

FOOTPRINT (II)

De footprint van 50% is een maximum. Dit betekent dat er ook voor gekozen kan worden om een kleinere footprint te voorzien. Om dit te stimuleren geeft het BKP de ruimte aan de gebouwen om juist meer de hoogte in te gaan. Waar het Masterplan uitgaat van een maximale bouwhoogte van 5 bouwlagen, stelt het BKP 9 bouwlagen als maximum. De maximale V/T van 2,5 blijft daarbij wel behouden. Dit heeft enkele voordelen:

- De rankere footprint sluit in veel gevallen beter aan bij de feitelijke organisatie en indeling van O&O gebouwen.
- De oppervlakte voor groenvoorzieningen neemt toe, terwijl de footprint kleiner wordt. Hierdoor vergroot de afstand tussen de gebouwen en kunnen deze daarbij ook een alzijdige kwaliteit krijgen.

Er is een dis-harmonie regel van toepassing die vermijdt dat er een serie gelijkvormige gebouwen ontstaat die samen een wand vormen tussen groen en zone Kern. Deze regel vormt een aanmoediging voor het maken van een serie losse objecten, die verspringen in positie, grootte en hoogte. Er ontstaat zo een speelse configuratie, die een zachte grens mogelijk maakt tussen de aanliggende gebieden. Er ontstaan mogelijkheden om specifieke kwaliteiten van de corridor, van de polder en de rest van de omgeving, tot diep in de kern van Blue Gate Antwerp voelbaar te maken.



RELATIE TOT HET LANDSCHAP

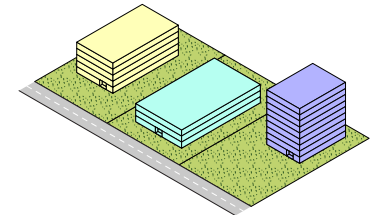
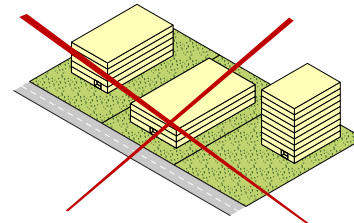
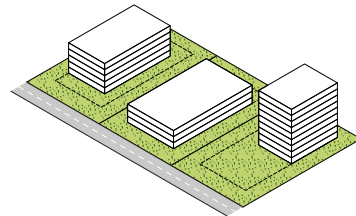
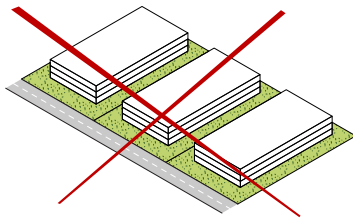
Zoals eerder vermeld, staan de Rand gebouwen visueel vrij in de corridor en in de overgang naar de Hobokense Polder. Zoals de overgang richting de polder zo landschappelijk mogelijk gemaakt wordt, zo dient de topografie en het karakter van de noordelijke kavels zoveel mogelijk in het verlengde te liggen van de topografie en het karakter van de corridor. De grens tussen beiden en tussen de percelen dient zo vaag mogelijk te zijn; er worden bijgevolg geen omheiningen geplaatst. De beveiligingsperimeter van de onderzoeksgebouwen valt gelijk met de gebouwperimeter. Zodoende spreekt het ook voor zich dat het onderhoud van de open ruimte centraal geregeld wordt binnen het parkmanagement, zodat er een samenhangende groenruimte kan ontstaan.



VORMGEVING PERCELEN

FOOTPRINT

De percelen mogen voor maximaal 50% bebouwd worden, en hebben een maximale V/T van 2,5. Het maximale aantal bouwlagen is 9. Dit zorgt ervoor dat de maximale enveloppe nooit volledig gevuld zal worden. Dit geeft meer flexibiliteit in de proportionering van de gebouwen. Zodoende zullen de gebouwen ten opzichte van elkaar verspringen in de verschillende richtingen en komen de gebouwen meer vrij in het groen te staan.



MATERIALISATIE

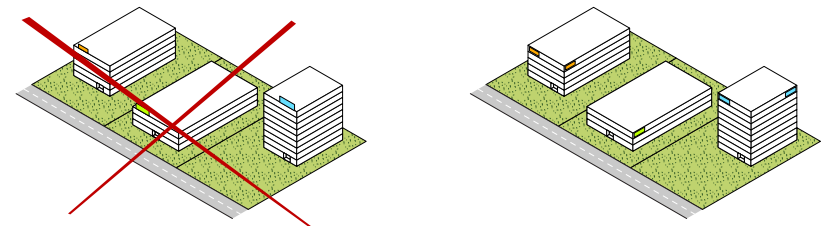
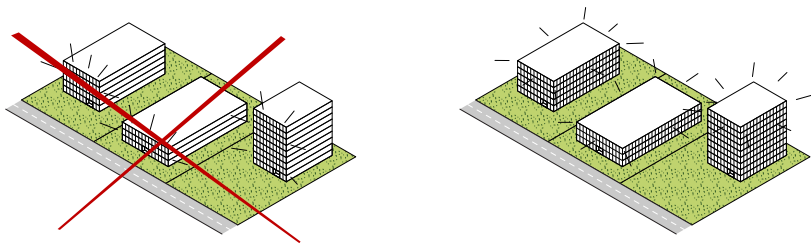
De gebouwen mogen onderling verschillen in materiaalgebruik. Het BKP schrijft geen specifieke materialen voor op esthetische gronden, maar kiest ervoor het beeld te laten volgen uit de duurzame kwaliteiten van de gebouwen. Er worden dus geen specifieke materialen voorgeschreven, maar wel eisen op het gebied van duurzaam materiaalgebruik en een zichtbaar duurzame montagewijze. Bij de keuze van het materiaal moet gekeken worden naar de totale impact op het milieu als gevolg van zaken als productie, montage, levensduur, herbruikbaarheid, vervuiling en afvalstromen. Voor een exacte bepaling hiervan wordt verwezen naar de BREEAM Green Guide, minimum score 'very good'.

ORIËNTATIE

De gebouwen staan vrij in het groen. Hoewel de gebouwen zich steeds functioneel, met hun adres, richten op de secundaire wegen, hebben zij een dubbele oriëntatie, doordat zij aan de andere kant geflankeerd worden door een doorgaand fietspad. Het maken van een alzijdig karakter van de gebouwen is dus van groot belang. Op de eerste plaats zorgt dit voor een maximale herkenbaarheid voor zowel fietsers als voor automobilisten. Maar tegelijkertijd is het voor het karakter en de sociale veiligheid van de corridor en de polder (en de daarin gelegen paden) van belang dat er geen achterkanten ontstaan.

