

Ruimte geven aan de stad van morgen

Samenvatting van de inspiratienota voor
het nieuw Strategisch Ruimteplan Antwerpen.





Ruimte geven aan de stad van morgen

Samenvatting van de inspiratienota voor
het nieuw Strategisch Ruimteplan Antwerpen.

Inleiding	3
Levendige woonstad	7
Het Antwerpse woonmodel	7
Geleidelijke transformaties	11
Slimme netwerkstad	17
De korte afstandsstad	17
De juiste schakel op de juiste plaats	21
Veerkrachtig landschap	27
Groen als blauwdruk	27
Groene loper	29
Aanzet tot de vernieuwde strategische ruimten	35

“ Wat Stad aan de Stroom in de jaren '90 was, betekent Over de Ring voor de toekomstige stadsontwikkeling

Inleiding

Het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen (s-RSA) dat de ruimtelijke toekomstvisie van Antwerpen formuleert, bestaat ondertussen meer dan tien jaar. De stad evolueert constant, er komen nieuwe technologieën en uitdagingen op ons af, het 'Over de Ring-project' is het grootste mobiliteits- en leefbaarheidsproject van de komende eeuw, het ondernemerschap moet opnieuw voldoende plaats krijgen in de stad, er zijn nieuwe economische businessmodellen in opmars en we moeten ons aanpassen aan en wapenen tegen de klimaatwijzigingen. Bovendien zal de bevolking blijven toenemen, dit gaat echter gepaard met een welvaartsvlucht naar de stadsregio. Een vernieuwing van onze ruimtelijke toekomstvisie dringt zich dan ook op. Deze publicatie geeft een overzicht van de verzamelde ambities, ideeën en maatregelen uit de inspiratienota Ruimte geven aan de Stad van Morgen. Deze ambities worden onderverdeeld in drie pijlers: Levendige woonstad, Slimme netwerkstad en Veerkrachtig landschap. De inspiratienota Ruimte geven aan de Stad van Morgen zal de basis vormen voor het nieuwe Strategisch Ruimteplan Antwerpen dat vanaf 2019 zal worden opgemaakt.

De visie in dit synthesesdocument is het resultaat van een breed gevoerd proces waaraan niet enkel tal van stedelijke diensten, beleidsmedewerkers, andere overheden, experts uit binnen- en buitenland hebben meegewerkt, maar ook het middenveld en inspirerende burgers. Dit gebeurde via meer dan vijftien thematische stadsdebatten. Daarnaast werden inzichten verworven uit specifieke onderzoeken en leerprojecten. De leerprojecten zijn uiteenlopend van schaal en aard en liggen verspreid over de stad, van een Park-and-ride vlakbij de Luchtbal tot aan Nieuw Zuid. Daarmee voeden we de toekomstige visie en verzekeren we vooruitgang op het terrein. De stad van morgen, daar bouwen we vandaag al aan.

Een stuurgroep met een vertegenwoordiging van burgemeester en schepenen en de verschillende bedrijfsdirecteurs, waakte over de voortgang van dit proces. Dit leverde geïntegreerde stadsontwikkelingsvisie op die “Ruimte geeft aan de Stad van Morgen”.



“ Het familie-
appartement bezit
gelijkaardige
kwaliteiten
als een huis

Levendige woonstad

We verwachten een bevolkingsgroei van 30.000 nieuwe gezinnen tegen 2030. Dat betekent dat er 30.000 nieuwe woningen dienen bij te komen. De helft hiervan is reeds voorzien in toekomstige, grotere (stads)projecten. Voor de andere helft rekenen we op de continuïteit van de markt, zoals die er vandaag ook is. Aangezien we de hoeveelheid nieuwe woningen die er nodig zijn onder controle hebben, kan het woonbeleid zich volop concentreren op betaalbare en kwaliteitsvolle woningen in een aangename woonomgeving. Dit wordt vervat in het Antwerpse woonmodel dat de welvaartsvlucht moet keren en eenieder in staat moet stellen om in Antwerpen een woon-carrière uit te bouwen, van student tot voorbij het pensioen.

Het Antwerpse woonmodel

Kwaliteitsvolle woningen

Antwerpen moet een woningaanbod uitbouwen dat concurrentieel is met het (vrijstaande) huis-met-tuin uit de randgemeenten. Het familie-appartement biedt hierop een antwoord. Dit appartement bezit gelijkaardige kwaliteiten als een huis. Het is ruim, heeft veel lichtinval en een generuze buitenruimte, er is veel (fietsen)berging en het heeft uitnodigende inkomhallen en circulatieruimten. De stad zal in haar eigen projecten deze woningen realiseren en stimuleert de private markt om hetzelfde te doen. De bouwcode legt daarom minimale kwaliteitseisen op naar de oppervlakte van de woning, de buitenruimte, (fietsen)bergruimte ... , verhindert dat huizen nog worden opgedeeld in appartementen en maakt dat er grotere projecten komen om in een woningmix te voorzien.

Door collectieve ruimten te creëren kan men nog bijkomende kwaliteitswinst halen. Bewoners zijn steeds meer bereid om specifieke binnen- en buitenruimten te delen met hun buren, zoals een tuin, een dakterras, een ruimte voor bewonersactiviteiten, speelplekken voor kinderen... De stad leent zich bij uitstek voor deze vorm van wonen en leven. Ruimte delen betekent compacter en dus goedkoper bouwen, zonder te moeten inleveren op kwaliteit.

Ook van het bestaande patrimonium moet de kwaliteit omhoog. Naast de bestaande renovatiepremies en -subsidies experimenteert het EcoHuis met manieren om collectieve renovatieprojecten te stimuleren. Het grond- en pandenbeleid van AG VESPA, waar krotten en leegstaande panden, worden opgekocht en gerenoveerd tot kwaliteitsvolle huizen en familie-appartementen blijft een voorbeeldfunctie om ook privaat initiatief aan te moedigen.

