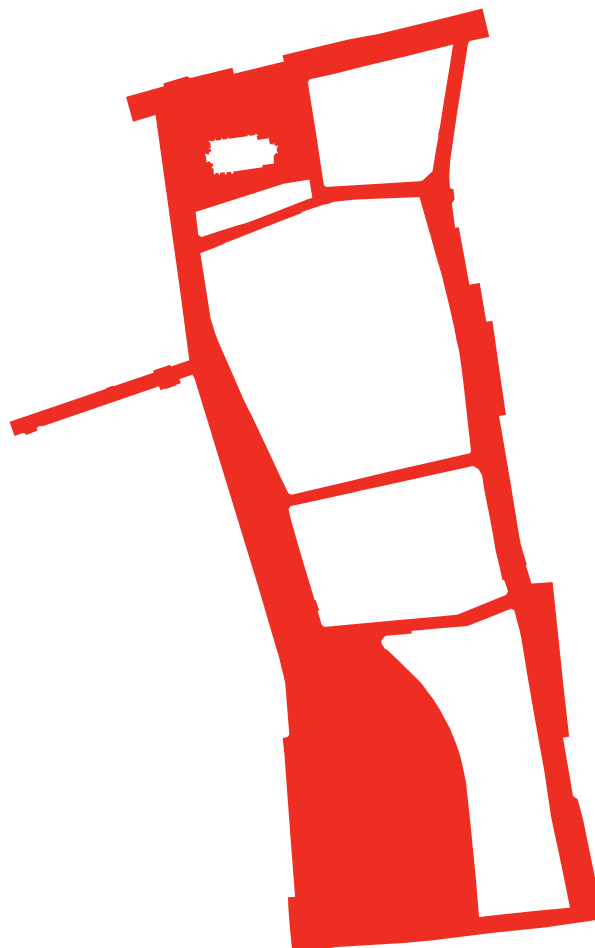


MASTERPLAN HOBOKEN CENTRUM

FASE 2: VISIE



colofon:

OPDRACHTHOUDER:

BRUT

Gunther Slagmeulder
Francis De Wolf
Dien Wiersma
Thomas Van Den Bogaerde
Jan Hoffmann

Kiekenmarkt 33
1000 Brussel
+32 (0)2 450 99 00
info@brut-web.be
www.brut-web.be

In samenwerking met:

Landinzicht

Bjorn Gielen

Boulevard émile jacqmain 4
1000 Brussel

Vectris

Koen Stuyven
Luk Vanmaele

Vital Decosterstraat 67A
3000 Leuven

OPDRACHTGEVER:

Stad Antwerpen

Projectgroep:

- Stad Antwerpen: Veva Roesems,
consulent stedenbouw,
projectleider
- District Hoboken: Sofie Verhesen,
consulent wijkcoördinator

Programmaleider:
Katlijn Van der Veken

Planologisch ambtenaar:
Frank de Bruyne

Grote Markt 1
2000 Antwerpen

Secretariaat:
Bedrijfseenheid Stadsontwikkeling
Francis Wellensplein 1
2018 Antwerpen
+32 (0)3 338 23 81

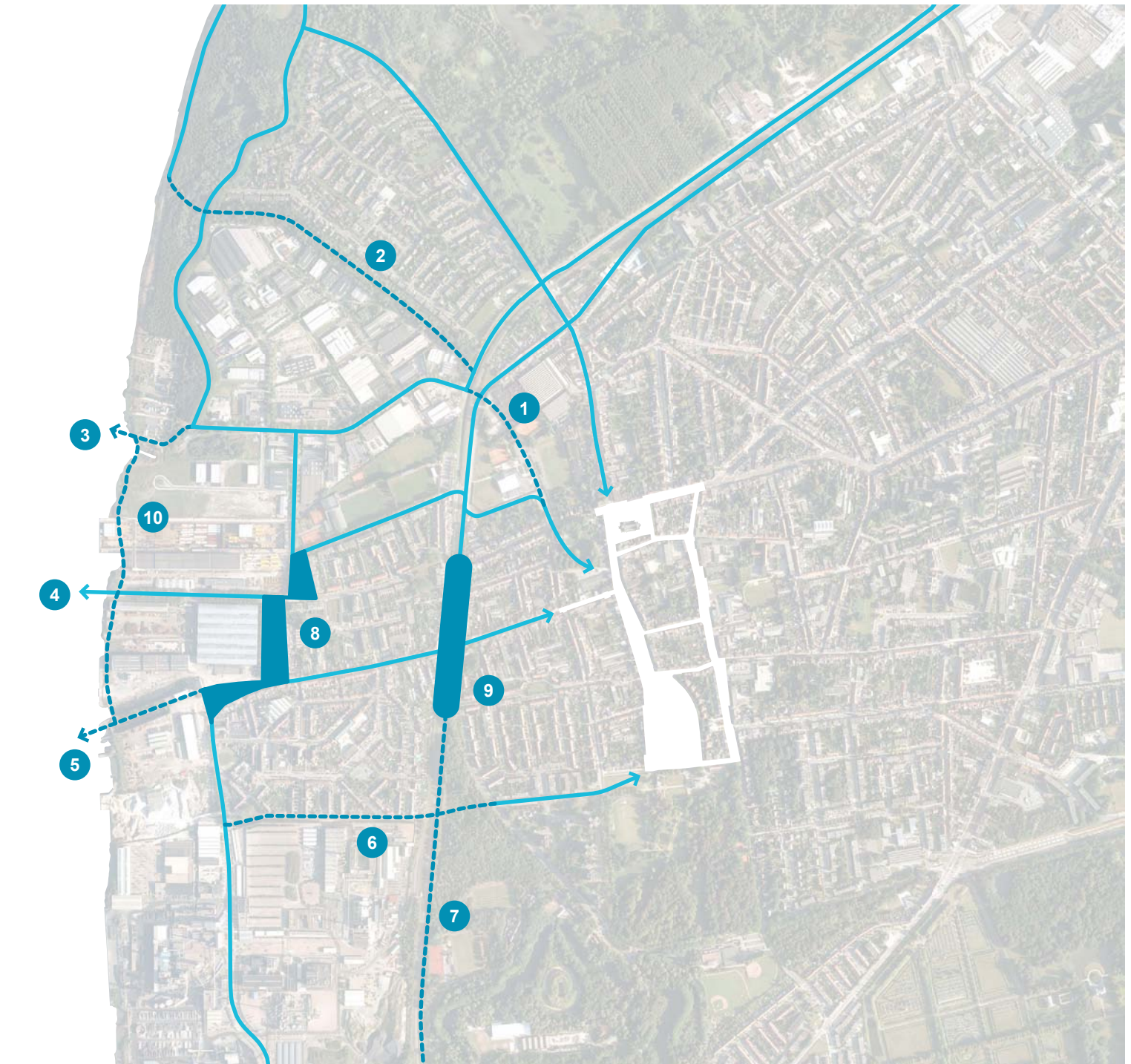
VOORAF

In dit document worden de vier krachtlijnen waarrond de visie is opgebouwd uit de doeken gedaan. Elke krachtlijn valt uiteen in een aantal verschillende thema's. Elk van de thema's wordt toegelicht aan de hand van een visie- en interventiekaart. Deze kaart probeert op een eenvoudige wijze de ruimtelijke implicaties van elk van de onderdelen van de visie te tonen. Er wordt ook getoond welke interventies volgens ons nodig zijn om de ruimtelijke visie te realiseren. Het zijn deze interventiepunten die we in de volgende fase van het masterplan, het voorontwerp, aan de hand van ontwerpend onderzoek in detail willen bestuderen en uitwerken.

4 krachtlijnen

1.

**HOBOKEN AAN
DE SCHELDE**



HOBOKEN CENTRUM VERBINDEN MET DE SCHELDE

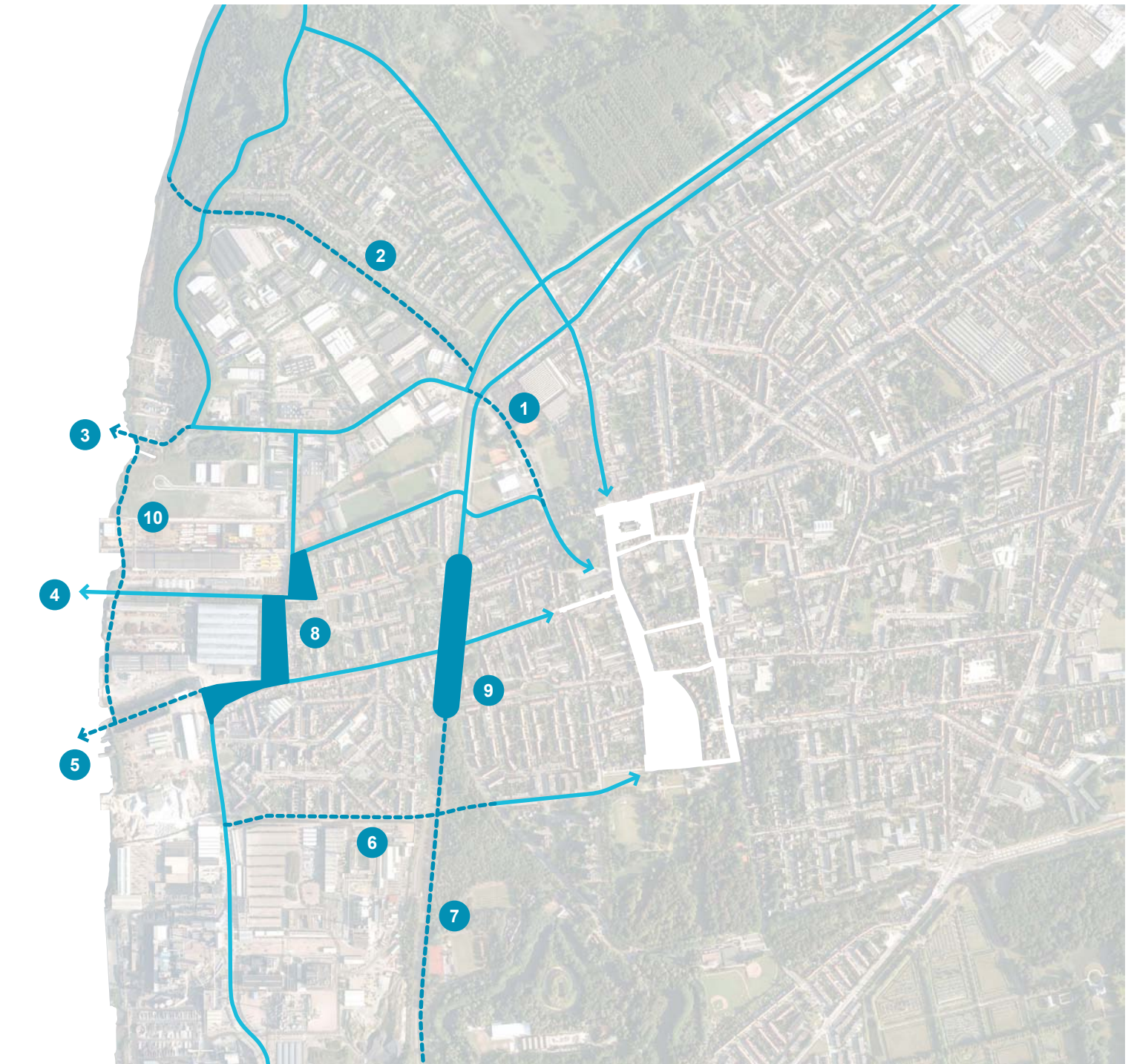
Hoboken is het enigste district, naast Antwerpen zelf, dat aan de Schelde grenst. De Schelde heeft een belangrijke rol gespeeld in de historische ontwikkeling van Hoboken. Toch is de relatie tussen het centrum van Hoboken en de Schelde verwaterd. Met de komst van de spoorwegbedding is de kloof tussen de centrumkant en de Scheldekant alsmaar groter geworden. Beide delen hebben zich op een totaal andere manier ontwikkeld. Toch denken wij dat beide kanten een even belangrijk onderdeel zijn van de identiteit van Hoboken. Beide delen zijn complementair aan elkaar en kunnen elkaar versterken. Vandaar dat wij het belangrijk vinden om de relatie tussen beide opnieuw aan te sterken.

