

# Antwerpen Olympiade

## De her opzet van een mobiliteitsknoop

*INLEIDING*  
*Antwerpen staat aan de vooravond van de opleving van de stad. De collectief opgestelde ontwikkelstrategie Antwerpen 2030 biedt hier een mogelijkheid voor. Namelijk het optimaliseren en intensiveren van de knopen, met als doel het vergroten van de leefbaarheid en stedelijke functies van de stad. De her opgezette Olympiade knoop biedt hier ruimte voor.*

**TRANSIT ORIENTATED DEVELOPMENT**  
De groeiende automobilititeit heeft geleid tot dat Antwerpen zich als een poly centrische stad heeft ontwikkeld. Het openbaar vervoer railnetwerk functioneert hier binnen als een mono centrische netwerk en is gedateerd. 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 sneller alternatief kan zijn dan de auto. Het verknopen van Antwerpen leidt tot bestaande knopen die nu functioneren als transfergebieden, zich kunnen transformeren.

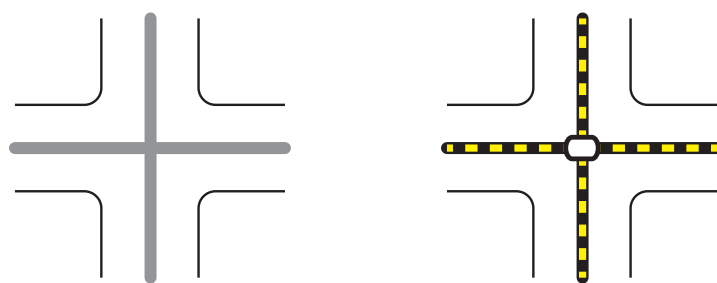
De waarde van deze knopen zijn opgebouwd uit een knoop en plaatswaarde en geven inzicht in het gebruik maar ook de potentie van een knoop. De knoopwaarde bestaat uit alle infrastructurele zaken. En wordt gevoed door het aantal routes en intensiteiten. De plaatswaarde is opgebouwd door zaken die de plaats de plaats maken. Zoals het aantal mensen dat er woont, werkt, de aanwezige functies, het gebruik en de beschikbare open ruimtes.

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 dragen de autowegen en de smalle trottoirs niet bij tot een goede lokale verknoping.

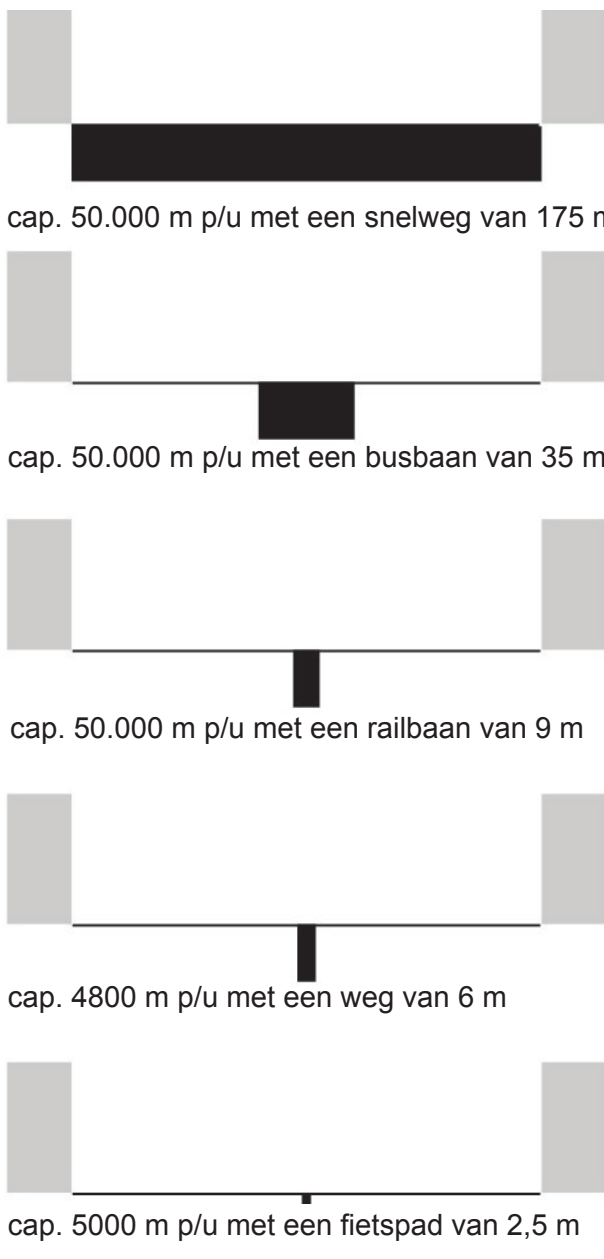
De her opgezette knoop heeft geleid tot dat de tram efficiënter kan rijden. Er een centrale overstaphalte is die geschikt is voor moderne trams. Duidelijke routes voor de fiets en voetganger. Nieuwe verbindingen tussen parken en voorzieningen door verdere optimalisatie van het lokale netwerk.

De open afritten van de snelwegen zijn geoptimaliseerd waardoor de langs gelegen parken zijn vergroot. En het verkeer efficiënter de park en ride garage in kunnen. De hoofdparkeergarage heeft doormiddel van een voettunnel directe aansluiting met de knoop. Waardoor er op een efficiënte wijze kan worden verwisseld van modaliteiten. 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 verknoot.

# ANTWERPEN & TRANSIT ORIENTATED DEVELOPMENT

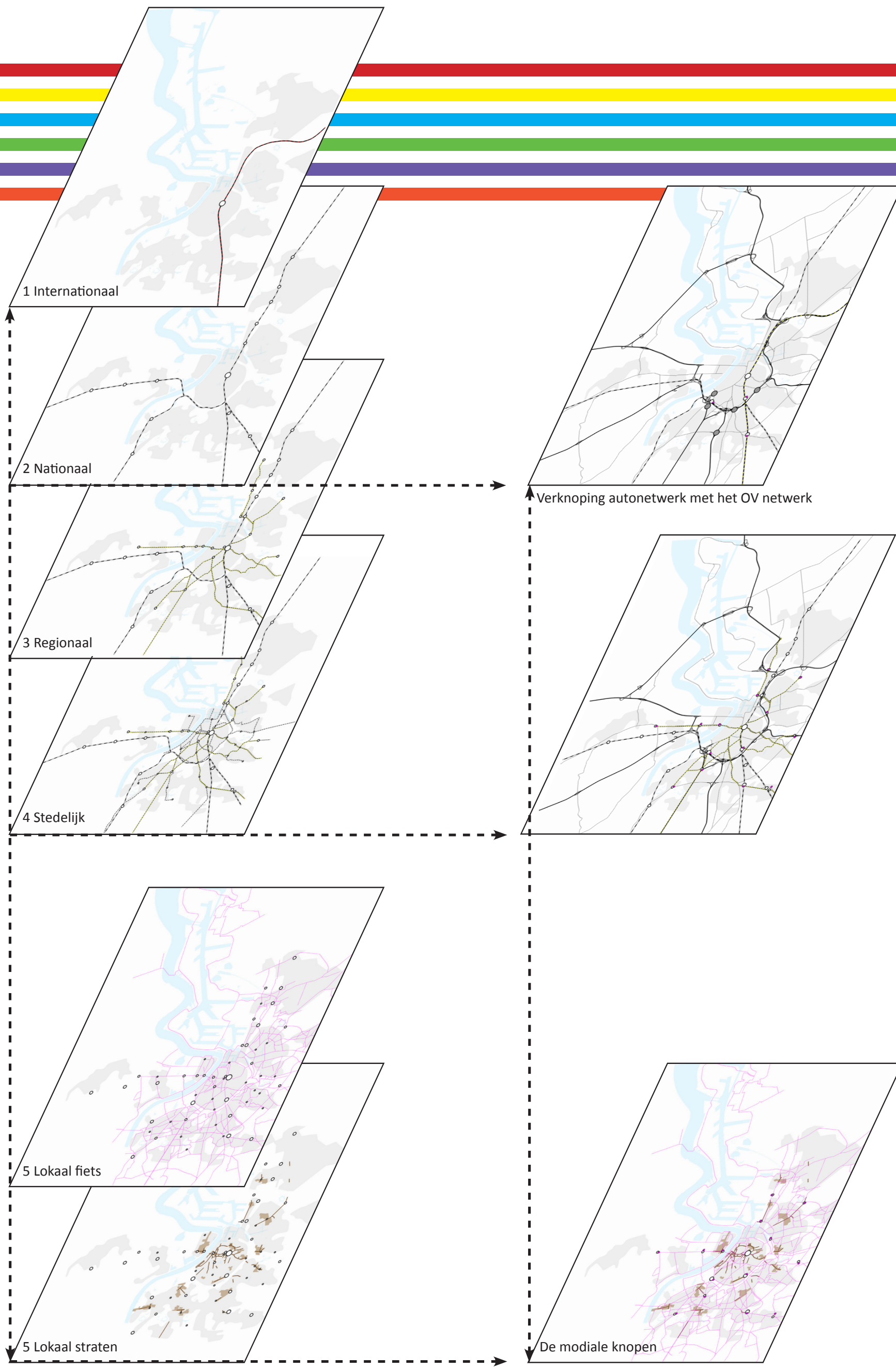
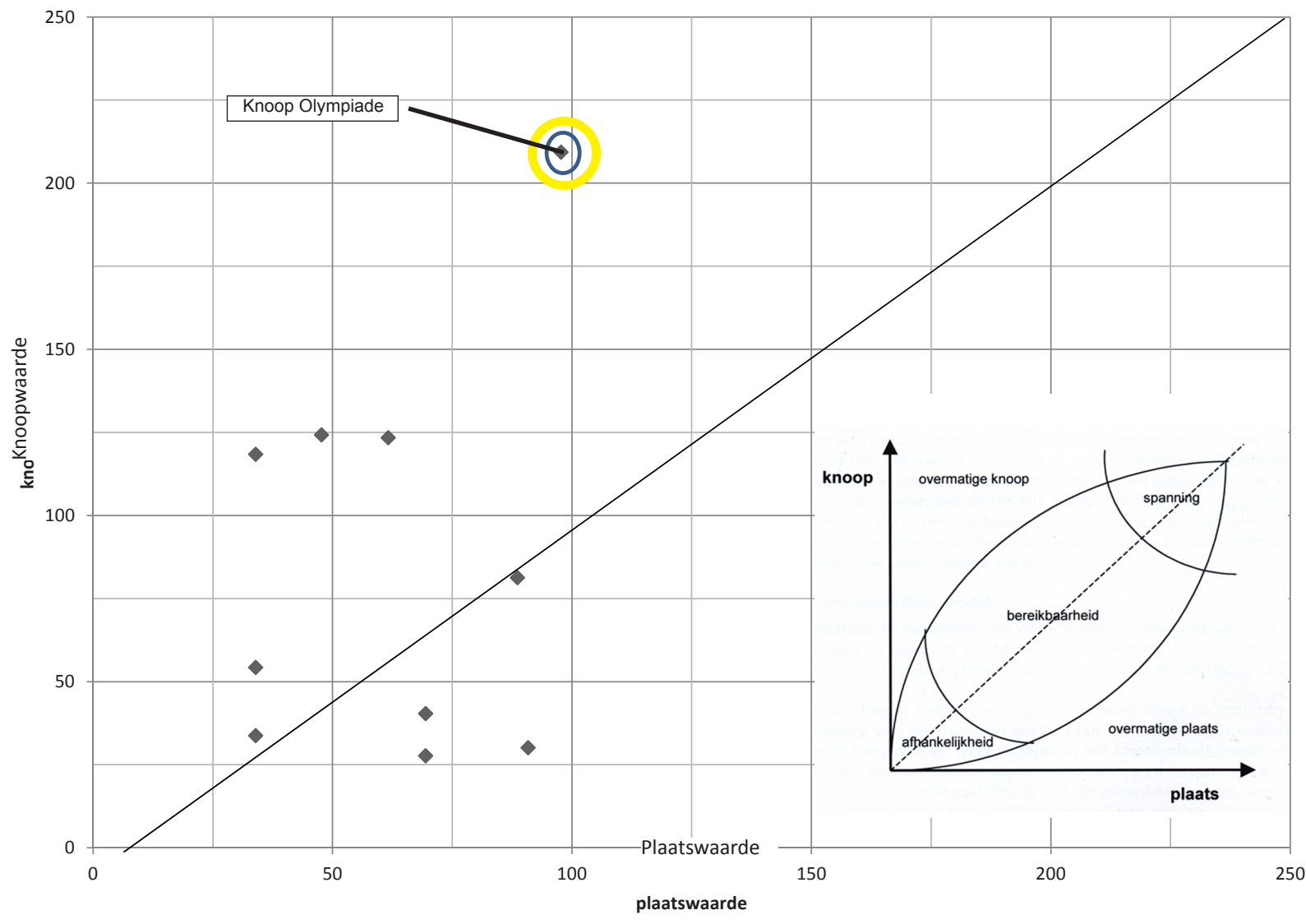


Als er wordt gesproken over een knoop dan gaat dit in dit geval niet over 2 wegen maar over 2 OV-rail lijnen die elkaar kruisen of een eindpunt van een lijn waar van modaliteit kan worden veranderd.