SIGNALISATIE

Signalisatie is toegelaten, maar dient wel binnen het volume van het gebouw te vallen. Dus niet boven op het dak, maar aan de gevel. Door het alzijdige karakter kan de signalisatie aan ieder gevelvlak voorzien worden, of op een gevelvlak naar keuze.



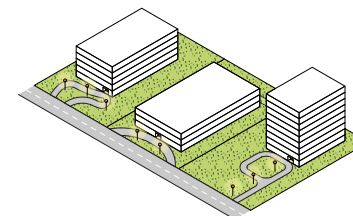
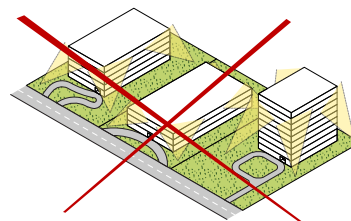
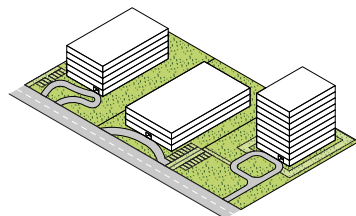
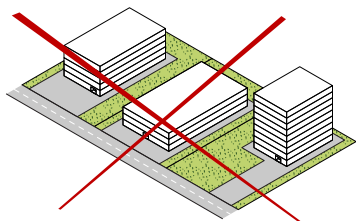
VERHARDING EN BRANDWEERROUTE

Slechts 30% van de onbebouwde ruimte mag verhard worden. Deze verharding wordt bij voorkeur voorzien tussen bebouwing en autoweg in, zodat het maaiveld grenzend aan de corridor of de Leigracht hier zoveel mogelijk van ontzien wordt. De enige uitzondering is de aansluiting die van hieruit gemaakt kan worden op het aanliggende fietspad.

Parkeren gebeurt binnen BGA zoveel mogelijk in geclusterde parkeergebouwen. Echter, op de Rand percelen is een beperkt aantal van maximaal 10 bezoekersparkeerplaatsen toegelaten. Deze worden steeds per 2 kavels gekoppeld; waardoor de oppervlakte geoptimaliseerd kan worden en het aantal plaatsen voor afslaande bewegingen vanaf de ringweg beperkt kan worden. De positie van deze parkeerplaatsen is daarmee tegen de perceelgrens, grenzend aan de autoweg.

Verder zal er voorzien moeten worden in de ontsluiting van het gebouw, dus een verharding die een verbinding vormt tussen toegang en voetpad, autoweg en parkeerplaatsen. Deze zal gebruikt worden door het personeel (dat parkeert in de clustergebouwen), bezoekers en eventuele leveringen. Deze heeft zoveel mogelijk het karakter van een 'oprijlaan'. Dus geen grote verharde vlakte, maar veel meer een vloeiende route door het groen die de mensen naar de inkom van het gebouw leidt.

Bij de indeling van het perceel dient rekening gehouden te worden met de toegankelijkheid voor de brandweer. Indien hiervoor extra verharding nodig is rondom het gebouw, dan dient dit voorzien te worden in gewapend gras, of een andere visueel groen begroeide variant op verharding.



VERLICHTING

Om de ecologie van de wadi's en de corridors zoveel mogelijk met rust te laten en verstoring van de fauna te voorkomen, dient de externe verlichting van de gebouwen zoveel mogelijk beperkt te worden. De gebouwen mogen sowieso niet van buitenaf aangelicht worden. Enkel de toegangsroute en de inkom mogen extra belicht worden. Doordat deze zich steeds aan de straatzijde bevinden, en niet aan de wadi-, polder- of corridor-zijde, blijft de lichtvervuiling binnen de ecologische zones tot een minimum beperkt.

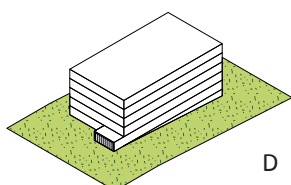
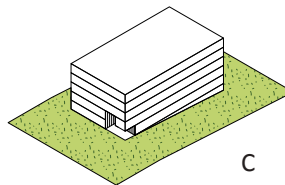
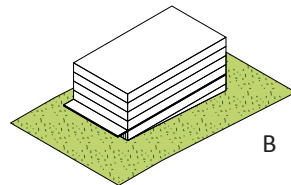
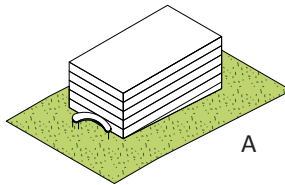
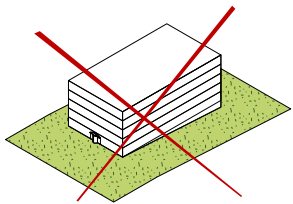
VORMGEVING GEBOUWEN

INKOMPARTIJ

Het adres van de gebouwen heeft behoefte aan een verbijzondering. Een eenvoudige tochtsas in het vlak van de gevel mist zeggingskracht bij gebouwen van deze schaal in een dergelijke context.

Enkele voorbeelden van manieren om het adres juist extra kracht bij te zetten zijn:

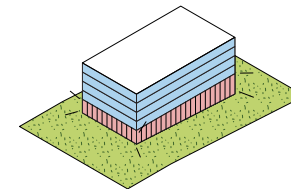
- Een luifel of een ander object, dat bemiddelt tussen groene omgeving en gebouw. (A)
- Een luifel die voortkomt uit het gebouw en meedoet in de morfologie van deze. (B)
- Een uitsnede uit het volume van het gebouw waardoor een tussenruimte wordt gevormd, juist voor de inkom van het gebouw. (C)
- Een volume dat een verlengde is van het gebouw en zodoende een toegevoegde waarde vormt voor de morfologie van het gebouw. (D)



PLINT

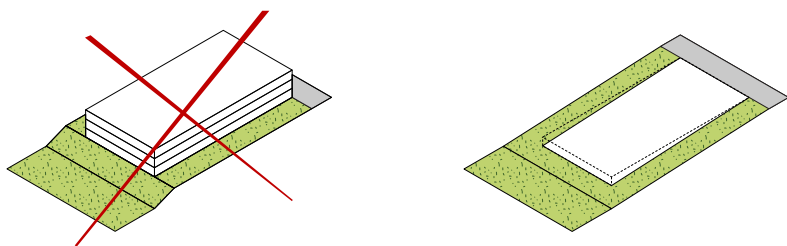
Programma met een meer publiek of open karakter dient zoveel mogelijk in de plint van de gebouwen worden geplaatst, en worden benadrukt in het gevelvlak. De gevel van de plint mag dan ook nooit volledig gesloten zijn.

Het publieke karakter van de plint zorgt voor een verrijking van het gevelbeeld, voor een sterkere relatie tot de groene omgeving en voorkomt een anoniem karakter van de gebouwen in de beleving van de voorbijgangers.



