



PROCESBOEK

ONTWERPSTUDIO DOELLAND

Dit procesboek bundelt de resultaten van onze groep, “**De Pisseebedden**” en werd opgesteld in het kader van **Studio Doelland 2026**.

Studio Doelland is een langlopende ontwerpstudio binnen de derde bachelor Architectuur aan de KU Leuven (campus Gent). De studio focust op het **dorp Doel** en zijn bredere landschappelijke en maatschappelijke context. Het vertrekpunt is een combinatie van ontwerpend onderzoek, kritische analyse en hands-on experiment.

Doel vormt een perfecte casus om onze architecturale kennis toe te passen, juist door de verloedering van grote delen van het dorp. Het dorp wordt al geruime tijd **bedreigd door de uitbreiding van de haven van Antwerpen**.

Sinds de jaren ’90 werden **grote delen van Doel onteigend**, waardoor het dorp vandaag de dag het **karakter van een spookdorp** heeft gekregen.

Dankzij de jarenlange inzet van bewoners en activisten bleef het dorp echter bestaan. **In 2022 werd een definitief compromis** bereikt: de haven kreeg toestemming om uit te breiden, maar het **dorp zelf werd gespaard**. Het daaropvolgende masterplan van de Vlaamse overheid vormde het inhoudelijke vertrekpunt voor onze studio dit jaar.

Dit plan werd gebruikt als startpunt voor kritische reflectie en eigen interpretaties, waarbij we het **bestaande plan** onderzoeken, bevragen en **verder ontwikkelen vanuit onze eigen ontwerpvisie**.

JONAS HERREWEGE
ELINE HOFKENS
NOA HUYBRECHTS
LAURA JONCKERS
MILAN KLOECK

01	Analyse Masterplan	01.1 / Huidig straatbeeld	01-02
		01.2 / Masterplan	03-04
		01.3 / TOD-analyse	05-06
		01.4 / Transport plan	07
		01.5 / Circulatie plan	08
		01.6 / Snede AA' voor & na	09
		01.7 / Snede BB' voor & na	10
02	Scharnierpunt	02.1 / Plannen	11-12
		02.2 / Details knopen	13-15
		02.3 / Uitvoering foto documentatie	16-24
03	Reflectie	03.1 / Dankwoord sponsors	25

01

Hoewel wij elke poging om Doel te revitaliseren aanmoedigen, staan we **kritisch tegenover** enkele aspecten van het masterplan, voornamelijk gerelateerd aan **mobiliteit**. Wij nemen hierin een redelijk utopisch standpunt in: Doel biedt een uitstekende kans om te tonen dat het, in het auto centrische Vlaanderen, ook anders kan.

In het masterplan wordt een kans gemist om met eenrichtingsverkeer een **straatbeeld te creëren waar de zwakke weggebruiker centraal staat**. Wij willen deze visie doortrekken naar een inrichting die werkelijk is aangepast aan **beperkt verkeer**. Wij stellen **autovrije tijdsloten** voor, waardoor de straten het grootste deel van de dag vrijkomen voor bewoners. In plaats van volledig geasfalteerde banen kiezen we voor **subtiele rijstroken** die buiten de toegankelijke uren dienstdoen als gescheiden fietspaden. Natuurlijke elementen zoals wadi's voor afwatering en de herintroductie van voortuintjes versterken de woonkwaliteit. **Parkeerstroken maken plaats voor groen**, al blijven zones voor laden en lossen voorzien.

De voorgestelde randparkings zijn een stap in de goede richting, maar niet ambitieus genoeg. Gezien de beperkte oppervlakte volstaat **één parking aan de dorpsingang**, waardoor het volledige **dambordpatroon autoluw** kan worden. Wij maken hierbij onderscheid tussen een **bewonersparking** aan de eerste kruising van de Engelsesteenweg inclusief deelmobiliteit en openbaar vervoer en een **bezoekersparking** verderop voor het Koggemuseum en andere bezoekers. Een enquête onder meer dan 1000 respondenten bevestigt dat de interesse om autoluw te wonen groot is, mits er voldoende openbaar vervoer is. Een waterbusverbinding met Antwerpen, frequente bussen naar Sint-Niklaas en Beveren, en zelfs het gebruik van nabijgelegen cargospoor voor een treinverbinding zijn hiervoor cruciaal.

Ook ten aanzien van nieuwe parken in de kern nemen wij een kritische houding aan. Voor de sociale cohesie achten wij een **hogere woondensiteit wenselijk**; dit maakt openbare diensten rendabel en voorkomt het verlies van kwalitatieve bouwgrond. In lijn met recente studies pleiten wij voor **het verdichten van dorpskernen** om versnippering tegen te gaan. In de praktijk realiseren wij dit door de straten weer dicht te bebouwen, zodat het historische straatpatroon beter tot uiting komt. In plaats van centrale parken **trekken we het groen** dat in de omgeving al in overmaat aanwezig is **door de straten heen**.

Tot slot zien wij een buffer naar de haven als noodzakelijk, maar staan we kritisch tegenover een groene zone rondom het gehele dorp. Dit zou de **kenmerkende zichtassen** van het polderlandschap doorbreken. Als we Doel beschermen vanuit de historische waarde van het stratenpatroon, verdient het polderlandschap diezelfde **bescherming vanwege de esthetische meerwaarde voor het dorp**.