### Knoopwaarde

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.



### Hiërarchie van knopen

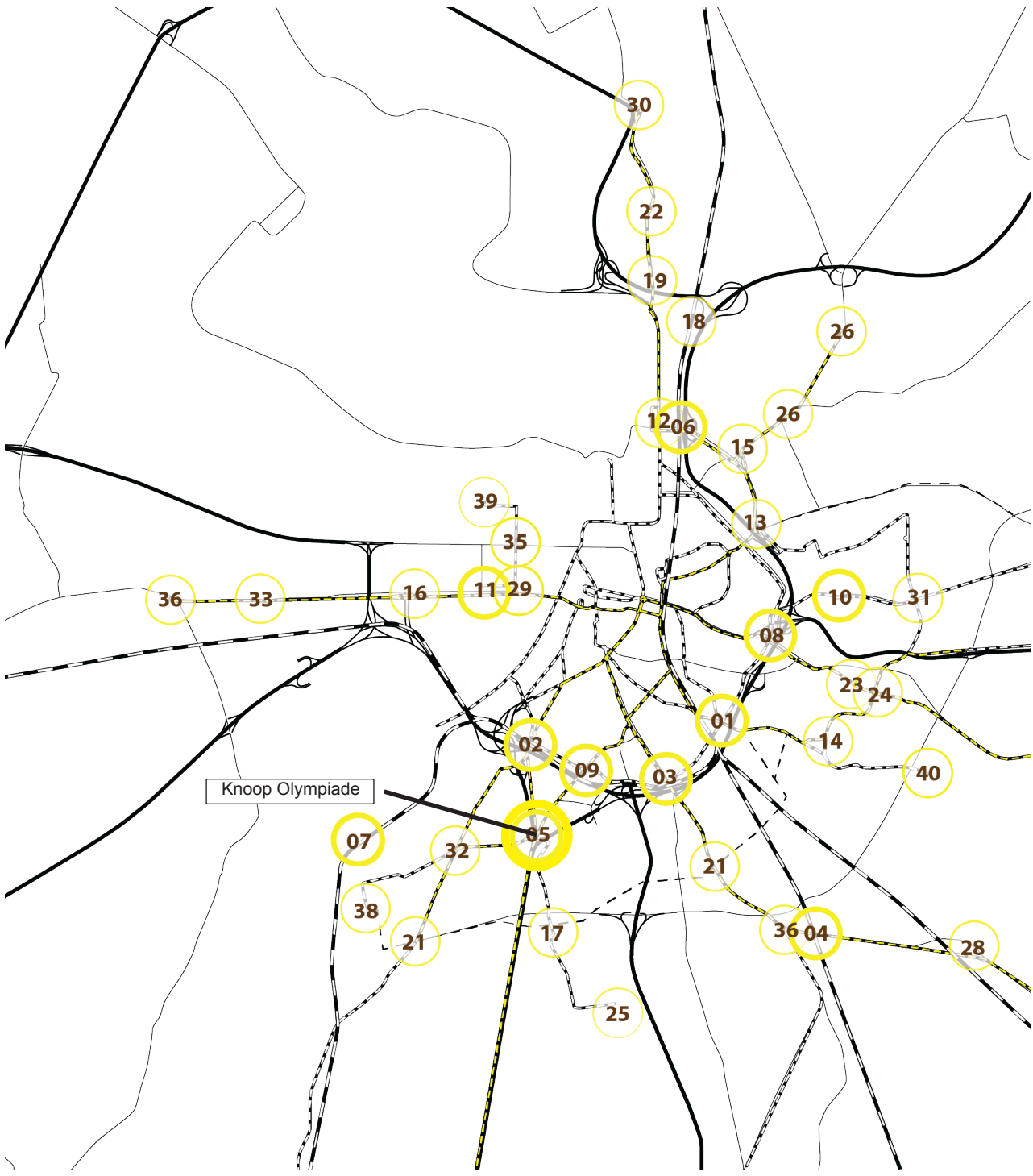
Er zijn in Antwerpen 5 hiërarchen lagen te herkennen.

Internationaal, Nationaal, Regionaal, Stedelijk en Lokaal.

Per laag bevinden zich knopen die een doorwerking kunnen hebben op diverse niveaus. Dit komt door de daar aanwezige verkeersmodaliteiten en type verbinding.

De Olympiade knoop is knoop met een multimodale werking en doorwerking tot op nationaal niveau.

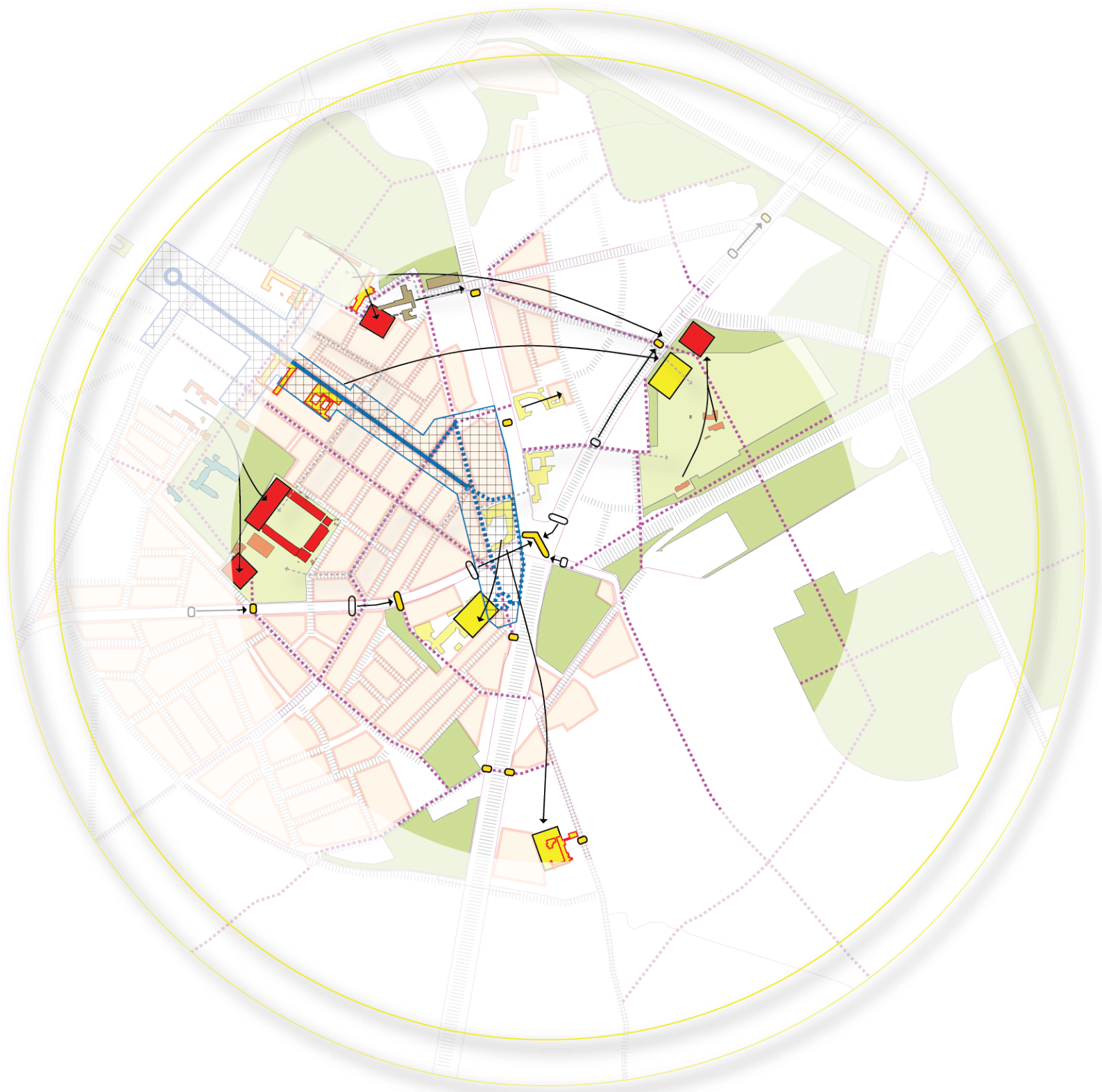
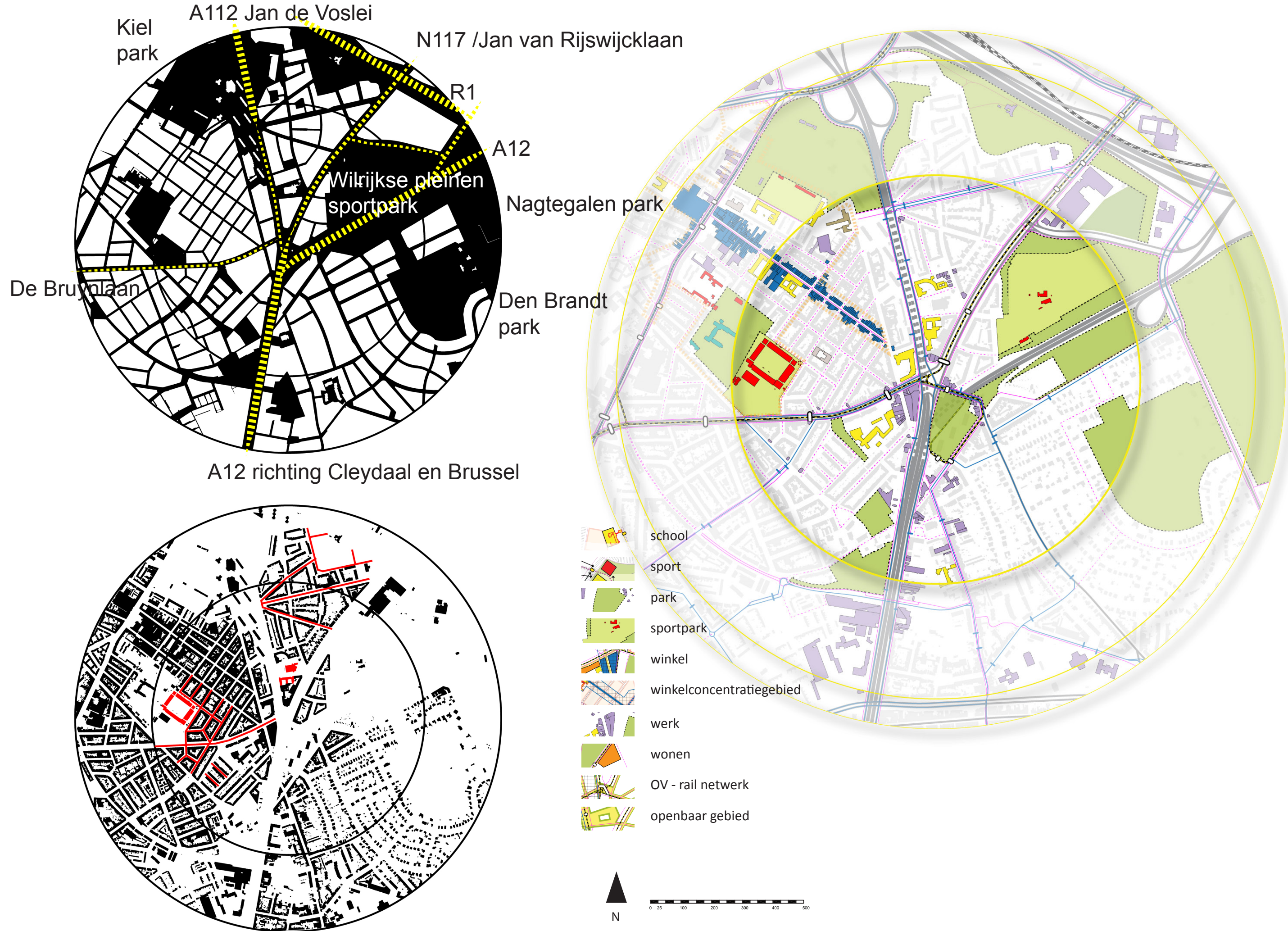
### Rangpositie knopen







