

VECTRIS

/ CONCEPTONTWERP ASTRIDPLEIN ANTWERPEN

OPDRACHTGEVER	Bureau Bas Smets (stad Antwerpen)
CONTACTPERSOON	Eva De Meersman (eva@bassmets.be – 02 219 75 21)
PROJECTTEAM	Evelien Van Bockstal, Chiara Bonine, Ciska Geysens
LOOPTIJD	11.2024 – 04.2026
BEDRAG	€ 44.744 (excl. BTW)
SAMENWERKING	Bureau Bas Smets, SWECO, ...

Het projectteam van Bureau Bas Smets won de wedstrijd voor het ontwerp van het Astridplein en het onderliggende verdiep -1. VECTRIS ondersteunt het team op vlak van mobiliteit, wat op dit internationaal mobiliteitsknooppunt een belangrijk onderdeel is.

SITUERING

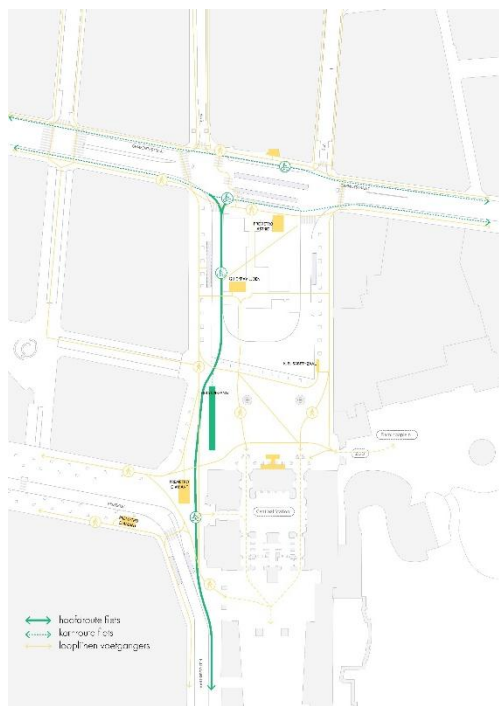
Voor het ontwerp van het plein en de ondergrondse verdieping moet rekening gehouden worden met tal van factoren. Zo is er de verknoping van het openbaar vervoer (trein, tram, metro, bus), maar is er ook deelmobiliteit. De dagelijkse voetgangers, fietsers en autoverkeer moeten ook worden meegenomen. Ten slotte zijn er ook de toeristenbussen en taxi's die een plek aan het station zoeken.

Naast deze mobiliteitsaspecten moet het plein ook functioneren als plein, als aankomstplein in de stad, waarrond horeca, de Zoo, de Elisabethzaal, ... gelegen zijn.

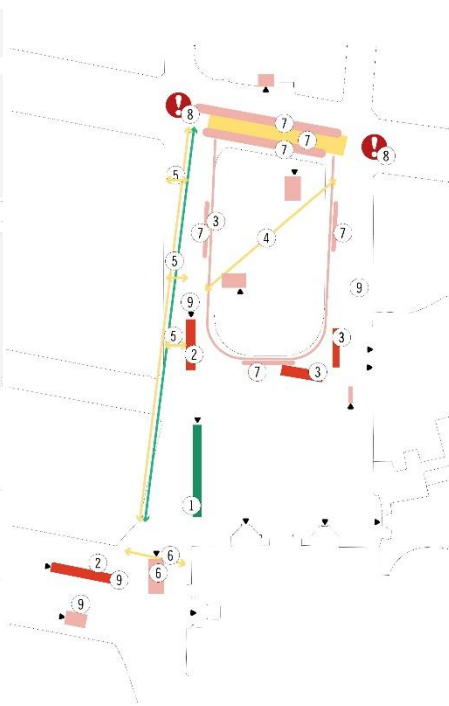
WEDSTRIJDFASE

Vanuit de macronetwerken werden de grote lijnen vastgelegd. Zo werd gekozen om de in- en uitrit van de ondergrondse autoparking te heroriënteren en de huidige in- en uitrit van de autoparking te hergebruiken voor de fietsenstalling op het verdiep -1. Zo kan het plein én het verdiep -1 zo autovrij mogelijk gemaakt worden.

