



of niet – zoals de historische percelering, de inrichtingen als sporen, wegen, leidingen, kades, evenals de kennis en ervaringen van mensen, arbeiders, en anderen moet zijn plaats krijgen in het gebied.

- De positie waar het erfgoed gebouwd is, heeft zijn plaats in die geschiedenis. Het heeft vorm gegeven aan Petroleum Zuid en lijnt de site af. Daarom wordt erfgoed bij voorkeur behouden op de plaats waar het zich bevindt, tenminste indien dit mogelijk is in functie van de herontwikkeling. De spreiding is identiteitsbepalend voor het gebied en geeft beweging en diepte aan de ruimtelijke compositie.

- Door het erfgoedrelict en zijn 'natuurlijke' context (positie, invloedssfeer, perceelsstructuur, uitrusting...) samen te beschouwen, wordt een oneigenlijke interpretatie van het verhaal van Petroleum Zuid vermeden.

- Het verhaal van het erfgoed kan niet worden verteld door de relict museaal op te stellen omdat er geen beleving rond ontstaat. Een soms ingrijpende maar steeds kwalitatieve reconversie is nodig om de elementen in het nieuwe landschap en het nieuwe ruimtegebruik te integreren. Met andere woorden: het erfgoed moet worden ge-upcycled om het zijn rol te geven. Dit omvat een onderzoek naar een mogelijk nieuwe programmatie van het gebouw of relict, de opmaak van een haalbaarheidsstudie en ontwerp, en de bepaling van de mogelijke inkomsten en nodige budgetten. Het doel is een nieuwe en 'actieve' toekomst voor het gebouw / relict. Onafhankelijk van het behoud van het erfgoed kan deze reconversie divers zijn en zich inschrijven in de logica van het Masterplan.

- De herbestemming van erfgoed kan publiek zijn, maar is dat niet noodzakelijk; zo is ook de publieke toegankelijkheid van erfgoed mogelijk maar niet noodzakelijk. Ook private actoren kunnen instaan voor behoud, renovatie en exploitatie van erfgoed.

- Voor de plekken waar erfgoedrelicten behouden worden, is het niet noodzakelijk uitzonderingen te maken in het algemene inrichtingsconcept of de logica van het Masterplan en zijn varianten, met uitzondering van ontmoetingszones, zoals toegangen, terrassen...

Om de ontwerpprincipes te structureren zullen we verder de erfgoedbenadering behandelen volgens de geïdentificeerde typologieën:

- Loodsen
- Tanks
- Infrastructuren
- Objecten

Samen zullen ze op Blue Gate Antwerp het verhaal van het industriële proces van Europa's eerste petroleumhaven vertellen en de noodzakelijkheid duiden om in de toekomst naar duurzamere energiebronnen te evolueren.

Op de volgende pagina's wordt de selectie getoond van de gebouwen en relictten die ons inziens een rol kunnen spelen voor de leef- en beeldkwaliteit en die daarmee zijn opgenomen in het erfgoedconvenant. Daarnaast wordt toegelicht wat de potentie van dit erfgoed is binnen het toekomstige gebruik. In functie van de ontwikkeling en van een eventueel noodzakelijke sanering, ophoging en economisch functioneren, zal bekeken worden op welke wijze deze behouden en hergebruikt kunnen worden.

LOODSEN

Archetypische vormen en materialen bepalen de identiteit van de loodsen. Het stalen skelet met spanten die de dakvorm bepalen, het kolommengrid dat vaak zichtbaar is in de gevel, de baksteengevels met specifieke openingen en ornamentering, etc zijn beeldbepalende elementen die worden behouden en in hun geheel leesbaar blijven. Er zijn verschillende types loodsen binnen deze gebouwtypologie: loodsen met een massieve structuur, een gemengde bakstenen/metalen structuur en loodsen met een zuiver metalen structuur.

De loodsen zijn op te vatten als een abstract grid, dat wordt geconfronteerd met een nieuw programma in een nieuw volume dat naast, in, door, op de loods staat en een dialoog met het relict aangaat. De restruimte is hierbij bijzonder interessant.

De transformatie van het landschap wordt doorgetrokken rond of in de loods. In de reconversie wordt de transformatie van het landschap als opportuniteit ingezet. Een verzonken ligging van de kantoorvloer of opslagruimte kan ecologisch interessant zijn of ruimtewinst opleveren. Het verhogen van de vloerpas is eveneens mogelijk en transformeert de relatie van de openingen in de gevels met de omgeving. Een loods kan een brug vormen tussen het oude en het nieuwe landschap.

Een loods kan een collectieve functie in zich opnemen of identiteit geven aan een individueel bedrijf.

IPZ 022

Specifieke naam: Loods International Oil

Bouwjaar: voor 1904

Deze loods van International Oil, die dateert uit de beginperiode van Petroleum Zuid, is één van de meest unieke gebouwen op de site van Petroleum Zuid, door zijn grootte, maar vooral door zijn betonnen karkas en het betonnen tongewelf in de meest noordelijke vleugel. Dit tongewelf behoort tot de eerste toepassingen van beton in België en is bovendien niet uitgevoerd in Hennebique-beton, wat haar wetenschappelijke waarde nog verhoogt. Het gebouw heeft een grote esthetische en beeldbepalende waarde door zijn grootte en architectuur, met onder meer rondboogvensters. Aangezien het gebouw in de groene corridor gesitueerd is, kan het een voorname rol vervullen binnen het functioneren en de beleving van BGA. Het gebouw zou een gemeenschapsfunctie kunnen krijgen als museum (bijvoorbeeld over de geschiedenis van Petroleum Zuid of over betonconstructies in België) of zou kunnen ingezet worden als horeca of als kantoor- of atelierruimte.