Er zijn ook nog maar weinig plaatsen in Hoboken waar we echt tot aan de oever van Schelde kunnen komen. De industrie en andere functies laten dit niet toe. Toch is de ligging aan de Schelde een belangrijke potentie van Hoboken. Vandaar dat we niet alleen de barrière van de spoorweg willen doorbreken. We willen deze relatie vanaf het centrum van Hoboken helemaal doortrekken tot aan de Schelde-oever, waar mogelijk.

- 1 Nieuwe fietsers- en wandeltunnel onder de sporen ter hoogte van Scanfil.
- 2 Doortrekken van de fietsverbinding vanaf Scanfil doorheen de buffer tussen de industriezone en Polderstad naar het fietspad doorheen de Hobokense Polder. Zo creëren we een doorlopend fietspad vanaf de kaaien van Antwerpen Zuid helemaal tot in het centrum van Hoboken.
- 3 Een platform naar de Schelde ter hoogte van de jachthaven: De jachthaven is een interessante functie langsheen de Schelde. Er is een horeca-terras dat volop gebruik maakt van de kwaliteiten van de Schelde-oever. Toch is er vandaag geen publieke plek ter hoogte van deze jachthaven waar recreanten van een zicht op de Schelde kunnen genieten. Nochtans is dit volgens ons een geschikte locatie om een publieke doorsteek tot aan de Schelde te maken.
- 4 De plek waar het veer aanmeert aan de oever van Hoboken is een belangrijke recreatieve plek. Deze plek en ook de weg er naar toe zou kwalitatiever kunnen worden ingericht.
- 5 Een publieke doorsteek naar de Schelde ter hoogte van de droogdokken: De locatie van de droogdokken is van oudsher de plek geweest waar Hoboken centrum met de Schelde was verbonden. Vandaag wordt deze plek ingenomen door industrie. Deze industrie bloeit en is belangrijk voor Hoboken en omgeving. Toch willen we ons afvragen of het niet mogelijk is om ook op deze plek, in het verlengde van de Kapelstraat, komende van het centrum, een publieke doorsteek tot aan de Schelde te maken. De droogdokken tonen het verleden van Hoboken, gelinkt aan de Schelde.

- 6 In het verlengde van de Curiestraat willen we een nieuwe fietsers- en voetgangersbrug over de sporen leggen. Deze brug zorgt voor een nieuwe verbinding over de sporen. Ze verbindt Moretusburg rechtstreeks met het Sorghvliedtpark. Op deze manier wordt Moretusburg opnieuw wat meer uit zijn isolement gehaald. Anderzijds kan er ook een nieuwe noordelijke toegang tot Fort 8 op de brug aansluiten. De brug sluit ook aan op het geplande fietspad langsheen de sporen richting Hemiksem. In het licht van de studie voor het knippen van de bovenlokale weg door het gebied van Umicore, kan onderzocht worden of het fietspad in de Curiestraat niet bovenop een talud kan worden voorzien. Dit talud vormt dan de groenbuffer tussen de wijk en de bovenlokale ontsluiting en zorgt ook voor een gemakkelijke aansluiting op de brug over de sporen.

- 7 Doortrekken van het fietspad langsheen de sporen vanaf de Cockerillplaats richting Hemiksem



DE SCHELDESTRIIP VERZOENT INDUSTRIE, RECREATIE EN WONEN

Als we over de Scheldestrip spreken, bedoelen we de zone tussen de Schelde en de spoorwegberm. Deze zone bestaat een opeenvolging van grote gehelen of eilanden (Hobokense Polder, Polderstad, KMO-zone, de jachthaven, industriezone, sportcentrum Maccabi, verkaveling, Moretusburg). Elk van deze gehelen heeft een eigen identiteit en uitstraling. Toch levert deze nevenschikking van functies, wonen, industrie en recreatie, ook heel wat conflicten op. Er zijn heel wat fietsrecreanten die van de straten doorheen het industriegebied gebruik maken, ook al zijn de straten hier vandaag niet voor uitgerust en bestaat er geen heldere leesbare route. De industrie zorgt voor heel wat lawaaihinder in de omgevende wijken.

De publieke ruimte van straten, pleinen en parken kan volgens ons een belangrijke rol spelen in de bemiddeling tussen deze verschillende functies. Goede fiets- en wandelpaden langsheen de straten zouden het recreatief medegebruik stimuleren. Buurtparkjes zouden een goede buffer tussen wonen en industrie kunnen vormen. Vandaar dat we denken dat het belangrijk is om een robuust netwerk van publieke ruimte uit te bouwen in deze Scheldestrip. Dit kan niet alleen heel wat conflicten vandaag oplossen. Het zorgt ook voor een duidelijke structuur voor herontwikkelingen op lange termijn.

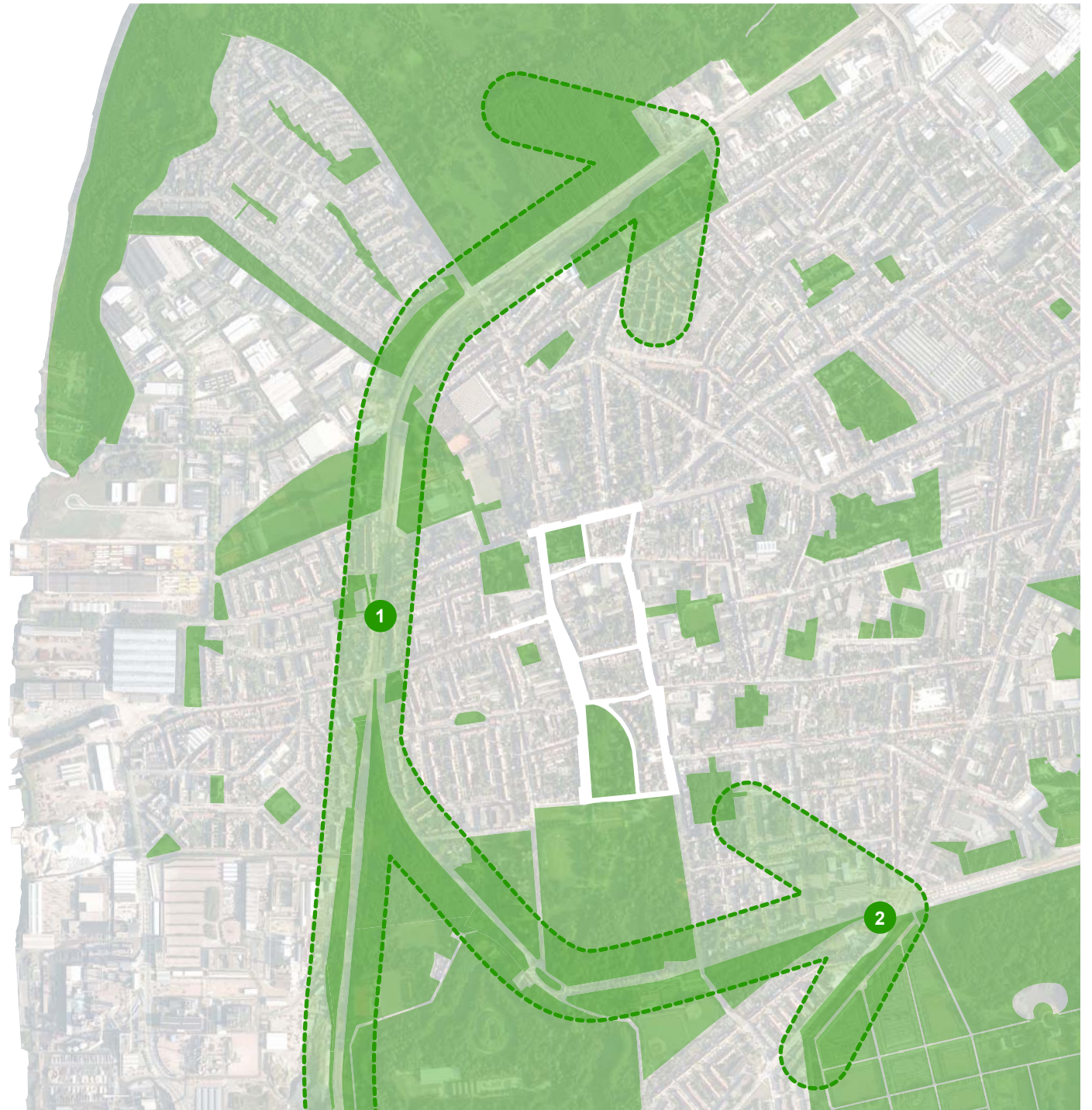
- Duidelijk profiel voor de straten: We willen de straten waar mogelijk uitrusten met kwalitatieve fiets- en wandelpaden om het recreatief medegebruik mogelijk en veilig te maken. Ook aan de beeldkwaliteit van de straten moet worden gewerkt. Vandaag zien deze straten er te veel uit als straten in een industriezone. Door het gebruik van bv. bomen en aangename materialen kan dit beeld verbeterd worden.
- 8 Buurtpark Charlotta Finckstraat – Leo Bosschartlaan (eventueel Wolplein): Vandaag is deze plek een grote restruimte. Op een stuk ervan wordt geparkeerd. De rest is restgroen dat niet wordt onderhouden. Toch heeft deze plek een strategische ligging tussen de woonwijken en de industrie. Net zoals het groen parkje aan de Zaatlaan zou deze zone kunnen uitgroeien tot een buurtpark dat een buffer vormt tussen wonen en industrie. Reliëf, bodem en water zijn drie interessante aanknopingspunten voor deze opgave.
- 9 Cockerillplaats verknoopt: De Cockerillplaats is een strategische plek tussen centrum en Scheldestrip, in het midden van de Kapelstraat. Vandaag is deze plek een restruimte ingevuld met gras. Ze vormt een schakel in de potentiële groene NZ-corridor langs de spoorlijn (zie verder). Een mogelijke heropening van het station voor light train zou op termijn de potentie van deze plek nog versterken.