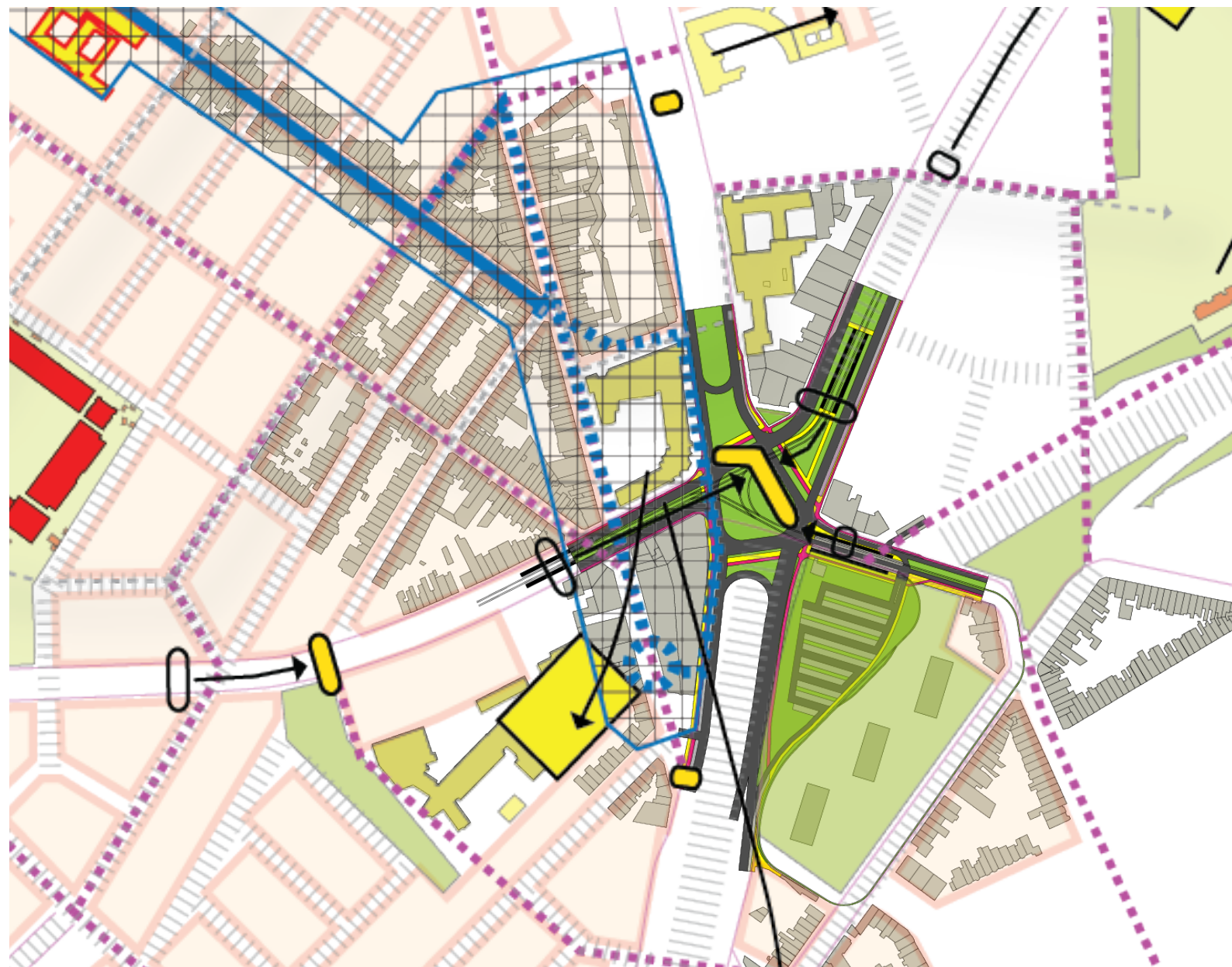
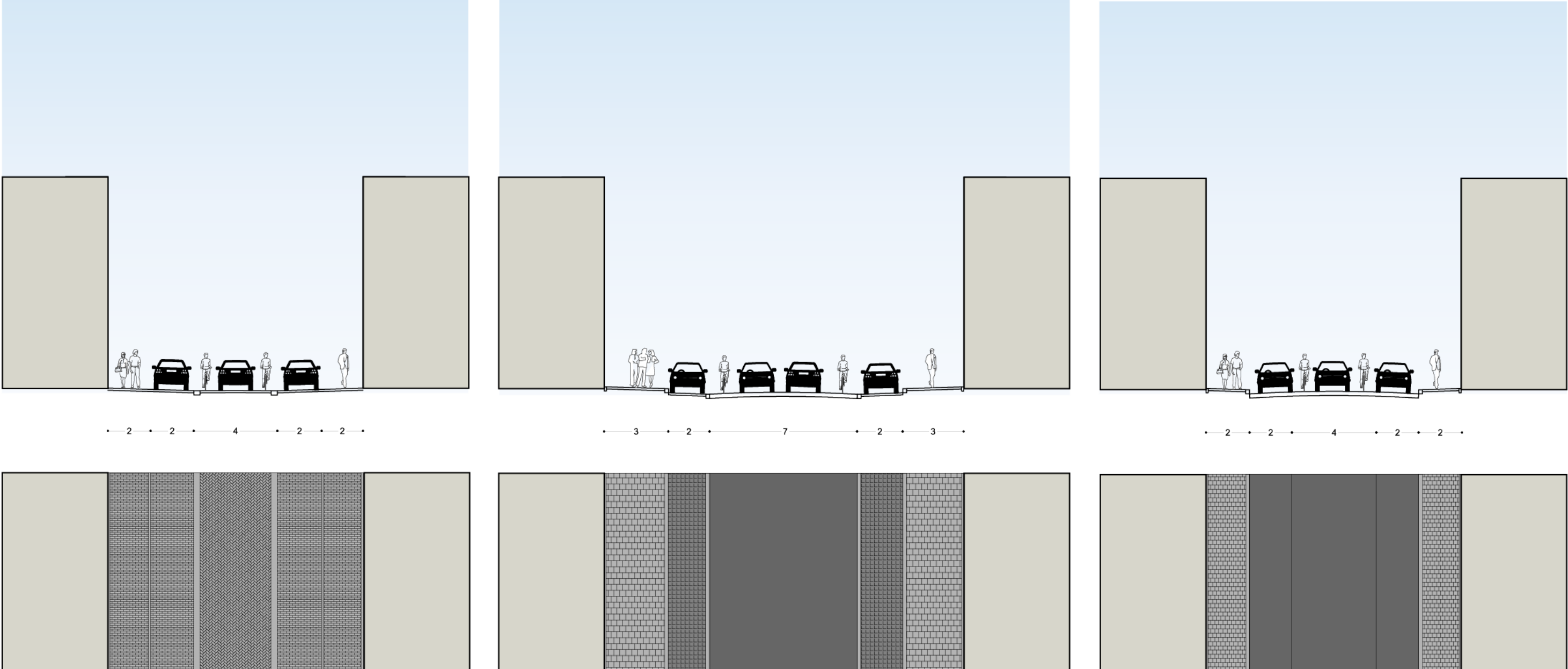
# ANALYSE BESTAAND OLYMPIADE



De knoop herbergde ooit de Olympische spelen in 1920 en de wereldtentoonstelling 1930.

De knoop en plaatswaarde samen vormen de knoop.

Problemen en deelopgavens komen vanuit het netwerk, de plaats en knoop en zijn de aanleiding voor het programma



Abijstraat  
Winkelstraat

Boomsteenweg

Huidige situatie  
fiets en verbindings straat

hoofdogpave heropzet bestaande knoop



# STRATEGIE EN VISIE



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



Fase 1  
Door optimalisatie worden per fase routes duidelijke gedefineerd en ontstaan er verbeterende onderlinge relaties.



Fase 2  
De sportparken krijgen hierdoor een duidelijke onderlinge relatie waardoor ze elkaar meer en meer gaan versterken in gebruik en uitwisseling.



Fase 3

  
N

  
0 25 100 200 300 400 500

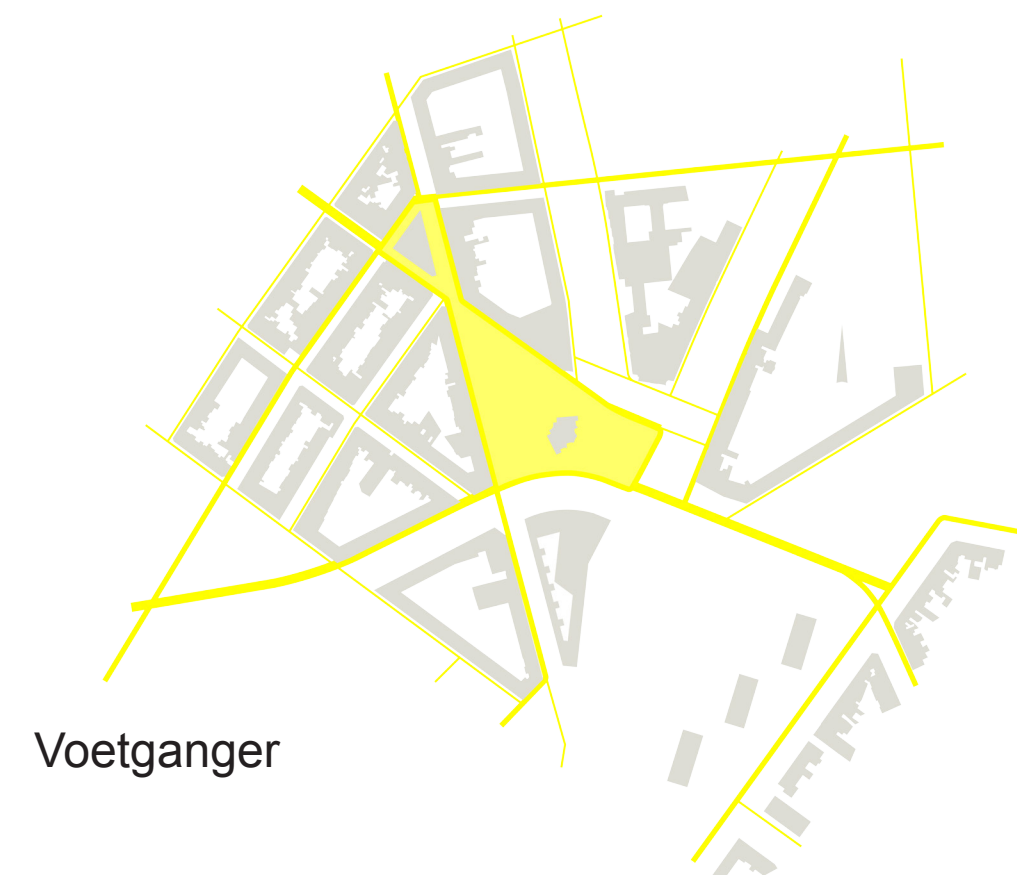
|                                                                                     |                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
|  | OV - rail netwerk   |
|  | OV - tramhalte      |
|  | openbaar gebied     |
|  | fietspaden          |
|  | wegen               |
|  | bestaande bebouwing |
|  | nieuwe bebouwing    |
|  | sportpark           |
|  | bomen               |