PIZ 015

Specifieke naam: Loods Q8

Bouwjaar: 1904

De loods van Q8 is een van de oudste magazijnen op de site en is zeer waardevol te noemen omwille van zijn grote verscheidenheid aan spanttypes: twee types Polonceauspanten en twee types Engelse spanten. Hoewel de esthetische waarde eerder beperkt is, is de loods wel zeer gaaf bewaard en heeft hij een sterke beeldbepalende waarde door zijn ligging aan het water en in de nabijheid van de petroleumpier. De loods ligt in de petroleumcluster en kan daar blijven gebruikt worden als bedrijfsruimte. Zijn typologie laat een eventuele herbestemming tot kantoorruimte met ingesloten tuin of patio perfect toe.



TANKS

De primaire vorm van de tank is herkenbaar en blijft in het geheugen. Beeldbepalend voor de tanks zijn hun volume, materialiteit, onderlinge relatie en verschillende dimensies, assemblagetechniek en leeftijd. Tanks zijn geklinknageld of gelast en vaak van brandmuren voorzien.

De attributen rond de tank, trappen, muren, relingen en aftappunten spreken tot de verbeelding en roepen activiteit en dynamiek op. De oorspronkelijke densiteit wordt verlaten. De afstand tussen de tanks zorgt voor spanning en compositie en maakt van de tanks een decor.

De tanks hebben potentieel als landschapselement, uitkijkpunt en drager van een recreatief programma in een parklandschap. Ze kunnen worden ingeschakeld in het plan van een bedrijf of zelfs dienst blijven doen als tank.

Er kan op verschillende manieren worden omgesprongen met de transformatie van het landschap. De transformatie kan stoppen aan de omliggende muren of kan doorlopen in de tank.

PIZ 112

Specifieke naam: Tanks AVIA met bakstenen trapconstructies

Bouwjaar: vermoedelijk WOII

De tanks van AVIA zijn zeer uniek door de twee bakstenen trapconstructies die er tijdens WOII werden geplaatst. De ensemblewaarde van dit relict is zeer hoog, net zoals zijn beeldbepalende waarde die het verkrijgt door zijn materialiteit en door de hoogte en lineariteit van de trapconstructies in contrast met de ronde vormgeving van de tanks. De tanks liggen in de petroleumcluster, maar bieden door hun aansluiting op de groene corridor grote kansen voor een herbestemming als recreatief element. Dit is uiteraard pas mogelijk vanaf 2035 in het geval van opzegging van de concessie.



INFRASTRUCTUUR

Grootschalige elementen structureren de site en stellen de grenzen scherp. De infrastructuur vertrekt vanuit de zijde van de kade. Hier start o.m. de beeldbepalende bovengrondse pijpleiding. Ze bevat ook de wegenis, perceelsgrenzen en spoorweginfrastructuur. Het basisprincipe is behoud ter plaatse; indien echter behoud en integratie zonder behoud ter plaatse ook vanuit erfgoeddoelpunt geprefereerd wordt, kan dit worden overwogen. Ze kunnen ook worden gebruikt voor nieuwe functies of enkel richting geven aan het plan. Ze ondergaan de transformatie van het landschap. In geval van de pijpleidingen wordt - gezien de huidige staat en de bodemverontreiniging onder de leidingen - uitgegaan van een restauratie op verplaatsing waarna - tevens na reiniging van de onderliggende gronden - de pijpleidingen terug geplaatst kunnen worden.

Infrastructuur is niet noodzakelijk fysiek aanwezig. De historische percelering is zichtbaar in orientaties en wegaanleg zonder dat deze uit historische materialen moet en zelfs kan bestaan.

IPZ 001

Type: Havenhekwerk

Bouwjaar: 1897-1903

Het havenhekwerk dateert uit de beginperiode van Petroleum Zuid en is een representatief voorbeeld van eind 19e eeuwse neogotisch hekwerk. Het vormt de grens tussen de gekasseide havenzone en de openbare weg en toont de verlenging van de havenstrook naar het zuiden. Het hekwerk speelt, samen met de kade, een belangrijke rol in de verbinding van Petroleum Zuid met de rest van de stad. Meer specifiek is daarbij vooral het einde van het havenhekwerk - 'de hoek' - van belang, omdat dit het einde van de havenontwikkeling in deze zone weergeeft. 'De hoek' is onderdeel van de Petroleumcluster, en zou bij verdere ontwikkeling van dit gebied kunnen instaan als een scheiding tussen de kadezone en de aanliggende bedrijfzone.



IPZ 005

Type: Kaaimuur

Bouwjaar: 1897-1903

De kaaimuur werd in de beginperiode van Petroleum Zuid gebouwd als verlenging van de havenstrook naar het zuiden. Ze vormt een belangrijke link tussen de Antwerpse (binnen)stad en de Schelde. De kaaimuur ter hoogte van Blue Gate Antwerp is opgebouwd uit een betonnen basis, met enerzijds een natuurstenen parement en anderzijds een bakstenen interne afwerking, hetzelfde bouwprocédé als de andere kaaimuren langs de Schelde. De kade speelt, samen met het hekwerk, een belangrijke rol in de verbinding van Petroleum Zuid met de rest van de stad.



IPZ 033

Type: Pijpleidingen

Bouwjaar: 1939

De pijpleidingen zijn een zeldzaam relict van de petroleumactiviteit en vormen een sterk geheel met grote beeldbepalende waarde. Daarbij is vooral de relatie met de pieren, de kade en de tanks van belang. De pijpleidingen kunnen op verschillende manieren worden ingezet: als baken, als begeleiding van wandel- of fietspad, distributienet, etc.