Betaalbaar wonen

Wonen in de stad wordt steeds duurder. Gezinnen vinden vaak goedkopere woningen die voldoen aan hun woonwensen buiten de stad. Dit veroorzaakt een welvaartsvlucht naar de stadsregio. Daarom zal meer aandacht gaan naar betaalbaar wonen, wat echter geen synoniem mag zijn van kleiner wonen. De oppervlakte van de woning moet gelinkt worden aan een haalbare verkoop- of verhuurprijs.

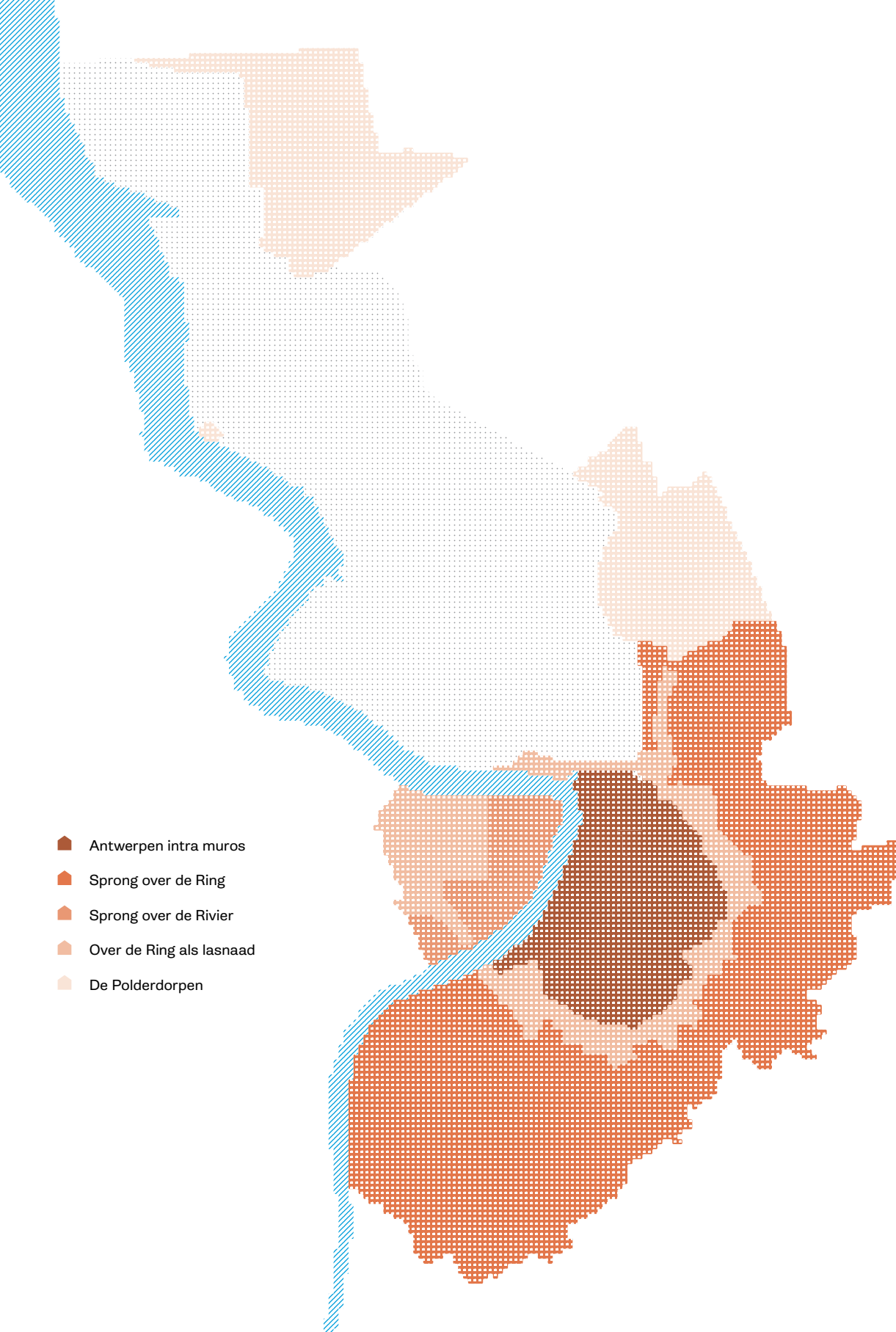
De stad zal zelf nieuwe financieringsvormen opzetten voor woonontwikkelingen op haar eigen gronden. Dat kan door een erfpachtformule zodat de grond eigendom blijft van de stad en men enkel de woning moet aankopen, wat een flinke duit kan besparen. Een andere mogelijkheid is het uitbouwen van een woonvennootschap. Bewoners kopen dan aandelen in plaats van een woning en krijgen zo een gegarandeerd en flexibel woonrecht binnen de vennootschap. Daartussen zijn nog een veelheid van mogelijkheden, zoals het aanbieden van meegroeiwoningen, ...

De stad kan ook onderhandelen met ontwikkelaars om betaalbare woningen aan te bieden door dit als stedenbouwkundige last bij een vergunning op te leggen of op te nemen bij een verkoop onder voorwaarden. Formules geïnspireerd op het sociaal verhuurkantoor kunnen particuliere eigenaars motiveren om betaalbare huurwoningen aan te bieden.

Aantrekkelijke buurten

Mensen vertrekken dan wel uit de stad omwille van financiële redenen, toch wonen ze graag in de stad door het grote en gevarieerde voorzieningenaanbod. Stedelijke bewoners kiezen immers vrije tijd boven verloren verplaatsingstijd. Elke woning moet daarom in de buurt liggen van scholen, kinderkribbes, sportinfrastructuur, handelszaken, groene ruimten, culturele activiteiten. Dit aanbod wordt nauwgezet opgevolgd door de stad: aanwezige tekorten worden in kaart gebracht en nieuwe worden voorkomen. Het wegwerken van deze tekorten gebeurt door de overheid, door de private ontwikkelaar of door een samenwerking tussen publieke en private spelers. Omwille van de grote nood aan voorzieningen moeten we zuinig omgaan met ruimtegebruik en alle aanwezige kansen benutten. Brede scholen, multifunctionele sportinfrastructuur, gemengde woonprojecten, ... worden de norm. Onderbenutte of leegstaande ruimten kunnen eveneens tekorten opvangen.