- 10 Fietspad langsheen de Schelde: De industrie bepaalt voor het grootste deel de oevers van de Schelde ter hoogte van Hoboken. De industrie is nog zeer levendig en ook watergebonden. Ze zit daar dus op z'n plaats. Toch zou het een enorme recreatieve troef zijn om het pad langs de Schelde komende uit de Hobokense Polder door te kunnen trekken. In eerste instantie tussen jachthaven en veer. En vervolgens kunnen we zelfs dromen van pad doorlopend tot aan de droogdokken. Zo zijn de drie belangrijkste plekken aan de Schelde verbonden. We beseffen uiteraard dat dit idee helemaal niet zo gemakkelijk praktisch uit te voeren is. We zien dit dan ook niet als een korte termijn project. Toch kan het binnen het kader van dit masterplan geen kwaad om deze piste te onderzoeken wat betreft ruimtelijke wenselijkheid en haalbaarheid. Bij een herontwikkeling in een verre toekomst kan deze randvoorwaarde meegenomen worden.

2.

HOBOKEN

GROEN DISTRICT

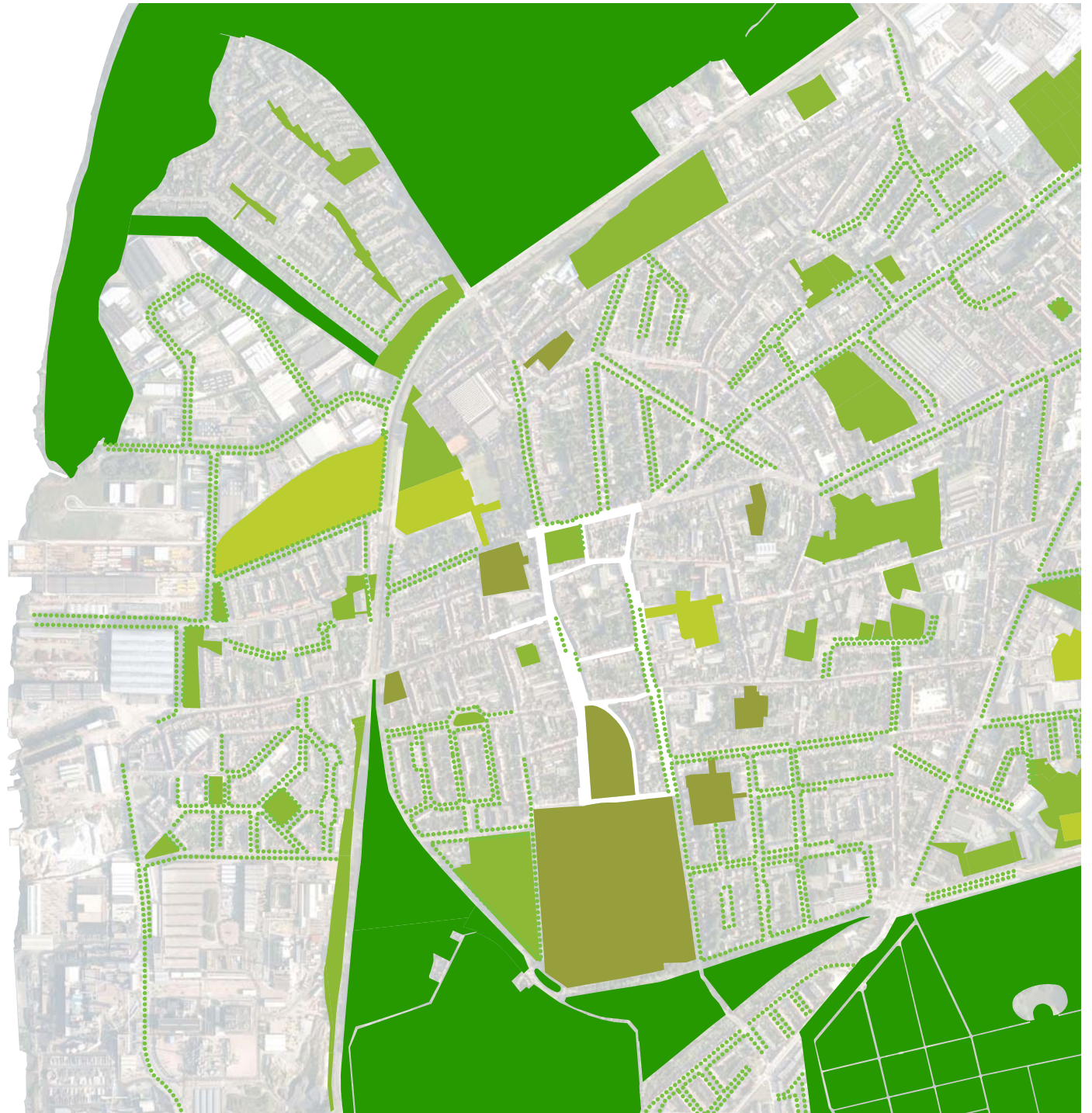


EEN AANEENGESLOTEN ECOLOGISCHE CORRIDOR

Hoboken wil zich profileren als groen district en als we de groene open ruimte optekenen op een kaart zien we ook dat dit beeld klopt. Er is nog heel wat open groene ruimte aanwezig in Hoboken, van grote natuurparken tot kleine buurtplekken. Dit groen heeft niet alleen een functionele betekenis voor de gebruikers ervan, het is ook van ecologisch belang. Het geheel van groene plekken kan gezien worden als een verzameling stapstenen die samen een ecologisch netwerk vormen.

Toch denken we dat we hierin nog iets verder kunnen gaan. Langsheen de lijnen van de spoorweg en de Krijgsbaan zien we de mogelijkheid om een aaneengesloten ecologische corridor te creëren door de Hobokense Polder te verbinden met Fort 8 enerzijds en zo verder naar de open ruimte ter hoogte van Hemiksem, en het Schoonselhof, Fort 7 en de vallei van de Hollebeek anderzijds. Door deze missing links te herstellen bekommen we dus een grote aaneengesloten lijnverbinding die voor fauna en flora een belangrijke ecologische betekenis kan hebben.

- 1 De belangrijkste opgave situeert zich uiteraard op de plek waar deze verbinding nu het zwakst is. Dit is ter hoogte van de Cockerillplaats, Lumbeeckstraat, Harold Rosherstraat en de Fodderiestraat. Dit zijn de straten langsheen de spoorweg. Er is hier wel wat open ruimte aanwezig, maar vandaag is deze ruimte niet ingericht. Het zijn stukjes restruimte die geen geheel vormen. Ook voor de open ruimtes die aan deze straten grenzen vormt dit idee een belangrijke randvoorwaarde, bv. het parkje van het Cockerillhof, het buurtpark aan de Jan van Canlaan, de open ruimte van de Scanfil-ontwikkeling, de parking en de sportvelden Maccabi aan de Karel du Boislaan en tenslotte de speelvelden ter hoogte van Polderstad.
- 2 De Krijgsbaan vormt eigenlijk een tweede drager van dit aaneengesloten landschap en zorgt voor de verbinding tussen Fort 8, het Schoonselhof, Fort 7 en de Hollebeekvallei. De Krijgsbaan heeft nu al een sterk groen karakter. Alleen op enkele kruispunten, bv. ter hoogte van de Sint-Bernardsesteenweg wordt dit onderbroken.



EEN LAPPENDEKEN VAN GROENE PLEKKEN

Anderzijds mogen al deze open ruimtes uiteraard niet op een gelijke manier behandeld worden. Elk van deze groene ruimtes heeft een eigen geschiedenis, typologie, functie, inrichting, beheer,... Vele verschillende factoren spelen mee in de categorisering van deze ruimtes. We hebben hieronder getracht om toch een aantal grote categorieën op te maken. Uiteraard is een dergelijke indeling nooit exact en altijd subjectief. Elke plek is immers anders. Toch denken we dat de indeling een idee geeft van onze benadering van de verschillende open groene ruimtes binnen Hoboken. Wij vinden het belangrijk dat deze plekken hun eigen identiteit kunnen bewaren binnen het open ruimte netwerk van Hoboken.

- **Natuur- en recreatiecomplexen:** Hiermee verwijzen we voornamelijk naar een aantal bovenlokale complexen, met name de Hobokense Polder, Fort 8 en het Schoonselhof. We noemen dit complexen aangezien deze gehelen op zich ook nog eens opgebouwd zijn uit een aantal deelgebieden. Het Fort 8 heeft een aantal plekken met sportvelden, een aantal boscomplexen maar dan ook het centrale gedeelte met de oude Fortgebouwen. Toch is het belangrijk dat deze complexen ook als gehelen bekeken worden. Elk van deze complexen heeft een belangrijke natuurwaarde, soms een belangrijke recreatieve waarde en ook een aantal eigen functies.
- **Sportvelden:** Verspreid over Hoboken hebben we een aantal plekken met sportvelden. De twee grootste zijn het Maccabi-sportcomplex en het huidige sportcomplex op de Scanfil-site dat ook in de toekomstige ontwikkeling voor deze functie bewaard zal blijven. Deze sportvelden zijn open ruimte plekken, die bijna volledig geprogrammeerd en aangelegd zijn. De twee grootste sportvelden hebben wel een betekenis op schaal van heel Hoboken.
- **Buurtparkjes:** Dit is een verzamelnaam voor vele verschillende plekken die vooral op een lokaal niveau betekenis hebben. We hebben een aantal open ruimtes rondom woongebouwen, zoals bij de Moretusblokken of den Draaiboorn, maar ook rondom de serviceflats in de nieuwe Scanfil ontwikkeling. Anderzijds hebben we een aantal speelplekken zoals in Polderstad of in Moretusburg. Tenslotte hebben we nog een aantal kleine parkjes die sterk aanleunen bij de publieke ruimte, zoals bijvoorbeeld het parkje rond de kerk bij de Kioskplaats.
- **Hoven of kasteelparken:** In deze categorie zitten een aantal open ruimte plekken die ook bij de vorige drie categorieën zouden kunnen worden ingedeeld. Toch vinden we het belangrijk om deze hoven in een aparte categorie te plaatsen. Het belang van deze hoven in de geschiedenis en in de toekomst van Hoboken, maar ook het eigen karakter van deze groene ruimtes tilt ze op een ander niveau dan bijvoorbeeld de buurtparkjes. Deze hoven verdienen een eigen aanpak. Hierop gaan we verder in deze nog meer in detail in.