OBJECTEN

Objecten en objectgebouwen hebben een specifieke vorm en hadden een specifiek programma. De specifieke volumetrie en materialiteit wordt bewaard. Wanneer deze vrijstaand voorkwamen blijven deze vrijstaande objecten. Wanneer deze ingebouwd werden, worden ze opgenomen in nieuwe bebouwing. De objecten krijgen opnieuw een specifiek programma in functie van hun ligging aan de collectieve ruimte.

IPZ 006

Type: Havenkraan

Specifieke naam: Draaitorenkraan Havenbedrijf Antwerpen

Bouwjaar: 1907

De draaitorenkraan van Petroleum Zuid was de eerste elektrische kraan in de Antwerpse haven en de enige van deze soort. Een herlokalisatie naar het havenkraanpark aan het MAS wordt overwogen.



PIZ 010

Type: Petroleumkaai

Bouwjaar: 1970

De petroleumkaai heeft een zeer unieke waarde: ze vormt een ensemble met de pijpleidingen, waarvan ze het verlengde is, en met de petroleumpier PIZ011. Haar esthetische en beeldbepalende waarde is hoog, waarbij vooral de uitstraling vanaf de Schelde en Linkeroever van belang is. Deze kaai - of een deel ervan dat aansluit bij de pier - kan, in combinatie met de pier, recreatief ingezet worden bijvoorbeeld als aanmeerpunt voor pleziervaarten of openbaar vervoer over het water; of tussen beide relictten kan een drijvend zwembad worden aangelegd als meer vrijpostige en speelse tegenhanger van het drijvend zwembad aan het Eilandje. Dit is uiteraard pas mogelijk vanaf 2035 in het geval van opzegging van de concessie.



PIZ 011

Type: Petroleumpier

Bouwjaar: 1903

De petroleumpier is een van de meest unieke relictten op de site. Enerzijds door zijn historische waarde omdat hij dateert uit de beginperiode van Petroleum Zuid, anderzijds omdat dit type pier, waar tankers rechtstreeks konden aansluiten op de opslagtanks, uniek is. De pier is een voorbeeld van vroeg gebruik van beton en heeft een sterk beeldbepalende waarde vanaf de Schelde en Linkeroever als afbakening van het einde van de stad en het begin van de natuur (Hobokense Polder). De pier kan, in combinatie met de kade PIZ 010, recreatief ingezet worden bijvoorbeeld als aanmeerpunt voor pleziervaarten of openbaar vervoer over het water. Dit is uiteraard pas mogelijk vanaf 2035 in het geval van opzegging van de concessie.



PIZ 055

Type: Ketelhuis met Steinmüller stoomketel
Bouwjaar: vermoedelijk tussen 1922 en 1938
Opmerkingen: beschermd

Het ketelhuis met Steinmüller stoomketel (van het type horizontaal-hellende waterpijpketels) vormt een sterk ensemble op de site van Blue Gate Antwerp. Door zijn ligging middenin de toekomstig te ontwikkelen petroleumcluster dient het gebouw geïntegreerd te worden in een nieuw bedrijvencomplex, bijvoorbeeld als onderdeel van een besloten ecologische tuin (zie verder bij Ontwikkelingspotenties Objecten onder hoofdstuk 4.4).

PIZ 060

Type: Pomphuis
Bouwjaar: tussen 1922 en 1938

Het pomphuis is vrij gaaf bewaard en heeft een grote esthetische waarde door de tuitgevels, decoratieve schoorsteenbekroningen en segmentboogvormige vensters met originele ramen. Het heeft een beeldbepalende rol door de schoorstenen en de kleine dimensie tussen de tanks. Het gebouw zal in de petroleumcluster liggen en kan mee worden opgenomen in een nieuw bedrijvencomplex, bijvoorbeeld als onthaalruimte.



3.7 infrastructuur

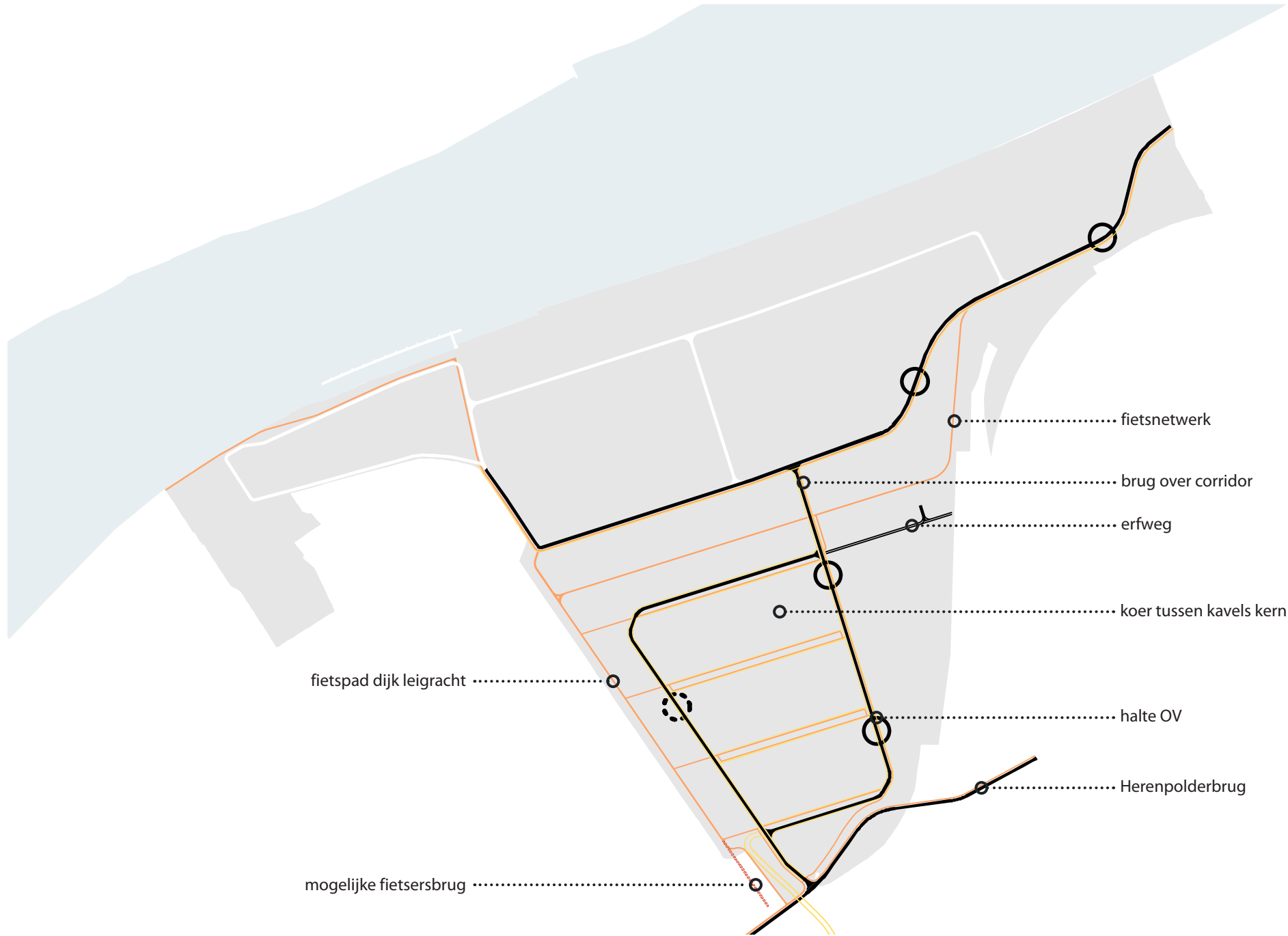
De infrastructuur van Blue Gate Antwerp heeft twee doelgroepen. Enerzijds is er het bestemmingsverkeer, bestaande uit werknemers en bezoekers van de bedrijven en van het arresthuis. Anderzijds zijn er de recreatieve gebruikers die voornamelijk te voet of per fiets doorheen het gebied gaan.