01.1

HUIDIG STRAATBEELD



01.1

HUIDIG STRAATBEELD



MASTERPLAN

Doeel 1/500

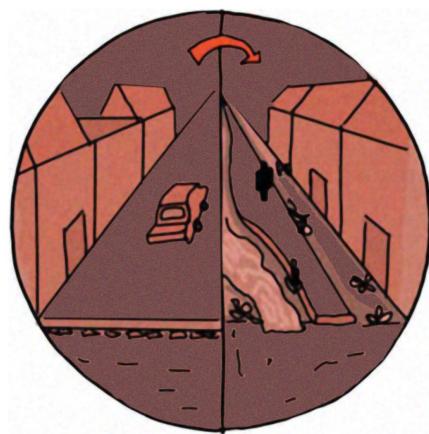


bus

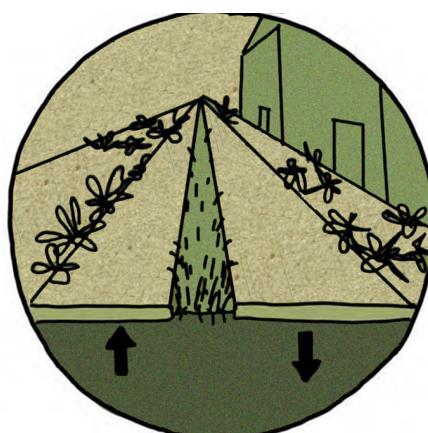
trein

waterbus

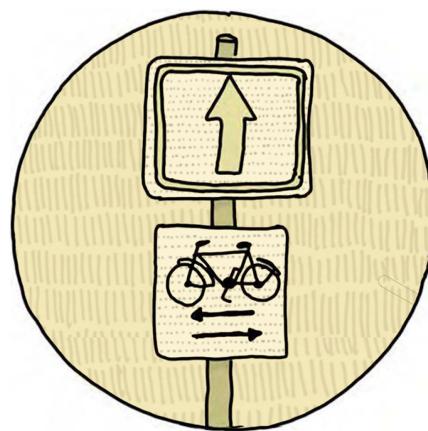




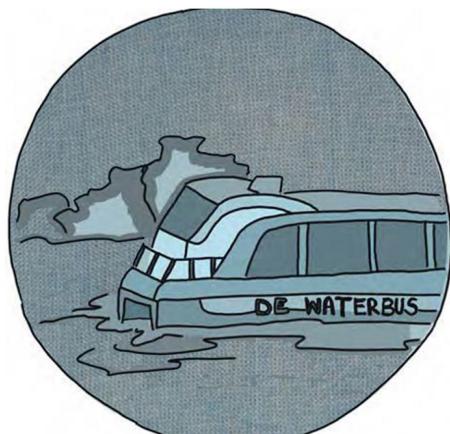
WALK



CONNECT



CYCLE



TRANSPORT

Veiligheid: Voetgangers krijgen een veilige plek in het straatbeeld dankzij afgescheiden wandelpaden en een sterk beperkte toegang voor autoverkeer.

Korte loopafstanden: De compacte schaal van het dorp en de korte afstand tot beide parkings stimuleren wandelen als meest voorname verplaatsingswijze.

Aantrekkelijke publieke ruimte: Met vernieuwde weginfrastructuur en geïntegreerde groene elementen, zoals bomen en wadi's proberen we wandelen aangenamer te maken.

Regionale activiteit: De verbeterde verbindingen met Antwerpen en Beveren zorgen ervoor dat Doel opnieuw een betekenisvolle rol krijgt binnen de ruimere regio.

Lokale connectiviteit: We verbeteren lokale connecties door meer ruimte te geven aan zwakke weggebruikers in het straatbeeld. De ruimte die vrijkomt door het terugdringen van gemotoriseerd verkeer, wordt ingezet voor vergroening en een aangenamere leefomgeving. Zo promoten we ook sociale ontmoetingen en een levendiger dorpsleven.

Ecologische connectiviteit: We vergroenen het straatbeeld met een aaneengesloten wadi en extra bomen, ook integreren we voortuinen om meer ruimte te creëren voor natuur. Met deze ingrepen versterken we de ecologische verbinding tussen Doel en het omliggende polderlandschap.

Gesplitste fietspaden: We transformeren de bestaande rijbaan naar twee gescheiden stroken, die door de beperkte doorgang voor auto's, in de praktijk vooral zal functioneren als gescheiden fietspad.

Regionale verbindingen: Fietsroutes verbinden Doel met omliggende dorpskernen en vooral Antwerpen, waardoor fietsen een aantrekkelijk alternatief wordt voor zowel bewoners als bezoekers.

Fietsvriendelijke straten: In ons autoluwe straatontwerp staat de fiets centraal.

Openbaar vervoer: We zetten in op een hogere frequentie en betere verbindingen tussen Doel, Antwerpen en de omliggende gemeenten.

