangrijke hoofdwegen zijn duidelijk de hoogbouw flats te herkennen.





Deknoop functioneert op dit ogenblik voornamelijk als een transitpunt van en naar de Kernstad. De verdere hoofdfunctie van de knoop is die van sport en die van wonen met hier en daar kleine bedrijfsterreinen. De wijk Kiel kent een kleinschalig maar gemixt gebruik in woon, winkel en werken. Ten noorden bevinden zich nog de gebouwen van Antwerpen EXPO en in de wijk Kiel staat het voetbalstadion van de voetbalclub Beerschot AC. Deze bevindt zich op de oude locatie van het Olympisch station.



historische structuren en straten
bebouwing

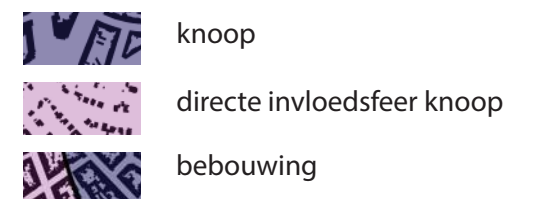
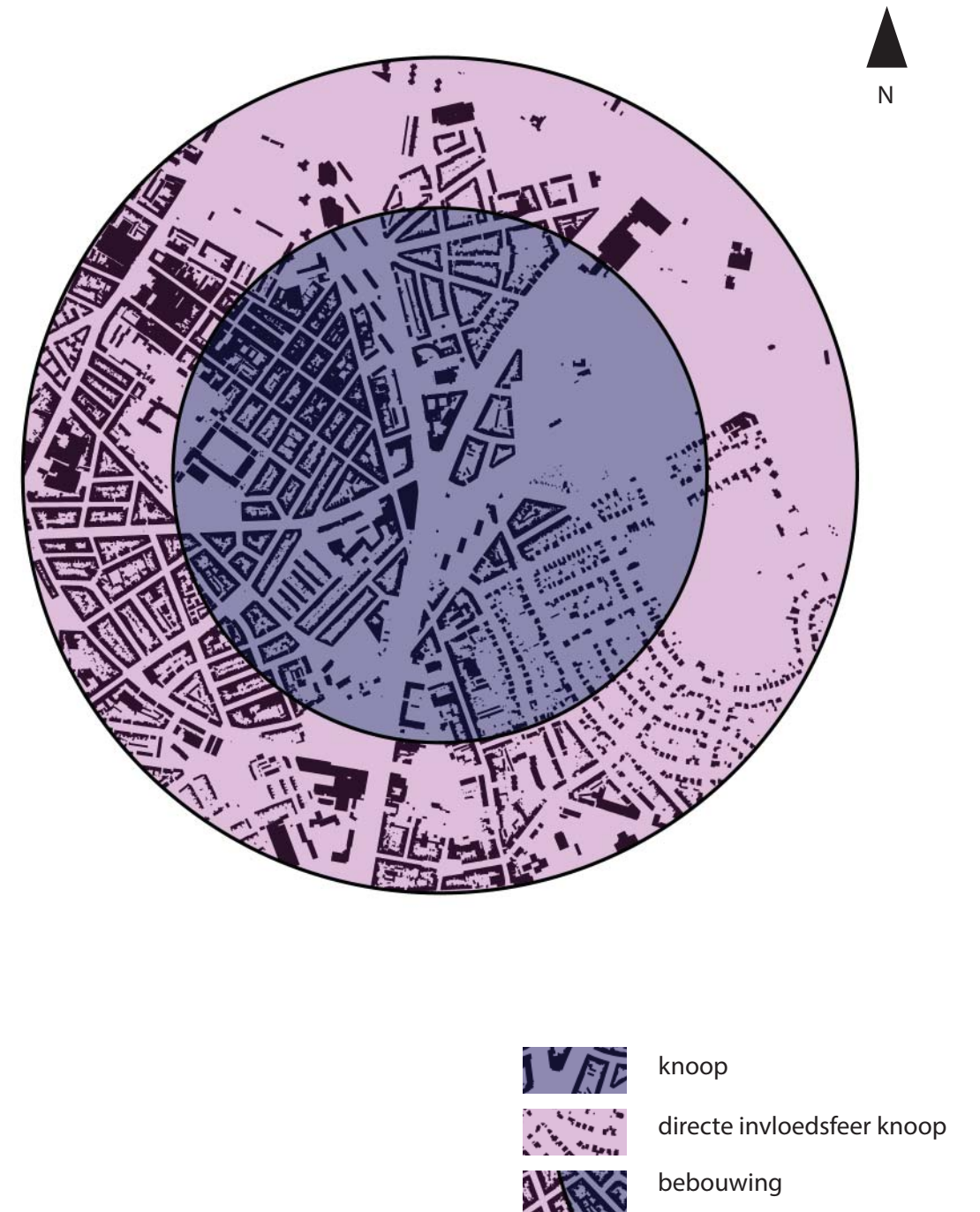
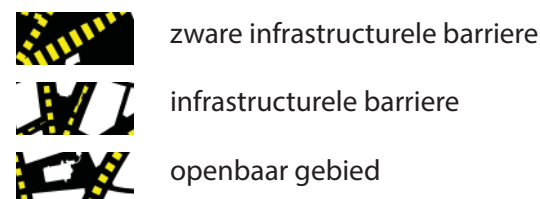
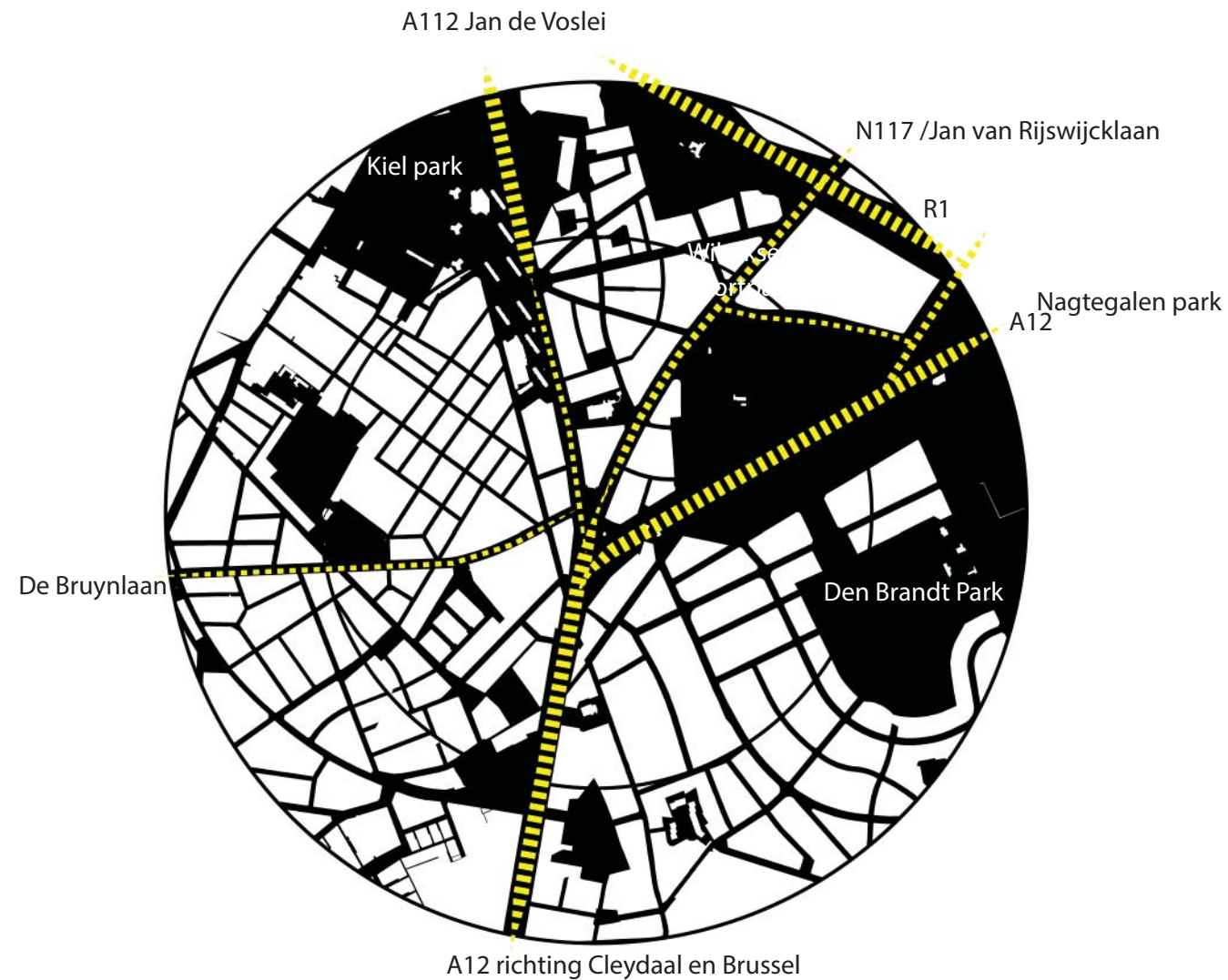


OV - tramlijnen
OV - buslijnen
openbaar gebied

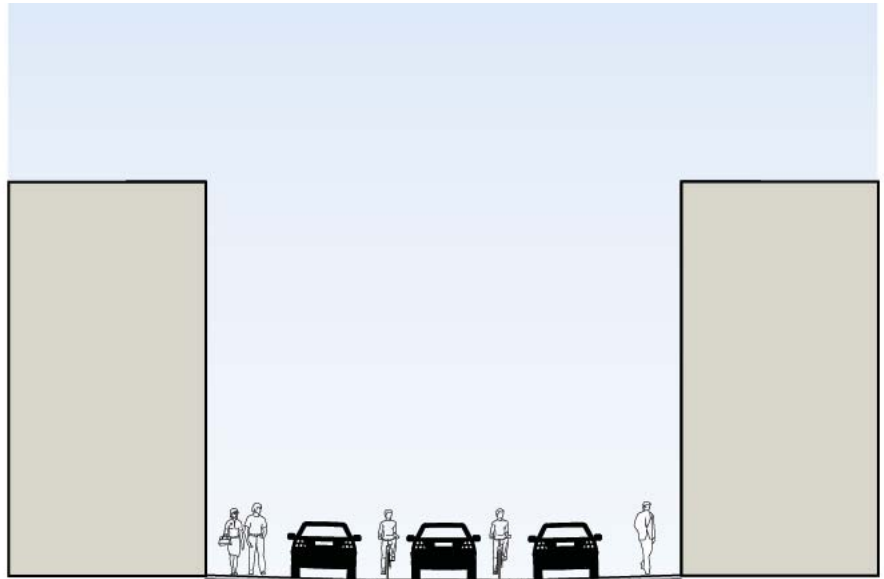


De ruime groene parken in Den Brandt en Kiel park zijn goed zichtbaar daarin tegen is de beschikbaarheid van kwalitatieve openbare ruimte in Kiel te verwaarlozen. De hoofdinfrastructuur assen (de A12, A112, N117 en R1) hebben ook geleidt tot brede verkeerscorridors van verschillende maat en schaal. Door de focus op de auto is hier geen ruimte voor de mens waardoor ze nu werken als ruimtelijke barrières waar de mens niet welkom is.

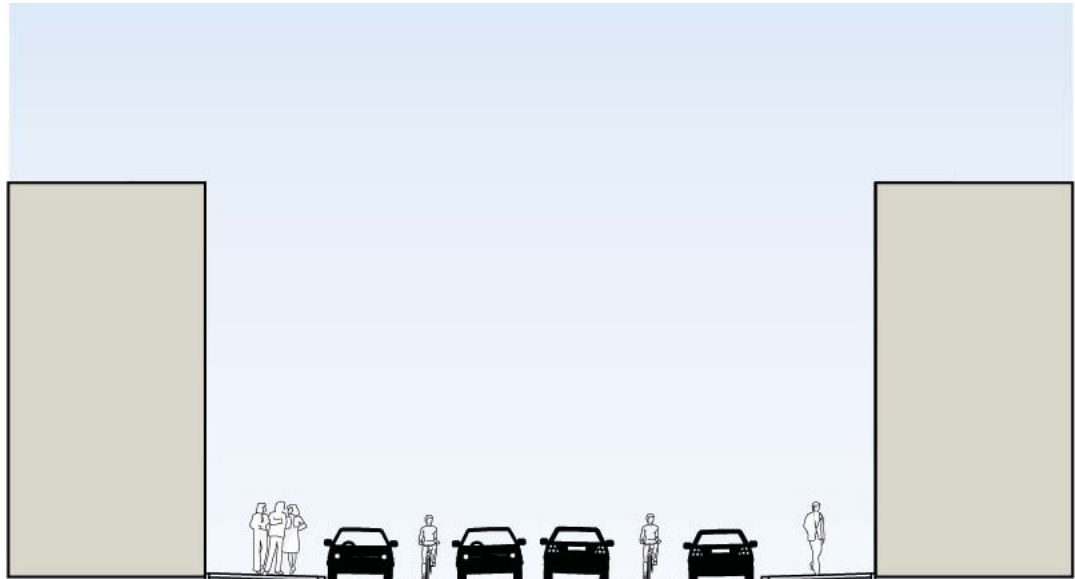
Het plangebied is in te delen in een hoog stedelijke gebied (donker paars) dat direct rondom de knoop is gelegen. Dit is een cirkel met een radius van 800 meter. Hierin bevinden zich de meest directe activiteiten van de knoop plaats. Deze cirkel is 201 ha groot. De tweede zone is een overgangsgebied (licht paars) dat minder sterk verstedelijk zal worden en is 289 ha groot. De buitenrand ligt



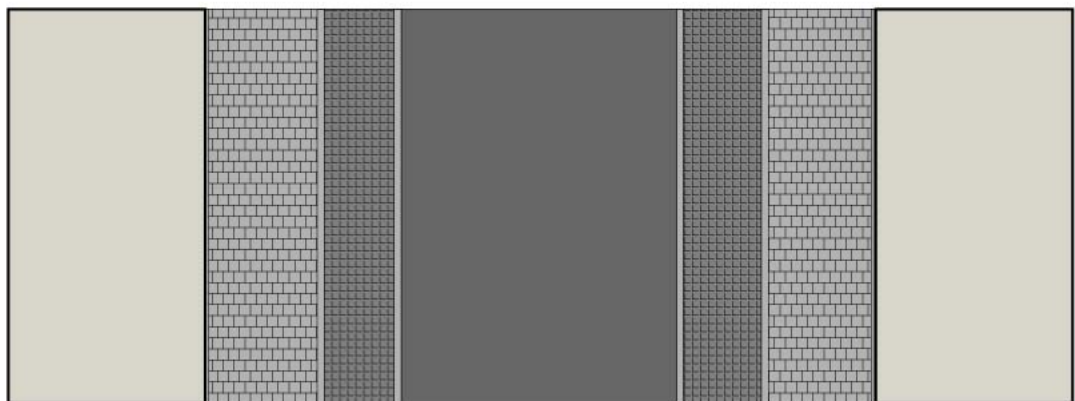
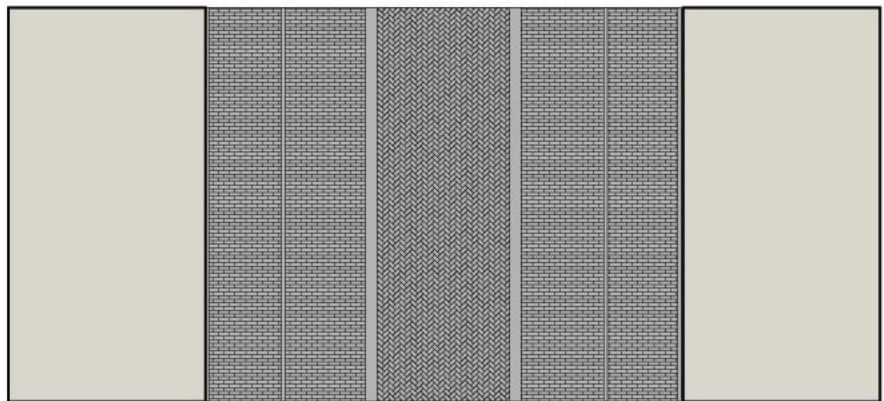
De openbare ruimte wordt in de nauwe straten van de wijk Kiel voornamelijk gedomineerd door de auto. Er zijn op beperkte plaatsen wat krappe terrassen waar alleen uit de zon in kan worden gezeten. Het zijn geen interessante plaatsen om elkaar te ontmoeten of te verblijven.



• 2 • 2 • 4 • 2 • 2 •



• 3 • 2 • 7 • 2 • 3 •





UITBEZINGERS
UIT

WATSON
UIT
vrij legendar het sportoaleis

ATLETEN

JGB

KwadrO RAMEN



3.9 problemen en deel opgaven

De opgaves van deze knoop ligt in de her opzet en herpositionering van de haltes naar de vraag vanuit de knoop, de plaats en het netwerk. Zo liggen tramhaltes inefficiënt ten opzichte van elkaar. De winkelstraat loopt letterlijk dood. Er missen duidelijke fiets- en wandelroutes. Tot slot dragende autowegen en de smalle trottoirs niet bij tot een goede lokale verknoping.

DE OLYMPIADE KNOOP

De Olympiade knoop is in de huidige situatie een voornamelijk een verkeerstechnische knoop met als doel het verkeer van en naar de stad af te handelen. De knoop voegt niks toe op stedelijk gebied.

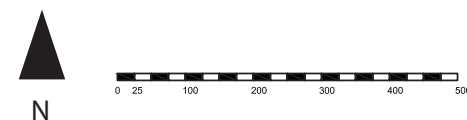
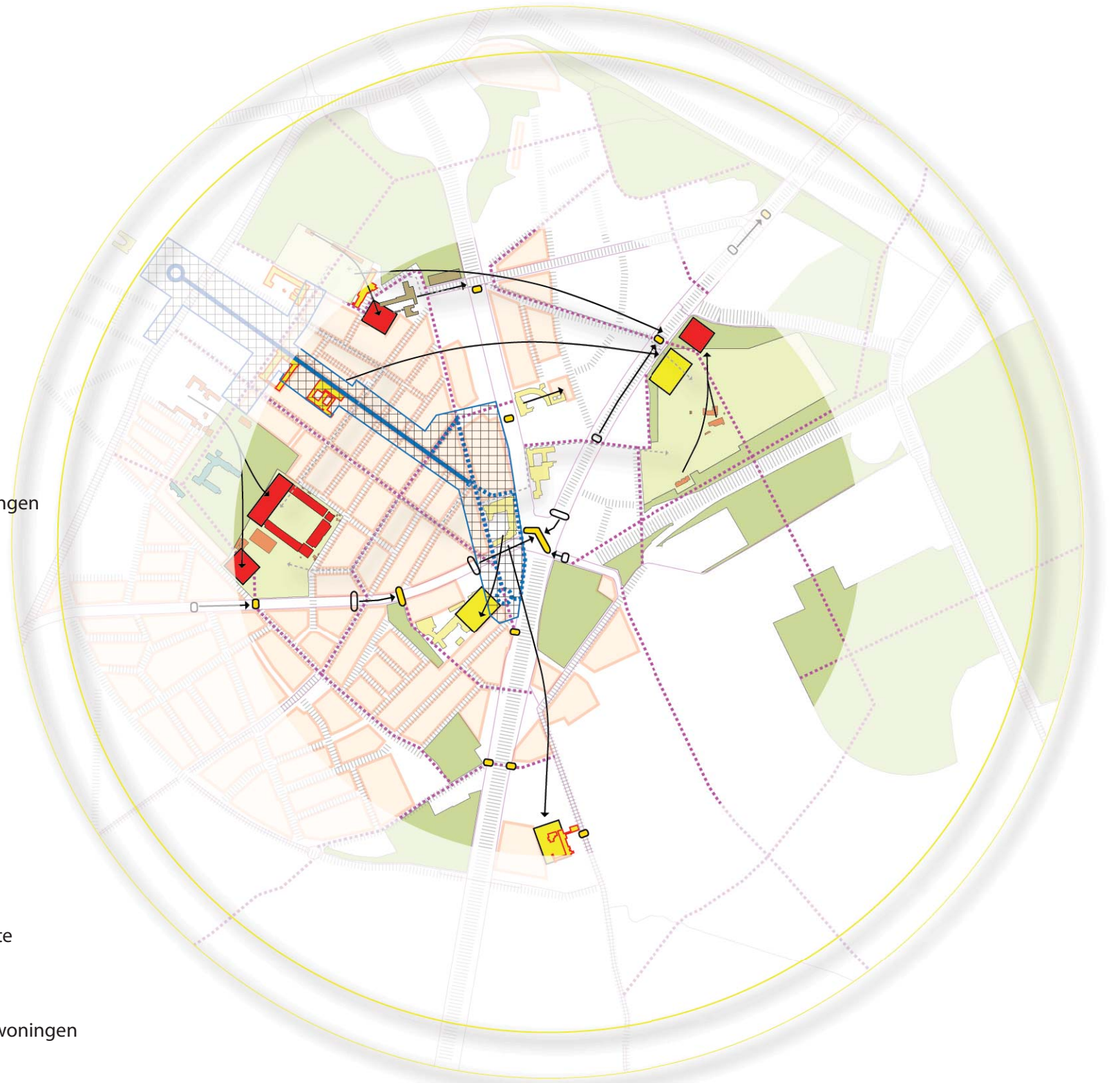
De bestaande tramlijnen lopen van het centrum naar hoboken, centrum naar Olympiade park en ride. Ook bevindt er zich een zeer grote inefficiënte draailus.