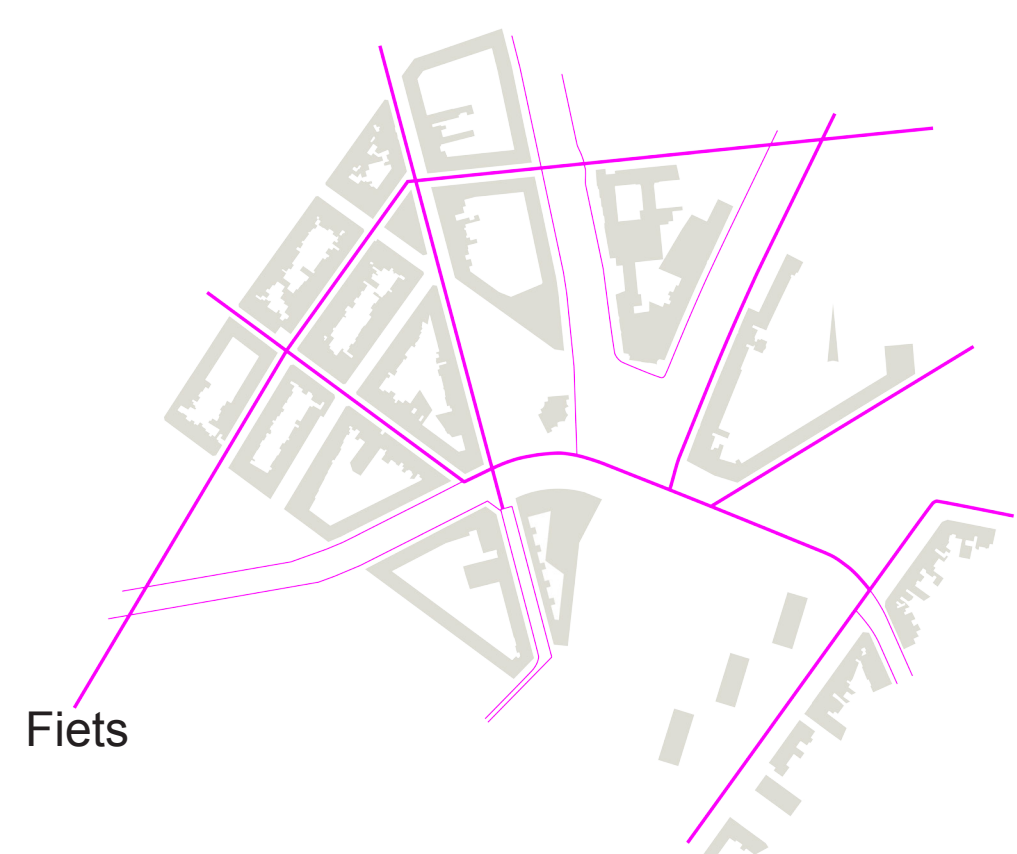




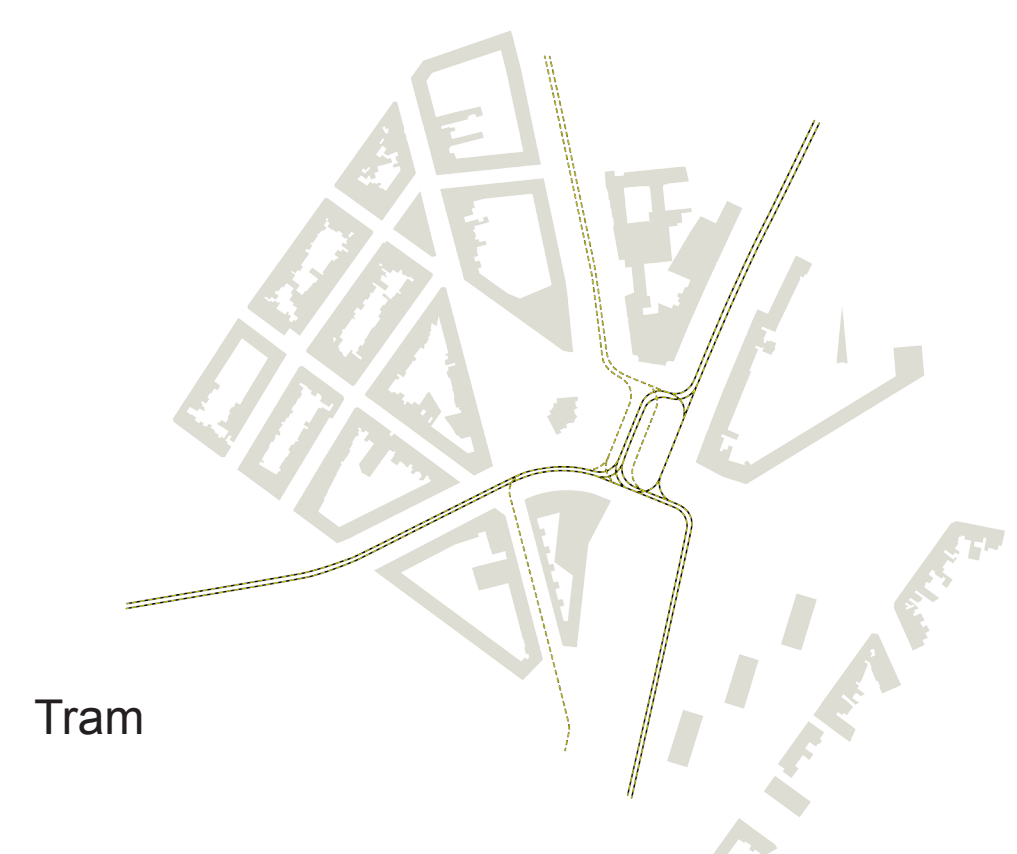
# DE HEROPGEZETTE KNOOP



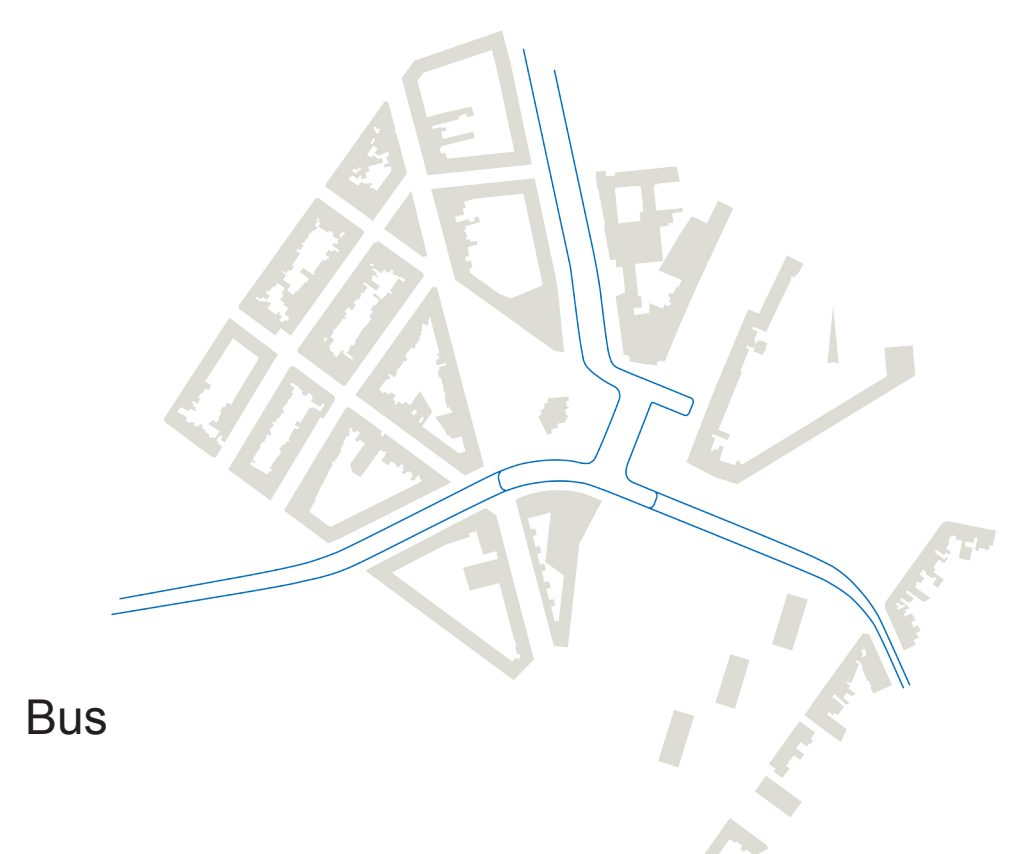
Voetganger



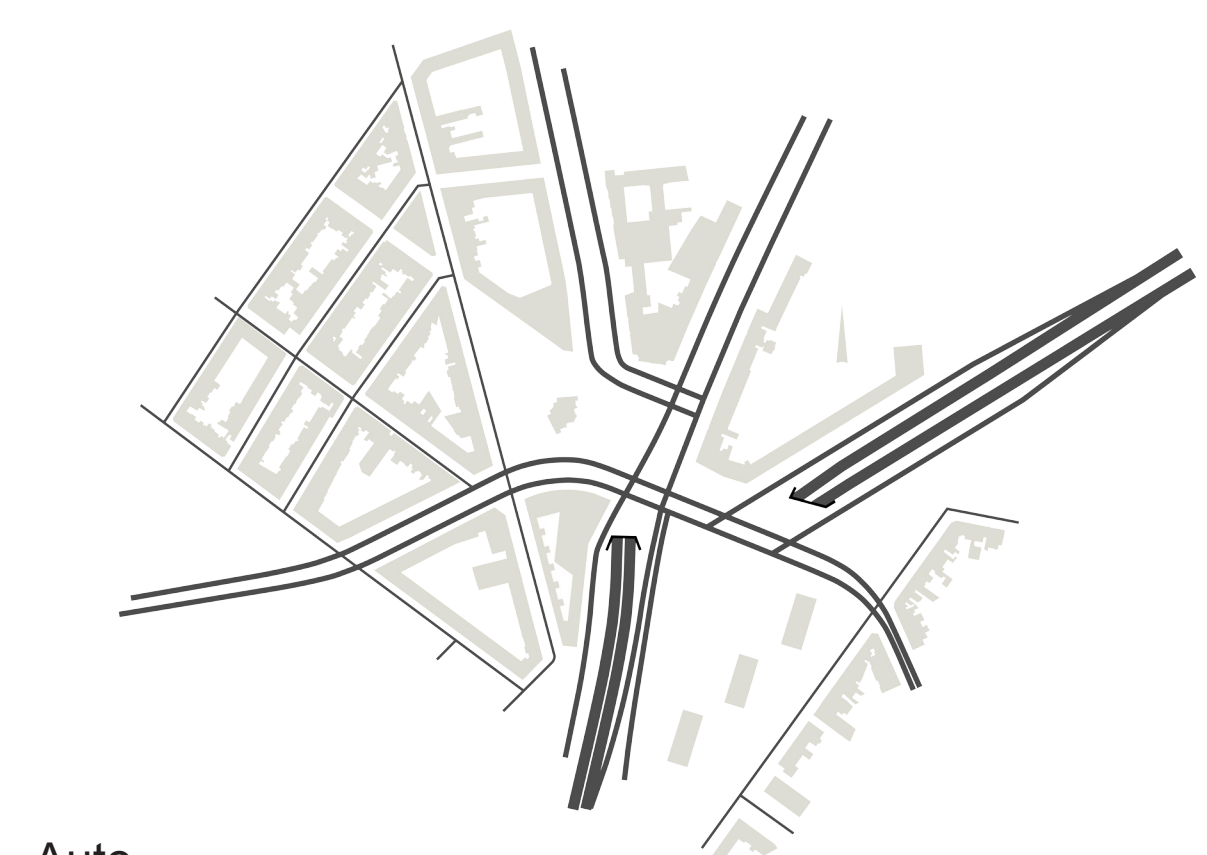
Fiets



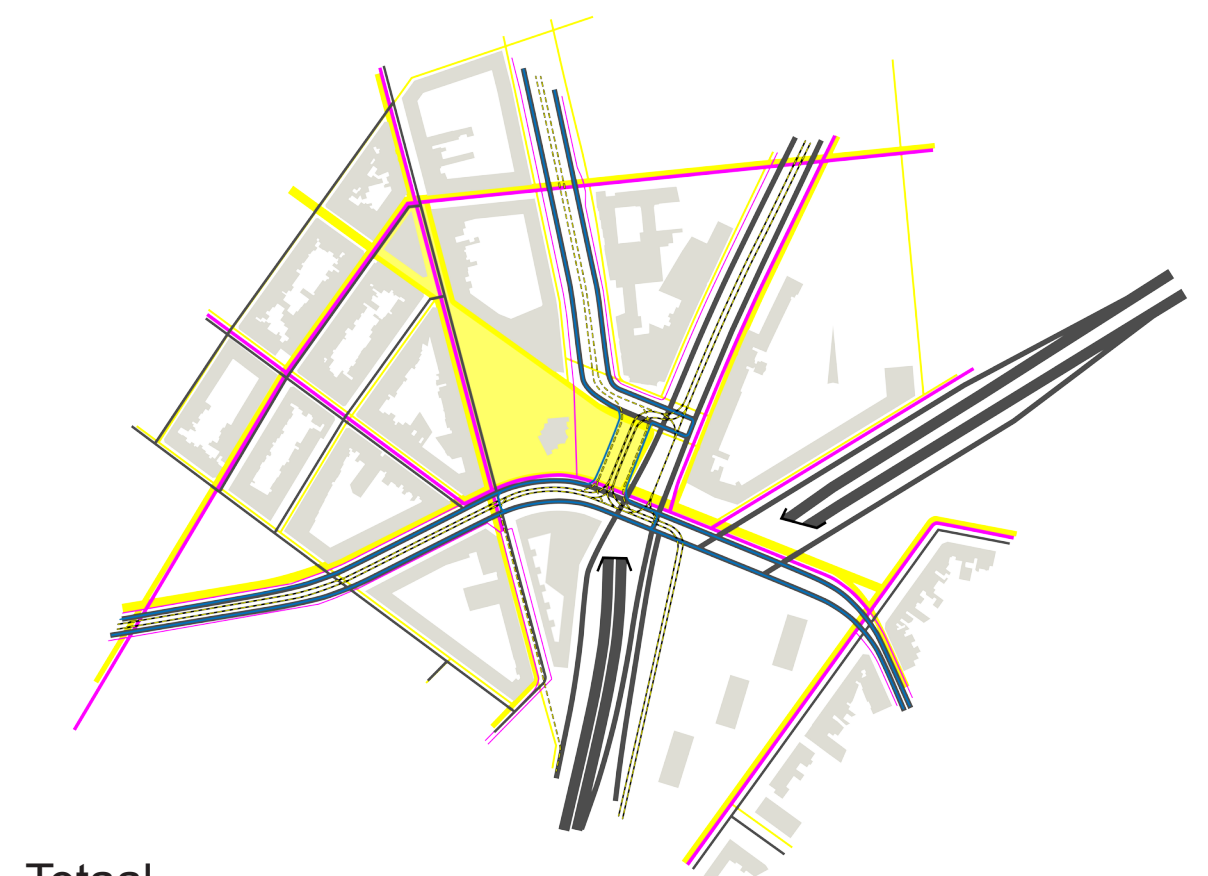
Tram



Bus

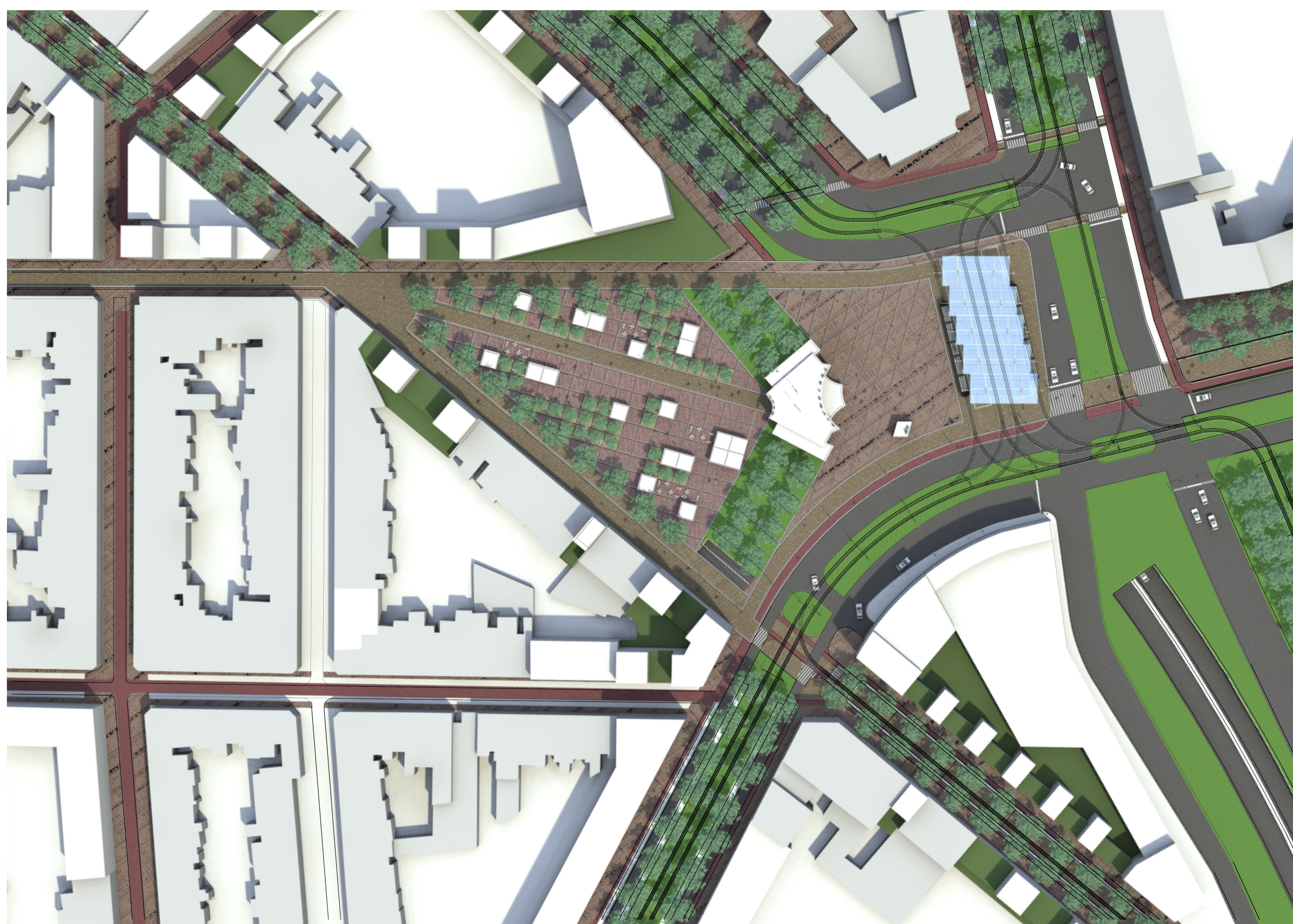


Auto

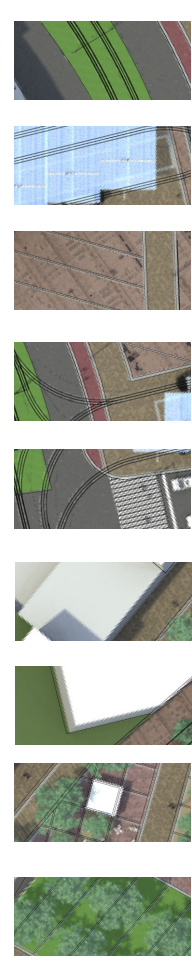


Totaal

Het optimalisren van de verkeersstromen heeft orde en ruimte geschept waardoor er ruimte is ontstaan voor openbare ruimte en ontmoeting.



