



De **Cogels-Osylei** is volgens velen de mooiste straat van Berchem en misschien wel van Antwerpen. Ze is vooral bekend vanwege haar statige herenhuisen in vele vormen en kleuren. De historische gebouwen herbergen naast woonfuncties ook een waaier aan vrije beroepen en dienstverlening.

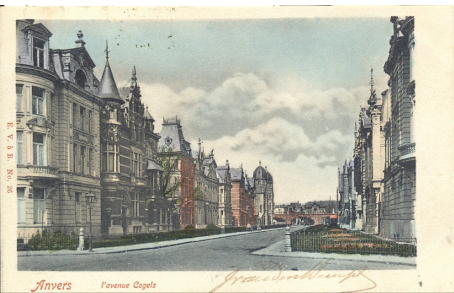
Er passeert veel verkeer door de straat en dat is duidelijk te zien aan de staat van het wegdek. De rijweg en de voetpaden vertonen verzakkingen. De riolering, bovenbouw, traminfrastructuur en verlichting dienen vernieuwd te worden. De Lijn rijdt momenteel met een lagere snelheid door de straat wegens de slechte staat van de huidige spoorinfrastructuur. Een **heraanleg** dringt zich op.

Het district heeft gezien de **unieke ligging en erfgoedwaarde** een hoge **ambitie naar beeldkwaliteit**. De Cogels-Osylei wordt een verblijfsvriendelijke straat met een optimale balans tussen authentiek karakter en de hedendaagse eisen op vlak van comfort en duurzaamheid. De straat krijgt een uitstraling die past bij de status als 'visitekaartje' van zowel de wijk als de stad.

Hoe deze brochure lezen?

Via deze brochure stelt district Berchem het concept voor de heraanleg aan u voor. Na de algemene info op deze eerste bladzijde gaan we op de volgende pagina's meer in detail. Omdat we niet alles tegelijk kunnen uitbeelden of vertellen, hebben we het verhaal opgedeeld in thema's. Hou er dus rekening mee dat al deze onderdelen uiteindelijk één groot geheel vormen.

- **Erfgoed:** de Cogels-Osylei heeft een zeer hoge erfgoedwaarde; welke aandachtspunten en randvoorwaarden zijn er op het gebied van erfgoed?
- **Mobiliteit:** hoe gaan we zorgen voor maximaal verkeerscomfort en veiligheid?
- **Klimaat:** hoe gaan we de opvang van het regenwater organiseren?
- **Concept:** wat zijn de belangrijkste uitgangspunten voor de aanleg van de straat?
- **Impressies:** hoe kan de straat er ongeveer gaan uitzien na de heraanleg?



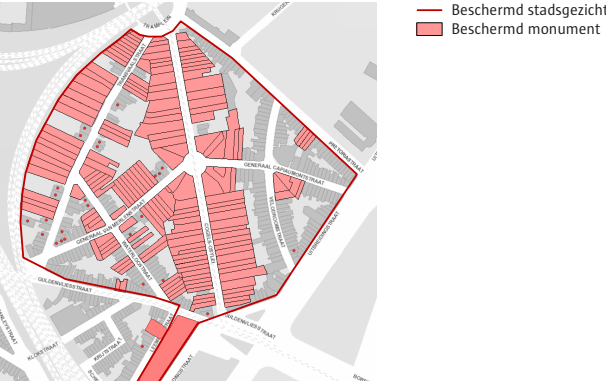
De Cogels-Osylei op oude prentkaarten



ERFGOED

Beschermd erfgoed

De straat ligt in een beschermd stadszicht en de gebouwen erlangs zijn bijna allemaal geklasseerd als monument.



Herwaarderingsplan Zurenborg

In 2012 maakte de stad Antwerpen een **herwaarderingsplan** op, dat tot doel heeft de Zurenborgwijk haar oorspronkelijke uitstraling terug te geven.