TRAMHALTES

Er zijn op de knoop 3 haltes die voor het kruispunt liggen ivm de moeilijke oversteekbaarheid. Deze haltes zijn gemiddeld 30 tot 35m lang. Maar zijn te kort voor moderne trams. De Olympiade halte bestaat nu uit 3 aparte haltes waar er maar bij 1 halte 2 lijnen stoppen.

De haltes bevinden zich inefficiënt en vrij kort op elkaar (200 tot 300m) een afstand van 500m zou beter zijn omdat er dan minder tijd verloren gaat met optrekken en remmen. Ook kan er op er grotere delen op een hogere snelheden worden gereden wat in de spits voordelen oplevert ten opzichte van de auto.

- 
- gemeenschappelijke voorzieningen
 - school
 - sport
 - park
 - sportpark
 - optimalisatie richting
 - winkelconcentratie gebied
 - Infrastructurele barriere
 - bestaande OV - tramhalte
 - geoptimaliseerde OV - tramhalte
 - fiets netwerk
 - slechte bouwtechnische staat woningen



LOOPROUTES

Veel bestaande looproutes zijn ondergeschikt door de lage positie van de voetganger. Routes worden veelal bemoeilijkt door lange oversteken of doordat het trottoir volgeparkeerd staat met autos. Zelfs de oversteekbaarheid in de winkelstraat is lastig doordat over de gehele lengte van de straat aan beide zijde auto's staan geparkeerd.

De huidige winkelstraat loopt dood. Maar is aan de andere zijde wel aangesloten op een tramhalte. Er bevinden zich enkele sportparken in de omgeving. Maar deze zijn onduidelijk met elkaar verbonden door het missen van duidelijke routing en positie voor de voetganger.

FIETSRUTES (+ STALLINGEN)

De fietser mist enkele duidelijke verbindingen en een eigen positie in het netwerk. Zo ligt nu een doorgaande fietsroute in de winkelstraat. Dit is voor doorgaand fietsverkeer niet de juiste lokatie. Ook is de oversteekbaarheid in 4 stappen over de bestaande knoop erg tijdrovend en inefficiënt. Fietspaden zijn te smal of maar in eenrichting.

AUTOROUTES

De knoop is nu voornamelijk het domein van de auto. Deze regeert in al de straten en eist de ruimte op. De knoop sluit aan op de A112 richting Brussel maar mist een directe aansluiting richting de Ring van Antwerpen. De oude afrit is niet meer in gebruik. Hierdoor gaat er extra verkeer over de N117 richting het centrum van Antwerpen terwijl dit veel directer zou kunnen worden afgewikkeld. De knoop is de op en afrit van de A12 en de A112 richting Brussel.



OV - rail tramlijn



OV - rail tramhalte



voetpad



fietspad



wegen



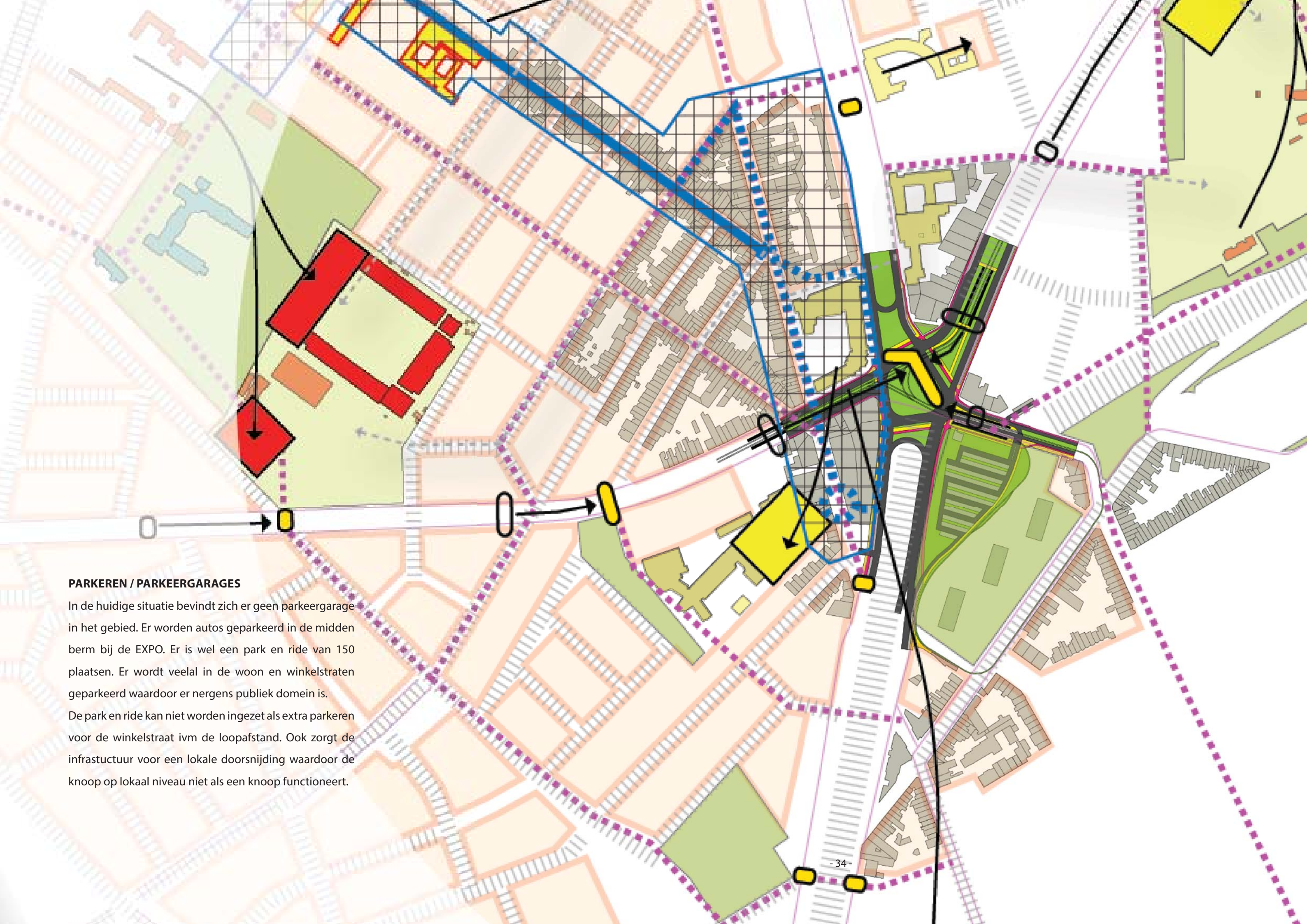
bebouwing



N

0 25 100 200 300 400 500





PARKEREN / PARKEERGARAGES

In de huidige situatie bevindt zich er geen parkeergarage in het gebied. Er worden autos geparkeerd in de midden berm bij de EXPO. Er is wel een park en ride van 150 plaatsen. Er wordt veelal in de woon en winkelstraten geparkeerd waardoor er nergens publiek domein is.

De park en ride kan niet worden ingezet als extra parkeren voor de winkelstraat ivm de loopafstand. Ook zorgt de infrastructuur voor een lokale doorsnijding waardoor de knoop op lokaal niveau niet als een knoop functioneert.

4.0

visie & strategie

4.1 visie Antwerpen verknoopte stad

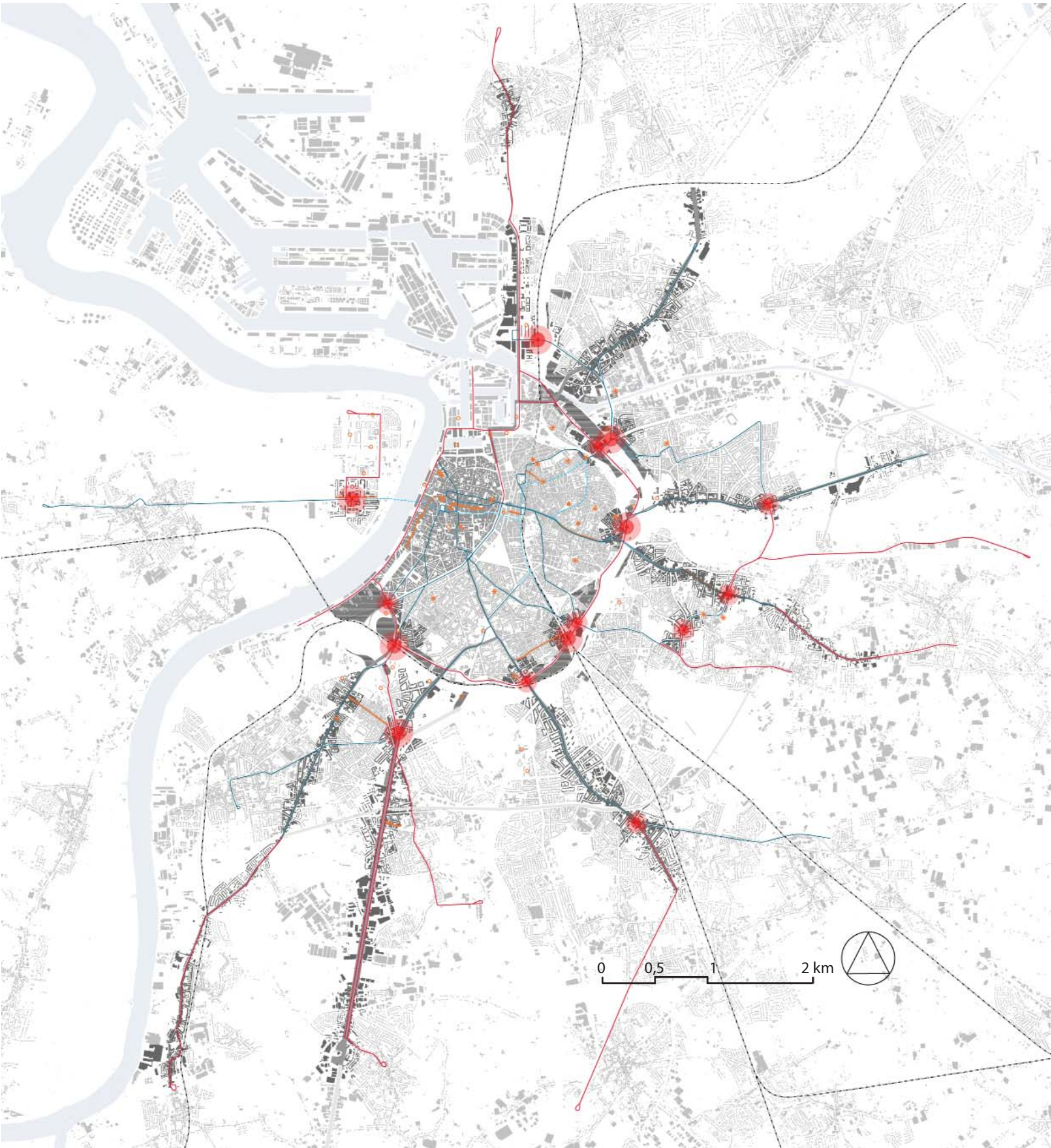
Het afstudeer atelier Antwerpen heeft een gezamenlijke visie opgesteld hoe Antwerpen zich tot 2030 dient te gaan ontwikkelen. Deze visie ontwikkeld aan de hand van een gezamenlijk opgezet onderzoek. De uitkomsten van dit onderzoek zijn te lezen in de publicatie “Antwerpen verknoopte stad”. De onderstaande visie en deelvisie zijn hier uit overgenomen en vormen de basis van de verder strategie en uitwerking van de Olympiade knoop.

Paul Cleuren en Jeroen de Waal,
Niels de Jong

Het inwoneraantal van Antwerpen groeit de komende twintig jaar met 12%. Door deze toename komt niet alleen de woningvoorraad, maar ook de sociale cohesie en de capaciteit van de voorzieningen onder druk te staan.	De verschillende wijken van Antwerpen moeten worden verdicht rond de radialen en nieuwe mobiliteitsknooppunten, zodat er een polycentrische structuur zal ontstaan. Deze nieuwe knooppunten krijgen door de sociaal - culturele en ruimtelijke segregatie een eigen identiteit.	Hoewel de tussenruimten van Antwerpen de potentie hebben om het tekort aan woningen en voorzieningen te faciliteren, zijn er nieuwe typologieën nodig. De beschikbare ruimte is niet voldoende om de benodigde woningen en voorzieningen met de huidige typologieën op te vangen.	Met deze visie wordt bereikt dat Antwerpen een stad met meerdere centra wordt die allen een eigen identiteit hebben en door de verdichting rond de radialen worden binnen en buiten stedelijke relaties versterkt. Deze verzameling aan centra zullen een weefsel over Antwerpen vormen, waarbinnen verschillende bevolkingsgroepen samenkomen en voorzieningen delen.
De visie van afstudeeratelier Antwerpen 2012-2013 op bovengenoemde problematiek is als volgt:	Om de sociale cohesie te versterken is het van belang dat de verschillende bevolkingsgroepen elkaars voorzieningen en kwaliteiten gaan delen. Daarom worden de verschillende centra onderling verbonden, in plaats van langs de radialen, door een nieuw openbaar mobiliteitsnetwerk. Bovendien wordt door de komst van een tweede ring de grootste barrière tussen de wijken, de overbelaste R1 (de Ring), grotendeels doorbroken: de nieuwe ring ontlast de R1.	Hierbij moet worden gedacht aan concessies ten aanzien van de woning typologieën en flexibel gebruik van de open ruimtes.	

VISIE: Antwerpen verknoopte stad

-  getransformeerde en nieuwe mobiliteitsknooppunten waar verdichting plaats gaat vinden.
-  stedelijke versterking en verdichting bebouwing aan radialen
-  groeigebieden/verdichtingszones bebouwing aan de Ring
-  trajecten van radialen;
geen verdichting in 19de eeuwse gordel,
wel verdichting in 20 eeuwse gordel
-  historische kernstad
-  treinspoor
-  nieuw tramnetwerk
-  bestaand tramnetwerk
-  metronetwerk
-  snelweg
-  snelweg-tunnel
-  commerciële assen
-  landmarks-kerken
-  landmarks - overige hoge bebouwing
-  sociaal attractieve locaties



4.2 deelvisie sociaal cultureel weefsel

Om een sterk sociaal-cultureel netwerk te forceren worden nieuwe ontmoetingsvoorzieningen ingezet op strategische plekken aan de knooppunten van het mobiliteitsnetwerk van tramlijn en hoofd fietspaden.

Joost Konings

Lex Hildenbrant

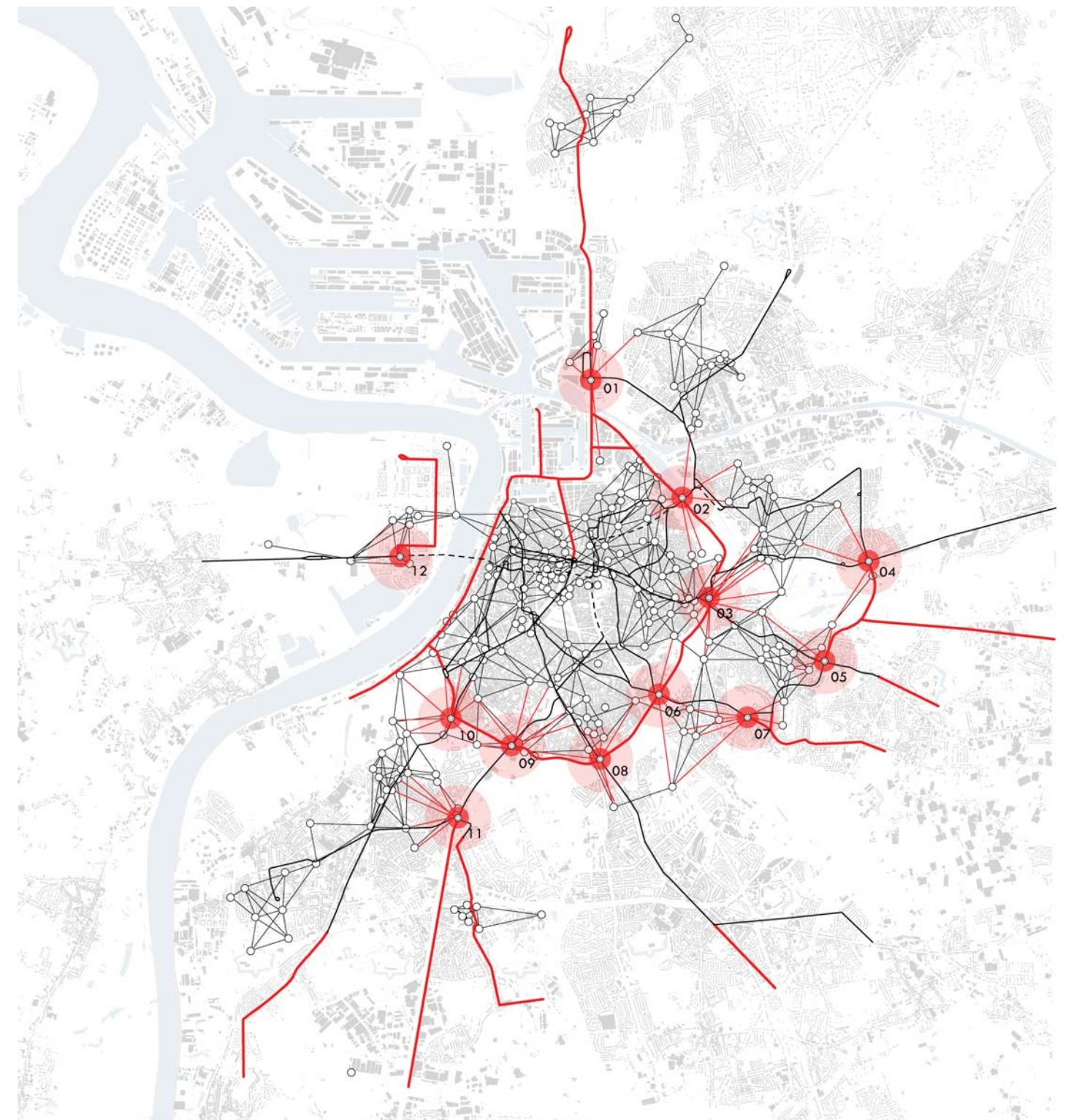
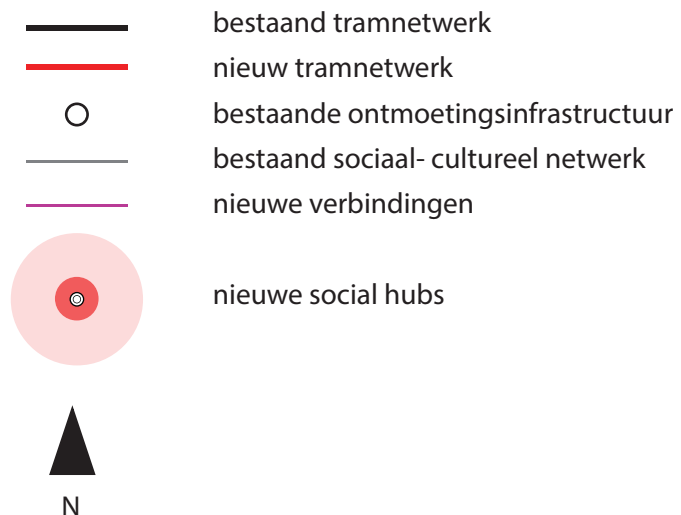
Mark Romme

Om gebruik te maken van de sociaal-culturele en ruimtelijke verdeeldheid van Antwerpen, worden de deelgebieden geïdentificeerd en gekwalificeerd. De ontmoetingsinfrastructuur vormt een weefsel en verbindt de deelgebieden. De ontmoetingsinfrastructuur bestaat uit voorzieningen met een bovenlokaal en lokaal programma en zijn middels een openbaar mobiliteitsnetwerk aan elkaar gekoppeld. De voorziening wordt geplaatst op knooppunten waar tram, bus, fiets en voetganger bijeen komen.

De verwachte stadsuitbreiding ontwikkelt zich volgens de radiale en concentrische stadsstructuur. Om de mobiliteit tussen de deelgebieden te vergroten wordt het tramnetwerk (volgens mobiliteitsplan) polycentrisch uitgebreid. Er ontstaan knooppunten waar de sociaal culturele voorzieningen aan gekoppeld worden. De ontmoetingsvoorzieningen worden toegankelijker voor alle Ant-

werpenaren. Programmatisch worden zij uitgedaagd deel te nemen en te ontmoeten.