DE HOVEN EN GROENE PLEKKEN BETER INTEGREREN

Zoals uit de grootschalige kaart al bleek zijn er nog heel wat groene plekken in het bebouwde weefsel van Hoboken aanwezig. Dit is voor een groot deel te danken aan de historische hoven die verspreid in het weefsel hun groene karakter hebben kunnen bewaren. We zijn er zeker van dat dit netwerk van groene plekken gewaardeerd wordt door de inwoners van Hoboken en dat ze elk op hun eigen manier van deze plekken gebruik maken.

Toch waren deze hoven oorspronkelijk niet als publieke plekken maar als private parktuinen ontworpen. De transformatie van deze private tuinen tot publieke ruimtes brengt een degradatie van de botanische, maar ook van de ruimtelijk kwaliteit met zich mee. De besloten en delicate groene tuinen worden publieke ruimtes met duurzaam en robuust groen. De onderbeplantingen verdwijnen, waardoor vaak alleen de bomenlaag en de villa zelf overblijven. De begrenzingen worden vaak weggehaald, omwille van de sociale controle, waardoor de ruimtelijkheid en de initiële identiteit van de ruimte vervaagt. De parken zijn vaak weinig verbonden met het publieke domein waardoor nieuwe toegangen en doorsteken, die omwille van de context, vaak niet voor de hand liggend zijn.

Bij de private herbestemming van de hoven blijft het behoud van de besloten typologie en de patrimonium waarde verzekerd. Het hof aan de Heidestraat is hier een goed voorbeeld van. Het opknippen van de hoven in verschillende eigendommen is nefast voor de hoftypologie en haar kwaliteiten. Men houdt daarbij in het beste geval de hofcomposanten (bomen en villa) over, maar zelden of nooit de verblijfskwaliteiten van de plek. Dit is een risico dat men loopt door de keuzes die werden gemaakt voor het Meerlenhof en het Cockerillhof.

Bij een herbestemming met een publieke functie zijn er twee opties. Ofwel kent de tuin een collectief gebruik. Een besloten hof kan een ideale besloten ruimte vormen voor een collectief gebruik door bewoners of gebruikers van een publiek gebouw. De toegang en het gebruik zijn hier gecontroleerd en weinig intensief, waardoor de beslotenheid en de groenkwaliteit van de hoftypologie niet op de proef gesteld worden. Een zorgcentrum, een bibliotheek, academie etc. zijn hiervan mogelijke voorbeelden.

Ofwel krijgt de tuin een publiek gebruik, zoals dit al het geval is voor verschillende hoven in Hoboken. Bij de transformatie van een hof tot een volwaardige publieke ruimte, een park, vraagt de buitenruimte om een transformatie tot een parktypologie, tenzij de plek een besloten parkgebruik toelaat. Vaak zijn de hoven echter ingesloten, en vormen de randen een probleem. In dergelijke situaties moet men zich afvragen, of er met de 'hofrelicten' een nieuw park gebouwd kan worden, aangepast aan de wensen van de nieuwe gebruikers.





Als een algemene conclusie en visie in verband met de groene plekken in Hoboken kunnen we stellen dat het probleem van de groene ruimtes zich voornamelijk situeert in de integratie ervan in het centrumweefsel. De groene plekken moeten beter verbonden worden, ze moeten beter toegankelijk worden gemaakt en ze moeten kwalitatieve randen krijgen.

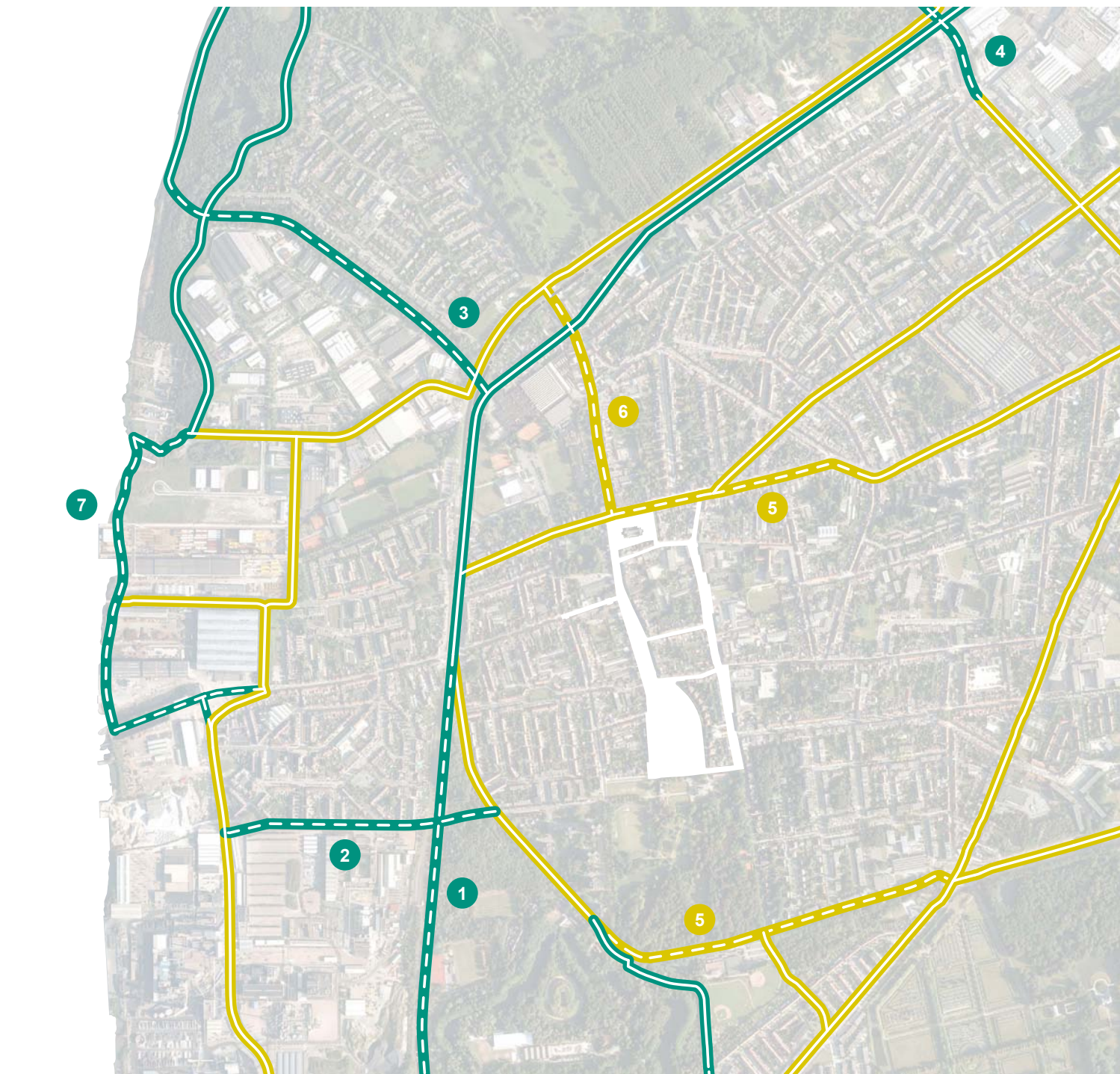
- 1 Gravenhof: de transformatie van privaat hof naar publiek park is volop aan de gang. Alle randen van dit park vormen vandaag een probleem. Er moet gekeken worden naar de verbinding van dit park met Scanfil via de Hertoglei en naar de Kioskplaats via de Carrefour.
 - 2 Cockerillhof: voor de herontwikkeling van het Cockerillhof tot woningen werden architectuurplannen opgemaakt. De grens tussen het private gedeelte en het publieke parkje is een belangrijke opgave.
 - 3 Meerlenhof: Het Meerlenhof kent een aantal 'informele' toegangen. De bereikbaarheid van dit park kan worden verbeterd, zonder het besloten karakter te verliezen. Opnieuw is de rand tussen het private (zowel in als rondom het park) en het publieke een belangrijk aandachtspunt.
 - 4 Kerkplein: de ruimte rond de kerk heeft een onduidelijk karakter. De kop vervult in zekere zin een pleinfunctie, als aanzet naar de Kioskplaats. Ook de haltes van tram en bus geven aan deze kop een pleinkarakter maar staan anderzijds wel de relatie met de Kioskplaats in de weg. De kerk staat in een park. Achteraan staat een waardevolle groep van parkbomen. Langs één zijde grenst de kerk aan een open huizenblok, die als achterkantsituatie een weinig kwalitatieve park/pleinrand vormt.
 - 5 Broydenborg: de opheffing of aanpassing van de keerlus voor de tram moet de toegang van het park evidentier maken. We stellen voor om de klassieke aanleg van dit park als typologie te behouden. Slechts bescheiden speel- en sportzones kunnen in het park geïntegreerd worden. We menen dat het park eerder voor een rustig en passief gebruik kan bestemd worden, complementair aan de actieve publieke ruimtes binnen het hovennetwerk van Hoboken centrum. Een doorsteek tussen Oudestraat en Rodekruislaan zou het zachte netwerk voor Hoboken kunnen verrijken. De vier randen van het park zijn opnieuw een belangrijke opgave. Het park en de omgevende straten moeten beter op elkaar worden afgestemd.
 - 6 Sorghvlied: doorwaadbaarheid verhogen tussen Hoboken centrum en de ontwikkelingen in en rond Fort 8. Het park kan fungeren als scharnier tussen de lokale en bovenlokale voorzieningen en recreatie voor Hoboken. Het is een trekker qua horeca en sport en als een park voor langverblijf. De vier randen van het park en dus de relatie met de omgeving kan versterkt worden, bv. de draadafsluiting en de tennisclub naar de Broydenborglaan toe, de Marneflaan als verbinding tussen Broydenborg en Sorghvlied,...
- Verder zijn er nog een aantal mogelijkheden met bestaande open ruimte in de binnengebieden van bouwblokken. Ook deze zouden beter gekoppeld kunnen worden aan het publieke ruimte netwerk van het centrum. We gaan hier verder op in met de volgende krachtlijn.