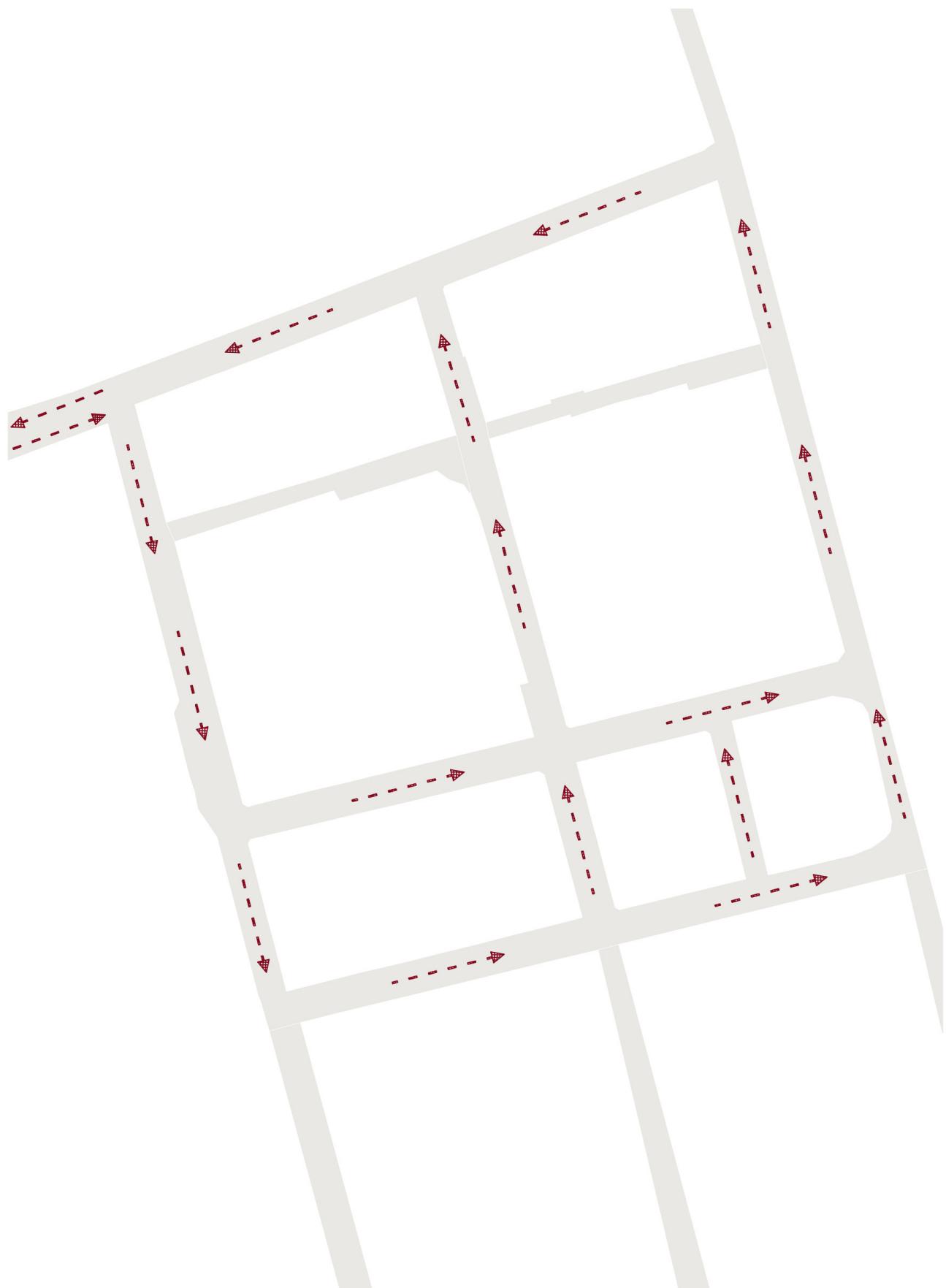
Autoregime: In de dorpskern beperken we het autogebruik: laden en lossen is enkel toegelaten binnen vastgelegde tijdsvensters. Bewoners parkeren aan de rand van het dorp, terwijl bezoekers gebruikmaken van een verder gelegen parking op maximaal tien minuten wandelafstand van het centrum. Door deze autoluwe inrichting worden de straten opnieuw gedeelde ruimtes waar ontmoeting, spel en dagelijkse activiteiten centraal staan.

Deelmobiliteit: Door deelwagens te stimuleren, aantrekkelijke fietsinfrastructuur aan te leggen en de wegen minder autocentraal te ontwerpen, proberen we de afhankelijkheid van privéauto's terug te dringen.



01.5

CIRCULATIE PLAN



01.6

SNEDE AA' VOOR & NA



1:100

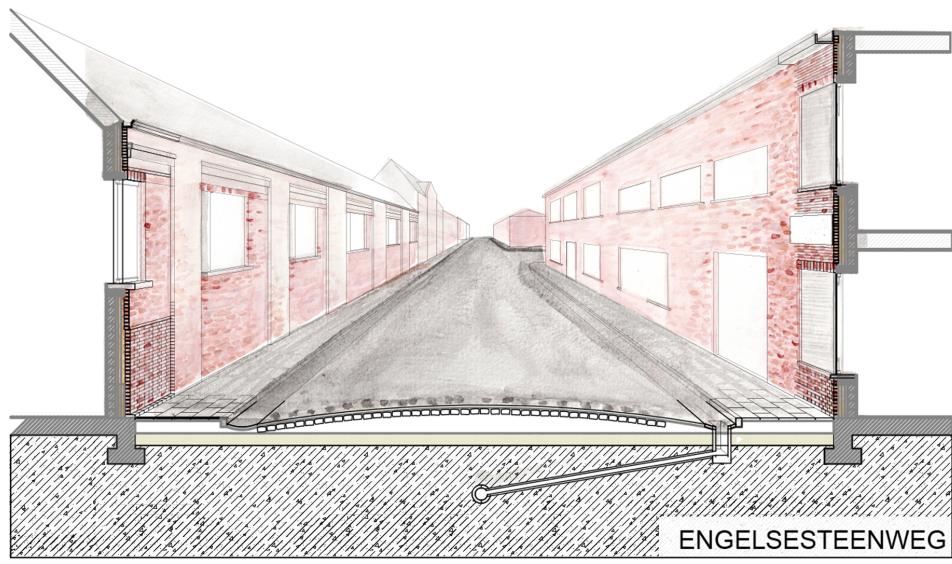


1:80

SNEDE AA'

01.7

SNEDE BB' VOOR & NA



1:100



1:80
SNEDE BB'