De sfeer van de buurt is ook belangrijk. Men wil het liefst wonen in rustige, veilige, verkeersarme, groene en gezellige buurten met propere straten. Daarom zal de stad evenzeer aandacht besteden aan een aantrekkelijke publieke ruimte, die ontmoeting stimuleert en bijdraagt tot een 'stedelijk dorpsgevoel'.



- Antwerpen intra muros
- Sprong over de Ring
- Sprong over de Rivier
- Over de Ring als lasnaad
- De Polderdorpen

Geleidelijke transformaties

Als vertrekpunt voor een genuanceerd en gebiedsgericht verdichtings- en vernieuwingsbeleid, kunnen we de stad globaal indelen in vijf grote ruimtelijke figuren.

Antwerpen intra muros: Weiterbauen

Antwerpen intra muros blijft zich verder vernieuwen, met respect voor het historische weefsel volgens het concept “weiterbauen”: Punctuele ingrepen in de publieke ruimte en het bebouwde weefsel worden aangevuld met grote projecten die iets teruggeven aan de stad. Daarnaast wordt de perceelsoverschrijdende methodiek van bouwblokprojecten, die meer lucht, licht en verblijfsruimte heeft gebracht in dichtbebouwde wijken verdergezet en waar nodig opgeschaald.

Sprong over de Ring: het beste van twee werelden

De 20ste-eeuwse gordel biedt kansen voor nieuwe vormen van stadsvernieuwing en voor een weloverwogen verdichting. Enerzijds is hier een uitgebreid en divers voorzieningenaanbod van groen, openbaar vervoer, scholen, ... Anderzijds biedt het met een gevarieerd woonaanbod een volwaardig alternatief voor de woningen uit de stadsregio. Het combineert het beste van twee werelden.

Potentiële verdichtingsgebieden bevinden zich langs openbare vervoersknopen, aan de rand van het groen, op grotere percelen en op onderbenutte percelen. Hierbij is het cruciaal om zoveel mogelijk perceelsoverschrijdend te werken, meervoudig en collectief ruimtegebruik te stimuleren, royale familieappartementen en -woningen te voorzien en een netwerk van kleinschalige, gemengde knooppunten uit te rollen op buurtniveau.

Landschapskamers in de Polderdorpen

Berendrecht, Zandvliet, Lillo en een deel van Ekeren hebben karakteristieke ‘dorpskernen’ met daarrond grote groengebieden. Deze dorpskernen met smalle dorpsstraten hebben ten opzichte van andere districtscentra een eerder lage dichtheid. Verdichting kan wanneer dit tegelijk het groenblauwe landschap versterkt, door bijvoorbeeld voldoende trage doorsteken en doorzichten te voorzien.

De gebieden rond de centra komen minder in aanmerking voor verdichting. Gronden die nog niet bebouwd zijn, behouden hun bouwrecht, maar inplanting en typologie moeten het omliggende landschap versterken, zichtbaar maken, ontsluiten en verbinden. Bebouwing vormt zo ‘landschapskamers’.

Sprong over de Rivier: planmatige aanpak

Linkeroever is een ‘gepland’ stukje stad. In navolging van een internationale ontwerpwedstrijd in 1933, waarvan de gedeeltelijke uitvoering heeft geleid tot het modernistische, maar ook gevarieerde Linkeroever van vandaag, schreef de stadsbouwmeester eind 2016 een ideeënwedstrijd uit om input en inspiratie te verzamelen voor een strategische ontwikkelingsvisie. De traditie van masterplanning zet zich verder. Linkeroever wordt dus niet overhaast ontwikkeld. Op korte termijn zal het zich vooral verder profileren als een uniek, groen stadsdeel aan het water en als onderdeel van een regionaal landschap, van de rivier tot over de Ring en de stadsgrenzen heen.

De Ringzone als 21ste-eeuwse stadsinbreiding

Over de Ring is niet alleen een mobiliteits- en leefbaarheidsproject. Het heeft alles in zich om hét stadsontwikkelingsproject te worden van de 21ste-eeuw. De overkappingsprojecten van Over de Ring zetten de huidige barrièrewerking van de Ring om in een unieke kans om een nieuw stuk stad te maken dat de andere stadsdelen met elkaar verbindt. Afgebakende, ontwikkelbare ruimten houden de stadsgroei binnen de stadsgrenzen. Deze stadsinbreidingsprojecten verweven en/of verbinden de verschillende stadsdelen met elkaar en geven hen nieuwe ‘voorkanten’ naar het Ringpark. Verder worden plaatselijke groentekorten opgelost en kan de omgeving van de huidige en toekomstige wijken langs de Ring worden verbeterd.

“ **Nieuwe
financieringsvormen
voor woningbouw moeten
wonen in de stad meer
betaalbaar maken**



“ Antwerpen is klaar voor de Scheldebrug

Slimme netwerkstad

Antwerpen is van vele markten thuis: een wereldspeler wat betreft de haven, petrochemie, diamant en mode. Dankzij het erfgoed, de vele musea, de toonaangevende stadsvernieuwingsprojecten en de trendy winkels en horeca is Antwerpen ook een toeristische trekpleister. De stad wil bovendien uitgroeien tot dé smart city van Vlaanderen. Daarvoor kan ze steunen op diverse kennisinstellingen. De brede waaier aan voorzieningen laat Antwerpen verder groeien als korte afstandsstad. Nabijheid zorgt voor minder verplaatsingen, een hechtere samenwerking en een sterker netwerk. Het stimuleert om een ‘Antwerpse ondernemingscarrière’ uit te bouwen, waarbij zowel start-ups en groeiende bedrijven als gevestigde waarden een geschikte locatie vinden. Een multimodaal mobiliteitsbeleid garandeert de bereikbaarheid, dat ruime mobiliteitsopties aanbiedt aan de reiziger en de logistieke sector.