Uitwerking 1 op 1000



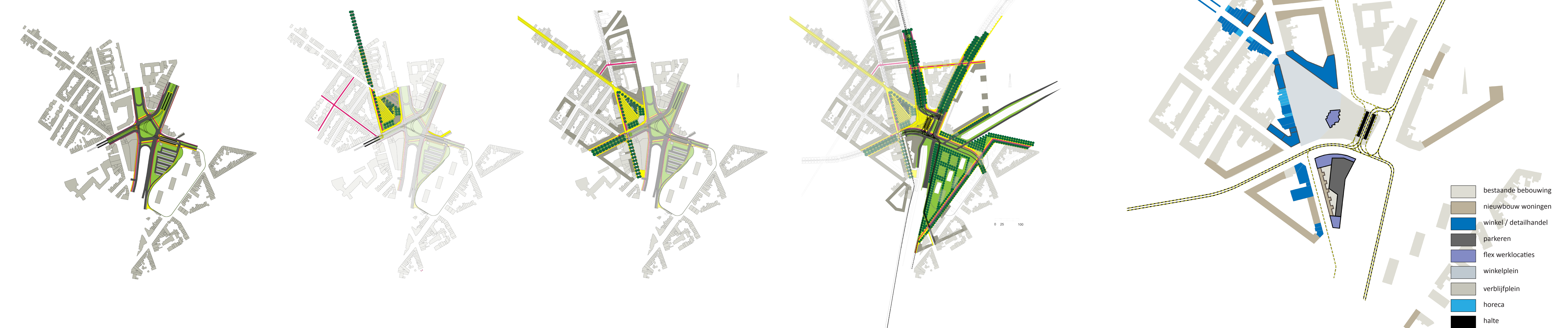
- OV - rail netwerk
- OV - tramhalte
- openbaar gebied
- fietspaden
- wegen
- bestaande bebouwing
- nieuwe bebouwing
- pop - up stores
- bomen







# HET ONTWIKKELPROCES



Huidige situatie

Fase 1

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

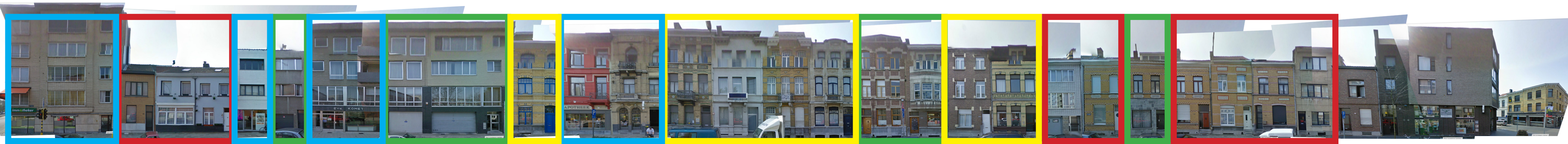
Fase 2

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.