Beide groepen dienen gefaciliteerd te worden zodat deze veilig door het gebied kunnen bewegen en zodat zij ook de kwaliteit van het gebied ten volle kunnen ervaren. Het gebied kent ontsluitingen voor gemotoriseerd verkeer, openbaar vervoer, voor fietsers en voor voetgangers, die vanuit het voorgenoemde allen een duidelijke logica kennen.

De wijze waarop door het plan bewogen wordt is van groot belang voor de beleving van BGA, en dus is de infrastructuur van groot belang voor de beeldkwaliteit. Hierbij gaat het niet enkel om de profilering van de wegen, maar vooral om de positionering ervan binnen het gebied. De grote troeven van BGA zijn de binaire structuur van dense bedrijvigheid en ecologische verbindingen, de groene corridor en de nabijheid van Hobokense Polder en Schelde. Het beleefbaar maken van al deze facetten is dan ook een belangrijk uitgangspunt bij de uitwerking van de infrastructuur.

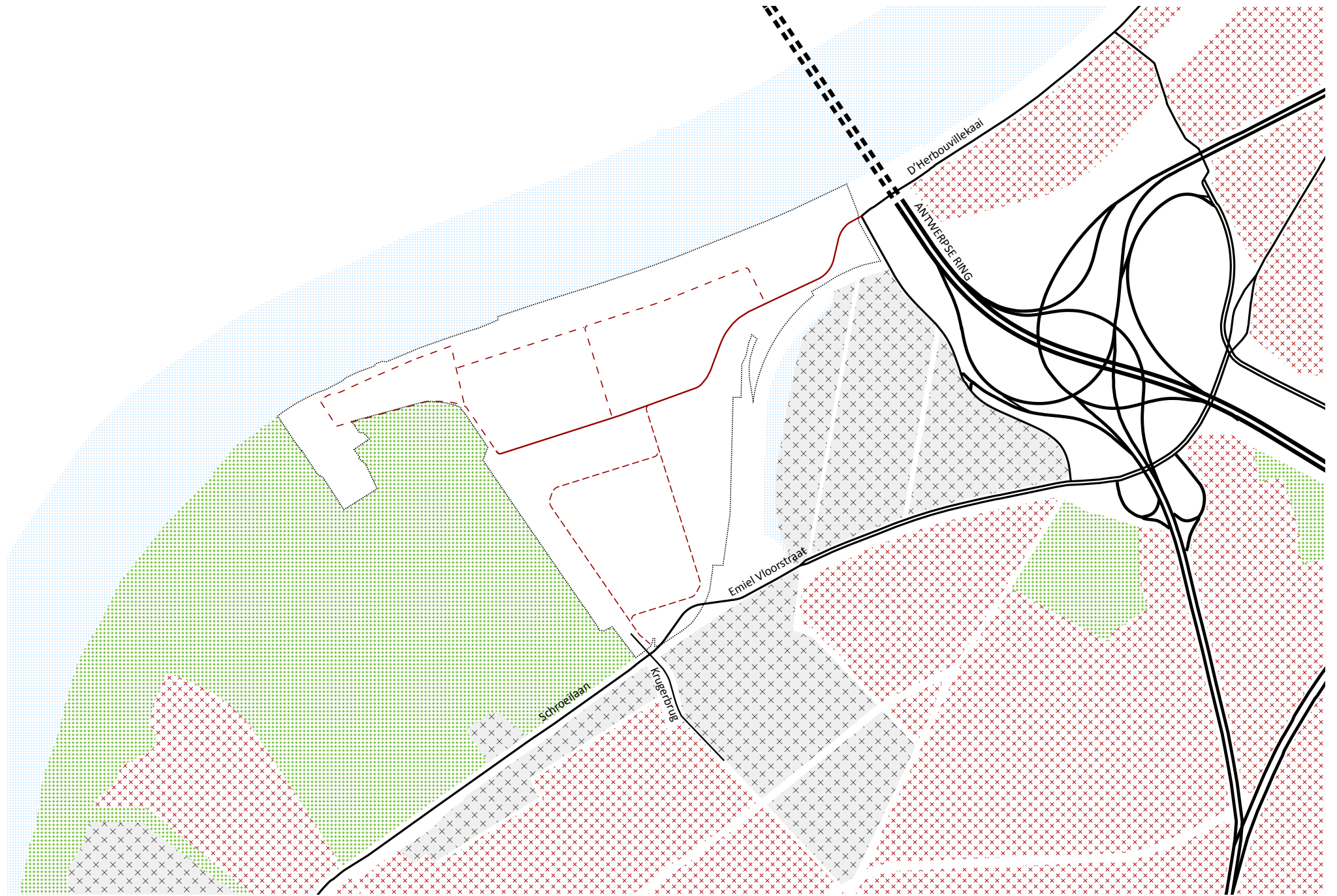
UITGANGSPUNTEN:

- vanuit infrastructuur is ruimtelijke en ecologische structuur zichtbaar
- efficiënte en overzichtelijke ontsluiting
- ontvlechten fiets- en autoverkeer
- veilige kruisingen en afslagen
- mijden doorgaand verkeer
- parkeren zoveel mogelijk geclusterd



- fietsnetwerk
- brug over corridor
- erfweg
- koer tussen kavels kern
- fietspad dijk leigracht
- halte OV
- Herenpolderbrug
- mogelijke fietsersbrug





GEMOTORISEERD VERKEER

Blue Gate Antwerp bevindt zich in de oksel van enkele belangrijke bovenlokale wegen. De Antwerpse kaaien, de Emiel Vloorstraat / Schroeilaan en de Antwerpse Ring. Dit zorgt voor een goede ontsluiting, maar geeft tegelijkertijd ook het risico op het ontstaan van sluipverkeer tussen deze wegen.

Doorgaand verkeer dient gemeden te worden, aangezien dit een te grote verkeersdruk geeft op BGA en voor onnodig onveilige situaties zorgt. Er wordt dan ook geen direct doorgaande weg doorheen het gebied gelegd.

Aan de zuidzijde wordt BGA ontsloten vanaf de Emiel Vloorstraat / Schroeilaan en de Krugerbrug. Het verkeer van deze zijde komt direct uit in de zone voor Bedrijventerrein.

Aan de noord-oost-zijde is er een hoofdontsluitingsweg die aansluit op de d'Herbouvillekaai en die verloopt aan de noordzijde van de groene corridor. Deze weg heeft het statuut van 50km/u, en geeft toegang tot de secundaire ontsluitingswegen van de Logistieke Zone, van de Petroleumcluster en van het Gemengd Regionaal Bedrijventerrein. Vanaf deze primaire weg zijn er geen directe afslaande bewegingen naar aanliggende percelen. De ontsluiting van deze percelen gebeurt via de secundaire wegen, met het statuut 30km/u.

De ontsluiting van de zone Bedrijventerrein heeft dus ook het statuut van een secundaire weg. Deze wordt opgebouwd uit twee L-vormige wegen, die met twee ongelijkwaardige kruispunten in elkaar grijpen. Samen vormen deze twee een ringontsluiting. Deze ring heeft niet alleen het voordeel dat deze doorgaande verkeersbewegingen ontmoedigd. Het zorgt er ook voor dat alle functies - bedrijfspercelen, koeren en arresthuis - hier direct vanaf deze ringweg ontsloten worden. Dit betekent ook dat de koeren steeds aan weerszijden ontsloten kunnen worden, wat belangrijk is voor het functioneren, de faseerbaarheid en de (brand)veiligheid van de Kern percelen.

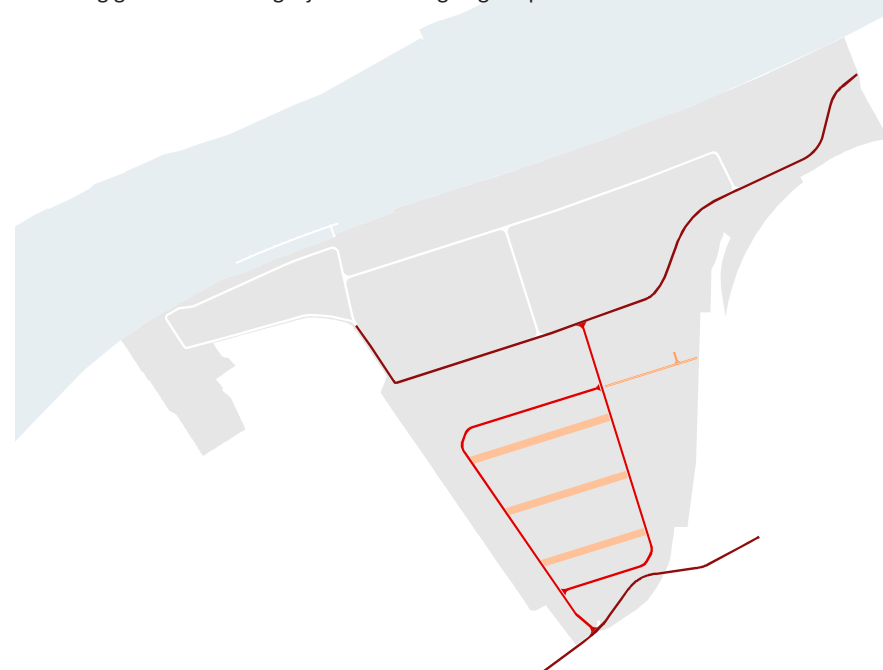
De ligging van de ringweg (op de grens tussen Kern en Rand) zorgt er voor dat de binaire kwaliteit van BGA maximaal voelbaar is voor de bezoekers, net zoals de landschappelijke kwaliteit van het geheel.