De korte afstandsstad

Circulaire stad

De stad zet in op het sluiten en inkorten van de stedelijke stromen of kringlopen van energie, materialen, drinkwater en voedsel en dit om meer efficiëntie, minder verspilling en een gezonde stadsdynamiek te bereiken. Op het vlak van energie bouwt Antwerpen duurzame warmtenetten uit in nieuwe ontwikkelingsgebieden en waar mogelijk ook in bestaande wijken. Om slimmer en efficiënter met materialen om te gaan, wordt vanaf de ontwerpfase van gebouwen rekening gehouden met een omvorming ervan doorheen de tijd en met een sloop. Daarnaast kan de bouwlogistiek op gebouw-, wijk-, stads- en regionaal niveau slimmer georganiseerd worden. Ook op vlak van waterhuishouding streeft de stad een duurzaam

en circulair model na. Zo moet het gebruik van drinkwater omlaag. Bij de heraanleg van de Gedempte Zuiderdokken zal bijvoorbeeld het gebufferde regenwater worden gebruikt door de stadsveegwagens of gezuiverd tot drinkwater. Tot slot kunnen ook de voedselketens verkort worden door in te zetten op stadslandbouw, op daken en in de grotere parken en het ommeland.

Data en technologieën

We zitten in een fascinerend tijdperk waarin nieuwe technologieën worden ontwikkeld die ook een grote ruimtelijk impact kunnen hebben. Antwerpen ontwikkelt zich nu al volop als een smart city en wil op Europees niveau de toon zetten. Slimme technologie helpt oplossingen te vinden voor stedelijke uitdagingen zoals mobiliteit, luchtkwaliteit, klimaatverandering, energievoorziening, vergrijzing en veiligheid. Dit resulteert in een veerkrachtige stad waarin burgers, bedrijven, bollebozen en bezoekers kunnen rekenen op een efficiënt bestuur en een kwaliteitsvolle dienstverlening. Data delen via platformen zoals 'Stad in Kaart' en 'Stad in Cijfers', versterkt kruisbestuivingen, initieert creatieve oplossingen en stimuleert de deeleconomie.

“ P+R-gebouwen vormen de toegangspoorten van de stad

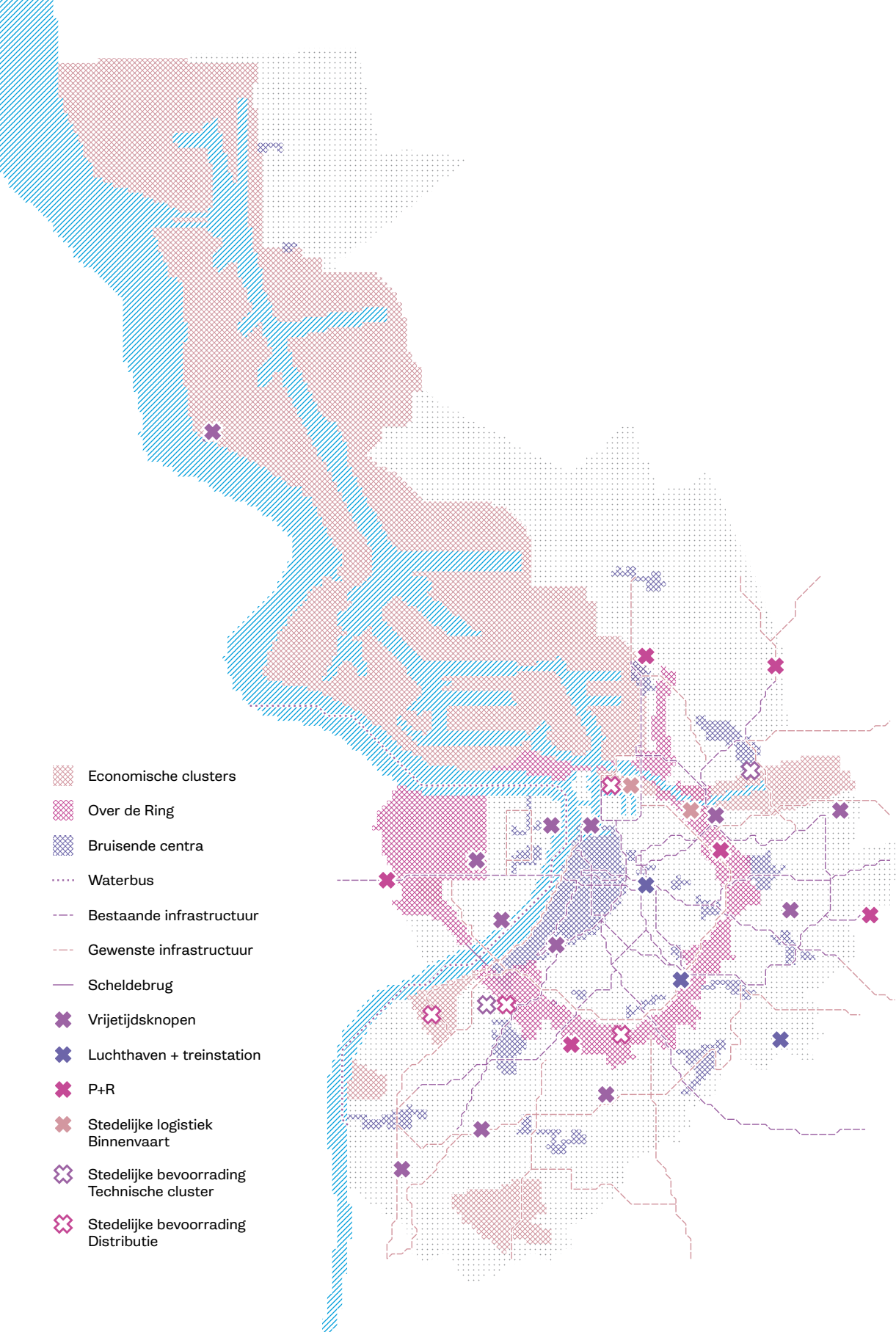
Ondernemingsvennootschap

Om een vlotte 'ondernemingscarrière' in de korte afstandsstad mogelijk te maken, is een actief locatiebeleid nodig. Groeiende bedrijven vinden niet altijd een geschikte, grotere locatie, terwijl krimpende bedrijven een overschot aan ruimte hebben. Naar analogie van de woonvennootschap kan vanuit de ondernemingssector een ondernemingsvennootschap opgericht worden. In ruil voor de inbreng van hun gebouw of site krijgen bedrijven de garantie om, doorheen mogelijke groei- en krimpfases, over een geschikte bedrijfsruimte in de stad te beschikken.