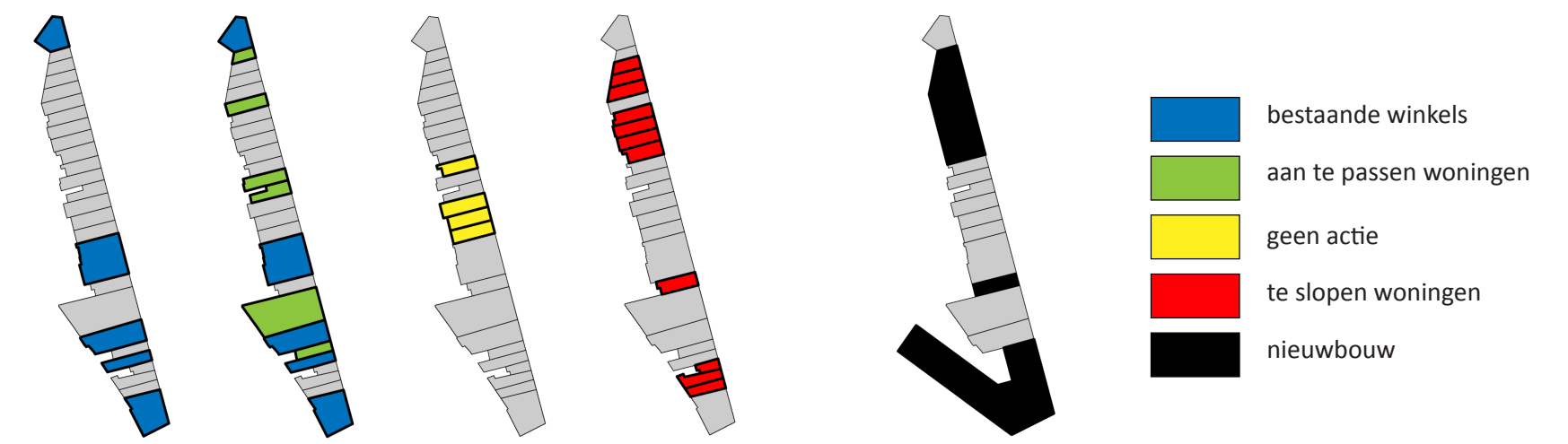
Fase 3

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

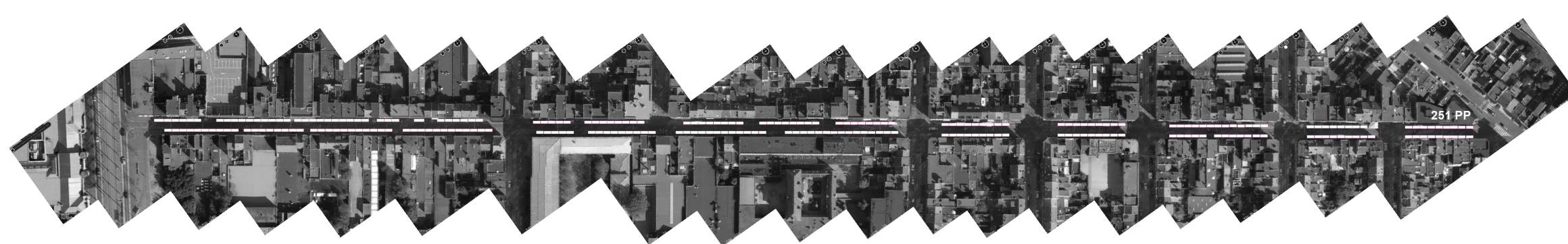
Functie en gebruik



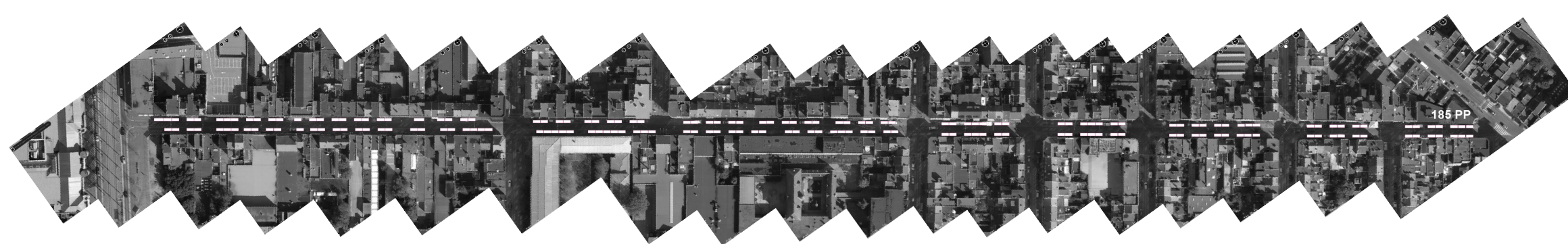
Omzetting woonstraat naar aanloopstraat fase 1



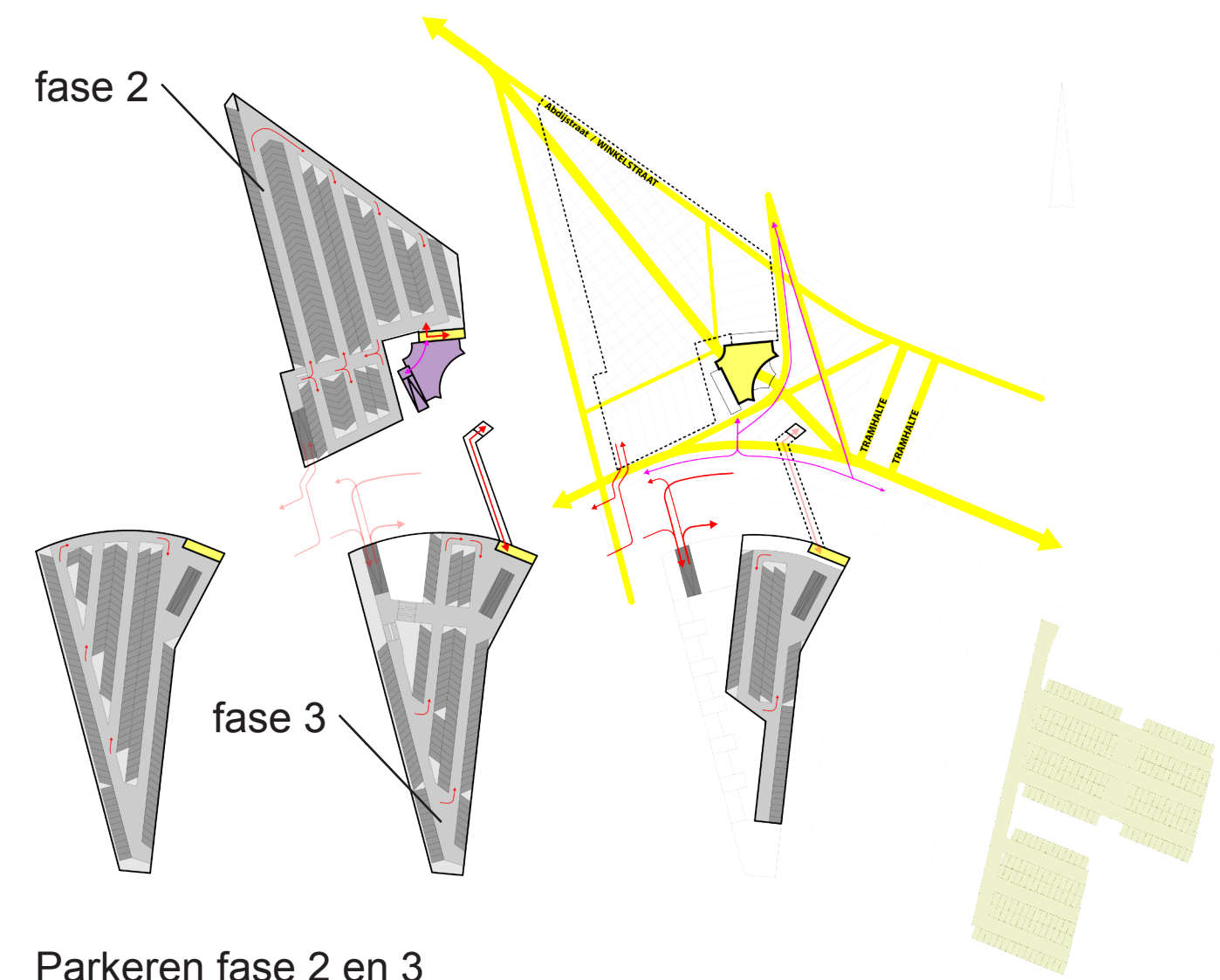
transformatie woonstraat naar tijdelijke / pop - up situatie naar eind situatie