Sociaal culturele knopen



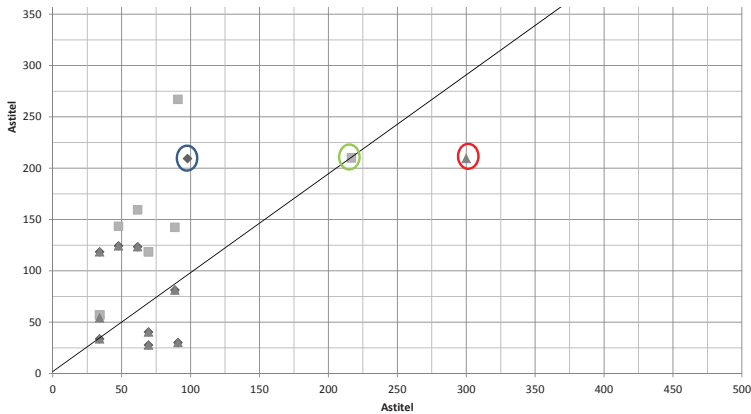
4.3 programma

Het onderstaand programma is het globale programma wat naar voren komt van uit de analyse van de knoop. Dit programma voedt de 3 strategieën maar is niet direct leidend. Het structurende element voor het programma is het netwerk. Zolang er geen aanpassing of aanleiding vanuit het netwerk is zal er ook niet hoeven te worden gestart met een programma onderdeel.

Inpassing infrastructuur		
inpassing tramlijnen		33300
inpassing busroutes		
inpassing park en ride		
toevoegen voetpadenstructuur		
autovrij winkelstraat		
uitbreiding fietspadenstructuur		
Fysieke koppeling parken		
langszaam verkeer verbinding over ring		
langszaam verkeer verbinding over beide snelwegen		
Wonen		
nieuwe woningen		60.000
Voorzieningen		
herstructurering scholen		10000
nieuwe scholen		10000
vernieuwing rusthuis		5000
herprogrammering oude meisjeschool		5.000
vernieuwing gemeenschapshuis		10.000
Versterking lesuire		
versterking winkelstructuur		
plan uitbreiding / herstructurering winkelstraat		30.000
uitbreiding expo		15.000
Herstructurering		
herstructurering bestaande sport- / parken		750.000
herstructurering bestaande camping		32.500
herprogrammering olympische stadion door mogelijk vertrek voetbalclub		30.000
koppelen van sportparken door heldere structuur		
toevoeging van top sport voorzieningen	ter vervanging oude sport voorzieningen	
sporthal	van stedelijk nivo	12.500
zwembad	van stedelijk nivo	10.000
sportoutlet	van stedelijk nivo	10.000

4.4 strategie

Het programma in paragraaf 4.3 is het globale programma wat naar voren komt na analyse van de knoop. De eerste strategie gaat uit van de reparatie van de knoop. De tweede strategie is de evenwichtige knoop naar aanleiding van de knopentheorie. En de derde strategie is een extra intensivering daarvan.



STRATEGIE 1: REPARATIE KNOOPPUNT

Extra programma
400 extra woningen
1000 arbeidsplaatsen



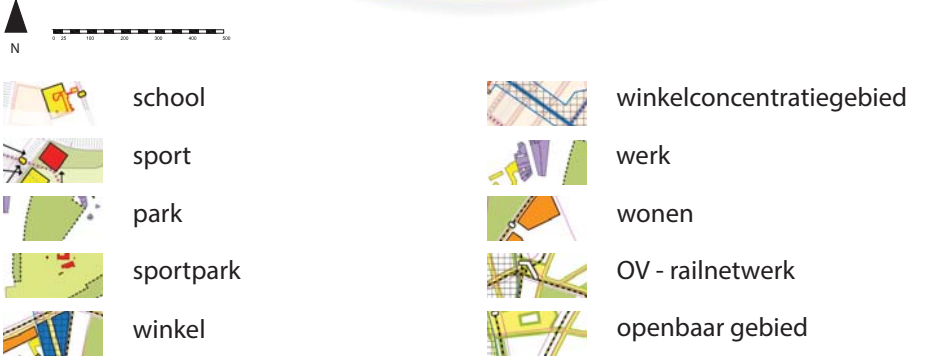
STRATEGIE 2: EVENWICHTIGE KNOOP

Extra programma
3100 extra woningen
5000 arbeidsplaatsen



STRATEGIE 3: EXTRA VERDICHT KNOOPPUNT

Extra programma
5300 extra woningen
8000 arbeidsplaatsen





STERKTE / ZWAKTE

	Strategie 1	Strategie 2	Strategie 3
Toevoegen woningen	+	++	+++
Voorzieningen	++	+++	+++
Uitbreiding en verbetering scholen	+	++	+++
Alles bereikbaar	+	++	++
Interactie omgeving	++	++	++
Parken	+	+++	++
Gekoppeld	+	++	++
Groen vergroot	+	+++	++
Sport	+	++	+
Publiek domein	++	+++	++++
Fietspaden structuur	+	++	++
Voetpaden structuur	+	++	+++
leefbaarheid	+	+++	+
werk	+	++	+++
	18+	34+	32+

STRATEGIE 1

Gaat uit van de reparatie van knoop. Maar biedt Antwerpen weinig tot geen extra ruimte voor de groei van de stad.

STRATEGIE 2

Dit is de evenwichtige knoop. De netwerken zijn optimaal aanwezig en goed in balans met de ruimtelijke vraag van de knoop. Alles is goed bereikbaar en Antwerpen krijgt ruimte voor de groei naar een leefbare en bereikbare stad.

STRATEGIE 3

De extra verdichte knoop. De knoop biedt extra veel ruimte voor de groei van Antwerpen. Maar de leefbaarheid van de knoop staat onder grote druk door de constante toeloop van mensen. De knoop lijkt overspoelt met mensen en functies.

De verder uitwerking van de knoop zal dan ook gebeuren aan de hand van strategie 2 de evenwichtige knoop. Deze strategie levert het meeste op voor de stad en voor de knoop. Tevens is het bereiken van een evenwichtige knoop al een complexe opgave doordat erin een bestaande context wordt gewerkt.

4.5 de nieuwe knoop

De heropgezette knoop heeft geleid dat de tram efficiënter kan rijden. Er een centrale overstaphalte is die geschikt is voor moderne trams. Duidelijke routes voor de fiets en voetganger. Nieuwe verbindingen tussen parken en voorzieningen door verdere optimalisatie van het lokale netwerk.

De op en afritten van de snelwegen zijn geoptimaliseerd waardoor de daar langs gelegen parken zijn vergroot. En het verkeer efficiënter de park en ride garage in kunnen. De hoofdgarage heeft doormiddel van een voetgangers-tunnel directe aansluiting met de knoop. Waardoor er op een efficiënte wijze kan worden verwisseld van modaliteiten. Dit heeft geleid dat de Olympiade knoop niet langer een eenzijdige transferknoop is maar op diverse niveaus functies en gebruiken op een efficiënte wijze verknoopt.

-  OV - rail netwerk
-  OV - halte
-  openbaar gebied
-  fietspaden
-  wegen
-  bestaande bebouwing
-  nieuwe bebouwing
-  sportpark
-  bomenlanen



N

0 25 100 200 300 400 500



4.6 ontwikkeling strategie

De evenwichtige knoop is niet in een fasering fase aan te leggen. Dit ondermeer door hoge infrastructurele en herstructurerings kosten. Doordat er in een bestaand stedelijk gebied wordt gewerkt wordt er daarom ook eerste gestart met een betaalbare eerste fase waarin getracht wordt door ondermeer placemaking en tijdelijke ingrepen zoals pop - up stores het gebied op lokaal niveau te activeren. Een spinoff hiervan kan resulteren in de planvorming en start voor een duurzame oplossing in fase 2. Hierdoor is er al een een vroeg stadium zichtbaar resultaat te behalen waardoor lokale partijen en bewoners geënthousiasmeerd en betrokken worden wat het totale ontwikkel proces alleen maar kan bevorderen.

De huidige situatie heeft geleidt dat de knoop op lokaal niveau niet goed functioneert. Zo zijn de verbindingen tussen de sportparken diffuus en is het oversteken van de knoop omslachtig en tijdrovend.

Doormiddel van een aantal simpele maatregelen word er in fase 1 een eerste betaalbare stap gezet om de knoop binnen een zeer korte tijd in zijn totaliteit al beter te laten functioneren. De winkelstraat is de belangrijkste lokale straat in de knoop. Deze wordt direct op de knoop geschakeld door de nu bestaande school te slopen. Door de winkelstraat door te trekken tot de bestaande tramhalte ontstaat er ruimte voor tijdelijke bouwwerken zoals pop - up shop en parkeren, waardoor de bestaande winkelstraat auto luwer en oversteek vriendelijker kan worden ingericht. Door dat de winkelstraat duidelijker wordt gepositioneerd ontstaat er een

duidelijke ruimtelijke drager dat zal leiden tot verdere lokale optimalisatie. Wat een aanleiding is om lokale functies en parken meer te betrekken bij de winkelstraat en met elkaar. Enkele straten kunnen hierdoor al een duidelijk nieuw profiel krijgen waardoor de positie van de voetganger en fietser verbeterd en aanlooproutes richting de OV - tramnetwerken en winkelstraat verduidelijkt zullen zijn.



HUIDIGE SITUATIE

Diffuse routes en relaties door beperkte ruimte voor voetganger en fietser.



FASE 1

Door verder lokale optimalisatie worden per fase bestaande en nieuwe routes duidelijker gedefinieerd en ontstaan er verbeterende onderlinge relaties.

Bij een succesvolle fase 1 kan de tijdelijke situatie om worden gezet naar een duurzame eind situatie, waardoor er ruimte ontstaat voor vastgoed ontwikkeling. En als gevolg daarvan kan er een nieuwe parkeergarage worden ontwikkeld. Waar door de winkelstraat volledig autovrij zal worden. De winkelstraat heeft nu aan twee zijdes een succesvolle toegang wat leidt tot een aantrekkelijk entree gebied voor de rest van de wijk. De pop - up stores op het plein zullen hierdoor gaan werken als het podium van de wijk. Het voormalige school gebouw gaat hier in een hoofdrol spelen en zal ruimte bieden voor flex en ontmoetingsruimtes. De combinatie van het tramnetwerk, een park en ride, betaalbare locaties en een directe verbinding richting het centrum van Antwerpen zorgen ervoor dat dit een bijzonder interessante plaats zal gaan zijn.

Fase 3 zal pas starten wanneer er ge-

start wordt met de verdere uitbreiding van het OV - rail tramnetwerk. Eerdere infrastructurele aanpassingen zijn niet nodig. Op enkele aanpassingen aan de bestaande tramhaltes door aanpassingen vanuit de vraag vanuit het netwerk. De knoop zal nu dan ook op stedelijk niveau beter kunnen positioneren en heeft zich door de voorgaande fases al reeds op lokaal niveau kunnen voorbereiden op de verbeterde bereikbaarheid. Parken zullen bijvoorbeeld kunnen worden vergroot en zullen door duidelijke lokale verbindingen direct aansluiten op de knoop. Door de nieuwe parkeergarages en herpositioneren van de op- en afritten van snelwegen zal er ook zeer efficiënt kunnen worden geschakeld tussen de diverse modaliteiten. Waardoor de knoop niet langer puur een mobiliteits knoop zal zijn. Maar ook op een nieuwe toegang is tot lokale voorzieningen en functies.



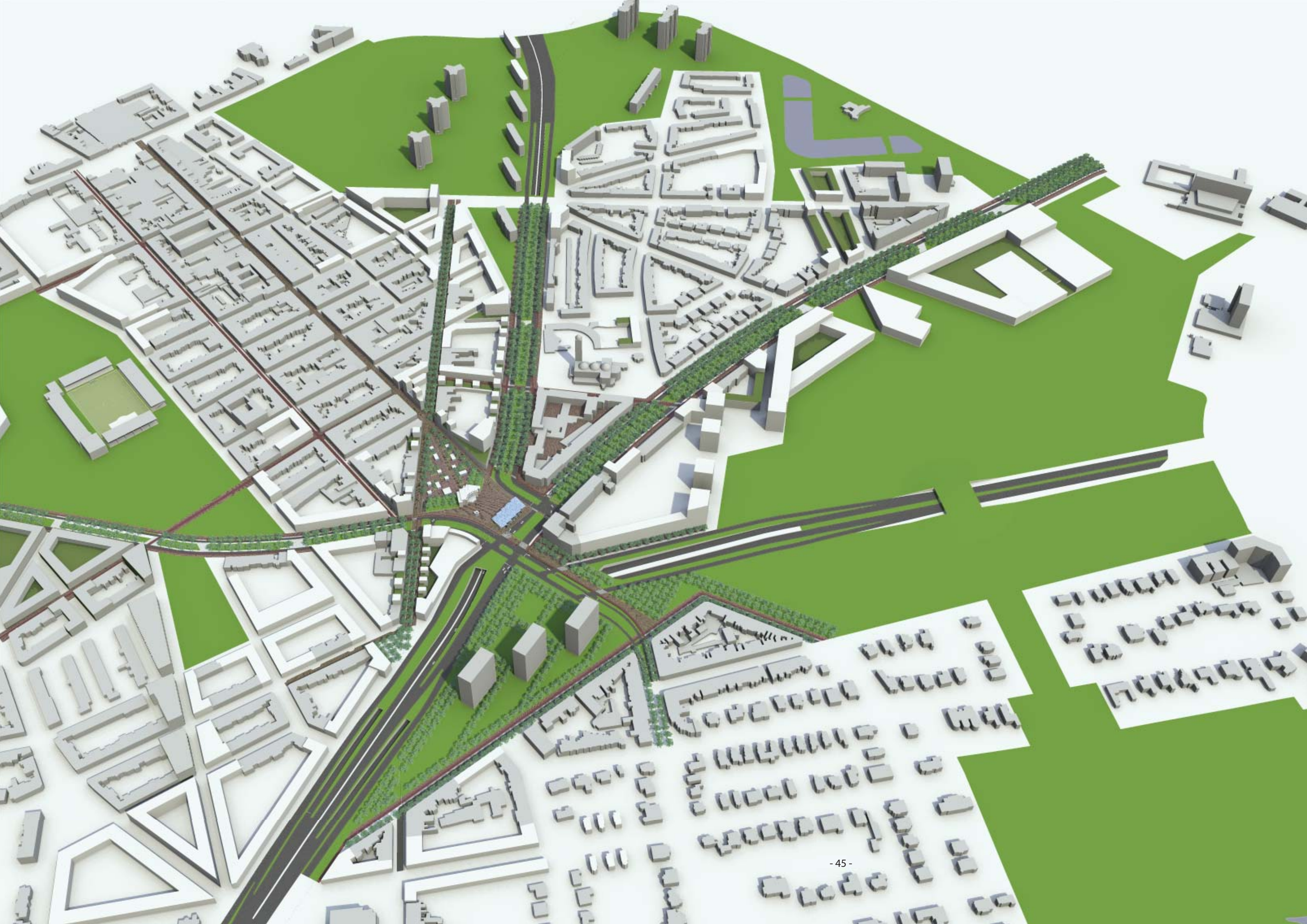
FASE 2

De sportparken krijgen hierdoor een duidelijke onderlinge relatie waardoor ze elkaar meer en meer gaan versterken in gebruik en uitwisseling.



FASE 3

De infrastructurele knoop wordt opgelost waardoor het nieuwe plein gaat werken als brandpunt van de knoop.





5.0

Olympiade

5.1 de heropgezette knoop

De heropgezette knoop heeft geleid tot dat de tram efficiënter kan rijden en er een centrale overstaphalte is die geschikt is voor moderne trams. Duidelijke routes voor de fiets en voetganger. Nieuwe verbindingen tussen parken en voorzieningen door verdere optimalisatie van het lokale netwerk. Dit heeft geleid tot dat de Olympiade knoop niet langer een eenzijdige transferknoop is maar op diverse niveaus functies en gebruiken op een efficiënte wijze verknoopt.

TRAMLIJNEN

De tramlijnen zijn geoptimaliseerd en verder uitgebreid door de toevoeging van de universiteitslijn. De nieuwe wegprofielen zijn voorbereid voor verdere uitbreiding richting Antwerpen zuid.

Er is veel ruimte gemaakt voor de voetganger en fietser waardoor er meer plaats komt voor natuurlijke ontmoeting. De winkelstraat is ook volledig autovrij door een nieuwe parkeergarage direct onder het plein.

TRAMHALTES

3 tramhaltes samen gevoegd tot een centrale overstap halte. Deze nieuwe halte is 50m lang en heeft hierdoor voldoende lengte voor de moderne trams. De perrons zijn 6m breed ivm groeiende overstap en uitbreidings mogelijkheden.

FIETSRoutes (+ STALLINGEN)

De missing links zijn toegevoegd en de fiets heeft hierdoor een duidelijke positie en plek gekregen. Doorgaande routes zijn nu dan ook gescheiden van de hoofd winkelstraat. Een fietsenstalling is voorzien in de kelder van het oude school gebouw.

LOOPROUTES

Nieuwe en bestaande verbindingen zijn duidelijk gepositioneerd door maat en materialisatie. Er lopen herkenbare aan- en afroutes richting de tramhalte en omliggende functies en voorzieningen.

AUTORoutes

De op- en afritten zijn geoptimaliseerd of verplaatst waardoor er meer ruimte ontstaat voor de parken en het koppelen van bestaande parken. Waardoor de auto's efficiënter de knoop kunnen be-

reiken en er minder lokale auto bewegingen zullen gaan zijn.

PARKEREN / GARAGES

Er komen 2 nieuwe parkeergarages op de knoop waarvan er 1 functioneert als de hoofd parkeergarage waar ook de nieuwe park en ride zal worden ondergebracht. Er is hier een parkeercapaciteit van 1000 parkeerplaatsen. De opzet van de knoop is zo dat het verkeer vanaf de snelwegen de hoofd parkeergarage in worden geleid. De hoofd parkeergarage heeft doormiddel van een voet-tunnel directe aansluiting met de knoop. Waardoor er op een efficiënte wijze kan worden gewisseld van modaliteiten.

PLEIN

Het nieuwe plein zal onder meer worden gebruikt als de presenteer-ruimte van de wijk Kiel en om-

geving en als transferruimte van en naar de tramhalte. Het hoofdggebouw van de voormalige school wordt ingezet als verbindend element en kan door zijn positie op het plein gaan fungeren als poort van de wijk. Het gebouw zal worden gebruikt als hoofd pop - up store en flex / ontmoetingsruimte voor lokale ondernemers. De locatie leent zich hier goed voor door zijn centrale positie nabij de halte, winkels, grootschalige voorzieningen en de park en ride.

Op het plein is er de mogelijkheid voor het oprichten van tijdelijke bouwerken en pop - up stores te plaatsen doordat onder het plein een parkeergarage ligt waardoor er een stevig fundament ligt. Hierdoor is het plein in combinatie met verplaatsbare groen en zit elementen afwisselend en per thema of seizoen is te gebruiken.

Het draagt bij dat het plein afwisselend blijft en zichzelf blijft vernieuwen en lokale en nieuwe ondernemers de kans geeft om zichzelf te presenteren naar elkaar en de rest van de stad.

De nieuwe opzet heeft geleid tot een simpele maar functionele invulling waaronder een complex systeem van logistieke stromen ten grondslag ligt. Het plein en de heropzet breidt op een gepaste wijze het stedelijk gebied van de stad Antwerpen uit en biedt kansen en ruimte voor de toekomstige groei van Antwerpen.