Vervolgens worden regulieren tramlijnen van het plein gehaald en wordt het plein van gevel tot gevel doorgetrokken (mits calamiteitenlus). Ook de oude fietstrap verdwijnt, waardoor het plein met het parkdeel, alsook de ondergrondse fietsenstalling worden gemaximaliseerd.



Netwerk actieve weggebruikers toekomst (verdiep 0).



Knelpuntenkaart (verdiep 0).



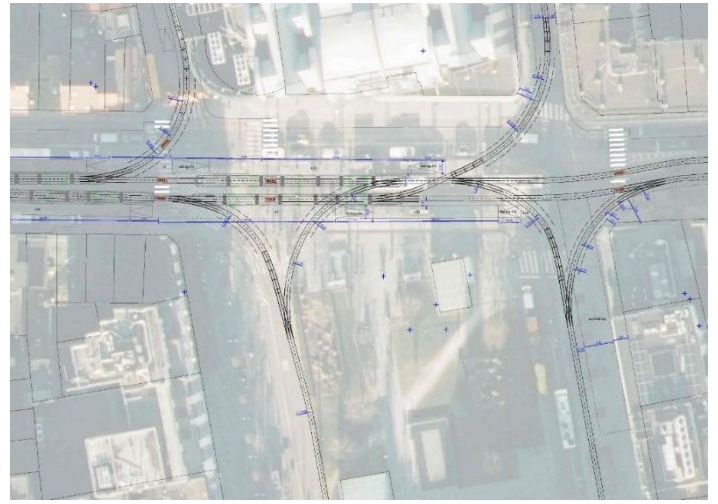
Netwerken (verdiep -1).

CONCEPTONTWERP

In deze fase worden de details van het ontwerp verder uitgewerkt. Voor mobiliteit werd onderzoek gedaan naar verschillende elementen zoals de fietsas over het plein (apart aanleggen of niet), de helling naar de fietsenstalling (fietsstrap, fietshelling of rolband), de locaties van deelmobiliteit, het type van fietsenstalling en de lever- en brandweerroutes.

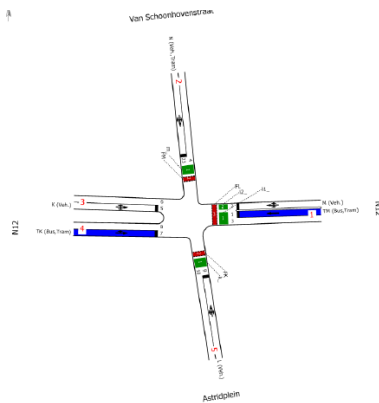
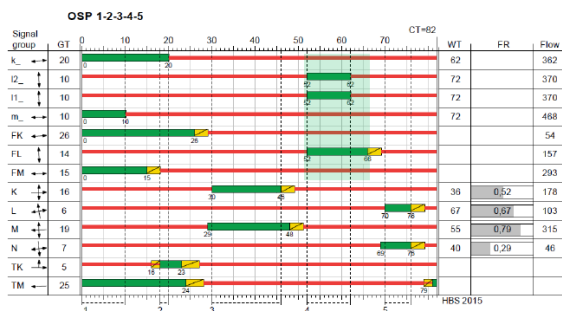
De twee grootste onderzoeken zijn echter de mobiliteitsknoop aan de Carnotstraat – Gemeentestraat en de tramlijnen. Voor de tramlijnen werd op basis van de ontwerprichtlijnen van De Lijn de verschillende tramsporen in detail uitgewerkt. Zo bleek dat het traject van tram 12 moest geoptimaliseerd worden en dat de calamiteitenlus op het plein heel veel aan kwaliteitsvolle publieke ruimte inboet.

Voor de mobiliteitsknoop werd vervolgens ontwerptechnisch en verkeerstechnisch de mogelijkheden nagegaan. Hierbij is de circulatie in de zijstraten Van Wesenbkestraat en Van Schoonhovenstraat ook belangrijk. Er werden verschillende varianten uitgewerkt met verschillende verkeerslichtenoplossingen en zonder verkeerslichten. Ook werden de wachtruimte voor voetgangers en fietsers op de hoeken van de kruispunten berekend.