Tijdelijke ingebruikname kan een antwoord bieden op leegstaand en onderbenut bedrijfspatrimonium. Dit biedt ruimte voor experimenten. Startende bedrijven kunnen er bijvoorbeeld hun business-case "testen" alvorens te investeren in een meer permanente vestiging. Het zijn ook vaak ideale plekken voor kunst, cultuur en recreatie.

Buurtten

De voordelen van korte afstanden werken door tot op het buurtniveau. Door een betere organisatorische afstemming kunnen sommige ruimten of gebouwen gedeeld worden en opgeladen met andere functies. Winkels kunnen hun magazijn of atelier delen met elkaar en met de buurt. Hier kan eveneens een afhaalpunt voor e-commerce in worden ondergebracht. Buurtparkeergebouwen langs de randen van buurten kunnen toelaten om het aantal parkeerplaatsen in woonstraten te verminderen. De publieke ruimte kan dan meer gebruikt worden om te wonen, ontmoeten en verblijven. Een clustering van parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers zou een stimulans kunnen betekenen voor autodelen. Zonnepanelen op het dak van de parkeergebouwen kunnen dan dienen om geparkeerde elektrische (deel)wagens op te laden.



- Economische clusters
- Over de Ring
- Bruisende centra
- Waterbus
- Bestaande infrastructuur
- Gewenste infrastructuur
- Scheldebrug
- X Vrijtijds knopen
- X Luchthaven + treinstation
- X P+R
- X Stedelijke logistiek Binnenvaart
- X Stedelijke bevoorrading Technische cluster
- X Stedelijke bevoorrading Distributie

De juiste schakel op de juiste plaats

Economische clusters

Het havengebied is de grootste economische cluster. Verspreid over de stad bevinden zich kleinere clusters van bedrijventerreinen, kantoorlocaties en onderwijscampussen. Clusteren betekent hier meer dan groeperen. Het optimaliseert de ruimte en onderlinge processen door te verdichten en te delen. Functies en bedrijven worden gestapeld en tegen elkaar aan gebouwd. Ruimtewinst en samenwerking kunnen ook behaald worden door functies zoals sportvoorzieningen, bedrijfsrestaurants, parkeergebouwen, ... te delen, ook met de buurt.

De contactzones tussen de economische clusters en het omliggende weefsel bieden eveneens potentieel. Een uitzonderlijke contactzone is die tussen stad en haven. De overgang gebeurt hier met (groot) stedelijke functies en bedrijvigheid. In het gebied langs het Albertkanaal en de oostelijke dokken van het Eilandje wordt gestreefd naar een maximale verweving van economische ontwikkeling, stedelijke ontwikkeling en stadsdistributie.

Stedelijke en buurtcentra

De districtscentra vormen een gordel van kleinere stedelijke centra rondom het grootste en oudste centrum in de kernstad. Zij kenmerken zich omwille van de concentratie van voorzieningen zoals handel, horeca, culturele centra, bibliotheken, districtshuizen en monumenten. Voor winkelstraten die met leegstand kampen, worden nieuwe concepten onderzocht zoals het samenvoegen van smalle percelen, het ontdebelen van diepe percelen of het aantrekken van andere vormen van ondernemerschap zoals creatieve economie of lokale productiebedrijfjes.

Tussen de stedelijke centra bevinden zich atypische buurtcentra. Vaak zijn ze thematisch en eerder monofunctioneel, zoals een supermarkt of een ziekenhuis, maar ze vormen wel een belangrijke ontmoetingsplaats voor de wijk. Door deze sites te verdichten (door stapeling) krijgen ze een meer gemengd programma, wat hun buurtfunctie versterkt. Zo kunnen er bijvoorbeeld woningen gebouwd worden op de supermarkt, kan de parking ervan gebruikt worden voor deelauto's en -fietsen en kunnen er buurt-HUB's uitgebouwd worden voor stadsdistributie.

Strategische knooppunten

Strategische knooppunten worden gevormd door goedgelegen, multimodaal bereikbare plekken, gekoppeld aan een multifunctioneel programma.

Een eerste groep van knopen zijn de P+R-gebouwen. Als "super-schakels" koppelen ze fietsers, auto's, taxi's, voetgangers en OV aan elkaar. Bijkomende functies zoals een afhaalpunt van supermarkten, horeca, vergaderruimte, ... zorgen ervoor dat het ook aantrekkelijke verblijfsplekken zijn.

Samen met private marktpartijen worden eveneens duurzame en efficiënte stedelijke logistieke knooppunten uitgebouwd. Het noorden en zuiden van de stad en langs de Schelde, vormen de ideale locaties voor distributiecentra met multimodale afwikkeling. De stad geeft met het masterplan technische gebouwen het voorbeeld. Een uitvalsbasis in het noorden en het zuiden zal de logistieke dienstverlening van de stad efficiënter organiseren.

De vrijetijdsknopen van cultuur, sport en recreatie kunnen zowel op lokaal, stedelijk en bovenstedelijk niveau werken, zoals het MAS, het Sportpaleis, Antwerp Expo, het nieuwe MuHKA. Gezien de vernieuwings- en verdichtingsambitie in de gebieden buiten de Ring, moet nagedacht worden welke rol deze gebieden kunnen opnemen als vrijetijdsknooppunten, die als motor voor stadsvernieuwing kunnen werken.

Tot slot vormen de treinstations en de luchthaven andere belangrijke knooppunten. De luchthaven is de ideale city hopper die ons in verbinding stelt met andere steden.