OV - railnetwerk

OV - tramhalte

openbaar gebied

fietspaden

wegen

bestaande bebouwing

nieuwe bebouwing

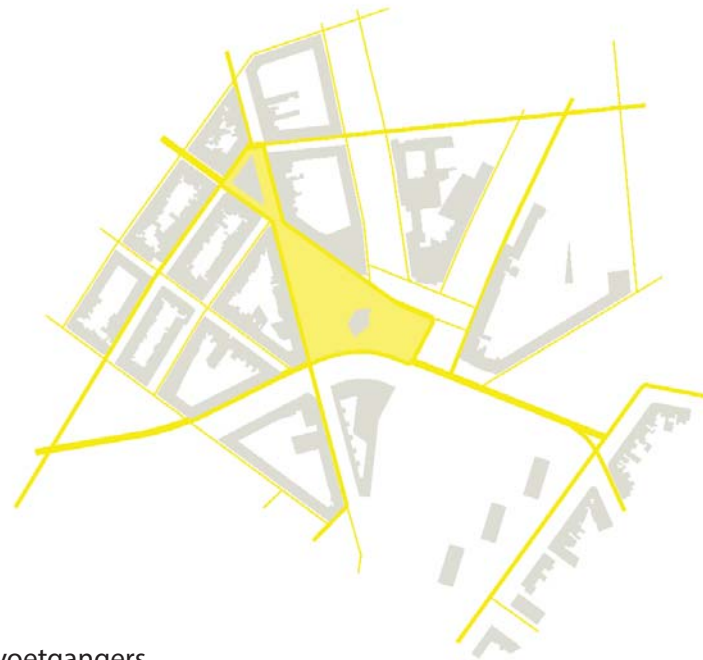
pop - up stores

bomen

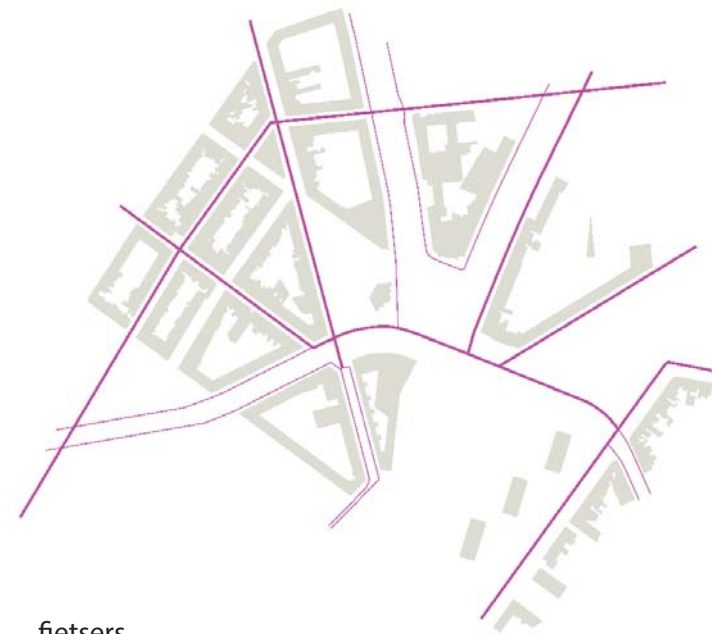
5.2 stroomlijnen

Door de herpositionering van de diverse modaliteiten en door morfologische aanpassingen in de stedenbouwkundige structuur ontstaan er ruimte voor nieuwe openbare ruimte en ontwikkelingen. Hierdoor is het mogelijk voor de ontwikkeling van openbare ruimtes en ander gebruik dan die van transfer.

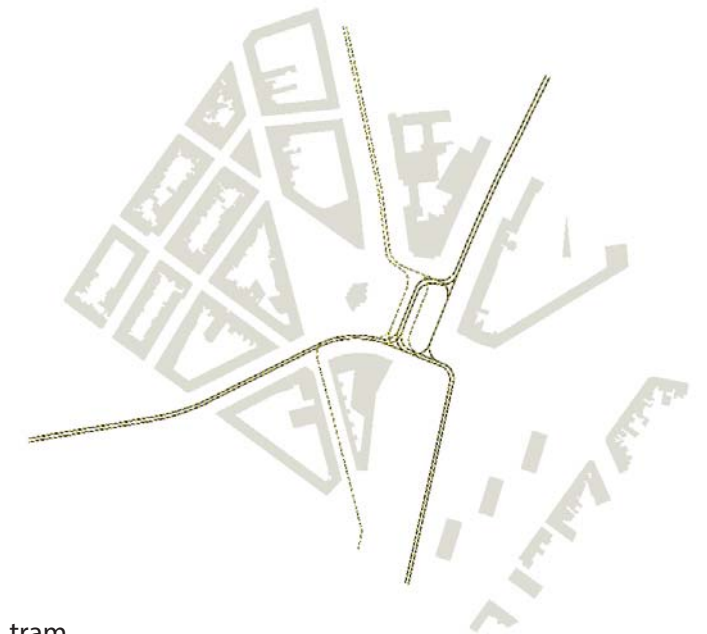
De diverse modaliteiten zijn ontwart en opnieuw aangelegd. Waardoor de totale knoop simpeler van opzet is geworden. Hierdoor is er nu nog maar 1 oversteekpunt voor voetganger en fietsers waardoor sneller en efficiënt over kan worden gestoken. De positie van de tram is nu centraal op het nieuwe plein komen te liggen waardoor er gemakkelijk van de diverse lijnen overgestapt kan worden. De perrons zijn zo gepositioneerd dat het ook mogelijk is om aan te worden gedaan door bussen van het streekvervoer. De wegen zijn hergepositioneerd en vormen niet langer een rotonde maar lopen efficiënt langs het plein. De voormalige op- en afritten zijn ook hersteld waardoor de knoop directer vanaf de snelweg is te benaderen en het verkeer efficiënt naar de parkeer garages kan worden afgewikkeld.



voetgangers



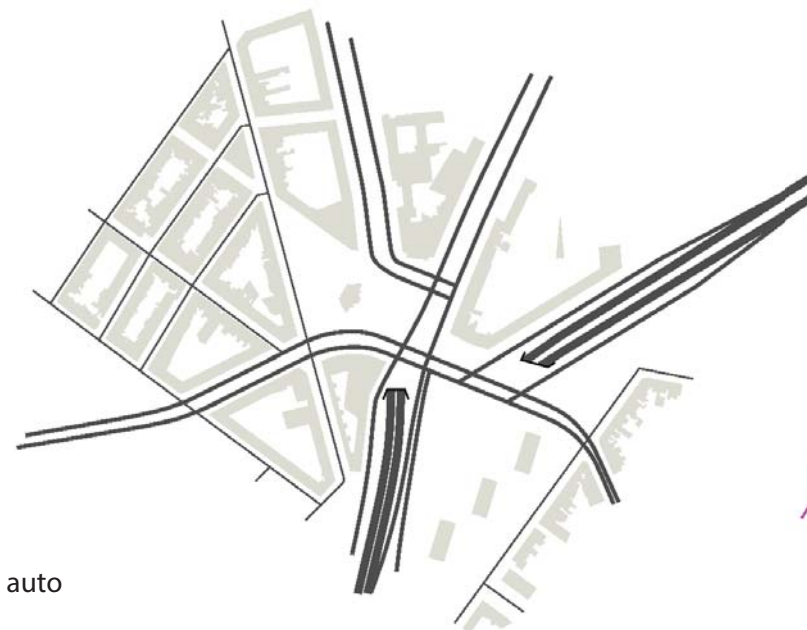
fietsers



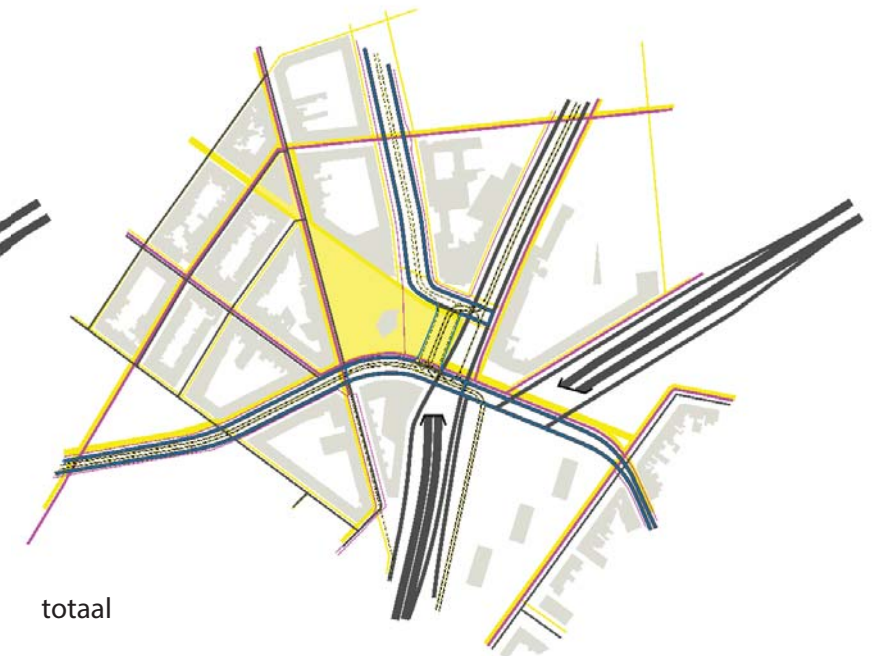
tram



bus



auto



totaal

5.3 Antwerpen Olympiade



Vogelvlucht nieuwe knoop



Plein rand met verplaatsbare groen elementen en terrassen.



Het transferplein nabij de centrale tramhalte



Aanloop en centrale hoofd oversteek voetgangers en fietsers



Entree parkeergarage met directe toegang tot park en ride laag en het nieuwe poort gebouw.

6.0

Ontwikkelproces

6.1 functie & gebruik

Het plein zal gaan functioneren als een belangrijk schakelgebied naar de omgeving en heeft als hoofdtak het verbinden en samenbrengen van al de diverse verkeersstromen.

HET PLEIN

Het plein is hierdoor in tweeën te delen. Namelijk een verblijfs- en een transferplein. Het verblijfsplein is vooral gericht in de richting van het winkelstraat en koppelt het voormalige middengebouw en de winkels. Het transferplein aan de voorzijde van het middengebouw koppelt de halte en het middengebouw aan elkaar.

MIDDENGEBOUW

De voormalige school koppelt de beide pleinen door middel van een doorloop aan elkaar en biedt ook toegang tot de fietsenstalling en parkeergarage direct onder het plein.

DE PLEINWANDEN

De wanden van het plein bestaan uit winkels en horeca functies die er voor zorgen dat de winkelstraat een nieuwe entree heeft. Met daar boven woningen.

PARKEREN

Ten zuiden van het plein zal de nieuwe hoofd parkeergarage worden aangelegd die door middel van een schil bestaand uit woon- en werklocaties uit het zicht wordt onttrokken. De parkeergarage is direct zichtbaar vanaf de snelweg waardoor men zich direct goed kan oriënteren op de parkeermogelijkheden.

WONEN

De omliggende nieuwbouw zal voornamelijk bestaan uit een woonprogramma. Zodat de focus en concentraties van de voorzieningen en functies letterlijk zo dicht mogelijk op de knoop zullen gaan liggen.

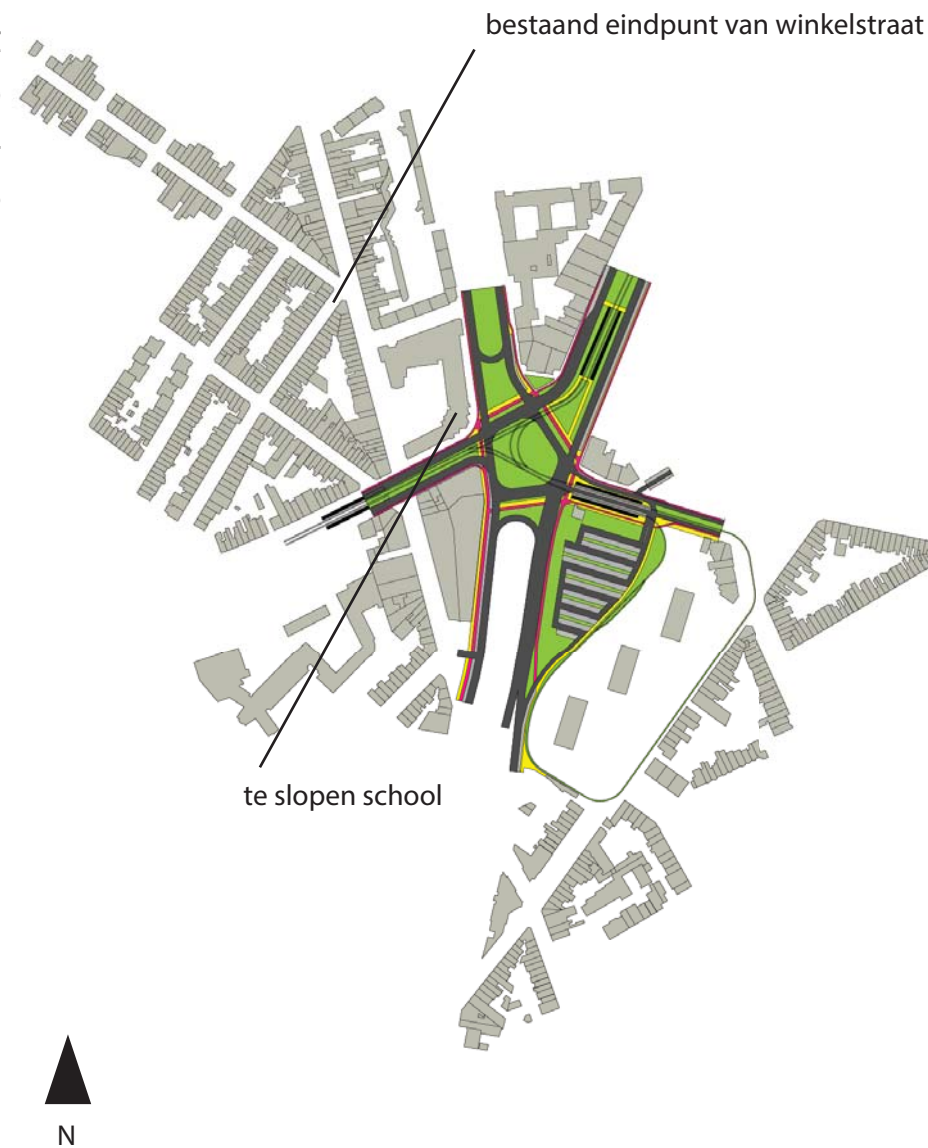


6.2 fasering

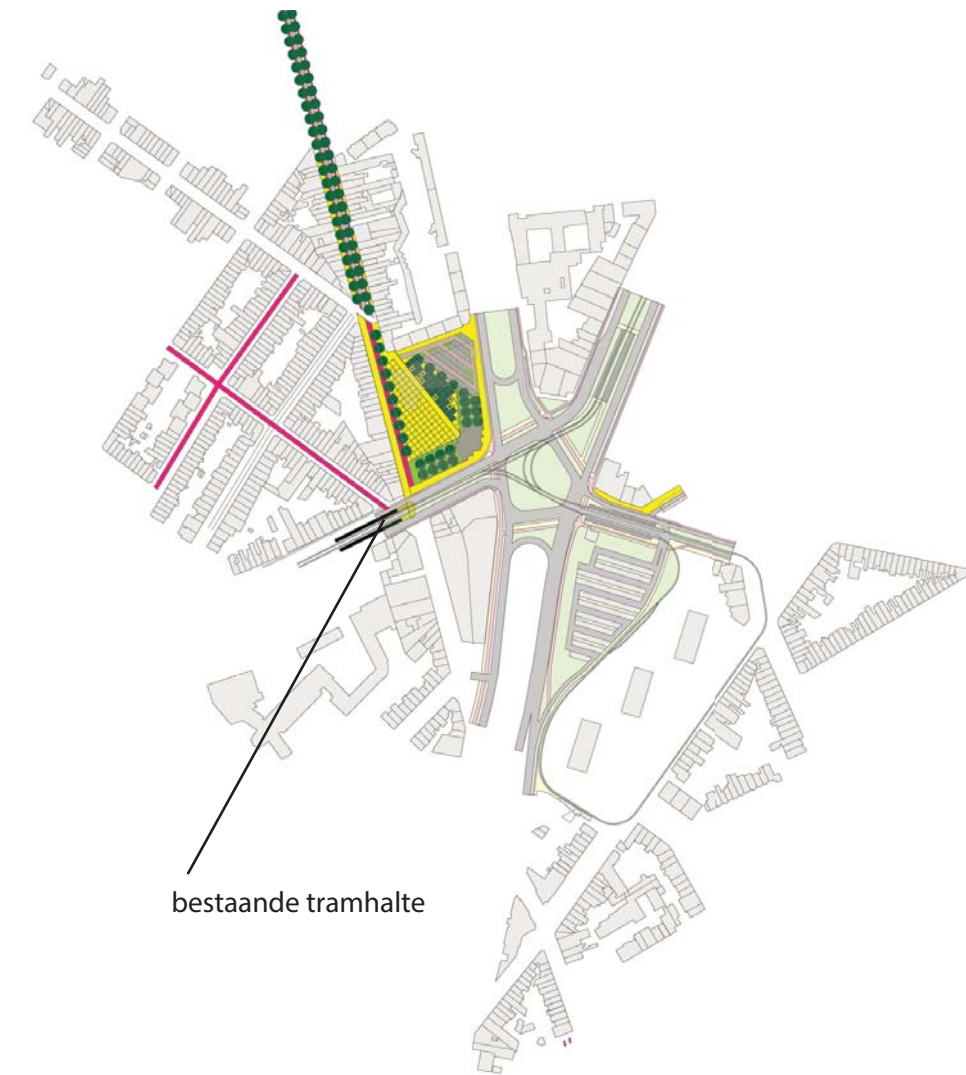
De heropzetting kan niet in een keer worden gerealiseerd. Elke fase vertrekt vanuit het netwerk en kijkt hoe deze zo succesvol verder kan worden geoptimaliseerd. Echter kan elke fase ook de eindfase betekenen.

FASE 1

heeft als doel de knoop op eenvoudige wijze beter te laten werken zonder al te veel kosten. De bestaande winkelstraat wordt verlengd tot aan de bestaande tramhalte. Dit zal gebeuren door woningen om te zetten naar pop - up shops. Ook zal de school op de hoek worden gesloopt waardoor de winkelstraat direct op de knoop aansluit. Het oude middengebouw zal blijven staan en gaan dienen als hoofd pop - up ruimte en flex / werkplekken. Het heeft als doel uit te groeien naar de nieuwe poort van de wijk. Het plein is ook al te gebruiken zijn voor tijdelijke lichte bouwwerken. Echter is de ondergrond nog niet gefundeerd waardoor de bouwwerken klein van aard zullen zijn. Verder zal de doorgaande fietsroute uit de winkelstraat worden verplaatst en aansluiten op de tramhalte door de introductie van fietsstraten waar de auto te gast is.



HUIDIGE SITUATIE



FASE 1

Doel is om de knoop binnen een beperkte tijd en budget beter te laten werken. Door middel van pop - up stores en omvorming woonstraat tot winkelstraat.

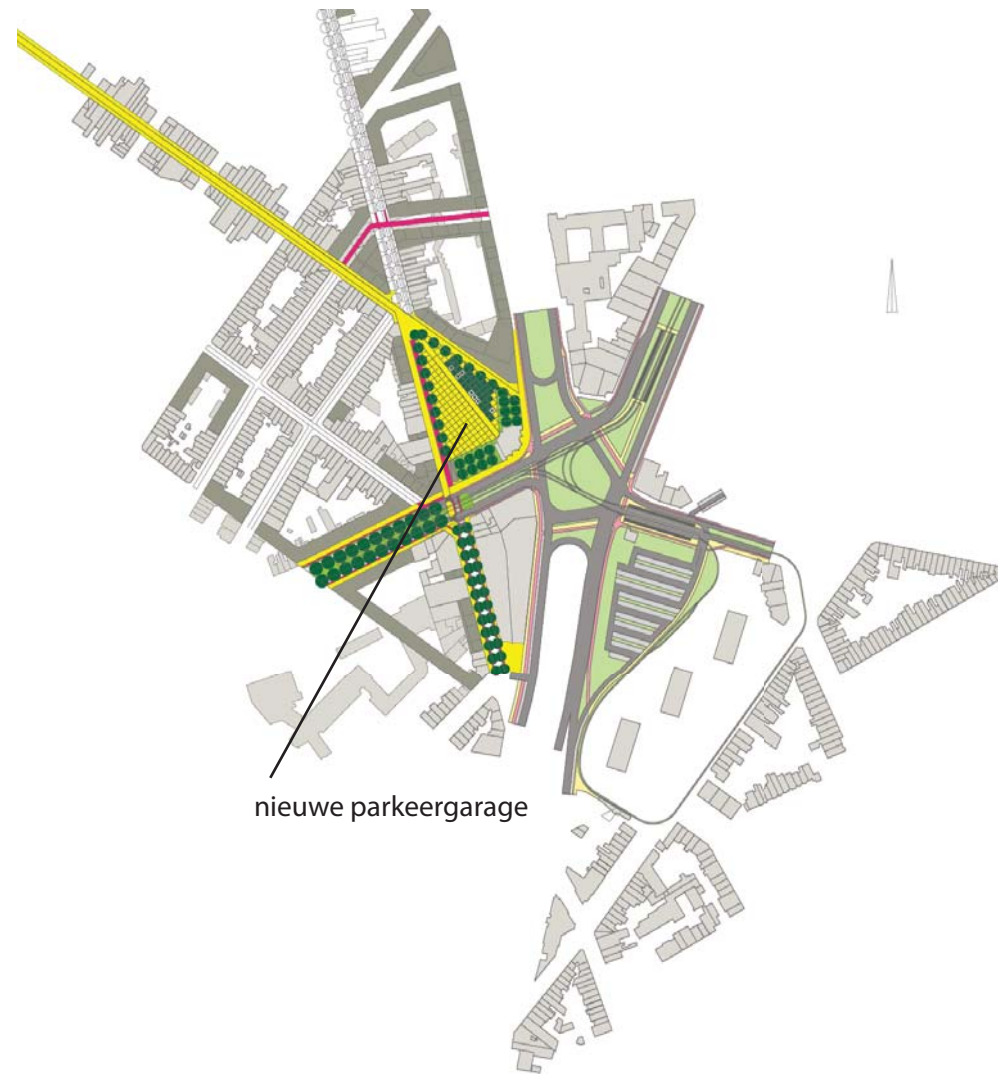
FASE 2

De tijdelijke situatie van fase 1 wordt omgezet naar duurzame situatie met nieuwe winkels. Pop - up stores krijgen ruimte op het plein die nu ook hoger kunnen worden gebouwd doordat onder het plein een parkeergarage is aangelgd. Hierdoor zal de winkelstraat autovrij kunnen worden gemaakt. De knoop krijgt nu en duidelijke entree. Bestaande succes functies worden verder uitgebreid en verbonden via het nieuwe plein.