02

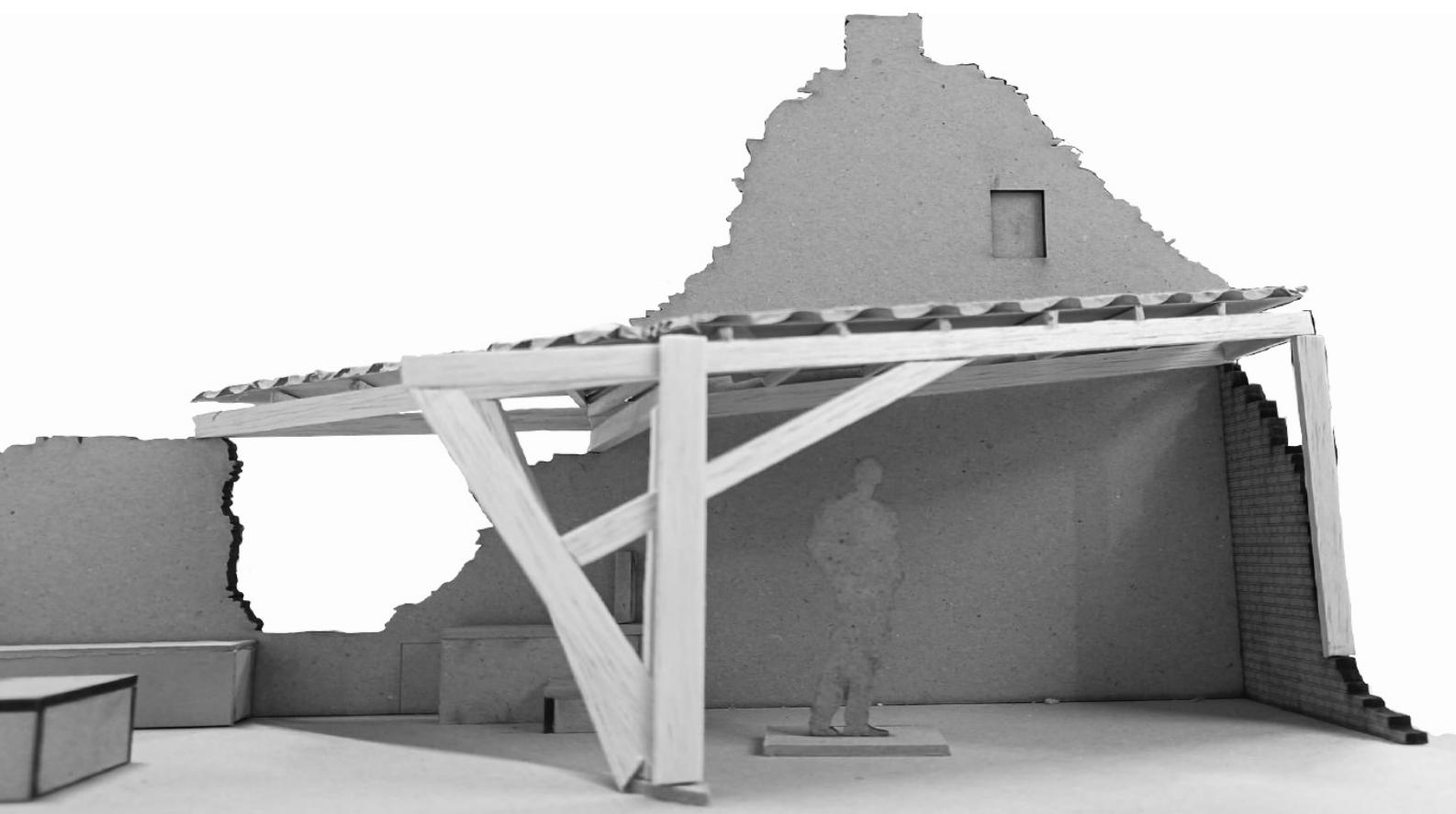
Scharnierzpunkt is vertrekkende vanuit onze reflectie op het masterplan **een centrale plek** die dienstdoet als **fietsenstalling** maar tegelijk ook als **ontmoetingsplek**. Hoewel studio Doeland al vele jaren aanwezig is in Doel merken wij dat voor een dorp in transitie alles toch achter slot en grendel blijft. Ingrepes beperken zich tot afgesloten gebouwen of worden afgesloten, dit vinden wij jammer. Als we Doel nieuw leven willen inblazen is het wenselijk dat **nieuwe ingrepes voor iedereen toegankelijk zijn**.

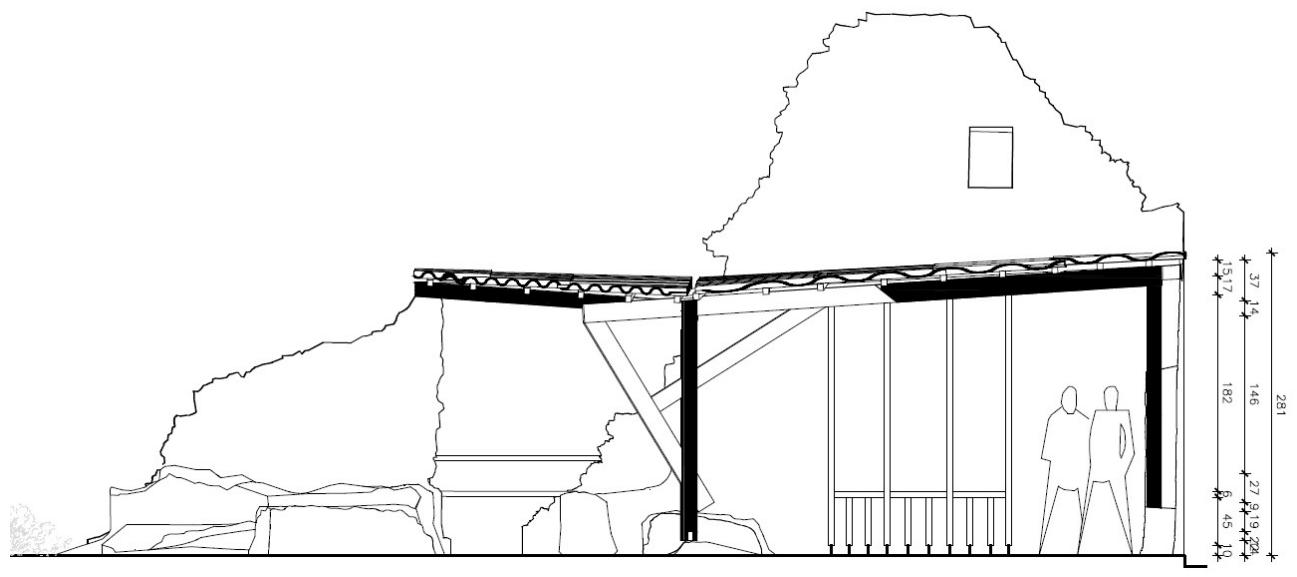
Als **locatie** voor deze ingreep kozen we een **centrale site** in Doel, waar de funderingsplaats van een voormalig fabriekje de ideale basis vormde. Door deze bestaande ondergrond te benutten, beperkten we de nood aan nieuwe verharding en ontstond de visie voor een luifel die de dialoog aangaat met het verleden, zonder de voeling met het heden te verliezen.