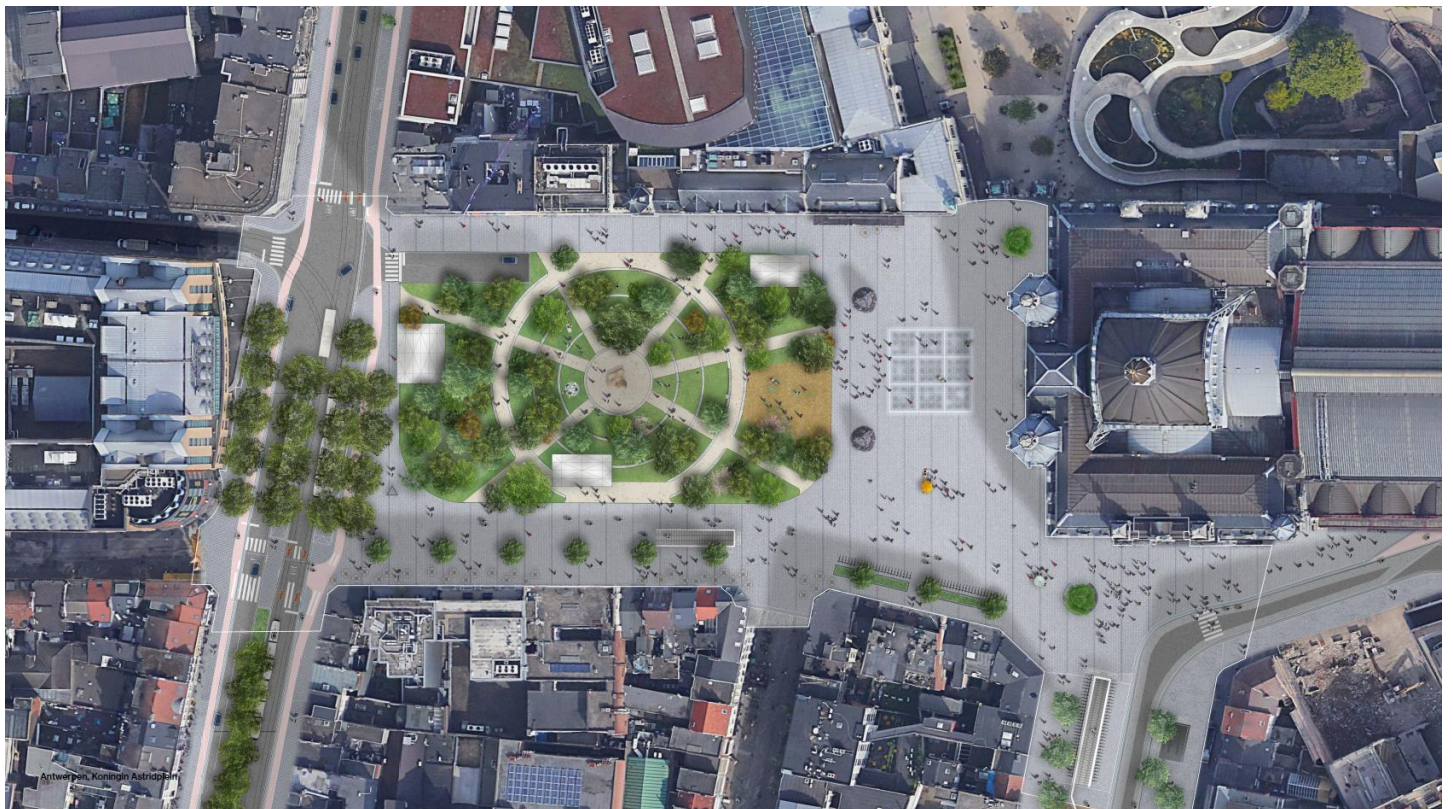


Test tramsporen tram12 en calamiteitenlus.

OSP



Test VRI Van Schoonhovenstraat..



Plan conceptontwerp (Bureau Bas Smets).