FASE 3

De tramnetwerken worden nu uitgebreid richting Wilrijk waardoor de verkeerstechnische knoop opgelost wordt naar een geoptimaliseerde eindsituatie. Waarin oversteken worden vereenvoudigd en een centrale tramhalte wordt gesitueerd. De tramlus wordt vereenvoudigd en biedt een keer mogelijk in alle richtingen. Daarnaast worden er ondermeer een nieuwe hoofd parkeergarage en nieuwe op- en afritten aan de snelweg toegevoegd. De knoop en het nieuwe winkelplein zijn nu het brandpunt van het gebied. Er wordt zowel op stedelijke als op lokaal niveau verknoopt.

Het doorlopen van deze fases leidt tot een her opgezette situatie die Antwerpen ruimte biedt voor uitbreiding van haar stedelijk gebied.



FASE 2

De tijdelijke situatie wordt omgezet naar een duurzame eindsituatie. Het plein krijgt zijn eindvorm en vormt zo al de nieuwe poort tot de wijk Kiel en de omgeving.



FASE 3

De infrastructurele knoop wordt heropgezet waardoor er een centrale halte komt, oversteken worden vereenvoudigd en de algehele bereikbaarheid wordt verbeterd en biedt ruimte voor toekomstige tramuitbreidingen.

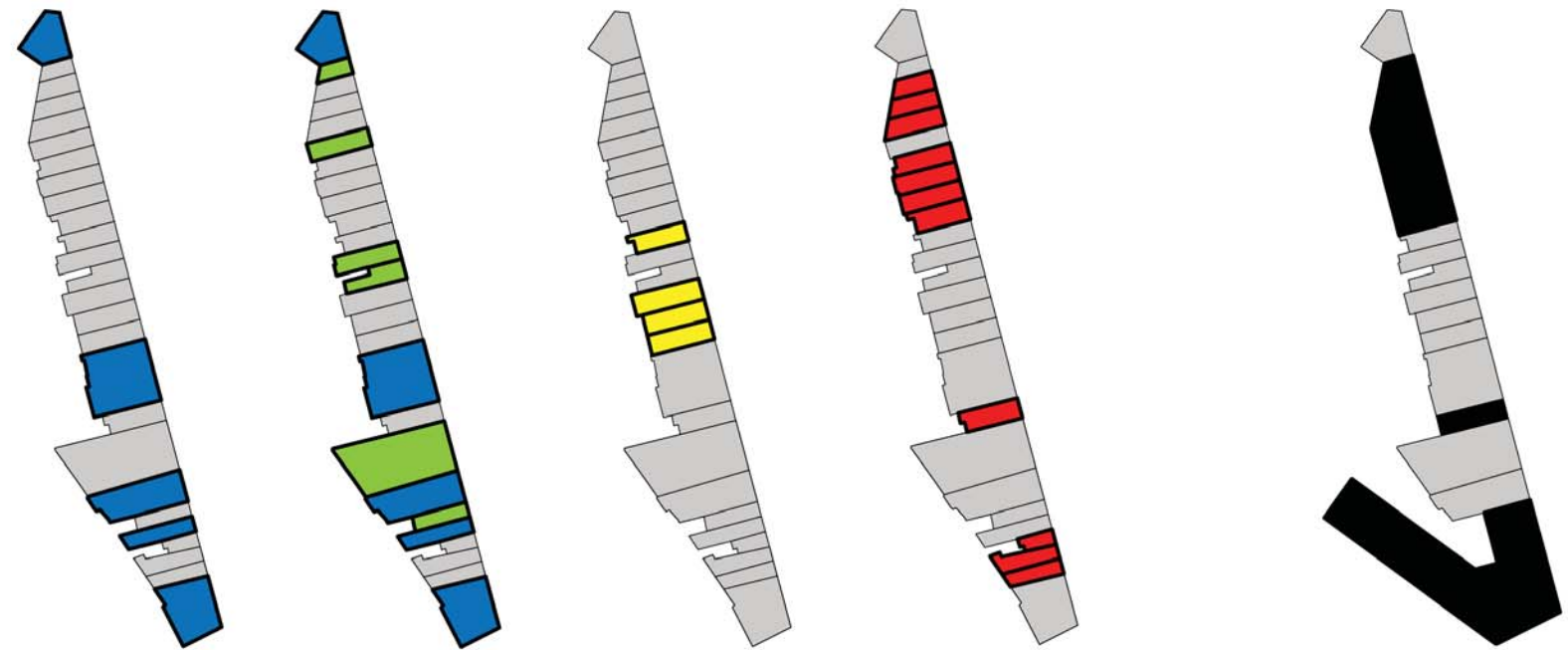
6.3 transformatie



OMZETTING WOONSTRAAT NAAR AANLOOPSTRAAT FASE 1

In de eerste fase zal er van uit de bestaande tramhalte een duidelijk aanloop / winkelstraat dienen te ontstaan om de bestaande eind winkelstraat om te zetten naar een doorlopende straat. Deze start fase is erg belangrijk voor de verder verloop van de ontwikkeling. De spinoff hier van zal resulteren in fase 2.

De bestaande straat biedt hiervoor uitkomst doordat enkele woningen ooit winkels waren en hierdoor al een gevel indeling hebben die gemakkelijk aanpasbaar zijn. Of door de aanwezigheid van garages om te zetten zijn naar tijdelijke winkels. Enkele panden zijn architectonisch erg waardevol om in een later fasering om te zetten naar een horeca functie. Ook bevinden zich er een aantal panden die te klein of bouwvallig zijn om in te zetten als winkel of horec punt. Deze panden zijn dan ook erg interessant om in fase 2 om te zetten



- bestaande winkels
- aan te passen woningen
- geen actie
- te slopen woningen
- nieuwbouw

6.4 parkeren

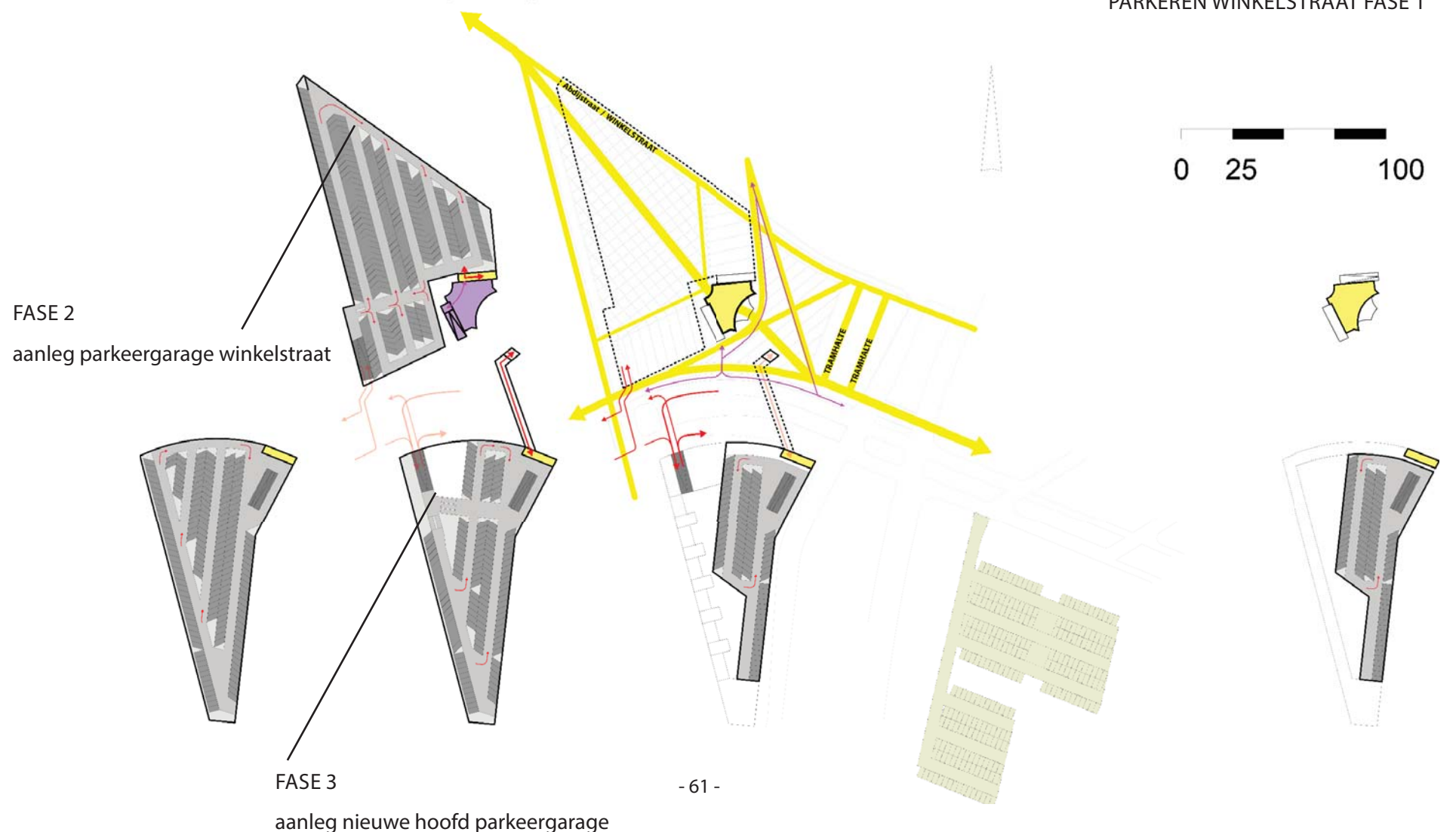
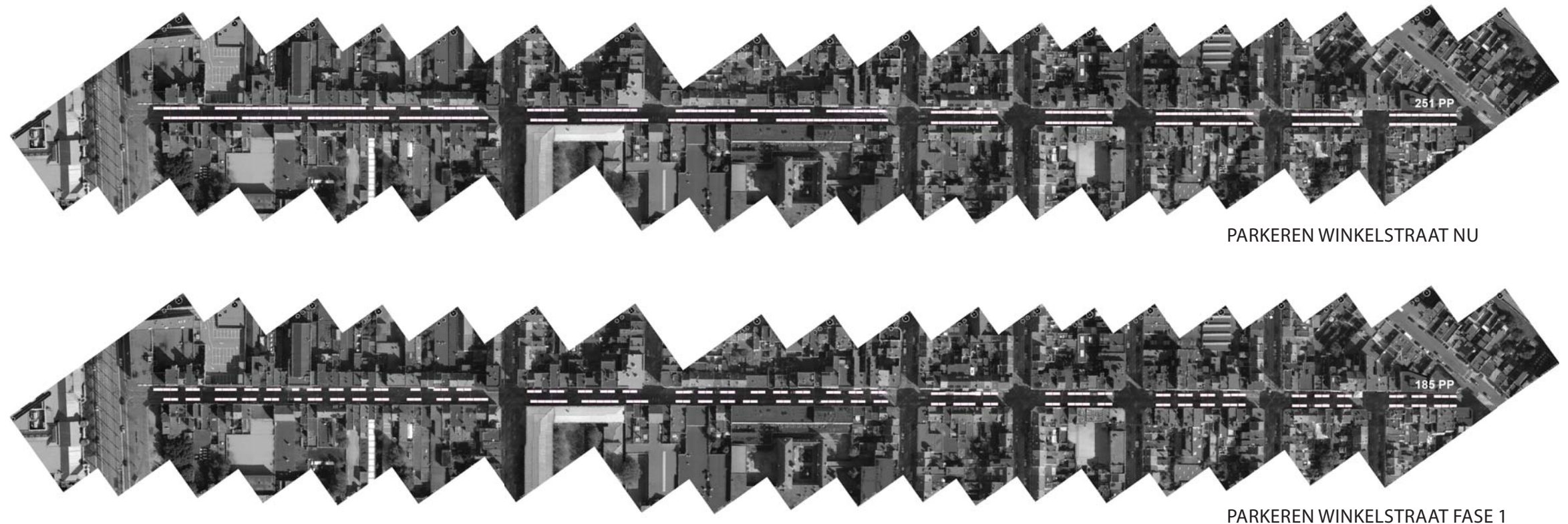
Het parkeren van de knoop zal gaan de weg van de ontwikkeling steeds meer en meer uit het straat beeld verdwijnen in verband door de toevoeging van nieuwe parkeergarages. Ook speelt de herpositioneren van de tram, voetgangers en fietsers tegen over de auto een grote rol. Waar door de auto terrein zal gaan verliezen.

Zo zal de winkelstraat langzaam aan autoluwer gaan raken en uiteindelijk zelfs autovrij door de bouw van een garage in fase 2. Deze parkeergarage zal via het midden gebouw worden ontsloten en worden gecombineerd met een fietsenstalling. Waardoor het ook mogelijk wordt om vanuit de tram de over stap te maken op een te huren fiets.

In fase 3 zal de nieuwe hoofd parkeergarage worden gebouwd die ruimte zal gaan bieden voor 1000 auto's. 3 lagen zullen ondergronds liggen en 4 bovengronds. De park en ride laag zal op nivo -1 worden

gesitueerd en zal direct doormiddel van een voetgangerstunnel worden ontsloten richting het transferplein naast de tramhalte. Hierdoor ontstaat er een snelle en directe overstap tussen de auto en de tram richting het centrum van Antwerpen.

De voormalige park en ride aan de overzijde van de knoop zal groen worden heringericht maar kan in het geval van een evenement nog heringezet worden als een overloop parkeergebied.



7.0

detail

7.1 Olympiade plein

Goede aan- en afvoerroutes zijn van groot belang voor de lokale verknoping. De belangrijkste verbindingen krijgen een voetpad van tussen de 4 en 8 meter waardoor de positie van de voetganger duidelijker wordt en weer meer in evenwicht komt met de maat en ruimte die de auto op eist.

De materialisatie bestaat uit Belgische gebakken klinkers in drie verschillende kleuren. Deze zullen variëren in Halfsteens- en Keperverband worden aangelegd. Halfsteensverband wordt gebruikt voor de hoofd voetpaden en Keperverband voor onder meer de winkelstraat. Belgisch Hardsteen zal worden gebruikt voor de plinten en wordt ingezet in de bestrating om de doorgaande lijn duidelijk te maken. De fietspaden zullen van asfalt vervaardigd worden.

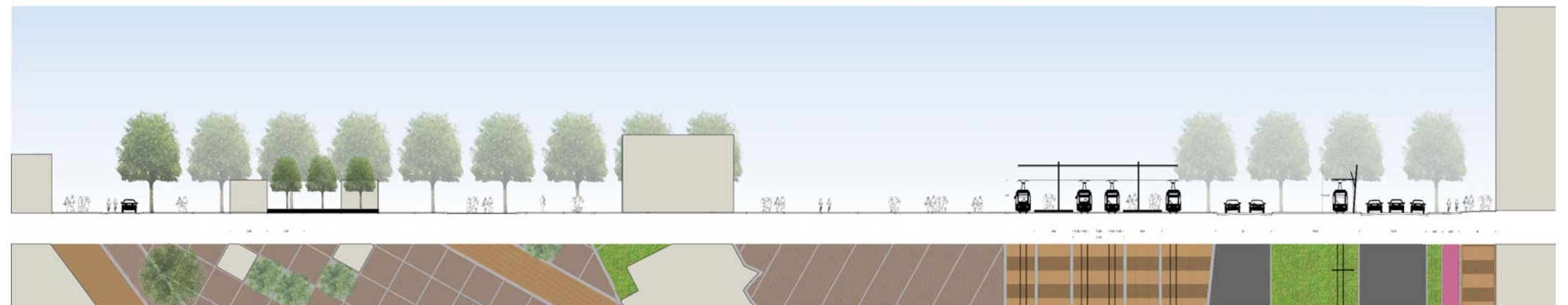
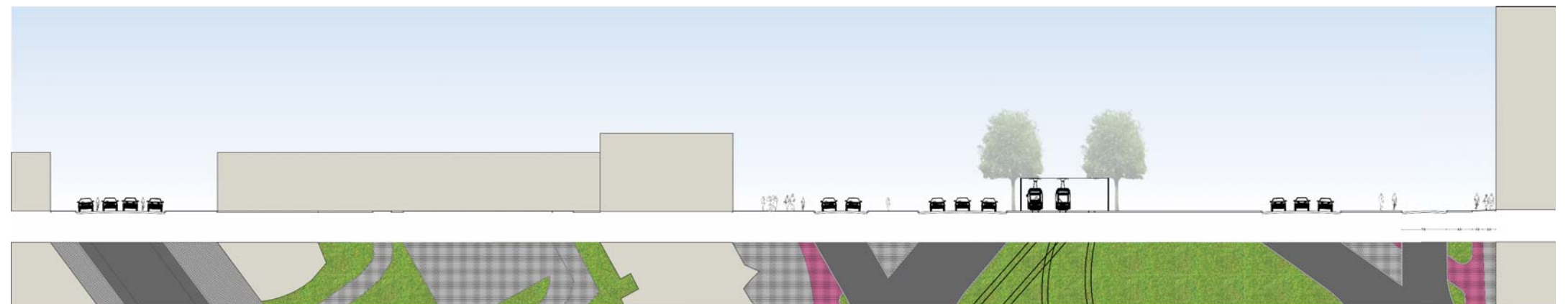
De boom keuze is een Platanus ((Platanus hispanica) ivm zijn stedelijke uitstraling maar ook ivm dat de boom goed tegen licht en geluid kan. Als visueel element worden op de belangrijkste ver-

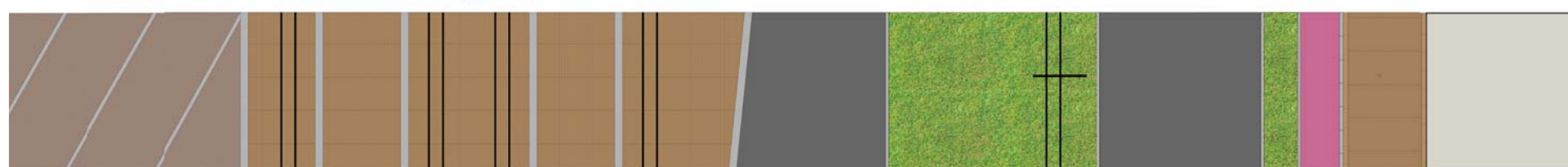
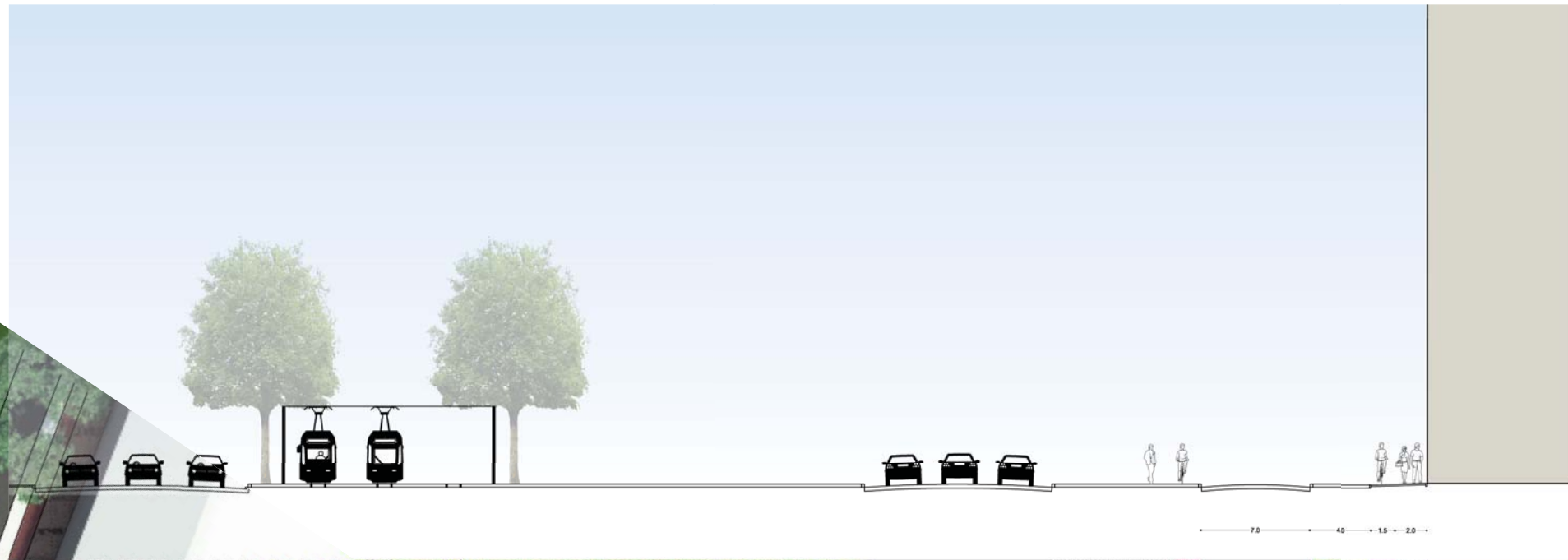
bindingen een bijzonder straatmeubilair geplaatst die dezelfde vormtaal heeft als de pilaren van de tramroute zodat duidelijk is dat men dichtbij de Olympiade knoop is. De totale uitstraling is

bewust sober en simpel gehouden waardoor de knoop inrichting helder en overzichtelijk van opzet blijft. De onderliggende complexiteit van het verknopen is een complex systeem van diverse

modaliteiten en gebruikers. Uitzonderingen van materialisatie is op specifieke locaties. Zoals de OV - rail tramhalte en materialisatie van de pop-up stores.