Strategische verbindingen

Verbindingen tussen de linker- en de rechteroever en tussen de stedelijke centra zijn noodzakelijk in de korte afstandsstad. De waterbus en de overzetboot verbinden naburige gemeenten, de stad en de haven met elkaar en dit langs beide oevers. Een Scheldebrug voor fietsers zorgt voor een bijkomende fysieke en visuele link tussen Linkeroever en het stadscentrum.

De districten en de buurten worden beter bereikbaar gemaakt en met elkaar verbonden. Dat gebeurt ten eerste via de districtentram die een nieuwe tangentiële openbare vervoersas vormt, van Hoboken tot Merksem. Een gelijkaardig concept bevindt zich ter hoogte van de Ring, door middel van een lightrail. Daarnaast zal het ondergrondse tramnet verder uitgebouwd worden tot een volwaardig metronetwerk.

Over de Ring

Bovenop de langverwachte derde Scheldekrusing, biedt het project tal van nieuwe aanknopingspunten in het grotere netwerk. Het biedt ruimte voor regionale ankerprogramma's die de diversiteit en rijkdom van het grootste-delijk leven uitstralen en waar ook plaats wordt geboden aan economie.

Onder het motto "vrij en verbonden" streeft Over de Ring naar het doorbreken en verzachten van barrières aan de hand van multimodale en zachte verbindingen tussen districten onderling en tussen wijken aan weerszijden van de Ringruimte. Het project integreert en stimuleert de uitbreiding van fietssnelwegen en stadsregionale functionele verbindingen.

Op basis van Routeplan 2030 wordt samen met de regio gewerkt aan een multimodaal mobiliteitsbeleid voor stad en regio. Een brede keuze aan vervoersmodi en vlotte overstappunten, met maximaal gebruik van digitale toepassingen, maakt dit mogelijk.



**“ Het groen loopt
van ieder district
tot aan de Schelde**

Veerkrachtig landschap

45% van het Antwerpse grondgebied bestaat uit groen en water. Daarmee behoort Antwerpen tot één van de meest groene steden van Europa. Als we echter alleen het publieke groen beschouwen, zonder de Schelde en de dokken, doet Antwerpen het met 27% beduidend minder goed. Daarenboven woont slechts 61% van de inwoners op loopafstand (400m) van publiek groen. Dat moet in de toekomst beter. Ook de relatie tussen de stad en het water moet hersteld worden. Antwerpen is nochtans van oudsher een waterstad en heeft haar economische rijkdom als havenstad grotendeels te danken aan haar rivier. Maar water is in de loop der tijd meer en meer uit het zicht verdwenen. Een robuuste groen-blauwe structuur zal ons daarenboven in de toekomst moeten beschermen tegen het veranderende klimaat. Deze buffert overtollig water bij onweersbuien, vermijdt verdroging van de ondergrond bij regenschaarste en zorgt voor verfrissing door waterverdamping.

Groen als blauwdruk

Van groenplan tot tegeltuin

De visie op water en groen is vervat in het waterplan en het groenplan. Zij bieden de handvaten voor een klimaatrobuuste stadsvernieuwing. Een veerkrachtige stad wordt de norm. Dit vereist een nieuwe ontwerpmentaliteit waarbij het gewenste groenblauwe netwerk de basis vormt voor ieder nieuw plan of project en zo bijdraagt tot een gezonder leefklimaat. De groentool en de catalogus van leefbaarheidsmaatregelen van Over de Ring, kunnen hierin ondersteunen. Groen en water krijgen een juridische verankering via de bouwcode en ruimtelijke uitvoeringsplannen. De stad neemt in haar eigen ontwerpen het voortouw hierin.

Groen voor iedereen

In iedere wijk zou gestreefd moeten worden naar groen op loopafstand. Verdichting moet dus steeds afgewogen worden ten opzichte van de bijkomende groenbehoefte die daardoor ontstaat. We streven minstens naar een kwalitatieve status quo voor het groenareaal in de potentiële verdichtingsgebieden. Door verdichting ook in de hoogte te sturen, blijft de onbebouwde ruimte zoveel mogelijk onverhard.

In de meest volgebouwde gebieden, voornamelijk intra muros, moeten we nog een stap verder gaan en inzetten op ontharding, omwille van het grote groentekort, de hittestress en de waterproblematiek. Experimenten als tuinstraten en het vergroenen van binnengebieden door bouwblokprojecten dragen hiertoe bij.

Groen door iedereen

Veruit het grootste aandeel van het Antwerpse grondgebied is in private eigendom. De stad stimuleert om private tuinen, gevels, daken, terreinen te vergroenen. Een proces van bewustwording en betrokkenheid tussen de overheid, burgers en ondernemers is hierbij nodig. Onder meer Stadslab 2050, het Ecohuis en Europese subsidieprogramma's ondersteunen bewonersinitiatieven die gericht zijn op het vergroenen van percelen, straten en buurten. Nieuwe projecten zullen daarbij in hun eigen groenbehoefte moeten voorzien.