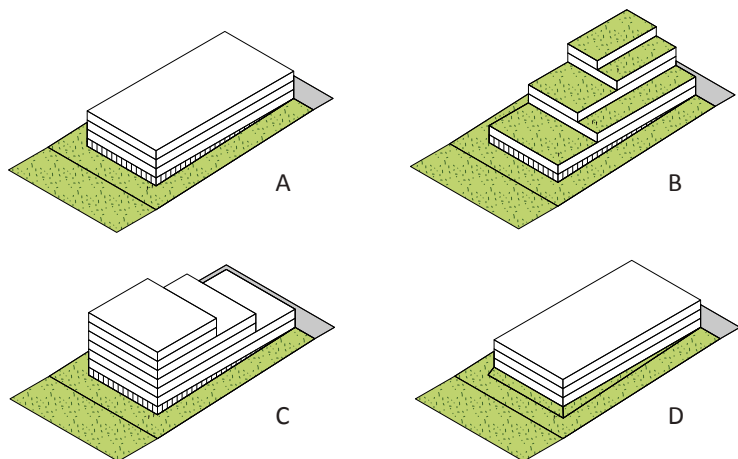
RELATIE VAN PLINT TOT TOPOGRAFIE

Om de Rand kavels en het aanliggende landschap visueel aan elkaar te koppelen, dient de topografie (en beplanting) van dit landschap door te lopen over de percelen. Op ieder kavel dient, in de zone buiten de maximale footprint, de geleidelijke topografie van het landschap overgenomen te worden. Binnen de zone van de maximale footprint is er de vrijheid om op een eigen manier met deze topografie om te gaan.



Dit kan op verschillende manieren, waarvan hier een aantal voorbeelden volgen:

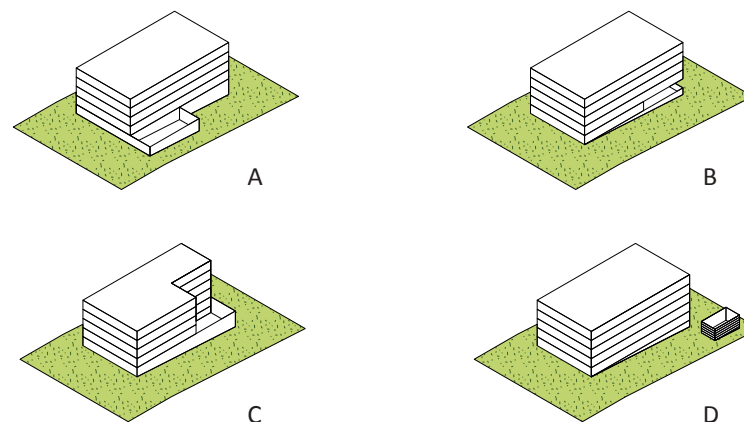
De onderste verdieping ligt verzonken in het maaiveld. Met het geleidelijk aan aflopen van het maaiveld komt deze verdieping geleidelijk aan te voorschijn en opent zich zodoende richting corridor. (A) Het volume trapt op parallel aan het stijgen van het landschap (B), of maakt juist de tegengestelde beweging, waardoor het hoogteverschil juist extra wordt aangezet. (C) Het gebouw wordt op een groene sokkel - een terp - in het hellende landschap geplaatst. (D)



TECHNISCHE INSTALLATIES EN ANDERE VOORZIENINGEN OP HET MAAIVELD

Op maaiveld kan er ruimte nodig zijn voor ondersteunende zaken, zoals installaties, afvalbeheer, proefopstellingen en fietsenstalling. De positionering en vormgeving hiervan vraagt dezelfde aandacht als het ontwerp van het gebouw zelf en dient in relatie te staan tot dit gebouw. Enkele mogelijkheden zijn:

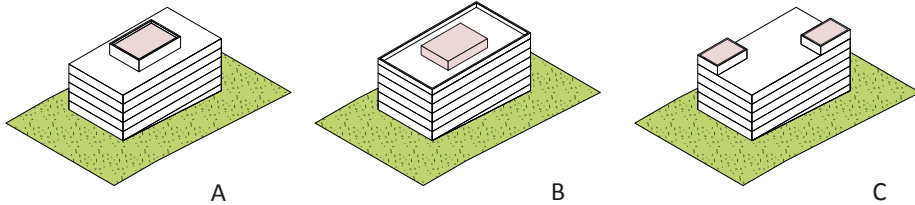
- Een volume dat voortkomt uit de morfologie en het beeld van het gebouw. (A)
- Een horizontale uitsnede uit het gebouw. (B)
- Een verticale uitsnede uit het gebouw. (C)
- Een los volume dat sterk gerelateerd is aan het hoofdgebouw, in volume, materialisatie en detaillering, geplaatst binnen de bebouwbare contouren. Of dat in volume, materialisatie en detaillering interageert met het aanliggend natuurlijk landschap. (D)



TECHNISCHE INSTALLATIES OP HET DAK

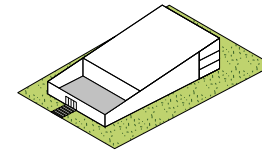
Omdat de Rand gebouwen reeds van grote afstand zichtbaar zijn, moet er zorgvuldig worden omgegaan met het positioneren van technische installaties op het dak. Deze dienen aan het zicht onttrokken te worden. Dit kan op verschillende manieren. Bijvoorbeeld door de installaties in te pakken in een volume met een bekleding die gelijkwaardig is aan de gevelafwerking. (A) Een andere mogelijkheid is om het gevelvlak boven de dakrand door te trekken, waardoor een borstwering ontstaat die het zicht op de installaties ontnemt. (B) Een derde optie is om de installaties in te pakken in een volume, dat een karakteristieke toevoeging vormt aan de morfologie van het gebouw. (C)

Op de daken is de plaatsing van fotovoltaïsche panelen toegestaan. Indien hiervan geen gebruik wordt gemaakt, dan dienen de daken groendaken te zijn (conform de Bouwkundige Verordening van de stad Antwerpen).



FUNCTIONELE FLEXIBILITEIT

Waar deze percelen in het masterplan enkel bedoeld waren voor O&O bedrijven, wordt -om de flexibiliteit te bevorderen- de mogelijkheid gegeven voor productie bedrijven (of tussenvormen tussen O&O en productie) om zich hier te vestigen. Dit is perfect mogelijk, indien zij zich houden aan de eerder beschreven regels. Hieronder is daar een eenvoudig voorbeeld van gegeven: een horizontaler volume, wat een eigen koer binnen het volume opneemt. Maar uiteraard zijn er nog vele andere mogelijkheden; zolang de voorgenoemde ontwerpprincipes worden toegepast.