Het plan geeft de volgende uitgangspunten voor de **openbare ruimte**:

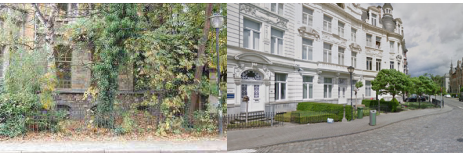
- Kwalitatieve heraanleg met aandacht voor de voertuigsnelheid en beperking van lawaaihinder.
- Historisch karakter wordt gerespecteerd; moderne technieken en materialen worden aangewend om verkeersfunctie en verblijfsfunctie te verzoenen.
- Evenwicht tussen bewaren en vernieuwen.
- Aandacht voor het comfort van fietsers en voetgangers.
- Duidelijk straatprofiel.
- Vanuit historisch oogpunt wordt het rondpunt best omgevormd naar een kruispunt, zoals dit oorspronkelijk het geval was. Een kruispunt geeft ook meer ruimte voor voetgangers en mogelijkheden voor het plaatsen van bijvoorbeeld zitbanken. Het kruispunt heeft een open karakter met beperkte inplanting van (laag) groen.
- Bomen zijn mogelijk, maar het zicht op de gebouwen wordt hierdoor liefst zo weinig mogelijk beperkt.

De **voortuinen** dragen in belangrijke mate bij aan de beleving van de openbare ruimte. Deze maken geen deel uit van de heraanleg, maar het herwaarderingsplan geeft de volgende aanbevelingen voor de eigenaars:

- Het historische hekwerk zorgt voor een uniforme begrenzing van de openbare ruimte. Waar dit verdwenen is, wordt dit best herplaatst.



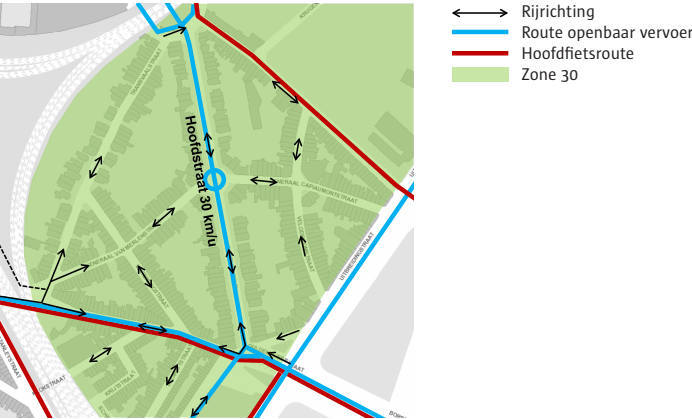
- De voortuinbeplanting kenmerkte zich door snoeivormen en bolacacia's. Oorspronkelijk stond er in iedere voortuin één bolacacia, samen vormden deze bolacacia's de belangrijkste groenstructuur in de straat. Het tegengaan van overmatig hoge voortuinbeplanting en het terugbrengen van de bolacacia's wordt aanbevolen.



MOBILITEIT

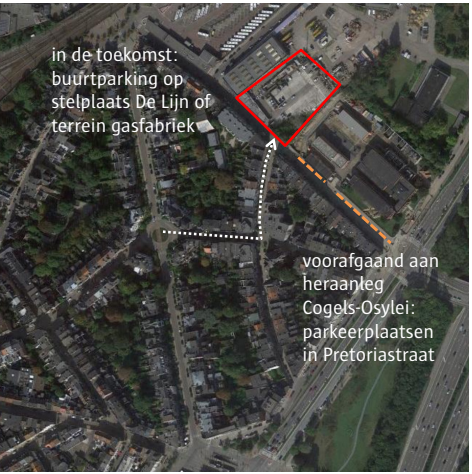
De Cogels-Osylei heeft een belangrijke verkeersfunctie. Ze is gecategoriseerd als **hoofdstraat**. Ook is het een as voor het tram- en busverkeer. Vanwege het grote gebrek aan comfort, mijden fietsers de straat of rijden ze op het voetpad. De hele wijk is zone 30.

De straat is lang en recht en nodigt uit tot te snel rijden. Uit een meting, gehouden in 2017, bleek, dat 12% van de voertuigen een zware snelheidsovertreding beging (meer dan 10 km/u te snel). Vanwege de aanwezige tramsporen is het niet mogelijk om verkeersplateaus te plaatsen.