“ Iedere bewoner heeft groen op wandelafstand van zijn woning

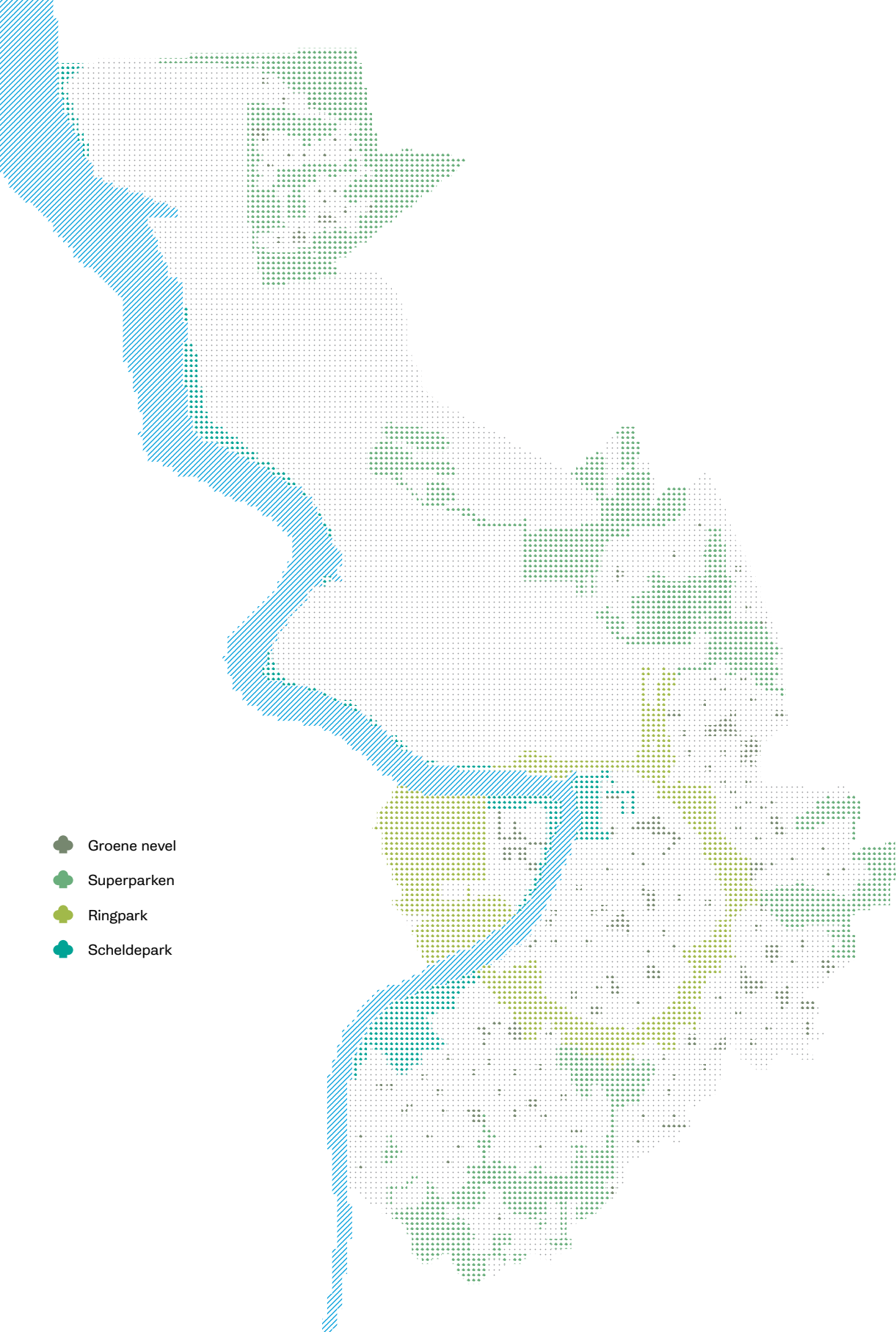
Groene loper

Groene nevel

Groen en water zijn overal in de stad verspreid aanwezig: in parken, op pleinen en plantsoenen, in straten, in private tuinen, aan gevels en op daken. Samen vormen deze vele groene plekjes een 'groene nevel'. Veel van deze gebieden bieden nog potentieel voor verdere versterking. Het is belangrijk om elke kans aan te grijpen om zoveel mogelijk verkoelend en rustgevend groen in te planten, zoals dat gebeurt bij de heraanleg van de Scheldekaaien of door kleinere, nieuwe groene ruimten te creëren zoals de Groene Sproeten in Deurne, het Kunstenplein in Berchem of de Zuiderdokken in Antwerpen.

Superparken

De Superparken zijn groot en weids. Drie Superparken worden gevormd door grootschalige open ruimten van polders, valleien, kasteelparken, bossen... die vanuit de stadsregio de stad binnendringen tot aan de Ring. De Superparken zijn opgebouwd uit verschillende groengebieden of "landschappen". Van noord naar zuid gaat het om het Noorderpark, het Schijnpark en het Zuiderpark. Om verder te kunnen uitgroeien tot veerkrachtige, groene lobben, moeten de missing links tussen de landschappen ingevuld worden. Door betere verbindingen en waar mogelijk uitbreidingen kunnen ze naar elkaar toegroeien. Deze ruimten worden via het Ringlandschap verbonden met de Schelde en ze infiltreren in het stedelijk weefsel via de groene nevel. Deze ruimten worden via het Ringlandschap verbonden met de Schelde en ze infiltreren in het stedelijk weefsel via de groene nevel.



Scheldepark

Het Scheldepark vormt samen met het Ringlandschap een groenblauwe connector die de linker en de rechter oever met elkaar verbindt en waarin de Superparken uitmonden. Het omvat naast de rivier zelf, een aantal gebieden die ermee in relatie staan. De noodzakelijke verhoging van de kaaïen en de oevers biedt niet alleen bescherming tegen overstromingen, maar creëert evenzeer een kans om de band tussen stad en rivier te herstellen met aandacht voor de waardevolle Scheldehabitatten. Ook de verbindende functies van de Schelde via de waterbus, de overzetboot en de Scheldebrug benadrukken de band van de stad met de rivier.

Ringlandschap

De Ringzone omvat een gigantische groene ruimte die momenteel nog onderbenut wordt door de dominantie van de verkeersinfrastructuren. Ondertussen is er een gedeeld besef dat de uitbouw van een 'Ringlandschap' met de uitvoering van de overkappingsprojecten cruciaal zal zijn voor de verdere ontwikkeling en de leefbaarheid van de stad. Het Ringlandschap vormt de connector tussen de Superparken en zo ook de districten en verbindt deze met het Scheldepark. Het zorgt voor zachte verbindingen en vormt zelf een groene trekpleister voor ontspanning, spel en sport voor bewoners van aangrenzende wijken. Het noordelijkste stuk van het Ringlandschap kent de grootste ontbrekende schakels. Via stadsvernieuwingsprojecten aldaar kunnen de waterbeheersing en de groentekorten verder ontworpen worden.