REFERENTIES BEELD BEBOUWING RAND



Villa Voka Kortrijk, Office KGDVS



ETH e-Science Lab Zurich, Baumschlager Eberle



Blue Office Bochum, SSP Schürmann Spannol



Laboratory Building Basel, David Chipperfield



Tour Euravenir Lille, LAN Architecture



Uffici Selimex Laces, Werner Tscholl



Campus Hoogvliet, Wiel Arets



Laboratory Canfranc, Basilio Tobias

5.3 zone voor specifieke regionale bedrijvigheid met een watergebonden karakter

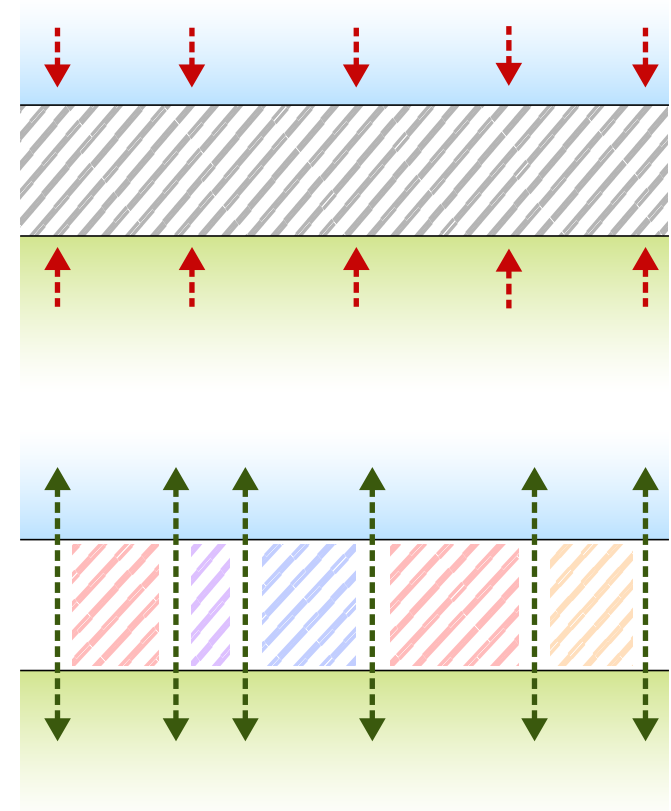
In tegenstelling tot de zones Rand en Kern in de buik van Blue Gate Antwerp, die uitgaan van een volledige herstructurering van het gebied, zijn de mogelijkheden in de watergebonden zone - gelegen aan de Schelde - veel eerder beperkt. In deze zone zijn bestaande activiteiten en bebouwing en verschillende erfgoedelementen aanwezig. Daarnaast is een groot deel van deze zone - met name de huidige Petroleumcluster - nog zeker tot 2035 volop in gebruik door de huidige concessiehouders.

De Zone Watergebonden Bedrijvigheid bestaat uit twee delen: de Zone Logistiek - aanleunend bij de Zone voor Stedelijke Activiteiten (geen onderdeel van dit BKP) - die op korte termijn ontwikkeld kan worden voor watergebonden logistiek, en de Zone Petroleumcluster - strekkend van de Zone Logistiek tot aan de Hobokense Polder - die pas na 2035 door-ontwikkeld kan worden. Samen vormen deze de watergebonden zone van Blue Gate Antwerp, gelegen in het verlengde van de stadskaden.

Op de korte en de lange termijn dient een evenwicht gevonden te worden tussen de economische belangen van de ontwikkeling van deze zone voor de totale ontwikkeling van Blue Gate Antwerp; en het belang voor de identiteit, en de leef- en beeldkwaliteit. Deze aspecten kunnen verzoend worden door een weloverwogen en flexibele kavelstructuur - geënt op de huidige weginfrastructuur (in functie van fasering) - met voldoende maat en kadelengete. Deze structuur wordt doorregen met smalle groenstructuren die samen vallen met de (bestaande) weginfrastructuur.

Het BKP richt zich binnen deze zone daarom in de eerste plaats op de infrastructuur en de aangelegene ruimtes; de delen waar nu al mee gestart kan worden. Dit legt daarnaast ook de basis voor de kavelstructuur en mogelijke ontwikkeling die later op deze kavels zal plaatsvinden.

Vanuit leef- en beeldkwaliteit zijn er enkele primaire doelstellingen. Op de eerste plaats moet de aanwezigheid van de Schelde en de bijpassende watergebonden activiteiten tot zover mogelijk in het hart van Blue Gate Antwerp voelbaar worden gemaakt. Daarnaast moet er een structuur worden geïntroduceerd die schaal geeft aan dit enorme gebied, en tegelijkertijd karakter toevoegt. Tot slot dient de groenkwaliteit van de Hobokense Polder deels tot in het plangebied getrokken te worden.



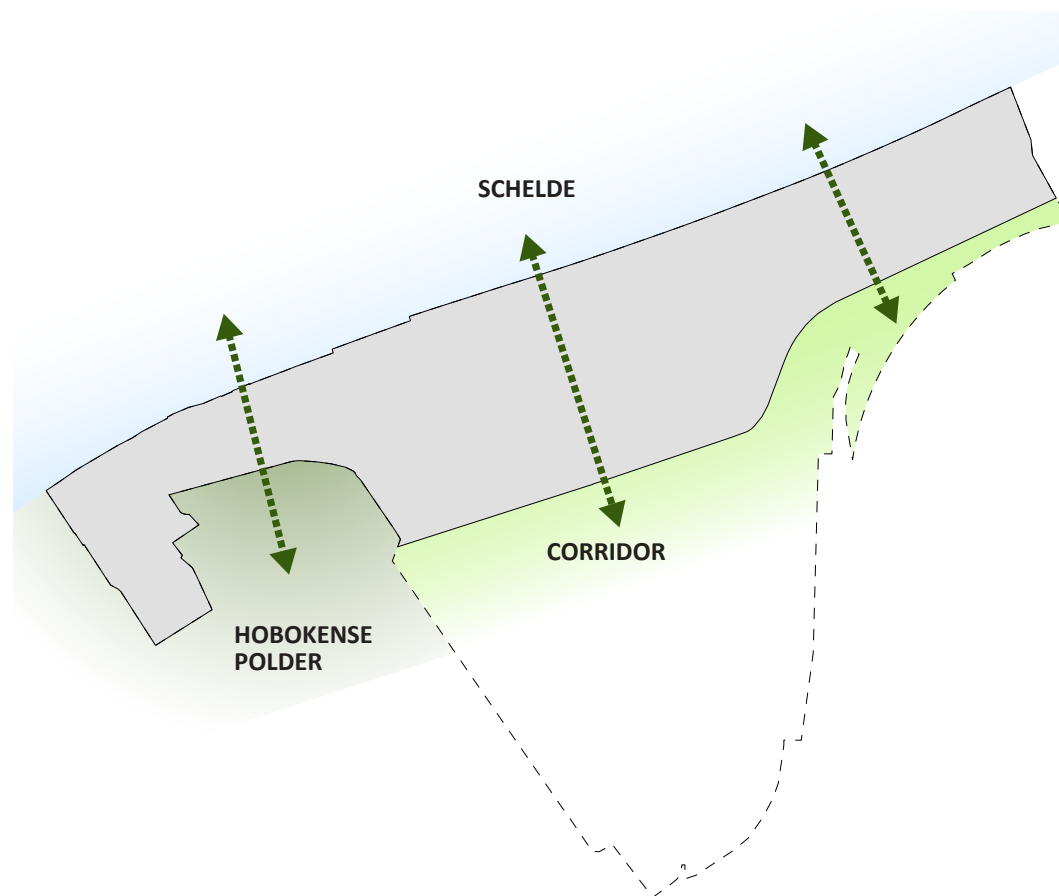
Wens tot punctuele doorsteken in de watergebonden zone, als visuele en fysieke koppeling van Schelde en Corridor.