3.

HOBOKEN

BEREIKBAAR

-  fietsweg
-  fietsweg (te onderzoeken)
-  vrijliggend fietspad
-  vrijliggend fietspad (te onderzoeken)



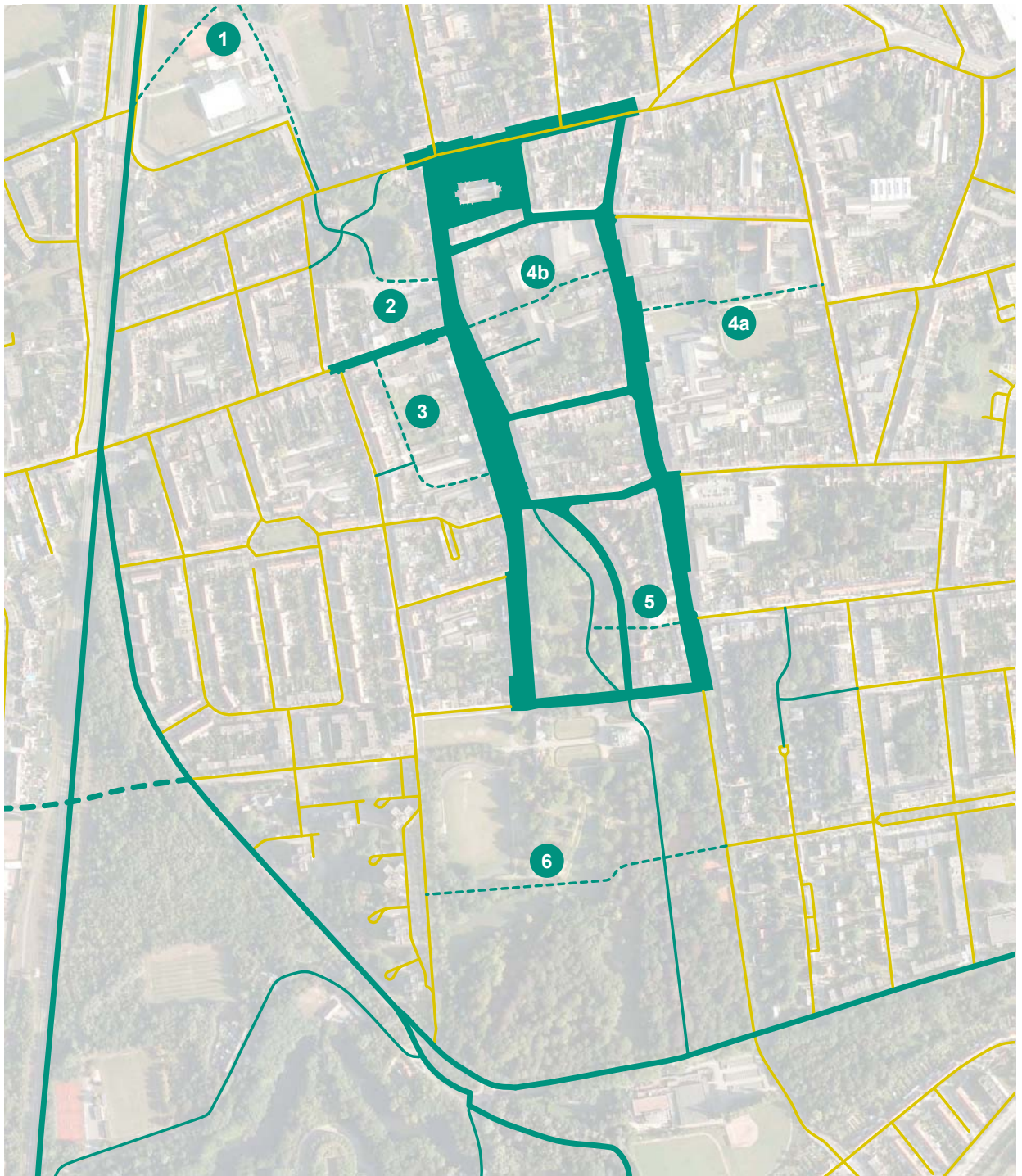
EEN NETWERK VAN FIETSVERBINDINGEN

Analyse huidige infrastructuur

- Vrijliggende fietspaden langs St.-Bernardsesteenweg, Antwerpsesteenweg (ten oosten van Draaiboomstraat), Steynstraat en Oudestraat (tussen Dr. Coenstraat en Meerlenhoflaan). Eenzijdig dubbelrichtingsfietspad in Broydenborglaan (ten zuiden van Meerlenhoflaan).
- Fietsweg ten oosten van spoorlijn tussen Fort 8 en Kiel (Em.Vloorstraat): hoofd fietsroute.
- Ontbrekende fietspaden: deel van Antwerpsesteenweg tussen Draaiboomstraat en Kioskplaats; de Krijgsbaan heeft ondermaatse fietsvoorzieningen.
- De spoorlijn zorgt voor een barrière tussen het centrumgebied en de Scheldeboord (Polderstad, Moretus...): enkel oversteken t.h.v. Kapelstraat, K. Du Boislaan en Berkenrodelaan).

Visie fietsroutenetwerk

- Optimale integratie van functioneel en recreatief bovenlokaal netwerk
- 1 Doortrekking van fietsweg langs spoor vanaf Cockerillplaats richting Hemiksem
- 2 Indien Umicore-omleiding naast Curiestraat gerealiseerd wordt: integratie van fietsweg op verhoogde groene buffer, over spoorlijn naar fort 8 (met aansluiting op NZ-spoorroute), P. H. Spaaklaan en Park Sorghvliedt (districtshuis)
- 3 In het kader van Scanfil: fietsweg vanaf Louisalei (CC Gravenhof) onder spoorlijn door, en verder langs groene bufferstrook Polderstad tot Scheldefietspad (richting Antwerpen centrum); daarnaast ook aansluiting op Boombekelaan (KMO-zone, veer)
- 4 Ombouw van Krugerbrug naar brug voor fietsers en voetgangers (fietsrelatie met Petroleum-zuid en gepland voetbalstadion)
- 5 Aanleg vrijliggende fietspaden Antwerpsesteenweg (tussen Kioskplaats en Draaiboomstraat) en Krijgsbaan (tussen Fort 8 en St.-Bernardsesteenweg)
- 6 Aanleg fietspaden Berkenrodelei (in realisatie)
- 7 Zoals in het hoofdstuk over de relatie met de Schelde gezegd willen we ook de mogelijkheid van de doortrekking van het fietspad langs de Schelde onderzoeken op lange termijn, tussen jachthaven, veer en droogdokken



EEN NETWERK VAN TRAGE WEGEN

Het bovenlokaal fietsroutenetwerk wordt op lokaal vlak aangevuld door een netwerk van 'trage routes' die een zachte verbinding vormen tussen de verschillende publieksaantrekkende functies, kindvriendelijke plekken, pleintjes en groene stapstenen. Doorsteken doorheen de bouwblokken en open ruimte bieden een veilig en gemakkelijk alternatief voor de autostraten. Ze maken het bouwblokkenweefsel meer doorwaadbaar en op die manier verkleinen ze ook de afstanden voor wandelaars. Door het bestaande weefsel van doorsteken op te waarderen en aan te vullen met een aantal nieuwe doorsteken kunnen we heel wat attractiepunten verbinden in het centrum.

- Verkeersluwe aanleg van lokale centrum- en woonstraten als verblijfsgebied
- Behoud en versterking van bestaande doorsteken door grote bouwblokken of parkgebieden; aanleg van nieuwe publieke doorsteken:
 - 1 Fiets en wandeldoorsteken over het Scanfil-terrein
 - 2 Doorsteek tussen Louisalei / Scanfil en Kioskplaats door park Gravenhof en terrein GB Carrefour (in overleg).
 - 3 Doorsteek doorheen het bouwblok tussen Kioskplaats en de Kapelstraat
 - 4a Doorsteek door schooldomein tussen Oudestraat en Kloosterstraat (publieke ontsluiting van sportterrein en jeugdlokale in binnengebied)
 - 4b Doorsteek tussen Kioskplaats en Oudestraat doorheen het scholenbouwblok (realiseerbaarheid in functie van private eigendom)
 - 5 Doorsteek tussen het Broydenborgpark en de Oudestraat langsheen het kasteel Broydenborg
 - 6 OW-pad door Sorghvliedtpark (tussen Oudstrijderslaan en Moretusblokken)

-  trein en light train
-  tram
-  tramverlenging (te onderzoeken)
-  treinstation
-  light train station (te onderzoeken)
-  tramstation
-  tramstation (te onderzoeken)
-  eindstation zonder keerlus (te onderzoeken)
-  buslijn
-  busstopplaats



HET OPENBAAR VERVOER AFGESTEMD

Analyse huidige aanbod

Trein (NMBS)

- Station Hoboken-polder
- Lijn 52: Antwerpen – Boom – Puurs (L-trein, om het uur op weekdays, geen weekenddienst).

Tram (De Lijn)

- Lijn 2: Linkeroever - Van Amstelstraat (Hoboken)
- Lijn 4: St. Pietersvliet (Antwerpen Noord) - Van Amstelstraat (Hoboken)
- Lijn 12: Wim Saerensplein (Deurne) - Schoonselhof (Hoboken)

Hoboken-centrum heeft een vlotte tramverbinding met Antwerpen-centrum.

De terminus met keerlus legt een hypotheek op het gebruik van de Lelieplaats en de link met het Broydenborgpark.