Om die reden verdienen ook de toegangen tot BGA bijzondere aandacht. Deze tonen direct het specifieke karakter van het gebied. In het noordoosten heeft deze de Groene Corridor aan de ene zijde en de Schelde en watergebonden activiteit aan de andere zijde.

In het zuidwesten toont de toegang dan juist het samenkomen van Kern, Rand, wadi's en Polder.

Uitzondering op dit systeem is de erfweg ten oosten van de ringweg. Deze ontsluit de percelen die gelegen zijn tussen arresthuis en corridor. Deze is enkel te gebruiken door bestemmingsverkeer; om verwarring te voorkomen wordt deze daarom anders geprofileerd. Deze krijgt het karakter van een 'karrespoor'. Dit houdt de ringstructuur duidelijk leesbaar, en zorgt er mede voor dat de hier gelegen percelen een sterk eigen karakter krijgen. Belangrijk is wel dat hier een keergelegenheid wordt voorzien, die bijvoorbeeld gecombineerd kan worden met een van de gastenparkeervoorzieningen.

Deze weg geeft ook de mogelijkheid de aangelegene sporen te ontsluiten voor dienstenwagens.

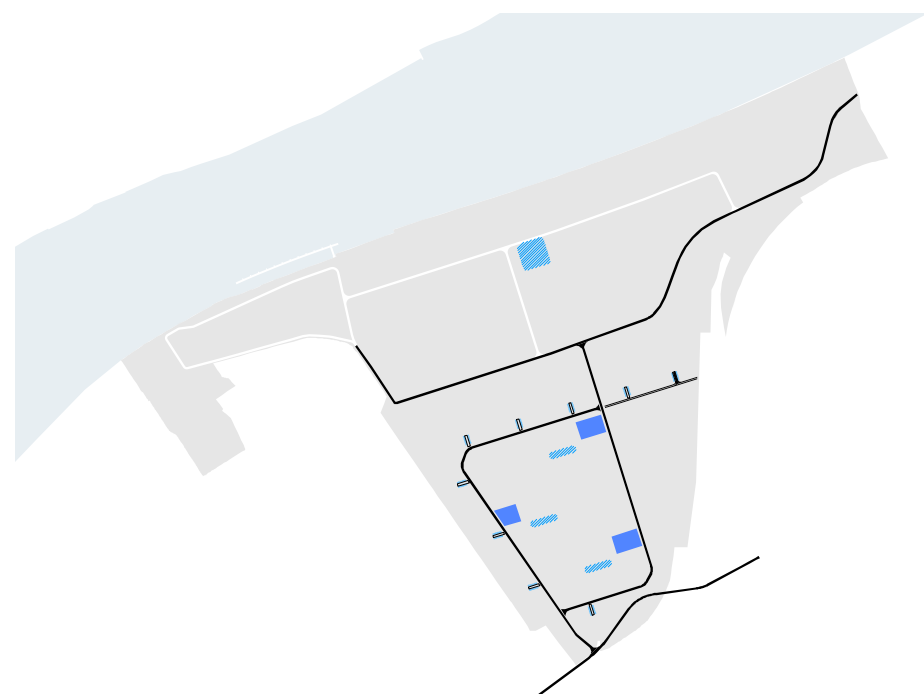


PARKEREN

Passend bij de ambities van de ontwikkeling, wordt er uitgegaan van het clusteren van de parkeerplaatsen. Allereerst worden er enkele parkeergebouwen voorzien in de zone Kern, die zo zijn gepositioneerd dat alle percelen in de nabijheid van een parkeergebouw liggen. Een van deze parkings dient best in de directe nabijheid van de toegang tot het Arresthuis te liggen, zodat het bezoekersparkeren van het Arresthuis hierin kan plaatsvinden. Dit gedeeld gebruik geeft niet alleen extra draagvlak voor de ontwikkeling van deze gebouwen, maar zorgt ook voor een optimalisatie van oppervlaktes.

Naast deze parkeergebouwen is er de mogelijkheid om op de Rand percelen enkele parkeerplaatsen voor bezoekers en mindervaliden te voorzien. Deze worden beperkt tot een maximum van 10 plaatsen per perceel. Deze parkeerplaatsen worden steeds per twee percelen gebundeld; ook hier zorgt het gedeeld gebruik voor een optimalisatie van oppervlakte. Door de toegang naar deze parkeerplaatsen (waar mogelijk) te koppelen aan de toegang tot de koeren, kan het aantal plaatsen van afslaande bewegingen vanaf de ringweg ook beperkt worden, wat de veiligheid en overzichtelijkheid ten goede komt.

Tot slot dienen er parkeervoorzieningen te komen voor vrachtwagens. Niet enkel voor kortstondig parkeren, maar ook voor overnachtende truckers. Dit betekent dat het hier gaat om meer dan enkel parkeerplaatsen. Er dient plaats te worden geboden voor ondersteunende voorzieningen zoals toiletten en douches, maar mogelijk ook verblijfsruimten en kookgelegenheden. In de zone voor watergebonden activiteit dient nabij de logistieke zone hier een plaats voor gezocht te worden. Ook in de zone Bedrijventerrein dienen deze een plaats te krijgen. Op de koeren is er ruimte voor deze parkeerplaatsen, terwijl de parkeergebouwen de verschillende voorzieningen kunnen bevatten. Het lijkt dus logisch deze parkeerplaatsen op de koeren nabij de parkeergebouwen te voorzien.