RELATIE TOT HET LANDSCHAP

De Zone Watergebonden Bedrijvigheid ligt aangesloten op 4 landschappelijke/ecologische ruimten. Ten noorden is er de Schelde, ten zuiden is er de groene corridor, ten westen is er de Hobokense Polder, en ten oosten is er de aansluiting op de (toekomstige) stadskaden en de Groene Singel. De aanwezigheid van deze landschappelijke/ecologische ruimten is een grote meerwaarde voor de leef- en beeldkwaliteit van Blue Gate Antwerp. Zoals hiervoor reeds gesteld is het dus zaak een optimum te vinden tussen het eerder afgesloten karakter van deze zone, en het lees- en voelbaar maken van de activiteiten binnen deze zone en van de aanliggende ruimten. Hierbij moet rekening worden gehouden met de topografie zoals deze eerder is toegelicht.

Op de grenzen tussen ontwikkelingsfasen, en ter plaatse van reeds bestaande wegenis, kan worden ingezet op stroken met een intens vergroend karakter, die een verbinding vormen tussen groen en water. Deze vallen samen met bestaande weginfrastructuur. Deze verbindingen introduceren lineaire groenkwaliteit, creëren een zonering en daarmee een meer kleinschalige maat, en vormen de eerste aanzet tot een kavel- en gebouwstructuur die zoveel mogelijk loodrecht op de Schelde staat.

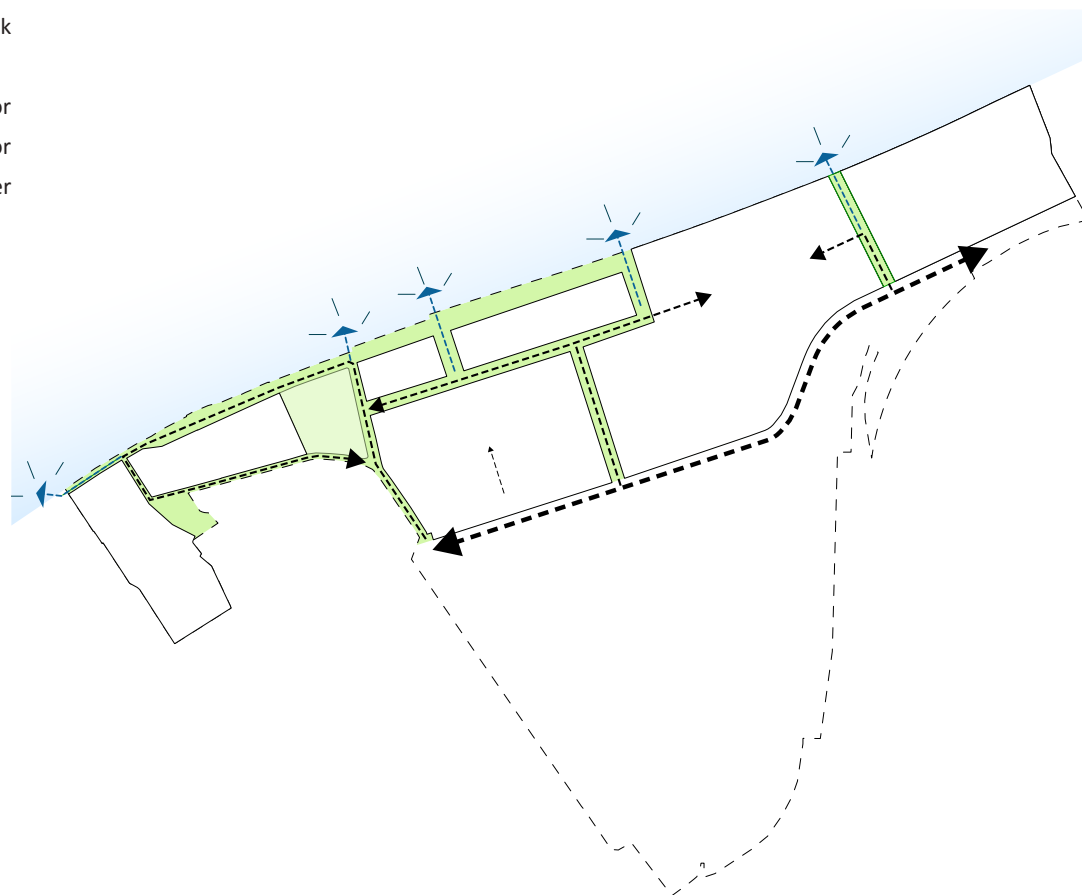
Aan de kant van de Hobokense Polder, ten westen van de Naftaweg wordt de bestaande bebouwingsvorm aangehouden. De bestaande bedrijvigheid kan hier blijven bestaan, maar de wegenis en de ommuringen van de bebouwing worden bijkomend vergroend waardoor de landschappelijke kwaliteit van de polder tot aan de Schelde wordt doorgetrokken. De oever krijgt hier een veel natuurlijker karakter, aansluitend op de toekomstige oever voor de Hobokense Polder. Deze is toegankelijk voor fietsers en voetgangers van aan de Naftaweg.