Parkeren Winkelstraat huidige situatie



Parkeren Winkelstraat Fase 1



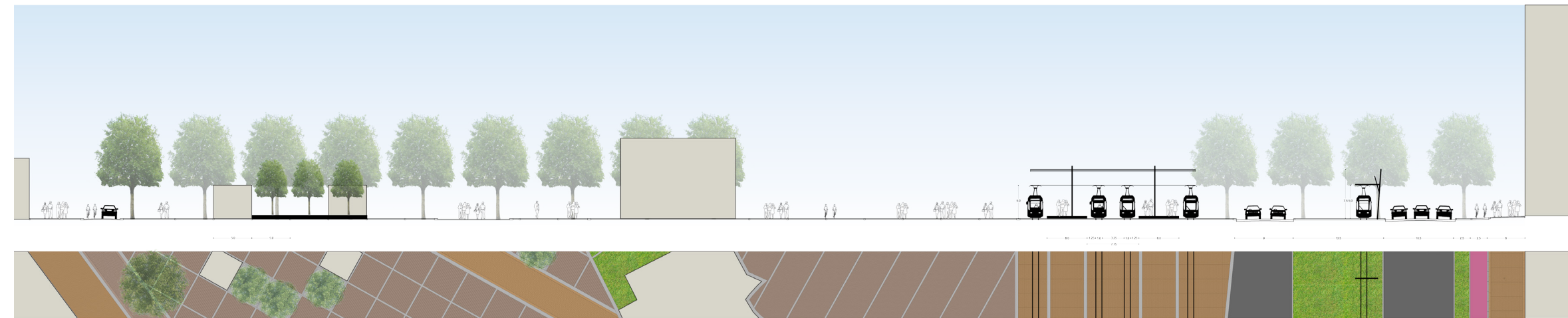
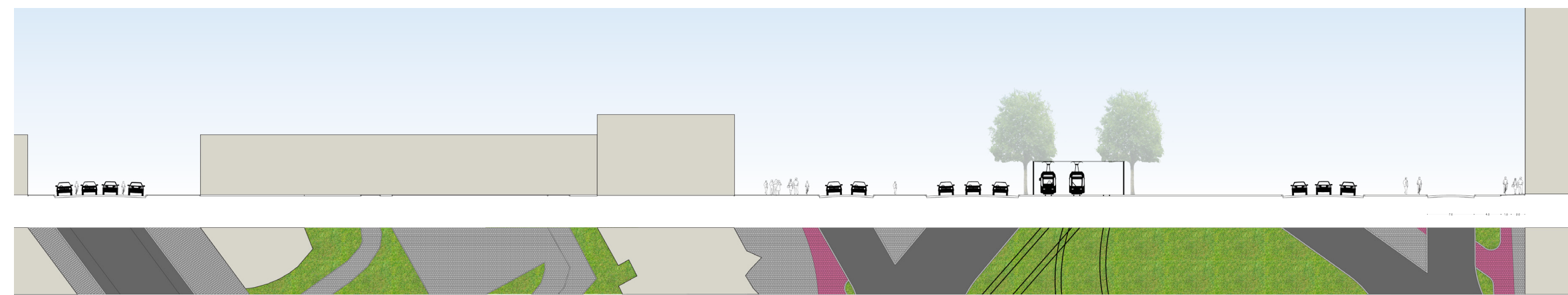
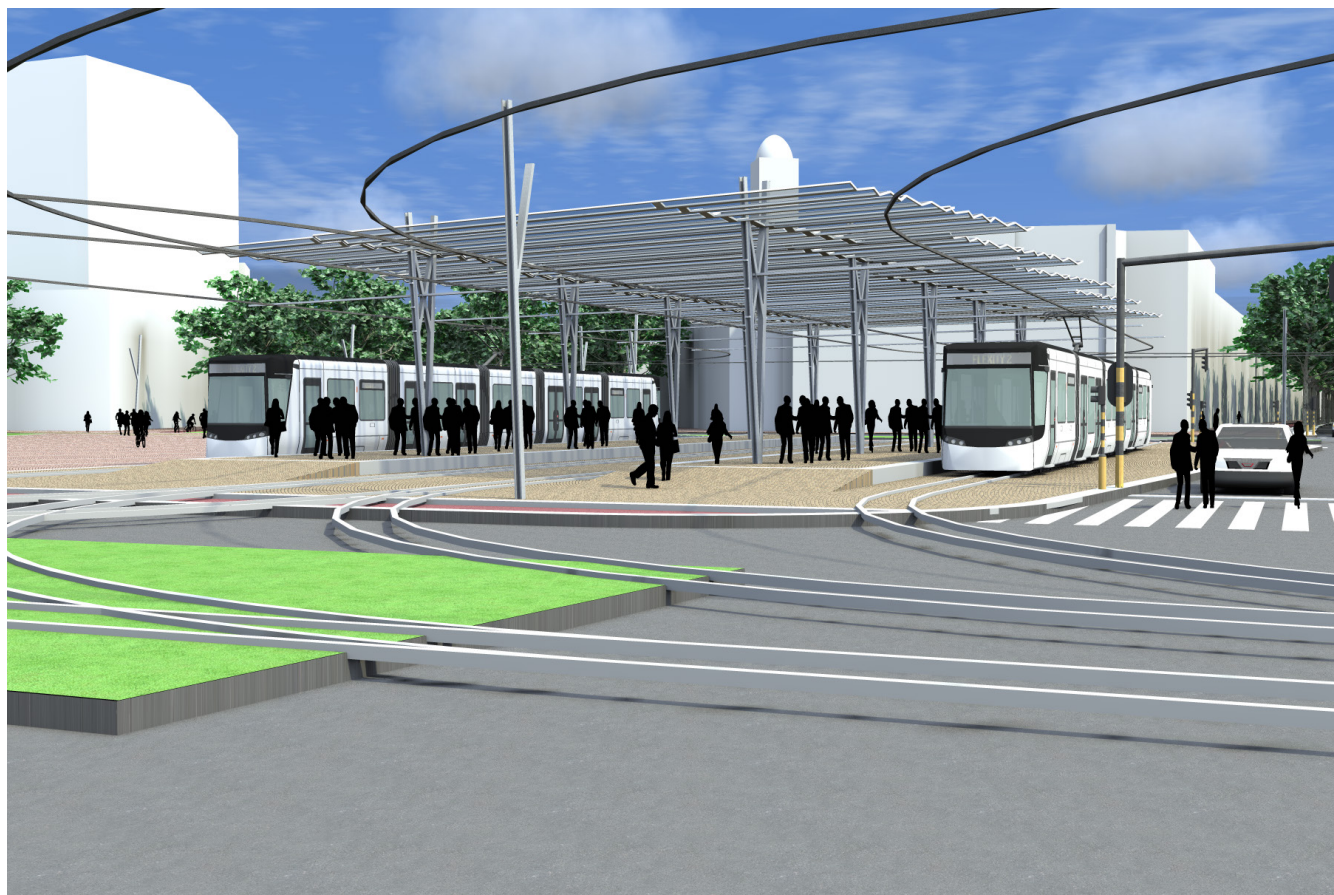
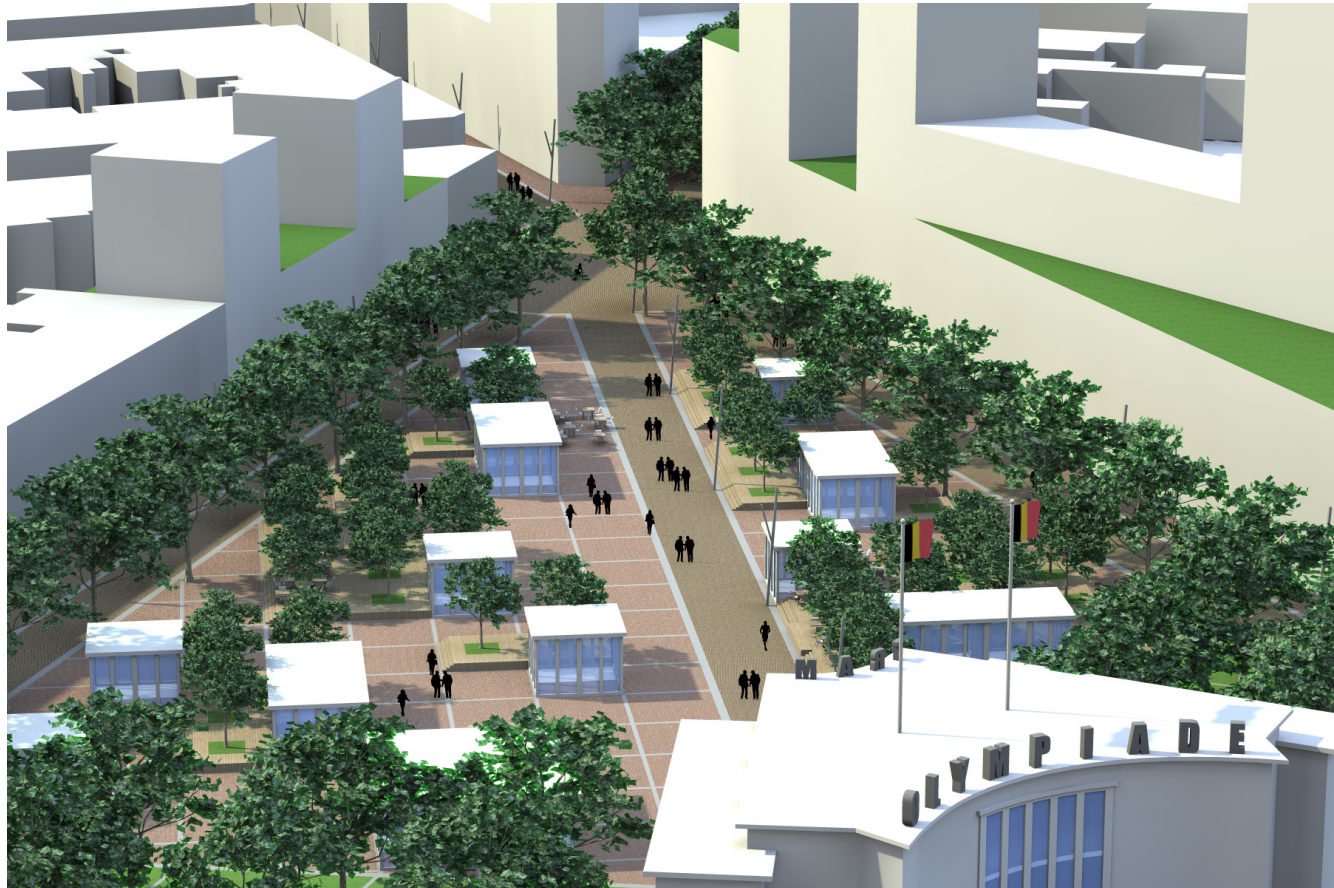
Parkeren fase 2 en 3



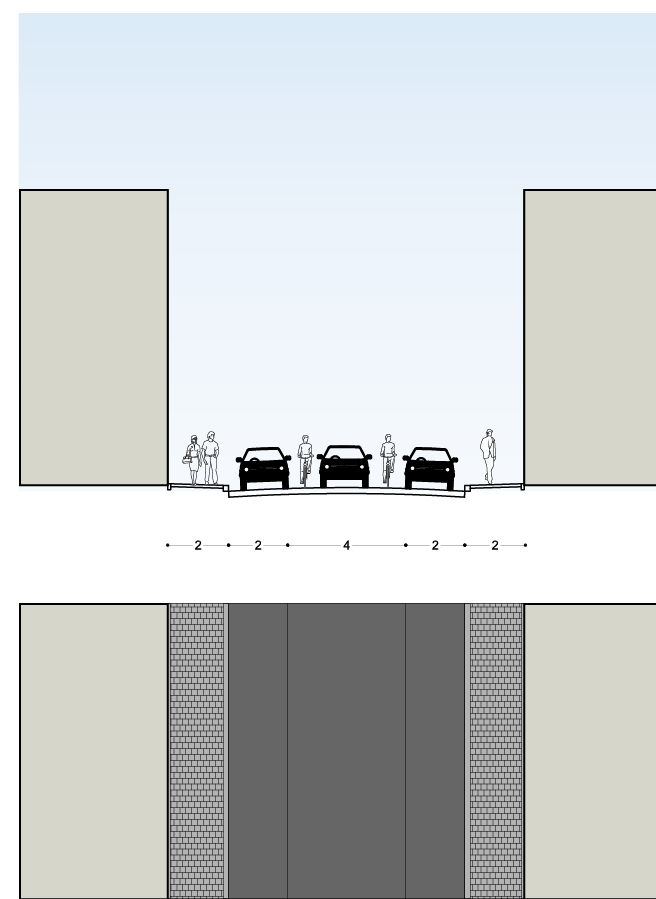




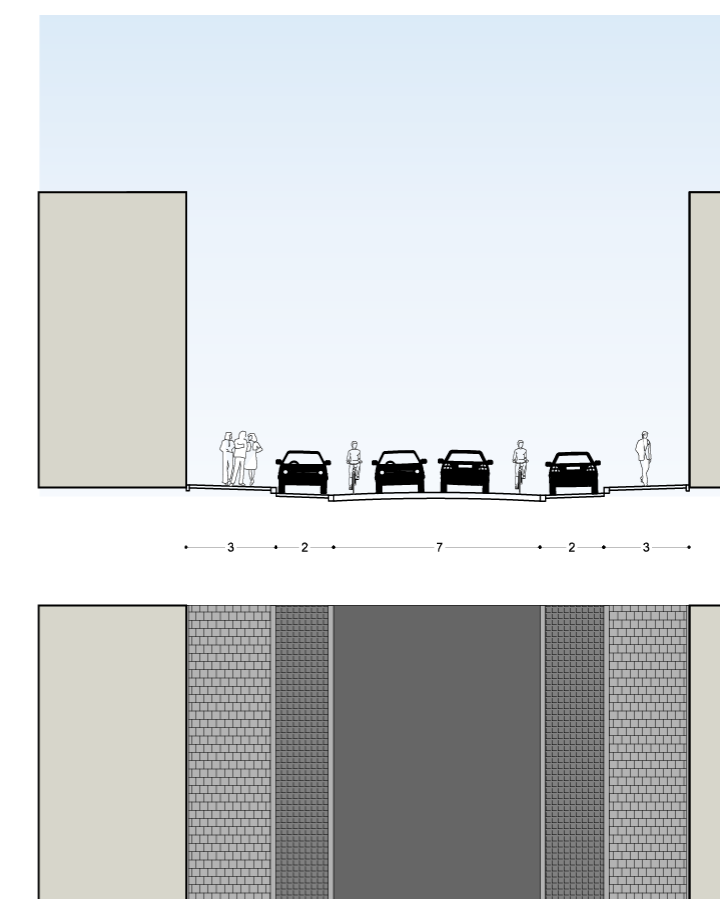
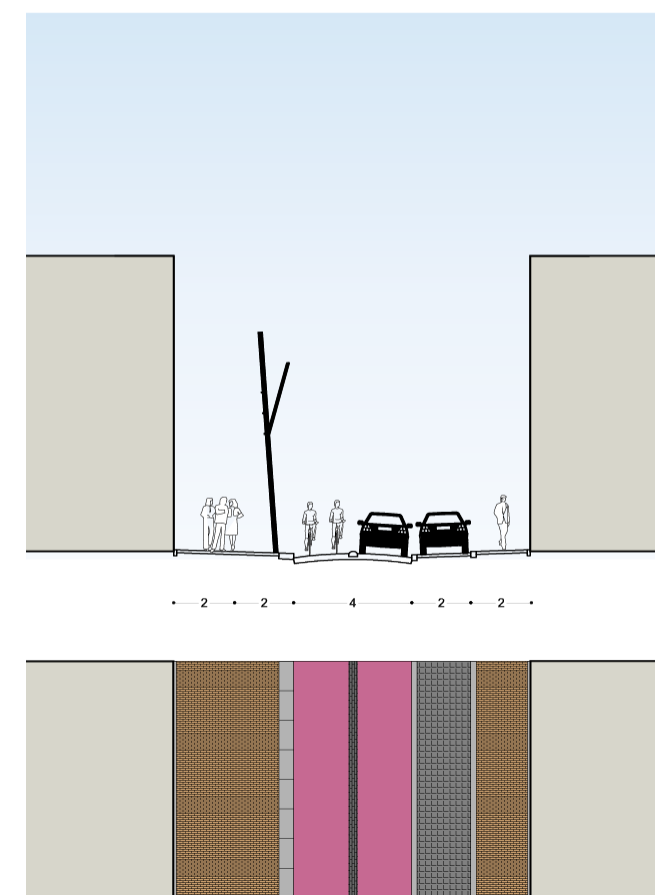
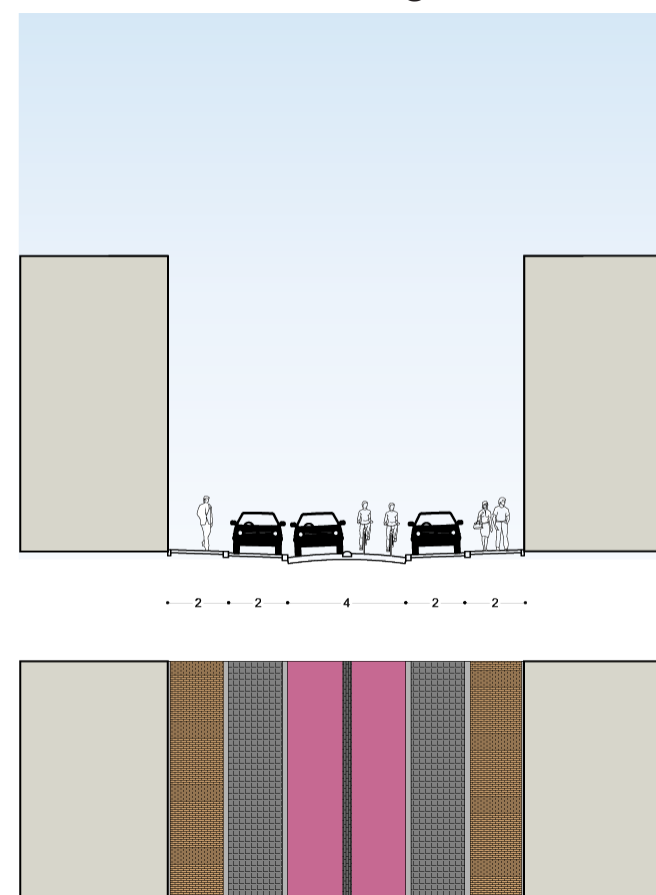
# PROFIELEN