Bussen (De Lijn)

- Lijn 1: Wilrijk – Eilandje
- Lijn 13: Hoboken Polderstad – Eilandje
- Lijn 33: Hoboken Moretusburg – Merksem
- Lijn 38: Hemiksem – Merksem
- Lijn 140-141: Hoboken – Wijnegem
- Lijn 290 t/m 295: Boom – Antwerpen, via St.-Bernardssesteenweg

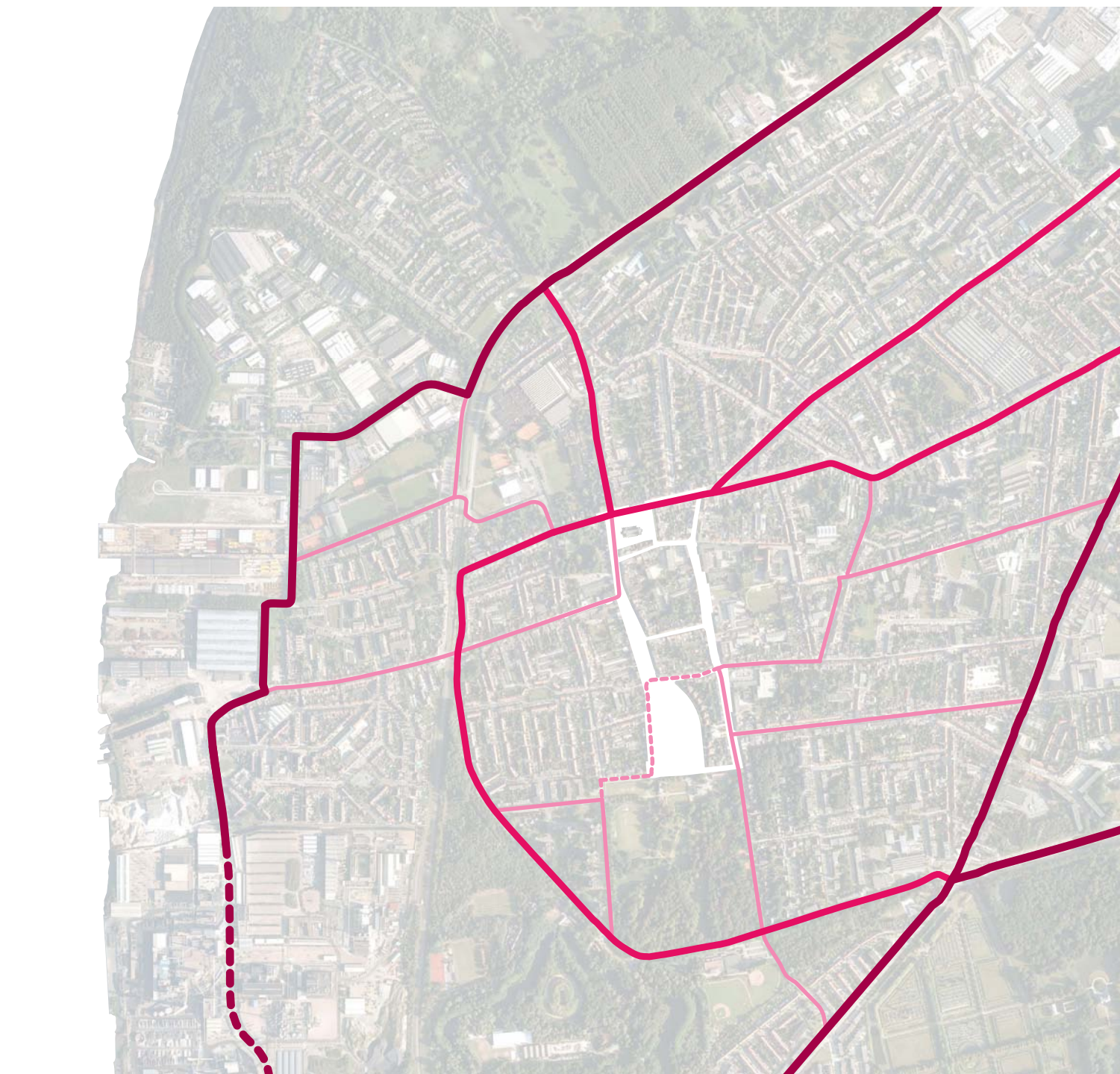
De combinatie tram / bus / stoptrein maakt dat Hoboken-centrum goed bereikbaar is per openbaar vervoer. Qua basismobiliteit is er een volledige dekking van het projectgebied (haltebereik 500m).

Lijn 33 volgt per richting een ander tracé in het centrumgebied (ofwel Louisalei / Oudestraat ofwel Walstraat / Antverpiastraat), wat verwarrend is voor de gebruiker. Lijn 13 maakt een enorme omweg via de Du Boislaan / Kapelstraat / Louisalei om uiteindelijk via de Hoge Beuken richting Antwerpen te rijden.

Visie openbaar vervoer

- 1 Haalbaarheidsonderzoek heropenen station Hoboken – Kapelstraat (light train)
 - 2 Tramverlenging lijn 24 tot Hemiksem (2013-2015), waardoor de keerlus aan Schoonselhof weg kan vallen
 - 3 Haalbaarheidsonderzoek mogelijke tramverlenging vanaf Lelieplaats tot aan Schoonselhof. Dit heeft enkel zin mits doorkoppeling met lijn 24 in twee richtingen. Van Amstelstraat / Marneflaan / Moretusstraat: logisch tracé; bediening districtshuis, woonblokken Moretusstraat, fort 8 (sportcluster) en zwembad; voldoende ruimte beschikbaar. Aandachtspunten: bochtstralen, relatie met parkrand en parkeervakken.
- Voorstel om buslijn 13 een eenduidig tracé te geven (b.v. Walstraat / Antverpiastraat in beide richtingen).
 - Er moet onderzocht worden of de bediening van Hoboken met de bus is geoptimaliseerd. Is er voldoende busintensiteit? Is er te grote busintensiteit?

- Hoofdverkeerswegen
- - Hoofdverkeerswegen (te onderzoeken)
- Wijkontsluitingswegen
- Wijkverzamelwegen
- - Wijkverzamelwegen (te onderzoeken)



AUTOVERKEER OP DE JUISTE PLAATS

Analyse huidige verkeersstructuur

Het centrumgebied van Hoboken wordt niet doorsneden door doorgaande verkeersassen. Aan de oostzijde wordt het gebied ontsloten door de NZ-gerichte Sint-Bernardsesteenweg die Antwerpen-centrum verbindt met Hemiksem. Haaks op deze as maken de Antwerpsesteenweg / De Bruynlaan en Krijgsbaan / Jules Moretuslei het gebied bereikbaar vanaf de A12. Aan de noordwestzijde is er de as Schroeiiaan / H. Rosherstraat / Boombekelaan / Macabilaan / A. Greinerstraat. Door de bouw van de Herenpolderbrug kunnen de industrieterreinen van de zuiderse Scheldeboord via deze as ontsloten worden naar de Antwerpse Ring zonder hinder voor het omliggend weefsel. Vanaf deze industrieweg is Hoboken-centrum bereikbaar langs de Berkenrodelei. De centrumstraten – gelegen in het gebied tussen de Antwerpsesteenweg, J. Leemanslaan en Krijgsbaan – zijn meestal NZ- of OW-gericht en hebben enkel een lokale bestemmingsfunctie.

De huidige weginrichting van heel wat straten is eerder gericht op doorstroming van het autoverkeer dan op verblijfskwaliteit, ten koste van de veiligheid. Enkele voorbeelden:

- Antwerpsesteenweg tussen Kioskplaats en Draaiboomstraat, met als belangrijkste knelpunt het kruispunt met de Steynstraat
- Cockerillplaats
- Kiosk- en Lelieplaats
- Oudestraat schoolomgeving
- Steynstraat...

Ook de povere beeldkwaliteit van de 'toegangspoorten' (kruispunt St.-Bernardsesteenweg / Krijgsbaan, kruispunt Zwaantjes...) draagt bij tot een negatief imago.

Visie verkeersstructuur

De gewenste inrichting van de wegen wordt gebaseerd op een consequente wegencategorisering:

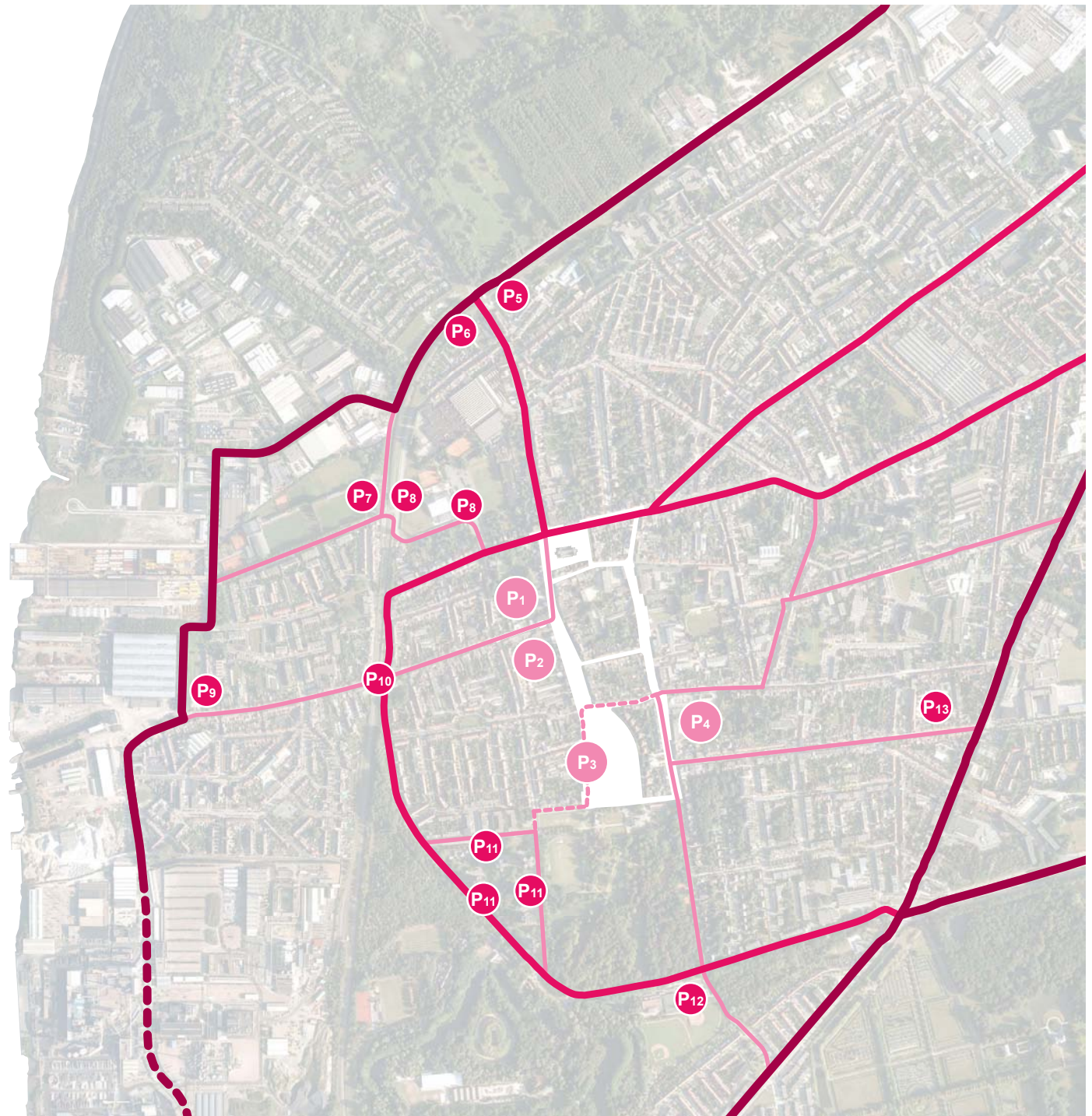
- Hoofdverkeerswegen: St.-Bernardsesteenweg (waarvan het verkeersbelang gradueel afneemt naarmate het centrum van Kiel benaderd wordt), Krijgsbaan ten oosten van St.-Bernardsesteenweg, noord-westelijke industrieweg.
- Wijkontsluitingswegen: Antwerpsesteenweg, Steynstraat, Louisalei, Jozef Leemanslaan, Krijgsbaan ten westen van St.-Bernardsesteenweg, Berkenrodelei.
- Wijkverzamelwegen (enkel voor sturing centrumverkeer en parkeerroute): Kioskplaats (ten noorden van Kapelstraat), Kapelstraat (centrum uitwaarts), Draaiboomstraat, Aartselaarstraat, Heidestraat, Broydenborglaan, Paul Henri Spaaklaan en Moretuslaan (ten zuiden van P.H.Spaaklaan).
- Bij al deze verschillende categoriën is het comfort van de zachte weggebruiker uiteraard niet minder belangrijk
- Versterking van zone 30 en schoolomgevingen: Oudestraat (schoolplein), Oudstrijderslaan...
- Te onderzoeken: verkeersluwer karakter van Kioskplaats / Lelieplaats, Marneflaan t.h.v. districtshuis? Gewenste circulatie Oudestraat? Beveiliging kruispunt Antwerpsesteenweg / Steynstraat?