ONTSLUITING

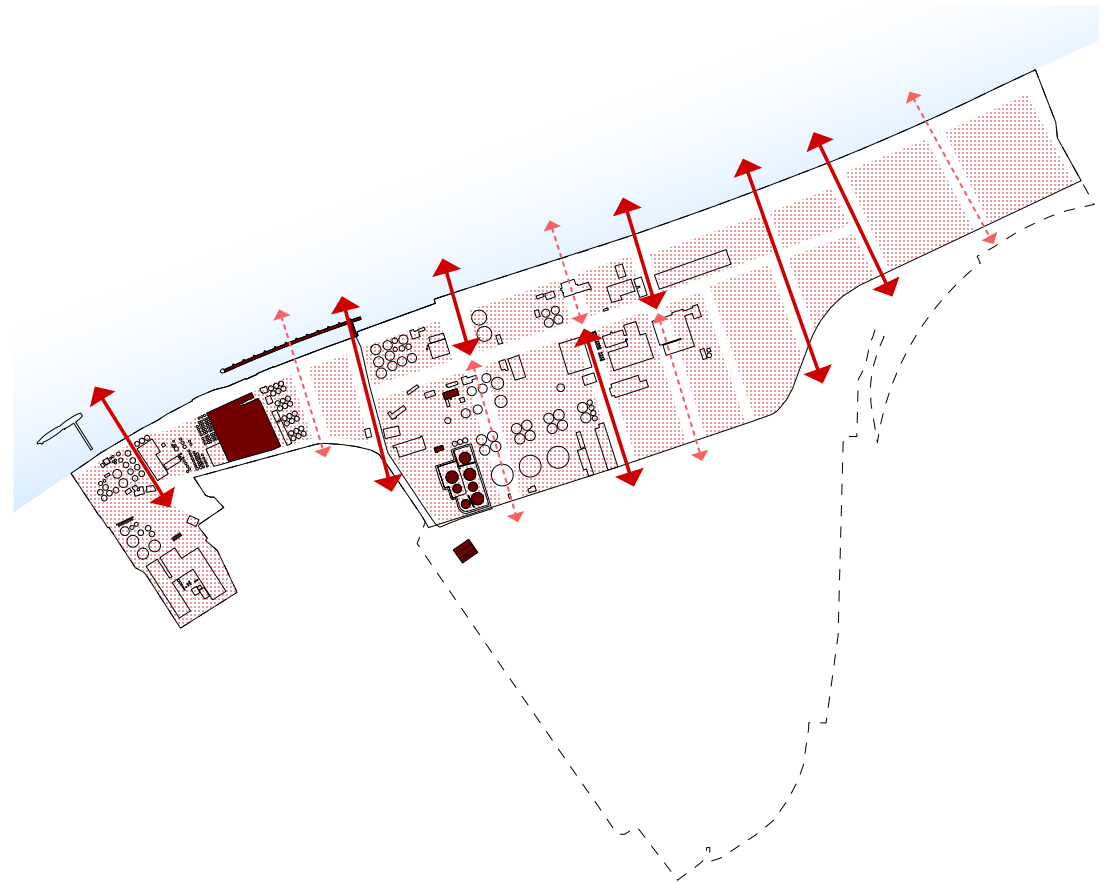
De ontsluiting van de Zone Watergebonden Bedrijvigheid takt aan op de oost-west verbinding ten noorden van de groene corridor. De wegen gaan steeds van op deze weg loodrecht de zone in, ter plaatse van de groene verbindingzones zoals die in de vorige paragraaf zijn besproken. Deze worden gekenmerkt door een relatief breed profiel met een intens groen karakter. Deze wegen lopen niet volledig tot aan de Schelde, maar slaan eerder af, de verschillende deelgebieden in. Het laatste deel van deze stroken is dan ook potentieel verkeersluw. Hierdoor ontstaan compacte kwalitatieve groene plekken te midden van de bedrijvigheid (doch zonder toegang tot deze bedrijvigheid), die gelegen zijn aan de Schelde. Deze groene plekken zijn publiek toegankelijk zonder afbreuk te doen aan het niet-publieke karakter van de Zone Logistiek.

De vergroening van de wegenis wordt gezocht binnen de huidige bestaande wegprofielen, door de omheiningen niet noodzakelijk op de perceelgrenzen te plaatsen (en dus wat extra ruimte voor een berm te verkrijgen), en door omheiningen te voorzien die begroeibaar zijn met - idealiter bloemendragende - beplanting.



MORFOLOGIE

Door de infrastructuur en het groen wordt een structuur geïntroduceerd die zich zoveel mogelijk richt op het voelbaar maken van het waterfront, en van de watergebonden activiteiten, tot in het hart van Blue Gate Antwerp. De toekomstige bebouwing wordt best zo gepositioneerd, dat er fysieke en visuele koppelingen ontstaan tussen de Corridor en de Schelde. Zodoende wordt niet alleen de Schelde voelbaar gemaakt tot in het hart van Blue Gate Antwerp, maar raken ook de bedrijven in deze zone veel nauwer betrokken bij de rest van BGA en profiteren zij veel meer van de nabijheid van de kwalitatieve ecologische ruimtes. De exacte invulling is afhankelijk van de gekozen ontwikkeling op lange termijn.

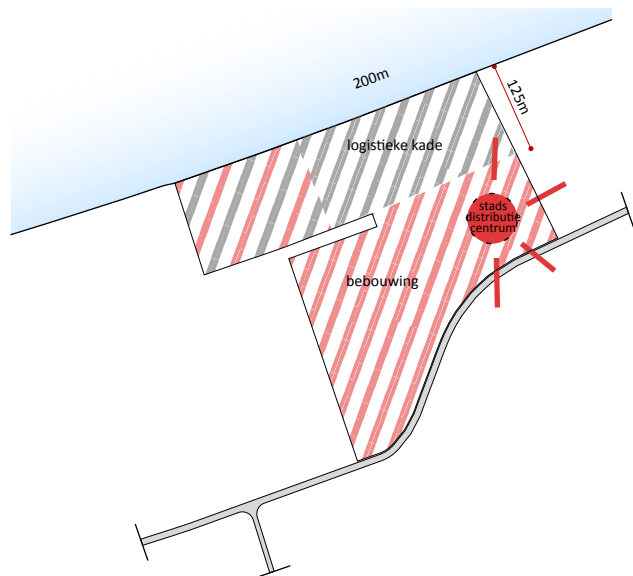


ZONE LOGISTIEK

De Zone Logistiek is het eerst te ontwikkelen deel van de Zone Watergebonden Bedrijvigheid. Het is dan ook de eerste plaats waar de voornoemde ontwerpprincipes van toepassing zijn.

ZONERING

Direct aan de Schelde wordt een logistieke kade voorzien, met een minimale afmeting (richtinggevend) van 200x 128 meter (mogelijk op te splitsen in een laad- en losinstallatie van 200m x 50m, en een achterliggend terrein van 200m x 78m). De rest van de kade kan gebruikt worden voor verdere uitbreiding van de logistieke kade. Het zuidelijke deel van het perceel wordt gebruikt voor het organiseren van de logistieke gebouwen met de nodige infrastructuur. De zuid-oost hoek van de Logistieke Zone is de aangewezen plaats voor het positioneren van het SWDC. Dit gebouw kan tevens kantoren bevatten die instaan voor het beheer van heel Blue Gate Antwerp. Het is potentieel dus de kop van de gehele gebiedsontwikkeling. De inplanting - op de grens van de zone voor Stedelijke Activiteiten - en de architectuur van het gebouw dienen deze rol uit te dragen.