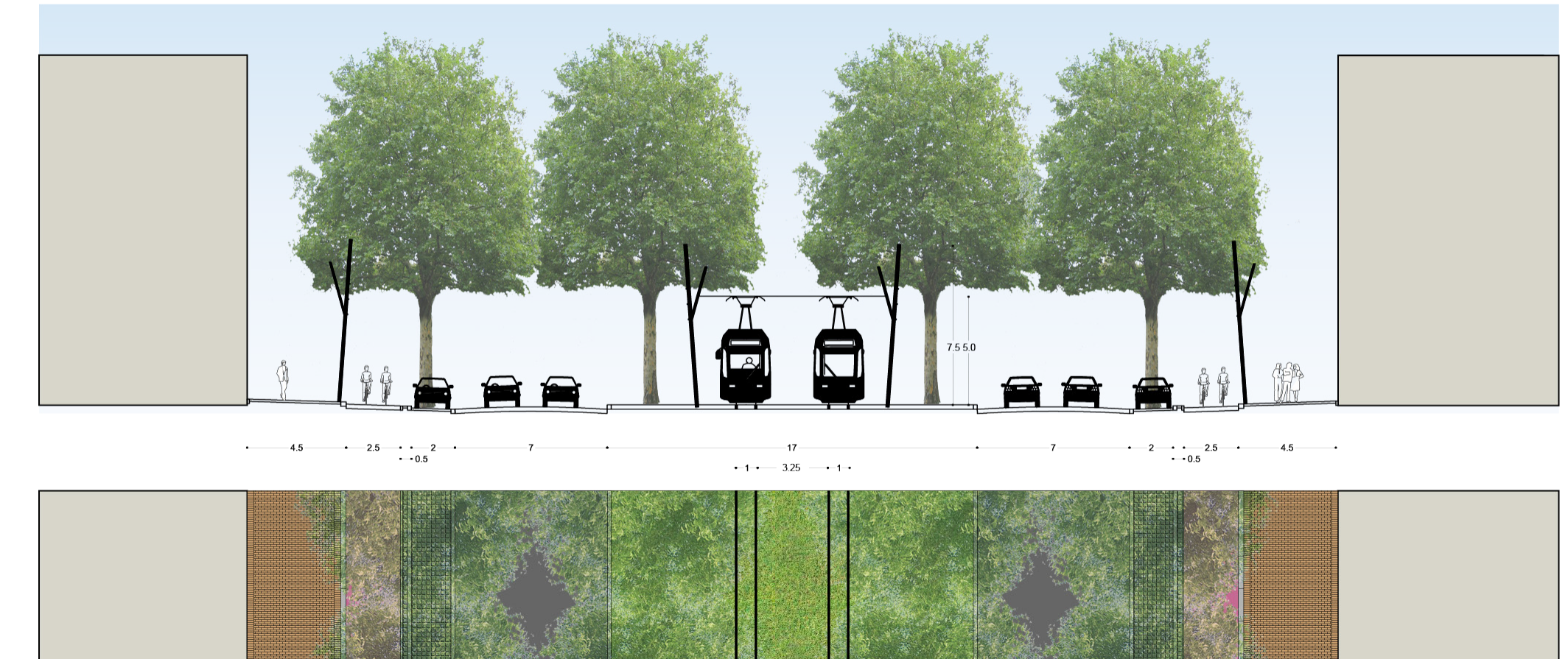
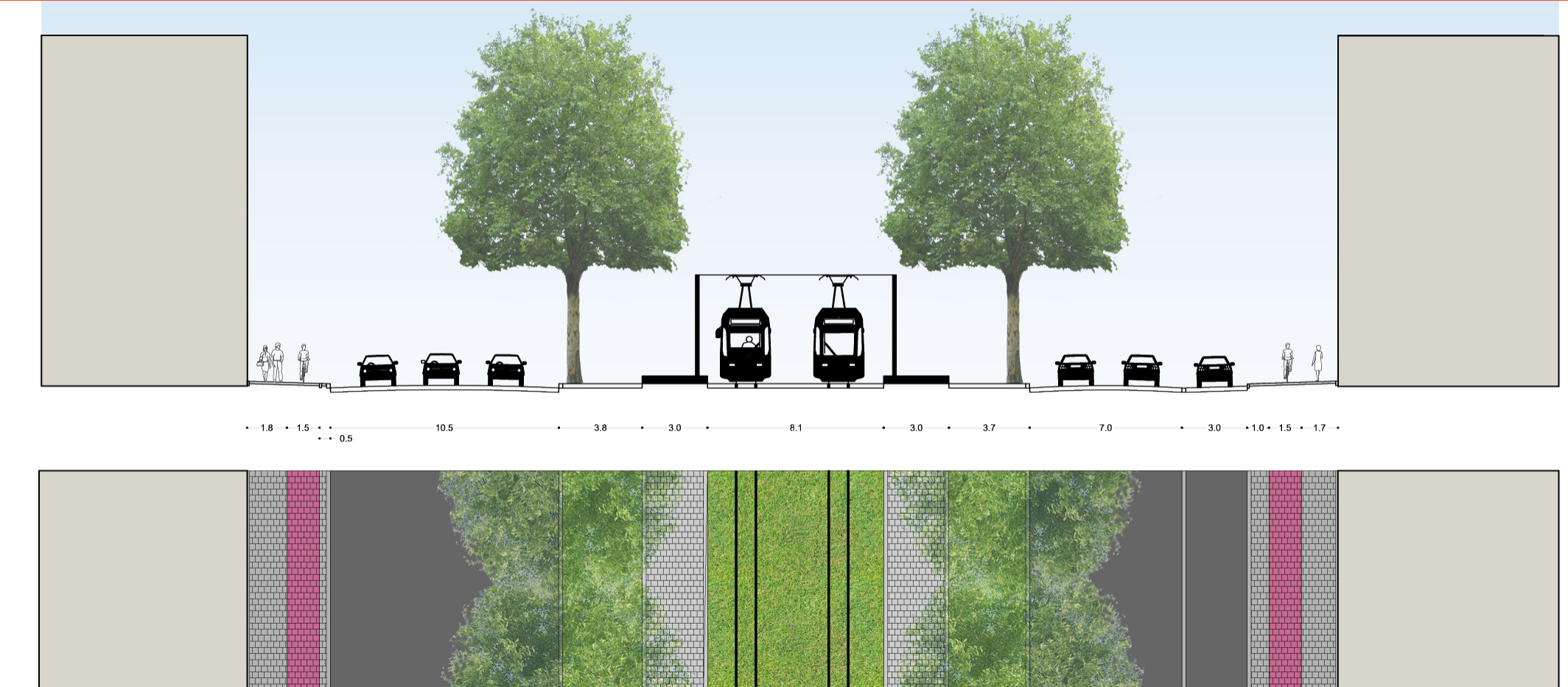
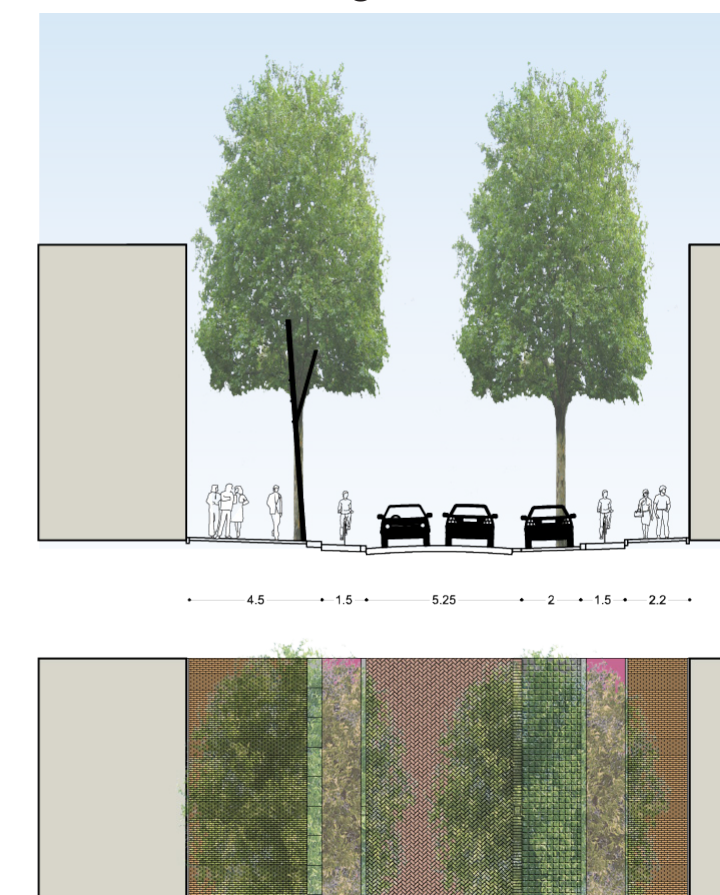
Doorsnede plein



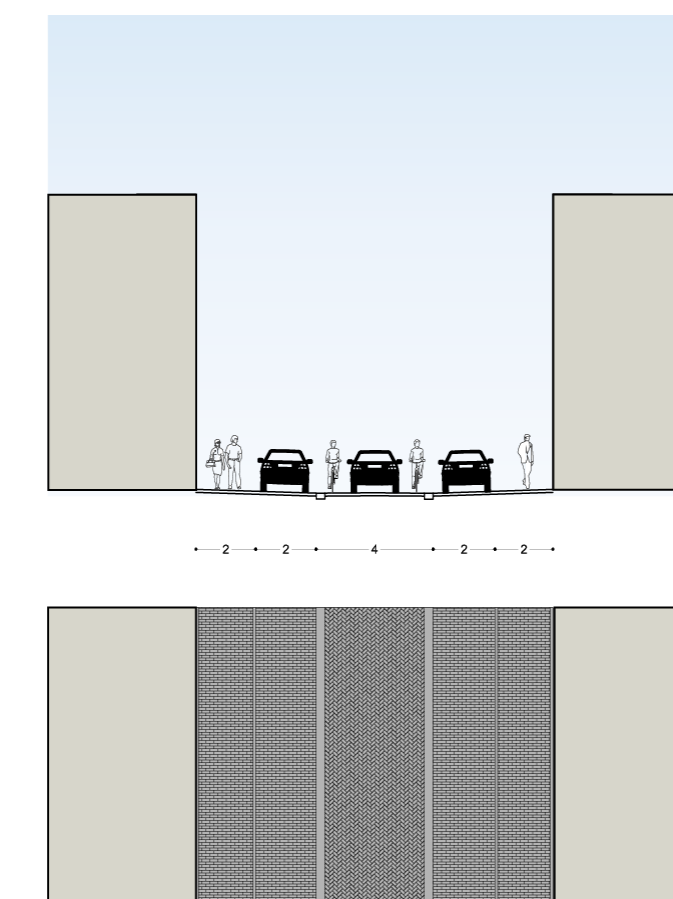
Fiets en verbindings straat



Boomsteenweg



Jan van Rijswijklaan



Abijstraat - Winkelstraat