De constructie vertrekt letterlijk vanuit de restanten van de fabriek; ze zoekt de **verbinding met de nabijgelegen ruïne**, maar profileert zich tegelijkertijd als een autonome, **eigentijdse ingreep**.

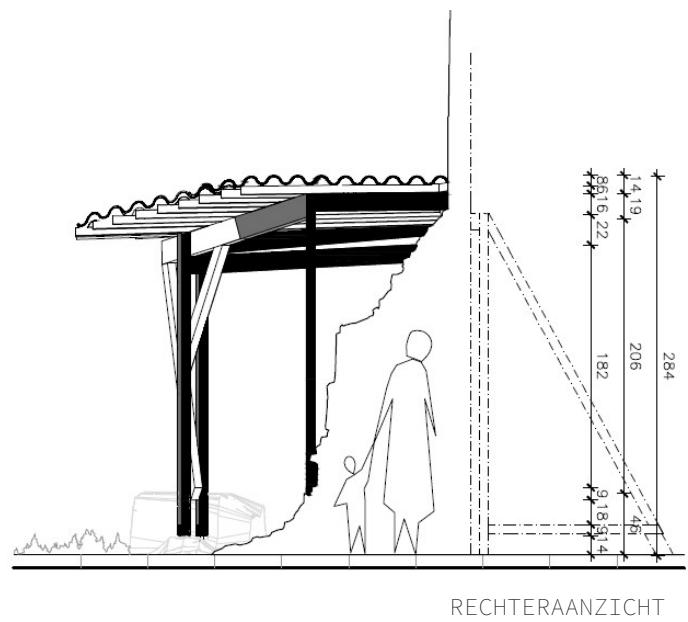
De naam **Scharnierzpunkt** is ontleend aan de techniek: een volledig scharnierende opbouw met boutverbindingen, maar is bovenal **symbolisch**. Het project kadreert de plek binnen de ruimere context van Doel en roept de vraag op: zou dit het scharnierzpunkt kunnen zijn waarop het dorp kantelt? “**Het eerste publiek toegankelijke bouwwerk als katalysator voor de revitalisatie van Doel**”.

Verder hebben we, voortvloeiend uit het gebruik van de plaatselijke ruïne als ankerpunt, **zoveel mogelijk materialen hergebruikt**; nieuwe materialen zijn tot een minimum beperkt. Hout, dakplaten, EPDM,... werden allen gratis verzameld dankzij de gulle bijdrage van een hele hoop weldoeners.