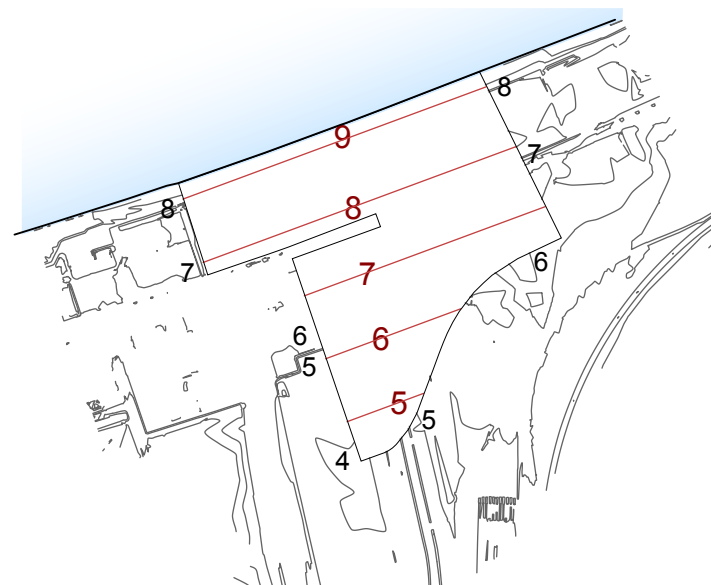


TOPOGRAFIE

De kade van de Schelde is onderhevig aan het Sigma peil. Dit betekent dat het waterfront opgehoogd dient te worden tot een peil van +9,25m. Om het gebied ook in de toekomst goed te laten functioneren dient de topografie aangepast te worden in functie van een goede aansluiting met dit Sigmapeil.

Het specifieke gebruik van de Logistieke Zone vraagt ook om een specifieke topografie: zo vlak mogelijk. Dit wil zeggen dat het hoogteverschil tussen de zijde aan het water en de zijde aan de Groene Corridor zo geleidelijk mogelijk verdeeld dient te worden over het terrein. Daarbij dient de logistieke zone zo goed mogelijk aan te sluiten op de Groene Corridor, zodat vermeden wordt dat hier een grote blinde wand of talud ontstaat.

Door het vlak van de Logistieke Zone met 1,2% te laten dalen vanaf de Schelde blijft de functionaliteit gewaarborgd, terwijl de aansluiting met de corridor ruimtelijk vloeiend verloopt.

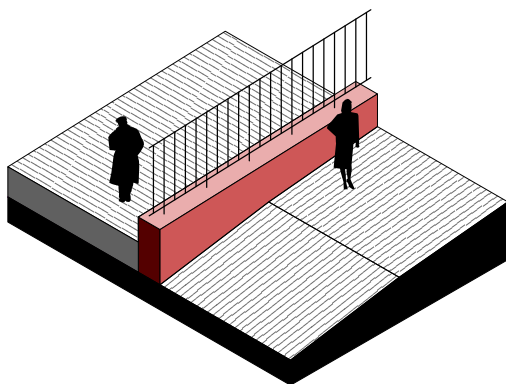


AANSLUITINGEN

De gewenste topografie van de Logistieke Zone verloopt niet gelijk met de topografie van de aangelegene zones (Zone voor Stedelijke Activiteiten, en de Zone Petroleumcluster), en daarbij is nog onduidelijk wat de gewenste toekomstige topografie van deze aangelegene zones is.

Daarmee is de vormgeving van de grenzen van de Logistieke Zone van groot belang. Deze grenzen dienen enerzijds de nodige afscherming van deze zone mogelijk te maken, maar anderzijds dienen zij ook de huidige en toekomstige hoogteverschillen op te vangen. Daarbij is het belangrijk dat zij de mogelijkheden voor de toekomstige ontwikkelingen zoveel mogelijk open houden.

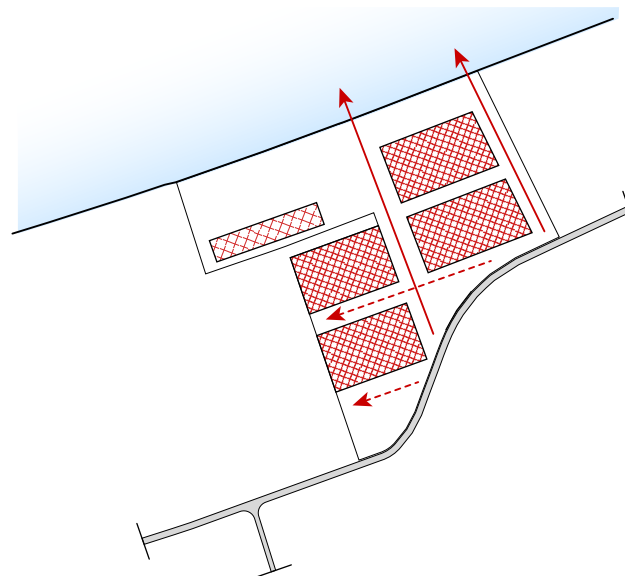
De gekozen aansluiting moet deze marges kunnen opvangen zonder extra ruimte in beslag te nemen. Daarom stelt het BKP voor om een gesloten muurtje te voorzien dat parallel loopt aan het maaiveld van de Logistieke Zone, maar hier een halve meter bovenuit steekt. Daarmee zal deze muur zeker boven het maaiveld van de aangrenzende zones blijven. Bovenop deze muur kan een hek geplaatst worden ter afsluiting van het terrein. Belangrijk is wel dat deze afsluiting transparant blijft, zodat hier geen gesloten wand ontstaat. Zodoende is de watergebonden activiteit een wezenlijk onderdeel van BlueGate Antwerp, zowel functioneel als visueel. Voor deze muur kunnen de bestaande havenhekwerken (IPZ001 in hoofdstuk 2.6) hergebruikt worden, of kan er gekozen worden voor een afscherming die refereert aan de vormgeving van deze oorspronkelijke hekken.



BEBOUWING

Voor de bebouwing wordt er uitgegaan van een minimale maat per loods van 129 x 79 meter, met een hoogte van 12 meter.