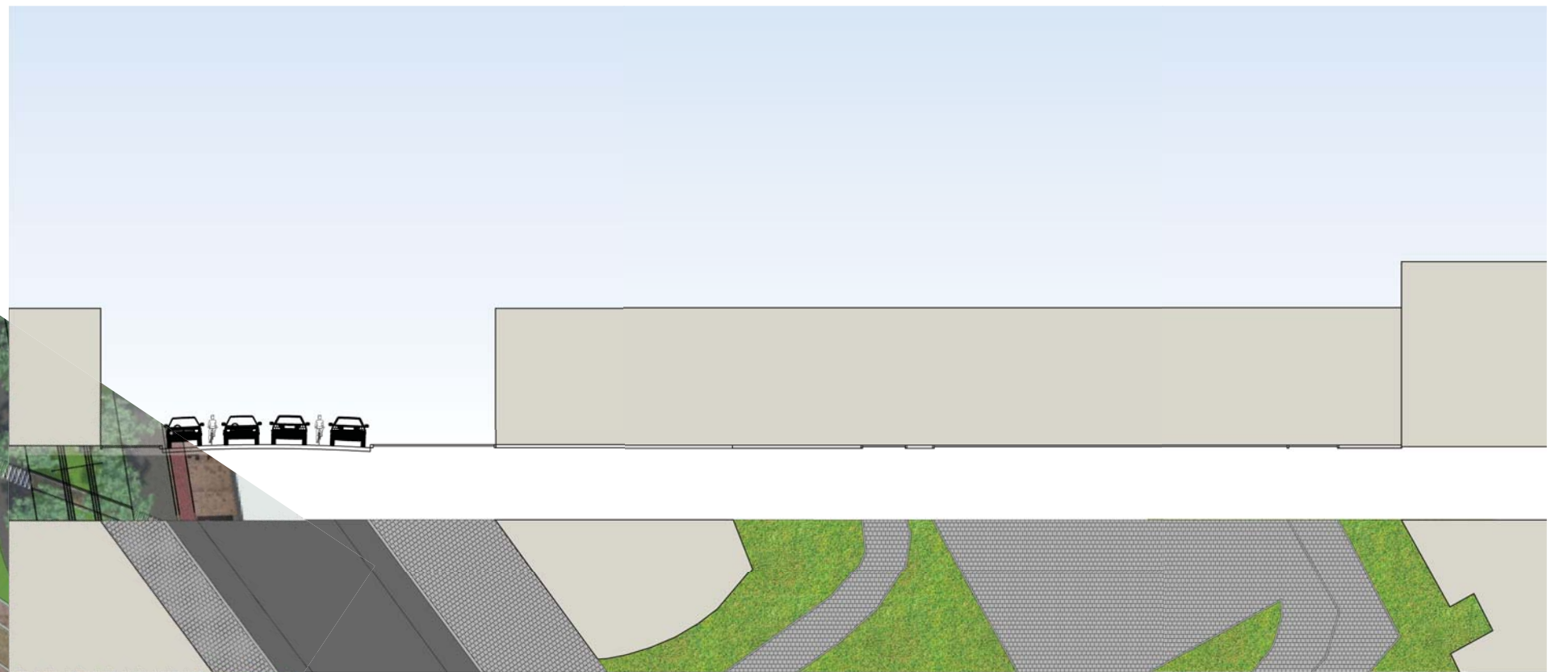
De omschreven principes zijn dan ook op al de wegprofielen van toepassing.







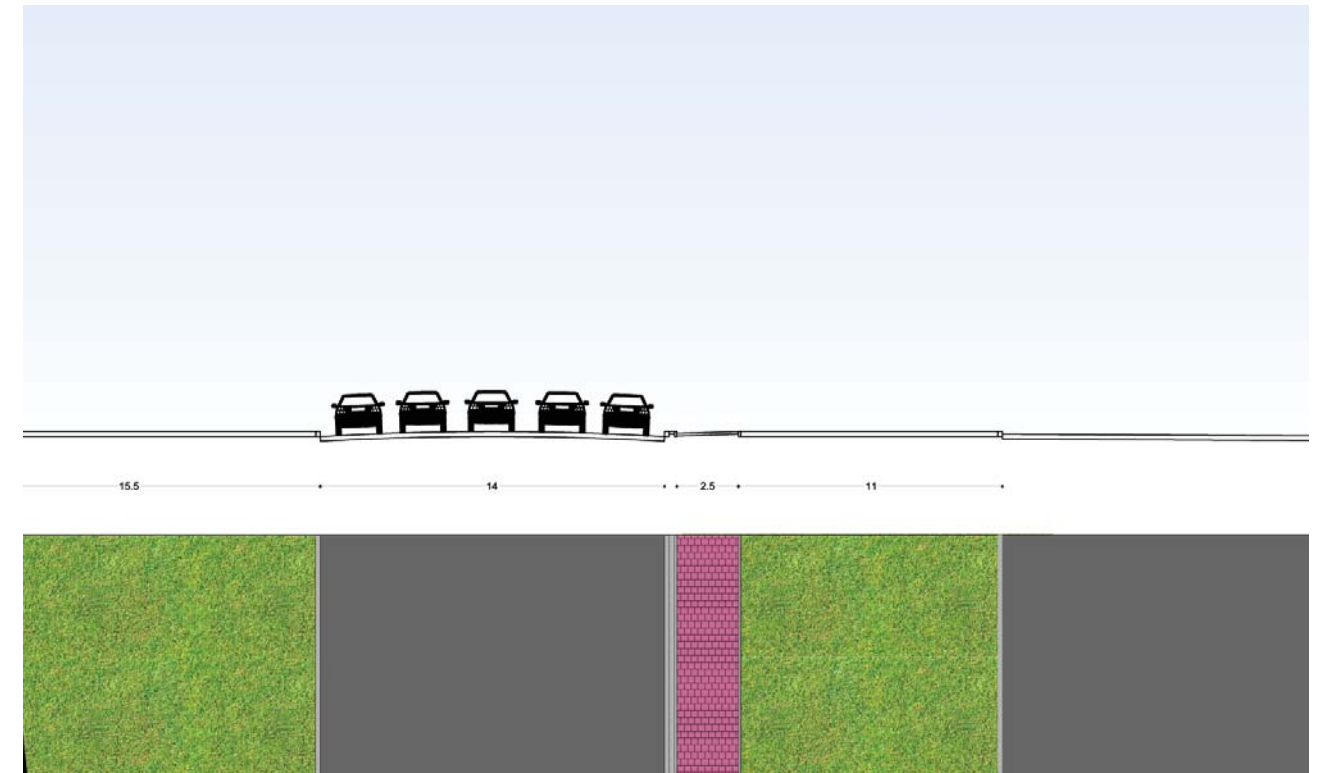
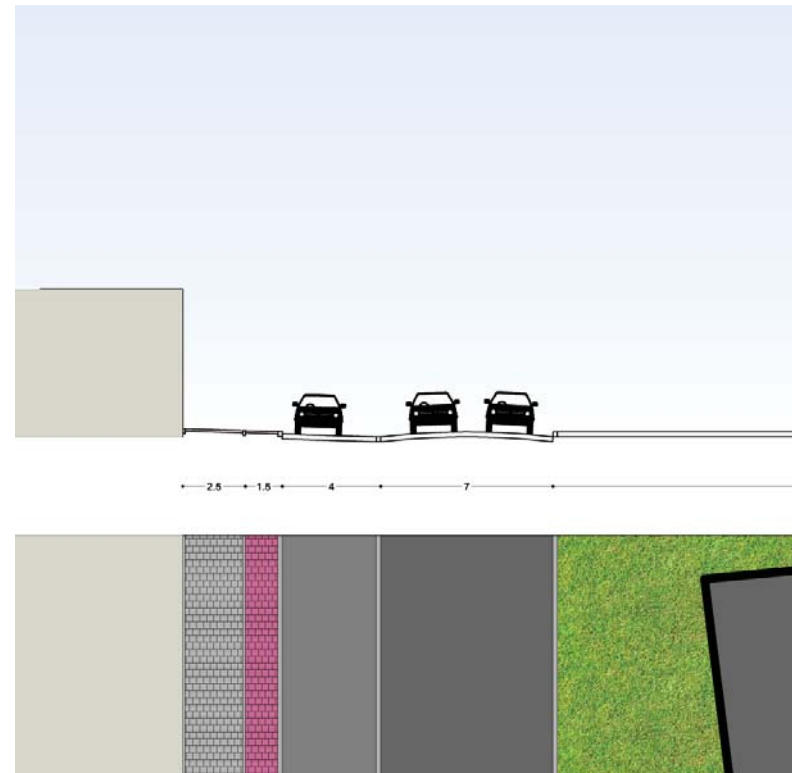
De centrale tramhalte.



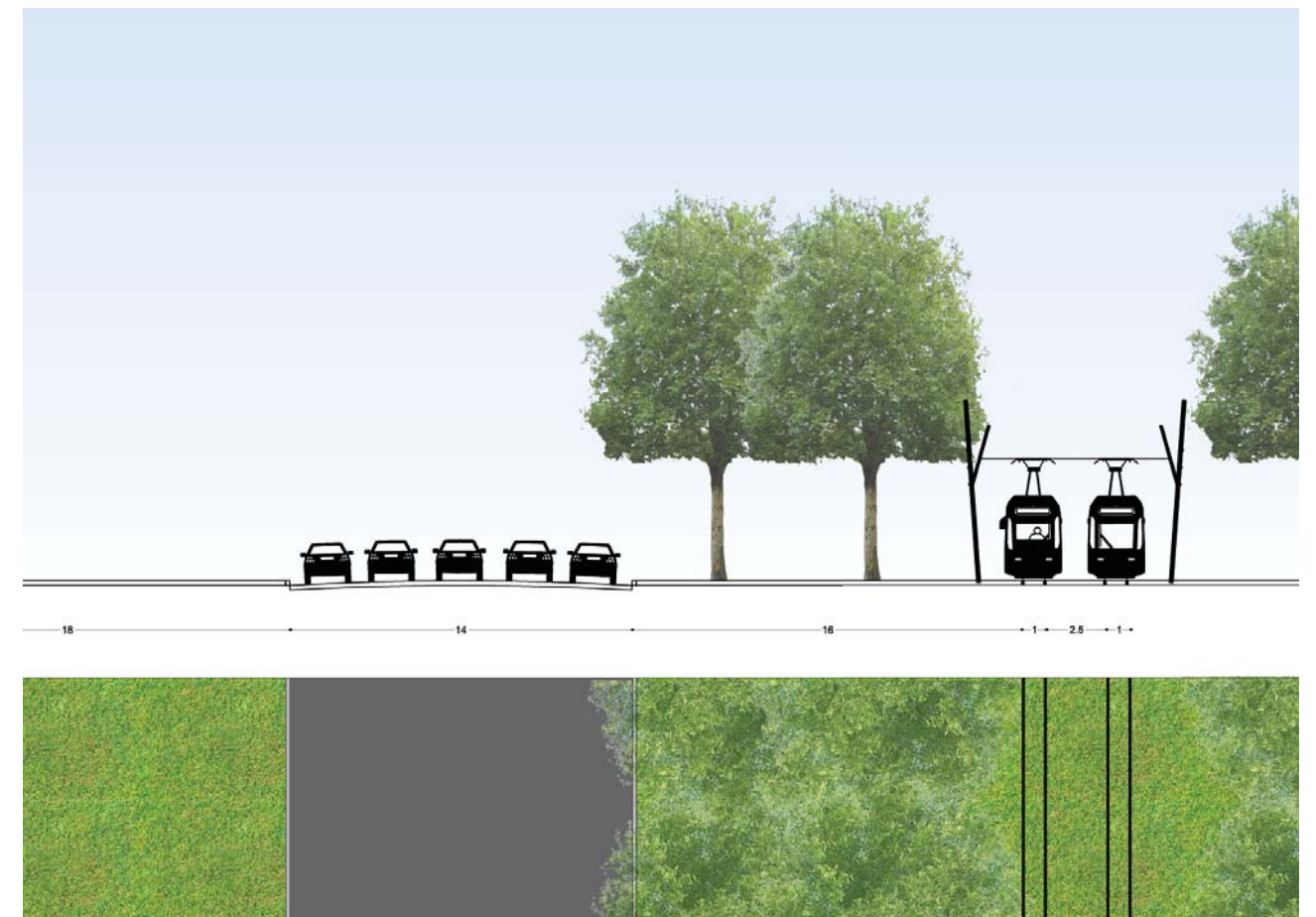
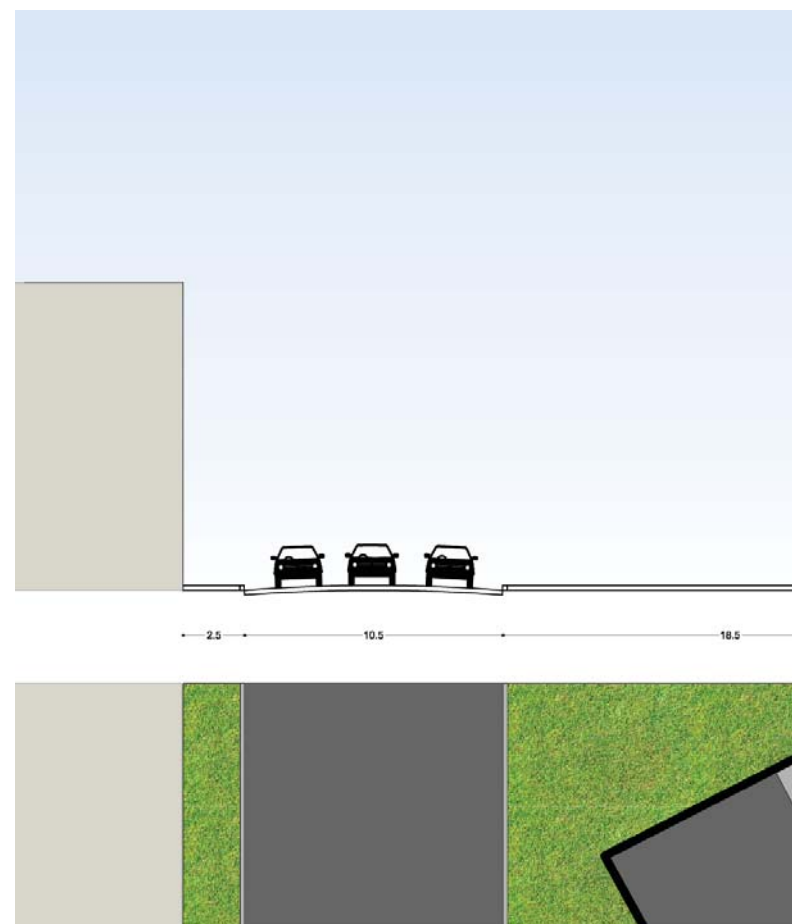


Het verblijfsdeel van het plein met de pop - up stores en groene vlonders.

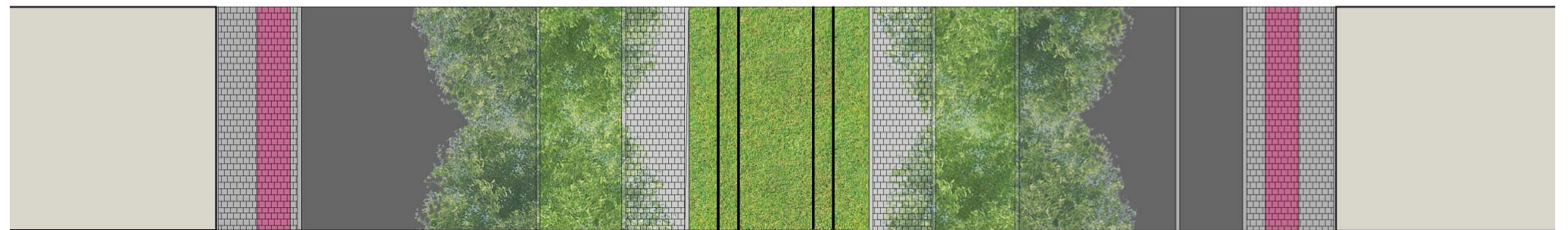
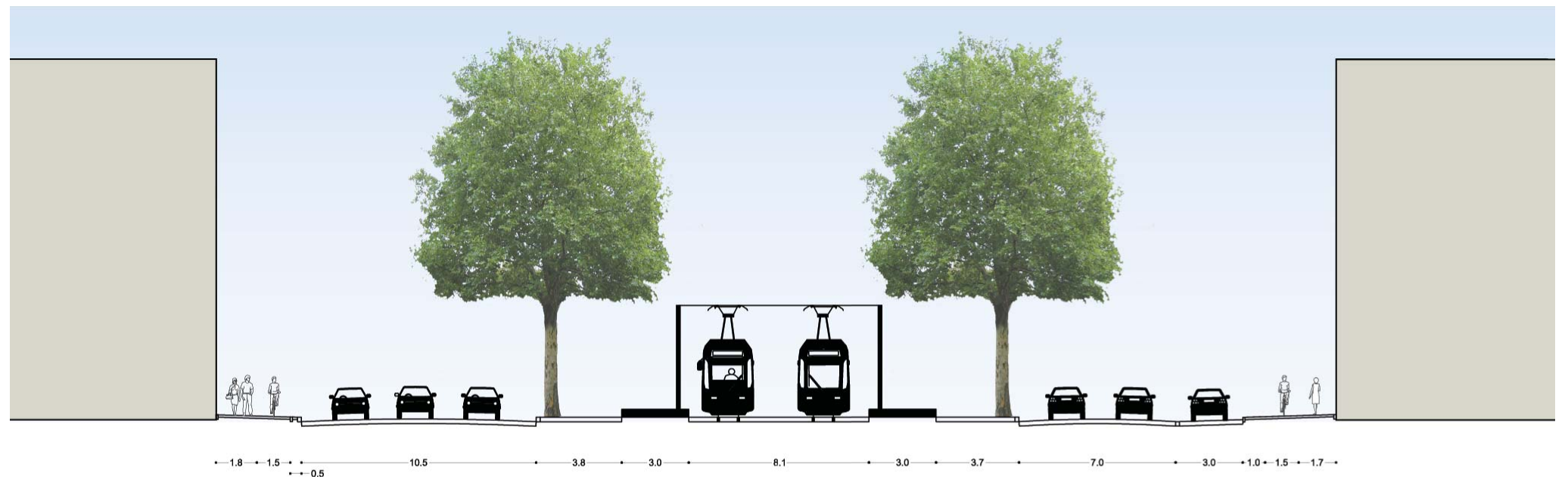
7.2 snelweg



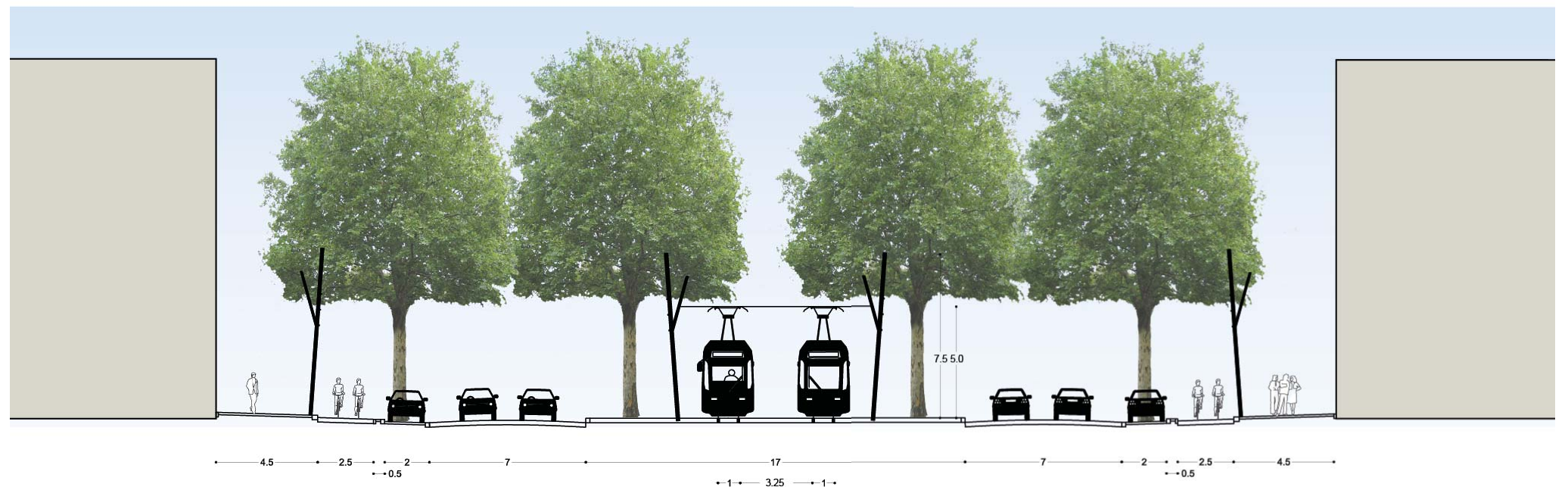
De fietspaden langs de op- en afritten worden verwijderd. Hierdoor krijgen de bermen een groene invulling. Langs de tramlijn zal een dubbele boomrij worden geplant als geleiding.