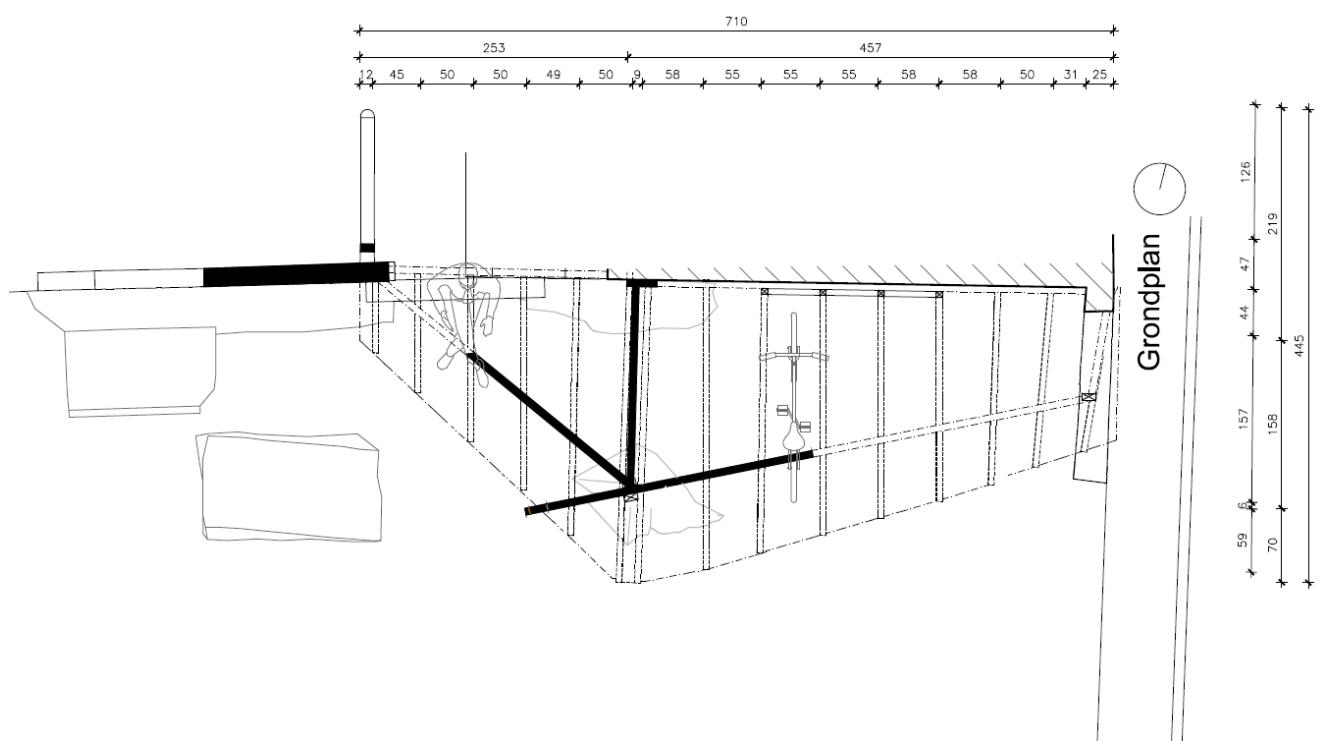




VOORAANZICHT

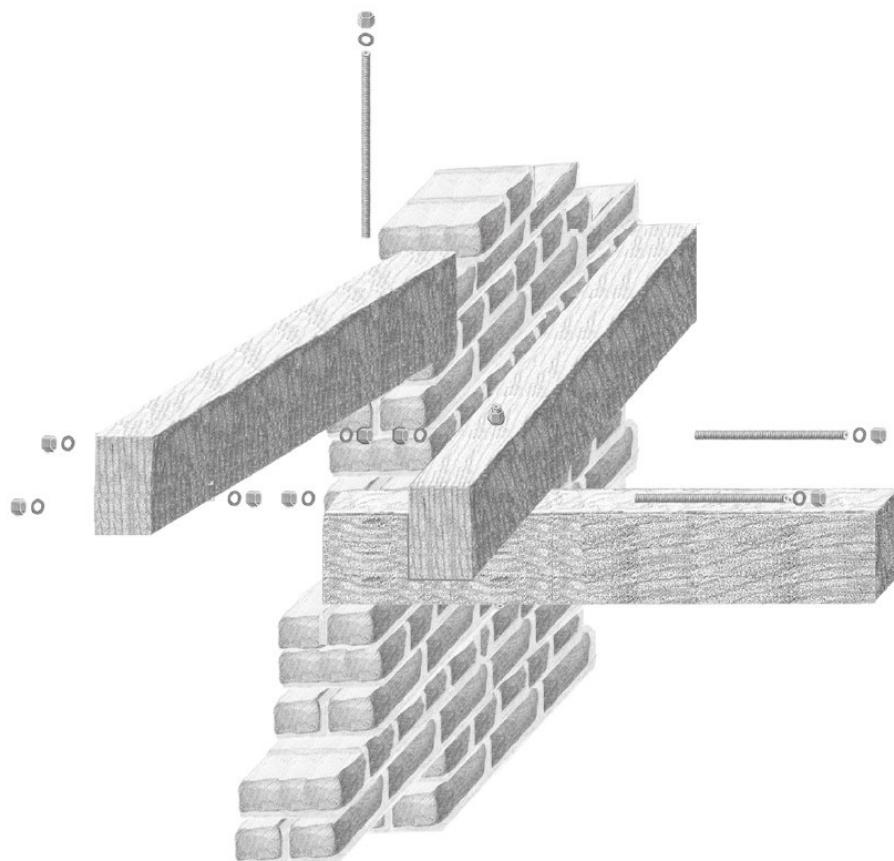


RECHTERAANZICHT



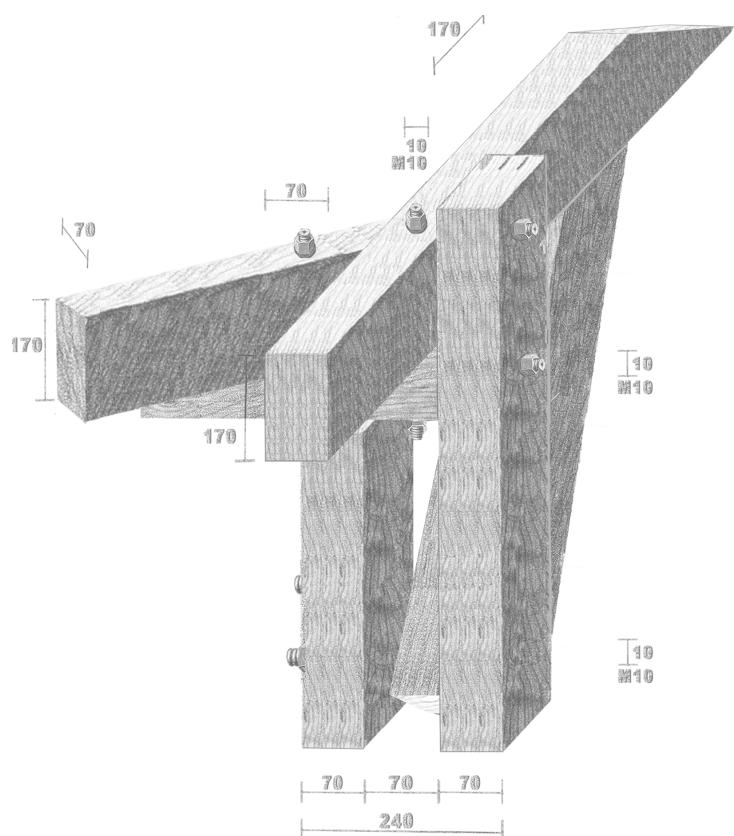
02.2

DETAILS KNOPEN



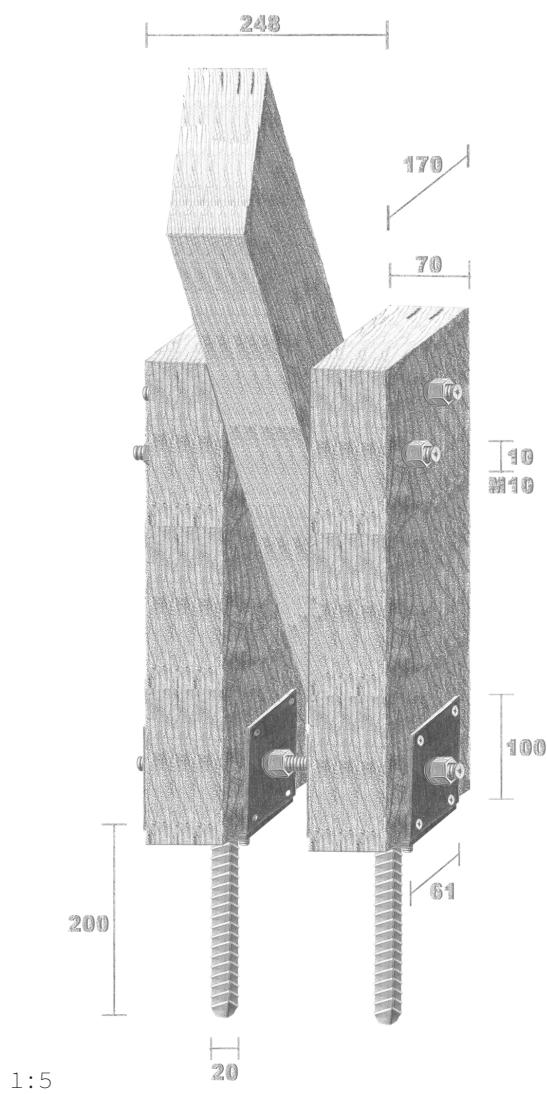
02.2

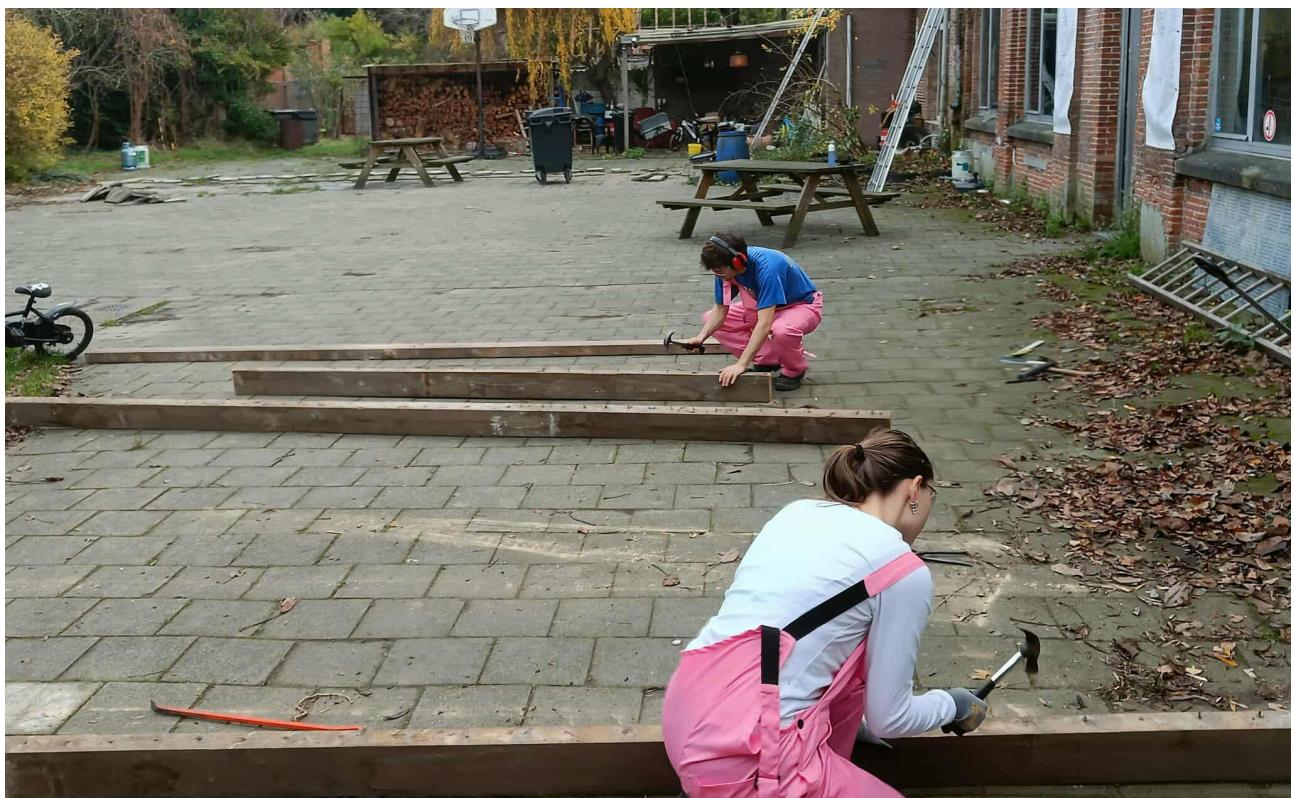
DETAILS KNOPEN

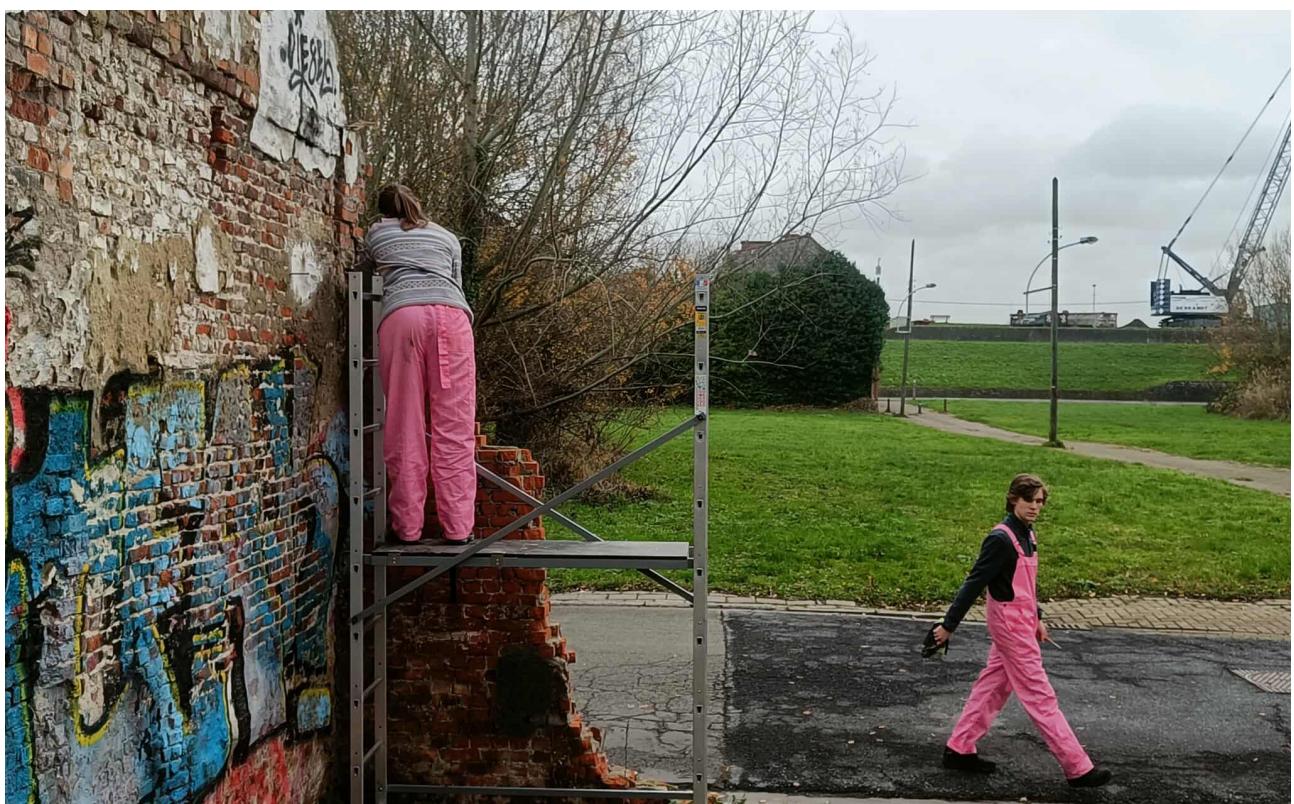


02.2

DETAILS KNOPEN















02.3

UITVOERING FOTO DOCUMENTATIE







03

Hoewel de schaal van deze opdracht bescheiden was, bood Ontwerpstudio Doeland ons de unieke kans om de **stap van papier naar uitvoering te zetten**. Deze studio heeft geleid tot een **aanzienlijke verdieping van ons architecturaal inzicht**; het heeft ons gedwongen om met een realistische bril naar onze eigen ontwerpen te kijken.

Binnen de academische opleiding krijgt **de rol van de architect als werfleider** doorgaans weinig aandacht, terwijl dit project aantoonde hoe **essentieel praktische vakken** zijn. Tijdens de uitvoering werd duidelijk dat **theoretische oplossingen op de werf** vaak aan hun **grenzen botsen**. Materialen die als ‘universeel’ worden beschouwd, bleken in de praktijk niet altijd geschikt, en **externe factoren** zoals weersinvloeden en logistieke beperkingen hadden een **aanzienlijke impact op het uitvoeringstempo**. Bovendien bleek de organisatie van het bouwproces vaak complexer dan de constructie zelf, aangezien materialen zich niet vanzelf verplaatsen.