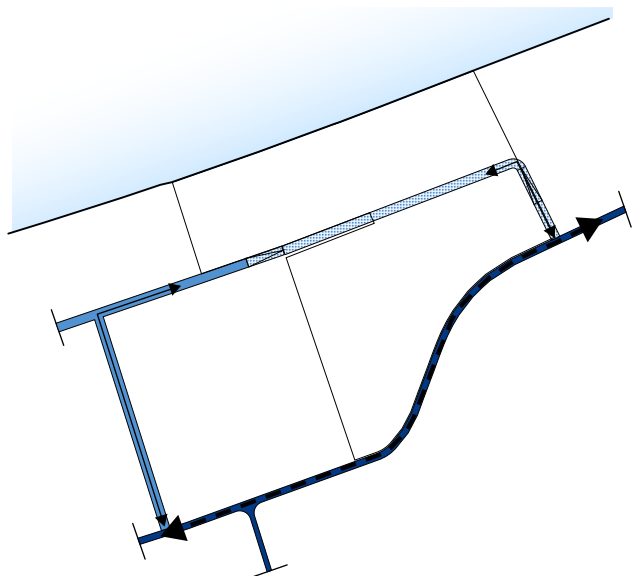
De gebouwen zijn uitgelijnd op elkaar, zodat er doorgaande assen tussen de gebouwen ontstaan. Deze assen hebben zowel belang voor de ontsluiting binnen het gebied, als voor de visuele kwaliteit. Immers, op deze manier ontstaan er doorzichten vanaf de hoofdontsluitingsweg en de corridor. Deze doorzichten zorgen er voor dat er visueel contact mogelijk blijft tussen de kern van BGA en de Zone Watergebonden Activiteit. Zodoende is deze activiteit een wezenlijk onderdeel van de beleving van het gebied, wat nog eens wordt versterkt doordat de gebouwen terugspringen ten opzichte van de zuidelijke zone-grens. Daarbij zorgen de assen in noord-zuid-richting ervoor dat de Schelde visueel aanwezig is tot in de corridor. Het gebouw linksboven is reeds ingepland, maar vormt geen obstructie voor deze doorzichten.



EXTERNE ONTSLUITING

Binnen de Logistieke Zone wordt de route van de d'Herbouvillekaai aangehouden voor de ontsluiting. Aan de westzijde zal de oorspronkelijke weg behouden worden, en sluit deze weg daar dus perfect op aan. Via de Olieweg wordt de link gemaakt met de nieuwe hoofdontsluiting en de corridor van BGA. Aan de Oostzijde wordt er een nieuwe weg aangelegd, die over de grens van de Logistieke Zone verloopt richting de hoofdontsluitingsweg.

Door de ontsluiting via deze routes te groeperen wordt het aantal plaatsen met afslaande bewegingen op de hoofdontsluitingsweg geminimaliseerd, terwijl de toegang tot de Logistieke Zone eenvoudig controleerbaar is.



INTERNE ONTSLUITING

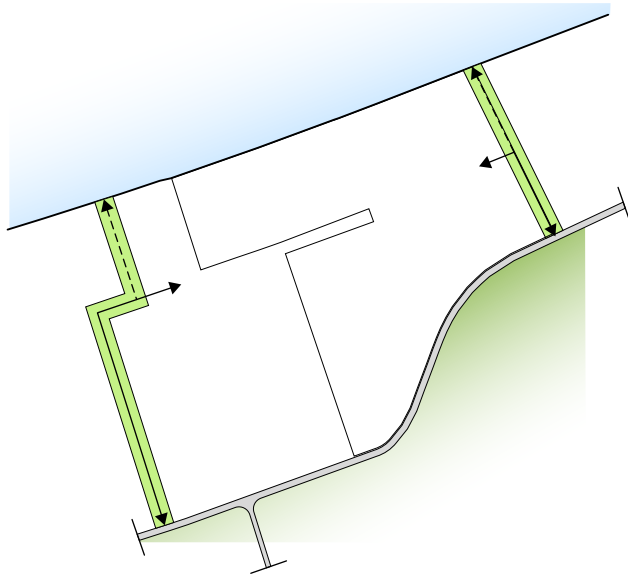
Bij 'bebouwing' is aangegeven dat er assen zijn tussen de gebouwen. Deze zorgen voor de interne ontsluiting van het gebied. Via deze assen kunnen de goederen getransporteerd worden tussen de kade en de gebouwen. Per gebouw is steeds een langse gevel voorzien voor de toegang met vrachtwagens. Hiervoor is steeds een koer-zone met een diepte van 30 meter vrijgehouden, zodat de vrachtwagens hier hun draaibewegingen kunnen maken. Ook aan de kopse kanten is eventueel ontsluiting mogelijk (ook hier wordt minimaal 30 meter vrijgehouden).



RELATIE TOT HET LANDSCHAP

Zoals eerder besproken dienen de ontsluitingswegen loodrecht op de Schelde sterk vergroend te worden, en daarmee een ecologische, visuele en publieke link te leggen tussen de kern van Blue Gate Antwerp en de Schelde.

Daarbij spelen deze groene stroken ook een belangrijke rol in de zonering en leesbaarheid van de watergebonden zone. Door wegen, maar ook begrenzingen van zones te vergezellen van groenelementen, worden deze geaccentueerd. Hiermee wordt ook de oriëntatie binnen het gebied eenvoudiger.



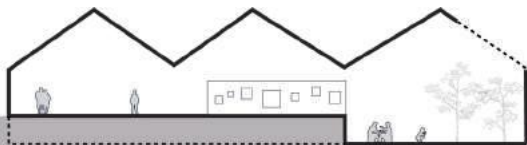
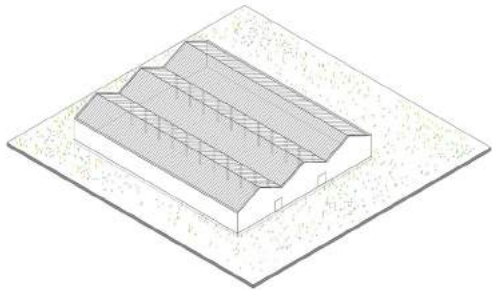
5.4 ontwikkelingspotenties erfgoed

ONTWIKKELINGSPOTENTIES LOODSEN

PRINCIPE 1

Een loods wordt herbestemd en gerenoveerd als gebouw. De vloerplas wordt eventueel aangepast in functie van de aanliggende topografie. Een herbestemming als kantoor, opslagruimte, atelier of gemeenschapsfunctie behoort tot de mogelijkheden.

De meeste loodsen zijn gebouwd als depot of opslagruimte onder een hoge spantstructuur en bieden dus ook bij een ophoging van het terrein voldoende hoogte voor een nieuwe invulling.



PRINCIPE 2

Een loods wordt aangevuld met een nieuw gebouw voor kantoren en zelf ingevuld als opslagruimte, atelier of garage.