Wat betreft **mobilititeit** houden we rekening met het volgende:

- Zone 30.
- Dubbelrichtingsverkeer.
- De straat moet breed genoeg zijn voor een tram en een bus om elkaar te passeren.
- Aandacht voor **snelheidsremming**.
- 'Vorrang aan rechts'-principe behalve aan het Tramplein. Daar dient men verplicht rechtsaf te slaan en voorrang te geven aan het verkeer op het Tramplein.
- Comfortabele **fietsstroken** aanbrengen tussen het voetpad en de centraal gelegen trambaan.
- Zebrapaden ter hoogte van nummer 88 (kruispunt met Burgemeester E. Ryckaertsplein), ter hoogte van nummers 33 en 43 (rondpunt in de straat), ter hoogte van kruispunt met Tramplein.
- Autodeelplaatsen verplaatsen in de omgeving.
- Laad- en loszone behouden aan de even zijde, net voorbij het Tramplein.
- Gesupprimeerde **parkeerplaatsen** worden gecompenseerd in de omgeving.



De Lijn wenst de **tramsporen** en de **bovenleidingen** te vernieuwen. De sporen zullen maximaal trillingsarm worden uitgevoerd. Voor de bovenleidingen wordt nog onderzocht of deze aan de gevels of aan palen bevestigd worden.

Verloop project

nu
projectdefinitie
en concept

voorontwerp

definitief
ontwerp

bouwaanvraag en
aanbesteding

2022-2023: start
van de werken

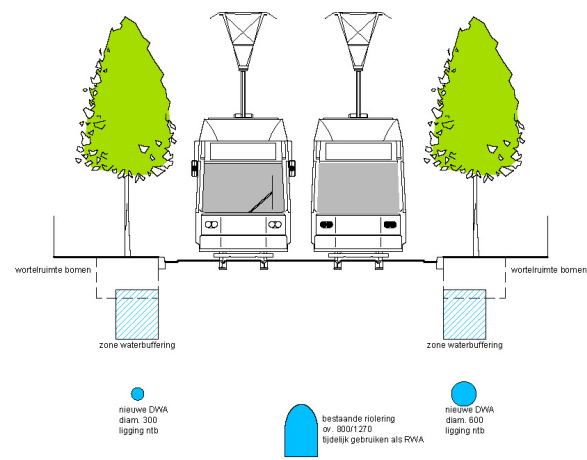
KLIMAAT

Een gescheiden rioleringsstelsel

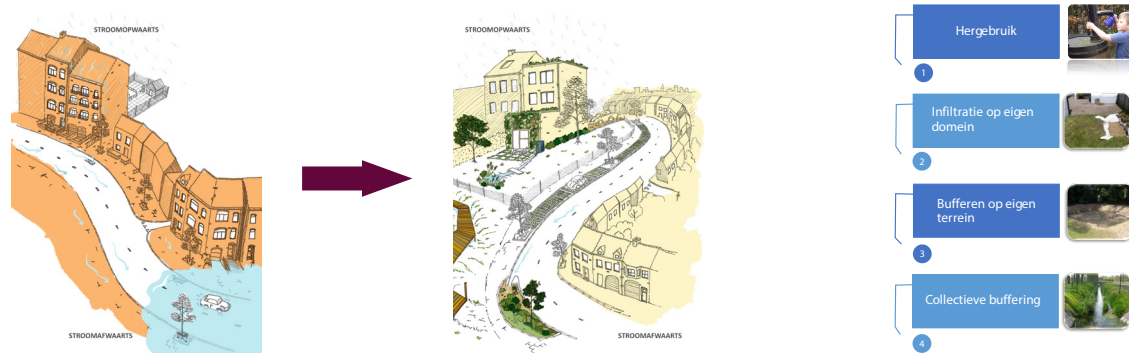
Wateropvang, waterinfiltratie en waterafvoer krijgen een steeds belangrijkere plek bij de heraanleg van straten. Logisch ook, want door de klimaatverandering mogen we ons verwachten aan momenten van hevige regenval afgewisseld met periodes van langere droogtes. Dan is het belangrijk om verstandig om te gaan met regenwater. Op basis van het **hemelwaterplan** en **waterplan** voor de stad Antwerpen dient voor het gebied rond de Cogels-Osylei maximaal ingezet te worden op de lokale buffering en infiltratie van het regenwater. We bouwen een klimaatrobuust, gescheiden rioleringsstelsel. Binnen dit project moeten we rekening houden met de volgende punten:

- De lage stand van het grondwater (meer dan 4,5 meter diep).
- Goed doorlatende ondergrond.
- Geen aansluiting op grote groenblauwe structuren (zoals parken, beken, ...) mogelijk.
- Geen onnodige afvoer van regenwater, enkel het afvalwater wordt afgevoerd naar de waterzuiveringsinstallatie.

Voor dit project is de bovengrondse ruimte echter beperkt om veel te ontharden binnen het openbaar domein. Bovendien gelden er strikte randvoorwaarden vanuit erfgoed en het mobiliteitsgebruik over het uiteindelijke uitzicht van de straat. Daarom worden er ondergronds voorzieningen getroffen om de doelstellingen rond wateropvang en infiltratie te realiseren. Het regenwater dat valt op het openbaar domein wordt via de straatgoten afgeleid naar de **nieuwe ondergrondse infiltratievoorzieningen**. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van een poreuze, waterdoorlatende buis. Deze buizen komen in de nieuwe, verbrede stoepen te liggen.



Op lange termijn is het de bedoeling dat het regenwater op privaat domein zo veel mogelijk privaat wordt afgewikkeld door middel van **bronmaatregelen** (opvang voor hergebruik, infiltratie en/of bufferen op eigen terrein). Binnen dit project zullen de mogelijkheden individueel per pand bekeken worden in samenspraak met een **afkoppelingsdeskundige** aangesteld door Water-link/AquaFin. De scheiding of afkoppeling van het regenwater zal zo maximaal mogelijk gebeuren op het niveau van de woningen/percelen.