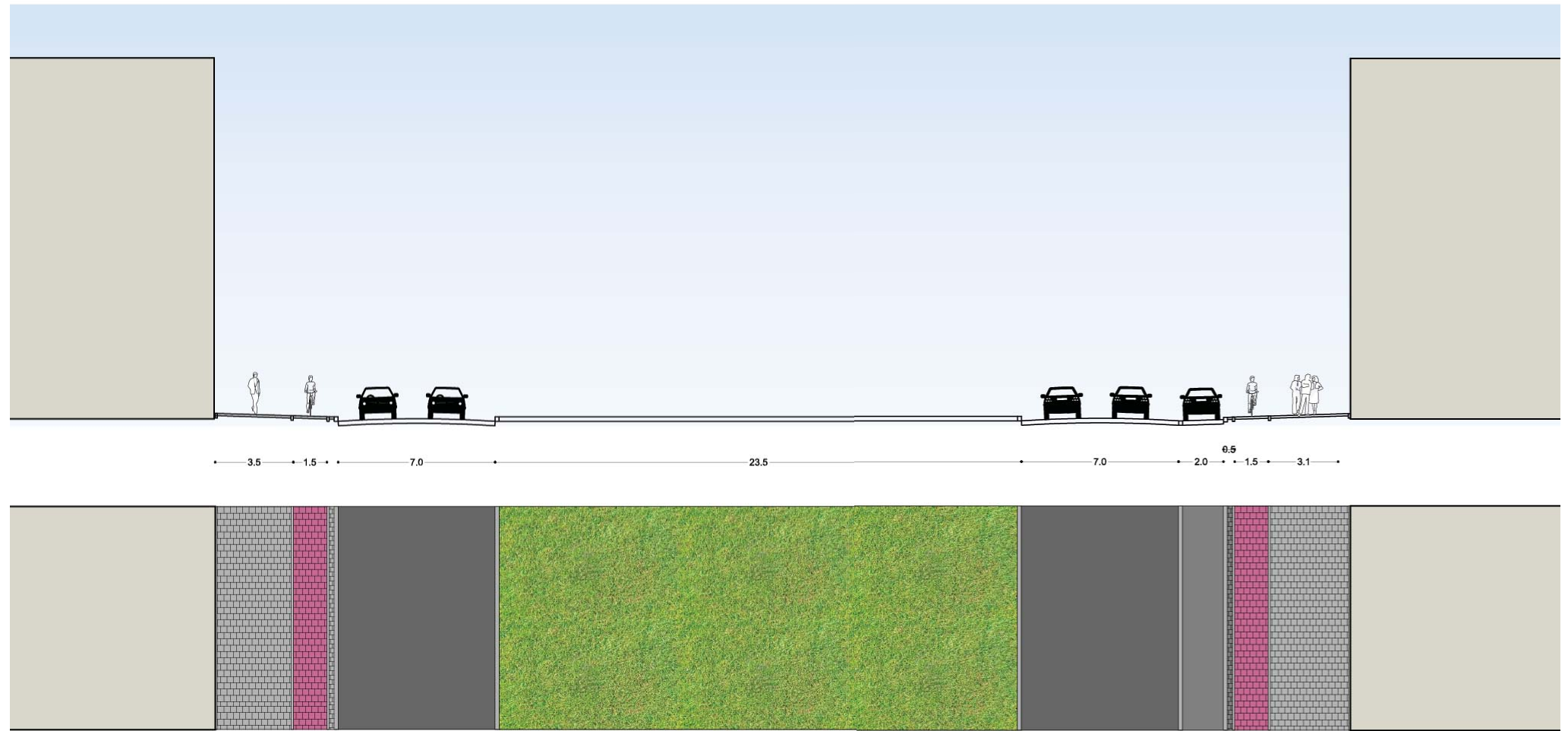


7.3 avenue

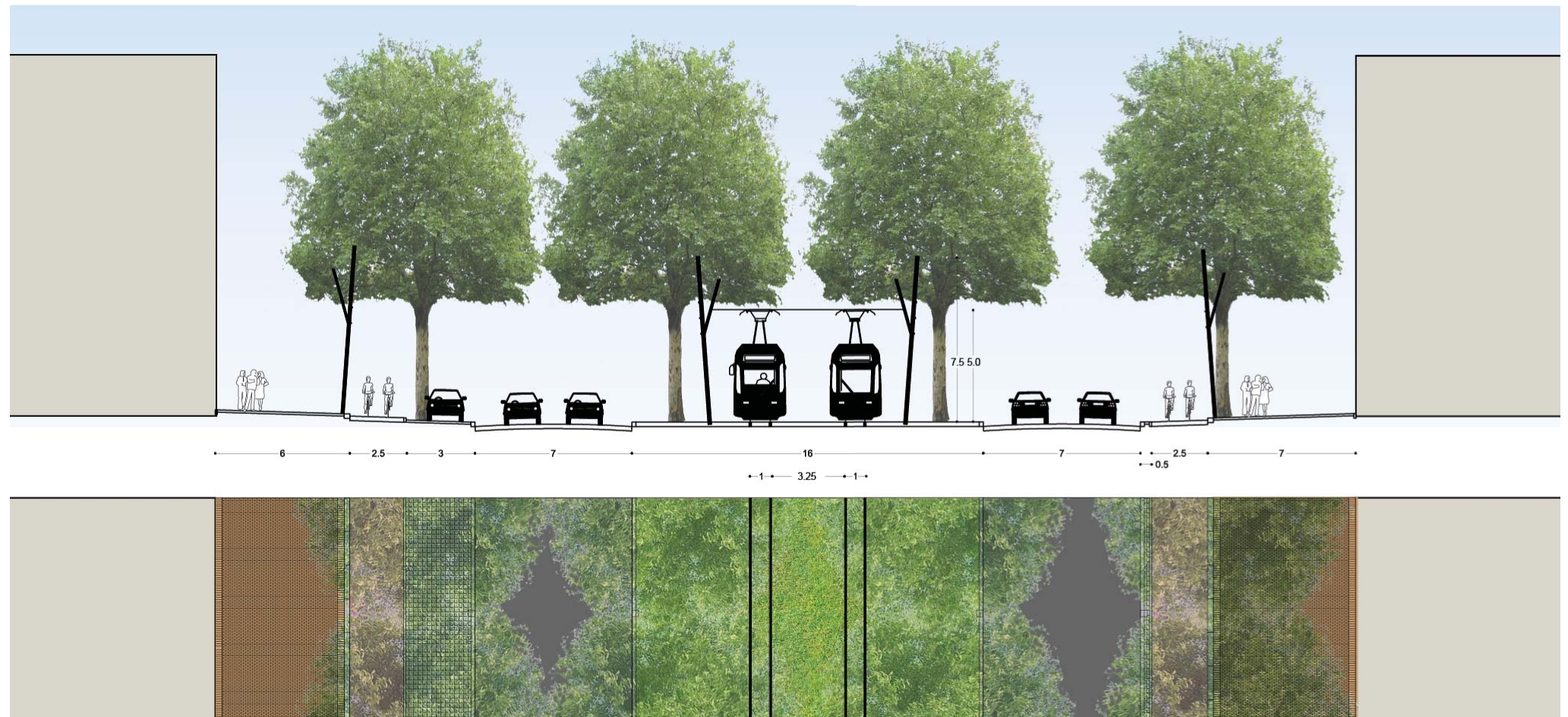


De voetpaden worden structureel verbreed naar 6m. En aan beide zijde komt er een fietspad in beide richtingen wat past bij een profiel van deze maat. De avenue krijgt door middel van een extra boomrij een extra aanzet.





De voetpaden worden structureel verbreed naar 6m. En aan beide zijde komt er een fietspad in beide richtingen wat past bij een profiel van deze maat. De avenue krijgt door middel van een extra boomrij een extra aanzet.

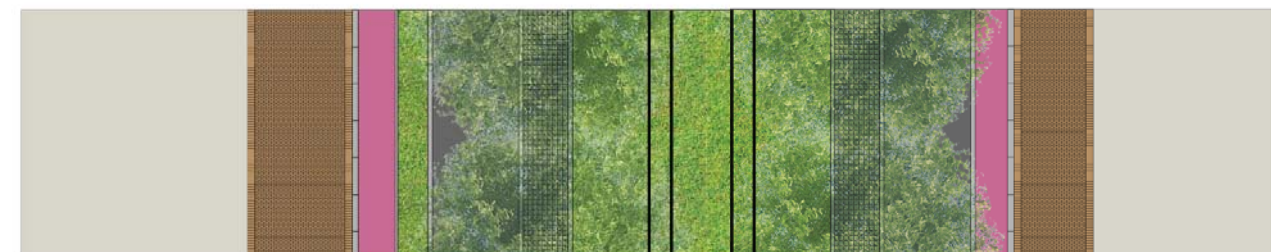
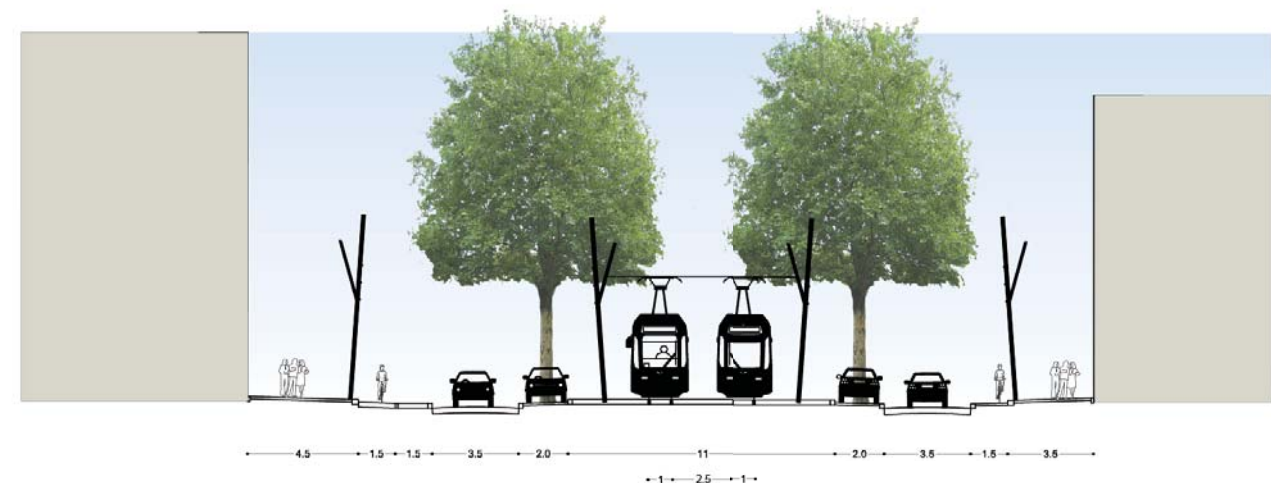
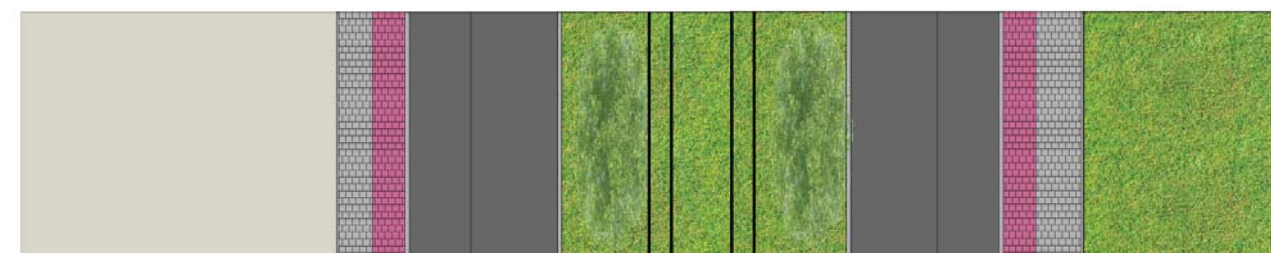
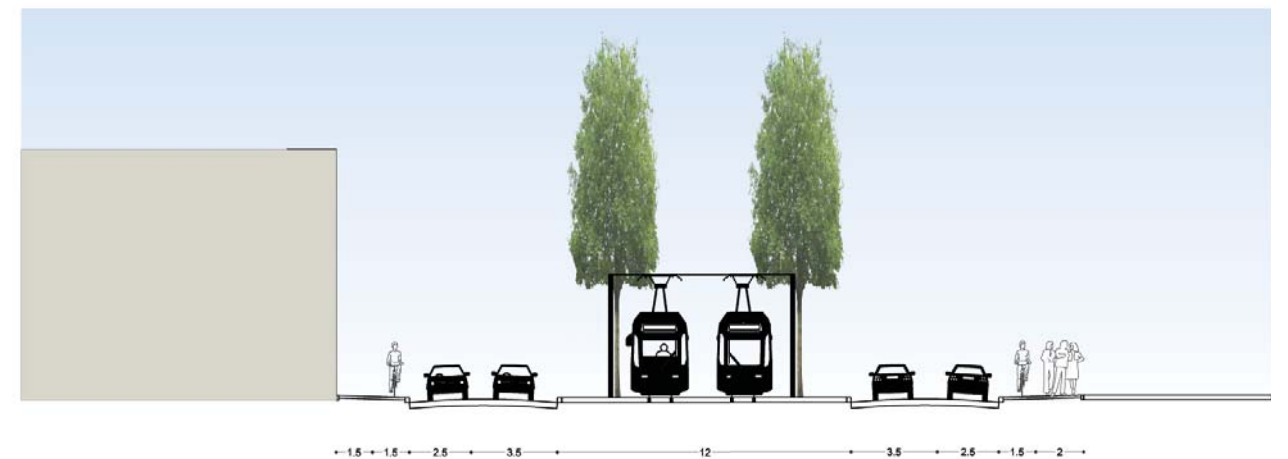




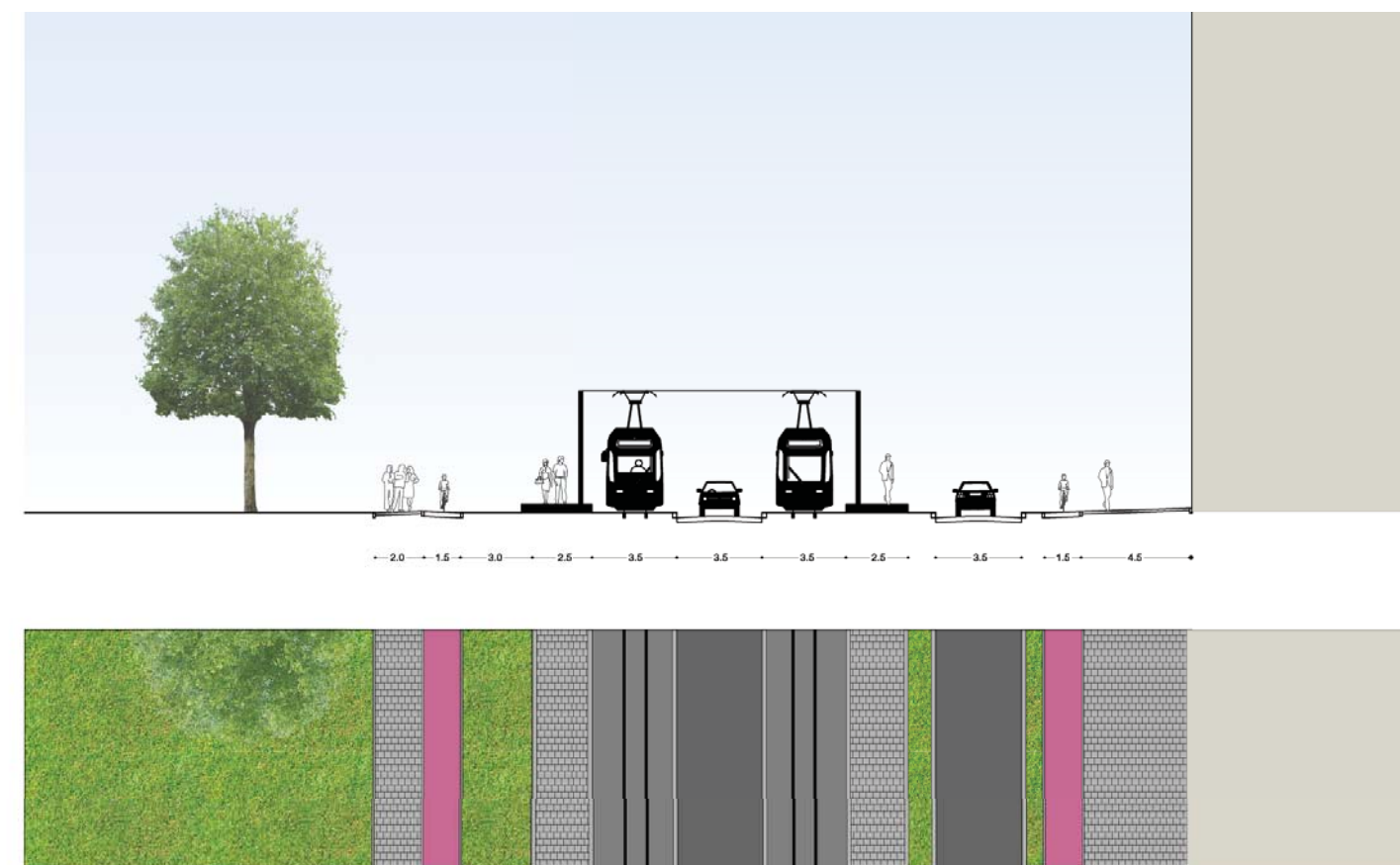
De hoofdopzet van de avenue.

7.4 laan

De voetpaden worden structureel verbreed naar 4m. Aan beide zijde komt er een fietspad in enkele richtingen. De weg wordt smaller qua beeld door de aparte parkeerstrook in de middenberm en de plantanen.



Het bestaande voetpad wordt verbreed naar 8m. Er komt aan een zijde een fietspad van 3m in beide richtingen die aan 2 zijden worden begeleid door een dubbele bomenrij. De halte verdwijnt door de her opzet.