CENTRUMPARKING

- P₁ Parking Carrefour
- P₂ Parking bouwblok Kioskplaats
- P₃ Parking Van Amstelstraat
- P₄ Parking Delhaize

RANDPARKINGS

- P₅ Parking station Schroeiiaan
- P₆ Parking station Harold Rosherstraat
- P₇ Parking sportcentrum Maccabi
- P₈ Parking sportcentrum Scanfil
- P₉ Parking Charlotta Finckstraat
- P₁₀ Parking Cockerillplaats
- P₁₁ Parking Moretusblokken
- P₁₂ Parking zwembad
- P₁₃ Parking Jozef Cardijnstraat



Analyse huidige parkeersituatie

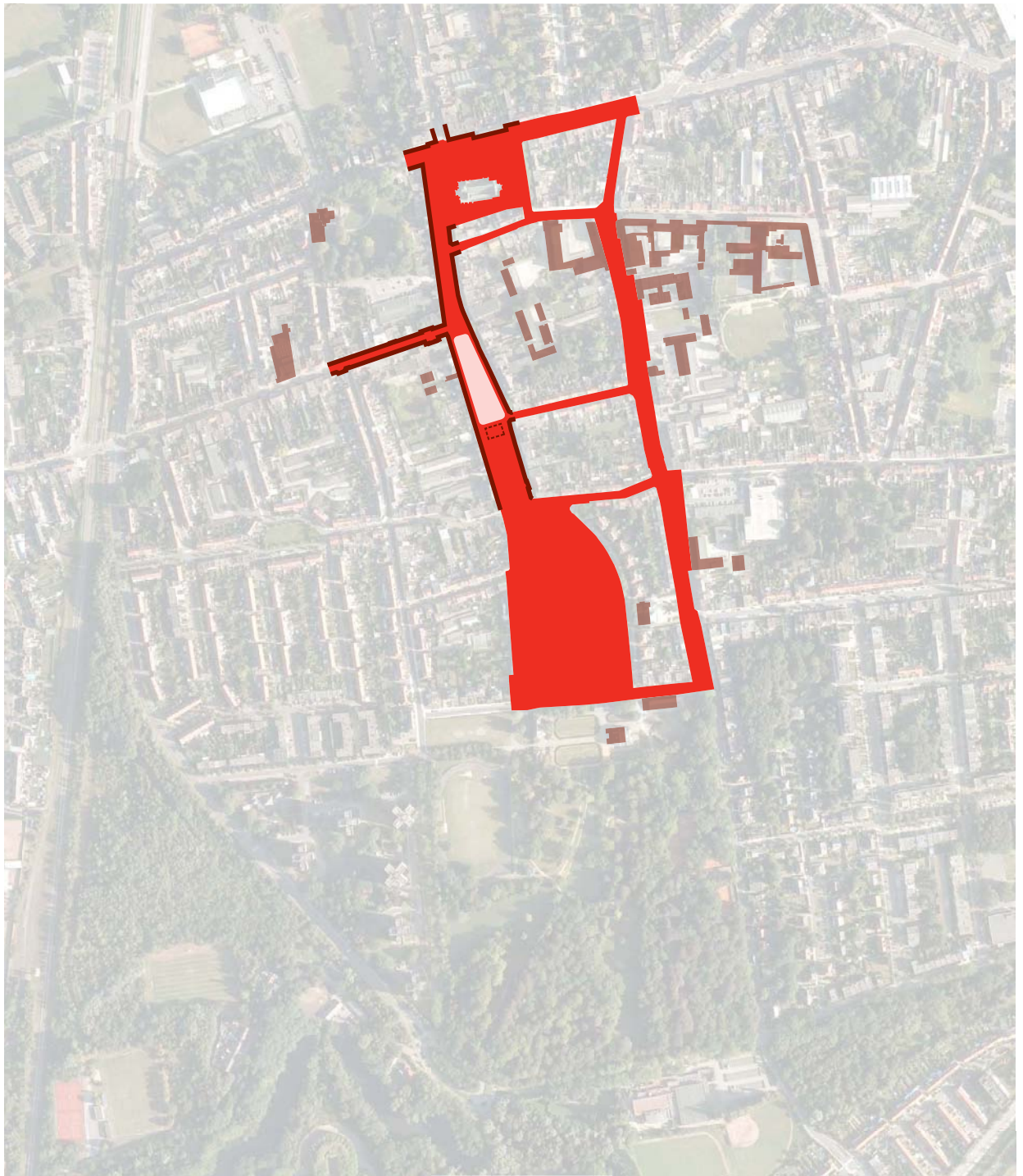
- Geparkeerde auto's domineren het beeld van Kioskplaats / Lelieplaats ten koste van pleinfunctie.
- Groot aantal particuliere garageboxen in binnengebieden van bouwblokken.
- ... (nog aan te vullen o.b.v. parkeeronderzoek april 2011).

Aanzet parkeervisie (nog bij te sturen o.b.v. parkeeronderzoek)

- Verlaging van de parkeerdruk (kort parkeren) op het openbaar domein in het centrumhart (Kioskplaats / Lelieplaats, Oudestraat...). De parking langsheen de Van Amstelstraat kan wel geoptimaliseerd worden als centumparking. Ondergrondse parking onder de Kioskplaats is waarschijnlijk onhaalbaar.
- Nieuwe inpandige parkeercapaciteit als centumparking integreren in ontwikkeling van bouwblokken tussen Lambrechtsstraat / Moretusstraat en Kioskplaats: parking Carrefour, parking Delhaize en mogelijke nieuwe parkeercapaciteit in bouwblok Moretusstraat – Kioskplaats.
- Optimaliseren van randparkings voor lang parkeren op aantrekkelijke loopafstand van centrumfuncties. Hiervoor bestaan er heel wat mogelijkheden met bestaande en nieuw aan te leggen parkings.
- Parkeerregulering kortparkeren in beperkt centrumgebied: blauwe schijf of betalend parkeren?

4.

**EEN VERSTERKT
CENTRUM**



EEN COMPACT CENTRUMGEBIED VERBINDT

Het echte **centrumgebied** binnen de kern van Hoboken bestaat voor ons uit de as Kioskplaats – Lelieplaats – Van Amstelstraat, de as Oudestraat en de verschillende straten die deze twee assen verbinden. Verder nemen we ook nog een stukje Kapelstraat tot aan de Moretusstraat mee op. Dit is volgens ons een centrumgebied op schaal van Hoboken. Voldoende groot om de verschillende centrumfuncties met elkaar te verbinden, voldoende compact om het levendig te houden.

In dit centrumgebied zetten we maximaal in op de verblijfskwaliteit. Er moet dus extra aandacht gaan naar de inrichting van de publieke ruimte en de veiligheid van fietser en voetganger. We zien het centrumgebied als meer dan een aaneenschakeling van straten. We verbreden de publieke ruimte tot een tapijt dat het centrumgebied verbindt tot een grote verblijfsruimte.

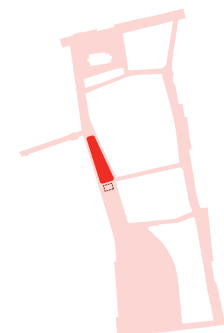
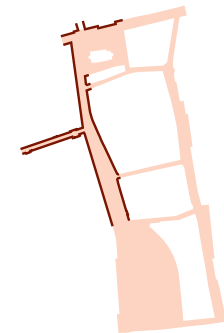
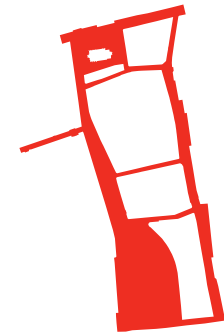
Dit centrumgebied verbindt de belangrijkste centrumfuncties met elkaar: de bibliotheek, het toekomstige vrijetijdscentrum, het nieuwe politiekantoor, de uit te breiden academie, het nieuwe districtshuis en het kasteel en een heel aantal scholen, voornamelijk gelegen langs de Oudestraat. Het komt er dus ook op aan om deze functies zo goed mogelijk aan te sluiten op dit centrumgebied en ook een gezicht te geven naar het centrumgebied, bijvoorbeeld het vrijetijdscentrum in het Gravenhof zou op een volwaardige manier via de parking van de Carrefour met de Kioskplaats moeten verbonden kunnen worden.