Aanzet tot de vernieuwde strategische ruimten

Stad aan de Stroom bracht begin jaren 1990 de stadsvernieuwing intra muros op gang en is nog volop in realisatie. De heraanleg van de Scheldekaaien is net begonnen, de transformatie van het Eilandje gaat gestaag verder, de eerste bewoners hebben zich op Nieuw Zuid gevestigd, net zoals de eerste bedrijven dat doen op Blue Gate Antwerp. Maar ook verspreid in het stedelijke centrum staan er nog heel wat projecten op de planning. De komende decennia zal er dus verder gebouwd worden aan Stad aan de Stroom waarbij een evenwicht wordt gezocht tussen wonen, werken en recreatie, met een goede bereikbaarheid en waar meer ruimte is voor groen en water.

De dynamiek waarmee Stad aan de Stroom enkele decennia geleden begon, herhaalt zich nu in het ambitieuze Over de Ring-project dat de motor is voor de 21ste-eeuwse stadsvernieuwing. De Ringzone geeft ruimte aan nieuwe woonontwikkelingsprojecten, ondernemingen en (boven)lokale voorzieningen. Dit gebied zal uitgroeien tot een noodzakelijke groene long die verbinding maakt tussen “binnen-” en “buitenstad”. Het opent ook nieuwe opportuniteiten voor de verdere vernieuwing en verdichting van de 20ste-eeuwse gordel.

Antwerpen groeit verder uit tot een polycentrische stad met een groot aanbod aan voorzieningen in de wijken en buurten. Kleinere buurtcentra bevinden zich tussen de meer forsere stedelijke centra. Verbindingen tussen deze polen zorgen ervoor dat de wijken goed bereikbaar zijn.

De “groene loper” bestaat uit de Superparken die de stad binnendringen. Stedelijke parken, groene straten, tuinen, ... verspreiden het groen verder in de stad. Het Ringlandschap en het Scheldepark vormen de groene en blauwe connectoren. Ze brengen verkoeling bij hitte, vormen een reservoir bij hevige stormen maar zorgen er evengoed voor dat Antwerpen een aangename en gezonde stad is. Bestaande structuren worden versterkt en missing links worden weggewerkt.

**“ De stad van morgen,
daar bouwen we
vandaag al aan**

Van inspiratienota naar een nieuw Strategisch Ruimteplan Antwerpen

Deze inspiratienota vormt de basis voor het nieuwe Strategische Ruimteplan Antwerpen. Dit ruimteplan zal eveneens verder bouwen op de Antwerpse planningstraditie. Het brede proces dat gevoerd is bij de opmaak van deze inspiratienota wordt verder gezet in functie van een gedragen visie die de basis zal vormen voor de stadsontwikkeling van de komende decennia en waar we met de hele stadsgemeenschap aan zullen werken. De drie thema's uit deze inspiratienota, Levendige woonstad, Slimme netwerkstad en Veerkrachtig landschap vormen samen de basis voor deze geïntegreerde stadsontwikkelingsvisie die “Ruimte geeft aan de stad van Morgen”.

Colofon

Redactie: Katrijn Apostel, Christian Rapp (voorzitter), Filip Smits, Katlijn Van der Veken

Stuurgroep: Rob Van de Velde, Philippe Beinaerts, Tom Geenen, Stephan Bogaert, Bert Corluy, Stijn Doggen, Peter Geerts, Joost Germis, Nathalie Heremans, Frans Lauwers, Els Peeters, Christian Rapp, Jan Rombouts, Maarten Vanderhenst, Patricia De Somer, Annik Bogaert, Els Bouwen, Myriam Heuvelman, Steven Thielemans

Plangroep: Marijke De Roeck, Hardwin De Wever, Dirk Diels, Filip Lenders, Kristof Peeters, Pieter Tan, Jan Verhaert, Wim Van Damme, Katlijn Van der Veken, Johan Veeckman, Joris Wils

Afdeling Ruimte: Evelyn Adriaensen, Filip Smits, Ivan Demil, Karina Rooman, Kathleen Wens, Katrijn Apostel, Lien Engels, Marlies Lenaerts, Mieke Belmans, Renke Brijs, Tom Leenders, Veva Roesems, Daisy De Backer, Gert Van Oost, Gitta Segers, Hans Willems, Katlijn Van der Veken, Ludo Lorrendopt, Machteld Bosschaerts, Heidi Vandenbroecke, Katlijn Van der Veken, Pieter Beck, Virge Smets, Daan De Vree, Hélène Roose, Ivo Hoppers, Koen De Langhe, Toon Vanobbergen, Ward Van Aerschot

Stadsdebatten: Caroline Wijckmans, Willem Somers en Antwerpen aan 't Woord
Met dank aan alle ambassadeurs die hebben meegewerkt aan deze inspiratienota.

Coverfoto: Ontwerp Over de Ring, zone west, © Team West (OMGEVING en De Urbanisten),
Afbeelding p8-9: Stadsdebat betaalbaar wonen, © Frederik Beyens
Afbeelding p18-19: Ontwerp Dok Zuid voor de Gedempte Zuiderdokken, © AG VESPA, TRACTEBEL –
ADR Architects – Georges Descombes i.s.m. Les Eclairistes Associés & Erik De Waele
Afbeelding p28-29: PAKT, bedrijventrum voor creatieve en innovatieve ondernemers in combinatie met stadslandbouw, © PAKT Antwerpen
Afbeelding p36-37: Ontwerp Droogdokeneiland, © Van Belle & Medina

Grafisch ontwerp: undercast

Druk: Stockmans

Wettelijk depotnummer: D/2018/0306/95

Verantwoordelijke uitgever: Patricia De Somer, Grote Markt 1, 2000 Antwerpen

Contactgegevens

Stadsontwikkeling, afdeling Ruimte
Den Bell, Francis wellesplein 1, 2018 Antwerpen
E-mail: ruimtelijkeplanning@stad.antwerpen.be
Website: www.antwerpenmorgen.be

Deze brochure werd redactioneel afgesloten op 3 mei 2018. De verantwoordelijke uitgever is niet verantwoordelijk voor informatie die niet meer correct is als gevolg van wijzigingen na deze datum. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