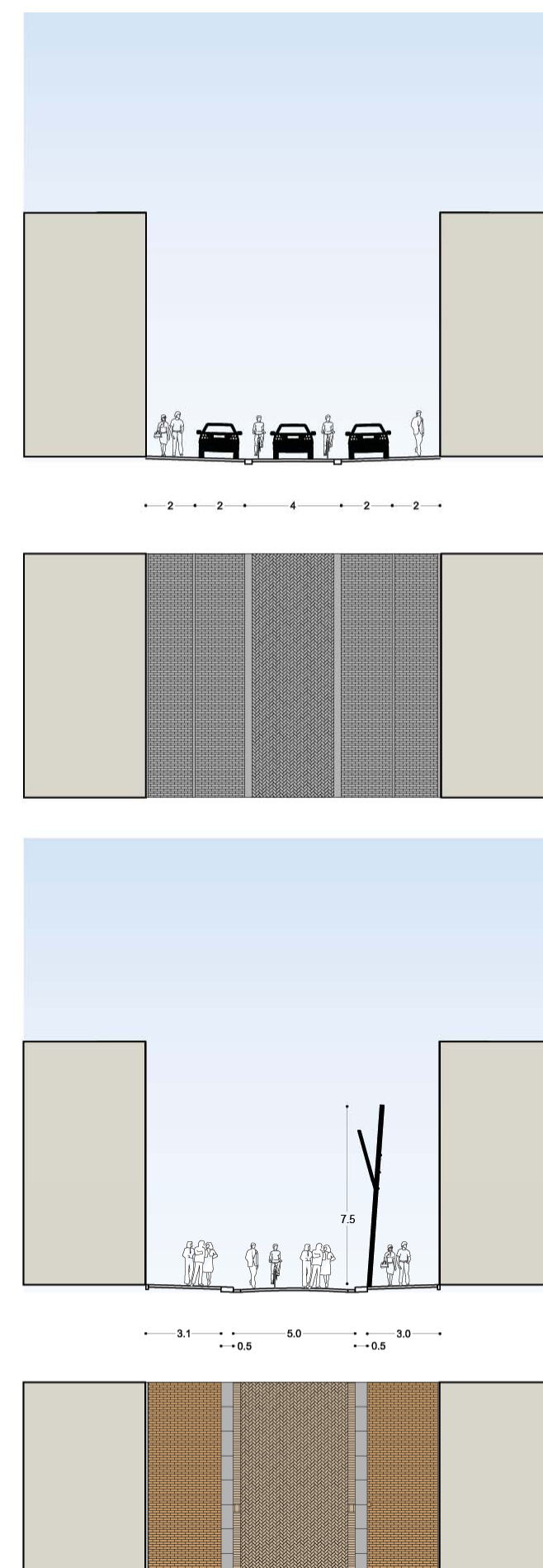


De aanloop laan richting de wijk Kiel en de centrale tramhalte.

7.5 winkelstraat



De winkelstraat wordt autovrij heringericht en volledig publiek domein. En zal gaan fungeren als de belangrijkste ruimtelijke verbinding op lokaal niveau.

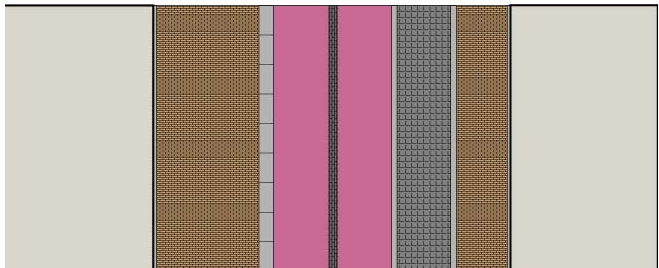
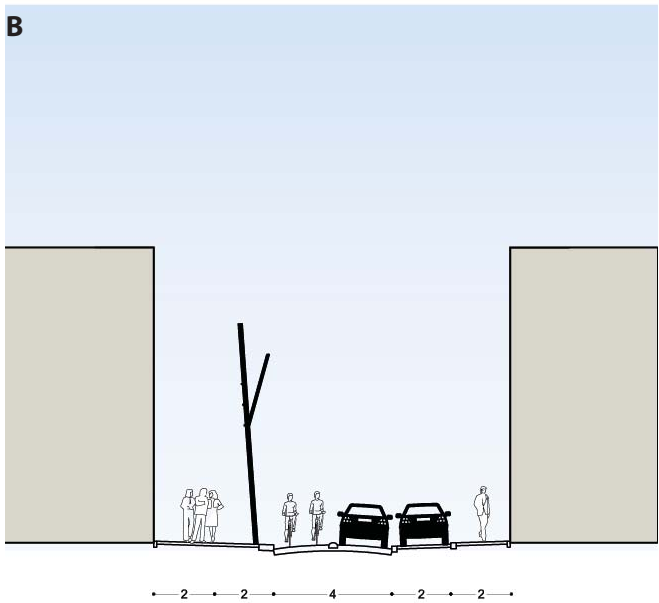
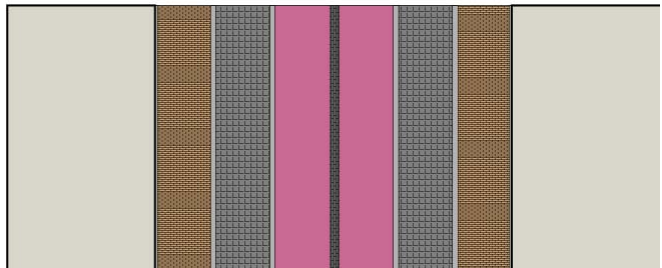
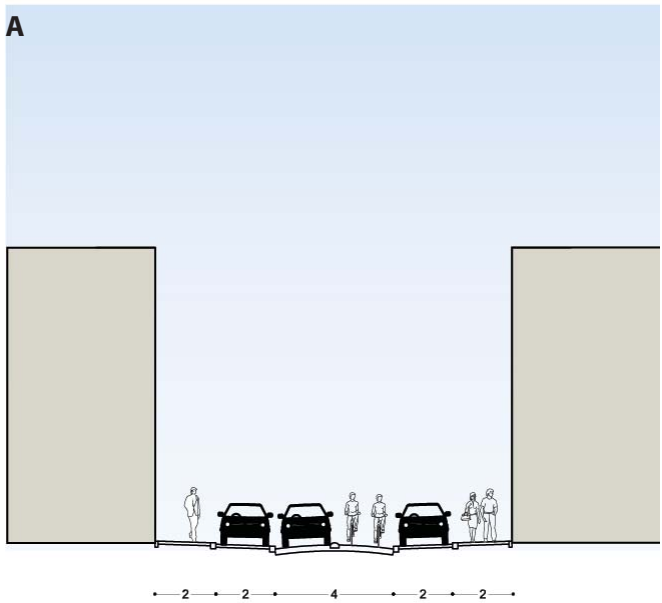
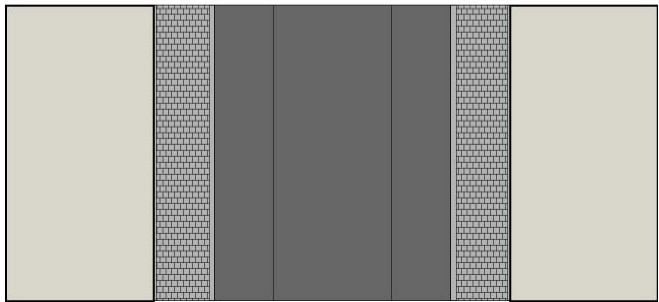
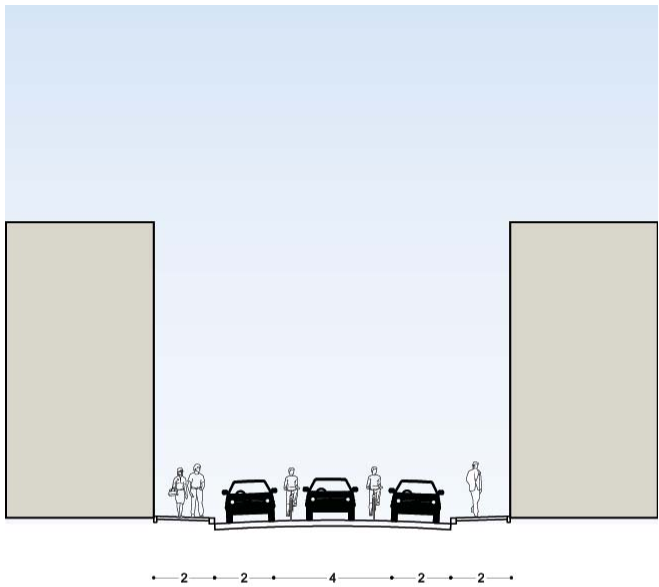


7.6 fiets / verbindingstraat

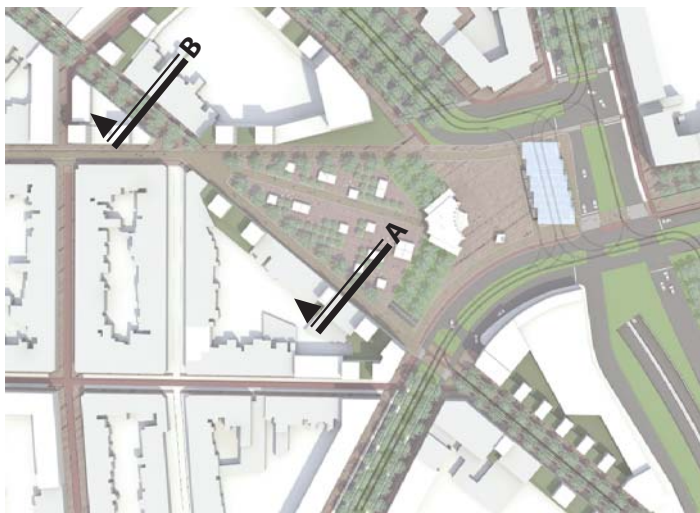


VARIANT A
Ten tijde van fase 1 als er nog tijdelijk extra parkeerbehoefte is.

VARIANT B
Na dat de knoop autluwer is geworden en er daardoor parkeerbehoefte is ontstaan.

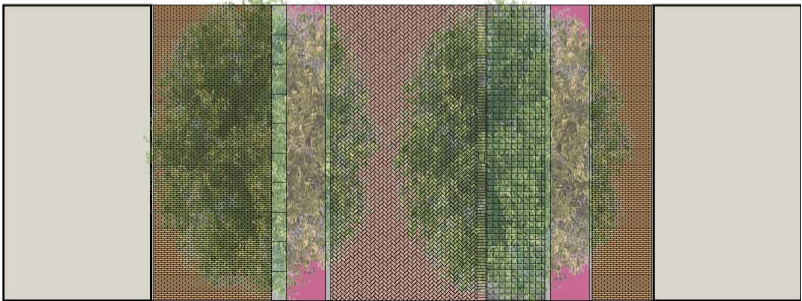
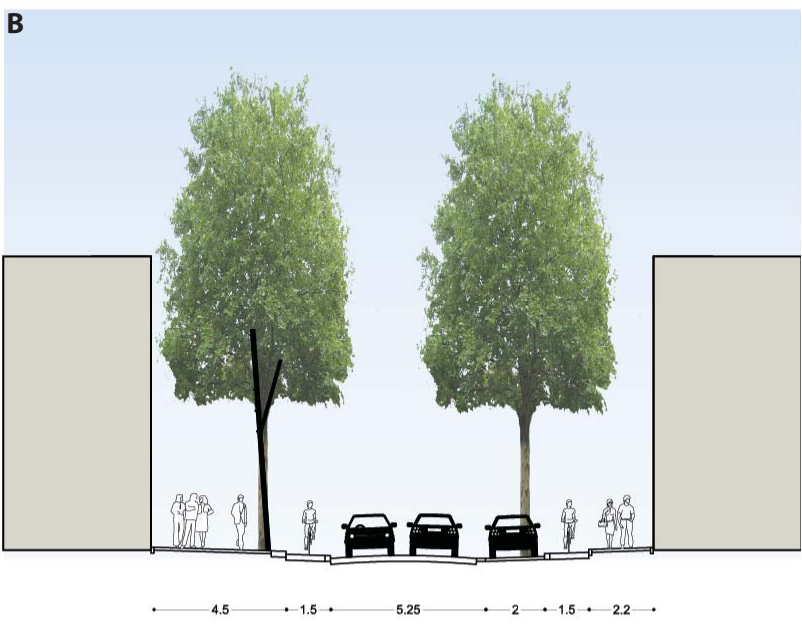
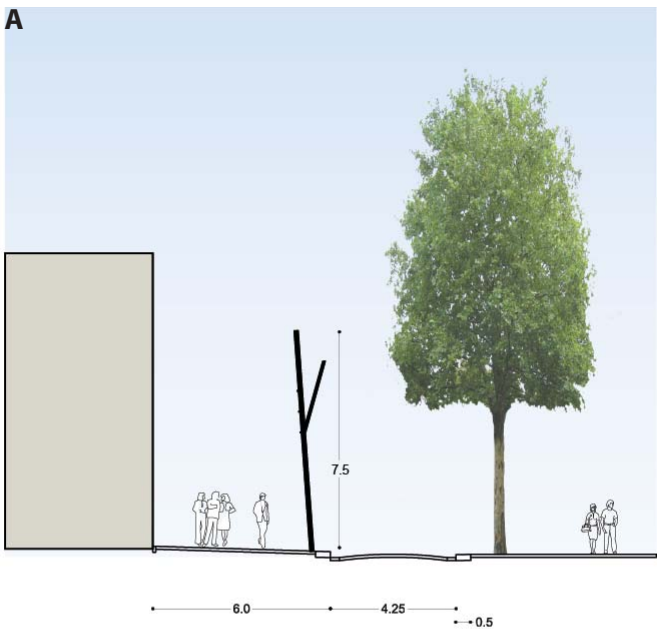
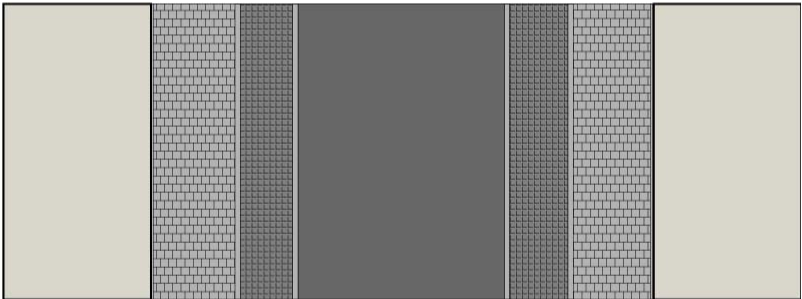
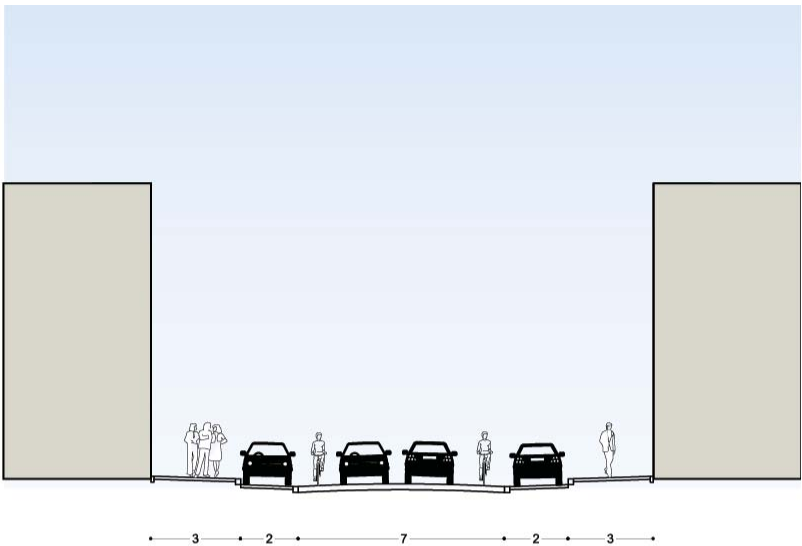


7.7 aanloopstraat / plein rand

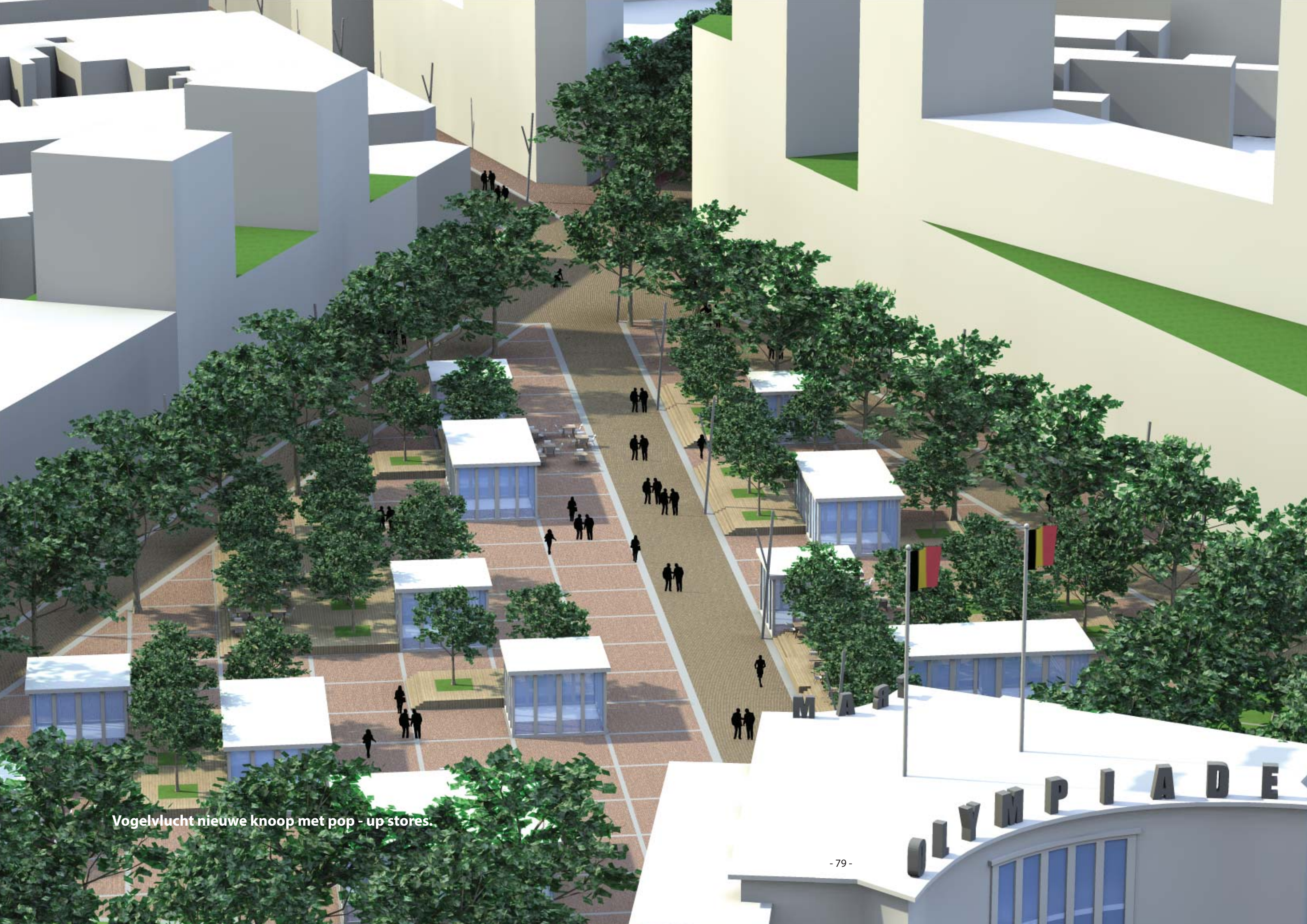


Alleen de straten die vanuit het netwerk worden aangepakt zullen worden voorzien van een nieuwe bestrating en profilering.

De overige straten zullen hun huidige wegprofiel behouden. Hierdoor zal het duidelijk zijn welke straten en wegen fungeren als verbinding en welke niet.







Vogelvlucht nieuwe knoop met pop - up stores.

8.0 colofon

Door	Externe mentor + gecommitteerde	Mentoren FHK MA+U	Redactie
Joost Konings joost.konings@gmail.com http://www.linkedin.com/pub/joost-konings/10/468/544 +31 (0) 6 48 61 96 25	Rob van der Bijl robvanderbijl@gmail.com www.rajvdb.home.xs4all.nl +31 (0) 6 51 08 39 10	Pieter Feenstra pi.feenstra@planet.nl +31 (0) 6 25 22 83 18	Lettertype Myriad Pro
	Erik van der Staak erik@vanderstaak.org http://www.vanderstaak.org/ +31 (0) 6 33 05 39 89	Jan Willem van Kuilenburg mail@monolab.nl www.monolab.nl +31 (0) 6 17 61 20 36	Tekstredactie Joost Konings Huub Konings
			Beeldredactie Joost Konings
			Eindredactie Joost Konings

adressen



Fontys Hogeschool voor de Kunsten (FHK)

Zwijssenplein 1, 5038 TZ Tilburg

www.fontys.nl/kunsten



FHK MA+U

Master of Architecture // Master of Urbanism

Postbus 90907, 5000 GJ Tilburg

FHKAAS@fontys.nl

www.fontys.nl/aas

publicatie

Antwerpen Olympiade

Stedebouwkundige uitwerking

vanuit de Transit Orientated

Development gedachte.

Dank

De tot standkoming werd mede

mogelijk gemaakt door de stad

Antwerpen.

Mijn mentor Rob van der Bijl.

Rechten

Deze uitgave is beschikbaar als web

en als print versie. Voor geïnteresse

kan deze uitgave worden besteld.

Neem dan contact op met de redac-

tie. Niets uit deze publicatie mag

worden gekopieerd, gedupliceerd of

worden verspreid zonder schriftelijke

toestemming van de auteurs.

Versie

sep 2013