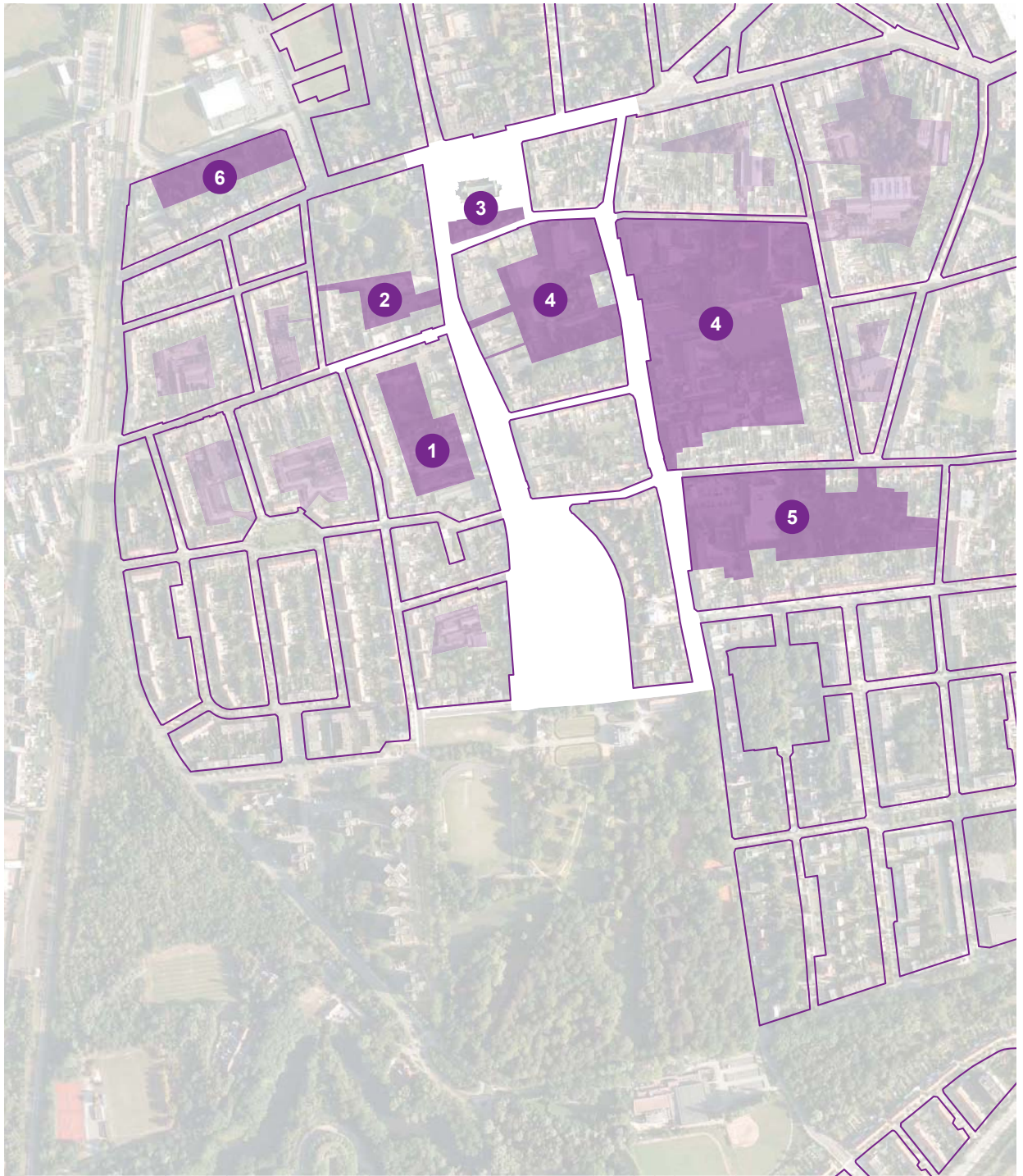
Het **commerciële hart** zouden we zoveel mogelijk willen concentreren in de gebouwen langsheen de Kioskplaats, Lelieplaats en in het eerste deel van de Kapelstraat. Dit is volgens ons een realistische afbakening voor een wijkverzorgend dorps hart. Door dit winkelhart te concentreren proberen we de levendigheid te verhogen en leegstand te vermijden zoals we dit vandaag bijvoorbeeld in de uitgestrekte Kapelstraat zien. Horeca willen we zoveel mogelijk concentreren rond de Kioskplaats - Lelieplaats. Hier is er plaats om bij goed weer terrassen uit te bouwen dit het verblijfskarakter van het plein versterken.

De **Kioskplaats als dorpsplein**: De Kioskplaats neemt voor ons een speciale plaats in binnen dit centrumgebied. De Kioskplaats vinden we terug op zoveel postkaarten uit het verleden. Dit was het dorpsplein. Dit was het hart van het district. Wanneer er een evenement plaatsvond dan gebeurde dit op de Kioskplaats. Ook de wekelijkse markt en de kermis vindt op dit plein plaats.

Het is dan ook net op de plek tussen de Kapelstraat en de Elststraat dat er voldoende breedte ontstaat om van een echt bruikbaar plein te kunnen spreken. Vandaag wordt deze breedte echter versneden in een stukje straat, een stukje parkeren en een stukje plein. Met het verdwijnen van het oude gemeentehuis ter hoogte van de Elsstraat is de Kioskplaats zijn derde gevel kwijtgeraakt. De oorspronkelijke proporties van het plein zijn verdwenen. Het is meer een doorgangsruiimte geworden in plaats van een verblijfsruimte.

Het centrum van Hoboken heeft een dorpsplein nodig. Het Kioskplaats moet deze rol opnieuw kunnen opnemen. Het moet een levendige ontmoetingsplaats worden, met winkels, horeca en terrasjes. De inrichting moet de organisatie van allerlei evenementen toelaten. Er moet onderzocht worden of de vroegere 'zachte' begrenzing tussen Kioskplaats en Lelieplaats kan worden hersteld. We denken daarbij eerder aan een omgevingsinrichtingselement zoals een groenzone, een meubel, een waterelement en de eventuele integratie van Nelle & Patrash. Ook de gevels rondom het plein zijn een belangrijk aandachtspunt. Deze bepalen mee het gezicht van het dorpsplein.





STRATEGISCHE BOUWBLOKKEN HERSTRUCTUREREN

De meeste bouwblokken in het centrum van Hoboken houden in het binnengebied nog wat kavels over, die ofwel nog als open ruimte bewaard zijn gebleven, maar veelal zijn opgevuld door allerlei functies. In veel gevallen en dit geldt zeker voor de kleinere binnengebieden aan de westkant zijn dit vooral kavels met garageboxen. Vaak zijn dit ook grotere functies zoals scholen, bedrijfjes of winkels. De structuur van deze binnenbouwblokken is vaak ver te zoeken en vaak puur gebaseerd op de eigendomssituatie.

Toch denken we dat er een heel aantal binnenbouwblokken zijn in het centrum die een strategisch belang kunnen hebben voor de ruimtelijke kwaliteit van het centrum. Nieuwe doorsteken kunnen worden gecreëerd. Functies kunnen beter op elkaar worden afgestemd. Open ruimtes kunnen bereikbaar gemaakt worden. Nieuwe projecten en functies kunnen ontwikkeld worden.

Voor deze strategische bouwblokken stellen we een aanpak op bouwblokniveau voor. We hebben hier meestal met een veelheid aan eigenaars en dus belangen te maken. Het zal dus niet mogelijk zijn binnen het bestek van deze opdracht om tot kant-en-klare oplossingen te komen voor de herontwikkeling van deze binnenbouwblokken. We willen voornamelijk aan de hand van ontwerpend onderzoek en scenario's tonen wat de mogelijkheden zijn, wat deze plekken kunnen betekenen voor het centrum van Hoboken.

- 1** Bouwblok Kioskplaats: In dit bouwblok ligt vandaag centraal een braakliggend terrein. We kunnen denken aan een integrale herontwikkeling van dit binnenbouwblok. Anderzijds is het ook belangrijk mee te nemen dat dit groene open karakter van het binnenbouwblok direct de leefkwaliteit van de omwonenden bepaalt. We onderzoeken ook of dit binnenbouwblok een rol kan spelen in het verminderen van de parkeerdruk in het centrumgebied.
- 2** Bouwblok Gravenhof: via de parking van de Carrefour kan een betere verbinding tussen het vrijetijdscentrum in het Gravenhof en de Kioskplaats worden bewerkstelligd. We kunnen ook denken aan een integrale herontwikkeling van de kavel van de Carrefour.
- 3** Bouwblok langs de kerk: stedenbouwkundige ingreep om de achterkanten naar de kerk op termijn weg te werken.
- 4** Scholenbouwblokken langsheen de Oudestraat: In deze twee binnenbouwblokken wordt het grootste deel van de ruimte ingenomen door een aantal scholen. We voeren hier een onderzoek naar nieuwe publieke doorsteken en toegangen tot de scholen, tussen Oudestraat en Kloosterstraat en misschien zelfs richting de Kioskplaats. Hierdoor zouden een aantal voorzieningen van de school, na de uren ook publiek opengesteld kunnen worden. De bouwblokken worden integraal bekeken.
- 5** Bouwblok Delhaize 'Toile Cirée': In dit bouwblok liggen de Delhaize met zijn parking, een school, een privaat hof en een aantal vervallen loodsen naar de Fakkelsestraat toe.
- 6** Bouwblok Hertoglei: De woningen langs de Louisalei hebben diepe kavels die met hun achterkant op de Hertoglei uitgeven.



HOBOKEN CENTRUM AANTREKKELIJK VOOR RECREATIE

Dat Hoboken op recreatief vlak heel wat te bieden heeft is ondertussen wel duidelijk. Deze attractiepolen bevinden zich voornamelijk in de strip tussen de Hobokense Polder, het Fort 8, het Schoonselhof en het Fort 7. Heel wat fietsrecreanten worden hierdoor aangetrokken. Het centrum van Hoboken zou hierop kunnen inhaken door al zijn historische en recreatieve troeven maximaal uit te spelen. Hoboken centrum kan zo complementair werken aan het recreatieve netwerk langsheen de Schelde. Beide versterken elkaar.

Het centrum kan ook een alternatieve route vormen voor fiets- en wandelrecreanten tussen de twee belangrijke attractiepunten, Hobokense Polder en Fort 8. Enkele van de belangrijkste historische plekken (Gravenhof, de kerk, de Kioskplaats, het Sorghvliedtkasteel) liggen immers op deze route. De horeca op de Kioskplaats zou een perfect rustpunt kunnen bieden op de doortocht door het centrum.

- Aanknopen op het bovenlokale recreatieve netwerk: zoals we in de eerste krachtlijn al verdedigden is het belangrijk om de relatie tussen het centrum en de Schelde zoveel mogelijk te versterken.
- Leesbaar maken van de recreatieve routes.
- De Kioskplaats centraal op de toeristische route: De Kioskplaats moet een prominente plek krijgen binnen de toeristische route. Het moet een toeristisch attractiepunt worden, gecombineerd met de horeca op het plein.
- De omgeving van het kasteel Sorghvliedt is een tweede belangrijke recreatieve knoop in het centrum. Ook hier is mogelijkheid tot het verder ontwikkelen van horeca en andere activiteiten
- Nello en Patrashe: Het standbeeld van Nello en Patrashe staat vandaag op een nogal ongelukkige plek in de Kapelstraat.