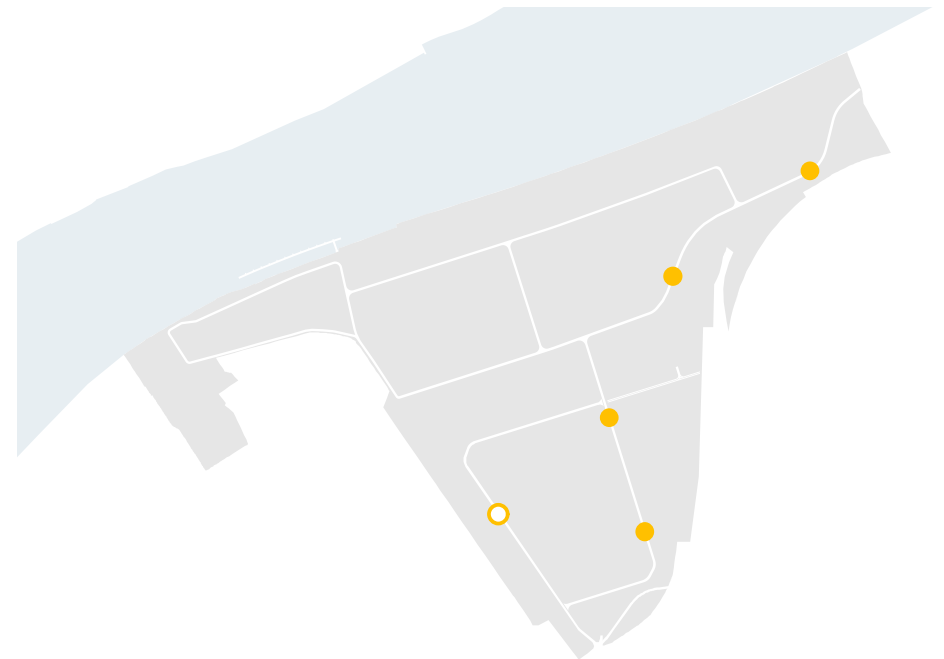


OPENBAAR VERVOER

Voor het openbaar vervoer wordt uitgegaan van een busverbinding, en deze verloopt logischerwijs via de autowegen. Deze infrastructuur biedt de mogelijkheid tot het maken van een doorgaande route, of voor het maken van een lus op het einde van een OV-traject.

Aan de parkeergebouwen worden haltes gekoppeld. Zodoende kunnen deze bij grote stedelijke evenementen worden ingezet als overslagpunt, en kunnen hier kleine knooppunten ontstaan waar de mogelijkheid ontstaat voor extra voorzieningen (winkels, sanitair, etc).

De exacte positionering van de haltes en het verloop van de trajecten zal bekeken moeten worden in overleg met De Lijn.



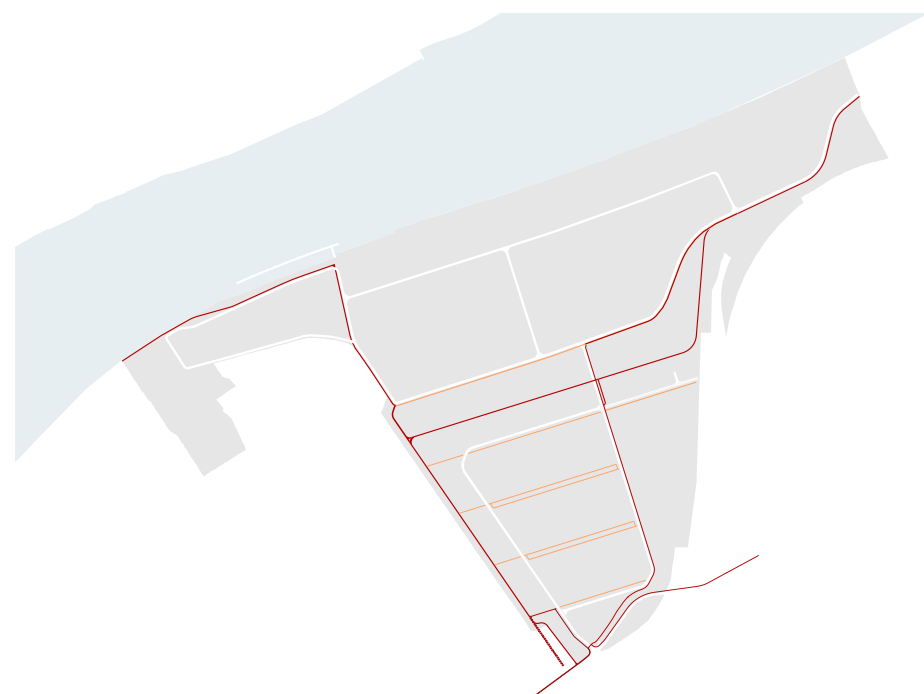
FIETSVERKEER

De fietsroutes hebben een belangrijke plaats binnen het plan voor BGA. Zij worden zowel ingezet en gestimuleerd voor het bestemmingsverkeer, als gebruikt voor de recreatieve routes. Dit betekent dat er doorgaande verbindingen doorheen BGA mogelijk moeten zijn, dat alle verschillende percelen ontsloten dienen te worden, maar dat er ook visueel en fysiek contact gelegd dient te worden met aantrekkelijke plekken zoals de Hobokense Polder, de Schelde en de Groene Corridor.

De fietsverbindingen worden ontvlochten van de autoroutes, waardoor deze verbindingen rustiger, veiliger en comfortabeler zijn. De doorgaande verbinding krijgt vorm als een fietsstrade, die de doorgaande fietspaden van de kaaien koppelt aan die van de Schroeilaan. Deze verloopt over de grens tussen Rand en Corridor en tussen Rand en polder (over de fietsdijk langs de Leigracht), waardoor natuur en bedrijvigheid steeds beiden voelbaar zijn en het fietspad een sterke visuele kwaliteit kent. Door dit traject worden gelijkvloerse kruisingen met de autowegen gemeden, waardoor men hier ongehinderd kan fietsen. Vanaf deze fietsstrade zijn de Rand-percelen direct ontsloten. Van hieruit zijn ook afslagen richting paden die verlopen door de wadi's. Deze paden vormen de ontsluiting van de Kern-gebouwen, en ontleen hun kwaliteit aan hun ligging.