De belangrijkste conclusie is dat een ontwerp op papier altijd een zekere mate van **flexibiliteit** moet bevatten. Ondanks een **nauwkeurige opmeting** van de site dwongen de reële omstandigheden ons **af te wijken van het initiële plan voor prefabricage**. Door ter plaatse te schakelen en het ontwerp van de luifel adaptief te benaderen, zijn we er echter in geslaagd onze **architecturale visie te behouden**.



Graag willen wij onze oprechte dank uitspreken voor iedereen die heeft bijgedragen aan de sponsoring en realisatie van het project Doel. Dankzij jullie engagement, vertrouwen en ondersteuning werd het mogelijk dit project daadwerkelijk te verwesenlijken. We hopen van harte dat we hierbij niemand over het hoofd hebben gezien; elke bijdrage, groot of klein, was van onschatbare waarde.

Ook onze ouders, familie en vrienden verdiennen bijzondere erkenning voor hun blijvende steun en vertrouwen. Hun aanmoediging en begrip gedurende het volledige traject vormden een essentiële basis en motiveerden ons om dit project tot een goed einde te brengen.

<i>Anja</i>	<i>Eiken balken, Deuren en advies</i>
<i>Anouk Joostens</i>	<i>Bevestigingsmateriaal</i>
<i>Daan De Volder</i>	<i>Transport golfplaten</i>
<i>Delvertje</i>	<i>Donkere eikenbeits</i>