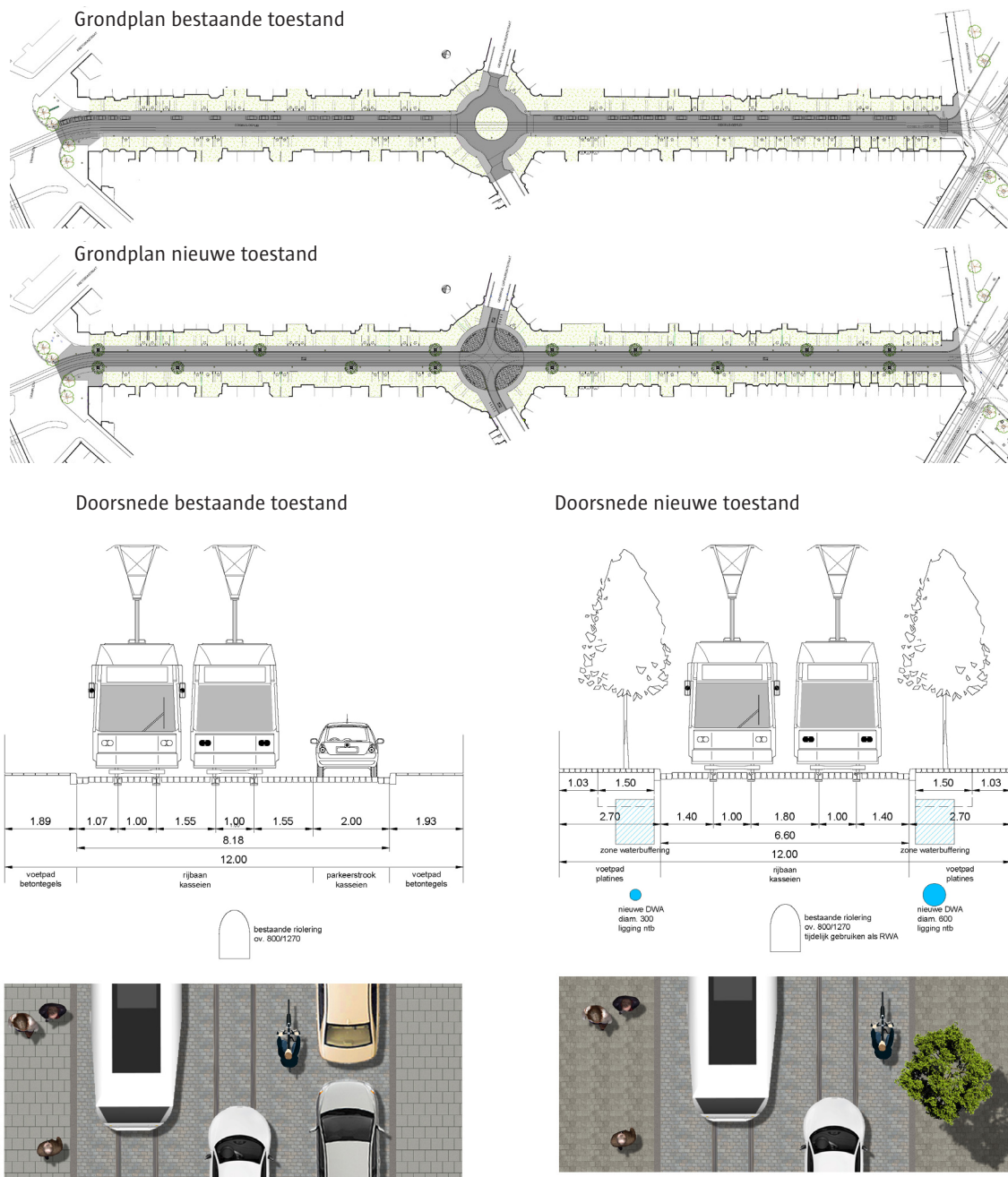
Nieuwe straatbomen

Het district wenst met de heraanleg van de straat eveneens ruimte te maken voor bomen. Deze geven schaduw en verkoeling op warmere dagen en zorgen voor meer biodiversiteit in de stad. Bij de inplanting van de bomen wordt optimaal rekening gehouden met het vrijwaren van de zichten op de monumentale gevels van de woningen door ze geschrant te plaatsen. In het concept zijn momenteel 14 bomen voorzien.

Energiezuinige verlichting

De huidige verlichting is verouderd en niet energiezuinig. Deze zal vernieuwd worden conform de richtlijnen uit het lichtplan van de stad Antwerpen. De omschakeling naar **LED-technologie** zorgt voor een daling van het energieverbruik in de stad. De nieuwe verlichtingspalen zullen er qua uiterlijk ongeveer hetzelfde uitzien als de bestaande.

CONCEPT



Verkeersveiligheid en -comfort

Het districtsbestuur kiest voor een parkeervrije straat, waardoor er meer ruimte is voor voetgangers en fietsers. De voetpaden verbreden van 1,90 meter naar 2,70 meter, de fietsstroken worden 1,40 meter aan beide zijden. De fietsstroken worden aangelegd in gezaagde kassei om het comfort te verzoenen met de beeldkwaliteit. De voetpaden worden uitgevoerd in platinen, zoals die ook aan de Draakplaats liggen. Hoe de snelheid geremd kan worden, wordt nog onderzocht.

Verblijfswaarde van de openbare ruimte

Rond het kruispunt halverwege de straat komt meer ruimte voor verblijf. Er zullen hier onder andere zitbanken geplaatst worden.

Beeldkwaliteit

In overeenstemming met het herwaarderingsplan wordt de straat volledig aangelegd in kleinschalige natuursteen (kasseien en platinen). De definitieve materialisatie van de rijweg wordt in de volgende ontwerpfasen verder afgestemd met de partners rekening houdend met de technische randvoorwaarden voor tramspooren, beeldkwaliteit en erfgoed.

IMPRESSIES