De fietsdijk ligt voorlopig in het verlengde van de Krugerbrug, waardoor een directe verbinding richting Hoboken, over het spoor, mogelijk is. Of de Krugerbrug in zijn huidige vorm behouden blijft is echter zeer de vraag. Daarom pleit het BKP er voor, dat wanneer de Krugerbrug verdwijnt, deze te vervangen door een fietsersbrug als voortzetting van de recreatieve fietsstrade.

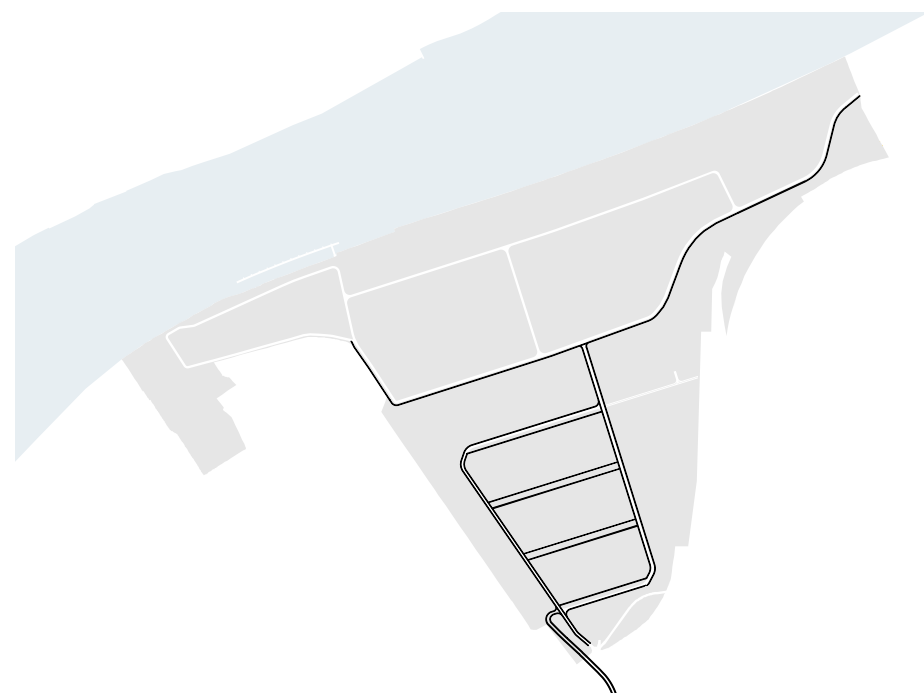
In de noordwestelijke richting is het interessant om het doorgaande fietspad te koppelen aan het jaagpad dat is gelegen op de dijk tussen de Schelde en de Hobokense polder. Dit dient echter bekeken te worden in relatie tot de verdere ontwikkeling van de zone Petroleumcluster.



VOETGANGERS

Net zoals de fietsroutes hebben de voetpaden zowel een rol voor het recreatieve verkeer als voor het bestemmingsverkeer. De routes door de corridor en langs de Leigracht worden dan ook gebruikt voor fietsers en voetgangers.

Maar de voetpaden vormen ook een belangrijke rol voor de verbinding vanaf de centrale OV-haltes en parkeergebouwen naar de individuele kavels. Daarmee lopen er dus wandelpaden parallel aan de autowegen, en parallel aan de fietspaden door de wadi's.



3.8 energie

Voor het thema Energie werkt het BKP verder met de uitgangspunten van het Strategisch Masterplan, en van de Haalbaarheidsstudie Hernieuwbare Energie (Ingenium, 2012), maar worden keuzes gemaakt in functie van leef- en beeldkwaliteit.

Voor de plaatsing van de grote windturbines kwamen in het Strategisch Masterplan twee mogelijke locaties naar voor: in lijn opgesteld in de groene corridor of in lijn opgesteld parallel met de spoorbundel tussen Blue Gate Antwerp en het waterzuiveringsstation. Gezien het recreatieve medegebruik van de groene corridor lijkt deze laatste optie - waarbij het minste hinder voor de gebruikers - optreedt, de meest aangewezen. Gezien de geldende veiligheids- en hindercontouren kunnen ons inziens maximaal drie turbines geplaatst worden.

De daken van de gebouwen zijn ter beschikking voor de plaatsing van fotovoltaïsche cellen en zonnecollectoren. Daarnaast moet onderzocht worden of - aanvullend op de grote windturbines - ook microturbines van het verticaal draaiende type op de daken geplaatst kunnen worden. Dit type turbine is aan een opgang bezig: het heeft een geringe hoogte, een hogere opbrengst en een kleinere gebruikslast dan de gangbare types microturbines. De dakvlakken kunnen ingezet worden voor energiewinning, en er dient dus steeds onderzocht te worden hoe dit zo maximaal en optimaal mogelijk kan gebeuren.

Daarnaast biedt het plan de ruimte om het gebied in te zetten als een productief landschap. Zowel in de tussenfase (leegstaande percelen) als in de uiteindelijke situatie (corridor). Zo kan de wilgenbroek die daar groeit gebruikt worden als biomassa. Bij verdere uitwerking dient deze optie dus steeds uitvoerig onderzocht te worden, ook in relatie tot de meest actuele ontwikkelingen op het gebied van productieve landschappen.

UITGANGSPUNTEN:

- mogelijke windturbines aan rand BGA
- dakvlakken beschikbaar voor energieopwekking