<i>Dylan Verhulst</i>	<i>Boorkoppen voor de fundering</i>
<i>Frank & Ciske</i>	<i>Warm welkom met soep, pannenkoeken en koek</i>
<i>Gabriels</i>	<i>Balken voor de secundaire structuur</i>
<i>Hubo Gent</i>	<i>Bevestigingsmateriaal</i>
<i>Joris van Reusel</i>	<i>Zwarte beits</i>
<i>Jurgen Hofkens</i>	<i>Website</i>
<i>Kevin De Mey</i>	<i>Opslagplaats, hulp bij uitladen golfplaten</i>
<i>Leon</i>	<i>EPDM voor de dakgoot</i>
<i>Maarten</i>	<i>Donatie van +300 (nieuwe) golfplaten</i>
<i>Mark Herwege & Martine Vandewalle</i>	<i>Balkinstallatie, transport, materiaal, catering</i>
<i>Mathias Svacina</i>	<i>Assistentie bij plaatsen balk</i>
<i>Medaar Holvoet</i>	<i>Laserscan</i>
<i>Patrick Jonckers</i>	<i>Transport en materiaal</i>
<i>Paul Huybrechts & Maryse Magnier</i>	<i>Sponsoring</i>
<i>Paul Onghena</i>	<i>Lossen van golfplaten met vorkheftruck</i>
<i>Pieter Cousement & Ambet Manalo</i>	<i>Gebruik kelder Leiekaai</i>
<i>Sophie Huybrechts</i>	<i>Sponsoring</i>

Tot slot willen wij het docententeam; Daan, Joris en Pascal, bedanken voor hun begeleiding tijdens dit project. Hun inhoudelijk advies, kritische feedback en enthousiasme hebben een belangrijke bijdrage geleverd aan zowel het ontwerpproces als de uiteindelijke realisatie. Dankzij hun betrokkenheid werden wij voortdurend uitgedaagd om verder te denken en onze ideeën te verfijnen.

